

平成16年度 第12回 千葉県環境影響評価委員会 会議録

1. 日 時

平成17年3月18日(金) 午後1時30分から午後4時30分まで

2. 場 所

千葉県庁 10階 大会議室

3. 出席者(14名)

委員会：白鳥委員長、瀧副委員長

岡本委員、横山委員、鈴木委員、山下委員、石黒委員、佐倉委員、
岩瀬委員、大野委員、柳澤委員、寺田委員、親泊委員、内山委員

事務局：神子環境生活部次長

環境政策課：森課長、木村室長、八木副主幹、熊谷(宏)副主幹
遠藤主査、熊谷(直)副主査

自然保護課：小堀副主幹、市川副主幹

傍聴人：4名

4. 事 案

(1) 成田新高速鉄道線建設事業に係る環境影響評価準備書について(再検討)

(2) 一般国道464号北千葉道路(印旛～成田)建設事業に係る環境影響評
価準備書について(再検討)

(3) その他

5. 議事の概要

(1) 成田新高速鉄道線建設事業に係る環境影響評価準備書について(再検
討) 別紙1のとおり

(2) 一般国道464号北千葉道路(印旛～成田)建設事業に係る環境影響評
価準備書について(再検討) 別紙1のとおり

(3) その他

事務局から連絡事項を説明

【別紙 1】

「成田新高速鉄道線建設事業」及び「一般国道 464 号 北千葉道路（印旛～成田）建設事業」に係る環境影響評価準備書について（再検討）

（１）事務局において資料確認の後、委員長により議事進行

（２）事務局説明 当該事案に係る環境影響評価の手續経緯について説明

（３）事業者説明 傍聴人入室後、追加資料に基づき委員意見に対する事業者見解について説明

（４）質疑等

委員： トンネル出入り口において発生する微気圧波の単位にパスカルを用いているが、いわゆる音の単位であるデシベルだとどのくらいの大きさになるのか。

鉄道事業者： 微気圧波の大きさについては鉄道総合研究所で検討しているが、概ね 20 パスカルが 120 デシベル程度と言われている。単位をデシベル表示に統一する方向で検討しているが、必ずしも両者の関係にきれいな整合が取れないとの研究論文があると聞いている。なお、今回の予測に当たっては、新幹線で使用したデータ等を用いている。

委員： 追加資料の資料 - 追 1.2.3 は、主に各ルートの経済効果に対する最適性を比較検討した結果、中央ルート案が選定されている資料だが、自然環境への影響を含めた、本委員会の検討のテーブルに乗るような検討がなされているのか。

鉄道事業者： 当社が発足する前の時点で、この様なルート選定の概略検討がなされルートが決定されており、今回その資料を提示した。なお、準備書の作成に当たっては、方法書で示した事業実施区域 250m の範囲の中で、環境への影響の回避・低減を検討し、これができない部分については代償措置を検討している。

委員： 追加資料の p4、景観についての対応内容について、「景観の専門家による外部検討会を設置し、・・・対策を講じてまいります。」とあるが、これでは、アセスの審査段階ではどうもはっきりしないが、「後で別の委員会で検討していく。」と受け止められるが、事業者の考えを聞きたい。

鉄道事業者： 景観やヨシ原の再生について、事業者として、環境影響がなるべく少なくする努力をするのは当然だが、それでも環境への影響を全く無くすということは不可避であり、影響を最小限にするために何をすればよいかという観点から保全措置を講じていく旨説明してきている。

その具体的な方法論としては、本委員会の指導・助言を踏まえつつ、事業者の一存で決めるのではなく、更に専門家の検討会による客観的評価も参考として、最も良い保全措置を選択し講じてまいりたいということが趣旨である。従って、この検討は本委員会と独立して進めるのではなく、これまでの本委員会の指導・助言を踏まえた、更なる検討と位置づけている。

委員： 要するに、評価書を作成するまでには明確にならないということか。外部検討委員会ではそれ以後に検討するということか。

鉄道事業者： 本委員会の審議と同様、評価書作成までに検討するというのである。

委員： ヨシ原の造成について、現在ヨシが少ないところに造成するのだろうが、ヨシ群落がないということは自然にまかせてヨシ原ができにくい所と思う。単にヨシを持ち込んで植えただけで群落は造成できるのか。造成の見通しはどうか。そこに植え込むヨシをどこから持ってくるのか。

鉄道事業者： 水深の深さに応じて抽水性植物の種が異なってくる。現在、ヨシが生えていないということはおそらくそこは水深が深いということと思うので、沼の水深は平均で2.5mあるが、水深を浅くするため少しずつ土を埋めてヨシが生えるようにする。また、原野と称しているが田のようなところにヨシ原を造成するとすれば、掘ってヨシが生えることが可能な水深を確保するようにする。植えるヨシは野生のものを持ってくるとして、必要な水深が確保できればヨシは生えると思う。

委員： どこかに生えているのを持ってくるというのはちょっと乱暴な話である。また、沼の中に造成するとなると、沼に手を加えることになるが、造成に当たっては、この辺を具体的に検討しないで、ただ、「ヨシ原を造成します。」では納得できない。

道路事業者： ヨシ原の造成の候補地として3箇所提案している。これらについて、専門家の助言等をいただきながら、各々の場所ではどのように造成したらよいかを検討していきたいと考えている。移植種をどこから持っ

てくるのが良いのか、どのような種子が良いのか、あるいは根が良いのか等についても、ご助言をいただければと思っている。

委員： 本委員会ではよくわからないけれど、今後専門家の助言を頂きながら検討するとの説明だが、この内容がわかればその内容如何によっては、少なくとも沼内のヨシ原造成には賛成できない。検討課題が先送りにされており、いいか悪いか判断できない。

鉄道事業者： 本日までの資料では、3つの候補地とそれぞれの問題点を記載している。委員ご指摘の、造成について、どのようなやり方がいいのか、それに伴ってどのような影響が生じるのか、については、次回までにできる限り検討して資料を提出したい。

委員長： 委員に何うが、ヨシ原を造るに当たり、どのような基本的な考え方で行くべきか、お考えがあれば示していただければと思うがいかがか。

委員： 基本的には、このような人工的なヨシ原を造成するのはあまり望ましくないと思っている。

委員長： この3箇所の候補地について現地の状況を説明したい。まず地点 - 1について、北沼は堤防に沿ってヨシ原が広がっているが、地点 - 1の周辺だけはヨシ原がない。これは風か何かの影響で存在していたヨシ原が削られているところであり、なぜここを候補地にしたのかがよく理解できない。また、たぶん鳥は外敵から離れた場所に生息すると思うので、陸地に接した場所に造ってもあまり意味がないのかなという気がする。

次に、地点 - 2だが、ここは鳥のメッカとして、多くの鳥の専門家から手を加えるなど相当な反対がたぶん出ると予想される。

地点 - 3については、現在何も無いところなので、このようなことはないと思う。現地の様子はこのようになっているので心得ておいてほしいと思う。

委員： 資料 - 追加 1.2.3 の比較表の中では環境面の記述が殆ど見当たらないが、中央ルートが選定されている。もし環境面の検討をこの表に入れた場合にどのようなことになるのかについて説明していただきたい。この表はいわゆる技術的な面の検討が強いと思う。したがって景観、動植物等、委員会で検討している事柄を含めた場合にどのような形になるか、どのルートが良いのか、あるいはトンネルが良いのか橋梁が良いのか、について説明してほしい。例えば、金額的に表現すると、中央ルートは技術的な面での検討では約 700 億円だが、環境面を考慮す

ると非常に高いものになる可能性があるといったことである。

委員長： 本委員会では、現在、事業アセスを審査しているのであり、ルート等を決めるのが目的ではないと認識している。この前提に立った上で、環境への影響という点を考慮して説明していただきたい。

委員： 印旛沼のすばらしい自然環境に手を加えるのはいかなものかという基本スタンスがある訳だが、ヨシ原造成の候補地の放棄水田が議論の対象になっている。いくら放棄水田であっても地権者がおり勝手に造成は出来ない。もっと上位の概念に立って、印旛沼の自然環境や景観を保全しより良くする観点から、この放棄水田や農地等も含めた全体を将来どうしていくかという基本的な考え方が必要と思うが、鉄道や道路といった線上の構造物のみで語れるものではないとも思う。

結局、道路の事業者である県として印旛沼の自然公園をどうとらえるかということになってくると思うが、例えば、道路や鉄道を引いてその力でもって公園の整備につなげていくというスタンスがあってもよいのではないか。ここに通すから自然環境を壊してダメだという狭い視野のみでとらえられてしまう危惧があるわけで、せっかくの機会だから、印旛沼を含めた自然環境や景観をどうすればよいのかというプラス思考の発想があってもよいのではないかと思ったのであえて発言した。特に回答を求めるものではない。

委員： 資料 - 追 1.2.3 のルート比較表の環境アセス関連の欄について、北側ルート案が自然公園特別地域約 0.1km、普通地域約 5.1km、中央ルート案が特別地域約 0.2km、普通地域約 1.2km、一方、整備の容易性の欄の、埋蔵文化財の存在については、北側ルート案が約 1.7km、中央ルート案が約 3.3km と記述されているが、どちらが環境への影響が大だと判断しているのか教えてほしい。

例えば、特別地域が一方は 0.1km、もう一方は 0.2km であるが、どちらのほうが大事なのか。あるいは、普通地域が一方は約 5.1km、もう一方は 1.2km だが、この場合 5.1km の方が影響は大きいのか。

さらには影響を及ぼす面積、それから自然公園は質に応じてゾーニングされていると思うが、普通地域はそれほど規制も厳しくないため、特別地域の方が大事ではないかと思うが、この点いかがか。

鉄道事業者： 本資料は事業者が作成した資料ではないので、調べた上で、次回に回答したい。

委員： それから、中央ルートにおいて地下化した場合と、橋梁を架けた場

合を比較した場合で、地下化のマイナス面は示されたが、メリットはないのか。例えば、景観上有利とか、この他にもメリットはないのか。

鉄道事業者： 地下化すると、騒音や景観上の問題は無くなると思う。これらの点と地域分断や産業廃棄物の発生等、負の部分と正の部分の評価をどのように行うかということかと思う。

委員： それならば、景観や騒音という環境に大事な要素がプラスであること、特に最近、景観法が出来て、かつここが千葉県でも景観上たいへん優れた地域であるということからすると、このメリットというのはかなり大きく評価できると思う。

鉄道事業者： 景観については、確かに、外から見た景観についてはご指摘のとおりかと思う。例えば、かつて委員から、地下に入ってしまったら外国から来たお客が印旛沼の風景を見ることができないのではないかと意見があったが、この点については中からの景観についても評価するとか、いろいろな見方があるのではと思うが、その重み付けを誰が判断するのかということになるのではないかと考えている。

委員長： プラスの面、マイナスの面、両方入れた上での議論がほしいと思う。

委員： ルートの比較検討結果について、ルートが長くなったり、トンネル工法だと土砂の搬送量が多くなりネガティブに作用する訳だが、それに対して、環境を守る観点からどの程度の利益が出るのかをもう少し定量的に評価できないものかと思う。このプラスマイナスを比較し案を検討し直したらどうか。それでも第2案が最も良いということであればそれはそれでよいのではないか。必ずしもそうはならないかもしれない。環境に対していくらの評価をするのかは大変難しいと思うが、ある程度仮定をして評価はできるのではないかと思われる。検討してみたらどうか。

鉄道事業者： 大変貴重なご意見と思う。いくらという価値を設定するのはたいへん難しいと思うが検討したい。

委員： 追加資料のNO21に記述されている「印旛沼流域水循環健全化会議」とはどのような団体か教えてほしい。どのような構成メンバーで、どのような活動をしているのか。

委員長： 私は以前この会議の委員だったので私の方から説明したい。印旛沼の水質浄化と治水対策について、千葉県が中心になって立ち上げてい

る会議である。様々な分野のメンバーで構成され、事業には国の助成も入っており今後も数年事業が継続される予定である。

委員： ルートの比較検討結果の説明について、環境への影響については主に社会的な環境を考えていたと思うが、これと経済効果を加味して比較検討するとこのルートになるのかなと一応は理解する。しかし、このようにして決めたルートを前提にして、その上で自然への対策を考えようということになると、一定の枠が出来てしまうと思う。一定の枠の中でしか自然への対策は立てられなくなるのではないか。

その具体的な例が、例えば移植であり防音壁である。移植については、先ほど他の委員から指摘もあったがなかなか実際には難しい面もあると思うし、自然保護上の効果もあまり得られないように思う。移植とはあくまでも緊急退避であり保護対策ではない。そこにいた動植物を残すための緊急退避であるため、退避先は人為的に管理しなければならない。一種の動物園・植物園的な状況を造り出すわけであるが、苦肉の策である移植という方法が一応は取られるわけである。

バードストライクの対策のため、2 m位の高さの防音壁を設置するとの説明であるが、この上に列車の乗客の視線があるため、これだと窓から上の部分が防音壁から出てしまう。これで果たしてバードストライクが防げるのか。実際にはもっと防音壁を高くする必要があるのではないか。外国からのお客が印旛沼の眺望を見ることができるといった効果も無視できないとの意見もあったが、防音壁を高くしたらこの効果が望めなくなるのではないかということについて、前回の委員会で意見を述べた。さらに、防音壁を高くすることにより、眺望効果とバードストライクがなくなると想定されることに加えて、橋梁の強風対策上の問題は生じないのか。

今回のルート構造の選定の前提は、経済効果であり社会環境と思うが、もう一つの視点として自然を優先してルート選定の検討をしたらどうなるか。自然への影響が和らげられるルート選定になると思う。その結果は次善のルート案かもしれないが、そうすると工事費が問題になってきて、工事費の削減策をもう少し真剣に考えてみる必要がある。今回、工事費は算出したがその先の説明が無かった。例えば、残土が大量に生じるが影響のないような処分方法の検討等が必要である。このように様々な検討の仕方がある訳で、当初は増額分が百何十億円だったが、数十億円程度で納まるということもありうると思う。

要するに、社会環境や経済効果を優先的に考えた上で自然への影響を考えるか、自然への影響を考えた上でルートを選定しトータルをもって事業への影響の低減策を図っていくのか、といったところに視点が分かれると思う。例えば、トンネルでは自転車道の設置が不可能とのことだが、良好な環境の場所なのだから、遊歩道的に造っても良い

と思うので、自転車道については問題にならないと思われ削除してもよいのではと思う。

選定理由として挙げられた点について、この点はどうかという内容もあったので感じたままを申し述べた。検討の材料にしていなければと思う。

道路事業者： 特に道路の場合、事業費がこれだけアップするとアセスのテーブルに載せること自体が不可能になるという事情がある。

それから、道路事業者として、利用されない道路を造る必要はなく、利用されて皆が便利になり利便性が上がる、なおかつ困っているところの対策にもなる、そのような施設でなければならぬと思う。この点について、今回のトンネル構造は接続道路が取れなくなる欠点がある。この道路は自動車専用道路ではないので、一般の方が周辺で利用できるように造ることが大きな目的の一つである。

それから、自転車や歩行者の為の道は要らないという発想は交通安全上危険ではないかと思う。事業者としては、車だけでなく人や自転車が安全に利用できる道路を造ることを基本姿勢とし計画を立てている。これらが要らない計画は立てにくいと思う。

委員： 路面排水の対応策について、これまでに提示された委員会資料に、集水面積や、沈殿池を設置し印旛沼に直接放流しないこと等が記述されている。印旛沼は水道水源であり環境保全の会議もあること等を考えると非常に特殊な地域であるが、これだけでは、路面排水を簡単に沈殿地や沈殿柵でSSだけとってOKだよとしか読み取れない。例えばSSの成分として、タイヤ、アスファルト、通常の埃とかいろいろあると思うが、こういった成分的なものとか、さらに今回予測していないが、大気汚染物質のベンゼンが雨水に入ってくる可能性もあると思う。そこまで検討する必要はないと言われてしまえばそれまでだが、路面排水のSS等水質について、だいぶ研究されてきているので、検討してほしいと思う。さらに、沈殿池の設置場所について、一応区間を分けて今後検討するという説明だが、実はこれもある程度設置場所や放流先が示されないと、なかなか判断しにくい。放流先が小さい川の場合の氾濫とか洪水とかも含め、ぜひなるべく早く提示してほしいと思う。さらに、沈殿池の管理をどうするのか、放流水についてSSを沈殿させ上澄みを流すといっているがどの位の基準で放流されるのか。いずれにしる直接ではないにしる印旛沼に流入するのであるから、この点をきちっと示してほしい。それから、方法書時点で他の委員から、路面排水の流出先でホテルがいなくなった事例があるとの説明があったが、沈殿池の上澄みではSSは確かに落ちるだろうが、放流先の生態系への影響もできれば検討してほしい。そこまでやる必

要がないといったらそれまでかもしれないが、以上、印旛沼は重要な地域なので路面排水についても検討してほしいという要望である。

委員長： 路面排水についての検討の要望ということであるが、いかがか。

道路事業者： SS等、路面排水の成分、沈殿池の設置場所、管理方法、放流水質の基準等については、準備書ではSSについてのみ提示しているが、沈殿池や柵の設置についての具体的内容は、まだ現地測量を行っておらず、その後の詳細な設計も出来ていないため、本委員会には提示できない。後で報告は出来ると思う。

委員： 印旛沼のどこに流れていくかはわからないのか。どの位の規模を考えているのか。農業用水に利用されることは無いのか。

道路事業者： 放流先については、何箇所もある既存の水路に調整池から流出させることになると思う。

池の規模を検討するに当たっては、印旛沼周辺の水路は殆どがポンプでくみ上げて沼に排出しているため、既存のポンプの容量で池の規模や放流量が決まってくることになり、それぞれの水路の管理者との協議が必要だが、まだ、管理者と具体的な協議等を行っていない。

周囲の水田の農業用水としては、沼の水を汲み上げポンプ圧送して利用しているため、道路排水が沼に流出すれば回りまわって田に入ってくることになる。

委員： 沈殿池の上澄みが水路を経て間接的に沼に入ってくるわけだが、その間で利用されることはあり得るか。

道路事業者： 用水は殆どパイプライン等で供給されているので、道路排水がそのまま田に流入することはないと思う。

委員長： 路面排水についての対策は、評価書に記述されることになるのか。

道路事業者： 予測・評価の対象項目にはなっていないが、その他の保全対策ということで記載は可能かと思う。前回示した内容で記載したい。それから、先程の委員の指摘についても検討させていただきたい。

委員： 資料-3の鳥の資料について、鳥の調査期間の区分けを春夏秋冬、冬至と夏至を基準にきちんと考えてほしいと言ったが、その中に、繁殖期6月が入ってくるが、春夏秋冬と繁殖期、移動期、越冬期などという違う物差しが入ってくるためにややこしくなっている。8月は普

通の鳥でいえば秋である。例えば、カッコウがさえずっているのは7月31日位までで、8月になると途端に鳴き止んで移動が始まるというようにはっきりしている。また、東京湾近辺で繁殖しているシギチドリで一番早い渡りのピークが出るのが7月末という種類もいくつかあるので、8月は明確に秋である。こういったことをはっきりしてほしいという趣旨で意見を言ったので、もう一度整理しなおしてほしい。

委員長： 人間にとっての秋冬でなく、動物にとっての秋冬ということなのでよく検討されたい。

鉄道事業者： 修正したい。

委員： 誤解があるといけないので先程の発言について補足したい。ルート選定に当たっては、まず経済効果が優先されると思う。経済効果がなかったら造る必要がないからである。

私が申し上げたいのは、そうではなくて、そこに道路を造る場合において自然との関わりをどう考えるかということである。自然環境としてそれほど重要でない場所ならば、自然についてそれほど深く考える必要はない。しかし、今回の事業計画地はそれなりに格付けされている自然環境であり、ここにルートを通す場合には自然環境をかなり重視していかなければならない。それより社会環境が重要だとの考え方もあるかもしれないが、人間の生きていく上での社会としては、自然というのはもう一つの社会である。しかも順位は人間の住む普通の社会よりはもう一つの社会である自然の方が上位である。しかし、自然は少なくとも従来はほっておいてもそれほど大きな変化がなかったため、評価は低く扱われてきた訳だが、今のように自然が失われてきた状態の中では、もう一つの社会である自然、社会的存在としての自然の考え方はもっと真剣に考えてもいいように思う。

それから、自転車道がなくてもいいといったのは、もしトンネル構造にしたならばトンネル内には造れないと説明されたからであり、そこでは自転車道はなくてもいいと思う。しかもその地域は環境としては自転車を通るもっといいルートが他に造れるわけなので、そこからはバイパスでも良いのではという意味である。道路全体の自転車道を無くしてしまえと言ったつもりではない。

委員： その辺、誤解のないようよろしくお願いいたします。

委員： 路面排水の件について、方法書時点で意見を言ったが、しかるべき措置を取るとの回答であった。印旛沼という非常に重要な地域である

のでしっかりと対応していただきたい。

それから、追加資料の現ルート計画になった考え方についてだが、上位の計画で決定されている事項、それ以降、事業者として考えている事柄を踏まえて、この委員会としてフィットするような説明がほしかったと思う。

委員長： 追加すると、実はルートの検討は今ここで議論する内容ではなく、一番初めの方法書段階の初期で議論すべきことであった。後から考えると少し抜けていたような気がしており反省している。事業アセスであり、計画アセスではないので、そこまでの深入りはしないと承知はしているが、環境の問題として現ルートを考える時に、この辺も遡って、参考になることは聞かせてもらいたいというような意味でお願いしているところである。この辺誤解のないようにお願いしたい。

委員： ルート選定の問題について思っていることを述べてみたい。今回の場合は事業アセスであり事業者が提示した中央ルートを前提に検討されているが、ルート選定の様な問題では、コスト・ベネフィット分析をやって最適なルートが決められる場合もある。

コストは不経済性、ベネフィットは経済性で、その中に環境負荷が不経済性として考慮されているかということそうではない。今日の意見でも、環境が改善されたらプラスとして経済性にカウントしたらどうかと、幅広くコスト・ベネフィット分析をしてそれでルートを選ぶべきだとの意見もあった。しかし、今回はそこまでのコスト・ベネフィット分析はやっていなくて、環境問題を一つの制約条件としてとらえている。

これは簡単に言えば、すべての環境に対しては環境基準というものが存在していて、環境基準さえ守っていればどんなことをしてもいいという一つの考え方があるはずである。この考えで行けば、中央ルートだとたぶん制約条件である環境基準は満たすのではないかと、そこまで深く考えていない、だから事業アセスということで、環境問題だけ取り上げてこの場で議論する。ところが、この場で議論してみたら環境基準を満たしていればいいという甘いものではない。元々制約はもっときついのであり、例えば、絶対通してはいけないという考え方も成立する、鳥類は絶対殺してはいけないという考え方も成立する、騒音については新幹線騒音レベルの環境基準をクリアしていればいい、そういうわけにもいかない。そういう議論があって、この制約条件をどうとらえるかが本アセス委員会のスタンスだと思う。

だから、それを逆走して、環境が悪くなることを不経済性として、コスト・ベネフィット分析をやり直せということかというと、そういうスタンスではないと私は判断する。環境の制約条件に対して、この委員

会はもっと制約条件はきつんだと、こういう制約条件を出すから制約を守るような事業にして下さいとか、もし絶対的に橋梁は通してはいけない、オール・オア・ナッシングという結論の合意がこの委員会で出来れば、差し戻しということになってしまうわけで、それ以外の、中央ルート・橋梁構造以外のことを考えてくれということが委員会としての意見となってくると思う。

要するに、この委員会の場というのは、制約条件である環境に対する問題について、どういうスタンスで意見をまとめるかということであって、それも含めてもう一度ルート選定をやり直してくださいということにはならないのではないかとというのが私の個人的な意見である。

委員長： 委員会としての合意が必要と思うが、一つの貴重な意見と思う。

委員： 大気については、方法書段階ではいろいろ意見を言ったがかなりのところは答えてくれている。元々バックグラウンド濃度があまり高い地域ではないので、準備書の内容にそれほど大きな問題は含んではいないように思う。

ただし、いわゆるラン・オフ、路面上の堆積物が雨で流されて周辺の水質だとか生態系等に及ぼす影響を考えた場合、必ずしも十分な過去の知見があるという訳でもないので、準備書のその他のところではなく影響の及ぶところにおいて記述をするほうが妥当ではないかと思う。つまり、準備書の水質の記述箇所では、濁りとか定量的な部分については触れているが、流出先の水が飲料水や農業用水として利用される場合に、どのような化学成分がどの程度の濃度増加で予測されるのか、具体的に生物に影響の及ぶ範囲の濃度を超えていないかどうかについては、水質とか生態系への影響のところでは記述をすべきである。周辺の自然や生態系へも影響を及ぼしているのであるから、影響がない濃度の範囲内であれば、移植先等に生物を移動させる必要も無くなるので、その場所の水質への影響として記述すべきであると思う。

なお、大気に関しては、ベンゼンについて、準備書の第5章の事業者見解で、計画路線周辺地域の濃度が低いから予測・評価を実施していないと記述されているが、説明の仕方が間違っていると思う。例えば、この道路でどのくらいの交通量、どのくらいの大型車混入率が予測されて、排出係数がいくつぐらいだと、バックグラウンドに対して重大な増加が想定されないので予測しなくてもよい、と説明すべきであると思う。

委員： 地下水についても少し触れていて、影響が生じる箇所とそれへの配慮の記述があったが、これだけの大がかりな工事を実施したら、地下

水や水循環に全く影響が出ないということはありませんので、影響に対する配慮が必要になってくると思う。

私は他の委員会でも経験しているが、環境アセスの段階で問題がなかったから何も配慮しなくてもよいのではなくて、環境アセスを行ったということは例えば地下水や水循環に対して影響を与えないということをも明言している訳で、もし実際に影響が生じたら速やかに対応するということが必要である。

詳細の工事計画等が確定していない段階での議論なので、きちんとしたコメントが出来ない場合もあるが、印旛沼という千葉の水がめであるし、環境上配慮が必要な項目なので、事業により周辺に手を加えることによって、地下水や水循環に全く影響を与えないことは無いんだということを常に感じていただけたらなと思っている。

委員長： このような心構えでよろしくお願ひしたい。

委員： 先程はタイミング的にふさわしくない内容の話をした。
これまでの自然環境への対策についての事業者の説明を聞いて、もう少し何とかなるのではないかと、できないものなのかとか、いろいろな点に気付くわけだが、例えば、防音壁を高くすると景観面でのサービス効果がなくなる点について疑問が生じた。このため、以前に質問してそのままになっていると思われたトンネル構造についての説明もきちんと聞いて、これからの対応の仕方に役立たせていただきたいという趣旨で発言したので、その辺をご理解いただきたいと思う。

委員： 先程、印旛沼流域水循環健全化会議という立派な検討組織ができていうご説明を伺った。それならば、追加資料 NO21 の対応内容で、「健全化会議への報告や協議を行っていく。」と記述されているが、それだけでなく、もっと積極的に、それならこの検討を受けてこの会議が今後どうなっていくのか。この報告は本委員会にもしていただければと思う。

委員長： 本日は意見も出尽くしたようなので質疑はこれで終了し、また新たな課題等も出ているので継続審議としたい。

(事業者が退室)

委員長： 基本的な問題も残っているし、新しい問題も出ているので、もう一度事業者の説明を聞く機会を設けては思うがいかがか。

特に異存がないようなので、次回に事業者の説明を聞いて、それから結論を出したい。

以上