

令和4年度第2回 静岡県環境影響評価審査会 会議録

日 時	令和4年6月9日（木）午後1時30分から
場 所	静岡県庁別館8第1会議室A、B
出席者 職・氏名	○委員（敬称略、五十音順）11名 秋山信彦、今泉文寿、岸本年郎、小泉 透、斎藤貴江子、 立蔵洋介※、坂東 英代、東恵子、森下 祐一（副会長） 横田久里子※、吉崎 真司（会長）※Web参加 ○事業者等 国土交通省中部地方整備局 沼津河川国道事務所計画課 （株）環境アセスメントセンター 静岡県交通基盤部都市局都市計画課 ○事務局（県側出席者） くらし・環境部 環境局長、生活環境課長他
会議内容	・「一般国道414号伊豆縦貫自動車道(伊豆市～河津町)環境影響評価準備書」についての審議
配布資料	令和4年度第1回静岡県環境影響評価審査会 次第 出席者名簿（審査会委員・事業者等・事務局） 【資料1】環境影響評価手続の流れ 【資料2】伊豆縦貫自動車道概要 【資料3】一般国道414号伊豆縦貫自動車道(伊豆市～河津町) 環境影響評価準備書について 【資料4-1】委員からの意見に対する見解 【資料4-2】第1回審査会における委員からの意見に対する見解 【資料4-3】第1回審査会後の委員からの追加意見に対する見解 【資料4-4】第1回審査会後の委員からの再意見に対する見解 【資料5】一般からの意見に対する見解 【資料6-1】庁内関係課からの意見に対する見解 【資料6-2】庁内関係課からの再意見に対する見解 【資料7】伊豆市長からの意見に対する見解 【資料8】河津町長からの意見に対する見解 関連図書等 ・一般国道414号伊豆縦貫自動車道(伊豆市～河津町)環境影響評価準備書・要約書 ・静岡県環境影響評価条例・施行規則・技術指針

1 開会

（事務局）それでは定刻となりましたので、ただ今から令和4年度第2回環境影響評価審査会を開催いたします。

まず本日の会議の成立状況を確認させていただきます。お手元の資料2枚をめくっていただきまして、審査会委員の名簿がございますが、本日はWebも含め11名の委員の出席をいただいております。現在、岸本委員は少し遅れているようですが、御出席の予定となっております。静岡県環境影響評価条例施行規則に定められた委員の過半数の出席との本審査会の開催要件を満たしていることを御報告いたします。

それでは次第の2に移ります。本日は一般国道414号伊豆縦貫自動車道（伊豆市～河津町）環境影響評価準備書について2回目の御審議をいただきます。

4月28日に開催しました1回目の審査会では、委員から頂いておりました意見への事業者見解と住民意見や県庁内関係課からの意見に対する事業者見解について説明を受け御審議いただきました。今回は1回目の審査会でいただきました委員の皆さんからの意見に対する事業者の見解と、伊豆市長・河津町長からの意見に対する見解について説明を受けたのち、休憩を挟んで質疑応答を行います。

続きまして、審議における留意事項を御説明いたします。本日は一部の委員がWebでの参加となっておりますので、円滑な審議のため発言者は発言の前に御名前をおっしゃっていただきますようお願いいたします。また会議の途中で音声の調整をお願いする場合がありますので御協力をお願いします。

次のお手元の会議資料について、担当の方から御説明をいたしますので、御確認をお願いします。

7.46

（事務局）審査会事務局の担当の者です。本日はよろしくお願いいたします。配布資料一覧を御覧ください。

資料1、資料2、資料3はですね、前回の審査会で説明したものと同一ものとなります。カラーのものとなります。資料4-1、資料5、資料6-1、資料6-2についても、前回の審査会で説明した資料となります。

前回の審査会の質疑応答、その後、改めて委員の皆様にご意見を紹介しまして取りまとめ事業者の見解を示した資料が資料4-2、資料4-3、資料4-4となり、新しく追加した資料となります。わかりやすいように緑の付箋をつけている資料となります。

資料7が伊豆市長からの御意見に対する事業者の見解を示した資料となります。今回新しく追加したものとなります。最後の資料8が、河津町長からの御意見に対する事業者見解を示した資料となります。こちらも今回新しく追加した資料となります。

それと事業者の方から、参考資料を別に用意しております。参考資料Aから参考資料Gとなります。この参考資料は主に、資料4-2の第1回審査会における委員の皆様からの意見に対する見解を補完する説明資料となります。Web出席の委員におかれましては、今御説明しました参考資料が、説明時に画面共有のものとしますので、御理解ください。後日、郵送等で送りたいと思いますので、よろしくお願いします。資料の不足や乱調は、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。以上で配布資料の確認を終わります。

2 審議

(事務局) 議事の進行につきましては、静岡県環境影響評価審査会の会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

(会長) 皆さん、こんにちは。今日もなるべくスムーズに、会を進めさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは第2回目の審議を始めさせていただきます。本日、審議する事業につきましては、前回4月28日の審査会で委員から多くの御意見をいただきました資料に基づきまして、事業者の方から、これらに対する見解を御説明いただきたいと思っております。続きまして、伊豆市長、それから河津町長からの意見が出ておりますので、これについても事業者の方から見解の説明をお願いしたいと思っております。

それでは事業者の方から御説明を早速お願いしてよろしいでしょうか。

(都市計画課) 静岡県交通基盤部都市局都市計画課の課長でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私からは、環境影響評価準備書に対する意見とですね、見解を御説明いたします。時間の都合上、前回審査会で御説明しました資料の1、2、3、4-1、5、6-1、6-2の意見と見解につきましては、本日は説明の方、省略いたします。よろしくお願いいたします。

では、初めに、資料4-2「環境影響評価準備書に対する意見と見解、第1回審査会質疑」を御覧ください。合わせてですね、前のディスプレイに説明のとこ

ろを表示いたしますので、合わせて御覧いただきながら、お聞きいただければと思います。よろしくお願いいたします。

1ページは意見番号2でございます。大気についてでございますが、以前、意見として、他の環境アセスメントの事例では、自動車の排気ガスからベンゼンが排出されると認識し、大気汚染の環境影響評価項目として扱っているが、今度は扱わないのか、というものでございます。

事業者の見解としましては、全国事例を確認した結果では、北九州市の一件でベンゼンの選定を確認いたしました。静岡県では測定しているベンゼンの値は環境基準の1/5であり、ベンゼンを含む有害大気汚染物質は、ガソリン中の含有率低減対策等により排出量の規制が図られていることから、対象外としております。詳しくは後ほど、また事業者より御説明いたします。

続きまして意見番号7、土地の安定性についてでございます。意見としまして、熱変質は非常に不均質で岩石の強度に非常に影響を与えることから地質について調べ、環境影響評価の項目に土地の安定性を入れるべきである、というものでございます。

事業者の見解としましては、御意見を踏まえまして、本地域における変質帯の状況を既存資料を中心とした情報をもとに評価書に記載することを検討してまいります。詳しくは後ほど、事業者より御説明いたします。

続きまして2ページ、意見番号9、事後調査についてでございます。意見としまして、環境保全措置で移植した植物の事後調査の実施期間を供用開始後3年間としているが5年、6年ぐらいのレベルで調査しないと環境保全措置が成功したか確認できないというものでございます。

事業者の見解としましては、植物の移植等を行う場合は技術手法に基づき環境保全措置の効果が確認できる期間として実施後3年間としていますが、有識者の意見や現地状況等に応じて検討していくことを考えております。こちらも詳しくは後ほど、事業者より御説明いたします

続きまして、意見番号11、環境保全措置についてでございます。意見としまして、法面緑化について、在来種や郷土種を使用し、周辺の在来種が戻ってこれる配慮をしてほしい、というものでございます。

事業者の見解としましては、本地域には国立公園もあることから、林縁保護植栽及び法面緑化等の対策においては自然公園における法面緑化指針に基づきま

して、地域性系統の植物を使用することを想定しております。こちらも詳しくは後ほど、事業者より御説明いたします。

続きまして、意見番号12、動物についてでございます。意見としまして、ミゾゴイの渡来前から工事を着工することにより馴化を図っていくことを検討するとしているが、ミゾゴイの馴化の事例があるのか教えてほしい、ということでございます。

事業者の見解としましては、道路環境影響評価の技術手法、動物植物生態系事例集におきまして、馴化の事例が1例得られております。詳しくは後ほど、事業者より御説明いたします。

続きまして3ページでございます。意見番号17番、動物についてでございます。意見としまして、伊豆スカイライン等のデータを入手し、道路構造からロードキルの可能性を具体的な事例を踏まえて表明していただきたいというものでございます。

事業者の見解としましては、伊豆スカイラインにおきましては令和3年度に35件、天城北道路では8件のロードキルが確認されており、天城北道路では、土工部に立入防止フェンスが設置されているため伊豆スカイラインに比べロードキルの発生件数が少なくなっておりまして、本事業におきましても、同様の傾向を想定しているところでございます。詳しくは後ほど、事業者より御説明いたします。

続きまして、意見番号20、動物についてでございます。意見としまして、橋梁部分ではかなり高い位置から照明で川が照らされており、完全に遮光することは無理なので、道路照明に集まる昆虫の事後調査をしてほしい、というものでございます。

事業者の見解としましては、道路照明に採用しているLED照明は、昆虫類に対する誘因低減効果があるとされていますが、事業化後の生態系への影響につきましては、必要に応じて関係機関と協力しながら情報収集に努めていきたいと考えております。詳しくはまた後ほど、事業者が説明いたします。

続きまして、意見番号22、日照障害についてでございます。意見としまして、わさびを単純に農産物として扱い、日照障害の検討対象にしないのではなく、わさび田は文化遺産の性格もあり、伊豆半島の重要な景観資源もしくは自然資源の一つとして取り上げていただきたい、というものでございます。

事業者の見解としましては、水文調査にてわさび田の利用状況などを把握したうえで、水源水量、利用水量、わさび田養水成分の水質分析を実施し、影響が発生した場合は個別の対応として対策を実施しています。日照障害につきましても事業の実施段階におきまして、関係者の方々へ丁寧に御説明をしながら個別に対応して参ります。

次に資料4-3、第1回審査後の追加意見の方を御覧ください。

1ページ、意見番号2についてでございます。意見としましてニホンザルが短期間に分布を拡大することが知られていますので、道路供用後、関係部署と連携して動向を監視してくださいというものでございます。

事業者の見解としましては、事業化後の生態系の状況につきましては、必要に応じて関係機関と協力しながら情報収集に努めていき、有識者の御意見等を踏まえて必要に応じた対策を実施していくことを考えております。

次に意見番号6についてでございます。意見としまして事業予定地に、隣接する河津下田2期工事の調査結果が併せて示されておりますが、サシバの保全はどのように行なわれたのですかというものでございました。

事業者の見解としましては、事後調査で繁殖状況を確認しながら環境保全措置としてコンディショニング、いわゆる工事への馴化ですね、営巣林内への立入り禁止、改変面積の最小化、低騒音低振動建設機械の使用が採用されております。続きまして、資料4-4、第1回審査会後の再意見を御覧ください。

1ページ意見番号2についてでございます。初回の意見、流域への影響、特にトンネル上部の土壌の乾燥やトンネルより上流の細流の沢枯等が考えられますが、について、再意見としまして、具体的にどのように河川への影響を低減するのかについて説明がなかったと思います、というものでございました。

事業者の見解としましては、工事期間中及び供用段階におきまして、トンネル、切土法面からの湧水を直近の沢に導水することにより、導水した水量の影響は低減できます。ただ低減できる範囲は限定されますが、事業者の実行可能な範囲で河川への影響はできるかぎり軽減されていると考えているところでございます。

1ページ、意見番号7、大気質、騒音、低周波音及び振動についてでございます。意見としまして、集落が近接する湯ヶ島地内、長野区及び茅野区でございますが、こちらにおきましては、工事用車両の運行及び供用後の自動車の走行に関し丁寧な地元説明を実施すること、というものでございます。

都市計画決定権者の見解としましては、本事業の実施にあたっては工事計画等についての住民等への丁寧な説明を行います。

次に2ページ、意見番号10、水環境についてでございます。意見としまして、市の特産品である地域の主要産業であり、伝統的農法によるわさびの営農に影響が生じないよう、わさび田に対し最大限の保全措置を講じること、というものでございます。

都市計画決定権者の見解としましては、わさび田を含む水質及び水量への影響につきましては、環境保全措置を実施することとしており影響を低減できると評価をしております。なお事業実施段階におきまして住民等への丁寧な説明を実施して参ります

次に意見番号12、水環境についてでございます。意見としまして、湯ヶ島周辺の温泉と温泉保護地域を大きく回した道路計画ではあるが、温泉に対して細心の注意を払い事業を実施すること、というものでございます。

都市計画決定権者の見解としましては、地下水、温泉への影響につきましては、環境保全措置を実施することとしており、影響を低減できると評価をしております。また事業の実施にあたりましては、地下水、温泉への影響に対して細心の注意を払い、事業を実施して参ります。

次に意見番号17、景観についてでございます。意見としましては、荒原の棚田、鉢窪山及び滑沢溪谷につきまして、工事の実施及び道路の存在による影響の不確実性があると考えられるため、特にきめ細かな対策を講じること、というものでございます。

都市計画決定権者の見解としましては、荒原の棚田、鉢窪山及び滑沢溪谷につきましては、一部の展望景観については路線が出現することにより変化が生じると予測しております。このため準備書に記載した環境保全措置を実施し、影響の低減を図って参ります。

次に資料8、河津町長からの意見に対する見解を御覧いただきたいと思います。

1ページ、意見番号3、騒音、振動、大気環境についてでございます。意見としまして工事や運搬車両による粉じんに対し大気環境保全を図ること、というものでございます。

都市計画決定権者の見解としましては、道路事業の環境影響評価を行う場合は一般的な手法により予測評価を行っており、大気質、粉じんですね、騒音、振動の予測結果は、すべての地点において技術手法に基づく基準又は目標とした

参考値との整合が図られていることから、環境保全措置は検討しないこととしております。

2ページ、意見番号9、水量、水質、環境についてでございます。意見としましては、湧水を生活水として使っている町民もいる、農業、林業を以外にも人体に影響が出ないよう配慮すること、というものでございます。

都市計画決定権者の見解としましては、事業実施段階において、各戸の水利用状況を把握するとともに、事業の実施による水源への影響の把握に努めてまいります。

次に意見番号12、水量、水質、環境についてでございます。意見としまして、橋梁付近に民家及び農作物への影響が懸念される個所については、建設資材を変えるなど影響がないよう配慮すること、というものでございます。

都市計画決定権者の見解としましては、一部の住居等については、準備書に記載した環境保全措置を実施し、環境への影響に配慮します。農作物につきましては、住居等に含まれないため、環境影響評価における日照障害の検討対象とはしておりません。

以上が、意見に対するこちらの見解でございます。

最後に、方法書の段階でいただきました知事意見の中に、三次元水収支解析の御意見をいただいております、評価書作成までに実施するというふうに回答している件でございます。三次元水収支解析につきましては、現在、解析モデルの構築等の予測、評価の作業を実施しているところでございます。資料がまとまり次第、次回審査会までに、御報告をさせていただきたいと思います。大変申し訳ございません。

私からの説明は以上でございます。

(国土交通省沼津河川国道事務所) 続きまして事業者であります国土交通省の方から参考資料の説明をさせていただきます。

まず参考資料Aを御覧ください。参考資料Aにつきましては、資料4-2の御意見2と3の御説明する資料になります。

大気質の項目についての資料になります。まず資料の1ページから7ページ目までは、第1回の審査会において会長の方から御意見をいただきました北九州の事例を調べたものの結果になっております。こちらの3ページ目を御覧ください。赤枠で囲っておりますけれども、ベンゼンにつきましては、会長の御指摘のとおりで、ガソリンを使用する自動車の走行によって大気中にベンゼン濃度が影響するというのが、北九州の事例でも記載されております。こういっ

たところを踏まえながら静岡県の状態をですね、整理したものが、8ページ目以降になります。

8ページ目が、静岡県の方で調査をいただいております大気汚染及び水質汚濁等の状況の令和2年度のものになります。こちらの9ページ目、赤枠の中でございますが、こちらでベンゼンを含む有害大気汚染物質というものを調査しており環境基準を達成したということになっております。詳しくは次の10ページ目を御覧ください。

この表Ⅲ－1にあります表が測定地点でございます。こちらは、自排三島というところが、三島市南田町というところで、国道1号の近傍で測った実際の事例でございます。次のページ、11ページです。赤枠で、ベンゼンにつきましては、環境基準で1年平均が0.003 mg/m³以下ということで示されておまして、実際、この自排三島というところでの観測の結果が12ページ目になります。一番上ですね、ベンゼン、自排三島と言うところが0.84と言う数字になっております。こちらは環境基準を下回っているということになっております。こちらの自排三島というところは国道1号の三島市内でございまして、交通量で言いますと、だいたい44,000台程度、交通量があるようなところでございます。で、今回、御審議頂いております伊豆縦貫道（伊豆市～河津町）につきましては、今、計画交通量は12,500台ということで、こちらの自排三島の交通量に比べてですね、かなり少ない計画となっておりますので、ベンゼンの値につきましても、自排三島の0.84というのを下回っているというところなものですから、今回の事業の中では、大きな影響を与えないということを考えておまして、対象外ということで整理させていただいております。以上が参考資料Aの説明になります。

参考資料Bを御覧ください。参考資料Bは資料4－2の意見4、5、7の補足の説明になります。1枚めくっていただきまして、1ページ目で、御意見いただいた中で、変質帯の説明をする加筆案を今回提示させていただきました。御確認いただけたらと思っております。

続いて2ページ目で、変質帯の凡例のところ、第1回の御意見をいただきましたとおり、実際にこの図が何を示しているかというところ、どこから引用してきたかと言うところを、記載の案を作成しましたので御確認いただければと思います。

以上、3ページ目、4ページ目、5ページ目は、前回お示した資料のとおりですので今回、説明を割愛させていただきます。

続いて参考資料Cを御覧ください。参考資料Cでございます。こちらは資料4－2の意見の9の補足の説明資料になります。事後調査についてです。

1ページ目に、こちらからは道路環境影響評価の技術手法、平成24年度版の抜粋を付けさせていただいております。こちらの資料の4ページ目を御覧ください。赤枠で囲わせていただいております。環境保全措置完了後から、環境保全措置の効果について一定の情報が得られるまでの期間について御説明します。

こちらに記載があるとおりで、赤枠に囲ってあるところの下から4行目で、動物の移設や植物の移植等については保全対象やその生育環境の状況を判断する期間として、環境保全措置の完了から概ね3年程度を基本に判断することが考えられる、事後調査の終了の判断においては必要に応じて学識経験者等の意見を参考にするというので、こちらの記載にのっとって判断、終了の判断を、学識経験者の御意見をうかがいながら、検討してまいりたいと思っております。参考資料Cの説明は以上です。

続いて参考資料Dを御覧ください。参考資料Dは資料を4－2の意見11の補足説明になります。法面緑化についてです。法面緑化につきましては、環境省自然環境局が目指している自然公園における法面緑化の指針に基づいて対応してまいりたいと思っております。こちらの赤枠で囲っております基本理念の中にですね、以下の3点で大きな理念としますと、自然の地域性・固有性を尊重する、対象地域の自然条件に適合した植物の導入を基本とする、自然回復の順序を尊重すると、といった項目となっております。

次のページを御覧ください。赤枠で囲わせていただいております4－5の緑化の工法です。こちらの説明ですね、片カッコ2番で、植生工は地域性種苗を用いて緑化する「地域性種苗利用工」、法面周辺からの植物の自然侵入により植生回復を図る「自然侵入促進工」、工事予定地の表土を採取して表土中の埋土種子により植生回復を図る「表土利用工」を基本とするというふうに書かれております。こちらの工法をですね、現地条件を確認しながら適切に選定して、対応してまいりたいと思っております。

以降の資料につきましては、解説にということで参考につけさせていただいておりますので、また御確認ください。以上で参考資料Dの説明を終わります。

続いて参考資料Eを御覧ください。参考資料Eは、資料4－2の意見、12番目の補足説明です。ミゾゴイの繁殖事例ですね。1枚めくっていただきますと、こちらは、道路環境影響評価の技術手法、平成27年度版における事例集になっております。2ページ目以降が実際のミゾゴイへの配慮事例になっております。2ページ目が概要、3ページ目が実施の内容を、4ページ目が結果の概要という形で、事例が掲載されておりますので、御確認下さい。以上で参考資料Eの説明を終わります。

続いて参考資料Fを御覧ください。資料4-2の意見15番目の補足説明です。立入防止柵及びロードキルについてです。1ページ目を御覧ください。先ほどの説明にもありましたが、今回の審査における区間の北側にあります天城北道路の事例を少し詳しく御説明いたします。天城北道路につきましては、平成31年1月より供用を開始しております。こちらの令和3年度、昨年度の道路管理の中で確認されたロードキルの結果を示しております。実際、アナグマが3件、タヌキ2件、シカが1件、ハクビシン1件、鳥類、鳥が1件で合計8件です。天城北道路につきましては直轄で5.5キロを管理しております。交通量は約9,000台程度です。こういった道路で、8件のロードキルが確認されております。

次の頁を御覧ください。次の頁からが実際にロードキルが発生したと思われる場所を図示したものでございます。天城北道路につきましては、自動車専用道路になります。写真に示しますとおり、立入防止フェンスをですね、高さ2.5mのものを設置しております。こういったものを設置しておるところですけれども、一部でロードキルが発生しているというところがございます。

3ページ目を御覧ください。同様の資料になります。4ページ目がその具体的な図面、立入防止柵の図面です。

今回、御審議いただいております伊豆縦貫道（伊豆市～河津町）につきましても、同様に自動車専用道路でございますので、立入防止柵についても検討してまいりたいと思います。主にこの天城北道路のとおり、土工部で発生が予測されるものですから、このあたりににつきましては適切に、ロードキルの発生防止の対策をですね、実施してまいりたいと思っております。

参考までに5ページ目です。伊豆スカイラインのロードキルの発生状況です。こちら先ほど御説明がありましたが、資料を直轄管理区間40.6kmとなっておりますが、こちらは県の道路公社の方で管理しております。誤字があります。申し訳ありません。こちら、40.6kmと、先ほどの道路に比べて延長がかなり長いところですよ。そして、山の上の方で、スカイラインですので、山の上の方を走っている道路でございます。こちらは立入防止フェンス等、設置されてないというところですので、延長に対して、合計で35件あったということで、調べた結果を御報告させていただきます。次のページが発生した場所ということで調査しております。以上で参考資料Fの説明を終わります。

続いて参考資料Gを御覧ください。資料4-2の意見20番目の補足説明になります。道路照明に関してです。1ページ目を御覧ください。道路照明が動植物に与える影響ということで、真ん中の表1です。こちら道路環境影響評価の技術

手法H25から利用しております。植物、昆虫、その他、鳥類、哺乳類等への与える影響というものをこちらで整理しております。

下段で、道路照明の対策の考え方と言うことで、本事業における道路照明の対策の考え方を2点、整理しております。1点目は波長特性ということで光源の種類また波長のカット、フィルターですね、2点目が漏れる光の低減ということで、照明器具、カットルーバーというところを考えております。

次の2ページ目をご覧ください。上の図1が、東関東自動車道における照明器具の例ということで、ルーバーを入れた場合の照明範囲を制限している事例となっております。下の写真を御覧ください。こちらLED道路、トンネル照明、ガイドライン案から引用した写真でございますが、こちらは、我々国土交通省の方の事業につきましては、近年LEDを採用しております。またこのLEDにつきましては、近年に始まった技術というところもございますので、今後、事業の実施段階において、有識者の助言や最新の知見を得ながら、検討してまいりたいと思っております。こういった写真のように道路面だけを映すような形で、ルーバーを設置することで制限できるのではと考えておりますが、このあたりも含めて有識者の助言をいただきながら検討してまいりたいと思っております。

以上で参考資料の説明を終わります。駆け足で申し訳ありませんでした。

（会長）説明は以上ですべてでよろしいですか。はい、それではまた少し疲れてきたらどこかで休憩を挟ませていただくことにして、事業者からの説明が、少し思ったより短かったので、休憩を挟まずにそのまま質疑応答に入らせていただきたいと思います。

それでは今御説明頂きましたように、委員の皆さんからの、意見に対する見解、それから伊豆市長、河津町長それぞれの意見に対する見解、述べていただきましたので、質疑応答に入らせていただきたいというふうに思います。お名前を言っていたら、御指摘の場所と言いますか、資料名と番号等を言ったうえで、発言していただければと思いますのでよろしくお願いいたします。特に順番は決めますので、順不同でよろしくお願いいたします。

（会長）はい、お願いします。

（委員）資料4-2の、私は4から7まで質問しておりまして、最後の土地の安定性のことについては、後ほど、説明されるのかもしれないんですけども、とりあえずですね、この5番なんですけれども、5番は前回、非公開の参考資料1の中の表の2-5なんです。表2-5で、この点が分からないから、それを示し

てほしいということで、表中のK 1 等の表記が何か分からないということで、この表の2の5について質問したんですけど、また新しい資料を見るとですね、そもそもその表はなくて、これは質問に答えてないんでしょうか。

（国土交通省 沼津河川国道事務所）御意見をいただいた部分につきまして、参考資料のBを御覧ください。P 3にある右上よりとP 4の表1にある試料名とですね、P 3の12に表示さしていただいたというところでございます。

（委員）質問の意味がお分かりでしょうか。前回の質問の意味は、前回の図をお持ちですよ、図の2-2に水質分析結果のサンプリング場所をプロットしてあるんですよ。それで表2-5のサンプリング場所はプロットしてないので、これでは分からないのでプロットして下さい、という質問だったわけですね。

（国土交通省 沼津河川国道事務所）すみません、もう一度、伺ってもよろしいでしょうか。申し訳ありません。

（委員）まず、前回の資料がありますね。この表2-5は、酸素・水素同位体の分析値が書いてありますね。で、そのひとつ前のページに、図2-2というところに水質分析地点地図というのがあって、これはその上の水質分析の結果の表をここに表しているわけです。それで同じようにして、表2と5のサンプリングポイントを示してくださいという質問だったわけです。

（国土交通省 沼津河川国道事務所）申し訳ありません、本日お持ちした資料の参考資料Bの表1は前回資料の表の内容はちょっと重なりますが、サンプリングの位置は参考資料Bの3頁目にある図2の位置との中で、四角の箱で書いてある場所がサンプリングを採った位置と言うことで、すみません。

（委員）これは全部網羅しているのかな。それで、それがそうだとでもですね、実際の同位体の値と、それからついでに、滞留時間を出した年代測定の実験の値も、削除したんですか。

（国土交通省 沼津河川国道事務所）位置だけをわかるようにしたところで全体の表2-5を今回の資料から抜いております。

（委員）わかりました。それは、だとしても、少しわかりにくいんですけども。今、先ほど気がついたのは、前回あった酸素・水素同位体と、年代分析、トリチ

ウム分析と書いてあるような、表がなくなっているんですけど、これは何か意図的に削除したんですか。

（国土交通省 沼津河川国道事務所）そうですね。前回いただいた御質問だけを御説明するために、今回参考資料を作っているわけで。

（委員）そうですね。そもそもの質問の意図は私が知りたいからということではなくて、本文中にそのことは文章で書かれているんですね。だからその文章の根拠となるエビデンスは何ですか、という質問なんです。基本はね。だからそのエビデンスを示してくれれば。だから私がわかればいいじゃなくて、そのためには、非公開の部分があるのなら、それを避けて、本文をそのように訂正していただく必要があるんですね。で、分析値もなにも出さないで、結果、こうなりましたと文章で書いても、それはなかなか説得力はないなと、ということなんです。趣旨はそれです。

（国土交通省 沼津河川国道事務所）すみません。もう一度検討してまいります。申し訳ありません。

（委員）それからついでにですね、一番最初の所に、一番最初のページかな、変質帯説明の加筆案というのがありますね。これは評価書の方に、このようにしようという案なんですか。

（国土交通省 沼津河川国道事務所）はい。

（委員）そうだとするとですね、ちょっとここ、もう一度、再検討してほしいのがですね、この意味が分かりません。よ。「マグマの揮発成分を持った熱水が浅所に上昇する以前に地表から浸透してきた天水と反応し」云々とあるんですけども、基本的にね、大きな流れで言うと、マグマが貫入してきて、マグマ熱水系という大きな熱水系ができて、それで、そうすると温度の高い部分からだんだん勾配があって低いところになって、温度の高い部分が温度の高いものに対して対応する変質鉱物ができるし、周辺地域では、スメクタイトのような割に低い温度のものができる、変質鉱物ができるんですね。そういうことができるというのが基本なんですね。

この前、私言いましたけども、珪化変質というのはわりに特殊で、本当にマグマの直上ですね、マグマから脱ガスして来たガスが、非常に、硫化水素なんかを含んでいて、酸性のガスなんですけども、そういうものが上がってくるんで、

ガスなどで、いろんなとこに広がることはなくて、たいてい直上なんです。そのところが、溶脱されてしまって、そしたら、珪化が起こるということ。珪化はどこでも起こるんですけども、溶脱されるのはマグマの直上ですね。ですので、この書き方はちょっと、ちょっとというか、だいぶ分かりにくい書き方で、マグマの揮発成分を持った熱水という言い方がちょっとわからないんですけども、基本的には大きなマグマの熱水系があって、マグマ由来の揮発成分が、ところどころ注入されてくるという、そういうイメージなんですね。ですので、ちょっとこれ、専門の方に聞いていただいて、文章を直していただきたいと思います。

ついでに言うんですけど、前回の参考資料の1に出されていた図1-4、変質帯の変化という表はですね、私、言う必要がないと思ったので言わなかったんですけども、この吉村さんの文献からとられているようなんですけれども、この考え方はですね、ちょっと昔の考え方なんで、今はちょっとこういうふうにはなっていません。ですので、もう一回ですね、専門の方に聞いていただいて、この文章を書き直していただきたいというふうに思います。

（国土交通省沼津河川国道事務所）ありがとうございます。

（会長）よろしいでしょうか。次回また、修正案をお願いいたします。では、進めさせていただきます。

他の委員の先生方から御質問、御意見等あればよろしく願いいたします。

私の方からよろしいですか。今日はあの、次回あと1回しかないの、確認させていただきたいことがたくさんありまして、少しずつ挟ませていただきます。

（会長）まず資料4-2の2番、先ほど、都市計画決定権者である県の方から、御回答はいただきましたけれども、今日、いっぱい参考資料を作っていただいてありがとうございます。すごく勉強になりました。

それで私がここではっきりさせたかったのは、2番の質問ではなくて3番の質問なんです。先ほど資料を見せていただいたように、ベンゼンとかも含めて濃度が非常に低いということはもうわかりました。北九州市の事例もわかりました。ただ今回の方法書に書かれている内容と、北九州市で書かれている内容というのは、大きく違うところがあるんですよ。

この伊豆縦貫の方法書ですね、環境影響評価の項目として、選定しない環境要素とその理由、というところの大気質の、その他ということです。その他の大気汚染物質は、対象事業では有害化学物質の使用、保管、生成等が想定されないため、選定しません、というふうに書かれているんですよ。でもこの北九州市

の事例を見ていただければ、北九州市は非常に丁寧に、書いてありますよね。つまり自動車の排ガスからベンゼンを含む物質が出ることを認めたらうで、北九州市の場合はこういう理由だから選定しますと書かれているんですよ。でも伊豆縦貫は、そういう発生を想定しないので選定しません、と書かれていて、実はその違いは、非常に大きいのではないかと僕は思うんですね。

ですので、是非、その今からどうやったらそこが修正されるのかわかりませんが、もしこれ北九州市の記述について事業者として、そういうことであるということであれば、今、手続上であれば、評価書の中でですね、実は想定されなかったのではなくて、自動車排ガスの中でベンゼンとかそういう有害物質が想定されるけれども、こうこうこういう理由で選定をしなかったというふうにして、そのまま書いていただくのが僕はいいのではないかと思います。

そうしないとちょっと書いている内容が正しくないというか、ということになりますよね。そのうえで、じゃあ、なぜ選定しなかったのかという理由をですね、書いていただかないと我々としては、何と云うんでしょう、知らされないうちに実情を知らないうちに、「ああ、わかりました」と。想定されないのであれば「選定しなかったんですね」という間違った結論を出しているということになるので、そのところの再検討と言いますか、を、お願いしたいというのがまず最初です。いかがでしょうか。

（国土交通省沼津河川国道事務所）ありがとうございます。よく理解できました。書きぶりに関しては、こちらの方で検討させていただきます。おっしゃるとおりだと思いますので。全く発生しないというものではないよということをしっかり。わかりました。

（会長）そうしないと自然環境のすごい豊かなところで少ないから問題がないんだというふうにはならないと思うんですよ。逆にいいところで生活している住民だからこそ、わずかな変化にはきっと敏感なはずなんですよ。だからそういうことを是非、お願いしたいというのが一つです。

それから全体のことを先に言いますと、これは、今度、県の都市計画課の方には是非、御理解いただきたいんですけども、いくつかの回答の中で、環境基準についての記述があります。それでちょっと話しをすると、今の法アセスが要綱アセスから法アセスに代わる時、若しくは要綱から条例アセスに変わるときにどんな議論があったかと言いますと、要綱アセスの時は規制行政であったため、環境基準が何ppmなので、事業者は開発にあたって何ppmを超えないようにという規制の中で環境アセスをやってきました。でもそれだったら、何ppm以

下になるからいいというだけで、本来の技術であれば、もっと、濃度が下げられるはずなのに、事業者は下げる努力をしなくなってしまうのではないか。だから環境基準をクリアしていればいいという考えではなくて、今の技術からしてみればもっと下げられるのであれば、下げる努力をすべきであるということで、この法アセスとか条例アセスに移行しているんですよ。

ですので、いくつかの回答の中で、環境基準と整合がとれているから問題がないという表現があったので、そのあたりについては是非、御理解をもう少ししていただきたいというのが僕の2つ目のお願いです。

また後ほど、具体的なことがいくつかありますが、ほかのことが分からなくなりますので、ほかの委員の先生方、御質問があれば、順を追ってお願いいたします。

特によろしいですか。そしたら次に行きます。

（会長） この資料4-2の11番目、法面緑化につきまして、今回、地域性種苗の利用工とか自然侵入工とか、表土利用工とか、採用すると書かれておりますが、先ほど見せていただいた参考資料の国立公園の中で、自然侵入工法は、留意点というのが別途、書かれているんですよ。特に外来種に関する留意点というのが書かれておりまして、自然侵入工法というのは周りから飛んできた種をつかまえて緑化するという緑化方法なんですね。ですから周囲に自然植生があって、周りから飛んできた種をつかまえて緑化をすれば自然の緑化ができるというふうに通常はそうなんです、周りにもし外来種があったら、周りが帰化植物だけだったら、飛んできた種は全部帰化植物とか外来種なんですよ。自然侵入工法というのはそういう危険性をはらんでいるということなので、実際の検討にあたってはそこを是非、御検討をいただきたいと思います。

それから次が、3ページの23番です。日照障害なんですけれども、先ほど参考資料で見せていただいたと思うんですが、この日照障害の予測評価がされていますよね。すごく大きな日照障害が既にインターチェンジのところで予測されているわけですよ。で、そこに住んでいる人たちにとって非常に大きな変化があるということは事業者もお認めになっていて予測されている。

ちょっと気になったのはその回答のところでした、「しかし、住居に対する基準または目標を超過することから、事業実施段階においては必要に応じて住民への説明を行います」、ここが僕、どうかと思ったんです。これだけ予測ではっきり影響が出るということが分かっている、高架の真下で非常に大きな影響が出るにも拘らず、必要がなければ説明をしないんですかと。これはちょっと違

うんじゃないのかなと、答えとしては、はっきり予測されるのであれば、しっかりと定義をするという姿勢で、回答があるということが、事業者としてのお示しをする答えではないかなと思うので、そこの必要に応じてというところは是非、御検討いただきたいです。

（会長）

それからですね。植物のモニタリングの期間です。先ほど見せていただいたこの国立公園の指針だと、モニタリング期間は原則3年と書いてあるんですよ。で、先ほどのお答えも3年とお答えがあって、専門家の意見を聞きながらやりますと書いてありますが、これ文章としては、3年の部分と1年という部分がありますよね。準備書の95ページで、注目すべき種についての観察は3年と書いてあるんですけども、林縁保護植栽の状況とか群落の状況とかヤクシマハウビシダとか、みんな1回と書かれていると思うんですが、指針では3年、原則3年と書かれているのに、全部で3年ではなくて1年があるというのはどういう理由か教えていただきたいです。

（国土交通省沼津河川国道事務所） 御意見頂きましたものについて御説明します。今の3年と1年の使い分けというところになります。現状、準備書の方に記載している内容として、改変できない、またその近傍に生育する注目すべき植物につきましては、移植等の対応を行う、という中で、3年間をみたいというところで、この技術手法にのっとって検討しております。

で、改変区域内に入っていないもので、ここに書いてあるヤクシマハウビシダ等につきましては改変区域外ですので、1年で問題なければよいのではというところで、有識者に確認したいと考えております。林縁保護植栽につきましては、植栽工で、注目すべき種というところではございませんので、1年経過を見てちゃんと根が付いていると問題ないと確認したうえで有識者の先生方に確認するというところで考えております。

（会長） たぶん有識者の先生方、1年で見せられても、たぶん判断できないという答えしか帰ってこない僕は思います。先生どうぞ。

（委員） 今、議論いただいているところのお話なんですけれども、まさに私、ここ質問申し上げたのは、会長がおっしゃっていただいているとおりのことで、今日用意していただいた参考資料Cの4ページの中で、道路環境影響評価の技術手法平成24年度版、ちょっと古いですよ、その中に、4頁に、概ね3年程度、基本的に判断することが考えられると書いてあって、判断においては、必要に応じ

て、意見を参考とするということが書かれておりますので、是非、必要と認めていただければいいな、ありがたいと思っている次第です。

私が申し上げたいことは、1年や3年ではわからないということが、あると思います。で、様々な場合があると思うんですけども、それこそ5年経ってからとかもう10年経ってから、もう一回ぐらいちやんとするくらいの長い目で、単に作って終わりではなく、その生態系が守られ、いずれにせよ、法面とか、そういうこの環境保全のメンテナンスもされていくことになると思いますので、その中で是非、事後調査というのを位置付けていただければと思いますので、よろしくお願いいたしますと思います。

（会長）はい、ありがとうございます。よろしくお願いいたします。だいぶ時間が過ぎたので休憩を挟みたいんですけども、休憩の前にもう一個だけ、確認させていただきたいんですけども、休憩の後にお答えいただきたい。

巨樹・巨木の件なんですけども、モミとエドヒガンが出されていて、モミについては、近くから苗木をとってきて植えると書いてあって、エドヒガンは移植を検討するとなっております。エドヒガン、見ると、とっても大きいですね。山の中での高さが15mで幹周囲が200cmを超える、そういったものを本当に今回のアセスの中で、移植ということを本当に御検討されるつもりでこの準備書にまとめられているのかどうかを教えてください。

休憩の後に結構です。いったん休憩を挟ませていただいて、再開したいと思いますのでよろしくお願いします。

<休憩>

（会長）少し早いですけど、よろしいですか。もう皆さん準備できているようなので、再開させていただきます。すみません、エドヒガンのところからお願いします。

（国土交通省沼津河川国道事務所）環境保全措置の中でエドヒガンについては移植等という形で記載していますが、実際に巨木という中で現実的にできるかという話は先生のおっしゃるとおりかと思います。今後具体的に移植できるかどうかについては検討してまいります。移植ができない場合について、どういった方法が適切なのかということも含めて、検討して参りたいと思います。

（会長）是非、準備書から評価書の間にですね、御検討をいただいて、エドヒガンの、ど真ん中にありますよね、路線の、今の予定されているところ、ちょっと外れている、

（国土交通省沼津河川国道事務所）法面です。

（会長）通常の考え方に従って本当に避けられないのかどうか、というところまでも含めた検討結果を評価書の方に記載していただくのがいいのかなと思うんですけども、あくまで避けられるのだったら避けて何か対策をとるとか、いうところも含めては、いいんじゃないかと思いますが、なかなかこの樹高が15mで、幹周囲が200cmを超えるようなエドヒガンってそうそうあるもんじゃないというふうに思います。

（国土交通省沼津河川国道事務所）詳しいところは現場の測量とかですね、入ったうえで道路の設計をやっていくことになりますので、詳しいところに関してはどうしても事業実施段階でしか判断できない。

（会長）最終的な検討は実施段階でいいと思いますけれども、今の時点で検討できることは検討しておいていただきたいということです。よろしくお願いします。

それではWebで参加している委員の方から意見をいただいているようなので、よろしいでしょうか。

（委員）事前の説明、質問で上げることができなかったんですけど、今日、自動車の排ガスの議論等々があって、自動車から排出されるのは、排ガスだけではなくてタイヤ滓等も発生するので、このタイヤ滓と言うのは、マイクロプラスチックで存在して、亜鉛等を含んでいるので、水生生物への影響が懸念される物質なんです。その路面堆積したものがどのように排水されていくのか。その排水先が何か影響を受けることがないのか、そのような事を検討する必要があるのではないかと、思って意見として出しました。

（会長）ありがとうございます。事業者の方、いかがでしょうか。

（国土交通省沼津河川国道事務所）方法書の時に、意見の中で同様の御意見をいただいております。意見をいただく中では、タイヤの摩耗等による粉じんの影響に関する調査等の実施ということで、御意見がありまして、同様の内容ですね、

自動車走行に伴うタイヤの摩耗等による粉じんが雨水やヤードの洗浄水を介して、河川に流入することにより水質に影響を及ぼすことが懸念されるという御意見をいただいております。

この中でも事業者の見解としましては、タイヤの摩耗等による粉じんについては、技術手法に基づき、現時点では調査、予測及び評価は実施しません、ただし引き続き最新の知見を収集し対応しますということで見解を書かさせていただいております。現時点では難しいところがあるところもございますので、引き続き検討して参りたいというふうに思っております。

（委員）よろしく願います。

（会長）よろしいでしょうか。

（委員）はい。

（会長）はい、ありがとうございます。それでは他の御意見お願いいたします。では、願いたします。

（委員）資料4-4ですね。資料4-4の15番のちょうど真ん中の柵なんですけど、トンネルによって川の湧水が出て、それが川に入ることに関連してなんですけど、ここでは、河川への影響というのが具体的にどの程度ないかということが書いていないんですが、今回の再意見に対する回答ですね、これが、直接、導水した水量分の影響は低減できる、直接、沢に導水することにより、要するにトンネルとかの水を直接、沢に入れるというふうに書かれているんですが、前回の資料4-1の3ページのNo.14のところでですね、ここではですね、河川のところで導水している水をいったん調整柵に入れて温度差をなくすということを言われているんですね。それでここがなんかちょっと矛盾しているなど、要するに、調整柵をつけて入れるのか、直接本当に川に入れるのか、前回の14番に対する御回答なんですけど、これも冬季の湧水について「貯留施設を設置する予定はないため、新たに無効分散となる生物の越冬が発生することはない」と言っているんですが、調整柵を作るというのは、これは、結局、あれですよ、川と湧水の温度変化をあまりつけないために調整柵をつけるわけなので、ですから、これが貯留施設になるのかなど。一方でさっき言ったように15番の方の御回答では直接入れるということが書いてあるんですね。その辺が矛盾があるので、具体的にどうされるのかなど。そこら辺はいかがでしょうか。

実際のところその調整柵の記述が全般的に希薄なものですから、内容がこちらで理解できていないのかもしれないんですけども、調整柵を作るということで、実際にどれぐらいの水温の水が出てくるかはわかりませんが、そういった場所で、いろんな生物が滞留する、ですから冬なんかでも、ある程度の水温が、湧水なんかだと高い場合には、本来、越冬できないようなものがそこで越冬する可能性もあるのかなと思うんですが、前回の14番の回答では心配がないという、その辺の関連性というのが、いま一步、こちらで理解できないので、もう少し説明をいただきたいなと思います。

（国土交通省 沼津河川国道事務所）はい、申し訳ありません。まず資料4-1の14ページに記載している内容ですね。調整柵及び排水処理設備等を経る形で外気温に近づくと想定しているところにつきましては、どうしてもトンネル湧水を外に排出することの関係に関して、こういった施設というのは基本的には現場としては設置するという考えかと認識しております。なので、先ほど、直接、資料4-4の15にある直接、導水するというところ、調整柵排水施設で通ったものを、直近の沢に導水するという考えでございます。ちょっと言葉が、一部わかりにくいところがございますが、まずは一度、調整柵等を通して、そこから直近の沢等に返していく。

（委員）そういうことですね

（国土交通省 沼津河川国道事務所）ええ。

（委員）そうすると、その以前の14番の方で、貯留施設を設置する予定はないため、冬季ですね、新たに無効分散となる生物の越冬が発生することはないということですが、実際に、これ、調整柵が、温度差をなくすことが、目的でつくるわけですね。

（国土交通省 沼津河川国道事務所）はい。

（委員）ということは、もし温かい水がそこに出てきてしまった場合、調整柵がある程度、温度を、川の水と混合するのかわからないですけども、温度差をなくすわけですから、まだ温度が高い部分では十分、生物は越冬できますので、実際、その出てくる温度が分からないので何とも言えないということもあるんですが、この回答が、生物の越冬が発生することはない、というふうに言い切れな

いんではないかなと。その辺をもう少し具体的に、どういうふうにするのかというのをきちんと書かれた方がいいのかなと思います。

（国土交通省沼津河川国道事務所）ここの14番に書いている調整柵及び排水処理設備等と呼んでいるものと、この下に書いてありますこの貯留施設というのは、ものとしては別のものかというところでございます。

あくまで調整柵というのは、トンネル湧水の処理ですね、外に出して問題ないように処理するものが調整柵及び排水処理設備というところでございます、基本的には、出た湧水の温度にもよるかもしれませんが、大きくここの調整柵、排水処理施設を通る中では、大きく変化はない、ということで考えております。

この、新たに越冬が発生するというに関しましては、大きな温度変化はないという中で、既存で、もともと越冬するというものであれば、当然、先生のおっしゃっているとおりかなと思うんですけども、結局、変わらないような形で流すというところかと。認識が違うようであれば申し分けありません。

（委員）そこがよくわからないんですけど。貯留施設と調整柵というのは直接同じものではないということはいいんですが、その調整柵というのは、実際にそこに水が溜まるわけですね。要はそこで温度を河川水とほぼ同じ温度にするような構造になっているわけですね。で、あれば、当然その部分というのは、最初出てきた湧水がある程度そこに川とつながった部分で水が直接なんていうのかな、流れていくわけではないですから、そこに生物が入り込めば越冬はできしてしまうのかなと。ほんとに、これは、温度がどのぐらいのものが出るかによって全然違ってくるので一概には言えないんですけど、東伊豆の方なんかだと、沖縄なんかにいるような小型のハゼの仲間なんていうのが、川の水の溜まっているところで越冬しているという、エビもそうですね、エビとかハゼの仲間が越冬している例がありますので、そういうやつだとかなり流れの速いところでも上がっていくということがあって、それがすぐに特定外来種みたいに、悪さするということではないんですが、生態系を変えないようにという配慮をするのであれば、その辺も十分検討した方がいいのかなと。それには今の準備書の記載の仕方がもう少し丁寧に、こういう構造でと。だから水温も、同じようになるし、南から来たような生き物もそこで越冬することはないよ、というような説明が必要かなと思います。

今ここですぐに結論は多分出ないと思うんですが、そういうことを検討したらどうでしょうかということです。

実は同じようなことなんです、同じ資料4-4で、光の問題で26番の、今回の御回答で、設置場所や製品の使用等について検討したいということが最後に書かれているんですが、既存の、参考資料Gのカラー写真、これは一つの例なんですけれども、実際にこのLEDがどの程度の効果があるかわからないんですが、水生昆虫が羽化したやつが、実際にそこにまるっきり集まらないということはないと思うんですね。で、この道路照明のやつを見ても、これ、ちょうどなんというのかな、平らなところの道路なので、あまり関係ないかもしれないですけど、橋とかの場合には、今一番左の照明を見ても分かるように、道路ではない部分ですよ、これ、実際に、橋であれば川を照らすことになりますので、当然、水生昆虫が羽化して走光性があるようなものだと、上の方にずっと移動してしまうという恐れが出ると思うんですね。その辺なんかにも具体的に、そういうことが起こらないようになんかするのかなとか、その辺のことももう少し丁寧に記載していただけるといいかなと思います。

（会長）いかがでしょうか。

（国土交通省沼津河川国道事務所）この場で回答ができないところがございますので、検討させていただきます。

（会長）次回までに検討をお願いします。それでは、他の委員からお願いします。

（委員）ミゾゴイの馴化の事例、ありがとうございました。よくわかりました、この事例は営巣地の300m以内で大規模な工事を計画されていたわけではなくて、この時は、道路を走行する車両の馴らし運行で馴化を図ったというような事例だったんですけども、今回の伊豆縦貫道の場合は、営巣地そのものがなくなりそうな計画になっているということもありますので、なかなか厳しいのかなと思うんですけども、こういう馴化という新しい方法を色々取り組んでいくことは、大変意義のあることだと思うので是非、頑張っていただきたいなと思います。その際にですね、やはり事後調査の対象になっていますので、工事前から工事終了1年間、3年とは限らないですね、調査を続けていただけるんですけども、その中で馴化をしても野外で繁殖は進んでいるとか、それから繁殖失敗し、来年について検討していかなければいけないというようなことが出てくると思うので、事業者と工事業者と調査会社と、情報共有というのを確実に行って、必要があれば専門家の方にアドバイスをもらって進めていくというような体制づくりをしていただきたいというのを評価書の中に丁寧に書き加えておいていただきたいなと思います。ただ馴化で対応するとかだけではなくて、その対策が

どういふうにきちんと実行されるのかというところまで丁寧に書き加えておいていただけるといいなと思います。それがミゾゴイの件ですね。

あとサシバの方なんですけど、資料4-3の7番の法面緑化で採餌環境の検討をされているとお答えをいただいているんですけど、先ほども法面緑化の話が出てきていたんですけども、サシバの採餌環境の一つとしてここを利用したいのであれば、草刈りはかなり頻繁にしていけないといけないと思うで、そのあたりも、もしこれを保全対策として、あげていくようでしたら、サシバについても書き加えておいていただけるといいと思います。はい、以上です。

（会長）はい、ありがとうございました。

（国土交通省沼津河川国道事務所）御意見を踏まえて検討させていただきます。

（会長）ほかにございますか。はい、お願いします。

（委員）2つあるんですけど、1つは資料4-2の13番、14番で、私は前回、水質と河川の流量について、工事中と工事後の観測をした方がいいのではないかという質問で、していただけるという御回答をいただいたんですけど、それをどのくらいの期間やる予定なのかというのを是非今後、示していただきたいと思います。こういった河川の流量とか濁りとか、定常的なものではなくて、降雨の影響を受けたりして変化するものですし、あと長い期間かけた変化、長期的な変化というものもあるので、できれば長い期間、モニタリングするということをしていただきたいというのが一点ですね。

あともう1点なんですけど、7番で他の委員の方から、土地の安定性に関する質問がありまして、回答の中では、道路の設計段階では、という回答がありまして、県の関係部署からの質問でも、やはり道路の設計段階ではという、これは実際に道路を作るところだけではなくて発生土の処分も含めて、道路の設計段階ではという回答がいくつか見られるんですけど、その回答で終わってしまうと、この審議会ではこういう重要な土地の安定性について全く議論ができないということになりかねないと思うんですけども。なので是非示すことができることに示していただきたい。例えば、どこでしたっけ、県の関係部署からの質問で、発生土が353万m³発生するというのが資料6-1の110番ですかね、これ概算で見積もっているわけですよ。安定性についてはきちんと設計しな

いと分からないというのがあると思うんですけど、概算で述べられることは、述べていただいて、この審査会で示すことができることは示していただきたいというふうに思います。以上です。

（会長）はい、ありがとうございます。先に、建設発生土からいきますか。今泉委員の質問なんですけども、私も非常に気になるところでして、通常の、民間の開発とかの場合、出てきた発生土を、どこに置いてそれをどこに運ぶんですかと、そのルートの中の交通の問題や大気汚染とか、そういうのがすべて質問として挙がってくるんですけども、中身を読ましていただくと、現時点で発生土をどこに置るか決まっていない、どこに運ぶかも決まっていない、そういう中で工事が一番ピークになる時の値で今判断されているわけなんですけれども、我々としては非常にづらい、事業主も今づらいのかもしれませんが、だとすれば、どの時点であればそういう検討が具体的に可能になるのか。で、可能になった場合は何を、どういうことを検討して予測評価したりすることを考えているのか、せめてそういうところについては、評価書の中では明らかにできるのではないのでしょうか、方針ぐらいは。

その前に、どうしても無理なんですよね。環境影響評価の手続の中で具体的に、発生土をどこに置くのかとか、どこに運ぶとかは決まらないんですよ。そこだけまず確認してもらいたいんです。そうすると、いつになったらそういうことが検討可能になるんですか。

（沼津河川国道事務所）すみません、計画課長です。今いただいた御質問について御回答申し上げます。どの段階になったら建設発生土の仮置き場であったり持っていく先についての検討ができるのかといったところなんですけれども、すみません、言葉を重ねるようになってしまって申し訳ないんですけども、事業の実施段階に入ってから、我々としては、いつ工事には入れるか、どのタイミングで工事に入れるかということも含めた検討ができようになってまいりますので、そういったことも踏まえないと、自治体も含めてですね、建設発生土の持っていく先、市町での開発計画と合わせて、持っていくというような調整をさせていただくということになるんですけども、このぐらいのボリュームが出るんですけど、いつというところが明確にならない中でそこに持っていくすということはやはり我々としても言えないところでございますので、そのあたり事業化後というところで、調整も含めてさせていただきたいと思っております。

（会長）一般論として理解できないのは、360 万㎡でしたっけ、で、 1 日 460 台のダンプが、発生土を運ぶ状況が想定されてなおかつ、どこに持っていかも決まらないのに、事業が進むということ自体がちょっと、普通感覚だと理解できないです。要するに、どこで処理するかもわからないのに事業が成り立つということを前提に進むということがなんとなく理解できないんですね。調整ができなかったら事業は止まっちゃうということですか。地元市町村と。普通に考えると逆のような。

（沼津河川国道事務所）調整がきちんとついてから工事に着手していくことになりますので、持ち出す量と入れる量というのが、つりあった状態。

（会長）地元の市町村、市町と調整するときには、すでに事業者としては、ここに持って行こうとか、この辺に発生土を置いて置く場所にしようとかというあてがあったうえで調整に入るのではないですか。地元と。そういうのが全くなく、地元と、いきなり、360 万㎡の発生土が出て、1 日 460 台ダンプが通るんだけど、どこにおこうか、どこに持っていか、調整に入ることですか。

（沼津河川国道事務所）一般的な話になりますけども、当然、トンネルを掘る、山を切るタイミングが出てくるかと思います。そこには当然、我々の法、用地を買ったりとかして、どれぐらいの、何時から、何時どれぐらいの土を出すかということは当然計画が見えてくるタイミングが事業実施段階となっています。そのタイミング毎に、自治体なりで計画されている開発計画に受け取っていただけるかどうかというところは当然、調整しまして、我々はいつ出せます、いつなら受け取れますというところを確認し合ってから、我々の方で、確認が取れた段階で、では、どうやって運びましょう、何台、発生しますという調整は、そのタイミングで始まります。

（会長）ということはなんか、ある一定の範囲を決めてその都度、都度、調整をしていくということですか。

（沼津河川国道事務所）その都度、都度の調整になります。

（会長）一発ではなくて。

（沼津河川国道事務所）そうですね。360 万㎡、一発で引き取ってくれるところがあれば、我々としてもとても助かるのですが、やはりこの土の量になりますので、

いろいろなところで受け取っていただくという形になりますので、その都度、そこでダンプがどれだけ出ますかと、そういったところで調整は始まる場所でございます。それですので、事業実施段階で、土地を買えた買えなかった、工事の進捗がうまくいっているっていないというところで、いろいろスケジュールが変わってきますので、そのタイミングでその都度、都度、土を受け取っていただけたところの調整に入る、というところになってまいりますので、その時にどれだけダンプが走るか、どれだけ出せるかと言うところは、そこで検討させていただくということにしかならないというところでございます。

（会長）懸念事項は、多少の土なら可能かなと思うんですけど、量が半端ではないですよ。360 万㎡。はいどうぞ。

（委員）今、すみません、その都度、都度ということですよ。ですから、都度、都度いろんな問題を解決して、解決してということになると、単純に考えると、工期というのがどんどんどんどん先送りになって、5 年の予定が 10 年、10 年が 20 年というになる可能性もあるというふうに解釈してよろしいんですか。

（沼津河川国道事務所）そうならないように我々、努力しているところです。

（委員）でも今の話だと 3 年が 4 年になりそうな感じになるじゃないですか。その都度その都度って。なんで、そうやって工期って遅れるものなんですか、という単純な質問なんです。その都度都度だとそんなに世の中うまく進んでいかないんじゃないかなと思うので、でもお国の事業だから、いろいろなところに対応していただくので、民間よりはスムーズに行くのかなというふうにも思うんですが、その都度都度って、延び延びにならないようになってほしいんですが、あらかじめ確認なんです、伸びる可能性もあって、だんだん予定が変わるというふうに、理解しておいた方がいいということでもいいんですかね。じゃないですか。都度都度って。

（沼津河川国道事務所）おっしゃるとおり、そうですね、353 万㎡出るということは事実ですので、ここを事業実施する時に、これだけ出ますと、受け取っていただけたところどれくらいありますかという、まずそれで確認させていただき。で、我々の工事工程に合わせて、順番に運んでいくという形になりますので、そこで 353 万㎡、受け取ってもらうところが何とか確保できるように、最初の段階で調整に入っていきます。で、都度、都度とおっしゃってますけども、お

っしゃっていますが、極力、その都度、調整にならないように、最初から自治体に協力いただくような形で、調整に入っていくということになりますので。

（委員）会長の懸念は、もっともなことなんで、そう考えると、変な話、どこか手を回してある程度やっているのかなって、ちょっと思ってしまうんですが、はっきり言えないところが多々あるとは思いますが、今までそうやってこういった国の事業というのは、こういう感じですかべてクリアしてきたんですか。伊豆縦貫はこれだけではなくて、前のところはもう終わっていますよね。その時もこのペースでこういう風にやって来たのですか。

（沼津河川国道事務所）このペース、事業実施段階で、受取先を調整し、それで調整してきたということです。

（委員）はい、そうです。

（沼津河川国道事務所）おっしゃるとおり、そのとおりやってきました。

（委員）では、これから、その予定でいくという解釈でよろしいですか。

（沼津河川国道事務所）事業実施段階でないと、我々も明確に、いつどれだけ土の量が出るかというのが決まらないので、そういった形になっていると思います。

（委員）伊豆市と河津町の間だけしか関係してないので、その前段階の道路の時は全然関与してないのでわからないのですが、今までも同様にクリアしてきたということなんですね。

（沼津河川国道事務所）そのとおりでございます。

（委員）はい。わかりました。ありがとうございました。

（会長）ありがとうございます。それで、僕が懸念しているのはもう一つありまして、先ほどの資料 4-2 かな、この連絡協議会からの意見の 109 番のところにはやはり発生土の質問があって、そのお答え、資料 6-1 でした、ごめんなさい、資料 6-1 の 109 番のところなんですけれども、建設発生土についての質問が生活環境課から出ていて、そのお答えが、今、おっしゃったように事業実施段階で

地元及び関係部署と調整しながら検討すると、で、廃棄物等に関しては環境保全措置を適切に実行することにより、事業者による実行可能な範囲内でできる限り回避または低減されることから、事後調査の項目として選定しておりません、と書いてあるんですね。つまり、わからないことがいっぱいあるとか、わかっていないのに、その前段階としての、可能な範囲で回避できるから、事後調査の項目としても選定しません、と言われることに対して、我々は納得しないといけませんか。

ここがわからない。どこに発生土を置くのか、どこに発生土を持っていくのか、が全く見通されていない、見通されていないけれども、ちゃんとやるから、大丈夫なので、事後どうなるかも全く検討の余地ありませんみたいなことを、なんか頭から言われているような、すみません、率直に言わしていただくと、そういう印象を受けまして、なんかもうちょっと、わからない、どうなるかわからないからこそ、事後、何かがあった時の事後こういうふうな準備をしておく、対応の準備をしておくとか、現時点で何か実行可能な、措置かどうかをこういうふうには検討しているとか、なんかそういうのが評価書の中に、記述されないと、私たちはこの審査会の中で、これだけ多くの土が出て、どこに置くかどこに持っていくか分からないままで、では、交通量、大気、騒音振動、すべてわかりましたと、了解ですと、あとはうまくやって下さいと、というふうにはなかなか、そういうふうにはなかなか言いにくいなあという、すごく率直にそう思うんですね。

で、この状態でもし、動いたときに地元の方にとって、えっ、みたいなことになりかねないし、審査会はちゃんと審査したのか、ということにもなりかねないというか、そこら辺がすごく懸念されるんですけども。

事業者の中で、可能な範囲というか、これが可能な措置だといえるような検討というのは、今時点でやっていただいているのか、それともこれから事業が決まったら初めてそこで実行可能かどうかを検討するということなのか、もしそういうことであれば評価書の中で、今回はまだ、残土が決まってない、行き場所が決まってないから、正確な予測評価まではできないけれども、いついつの時点であれば、そういうところまで検討するんだということ、を、記述するところくらいまではできるんじゃないかと思うんですよ、その辺、いかがなんでしょうか。

我々としては、今の段階で、今の予測の方法、結果と言うのは、どこが土捨て場になろうが、どこに処理場ができれば、これ以上の値は出ませんというふうにいただいたと理解すればよろしいんですか。この大気とか、騒音振動に関する予測をされていますよね、で、その前提は、最大を見越している、というふう

書かれているんですけども、ということはどこに残土処理場ができれば、どこに持って行こうが、これ以上の数値は出ないというふうに今、事業者としては、予測評価したという理解ですか。それにその決まった段階で新たに発生する課題、検討課題みたいなものはないと、騒音、振動、大気質についてはと。と思えばよろしいんですか。

そこをなんかうまく書いていただくか、しないと、ちょっと理解が僕の中ではできないんですけども。どこか、103番、5-2の103番にそういうふうに書かれていますよね。

（沼津河川国道事務所）資料6-1の17ページ、108番ですかね。

（会長）そうですね。工事用車両の運行に係る大気、騒音、振動に関する予測は、工事の状況の最大となる条件に設定したと。で、その結果、基準を下回るということは、どこが残土処理場になろうが、どこに持って行こうが、これ以上の値は、道路、交通、騒音、振動、とか先ほどの粉じん類とか、出ない、と考えてよろしいんですか。なるほど。で、新たに、決まった時に、新たに生じる課題というのはないと。例えば残土処理場360万㎡で1か所に盛るわけではない。

（沼津河川国道事務所）そうですね。20kmの全線の中で発生するのがこちらの土量になってまいりますので、ひとつの箇所に350万㎡を置くわけではない。仮置きするのも1か所ではないですし、最終的に持っていく先も一つではないので、それぞれの箇所の施工に適した場所を今後、選定させていただきながら、仮置きをしてその先を持っていくところになりますので。

（会長）1日460台のダンプが通るというのも、1か所に最大集中した場合という、というふうに考えて予測評価を行われていると思えばよろしいですか。

（沼津河川国道事務所）そのように考えていただければ。

（会長）分かりました。それに伴う大気、騒音、振動、水質等に及ぼす影響の要因は、それ以外には考えられない、ということではよろしいですか。

（沼津河川国道事務所）はい。

（会長）なるほど。委員いかがですか。よろしいですか。

（委員）ひとまず。何か、事後調査をして、何か問題があれば報告をするとか、何かこの場で、その結果どうなるかというのがわかるようにしないと、結局、影響評価をしてないじゃないか、ということになってしまうので、是非そういった報告というのも、御検討いただけたらと思います。

（会長）あるタイミングで、そういうことを御検討いただくことは可能なんでしょうか。土捨て場がどこになるかとか、どこにどういうふう処理していくのかというのが具体的に決まった時点で、予測し得なかったことが起きるかもしれないので、そういうことについて事後、検討するということとは可能なんでしょうか。それは当然やっていくということでしょうね。当然、そういうことをやりながら。

（沼津河川国道事務所）おそらくですね、持っていく先による影響というよりも、工事として可能な台数といったところで、結局、上限がかかってしまうかなというふうには思っております。当然そのあたりがですね、現時点で、トラック、たくさん呼んで運んでもらいますよとか、そういったことは今現時点だとできない話になってまいります。当然どこに持っていく、どうやって運んでいく、それは工事実施段階に決まってくるところになりますので、その中でいま最大として予測させていただいているところを当然超えないような形で検討をさせていただくというのが、筋かなというふうに思っております。

（会長）まあ我々としては、それを事業実施可能かどうかというものは事業者が御検討いただくとして、決まった段階で新たに発生するような環境影響というものが、ないかどうかという御検討を是非していただきたいと思っているんですね。今もしできないとすればですよ、だから、そういうことも検討を是非、御考慮いただきたいというのが、気持ちなんですけれども。

（会長）すみません。長くなってしまっ。では、先生。

（委員）今の残土の置き場所の話なんですけれども、理屈は今どういうことになっているのかというのはわかるんですけども、そもそも、この事業の中で、ルートについては非常に丁寧に、生態系や、植物、陸貝、いろんな生物の調査を、ピンポイントで調べていただいているんですけど、出た残土の持って行ったところに何があるかは調べない、ということを宣言されているわけですよね。

（沼津河川国道事務所）持っていった先については、我々の事業主というところにはならなくて、各市町さんですとか、そういったところが事業主さんになってまいりますので、盛る場所についての環境影響評価は。

（委員）ただその場合、小面積であれば、アセスをしなくてもよい場合も起こりますよ。ということですよね。だから、いまだあなたがこの影響評価をするのかという話が、違うということも何かどこかで、この御説明が御説明になっていないとしか思えないので、その辺のどこが事業の主体なのかを含めた上で、回答を書いていたかないと一般的に理解ができないので、その辺よろしくお願ひしたいと思います。

（委員）今ちょうどお話しをしている 109 番の 17 ページのところでは、事業者による実行可能な範囲内、できる限り回避される、低減されるというの、この事業者というのは、要は、引き受ける場所のところのお話しをされているんですよね。ということですよね。それもこの文章から読み取れないので。しかもこの文章は説明にはなっていないと思います。

（沼津河川国道事務所）書き方についてはまた検討させて下さい。

（会長）すみません、今のは少し勉強不足でした。ここでいう事業者によって実行可能なというこで言う事業者と言うのは、国土交通省ではなくて、市町。

（沼津河川国道事務所）あくまで、運搬先のところで、どれだけの範囲を埋め立てるか、そこの範囲のところは何がいるとか、そういったところの調査に関しては、そちらの事業者になるかと思います。で、逆に運搬しているものに関しては我々の現場から発生したものになるので、そこは先ほどの話のとおりで、最大値の中で影響がないと考えています。

（会長）それは今回の伊豆縦貫道の環境影響評価の手続の一環ではなく、別事業ということですか。市町が別事業として、受け入れとか。

（沼津河川国道事務所）受け入れ先の話。

（会長）受け入れ先の話は。

（沼津河川国道事務所）受け入れ先の話はそのとおりということです。

（会長）ああ、なるほど。ではちょっとこれ、表現を変えてもらわないといけませんね。この事業者によって実行可能なという時の事業者というのは、現在我々が審査している事業者とは違う事業者と、そういう意味。

（沼津河川国道事務所）109 番の御意見については、ダンプが沿道に通過した場合に発生する影響ということなので、こちらの影響に関しては我々事業者だと思っています。ただこの質問に対しては我々だと思っています。それは我々でよろしいかと思います。ただ先ほどからの質問になっている受け入れ先の部分に関しては、受け入れ先の事業者の話になるので、この質問とちょっと違うのかなというふうに理解はしているところなんですが。

（会長）ああ、なるほど。はい、理解しました。他の委員、ありますか。

（委員）前回、所用があつてお休みさせていただいたので、景観について 1 回目の御質問と言いますか、次の時までには調べて教えていただきたいところがあります。それは、主要な眺望景観に関わる予測結果と言うので、シミュレーションがあげられています。で、その時の、俯瞰と仰瞰、仰角でシミュレーションされているんですけども、何度であるかというようなことも付け加えていただけたらありがたいです。

（沼津河川国道事務所）写真のアングルの角度ということですか

（委員）対象の高さです。それをお願いしたいことと、それからシミュレーションを見ると、かなり道路勾配が大ききところが見受けられるんですけども、シミュレーションとは関係ないのではなく、若干ちょっと不安定感が、レール線形のところだけを記載されていると思うんですが、勾配がかなりあるように見受けられる個所があります。そういったものについての、道路勾配を教えてください。

それから、どうしても、ここのところが私、分からなかったのですが、資料 5－14－22 です。私の前回の質問の中にもあるんですけども、要するに道路までが 0 m のところがあるんですよね。しかしながら、道路の存在に対して／（スラッシュ）が入っていてゼロと言うのは存在感がある場所になるかと思っています。もちろん自然資源の改変とか、快適性の改変のところには○が付いているんです。でも利用性の変化というところには／（スラッシュ）が引かれて

いるというこの表の作り方について、表記の影響がないという評価について、御教示頂ければありがたいと思っています。以上です。

（沼津河川国道事務所）御意見ありがとうございます。準備書の5-1427を御覧いただけますでしょうか。例えばの事例で御説明させていただきます。表5-14-16のサイクリングコース専用道路のサイクリングコースのところでの利用性の変化のところの道路の存在のところに記載している内容になりますが、対象道路は本コースの一部及びアクセス道路を橋梁で通過する予定であることから、利用性という意味で、道路の存在の影響はないというような考えでおります。あくまでサイクリングコースを利用する上での道路の存在として変化がないという。

（委員）サイクリング道路を通るときに、道路の存在を感じますね。

（沼津河川国道事務所）存在は感じます。

（委員）感じると思うんだけど、そういった存在ということで、それを快適性に分類してしまうわけですか。要するに、利用性というのは、使い勝手であって、道路を通るのに、通行の妨げにならないという意味の存在という意味ですか。

（沼津河川国道事務所）そういう感じです。

（委員）そうするとわかりにくいですね。

（沼津河川国道事務所）そういう考えで整理しております。

（委員）皆、そのような評価なんですか。今まで道路の。

（沼津河川国道事務所）そのように整理されていると認識しております。

（委員）先ほどの質問に対して、もう一回見てみたら、ちょっと回答がわからなかったの、もう一回質問します。非公開資料の中の、私が聞いたのは、前回の表の酸素水素同位体の表の図はありませんかということを知ったんですけども、それは水質分析結果と同じですということだったんですけども、よく見ると、水質分析結果というのは24年度と26年度と2つあって、図になっているのは24年度なんですね。だからこの図の26年度版があれば、私の質問に回答

していることになると思うんですね。ところがそれがいいんです。ですので、やはり、私の質問には答えてなかったのかと思うんですけど、いかがですか。

ですから、今回の表で言うと表1ですね、表1の採水地点の図がないということですね。

（沼津河川国道事務所）今回の表1については図2に示しているところが採水地点であります。

（委員）2の方に書き込んであるんですか。そうするとですね、実際には標高と同位体の関係の図があるんですけども、これがどこに対応するかというのは、どうしたらわかるのでしょうか。

（沼津河川国道事務所）この図4のような図が足りてないという話ですね。

（委員）そうです。図4のような図もそうなんですけれども、それです、その質問だったんですけども、少し先を見てですね、少し質問を変えますとですね、先ほど言ったように、この非公開の資料をいくら出されても、公式な資料にはならないものですから、今度、評価書を作るにあたって、実はこの準備書の中には、同位体に関して、「同位体とは」という囲み記事もあるくらいなのに、実際のデータが何にもないんですよ。で、文章だけ、結論を小さく書いてあるので、それはよろしくないの、もし出せないような資料であれば、例えばね、この番号と標高だけ書くとかですね、場所が特定されないような形でいいんですけども、少なくとも生データを出して、エビデンスを出して、その結果こういうことが言えます、というような文章構成にさせていただいた方がいいかなというふうに思います。

（沼津河川国道事務所）採水地点までは出さないものということですか。

（委員）そうそう。今私が言ったのは酸素水素同位体の質問だったんですけども、これは高度との関係を言いたいに出していると思うんですね。ですからその関係性がわかるような、この図でもいいかもしれないんですけども、ただ私、普通、図だけだと生データはないので、普通はあまりよろしくないんですけども、たとえば表を出すにしても、実際の場所が特定できないような形で、標高との関係がわかるような形で作るとかですね、それからそのあとの滞留時間に関しても、ちゃんと測定はされているわけです。ちゃんとエビデンスがあるんで、それをですね、適切な形でここに出していくということが重要なことかなと思

いますので、是非そのような形でですね、評価書に書く、こんなものでどうでしょうかというのを次回にですね、出していただければ、いいかなというふうに思っています。

（沼津河川国道事務所）検討いたします。ありがとうございます。

（会長）はい、ありがとうございます。ほかありませんか。はい、お願いします。

（委員）哺乳類の視点からコメントいたします。侵入防止策について、具体的な事例、プランを示していただきましてありがとうございます。それから林縁保護植栽についても保護が必要だということで防護柵を設置すると御回答をいただきましたのでこのまま評価書の方にも継続させていただきたいと思います。ということであれば、法面緑化においても、シカ等の侵入を防止しつつというような文言を入れて、動物対策を徹底することを示していただきたいと思います。

植栽とか緑化はこれまでは事業者がきちんとやれば成立するものだったんですけれども、今の時代、特にこの地域を勘案すると、せっかく施した工事が、動物によってうまくいかないということも十分考えられますので、そのことを基本認識において、現場にも指導して、そして評価書の中にも明記しつつ留意していただきたいと思います。以上です。

（会長）はい、ありがとうございます。ほかにございますか。では、私の方から最後に2点あります。

資料5の一番最後の12ページですけれども、地元の方から茅野（かやの）地区の自然災害の記録の記述というのがありますが、これに対して事業実施段階で、十分安全性を確保とした道路とします、という御回答をいただいているんですが、こういう災害がここの場所で発生をしたということについては、事業者さんとしてはしっかり御認識されているのでしょうか。

（沼津河川国道事務所）はい。

（会長）わかりました、じゃあその上でよろしく願いいたします。

それから先ほど来言っているこの「事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避されまたは低減されていることから」というところが、たくさん出てくるので、余計に気になってしまうんですけれども、つまり、本当にそれが実行可能なできる限りの御検討をいただいたかということをちゃんとわかるように最後、評価書に検討の結果をしっかりと記述していただきたいんですよ。

そうしないと結論だけ事業者としてできる限りのことはもうやられているから問題はないというふうに書かれているんですけども、問題がないようにこう云う風に検討した結果これが最善であったと、だからそれは実行可能な最大のこれが方法なんだ、とわかるように、書いていただきたいんです。

わかりにくい、大丈夫でしょうか。いろんな所で実行可能な範囲でやった結果なので、大丈夫とか、選定しないとか、評価しないとか、書かれていると、本当にそれが、実行可能な範囲で御検討された結果か、ということが我々には見えないので、それが見えるように、是非記述していただきたい、というふうに思っていますが、いかがでしょうか。

何か環境アセスの中で定型の言葉の扱いかもしれないんですけども、具体的なほうがよろしいですか。いまの資料5の、違う17ページの例えばさっきの109番、廃棄物のところの、資料6-1か、資料6-1の例えば109番、のところで、環境保全措置を適切に実行することにより、事業者により実行可能な範囲内でできるかぎり回避されまたは低減されることから、これは事業者にとってはそうかもしれないんですけども、我々にとってはそこをちゃんと根拠を添えて書いていただかないと、それが事業者にとって本当に、実行可能な範囲内でできる限り回避、低減をしていただいたのかが理解しにくいので、そこはちゃんと理解できるように具体的な記述をお願いしたいというお願いです。

（会長）他にありますか。何か。特によろしいですか。はい、最後に。

（委員）すみません。事後調査の関連とかで、いろいろと御配慮はいただいているんですけども、資料4-3の、例えば12ページの78番とかにですね、78、79それから80番とかですかね、そこは何を事後調査するかという理屈として、予測及び環境保全措置の効果において不確実性があるとしたものを事後調査の対象としましたということが書かれているんですけども、これはたぶんちょっと事実と違うと思っていて、保全対象として然るべきものというもののうちというものがまず前提としてあるんだろうと思うんですね。例えば今の話で言うと、78番で言うと、両生類は生息確認された種が、すべてを事後調査の対象としてほしいということに対して不確実性があるとしたものを事後調査の対象としましたというのは間違っているんですよ。その辺の説明がちょっとうまくいってないのでもっと、又、文章でも差し上げますが、その辺の書きぶりとか、説明ぶりというところにまだまだ不十分な点が見られますので、よろしく願いしたいと思います。

（会長）はい、では、別途いただけるということですね。はい、よろしくお願いいたします。

特に他に御意見等がなければ、今日の審議はここまでとさせていただきます。
事業者の皆さん、どうもお疲れ様でした。ありがとうございました。

本日の審議事項、以上で終了させていただきます。事務局の方へ進行をお返ししますので、よろしくお願いいたします。

3 閉会

（事務局） 御審議、ありがとうございました。今回いただいた御意見につきましては、事務局で取りまとめ、事業者と調整のうえ、次回審議会で御報告させていただきます。

事務局からの今後の日程についてお知らせします。次回の審査会は引き続き一般国道 414 号伊豆縦貫道（伊豆市～河津町）環境影響評価準備書の審議を予定しております。次回は 7 月 21 日に本日と同じ会場で開催する予定としています。次回は、今回の御意見のありました回答について御審議頂き、答申の調整までお願いできればと考えております。改めて御案内いたしますので、委員の皆様また御出席の方、よろしくお願いいたします。

それでは以上をもちまして、令和 4 年度第 2 回静岡県環境影響評価課審査会を閉会いたします。長時間にわたりありがとうございました。