

令和5年度第5回熊本県環境影響評価審査会第二部会

議 事 概 要

1 日 時

令和5年（2024年）1月17日（水）午前9時30分から午前10時30分
まで

2 場 所

ホテル熊本テルサ 3階 たい樹
（熊本市中央区水前寺公園28番51号）

3 出席者

- （1）熊本県環境影響評価審査会第二部会
委員13名中10名出席
- （2）事業者等
熊本県企画振興部交通政策・統計局交通政策課空港アクセス整備推進室、
トーニチコンサルタント（株） 計10名
- （3）県関係課及び市町村等
出席なし
- （4）事務局
熊本県環境生活部環境局環境保全課 6名
- （5）傍聴者等
報道関係者 8社

以上、オンライン出席者を含む。

4 議 題

「（仮称）阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業計画段階環境配慮書」について

5 議事概要

事務局（環境保全課）から、今回の事業概要等について説明した後、事業者等から事業及び配慮書の概要について説明が行われた。

主な質疑の概要は次ページ以降のとおり。

主な質疑の概要	
部会長	ただいまの事業者の説明に関して質問等がある方はお願いしたい。
委員	<p>今、計画段階配慮書項目の選定では、工事計画の熟度が高まってないため、工事の実施に関する事項は選定しないとされている。</p> <p>先日、現地を確認して、非常に道路が狭く、生活道路や農道程度だった。工事はしなければならないが、工事資材の運搬や資材置き場、運搬車両などが行き来することによる生活道路への影響はどうか懸念を持った。</p> <p>トンネル工事はまだどういう工法をされるかわからないが、多分シールド工法といった振動などの影響が小さい工法が選ばれる。やはり掘削した泥は運び出さなければならない。そういう車両や工事用の車両の通行路が、どのように確保されるか、配慮事項として必要だと思った。</p> <p>問題となるのは、肥後大津駅付近、高遊原台地付近の住宅地での騒音である。そういう交通による影響を配慮事項に入れ、具体的に実際どういう工事が決まった後、方法書以降でより詳しく出していただきたい。道路の工事で資材を運ぶ際などの、交通網がまだ全く配慮書の中に入ってないと思った。</p>
事業者	<p>地域の道路状況というのは、狭いところもあり、資材も運ばなければならない。トンネルの工事をすれば土砂も運ばなければならない。様々な課題があるが、今設計中のため、それが固まった状態で最終的には準備書の中できちんと示すことを考えている。</p> <p>方法書で調査をする方法をどういう形でやるかまとめ、そのあと、環境調査を実施する。その環境調査の結果を踏まえた準備書を作成するため、その中で明らかにしたいと考えている。</p>
委員	道路の拡張などは考えていないのか。
事業者	<p>どういう形で工事をするか工事計画等を立て、それによって検討するが、いきなり道路拡張という選択肢よりも、今の時点ではできるだけ幹線を使いながら住民の方には迷惑がかからないように施工することを想定している。</p> <p>現時点の見解のため、準備書の方で明らかにしていきたいと考えている。</p>
委員	<p>文化財の方から一言。可能性は低いと思うが、対象事業実施想定区域内に文化財、石橋があるため、避けていただきたい。</p> <p>石橋はいくつか全国でも熊本県内でも移築という手段をとっているところもあるが、石橋に限らず構造物等の文化財は、その土地にあって意味がある。その土地にあって、その土地との地縁や結びつき、そういう意味で総合的に価値づけがされるため、移築した段階で影響が出る、価値が大きく削られることになる。そのため、物理的に壊す又</p>

	<p>は壊さないだけではなく、そういったことも考慮し、影響の最小化を考慮してルートを決定的にしたい。</p> <p>それともう一点。まだ事業全体の期間が見えてきていない。文化財、特に埋蔵文化財は、他の項目と同様の事業前に調査期間を一定程度持つて、調査して、影響を評価するところに含まれない。工事が着工されて、同時並行で調査していく。ありがちなのが、供用開始を3ヶ月前倒しでもう3月に開業したいなど、突然トップダウンでやってくる。それは現場にとっては本当に大変なことである。新幹線の工事のときもあったが、高架を作っていて、そのすぐ横で発掘調査をしていることがあった。非常に危険であり、また調査自体も非常にタイトで、事故も起こしやすいため、そういうことがないように全体的なスケジュールに十分な配慮をいただきたい。</p>
事業者	<p>まず1点目の石橋について、資料32ページの図の緑の三角が石橋である。今の計画では肥後大津駅から南の方に分岐していく予定のため、資料にある石橋に影響はないと考えている。ただ、ピンポイントで存在している文化財等については、できるだけ移築はしないように進めたいと考えている。</p> <p>あともう1点の埋蔵文化財については調査期間が長くかかることは十分承知しているため、全体のスケジュールを含めて今後検討していきたい。</p>
委員	<p>先ほどの委員と似ているが、阿蘇に行くための道路は、いずれも事業実施想定区域にかかっている。今、空港から熊本に行くのにはものすごく渋滞があるという話があるが、今度は熊本市内から高速を降りて阿蘇に遊びに行くのにも、俵山ルートなどできていても結構渋滞する。</p> <p>工事はどんなに急いでも時間がかかるため、県外から来る人にも情報発信をしながら工事を進めてほしい。現地に行ってから迂回路表示があっても、よそから来た人はなかなか行けないため、現地だけではなく、阿蘇観光に来る人たちのことも考慮していただきたいと思う。</p>
事業者	<p>白川の北側と南側に県道の瀬田熊本線と瀬田竜田線の2つがあり、ここが57号線の交通量が多いときに阿蘇への抜け道になっている。</p> <p>今から工事計画を立てるが、助言いただいたとおり、情報発信についても検討しながら進めていきたい。</p>
委員	<p>先ほどの委員の指摘に対し、「準備書の段階で」と言っていたが、方法書ではないのか。方法書で、事業の影響に対する調査の適切な方法を選定するにも関わらず、それを飛ばして準備書というのはおかしいのではないのか。適切な方法で調査を行い、その結果をもって評価する必要があるが、「方法書の段階で」ではないのは、アセスメントの順番としておかしいのではないのか。</p>

<p>部会長</p>	<p>私も同意見で、工事の際にも影響があるはずだという意見があり、その環境影響評価は、やはり方法書の段階で、工事の際にどのような影響があるか、検討すべきではないかということであるが、いかがか。</p>
<p>事業者</p>	<p>言葉足らずであったかもしれないが、現時点では文献だけでしか調査していないため、最終的に決めていくのは現地の調査も含め、その結果を踏まえた準備書を作っていくことを考えている。</p> <p>もちろん方法書の中でも、その時点での設計の内容を踏まえた方法書を作成することで考えている。また、委員からの意見も反映させた上で方法書を作ることを考えている。</p>
<p>委員</p>	<p>結局のところ、この事業の実情に即した調査方法がとれるようにしていただきたい。</p>
<p>事業者</p>	<p>この事業に対して、今後、最終的に予測されることを踏まえた方法書を作り、調査を行い、その結果を踏まえた準備書ということで進めていく。</p>
<p>委員</p>	<p>事業の実施によって地下水に影響が出ないように配慮するとの説明の際に広域的な地下水の流れの図を表示していた。</p> <p>確かに、電車は高架になっているなどにより、地下に与える影響はそれほどないかもしれないが、一方で、台地部分にはトンネルを掘ることで、広域的な水と、台地部分に賦存している丘の中の地下水は区別して考える必要がある。</p> <p>前回現地視察の際にも確認したが、ボーリング調査等で状態を把握しつつ事業を進めるという話だった。トンネルの影響は、台地の裾野の部分で湧き出ている湧水など、局所的、地域的な地下水の変化に影響が表れると予想されるため、台地の麓に住んでいる住民の方が、地下水をどのように利用しているのか、調査しておく必要があると思った。</p>
<p>事業者</p>	<p>今の助言の内容は、現地でも十分調べた上で検討したい。</p>
<p>委員</p>	<p>鳥類関係の話であるが、先日現地を確認し、一番、鳥にとって影響のある環境は、白川であると感じた。鳥に限らず他の動物植物、昆虫も関係していると思う。</p> <p>資料 37 ページに「対象河川内の構造物設置を回避する」と書かれているが、この配慮はぜひお願いしたい。現地視察の場所よりも少し下流に大津から空港に行く道があり、その橋は川の真ん中に橋脚を建てている。少し川幅が広いということもあると思うが、橋脚があるとやはり河川を利用している動植物にすごく影響が大きい。</p> <p>今回のルートを最終決定すると、そこまで川幅の狭くないところを跨ぐことになると思われるため、河川内に工事が入らないような配慮をぜひお願いしたい。</p>
<p>事業者</p>	<p>今から設計をしていくため、できる限り回避できる場所は回避し</p>

	<p>たい。構造上、どうしてもやむを得ず橋脚を設置する場合が出てくるかもしれないが、その場合はできるだけ2本ではなく1本とすることや、構造等の検討もしていきたい。</p> <p>まずは回避できないか、念頭に進めていきたいと思う。</p>
委員	<p>騒音について、資料の36ページ。配慮書の本文の方には資料の文章の下に詳細な文章があるため、趣旨としては大きな問題ではないと思うが、この評価結果のまとめ文のようところで「影響を回避できるように」とだけあるのは、引っかかるところがある。</p> <p>ルート設定はいろいろな要因で決めざるを得ないが、それが騒音影響とは相反する場合も十分考えうる。回避できなかったら仕方ないではなく、できない場合も、今度はできるだけ低減できるような構造にすることが当然入ってくる。それは本文にはあるが、まとめ文で、「低減」という言葉が入っていないことが引っかかった。</p> <p>他の項目との整合性といった観点で、あえてこうしているということであれば、説明いただきたいが、いかがか。</p>
事業者	<p>指摘のとおり振動、騒音をすべて回避ということは、できないところがあり、低減が最後の手段であるため、この表現は誤った記載となっている。</p>
委員	<p>配慮書の181ページであれば表の下に、「以上のことから」とあり、その文章の趣旨は非常に妥当なところとは思うが、このまとめ文が目立って見えるため、表現の仕方を検討いただくとよい。</p>
事業者	<p>配慮書の中では、低減も書いていたが、資料を作るときに低減という言葉が抜けていた。</p>
委員	<p>配慮書の表4.3.1-4で評価結果のまとめという形で書いてある文章を転載している資料だと思われる。このまとめ方をうまく趣旨が伝わるようにお願いしたい。</p>
委員	<p>土地利用の状況で、この地域は地下水保全のために冬水田んぼというか、冬場に水をためる田んぼがある。資料29ページの田んぼの中には、その対象になっている田んぼがあるのか。</p>
事業者	<p>資料29ページでは示していないが、配慮書41ページに湛水事業の現状をわかっている範囲でまとめている。その状況も今後また変わっていくため、その状況を踏まえた計画等を作っていきたいと考えている。</p>
委員	<p>多分増えてくると思うので、それも反映させたほうが良い。</p>
事業者	<p>県で進めている施策のため、情報もきちんと集めていきたい。</p>
委員	<p>底生生物、魚類、昆虫などの種と主な生息環境が、数ページにわたって記載されているが、白川のデータはないのか。一般的なことは書いてある。</p>

	<p>なぜ聞いているかという、先ほどの委員の意見と同じだが、先日の現地視察のときに結構大きな礫（れき）があった。そういうところに手を入れると、その礫の下に存在する生物で貴重な種が見つかることがある。河川改修工事中に貴重な種が見つかったときに、それをどうするかということが問題になる。</p> <p>このデータは、一般に熊本県や事業実施想定区域周辺で、こういう動植物がいるということではあるが、白川のデータは存在しないのか。</p>
事業者	<p>白川のデータは、水辺の国勢調査などがあるが、ピンポイントではない。事業実施想定区域は、先ほどの1.5kmの範囲で限られている。</p> <p>河川や水辺の環境は一番重要であり、生態系の基本となるため、調査をやった上で、どういうことに配慮するか検討していきたいと考えている。</p>
委員	<p>重なるが、白川やため池の調査は、丹念にお願いしたい。</p> <p>それと、方法書に記載が必要な事項ということで、コウモリについてであるが、多分バットディテクターで夜間に調査をされると思われる。コウモリの場合、夜は飛んでいるが、日中は洞窟の中に入っている。</p> <p>ここの地形から見ると、台地の方に行くところが急に高くなっており、こういった地形には熊本県内では戦争が終わった頃に、地元の人があちこちで穴を掘って、それが今も放置されているような例がある。</p> <p>例えば三角とか天草とかでは、その中で子育てをしているコウモリがいるため、そういう例が見つかるのであれば、今1.5kmの幅を取ってあるが、実際この辺りを通すことが決まったら、その周辺を調べていただきたいと思う。</p>
事業者	<p>調査の結果、確認された種にもよるが、専門の先生にも助言等をいただきながら、調査を進めていきたいと考えている。</p>
部会長	<p>他に意見、質問がなければ審査会を終了する。</p>

※配付資料

(資料1) 令和5年度第5回熊本県環境影響評価審査会第二部会 次第

(資料2) (仮称)阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業計画段階環境配慮書の手続きについて

(資料3) (仮称)阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業計画段階環境配慮書」に係る意見について (委員限り)

【事業者資料】(仮称)阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業 計画段階環境配慮書の概要