令和８年度「東京都環境影響評価審議会」第二部会（第３回）議事録

■日時　　令和８年７月 24 日（金）　午前 10 時 00 分～午前 10 時 40 分

■場所　　対面及びオンラインの併用

■出席委員

片谷会長、宗方部会長、安立委員、尾崎委員、羽染委員、廣江委員、水本委員、森川委員、保高委員

■議事内容

環境影響評価書案に係る総括審議

（１）東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業【３回目】

⇒　【騒音・振動】及び【景観】に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案にいれることとした。

総括審議の結果、答申案について全会一致で総会へ報告することとした。

（２）国立都市計画道路３・３・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業【３回目】

⇒　【騒音・振動】及び【生物・生態系】に係る委員の意見について、指摘の趣旨を答申案にいれることとした。

総括審議の結果、答申案について全会一致で総会へ報告することとした。

令和８年度
「東京都環境影響評価審議会」
第二部会（第３回）
速記録

令和８年７月２４日
対面及びオンラインの併用

（午前10時00分　開会）

○西原アセスメント担当課長　定刻になりました。本日は、東京都環境影響評価審議会第二部会に御出席いただきありがとうございます。本日の進行はアセスメント担当課長の西原が務めます。よろしくお願いいたします。

それでは、本日の委員の出席状況について事務局から御報告申し上げます。現在、委員12名のうち８名[1]の御出席をいただいており、定足数を満たしております。

また、本日は傍聴の申し出がございます。

それでは、部会長、よろしくお願いいたします。

○宗方部会長　ありがとうございます。

では、議事に入ります前に、傍聴人の方を入室させてください。

なお、本会議の傍聴はウェブ上での傍聴のみとなっております。

（傍聴人　入室）

○西原アセスメント担当課長　傍聴人の方、入室されました。

傍聴人の皆様にお知らせいたします。本日の審議会の資料については、適宜画面に投影するほか、環境局のホームページに掲載しておりますので、必要に応じて御覧ください。

それでは、部会長、お願いいたします。

○宗方部会長　それでは、ただいまから、令和８年度東京都環境影響評価審議会第３回第二部会を開催します。

本日の会議は、次第にありますように、「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」環境影響評価書案に係る総括審議、「国立都市計画道路３・３・15 号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」環境影響評価書案に係る総括審議となります。それでは、次第１の「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」環境影響評価書案に係る総括審議を行います。

本事業の審議につきましては、３回審議予定の本日が３回目となります。本日は事業者の方の出席はございません。

本日の進め方ですが、最初に事務局から前回の審議内容を説明していただきます。内容の

[1] 途中１名が出席し９名となった

確認後、前回、委員の皆様から挙げていただいた総括審議候補事項について審議結果としてまとめた資料を説明していただきます。

それでは、前回の審議内容について、事務局から資料の説明をお願いします。

○西原アセスメント担当課長　それでは、３ページの資料１－１をご覧ください。

資料１－１は、過去の部会の記録に、前回の部会における審議の内容を追加したものとなります。委員からの指摘、質問事項等を環境影響評価項目ごとに、【騒音・振動】【土壌汚染】【地形・地質】【水循環】【電波障害】【景観】【廃棄物】【温室効果ガス】【その他】の順序で取りまとめており、６月の部会の意見等は合計 23 件でした。

前回の指摘、質問事項等は、取扱い欄に、前回の日付として「6 月 26 日」と記載しています。

また、前回で総括審議事項に取り上げるとしたものには、右の取扱い欄に「総括審議事項へ」と記載してございます。

要約して内容をご説明いたします。

【騒音・振動】の番号３の補足説明として、高層階への影響については、高架橋区間は弾性バラストを採用するとともに、高さ 1.5ｍの防音壁を設置する。また、ロングレールの採用やレールの重量化、定期的な検査、保守作業により騒音・振動の低減に努めるとの説明がございました。

【騒音・振動】の番号４の、まず訂正として、仮線時に消音バラストを使用すると説明していたが、仮線時には使用する計画ではないので訂正する。

続きまして、ページを飛びまして７ページ。

仮線時は道床も予測に入っていると説明したが、道床の整備による低減効果は予測に反映しなかった措置となっているので訂正する、との報告がありました。

６ページに戻っていただきまして、補足説明として、対策効果がどの程度あるかということについて、予測に反映した措置は高さ３ｍの仮囲いとロングレールについてである。予測に反映していないが、着実な路盤構築や道床の整備効果は有効であると考えている。

直近の事例としては、ＪＲ中央線の連続立体交差において予測値と事後調査結果を比較すると、同程度、もしくは小さくなる傾向が確認できている、との説明がございました。

続いて、【騒音・振動】の番号８として、訂正箇所の確認として、道床の効果を、振動だけでなく騒音も予測に入れていなかったか、質問がございました。

事業者からは、振動だけでなく騒音も道床の効果は予測に入っていない、との回答がござ

いました。

【騒音・振動】の番号９として、中央線の高架化の事例との比較について質問がございました。

事業者からは、南武線も中央線も同じ対策を行っていくが、レールの重量化については評価書案に記載していなかったので、評価書作成の際に追記していく、との回答がございました。

委員からは、北側にずれるので、住宅地にとっては音源が近づくことになる。仮線になってからの期間も長いので、十分説明をして配慮する姿勢を示してほしい、との意見がございました。

【騒音・振動】の番号 10 として、現状でのロングレール化やレールの重量化の状況について質問がございました。

事業者からは、急カーブなど現状ロングレールにできていない部分があり、高架化の際には基本ロングレールで、継ぎ目のない形にすることを考えている。重量化についても、今は１ｍ当たり 50 ㎏の断面のレールを使用しているが、高架になったら 60 ㎏の断面のレールにすることを考えている、との回答がございました。

【土壌汚染】として、総会諮問時に、線路の枕木の塗料について地域調査時に考慮してほしい、との意見がございました。

事業者からは、過去に枕木の防腐処理としてクレオソートを使用していた時期がある。クレオソートは、土壌汚染対策法の有害物質には指定されていないが、西国立駅付近の保守基地の前後で使用されていたので、適切に処理していきたい、との回答がございました。

【水循環】の番号４の補足説明として、モニタリングの詳細については、観測井を設置し、自記式水位計による計測を行い、地下水位の変動と降水量の比較を行うことを考えている。井戸の設置場所は、今後、高架橋や盛土構造の位置関係を踏まえ検討していく、との説明がございました。

【水循環】の番号５として、予測評価が難しいことを理由に選定しないと住民が言っていたが、そのようなやりとりがあったか、との質問がございました。

事業者からは、水循環を選定しなかった理由については、評価書案での説明のとおりであり、「難しいから」ということでは決してない、との回答がございました。

【水循環】の番号６として、地下水モニタリングについて湧水はどうするのか、という質問がございました。

事業者からは、湧水については現地で工事を行っており、直接見ることは可能かと思うので、今後、調整を図っていきたい、との回答がございました。

【水循環】の番号７として、湧水の流れを正確に予測するのは難しいのと同様、影響について完全に予測するのは難しいので、モニタリングが大事になる。ぜひ検討してほしい、との意見がございました。

【水循環】について、今回の基礎深さであれば帯水層に与える影響は少ないと思うが、懸念があるからモニタリングをしていくという理解でよいか、という質問が委員に対してございました。

担当の委員からは、深さだけなら刺さる位置もあるが、隙間が空いているので、広域流動に与える影響はないだろう、という説明であり、盛土も大規模な造成をするわけではないとのことである。

しかし、工事期間が長く、そもそも武蔵野台地の湧水が減少傾向にあるので、工事に結びつけられて議論される可能性がある。因果関係がないことを何の証拠もなしに議論するのは難しいと思っており、工事開始前からトレンドが変わらないことを確認し続けることが重要であると思っている、という回答がございました。

【電波障害】の番号１の補足説明として、テレビの電波障害が発生した場合は、工事の進捗に応じて、アンテナ調整やケーブルテレビによる受信対策などを実施していく。また、窓口を明確にし、丁寧な対応に努めていく、との説明がございました。

【景観】の番号２の「補足説明」として、高架橋及び駅舎の外壁について、周辺環境や地域景観と調和するようなデザイン、色彩に配慮するとともに、駅舎の形状などは地域の景観づくりに寄与するような配慮をする。

また、高架橋については、設計の深度化の中で、圧迫感の緩和など景観への配慮を検討していく、との回答がございました。

【景観】の番号３として、高架橋の色について質問がございました。

事業者からは、基本コンクリートなのでグレー系になると思う。デザインで圧迫感などに配慮したいと思っている、との回答がございました。

委員からは、材料によって明度も違い、新しいものも出ているようなので配慮してもらいたい、との意見がございました。

【廃棄物】の番号１として、評価書案 225 ページに「小規模かつ多岐にわたるものは除外」とあるが、どういうものなのか、との質問がございました。

事業者からは、資料編143ページに根拠となる対象施設について記載しているが、駅間にある簡易な倉庫など細かい施設についてはまだ調べ切れていないものがあり、そのため、発生源が小規模かつ多岐にわたるものは除外しているという記載になっている、との回答がございました。

委員からは、既存構造物ということで線路の話だけをしているように見えてしまって、建築物での小規模とはどういう意味なのかがよく分からなかった。当然いろんな部材があるので、もう少し丁寧な表現で、誤解のないようにということをお願いする、という意見がございました。

【廃棄物】の番号２として、再利用、再資源化についてどういう見込みなのか、との質問がございました。

事業者からは、再利用及び再資源化は一緒に書いていて、数字として分けるのは難しいと考えている。基本的には、再資源化が大半を占めると思っている、との回答がございました。

【温室効果ガス】として、総会諮問時に、今回の工事が本編34ページのロードマップのどこに当たるのか、温室効果ガス削減がどの程度の範囲なのか、という質問がございました。

事業者からは、長期目標として、2050年度の排出量実質ゼロを目指している。ロードマップで言うと真ん中ぐらいがこの事業の開始時期で、各駅施設等においても省電力機器の導入を図るなど、省エネルギー化の推進について検討を進めていく、との回答がございました。

【その他】として、今後の住民説明の予定の補足説明があり、ほかにも、道路事業との関連共同性、道路事業と一体化して進めるという説明、住民説明用パンフレットなどについて、質問や意見がございました。

資料１－１の説明は以上となります。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

では、ただいまご説明いただいた資料１の前回の質疑内容について、修正などがございましたらお願いいたします。

発言される際には、最初にお名前をお願いします。

会場でもオンラインでも、特に挙手はされていないようですね。

では、特に御意見はないようですので、総括審議に移ります。

事務局から資料の説明をお願いします。

○西原アセスメント担当課長　それでは、35ページの資料１－２をご覧ください。

資料１－２は、環境影響評価書案について、第１として部会での審議経過と、第２として

審議の結果を記載してございます。

読み上げさせていただきます。

「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」に係る環境影響評価書案について（案）

第１　審議経過

本審議会では、令和７年 10 月 30 日に「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」環境影響評価書案（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における質疑及び審議を重ね、都民及び事業段階関係市長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

第２　審議結果

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。環境影響評価書を作成するに当たっては、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。なお、事業の実施に当たっては、関係住民や自治体に対し周知・説明を十分に行うこと。

【騒音・振動】

１　仮線区間の列車の走行に伴う鉄道騒音・振動及び工事完了後の列車の走行に伴う鉄道振動について、「現況値を大きく上回らないこと」を評価の指標としているが、「大きく」の程度が不明確であり、周辺住民に不安を生じさせるおそれがあることから、より明確な指標について検討し、必要に応じて予測・評価の見直しを行うこと。また、周辺住民に対して丁寧な説明を行うこと。

２　計画地に近接して保育園や小中学校等の配慮すべき施設が存在しており、工事予定期間も着工から約 13 年と長期にわたることから、更なる環境保全のための措置を検討し、より一層の騒音・振動の低減に努めること。

【景観】

1　「工事の完了後においても主要な景観の構成要素はほとんど変化しない」、「高架化された鉄道は事業区間周辺の街並み景観要素として融合するものと考えられる」とする記載は、地域景観の変化を適切に捉えたものとは言い難い。このため、高架構造物がもたらす景観への影響を適切に考慮した上で、必要に応じて予測・評価を見直すとともに、より具体的な環境保全のための措置を検討すること。

2　高架橋についても、駅舎と同様にデザイン、色彩及び形状等に配慮し、周辺環境や地域景観との調和を図るとともに、これらの検討に際しては地域関係者との十分な意見交換に努めること。

以上となります。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

では、審議結果について、環境影響評価項目の担当委員から補足することがあればお願いいたします。

今回は騒音・振動と景観ですが、どうぞ、廣江委員。

○廣江委員　ありがとうございます。ここまで第二部会で審議してきましたが、また、住民からの意見も伺った上でこのような答申案にさせていただきました。

１点目は、やはり、仮設の線路を敷いて列車を走行させた場合の達成目標というのが不明確であるということは、その達成状況を確認することもできないだけでなく、周辺住民にやはり大きな不安を与えてしまうという点が非常に大きな問題だと感じております。

この点につきましては、非常に難しい問題だとは思いますが、きちっと明確な指標を再度検討していただいて、必要があれば予測評価を行っていただきたいという点であります。

２点目ですが、これも住民の意見等でも出ていましたが、工事期間が 13 年にわたる長期であるということと、それから、児童保育園や学校というものが周辺にあることから、ここへの影響を懸念する声がありましたので、これについてはより一層の対策をしていただきたいという点から、このような形にさせていただいた次第です。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

景観に関しては、私、宗方が担当でしたので補足をさせていただきます。

今回は、駅舎や高架といった新しい構造物が地域に新たに生まれるという事業でございます。これらの駅舎や高架そのものも地域の重要な景観要素であり、景観資源になり得る、な

っていくだろうということを期待しておりまして、そのためには十分なデザインや色彩の配慮、あるいは、地域の方々との十分な意見交換が大切であるということで、このような形にさせていただきました。

では、ただいまの説明について、何か、ほかにも御発言がある方がおりましたらお願いいたします。

［なし］

では、特に御発言はないようですので、最後に第２、審議結果の冒頭に記載しているとおり、私からコメントでありますが、この評価書が一層理解しやすいものになるように努めること。事業の実施に当たり、関係住民や自治体に対して周知、説明を十分に行うことは非常に重要です。

先ほどの景観についても同じようなことを申し上げましたが、これらのことについては事業者の方々にしっかり伝えていただくようお願いいたします。

では、以上で総括審議を終了いたします。

ただいま説明があった内容で次回の総会に私から報告いたします。

では、続きまして、次第の２つ目にあります「国立都市計画道路３・３・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」環境影響評価書案に係る総括審議を行います。

本事業の審議につきましても、今回が３回審議予定の３回目となります。本日は事業者の方の出席はございません。

この進め方ですが、先ほどの東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業と同様に進めていきます。

それでは、前回の審議内容について、事務局から資料の説明をお願いします。

○西原アセスメント担当課長　それでは、38ページの資料２－１をご覧ください。

資料２－１は、過去の部会の記録に前回の部会における審議の内容を追加したものとなります。委員からの指摘、質問事項等を、環境影響評価項目ごとに【大気汚染】、【大気汚染、騒音・振動　共通】、【騒音・振動】、【生物・生態系】、【景観】、【景観、自然との触れ合い活動の場　共通】、【史跡・文化財】、【その他】の順序で取りまとめており、６月の部会の意見等は合計13件でした。

前回の指摘、質問事項等は、取扱い欄に前回の日付として「6月26日」と記載しております。

また、前回で総括審議事項に取り上げるとしたものについては、右の取扱い欄に「総括審議事項へ」と記載してございます。

要約して、内容をご説明いたします。

【大気汚染】の番号３として、住民の意見は何もないところに道路ができる心配の表れと思うので、工事の施行中についても、粉じん対策を含め、環境保全措置を徹底してほしい、との意見がございました。

事業者からは、工事の施行中についても、排ガス対策型の機械を使用し、仮囲いを設置するなど、住民に配慮するよう努めてまいりたいとの回答がございました。

【騒音・振動】の番号５として、交差する鉄道からの裏面反射音を事後調査でどのように確認していくのか、との質問がございました。

事業者からは、裏面反射は予測が難しいので、事後調査の中で環境基準内に収まるかを確認していきたい。環境基準を超えた場合は、舗装構造を変えるなど対策を行いながら、必要に応じて鉄道事業者とも相談していきたい、との回答がございました。

【騒音・振動】の番号６として、裏面反射の影響の有無を確認するための調査地点について質問がございました。

事業者からは、予測地点の２断面で事後調査を設定しており、基本的には②の位置で結果を確認したい、との回答がございました。

委員からは、予測評価が難しいのは分かるので、事後調査により確認していただければと思っている。調査予定の地点は高架橋から遠く、前回の裏面反射の範囲が交差部近傍であるという説明と矛盾している。今すぐでなくてよいので、事後調査で確認する地点を設けることをご検討いただきたい、との意見がございました。

【騒音・振動】の番号７として、夜間の幹線道路の環境基準が適用されることは、住宅に十分な遮音量があることを前提にしている背景がある。本事業は、先に住んでいる人がいるところにあとから道路が通ることになるので、地域への配慮をどのように考えているのか、との質問がございました。

事業者からは、環境基準に収まるということを確認しているが、地元には丁寧に説明しながら進めていきたい、との回答がございました。

【生物・生態系】の番号３として、評価書を見ると橋梁の高さが書かれておらず、市との調整中とあった。前回、矢川上部の日影を 20m程度と答えていたのはどのような計算か、との質問がございました。

事業者からは、評価書案 16 ページのとおり、橋梁部の幅が 28ｍであるのに対し、車道部の幅が 20ｍということである、との回答がございました。

【生物・生態系】の番号４として、矢川の水路側壁や法面の一部を撤去する計画であるが、環境保全の措置をどの程度行うのか具体的に教えていただきたい、という質問がございました。

事業者からは、橋梁部の歩道が矢川に架かるよう施工する予定であり、流水部に土砂等が流出しないよう配慮しながら進めていきたい、との回答がございました。

【生物・生態系】の番号５として、ホトケドジョウなどの絶滅危惧種が生息しているが、施行中の対策をどのように行うのか具体的に教えていただきたい、という質問がございました。

事業者からは、橋台の施工については、流水部の改変は行わないよう、矢川から離れたところに設置する予定であり、影響を与えないように対応していきたい、との回答がございました。

【生物・生態系】の番号６として、耐陰性の高い藻類でもほとんど光のないところでは生息できず､遺骸が川に流れるといったような水質に係る影響は少なからず出ると考えられる。直接川に触らないから影響はないと思わずに、ある期間影響するとご理解いただいてモニタリング等を実施し、保全措置を講じていただきたい、という意見がございました。

事業者からは、施行中の事後調査を実施し、影響がないようしっかり確認していきたい、との回答がございました。

【景観、自然との触れ合い活動の場　共通】の番号２として、橋梁デザインについて、見た目の景観だけでなく、橋の下の川沿いに自然に親しめる道ができるかなど、可能であればぜひご検討いただきたい、との意見がございました。

【その他】として、評価書案に記載の工事期間の表記のずれ、南武線工事と一体化して進めるとの説明の在り方､南武線工事との関連共同性などについて質問や意見がございました。

資料２－１の説明は以上となります。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

では、まず、資料２－１の、前回の質疑応答について委員から修正等がございましたらお願いいたします。発言される際には、最初にお名前をお願いいたします。

よろしいでしょうか。どなたからも挙手されてないようですね。

では、御意見はないようですので、総括審議に移ります。

事務局から資料の説明をお願いいたします。

○西原アセスメント担当課長　それでは、50ページの資料２－２をご覧ください。

資料２－２は環境影響評価書案について、第１として部会での審議経過と、第２として審議の結果を記載してございます。

読み上げさせていただきます。

「国立都市計画道路３・３・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」に係る環境影響評価書案について（案）

第１　審議経過

本審議会では、令和７年10月30日に「国立都市計画道路３・３・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」環境影響評価書案（以下「評価書案」という。）について諮問されて以降、部会における質疑及び審議を重ね、都民及び事業段階関係市長の意見等を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

第２　審議結果

本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものであると認められる。環境影響評価書を作成するに当たっては、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めるとともに、次に指摘する事項について留意すべきである。なお、事業の実施に当たっては、関係住民や自治体に対し周知・説明を十分に行うこと。

【騒音・振動】

１　計画道路は、鉄道立体化が計画されているＪＲ南武線と立体交差する計画であり、事業範囲の一部が重複している。工事の施行中の建設機械の稼働及び完了後の自動車の走行について、立体交差することによる騒音の影響が懸念されることから、環境保全のための措置を徹底するとともに事業間で連携や調整を図り、近隣住宅や施設への十分な配慮を行うこと。

２　建設機械の稼働に伴う騒音について、評価の指標とした勧告基準値を下回っている

が、計画道路周辺には住宅等が近接することから、建設機械の配置を詳細に検討するなど、より一層の環境保全のための措置を講じること。

また、工事の完了後の自動車の走行に伴う騒音は、評価の指標とした環境基準値を下回っているものの現況を大きく上回り、その影響が懸念されることから、環境保全のための措置を徹底するとともに、周辺住民に対して十分な説明を行うこと。

【生物・生態系】

計画道路と矢川との交差部を橋梁構造とすることで矢川の流水部の改変を行わず、矢川の水質及び水生生物の生息･生育環境への影響は小さいとしているが､橋梁部の構造、矢川の水路側壁や法面の撤去範囲などが示されていない。このため、橋梁部の構造等を可能な限り明らかにした上で、矢川の水生生物の生息・生育環境の保全に努めるとともに、必要に応じて更なる環境保全のための措置を講じること。

最後、審議経過につきましては、付表のとおりとなります。

資料２－２の説明は以上です。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

では、この審議結果について、環境影響評価項目の担当委員から補足することがあればお願いいたします。

では、廣江委員、お願いします。

○廣江委員　騒音・振動についてコメントしたいと思います。

この計画道路は、先般、審議しました、いわゆる南武線の立体連続交差事業と関連する事業でありまして、その交差部分が重複しているという特徴を持っています。

そのため、実際には単独での環境影響評価というのが基本ではありますが、立体交差された高架鉄道からの影響も当然検討しておかなければいけないという点が非常に大きな点になります。

そういうことも含めまして、単独の事業ではありますが、立体交差する側の鉄道からの道路交通騒音の影響も含めて、事業間でやっぱり十分な連携を取ってその対処をしていくことが大事だと思いますので、まず１点目について指摘させていただきました。

騒音･振動の２点目ですが､建設工事に関わる予測というのは､環境基準を下回っており、十分に検討されているとは思いますが、計画道路の周辺には住宅地も近接していますことか

ら、より一層の対策をお願いしたいということと、都民の意見を聴く会でも出ましたが、やはり、近くにこの計画道路が通ることによって地域の静けさが奪われるのではないかという懸念もありましたので。確かに予測した評価というのは環境基準を下回っていますが、いわゆる、今は道路のないところを道路が通るわけですから騒音環境が大きく変化する。そのことに対して十分措置を取るとともに、そのことについて今一度、周辺住民に十分説明を行っていただきたいということで、２点目を指摘させていただきました。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。では、安立委員、お願いいたします。

○安立委員　ありがとうございます。

生物・生態系についてですが、本道路計画は矢川を橋梁構造で通過すると計画されていまして、矢川の流水部の改変は行わないとしています。

しかし、評価書案では橋梁部の高さなどの詳細が示されておらず、橋梁による影響の範囲が明確にされていません。

また、橋梁の歩道部の施工の際に、矢川の水路側壁や法面の一部を撤去するというふうにされていますが、その撤去範囲なども示されていません。

この矢川には貴重な生物の生息が確認されています。評価書案では矢川の水質及び水生生物の生息・生育環境への影響は小さいと評価していますが、橋梁部の構造や施工方法によっては生息・生育環境に変化が生じるおそれがあることから、橋梁部の構造等を可能な限り明らかにした上で、必要に応じてさらなる環境保全のための措置を講じることを求めます。よろしくお願いします。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

ただいまのご説明について御発言がありましたらお願いいたします。

では、会長、お願いします。

○片谷会長　今回のこの案件は、鉄道と道路の事業ですが、いずれも環境へのマイナスの影響面が出る可能性はやはり否定できない部分がある事業でありますので、これは事業者に対して、具体的にはまだこれから検討されることもあるだろうとは推測いたしますが、事業者さんとしてできることはきちんと全てやるというような心構えでやっていただきたいというのが、私が個人的に考えていることです。

やはり、鉄道とか道路の事業というのは、手を抜かなくても環境負荷が出やすい事業であることはもう明白ですので、事業者としてできることは最大限やりますというつもりで取り組んでいただきたいというのを、ぜひ事務局から事業者さんにお願いしていただきたいとい

うのをここで申し上げておきたいと思います。

細かい文言は事務局にお任せいたしますが、事業者さんがより積極的に努力をしてくれるようにうまく誘導していただきたいという趣旨です。よろしくお願いします。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

羽染委員、お願いいたします。

○羽染委員　ありがとうございます。羽染です。

私も２件の感想を伝えておきたいと思うのですが、結論としては、私が一番懸念する事項を２件とも総括事項に挙げていただいているので、異論ございません。

両方を見ても、いずれも議論の中で出ていましたように先進事例があるわけですから、その先進事例の最高技術を住民の方に提示して、これ以上の最高の技術でやっているのだということをきちんと説明していただければ、住民さんも納得するのではないかというふうに思いますので、これから先の評価書案の作成、それから事後調査、よろしくお願いしたいと思います。以上です。

○宗方第二部会長　ありがとうございます。

ほかに御発言のある方はいらっしゃいますでしょうか。

特にどなたも御発言はもうないようですが、最後に私からもコメントを申し上げます。

先ほどの案件と同様に、今回の案件も、評価書が一般の住民の方に一層理解しやすいものになるように努めること。

それから、事業の実施に当たりましては、関係住民とか自治体に対して周知や説明を十分に行うことは非常に重要です。先ほど羽染委員もその趣旨の御発言をされていましたが、そういったことは、専門用語が並ぶだけではなくて、どういう意味なのかといったことも含めて、事業者の方からいろいろな場において住民の方々に伝わるよう、努力していただくように、事業者にしっかり伝えていただくようお願いいたします。

では、ほかに御発言はないようですので、総括審議を終了いたします。

ただいま説明があった内容で次回の総会に報告いたします。

では、最後にその他ですが、何かございますでしょうか。

［なし］

特にないようですね。

では、これをもちまして本日の第二部会を終わりといたします。皆様、どうもありがとうございました。

傍聴人の方は、退室ボタンを押して退室をしてください。

＜傍聴人　退室＞

（午前 10 時 40 分　閉会）