

静岡県環境影響評価審査会委員からの意見等に対する事業者の見解【第2回審査会 質疑】  
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

No	区分	ページ	質問・意見等	事業者の見解・応答	意見元
1	土地の安定性	資料4-2 P1 No5	4/28配布の参考資料1で表2-5に対応した図2-2のような水質分析結果の地点位置図がないとわかりと意見を述べたが、本日、配布された参考資料Bには表2-5に対応した水質分析結果の位置図がない。質問に答えていない。 参考資料Bには、同位体の値と地下水の滞留時間を示した図が削除されている。 そもそもの質問の意図は、準備書に記載があるが、根拠が示されていないので、根拠を確認したいということである。 非公開の部分があるならば、その部分を避けて標高との関係を示し、評価書に根拠を記載するように修正すべきである。滞留時間についても同様であり、次回の審査会では、評価書に記載する案を示して欲しい。 準備書では分析値等を示しておらず、結果のみ記載しても説得力に欠ける。	第1回・第2回参考資料について再整理します。 位置図の代わりに標高値で示すなど工夫し、水質分析結果とりまとめ、第3回審査会で提示します。	森下委員
2	土地の安定性	参考資料B P1 参考資料-1 P5図1-4	変質帯説明の加筆案で、「主として珪化した変質帯は、マグマの揮発成分をも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、…」とあるが、意味が分からない。 ここで大きな流れを解説すると、マグマが貫入することにより大きなマグマ熱水系ができ、高温部から相対的に低温部に向かう温度勾配ができる。高温部では、高温に対応する変質鉱物ができ、周辺地域ではスメクタイトのような相対的に低い温度でできる変質鉱物が生成される。 珪化変質は特殊である。マグマの直上で、マグマから脱ガスしてきた硫化水素を含む酸性ガスが拡散せずに上昇し、マグマ直上で溶脱して珪化が起こる。どこでも珪化は起こるが、溶脱するのはマグマ直上である。 変質帯説明の加筆案は、だいぶ分かりにくい書き方で、マグマの揮発成分をもった熱水という記載が分からない。専門の有識者に助言を求め、説明文を修正する必要がある。また、参考資料1P5の図1-4変質帯の鉱物変化は、昔の考え方であり、現在このような考え方はしていない。	第2回参考資料-B変質帯の記載については修正を検討します。 なお、第1回参考資料-1、図1-4変質帯の鉱物変化についての図は、文章にて変質帯の説明が可能であることから削除します。	森下委員
3	大気	資料4-2 P1 No3 準備書 P4-5 大気質 (その他)	準備書に記載されている内容と北九州市の事例で、大きく異なる部分がある。 準備書P4-5の「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」で、大気質その他について、「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、選定しない。」と記載している。 北九州市の事例では、丁寧に記載し、自動車の走行に伴う排ガスにベンゼンが含まれることを認めた上で理由を示し、環境影響評価の項目として選定している。 上記のように準備書の記載と北九州市に事例の相違は、非常に大きい。もし、自動車の走行に伴う排ガスにベンゼンが含まれることが想定されるのであれば、選定しない理由を具体的に説明し、選定しないことを評価書に記載すべきである。そうしなければ、準備書の記載内容が正しくないのではないか。準備書の想定が正しくなく、間違った結論を審査したことにつながるので再検討をお願いしたい。 空気が非常に澄んでいるような自然環境が非常によい地域では、大気質等の僅かな変化に敏感であり、環境基準以下に抑えればよいという考え方はよくない。	準備書で記載した大気質項目のうち、その他の大気汚染物質については、供用時に燃料としてガソリンを使用する自動車等の走行により有害大気汚染物質が発生します。 しかしながら、静岡県内全ての有害大気汚染物質の測定地点で環境基準を大きく下回る濃度となっていること、ガソリン中の含有率低減対策、自動車の排ガス規制、燃料蒸散ガス規制等により排出量の規制が図られてきていることから、対象事業の実施により著しい影響は想定されないため、有害大気汚染物質を項目として選定しません。 上記の非選定理由については、評価書に掲載を検討します。	吉崎委員
4	全般	環境基準に係る記述	国の要綱アセスから法アセスへ、または県の要綱アセスから条例アセスへ代わった際には、開発事業者基準値をクリアするように求める規制行政的な環境アセスから、基準値以下であっても環境保全を事業者に出るだけ求め、事業者は自主的に出来るだけ環境保全を行う努力を期待した経緯がある。 事業者見解の中には、環境基準以下であれば問題ないというような主旨の記述があるが、環境アセス手続の変遷も踏まえて、ご理解いただき対応をお願いしたい。	本事業においては、道路環境影響評価の技術手法に基づき、評価基準を環境基準等の目安で設定しています。 なお、地域に対する環境影響を低減するため、大気質、騒音、振動等に係る環境保全の方針に記載した内容については、事業実施段階において検討します。	吉崎委員

静岡県環境影響評価審査会委員からの意見等に対する事業者の見解【第2回審査会 質疑】  
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

No	区分	ページ	質問・意見等	事業者の見解・応答	意見元
5	植物	資料4-2 P2 No11	参考資料D自然公園における法面緑化指針の中で、自然侵入促進工については特に外来種に係る留意点が記載されている。自然侵入促進工は、周辺から飛んできた種を捕まえて、緑化する方法であるため、周囲に整った自然植生があり、周辺から飛んできた種を捕まえて緑化すれば、通常は自然と緑化ができる。しかし、もし周辺に外来種が繁茂していると飛んできた種は、全て外来種になってしまうので、外来種の増殖を助長する危険性がある。このため、実際に周辺に外来種が分布していないか確認した上で、法面緑化の工法を検討して欲しい。	法面緑化等については、事業実施段階において現地状況を確認のうえ、関係機関と協力しながら情報収集につとめ、最新知見や有識者の意見等を踏まえ、保全措置の具体化を図っていきます。	吉崎委員
6	日照阻害	資料4-2 P3 No23	河津IC付近では、日照阻害の著しい環境影響が予測されている。これに対する事業者の見解では「基準又は目標を超過することから、事業実施段階においては、必要に応じて住民等への説明を行う。」としているが、明確に著しい日照阻害の影響が予測されているのに、必要がなければ説明しないと読め、これでは納得できない。著しい影響が予測されているのであれば、住民に対して説明責任を果たす姿勢が求められると思うので、「必要に応じて」との表現を再検討して欲しい。	道路の存在に係る日照阻害について、主に橋梁部付近の住居に対し、日照への影響があり、河津IC付近の一部では、高架構造物等の形式・配置等の工夫により環境保全措置を検討しました。しかし、住居に対しての基準又は目標を超過することから、事業実施段階においては、住民等へ丁寧なご説明をしながら、個別に対応していきます。	吉崎委員
7	その他（事後調査）	準備書要約書P95	事後調査、モニタリングの期間は、参考資料CP4で概ね3年程度を基本に判断すると記載され、事業者の説明でも3年と答えていた。準備書の要約書P95では、1年と3年の記載があるが、1年の理由は何か。	植物に関する環境保全措置については、移植により対応する希少植物では技術手法を参考に対策後の調査を3年とし、林縁保護植栽は植栽個体の確認であることから、植栽工等に関する指針を参考に調査を1年としています。 また、改変区域外のヤクシマホウビシダについては、トンネル湧水による影響を確認することから、工事前から工事期間中及び供用開始後1年間の調査としています。	吉崎委員
8	その他（事後調査）	参考資料C P4 資料4-2 P2 No9	参考資料CP4で、「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とする。」と記載されており、1年や3年では判断できないと思われる。5年後、10年後にモニタリングする等し、生態系が守られていることを法面緑化においても確認し、事後調査に位置付けて欲しい。	法面緑化については、各種指針等に基づき、事後調査の結果に関する有識者の意見や現地状況等に依って検討していくことを考えています。	岸本委員
9	植物	準備書 P5-10-122	巨樹・巨木の環境保全措置について、モミは近傍の苗木を植樹し、エドヒガンは移植を検討すると記載されている。エドヒガンは高さは15m程度で幹周囲は2mを超えらと思うが、エドヒガンの移植は本当に可能と考えているのか。樹高15m以上、幹周囲2m以上のエドヒガンは、そうあるものではない。もしエドヒガンの移植が困難な場合は、道路線形を見直しも含めて、回避も検討して欲しい。	準備書でエドヒガンについては、環境保全措置として移植等と記載していますが、移植が現実的にできるか、今後、保全方法を検討していきます。移植が出来ない場合には、どのような方法（例：接ぎ木・挿し木、播種・育苗による苗木植栽等）が適切であるか検討します。	吉崎委員
10	水質	準備書 P3-7 No9	自動車の走行に伴いタイヤが摩耗すると亜鉛等を含むマイクロプラスチックの粉じんが発生し路面に堆積する。この路面堆積したタイヤカスの粉じんが、雨水等と一緒にどのように排水され、その排水先に影響はないのか検討する必要があるのではないかと。	準備書P3-7No9の事業者見解で示したとおり、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、予測及び評価を実施しません。ただし、引き続き最新の知見を収集し、対応を検討します。	横田委員
11	河川	資料4-4 No15 資料4-1 P3No14 準備書 5-7-51	トンネル湧水が河川に流入することに関連し、河川への影響がどの程度ないか記載されていない。資料4-4No15の事業者の再見解では、トンネル湧水を沢に直接、導水している。資料4-1P3No14では、トンネル湧水を調整樹に貯留し温度差を無くすとしている。トンネル湧水は、直接、沢に導水するのか、調整樹に貯留するのか、どちらでしょうか。	資料4-1P3No14の「トンネル湧水は調整樹及び排水処理設備等を経る過程で外気温に近づくと想定し」については、トンネル湧水の排出に際して設置した調整樹及び排水処理設備を経て排水します。資料4-4No15についても同様に、トンネル湧水は、調整樹及び排水処理設備を経て、直近の沢に導水します。	秋山委員

静岡県環境影響評価審査会委員からの意見等に対する事業者の見解【第2回審査会 質疑】  
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

No	区分	ページ	質問・意見等	事業者の見解・応答	意見元
12	河川	資料4-1 P3No14	事業者の見解では、トンネル湧水は調整柵を経るので、冬季に温かいトンネル湧水が調整柵に貯留すれば、新たに無効分散となるべき生物が越冬する可能性があり、越冬が発生することはないと言い切れないのではないかと。表流水との温度差の程度によるため、評価書では具体的に丁寧に説明した方がよい。	本地域には、水温の年変動が小さい湧水が各所に存在します。トンネル内湧水は、それらの湧水と同様の水温（12月に15～17℃：準備書p5-7-28参照）で発生すると想定されます。場所によって湧水量の割合が増加することにより、原状と水温の変化が考えられますが、事業実施段階において、生態系を大きく変えることのないよう、排水先への配慮を検討します。	秋山委員
13	動物	資料4-4 No26 参考資料G P2図2	道路照明に係る環境影響について、羽化した水生昆虫が全く集まらないということはない。橋梁部の照明であれば、河川を照らす範囲があり、走光性のある羽化した水生昆虫であれば、道路照明のある上の方へ移動を始めると思われるので、もう少し丁寧に記載した方がよい。	道路照明対策では、波長特性（波長カット）、光の漏れ（散乱光の低減）及び光量（強い光を抑制）を検討するとともに、事業実施段階ではインターチェンジやトンネル坑口等道路の安全対策を考慮して、環境配慮の製品を検討します。提示したインターチェンジ周辺の照明は、光の漏れの防止ではなく低減対策となります。仮に川を渡る高架橋で照明を設置した場合は、安全対策を考慮した光量や波長の選択によっては、漏れた光に昆虫類が誘引される可能性があります。近年、照明の種類やLED製品が新たに導入されていますので、昆虫類に対する誘引低減効果も含め、最新知見及び有識者の指導・助言を得ながら、引き続き検討します。	秋山委員
14	動物	参考資料E 準備書 P5-9-86 P6-23 P7-3	今回の伊豆縦貫道では、ミゾゴイの営巣地を通過し、営巣地そのものが無くなってしまおう計画となっており、なかなか厳しいと思うが、馴化の取組みは大切なことと考える。ミゾゴイは事後調査の対象となっており、馴化を行っても工事用地内で繁殖が始まる等の繁殖の経過を確認した方がよいので、事業者、工事業者、調査会社で確実に情報を共有し、必要に応じて有識者に助言を求めような体制構築について、評価書に記載して欲しい。単純にミゾゴイの馴化を行うだけの記載だけでなく、環境保全対策を具体的に記載して欲しい。工事開始前年の調査結果をもとに、開始前に工事内容の確認、見直しを行ってください。工事中繁殖への影響がみられたときは、繁殖初期の工事を延期、工事内容を変更するなど、実績のある保全措置をとるようにしてください。	ミゾゴイへの配慮として、営巣地付近での馴化について、サシバの記載とあわせる形で環境保全措置に加筆を検討します。事業実施段階の専門家から助言を得ながら進めることについては、他の保全対象とともに共通事項として、環境保全措置に加筆を検討します。また、環境保全措置の実施にあたっての情報共有などの取組については、引き続き検討します。なお、準備書に記載したとおり、事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合には、関係機関と協議し、必要に応じて専門家等の指導・助言を得て追加調査等を行い、適切な措置を講じていきます。	坂東委員
15	動物	資料4-3 P1 No7	サシバの採餌環境について、業者の見解では法面緑化により採餌環境の提供を検討するとしている。サシバの採餌環境として、法面緑化を利用するのであれば、頻繁に草刈りを実施する必要がある。環境保全対策として、法面緑化を実施するのであれば、サシバの採餌環境として利用を検討する旨も記載して欲しい。	法面緑化については、各種指針等に基づき、専門家の助言を得ながら検討していきます。実際の管理は、道路交通の安全性を確保することを最優先とした検討となりますが、事業実施段階において、環境配慮の観点で専門家の助言を得たうえで、引き続き検討します。	坂東委員
16	水質	資料4-2 P2 No13	水質の事後調査の期間を示して欲しい。河川の濁りは、定常的ではなく、大雨の影響を受け変化し、長期的な変化も考えられるので、長期間のモニタリングを検討して欲しい。	河川の項目における事後調査として、水質調査を実施します。これらの具体的観測については、環境影響評価の手続き中、事後調査計画書において、調査の内容・時期等を検討します。	今泉委員
17	河川	資料4-2 P2 No14	河川流量の事後調査の期間を示して欲しい。河川の流量は、定常的ではなく、大雨の影響を受け変化し、長期的な変化も考えられるので、長期間のモニタリングを検討して欲しい。	河川の項目における事後調査として、流量調査を実施します。これらの具体的観測については、環境影響評価の手続き中、事後調査計画書において、調査の内容・時期等を検討します。	今泉委員
18	土地の安定性	資料4-2 P1 No7 No8	土地の安定性に係る質問に対して、事業者見解では、道路の設計段階で地質調査・土質試験等を実施し土地の安定性を確認するとしている。それでは、今回の環境アセスの審査会で審議が出来ない。発生土置き場も含めて土地の安定性について、示すことが出来る内容を示していただきたい。	土地の安定性については、道路設計段階で実施する地質調査・土質試験等に基づき検討します。現段階では湧水及び変質帯等の存在において課題と考える事項について、「地下水（温泉）」項目の「変質帯」において記載を検討します。その内容は、別途参考資料を提示します。	今泉委員

静岡県環境影響評価審査会委員からの意見等に対する事業者の見解【第2回審査会 質疑】  
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

No	区分	ページ	質問・意見等	事業者の見解・応答	意見元
19	廃棄物	資料6-1 P18No110	県庁関係課からの意見（資料6-1P18No110）で、353万㎡の建設発生土の運搬先や処分方法を具体的に示すように求めているが、事業者見解では、対策の詳細は事業実施段階で検討していくことになっている。発生土等については、設計しないと詳細が示せないところもあると思うが、概算で示せることがあれば、きちんと示して欲しい。また現時点で示せないのであれば、事後に示せるようになった時点で示して欲しい。	事業実施段階で、工事着手の時期が検討できるため、その時点で、市町の開発計画等も含めて建設発生土の運搬先の検討を始め、事業化後には、建設発生土の発生量と運搬量がつり合う状態となるように調整を行います。 事業実施段階では、353万㎡の建設発生土が一括して発生し運搬するのではなく、幾つかの工区に分けながらトンネルや斜面を掘削するタイミングに合わせて、事業用地の取得状況、工事の進捗により、その都度、地元及び関係部署等と調整しながら、「建設発生土情報交換システム」等を利用して、受け入れ調整ができた段階で工事着手します。	今泉委員
20	廃棄物		環境影響評価の手の段階では、発生土置き場の位置や発生土の運搬ルートが決まらないのか。民間の開発事業では、発生土置き場について、どこに置き、どのような運搬ルートになり、運搬時の交通影響、運搬に伴う排出ガスの大気質への影響等が懸念される。しかし、現時点では、発生土置き場の位置や発生土の運搬ルートが決まっていな中で、工事ピーク時の値で環境影響評価を行っているが、審査は難しい。どの時点であれば具体的な検討が可能となり、可能となった場合は、どのように予測、評価を行うのか、そのような方針を評価書にせめて記載して欲しい。	事業実施段階で、工事着手の時期が検討できるため、その時点で、市町の開発計画等も含めて建設発生土の運搬先の検討を始め、事業化後には、建設発生土の発生量と運搬量がつり合う状態となるように調整を行います。 工事用車両については、準備書の大気質（p5-1-32）等）に示すとおり、各工事からの建設発生土量と経路を検討した車両台数と工事期間等を踏まえて設定しました。当該地域の交通網は国道414号に集中することから、工事車両台数は最大条件を想定していますが、大気質、騒音及び振動については環境基準等を下回る予測結果が得られています。 事業実施段階においては、準備書（p1-9～11）の環境保全の方針に記載した内容を実行して、地域に対する環境影響を低減していく取組を進めます。	吉崎委員
21	廃棄物		建設発生土の置き場や運搬ルートについて、事業実施段階になってから、その都度、調整することだが、事業期間や工期が遅延し長期化することも懸念される。下田側の伊豆縦貫道は、その都度の調整で対応してきたのか。	下田側の伊豆縦貫についても、事業実施段階で発生土の受け入れ運搬等をその都度、具体的に調整し対応してきています。	斉藤委員
22	廃棄物	資料6-1 P17No109	環境影響評価の手の段階では、発生土置き場の位置や発生土の運搬ルートが決まらず、事業スケジュールの見通しがかず、住民の懸念も予想されるのに、資料6-1P17No109の事業者見解では、廃棄物等に関して、事業調査の項目として選定しないとしているが、具体性がなく納得できない。発生土の置き場や運搬ルートが現時点で決まっておらず、まだ具体的な環境影響評価が出来ないのであれば、具体的な対処の仕方とそのタイミングについて、評価書に記載して欲しい。	事業実施段階で、工事着手の時期が検討できるため、その時点で、市町の開発計画等も含めて建設発生土の運搬先の検討を始め、事業化後には、建設発生土の発生量と運搬量がつり合う状態となるように調整を行います。 工事用車両については、準備書の大気質（p5-1-32）等）に示すとおり、各工事からの建設発生土量と経路を検討した車両台数と工事期間等を踏まえて設定しました。当該地域の交通網は国道414号に集中することから、工事車両台数は最大条件を想定していますが、大気質、騒音及び振動については環境基準等を下回る予測結果が得られています。 事業実施段階においては、準備書（p1-9～11）の環境保全の方針に記載した内容を実行して、地域に対する環境影響を低減していく取組を進めます。	吉崎委員
23	廃棄物	資料6-1 P17No108	353万㎡の建設発生土の運搬に係る県庁関係課からの意見（資料6-1P17No108）に対し、事業者見解では、工事用車両の運行に係る大気質、騒音、振動の予測は、工事の影響が最大と思われる条件で予測した結果、すべての地点で基準又は目標を下回ったとしている。ということは、発生土の置き場がどこになって、運搬ルートがどこを通過しても、大気質、騒音、振動については、工事の影響を最大として予測しているの、事業者としては問題ないと考えていると理解してよいか。発生土の置き場が決まった段階で、大気質、騒音、振動について、新たな課題は発生しないと考えているのか。	工事用車両については、準備書の大気質（p5-1-32）等）に示すとおり、各工事からの建設発生土量と経路を検討した車両台数と工事期間等を踏まえて設定しました。当該地域の交通網は国道414号に集中することから、工事車両台数は最大条件を想定していますが、大気質、騒音及び振動については環境基準等を下回る予測結果が得られています。 事業実施段階においては、準備書（p1-9～11）の環境保全の方針に記載した内容を実行して、地域に対する環境影響を低減していく取組を進めていくことにより、大気質、騒音、振動について、新たな課題は発生しないと考えています。	吉崎委員
24	廃棄物		発生土の置き場については、環境影響評価を実施しないのか。	伊豆縦貫自動車道の発生土の置き場については、市町等の別の事業者が環境保全措置等を行うものと考えていますが、建設発生土の受け入れ先における影響の検討及び対応に関しては、法令等及び関係部署との調整をはかりながら進めます。	岸本委員

静岡県環境影響評価審査会委員からの意見等に対する事業者の見解【第2回審査会 質疑】  
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

No	区分	ページ	質問・意見等	事業者の見解・応答	意見元
25	景観	準備書第5章第12節	主要な眺望景観に係る予測、評価のシミュレーションで俯瞰と仰観について、俯角と仰角が何度であるか付け加えて欲しい。	主要な眺望景観の俯角と仰角については、以下のとおりとなります。 No.1国道414号月ヶ瀬：仰角約 0～2° No.2荒原の棚田：俯角約 1～3° No.3浄蓮の滝駐車場：仰角約 6～12° No.4河津IC：俯角約 3°～仰角約 8° No.5長慶院：仰角約 12～17° No.6茅野の棚田北側：仰角約 3° No.7茅野の棚田南側：仰角約 8～10°	東委員
26	景観	準備書第5章第12節	主要な眺望景観に係る予測、評価のシミュレーションでは、レール線形の勾配があり不安定感のある結果となっているので、それらのシミュレーション結果の道路勾配を教えてください。	道路勾配は、天城峠部分を除き、2～4%で計画しています。	東委員
27	動物	参考資料F 資料4-3 P1 No1	ロードキル防止の立入防止柵について、事業者から具体的に示された。また林縁保護植栽に係るシカの食害からの防護措置を検討するとの事業者見解だった。ロードキル防止に係る具体的な立入防止柵、林縁保護植栽に係るシカの食害からの防護措置の検討について、評価書に記載をお願いしたい。	具体的な立入防止柵、法面緑化及び林縁保護植栽については、各種指針等に基づき、専門家の助言を得ながら検討します。道路交通の安全性を最優先する検討となりますが、事業実施段階において、環境配慮の観点で引き続き検討します。	小泉委員
28	動物		法面緑化においても、動物対策を徹底するという主旨で「シカ等の侵入を防止しつつ」というような説明を評価書に記載して欲しい。当該地域における植栽や緑化は、動物の影響で上手くいかないことが考えられるので、その対応を評価書に明記しつつ、留意していただきたい。	法面緑化の具体的な検討は、「シカ等の侵入を防止する」などのご意見を踏まえ、事業実施段階において関係指針・マニュアルのほか、最新知見及び専門家の助言も得ながら検討します。	小泉委員
29	その他	資料5 P12 下段	当該地域で自然災害の発生履歴を事業者として認識しているか。	茅野地区の災害は、局所的であったことから伊豆市から情報を得ています。被災区間は茅野地区の旧道100m区間（踊子歩道）であり、本事業地近傍に該当することから、事業実施段階での詳細設計においては現地確認を行い、安全に配慮した事業計画として反映することを認識しています。	吉崎委員
30	全般	(例えば) 資料6-1 P17 No109	例えば、資料6-1P17No109の事業者見解で、「事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され又は低減されることから」としている。他の事業者見解でも類似の表現が多数あるが、本当に実行可能な環境保全措置等が検討されているのか、分かるように検討の経過を具体的に評価書に記載して欲しい。結論として、事業者が出来ることは実施しているので問題ないとしているが、例えば、環境保全措置を検討した結果、この方法が最善であったと分かるように評価書に記載して欲しい。事業者見解の複数箇所、実行可能な範囲で大丈夫とか、選定しないとか、評価しない等の表現があるが、本当に実行可能な範囲で検討された結果なのか分からない。結果の根拠を具体的に示さなければ、理解できない。	本事業では、準備書の作成段階において決定しているもの（本線に係る概略設計等）を対象に環境影響評価を実施しました。 例えば、廃棄物の項目においては、概略設計図に基づき切土・盛土量の差分から建設発生量約353万m <sup>3</sup> を算出し、環境保全措置として現段階で検討可能な「再利用の推進（工事間流用の徹底）」「建設発生土のストックヤードの整備（リサイクル）」を記載（準備書P5-15-5）しました。 国土交通省では、関係市町からの情報収集のほか、建設発生土情報システム及び官民一体となった建設発生土の相互有効利用マッチングシステムを活用していることから、現段階ではそれらを想定しています。 廃棄物は、関係法令等により再利用・再資源化を基本としますが、保全対策となる具体的な調整に関しては事業実施段階（事業化後）となります。したがって、環境影響評価では対策の方針に留まりますが、本公表において周知を図るとともに、事業実施段階では積極的に再利用化をはかる取組を実施していきます。建設発生土については、事業化後に周辺市町等と調整を経たうえで、土壌汚染対策法等の関係法令に準拠しながら、対応をはかります。 なお、建設発生土の受け入れ先における影響の検討及び対応に関しては、法令等及び関係部署との調整をはかりながら進めます。	吉崎委員

静岡県環境影響評価審査会委員からの意見等に対する事業者の見解【第2回審査会 質疑】  
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

No	区分	ページ	質問・意見等	事業者の見解・応答	意見元
31	その他 (事後調査)	(例えば)資料6-1 P12 No78 No79 No80	事後調査に関係で、例えば資料6-1P12No78、No79、No80の事業者見解で、「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。」としているが、これは事実と違うと思う。「保全対象として然るべきものの中で」ということが前提としてある。例えば、資料6-1P12No78の意見で、工事の影響を受けるおそれのある両生類については、生息確認された全ての種を事後調査の対象とするように検討を求めている。この意見に対して、事業者見解では、不確実性があるとしたものを事後調査の対象としたと回答しているが、間違っている。事後調査に関する説明については、まだまだ不十分なところがあるので修正し対応して欲しい。	本環境影響評価では、予測評価及び環境保全措置の検討、事後調査項目の検討を、段階を踏んで記載しています。 動植物及び生態系に係る影響評価は、動植物の注目すべき種及び個体、生態系にあつては上位性、典型性などの指標種・群集として挙げた種等を対象に実施しました。それらの結果、「環境影響がない又はほとんどない」と予測される対象以外について、保全対象として扱い、環境保全措置を検討しました。その上で、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。	岸本委員
32	人と自然の 触れ合いの活動の場	準備書 P5-14-22	表5.14.6「主要な人と自然との触れ合いの活動の場の予測結果一覧」では、5 踊子歩道、6 太郎杉遊歩道、16はちくぼ遊歩道、18サイクリングコース、35狩野川本支流、39茅野の棚田は対象道路からの最短距離が0mです。これらの地点から建設道路がどのように視認できるか。フォトモンタージュやシミュレーション等でお示しください。	35狩野川本支流におけるフォトモンタージュについては、景観の主要な展望景観に関する予測結果(No.1月ヶ瀬)をご参照ください。釣りとして河川を利用する際に30m以上の比高差があり、釣りという利用形態からみて、快適性への影響は小さいと予測しています。 39茅野の棚田(道路から最短約100m)におけるフォトモンタージュについては、景観の主要な展望景観に関する予測結果(No.6茅野の棚田北側、No.7茅野の棚田南側)をご参照ください。 5 踊子歩道、6 太郎杉遊歩道、16はちくぼ遊歩道については、フォトモンタージュによる予測は採用していませんが、計画道路とハイキングコースが交差することから、移動経路(代替コース)の確保を環境保全措置としています。圧迫感等への配慮を念頭にコースを設定するなど、快適性の変化や違和感の低減を想定しています。 18サイクリングコースについては、フォトモンタージュによる予測は採用していません。計画路線との交差部が高さ約15mの橋梁部であることから、圧迫感を与えるには至らないと考えていますが、環境保全措置として構造物の形式やデザイン・色彩等について、周辺景観との調和を踏まえた対応を実施していくこととしております。 これら、環境保全措置の検討にあたっては、専門家等に助言を求めながら、関係地域との調整や最新情報の知見の入手に努め、検討していきます。	東委員