

常磐線（駒ヶ嶺～浜吉田）復旧事業 特定評価書に係る技術審査会答申(案)の形成

答 申 案	技術審査会からの指摘事項	備 考
<p>【全般的事項】                      現地調査を実施していない又は簡略化した環境影響評価の項目については、事後調査の実施について、関係自治体、地域住民等の意見を踏まえて具体的かつ科学的に検討すること。                      また、事後調査結果については、それを踏まえた環境保全措置の検討結果も含めて関係行政機関に報告するとともに、地域住民に対し適切な方法で公表すること。</p>	<p>今回の復旧事業は、常磐線をもう1回同じところに作り直すのではなく、新たな場所に路線を移動するものなので、復興に重要であること、急ぐこと、よく環境に配慮された路線計画になっていることはわかるが、だからこそアセスは正直に真っ当にやる必要があると思われる。                      手続簡略化は良いが、簡略化したから中身も簡略化ではなく、新たに生じる環境影響に対する評価をきちんと行うべきである。</p>	<p>山本会長                      菊地委員                      鈴木委員                      ・審査会(12/27)</p>
<p>【騒音】                      1 移設により、前とは異なる状況で列車騒音が発生することを踏まえた環境保全目標値を設定するとともに、夜間騒音についても考慮して多面的に予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を講じること。</p>	<p>今回の鉄道が、幹線道路と類似の性格を持つことを考えると、いくつかの点についての予測・評価を行うのではなく、航空機騒音や自動車騒音に係る研究事例を援用し、幹線道路の環境アセスメントの場合に求められているように、面的な予測・評価を行うべきである。                      すなわち、将来、市街地と予測されている領域や、現在でも住居、教育施設、健康保健施設等がある程度まとまって存在している領域では、これらの領域全体について、高さも含めた騒音の予測と影響評価を行うことが必須であるとする。</p>	<p>鈴木委員                      ・審査会(12/27)                      ・文書</p>
	<p>夜間の走行もあることを考えると、<math>L_{Aeq}</math>によって評価するのであれば、時間ごと（たとえば1時間、あるいは2時間、4時間ごと等）の値によって、昼と、生活が営まれている朝夕夜、ほとんどの市民が就寝している深夜の値を別々に評価すべきである。更に、一日の値を評価するに当たっても、<math>L_{dn}</math>を用い、夜の騒音の影響を重視した評価が必要である。                      また、列車の走行がまばらであることを考慮し、<math>L_{A,max}</math>についても押さえた多面的な評価とするべきである。</p>	<p>鈴木委員                      ・審査会(12/27)                      ・文書</p>
	<p>新たに線路が移設された場所においては、これまで無かったところに新たに騒音が発生するので、参考となる基準値等が法令等で定められていないことを理由に、移設前よりも騒音が改善されるから良しという評価方法は科学的に正しくない。                      在来線についても、国内外で膨大な研究があることから、その中で合理的と考える値を用いて考察する方法もあると考えられ、何らかの評価基準・目標を設定して、環境影響の評価や保全措置の検討を行うべきである。                      たとえば、今時の鉄道が幹線道路と同様の位置にあり、類似の性格（日々の暮らしの中で人間や貨物の行き来に用いられる）を持つことを考えると、幹線道路における道路交通騒音の評価基準を援用する方法も考えられる。</p>	<p>鈴木委員                      ・審査会(12/27)                      ・文書</p>

常磐線（駒ヶ嶺～浜吉田）復旧事業 特定評価書に係る技術審査会答申(案)の形成

答 申 案	技術審査会からの指摘事項	備 考
<p>【騒音】</p> <p>2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音については、当該騒音のみによる予測値を示した上で、将来の自動車騒音との合成値を評価すること。</p>	<p>評価の対象となる住居等の位置において、建設機械等の運搬車両のみの騒音の評価を行うことなく、将来の道路交通騒音の予測値との合成値だけを示し、将来の道路交通騒音からの増分のみに着目して評価を行うのは、建設時の騒音を小さく見せかけようとの姑息な表記法と誤解される懸念があることから、絶対に避けるべきである。</p> <p>まず、運搬車両のみの騒音を明示し、それだけで環境基準を超えるようなことがあるのかどうかを吟味すべきである。道路交通騒音の予測値との合成値の評価は、その後を示し、議論すればよい。</p> <p>以上のような方法は、他にも同時に工事が行われるような場合の騒音予測をたやすくするという意味で科学的に正しい態度と考える。</p>	<p>鈴木委員 ・文書</p>
<p>【地下水の水質及び水位】</p> <p>地下水位の調査時期及び今回の調査結果が、地下水位の季節的な変動の中でどのタイミングであったかを明らかにし、これらを踏まえた予測・評価結果を補正評価書に記載すること。</p>	<p>調査における地下水位（孔内水位マ付A 4.75m）は自然の地下水位と一致しており、造成等の施工により地下水位が変化することは少ないと評価されているが、その一方で梅雨期等の降雨が連続する時期においては地下水位が上昇するとの記述もある。</p> <p>調査が季節的な変動の中のどのタイミングで実施されたか明らかにし、地下水位が変化することは少ないという評価との整合を取るべきである。</p>	<p>西城委員 ・審査会(12/27)</p>
<p>【植物】</p> <p>事後調査については、ムカゴニンジン及びキキョウのみにとられることなく、「東日本大震災復興特別区域法に基づく特定環境影響評価の技術手引(案)」等に基づく適切な範囲、方法により実施し、貴重種の設定及び環境保全措置のランク付けについて改めて検討すること。</p>	<p>補足資料の図 6-10-1 では、対象事業実施区域内にはムカゴニンジン、キキョウ以外にも重要な植物種の生育が確認されているので、ムカゴニンジン及びキキョウのみ事後調査について言及される理由が不明瞭である。</p> <p>重要な植物種と評価されるということは、すでに個体数あるいは個体群が減少していることなので、事後調査についてはムカゴニンジン及びキキョウに限定せず実施し、もし対象事業実施区域内で生育が確認できたのであれば、必ず保全措置をとるべきである。</p>	<p>根本委員 ・文書</p>
<p>【廃棄物等】</p> <p>工事により発生する建設発生土等の搬出に際しては、周辺環境への影響に配慮するとともに、復興事業等における再利用に努めること。</p>	<p>工事による発生土について、放射線量の測定、除染等について触れる必要があるのではないか。</p>	<p>山本会長 ・審査会(12/27)</p>
<p>【温室効果ガス等】</p> <p>工事においては、低炭素型建設機械の使用や効率的な稼働、資材等の運搬車両の効率的な運行計画等により、温室効果ガス排出の低減に努めること。</p>	<p>建設機械の稼働に伴う二酸化炭素については、環境負荷に配慮した工場の必要性が高まる中、現行の主務省令、技術指針等の参考項目に入っていないとは言え、評価のポイントとしては必要になると思われる。</p>	<p>山本会長 菊地委員 ・審査会(12/27)</p>