

令和元年度第2回京都市環境影響評価審査会

【 摘 録 】

日 時：令和元年6月21日（金） 10：00～11：40

場 所：職員会館かもがわ 2階 「大会議室」

出席委員：板倉豊委員，上田佳代委員，大久保規子委員，笠原三紀夫会長，塩見康博委員，
竹見哲也委員，東野達委員，山田悦委員（8名）

欠席委員：青野正二委員，越後信哉委員，勝見武委員，柴田昌三委員，建山和由委員，
松田法子委員，安田龍介委員（7名）

資料 1 第11次京都市環境影響評価審査会委員名簿

資料 2 「北陸新幹線（東京都・大阪市間）」に係る手続の実施状況及び今後のスケジュール
について

資料 3 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書

資料 4 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書の概要

参考資料1 諮問書（写）

参考資料2 京都府知事からの意見照会（写）

議 題 1 会長選任等

2 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書案について（諮問及び審議）

議 事 1 開会

2 議事 以下のとおり

3 閉会

－ 摘 録 －

事 務 局 現在，8名の出席をいただいている。京都市環境影響評価等に関する条例施行規則に基づき，本審査会が成立していることを報告する。

事 務 局 京都市環境影響評価等に関する条例施行規則第46条第2項の規定により，各委員からの互選により会長を選出する。

板 倉 委 員 笠原委員が適任かと思う。

笠 原 会 長 それでは，京都市環境影響評価等に関する条例施行規則第46条第4項の規定により，会長代理を「東野委員」にお願いする。

笠 原 会 長 京都市から諮問を受けたいと思う。

< 諮 問 >

笠原会長 それでは、「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書案」の審議に移る。
まず事務局から資料について説明をお願いします。

事務局 < 資料に基づき説明 >

笠原会長 続いて、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「事業者」という。）
には、配慮書案についての説明をお願いします。

事業者 < 事業概要及び配慮書案について説明 >

笠原会長 ただ今の説明に対して御質問等があれば御発言願う。

板倉委員 幅を持ったルート帯での複数案は初めての経験である。京都市内のほとんどがル
ート帯に収まっているが、これほど広い範囲では審議は難しい。

笠原会長 これまでの新幹線はどうだったのか。

事業者 北陸新幹線（金沢・敦賀間）までは法施行前で、配慮書手続がなかった。
事業実施想定区域の設定については、重要なエリアを回避する目的で行っている。
鉄道や線路等の線事業については、幅をもたせることで複数案とすることが国のガ
イドラインでも認められており、今回はルート帯で示している。
なお、京都市内については、京都市中心市街地や伏見酒造エリアを回避した区域を
検討している。

大久保委員 確かに法では複数案の選択に代えて一定幅のルート帯を示すことは認められてい
るが、京都市域はほぼ全域となっており、記載されているルートの選択条件を考慮す
ると、いくつかの案に絞ることはできるのではないか。

事業者 100案以上考えられるが、全てを比較検討することは不可能である。
いくつかの重大な影響が懸念される部分を考慮し、幅をもった複数案で比較するこ
とも検討したが、今回はルート帯で整理し、文章で回避するものを記述することと
した。

大久保委員 地下水影響を回避するルート幅など、いくつかのルート幅に絞れると思うが、いか
がか。

事業者 事業目的に高速走行があり、事業者としてはできるだけ直線にしたい。京都市は環
境のみならず、人文上のコントロールポイントが多数ある。方法書以降に反映させ、
今後ルートを絞り込んでいく。

山田委員 これまでの新幹線と比べ、ほとんどがトンネルを通り、京都は琵琶湖に匹敵する地
下水源があるといわれており評価が難しい。もう少し具体的な案が欲しい。

事業者 地下水は文献等で調査している。地下水については、水源確保に加え、京都では水
質についても重要であるため、今後は専門家の助言を受け、調査予測方法を検討し、
十分に配慮していく。

竹見委員 地下水や学校・病院などへの影響について配慮されているが、図の縮尺が小さく、
詳細に示されていない。

事業者 方法書以降に拡大図を記載していく。

- 上田委員 配慮書は事業内容を固める前の手続であり、不確実性の大きいものになるのは、広域にまたがるものだからであり、他の自治体との関係があると思う。他の自治体の委員会で出たものも踏まえると新しい情報が出る可能性がある。
- 事業者 参考資料2のとおり、当機構から各知事に意見照会しており、法に基づき期限を定めている。今日は京都市だが、各府県の審査会もある。すでに色々な意見をいただいております、今後もそれぞれ府県から意見が出ると思われる。
いただいた意見は可能な限り方法書に反映し、ブラッシュアップしていきたい。
- 笠原会長 意見は市長から知事に出され、知事から機構に出されることになる。これだけの幅で評価すると、決まり切った文言にしかならない。工事中の影響は法令的に配慮書段階では除外できるとはいえ、住民にとっては工事中の影響が重要である。
- 事業者 工事中の影響については内部では議論しているが、鉄道や道路の配慮書事例があまりなく、配慮事項として、掘削発生土や工事車両などについて今後の対応を触れている。
- 塩見委員 配慮書の後、意見を踏まえルート選定をしようと思うが、どのように絞り込んでいくのか。
- 事業者 京都市については地下水が重要だと考えている。文化財はプロットできているが、地下水は文献的にも十分か検討の余地があり、今後の調査も踏まえて絞っていく。
- 笠原会長 方法書でルートは決まるのか。
- 事業者 これまでの例では、方法書ではルート幅はまだ絞り込まれていない。その時点で絞って評価してしまうと、何か問題があった場合、手続がやり直しになるので、幅をもたせている。
- 大久保委員 地下水影響を本当に回避できるルートがあるのかが問題であり、複数のルート幅でも出してもらいたい。
地下水に関する環境影響についてはどう考えているのか。
- 事業者 法令の水質基準のみならず、生活に必要な水量の確保を従来考えてきたが、今回の京都市では水質についても検討している。
- 大久保委員 重要なのは基準をクリアするのではなく影響を最小化するというところで、地域特性に応じ、個別具体的に考えていただきたい。
- 笠原会長 項目によって対策の相反があるかもしれない、そこは方法書以降のものかもしれないが、総合評価とはその事業における事業者の姿勢を示したものと考えている。
- 竹見委員 騒音の個別評価において、トンネル区間（都市部）の列車の走行について触れられていないが、総合評価でトンネル区間（山岳部・都市部）の列車の走行とある。総合評価が各項目の評価と食い違っていると思うが。
- 事業者 都市部については、換気施設について総合評価に反映している。誤解を招くおそれがあるため、表現方法について検討する。
- 笠原会長 総合評価をみると、「計画を深度化」とあるが、どういうことか。

- 事業者 ルートのほか、換気施設や駅設備など全体的な事業の深度化を示している。
- 笠原会長 環境配慮との関係はいかがか。例えば残土の運搬は、工事内容が決まったうえで回避低減するのか、環境面から工事内容を決めるのか。
- 事業者 方法書以降では、前者になってくる。同時並行的に検討し、評価したものを提示する。
- 山田委員 なぜ京都市はこれほど幅が広いのか。例えば活断層を避けると書きながらそこが含まれている。
- 事業者 正直、地下水を避けるために活断層を通る可能性もある。活断層については、避けるか最短距離で通過としている。どうしても活断層はある程度避けられないので、危険度を考慮して検討する。
- 山田委員 この事業は大地震により影響を受けることが想定されている東海道新幹線の代替機能を担う役割があるのであれば、活断層を避ける案を提示すべきではないか。
- 事業者 活断層を通るという選択肢しかなければ、構造物で致命的な影響が出ないように対応する考えである。目下再検討しているが、活断層地震を踏まえて設計することになっているので、選択肢としては考えている。
- 笠原会長 新幹線にはさまざまな影響があり、多様な意見が出るだろう。自然環境・社会環境とのバランスが考えられると思うが、バランスよくお考えいただきたい。
- 大久保委員 非常に多くの案の比較検討は困難とのことだが、EU等、諸外国では行っている。できるだけその情報を出したうえで、幅広く意見を求め、住民等が実効的に地域の知見・意見をインプットできるようにするべきである。
- 11:40 終了