

令和元年度第5回京都市環境影響評価審査会

【 摘 録 】

日 時：令和2年2月10日（月） 10：00～11：25

場 所：京都市役所分庁舎4階 第1・2会議室

出席委員：板倉豊委員，越後信哉委員，勝見武委員，笠原三紀夫会長，竹見哲也委員，東野達委員，
松田法子委員，安田龍介委員，山田悦委員（9名）

欠席委員：青野正二委員，上田佳代委員，大久保規子委員，塩見康博委員，柴田昌三委員，
建山和由委員（6名）

傍聴者：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）環境影響評価方法書に対する京都市環境影響評価審
査会委員からの主な意見

参考資料1 諮問書（写）

参考資料2 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書に対する意見の概要（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（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，9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 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する。

事 務 局 < **資料2**及び**資料3**に基づき説明 >

板 倉 委 員 立坑は5～10 km間隔で設置されるとのことだが，鞍馬山など，京都の観光として有

効な場所に対する景観，騒音，経済活動等への影響を十分に考慮し，設置場所を検討いただきたい。

山田委員 配慮書時も申し上げたが，活断層については十分に検討し，避けるべきである。今回の事業は，東海・東南海・南海地震による東海道新幹線の代替機能を担っており，地震による影響があっては問題である。

竹見委員 前回は大気環境に関して指摘したが，ルートに関連した調査地域及び調査地点を選定いただきたいことを強調する。

笠原会長 どこに何ができるかで調査方法は変わってくるため，きちんと意見として述べていくべきだと考える。
参考資料2の住民意見の取扱いについてはどうなるのか。

事務局 これらの意見は事業者に対し提出されたものであり，次の準備書において，本意見に対する事業者の見解が示されることとなる。また，法では，知事が意見を述べるにあたり，配慮されることとなる。本市として，これらの意見に対する法的制約はないが，審査の参考にしていただきたい。多くの意見が出ており，事業者に対して丁寧な説明を求めたいと考える。

笠原会長 方法書（図面集）の図-123に湿地の分布が記載されているが，宇治川が氾濫するときはこの湿地に流れるようになっていると聞く。重要な場所であり，配慮すべきであると考え。
また，前回の審査会でも指摘したが，工事により土砂が大量に出るが，その対応については方法書から読み取ることができない。やはり意見として述べるべきである。その他，大気環境については，大気質の通年測定の必要性，工事中の発破作業，工事車の車両台数の影響などが考えられるが，いかがか。

板倉委員 過去の鉄道事業において，小倉山の山間部に残土を一時的に保管し，その後処理する計画があったが，そのままになっている事例があり，大気汚染，騒音，景観等に影響が出た。残土の保管場所や最終処分地を設定したうえで，工事車両による騒音，振動，大気汚染等の影響を正しく評価すべきである。

勝見委員 残土について，方法書では事業内での再利用に努めるとあるが，新幹線事業で土を使用することはほとんどないと考えられる。府市等の関係者と協力し，その他の事業で需要があれば積極的に活用していただきたい。
また，地元住民との信頼関係の構築に努め，工事を進めていただきたい。
さらに，工事車両の交通影響を減らすよう検討に入れるべきである。東京の大深度を活用した環状道路の建設時では，ICT（情報通信技術）を活用して工事用車両を管理し渋滞緩和を図るなど先進的な取組もあるため，本市市街地の工事にも活用を検討してほしい。工事車両が無秩序に出入りすることは避けるべきである。

松田委員 市街地における工事車両による交通渋滞が懸念されているが，山間部も同じである。山間部には幹線道路が国道162号と477号の2本しかなく，土砂の運搬による住民生活への影響は大きく，十分に把握すべきである。

山田委員 その道路は狭く，土砂を運ぶ工事車両が通るとなると，すれ違いも困難であり，計画の上ではそういったことも考えてほしい。

笠原会長 やはり土砂が出る立坑・斜坑の位置や土砂の搬出量が分からないと詳細な予測や評価などの環境影響評価は困難である。

- 山田委員 土砂等についても、どの程度地下が深くなるかによっても変わってくる。松井山手の駅は地上駅とのことだが、市内の地下トンネルが深すぎると地上に出られるのかも疑問である。京都府の委員会でも、どこにできるかで生態系への影響の評価が困難との意見があった。
- 竹見委員 湿地の影響について指摘があったが、その付近をトンネルで通過するか、地上で通過するかによって影響は変わってくる。トンネルで通過するならこうすべき、地上で通過するならこうすべき、などでの指摘をすべき。
- 笠原会長 準備書で初めてルートが公表されるというのは矛盾を感じる。準備書の前に少なくとも説明がないと、適切な環境影響評価ができていないか分からない。ルートについても、地上に出てくるのが宇治川の北側になるのか南側になるのかで環境影響評価の手法も変わってくる。ルートや立坑の位置が明らかになったうえで、初めて環境影響評価の詳細な内容が決まるものである。しかしながら、方法書で示された調査方法、評価等について、委員の意見を可能な限り出していただき、少しでも実のある環境影響評価ができるようにしていく必要がある。次に、水環境について、工事による河川水への影響や、地下水位や湧水の調査などが考えられるがいかがか。
- 越後委員 地下水位は景観や生態系などにも相互に関連するため、他の項目への影響も考慮し、総合的に評価すべきである。また、硬度等の食品・飲料に影響する項目を評価項目に加えてはどうか。
- 板倉委員 オオサンショウウオなどの希少種だけでなく、一般的によく見られる種の保全も考慮すべきである。現状把握のための踏査やトラップの設置などの調査圧により、生態系の生息地や生息数に影響を及ぼさないよう、細心の注意を払い、調査を実施していただきたい。
- 松田委員 資料3の「特になし」については、議論の余地がないということであり、そういった意見も盛り込むべきではないか。
- 事務局 前回意見が出なかった土壌や景観等については、本日いただいた意見を反映させたいと考えている。文化財についても、影響について無視できないと考えられ、適切な環境影響評価を行わせるためにも、丁寧に調査すべきである、との意見を盛り込むではいかがかと考える。
- 笠原会長 地盤・土壌・文化財等については、断層帯を通過する場合、土壌汚染残土が出た場合、文化財への配慮などが考えられるがいかがか。
- 竹見委員 地上施設については、日照、電波障害の影響もあると考えられるため、適切な調査地点を選定いただきたい。
- 笠原会長 現在、京都市で検討する土砂条例は、本件は対象事業となるのか。
- 事務局 条例については、2月市会に議案提出前であるが、府の土砂条例と同等のものになる予定である。
- 笠原会長 工事に伴い、樹木の伐採が広範囲に生じた場合、温室効果ガスに影響があると考えられる。また、列車の走行に伴う温室効果ガスの評価も必要ではないか。
- 東野委員 温室効果ガスの影響については、工事中のみの環境影響評価しか想定されていない

が、列車走行に係る環境影響評価も検討すべきである。また、既存列車のサンダーバードと比較すべきである。

山田委員 左京区の国定公園を通過することになるが、どのように配慮されるのか。また、鞍馬周辺は台風の被害が大きかったが、そこをさらに通過することになると影響は大きいと考える。さらに鞍馬周辺に工事車両が通ることによる観光への影響も配慮すべきである。

事務局 国定公園については、方法書 3-4 及び 3-6 に配慮内容が記載されている。また、事業者には準備書段階でルートや立坑の位置を決定した理由について、十分に説明させる必要があると考えている。さらに、温室効果ガスの評価項目の追加については、意見として述べていく必要があると考えているが、環境影響評価の項目に選定しない場合も、理由を説明させる必要があるのではないかと考える。

安田委員 前回の審査会で出た意見のうち、全般的事項のその他の項目について、答申に盛り込むべきであると考えている。

事務局 できる限りいただいた意見を反映させ、答申案にまとめていきたい。

安田委員 事業者にきちんと伝わるような内容にしていただきたい。

笠原会長 環境影響評価の実施にあたっては、事業者には専門家の意見を十分に聞きながら進めていただきたい。

11:25 終了