

## 令和4年度第4回神奈川県環境影響評価審査会議事録

- 1 日 時 令和5年1月26日（木曜日） 14時から15時43分
- 2 場 所 神奈川県庁新庁舎4階 環境農政局共用会議室及びWeb会議
- 3 出席委員 一ノ瀬友博【会長】、大澤啓志、奥真美、小根山裕之、金子弥生、熊崎美枝子、小林剛【副会長】、酒井暁子、鈴木秀和、鈴木洋平、高橋章浩、二宮咲子、速水洋、廣江正明、吉田聡
- 4 傍聴人 0人（一般傍聴人の定員4人）
- 5 議 題
  - (1) 神奈川県環境影響評価審査会会長及び副会長の選出について
  - (2) 対象事業の諮問及び審査  
東京南線3,4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書について
  - (3) その他
- 6 審議概要
  - (1) 神奈川県環境影響評価審査会会長及び副会長の選出について  
第22期神奈川県環境影響評価審査会の会長に一ノ瀬友博委員が、副会長に小林剛委員が選出された。
  - (2) 対象事業の諮問及び審査  
東京南線3,4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書について  
(事務局)  
資料1-1「東京南線3,4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書について（諮問）」により諮問。  
(一ノ瀬会長)  
本案件についても、これまでどおり慎重に審議をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。では早速、この事業の環境影響予測評価実施計画書の概要について説明を受けたいと思っておりますので、事務局は、会場内に事業者を案内してください。  
(事務局)  
事業者を紹介。  
(事業者)  
資料1-2「東京南線3,4号線改修工事 環境影響予測評価実施計画書の概要」により説明。  
(一ノ瀬会長)  
ありがとうございます。そうしましたら、最初に事務局には、欠席の委員から御質問、御意見預かっているでしょうか。  
(事務局)

欠席の委員からの質問等はありませんでした。

(一ノ瀬会長)

それでは、今、御説明いただいた内容について、御意見、御質問をいただければと思います。委員の皆さま、よろしくお願いします。

奥委員、お願いします。

(奥委員)

本当に基本的なところをお聞きしたいのですが。実施区域とそのアセスの対象になる送電線及び鉄塔についての確認なのですが、例えば、図の2-1-1の地図ですと近郊緑地保全区域の中にあっても黒い丸と黒い実線になっていて、アセスの対象外となっている鉄塔がいくつかありますけれども、これは鉄塔の建替えではなくて、基礎の補強だけを行うという理解でよろしいですか。アセスの対象外になっている理由を改めて確認させていただければと思います。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、いかがでしょうか、あるいは事務局の方ですかね。

(奥委員)

例えば鉄塔の26とか27でしょうか。

(事務局)

鉄塔の26や27はいわゆる乙地域内で黒丸になっている鉄塔については、建替えをしないということでアセスの対象にはなっていないということです。

(奥委員)

建替えではなくて基礎の補強は行うのか、何らかの工事をするのかどうかを確認したいです。

(事業者)

先ほどの質問ですけれども、鉄塔の26、27については、基礎補強の工事をします。鉄塔の30については、鉄塔の補修と基礎補強を実施します。同じく、鉄塔の34、35についても同様に鉄塔の補修と基礎補強を実施します。鉄塔の36は基礎補強を実施します。参考までに鉄塔の37、ちょうど逗子市の際になりますが、これは基礎補修と基礎補強を実施します。このような説明でよろしいでしょうか。

(奥委員)

はい、分かりました。それが分かるように注のところにでも書いておいていただいた方がよいかもしれませんですね。注2には、この図中の黒丸の鉄塔は、番号が入っているものについては、建替えを行う、それ以外は基礎の補強を行うとだけありますが、今の御説明ですと基礎の補強と基礎の補修を行う、両方の場合と、補修のみを行う場合といくつかパターンがあるようですが、いずれにしても鉄塔の建替えではないので、近郊緑地保全区域内であってもアセスの対象外ということですよ。

(事務局)

そういうことです。

(奥委員)

そこを明確に資料としてはお示しいただいた方がよいかと思います。

(一ノ瀬会長)

そうしましたら、順番に高橋委員、お願いします。

(高橋委員)

今の奥委員の質問に重なりますが、基礎を補強するというお話ですが、基礎の規模ですとか内容によっては、それが工事に該当するレベルのものになることがあると思います。環境アセスの対象になるならないの線引きと、現在の計画において、そう判断した根拠について何かあれば教えてください。

(一ノ瀬会長)

これは、まず事務局に伺った方がよろしいですかね。

(事務局)

今回、建替えというのは基本的には、敷地の拡大を伴う鉄塔の建替えを捉えてその両側の電線路という形で算定しております。なぜ、「敷地の拡大を伴う」のかというと、それは、施行規則の別表の備考の方に、いわゆる「スクラップ アンド ビルド」ということで、前の面積等から広がっている場合には、対象ですけれども、同じ面積以下の場合には基本的に対象にならないというものがあります。今回の鉄塔の建替えは、既存の鉄塔の外側に新たな鉄塔を被せるということで、これは敷地の拡大を伴うものですが、逆に敷地の拡大を伴わないものはアセスの対象とはなりません。敷地の拡大を伴うか伴わないかで基本的には決めることとなっています。

(高橋委員)

分かりました。なぜ、そんなことを聞いたかということと発生土が関係するためです。基礎の補強をするにあたって、例えば、もっと奥深くまで掘るといようなことが発生し、そこから例えばですけど、自然由来の重金属とか出てくる可能性がなきにしもあらずだと思いますので、そういったことは想定しなくてよいのかということです。敷地の拡大が伴わなくても深くにいく可能性はあるということです。

(事業者)

基礎補強（補修）の方法としては、鉄塔の足は今、四本ありますので、1基あたり四つの基礎があります。その一つの基礎に対して、今のイメージですと20センチの小さい、小口径と我々言っていますけど、コンクリート杭を大体鉄塔の足、1脚に対して2本を10メートルくらい打つ、つまり鉄塔1基に対して2掛ける4で8本くらいの径0.2メートルのコンクリート杭を約7、8メートルから10メートルというイメージです。ですから、掘削残土としてはもうほとんど少ないと考えています。

(高橋委員)

はい、分かりました。ありがとうございます。

(一ノ瀬会長)

そうしましたら、次、酒井委員お願いします。

(酒井委員)

今日は現地調査、ありがとうございました。やはり、現地を見ると大分イメージが湧きます。まず、質問ですが、鉄塔を建てる場所は微地形的に見て尾根線上と考えてよいですか。

(一ノ瀬会長)

これは、事業者の方にお答えいただいたほうがよいですかね。

(事業者)

現地でも説明させていただきましたが、今回の建替えについては、今、鉄塔が建っている位置になります。現在の位置の選定については、鉄塔の高さをなるべく低くするという目的から尾根から尾根へ飛ばしています。どうしても電線自体はたるみを持っているので、鉄塔より低く下がっていき、次の鉄塔に向かって上がっていくという弧を描きます。ですので、谷の地形を利用し、尾根に建てて、鉄塔の高さをできるかぎり、小さくするというのが一般的です。

(酒井委員)

私は植物生態が専門なのですが、丘陵地特有の細かい地形のひだという地形の構造に合わせて植生の構造もモザイク的になっており、均質的な範囲はかなり小さいです。かつて、人の利用があって、谷を下ったところには耕作放棄地があり、人が手を入れやすいところには小さい林分面積でスギを植えたりしたものがそのまま残置されている感じに見受けられました。何が言いたいかと言うと、植物、生態系の調査について、500メートルの範囲で調査することになっていまして、大変ありがたいのですが、500メートルの範囲を面的に調査するのはものすごく労力がかかります。どれくらいの精度でやるかという話にもなるのですが、今回の事業特性は特殊で直接的に改変されるのは10メートル四方程度の点々としたかなり狭い範囲です。現地の説明では、その工事の影響を強く受けそうなのが、その周辺の範囲もということで、周辺も調査するということでしたが、逆に500メートルだと調査の精度の濃淡をつけにくいというのは想像できます。どういう方法で調査するのが保全対策を立てたり、予測する上で有効なのかを論ずるのが実施計画書なので、どういう調査方法を取れば効果的な予測評価ができるのかを示していただくことが一番かなと思いました。ここは近郊緑地保全区域ですが、生物多様性の全国的なレベルから見れば、そんなに重要ではないのかもしれないですが、首都圏近郊の貴少な生物多様性あるいは自然生態系が保全されている場で、生き物にとっても住民にとっても大切な場なので、緑地とそこに生息する動物も含めた生態系は大切にすべきなわけです。そういう観点から生態系や植物の捉え方をどうすればよいか、実施計画書がマニュアル的な記載に終始しているように感じられ、分らないです。実施計画書4-2-8ページなどにこういうことをやりますとは書いてありますが、恐らく神奈川県環境影響評価技術指針を写しているだけなので、現地でどうやって調査するのかよく分らないです。それから、先ほど地形のひだの細かさに関連した話ですが、既存の植生図などを見ても、大雑把にはそうだろうと分かるのですが、現地の様子が思い浮かびません。つまり、パッチ構造がすごく細かくて、ピンポイントで現地の植生や生えている植物を的確に把握するには、それなりに丁寧に調査する必要があるということです。それから植生の群落タイプとして認識されるほどの空間的な広がりではなくても、例えば尾根の上には特異的に大径木が分布するということがあって、それがこの地域の極相種のスダジイなどであって2次林なわけですが、2次林で少ない面積であっても、かなり大径木となったスダジイは今日も見られましたので、そういうものは守ってほしいと思います。だから、そこはシイやカシの原林ではないですよという言い方で括らないで、事業の特性から言っても、個体レベルで見るくらいの丁寧さで調査されるとよいかと思います。

(一ノ瀬会長)

酒井委員、質問としては調査方法について、もう少し説明してほしいということでよいですか。

(酒井委員)

調査方法について、今、答えられるのなら答えてほしいです。答えられないようなら考えてくださいということですが。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、いかがでしょうか。

(事業者)

調査方法の補足ですが、他県での条例アセスの事例で同様の調査範囲を設定していたのですが、恐らく500メートルという調査範囲は広すぎるという御指摘かと思います。スライドの7ページ(資料1-2)を見ていただきたいのですが、まだ事業の詳細が決まっていない段階なのですが、今後、建替える鉄塔の運搬路等も設定されていきます。安全側を見て、それらがすべて含まれる範囲という意味合いで500メートルとしています。

(酒井委員)

すみません、500メートルが広すぎるとは言っていません。500メートルの範囲でやるべき調査もあるだろうし、スライドの7ページ(資料1-2)にあるようなモノレール用地や鉄塔用地については、直接的な影響があるので、細かい丁寧な調査をやっていただきたいということです。

(事業者)

失礼しました、承知しました。これまでの同種の調査におきましても、特に直接改変されるエリアについては、希少種の存在にかなり注意しながら網羅的に調査していますので、同様の手法でやっていきたいと考えています。

(酒井委員)

ありがとうございます。それから、伝わっているか不安なので、もう1回言いますが、植生は丘陵地特有の地形構造に規定されていると思いますので、そういうことを意識しながら調査していただくと分かりやすいし、効率がよいかと思います。よろしくお願いします。

(事業者)

ありがとうございます。留意して実施していきます。

(一ノ瀬会長)

生態系に関連する大澤委員の質問を先にお願いします。

(大澤委員)

今日はありがとうございました。2点あります。1点目は、工事はするけど、対象外というところが分かりかねたのですが、鉄塔の34、35、36辺りの地点がグレーになっているのですが、ここが森戸川の源流部で三浦半島の中では1級の生態系のまとまりのある場所なのですが、そこはやる必要がないということなのではないでしょうか。ヘリコプターの荷材置場とかモノレールなどいじると思いますが、仮にアセスの対象にならなくても、環境に配慮してほしいということが1点目です。2点目は調査項目についてで、私は水辺の生き物が専門なのですが、両生類の冬季に1回調査が入っていますが、これはあまり意味がありませんので、早春期にやった方がよいです。それから爬虫類も春が抜けているので、春にも是非1回やってほしいという2点です。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、いかがでしょうか。

(事業者)

委員の御質問の確認ですが、赤くなっていないグレー表記の鉄塔の34、35、36、37についても建替えと同じようなアセスの対象としてほしいということでしょうか。

(大澤委員)

もし、それができるならそうした方がよいですが、規模要件等でそうならないということであれば、無理にやるとは言いにくいのですが、その場合であっても、できるだけ環境配慮はお願いしたいということです。質問というかお願いなのかもしれませんが。

(事業者)

調査範囲500メートルのなかには鉄塔の34から37辺りまでは半分程度は入っていますが、すべては入っていないということで、調査範囲を広げるかどうかについては、今後、検討していきたいと思います。2点目の爬虫類の春の調査の追加と両生類の調査が冬ではなくて早春の方がよいという御意見については、そのとおりだと思いますので、その方向で検討します。

(一ノ瀬会長)

生物相あるいは生態系に関わるところで、ほかにありますでしょうか。関連する意見の方がいらっしやいましたら、先に言っていただければと思います。そうしましたら、廣江委員、お願いします。

(廣江委員)

本日は、所用がありまして、現地集合させていただきまして、ありがとうございます。現地を見させていただいて、それからこの計画書を読んで、特に今の段階で気になる点だけ御質問させていただきます。この工事の中で、やはりヘリコプターというのが特殊でして、ほかは工事に関わるこういうアセスになりますと必ずあがってくるもので、一般的な方法と思われるのですが、ヘリコプターについてですね、今分かる範囲で次の2点について、教えてください。

これは出発地がどこで、その工事現場まで向かってどれぐらいの影響範囲のところを飛ぶかということと、ヘリコプターに関して、なぜ低周波音の項目を外されたのか、この2点について、お伺いしたいと思います。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、お願いします。

(事業者)

それではまず、最初にヘリコプターの飛行ルートとそのヘリポートの位置などですが、私どももいろいろ地図や現地で一応、調査はしています。ただ、まだヘリコプターを確実に利用するかどうかは実際には計画が決まっています。ただ、今の現場を想像するとヘリコプター運搬の方が効率、そしてかつ一番安全だろうというところを今、選定しています。大変申し訳ないのですが、今回の審査会以降、本格的に現地調査、動植物もありますし、今回お見せはできないのですが、施工に伴うモノレールルートですとか索道キャリアのルートの案という形で、地図上で粗々のものは考えています。これから肉付けをして本当に実現が可能なのかというところを、これから動植物、そしていろいろな調査がありますけども、そういった調査結果と並行して、どのルートを通った方が、一番環境影響にも良くて、そして、当社としても一番効率、そして安全に、そして期間も決められているものですので、最善をつくして決めていきたいと思っています。ヘリコプターの計画の飛行ルートやヘリポートにつきましては、今後、これからお示ししていきたいと思っていますので、そ

のあたり御了承をよろしくお願いします。

(廣江委員)

はい、分かりました。2点目について、説明をお願いします。

(事業者)

低周波音をなぜ選定しなかったかという点ですが、こちらの実施計画書の本編にも書いていますとおり、防衛省の10トン、20トン、30トンのヘリコプターでない限りは、直接的な被害というものはまず起きないのが一般的でして、あと、数多くのヘリコプターの調査をしていますが、その低周波音がかなり大きな数字がでるのはだいたい、いいところ100メートルを切るぐらいの距離だと相当のレベルが出ますけれども、鉄塔すぐ至近距離には民家、住宅が一切ないと。基地の方はまだ決まっていますので、その近くに民家があるかないか分かりませんが、それがもう一つです。あと、東京の新木場に東京ヘリポートという公共のヘリポートがありまして、こちらが一日に最近では、若干は減りましたが、100回を超えるような離着陸が起こっていると。周辺は工業地域で住居はほとんどないのですが、その周辺は、住宅はないといっても事務所、事業所等がありますけれども、そういった回数でもまず低周波音の被害はまず訴えはないと。今回の場合は、飛行回数は1日に10回前後程度の、それも一つの鉄塔に関しては何年間という長期間のものではないので除外したというのが理由です。よろしいでしょうか。

(廣江委員)

二つ目に関してコメントだけさせていただきます。まず工業地域とこの静穏な森林地域を同じ土俵で比べるのはあまり適切ではないと思います。それから、最初に御説明がありましたように、確かに今、計画段階でどこを飛ぶかは分からない、それから、少なくともいわゆる自衛隊級の大きなヘリコプターは飛ばないのは分かっているけれども、どれぐらいの民家に影響を与えるのか分からない、ということですので、私のコメントとしては、項目に入れておくか、若しくは、必要に応じて考えるということをやっぱり明記していただいた方が、計画書の説明資料としてはよいかと思います。特にこれを気にされる方がいるかどうかは分かりませんが、ヘリコプターと聞くと最近、低周波音というイメージが一般的にはかなり強く付いてしまっていますので、そこを配慮する上でも、必要だとは言いませんが、まだ計画段階であれば、そのような表現にしていただければありがたいかなと思います。以上です。

(事業者)

承知しました。ルート確定後にその必要性について、検討していきたいと思います。

(一ノ瀬会長)

次、小林副会長をお願いします。

(小林副会長)

御説明、ありがとうございました。一点、先ほど高橋委員からも発生土について少しお話あったのですが、自然由来の自然超過というのもあり得ますし、以前、塗装由来の鉛で土壤汚染が発生していたという事例を見たことがあります。ですので、その発生土も動かされる際に、もしかしたらそういう塗装由来の汚染等があり得るといようなことも配慮して、取り扱っていただきたいと思います。スライドの20ページ(資料1-2)で、発生土については、量について把握すると書かれているのですが、予測の段階ではどういう用途で使われるかということはなかなか予測

しづらいと思うのですけれども、その後の使い先に御配慮いただいて、御自身が汚染源者になってしまわないように是非注意していただきたいと思います。もう一点確認ですけれども、今回の建替えの場合には、現地での吹付塗装とかは行わないのですか。塗装されたものを運ばれるのでしょうか。趣旨としては、もし現地で吹付塗装されるようであれば、拡散防止に努めていただいて、周辺に民家とかあまりないようなところかと思うのですけれども、特に下に落として、先ほど申しましたように、塗装由来で表層の汚染をしないように、注意していただきたいと思います。かなり大量に吹付塗装されるようであれば、場合によっては評価項目ということもあり得るのかなと思いました。以上です。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、いかがでしょうか。

(事業者)

吹付塗装ですが、今回の建替えとしては、一切ありません。もし仮に塗装した鉄塔材を持ってくるとしますと、工場のところで、既に塗装済みのものを現地に搬入いたします。修繕関係でいえば、そういった既存にある物を塗装しますけれども、今回は新しく物を作りますので、工場の方ですべて塗装したものを持ってきます。また、既設鉄塔の解体ですが、今日現場で見ていただいた既設鉄塔の23ですが、既に塗装が塗られていたものです。こちらの方はすべて捨てることになりますので、周りを吹き付けしてきれいにして撤去するとか流用するとかはしませんので、そのまま解体して鉄くずとして、売却処理の方をしていきたいと思います。よろしいでしょうか。

(小林委員)

発生土の取扱いについても御注意いただけたらと思います。以上です。

(一ノ瀬会長)

次、小根山委員、お願いします。

(小根山委員)

御説明、ありがとうございました。実施計画書3-2-6ページから3-2-8ページに、工事用車両や搬入路等の計画が書いてあるのですけれども、一つは搬入路について、図3.2-2(1)から(3)（実施計画書3-2-7ページから3-2-9ページ）を見ると、大型車、4トン車級、2トン車級それぞれについて示されており、例えば、今回配慮されることにもなりましたが、小学校がルート上の近くにあるということ、それは4トン車級の搬入路を示す黄色い線であったり、あるいは、2トン車級の搬入路を示す線が小学校の付近に入っています。一方、実施計画書3-2-6ページの表3.2-3を見ると、例えば大型車としてコンクリートミキサー車（10トン）が1日40台発生するということが書いてあるのですけれども、4トン車級、2トン車級がどれくらい発生するのかといったことは書いてないのですが、どれくらいの通行車両数を見積もられていますか。また、コンクリートミキサー車（10トン）が1週間に40台ならば、工事が1基当たり1週間とすると、7基が工事対象ならば、7週間は週に40台が出続けることになるのですけれども、この搬入路として考えられているのは、図3.2-2(1)から(3)に濃い焦げ茶色の線で示されている部分だけと考えるとよろしいのでしょうか。質問は以上です。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、いかがでしょうか。



(事業者)

まず、上山口小学校の話がありました。こちらは鉄塔の32の辺りです。図3.2-2(1)及び図3.2-2(2)では4トン車級、2トン車級の搬入路をそれぞれ黄色とオレンジの線で示しています。ここについては、今調査中ですが、鉄塔32、33はかなり高い山場の方となっています。ここについて、先ほど出ていますヘリコプター物輸を考えていまして、ある特定のヘリポートから、ヘリコプターにバックナーなどを付けて運搬をして、ヘリコプターからホッパーへ落として、コンクリート打設を考えておりますので、現状としては、黄色とオレンジのところは、2トン車級になりまして、実施計画書3-2-6ページの第2節「工車用車両」に示すコンクリートミキサー車の10トン車はここを通らないのかという話について、今はヘリコプターによる物輸を考えていますので、通勤車両とか仮設資材の車両を考えています。もう一つ、焦げ茶色で示されている大型車の搬入路ですけれども、こちらにつきましては現状、道路のアクセスが多少ありますので、そこからキャリアないしモノレールなどを鉄塔まで敷いていくことを考えていますので、ここにはミキサー車などの台数がおおむねこの程度の数が出るだろうと考えています。ただし、鉄塔の基礎になりますので、これから詳細に基礎の大きさないしコンクリート量を算出していくことになります。実際に多くなるか少なくなるかと、これからまた次回以降の中でお示しさせていただければと思います。よろしいでしょうか。

(小根山委員)

今の話では、この上山口小学校の周辺は、道路状況として4トン車級、2トン車級しか通れなくて、ヘリコプターがうまく機能すれば、今のところは、4トン車級、2トン車級も通らず、通勤車くらいしか通らないという認識でよろしいでしょうか。

(事業者)

私ども、工事会社の感覚の違いというものですけれども、工車用車両の通行量としてどれくらいの台数が多いかについては、上山口小学校がありますので、1週間単位での車両台数としてはもしかしたら変わらないところもありますけれども、その代わり通学路、スクールゾーンもありますので、工車用車両を走らせる時間帯を通常の生活の時間帯からちょっと早めの時間帯に入れたり、そして通学時間が終わりましたら、その後にそこまで入れたものを出すようなことはあります。ただし、コンクリートミキサー車とかとなりますとやはり基礎の硬化時間もありますので、その時には交通誘導員などを配置して、地域の方の御理解をいただきながら、工事の方を進めていきたいと思っていますので、通行車両の台数の捉え方として一概に多い少ないということについては、施工する事業者としては工事に際しての通常の台数と考えています。

(小根山委員)

多い少ないということは主観的なこともあります。例えば、コンクリートミキサー車だと、鉄塔1基当たり40台くらいという試算があって、ここではこれが多くなるか少なくなるか、これからの詳細な検討によることはよろしいかと思いますが、例えばこれ1日40台くらいということは出ているわけですね。この4トン車、2トン車の搬入路と指定されているところが、40台というのに対して、同じくらいの台数が4トン車、2トン車だけでも通るのか、あるいは、今この表記だと通勤車両1日あたり3台というのしか表に出ていないのでこれしか通らないのか、によって考えることが全然変わると思うのです。そこら辺りの細かい数字とか正確な数字というよりは、大体通るのか通らないのか、どれくらいの量が通るのかというものは、現時点の大まかな想定で構わないので、

お示しいただいた方がよいのではないかと思います。要するに通るのか通らないのかです。通勤車3台というのと2トン車40台というのはちょっと全然レベル感が違うと思いますので、そこら辺りの感覚というのですか、それだけ教えていただければと思います。

(事業者)

今、考えているヘリコプターの場合ですと、コンクリートミキサー車の10トンは通らないということになります。

(小根山委員)

分かりました。逆に言うと先ほどのヘリコプターの輸送が今後、検討だという話ですが、どうなりますか。

(事務局)

10トン車だと40台だが、2トン車だと何台かをお示しいただければと思います。

(小根山委員)

通勤車両3台であれば、全くもって影響はないと言ってよいのですけれども、2トン車でも40台通るといのは相当な影響があると思うのですけれども、既に対策は考えられていると思うのですけれども、やはりそこは影響がないのかどうかも現地の状況とかも合わせて見る必要があると思うのですけれども。なので、3台なのか、かなりの台数なのかというくらいのところは、少し明確にしていいただければと思います。

(事業者)

分かりました。先ほどの10トン車だと40台だが、2トン車だとその倍ということになります。鉄塔の基礎のコンクリートの量だけの、例えば3立法メートルのミキサー車であれば、それに必要な台数だけ出ますので、大型車よりも走行する車両台数としては多くなるというのは、そのとおりです。

(小根山委員)

そういうことなのですね、分かりました。これは事務局にする話だと思うのですが、今回のアセスの対象が、乙地域の鉄塔ということで、赤いものが対象になっているということなのですからけれども、それ以外の鉄塔も建替えだったりとかいろいろ工事が入るわけですね。それが制度上、アセスの対象外になるということは、理解はしたのですけれども、例えばそういった対象外の工事だったり建替えなどでも、同じようなレベルで、コンクリートを打つという話が出ると、同じようなレベルで車両の出入りというのが発生するのですが、それは今回のアセスでは対象外という認識でよろしいですか。恐らく今回のところもそれなりに発生して、沿道の状況によっては多少かそれなりか分かりませんが、何らかの影響が出る可能性はあると思われるのですが。恐らく、相当程度の工事用車両が発生すると、今回の対象外のところの方が、地域特性的には特に交通安全とかいう観点では出そうなのですよ。対象外というのであればそれは対象外なので、後はそれぞれ地域でしっかりと対応をお願いしますとしか言いようがないのですけれども、そういう理解でよろしいのでしょうか。

(事業者)

基礎補強については、先ほど御説明したとおり、0.2メートルの細い杭を、せいぜい打っても10メートルを8本ですので、コンクリート量は1立法メートルにもなりません。現場でセメントを練

りますので、セメントミキサー車は一切通行しません。

(小根山委員)

基礎の補強については、全然それでよいと思うのですけれども、今申し上げたのは、例えば鉄塔の15、19、20は建替えでも、乙地域外のためにアセスの対象外なのでそれはよいと思うのですが、鉄塔の建替えに際しては、先ほどの記述と同じように、生コンを打ってそれなりに工事用車両の出入りがあるとすると、恐らく地域環境的には今回の対象エリアよりもはるかに影響がある可能性があるという状況だと思うのですが、これはもうアセス対象外なので気にしなくてよいという理解でよろしいですか。

(事務局)

基本的にアセスは要件を規則等で定めていまして、例えばその他の地域の電線路については、全く対象にしていないということを定めていますので、工事の内容や規模でアセス対象かどうかを決めるものではない形となっておりますので、今回の場合、その他の地域では、どのような工事を行っていても対象外というのが制度的な説明となっております。以上です。

(小根山委員)

分かりました。

(一ノ瀬会長)

はい、そうしましたら、熊崎委員お願いします。

(熊崎委員)

本日は現地調査ありがとうございました。工程表を拝見すると、非常に長期間、工事をされると理解しましたが、様々な天候を経験する可能性があると思います。台風で送電用の鉄塔が倒壊した例は記憶に新しく、このような事故があれば周辺の環境にも影響があると思います。このような倒壊とかがないように基準を満たすように設計されると思いますが、工事等期間中では強風をはじめとする悪天候に脆弱な瞬間もあるのではないかと懸念しますので、十分に配慮いただきたいです。また、高所作業があろうかと思しますので、悪天候などの際には作業の方が労働災害に巻き込まれることがないように、強風時の資機材の飛来といった問題もあると懸念しておりますので、そういう安全性の観点からも作業手順の問題になるのかもしれませんが、御配慮いただければと思って発言させていただきました。以上です。

(事業者)

今おっしゃられましたとおり、各鉄塔においては、今日御説明させていただいたとおり、大体6か月から8か月ですけれども、全体を通じると、いろいろな季節でいろいろな工事を実施しています。その都度、一応基準がありますので、それに基づいた設計で、施工の段階も確認をして、それにもつような形での手順で作業を実施していく形になります。また、作業員については、やはり労働安全衛生法の部分でもう決まっているかと思うのですけれども、風速10メートル以上（※10分間平均風速）になった場合に対しては高所の作業はしないというところについては、施工会社と当社との決め事として、順守してやっていくと。また、発雷とかあった場合については、当社側から予測情報というか発雷情報なども入手できますので、そういったところも、現場と一体となって、安全を確保するように努力していきたいと思います。また、高所作業のところについても、当社も、やはり高所での作業による墜落の災害を起こしてはいけないという認識の下で、特別な安全の装備を通

常のハーネス型の安全帯に加えて、キーロック方式安全ロープを別につけたりして、対策をとっていくといったところも、施工業者と一緒にやっていきたいと思っておりますので、いただいた御意見の下に安全に努めていきたいと思っております。以上です。

(熊崎委員)

ありがとうございました。

(一ノ瀬会長)

事務局の方から手が挙がっていますかね。

(二宮委員)

二宮なのですが、会場から参加をさせていただいています。よろしいでしょうか。

(一ノ瀬会長)

はい、お願いします。

(二宮委員)

今まで話題にのぼっていない、レクリエーション資源についての確認、質問、コメントになるのですが、大楠山のハイキングコースに配慮するという事は各所に書かれておまして、調査、評価項目にも入っているかと思えます。まず、はじめに、どのような影響がありそうかというのが、今の時点で、項目に選定したその影響というのが少し御説明いただけるようでしたら、お願いできますでしょうか。場所で言うと、実施計画書2-3-1ページに、配慮しようとする内容という項目のところで、「ハイキング利用者に対する影響を低減するため、必要に応じてう回路等の対策を検討する」とあります。

(事業者)

実施計画書4-2-21ページに図がありますけれども、鉄塔24のすぐそばをハイキングコースが通っていますので、このコースについて、鉄塔24の敷地の拡張をすると抵触する可能性があるのでは、場合によってはう回路を設定するのが一つです。鉄塔25もそうですが、ここでモノレールや索道をつくるときにこの辺りのハイキングコースをやはり横断する可能性があり、頭上をそういうものが通るとかなり危険だと思うので、その場合も関係者と協議して、う回路を一時的に設定させてもらうということを考えております。

(二宮委員)

ありがとうございます。う回路は今おっしゃられたように、一時的なものになるう回路とひよっとするとコースを恒常的に変更させるような部分があるという理解でよろしいですか。このような質問をしておりますのは、やはり、当然現場での御経験から、一般の方を巻き込んだ事故などはないようにとお考えだと思いますので、う回路の検討と同時に、そこに近づかないようにしていただくということを徹底するような、社会的な対応を是非お願いしたいと思った点が1点です。それから、2点目が、レクリエーション資源はこのハイキングコースのみが対象になっているように見受けられたのですが、ほかのことがないかを確認されたかということをお聞きしたいです。例えば、地域の方がハイキングコースではないけれども利用されている場所があるとか、特に危険な工事をなさる場所については、やはり、ハイキングコースのようなスポットを先にあててしまうと、なかなかそれ以外の場所が調査範囲から外れて、情報として見えてこないところがあると思います。神奈川県環境影響評価技術指針解説の177ページにレクリエーション資源の調査手法を書いてあり

ますが、そこにも、まさに今、私の指摘していることが書いてありまして、「地域住民に親しまれる身近な自然についても対象とする」ということで、そのような「地域住民が行う自然との触れ合い活動やアクセスルートの実情等は既存資料では得られない情報が多いため、必要に応じて地元自治体や近隣住民への聞き取り調査や現地調査を行う」とあります。ですので、全面的なものは難しいと思いますが、特に危険がありそうだとするところに関連する情報が必要であれば、レクリエーション資源の調査対象に入れていただきたいですし、大丈夫そうな場所だということであれば、今この場で、心配ないというお答えをいただいてもよろしいかと思えます。確認漏れがあって事故があると、良くないと思えますので、レクリエーション資源にはそういった留意事項が県の技術指針にも示されているということ、この場でお伝えしたいと思えますので、よろしく願いいたします。事務局の方とも御相談になって、対応していただければと思います。3点目は、ゴルフ場がありますよね。こちらは、ただ地図にゴルフ場があるということしか、今、この段階の報告書では確認できなかったのですけれども、工事の影響については特に言及されてなかったので、問題がないということでしょうか。ゴルフ場をレクリエーション資源に入れるかどうかというのは難しいところではあるので、確認になります。

(事業者)

まず、神奈川県環境影響評価技術指針解説にあるレクリエーション資源の調査手法についてです。地権者等の使っている場所について、これから私どもの方では工事施工上の調査ルートを決めまして、その土地を勝手に使うわけにはいきませんので、地権者の方にこれから交渉をして、工事一時使用地として借地契約を結ばせていただきます。そのときに、地権者様からそういった情報をいただいて、もし、地権者や地域の散歩道のような場所がありましたら、必然的に地権者の方から使用中の土地はお貸しいただけませんので、う回路を設けたり、散歩道等を少しずらしていただけないか交渉するという対応をとらせていただきます。今後、そういったものを確認していきたいと思っています。3点目のゴルフ場について、既存の鉄塔がゴルフ場の敷地内に設置されていまして、こちらの方もこれからゴルフ場の方に事業の計画をお話しして、ゴルフプレイヤーの方たちに対して支障のない範囲で、工事の御協力をいただいて、万が一、ある一部の、例えばティーグラウンドの移設という話があれば、工事をやるために必須条件になってきてしまうと、新しいものは移設する等、ゴルフ場の運営責任者と今後協議をさせていただいて、地域の方と共生をして、この工事をやり切りたいと思っています。

(二宮委員)

御説明、ありがとうございました。今の段階では、そういったことで視野に入っているということが確認できたので、大丈夫です。先ほどの制度内外という話についても、一つコメントをさせていただきたいと思えます。と言いますのも、そもそも私のこの審査会での役割というものに、まさにそのアセスメント制度に限らずですけれども、法制度が常に時代の要請に応じて変わっていくものですし、言い方は難しいですけれども、完璧なものではないという中で、意見をしてほしいということ言われて就任しているので、一つ意見を述べさせていただきたいです。皆様も御存知のように、アセスメント制度は、各項目についてしっかりと科学的な根拠をもった評価をするというのはもちろん大前提なのですが、もう一つ、コミュニケーションの場としての機能という重要な法制度的な役割があります。制度内外ということも含めて、項目をどのようにして選定したかとか、あ

るいは、事業者の方が環境影響をどのぐらい低減できるようにがんばっているか、ということ、一般の方に分かりやすく情報公開するという目的をもった制度です。したがって、今その環境に対して、企業がどのような姿勢を持っているかというのはとても皆様注目していると思いますので、この制度を積極的に利用していただいて、情報を公開していただく、というふうに考えていただければよいのではないかと思います。以上です。

(一ノ瀬会長)

最後は、コメントいただいたということによろしいですか。

そうしましたら、ちょうどお手が挙がっていた委員の皆様、ここで一旦切れましたので、この件については、継続で審議をしていくこととなりますので、本日は、時間の都合で、ここまでとさせていただきます。

本日、用意されている議題は以上となりますが、ほかに何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、特にないようですので、本日の審査会はこれで閉会とさせていただきます。

以上