

環境影響評価審査会（北近畿道部会）会議録

- 1 日時 平成 16 年 9 月 9 日（木）14：30～16：30
場所 西宮市民会館 中会議室（1）
- 2 議題 豊岡都市計画道路 1・4・1 号北近畿豊岡自動車道
日高都市計画道路 1・4・1 号北近畿豊岡自動車道
八鹿都市計画道路 1・4・2 号北近畿豊岡自動車道北線
に係る環境影響評価準備書の審査について
- 3 出席者
 - (1) 委員
山口部会長、朝日委員、小谷委員、北村委員、菅原委員、中野委員、服部委員、
藤井会長
 - (2) 兵庫県
事務局：環境影響評価室
関係課：自然環境保全課、水質課、但馬県民局環境課
 - (3) 環境影響評価実施者等
兵庫県都市計画課、高速道路室、道路計画課、国土交通省豊岡河川国道事務所、日高
町建設課、コンサルタント
- 4 配付資料
 - ・環境影響評価準備書（北近畿豊岡自動車道（豊岡南～八鹿））
 - ・環境影響評価の手続きの流れ（北近畿豊岡自動車道）
 - ・[資料 1] パワーポイント説明資料（動物、植物、生態系）
 - ・[資料 2] パワーポイント説明資料（地形及び地質、景観、人と自然との触れ合いの活
動の場）
 - ・[資料 3] 植物・昆虫類・底生動物 現地調査確認種リスト
 - ・[資料 4] 計画交通量について
- 4 議事
 - (1) 8 月 19 日に開催された部会において質問のあった計画交通量の考え方について環境影
響評価実施者より説明後、質疑。
[説明概要]
計画交通量の推計は、一般的に全国の将来人口・GDP 等を勘案した全国将来交通需
要推計に基づき、全国を 15 分割したブロック、更に細かく市町程度の単位に分割したゾ
ーンについて、将来発生集中交通量を推計されたものを用いて算定される。これを将来
道路ネットワークに当てはめ、ゾーン間将来分布交通量（将来 OD 表）を推計し、路線
別将来配分交通量（計画交通量）を求めている。

全国将来交通需要計でみると、平成 32 年の値は、平成 42 年の値よりもごくわずかに大きい程度となっている。ブロック、ゾーン別の将来発生集中交通量の推計においても同様な傾向が反映されており、平成 32 年と平成 42 年の値は、ほぼ同程度になるものと推計されている。

将来OD表は、国土交通省において平成 11 年の道路交通情勢調査の結果に基づいて、平成 32 年と平成 42 年の 2 種類が作成されている。

各将来OD表における道路ネットワークの設定条件は、これまでの整備の進捗状況からみて、平成 32 年では、北近畿豊岡自動車道等の幹線道路ネットワークは全線整備に至っていないと想定されているのに対し、平成 42 年ではネットワーク全線の整備が図られていると想定されている。

その結果、将来OD表については、平成 42 年の値の方が、平成 32 年の値よりも大きくなると予測されていることから、計画交通量の算定についても、平成 42 年のOD表を適用して、平成 42 年における交通量を計画交通量としている。

[主な質疑は次のとおり]

質疑特になし

(2) 環境影響評価準備書第 8 章（動物、植物、生態系）について環境影響評価実施者より説明後、質疑。

[主な質疑は次のとおり]

（委員）

3 点についてお聞きしたい。1 点目は、植物種の種数が 951 となっているが、その中にユズ、シンジュ、ウルシ、レンギョウ、サンゴジュ、ハナショウブ、カキツバタ、アヤメ等の植栽種がたくさん入っている。この植栽種については、逃げ出したのなら入れてもいいと思うが、人家に生えているものも入れているのか。

2 点目に、オグルマが保全対象種に挙がっているが、オグルマについては、以前に聞いたときにはどこか 1 か所でなくなったとか、つぶれたとかいう話があったはずだが、現状として、オグルマがどのような状況なのか。

3 点目は、オグルマやエビネの保全対策が進められるという話であるが、北近畿豊岡自動車道の前回の路線区域（和田山～八鹿）の中で、サンインシロカネソウ等の種の保全対策をとっていただいていたはずであるが、それがその後どうなっているのか、今日でなくても結構なので教えていただきたい。

（環境影響評価実施者）

1 点目の質問については、明らかに人家内で生育しているものについては入れていない。山地中に確認されているものについては準備書中に種数としてカウントしている。このような大きな区分けで種数はカウントしている。

2 点目のオグルマについては、現在、事業化する前の状況であり、まだ特別大きな改変はされていない状況であるので、今後、これについては、改変等行う前に状況を把握し、必要に応じて対策ということになると考えている。

3 点目の北近畿豊岡自動車(和田山～八鹿)の貴重種の植物は、サンインシロカネソウ、アツミカンアオイ、ヒュウガミズキの 3 種であったが、現在、まだ工事に入っていないの

で、全体としてのデータは不十分である。サンインシロカネソウについては、何カ所かに試験移植をし、定着をするか調査中であり、現在のところ、現地ではうまくいっているが、引き続き追跡調査を実施している状況である。上記の3種類については、今後具体的にどの箇所にどのように移植するのかということを検討していくという段階であり、まだ現地に手を入れていない状況である。詳しいことについては、追って資料を整えて説明させていただきたい。

(委員)

動物のところで、車に衝突しないように高い植栽を行い、鳥を誘導するという話があったが、その効果は実証されているのか。データがあって、確かに衝突しないという資料はあるのか。単に思いつきで、高い植栽を行うことにより鳥が上に行くだろうという程度なのか。

(環境影響評価実施者)

詳しいことは言えないが、基本的には事業実施までに、鳥の渡りの場所等をよく調べた上で植栽を行うこととなると思うが、実際の高速道路等での鳥の衝突事例については、車に衝突して落ちたものはすぐゴミとして回収されるため、正確な数字は把握されていないのではないかと思う。

(委員)

環境保全対策として挙げられており、一応は効果がありそうなことが書かれているが、あまり根拠がないのであれば、準備書に載せるのはいかがかと思う。

(委員)

私から答える問題ではないが、道路の両側の植栽を高くして鳥を反対側へ渡らせるということは、ドイツで始められた。効果の程は全く実証されていない。日本ではほとんど行われていない。というのは、沿道にかなりの密度で植えなければ意味がないので、そこまでやっているのはほとんどないためである。

また、指摘にあったように、仮に自動車道で鳥が自動車に衝突して死んだとしても、道路公団関係以外では直ちにゴミとして処理される。道路公団が管理する高速道路については2時間毎にパトロールで記録をとってゴミとして処理されるが、死んでいるものの内訳には小鳥類がほとんど表れてこない。これは、2時間毎のパトロールの間にカラスが来て処理してしまうためである。また、道路に落ちている小鳥類や動物の死骸を食べに来て車と衝突する二次的事故も多く、鳥類ではカラス及びトビの数が非常に多く、ほ乳類の中で一番多いのはタヌキである。

このような植栽は、やらないよりはましかもしれないが、どういう効果があるかは後の検証が非常に重要である。ただ、後は国が管理するのか。実施主体が国となっているが。

(環境影響評価実施者)

一般国道の自動車専用道路で、供用後は国土交通省の管理となる。

(委員)

そこで十分なモニタリングを続けていただかないといけないと思う。なにぶん、下手に木を植えると、小鳥類がそこに来るので、かえって車に衝突するのが多くなる可能性もあるため、植栽を行うのがいいか悪いかは非常に難しい。

(委員)

「事後調査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」という文言で、「著しい」とはどのような判断をしているのか、事後調査はいつまでやるのか、適切な措置を講じるというのは、今聞いていると適切ではないような気がするが、どのようなものを考えているのか。文章で見るといいのかなという気がするが、具体的にはどうも怪しいなと感じる。

(委員)

関連して、サシバのところも多分該当すると思うが、適切に措置と書いてあるが、たとえば、営巣が見つかったときに雛が育つまで工事を中断する等ならば明確な手段だと思うが、そのような措置を講ずるのであれば、具体的な方法を明記した方がいいと思う。

(委員)

気になっているのは、工事中の話ではなく供用後についてである。供用後というのはどうしようもないのではないか。

(環境影響評価実施者)

確かに工事中については、営巣等が確認された場合、事前から調査も行っているので、影響がないように施工時期等を調整することも可能だと思うが、確かに供用後は如何ともしがたいところがあると思う。委員が言われていたように、供用後については、鳥も慣れてくる場所もあるようなので、それに期待しなければならない部分もあると思う。

(委員)

だいたい事後調査はいつ頃まで行うのか。

(環境影響評価実施者)

どこまでというのは、雛が大きくなって巣立ってしまう時期がいいのか、あるいは、次の年までやるのかについても、専門の先生に指導を仰ぎながらやっていくことになると思う。

(委員)

供用開始後の事後調査は、ずっと続くことになるという理解でよいか。数年なのか 10年 20年なのか。先ほど言われたように、慣れてくるので数年でいいかもしれないが。

(環境影響評価実施者)

それも含めて、適切な時期としたい。

(4) 環境影響評価準備書第 8 章 (地形及び地質、景観、人と自然との触れ合いの活動の場) について環境影響評価実施者より説明後、質疑。

[主な質疑は次のとおり]

(委員)

今回の自動車道に防音壁等は設置しないのか。もしあるとしたら、景観に配慮はしているのか。

(環境影響評価実施者)

予測評価の結果、予測値においては目標値と整合がとれているため、現時点では防音壁等の計画はない。

(委員)

人と自然との触れ合いの活動の場で、バードウォッチングであるとか、鳥の声を聞くという観点から親しまれている場所はないか。それに対する騒音の影響は。

(環境影響評価実施者)

地元市町に利用状況についてヒアリングを行い、現地を確認したところによると、言われたような場所は確認していない。

(委員)

道路照明では、光が上へ漏れないように、あるいは、昆虫が集まってこないようにという問題がある。その中で、路面外を照らすということはもったいない話であって、電力の問題もあるが、工夫をしているのか。

(環境影響評価実施者)

具体的な話をするならば、ルーバーをつける等により、できるだけ外へ光が漏れない構造・形状を採用することを考えている。

(委員)

人と自然との触れ合いの活動の場で、「ひょうごランドスケープ 100 景・スポーツ施設と田園風景を訪ねて」の道路を付け替えるという話が出たが、どう付け替えるのか。どこを通っても計画道路と交差するように見えるが。

(環境影響評価実施者)

橋梁部分になっており、北近畿豊岡自動車道(和田山～八鹿)の八鹿 IC ができるため、そこでひょうごランドスケープ 100 景の道路に用地が掛かることになる。具体的には IC の外側に軌道回復するという形で道路を付け替えるということになる。

(委員)

現在は準備書に示している道路を通っていて、そこを潜らせるのか。

(環境影響評価実施者)

準備書に示している道路は、八鹿 IC の外側にずらした後の位置を示している。

八鹿 IC ができることにより、多少ずらした位置に付け替えることになるが、計画道路との交差点は橋梁構造になっているため、橋梁の下を通過することになる。現在の高さとは変わらない。

(委員)

将来の景観予想図の JR 国府駅のところで、山肌に沿って左側に上がっているのは何か。

(環境影響評価実施者)

切土区間の法面である。

(委員)

目立つが、何もしないのか。

(環境影響評価実施者)

現存植生を考慮し、できるだけ現在の山に近いような植栽を行うことにしている。

(委員)

土の部分は見えなくなるということか。

(環境影響評価実施者)

そのとおり。

(委員)

将来予想の写真で、準備書に掲載している季節は夏、秋等それぞれ違うが、一番影響のある季節を掲載しているのか。

(環境影響評価実施者)

基本的には、最も影響があり目立つ季節を予測評価したということである。

(委員)

人と自然の触れ合いの活動の場で、「道路の存在による影響が考えられるため」と書いてあるが、道路に比較的近いところに位置している触れ合いの活動の場で、工事中に何らかの障害がされるということは全く考えられないのか。

(環境影響評価実施者)

考えられるとすると、おそらく工事用道路、工事用車両によるもので、該当する部分はあると考えられる。しかし、基本的には現道を使用することを考えているが、工事の実施については、地元の方と色々な方法を相談をしていく予定である。日常生活に利用する人と行楽及びレクリエーションで利用する人についてもおそらく同じ対応になると思うが、たとえばガードマンを付ける等により交通安全上も十分対応をしていきたいと考えている。

(委員)

しかし、それを一言も書かなくていいものかと思う。たとえば、道路工事を行っているばかりに、全くということはないが、秋の行楽シーズン等に出かけたが、現地に行けないということが起こる可能性があると考えられる場合に、そのようなことを、ここに全く書かなくていいものかという気がする。

(環境影響評価実施者)

資料の一番最初に環境アセスメントの項目ということで、どの項目についてどの時点で予測評価を行うかを示しており、その中で、人と自然との触れ合いの活動の場についていうと、道路の存在・供用の時に予測評価をすることとなっている。アセスメント上はそういうことになっているが、当然のことながら、事業実施時には事業者として必要な対応があるので、たとえば、行き止まりになる場合は迂回してもらおう等、いろんなことを案内をする等適切な対応は当然していかなければならないと考えている。

(委員)

神鍋溶岩流の評価で、広く分布しており改変の程度が小さく、露出部分は改変されないとあるが、トンネルの時に地下の部分を削るということか。

(環境影響評価実施者)

稲葉川を計画路線が通過しているところを言われていると思う。この区域については、橋梁で超えるため、橋台の位置について地質調査等を行い、適切な路線を選定していくことになる。改変される部分は橋台の位置になる予定であるが、改変される部分は露出した部分ではなく、地表から潜った部分に橋台が設置されるため、地下部分が改変されることになる。

(委員)

それは理解できるが、どれだけ貴重かわからないが、一部削ったからといって問題がないかどうかは専門家でないといけないのではないか。専門家に相談したのか。昔の火山流を少々削っても構わないとは思えないが。

(環境影響評価実施者)

具体的に専門家というのはわからないが、町指定の天然記念物になっているため、町とも相談する中で、特に問題はないとされている。広く残されるからいいのかどうかという議論はあるが、極力改変する面積は少なくする配慮はしている。

(委員)

都市計画決定上で、溶岩流の範囲は外したり橋間位置を変える等により、削らないで済むということはできないのか。

(環境影響評価実施者)

溶岩流については、一帯に分布している状況であり、逃げることはできない。地下にも溶岩流があり、谷筋全体に溶岩流が存在している。

(委員)

それは、全体として価値があるものなのか。削っても価値は変わらないものなのか。

(環境影響評価実施者)

基本的には変わらないと考えている。

(委員)

この点については、専門家のコメントをとってもらいたい。

(事務局)

了解した。

(以上)