

環境影響評価審査会大阪湾岸道路部会議事録

- 1 日時：平成 20 年 2 月 29 日（金）14:00～16:00
- 2 場所：神戸市教育会館 5 階 501 号室
- 3 議題：神戸国際港都建設計画道路 1．3．6 号大阪湾岸線西伸線に係る環境影響評価準備書の審査について
- 4 出席委員：朝日部会長、川井委員、北村委員、澤木委員、田中みさ子委員、中辻委員、西村委員、山口委員、山下委員
- 5 事務局：京環境政策局長
環境影響評価課 築谷課長、森本係長外課員 2 名
- 6 関係部局：環境整備課、大気課
- 7 環境影響評価実施者等：県都市計画課、国土交通省近畿地方整備局阪神国道事務所
- 8 配布資料
 - ・会議次第
 - ・出席者名簿
 - ・神戸国際港都建設計画道路 1．3．6 号大阪湾岸線西伸線に係る環境影響評価準備書
 - ・神戸国際港都建設計画道路 1．3．6 号大阪湾岸線西伸線に係る環境影響評価準備書についての意見の概要等について（写し）（資料 1）
 - ・神戸国際港都建設計画道路 1．3．6 号大阪湾岸線西伸線に係る環境影響評価に関する公聴会記録書（写し）（資料 2）
- 9 議事概要

環境影響評価実施者より、アリアケヤワラガニの評価について以下のとおり補足説明。

 - ・アリアケヤワラガニは非常に珍しい種で生態については明確にわかっていない。
 - ・調査の時期や準備書への記載内容については、専門家に助言を受け行っている。
 - ・現地調査は、平成 17 年 11 月と平成 18 年 5 月の 2 回行った。
 - ・11 月は一般的に底生動物の個体が大きく成長し確認のしやすい時期であり、5 月は活動が活発で最も多くの底生生物が確認できる時期として設定した。
 - ・恒常的に生息する種であれば、2 回の調査とも発見されるものと考えられることから本種は主要な生息域ではないと考えた。
 - ・海上での工事は、橋脚部のごく限られた範囲であり、底生動物への影響はできる範囲で回避されていると評価している。

〔質疑〕

（委員）5 月に多くの種が確認できるとしているのはよいが、夏場に成長する種であれば、5 月には未成体で確認できない可能性もある。過去の事例から、5 月に肉眼で視認できる大きさになる種であるのか確認する必要がある。

（環境影響評価実施者）詳しい生態がわかっていない非常に珍しい種であり、専門家の助言を受けながら一般的なカニの生態を参考に、溶存酸素の十分ある時期で調査を行ったことから、できる範囲の調査を行った上で判断したものである。

（委員）6 月に島原で採取された事例があるため、6 月の時点でどの程度大きくなる

種なのかを調べると、5月の調査時に視認できる大きさになっているかどうかはわかるのではないか。

(環境影響評価実施者)過去の文献については確認するとともに、事業実施段階で配慮しながら取り組んでいく。

住民意見の概要及び都市計画決定権者の見解について、環境影響評価実施者より説明。

〔質疑〕

(委員)事後調査の実施について要望があるが、大気質、騒音、交通量等の調査と捉えてよいか。

(環境影響評価実施者)法に基づく事後調査と理解している。法に基づく事後調査については、環境保全措置等に不確実性のないものは実施しないこととしているが、神戸市条例に基づく事後調査については、事業実施段階で神戸市環境部局と協議して実施することとなる。

(委員)ポートアイランド住民からの署名は4300名余りと説明があったが、ポートアイランドの総人口はどの程度か。

(環境影響評価実施者)ポートアイランドの住宅地における人口は約1万5000人と聞いている。

(委員)総人口の3分の1とすると、多くの方が署名していることになる。

環境影響評価における景観は、自然的環境と一体をなしている景観資源を主な眺望点から見た景観を審査することとなっているが、多くの住民が懸念されている市街地にとってどのような影響があるのかという点、いわゆる「景観アセス」について、国土交通省の基本方針に基づき、地域の方々や専門家の意見を伺いながら検討を行うこととされている。これは、具体的にはどの事業者がどの段階でどのように行うのか。

(環境影響評価実施者)平成19年4月より「国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針(案)」に基づき本格運用を開始しており、今後、事業実施段階で景観検討体制を決定することとなる。また、詳細設計以前に景観検討を実施し、事業に反映できるようにする。景観整備方針の策定は、道路デザイン指針等に基づき、事業景観アドバイザー、市民、地方自治体と連携し、計画の予測評価を実施する。その景観整備方針を基に事業施工を行うとともに、事後評価を行い、維持管理を行う。

なお、景観アセスは、事業者の自主的な取り組みとしてその段階に応じて実施するものであり、環境影響評価とは別のものである。

湾岸道路についても、本基本方針(案)に基づき、適切に景観アセスを実施していく。

(委員)基本方針を策定するのに際して、神戸市の景観形成方針との関係は整合を図るのか。

(環境影響評価実施者)市民や沿道自治体の意見、環境影響評価の結果等を踏まえて整備方針を策定することとなる。

- (委員) 景観検討は適切な時期から開始するとあるが、本件についてはいつから開始するのか。
- (環境影響評価実施者) 事業ごとに適切な時期となっているが、環境影響評価で自然景観については予測・評価を行っており、今後、縦断計画や橋脚の位置等は事業実施段階で検討し、ある程度固まった段階で市民等の意見把握をしながら進める。
- (委員) 実施設計の手前の予備設計からはもう少し精度の上昇した段階で行うということでしょうか。
- (委員) 具体的に、景観アドバイザーの人は選んでいるのか。
- (環境影響評価実施者) 事業ごとに選任することとなるので、事業実施段階で行うこととなる。今の段階で、いつ選任するかは決まっていない。
- (環境影響評価実施者) 神戸市は景観先進都市であり、市の景観形成方針を出されており、それらを踏まえて湾岸道路の基本方針を策定されることを神戸市とともに事業予定者に要請したいと考えている。
- (委員) 基本方針(案)によると、「事業者の自主的な取り組みとして実施するものである。」とあるが、実施しないこともあるのか。
- (環境影響評価実施者) 基本的にはすべての事業が対象であり実施していくことになる。進め方は事業ごとに異なることもあるが、基本的には実施する。
- (委員) 検討の範囲は、デザイン検討等に特化しているのか、それとも、幅広く、ルートの変更等まで踏み込むものか。
- (環境影響評価実施者) 基本的には、適切な景観評価を含む景観検討の方針をアセスメントのシステムに位置づけするもの。湾岸道路であれば、道路と周辺の景観との調和等について検討するための方針である。都市景観等について意見はたくさん出ているが、不特定多数の場所から見た景観等も踏まえて基本方針を策定していく。それに基づいて、事業を適切に実施していく。完成した後も評価し、必要であれば修正も行う。街並みや景観も変化をしていくので、それも踏まえてアセスを実施する。
- (委員) 準備書では地球温暖化については扱わないこととなっているが、住民意見に対する都市計画決定権者の見解で、「CO₂は都市計画対象道路の供用により広域的には総排出量が削減される」とされている。総排出量が削減されるとしているのならば、数値的な根拠を示すべきではないか。
- (委員) 評価書の中には「住民意見の概要と都市計画決定権者の見解」については記載することとなるため、わかりやすい親切な内容にすべきではないか。
- (環境影響評価実施者) 道路単体での評価はできないので、定量的な数値は載せることができないが、走行速度が上がるため、マクロ的には排出量は下がるということに記載している。資料としては検討していきたい。
- (委員) 根拠資料を示さない限り、「考えている」というのは、「思っている」ということと変わらない。何らかの形で数値的根拠を示した方がよい。

2月10日に開催した公聴会の記録書について事務局より報告。公述内容についての審議は、次回の審査会までに都市計画決定権者の考え方について事務局にて聴取の上、次回の審査会において審議を行うこととされた。

以上