

環境影響評価審査会 総会 会議録

- 1 日時 : 平成 30 年 9 月 28 日 (金) 10 時 00 分～11 時 50 分
- 2 場所 : 神戸市教育会館 501 号室
- 3 議題 : (1) 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
(2) 東播都市計画道路 1.4.1 号東播磨南北道路に係る事後監視調査結果報告書について
- 4 出席委員 : 服部委員 (会長)、山下委員 (副会長)、大迫委員、小谷委員、上甫木委員、川井委員、近藤委員、島委員、菅原委員、住友委員、中野委員、西村委員、花田委員、藤川委員、増沢委員
- 5 兵庫県 : 環境管理局长、環境影響評価室長、審査情報班长、他班員 2 名
水大気課、環境整備課、自然環境課、道路企画課高速道路推進室、東播磨県民局環境課
- 6 配付資料
資料 1 環境影響評価概要書の審査について (諮問)
資料 2 環境影響評価に関する条例の手続の流れ
資料 3 説明資料 (名神湾岸連絡線)
資料 4 説明資料 (東播磨南北道路)
参考資料 (仮称) 新温泉風力発電事業に係る環境影響評価方法書に対する環境の保全の見地からの意見 (答申及び知事意見)
- 7 議事概要

<議題(1)について、事務局が資料 1 及び資料 2 により、概要書手続の流れを説明。
事業者が資料 3 により、概要書の内容について説明。>

[質疑]

(委員)

鳥類、特にシギ・チドリ類の利用する環境になっている浜甲子園が、シギ・チドリ類の飛来地になっている。そのときにこれから造る道路の明かり、夜の明かりがどうなるのか。シギ・チドリ類は意外と夜に渡ったりするので、明かりにつられて集まる。避雷針などによく集まる。そういう現象がおこるが、調査にあたって昼だけでなく、夜間、シギ・チドリ類の飛来する場所にどの方角からはいってくるか、その方角の中に建設予定の場所がどれだけ使われているのかという情報も必要と思う。頻度が非常に多い、陸沿いに移動することもありえるので、浜甲子園の方にどの方向からシギ・チドリ類が出入りするのかわ確認してほしい。その際に、明かりに対してどう反応するのか、実際に既存の橋があるのでこの場所で夜の調査をすると、どういう動きをするのかわかると思う。時期としては、シギ・チドリ類の渡り

の時期なので、春と秋を中心に調査すればいいと思う。

供用されたときの自動車の影響について、調査を考えていないと説明があったが、鳥類が陸沿いに移動する場合、バードストライクが起こる可能性が十分あると考えている。これも既存の橋を見て、鳥の動きがその方向にあるのか、危険がないのか確認してもらい、高架道路の側面の高さを検討することになる。あまりにも低いとぶつかる可能性がある。そうするとそれを避ける高さを考えないと衝突することがありえるので、是非それも検討してください。

(委員)

構造を支える橋脚の位置がどうなるのか、柱の間隔距離をもう少し配慮して、総体的に評価を検討願えればありがたい。今の段階では、柱の位置などは決まっていないのか。

(事業者)

現時点では、ルート帯が決まっている状態で、環境影響評価の手續と平行して進めている都市計画決定の手續にも今年から着手したところで、現在検討中です。

(委員)

この道路が完成し供用開始する時期が明示されていないが、およその時期でもよいので教えてほしい。高架道路の下に側道があるのかないのか、計画がされるのかなども示してほしい。

湾岸道路が六甲アイランドからポートアイランドを通過して長田区の駒栄までいくことになっていて、工事にかかっていると思う。これが10年ぐらいかかると言われているが、それまでに名神湾岸連絡線ができると思う。車の流れを考えたら、今は神戸市のハーバーハイウェイが六甲アイランドからポートアイランドまでいっているが、西に行く道路がそれしかない。湾岸線が駒栄まで行けば、交通量が変わってくると思うが、このあたりのことを示してほしい。現時点ではわからないということであれば、それでもよいが。

(事業者)

時期については、今年度より環境影響評価と都市計画決定の手續に着手したところであるので、都市計画決定が数年後にされて、それから事業化されるということ踏まえると、今の段階で明確でない。

高架下の道路、側道といったものについても、都市計画決定をするための検討の中で県と協議をしながら併せて設計をしていくように考えている。

湾岸線のハーバーハイウェイも含めた、供用後の交通量については、名神湾岸連絡線の将来交通量も今年度から推計に着手することになっているので、そういったものも含めて交通量の推計をしていきたい。

(委員)

今は阪神高速が上り下り合わせておよそ95000台の交通量があると思うが、このうちのどれだけが新しい道路を通るかを、将来構想としてお持ちかと思うので、それが知りたい。

(事業者)

名神高速から何台が下の道へ降りて、何台が名神連絡線を通して湾岸線に行くか

も含めて交通量推計をしていく。

(委員)

概要書の対象ではないのだが、p1-14で高架案と地下案を比較した表で、騒音・振動等の部分で両方が同等という判断になっているが、一般的に考えると高架と地下なので騒音等・景観等については大きな違いがありそうに思える。なぜ同等と評価されているのか教えていただきたい。

環境影響評価のやり方について、p3-10で自動車の走行による騒音、振動も同じかと思うが、道路ができれば交通量が周辺道路も含めて変わると思う。環境影響を評価する場合は、当該道路を通る自動車の影響だけでなく、周辺道路を含めて地域に与える影響、騒音がどう変わるのかということの評価されると思うのだが、この理解でよいかを教えてください。

(事業者)

1つ目のp1-14について、地下構造に移行する場合、地下構造の入り口付近で騒音影響が大きくでてくるというデメリットがある。高架構造では全区間で音が発生するので、計画段階評価という具体的な騒音の予測をしていない段階で、差をつけることができなかつたため同等となっている。

2つ目に関して、予測地点を決める際に、周辺の計画路線以外の道路の影響も受けていると考えられる地域であれば、その周辺の影響も踏まえ、上に高架があつて下に道があるようなところであれば、下の道の影響も考えながら予測していくことになると考えている。

(委員)

計画を拝見すると橋脚が海の中に何本か立つように思われるが、海洋に対する例えば潮の流れや生物に対する調査がどのようになるのか。

(事業者)

資料のp3-8の上側の水質汚濁の調査の手法というところで、調査すべき情報として水質や水象（水温、流向、流速）、海底の土砂などを載せており、3調査地域のところで海底の掘削を予定している水域及びその周辺水域で調査をしていくと考えている。

(委員)

水質と底質について書かれているが、このあたりには生物はいないのか。

(事業者)

生物については、p3-15に魚類や底生生物を調査することとしている。

(委員)

この工事自体は名神高速と5号湾岸線を結ぶ工事となっていて、3号神戸線と5号湾岸線を結ぶ工事は基本的にない、このような形で道路がさらに増えるということはないと考えれば良いか。

(事業者)

p1-6をご覧ください。実際の西宮ジャンクションでは、名神高速道路と接続すると共に、3号神戸線の大阪方向とは接続することを考えている。3号神戸線を大阪方向から来ると、名神湾岸連絡線にのれる構造、名神湾岸連絡線を北へあがってく

ると3号神戸線の大阪方向へのれる構造を考えている。

(委員)

気になっていることとしては、名神高速から5号湾岸線に行くとしたら、まっすぐ計画範囲の真ん中になるが、3号神戸線と5号湾岸線を接続すると、メインよりも西側に道路ができることになるのか、東側に道路ができることになるのか。

(事業者)

3号神戸線を大阪方向から来ると、名神湾岸連絡線と交差する場所の手前から左側に分岐して、ランプにほぼ接して、名神湾岸線に接続するというのが下り方向。名神湾岸連絡線を上ってきた車は、西宮インターチェンジの少し手前で左に分岐して、ランプ構造で3号神戸線の大阪方向へ接続していく、こういったランプができあがる。

<議題(2)に関して、事業者が資料4により事後監視調査結果報告書の内容説明。>

[質疑]

(委員)

p15にナゴヤダルマガエルの移動経路を確保して、孤立化しないように配慮されているが、スロープがコンクリート製である。コンクリート製は夏に非常に熱くなって、利用できないということが起きる。夏の間は炎天下でコンクリートがどれだけの温度になっているのか確認してほしい。40～50℃以上になっている場合、カエルは移動しない。残された水がある場合、流れていないと水温が高温になっていないか気がかりである。これも確認していただきたい。

保全対策をされているが、効果測定として、実際にカエルがどの程度移動している確認をしているのか。していなければ是非確認していただきたい。人間が考えて保全対策をしても、動物の立場になればそうとも限らない。効果測定を是非やってほしい。

(事業者)

ナゴヤダルマガエルの個体数がとても少ないので目視することが難しい。夏の暑い時期ではないが、スロープを他のカエルが利用しているのは確認している。暗渠を通る移動については、調査をできていない。

(会長)

調査に関しては是非継続してほしい。

(委員)

他のカエルということだが、アマガエルは吸盤があるので這い上がれる。トノサマガエルとかダルマガエルは吸盤がないので、分からない。

(事業者)

スロープに関しては、コンクリートをうったあと、はけで凹凸をつけて引っかかりをつくって配慮している。

(委員)

p23 の表の見方について教えてほしい。騒音レベルについて、「県道を走行する一般車の影響を除外して工事音のみを対象」と書いているが、工事前（1時間の最大値）の騒音は主に一般車の騒音が主であると思う。これを参考として工事中の騒音はこれを除いて工事音のみを対象にしているのか。環境監視目標というものが工事音だけを測定したかったのかもしれないが、実際の騒音は一般車と工事音と合わさって聞こえてくる。この辺はどう考えているのか教えてほしい。

(事業者)

注釈に書いてあるように、実際に工事前の測定は平成 28 年に行っており、主に道路の交通の騒音を測ったものになる。今回測定では、騒音の測定と同時に交通量も把握しており、通過する車から発生する騒音を削除した工事の発生騒音をここに表記した。

(委員)

環境監視目標の 85dB は工事騒音だけで考えるのか。

(事業者)

そうです。

(委員)

工事前も工事中も、実際に車は通っているので、実際に感じる騒音は車＋工事騒音ということになるが、なぜ工事騒音だけを取り出して示すのか。

(委員)

参考になるか分からないが、環境監視目標は規制基準を利用している。ここで建設工事の規制基準の 85dB を設定している。一般的に建設工事の発生音は規制基準をまもるということなので、これでいいと思う。建設工事と自動車の音が重なると 85dB を超える可能性があるのかもしれないが、目標としては建設工事の音に限定してということになると思う。

(委員)

廃棄物について、p9 の環境保全措置には、発生抑制に努めて適切に処理を行うと書いてある。P25 には「適正に処分した」と書いてあり、下に「適切に処分した」とある。適切に処分というのは、再生利用したということか。

(事業者)

建設廃棄物の処理業者でコンクリート廃材などは再利用できるものとなるため、再生利用できるところを採用した。

(委員)

伐採樹木もかなりあると思うが、それも再生利用をしたのか。適正にと適切にというのが抽象的な言葉なので、リサイクルしたのであればリサイクル量を書けばはっきりする。

(会長)

センリョウの移植と説明があり、移植してから 1 年ぐらいたつが、その後どのような状況になっているか確認していただきたい。

(事業者)

1年後の状況を確認しています。30 個体を移植して、30 個体とも健全に生育しているのを確認しています。

<参考資料に関して事務局から報告。>

[質疑なし]

以上