

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 11 月 30 日（火）13：30～16：15
場所 兵庫県私学会館 3 階 302・303 号室
- 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、遠藤委員、大迫委員、小谷委員、菅原委員、田中哲夫委員、
田中みさ子委員
 - (2) 兵庫県
事務局：環境影響評価室
関係課：自然環境保全課、大気課、水質課
 - (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、
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））
 - ・[資料 1] 北近畿豊岡自動車に係る地形の改変について（委員コメント）
 - ・[資料 2] 補足説明資料
 - ・[資料 3] 準備書の修正内容について
 - ・[資料 4] 環境影響の総合的な評価について
 - ・[資料 5] 環境影響評価準備書についての意見の概要及び当該意見についての都市計
画決定権者の見解について
 - ・[資料 6] 参考資料
 - ・[資料 7] 北近畿豊岡自動車道（豊岡南～八鹿）に係る環境影響評価に関する公聴会
開催結果について（公述意見と都市計画決定権者見解）
- 5 議事
 - (1) 9 月 9 日に開催された部会において質問のあった神鍋溶岩流の改変について、事
務局より委員のコメントを紹介。
[説明概要]
計画路線周辺に分布する神鍋溶岩流は、約 2 万年前に形成された地層であり、概
ね地下 5 ～ 8 m 以下の層に分布している。稲葉川に沿った約 6 km の範囲に見られ

る溶岩流は、河川による浸食を受け、甌穴等、特異な地形を形成し、学術研究上価値の高い地形として日高町指定天然記念物として保護の対象となっている。

計画路線は、町指定天然記念物の範囲から稲葉川下流側に約 700m 離れている。また、改変部分については、地下に分布する溶岩流の区域であり、改変面積は、橋梁基礎部分のわずかである。

これらの観点から判断すると、北近畿豊岡自動車の事業による橋梁基礎による地下における改変については、特に支障はない。

地下における溶岩流の改変による影響としては、地下水への影響が考えられるが、改変部分は地下極浅部の部分的な改変にとどまるため、地下水脈を遮断する等の影響は少ないと考えられる。

[主な質疑は次のとおり]

(委員)

天然記念物となっている溶岩流は、線状に分布しているということか。幅はどの程度か。

(環境影響評価実施者)

天然記念物に指定されている溶岩流は、稲葉川沿いに線状に分布している。3箇所に分かれているが、足し合わせると約 6 km となり、特異な地形を形成している区間である。幅については、天然記念物の指定書には区間で指定されているが、河川区域の幅と考えている。

(2) 前回までの審査会で質問のあった項目について、環境影響評価実施者から補足説明後、質疑。

[補足説明を行った項目]

排水性舗装の概要と騒音低減効果、 工事ユニットの考え方、 面源負荷及び音源（振動源）の与え方、 発生廃棄物の種類・量、 日照障害、 パーキングの浄化槽（規模・汚水量計算）、 粉じん等の評価、 鳥類の横断誘導植栽、 猛禽類調査、「サンインシロカネソウ」及び「オグルマ」の経緯等

[主な質疑は次のとおり]

(委員)

但馬地域は雪の多い地域であるので、冬季には融雪剤を散布するが、北近畿自動車の場合、道路排水は処理せずにそのまま青山川に放流することになるのか。

(環境影響評価実施者)

基本的には、農業用水路には流れ込まないように計画する。現在のところ、公共用水域への放流を考えている。ため池等には入らないようにする。

青山川へ放流するかどうかについては、現在のところ詳細な設計はできていないが、基本的な考え方としては、専用の排水路を確保し、影響の少ない公共用水域まで導く。状況により、関係機関及び地元と協議し検討することとする。

(委員)

河川に融雪剤が多量に流れ込んでしまうと、水生生物が死滅する等、多大な影響が出る。融雪するために撒いた薬剤が、極力そのまま自然環境に流れないように方

法を考えないと、水生生物への影響が危惧される。検討をお願いしたい。

(委員)

クマタカ、オオタカ等の鳥類については、影響は少ないと判断しているが、現在、コウノトリの野生復帰を計画している。拠点の場所は決定しているわけではないが、計画路線周辺を予定していることから、ここを拠点としてコウノトリが生息することになると、計画路線が行動圏に入る可能性がある。

また、日高町における計画路線周辺には、かつてコウノトリの巣があったと聞いている。現在の環境は当時とかなり変わっているため、コウノトリが当時と同じ場所を選ぶかどうかはわからないが、生息する上でポテンシャルは持っている場所である。

コウノトリは、極力自動車を隠すように配慮するとあまり嫌がらないようであるが、自動車がひっきりなしに動いているのが見えていると、落ち着かないためにあまり近寄らない習性がある。このような観点から、自動車を隠す方法として、誘導植栽は有効であると思うが、非常に高いところではどうなるのかは懸念される。

遮音壁には音を遮る効果の他に、自動車を隠す効果もある。コウノトリについては、自動車を見せないことにより安心するという傾向があるため、工夫をしていただきたい。

(環境影響評価実施者)

準備書 P.8-8-155 のその他の項目に、コウノトリの試験放鳥の計画について、相談をしながら進めたいとしている。県民局等にもコウノトリに関する担当があるため、事業実施段階において、情報交換を行いながら進めていきたいと考えている。

(委員)

道路で融雪剤を排水処理している例はあるのか。

(環境影響評価実施者)

推測ではあるが、例はないと思う。

(委員)

例がないとすると、処理せずに青山川に流すことになるのではないか。

(環境影響評価実施者)

道路側溝であるので、物理的にはどこまでも延長できるのか、あるいは地形的にある場所までしか延長できないのかという問題はある。基本的には、公共用水域まで延長して放流するという考え方であるが、青山川は水量が豊富な河川ではないため、事業実施段階でどこまで排水溝を延長できるのか、排出先は青山川が適切か、あるいはより水量の多い河川を選定すべきかも含めて、できるだけ影響が少なくなるような公共用水域への放流を検討する。

(委員)

それは、薄めるということか。

(環境影響評価実施者)

基本的な考え方は、できるだけ薄まるような川に排出するということである。

(委員)

融雪剤については、大量に使用するものであるため処理は難しいが、化学成分が

特定できるため、おそらく処理することは可能であると考えられる。薄めてそのまま河川に放流するのではなく、回収する方法を考えるべきではないか。環境中に放出され、環境中に残留するとなると、処理する方法を考える必要があると思うが、汚染源すなわち最も濃いところで処理するというのが原則であると思う。青山川や円山川に負担をかけるべきではないのではないか。

これらは将来的な目標であって、今回の北近畿自動車道での問題ではないが、できるところから行うべき取り組みではないかと思う。

(委員)

高速道路に散布するということが問題となっているが、従来的一般道での排水方法はどのようになっているのか。

(環境影響評価実施者)

一般道では、特に処理はしていない。

(委員)

影響はないのか。量的にはどの程度なのか。

(環境影響評価実施者)

おそらく地域差があるが、量的な影響は把握されていないため、評価までには至っていない。

(委員)

年間に融雪剤をどの程度撒いているのか、量は把握されていないのか。

(環境影響評価実施者)

年間使用量程度しかわからないと思うが、資料を揃えて、改めて回答させていただきたい。様々な取り組みについては事例等もあるので、事業実施段階に取り組めるところについては、できるだけ取り組んでいきたいと考えている。

(委員)

サンインシロカネソウについては、和田山～八鹿の区間の話であって、今回保全対象となっているのは、オグルマということか。

(環境影響評価実施者)

オグルマについても前回の都市計画の決定区間であって、八鹿ICの中で見つかったものである。前回の区間のアセス後にどうなっているかということである。

(3) 準備書の修正内容について環境影響評価実施者から説明後、質疑。

[主な質疑は次のとおり]

特になし

(4) 第9章「環境影響の総合的な評価」について環境影響評価実施者から説明後、質疑。

[主な質疑は次のとおり]

(委員)

P9-2で、建設機械の稼動と資材及び機械の運搬に用いる車両の運行は、同時に行われることはないのか。

(環境影響評価実施者)

建設機械の稼働は、計画路線の区域内で盛土及び切土等に用いる場合であり、運搬に用いる車両運行については、資材搬入等の一般道路での予測となっている。

(委員)

路線によっては、両方近くで行われるということもあるのか。同時に行われることも入れての予測となっているということか。

(環境影響評価実施者)

保全対象がどこにあるのかによるが、工事現場と一般道路が近接しているところは、考慮に入れて予測されていると考えている。

(委員)

P.8-7-10の日照障害について、保全対象の住居に最も長時間影ができるのは八鹿町高柳であるように思う。この住居の場合、おそらく南西向きの部屋では、現状では午後から日が当たる部屋になっていると思われるが、南西向きの面近傍に4時間の日影線が引かれており、日影となっている時間帯は日が当たる時間帯と一致していると考えられる。準備書では日影時間で評価しているが、日照時間で判断すると日が当たらない部屋ができてしまうことがあるのではないか。

(環境影響評価実施者)

4時間の線が最も南西にあるので、この住居については4時間未満の日影時間が生じることとなる。

(委員)

冬至の時期になると、午後4時ぐらいになると暗くなってくるので、この家全体でみると、どこかに日は当たっているのかもしれないが、間取りによっては、日影が重要な問題になるのではないか。

(環境影響評価実施者)

日影は、1階部分の1.5mの高さで予測しており、最も日影になりやすい場合で4時間未満の日影が生じることとなる。

(委員)

内容的には理解している。基準で決まっているため、日影時間で評価しているのだと思うが、住む人にとっては日影時間が何時間になるのかということではなく、日照時間が何時間であるのかを知りたいのではないかと思う。

(環境影響評価実施者)

ここでは基準として、補足説明で説明したとおり、建設省事務次官通達の4時間未満を基準として設定しているため、整合が図られているという評価になる。しかしながら、言われていることについては承知している。したがって、最も日照時間の短い冬至の時期を選んで予測している。

(委員)

P.9-9で、青山川の水の濁りについては影響が少ないとして事後調査も行わないとなっている。また、水の汚れについてもPAの汚水は青山川に排出されて薄まるので影響がないとして事後調査は行わないとなっているが、生態系に関して、事後調査をするのは、サシバのみとなっている。生物関係で事後調査を行うのはどのよ

うな範囲でどのような対象生物なのか。

(環境影響評価実施者)

事後調査についてはサシバを考えており、範囲については、営巣地を中心に有識者の指導を仰ぎながら、どこまで行うのか、どの期間で行うのか等を検討する方針で考えている。

(委員)

生物に関しては、サシバだけを調査するということが。

(環境影響評価実施者)

事後調査については、動物についてはサシバのみであるが、植物については、オグルマ、エビネ、ナツエビネの事後調査を計画している。

(委員)

確かに、サシバは縄張りが広く、生態系の頂点に立っている1つの種であり、その他の植物についてもレッドデータブックA～Bの希少種について事後調査対象としている。非常に分布が限られている種、いわゆるスターだけについて、工事によって影響がありそうであるので、なんとか移植等の手当てをしようと考えているように思える。住民にとって環境の影響を評価してほしいのは、サシバがどうしてもよいとは言わないが、普通種が元来生息していた状況でいられるのかについてではないかと思うが、準備書の中ではかなり抜けている。もし可能であるならば、青山川に流す水についても影響がないとして事後調査を行わないとなっているが、生態系の調査として、陸域の生態系調査は特定種を限らないと非常に難しいが、川の生物、水生昆虫あるいは魚の多様性については、調査方法も確立しており、アセス費用も多額にはかからないと思うので、検討していただきたい。

また、八鹿PAの汚水処理について懸念される。青山川には、希少種はオオサンショウウオ以外は生息していないが、オオサンショウウオを支えるためには、アブラガイやその他小さな魚及びカニが生息していなければならない。それらの普通種が健全に保たれているかは、オオサンショウウオだけの問題ではない。

影響がないため事後調査は行わないとして、これまで無名の身近な生物が消えていった経緯がある。可能ならば事後調査を付け加えて、希少種だけを対象とするのではないということを考えていただきたい。

(環境影響評価実施者)

八鹿PAからの排水については、排水基準を目安に環境影響評価を行ったが、技術革新もあるため、事業実施段階では、「評価結果がこうであるので、ここまでしか行わない」ということではなく、どこまでやるかということも含めて、必要に応じて処理等についても考えていきたい。

生態系については、いわゆるスターだけを取り上げているという指摘があったが、生態系の評価の仕方については、現在検討が進められているところであり、指標や方法が確立されたらその方向で進めさせていただきたいが、今回の環境影響評価については、準備書に掲げている方法とさせていただきたい。しかし、何もしないのではなく、有識者の先生の意見も聞きながら適切に進めさせていただきたいと考えている。

(委員)

できたらということであるので、ここまでしか行わないというのではなく、柔軟に対応していただきたい。

(5) 住民意見と都市計画決定権者の見解及び公聴会での公述意見と都市計画決定権者見解について、環境影響評価実施者及び事務局より説明後、質疑。

[主な質疑は次のとおり]

(委員)

住民意見への都市計画決定権者の見解で、「本事業は、但馬地域における交通の円滑化や、災害時の代替性を確保するとともに、地域の産業経済活動の発展及び豊富な観光資源の利用促進・開発等に寄与するものである。」と、決まり文句のように出てくる。今回の環境影響評価には、人間社会における影響という項目がないため、参考意見としてしかならないが、生物多様性だけでなく人間社会も変わっていくはずである。

ここでは、メリットとして準備書 P.3-1 に目的が書かれているが、この道路ができることにより、良いことだけではなく、デメリットもあるのではないかと感じる。それがどこにも書いていないので、ここに書いてある決まり文句が 100% 確実で間違いのないような記述はできないのではないかと感じる。例えば、観光振興でも、場合によっては、今まで辺鄙な場所であったので泊まってくれたが、便利になったので素通りしてしまうことや、道路ができて便利になったので若者が出ていってしまう、また、最近東北地方で自動車道ができた影響で、犯罪者集団が連続して犯罪を犯しても道路を使って逃げていって捕まらない等、様々なことが起こることが考えられる。

自動車道ができて、多くの人を訪れることは良いことであるが、例えば、地方都市は治安が良いので、鍵をかけずに生活しているところがたくさんあると思うが、今後は鍵をかけなければならない等も十分考えていかなければいけないことだと思う。このような部分についてはあまり議論されないが、実際に道路ができた供用後についても、このような問題は十分起きてくると思われる。今回の意見の中では、はっきりとは記述されていないが、このようなことも表れているように思う。

住民には、道路ができることによるメリットが見解として書かれているが、これは、経済発展、活性化、観光資源の利用促進等について、そうなるだろうということであって、100% 確実に良いことばかりとは言えないのではないかと感じる。本来ならば、デメリットについても例示を示し、それを上回る可能性があるので道路を作らなければならないということを説明する必要があるとあって、住民意見を勘案して行うということになるべきではないか。

都市計画決定権者の見解から判断すると、観光資源の利用促進・開発、経済発展、防災面等は必要ではあるが、それらのみが重要で、それ以外のデメリットの部分については、それを上回るような重要性にはならないというように言われているように思う。

以上、意見として申し添える。特に回答は必要ない。

(環境影響評価実施者)

言われるところは道路事業者として認識している。良いところばかりを述べているという意見もあるが、地域づくりにおいて、総合的に考えてメリットがあるということが大切であると考えている。

(委員)

S E A等もう少し前の段階で検討され、住民意見を聞くという手続きが必要であると考えますが、ここでは事業アセスの環境影響となっているので、今後、S E Aの検討の中で議論していただきたい。

(以上)