

自然環境保全協定をめぐる県の考え方に対する国土交通省の提案

	県	国土交通省
トンネル掘削工事に入るためには協定の締結が必要	○	○
開発行為の区分	<p>① 活動拠点整備（宿舎・事務所等）→協定不要</p> <p>② トンネル掘削工事（坑口等整備を含む）→協定必要</p> <p>2018年8月、2019年6月に確認済み。今、これを変更する特段の理由はない。</p>	<p>2019年6月で左記の整理をしたことは理解</p> <p>2020年7月、状況の変化により</p> <p>① 活動拠点整備→協定不要</p> <p>② 坑口等整備→必要な手続（トンネル掘削工事から分離。協定不要を想定）</p> <p>③ トンネル掘削工事→協定必要</p> <p>の3つの開発行為に区分してはどうか</p> <p>②については、自然環境保全に著しい影響を与えるとは考えにくいので、それに応じた手続を進める（注）</p>
トンネル掘削工事への着手	<p>国の議論等必要な検討・手続が終わるまでは着手は容認しない</p>	<p>・同左。JR東海にもこのことは約束してもらう。</p> <p>・ただし、トンネル掘削工事とは切り離して坑口等整備を容認できないか</p> <p>・国の有識者会議の今後の議論等の結果、坑口の位置等の変更が必要となった場合は変更する</p>
（注）国土交通省の見解	<p>県は、「開発行為の区分」を工事による水資源・自然環境への影響ではなく、「工事の目的に基づいて整理・区分」したもの（県もこの見解）</p>	<p>（提案）（条例の解釈権は静岡県にあるが）「開発行為の区分」を「個別の工事内容自体が周辺環境に与える影響に着目して整理・区分」という考え方による運用もありうると思う。</p>