

環境影響評価審査会 名神湾岸連絡線部会（第3回）会議録

- 1 日 時 : 平成30年11月12日(月) 10時00分～11時55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、環境整備課、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(水質汚濁、地形・地質(宮水)、景観)
 - 資料3 説明資料(動物、植物、生態系)
 - 資料4 住民意見及び事業者の見解
- 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により説明。>

[質疑]

(委員)

海域の場合、SSに基準はないが、具体的には濁度等それに替わるものを測定して評価することになるのでしょうか。

(事業者)

予測につきましては、定量的に予測できる項目としてSSを考えています。基準はありませんが、河川の基準等と比較することで影響の程度は評価できると考えています。

(委員)

現状のSS濃度はどれくらいでしょうか。

(事業者)

現状は、自治体で測定されており、概要書2-108ページに記載のとおり10mg/Lくらいです。

(委員)

宮水について、宮水保全対象区域にかかっており、影響の出る可能性があるとのこと。対策について、この辺りの名神など高速道路で検討されて実際に実施された具体的な防止策等もあると思いますが、調べられている内容、また、新しい工法等あれば教えていただけますか。

(事業者)

この辺りの地域でどのような対策をされているのか等について、論文等も出ており、最近では阪神電車が高架されたことに伴う影響など、各種情報を収集しています。今回の宮水の検討を進めるに際しても、地下水の専門家にご相談しながら進め

ており、具体的な対策等も、予測結果が出てきた段階で、どんな工法等があるのか助言いただきながら検討していきたいと考えています。

(委員)

よろしくをお願いします。

(部会長)

宮水の件に関連して、レッドデータブックに載っている西宮のエリアへの影響は、離れているので少ないということですが、長期的なこともあり、影響を測る必要があると思うが、どのようにお考えでしょうか。

(事業者)

図の薄茶色で示している部分が宮水地帯の場所です。

(部会長)

そこに特定の井戸で水位を観測する場所を作る予定でしょうか。

(事業者)

今回、図面では地下水を調査する箇所として、ルート帯周辺で卵形の円を囲っていますが、今後、我々の方でも地下水の専門家にご相談しながら、必ずしも円の中だけではなく、それ以外の場所なども含めて調査を選定し、地下水観測をしていきたいと考えています。

(部会長)

実施されるのですね。

(事業者)

はい。

(部会長)

阪神高速3号神戸線は、かつて完全に分断するように施工されました。この影響として具体的に何が起こったのか、ということは参考事例として非常に貴重かと思いますが、その辺の考慮はされていますか。また、そのような事がシミュレーションする上で反映されるのでしょうか。

(事業者)

3号神戸線による影響の話は、確か論文に紹介されており入手しています。予測結果が出た後、どんな対策が必要か検討する際には非常に参考になると考えています。宮水は、基本的には六甲から海側に流れているとされており、それを3号神戸線が分断するようになったわけですが、今回の名神湾岸連絡線は南北方向の線であり、3号神戸線とは影響の与え方が違うと想定しています。この辺りも専門家のご意見をいただきながら、名神湾岸連絡線がどのような影響を及ぼしており、それに対してどのような対策が一番有効なのかを検討していきたいと考えています。

(部会長)

この前、現地確認させていただいた場所の酒造会社の中にも宮水の井戸があったかと思いますが、多分こちらの宮水群とは違う流域のように思われますので、その辺りも影響の仕方という意味で参考になるかと思いますが。

(事業者)

その酒造会社様にはヒアリングしており、敷地内にかつて宮水を取水していた井戸はありますが、現在は図で示した宮水地帯から汲んで、タンクローリーで輸送し活用しておられます。敷地内の井戸は使っていないという状況はお聞きしている状況です。

(部会長)

既に枯れているということですか。

(事業者)

枯れているからか、成分が変わってきたからか等はお聞き出来ませんでした。

(委員)

現在、水門が建設中であり、計画道路の前に完成すると思われます。水門の存在と、この水域の環境調査との関連や影響は、どう考えますか。

(事業者)

水門工事事業者様に工事の状況等を確認しながら調査時期等を検討しようと考えています。現在は矢板で締め切り工事をされていますので、周辺の海域に影響を及ぼさないように工事実施されていると考えていますが、状況を見つつ、調査結果に影響があったかどうかも見えていきながら、調査実施していく必要があると考えています。

(委員)

水門の完成を前提としたシミュレーションをしていくということですね。

(事業者)

水門が2つあるのを統合される計画と認識していますが、河川からどのような流入の仕方になるのか等、もう少し丁寧に把握し、考慮していきたいと考えています。

(近藤委員)

水質調査で塩分濃度を測るとのことですが、この意味を教えてください。

また、掘削した時のSS発生量は、これまでの経験上どの程度になるか分かっているのでしょうか。場所によって変わってくるのでしょうか。

また、シミュレーションする流域は、西宮沖のどの辺りまでを考えていますか。

(事業者)

塩分濃度を測定する理由は、予測する条件として、水温と塩分濃度が基本になるためです。

SS発生量については、工事に合わせてどのくらい発生するかという資料があるので参考とするほか、類似する事業として湾岸線西神部でも同様な予測をしていますので、参考にしながら設定していきたいと考えています。

予測の領域については、図に示している海域程度を想定しています。

(委員)

水の汚れについては、休憩所を設置しないため考慮しないとのことですが、道路上の路面排水は、どこに排水されるのでしょうか。ある調査によると、路面排水は結構汚れているという報告もありますが、どの程度お調べでしょうか。

(事業者)

排水先については、設計がこれからですが、既存水路等、陸域と思います。路面排水の影響についても色々と研究されており、降雨の際にはある程度まとまって出てくるがすみやかに希釈され、総じて影響は小さいという報告もあります。まず、著しい影響は及ぼさないであろうと考えています。

(委員)

そういうことについて、道路管理者で調査等されているのでしょうか。

(事業者)

土木研究所等で研究成果が出されています。

(委員)

宮水の関係で、古い情報ですが、酒屋業者が作った保存会があり、何か工事をする際はそこの了解をとらないといけないという話を聞いたことがありますが、それは何か関係がありますか。内容はどのようなものなのでしょうか。

(事業者)

資料に添付している宮水保全条例というのが市で制定されています。この保全区域の中で工事等を実施する際、民間工事の場合は協議が必要という規定です。国の公共工事の場合は、協議をしないわけではなく、これに準じた形で市と協議しています。具体的には、宮水保存調査会等が出している資料等も閲覧等して、実際に工事に入った際のモニタリング方法に重視して提案されています。我々としても、現在はあくまでもシミュレーションするためのアセスメントのための情報収集のための地下水調査ですので、宮水保存調査会様が求められているレベルの調査まではできませんので、

あくまでも事業実施時、構造物の位置も決まり、工事に入る前には、宮水保存調査会様が提案されているような内容できっちり協議させていただくというお話をさせていただいています。

<事業者から、資料3により説明。>

[質疑]

(委員)

動植物について、夙川と甲子園浜との間を道路が通ることにより、分断されるとまでは言いませんが、両地域の移動の相互作用など影響はどう考えますか。完全に別個のものと考えてのでしょうか。

(事業者)

夙川と甲子園浜が分断されているかどうかまでは把握していませんが、どのように鳥が移動しているか等は把握する必要があると考えていますので、浜だけを見るのではなく実施区域周辺も観察し、情報収集することで、どのような移動をしている等は把握できると考えています。

(委員)

環境DNAによる調査も取り入れてみたら、生息状況を見る際に得られる情報も増えるのではないかと思います。

(事業者)

環境DNAについては色々と研究しているところではありますが、ため池や湖、河川などどちらかというと閉鎖性区域での研究結果が蓄積されていると認識しています。海域の開放的な所の場合は、どこ由来のものか等が技術的に蓄積されていないと考えています。その辺りの情報も見ながらと思いますが、環境アセスメントの現地調査としては、技術が蓄積されている現地調査をメインに考えていきたいと思っています。魚類や底生動物の調査にあたり、有識者のご意見を頂きながら調査計画を進めたいと考えています。

(部会長)

海浜植物など砂地を基盤にした植物や生物について、底質を掘削されることによる砂浜への影響が考えられます。砂浜の酸化還元電位などの指標は調べておられると思いますが、砂の露出の影響や塩分濃度等と関連して生物の状況が変わってきます。砂地の状況や基盤の植生、生物が生息するうえで重要な項目に影響が及ばないか、というのが項目に必要と考えますが、いかがでしょうか。

(事業者)

今回、御前浜、香櫨園浜、甲子園浜という対象実施区域から離れた場所で生物状

況を把握していきます。一般的な調査範囲よりも離れている所ですが、注目されている場所なので状況を把握していこうという観点で選定しています。砂地への影響はないと考えています。海流など水質のシミュレーションにあたり、どの程度影響を及ぼすのかなどが出てくると思いますので、影響が出るという結果になりましたら、その時にご提案いただいた内容を検討していきたいと思います。

(部会長)

おそらく影響は少ないとは思いますが、念のためということです。

もう一つ、眺望点、景観資源としても灯台がありますが、灯台の位置が橋脚の関係等で位置が変わることにより、その周辺に砂地が再生される可能性があるのであれば、地域一帯となって海岸の景観や生物層の保全再生という意味を持ちうる可能性もあると思います。

(事業者)

現在、水門工事が実施されており、引き続き西側に排水機場の工事が予定されています。名神湾岸連絡線につきましては、今津灯台が大きなコントロールポイントと考えています。水門工事も先行して実施されていることから、水門工事へも支障を来さないように工事実施していかないといけないと考えています。先行する水門工事の動向を見極める必要もあると思いますので、常に情報交換しながら、ルート等の構造に反映させていきたいと考えています。

(委員)

掘削するとおそらくかなり汚いへドロと思いますが、掘削した後を再生することは考えていますか。

(事業者)

現時点ではどこに橋脚を作るかも決まっていませんのでお答えしづらいのですが、海の深い部分で橋脚を建てるとした場合、掘削して出てきたへドロについては、再利用は難しいと考えています。処分場ではなく再生資源として受け入れてもらえる施設への搬出を基本として考えていきたいと思っています。また、再生という意味では、環境への影響があるような位置に橋脚ができることとなった場合には考えていかないといけないと思いますが、現時点では、特に浅場への影響を及ぼさない位置にできるかどうか等については、この場での発言を控えさせていただきたいと思っています。

(部会長)

この海域の景観ポイントの設定について、周遊する船やクルージング船などは調べていますか。

(事業者)

海域利用の観点で調べましたが、特にありませんでした。

(部会長)

将来的には可能性はあるかもしれませんが、相当高い所を通ることになりますが、海からの見上げる景観に対する配慮ということで、西宮の景観で色の指定はあるとのことですが、形態等への配慮もあるかと思っています。できればヨットハーバーから外洋に出る時に、現在どのような景観で見えているのが、どう変化するかなど、見上げる景観について捉えておいてもいいかと思っています。

(事業者)

海からは難しいが、例えば人工島など海側から山側を見た際の景観などで、考えていきたいと思っています。

(部会長)

もう一つ、湾岸線の方からの眺望点を設定されていますが、車高の高い観光バス等からだ砂浜などが俯瞰で見られる。景観資源として目に入るといふことで考えると、西からカーブしてきて灯台にあたるポイントを眺望点に選んでおく方がよいと思います。周りの浜を含めて灯台がどう見えるかなどがあると思います。同様に東からの場合も、右側に砂浜とジョイント部が見えるので、眺望点に選んでおく方がよいと思います。

(事業者)

分かりました。この場所だけではなく、ご意見いただきました観点からもポイントを選んでいきたいと思ひます。

<事業者から、資料4により説明。>

[質疑]

(部会長)

項目手法の追加や変更は全て特になしで対応するのですね。

(事業者)

はい。

(委員)

概要書、要約書、あらましの3点で、ホームページで公表されているということですね。ホームページでアクセスされた件数は、どのくらいあるのでしょうか。

(事業者)

名神湾岸連絡線を紹介しているトップページには、縦覧期間中に約500アクセスありました。その下に連ねている各ページには約100から300アクセスありました。

(委員)

ということは、この概要書は100人位が見ているということですね。

(事業者)

概要書の容量から分割して掲載していますので、100人の箇所もあれば300人の箇所もあるということです。

(委員)

説明会の出席者は何名ですか。

(事業者)

4回あわせて48名の出席がありました。

(委員)

説明会をこの期間中に4回実施して、48名ということですね。

(事業者)

はい。

(委員)

それで結果的に12名から計84件の意見書が出てきたということですね。

こういった説明会など情報をよく知らなかった、よく伝わっていない、ということをよく言われる事なのですが、計画が熟していくに従って関心も高まっていくと思われまふ。今回は比較的十分広報できたという理解をしてよいのでしょうか。

(事業者)

環境影響評価に関する説明会ということもあり、現地を見ていただいても、事業

に関する関心が非常に高いというのが実際かと思っています。説明会の開催前に周知させていただいた内容に「今回はルートの説明ではありません」ということを含めて広報させていただきましたので、ルートのみに関心のある方はお越しになっていないかと思っています。ホームページに500アクセスあったことから、広報としては十分であったと考えています。

(部会長)

意見を提出いただいた12名の住所等は確認しておられますか。近隣の方か、遠方の方か、住民の方かなど。

(事業者)

記載項目ですので住所は把握しています。所属など記載されていないことについては分かりかねます。

(部会長)

住所から判断すると、こういった所からの意見が多いのですか。

(事業者)

西宮市内の方が多く、芦屋市の方も1名おられます。

(部会長)

調査範囲の方も多いのですか。

(事業者)

はい。ルート帯の中の方もおられます。

(委員)

騒音の関係で、どういう回答をされたか分かりませんが、「担当者から防音壁を設けることは計画段階では考えていない」とありますが、これは言い過ぎではないでしょうか。むしろ「周辺環境に影響を及ぼすような事が壁があれば作ります」というような回答をしてもらわないと、完成して車が通ってからみたいな回答では、ちょっとまずいと思います。

先日、現地を確認した際に、予定地に面してマンションが建っていました。準備書の段階での予測で、高層階の部分は近接道路に面する基準を超える値を超えるかもしれません。ですから、「計画段階から考えていない」という回答はやはりまずいと思います。

(事業者)

この対応については、私が説明会で対応させていただいた件です。実は、意見書ではこう書かれておられますが、私が当日説明会で申し上げた内容は、「あくまでも予測を実施したうえで環境基準を超える場合には設置することとなります」という回答をしています。私どもも、この意見書に書かれている内容につきましては、少し違和感を持っているというのが正直なところです。

(委員)

どのような対策が必要なのか、準備書の段階で予測していくわけですので、この辺りのことが住民の皆さんに伝わっていないと問題だと思います。

(委員)

今のご発言に関連して、この概要書では言及しない内容も多いと思います。例えば立ち退きや補償の問題など、述べないというのではなく、事業実施段階において丁寧な対応をされるとと思います。常識的に考えれば無視されるということはないと思いますが、概要書の段階の調査内容を誤解されている方もおられるかと思っています。誤解をきちんと説明するか、概要書手続では対応外ですが今後のプロセスではきちんと対応されるのか、書き方によってはよくない印象を受ける所があります。住民

の皆さんの意見に対しては、この概要書の中で組み込むことと、今後事業計画が進んでいく中で手続きをしていくことが分かる表現にさせていただく方が、対応としては丁寧だと思います。

もう一点は、2の区分の見解について、道路交通流対策の一つとして環状道路等幹線道路ネットワークの強化に寄与する、とあります。確かにそうですが、一元的に幹線道路を作ることを推進しているようなイメージにもとれます。むしろ、交通流がうまく分散化されていないから、今回補強する幹線道路は非常に効果が期待できるなど、因果関係の表記について、少し違和感がありました。

(事業者)

一つ目のご指摘につきましては、手続きにおいて説明会を行い、皆さまのご意見をお聞きし、関係法令に基づき対応していくという答えを見解として示しておりますが、必ずしも全ての内容では記載できていない部分もありますので、今後気をつけていきたいと思っております。

(委員)

事業者の見解をどこまで書き込むかは難しいです。ただ、意見をおっしゃる方は、自分の意見が反映されないのではないかと危惧され、各手続で意見を言われると思っております。それに対して、どのように丁寧に対応していくかだと思います。

(事業者)

二つ目のご意見につきましては、今回の名神湾岸連絡線の大きな目的としては、阪神高速神戸線が西宮インターから第二神明にかけて3年連続全国ワースト1の渋滞ポイントとなっており、その解消であるとか、43号線や阪神高速の負荷を減らすということが、大きな目的の一つとなっております。阪神湾岸連絡線ができることによってネットワークが強化されて、二酸化炭素の排出抑制に寄与するという考えに繋がるのですが、この部分だけを見ると、なかなか理解しにくいとも思っておりますので、気をつけていきたいと思っております。

(部会長)

概要書に対する事業者の見解というのは、あくまでも概要書に記載されている内容に対する見解であって、おそらく先生のご指摘は、広い意味で事業に対する意思疎通を図る必要があるということだと思います。当然しておられるとは思いますが、事業計画で関連する事業については、説明会で丁寧な説明で理解を深めて下さいというご指摘かと思っております。

(委員)

工事期間に対する要望が出ていますが、事実関係は。

(事業者)

酒造用地下水保全に関する要望書というものが、灘五郷酒造組合水資源委員会と宮水保存調査会の連名で、ホームページで公表されております。それぞれで区域を定めて、区域内で工事をする場合はということで、いくつか要望事項があります。

その中で酒造期を避けるということが要望事項に含まれております。事業実施の段階で、モニタリングをしながらの事業実施を前提に協議していく中で、これを本当に守るか、この期間を含めて工事させていただけるのかというのは、事業実施の段階では協議かと考えています。

以上