

環境影響評価審査会 北近畿豊岡自動車道部会（第3回）会議録

- 1 日時：平成26年12月11日（木） 13時30分～15時30分
- 2 場所：兵庫県民会館1202会議室
- 3 議題：豊岡都市計画道路1.4.3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
- 4 出席委員：遠藤委員、小谷委員、上甫木委員（部会長）、近藤委員、菅原委員、住友委員、三橋委員、横山委員
- 5 兵庫県：環境影響評価室長、審査情報班長他班員2名
自然環境課、水大気課、温暖化対策課、環境整備課
- 6 事業者：国土交通省近畿地方整備局
- 7 配付資料
資料1 環境影響評価に関する条例手続の流れ（北近畿豊岡自動車道北線）

8 議事概要

（事業者が、準備書記載内容のうち、日照障害、廃棄物、人と自然の触れ合い活動の場、景観に関する項目について説明。）

（部会長）

景観のところ、4-3-13-27頁について、「詳細設計の際に周辺景観と調和を図る」とは、どういった内容か。例えば、橋脚の位置であるとか、形であるとか色であるとか。

（事業者）

現時点では、鉄のメタル橋やコンクリート橋などの橋種や、想定されるスパン割に基づいて予測しているが、今後の地質調査結果を踏まえて橋梁設計を行い、橋梁の詳細構造が決まることとなる。

橋種、スパン割も含めて、特に景観に配慮が必要ということであれば、橋梁設計時に配慮していくということと、細かなデザイン的なものも必要であれば、色合いも含めて対応しないといけないと考えている。

（部会長）

4-3-13-30頁とか32頁とか、水平見込角と仰角でお話をされているが、これらは、背景がスカイラインを切ってしまうものと、背景が樹林帯のものがある。

一般的には、スカイラインを切ると相当景観に影響が出ると言われているので、本来はそういう評価も少し入れておく必要があるのではないかと思う。

そのこと自体は、詳細設計のところ、樹林地か空か、背景の違いによる影響もぜひ検討をお願いしたい。準備書にはスカイラインについてのコメントが全然書かれていないので。

(事業者)

ご指摘のとおり、スカイラインについては記載していない。橋梁設計の段階で配慮していきたい。

(委員)

廃棄物で、残土の発生量がある程度推定できていて、伐採される木材については、難しいと書かれているが、木材についても推定できそうな気がするのだが、その辺りはどうか。

(事業者)

森林密度調査を実施していないこと、伐採木については補償対象とするかどうかによって、事業者が伐採を行うかどうか決まることから、現時点で想定することは難しい。

(委員)

たぶん、林班みたいなデータはあるので、現地調査に行かなくても、ある程度は、やろうと思えばできる気はするが。

(事業者)

量的な記載はないが、チップ化等を行う方針については記載している。

(委員)

受け入れ先はだいたいわかっているのか。

(事業者)

まだ決まってはいないが、処理施設があることは確認している。

(委員)

4-3-1 1-5頁で、「埋蔵文化財包蔵地に影響がある場合は文化財保護法に基づく適切な措置を行う。」とあるが、適切な措置とは具体的にどのような内容になるか。

(事業者)

埋蔵文化財については、事業実施時に文化財保護法に基づき教育委員会と調査範囲の確認や試掘範囲、本調査の必要性、遺構保存の有無等を協議していくこととなる。

(委員)

そうすると、桁の構築でなく盛土になる等、工法の変更はあり得るか。

(事業者)

よほど重要な遺跡が出てくればそういうことも考えられる。

(委員)

日照障害について、住宅側で評価しているが、田んぼや畑は無視して良いのか。

(事業者)

今回は、住居等で人の生活環境に影響があるかどうかの予測ということで、住居のあるところで実施した。

田んぼのところについては、建設前後で作物を育てるのに影響が出れば、事業損として補償させていただく。

今回は、あくまで人の生活環境への影響の有無という観点で調査している。

(委員)

廃棄物で、40万立方メートルの残土についてまだはっきりした処分先がないというところで、情報交換システムまたは適切な処理と書かれているが、情報交換システムというのは、基本的には需要と供給の関係からいくとどのような状態になっているのか。

(事業者)

需要が多い場合もあるし、どういう事業がその時期に動くかによって違うので、供給が多い場合もある。

時期が合うときに、需要と供給のバランスが取れる公共事業があればそこでやりとりするが、ない場合は、公共の残土受け入れ地を含めて検討していく。

(委員)

つまり、その時期になってみないとわからない、情報交換システムで受け入れ先がなかった場合は、近隣で受け入れ先を探す、ということか。その場合、受け入れ先があるかどうかは予測ができない、ということになるのか。

(事業者)

今の時点で、どこにどれだけ持って行くかは書けない。

(委員)

このシステムのマッチングのエリアは、兵庫県内とか限られた範囲か、それとも広い範囲でマッチングをするのか。

(事業者)

情報は近畿全体であるが、現実的には、運搬距離やコストを見て判断することとなるが、残土の有効活用を考えると、県外であっても搬出する可能性はある。

(委員)

トンネル工によって、建設発生土が出るが、特に建設汚泥について、もちろん地質などによってどういう工法をとるかによっても変わってくるが、ある程度の概数でも出されているのか。あるいは、色んな工法があると思うが、想定している工法によっては、できるだけ現場で再利用するとか、その辺の検討はされているか。

(事業者)

現段階では、地質情報がないため量的には把握できていない。

(委員)

最悪の事態を想定するとどうなるのか。持って行き場がない場合は。

(事業者)

40万立方メートル全てを廃棄するのは現実的でなく、仮にそういうことになれば、構造を変えて盛土を増やすといった検討も必要かもしれない。

(委員)

他で使う、ということか。

(事業者)

例えば、今の計画路線の今の構造では盛土はこれだけだが、もっと盛れる構造にできないか、とか、自ら利用する分を増やす等、色んな手段を考えていくことにはなると思う。

(部会長)

通常は切土盛土がなるべく出ないようにするわけで、ここに来るプロセスの中でその辺りはいくらかの検討があって、否応なく40万立方メートル余ることになったのか。

(事業者)

ある程度バランス考慮しながらルートや構造を決めている。

(事業者が、準備書記載内容のうち、環境保全・創造のための措置、事後調査に関する項目について説明。)

(委員)

誘導構造物とはどういうものかイメージできないのだが。

(事業者)

橋梁の高覧の上に柵を立てる。柵については、鳥を誘導できるような構造ということで、風荷重を考慮し、格子状にしたいと思っている。

どのくらいのマス目であれば鳥が避けて上を行ってくれるのかは今後の検討課題である。鳥がまっすぐ来て、「上に行かないといけない」と思ってくれるような、マス目のものを立てたい。

(委員)

スカスカだと認知できずにぶつかってしまうということか。

(事業者)

豊岡道路のPIのときには、1メートル四方ぐらいの枠で、高さは路面から5メートルというイメージだった。建築限界より上に出て、飛び越えたら車に当たらない。

(委員)

それを両側に作るのか。

(事業者)

そういうことです。それを付けると景観はどうなるのかという問題があるし、マス目をあまり大きくすると鳥が通り抜けてしまうという問題もあるので、そこは今後の検討課題である。

(部会長)

今の話で、先行事例みたいなものはあるのか。

(事業者)

北海道で、ポールみたいなものを立てたりとか、四角のものも事例はある。

(委員)

有効だというのはわかっているのか。

(事業者)

はい。ただし、それが鳥によって全部同じ構造でいいのかという問題はある。

(部会長)

建築限界の高さだと、相当威圧感があると思うので、景観的には非常に検討しないとけない事柄だと思う。

(事業者)

あまりに網目が小さくなると景観的にも良くないと思われる。

(委員)

4-3-9-196頁に、侵略的外来種のは乳類のところ、アライグマについて拡散する可能性は小さいという記述がある。

今問題となっているのが、暗渠や人工的な通路を使って、例えば青垣-氷上、遠阪-青垣間を、高速道路に動物が通れるような状況を作ることによって、逆に、アライグマが非常にそこを良く利用して拡散する可能性を作ってしまったのではないかと、証明はされていないが、中型動物、アライグマ、タヌキ、イタチ類が良く使うような状況が発生している。

周辺に既に居るということだが、まだ豊岡、但馬地域は侵入初期の段階なので、人が認識しないうちにこういった場所を使ってどんどん侵入してしまうことが危惧される。

通常は動物が通れるようにするが、外来種に関しては逆の問題が発生しているので、その辺り今後どうしていくのが課題となると思うので、もう少しご検討いただきたい。

(事業者)

アライグマでいくと、今回の現地調査で見つかったのが、栃江の辺りで、ここについては、構造としては、高架構造で考えており、元々田んぼの畦道とかを行き来していると思うが、そちらについては、移動経路の変更はない。

また、横断通路を用いて移動することが考えられるのが、盛土構造で赤い筋がついているところ、これが道路下を抜けられるボックスと呼ばれる構造である。

今回の計画でボックス構造を採用するところは、元々農道や里道があったりして、その機能確保のために設置するところなので、道路建設前から元々通れるところであって、新たに横断できるような構造ができるところはない。

逆に、獣道的なものが必要ないのかという指摘もいただいている。

これについては、既設の農道・里道の機能を確保するし、現状の調査結果からいくと、何もないところに新たに獣道を設ける必要があるような種も見つかっていないため、獣道的なものも今のところ考えていない。

今後の事後監視調査で、移動経路の確保が必要な重要種が確認されれば、保全措置を検討することとなる。

(委員)

6-2頁の事後監視調査について。

工事中の部分については、今の内容で結構だが、供用後は、全て環境基準適合内であり、環境影響はないということで事後監視をしないということだが、危惧しているのは、現状が30~40dB程度なので、50dB未満でも苦情出ると思う。

その辺は、市町に調査をやらせても良いが、事業者の方で事後監視をやって、今こういう状況になっているから、辛抱してくださいというのか、何か対処するのか、その辺りを少し書いておいてほしい。

(事業者)

今回、事業者として事後監視調査が必要なものは、予測に不確実性があるもの、環

境保全措置を行うものとしている。

ただ、元々静かなところに、供用後だけでなく工事中もご迷惑をおかけすることになるので、今後、計画説明や工事説明実施時に地元の方々と協議し、何らかの対策等が必要となれば、事業対応として適切に対応していく。

(委員)

この地域は、野生動物、特に大型ほ乳類が激増している地域で、県を挙げて積極的な捕獲に取り組んでいる。

シカ、イノシシが非常に多く、捕獲が間に合っていない状態である。

当然、交通事故も懸念されるので、恐らく考えておられると思うが、全国各地で交通事故や列車事故も含めて苦しんでいる事業者が多いので、ぜひ侵入防止策をとっていただきたい。

特に、上側を飛び越えてくることを心配されるが、実際には下をくぐる方が多いので、下部の維持管理等が重要になってくる。全国でも屈指のシカ・イノシシの宝庫なので、その辺りの対応を十分ご検討いただきたい。

(委員)

やはり、コウノトリは地域にとって、大変誇れる資産なので配慮をお願いしたい。

もちろん全ての項目について考慮していただく必要はあるが、コウノトリは特に地域が大事にされているものなので、先程の誘導構造物なども含めて、特段の工夫が必要だと思う。

(委員)

生態系の予測に関して、いくつかの環境区分に分けて、その中の注目種を抜き出して評価されている。そういう手法が普通なのだと思うが、結果として、この準備書を見ると、殆ど動物に関する予測や措置と同じ内容になってしまっている。

生態系の予測ということに関して言うと、手法上どうなのかとを感じるが、その辺りはどうか。

(事業者)

今回、生態系の予測で、注目種の予測については、現地計画路線の周辺で見つかった種について影響予測をしている。影響があるかないかという話になると、動物の予測と一緒にになってしまう。

(委員)

注目種でないところの評価の仕方は、具体的にはどういうことが生態系としては評価されているのか。

(事業者)

生態系の改変など。ただ、種に対してどうかという評価でいうと、現地で確認されたものだけになる。

(委員)

生態系の改変の程度とかについての予測というのは。何%とかいうのがどこかに出ているか。

(事業者)

4-3-10-48頁に、例えば(A)山地の二次林で、改変面積が約2.1%と

している。

(委員)

調査地域とはどの範囲か。

(事業者)

4-3-10-8頁の図で、着色がされている範囲を言う。着色されている全体のうち、改変面積が2.1%という書き方をしている。

(委員)

改変というのは、道路を作ることによって、地表面に変化が生じることか。

調査地域の中の、全改変面積は全体の何%か。

(事業者)

4-3-10-40頁の表の合計欄で、全体面積が1,415ヘクタール、そのうち改変面積は32.5ヘクタール、約2.3%となっている。

(委員)

調査地域に対して、改変面積が小さい、という表し方になっている。

調査地域を広く取れば改変面積の割合が小さくなるので、ロジックとして、生態系を評価するとき、改変面積が何%で非常に小さいから影響はない、という話になるのは、数字上の話であって、もう少し実際の生態系に対して、せつかく山地とか谷戸とか分けているのだから、失われるところがその中でどういう意味合いを持っているのか、1つにつながっているとところが分断されてしまうとか、そういう生態系の評価が本来は欲しいと思う。

(事業者)

4-3-10-48頁に、谷戸でいくと、数値の出し方はどれを母数にするかによっても変わると思うが、今回の母数でいくと、改変面積はこれだけで、他に同様の環境が広く残される、ということと、谷戸において抽出した注目種とか群集が、こういうものがあって、そのうち、計画路線で見ついているものがあれば、それらについて影響があるということで、そういう観点で総合的に改変の程度は小さいという評価をしている。

先程委員がおっしゃったように、全体の谷戸の地形の全ての中で、詳細に分けているかということとそこまではできていない。

(部会長)

今委員が聞いているのは、絶対的な面積そのものに意味があるのではないかという話とか、あるいは、全体に対する割合だけでなく、配置や位置関係が変わるということで、何らかの生態系に影響があるのではないか、そういう読み取り方をされているか、という意味合いかと思うが。

(事業者)

そういった観点の記述はしていない。

(部会長)

そういう視点で、今何か具体的な問題点として指摘できることはあるか。

(委員)

今具体的な問題点があるわけではないが、こういう影響評価をする際にどういう手

法で評価していくかは大変難しいと思う。形の上で影響がないというふうに論を運ぶ、この書き方はちょっとどうなのか、と思う。

(事業者)

今の準備書は、環境影響評価の技術的手法に基づき予測しているが、ご指摘があればその点も踏まえ、何かあれば検討していきたい。

(委員)

準備書の全般を見て、この事業の中で一番影響を受けそうなのがサシバの生息地で、エサ場を若干改変してしまうということなので、環境保全措置、あるいは事後に、周辺の生息地、エサ場づくりへの配慮等を進めるという形で、衝突防止以外に何か検討できることはないか検討を進めて欲しい。

他の委員から発言のあったような評価の方法自体の問題もあるので、準備書の中で、特にサシバについては取り上げて検討し、定量的にこれくらいの影響がるという数値評価を、母数に配慮して取り入れてほしい。

さらに、サシバに関しても重要な場所が、この事業の後で空港へのアクセス道路の計画があるので、保全に努めると書いてあっても、生息地は将来的に更に改変されるので、トータルでどれだけ残るのかというのは、国、県がちゃんと協議するなり対策の立て方があると思う。関連事業も含めて配慮すべきである。

ぜひ、環境保全措置の時は、関連事業、関連計画と協議して、生息場所の復元や保全措置について、整合性のある検討を進めるという形で、先送りにはなるが、課題共有しておいていただければ、サシバの影響を軽減できるチャンスは確保されると思う。

サシバのところが、道路と衝突ばかり書かれているが、事業を開始される前に定量的な調査をして詳細設計時に反映させるというようなことを県の意見に書き加えて欲しいと思う。

(部会長)

また次回の部会があるので、何かお考えがあれば、それも踏まえたうえで、こちらの意見に反映させることにしたい。

(事業者)

委員ご指摘のとおり、実際に事業を実施するときには、関係する事業があれば連携を図らなくてはいけない。

今回の場合でいくと、サシバも、事後監視調査では、今の現地調査結果と違う場所で見つかるかもしれない。違う場所で見つかった場合は、同じ対策でいいのか等、専門家の意見を聞きながら対策を取らないといけないと考えている。