

環境影響評価審査会 名神湾岸連絡線部会（第1回）会議録

- 1 日時：平成30年10月29日（月） 10時00分～11時35分
- 2 場所：神戸市教育会館 501会議室
- 3 議題：名神湾岸連絡線に係る環境影響評価概要書の審査について
- 4 出席委員：上甫木委員（部会長）、小谷委員、近藤委員、菅原委員、住友委員
- 5 兵庫県：環境管理局長、環境影響評価室長、審査情報班長他班員2名
水大気課、自然環境課、道路企画課高速道路推進室、都市計画課、
- 6 配付資料：
 - 資料1 環境影響評価手続の流れ
 - 資料2 説明資料(事業概要)
 - 資料3 説明資料(大気汚染、騒音、振動、低周波音)
 - 資料4 説明資料(日照、廃棄物、文化財、人と自然との触れ合い活動の場)
- 7 議事概要：

<事務局から、資料1により説明。事業者から、資料2及び3により説明。>

[質疑]

(委員)

事業計画のところで、インターチェンジの接続状況で、西宮JCTが大阪方向のみですが、この意図はなぜでしょうか。

また、航路を横切りますので、この最大クリアランスをどのくらいに想定されていますか。また、横断する時に、橋脚が海上に立って航路が狭くなって船舶が衝突する等、そういう心配には配慮されているかどうか。

クリアランスが高くなると高架道路自体がかなり高くなってしまいますので、橋脚の高さ等も含めて教えてほしい。

(事業者)

1-5ページの図をご覧くださいながらイメージして頂きたいと思います。まず、西宮IC名神高速道路と阪神高速道路の繋がる所は、大阪方向を接続するという意図ですが、阪神高速道路3号神戸線は西宮ICから第二神明にかけて全国でワースト1という渋滞損失時間がかかっている区間であり、この区間は3年連続で渋滞ワースト1という区間になっております。このため、3号神戸線を大阪方向から走って来た車が、渋滞、もしくは渋滞に伴う事故や、車が多く走ることから車線規制を伴う工事も多くされており、これらに遭うことが多くなります。そういった時に名神湾岸連絡線を使って湾岸線の方に迂回できるような機能をもたせるということを目的に、大阪方向の接続を考えているということです。

(委員)

大阪方向のみということですね。

(事業者)

はい。

次に航路の高さですが、まず、阪神高速 5 号湾岸線が西宮浜と甲子園浜を跨いでおります。この湾岸線の航路に対するクリアランスが 26m の高さを確保されております。名神湾岸連絡線におきましては、現在協議中のため、まだ決定はしておりませんが、ここを潜ってきたものが最大になるかと考えておりますので、最大 26m かと考え、今後、県港湾課と協議のうえ決定していきたいと考えております。

橋脚位置につきましても、現時点では決まっていないものの、同じく県港湾課との協議の中で、必要に応じて船舶利用をされておられる方等の意見をお聞きしながら位置の精査をして、決めていきたいと考えております。衝突等のないような配置を考えて参りたいと思います。

(部会長)

1-12 ページの図で、航路はどこを通るのか。

また、図の水域の所にピンク色の主要施設とあるが、これは何を示しているのか。

(事業者)

水域にピンク色で示している所を航路と考えて、コントロールすべき区域として計画をしております。

(委員)

先ほどの大阪方面しか繋がらないという点について、名神高速からは神戸方面にも繋がっているが、それは使うということですね。

(事業者)

名神高速から来た車は、現時点の機能をもって神戸の方へ繋げたままとなります。

(委員)

大阪方面へは新しく作るという意味ですか。

(事業者)

名神湾岸連絡線から来た車が大阪方面に行ける接続を追加する形となります。

(委員)

湾岸線は今、六甲アイランドから長田区まで建設中ですが、それができた時には事業計画道路自身の交通量も変わってくると考えられる。その時の環境影響評価は考えておられるのですか。現時点ではそこまで考えずに、現時点でのハーバーハイウェイしかない状況での流れてくる車についての検討をしているのでしょうか。

(事業者)

まず、計画にあたり将来交通量を定める必要があります。そのためには、センサス調査（交通量調査）に基づく OD を元に設定します。今年度、平成 22 年センサスに基づく OD が出されましたので、それに基づいてこれから将来交通量を決定していく作業を順次進めているところです。ご指摘の湾岸道路の西神部については、今事業化している区間およびその先線部分を含めて繋がった状態に、さらに名神湾岸連絡線を加えた状態で交通量配分をして、交通量を推定していきたいと考えております。

(委員)

分かりました。

現状の交通量を見ますと、名神高速道路 JCT の交通量が 45,000 台/日くらいで、これが 3 号神戸線と 43 号線に流れています。これが事業道路にどのくらいの割合で流れていくのか、現時点では分からないかとも思われるが、環境影響を検討するうえで、実際には多くの車が流れていくとも考えにくい。長田までの区間ならわざわざ湾岸線まで回らず、3 号神戸線を使う車も多いかもしれない。おおまかな数字でもあれば教えてほしい。

(事業者)

まず、阪神高速神戸線は 4 車線です。湾岸線は 6 車線ですので、湾岸線は容量が大きい現状があります。しかし、実際に繋がっていないという不便さから、神戸線を多くの方が利用しているという状況にあります。この事業計画の説明では、2 車線で計画していると説明しました。2 車線という車線数を、3 月の幹線道路協議会の中で合意形成しましたが、その時点で、古い交通量による予測に基づくものですが 20,000 台/日程度であろうと想定して 2 車線に決めました。湾岸線の方が、非常に容量が大きいということもありますので、両高速の到達時間等を考えると、湾岸線の方にもシフトしてくるかと考えております。

(委員)

分かりました。私は 10,000 台/日くらいかと思っておりました。事業者としては 20,000 台/日程度と予測されているということですね。

次に、建設工事にかかると、住民意見にもありますとおり、瞬間的なものかもしれないが重機が入って環境影響が高くなると考えられる。これは要望ですが、低騒音型の重機を使う等、環境配慮をしっかりとした形での工事をやっていただきたいと思えます。

また、供用後の予測計算という図も周辺状況の階層高さによって異なると書いてあったと思えますが、当然道路には遮音壁が建ち、計算された結果、環境基準を守っているという答えになるかと思えます。遮音壁がどのような形になるかは、今は分からないと思えますが、高層階から見た時に道路が見えないような、例えば神戸線にあるようなアーチ型のものなど、配慮して造ってほしい。

あと細かい話ですが、140 ページなどに各種のデータを掲載されていますが、芦屋のデータや西宮のデータなど所々高い値がある。山手幹線の芦屋の大原町の値が大きい、平成 27 年度の西宮の値なども高い値があることについて、事業者には当然関係のない話ではあるが、これを掲載する場合には、一応理由を示していただければと思えます。

次に、低周波音について、高架道路から発生する低周波音については桁のたわみから出ると言われております。付近にはそのようなものがないので、事前調査の中でデータがないのはそれで結構かと思えます。既に新しい橋はきちんとクリアされているとは思いますが、ただ住民の方もご心配されていますように、高架の設計段階で低周波が出る出ないという話と、橋の剛性が高いとかジョイントをどうするなど、設計段階でしっかりと低周波が発生しないような道路にしてほしいと思えます。

もう一つ、最後のページで騒音、振動、低周波音、赤い太丸部分で、今の段階では現地調査を行うかも分からないということです。行う場合は、私の要望としては、43 号線の沿線でも実施してほしい、湾岸線の沿線でも実施してほしい。それに加え

てマンションの高さ方向、環境基準は当然クリアすると思われるが、できれば現況非悪化が目標ですので、その辺りも配慮しつつ、現況の調査を高層住宅についても実施しておいてほしい。また、南北の今津東線は現状で9,000台/日程度とのことです。一定の騒音があると思われる。その場所にこの事業道路が出来れば、緩和されるのか、上乘せになるのか、評価をしっかりと実施してほしいと思います。

(委員)

工事を実施される際、交通量の規制がおこる可能性はありますか。

もしあれば、それによって走行速度が遅くなったりすると思われるので、評価する際の考え方は。

(事業者)

もちろん、工事用車両の走行時の予測には速度が排出係数に依存するので、速度の設定の課題はあります。実際どういう規制をされるかは現状では想定されておりませんので、既存の事例に使った速度等を確認しながら安全側になるように考えていきたいと思っています。

(委員)

大気汚染の測定はしないということですが、例えば43号線ではだいたい同じような走行があり、交差点の状況や信号のコントロールの状況、周辺の構造物の状況等によって、ある程度、濃度が異なる状況が出てきている。今回の名神の接続部分がどういう構造になっているかによって、多分、今後新しい自動車NOx・PM法で新たな予測等もされるようなので、道路構造も含めて考えておいていただければと思います。

(部会長)

今の大気汚染の調査をしないという件ですが、これは西宮浜小学校がある所は住居地域となっていないため特に調査しないという理解でよいのでしょうか。測定点だけでいうと、確かに北側にはあるように思うが、西宮浜小学校がある湾岸線とジョイントする側には既存の調査地点はないように見受けられます。考え方としては、そこは住居地域ではないからという判断でしょうか。

(事業者)

濃度等をみても海岸側より陸域の方がバックグラウンドも高く、周辺のデータでも海岸側より陸域の方が高いことから、予測評価する上では、安全側のデータで評価できるかと考えています。

(部会長)

専門外なのでよく分からないが、調査しない理由をどう考えたらよいのでしょうか。要は湾岸線のジョイントの辺りは、③や⑦など他の地点のデータを使って予測するというのでしょうか。

(事業者)

大気汚染の予測につきましては、バックグラウンドという現状で道路の影響を受けていない地域のベースとなる濃度を把握し、その上に将来の車の走行等でどのくらい負荷がONされるかという考え方で予測しようとしています。現状として、湾岸線や工場など直接的な発生源の影響を受けてない地点のデータをこの地域のベースとなる濃度にしたいて考えていますので、⑦か⑥あたりのデータで西宮南部地域

のベースとできると考えています。

(委員)

総会の時にも話があったかと思いますが、事業実施区域について、この中のどこかにルートができるということで、区域のどこにできるかによっては 300m程度の違いが出ますが、予測する際はこの真ん中で予測されるのでしょうか。両端で予測されるのでしょうか。

また、詳細なルートや構造の検討にあたっては、という記述があり、そこでは、住居が多い市街地であることから、生活環境や景観など周辺への影響をできるだけ少なくするとともに、と記載があり、その後に災害時のこととか安全のこととかコスト縮減とかがありますので、この記載内容から、第一に優先する事項が生活環境や景観だと考えてよいのでしょうか。

また、例えば直線的に作るのではなく住居を避けて造る等、いろんな選択肢があると思われるが、どのように考えてますでしょうか。

(事業者)

お手元に配布しておりますパンフ「あらまし」3ページをご覧ください。今年度から環境影響評価の手続きと、都市計画の手続きに必要なルートの検討をしております。環境影響評価については概要書で実施方法を決めるということで、現時点で手続きをスタートさせていただいており、都市計画についてはルート構造を決定していくプロセスになりますので、この地域は市街地でもあり関係機関が非常に多岐にわたり調整事項も多いことから少し時間を要すると考えております。

このフローを見ていただきますと、この後、環境アセスメントの方法を決定し、環境調査、現地調査等にかかっていくこととなります。その後、準備書の作成で、具体的な予測評価をしていくこととなります。一方、都市計画の流れでも追いかけるような形で、都市計画案を立案し、地元への説明会でご意見をいただき、計画案を作成した後、公告縦覧、という流れが並行して進んでいきます。準備書の作成には、決められたルート及び構造において予測評価していくため、準備書の段階ではルート及び構造は案として具体的に決められている状況となります。

もう一つありましたルート案の決め方について、事業概要 1-14 に記載しております。高架案と地下案の評価の項目として、渋滞の緩和、災害時の道路ネットワーク確保、沿道環境の改善、地域分断、経済性も含めて比較検討しており、さらに災害時の道路ネットワーク確保、地域分断、地下水への影響で優位と考えている理由として、高架案が地下案より優位な点として記載しています。我々がこの道路を計画するにあたり、1. 渋滞の緩和、2. 災害時等に強い道路ネットワークの確保、3. 沿道環境の改善、4. 交通安全の確保、5. 物流の活性化、こういった政策目標、地域の課題を解決するための目標を定めてこの道路を計画しておりますので、特にどれを優先と差をつけるわけではなく全てを満足できるバランスのとれた計画を、今後、関係機関と協議しながら考えて参りたいと思っております。

(委員)

今回の概要書は、配慮書と方法書を合わせた物と考えてよいのでしょうか。

(事務局)

概要書というのは、法律でいう方法書にあたる物です。条例では、配慮書の次に

概要書があって、次に準備書となります。ですので、配慮書と方法書を合わせたものという位置付けではなく、あくまでも法律上の方法書の位置付けが条例では概要書になります。

(委員)

つまり、この後、続いて準備書となり、準備書の段階では、道路の建設される場所や高さ等が決まっているということですのでよろしいですね。そうでないと予測できませんよね。その前に、現地調査、事前調査等があると考えてよろしいですね。

(事務局)

はい。

<事業者から、資料4により説明。>

[質疑]

(部会長)

人と自然の触れ合いで、今津浜への影響は、基本的には空間そのものの所に橋脚が立地するのかわからないかが非常に重要な要因になってくると考えられるが、この段階での影響というのは、具体的にどういう風に考えるのか。

(事業者)

騒音等の説明でもありましたが、予測評価する段階ではどのようなルートでどういった所に橋脚が立地するか、都市計画案で設定されている内容をもとに、触れ合い活動の場も予測評価していきます。ですので、その計画に対して、直接改変されるのか、極端な例で言うとなくなってしまいうのか、という観点もありますし、また、最寄りの駅からそこに至るまでのアクセスが計画道路によって遮断されないか、という観点で考えております。

(部会長)

ということは、いくつかのプランを想定して検討していくという理解でよろしいですね。

(事業者)

はい。

(委員)

海底を掘削して底質を取り除くが、おそらくこの場所は、かつて工業地帯で結構汚れていると思うのですが、そういったものの処理はどのようにされるのでしょうか。例えば重金属等を取り除くような処理をされるのでしょうか。

(事業者)

もし、それを再利用するとなれば受け入れ地を探すとともに、海底の土砂を使う場合の規制もありますので、それに従って再利用や処分をされることとなります。

例えば重金属のようなものが入っていた場合、既存事業でさせていただいているのは、無害化処理をして再利用するとか、重金属を受け入れていただける優良の処分場での処分が考えられます。

(委員)

次は準備書となるようですので、その段階で事業道路の沿道に建っているマンションがどちら向きかは分かりませんが、道路に面して建っている場合は、一列目だけではなく二列目もポイントを増やす等、計算をきちんと実施しておいてほしいと思います。

(事業者)

沿道の環境基準は、近接空間と配慮地点は変わってきますので、それも踏まえて実施します。

(委員)

おそらく近接空間でも配慮地点でも環境基準を守っていると思われるが、一列目だけだと判断されないように、二列目の道路に面している方でも大丈夫であるか配慮しているようにしてほしい。

(部会長)

その項目は騒音ですか、低周波音ですか。

(委員)

騒音も低周波音もです。低周波音は基準がありませんが、一列目だけではなく、マンションの立地方向等によって、二列目の方からの苦情も実際によくあつたりしますので、どれくらいになるかその答えも持つておくべきと思います。

(部会長)

別添資料に記載されている項目すべてということで、振動もですか。

(委員)

振動は特に問題ないかと考えられるので、1日だけ実施していただければいいかと思います。特に工事車両が大きな橋を走ればその瞬間は高いが、要請限度に換算すればクリアすると考えられるし、評価をそれで行うのであれば1回でよいと思います。秋に1回と書いてありますが、現況で最終的にこれと比較するわけですので、できればもう1回くらい実施しておいて、平均的な値を持つておけば、後々助かることもあるかと思います。

(委員)

平成22年のセンサスを元に将来交通需要を予測されるということですが、この将来交通需要予測は全国ベースで何年の予測になるのでしょうか。

また、浜の方のランプが甲子園浜と西宮浜二つともハーフランプですよね、これは現在でもハーフランプなのでしょうか。連絡線に乗る際にどの方向からどのくらい需要があるのかよく分かりませんが、このままの予定でしょうか。

(事業者)

現在、平成22年センサスベースで出されている将来予測年次は、平成42年になります。

ランプにつきましては、現況を記載しております。名神湾岸連絡線が繋がった場合、西宮浜ランプに加えて、名神湾岸線に出入り可能なランプが新たに出来ることとなります。

(委員)

平成42年の将来予測の結果について、交通量の将来動向は全国ベースで公開さ

れているのでしょうか。
(事業者)
現時点では分かりかねます。

以上