

第2回長野県環境影響評価技術委員会 会議録

- 1 日 時 平成15年6月26日(木) 13:00~16:00
- 2 場 所 長野県庁 議会棟 第1特別会議室
- 3 内 容 (1)(仮称)木曾川右岸道路(南部ルート)建設事業に関する環境影響評価方法書について
(2)その他

4 出席委員(五十音順)

石 黒 智 彦
今 井 信 五
梅 崎 健 夫
片 谷 教 孝
佐 倉 保 夫
佐 々 木 葉
佐 藤 利 幸
塩 田 正 純
千 葉 百 子
中 村 浩 志
花 里 孝 幸
林 一 六
原 科 幸 彦
福 島 和 夫

(: 委員長 : 委員長職務代理者)

5 欠席委員

今 泉 俊 文

第2回長野県環境影響評価技術委員会会議録

1 開 会

事務局

本日は大変お忙しいところ、ご出席いただきましてありがとうございます。ただ今から長野県環境影響評価技術委員会を開会をいたします。本日の司会を務めさせていただきます長野県環境自然保護課の課長補佐の大川ですけれども、よろしくお願いいたします。はじめに、大塚生活環境部長からごあいさつを申し上げます。

2 あいさつ

生活環境部長

生活環境部長の大塚武雄でございます。どうぞよろしくお願いを申し上げます。委員の皆様方には、大変お忙しい中を技術委員会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。また日頃、本県の環境行政に多大なご理解とご尽力を賜っておりまして、重ねて御礼を申し上げるところでございます。

先月、木曾で開催しました技術委員会及び現地調査には、県議会の関係で出席できませんでしたが、あいにくの雨の中大変であったという話を聞いております。大変ご苦労様でございました。ありがとうございました。また、原科先生には委員長にご就任をいただき、この会の運営にご尽力をいただくことになりましたので、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

さて、本日の技術委員会につきましては、前回の現地調査などを踏まえまして、木曾川右岸道路方法書に関して、委員の専門的なお立場からのご意見を賜りたいと思っております。また本日は、地元南木曾町と大桑村から木曾川右岸道路づくり委員会の代表の方にもご出席をお願いしてございまして、最初に前回の総括と合わせましてそれぞれのお立場のご意見を伺いまして、その後、技術委員の皆様のご意見をお聞きして、技術委員会意見のおおよその取りまとめまでお願いできればというふうに思っております。

県では、持続可能な社会への転換を環境行政の基本理念に据えまして、積極的な環境保全に努めているところでございます。環境影響評価の分野におきましても、委員の皆様方のお力をお借りいたしまして、環境配慮の一層の推進に努めてまいりたいと存じますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。一言申し上げましてあいさつといたします。よろしくお願ひします。

事務局

ありがとうございました。それでは議事に入ります前に、本日の欠席委員等をご報告をいたします。今泉委員さんが都合によりご欠席をされております。したがって、本日の技術委員会は、定数15名に対しまして出席者14名で、過半数のご出席をいただきましたのでご報告を申し上げます。

それでは議事に入らせていただきます。議長につきましては委員長が務めることとなっておりますので、原科委員長さんに一言ごあいさつをいただき、議事の進行をお願いをいたしたいと思っております。

3 議 事

原科委員長

どうもご紹介ありがとうございました。それでは第2回目の検討を進めたいと思っております。この案件につきましては、前回と今回、まだ2回目ですから、まだそんなに時間が経っておりませんが、しかし、もしうまくいけば早く終わった方がいいわけですから、今日、意見を集約したいと思っております。ただ、いろいろ議論があると思っておりますので、場合によってはもう1回ぐらいやるということで進めたいと思っております。

私は前回、あまり詳しくこの委員会について申し上げませんでした。実は、前回委員長候補ということで手を挙げましたが、当初、県の方から内々に委員長を頼みたいというご依頼がございまして、そんなことで手を挙げたわけでございます。内々に御依頼のあったときに、委員の皆さん、どのような方になっていただくかということで、これは県の皆さんが、県の担当の方が勝手に決めたのではなくて、よくご相談しまして、専門分野とか、そういうことを十分配慮してお願いしたわけでございます。私はこの14名の皆様方、それぞれの分野で、特に地元のことをよく知っておられる方が多いわけですから、しっかり審査していただくと、そう信じておりますので、よろしく願いしたいと思っております。

それから、アセスの考え方、従来のものとずい分変わったと申し上げました。それは環境影響評価法、いわゆるアセス法ができて変わりましたので、そのことを前回簡単に申し上げましたが、今日は参考資料としまして、私の書きました本でございますが「環境アセスメント(改訂版)」とありますけれども、これをお手元の資料として用意していただきました。ちょっとお手元を見ていただきますとお分かりかと思いますが、昔のアセスの仕組みをご存知の方から見ればずい分と変わっております。特に前回も議論いたしましたように、環境配慮のために計画の中身をかなり変えることが可能でございます。場合によっては、アセス法の場合には計画の中止もあります。そんなことが分かるようにこの本では書いておりますので、ご覧いただければと思っております。これは、放送大学で、もう私今年で10年目なんですけれども、ずっと番組を担当しております。その途中でアセス法ができたので、それに沿う形で改訂版を書いたわ

けでございます。

実はこの10年間、最初の段階から、今できました法律の枠組みになるようなことはすでに提示しておりまして、その当時はまだ早すぎたんですけども、そういったものをベースに、それも一部助けとなってアセス法ができましたので、そういう意味でもアセス法の考え方、環境を配慮して事業の結果を変えていくんだという、そういう考え方は大変重要だと思っております。重要というか一番基本でございます。ということで、それはまた適宜ご覧いただければありがたいと思っております。

それではこれより議事に入りますが、もうひとつおまけがありまして、これはこういう新聞のコピーです。ちょっと小さくしましたので、字が読みにくいかもしれませんが、もともとはこんな大きさですけども、日本経済新聞の月曜日朝刊(6月23日)の経済教室というところに掲載されました。これは私の本の中に書いておりますが、実は環境アセスメントのさらに新しい、積極的なものということで戦略的環境アセスメントというものがございます。それは、今申し上げた、計画を十分検討すると、環境を配慮したものに変わっていくという。そのためにはさらに一歩進んだ考え方が必要になります。今のアセスメントは、事業を行う直前で行いますので、計画を変えるとんでもそれには自ずとして制約がございますので、そんなに大きく変えられないです。ところが、そもそも事業の上位の計画段階で環境を配慮すれば、これはもっと大きく変更できるわけです。ということで、そのようなより早い意思決定段階で行うアセスメントということで戦略的環境アセスメントという考えがございまして、これは考えというよりもそういう仕組みがもうすでに、いわゆる環境先進国と言われているような国々では、ヨーロッパとか、あるいはアメリカ大陸のアメリカとかカナダとかオーストラリア、そんな諸国ではもうすでにやっております。特にヨーロッパはEU各国が来年には、すべての加盟国が法制度を準備いたしますので、世界がそういう動きになっておりまして、日本でもそういった動きが始まっております。そんなことで、そのことを書いておりますので、これも今後のことを考えるために大変重要なことでございますので、ぜひご覧いただきたいと思ひましてコピーを用意させていただきました。以上でございます。

(1)(仮称)木曽川右岸道路(南部ルート)建設事業に関する環境影響評価方法書について

ア 前回委員会及び現地調査の総括等について

原科委員長

それでは早速、本日の案件の審議に入りたいと思います。お手元に今日の議題がございますのでちょっとご覧いただきたいと思います。議事1番、(仮称)木曽川右岸道路(南部ルート)建設事業に関する環境影響評価方法書についてでございます。まず、アの前回委員会及び現地調査の総括等についてでございますが、この件を事務局からまずご説明をお願いしたいと思います。

事務局

それでは事務局の方から、本日配布してございます資料の説明と合わせまして、簡単にご説明したいと思います。先月の20日、木曽地方におきまして現地調査等を実施していただいたところですが、午前中の委員会の会議録等を今日お手元の方にお配りしてございます。まだ未定稿という形になってはいますが、この間修正いただきましたものがありますので、また確認をお願いしておきたいと思います。それから今日の資料として、いろいろ資料が用意してございますが、前回の委員会の中でいろいろご質問ご意見を委員の皆様から頂戴しておりまして、それに対しまして、事務局と事業者の方からいろいろな回答として整理したものを用意してございます。それがその資料1という資料になります。資料1の説明の中で使います資料として、資料1-1から資料1-8まで枝番をつけまして資料1のうしろに添付してあると思います。

資料2としまして、地元の町村長からご意見をいただいております、それを紹介しておるのが資料2として、その資料1-8のうしろに付いていると思いますが、資料2。県の他部局、関係機関からこの方法書に寄せられた意見として資料3ということで、関係機関の意見等ということで整理したものが資料3として付けてございます。資料4としまして、今日、木曽川右岸道路づくり委員会の方からお2人こちらの方へ出席をお願いしてございますが、その委員会の組織図を資料4に。資料5として猛禽類の調査の関係につきまして資料5ということで、これは委員の皆様にもみ添付してございます。資料6につきましては、長野県の技術指針マニュアルから抜粋いたしました環境要素一覧ということで、後ほどこの環境要素別のご意見をいただく中で、この要素別の順番にいただければということでお配りしてございます。本日の資料は以上になります。

そうしましたら私どもの事務局の方から、先ほどの資料1の方の、事務局の方で今日お答えする部分が2点ほどございましたので、その部分と資料2、資料3を合わせましてご説明したあと、資料1の事業者分の方を事業者の方から説明をしてもらおうと思っ

ておりますので、まず事務局の方から担当分についてご説明したいと思います。

まず資料1の中の条例・技術委員会という枠組みの4番に、委員名簿に専門の分野を追加という話がございまして、資料1-1としまして、本日ご出席いただいている委員の皆様は、主な担当分野という形で、その資料1-1に掲載してございますので、よろしくお願ひいたします。それから資料1の方、ページとしますと6ページになります。6ページの環境要素の大気という枠の中で、大気環境監視局の配置についてご質問がございましたので、それを資料1-8という、枝番の最後の資料になりますが、そちらに長野県の大気監視局の配置と、その裏側に岐阜県の大気監視局の、それぞれ配置とその監視局で測定している測定項目の一覧をお配りしてございます。ここの、この間見ていただきました木曾におきましては、木曾福島町というところの木曾合同庁舎、これは県の施設ですが、そこでやっておりますが、その一覧表の中では資料1-8の一覧表の12番のところの木曾合同庁舎というところがありまして、ここが一番近いところで測定をしております、5物質と風向・風速というところでありまして、また岐阜県側につきましては、裏面に12番という場所がございます。右下の方にありますが、これが中津川というところに当たりますが、この中津川の場所で3物質プラス風向・風速という測定をしているという、そういったことでよろしくお願ひいたしたいと思います。

それから、1の方を飛ばしまして、資料2番の方に、町村長の意見ということで1枚のペーパーがありますが、これは今回の方法書につきまして、地元の町村、4町村ございますがそれぞれのご意見を聞いたところ、上松、大桑につきましては、特になしということです。南木曾につきましては、そこに書いてございますが、各関係団体及び専門家の意見を広く取り入れてほしいということで、これは地元の自然保護団体とか地元の有識者、あるいは本日の技術委員の皆さんの意見を広く取り入れてほしいという、そういう趣旨のご意見でございます。山口村は、本村における影響はかなり低いものであるということで、もともとルートそのものは山口村を通りませんが影響があるということで、町村の意見を求めたところこういった意見をいただいております。

続きまして資料3の方に移ります。資料3につきましては、6月10日付で事務局の方から委員の皆様の方にあらかじめ送付してございまして、県の関係機関からのこの方法書に対する意見等を整理したものでございます。最初に意見がありまして、その次のページに指摘事項あるいは留意事項というふうになっておりまして、これにつきましては、意見のみ簡単に説明しまして、指摘事項・留意事項はそこに記載のとおりで、特に記載上の字句の訂正とか表現についてのみでありますので、意見のみ簡単に紹介させていただいて、説明を終わりたいと思います。

意見につきましては全部で12件、最初に 印の打ってある件数で12件来ておりまして、河川課の方からは、そういった環境の保全に配慮した工法の選定に努めてほしいという全般的な話です。2番目の林業総合センターの方からは、注目すべき植物種として南限種・北限種について考慮すべきであると。その次の水産試験場につきましては、

こういった生態系の状況について、現況の記載内容が若干こういった「ウグイ、イワナ」の方が妥当ではないかということです。その次の園芸特産課・水産試験場については、今の注目種について、やはりこういった記載の方が妥当ではないかというような形で来ております。その次、衛生公害研究所の方では、騒音に関して等価騒音レベルにて記載すべきであると。次の公害課では、土壌汚染対策法ということで必要な対策を検討してほしいということ。以上が現況に対する意見です。

それ以降は調査・予測・評価に関する意見でございます。木曾保健所からは大気質の關係の評価の方法を明確にしてほしいと。衛生公害研究所では、そこに騒音の關係で2つございまして、騒音レベルの評価に関する評価方法と、地点については敷地境界だけではなく道路から50mを面的範囲ということで来ております。その裏のページに行きますと、農政課の方から日照阻害ということで、保全対象に農地も含めて検討してほしいということでもあります。林業総合センターの方でも、小動物の調査方法については巣箱による方法等もちょっと検討してほしいと。最後の園芸特産課では、調査期間は魚類によって産卵時期が異なるので検討してほしいと。こういったような、關係機関からの意見を頂戴しております。参考ということでご紹介させていただきました。事務局の方からは以上でございます。

原科委員長

どうもありがとうございました。それでは、ただ今のご説明の中で何かご質問とかあるいはご意見ございますでしょうか。塩田委員どうぞ。

塩田委員

事務局の説明の中で、方法書がありますが、方法書の中の部分について、気がついたことを話をしてもいいですか。

原科委員長

それはまた次の段階にしましょう。

塩田委員

そうですか。

原科委員長

今のご説明の中の範囲で、まずお願いしたいと思いますが。では、あとでお願いいたします。今のでよろしいですか、ご説明の件は。では、私の方からひとつだけ。關係市町村の町村長の方のご意見でございますが、これは担当部局の方が判断されたということだと思いますけれども、山口村については、先ほど影響がある程度想定されるとおっ

しゃったんですけれども、どんなことを県の方では懸念されたわけでしょうか。山口村からは特に影響はないと言っておられますけれども。

事務局

今回の方法書の中の、その中身の中で、環境に対する調査をする範囲が山口村の方に一部かかるということで、山口村の方にも意見を求めたということでございまして、エリアとして、ルートそのものは山口村は通らないわけですが、影響するであろうと思われる範囲として山口村が若干かかっていたので照会したところですが、村としては影響については心配ないだろうという、そういったような意見を頂戴したということになります。

原科委員長

地元の感じとしてはあまり影響ないだろうというご判断のようですが、これはむしろこの委員会でよく検討して、予想外のことがあれば対応していただくということにしたいと思います。他に何かございますでしょうか。この件よろしければ先に進めますが、よろしいですか。それではよろしいようですので先に進めさせていただきます。では、アにつきまして事業者の方の説明をお願いいたします。

木曾地方事務所

皆さんご苦労様です。前回に続きまして、私、木曾地方事務所の越原の方から説明させていただきます。お手元の資料1をご覧ください。1ページ目のゴシックでかかれた部分が、こちらから回答することになっている部分になります。前回回答済みのものにつきましては省かせていただきまして、訂正や追加、または今回回答するものについてのみ回答いたします。

まず資料1の現況の1番ですけれども、これにつきましては、死亡事故が多いのは原因は何かということで、私の方ではスピードの出しすぎということだけだったんですけれども、死亡事故の原因は前方不注意ですとか、ハンドル操作など複合的な原因がある中でスピードの出しすぎが1番であると補足し、なお、主に交通事故全体で見ますと、交通事故としては脇見によるものが多いそうです。特に長野県全体に比較しても木曾管内は脇見が多いということです。次に3番の全線概ね追い抜き禁止区域であるということですが、これにつきましても追加いたしまして、事故の状況を見ますと、特に死亡事故ですけれども、正面衝突が非常に多いということです。

次に2枚目をご覧ください。2ページの8番になりますけれども、今の現状の中で、国道の問題を解決しない限り、迂回路に問題を移行させるだけで抜本的な解決になってはいないのではないかと。具体的な対策を講じることということで、前回、私の方からは要請ですとか、議会からの陳情というような答えのみだったのですが、ここに回答・

見解ということで付けてございますけれども、平成15年1月に長野県の方から「高速道路改革特区」ということで提案しております。簡単に申し上げますと、国道の夜間大型車の通行止めに伴う高速料金の値下げをしたらどうかということですが、これにつきましては、高速道路を値下げした場合に、仮に減収が生じた場合には地元自治体が応分の負担をすることになるという回答がございました。

(イ)としまして、トンネル危険物搭載車両の通行規制の緩和。前回も説明しましたがけれども、恵那山トンネルは危険物搭載車両の通行が制限されております。そういうことにつきまして、緩和したらどうかということで提案したところ、ここにつきましても、各道路管理者ですとか学識経験者との審議の中で審議結果を踏まえてこれについては決定をしているということになっております。

この他に具体的な取り組みとしましては、国道19号の方では高輝度のはみ出し禁止センターライン、夜とか霧のときにもよく光るもので、タイヤが乗ると音がするもの、そういうものを付けたりですとか、中央線にポールの設置などをしております。

あとは、国土交通省の方で「一般国道19号環境改善検討委員会」というものを立ち上げておまして、木曾の19号、非常にトラックが多いという課題につきまして、具体的に今検討している最中だということでございます。7月中には、国土交通省では、19号に回る大型車を減らすために、高速料金を数日間割り引いて中央道へ誘導する社会実験、数日間ということで具体的にまだいつやるということは決まっていないそうですけれども、社会実験を行いましたり、あと特殊車両、25トン以上の車ですとかボディの長さで12m以上の車というのが特殊車両なんですけれども、そういう車について、夜間通行規制したりする方針ということで、その方でも協議会を進めております。

これも19号の対策ですけれども、交通指導所の開設ということで、交通安全の啓発運動ですとか、(エ)にありますトラック会社に安全運転や高速道路利用の呼びかけということで、木曾警察署ですとか安全協議会などで、トラック会社に対してこういうような文書を、約400社ですけれども、送付して呼びかけたりもしております。

次に事業計画の方ですけれども、1番としまして木曾川右岸道路は中津川IC～塩尻ICを結ぶ道路で全体計画があるというお答えをしたわけですけれども、その中でまだ説明不足だったということで、お手元の方に資料の1-2ということでカラーのパンフレットがございます。それについて少し説明したいと思います。この木曾地域道路概要図ということで、これが中津川ICから塩尻ICまで、広範囲にわたって入っている地図でございます。前回、現地視察の中ではここにあります林道荻原西山殿線というところを通りまして、この資料の左側の方に向かいましてずっと現地を見ていただいたわけですけれども、この地図を見ていただくとお分かりだと思いますが、19号が木曾川と並行して走っているわけですので、それ以外に迂回と言いますか並行して走る道が、今現状としてほとんどない状態になります。ですから地域に住んでいる住民の方にとりましては、選択の余地がないと言いますか、19号以外にほとんどないとい

うことになっております。北の方に行きますと県道ですとかありまして、あと今、右下の方に伊那木曾連絡道路、黒い字で書かれています361号線、これにつきましては、今現在、国と県とで高規格道路ということで道の開設はしていますが、物流の流れですとか、生活圏の中で中津川方面、また松本・塩尻方面に行くには、主な道路というのはもう19号しかないという現実がございます。

木曾の現状がよく分かる新聞が6月19日に朝日新聞の方へ載ったので、これは承諾をいただいて今回資料として載せてありますが、この木曾の19号はトラックが急増して事故が発生しているというようなことがここに書かれております。ちょうど写真の真ん中のところに大型車の交通量が書いてあるわけですがけれども、特に中央道の方の貨物車類が減った分、19号の方に回る貨物車、大型車が非常に多くなっているということがこのグラフでも分かると思います。私もこの記事を見て驚いたんですけども、死亡事故率ですが、全国の国道の約2.1倍を上回る、これが今の木曾の19号の現状ということですよ。

すみません、飛ばしてしまったんですけども、このカラーの資料1-2のうしろの方にちょうど書いてありますが、木曾右岸道路というのは中津川ICから塩尻ICまで、まだルートがはっきり決まっておられませんのでこういうような赤の1本線になっておりますけれども、このような形で今計画を進めているということでご理解をいただければと思います。

次に2ページが一番下ですけども、この全体事業費、今方法書に書かれております木曾川右岸道路の南部ルートですけども、ルート案がいくつかありますが、概略事業費で最大で381億円、最小で254億円ということで、今考えております。なお、今後詳細な調査や測量の実施により変わる可能性があります。

次に3ページをご覧ください。

原科委員長

今の事業費は、それは、おっしゃったのは、土地を取得する分も入るんですか。

木曾地方事務所

工事費と用地取得費も入っています。

原科委員長

両方、全体ですね。

木曾地方事務所

次に3ページをご覧ください。トンネルと路肩の工事費比較ということで、主な構造物のそれぞれの単価について、今回このような形で載せました。これは概略の事業費で

すけれども、先ほどの事業費算出のになっていますが、主なものでトンネルで300万円/m、橋梁で320万円/m、ロックシェッドで360万円/mです。なお、明かりの部分ですが、これは地形によってだいぶ単価が異なりますが、平均で約51万円/mということで算出しております。それとアセスの費用についてということで、前回3億円程度ということでお話させていただきましたけれども、この中には猛禽類の調査も含んでおります。猛禽類調査というのはほとんど人件費ですけれども、これは全体で約22%を占めております。

続きまして、ルート案の方に行かせていただきます。ルート案の1番ですけれども、ルート案の最終決定権は、委員会と技術委員会のどちらにあるかということですが、これにつきましては、ルート案につきましてはPIを通じた地元意見、技術委員会からの意見を、安全性・必要性・経済性・環境面の配慮などの各要素を総合的に考えて、住民の合意を得ながら、事業予定者の知事や関係町村長が最終的に決定するものと考えております。

次に、地元が希望している有力案を示してほしいということで、これが6月13日に右岸道路づくり委員会が行われまして、地元の案が示されております。資料の1-3になります。資料の1-3、A3が2枚くらいになると思いますが、前回配っております資料と同じようなものなのですけれども、縮尺については若干見やすいように大きくしてございます。それと現地視察でそれぞれ降りていただいたところを三角で示しております。地元から提示された案というのが、この青で示した部分になります。上松側は変わっておりませんけれども、大桑の方で提示された案では、途中村道拡幅区間、これは既設の道を使ってそれを広げる部分が出てきます。それと19号を使って、前は19号と並行して走る案というものもございましたけれども、そうではなくてここは19号を利用しましょうと。そのうしろへ行きますと村道の拡幅区間がしばらく続きます。大桑と南木曾町につながる区間、この間は道がないわけですが、ここについては新設をしましょうという区間です。オレンジ色で示してあるのが、前回は走っていただきましたけれども、既設の林道になります。そのあと新設区間ということで、これがよく出てくる用地買収区間、約1.2kmですがこの区間がございまして、その後も新設区間、トンネルが主ですが行きまして、田立の終点の方に向かっていくというのが、6月13日の合同委員会でそれぞれ地元から提示された案になっております。それぞれのルート案がございすけれども、大変申し訳ないんですが、4ページの当該道路は生活道路か緊急時の迂回路かという質問にもかかってくるので、この辺を一緒に説明させていただきたいと思っております。

先ほども19号全体の現状という話をしましたが、これにつきましては私も悩んだところなのですけれども、現状として非常に19号が混雑して、事故が多い、渋滞が多いということで、他に選択する道路がないという現状の中で、今回このようにルート案が出てきたわけですが、その中でそれぞれのコンセプトを明確にするという中でこちらで

考えたのが、まず一番初めの上松から大桑までの新設区間、これにつきましては、4ページの8にも記載してありますとおり、迂回路機能の高い道路であること。2番の大桑村和村から阿寺の村道拡幅区間、これはすでに生活道路として使われている道路でございますので生活道路的要素が強いと。3番の大桑村阿寺から南木曾町までの新設区間は迂回路といった機能が求められるというように整理いたしました。

この整理する過程の中で、このルートが提示される中でそれぞれ町村の方では、例えば南木曾町ですと現道を利用することにより騒音や交通量の増加、あと住民への危険が大きくなる、そういうような声もございましたし、住宅の移転を伴うルートは避けてほしい、などの意見を考えた中で、住民としては迂回路という機能を求めていると判断されました。あと、大桑部分の村道を拡幅するところにつきましては、トンネルばかりですと非常に事業費もかかってしまうこと。住民の方の方でも維持管理にも費用がかかってしまうのではないかと。早期に道を開けてほしいという要望の中で、できるだけ現道を利用しようということでこのようなルート案が示されてきております。ただ、普段は生活道路として利用するわけですが、緊急時には迂回路として使用するのもしやむを得ないというような形の中で提案されております。

次に4番の南木曾町の旧19号の利用につきましては、建設事務所の方から説明していただきたいと思います。

木曾建設事務所

本日はどうもご苦勞様です。木曾建設事務所管理計画課の藤森と申します。建設事務所としましては、この右岸道路に関しては現地プロジェクトチームということで参加させていただきまして、また木曾川右岸道路づくり合同委員会の方にも参加させていただきまして、その中で出てくるルート案等につきまして、技術的な評価等させていただいております。

この旧19号の利用につきましては、こちらの方で調べさせていただきましたので、回答させていただきます。現場の方は5月20日に委員の先生方には見ていただいてご承知のことだとは思いますが、現国道が右岸側にバイパス化されております。そのことで国土交通省の方にお話を伺ったのですが、山側斜面が非常に急峻でして、斜面内に1mをさらに超える、数m規模の転石がかなり点在しているということで、非常に危険な落石危険箇所になっております。それと反対側の川側になりますが、ちょうどここに山口ダムという関西電力のダムがあるんですが、ダムの湛水による湛水位の上下動の影響と思われる道路面の沈下等があるということです。こういったことがありまして、根本的な対策が必要だということで、将来の維持管理等を含めて、安全性や施工性、経済性等を総合的に判断した中で、国土交通省の方では右岸側のバイパス化を図ったということだそうです。

右岸道路につきましても、当初この右岸道路のルート案を策定していく中で、この旧

道部の利用が図れないかという考えもございました。ですが先ほど述べさせていただいたとおり、山側斜面は一部ほとんど崖のような状態であったり、60度を超えるような急勾配でそれが200m以上続くような長い斜面になっております。これ高低差としては170mぐらいにはなるんですけども、そのような斜面の中に1mから数m規模の大きな転石が数多く点在しております。資料1-4に写真を付けさせていただいてあるのですが、斜面の高いところには登れませんでしたので撮れるところで写真は撮らせていただきます。一番上の写真に石がごろごろ落ちているような状況があるのですが、これもかつて上部の方から崩落してきた石と思われます。2枚目、真ん中の写真は車の大きさと比較していただければ分かると思いますが、2mを超えるような石が、これ道路沿いにロックフェンスという防護柵がしてあるんですが、それをなぎ倒して道路上に落下している状況です。

そういった地形条件の中で落石対策というものを考えた場合、一番強固であるロックシェッド工事というもので考えた場合でも100mを超えるような高さから、1mとか数mの落石があった場合、とても対応しきれないと。そういった場合、今度は斜面そのものの対策ということを考えるんですが、こういったものかということコンクリートで吹き付けてしまおうとか、あとは金属製のネットで覆う等の工法があるんですが、こういったものにいたしましても、今生えている木をある程度伐採しなければいけないと。自然環境の大規模な変化がどうしても伴ってしまうということがあります。ここの斜面は急峻で、さらに斜面長が長いものですから、できるだけ安全度を上げるということになりますと、かなり高い位置からのそういう対策工事が必要になってくると。そういった場合、施工性の現実性を考えるとちょっと難しいのではないかということが思われます。

反対側の木曽川側になりますが、山口ダムの湛水区域ということで、先ほども言いましたが、道路面の沈下が見られるということで、先ほどの写真の一番下になりますけれども、これは先週、私の方で現地の旧道部を走ってきたときですが、このように小規模ですが路面の沈下が見られるという状況です。こういったことも考えまして、道路の土留め及び護岸につきましても根本的な対策が必要だということで、大規模なものになることが想定されます。

次に資料1-4の裏側になりますけれども、今までの地形条件以外では、旧道部の山側は国有林となっております。今そこに書いてあります、ピンクで囲んである部分が植物群落保護林、緑色で囲んである部分が遺伝資源保存林となっておりますけれども、このような保護・保存林というのは、そこに線囲いで簡単に定義が書いてございますが、具体的にこの場所について申しますと、この賤母地区は気候区分でいう温帯と暖帯、両植物帯の接点にあたり、500種以上の植物が生育するなど学術的に価値の高い森林であるとのこと。木曽地区におきましては、ここの賤母地区と王滝村の奥に一部こういった保護・保存林があるとのこと。

過去、木曽川右岸道路のルート案につきましては、県や町村の行政側や、地元がルー

ト案を各々提示いたしまして、木曽川右岸道路づくり合同委員会を通して、行政側と住民とで検討を重ねてきたわけでありますけれども、その検討過程の中でも、その地形条件等もございしますが、地区住民の方の要望事項として、ここでいうと終点側にある南木曽町の田立地区、具体的に言うと田立地区になります。そういった地元の方から右岸道路については県道中津川山口線に接続してほしいとか、先ほどもありました集落の中を通るルートは止めてほしいとか、そういった地元要望がございまして、そういうものを尊重して現在提示してあるルート案となっております。以上です。

原科委員長

どうもありがとうございました。続けてまだありますね、どうぞ。

木曽地方事務所

続けて私の方から説明いたします。3ページの5番になりますけれども、ルート選定にあたり、植物への影響が小さくなる現道拡幅利用を優先させることということで、それにつきましては、アセスの代替案評価は各環境要素について客観的に行うものであり、アセスの結果を受けて、経済性や安全性、地元要望を含めた総合評価を行うことになると思います。ルートの選定にあたりましては、植物だけでなく他の環境要素についても予測評価を行い、区間ごとに環境への影響が最も少ない案を提示することになります。また、環境回避を優先させることを原則とするが、できない場合には低減措置を検討し、影響が避けられない場合でも極力代償措置について考慮するという形になります。次、阿寺溪谷を横切るルートについてなるべく多くの代替案を比較することということで、良好な自然環境への影響を最小化するために、可能な代替案、この場合は橋があるわけですが、そういった構造比較を含めた中で比較検討することになります。

次に4ページをご覧ください。8番ですけれども、これにつきましては、先ほど個々のルートについて説明したわけですが、その中で、私の方で大変今日は緊張しております。資料を説明するのを落としてしまったんですけれども、お手元にあります資料1-5、対象路線の位置付けという資料がございまして、それをご覧ください。この対象路線の位置付けにつきましては、これは木曽川右岸道路全体について検討したものでございまして、対象路線の必要性としましては、1番の下に3つございまして、交通事故による通行止めの多発ですとか、落石等の危険箇所が多く分布していること、あとは連続した平行路線がないということで、先ほども話しましたように19号以外に選択する道がないということで、それぞれ問題点を挙げてございまして、1番としましては、住民集会におけるそれぞれの意識調査結果、2番としまして対象路線の位置付けということで、このような形に全体としては絞ってきております。うしろにそれぞれ資料を付けてございまして、2ページにつきましては落石等の危険箇所ということで、これは19号のものを示しております。3ページの方に図面が載せてあるわけですが、

今現在工事を進めているところもございますが19号としてはこのような形、黄色の丸の部分ですけれども危険箇所があります。

4ページには国道19号の問題区間の整理ということで、木曽の北から南まで並行路線はどういうものがあるだろうかというのを、拾い出したものがそれぞれのこれからの資料になります。並行路線として幅員5.5m以上の道路についてそれぞれピックアップしてあります。ただ5.5mと言いましてもすべての区間で5.5mになっているのではなく、改良がまだ終わらなくて5.5mになっていない区間もございますが、それぞれ拾い出したのが7ページにもなるんですが、それぞれ示してございます。それぞれの資料に通行止め、落石の危険な箇所、通行止めの多い箇所、ではアクセスとして使える道路があるかどうか、そのような中で検討した結果、全体としては19号以外に並行路線がないということで、この木曽川右岸道路について位置付けを行っております。個々の上松から大桑・南木曽の区間については、先ほど説明いたしましたので、次に入らせていただきたいと思っております。

4ページの住民意見等ということで、方法書に対する意見はどの程度出ているかということで、お手元の資料1-6がその意見回答になります。資料1-6ですけれども、意見につきましてはそれぞれこの資料のとおり出てきているわけですけれども、まず1番としまして「環境影響を受ける範囲で認められる地域」も代替案を考慮した範囲とすべきではないかということですが、見解としましては、地元からの提案のルートと県の行政サイドで提案しているルートは複数、今、代替案ということも含めてアセスメントを実施する予定になっております。また代替案につきましては、大変重要と認識しており、想定されるルートを考慮し、調査範囲、調査実施区域というものをそれぞれ設定しております。なお、方法書の方にも記載してありますけれども、このルートの中で地元が全然要望しない、全く可能性のないルートにつきましては、それぞれ調査は行わないことになると思っております。2番、3番につきましては、コンサルタントの方から説明いたします。

大日本コンサルタント株式会社

大日本コンサルタントの高松でございます。引き続きましてご説明いたします。2番のご意見ですけれども、注目種は現時点では断定できないのではないのか、調査を進めていくうちにそれらが分かっていく部分があるのではないのか、ということで、再度、その抽出する種を見直してほしい。あるいは生態系の設定区分そのものについても同様に見直し、設定していくべきであると。このようなご意見ですけれども、これにつきましては、ご指摘のとおりだと思います。現時点では文献等によります大づかみな把握をしている段階でございます。地域の環境特性をまず概略的に理解するための参考資料という形で、方法書の段階では記載しております。したがって、当然、詳細な予測・評価にあたりましては、今後、現地調査を進めていく中で詳しく見直し、再度設定してい

くこういうプロセスになるかと思えます。

1ページのNo.3でございますけれども、「環境影響評価の選定項目」の中の植物、動物の項目についての、「群集」または「群落」を追加してほしいと、それから動物の「移動ルート、獣道」、「生息環境等」を追加すべきではないかというご意見ですけれども。まず、植物群落につきましては「植生」調査で実施を考えております。ご指摘どおり、植生調査の結果によりまして、注目すべき群落の抽出及び植生の予測の基礎資料として植生の評価を行うことになっております。次に動物の移動ルート、生息環境につきましても、動物相の調査の結果に基づきまして、注目すべき種、個体群の調査の中で実施する、こういう予定にしております。

続きまして、この資料の2ページになります。No.4のところ、これも動植物に関するご指摘ですけれども、「植物」における「現存植生調査」の方法論について、それから「鳥類」についてのフクロウや猛禽類の調査について、あと「両生類」「昆虫類」「生態系」についてのご意見がありますけれども、それについて右側に見解が書かれております。

植生調査につきましては、県の技術指針マニュアルにありますとおり、植物社会学的手法により種数、種組成の遷移上の位置付けなどを調査いたしまして、群落を識別・同定いたしまして、群落組成表、群落特性表、現存植生図の作成を行うことにしております。動物調査全般におきましては、予備調査結果に基づきまして、また、新たなご指摘や情報等のご提供に基づきまして、見直しながら、適切な項目を実施することになります。先に公開されました「長野県版レッドリスト」の脊椎動物、これはまだ案ということでございますけれども、これにつきましても今後確定版が公開された時点で、それを確認させていただきまして調査に当然反映させていかなければいけないと思っております。

猛禽類の調査のご指摘ですけれども、これは予備調査を含めまして当該地域で繁殖が確認され、営巣調査の必要性が生じた場合には実施すると、このように考えております。猛禽類につきましては、後ほど、資料がございますのでそちらの方でも詳しくご説明いたします。注目すべき動物種、個体群につきましては、聞き取り、現地調査等により確認されました場合には、それぞれの種に応じて適切な時期に、適切な方法で調査を実施いたします。生態系につきましては、ご指摘の動物移動経路について調査検討は「相互関係」という項目がございますので、こちらの中で実施することにしております。「指標種」につきましては、設定されました指標種を中心に生態系の調査として、ご指摘の個体群の分布や構造を把握することも含めて、種と生息環境との関係について把握を行うということにしております。以上です。

木曾地方事務所

次に2ページの5番、6番になりますけれども、これにつきましては、方法書に対する、7番もそうですけれども、指摘ということで、それぞれこれから修正していくとい

う考えています。あと、3ページの14番でございますけれども、これはゲンジボタルの生息地についてですけれども、調査範囲に含まれていないが、周辺にゲンジボタルの生息の可能性があるため、現地調査時には考慮いたします。水生昆虫は調査の必要があるということで、これも現地調査で実施する予定になっております。あと下につきましては、方法書の語句につきましては指摘がございまして、それについては訂正いたしたいと思っております。3ページの19番ですけれども、地盤沈下は工法によって生じるおそれがあるということで、これにつきましても、工法の選定の際には考慮するようにしたいと考えております。あと、以下の、発電所の丸の大きさが少し大きいのではないかとというような指摘ですけれども、それにつきましても、それぞれ直していくということになっております。3ページの22番ですけれども、これも生息に関する情報提供ということで、これは後ほどまた地図と一緒に示していきたいと思っております。

4ページになりますけれども、23番ですが、高速道路の見直しで交通量の削減が図られ、またそれによって環境への配慮もできると思うという意見につきまして、先ほどの国土交通省の回答も含めて見解を出しております。24番は、南木曽町の用地買収区域全般にかかる要望ということで、これにつきましては、水質についてはそれぞれの環境影響評価でも実施するわけですけれども、工事実施にあたっては、この区間に限らず住民の方とよく話し合いをしながら実施するようにしたいということで見解を出しました。それぞれ、このご意見をいただいた方につきましては、今日こういうことで回答を出しますということで、それぞれ文書でお知らせいたしました。また実際に手渡しでいただいた方につきましては、その方のところへ行きまして、それぞれ見解についてご説明してございます。

次に方法書の説明会時の状況ということで、お手元の資料1 - 7ですけれども、説明会の内容について、南木曽町、大桑村の状況を、それぞれ付けてございます。2ページ目にまず4月3日に行われました南木曽町の方法書の説明会ですけれども、住民参加者は17名ございました。内容についてはすべて申しておりますと時間がかかりますので、主なものを挙げますと、住民の方々からは、知事の「環境に優しい施策」には感銘している、ですけども、とにかく1日も早く道路を完成してほしい。とにかく住民の人間環境のことも考えてもらいたいというような意見。あと、用地買収が終わっているにもかかわらず工事が進んでいないというような不満ですとか、アセスをしなくてもいいのではないかと、そんなような意見もございました。これにつきましては、とにかく早く開けてほしいという住民の意見というように思っております。南木曽町については、意見が多かったので5ページまで、このような形で出てきております。

6ページの方には、次の日の4月4日に大桑村で行ったものですが、地元の、大桑村の参加者が18名でした。これにつきましては、住民の方からは財源の見通しですとか、調査はどのような日程でやられるのかとか、といった質問が主でございました。時間につきましては、だいたい南木曽町の方がやはり意見が多かったということで2時

間、大桑の方が約1時間半ということで説明会を行いました。

次に資料1の5ページですけれども、4番の地元の情報も積極的に収集して、調査・予測・評価を行うことをもっと明確にした方がよいということで、これについてですけれども、地元情報の重要性は非常によく認識しております。また、これまでも有識者から情報提供を受けておりました、各戸へも、方法書縦覧のチラシの中にも、情報をできるだけお願いしたいということでその旨提示してございます。なお、方法書の各項目にも聞き取り調査ということで載せてありますけれども、特に地元で研究されている方について、聞き取りを十分に行っていきたいと思っております。参考までに、今まで私の方で聞き取りをした方ですが、鳥類の関係が1名、植物3名、両生類1名、昆虫の方が3名、地質の方が1名ということで、それぞれ情報をいただいております。その地元情報については、また後ほど、図面の方でお示ししたいと思っております。

次に、調査・計画の3番になります。施工済みの区間について評価を行うことにより、その結果を有効に活用できるのではないかとということですが、これにつきましては、現地調査を実施していないため、道路を開ける前に綿密に調査をしていけばよかったのですが、その実施過程がないため難しいんですけれども、そこにつきましては必要があれば調査を進めていくというふうに考えております。

大日本コンサルタント株式会社

変わりました、大日本の高松の方から、環境の技術的な面についてご説明いたします。5ページの水質の項目でございます。最初の1番の方は、木曾川本線だけではなく小さな川への影響がむしろ大きいので、そちらの方の調査も積極的にした方がいいという、そういうご意見だったですけれども、水質の現地調査は木曾川に流入しております小河川についても、現段階で調査の対象にしております。しかしまだ、さらにルートが1本化され、あるいは道路の通る位置がはっきりしてまいりますと、小さな河川の沢筋の場所もはっきりしてまいりますので、そういう時点でさらに対象になるような小さな川についても、必要があれば実施していくということになるかと思っております。5ページの水質の2番ですけれども、水質への影響はSSを重点的にという話でございますけれども、工事中、施工後を通じましてSS、浮遊物質量についても当然重視して調査・予測・評価していくつもりでございます。

次の6ページでございます。項目、大気質でございますけれども、この2番につきましては、先ほど事務局の方からご説明していただきました。3番ですけれども、八剣神社の大杉への影響が懸念されると、これは自動車の排ガスや酸性雨による大杉への影響というご意見でございます。大杉への影響も含めてルート案を比較評価するとこういうことになってくると思っておりますけれども、酸性雨については若干広域的な問題なものですから、いろいろ難しい問題があらうかと思っております。トンネル出入口からの排気を考慮して大気の評価をしてほしいということでございますけれども、当然、大気質に加えまし

て、その他騒音あるいは低周波音につきましてもトンネルの坑口からの影響を予測・評価するというにしております。続きまして、騒音の1番でございますけれども、ルートから近い蘇南高校への騒音影響を十分考慮しなさいというご意見です。蘇南高校や福祉施設など、特に静穏を要する施設に対しましては、より厳しい基準を適用しまして、騒音・振動の影響に十分配慮するということになっております。

続きまして、植物が4項目ございます。1番につきまして、急峻な地域での踏査は困難であり有効な植生調査を検討しなさいと、こういうご意見でありましたけれども、確かに非常に急峻な地域がございますので、踏査はなかなか難しゅうございます。基本的には、植物の調査は踏査可能な範囲で、現在のところ設定しております。その結果に基づいて植生及び植物群落を調査していきたいと思っております。2番の、今回の区間の中では、阿寺と柿其がきわめてよい環境条件にあるというご指摘ですけれども、これは我々もそのように、ご指摘のとおり認識を持っておりますので、これらの地域については、重点的な調査・予測・評価ということになってくるかと思えます。3番の、木曾谷は、日本で有数の自然環境の豊かなところであるというご意見でございます。我々も全くそのとおり認識を持っておりますので、必要なところに重点化した調査をこれからしていかなくてはならないなというふうに思っております。4番のトンネル等の構築により地下水脈が変化し、これに伴う植物、杉への影響が懸念されるということですが、道路事業による地下水脈への影響についても予測・評価することになっておりますので、杉への影響も含めまして、今後、検討していく項目でございます。植物の5番ですけれども、ルートのお話になっておりますが、八剣神社をルートから迂回させることを検討してほしいという、こういうご意見ですけれども、神社は柿其川を挟み右岸側にあり、現在のルート案では直接かからないものの、その上流で橋台の施工が予想されます。町の重要文化財であり、ルート選定にあたっては配慮すべきであると、こういうふうに認識しております。

続きまして、生態系が2項目ございます。1項目目は植物社会学的調査を行うという方法書の内容に対しまして、すでに植物社会学的調査は存在しており、これに対して枠法等による定量的な調査が有効ではないかと、こういうご意見であったかと思えますけれども。これにつきましては、ご指摘のとおり、以前全県で50,000分の1のスケールで植物社会学的調査を実施されております。今回は、ルート周辺で5,000分の1のスケールで現存植生図を作成する予定でありますので、あまり有効ではないのかというご指摘に対しては、5,000分の1の植生図を作成するということにおきまして、アセスの評価上は実施する意味があるというふうに考えております。また、枠法による定量的調査というご意見ですけれども、より客観性を高めるために考案されました定量的な植生の調査手法というものがございます。例えばTWINS PAN法とかDCA法という統計的な手法というものが開発されておりますけれども、これらを用いることは当然考えられるかと思えます。ただ、22km全線にわたってこれらの厳密

な手法を適用するかどうかにつきましては、多少議論が分かれるところかと思っておりますので、特に重要な場所でその適用が想定された時点で、先生のご指導を得ながら実施していくということを考えなくてはいけないかなと、こういうふうに思っております。

生態系の2番ですけれども、生物群集と生態系を区別して調査・予測・評価しなさいというご意見で、これを区別して理解しているつもりだったんですけれども、言葉足らずだったかもしれませんが、生態系というのは、「生物群集」と土壌の保水能力などの「非生物的環境」が相互関係を持ったまとまりの中で循環する機能系というふうに捉えております。したがって、生態系の予測・評価は、基盤環境と生物群集の関係に基づきまして、事業による生態系への影響を詳細に検討するというふうに考えております。

廃棄物につきまして、工事により排出される残土は放置されることのないよう適正に処理しなさいと、こういうご意見に対しまして、工事中発生する残土につきましては、規定にしたがいまして適正に実施していくこととなります。施工計画におきましても、この点は配慮をするということになっております。

以上で、今回回答分の説明を終わります。

原科委員長

事業者の方これでよろしいですか、説明は、それでは、ちょっと長くなりましたが、ずい分たくさん説明していただきました。以上に関しまして、ご質問あるいはご意見等ございますでしょうか。梅崎委員どうぞ。

梅崎委員

どこからでもよろしいですか。

原科委員長

全体でまいりましょう。

梅崎委員

前回初めて現地調査をさせていただいたんですが、たまたま雨が降ってしまっていて、あまり地山とか斜面のところが見えなかったもので、それを見たいと思っていたんですが、さっきのルート案3番のところの、南側にシフトしているところのルート選定で、この写真がついていますので、ちょっとそれを見ながら。資料の1 - 4です。

原科委員長

資料の1 - 4をご覧ください。

梅崎委員

何故ここを使わないかという説明で、斜面内に大きな転石があるということと、そういう落石防止区域に入っているということですが、基本的には、この南側ルートも同じような地形・地質ではないかと思うんですが、その辺がどうかということ、それはこの道路の機能に関わるんですが、例えば緊急時の迂回路とした場合に、交通事故の場合には迂回路として成り立つんでしょうが、例えば落石防止の危険区域ですと豪雨災害とかが起きた場合には、既存のルートと今回の南部ルートのどっちとも止まってしまうのではないかと、そういうことも考えられますので、ちょっと地形・地質のことをもう少し詳しく教えてください。

原科委員長

それではご回答をお願いします。

木曾建設事務所

ここの旧道部分の実際の詳しい地形状況とかそういうものは、例えばコンサルタントに委託してですとかそういう調査はちょっとしておりませんので、細かい情報というものはございませんけれども。

梅崎委員

言い方が悪かったようです。現地で見れなかったんですが、これを見せていただいたので、今、計画されている南部ルートの一般的な地形・地質が、資料No. 1 - 4のような、転石が多いような斜面なのかどうかということを知りたいということです。

木曾建設事務所

今、この区間の、木曾川の右岸側に提示してあるルートにつきましては、その地質概査等は行ってございまして、そのロックシェッドとかロックフェンス等で、この区間はそういう対策でできると、そういったところの評価まではしております。今のところ、右岸側の方に、右岸側の今提示してあるルートにつきましては、ここまで厳しい状況のところはないと認識しております。

原科委員長

よろしいですか。

梅崎委員

もう少し詳しく見ないと分かりませんが、地質調査等の結果を見ながら施工法などを検討し、その結果も配慮するということが理解します。

原科委員長

特に今の部分は、前回もいろいろご意見をいただきましたので、今のところに関連したご質問とかご意見ございますでしょうか。どうぞ塩田委員。

塩田委員

ちょっと教えてほしいのですが、道路全体2.2 kmありますね。それを建設するとき周辺にある緑地を伐採する、2.2 kmに対して伐採する面積は何%ぐらいになりますか。

木曾地方事務所

ルート案がたくさんある中で、森林地域を通る区間というのが数多くあるんですけれども、今、具体的にそれぞれどれくらいの幅で道が影響するかという細かい設計まで終わっておりませんので、何%ということは数字として表せないんですけれども。すみません。

塩田委員

あとで教えてください。

原科委員長

では佐倉委員どうぞ。

佐倉委員

まだ専門に関するところであまり発言してなかったものですから、今のことにものすごく関連すると思うんですが、ルートがだいたい決まってきたと。まだ確定はしていないけれどもだいたい決まってきた。それで、そうしますと、例えば水象というところで、川への影響とか、湧水への影響とか、地下水への影響とか、当然、今話を伺っていると配慮するということは言うておられるんですけども、特にその項目を挙げてやられているというのではなくて、その何か付帯的な、例えば植生との関係で地下水を気にするとか、そういうことをおっしゃっていたように思うんですけれども。

ルートが決まると、どこでどういう影響が出てくるかということは、予測できますよね。つまり道路建設に伴って、例えば下流側で地下水を利用しているところがあるとか、あるいは湧水があるとか。そういうことになってくると、そういうところの植生の問題もあるんだけど、水象自体としての保存あるいは保護、保全でしょうか、そういうことをおそらく考えていただいていると思うんですけども、項目を挙げてきちっと評価していくっていうことが必要ではないかという気はいたします。いかがでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

どうもありがとうございます。ご指摘のことですけれども、予測・評価項目に「水象」という項目がございます。方法書の第3章の中にもあるんですけども、「水質」の次に「水象」という項目がございます。この中に、利水の状況を調べることで、それからその影響を予測・評価するということが謳っておりますので、ご指摘の点については十分注意して、これからやっていかなければいけないと思っております。

原科委員長

それでは、今の部分の計画、右岸側に今19号来ていますけれども、旧道を使ったらいいのではないかなど、いろいろ皆さんご意見ありまして、私もそれはひとつの考え方だと思ったんですが、今日のご説明では、旧道が大変危険な状況なので、19号は今のようになっていると。今後それに対する対策はなかなか講じるのは難しいので、これはそういうことをしないとおっしゃったんですけども、何か大変危険で恐ろしい感じがして、そういうことだと旧道は今も使えないのではないかという気がしますが。そのリスクの問題と対策がどこまで可能かということに関して、判断する材料としては、どうも現在の使い方を見て、何かちょっと整合しないような感じがしますので、少しまだ十分説明していただけないように思います。ですから、これは今この場で急と言っても難しいと思いますから、ちょっとその辺の資料をまたご用意いただいた方がよろしいかと思っておりますけれども、こういった点で何か、他の方ご意見ございますでしょうか。林委員どうぞ。

林委員

今回の説明の中で、資料1-3というこの地図ですが、この地図に示されている計画路線（地元提示案）というのは、とてもよくできていると思います。この前の会議で佐藤委員の方から指摘された林道拡幅区間、19号利用、林道拡幅区間、村道拡幅区間というふうにして、既存の道路を拡幅して使おうという考え方がよく出ていて、この地元提示案というのはとても改善された案だというふうに思いますが、これは県としてはいかがでございましょう。この案を採用するという方向はありますでしょうか。

原科委員長

これは、システムとしては、この委員会の意見も勘案して県が判断されると思いますけれども、県の今の感触をちょっと。まだ感触を言うのは難しいかもしれませんが。先ほどのご説明では、地元の意向を尊重するというをおっしゃっていたと思いますけれども。今のご質問に関していかがでございましょうか。どなたにお伺いしたらいいですか。事業者の方ですね。どなたにご回答いただけますか。

企画課

企画課の増田と申します。お世話様でございます。ちょっと事業者の席ではないのですが、実務的な県庁ワーキンググループのまとめ役をしております。委員長がおっしゃいますように、あるいは先ほど説明がありましたように、今、感触というのはこの場で答えるのは難しいかと思いますが、アセスの結果、それから地元との合意というのを基礎にして、ともかく今回作っていかうということで、ちょっと正確な判断をお示しするのは申し訳ございません。ちょっと控えさせていただきます。

原科委員長

それでは審査会の意見も相当受け止めていただけるということですね。では、花里委員どうぞ。

花里委員

今のことにして簡単な質問なんですけれども、さっきいくつかのルート案で、費用としては最大381億円で最小で254億円ということなんですけれども。この今の地元の提示案というのは、かなりこれミニマムに近いものなんでしょうか。その辺のことをだいたいお分かりになれば教えていただきたいんですけれども。

木曾地方事務所

この地元から提出されたルート案の中には、まだ技術評価をやっていない区間もありまして、はっきりした答弁はできないんですけれども、現道を使うということですから、限りなく最小の方に近いというふうに考えます。

原科委員長

佐藤委員どうぞ。

佐藤委員

いろいろと検討されてずい分訂正された部分もあると思います。基本的な考え方として、できるだけ安く、できるだけ既存のものを利用する、これ以上大切な森は削ら

ないようにする、というのを前提にしたらどうかと思うんですが。それで先ほど言いました写真の部分ありましたけれども、あそこは、例えば川の方に桁をして広くするとか。何か今の技術をもってすればできるような気がするんです。私もこっそりあそこ、採集で通ったことがあるんですが、なかなかいいところだった記憶がありますので、何とかなるのではないかと思います。できるだけ、新たなところを傷つけないような努力の道路を作ってほしいと思っています。以上です。

原科委員長

他に。今井委員どうぞ。

今井委員

教えていただきたいのですが、新たに作る場所、拡幅する場所、いろいろございますが、総予算が相当なお金がかかりますね。この環境影響評価をやりまして、それなりにケアをしなければいけないものがたくさん出てきたとします。そうしますと、事業費が膨らんでいく。そういうことを踏まえて、道路の一部有料化というのはお考えになっているのでございましょうか。

原科委員長

そちら、どうぞ。

木曾地方事務所

前回は申し上げましたけれども、まだ具体的に事業者が決定していないと。この道は、例えば事業者が決定していないのと同時に、どこが管理するかということもまだ決まっておきませんので、今のことについては答えられないので、意見として承りたいと思いますけどお願いいたします。

原科委員長

はい、どうぞ。

今井委員

そうしますと、今後評価をしていくときに必要なこととして、地元の方たちが、今の段階では道路が必要だと強く思っているわけですが、地元負担が出てくるとか、受益者負担が出てくるとかいった場合に、地域の方たちがどのようにご判断なさるのか、そのあたりのアンケートも事前に取っておいていただけるとありがたいのですが。

原科委員長

今の件はいかがでしょう。地元負担とか、そういう格好のものは相当程度可能性が高いと考えていいんですか。

木曽地方事務所

事業者が決まっていないことと、どのような事業を取り入れてやるかということも、全く不透明で決まっておりませんので、例えば地元負担が出てくる場合もありますし、ない場合もあります、これらについてはまだ決まっておりませんのでお答えできませんけれども、例えばアンケートなどについては、このルートも含めてですけれども、いろいろな形で今住民の方と意見を聞きながらやるという形を取っていますので、アンケートについては可能だと思いますので、他の項目も含まれた中でいろいろ考えたいと思っています。

原科委員長

そうですか、分かりました。他にございますでしょうか。片谷委員どうぞ。

片谷委員

確認をさせていただきたいんですが、先ほどの1 - 3の地図で、ごく一部に現在の19号を利用するという区間がございます、この事業の主目的であるところの二重化という観点からしますと、現在の19号を利用するというのは、それに合致しない方針というふうにも受け取れます。この部分は、須原の集落の中ですが、何か他のルートが一応あるから、ここは19号を利用するという事なんでしょうか。

木曽地方事務所

資料1 - 3、この上に須原駅というものがございまして、19号の上側と言いますか、図面ですと下側の方に県道がございます。幅員については全部2車線ではないんですけれども、その道も使える形にはなろうかと思えます。

原科委員長

ちゃんと避けることができることが明確なので、ここは地元の方は19号を合わせてもいいということですか。

木曽地方事務所

今回示した案も、提示案ということはまだ決定ではないんですけれども、ここのルートにつきましては、地元でもだいぶ、地区ごとにそれぞれ住んでいる方が、考え方が違うということもありますし、できれば本当でしたら19号を4車線にしてもらいたいと

というようなこともあるんですが、とにかく早く道を開けていただきたいこと。経費を安くして、維持管理もかからない道という形の中で、出てきた案というふうに私の方では捉えています。

原科委員長

それはそうでしょう。だから今のご質問は、迂回ルートがその分は確保できているからということの説明をいただかないと、当初の目的から・・・

木曾地方事務所

乗用車についてはこの上の部分は通れる形になります。

原科委員長

他にございませんでしょうか。では、先ほど今井委員も他の件でご質問があったようですが、よろしいですか。お願いいたします。

今井委員

質問させていただきます。先ほどのご説明の中で「長野県版レッドリスト」脊椎動物編、まだ案の段階でございますけれども、それについて今後確認し、調査に反映させていく予定であるという話がございましたけれども、何らかの形で決まってくるものから、先取りしてぜひ調査をしていただきたいのですが。

原科委員長

今の件はどうでしょう。そのようにするということになりますか。コンサルタントの方かな、この件に関しましては。

大日本コンサルタント株式会社

そのように。できるだけ先取りできるものは、手遅れにならないようにやるべきだと思います。

原科委員長

では、他にご意見ご質問ございますでしょうか。それでは、今の部分に関しましては、特に南木曾の部分、新設区間ということで今はトンネルでということになってはいますが、それが、地元の方もそういった意向だということでこの青の線で示していただきましたが、旧道を使う案ももう少し考えたいという気もしますので、先ほどのご説明では、どうも私は十分判断できないところもありますので、そういった情報をご提供いただければいいと思います。ただ、今日だいたいこれに関して結論が出れば、それは違

ってまいりますけれども、ではこれはこの辺にいたしましょうか。

イ 地元住民の代表者意見

原科委員長

では2番目、議題の(1)のイの方の、今度は地元住民の代表者意見でございますが、そちらに移りたいと思います。地元住民の方からご意見をいただきたいということでございますが、木曽川右岸道路建設に関しまして、どのようなご意見をお持ちかということでお聞きしたいと思います。地元で協議されておりますルート案、今、皆さんご覧いただいたものですが、その経過等の説明もしていただきたいということで、本日、住民の方にご出席していただいております。それでは、これからご発言をお願いしたいと思います。まず事務局から発言者の方々のご紹介をお願いいたします。

事務局

本日、この木曽川右岸道路のルートのほとんどを占めます南木曽町と大桑村の方から、それぞれお1人ずつ出席をいただいております。お1人は、南木曽町の木曽川右岸道路づくり委員会の委員長であります大沢謙一様で、合同委員会の委員長もお兼ねになっております。もうひとつ方は、大桑村の方の委員会の委員長の原洋司様です。

この木曽川右岸道路づくりの委員会につきましては、前回、事業者の方からも概要の説明がありましたけれども、資料4にその組織図ということで、A4の横のものを参考に付けさせていただいておりますが、それぞれ地元の商工会あるいは地元の町会議員、あと各種団体、そういったところから代表の方がこの委員会に参加されておりまして、今日お見えになっております大沢様も原様も、そういった団体から推薦されて、その委員会の方の委員長をお務めになっておられる方です。以上で紹介を終わります。

原科委員長

それではまず南木曽町の合同委員会委員長、大沢謙一さん、よろしくお願いいたします。

木曽川右岸道路づくり合同委員会委員長

どうも、よろしくお願いいたします。南木曽町の大沢謙一でございます。今日は木曽川右岸道路づくり委員会の合同委員長としてまいりました。本日、ここまでに至る経緯の方を紹介したいと思いますが、2年前、平成13年にそもそもこのプロジェクトが動きまして、その頃は住民の本当に地元集会在主体になりまして、各11か町村の中で長野県のプロジェクトチームと一緒に進めてまいりました。私は、ほとんどその11か町村の地元住民の集会にまいっております、方々での意見をほとんど聞いております。

そして、昨年の1月に合同委員会ができて、主にそれ以降は南部のルートづくりの方に、南部の合同委員会ということで出てまいりました。

5,000分の1からようやく2,500分の1の地図までできて、そこに落とし込んだところで、これから詳細を決めていこうという中でのルート案、初めは各地域で2ルートから3ルート、それをまた絞り込みまして、今皆さんがご覧のような、1-3の資料にありますようなルート案になっております。ただ、まだまだこのルート案が決定というわけではございませんで、まだまだ議論しなくてはならない部分が多々あります。例えば大桑村の殿地区については、そのあたりは白山神社という特定環境地域でありまして、そのところの里山の中で村道がございますが、その村道の利用についても今ちょっと異議を申し立てておりまして、宿題として出しております。

また、そもそもこの右岸道路が何故必要かという部分は、国道19号がすでに限界になってしまった道だと。今ここに来るまでの間に、皆様方が前回ご覧になった資料をちょっと私見てまいりましたが、そこには1万6,000台とか8,000台とかいう数字が出ておりました。しかし、ピークには2万台を超えておる通行量を持つ道路であります。昭和30年代からのモータリゼーション化の中で、当初の基本的な中仙道の活用の19号、これを利用する中で、今日のような道路の事情というものは、その時点ではたぶん分からなかったのだろうという中でのことでもあります。

もう2万台を超えてしまいますと、だいたいどのような状況が起こるかと言いますと、ひとつの例でございますけれども、マラソンの選手が時速10kmで走りますが、これがだいたい11mの幅を走るときに4秒ほどですか、それぐらいかかります。しかしながら、今、木曽は高齢化人口が進んでおりまして、もはや30%を超える65歳以上の方々が、お年寄りが住んでおられる地域でございます。これは長野県の中でも特出して高齢化社会が現存している地域、その中で国道19号をどのように横断するかと言いますと、だいたい4.4秒ぐらいかかります。4.4秒ほどがかかると、小走りに走って横断するまでに。そうしますと、だいたい1日2万台となりますと、ほぼ4秒間に1台通過していると。つまりお年寄りには確実に車にはねられて死んでしまう。

こういう現実が今の19号でありますし、13年には200時間を超える通行止めがありました。200時間を超えているというのは、そこに約2万台の車が乗っかっているとしますと、2万人規模の工場を1か月止めたというふうな、そういうふうな経済的損失があるのではないかと。もちろん19号というのは中間でありまして、その19号を利用する方々にとっては、出発点とエンドの到達点との間を結ぶところでありまして、むしろこちらの方が非常に経済的な打撃を受けると。然るに、その出発点と目的地を結ぶ19号の主要なところを占める木曽谷の住民は、その非常に環境が悪くなり、そして交通の確保が難しいというふうな中での不便を強いられて、また、危険性も我々享受しているところであります。

こういう中で何とかこういうものを解決しようというのが、右岸道路づくりのそもそ

もの出発点でありました。右岸道路というのは、そういう意味では本当に住民の生命を守るというふうなことが、本当に求められる19号でございまして、右岸道路でございまして、例えば今、上郷の地区、これは上松と大桑村との境界のところですか。ここで、通行止めがありました。そしてまた南の方で、田立のところ、皆さんさっき議論をされました賤母地区の、そこが何かの関係で事故が起こったとしますと、その間に住む住民は、緊急に病人が、重患の方が出たときに木曽病院にも行けない、そして坂下病院にも行けないというふうなそんな状況になってしましまして、そのときの人の生命すらも危ういというふうな状況であります。

19号、また右岸道路のことについては、こういった背景がありまして、この環境アセスの環境評価技術委員会の方々の、先生方の活動も、それは敬意を表するところではありますが、動植物の、そういった環境面での問題、またそれ以上にそこに住む、暮らす住民の方々の生活環境、まさに命を守るというものが求められる場でございます。ぜひ、我々としては、一刻も早くそういった今の19号の問題をクリアし、右岸道路を立ち上げていただくか、あるいは本来の19号の話に戻りまして、今ある19号を何とかしてくれというふうなことを通じて、この右岸道路づくり委員会を通じまして、私ども主張しておりますところでございます。まだまだルートの方はこれというふうな決定的なものにはなっておりませんが、今このような状況の中で地域での住民参加による、P Iによる木曽川右岸道路づくり委員会を進めておるところでございます。どうもありがとうございました。

原科委員長

どうもありがとうございました。続きまして、大桑村委員会委員長の原洋司さん、お願いいたします。

木曽川右岸道路づくり大桑村委員会委員長

今ご紹介のありました大桑村の原でございます。こういう会議は実は初めてでございまして、ちょっとドギマギしておるんですが。大桑村、先ほど、ルート案についていろいろご意見がございましたように、実は大桑村の右岸が、一番住民が住んでおる地域でございます。これは今まで上松地域、それから南木曽地域で一部道路ができましたが、こちらに関しては、割りと住民が少ない地域を通っております。ところがこの大桑村に関しましては、和村地区、殿地区、川向地区といったような3つの地域、それに阿寺が入りますので4つになるわけですが、この4つの地域の住民というのは結構たくさん住んでおりまして、その関係で大桑村としても、今言った右岸道路づくりの委員会を相当開きました。

一番多いときは、2月に1回ないし3月に1回といったような形で、住民の意見を吸い上げながらやってきたんですが、その中で一番問題だったのが、先ほど言われました、

いったん19号へ入るルート。このルートのところを見ていただきますと、いくつもの案が交錯しております。このことは、住民の方からはトンネルを開けてくださいという意見が多かったのですが、トンネルを開けると、先ほど言いました費用対効果の部分が非常に悪くなると。トンネル1本開けるのにおそらく数年かかるだろうというところで、まずは上松ルートと南木曽ルートのつなぎの部分を、ぜひ一番最初にやっていただければ、その部分は今、完全に、先ほど言いましたように、大桑村というのは北で事故があり南で事故があったら完全にもう陸の孤島になってしまいます。そういった関係で、接続部分だけでも何とかしてほしいと。

また、皆さんご存知かどうか分かりませんが、大桑村は以前、交通事故で全国的に有名になった村でございます。信号機が、大桑村、当時は1基か2基しかなくて、非常なスピードで走ります。我々住民もそれを利用しているわけなんです。先ほど言いましたように老人が非常に増えているというようなことと、実は私は大桑村の企業に勤めておるんですが、こういう企業でも事故があったりすると部品が届かなかったり、製品が届けられなかったりといったようなことで、非常に、南と北が同時にふさがった場合はどうにもならないという状態でございます。

そういう意味で、ぜひとも環境アセスを進めながら、可能な地域から工事を着工して、1日も早く安心して住める地域にさせていただきたいと思っております。木曽郡全体を考えたときに、南からということですが、今、上松と南木曽の一部が開通していて、この供用が、道路がつながっていないためにできないという、またそういうこともございますので、この部分を接続を早めていただいて、ぜひとも、住民の受益、皆様方の受益になるような形で道路をお願いしたいと思っております。

19号については、先ほども大沢委員の方からも言いましたように、19号自体も非常に問題があると。日本の、全体の道路の話もおそらく絡んではくると思いますが、高速道路にしてももう少し料金が安ければ、もしかしたら右岸道路を作らなくてもよかったかもしれないという、そういうような状態にもなると思っております。この辺のところは全国的に、国会レベルでやっていただきたいところではございますけれども、住民からしてみると、ヨーロッパへ行ったりアメリカへ行ったりすると高速道路が全部ただのわけです。何故日本だけ馬鹿高い高速道路の料金を払わなければいけないのかとか、そういった意見もたくさん出ておりますが、そんな中で今の現状を考えると、この右岸の方の道路を、ぜひ接続の方をしていただいて、何とか住民としてある程度、そういったいろいろな不測の事態に対処できるような形でお願いしたいというのが、地元からの意見でございます。どうもありがとうございました。

原科委員長

どうもありがとうございました。ではお2人のご説明に関しまして、委員の皆さん、何かご質問とかご意見ございますでしょうか。特にご質問とかございましたらお願いい

たします。梅崎委員どうぞ。

梅崎委員

質問ではないんですけれども、地元の方のご要望とかよく分かりました。ただ、ちょっとこれは私も専門外なのでよく分かりませんが、要するに国道19号そのままですから、この道路ができたとしても、交通量が減るとか、事故が少なくなるとか、そういうことが解決できるかどうかは分からないし、どの程度の期待ができるかどうかというのも、さらに解析してみないといけないと思います。交通事故による通行止めが起きて孤立すると、病院にも行けないとか、そういうことにはたぶん対処できるかもしれませんが、かえって車が生活道路に数多く来てしまうということ、例えばあまりに道路の利便性が大きくなりすぎると、高速道路から車が回ってくることにより、19号の交通量が逆に増加するという、なども少しは考えておく必要はないのかなということ。逆に言うと、そういうことを地元の方が少しは認識されているのかなということでもあります。南部ルートを作ってしまったって、かえって生活環境が悪くなったというのでは、それこそあまり意味がないと思います。そういうことも考えながら、事前の解析なども実施されているのかということ、ちょっと県の方にも伺いたいんですけれども。

原科委員長

今の件は、まず住民の方のお考えと、それから県の方にお伺いします。

木曾川右岸道路づくり大桑村委員会委員長

すみません、先ほども言いましたように、確かにその辺の話は、特に大桑の場合は右岸に住んでの方が非常に多いので。この案を見ていただくと分かりますように、既存の道路を拡幅するといったような案が出ています。それはもちろん、コストパフォーマンスの部分も最大限に考えた意見ということで、実際はその自分の地元の部分を外れてほしいという意見もたくさんありました。ですがそういった費用対効果の部分を見逃した形での道路はとても無理だと。今の日本の現状から考えて無理だというようなことで、その辺のところは既存の道路を使うと。そうすると、例えば今言いましたように、部落が分断されてしまうという状態になると。2車線の道路ができますと当然のことながら、今までは隣同士だったものが道路を渡らなければ隣に行けないという状態になるというようなことで、その辺の意見もやはりたくさん出ました。

それと、やはり先生がおっしゃったように、右岸ができたおかげで余分な車が通るといようなことでございましたが、実は、実際の右岸道路はどういう形になるかということ非常にカーブの多い、大桑村などは、既存の道路を利用すると非常にカーブが多くて、狭い道路なんです。そういう意味で言えば、代替道路としては利用できるけれども、そこを一般の方が、一般の県外の人たちが観光には訪れるとは思いますが、一般の

通過という意味で言えば、19号がメインだとは思いますが、今、19号も少しずつ改良されていまして、よくはなってきたんですが、やはり事故があったときに非常に厳しいなと思われまして、よろしいでしょうか。

原科委員長

県の方のご説明よろしいですか。では大沢さんもどうぞ。

木曾川右岸道路づくり合同委員会委員長

今言ったように、確かに右岸道路を迂回路にするというのと、生活道路にすると、非常にその辺ジレンマがある部分でして、それは各地域地域の委員会でも取り上げられまして、だいぶそこは問題としてありました。しかし、やはり我々の生活を守るという意味では必要なんだというふうなところで、皆さん納得しておるところです。先ほど、原委員が言われたように、確かに今まで村の中の近所の付き合いや野良仕事に行くのに、ちょっとした村道の横断で済んだのが、今度はリアカーとかあるいは耕運機で渡るのに時間がかかってしまうというふうなことも想定されまして、本当に今きれいな里山の景色というものが、そのまた集落の景色が消えていってしまうというのは、非常にこれはもったいないことだなと。何とかそれをできないだろうか。もしくは河川側の方に、本当に道路を、堤防など上げまして、持って行けないのかなということも今議論しておるところです。

先ほどちょっと有料の話が出ましたが、19号をいっそのこと有料にしたらどうかということも、住民の中から出ています、実際のところ。19号を通る、ほとんど県外の大トラックが4割から5割を占めますが、ここからいただくかと。1回に1,000円。そうすると結構なお金ができます。たぶん、飯田国道事務所ですか、国土交通省でやっていますが、そこが主管しているんですけども、そこが年間に落とす19号の建設費は十分に賄えるくらいのたぶん金額は集められると思いますが、ただこれは地方行政やあるいは国の行政の中で、そういうものができるかということにはちょっと難しいところもあるかというふうには思っております。そんなことを今、住民の中ではいろいろと考えております。

原科委員長

ご回答を県の方からいただけますか。事業者、事業者ではないのかな。県のご担当の方から。今、住民の方はそういうふうなことでお答えいただきましたけれども。

木曾地方事務所

確かにこれから19号以外に道ができると使うということもありますので、そういった観点からも、環境アセスをやる中で、騒音ですとか振動ですとか、それを予測・評価

して、また住民に伝える中で、住民の方にどう考えるかというのも、ひとつの手法だと思しますので、そういうことで進めていきたいとは思っております。

原科委員長

どうもありがとうございました。それでは花里委員どうぞ。

花里委員

今いろいろお話を伺っていると、問題としては交通量の問題とか、事故が起きたときの問題が特に重視されているんですけども。それと同じように資料1 - 5の対象路線の位置付けというところに、自然災害等の緊急時ということが入れられてはいるんですけども、私としてはひとつものすごく重要なこととして、例えば大きな震災があったりしたとき、そういうときに、阪神大震災のときも道路がふさがってしまうということは大変大きな問題になりましたから、そういったときのためにも複数の道を作っておくということは大変重要だと思いますので、大きな自然災害に対する対策としても、道が必要なんだということも、結構重視してアピールしていった方がいいのではないかとそういうふうに思います。

原科委員長

他にございますでしょうか。私からちょっとひとつだけ。住民代表の方お2人とも、道路を作ることをずい分準備して、努力しておられるんですけども、むしろこの道路ができることに関して懸念を持っておられる住民の方もお有りかと思うんで、そういった方の代表というか、そういうような声も聞きたかったと思ったんですが、そういう方はおられないのでしょうか。

木曽川右岸道路づくり大桑村委員会委員長

私は個人的には、確かに日本の道路行政がゆがんでいるわけではないとは思いますが、有料道路が非常に高いです。あれがもしなかったら。ほとんどの車はみんな有料道路を活用するわけです。でしたら、とても今の道路のところは必要な人だけしか来ないわけです。通らないわけです。非常に木曽谷というのは、昔の中仙道が通っていて、それもそのほとんど厳しいところを通っていて、大八車が通れないような道だったわけです。たまたまそこへ19号ができたものですから、今のような状態になってしまったわけです。せっかく鉄道もあります。鉄道もあるものですから、鉄道の利用もしてほしいんですが、2時間から3時間に1本しか電車が通らないんです。特急は通ります。でも止まらない電車だったら何の役にも立たないわけです、地元にとって見れば。私はいつもいつも、こういう会議のときに鉄道の話をするんで、あまり好かれてはいないのかもしれないんですが、鉄道なんかをもっと利用するようにしていただければ、右岸道路は

いらないうです、と思います、私は個人的には。

そういった意味での交通というものを全般に考えたときに、今回はそういう私は意見の取りまとめ役なので、自分の意見はあまり言わなかったのですが、住民の中には当然そういうことを言っている方もいます。19号をもっと、中津川の方までは片側2車線になってきたんです。ところが今度ここを片側2車線にしようと思うと、今度は大変に厳しい狭い中を、木曽谷の中を通っているわけなんです。一部はできるところがあるので、そういうところはぜひとも、2車線ではなくて3車線でいいんです。片方が2車線で片方が1車線というような。そういったふうに道路を拡幅していただいて、いざというときに2車線になると。事故があったときには2車線でも何とか通れるという道路になっていただければ、もしかしたら右岸道路は必要ないかもしれないと思います。ですが、そういったことの行政だとか、そういった主だったこと。

それから河川法というものがございまして、先ほどの部分も、実は木曽川沿いにぜひ堰堤を作りながら道路を作ってほしいという意見も出ました。ところがそれが河川法という法律がありまして、無理だと。つまり法律によって無理だということ言われてしまっているわけです。だけど現場を見て、あそこへ例えばポールを立てて、トラスを立てて、それで道路を広げていただければ、完全に代替道路としてもできるとか、今、どんどん崖が落ちています。そちらもメンテナンスもされないままに、すでに我々の殿村という部分の一部ですが、田圃が1枚なくなってしまったんです。木曽川の方へ落ちてしまって。そういうところもほとんどメンテナンスもされないまま、ずっと来ているわけです。木曽というのは、本当にそういう意味で言って、長野県全体のレベルからいって、大変に行政の行き渡っていない部分の地域だと思います。そういう意味で、全般的に物事を判断していただければ、本当に右岸道路が必要なのかどうかはあると思いますが、現在の選択すべきところとしては、道路を作らざるを得ないのかなという部分だと思います、私は。

原科委員長

どうもありがとうございました。必要な事由はずい分お聞きしたと思うので、同じような趣旨ですか。

木曽川右岸道路づくり合同委員会委員長

雰囲気として、この問題が知事の声で取り上げられたときに、木曽の中に何が起こったかという、木曽の方を見てくれるんだと、そういう期待感が非常に高まったことでした。特にこの右岸道路というのはその象徴的なものでありまして、これは、総論では賛成なんです、ほとんどの人が。あまり反対という方は11か町村の中の住民集會に参加していても、それほどはおらなかったように記憶しております。総論は賛成ですが、ただこれから、各論になっていきますと、もっと詳細な図面になっていって、どこに家

があたるとか、そんなふうになっていきますと、各論の中では反対が出てくるとは思いますが、総論は賛成であったということ、今ここで述べさせていただきたかったということです。

原科委員長

それでは、時間も2時間ほど過ぎましたので、この辺でちょっとお休みを取りたいと思いますが、よろしいでしょうか。それでは休憩に入りますが、その前にこのあと、一部この会議を閉じさせていただきたいと思えます。理由は、猛禽類等についての調査が、先行して行われておりますけれども、この件に関してご説明いただきますので、その部分は、こういったものは密猟とか、盗掘とかそういうことがよく起こりますので、そういうことが懸念されますので、この部分は一部非公開にいたしますので。ですから、休憩のあとしばらくは、傍聴の方はちょっと席をはずしていただきたいと思います。今から10分弱ですか、3時10分まで休憩を取ります。

(休 憩)

< 資料5 猛禽類等調査資料 資料説明 >

原科委員長

それでは予定時間が過ぎましたので、再開いたします。これからしばらく、10分か15分だと思えますけれども、非公開で進めさせていただきます。早速、事業者の方からご説明をお願いいたします。資料は委員の方だけだと思えますが。資料No.5、これは委員限りということで進めてまいります。

中村委員

今、猛禽の資料を見せていただいたんですが、この程度の資料でしたら非公開にしないでもいいのではないかと印象を受けました。つまり、具体的な巣の位置があって、具体的にどういう保護対策をすとか、そこまでの資料ではありませんから。ですから、報道の人をですね、途中で非公開にしてやるほどのことはないというふうに思えますけれども。

原科委員長

そうですか。どうも失礼しました。私はそれ判断できなくて。事務局が危ないとおっしゃったんで。

中村委員

このレベルでしたら、私はいいと判断してますけれども。

原科委員長

中村先生がおっしゃるなら、ご専門の先生がそうおっしゃるなら。どうぞ、事業者の方。

木曾地方事務所

猛禽の方は先生がそうおっしゃるんですしたら、いいと思いますが、次の有識者からのヒアリング結果の取りまとめというのがありますが、これについては、情報を提供していただいた方から、関係者以外には配らないでほしいという意向がございましたので、この部分はできれば非公開でお願いしたいんですけれども。

原科委員長

次というところですか。

木曾地方事務所

うしろの、資料5の一番うしろの地図ですけれども、これにつきましては、地元の方から関係者以外には見せないでほしいというふうに言われていますので、できればこの部分はその方の意見を尊重したいと思うんですけれども。

原科委員長

ではこの部分だということですが。

中村委員

そうですね。猛禽の、この資料とか、今おっしゃった資料を、報道の方に配らなければいけないのではないのでしょうか。かえって、不審をかうのではないのでしょうか。私はそう思いますけれども。

原科委員長

どういたしましょうか。この部分配らないで、議論は聞いていただくことにしますか。

中村委員

ですから、よろしいと思います、私は。この程度の資料でしたら。資料さえ渡さなければ。

原科委員長

そうですか。他の方のご意見はいかがでしょうか。

佐藤委員

私も公開に賛成いたします。

原科委員長

そうですか。では特に強い非公開というご意見はございませんか。それでは、一応そういう懸念をして、一部非公開ということを申し上げましたけれども、今、中村委員からこの中身に対する判断をしていただきまして、それほどの必要はないと。それに対して佐藤委員からも支持するご意見をいただきましたので、この部分は、資料5は委員限りにいたしますけれども、議論は公開といたします。それでは入っていただいてください。

それでは改めて再開いたします。猛禽類等についての資料、このご説明をお願いいたします。資料の5は委員限りといたしますが、議論は公開といたします。

大日本コンサルタント株式会社

大日本コンサルタントの向後と申します。こちらの方の資料の説明をさせていただきます。資料の5の方に1枚、2枚と説明資料がありまして、そのうしろに確認された猛禽類の主な種の飛翔を載せてあります。

まず1枚目ですけれども、1枚目には調査方法といたしまして、調査方法と調査定点と人員配置について説明してあります。調査方法につきましては、木曾川右岸道路事業に対する影響を考察するために、調査として目視観察や、双眼鏡と望遠鏡を使用して飛翔観察を行っております。主な調査としては、定点観察法として今のところ行っております。調査定点と人員配置に関しましては、表の1にありますように、Aから今のところMまでの調査地点のうち13地点について、各月3日間実施しております。その13定点の配置につきましては、それぞれの飛翔によって適宜変更という形で実施しております。

次のページに、これまでの調査期間を載せてあります。これまで、平成13年の12月から調査の方を実施しておりまして、現在までで13か月間実施しております。一応基本的には、12月から7月という形の繁殖期を基本として、今のところ2繁殖期について調査を実施しております。今後、7月に1回調査があります。

調査結果の概要といたしましては、表の3にありますように、これまで約11種の猛禽類が確認されております。その中で、クマタカ、オオタカ、ノスリというのが、ほとんど毎月とっていいほど確認されておりまして、これらの種が主に優先しているだろうと思われれます。また、ハチクマやサシバにつきましては、夏鳥として飛来して来るといいう形が多く確認されております。主な、今言った、クマタカ、オオタカ、ノスリにつ

いて、それぞれの図面でご説明させていただきたいと思います。

まず、クマタカの確認状況の総括図とありますけれども、今回確認された11種の中で、クマタカについてが一番突出して確認数が多いです。特に、上から登玉地区というのがあるんですけども、これは上松町のところにあたるんですけど、過去の調査からもつがい形成されていることは確認されております。今年度に関しましては、3月に巣材運びや交尾も確認されております。6月の調査記録、5月もそうなんですけれども、確認回数が少し少なかったと。あと、巣と思われるところがあるんですけども、そこも定点から少し覗けるような感じでして、時々、1羽いるような感じですけども、まだヒナ等の確認というのは済んでおりません。次は鳥捕山南東地区という形ですけども、この地区に関しまして、登玉地区とは別の個体がいるというふうには思われているんですけども、特に目立ったような行動というのは確認されております。次が木賊川地区、これまでの結果としては一番確認回数が少なく、繁殖しているだろうという可能性は低いというふうに今のところは判断しております。次が阿寺地区になりますが、ここも過去の調査結果などからつがいの形成や巣が確認されております。昨年おそらく繁殖に成功していると思われるんですけども、昨年度生まれの幼鳥が今回も6月まで、3月ぐらいから6月まで毎月確認されております。ただ3月に、その親鳥と思われるペアの交尾行動というのも確認されております。次が柿其地区になりますが、柿其地区も同じように交尾行動が確認されております。しかもこれは阿寺地区とはまた別の個体だというふうな形で、今のところは認識しております。ただ、阿寺と、他に交尾があって、阿寺と登玉とは違まして、いつも同じ場所に静止しているような行動というのはあまり確認されてございません。今後、繁殖しているかどうかというものの確認が必要かというふうに思われているところです。次が伊勢山北東地区ですが、これまで交尾などは確認されていないんですけども、柿其地区とは違まして1個体が占有しているような行動、また同じ場所にずっと止まるような行動というのが確認されております。最後に伊勢山地区ですが、この地区に関しましては、2個体での同時飛翔や、様々な個体、1個体だけではなくて様々な個体が飛来しているような状況であります。ただその中の1個体だけ、ちょっと雄・雌は分からないんですけども、1個体だけいつもいるような個体というものが確認されております。クマタカの結果としては、今のところ概要としてはこのような形です。

次がオオタカの確認状況総括図ですが、オオタカはクマタカ、ノスリに次いで3番目に飛翔記録が多い形ですが、図面にも表していますように、特にこれといって交尾行動とか、そういったものは今のところまだ確認されてございません。ただ、クマタカ同様、繁殖している可能性も十分考えられることから、今後もオオタカについては着目してやっていきたいと思っております。

次にノスリですが、ノスリの確認結果を見ますと、図面で上の方ですけども、鳥捕山とか木賊川の地区、また阿寺の地区、その周辺がちょっと多く確認されております。

す。ただ、交尾行動などはまだ確認はされておりません。これも、クマタカ同様、今後これらの交尾行動等についても十分注意しながら調査を続けていきたいというふうに思っております。

猛禽については簡単ですけれども、以上でご説明を終わらせていただきます。

原科委員長

続けてその他の生き物に関してお願いいたします。

木曽地方事務所

木曽地方事務所の越原です。先ほど資料1の中にもありましたけれども、地元有識者のヒアリング結果等をまとめた図ということで、この図面のとおり添付してございます。クマタカとか両生類などについて資料をいただいている他、あと文献等について寄付していただいている方もいらっしゃいます。そのような形で地元の方の意見を聞きながら、今後も調査をしていきたいと思っております。以上です。

原科委員長

それでは、ただ今のご説明に関しまして何かご質問ございますでしょうか。中村委員どうぞ。

中村委員

質問というよりは、今回の調査結果を説明いただいて、私の感想ですが。木曽谷に関しては、以前から猛禽が多いということを言われていたわけですが、これだけ多くの猛禽が生息している可能性が非常に高いということに、ちょっと驚きました。特にクマタカに関して、ほぼ木曽川に沿って連続的に生息しているという結果なわけですが。ここに道路を通すとなると、特にクマタカと道路工事との対応、影響のないように対応関係をつけるには相当な長期間の調査と、まず調査が必要です。それからトンネル化するか。これだけ多くがいる場所に道路を通すのは、短期間の工事では、クマタカへの対応というのは非常に取りにくいというのは、この資料と今の説明をお聞きした私の感想です。というのは、クマタカというのは、人の住んでいるところではなく、もっと山の奥の方に普通は住んでいるんです。しかし、この資料を見せていただきますと、木曽川沿いの人の住んでいる、まさにそこにクマタカの行動圏の中心があるわけです。ですからその点が非常に懸念されます。それからオオタカもかなり出ていますから、当然繁殖しているというふうに思いますから、そういう意味では、この道路を作るにあたっては、この猛禽類と道路が共存できるような対応を取るのには、これは非常に大変であって時間がかかるという印象を持ちました。以上です。

原科委員長

今のご意見では、工事中、特に注意しなければいけないということでしょうか。

中村委員

工事前に、それぞれのつがいの巣の場所とか、行動特性とか、いろいろな調査をした上で実際に工事に入るわけですが。そして工事中も、それぞれのつがいの繁殖の様子をモニターしながら具体的な工事を進めざるを得ないわけです。そういう意味で、これだけのたくさんの検討しなければならない猛禽がいるとなりますと、これは相当長期間にわたって工事を進めないと。

原科委員長

ゆっくりやるという意味ですか。

中村委員

はい。

原科委員長

道路ができたあとは、対応ができると考えてよろしいですか。

中村委員

道路ができたあとの対応はできると思うんですが。むしろ工事中の対応をどうするかということです。

原科委員長

そうすると、アセスの調査・予測・評価を十分その辺を配慮してやっていただきたいと思います。それから代替案も、特にそういったことを配慮した代替案を比較検討しないとまずいですね、そうしますと。他にご意見ございますでしょうか。塩田委員どうぞ。

塩田委員

クマタカの問題については、今、工事のお話の中で大変悩ましい話で、もう全国的に実際困っているわけです。それで、クマタカカレンダーというのを作成して、1月から12月まで、どのような行動をするのかというカレンダーを作成して、影響のないような月とか日を割り出して、そのようなところで工事が可能なのかどうかを検討されたいのではないかと思います。というのは、もうすでに19号が走っておりますので、トラックの音はもう聞いているわけです。それで、かつ新たな、今まで聞いたことがないような、騒音が入ってきたときにびっくりする可能性があるんで、そういうものを少

し検討し対応したらいいのではないかと考えております。

原科委員長

ありがとうございました。他にご意見ご質問ございますでしょうか。佐藤委員どうぞ。

佐藤委員

先生に質問ですが、この規模でクマタカが見られる場所というのは、日本にはほとんどないのですか。例えば、日本のどういうところだったらこのくらいいるというデータはありますか。

中村委員

私の知っている限りでは、徳山ダムがあります。徳山ダムもまさにこういう状態です。ほぼ連続的に一面にクマタカが行動圏を構えている。それに匹敵する生息密度です。

原科委員長

他にご質問ございますか。よろしいですか。その他ございますでしょうか。よろしいようでしたら次の議題に入ります。

ウ 環境影響評価方法書に対する意見（環境要素別等）について

原科委員長

それでは進めさせていただきます。次に議題（１）のウになります。環境影響評価方法書に対する意見、環境要素別等ということになりますけれども。今までいろいろご説明いただきまして、ご質疑もいただきましたので、だいぶ、今回の案件に関して基礎的な情報がそれぞれ手に入ったと思います。そこで、今後、この方法書の中で、ひとつはどのような代替案を比較検討するかということが大変重要でございますから、どういった案を考えるべきかということの整理。それから、どのような点について、特に予測・評価しなければいけないか。調査をしなければいけないか。こういった点を整理していきたいと思います。

代替案に関しまして、原案に相当しますものは、先ほど来ご紹介いただきました地元の住民の方が示されたような青い線のルート、これがひとつ基本的な案だと思えますが、それ以外にも、皆様のご検討の中でなかなか判断の難しかったものもあるかと思えますから、そういったものも比較検討材料になるかと思えます。それからこの委員会の中で、環境を配慮してさらに別の案も考えるべきだという意見もいただいておりますので、さらにこれを整理していきたいと考えております。そんなことで案のことを検討いたしますが、もう少し情報がないとどんな案を比較したらいいかも分かりませんので、今日

この時間内でそこまで行くのは難しいと思います。あと30分を切りましたので、どうも今日中に結論というのは難しいと思いますから、まずこの段階で、次回もう1回、これを続けて会を行うということでよろしゅうございますでしょうか。いいですか。

その前提で、案のことは次回といたしまして、それではまずどんな項目、これを考えたいと思います。お手元に方法書、分厚いものがございます。これの第3章の3-1ページをちょっと開けていただきます。うしろの方になります、3-1は。これのコピーをお手元に、資料の6ですか、これがコピーでしたね。これが本物ですけども、今日このために、ちょっと大変なので、抜粋で資料の6で用意していただきました。本体の方もご参照いただければいいと思いますが、これをこうすることで表にさせていただいておりますので、これに沿って見てまいりたいと思います。この部分に関するご意見ですが、本日欠席されました今泉委員からは、特にご意見は今のところいただいておりますということでございます。

まず、環境影響評価項目の選定です。今開いていただいたこの大きな方法書、付箋が皆さんのお手元の資料に、ピンクのものが付いていると思います。そこを開けていただくとうような細長いものがあります。たくさん文字が並んでいますが、これもご覧いただきたいと思います。環境要素のリストとしては資料の6で、このような参考資料を付けていただきました。では、これにつきまして、順次、どのような評価項目がいるかという、評価項目の選定についてご議論いただきたいと思います。本来これは、どんな案を比較するかで評価項目が変わってきますので、今日の段階では、これまでの、現地を見たり、今お示しいただいております案等をベースに、まずどんな項目が必要かというようなことをご意見をいただきたいと思います。どういたしましょう。この順番でいきますか。大気とか。今井委員はもうご退席になったのでこの順番でよろしいですね。今井委員がおられたら生物の方を先にやろうかと思ったのですが、もうご退席ですから、この順番に、大気質から順番にいきたいと思います。

片谷委員

単にいつも大気が一番前に書いてあるので、最初に発言をさせていただきます。まず項目の選定についてですが、環境基準項目と粉じんとを選定し、その他必要な項目というのは選定しないということになっております。これにつきましては、この表3.1.1に書かれておりますように、現地を見てまいりましても、有害物質による影響があるような大規模な施設等は全くないということが分かっておりますので、これを除きまして、環境基準項目、それもうしろのページにあるように、道路事業ですので二酸化窒素と浮遊粒子状物質が対象になり、それに粉じん等を加えるという選定で、これは問題ないものというふうに判断いたします。

原科委員長

どうもありがとうございました。他の委員の方向かご意見ございますでしょうか。大気に関しては、今のようなことよろしいございますでしょうか。一応さっといって、また戻るようにいたしましょう。では次、騒音でございます。塩田委員お願いいたします。

塩田委員

騒音について表3.1.1に書いてありますように、その周辺の集落とか教育施設とかについて注意して、影響のないような形で行いますということですので、そのような形で実施するのだらうと思います。それで、先ほど佐藤先生が植生を十分に配慮してと言われました。この中に植物とか、地表面の状況とかを考慮するように書かれています。それは騒音の伝播のことだけでなく、建設するとき、先ほど私が緑地面積は何%くらいですかと聞いたのは、できるだけ緑地を残して、自動車が走行している場合、住宅側から見えないように、できるだけ見えないように、ということは、音源が見えると音が聞こえやすくなります。音源が見えないと結構、人間の心理的なことがあります、見えないと結構うるささというものに影響しますので、できるだけうまく植生を残しながら道路を建設するように考慮して、それで評価をしていただければということが1点と、もうひとつ、場所によって、音源の高さ、原則としてと書いてあるのですが、音源の高さについてやはり住宅の受け手側を考慮して、できるだけ実施していただきたい。それは官民境界を考慮して1.2mのところを測れば、環境基準を守れるからいいのではないかと、それは当然としてあるのですが、そうではなくてそれも含めて住民側のところで、ちゃんとなっているかどうかとも考慮されればと思います。私が一番心配するのは、でき上がったときに騒音問題が一番出てきます。どういうことかということ、植生関係はもしかしたら再生することができる可能性があると思うのですが、騒音は、今まで聞いたこともないような騒音がどんどん入ってくるわけです。それに対して、今まであった騒音にまた足されると。足されたときに足された騒音に影響していると言われたときに、どれくらい影響しているか分からないわけです。ですから、その辺も考慮しながら、植生だとか自然だとか、それもうまく加味しながら検討していただけると、自然を保持した道路が新しくでき上がっていくのではないかと思います。ぜひそのような考えで実施していただければと思います。

原科委員長

どうもありがとうございました。そうしますと、これ騒音、振動、低周波音、それぞれ関連してまいります。今の話は共通して言えることだと考えてよろしいですか。

塩田委員

それで、低周波音ですが、振動はこのままでいけるかなと実は思っていますが。低周波音については、橋梁についていろいろ考慮される。それから発破についてもいろいろ

考慮されるということで。発破が先ほどの猛禽類にどのような影響があるかということが当然出てくるので、それを先ほど言った猛禽類のカレンダーをうまく利用して、その影響がないようなときに、うまく火薬の量とか、爆発の仕方を考慮しながらやっていけばと思います。

それから、人間に対する影響が実はここに書かれているのですが、これ結構議論のある話なので、評価をするときに積極的な評価をするのであれば、評価の仕方に若干「注」を入れた方がいいかと思います。というのは、今、環境省が一生懸命、そこをどうするのかを考えているので。実は「低周波音全国状況調査結果報告書」を使われたのではないかと思うんですが。年度内にガイドラインが出る可能性がありますので、そのガイドラインをよく検討し、まだ新しい科学的知見がないが、このような形ですと「注意書き」を入れて評価をしていただければ、議論するときに根拠がはっきりして説明ができるのではないかと思います。それと、若干間違っているところがありますので、この評価のところ、平成14年の3月はもう環境省になっていますので、「庁」を「省」に直してください。それから「既定」のところを規則の「規」にしてください。既成概念の「既」ではなくて。

原科委員長

ちょっと今日はあと10分、15分くらいしかありませんので、全体の項目をぱっと見ていただいて、今この方法書で示しているような項目の選定でよいか悪いか、まずそれを、今日は基本的な判断をしていただいて、次回、その予測・評価、調査の方法、手法についての検討をしたいと思います。それから代替案もです。代替案の範囲が決まりますと、また項目も変わる可能性がありますけれども、とりあえず今日の段階での評価項目の選定ということで、あと15分ほどしかありませんので、15分も使えないですね。次回の日程調整も必要ですから。大変短い時間になりますが、ちょっと急ぎますけれども、そんなふうに進めたいと思います。よろしゅうございますか。

それでは、今3つ、騒音・振動・低周波音といきましたので、日照障害はいかがでしょう。これは「有」になっています。むしろこれ「有」「有」「有」でざっと見てみましょうか。悪臭。それでは悪臭に関しまして、石黒委員からメモをいただいておりますので、このご説明を事務局からしていただきましょうか。石黒委員は退席されましたので、悪臭に関しまして意見をいただいております。

事務局

石黒委員は退席されまして、その表の3.1.1の部分でコメントをいただいておりますので、事務局の方から紹介いたします。

表3.1.1で、工事車両・重機の移動や走行、舗装等により影響ありとのことで、標準項目として選定していると。しかし、一般的には工事車両・重機の移動や走行あるい

は舗装工事により悪臭公害は生じていないことから、本事業では簡略化項目として取り扱うべきであると、そういったコメントをいただいております。以上です。

原科委員長

簡略化項目、扱いはそういう簡略な調査・予測・評価の方法でよろしいというご意見でございますが。片谷委員どうぞ。

片谷委員

私も多少、臭気に絡む仕事をしておりますが、私もアスファルトの臭い等、多少の発生はあるので無視はできません。しかしそういう道路工事で重大な苦情が発生しているというような事例はほとんどございませんので、簡便な方法で評価するという方法でよろしいかと思えます。

原科委員長

どうもありがとうございました。それではそんなことでよろしいございますでしょうか。では次に水質にまいります。水質は、底質以外項目の選定を行うということになっていますが、こんな扱いでよろしゅうございますでしょうか。花里委員どうぞ。

花里委員

特にあるわけではないんですけれども、やはり一番心配なのは有害化学物質汚染だと思えます。工事中に特に気をつけるべきだということです。ここにも、その他必要な項目に入っていますけれども、いろいろな健康項目とかありますが、それ以外に工事を使って出てくると予想されるものは、きちんとモニターするという。それから、この間の現地を見せていただいたときに話を伺ったんですけれども、そこで出てくる排水とかは基本的には流さないと、処理をするというような話でしたから、その辺は慎重にやるということが必要だと思えます。それから水生生物について、工事をする前に調べて、工事中にも時々それをモニターをするということを心がけていただければと思えます。

原科委員長

項目の選定はこの方法書の案のようなことでよろしいですか。底質に関してはなしということでもよろしいですか。他にご意見ございますでしょうか。今の件は。だいたい項目選定はこれでよろしいということでございますか。他の委員の方もよろしいですね。それでは次に水象へまいります。水象は3つとも「有」になっております。佐倉委員どうぞ。

佐倉委員

先ほどの発言で、ちょっと勘違いをしているところがあったのだと思いますが、先ほどのものは現地を見た結果のもので、今回のものは全体なんですけれども、項目としては全部評価されておりますので、ここでは問題ないと思います。結構です。

原科委員長

こういう方法でよろしいということですね。次は土壤汚染です。これは影響のおそれはないだろうということで評価項目として挙げておりませんが、これはいかがでしょうか。佐倉委員どうぞ、お願いいたします。

佐倉委員

たぶんないと思うんですが、そういう土壤汚染のおそれのあるような業種があれば、工事によってどう変化するかということは見ていく必要があるのかなと思いますけれども。なければ、例えばクリーニング屋さんがあるとか、あるいは修理工場があるとか、そういうものが、汚染が広がっていたとか、そういうことがあれば、その工事によって何か影響が出てくるということもあるかと思いますが、現状がなければ関係ないと思います。

原科委員長

これいかがでしょう。私は若干、これ心配なところがあるんですけども。土壤汚染というと、廃棄物不法投棄などで出ますね、これ。工場操業に対しては先生がおっしゃるとおりだと思いますけれども、中信地区のいろいろ委員会で2年間検討してきたプロセスでは、不法投棄が結構あって、しかも分からないこともよくあるということでだいぶ意見をいただきましたので、私はちょっと心配で。福島委員どうでしょう。その辺がご専門だと思いますが。

福島委員

そうですね、これは長野県内全部で見られるところなんですけど、道路が新しくできると、その特に隠れた部分に不法投棄が行われるということがよくありますので、この点については十分に監視する必要があるだろうと思っております。その点についてはそのくらいでしょうか。

原科委員長

下の方に、廃棄物に関しては調査しますけれども、それに関連してちょっと心配かなと思います。梅崎委員どうぞ。

梅崎委員

一般論ですけれども、セメントから地盤中へ溶出する六価クロムの問題があります。通常はそんなに溶出しにくいという報告もありますし、このことが問題として指摘されているところもあります。

原科委員長

これは一応、三角形で。これは今はなしですけれども、どうしましょうか。次回までちょっとペンディングにしましょう。今日は全体をさっと見たいと思いますから。それでは地盤沈下にまいります。地盤沈下はいかがでしょうか。なしということですが。

梅崎委員

先ほどの意見書の中にもありましたが、地盤沈下については、特に山岳ですから圧密沈下みたいなことは起きないのですが、工法選定によってはトンネルを掘ったときに地盤が陥没するとか、そういう事例はあります。ですから選定した工法によって、環境要素として選択する必要があるかどうかを考えることです。それよりもまずトンネルにしても盛土にしてもきり土にしても、その基本となる地盤・地質の調査は綿密にやっていただきたいと思います。ボーリング調査ですとか、それに加えた地下水調査も付随しますから。それはここにはないので、改めて言っておきます。

原科委員長

評価項目ではないけれども、調査をする必要があるという・・・

梅崎委員

それは一番大事なことだと思います。調査が十分でない場合は、工事発注のあとで、工法選定の変更とか工事費の追加とか、そういうことにかかり関わってくると思います。

原科委員長

ボーリングは結構コストがかかりますね。

梅崎委員

そこは地形・地質や微地形を見ながら、この部分を中心的（重点的）にとく。等間隔にというのはあまり意味がありませんから。そういうことは少し専門家とご相談しながらやられればいいのではないのでしょうか。

原科委員長

基礎情報をもとに、既存の情報をもとに、そういった重点的な地域を探すということですね。分かりました。

梅崎委員

次の地形・地質ですが、これも別にご専門の先生いらっしゃいますが、地盤関係の評価項目自身がちょっと古いので、地盤沈下という項目しかないんですけども、やはり斜面安定についても、地盤沈下と同じような項目に、今後入ると思います。特に今回は、先ほどの説明のように転石があり、落石防止区域ということもありますから、それは配慮すべきかと思います。今日の、資料No. 1 - 4の現地の状況を見ても、今回の南部ルートのところの状況の資料は提示していただけるとありがたいという感じがします。

原科委員長

そうすると、斜面の安定性に関する項目は挙げた方がいいということですか。

梅崎委員

挙げた方がいいと思います。

原科委員長

プラスするべきだと。分かりました。そういうご意見をいただきました。議論は次回にいたしましょう。一応そういうご意見をいただいたということにしておきます。次、植物でございます。これは4項目ございますが、林委員お願いいたします。

林委員

選定項目はこれでいいと思います。ただちょっと、調査法がこの選定された項目を明らかにできるかどうかというところが疑問ですが、今日は時間がありませんので。しかしこの問題は、県の環境影響評価技術指針マニュアルまで遡って検討する必要があるというふうに考えています。

原科委員長

どうもありがとうございます。それでは動物。これはどなたにお願いすればいいですか。中村委員。

中村委員

選定項目としてはこれでいいと思います。しかし、具体的にどういう動物を調査対象にするかということは、前回の委員会で言いましたように、早急に検討する必要があると思います。それから、生態系も合わせてですが、先ほどの資料のように、とにかくクマタカが非常に多い場所です。つまりクマタカというのは生態系の中の、まさに頂点にある動物なわけです。ですから、このクマタカが餌とする鳥類とか哺乳類が相当豊富で

あるということです。この資料が示しているわけです。ということは、動物が豊富だということは、その餌となる昆虫とか、さらに植物が非常に豊かだということ、間接的に示しているわけです。ですから、おそらくこの地域は雨が多くて、水も多いという基本的な特徴があって、植生が豊かである、だから様々な動物が住んで、その頂点のクマタカがたくさん生息できるのだと思います。ですからそういう観点でこの地域の生態系を的確に捉えられるような調査が必要だと思います。

原科委員長

生態系に関して、今コメントをいただきましたが、その他、植物、動物、生態系、総じていかがでしょう、他にご意見ございますでしょうか。よろしいですか、皆さん。それでは景観、これは佐々木委員お願いいたします。

佐々木委員

景観については選定項目はこれで結構かと存じます。ただ、具体的に視点場をどこに選定するかということと、その評価方法については、固定的な視点からある固定的な対象を見るというタイプの景観評価・分析ではなくて、事業対象が道路という20km以上にわたる線的なものであり、この谷に沿って形成されている木曾谷の地域イメージを形成する景観にどういう影響を与えるかということが、実は私は最も重要だと思いますので、少し評価の方法を工夫する必要があるかと存じます。触れ合い活動の場、たぶん史跡・文化財も他にどなたもご専門の方がいらっしゃると思うので申し上げますが、このあたりの選定項目については、結構と存じます。

原科委員長

どうもありがとうございました。それでは今の件は、だいたいそんなことで項目は全部、このとおりで扱うということにいたしたいと思います。それから廃棄物等でございます。これはいかがでしょうか。福島委員、それから千葉委員いかがでしょう。ではまず福島委員から。

福島委員

これでだいたい項目はよろしいかと思います。先ほどあったように、トンネルなどの掘削で出てくる残土については見積りができるはずですから、それがどれくらい出るのか、それを実際にどういうふうに処分するのかということについての、具体的な評価をする必要があるだろうというふうに思います。以上です。

原科委員長

千葉委員、公衆衛生の観点から何かございますでしょうか。

千葉委員

人口密度がそんなに多くないので、先ほど大桑村ですか、一番高いということで、その辺を重点的にちょっと見ることと、それから19号の交通量が増えた前とあととで、何か住民が健康被害的なものを訴えているかどうかの事前の調査が必要かと思います。

原科委員長

ありがとうございました。それではあと温室効果ガスでございますけれども、これは自動車走行による温室効果ガスというだけでいいかどうかですが、片谷委員どうぞ。

片谷委員

二酸化炭素に限定してよいと思いますが、やはり自動車による温暖化への影響の問題は、世間でよく議論されておりますので、無視することはできないと思います。ただ、厳密な評価というのはなかなか難しく、それから工事中の問題というのもないわけではありませんが、量的な問題から考えますと供用時の方が圧倒的に多いので、供用時だけの評価という現在のこの表に書かれている形のものでよろしいかと思います。

原科委員長

あと、セメントの使用はどうでしょう。これは、意外とセメントがものすごい量なんです。セメントによるCO₂(二酸化炭素)は、梅崎委員どうぞ。

梅崎委員

例えば斜面を切ったときに、今までですとコンクリートを吹き付けたりとか、型枠工などを施工するんですが、最近は緑化工法とかいうのがありますから、これは景観にも関係することですが、なるべくそういう自然に戻すような工法が今いろいろありますので、緑化によるCO₂の削減ということも有効かと思います。

原科委員長

そうすると、代替案によってどういう差があるか見るときには、そういった点も評価した方がいいかもしれませんね。片谷委員どうぞ。

片谷委員

委員長がご指摘になったのはセメントの製造時の(二酸化炭素の発生の)ことですね。現在のアセスの、この技術指針等では製造時のところまで立ち入るような仕組みにはなっていないんですが。

原科委員長

ただ、消費することによって結果的に・・・

片谷委員

可能であれば少し触れていただいて、最近は文献がかなりありますので、触れていただくにより説得力のあるものになるかと思います。

原科委員長

実は、愛知万博のアセスでそれをやったんです。そうしたらものすごい、桁違いに多いんです。走行時に比べて。

片谷委員

それは自動車の走行よりも、セメントの製造時の方が道路事業の場合は多いということになります。

原科委員長

コンクリートを使う量を相当削減するような工事に変えました。それは生態影響もあるのであまり改變しない方がいいという話もあったんですが、それが相当あったので、今、梅崎委員がおっしゃったように工法によってだいぶ違ってくるかなという感じもしました。

片谷委員

触れておくことは有効であろうと思います。

原科委員長

これは案の、比較する案によって必要かどうかまた検討いたしましょう。予定の時間4時になりましたので、そろそろ今日のところは区切りをつけたいと思いますが、今ご意見をいただきましたが、概ねこの方法書の3 - 2のページにある項目、原則的にはこれでよろしいというような判断でございましたが、項目によっては若干増やすものがございました。今日のところをまた事務局で整理していただいて、次回検討を進めたいと思います。

今回は、できたら次回の段階で結論を出したいと思いますので、次回の目標を申し上げますが、これらの項目につきまして、調査それから評価の手法、そういったものに関する判断をお願いしたいと思います。その場合、どういう理由でこういう手法がいいとかいうようなこともありますけれども、そういったことのご意見をいただきたいと思っております。それからもうひとつは、そのもとになる代替案、どんな案を比較検討する

べきだという基本的な案です。この案は区間によって違いますから、先ほどいろいろございましたので、それを区間ごとに、比較するものを、事務局で用意していただきたいと思います。他に何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。それでは今日のところはこれでひと区切りつけます。

では、次回いつ行うかということで、先ほど委員の皆さんの日程について伺いましたので、その結果を事務局に情報提供していただきます。どんなふうになりましたでしょうか。

事務局

次回につきましては、あらかじめ委員の皆様に来月の7日から9日ということで、ご予約をお伺いしたところなんですが、いずれも非常に ×合わせても、なかなか過半数にスレスレというようなことで、7、8、9がうまい日にならなくて、土日ということで大変恐縮だったんですが、7月12日の土曜日に、先ほど委員の皆様のご都合をお伺いしたところ、今日出席されている14名の委員のうち10名の方が出席が何とかできるのではないかとお返事をいただきましたので、恐縮ですが7月12日の土曜日に、できましたら午後を開催をさせていただきたいと思います。場所につきましては、長野市になりますか、あるいは松本市か、ちょっとどちらかでセッティングさせていただきたいと思いますので、7月12日の午後、長野か松本ということでご予約の方をお願いできればと思っております。以上です。

原科委員長

時間は何時スタートになりますか。

事務局

午後、何時スタートか、その辺も2時頃になるのか分かりませんが、松本であれば1時半とかそのくらいでいけるとは思いますが、ちょっと電車の時間とか、遠くから来る先生の時間表を見まして、時間の方は正式に決めていきたいと思っておりますので。

原科委員長

では2時前後。

事務局

そうですね。そういう形になると思います。

原科委員長

3時間ぐらいお願いして、2時5時ぐらいの感じで、お願いしたいと思っております。では

そんなことでよろしゅうございますでしょうか。それでは12日午後2時前後スタートで、会場は長野市あるいは松本市になる可能性が高いと思いますけれども。その方がある面ではいいかもしれませんけれども。木曽の問題ですから。公開した場合、住民の方もアクセスがいい方が、オープンでいいかと思えますから。できれば松本で開いていただきたいと思えます。それでは今日のところは、以上で閉じさせていただきます。どうもありがとうございました。

4 閉 会

事務局

本日は大変長時間ありがとうございました。以上をもちまして、技術委員会を閉会をさせていただきます。どうもご苦労様でございました。