

## 平成17年度 第1回 千葉県環境影響評価委員会 会議録

### 1. 日 時

平成17年4月15日(金) 午後2時から午後5時10分

### 2. 場 所

千葉県庁 中庁舎10階 大会議室

### 3. 出席者(17名)

委員会：白鳥委員長、瀧副委員長

横山委員、鈴木委員、杉田委員、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、田畑委員、榊瀧委員、  
鍋島委員、親泊委員、内山委員

事務局：環境生活部：米田部長、神子次長

環境政策課：森課長、木村室長、大竹副主幹、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、東島主事

傍聴人：10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) 別紙のとおり
- (3) その他  
事務局から連絡事項を説明

【別紙】

「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： 追加資料 NO1 のベンゼン濃度のデータはいつ測定したものなのか。ガソリンのノンベンゼン化が進んでおり、将来にわたって濃度が下がっていくと思うが、測定時期を示しておいた方がいいと思う。

道路事業者： 調査は平成 15 年度に実施している。追記したい。

委員： 測定場所、気象条件等の測定条件も記載していただきたい。

委員： 追加資料 4-6、7 で、施工時には低騒音型の建設機械を採用するとの説明があったが、鳥に対する環境基準があるのか。無いのなら安易にこのような記述はすべきではないと思う。

鉄道事業者： 音に敏感な鳥であると聞いているので、低騒音の機械を採用することにより、通常の機械より影響は少ないであろうと考えたからであり、特に自然公園内でもあり、できるだけ配慮するとの観点からの記述である。確固たる基準に基づいた記述ではない。

委員： ヨシ原について、印旛沼が長い歴史の中でどんどん農地化されて縮小されてきており、さらに今回の事業では線状なので面積的にはあまり変わらないように見えるが、実は環境に対し大きなプレッシャーがかかり面積的にも相当な量の人為的改変が行われると思う。ヨシ原を代償措置として単純に造成しても、例えば候補地 3 や 4 には先住の生物がいるのでそう簡単に住み替えはできないと思う。もう一つは歴史的な変化であり、沼の縁に付けた水田あるいは湿地を、今度改変する量くらいの面積のヨシ原、あるいは湿地を造るほうがベターかと思う。歴史的な推移からヨシ原の風景を考えてほしいと思う。

次にルート構造についてだが、トンネルはコストが高いため不適当とのことだが、もう一度、3つのルート案についてどこをトンネルにすると景観も含めて最もベターかを、例えばニュータウンの道路の地下を通すとか、検討してほしい。

さらに景観について、橋をどうデザインするかについてだが、資料の絵では橋桁の下にヨシ原みたいな緑のじゅうたんが描かれている。このような絵を描くのであれば、もう少しエコロジカルなランドスケープの問題を知った上でデザインを考えてほしいと思う。景観的なことを検討していただくのは結構だが、もう少し基本的なことをちゃんと認識した上で、景観やデザインの問題を検討してほしい。意見と要望である。

道路事業者： ヨシ原の造成箇所を5候補地提案している。沼の中に広げる案、外側に拡大をする案と大きく2つに分けられる。沼が過去の干拓により縮小した経緯からして、今後外に広げるに当たっては農林サイドとの協議に非常に時間を要している。その中で方向性が見出せれば外側に拡大する方法もあるかと思う。それから、現在、ヨシ原整備事業において沼の中に造成する計画が進められているので、立場は違うがこれと連携できるところがないかを模索して行きたいと思っている。

鉄道事業者： ルート構造についてだが、当社発足以前に県の調査の中でこのルートが一番良いということで選択された経緯もあり、これを元に設定されている。地下案についても、景観や動植物に対しては影響が少ないが、取付部の地域分断や大量の廃棄物の発生、事業費が増える等の点を考慮したうえで、このルートで準備書を作成している。

景観についても、同じような認識に基づいて、自然公園内の景観への影響について、事業者だけの判断ではなく、影響の度合いを少なくするように検討をお願いしている外部の景観の専門家の意見を聴きながら評価書を作成したい。

委員： 代替地の造成について、ヨシ原を造るとはとってもこれは人為的な造成工事で造るということである。一方、渡良瀬遊水地などには広大なヨシ原があるが、ヨシ原などは自然的な条件が整えば放っておいてもヨシ原ができてしまう。先程、歴史性を考えてヨシ原の造成を考えてほしいとの意見があったが、自然を改変して代替地を造るという発想ではなく、むしろヨシ原が自然に再生できるような工事方法なり整備方法が考えられないのかを検討したらいかかと思う。

もう一つは、印旛沼の整備事業によるヨシ原造成と連携・協力しながら進めていくとのことだが、この場合、ヨシ原の造成事業はどのよ

うな形で行われるのか。掘ったり盛土をしたりとかなり的人為的な造成事業として行うのか。また、人為的にヨシ原を造っても、セイタカアワダチソウが生えないためにかなり長期にわたり管理をしていかなければならないという姿勢は何なのかと思う。これらのことから、整備方法と維持管理も含めて、適切なのかを十分検討いただきたいと思う。

委員長： 重要な意見と思うが、いかがか。

道路事業者： 今回、代償措置としてヨシ原を造成する目的は、貴重な湿地性鳥類の生息地の確保であり、このためには生息環境を極力再現する必要がある、かなり人為的に手を加えなければならないのではないかと考えている。ただし沼の中で現在ヨシが生えていない部分を、できるだけ早く復元する意味で、底上げをしてヨシの苗を植える等の手立てをするわけだが、基本的には沼の中はある程度自然にまかせておくことができるのではないかと考えている。

また、河川環境整備事業については所管外ではあるが、水質改善を主な目的としてヨシによりリン分などを吸収させて沼を浄化していこうという試みだと聞いている。現在、護岸等で急になっている底の勾配を土や木柵等でゆるくして、自然にヨシとか水生植物が生えるような状況にしていくという計画と聞いている。

委員： ヨシ原の造成について、候補地3、4、5は沼の外部に新しく設置する案だが、その場所も事前に調査するという考えが準備書に入っていなかったと思うがどうか。というのは、先程、先住者がいるはずだとの意見もあったが、例えば、候補地5について、最近の状況は把握していないが、かつては、希少性の高い植物が集中して生えていた時期があった。

道路事業者： 周りの田は餌場環境になっており、既存の植物も生えている、ヨシ原の造成は現況の環境を改変するということがあるので、事前に現在の環境を十分に調査して、どのような影響があるのかについて必要に応じて検討していきたい。

今後、具体的に候補地を絞り込んでいく中で、造成方法、管理方法等についても記載したい。

委員： その調査によっては、候補地として適さないところも出てくると思う。また絞り込みも何により絞り込まれるかということについては、相当影響があると思う。

道路事業者： H E Pの説明をしたが、いろいろな環境要因を復元することを目的として、消失する影響を受けると考えられるものがどのくらい復元するかという判断で議論しようとしている訳だが、移転をする場所についても影響度合いを十分調査をしてそこが本当に妥当なのかどうかまず基本的に第一番に来る話である。

それから候補地5については、付近に大規模な排水機場があり灌漑事業で水を溜め込んでいる沼がある。周辺を舗装道路が回っており調査では鳥類等はあまり見られない状況である。

鉄道事業者： 補足すると、鳥については、沼の周辺の谷津を含めて周辺の調査を行っている。今回指摘のとおり、植物についての細かいところまでは見ていないが、文献等で調べたい。それから資料4.14の調査時期について、造成を仮に始めるに当たっては、調査区域に含まれない区間については、造成工事の前に調査をする。専門家の意見も踏まえて、例えば、ある候補地が有力となった場合には、鳥以外にも貴重な植物がいるか調査を事前に行ってから最終的な決定をしたいと思っている。

委員： 造成に当たっては何かを注意するというのではなくて、事前にこのようなことが押さえられてから候補地の選定が行われるのではないかと。鳥のためとの説明だが、鳥以外の動植物もいるわけだから、ちゃんと押さえおく必要があると思う。

それから、追加資料のP2の植物の扱いの説明について、「植栽・逸出の可能性について断定できないことから、通常種として取り扱っています。」との記述があるが、通常種とは何か。

鉄道事業者： 自生をしているとの判断である。

委員： こちらから、「自生ではなくて、もしかすると植栽か逸出ではないか」と聞いた訳だが、それが断定できないからといって、もし自生だとすると、これまでの千葉県の分布上変わってくる資料となる可能性があるから聞いています。この辺の検討をされたのかどうか。ちょっと今までの千葉県の常識からするとこの辺にあるのかなという疑問があったので聞いていますが、あっさり通常種として扱われるのはちょっと困るなという感じがする。

さらに、参考資料-1.4について、ルート案の比較の説明で、表6「各ルート案における住居、学校、病院福祉施設等への影響」についてだが、「なし」とあるのは直接にルートにかからないという意味か、影響の及ぶ範囲に含まれていないということか。

鉄道事業者： そこまでルート幅がはっきりしていないので、ここでは、参考資

料 - 1.2 の表に示された破線の幅に入っているか否かで単純に判断している。

委員： 準備書では、調査の幅に入っている病院等があるが、なぜここでは「なし」なのか疑問に思った。例えば、押畑地区にある病院は、ルートから100m程度離れているが、準備書の調査範囲には入っている。

ここで「なし」と記述されると、騒音・振動その他の影響もないということか、とってしまう。準備書の記述と資料はちょっと違うように思う。

鉄道事業者： 幅の中に入っていないという判断で作成したが、確認したい。準備書では750mの幅の範囲にあるものをすべて拾っている。今回の参考資料の幅は既存資料を引用しているのでよくわからない。

道路事業者： 病院の件だが、大谷津運動公園の北側に病院があるが、参考資料に示した図面の範囲からは外れており、幅の範囲の外側にある。

委員： 植生図に示されている幅には含まれているが、これとは別ということか。

道路事業者： 鉄道の検討結果をベースに記述したものである。

委員： なし、なし、としているが本当になしなのか。この影響とはどういう内容でなしなのか。

鉄道事業者： 基本的には、提示線の幅の中としているはずなので、確認したい。

委員長： ヨシ原の問題は、代替地という視点のみではなく、トータルでどうなるという視点で考えた方がいい。造成先にも自然があるわけだから、それをつぶすということと、新しく生えるものと、そのトータルとしてどうなるかという視点でもって考えていただければと思う。

委員： ヨシ原について、鳥の生息環境というイメージで資料を作ってもらっている。サンカノゴイやヨシゴイ等、4、5種類の鳥の名前が挙げられており、ヨシが一部入っている断面が示されているが、鳥はそれぞれが最も好む生息環境を持っていて、資料 - 4.9の断面図を見た限りでは、どの種類にも該当しない可能性も出てくるので、そこへ入り込むのは相当慎重にする必要がある。誰にも役立っていない可能性が出てくると思う。

それから、先程、鳥にとっての騒音の環境基準はないとの話があっ

たが、低騒音型を使用するといっても、71デシベルが66とか65デシベル程度に下がったところで、実際その場に居合わせた動物にとっては、ほとんど変わらない圧力だと思われる。鳥は人以外では大変繊細でメロディアスな音を出して歌う動物なので、みんな良い耳を持っている。そのために、音には相当敏感だと考えていいと思う。

鉄道事業者： ヨシ原については、資料 - 4.9 の断面図で、北印旛沼の長門川のヨシ原の断面を、造成するヨシ原の植生モデル断面として示したものだが、ここには実際に貴重な鳥が住んでおり、委員指摘のとおり、住んでいる場所の断面を取りあえず記述している。鳥によって住む位置が違ったり、ヨシ以外の植物が生えていたりしているところもあると思うが、基本的には、専門家の意見を聴いて、鳥が今住んでいるところの断面を忠実に造るようにしたいと考えている。また、鳥への騒音の影響については、十分注意して進めていきたいと考えている。

委員： ヨシ原の造成する箇所は1箇所なのか。というのは、カイツブリやヨシゴイが好む水っぽいヨシ原と、オオヨシキリ、コジュリン、チョウゲンボウが好むヨシ原ではおそらく違ってくると思うが、イメージされているヨシ原は、いろいろな鳥が住めるヨシ原を1箇所造成することなのか。どのようなイメージのヨシ原を考えているのか。

それから、先程の委員の質問に対する回答で、候補地に関する調査をしているとの説明だが、地下水位を調査項目としているのか。というのは、資料 - 4.12 で、造成後の管理で地下水位を調査するとあるが、おそらく、ヨシ原、例えば草丈等は、地下水位の影響が大きいと思うが、候補地を選定するに当たっての調査項目に、ぜひ地下水位の調査をしていただきたいと思う。

道路事業者： 今回は5つの候補地を挙げているが、まだ検討段階ということで、今後、場合によっては他の候補地が出て来る可能性もあるし、まだ1箇所に限定したわけでもないが、1箇所で目的が十分果たせれば、1箇所でよいと考えている。

土地の確保にあたっては、沼の水の中の場合は、管理者の同意や魚組の同意が得られればある程度見通しがついてくるが、沼の外的場合、地権者の関係で所要面積の確保に制約が生じる場合があり、また一定規模の土地を確保する場合に一人だけ反対されたらあきらめなければならない。

また、調査についてだが、候補地についてはまだ具体的な調査はしていない。調査項目についても、何を項目とするのか、動植物や他の自然環境等を想定してはいるが、候補地の状況に応じて、検討していきたい。

委員： ルートを通すことによって、これだけ影響を及ぼすからそれを軽減するために、代償措置を講じるというその評価がきちっとできていないのではという気がする。場当たりの、あっちの場所、こっちの場所、と言ってみても始まらないという気がする。ルートを通すことによって影響が出るのがわかっているから、良いことをしたいという意識もよく判るのだが、それが意味のあるやり方、先程委員長が言われていたが、印旛沼の自然が将来にわたってどのように移っていくから、それに対してどのような影響が出るからそれを軽減するんだということが、しっかりと、わかっているならば良いのだが、場当たりの、その場所、その場所で検討したとしても、結局はうまくいかないという気がするので、もちろん、専門家の意見を聴いて十分検討するとは思いますが、もう少し広い観点から言っていただきたいなと思う。場当たりの説明をされても、ますます危ないなあと感じてしょうがない感じがする。

委員： 印旛沼周辺は農振法の網がかかっている、休耕田や耕作放棄田もあり、これらは年数が経過すると自然が戻ってきて新しい自然がそこに生まれ、新しい生物が住み着く、循環があるやに聞いている。将来を見据えた時に、耕作放棄田をそのまま残して、例えば、県なら県が買い取ってヨシ原にしておくくらいのことはあっても良いかなと思うが、ただしそれは行き当たりばったりであって、自然環境の観点で言えば、道路や鉄道といった線状構造物にとって面的な広がりやを相手にするわけだから、もっと上位の概念で対応する必要があるのではないかなと思う。線状構造物の事業に携わるものだけでできる話ではないと思う。例えば、景観についても、橋梁が通ると景観に影響があり、トンネルだと景観に影響がないというけれど、私はそうは思わない。橋梁を通すと確かに景観は変わる。景観が変わるか、変わらないか、ということであって、影響があるのと変わるのでは違うのであって、変わるのならいい景観にする、という変え方をしなければならない。よい景観にするという変え方をするためには、明らかに線状構造物を造ろうとしている事業者のみではダメで、周りの人たちがどう考えるか、という観点が必要なのではと思った。要は、この委員会の答申検討にこれから入っていくわけだが、私の個人的見解として、もう少し自然公園全体に意見を申し述べるそういうスタンスを是非とったらよいのではないかなと思う。ただ単に、事業による影響の代償措置としての代替地を確保するというもののみではないと思う。

委員長： 大変貴重な意見である。



委員： 路面排水について、大分、具体的に説明していただいて判ってきたが、追加資料のP3で、比較的高濃度の代表的な規制物質として、鉛及びその化合物、BOD、COD、SS、ノルマルヘキサンの5項目が挙げられているが、SS以外の項目は水質汚濁防止法の排水基準を基にして、同程度か下回る結果との説明であり、排水の水質も大体判ってきた。印旛沼の重要性から、これらを印旛沼に流さないために、沈砂池や処理柵で除去することについて、SSに限っては除去されるのはわかるのだが、鉛、COD、ノルマルヘキサンについてもどの程度除去されるかを絶対調べておく必要があると思う。

また、P4の管理等についても、「排水基準や環境基準等を踏まえて排水濃度を低減する。」と、印旛沼の水質に配慮していると思うが、実は環境基準の由来は、人の健康を損ねる観点から定められている。生態系に対する影響を考えるのは非常に難しいが、印旛沼という特性を考えた場合には、鉛は確か強化物質になっており、この基準を生態系にとということではなく、人の健康を損なうという観点から踏まえて管理していくことかと思う。それから、濃度規制のみでなく、総量で考えた場合、集水面積、雨量から最終的に印旛沼のどこに流れ込むのか、そこに例えば蓄積が起こりうる可能性がある。そこまでをきちっと予測・評価するのはなかなか難しいが、総量規制的な考え方からは、処理柵のところで処理をすることが考えられ、そうするとデータもSSのみでなくほかも押さえておく必要があるし、最終的にはどこの河川に流入して、印旛沼のどの地域に流出するのか、この辺が本当は知りたいところだが、なるべく流れ込む量、総量規制的な考えを念頭において、処理柵のところでSSのみでなく、鉛等の主要な項目を除去する、それがだめなら改良型を考えていく必要があるのではないかと思う。印旛沼の水源としての重要性からこの辺も考慮してほしい。

委員長： 貴重な意見である。

道路事業者： 処理柵については、最近研究が多くなってきており、技術的な知見も蓄積されてきている。委員指摘のように、ノルマルヘキサンとか、鉛等についても、放流先へ一切流さないで、ここで完全に受け止めてしまうという方法も開発されつつあるというふうに聞いている。本事業では設置までにまだ時間があるので、その間、研究開発の成果を見守りたいということと、処理柵で受け切れなかったものについては、沈殿池を必ず設けることを考えている。これは、流量調整の目的もあるが、2段階の関所を設けて沼に放流する。大部分が北印旛沼の流域になっているが、一部、国道480号側が成田空港方面から流れてくる取香川（とっこうがわ）の流域になっている。

委員： 県立自然公園の定義を教えてください。

事務局： 千葉県立自然公園条例の中の定義の規定、第2条第1項によれば、県内にある優れた風景地( 国立公園、国定公園の区域を除く。)であって、知事が第4条の規定に基づき指定するものをいう。

委員： 自然公園は、いわゆる優れた千葉県の風景を保護し、人々の利用に供するというのが定義であるわけで、そこからすると、今回の事業による自然公園に対する影響はかなり大であると思われる。参考資料 - 1.6の景観、それから触れ合いの場というのは、案にかかわらず、自然公園に影響を与えるという意味で本当に考えなければならない。事業実施後においてもこの地域が自然公園の定義を満たし続けるかという、かなり疑問が生じる。細かいところの工夫もいろいろあるだろうが、私としては、千葉県の優れた風景地にこのような大胆な構造物を切り込むことが信じてほしい。なぜかという自然公園というのは構造物を最小限にとどめる。あるいは構造物を造るとしてもほかの植栽等で隠すということで、むしろ海外の国立公園では構造物を撤去している例もある。ビジターセンターといった利用施設でさえ外に出そうとしている。日本では、自然公園が地域制ということで、多目的利用を国の事情から取らざるを得ない。しかしながらそれでいいのだろうか。特に千葉県は8箇所しか県立自然公園がない。知事が観光政策を打ち出しているなかで、自然公園が一つ消えるかもしれないと私は心配している。千葉県を代表する傑出した風景にこのシミュレーションの写真を見てはたしてそうなんだろうかと疑問を持ってしまう。くれぐれも根本的なことを念頭において評価を考えてほしい。数値の上では基準を満たしていても、評価にはプラス我々の価値観が入ってくる。特に環境に対して、我々がどういう価値観を持って評価をするか、その時に環境よりも経済的な要素が優先されれば常に利便性だとか経済性を考慮した価値で判断しがちだが、もし日本人が文化の高い国民であれば、やはり環境のアメニティ、アメニティとは何ぞやということにもなるが、数値におきかたいた分のプラスアルファを入れた評価を考慮した準備書を示していただけたらありがたいと思う。

委員長： 1つの貴重なご意見ではある。

委員： 自然環境への影響という面だけから考えてみると、地下構造の方が全体的に見て影響が少ないと考えていいと思う。ただし地下水への影響や残土の処理等で問題点が残っている。この辺も含めて実際のルート選定が行われたと理解している。しかし、地下水への影響というのは資料では説明が無くあくまで推測にとどまっている。

もう1つの問題点は、工事段階あるいは工事完了後の運用段階で、環境保全対策が継続する訳だが、ヨシ原の問題などもこのひとつに含まれ、長年にわたって継続することになる訳だが、この経費がルート選定に当たり考慮されているかというところとそうでないという気がする。これらを含めたら、3案の全体の経費は変わってくるのではないかと思う。このような疑問点もあるが、しかし橋梁方式を大前提にして計画が進められてきているように思われる。今からトンネル方式に切り替えるということになると、これは単に金銭上だけではなくて、様々な問題が生じるのではないかと勝手に推測する。

ただ一点聞きたいが、資料の11で地下方式のデメリットに挙げられている列車から外を見た眺望の問題だが、鳥などへの衝突の問題で防止する対策を立てた場合に、橋梁の構造に大きく影響すると思う。おそらく列車・自動車とも眺望が利かなくなることが想定されるので、あくまで橋梁方式ではメリットがあるし、地下方式ではデメリットになるという風に評価されるのであれば、衝突よけの対策は眺望が残る形での対策にとどまるのだろうか。この点お尋ねしたい。

もう一点は、ヨシ原の点だが、資料4-3だが、提示されている3案の中で問題点を申し上げる。B案について、これでは中の水の循環機能が無くなる。おそらくこの中にヨシ原を造成するにしても、これがかかり障害になると思う。それから、ヨシ原の場所は一箇所か複数箇所かの意見があったが、橋梁を造った場合に、もし新しい場所の利用度が高まる場合には、北側と南側の最低2箇所、両側に必要である。この利用形態でもって橋を横断する利用頻度が少なくなればそれに越したことは無い。単純に考えて少なくとも南北に必要と考えられる。

もう1つは、湿地に接続する形でのハンノキ林とかヤナギ林的なものも同時に考えるべきであり、いきなり田んぼの中にヨシ原を造った場合にどのような環境利用になってくるか、これもわからない。この辺も考慮しないとイケないと思う。総合的に考えた場合に、一番いい方法は今ある堤防を後退させるしかない。全体的に後退させて、水辺環境を多様化させて面積を広げる。例えばオオセッカなどは時々姿が見られる程度で繁殖は確認されていないが、繁殖するためには単に質的にいいヨシ原を造るということではなくて、機能の問題になってくると思う。B案で水の循環機能を考えた案、橋の両側に設置する案が無い。しかし、どれを見ても実際に効果があるかはわからない。もし対策を採るならば、堤防を後退させるしかないと思う。眺望の問題とヨシ原の問題についてお聞かせ願えればありがたい。

鉄道事業者： 御指摘の鳥の衝突と眺望の問題については、大変難しい問題だとは認識しているが、どの程度衝突するかを含めて、準備書の段階では2mの防音壁である程度防げると考えており、全面覆うなら衝突しない

のかも知れないが、それでは眺望がゼロになってしまうので、うまく両立するところがあるか。現時点では2 mの防音壁で事後調査をして行きたいと考えている。

B案の水の循環がないということは、絵のイメージとして悪いので、もし循環が悪いのであれば外の水と循環するように、沼の水を回して湿地を造りたいと考えている。

委員： 湧水があれば話は別だが。

鉄道事業者： この辺りの田は粘土層なので湧水は出てこないと考えている。おそらく内部の水を回して湿地を造ることかと思う。図面の書き方がよくないと思う。北と南の2箇所の設置の考えについては、貴重な指摘と考える。これから専門家の意見を聴いて検討していくが、2箇所できるか現時点でコメントできないが、最低でもこの中に1箇所は確保したいと考えている。堤防後退については、沼の管理者に提案をしたが、沼の沈下等から協議が非常に困難と思うが協議はしている。事業者として貴重な鳥の生息場所が確保できるよういろいろと考えていきたい。

(事業者が退室)

委員長： 代替地のヨシ原の問題、自然公園としての姿勢、地下ルートとの関係と大きな問題がある。まとめて最後には答申を出さねばならないが、各委員が一番気にしているヨシ原についてはかなり重要な問題と思うが、これまで意見がたくさん出ておりこれを踏まえてまとめに入るとよろしいだろうか。

特に異存ないようなのでまとめに入ることにしたい。

それから、これ以外の基本的な問題をどうするかだが、掘下げればいくらかでも意見が出そうだし、アセスの答申の範囲も考えた場合に取扱をどうするか。

事務局： 知事意見の提出期限が6月25日になっているので、それまでには間に合わせたい。よろしければ、自然公園等の大きな問題については、できれば答申の冒頭の部分に盛り込むような形でまとめていければと考えている。

委員長： 精神としてこうだということですね。それならば、そろそろまとめられると思うがいかがか。もし事業者にこの問題を聞きたいということがもし無ければ、今までに出された意見を事務局の方でまとめてい

ただければと思うがいかがか。特に異存ないようなので、それでは事務局で答申案をまとめて、事前に委員に送付し、意見を聞いたかどうかと思う。それでは今日の審議はこれで終了する。

以上