

## 環境影響評価審査会 総会 会議録

- 1 日時： 令和3年9月8日（水） 13時30分～15時30分
- 2 場所： WEB会議（兵庫県職員会館1F多目的ホール）
- 3 議題： （仮称）播磨臨海地域道路（第二神明～広畑）に係る環境影響評価方法書の審査について
- 4 出席委員： 山下委員（副会長）、遠藤委員、大迫委員、沖村委員、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、田中委員、中寫委員、中野委員、西田委員、西村委員、花田委員、藤川委員、横山委員
- 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3名  
水大気課、温暖化対策課、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： 環境影響評価準備書の審査について（諮問）
  - 資料2： 環境影響評価法の手続の流れについて（播磨臨海地域道路）
  - 資料3： 播磨臨海地域道路（第二神明～広畑）環境影響評価方法書について
  - 資料4： フェニックス3期神戸沖埋立処分場（仮称）設置事業に係る環境影響評価準備書の審査について（答申及び知事意見）
- 7 議事概要：

<議題について、事務局から資料2により、事業者から資料3により説明。>

[質疑]

(委員)

事業の種類は、一般国道の改築となっている。私の改築のイメージは道路のルートはあって、そこを広げるというようなイメージを持っていますが、端的に言うと、新しい道路を付け替える、新しい道路を造ると解釈してよろしいですか。

(手続実施者)

今回の改築というのは、新しい国道番号が付くということではなくて、今この辺りにある国道のバイパスとして新しい道路が付くということで、一般国道の改築という表現をさせていただいている。

(委員)

新しい国道番号ができないので改築ということですか。

(手続実施者)

はい。

(委員)

16枚目のスライドについて。環境影響評価を行う項目、表の中の完成後で、自動車の走行の運用がされた場合に、どこに影響が出るかというところですが、ここに動物が対象になっていません。ところが、この場所は、コウノトリがよく通る場所です。コウノトリが高架状のものを、もしくは橋を横切るときに、場合によっては凄い低空飛行で横切ることがあり、いわゆるバードストライクがありえる。交通事故については今までもあるのですが、橋の上で見ていると、非常に低いところを通過するので、自動車の走行がコウノトリに影響を与えることが予想されます。そうすると、ここは、黒丸がついていませんが、配慮すべき1項目になるかと思います。いかがでしょうか。

(委員)

30ページに動物の調査をどこでするのかを書いています。このルートというのは、いなみ野ため池ミュージアムが何ヶ所もあるところで、配慮書の段階で文献には出てこなかったと思いますが、ここ1～2年の間、北で産まれたコウノトリのヒナが、四国まで飛んでいきます。おそらくこの場所を通っているだろうと予想されますし、もう一つは、ため池に去年などは20羽から30羽近いコウノトリが、この付近のため池に下りています。そうすると、配慮書の段階ではなかったのですが、新たな課題としては、コウノトリの車との衝突もしくは人工物との衝突について配慮する必要が出てきていると思います。それをぜひ追加していただきたい。

(手続実施者)

事前の文献調査等でコウノトリの営巣は委員が言われた通り、越冬で飛んできていて、営巣等はされていないので、今は対象にしていないという状況です。飛来がかなり増えているということは認識しており、今後は、まず現地調査をする際に飛来状況がどれぐらいなのかといった辺りから調査をしていきたいと考えている。

(委員)

ぜひお願いします。

(委員)

現在の交通渋滞が酷いということですが、現状の2号バイパスと2号と明姫幹線、いわゆる東西軸の交通断面は15万台弱ぐらいかなと思っています。今回臨海道路ができると、そこへ車が配分されてくる。当然今の予測の方法はこれで構わないと思うのですが、加古川バイパス、姫路バイパスや明姫幹線の自動車が減ることになると環境が変わってくると思います。臨海道路のそういう予測はこのままで結構ですが、交通量の流れが変わってくるような道路についても、しっかり予測を立てて欲しいというのが要望です。

(手続実施者)

今ご質問いただいた断面の交通量の件だが、姫路市内を通る断面の辺りで、委員が言われたように、トータルでおよそ15~17万台というような、断面交通量になっている。要望ということで言われたように、このバイパスができれば、こちらの方へ交通が転換することを想定しているので、現道路、今の加古川バイパス、それから250号等の東西の幹線道路の交通についても、どのような交通量になるかは推定予測をしていくことになる。騒音等もご意見いただいたように、推計等を検討したい。

(委員)

先日、現地見学会に参加させていただきました。色々見せていただいて、改めて感じたことは、カネカ、三菱パワー、神戸製鋼、日本製鋼など、大きな会社ばかりなのでしっかりしていると思うのですが、有害物質に関して住民が安全性について心配されることの多い地点が沢山あるということを改めて感じました。そして先ほどの冒頭の説明の中でも、この道路が臨海部を通ることから液状化などの自然災害の影響を受けやすい場所であるということ伺いました。配慮書の段階でも、法令を遵守するということを繰り返し色々細かく書かれたのはわかるのですが、先ほどの方法書の内容を伺っていると、一般道路と同じような方法というふうに思いました。臨海部特有の災害の起きやすさ、或いはその工場などが多いことから有害物質による影響を受ける可能性があり、災害もリスクも高い。こういうことはこの方法書の中で、どこで反映されるかということ伺いたい。

(手続実施者)

有害物質等については、既存の文献等の資料から把握して、今後の調査・予測・評価をしたいと思う。

(委員)

実現していくにつれて、現実がわかっていくにつれて、住民の皆さんからは、かなりそういうことに関する意見があると思いますので、どのように臨海部特有のことに対処しているのかということの説明できるようにしておくことが必要だと思います。

(手続実施者)

今後、方法書、準備書、評価書を取りまとめていく中で、検討していきたいと思う。

(委員)

沿岸ルートと内陸ルートを検討した結果、内陸ルートに移ったということで、沿岸への影響は少ないと思う。この中で水底の掘削ということが書かれているが、イメージはどうとらえたらいいのか。例えばため池、河道部や沿岸海域に、橋脚等の構造物を設置する可能性があるかと捉えればよいでしょうか。詳細設計はまだだと思いますが、その辺はどうでしょうか。

(手続実施者)

細かい点についてはこれから詳細設計を進める中で、こういった場所でこういった工事をしていくのかといったことが決まっていくが、現時点においては、調査をする

中で、河川や、ため池等で今回の事業実施区域においては、汚染がないといったことを確認した上で、今回の項目選定を行っている。環境影響が生じない工法を検討していくと認識している。

(副会長)

17 ページのスライドのところに、水底の掘削等と書いていますが、これはどのような工事を想定しているのかという質問をされたという理解をしたのですが。

(委員)

はい。その工事によっては、どのようなアセスをする必要があるかというのが変わってくると思うので、詳細設計がまだにしてもどのような意味なのかということです。

(手続実施者)

場所によっては、橋脚、土工などが想定される。ルートに応じて、検討対象になるのかと考えている。

(委員)

わかりました。水域の底を掘削する時には、表層では例えばダイオキシンや PCB は出なくても、50 cm や 1 m など、深いところや堆積している場合に出ることがあるので、そのような調査も多分必要ではないかと思います。

それから沿岸域や河道部の流れがあるところでは、流況への影響も考慮する必要、もしくは沿岸域の海域の方で橋脚を建てるようなことになった場合については当然ながら流れに影響が出てくるので、その流れによって新たな堆積が起こったり、流れが変わることによって水交換が悪くなって水質も変わったりしますので、その辺の検討も当然必要ですし、完成後についても、そのモニタリングが必要だと思っています。

(手続実施者)

今後こういったご指摘の点も踏まえて、詳細な設計が決まった段階で、検討する。

(委員)

よろしくをお願いします。海域や河川底質のデータについては表層底質だと思うのですが、コアでサンプルすると、工事に関わりのある深いところの部分、50 cm、1 m、2 m というところで、ひょっとしたらダイオキシンや PCB の堆積があるかもしれないので、注意していただきたいと思います。

(委員)

16 ページの資料で、温室効果ガスの項目を作っていただくのがいいのでは、というのが第 1 点。あと、一部がやや浜寄りを走るということで、津波による浸水などは、考慮する必要があると思いましたが、そういう地すべりなど、防災関係のことはどの項目になるのでしょうか。

(手続実施者)

防災関係については、評価項目にないので、環境影響評価書では扱っていないが、防災関係で津波等の浸出に対する危険性等については、今後の道路設計を進める中で考慮しながら計画していくということを書いていきたい。

(委員)

温室効果ガスは入れなくていいのでしょうか。

(手続実施者)

温室効果ガスについては、今回環境影響評価法のアセスとしてこちらの環境項目をベースに、県条例の項目も踏まえて、項目選定をしている。当然温室効果ガスには、排ガスなどがあり、地域全体として減ってくるような、ポジティブの面はもしかしたらあるかもしれないが、今回の路線について、単独事業の影響であり、少し広域の観点になじまないという観点で、今回の環境影響評価の手続きの中では、項目選定はしていない。広い観点で配慮することが期待されると考える。

(委員)

文化財について、有形文化財の建造物が11ヶ所も存在すると書かれています。調査の手法の主な項目で、文化財等の状況について種類・位置または区域・区分になっていますが、文化財は場合によれば耐震工事をしていなくて劣るものや、特に注意が必要なものがあると思うので、単に種類・位置だけでなく、もう少し調査に建造物としての調査項目というのを追加したらどうかと思いますが、その辺りはいかがお考えでしょうか。

(手続実施者)

建造物等の耐震については、環境影響評価の中では扱いが無い。道路の詳細なルート、それから構造等を決め、事業実施するという設計ができ上がっていくところです。事業を進めていく中で、周辺の建造物、それからもちろん家屋もだが、こういった建造物等への配慮をしながら、事業等は進めていくことになるので、環境影響評価ではなく、事業を進めていく中で検討していくことになると思う。

(委員)

実際的にそうなのですが、回避低減のときのルート選定というか、検討項目の中にも入るのではないかと思いますので少し考えていただければと思います。

(手続実施者)

建造物等の文化財については、配慮しながら、ルートを検討していきたい。

(委員)

先ほどの話ですが、河口沿岸域では流れが停滞するので、結構堆積物が多いと思いました。大阪湾の湾奥もそうだが、堆積物が多いと下の方でダイオキシン、PCBや有害物質が結構検出されるので、沿岸工事がストップしたり、色々調査されたりするので、それも配慮する。ため池も何が堆積するかわからないので、底質を掘削する時にはその辺も注意していただきたい。

もう一つ、水域に構造物を作ることになったならば、その水域の生態系についても配慮いただけるような構造物、今その辺も国交省でも色々議論されているところですが、そういう構造物の新たな知見を基にして工事を進めていただければと思います。

(手続実施者)

ご意見をいただいたことを踏まえて、設計等で検討していきたいと思う。

<副会長が部会委員を指名し、播磨臨海地域道路部会を設置。>

<議題について、事務局から資料4により説明。>

[質疑なし]

以上