

令和元年度第4回京都市環境影響評価審査会

【 摘 録 】

日 時：令和2年1月15日（水） 10:00～12:00

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，越後信哉委員，大久保規子委員，笠原三紀夫会長，塩見康博委員，
柴田昌三委員，竹見哲也委員，建山和由委員，東野達委員，松田法子委員，
安田龍介委員，山田悦委員（12名）

欠席委員：青野正二委員，上田佳代委員，勝見武委員（3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

参考資料 諮問書（写）

そ の 他 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書【京都府】

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書【京都府】（概要版）

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書【京都府】（図面集）

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書【京都府】（あらまし）

議 題 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書について（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，12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。

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）環境影響評価方法書」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2**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，方法書についての説明をお願いします。

事 業 者 < 方法書に基づき説明 >

笠原会長 事業者からの説明に対して御質問等があれば御発言願うが、まず本日欠席の勝見委員から事前にいただいている意見があるため、事務局から報告をお願いする。

事務局 勝見委員からの意見を報告する。

- 事業者が想定している地下水の調査・予測・評価の方法は、適切だと考える。まず広域流動を捉えた上で、必要な個所について精度を高めたシミュレーションを行うことが現実的である。
- トンネル工事による地下水への影響として考えられるのは、まず、トンネルそのものから水が漏れてしまい水量が減ることであり、十分遮水性のある工法を採る必要がある。その上で、上流側から下流側へ構造物を越えるための導水施設を設けるなど地下水涵養工法が広く行われており、京都市営地下鉄の過去の工事でも採用されている。
- 事業の実施によってせき止められる水量や、それに対する対策手法により下流に流せる水量など、地下水量についての説明を求める必要があると考える。できる限り影響の少ない工法の採用や適切な対策を講じることも重要である。
- 京都盆地の地下水は広域を流動しており、工事中は一時的に影響があっても、工事が終わり水量が回復すれば、水質に影響が出るとは考え難い。ただし、山間部の水源は地下水流が限られている可能性があり、注意が必要であるため、水源や井戸利用者に関する情報収集が重要である。
- 間隔の広いボーリング調査だけでは、帯水層と帯水層の間の粘土層に水みちがある場合など上下方向の流動が把握できない。このような場合、ある帯水層を保全したつもりでも他の帯水層に影響が出てしまう場合がある。具体化に向けてはより密度の高い調査が必要である。
- 地下水の水質測定では、pH、電気伝導度のほか、ヘキサダイアグラムなどがある。
- 立坑のような上下方向の構造物は、本体の遮水さえしっかりしていれば、完成すれば極めて局所的なものを除けば、大きな影響はないと考えられる。

以上である。

建山委員 大深度地下の検討はどれほど具体化しているのか。また、過去に長野新幹線車両基地が水没する被害があったが、水害等の災害に対する検討状況はいかがか。

事業者 大深度地下も一つの選択肢として考えており、ルートについては、環境面に加え、事業費や京都駅での他の交通機関との結節などの利便性も踏まえ、様々な可能性を検討している。
車両基地における災害対策については、情報収集に努め、対策を検討していきたい。現時点では、現状の関係法令に基づいて対応していく。

塩見委員 市街地で立坑等の工事が実施される場合、資材搬入や土砂搬出に大量の工事用車両が走行することで、周辺の道路の渋滞が懸念される。大気汚染や市民生活等への影響は当然のこと、渋滞の発生によるCO₂排出量も考慮されたい。立坑の設置位置が重要なポイントとなると考えるが、検討状況についてお聞きしたい。

事業者 工事用車両の走行に伴うCO₂排出量は、資材の搬出入、土砂の搬出等による影響について予測していく。工事用車両のルートの検討に当たっては、交通への影響も十分考慮すべきと考えており、大規模な交通規制は影響が大きいと認識している。そのため、立坑の位置等については、今回提示した幅の中で、公共空地の活用等、様々

な可能性を検討していく。土砂の搬出に関しては、工事の実施時期や搬出場所の分散化も検討し、できる限り影響が少なくなるようにする。

大久保委員 配慮書段階同様、方法書においてもルートが幅で示されており、すべての範囲について調査をするのならともかく、絞り込んで実施するという事なので、どこのポイントでどのような調査を行うか議論しづらい。配慮書から方法書に至る過程で検討の進展があったはずだが、なぜ配慮書段階と同じ実施区域になったのか。外すべきところが外せていないのはなぜか。
また、京都駅は場所が特定されているのに、なぜこのような大きな幅で示されているのか。

事業者 ルートについては、具体性に欠ける示し方になっているが、基本的に可能性があるところは現状把握できるよう現在も検討を進めており、様々な可能性を想定して幅で示している。トンネル工事に関連する立坑や斜坑の位置は条件が限られてくるため、お示しした幅の中で網羅的に検討していきたい。
京都駅については、既存の交通ネットワークとの結節の観点からも、どの位置がベストかを見極めており、また、京都駅へのアプローチ方法についても検討しているため、京都駅を中心とする幅で示している。

大久保委員 回避すべきエリアを回避した複数のルート案を検討されているのではないかと考えるが、それをお示しいただくことはできないのか。

事業者 準備書の段階では一本の線でお示ししたい。

大久保委員 方法書手続は、どこでどのような調査を実施するのか、その妥当性について検討する手続であると考え。今後、ルート及び調査地点を絞り込んだ時点で検討内容を公表し、準備書手続までに、幅広く意見を求めるなどの手続を自主的にとってほしい。検討いただきたい。

竹見委員 方法書では、調査地点の数が具体的に明示されているものがあるが、立坑や換気施設の場所によっても調査地点等は変わる。大気や騒音については、適切な調査地域及び調査地点を選定していただきたい。また、調査地点数がそれぞれ異なっているのはなぜか。

事業者 調査地点数は、京都府下で想定される立坑位置の数等から設定しているが、今後、具体化する中で詳細に検討していく。

山田委員 調査内容について、一般的なことしか書かれておらず、具体性がないため、調査地点や調査内容について評価が困難である。
準備書では、どのように示されるのか。

事業者 ルートについては、他の自治体や説明会でも同様の御意見をいただいている。準備書では、一本の線で示したいと考えており、ルート選定の経緯も示していきたい。

山田委員 土砂はどうするのか。他の事例では工事中におけるトンネルの水没事故も起こっているようだが、どのように考えているのか。

事業者 土砂の搬出に当たっては、立坑の位置、土砂を出すタイミング、使用する道路を含め、生活環境はもちろん、環境への負荷が少なくなるような方法を検討していきたい。また、工事の実施の際には、地元とも相談して進めていきたい。
水没事故についてだが、一般的に、シールドを用いた工法であれば、トンネル内に

水を引き込まない施工をすることができる。しかし、立坑を設置する際に周辺の地下水に影響を与えるおそれがあるため、十分に対策をする。

柴田委員 ルートが幅で示されており、生態系の立場からは審査が困難である。
また、京都市域はほぼトンネル区間となるため、景観はほぼ関係ないように思う。
本日の事業者の説明は京都府を想定した説明だが、もう少し京都市域に特化した説明をしてほしい。地上駅、明かり区間、車両基地はおそらく関係ないだろう。
斜坑の数はどの程度想定されているのか、地下の深さはどれくらいか、山岳部ではどの程度浅いところに来るのか等が明らかにならなければ詳細な影響を評価することはできない。斜坑一つ一つを詳細に審査する必要がある。
また、松井山手に向かったところでも、三川合流地帯を通ると考えられ、慎重な審査を要する。
事後承諾のアセスにならないか懸念する。

笠原会長 方法書をもとに試算したところ、本路線は、京都市内は約45km、うち都市部が約19kmとなる。また、この範囲の中で立坑が2~4基、斜坑が3~6基設置されることとなるが、土砂の運搬が市民に重大な影響を与えると考ええる。
この方法書は基本的な考え方を示したものにすぎず、それぞれの場所が確定した段階で、各々の地点ごとに評価する必要がある。

大久保委員 ルートの選定に関しては、ルートの複数の案について、それぞれのルートごとに調査し、比較評価して絞り込んでいくのか。

事業者 ルート選定は、環境面のみならず、経済性や工法等も評価のうえ、総合的に判断して選定していく。

大久保委員 各ルートについて調査を行い、準備書ではその検討結果が書かれるのか。

事業者 準備書段階で示す一本の線において、調査地点等に抜けがないよう網羅的に調査する。

大久保委員 繰り返したが、立坑の位置及び調査内容等が明らかになった段階で、調査前に意見を求める機会の確保を改めて要望する。

事業者 意見として承る。

笠原会長 金沢・敦賀間も同様にアセスを実施したのか。

事業者 配慮書手続導入前の法アセスに基づき実施した。

越後委員 勝見委員の意見に同意する。地下水に関する三次元シミュレーションは是非行うべきである。水質の調査項目について、酒造等の利用状況を考慮すると、方法書に記載の項目だけで良いのか疑問である。地下水は飲用や産業にも利用されており、口に入ることを考えると、より詳細な調査が必要ではないか。

事業者 御意見を踏まえ、検討する。

板倉委員 斜坑の位置に関し、場所によっては、動植物や生態系に多大な影響を及ぼすことになる。猛禽類はもちろん、ヤマネ等の動物にも配慮して選定して欲しい。都市部の立坑については、将来的に換気設備にもなり得るが、騒音等の影響も懸念される。

さらにトンネル出入口の衝撃騒音についても配慮されたい。

事業者 御意見を踏まえ、配慮していく。なお、調査等は方法書に記載している内容だけで進めていくのではなく、いただいた幅広い御意見を踏まえ、必要な調査を実施していきたい。特に動植物や生態系に関しては、我々としても情報が少ないため、様々な御意見を反映し、調査していきたい。

大久保委員 専門家に意見聴取されているが、主務省令に規定があるように、所属機関等について明らかにすべきである。

事業者 氏名、所属機関等の公表については、了解をいただいていないので回答は控えたい。

笠原会長 土砂の取扱いを非常に心配しているが、トンネル工事等で発生する土砂に関する記載がない。距離から試算すると、1坑口あたり、最大約150万m³の土砂の発生が想定される。土砂の運搬、堆積に対する検討はどこに含まれるのか。

事業者 環境影響評価項目の「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」において、大気、騒音、振動等について記載している。また、立坑及び斜坑坑口周辺での工事車両による幹線道路や生活道路への影響も考えられるため、十分に配慮していきたい。

笠原会長 対象事業実施区域内で土砂の搬出が行われるのか。

事業者 この区域の中で工事を行っていく。搬出先は区域外になる可能性もあるが、工事施工ヤードの接続道路に近い場所が車両台数の集中等により影響が大きくなることが想定されるため、この点も考慮し、区域内で調査予測を実施する。

笠原会長 基本的な条件ではなく、立坑及び斜坑一つ一つについて環境影響評価されると考えてよいか。

事業者 可能性がある箇所を含む範囲で実施する。ただ、近接のものは一つにする可能性はある。

大久保委員 一般的に意見募集期間に年末年始やゴールデンウィークなどの長期休暇を含むのは好ましくない。準備書では避けるか延長していただきたい。

事業者 準備書では考慮する。

笠原会長 法的には方法書で方法が決まるが、具体的な評価をするには地点が決まらないと妥当かどうかの判断が難しい。詳細なルートが決まった時点で評価方法を見直してほしい。

12:00 終了