

令和8年度第1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8年（2026年）8月17日（月）午後2時から午後3時50分まで

2 場 所

ホテル熊本テルサ 3階 たい樹（熊本県熊本市中央区水前寺公園28-51）

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12名出席

（2）事業者等

熊本県（都市計画課、空港アクセス鉄道整備推進課）、パシフィックコンサルタンツ 計8名

（3）関係機関

大津町役場、菊陽町役場 計2名

（4）事務局

熊本県環境生活部環境局環境保全課 計5名

（5）傍聴者等

傍聴者1名、報道機関1社（KKT）

※出席者にはオンラインを含む。

4 議 題

「（仮称）都市高速鉄道阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業 環境影響評価準備書」について

5 議事概要

事務局（環境保全課）から、今回の手続の概要について説明した後、事業者等から事業及び準備書の概要について説明が行われた。

また、一部の非公開情報については、事業者からの説明及び質疑応答を非公開として審議を行った。

主な質疑の概要	
部会長	ただ今の事業者の説明に関して質問がある委員はマイクを持って発言していただきたい。

委員	事前質問において、橋梁工事に関連して代替水路を設置する構想があるとの説明について質問した。どのような場合に代替水路が必要となるのかについては回答を確認したが、代替水路を設置する場合、その設置自体による周辺への影響をどのように評価するのかが分からなかった。その点について説明をお願いしたい。
事業者	事前質問への回答について補足する。回答では橋梁工事に限定した内容ではなく、一般部を対象として説明したものである。 田んぼを横断する箇所などで既存の用排水路を分断する場合には、新たな水路を設置して機能を補償する考えである。
委員	代替水路はどのような構造で設置するのか。
事業者	既存の農業用水路はコンクリート製のものが一般的であるため、同様の構造で機能を補償することを考えている。
委員	既存の水路と並行して設置するということか。
事業者	ケースバイケースであるが、基本的には新たに鉄道が整備されることで水路が分断されるため、鉄道に沿うような形で設置することになる。 用水及び排水の機能が継続できるよう整備する考えである。 なお、橋梁部については、河川を分断する計画はない。基本的には河川の外側に構造物を設置することを考えている。
委員	橋梁部については、付け替えは行わないということか。
事業者	そのとおりである。河川を分断しない位置に橋脚を設置する計画である。
委員	施工工程について質問する。 準備書 14 ページに施工工程が示されており、1 年目、2 年目、3 年目に実施する内容が記載されている。また、準備書 298 ページの予測地点図には、第 1 工区、第 2 工区といった区分が示されている。 これらの工区については、工区ごとに時期をずらして施工するのか、それとも工区は異なるものの、同時並行で施工するのか伺いたい。 また、準備書 299 ページの大気質の予測では、「二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の排出量が最大となると想定される 1 年間」を予測対象時期としているが、具体的には工事開始後何年目のどのような工程において最大となることを想定しているのか教えていただきたい。
事業者	工事内容については、準備書において詳細な想定を行っている。 工程からも分かるとおり、工事のピークは 5 年目頃に到来するものと想定しており、その条件で予測を行っている。 ただし、実際には用地取得の状況や予算の状況等の要因があるため、工事が分散される可能性はある。準備書では、最も影響が大きくなる条件を想定して予測を行っている。

委員	事情によって工事時期が分散される可能性はあるものの、測量、調査、設計等については各工区で並行して進められるという理解でよいのか。
事業者	そのような理解で問題ない。
委員	熊本空港の運用時間について伺いたい。 熊本空港は24時間運用なのか。また、航空機の発着時間帯は朝何時から夜何時までとなるのか。 さらに、本事業のアクセス鉄道についても、何時から何時までの運行を想定しているのか教えていただきたい。これらは近隣住民への騒音影響に大きく関わる事項であると考える。
事業者	現在の熊本空港については、朝7時30分頃の便が発着であり、最終便は21時頃までの運航であったと認識している。 また、本準備書において想定するアクセス鉄道の運行時間帯は、朝6時から夜23時までである。
委員	23時までの運行はやや遅い印象を受ける。 環境影響評価項目の対象範囲を超える話かもしれないが、運行本数も含めて検討し、住民に対して丁寧に説明することが必要ではないかと考える。
事業者	騒音の観点からも重要な事項であると認識している。現時点では23時台の運行は1本程度を想定しているが、遅い時間帯であるため、運行主体となるJR九州等とも協議しながら検討する考えである。
委員	大津中央公園について質問する。 これまで説明のあったつつじ祭り等については理解しているが、大津中央公園については十分に触れられていなかったように思う。 大津中央公園は計画路線が通過する区域に位置しているが、つつじ公園よりも利用者が多く、平日も含めて多くの人が訪れている。特にワンピース像が設置されて以降、休日だけでなく平日も外国人を含む多くの来訪者があり、写真撮影スポットとして利用している。 また、公園内には写真撮影用の台も設置されている。こうした利用実態について把握しているのか。
事業者	写真撮影スポットが設置されていることは承知している。 本事業によって公園が分断されるため、事業者としては、まず防災公園としての面積的な機能を補償する必要があると考えている。 また、御指摘のとおり、公園には駐車場、園路及び建物等も整備されていることから、機能面についても補償が必要であると認識している。 今後、管理者である大津町と十分協議しながら対応していく考えである。
委員	住民説明会について質問する。

	住民からは、騒音について等価騒音レベルで評価されているものの、実際には暴露量や最大値の方が実感に近いと、最大値で示して説明する必要があるとの意見が資料 74 ページに掲載されている。 空港アクセス鉄道であるため、飛行機騒音に加えて鉄道騒音も加わることへの住民の不安は理解できる。 今回の予測結果を踏まえ、どのような対策を考えているのか、また現時点での見通しについて伺いたい。
事業者	住民説明会では、法令に基づく等価騒音レベルよりも、自宅前で最大どの程度の音が発生するのかといった、より身近な観点からの質問が多く寄せられた。 その際にも説明したが、騒音は工事計画やダンプトラックの運行時間、運行台数、走行ルート、さらには現地の地形条件等によっても変化する。 今後も住民説明会を通じて、騒音や振動に配慮しながら丁寧に説明していく考えである。
委員	先ほどの[]委員の質問に関連して質問する。 ただ、先ほどの説明は質問への回答になっていないように思う。 住民が懸念しているのは、工事中の騒音ではなく、鉄道走行によって発生する騒音の暴露量や最大値についてである。 この意見はもっともであり、方法書段階等においても、等価騒音レベルだけでなく、補足的に最大値なども示した方がよいと意見を述べた記憶がある。 鉄道騒音について、最終的にどのような説明を行ったのか。また、準備書において最大値や暴露量をどのように示しているのか改めて説明いただきたい。
事業者	先ほどは工事中の騒音について説明を行った。 御指摘のとおり、住民からは鉄道走行による騒音についても質問があった。 説明会では、熊本駅南側の高架区間における実測値等を参考に予測を行い、最大騒音レベルの目安について説明した。 予測値としては、おおむね65デシベル程度となることを説明し、その対策としては、ロングレールの採用や防音壁の設置等を行うことを説明している。 また、供用前には改めて状況を確認し、必要に応じて追加対策を検討する旨も説明している。
委員	追加対策についてであるが、高架構造で計画されている以上、追加の遮音壁の設置等を行う場合には構造計算の見直しが必要となる。 現実的に対応可能か。
事業者	全てのケースで対応が可能というわけではないが、必要な対策が講

	じられるよう、あらかじめ一定程度見込んだ設計を行っていきたいと考えている。 ただし、御指摘のとおり限界もあるため、事前予測を十分に行いたい。
委員	最大騒音レベルについては、準備書本編には記載されていないという理解でよいか。
事業者	準備書本編ではなく、資料編の57ページに、同様の鉄道騒音事例の実測値等を掲載している。
委員	フクロウについては、生息環境の一部が保全されない可能性があるとの予測結果である。 これを踏まえ、準備書638ページの「表9.2-12 生態系に関する環境保全措置の検討結果」について質問する。 環境影響が生じる場合、まず回避できるかどうかを検討し、それが困難であれば影響の低減を図り、それでもなお影響が残る場合に代償措置を講じるという順序になると考える。 しかし、この表を見ると、低騒音・低振動型機械の使用といった低減措置の後に巣箱の設置が記載され、その後に段階的な施工が記載されている。低減措置と代償措置の順序が入り交じっているように見受けられるが、この記載には何らかの意図があるのか。
事業者	排水処理の実施や低騒音・低振動型機械の使用は、生態系全般に対する一般的な環境保全措置として記載しているものである。 また、巣箱の設置については、それらの措置によっても回避できないフクロウへの影響に対する代償措置として位置付けている。 さらに、巣箱の設置後もモニタリングを実施し、その結果を踏まえながら段階的に追加措置を講じることで、より効果的な保全につなげたいと考えている。
委員	フクロウに対する低減措置としては、低騒音・低振動型機械の使用や段階的施工が挙げられているが、それ以外の検討はなかったのか。 例えば、繁殖期を避けて工事を行う、夜間工事を実施しない、夜間照明に配慮するなど、他にも様々な低減措置が考えられる。現状では2項目のみの記載となっており、やや不十分な印象を受ける。 また、代償措置の内容についても疑問がある。 表では「巣箱の設置等により代償する」という趣旨の記載となっているが、フクロウの生息環境は巣だけで成り立つものではなく、餌場や繁殖期以外のねぐらなど、様々な要素によって構成されている。 そのため、単に離れた場所に巣箱を設置しただけで代償できるという表現は適切ではないように思う。 このような記載では、「巣箱を設置すれば十分であり、その他の低減措置は不要である」と受け取られるおそれがあり、懸念している。

	さらに、準備書641ページの事後調査についてである。 低減措置や代償措置を実施した結果がどうであったかを判断することは非常に重要である。工事期間中及び供用後に細かい調査を計画すると思うが、設置した巣箱が全く利用されない可能性も考えられる。 その場合は、保全措置が十分に機能しなかったことになる。 巣箱が利用されなかった場合、どのような対応を考えているのか。
事業者	直接のお答えになっていないかもしれないが、巣箱を設置して終わりという趣旨ではない。 工事期間中及び供用後についても継続的にモニタリングを行い、その結果を踏まえながら、専門家の意見を伺いつつ対応を検討していきたいと考えている。 巣箱が利用されなかった場合の対応については、現時点では明確にお答えできないが、調査結果を踏まえながら検討していきたい。
委員	事後調査に当たっては、巣箱が利用されなかった場合まで想定した上で、必要な調査や対応策を事前に検討しておくべきである。
事業者	御意見として承る。
委員	資料 48 ページに記載されている地下水涵養対策について質問する。 この浸透施設について、設置範囲や配置計画がどのようなになっているのか伺いたい。 鉄道施設本体以外にこのような施設も整備されることになるため、場所によっては文化財調査の対象となる可能性もあると考えている。 そのため、文化財への対応も調整が必要になるのではないかなと思う。 浸透施設は計画路線に沿って設置されるものなのか、それとも路線から離れた広範囲に網目状に整備されるものなのか、現時点での考え方を教えていただきたい。
事業者	浸透枡等については、橋梁等の鉄道施設と併せて整備する排水施設の一部として計画している。 橋梁の外側には雨水排水用の側溝を整備する予定であり、その側溝を流れる雨水を集めやすい箇所に比較的大きな浸透枡を設置し、一時的に貯留した上で地下への浸透を考えている。 全ての箇所で浸透処理を行うのではなく、排水を集約した箇所に浸透枡を設置する計画である。 そのため、現時点では主な環境保全措置として、路線に沿って必要箇所に浸透枡を設置することを考えている。
委員	路線に沿って雨水を集め、要所ごとに大型の浸透枡を設置するという理解でよいか。
事業者	そのとおりである。
委員	生態系及び水生生物の観点から意見を述べる。 資料を見る限り、水生生物への影響は大きくないと考えているが、

	生態系については毎回感じることもある。 騒音や振動が生態系に影響を与えることは当然であり、重要なのはその影響を把握することである。 フォローアップ調査は、「影響がないこと」を確認するためではなく、「どこに影響が生じたのか」、「どのような変化が起きたのか」を把握し、その結果を踏まえて対応を検討するために行うものだと考える。 生態系への影響が全く生じないという前提で説明するのではなく、影響が生じることを前提に調査し、その結果に応じて対応していく姿勢が重要である。 我々は生態系の恩恵を受けている以上、影響をしっかりと把握しながら対応していくべきであり、そのような考え方が重要であると思う。 コメントとして申し上げる。
委員	電波障害に関連して意見を述べる。 どちらかという人への影響という観点であるが、防災行政無線などの情報発信はスピーカーによって行われている場合が多い。 鉄道が通過することによって、そのような音声放送の聞き取りに支障が生じる可能性も考えられる。 また、そのような影響が生じた場合にどのような対策を講じるのかという点についても、住民説明会等で質問される可能性があると考ええる。
事業者	補償については、単に金銭的な補償を行うということではなく、機能面についても十分に確認しながら対応していく考えである。
委員	資料67ページの廃棄物等の予測結果について確認したい。 建設発生土が約27万立方メートル発生すると予測されており、比較的多量の発生土が見込まれている。再利用を進めると記載があるが、仮置場の確保も含めて、現実的に対応可能な範囲の発生量と考えてよいのか。
事業者	約27万立方メートルという発生量は非常に大きな数字であると認識している。特にトンネル工事に伴う建設発生土が大きな割合を占めることになる。 現時点では、建設発生土の仮置場の位置等については、今後の詳細設計の中で検討していく段階である。 一方で、発生量が多いことは十分認識しているため、再利用先の確保や仮置場の計画を含め、適切に対応できるよう計画を進めていきたいと考えている。
委員	最近大きな地震が発生しているが、こうした地震による地盤や事業計画への影響について、何らかの想定を行っているのか伺いたい。
事業者	地震発生後に現地踏査を複数回実施している。

	現時点では、地盤等に大きな変状は確認されておらず、事業に大きな影響を与えるような状況ではないと考えている。 また、地震被災地の復興との関係については、より広い観点からの議論となるため、この場で詳細な回答は差し控えたい。 本事業は前回の熊本地震からの復興にも関連する重要な事業であることから、引き続き適切に進めていく考えである。
委員	建設資材の搬入・搬出ルートについて質問する。 資料15ページに示されているルートは、全部が県道となっているが、県道だけで搬出入が完結するとは考えにくい。 現地には水田や畑地の周辺に農道や生活道路も多く存在している。これだけの量の資材を搬入・搬出する場合、県道と工事現場を結ぶ生活道路への影響も大きいと思われる。 現地視察の際には、どこかに資材ヤードを設け、一時的に集積した上で搬出するとの説明があったと記憶しているが、県道や国道まで搬出する間の生活道路について、どのように安全性や利用環境を確保するのか伺いたい。
事業者	工事の実施に当たっては、まず基本的な考え方として、できる限り県道等の幹線道路を利用し、生活道路の使用を最小限に抑えるよう施工業者を指導していく考えである。 一方で、工事現場への最終的なアクセスについては、生活道路を利用せざるを得ない区間もあると考えている。 そのため、工事実施段階において、必要に応じて迂回路を設置するとともに、工事車両の通行時間帯についても地元住民と調整を行う予定である。 また、道路を長期間通行止めにすることや、道路を損傷したまま放置することがないように、地域住民と十分にコミュニケーションを図りながら工事を進めていきたいと考えている。
委員	資材ヤードについては別途設置する予定なのか。
事業者	そのような施設が必要となる可能性はある。 ただし、現時点では場所の確保までは行っていない。今後、工事の受注業者等とも協議しながら詳細を検討していくことになる。
以降、準備書の非公開情報の審議を行うため会議を非公開	
委員	図中の丸印の色の違いについて説明いただきたい。
事業者	丸印の色は調査時期を示している。 ・黄色：春 ・緑色：夏 ・紫色：秋 ・水色：冬 である。

委員	事後調査について確認したい。 準備書641ページでは、植物はカワラケツメイを対象として事後調査を実施することになっているが、その他の種については事後調査を実施しないという理解でよいのか。
事業者	現時点ではそのように考えている。 その他の重要種については、工事区間において影響が生じないこと、生息環境が確保されることを前提として予測しているため、現時点では事後調査の対象としていない。 ただし、工事実施段階において新たな重要種が確認された場合は、改めて対応を検討する必要があると考えている。
委員	準備書641ページの事後調査項目では、移植した植物について移植先の生育状況を確認することになっている。 一方で、移植元周辺の状況は調査対象に含まれないのか。
事業者	事後調査の対象は基本的に移植先である。 移植した個体が移植先で生育・定着しているかを確認することを目的としているため、現時点では移植先の生育状況を確認することを事後調査の対象としている。
委員	住民説明会ではムササビに関する意見も出されていたが、どのように回答したのか。
事業者	■■■■付近において、ニホンジカの鳴き声や痕跡が確認されていること、またムササビの生息についても指摘があった。 事業者としては、ニホンジカに限らず野生動物が線路内へ進入し、列車との接触事故によって死亡することを防ぐ必要がある。また、そのような事故は鉄道運行への支障にもつながる。 そのため、■■■■付近については生物相の詳細調査を実施した上で、防護柵の設置や高さ等について検討したいと考えている。 また、ムササビに関する質問もあったため、ムササビに限らず、生態系全体への影響が確認された場合には、専門家の意見を伺いながら必要な対策を検討していきたい旨を説明した。
部会長	以上で本件の審議を終了する。

※配付資料

(資料1) 令和8年度第1回熊本県環境影響評価審査会第二部会 次第等

(資料2) 「(仮称)都市高速鉄道阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業 環境影響評価準備書」の手續について

(資料3) 「(仮称)都市高速鉄道阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業 環境影響評価準備書」に係る意見について(照会) ※委員限り

【事業者の説明資料】

・(仮称)都市高速鉄道阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業 環境影響評価準備

書の概要【審査会】

- ・（仮称）都市高速鉄道阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備事業 環境影響評価準備書の概要【審査会】 非公開資料 ※委員限り