

## 環境影響評価審査会 総会 会議録

- 1 日 時 : 令和元年 12 月 9 日 (月) 15 時 30 分～17 時 30 分
- 2 場 所 : 神戸市教育会館 404 号室
- 3 議 題 : 播磨臨海地域道路の計画段階環境配慮書の案の審査について
- 4 出席委員 : 服部委員 (会長)、山下委員 (副会長)、遠藤委員、  
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、中畠委員、中野委員、  
西田委員、西村委員、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、  
都市計画課、東播磨県民局環境課、西播磨県民局環境課
- 6 配付資料 :  
資料 1 : 計画段階環境配慮書の案の審査について (諮問)  
資料 2 : 環境影響評価法の手続の流れ  
資料 3 : 説明資料 (播磨臨海地域道路)
- 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)

資料 2 4 ページで、「重要度の高い海域」の分け方が凡例の上の 4 つと違うが、出典は何か。県が決めたゾーニングなのか。つまり、自然の植生などを書いているわけではなくて、干潟や藻場も重要度の高い海域という考え方ができる。最後の 3 2 ページも同じようなカテゴリーがでてくる。

(事業者)

生物多様性の観点から重要度の高い海域として、環境省のホームページで掲載されているものをまとめている。様々な文献から地域の状況を把握するというのが配慮書の趣旨ということなので、まとめている。

(委員)

ただ、青く塗られている中に干潟や藻場がある。干潟や藻場を破線で示すなどしていただかないと、河口域の情報が抜けてしまう。なぜ重要度が高いとしているのかを示すべき。10 ページで、姫路の東側でどの案でも北側にルート帯が重な

って延びている理由は。

(事業者)

播但道と国道2号バイパスの接続部に本道路も接続することを想定しているため、ルート帯が北にぐっと上がっている。

(委員)

今、説明いただいたようなことをもう少し詳しく書いて欲しい。

(事業者)

ルートの重なりはやむをえない部分があると考えているが、わかりやすくなるように配慮する。最初に指摘いただいた凡例の示し方についても、しっかりと対応させていただく。

(委員)

33 ページの比較表で集落や市街地については文化財等を景観材料として配慮する必要がある。基本的な情報として、配慮書段階での収集ができると思う。

(事業者)

方法書の段階で、文化財等への影響について適切に検討する。配慮書の案の参考資料に、文化財等の一覧を示している。3-257 ページで、文化財保護法に指定されている名所、天然記念物や有形文化財を表にまとめている。

(委員)

配慮書の場合は、原則として複数案の中にゼロオプション、つまり、作らない案も含めて評価する方法があると思う。4案を前提として道路を作るとあるが、他の道路に流すとか、モーダルシフトなどにより、道路を建設しなくても政策目標を達成できないかなどを検討したのか。

(事業者)

道路をつくらないという選択については、本地域の主要道路では、現状、交通量が交通容量を超過している、全然足りていないということがある。また、平成29年度に実施した第1回の一般向け意見聴取でも、本道路が渋滞緩和等に有効という回答が9割以上得られている。

(委員)

交通容量を超過しているということに関して、資料の2-2の下で交通転換による渋滞の悪化というのがあり、無料化されたことによって他の道路からもこちらに入ってきている、下の方のバイパスだけがかなりどっと増えている理由は何か。

多くの人が有効だと返事をしている、という答えが理由となるのか不思議な気がする。みんなが賛成したからというよりも、多角的というか有効性の評価の仕方がありそうな気がする。比較として他のオプションが有効である、もしくは有効でない、そういうことを検討されたのか。

(事業者)

推測の部分も含まれるが、姫路バイパスが無料になり、新たな需要や物流が発生した、と考えている。2点目の多角的な分析については、2号バイパスの道路の使われ方の分析をしており、臨海部からの交通は神戸港に向けて荷物を運んでいる。

物流は工場がある限りは減らないと考えている。新しい道路が作られない限りは地域の東西の幹線道路でさばくのは難しいと考えている。

(委員)

9ページにコストがでていいる。4つほど政策目標があるが、政策目標があるからには、分かっている範囲で本道路によるベネフィットを教えてください。

(事業者)

渋滞による時間短縮などを計上する手法はあるが、ルートやインターの位置が確定していないので現段階ではベネフィットは示せない。

(委員)

どのくらいの段階になるとわかるのか。

(事業者)

ルート確定以降、都市計画決定以降の話が一般的である。

(委員)

もしベネフィットが下回った場合の対応はどうするのか。

(事業者)

そのような事業事例がないので答えられない。

(委員)

ベネフィットが不明なまま進めるのはどうかと思う。感覚的には、あれば便利な道路だと思うが、ベネフィットを説明できないと、計画を行う説得力に欠ける。

(委員)

この段階で質問するのが適切かわからないが、交通量調査をされて、この道路ができた場合、どのような新規の交通が発生するのか、見積りがある程度されているのではないかと思うが、交通工学的な評価の結果について触れて欲しい。

例えば内陸ルートだと生活影響が懸念されると書いてあるが、現状、大気汚染・振動・騒音は発生しているはずなので、新道路を作ることによって、低減されればメリットはある。交通工学的なデータがないと判断しづらい。

資料33ページに、4ルートについて「自然環境への影響が小さい」と評価されているが、分布図等を見るとそうとは思えない。どれも同じといわれると違うと思う。

(事業者)

交通データについては、インターなど具体的なルートの位置が確定していない

ので、現段階では示すのは難しい。ルート帯には植物群落などがあるが、1.4kmの幅を取っており、その中で50m程度の幅の道路部分を設定していくので、どの案であってもある程度影響は回避低減できる。

(委員)

50mで幅が狭いから影響がないというのではなく、もう少し正確に評価してほしい。

(事業者)

今後調査を進める段階で精度をあげていく。

(委員)

6ページのスライドの政策目標で災害リスクが挙げられている。9ページに内陸ルートも沿岸ルートも代替道路として機能する、活用効果が高いという記載がある。新しい道路は津波の被害を受ける可能性はないのか。新しい道路が津波の被害を受けない訳ではないので、新しい道路の津波の被害の大きさを比較する必要があるのでは。

(事業者)

新道路は新しい基準でつくるということで被災しないという慢心があったと思う。新しい道路は絶対被災しないとは言えないので今後検討する。

(委員)

7ページで、断面交通量で1.5倍くらい容量を上回っているとのことである。確かに現状は上回っているのはわかるが、今後も交通容量が不足し続けるのかどうか。現状の交通量だけでなく将来見通しが必要。

(事業者)

将来の見通しは入れられるものなら入れるべきと考えている。どういう手法でおこなうのか定まっていないので、この段階では現状の交通量を示している。

(委員)

ルート幅を1.4kmに設定している理由は何か。どんな考え方で環境影響評価をすればよいのか。海上になるのか埋め立て地になるのかでも変わってくると思う。

(事業者)

想定されるルートを網羅する形で1.4kmの幅をとっている。1.4kmは近畿地方整備局の計画段階評価の手続きの中で決まっている。政策目標や前提条件を踏まえて1.4kmの幅になっている。

(委員)

大阪～太子町の通過交通量はどれくらいか。今あると便利だと思うが、将来、道路ができる頃には交通量は減っていくのではないか。車保有台数は8000万台で頭打ちとなっている。人口も減ってくる。どれだけ必要性があるのか。将来交通量を示すことが必要。

(事業者)

通過交通量や播磨地域を起点とする交通量の調査結果はあるが、手持ち資料がないので別途対応する。

(委員)

国の小委員会の資料を示せば、道路を作る意味や利便性に関する質問には回答できるのではないか。生物系のデータはたくさん整理されているが、前提となる資料が少ないと思う。部会では準備をしてほしい。

(事業者)

そのとおり対応する。

<会長が部会委員を指名し、播磨臨海地域道路部会を設置。>

以上