

## 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：令和2年10月2日（金）13時30分～16時00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準備書の審査について
- 4 出席委員：上甫木部会長、小谷委員、近藤委員、菅原委員、住友委員  
兵庫県： 環境管理局長、環境影響評価室長、審査情報班長他係員2名  
道路企画課高速道路推進室、都市計画課  
西宮市： 環境学習都市推進課、都市計画課  
事業者： 国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所 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 総会（R2.7.22開催）における意見に対する回答について  
資料3 住民意見書及び公述記録書に対する見解  
参考資料 日照障害予測結果

### 7 議事概要

事業者が準備書、資料2及び3により、説明。

〔質疑〕

(1) 日照障害について

(部会長)

資料での基本的な超過箇所は、どの数値で判断しているのか。5時間か4時間か。

(事業者)

準備書4.3.6-12ページに参考指標を載せていますが、用途地域によって変わってきます。基本的に2階高さで5時間の日影が指標になります。さらに、建築基準法によりますと、第1種住居地域と準工業地域につきましては、道路の敷地境界からの距離に応じて、5時間よりも短い、2.5時間や3時間といった指標があります。

(部会長)

基本的に厳しい条件で、エリア・箇所をゾーニングしているということで分かった。

(事業者)

具体的には、西宮インターの南側が第1種住居地域になりますので、厳しい指標を適用しています。43号の沿道につきましては近隣商業地域となりますので、公共施設の指標にある5時間で見えています。

(委員)

現状で日照障害がすでに発生している場所はないのか。

(事業者)

現在の日陰については確認していません。

(部会長)

今の質問は、阪神高速北側の部分は現状でも日照が障害されていないかということですか。

(委員)

道路を新たにつくることによって、この日照障害が生じることになるのか。

(事業者)

今後、仮に補償について検討が必要な場合には、そういったところも考えていかないといけないと思います。

(部会長)。

環境保全のための措置というところで、上部工の形式等を検討してという説明があったが、先般、騒音の問題に関しては、遮音壁を逆に上げるという話があった。そのあたりの調整というのはどうするのか。

(事業者)

遮音壁を1 mから3 mの高さで検討しているところですが、騒音対策の一方で、日照障害についてなるべく日陰をなくすため、透明板とすることも今後の検討案の一つかと考えています。現在はあくまで概略設計の段階で、鋼橋として設計を考えているところですが、橋脚位置の間隔や桁厚を薄くするような工夫について、最新技術も踏まえながら、設計で検討したいと思っています。

## (2) 人と自然のふれあいの活動並びに景観について

(委員)

4. 3. 13-29 ページから、触れ合い活動の場、自然資源の改変の程度についての表がある。今津浜から順に、対象道路による支障がほとんどないとなっているが、これらの場所が対象道路から離れているということか。

(事業者)

一部交差するところもあります。

(委員)

現状の利用状況で、例えば魚釣りをしている写真がありましたが、海が利用される場であるのかは、調査でわかっているのか。どれくらいの人利用があるのか。

(事業者)

利用者数については、現地で一日、日の出から日没まで一時間から二時間ピッチで把握し、延べ人数を確認しています。その結果は準備書にも載せています。今津浜の釣りについては5 ページ、6 ページで載せていますが、一日観察して10人いかないくらいの方が利用されていました。このカウントは、最初に見た方が二回目にもいらっしまった場合には、1名ではなく2名としてカウントしています。今津浜で釣りを

している方は、調査した日ではそれほどいませんでした。

(委員)

釣りに限らないが、利用者がそんなに多いことはなかったということでよいか。南芦屋浜では一番南側に釣り場や公園があり、祝日は人が多い。ここはそのような状態ではないのか。

(事業者)

特に多かったのが、準備書4. 3. 13-7ページ8ページに示す甲子園浜海浜公園です。特に夏場は、バーベキューやヨットなどマリンスポーツも盛んで、干潟や浜に限らず海域でも多くの方が利用されていました。

(委員)

当該道路ができて、まとめのところに書いているとおり、ほとんど影響がないということか。

(事業者)

はい。

(部会長)

眺望点が16地点あるが、具体的に予測されているものが絞り込まれている。これは基本的には対象道路が可視されるかどうかという視点で選んだのか。

(事業者)

対象道路の見え方や景観資源の見え方、対象道路までの距離なども勘案し、代表的だと考えられる場所を選びました。

(部会長)

人が集まるところが眺望地点になっていると思うので、レクリエーション行動に関する地点は取り上げられているが、日常の生活行動の中で、人が集まる場所は、どのように把握されたのか。

(事業者)

4. 13. 14-32ページに予測結果を紹介しています今津小学校などは、お子さんがよく使われているところでもありますし、日常的な生活道路として、利用されている方も多い道路からの景観になります。

(部会長)

住まわれている方は自宅からの景観がよくないというご意見が出ているようだが、個人の家ではなくて、例えば集会場のような場所とか、バス停のような場所とか、人が集まるポイントは、この地域の中で設定は考えているか。

(事業者)

いわゆる、囲繞（いにょう）景観といわれるような景観につきましては、この今津小学校ですとか、今津灯台を眺望している場所です。阪神なぎさ回廊武庫川・今津コースというのは、高層住居群のあたりから西側を眺望している景観ですが囲繞景観も合わせたような景観であると考えて選定しています。

(部会長)

ウォーキングコースだと東側と西側からの両方から当該地域にアクセスする。4.3.14-33 など反対側からの景観も把握しておく必要があるのではないかと思う。なぜなら、橋梁、下部のデザインを考えると、アングルが非常に重要であるから。小学校のところも道路が比較的遠くにあり、近景で橋梁のデザインが実際にわかる絵があまりない。橋梁デザインをこういうふうに検討して、調和性を保っているということが分かる絵が。もう少しいると思うが。

(事業者)

住民意見でも、近景が紹介されていないというご指摘をいただいているところですが、現段階では、鋼橋にするのかコンクリート橋にするのか今後検討されるというところもあり、詳細な構造やデザインを示せないという段階でもありますので、アセスの段階ではこのレベルで予測を行っています。今後、設計が進めば、改めて地元で説明されるタイミングもありますので、その際には、そういった超近景のアングルの将来像なども紹介していきたいと、住民説明会等でも回答されているところです。

(部会長)

具体的にはハイキングルートを歩いてきて、突然風景が変わる時に、どのように橋梁のデザインがなされるかは結構重要である。東側からと西側からの両方を捉えておくと、近景の解析には使えると思う。

(事業者)

写真はいろいろなアングルから撮影しており、現況は把握しておりますので、ご指摘踏まえて今後、反映できるところは対応していきたいと考えております。

(委員)

最近だと VR などの技術がある。写真ではなく、このような方法で今後見せていくことはできないか。技術的な変化に対して、遅れているような印象を受けた。

(事業者)

環境影響評価の結果は、書物という形で示すこととなりますので、このパースを用いた表現としています。最新技術の VR やプロジェクターなどを用いながら住民説明を行うことは可能かと思っておりますので、今後、詳細な設計が具体的に決まってきたときには、そういうものが作成できるのではないかと考えています。今の段階で最新技術を使いますと、精度が上がってくるので、リアリティーが高くなりすぎて余計に住民に混乱を起こすのではないかと心配しているところもあり、概略設計の時点では、詳細なものは公表するものではないと考えています。

(3) 住民意見書及び公聴会記録書に対する見解について

(部会長)

件数に関しては、先ほど、202 人、71 件という話があったが、意見を出されている方の場所、地域はどこか、まとめているか。

(事業者)

県からいただいている資料には、住所等が記載されていませんので、場所等は把握していません。ただ、公述人の方で、「私は今津の地域に住んでいます」、「二葉町に住んでいます」と言われた方が複数名いらっしゃったので、名神湾岸連絡線の沿線の方々のご意見は十分に聞くことができたと考えています。

(委員)

健康調査の意見が出されている。回答として、このアセスメント手続の中では健康調査の実施する予定はないことを記載できないのか。

また、環境アセスメント制度の説明を丁寧にして、この手続が名神湾岸連絡線の環境アセスメント手続ということ、わかりやすく書いてもらうのがよい。

資料9 ページの60番について、複合的な影響の評価について、技術的に無理であるということであれば、それをしっかりと説明するのがよいと思う。

(事業者)

説明会等でははっきりと言えていないところもあるので、こういったいただいたご意見に対して、事業者見解の中で、答えさせていただいています。見解の修正についてご意見をいただいています。すでに提出させていただいているところですので、評価書の段階でどのように修正できるか、県環境影響評価室とも相談しながら、対応を考えさせていただきます。環境影響評価だけで説明を終わらせるのではなく、複合的な要素の事情につきましては、事業実施段階での確かな情報提供に努める、という内容の見解を記載しているところで、ご理解をいただきたいと思います。

(委員)

名神湾岸連絡線と関係ない部分に関しての遮音壁の意見に対しては、道路管理者に要望しておくという回答であったと思う。住民の方からしたら、その区別が難しいので、違うということが明確にわかるよう、分かりやすく書いていただくのが良いと思った。

(事業者)

その表現の工夫につきましては、検討させていただきます。

(委員)

事業予定者の見解の書き方ということになるかもしれないが、例えば、電波障害は項目にありません、ここでは対応しませんというのは、そのとおりである。しかし、もともと電波障害というのは構造物ができあがらないと予測が困難であるのなら、電波障害が起きても確実に対応ができるなど、もう少し丁寧な説明があれば、安心感があるのでは。技術的に解決が可能なものと思うが。

(事業者)

電波障害は環境影響評価の項目にないため、電波障害の調査は現時点では行っておらず、今回の環境影響評価の項目ではないというような見解にしています。事業実施段階でおきましては、調査や測量をやっていく際に、そういう項目も踏まえながら調査を行っていきます。

(部会長)

具体的には事業実施の段階で、電波障害が起こることを想定して、電波の状況を調べるのか。

(事業者)

高架構造であり、電波を遮へいすることが考えられますので、事業実施段階で、測量や家屋調査を行うことになるかと思えます。また、この地域では、地下水の井戸水を使っているというようなご意見を住民説明会でもいただいておりますが、実施前にボーリング調査を現地でするとともに、井戸がある家屋があれば井戸の調査を事業実施段階で行うことも、一般的な工事では対応しています。

(部会長)

先ほどの委員の意見は、そのあたりのことを、少しでも住民の方に先にご説明されると、後に対応がされると安心されるのではということ。

(事業者)

事業者見解の中で一文にまとめているところもあります。環境影響評価の説明会は12回で終わらせていただいたのですが、今後も、住民からの要望、要請があれば、工事の方法などそういう説明をさせていただくことを考えているところです。

(委員)

アセスメントの段階では、道路構造の範囲内でできる対策として、例えば、遮音壁を建てるなどの構造の検討ということだが、これだけの大きなジャンクションが建設されるわけで、沿道の土地利用も含めて、対策を考えていかないといけないと思う。

実際、これまで国道43号では公害対策として、たとえば環境緑地帯として土地が買収されている。今の段階で、ここに書かれている事業者の実行可能な範囲内で適切な措置を講じますというのは、確かにそのとおりだが、これだけでは回答しきれない部分があると思う。

将来こういうことになりますと明確に書けない部分もあるが、現況でも43号でやられている沿道側の対策もある。アセスメントの説明の時にも、この辺の説明も併せて十分していく必要があるのでは。

(事業者)

43号や神戸線の影響につきましては、10車線、8車線あった時代の公害訴訟ということで、その当時は、大気また騒音の環境基準が、43号・神戸線の影響でオーバーしていたということもあったので、沿道対策として43号の歩道の両側に環境緑地帯による緩衝地を設けたり、6車線に車線を削減するような取り組みを行ってきているところです。今回の名神湾岸連絡線のアセスにおきましては、43号や神戸線の影響も予測評価の中で検討しています。名神湾岸連絡線単体で環境基準をオーバーする場合には、騒音については遮音壁で基準を満足でき、大気についてはオーバーするおそれはないというような予測評価を行っておりますので、ご意見いただいたような沿道対策は、この環境影響評価の中では盛り込めないと考えています。今後も、事業実施段階におきまして、地域の方々のご意見や、西宮市とも連携をしながら、まち

づくりという観点も検討しながら説明を行い、対策も行っていきたいと考えています。

(委員)

意見のいくつかで、調査と予測が全くないとか触れられていないという箇所が何か所かある。それに対して、どちらかというと比較的抽象的な形で見解が述べられている。例えば、影響は極めて少ないとか小さいと考えていますというような書き方であるが、具体的に数字をあげて説明をしてほしい。聞いている方は具体的に数字がほしいように思う。

(事業者)

数字を書き進めると、逆にわかりにくくなるということもありましたので、例えば準備書に予測結果を載せているところは、準備書の何ページをご覧ください、というような見解にしています。

(委員)

この見解は最終的に評価書に載せますよね。だから、住民の方々が読んだらわかりやすいような見解というのが大事です。意見は何人の方が述べられていますか。

(事業者)

意見書として 41 通になります。

(事務局)

公聴会の公述人が 12 名です。

(事業者)

202 件の住民意見と、公述人としては 71 件という形で整理をさせていただいております。合計 273 件の意見を抜き出して見解を書かせていただいております。

(部会長)

202 件に対して 41 通ということですね。

(事業者)

意見書として 41 通提出され、意見の数は 202 件として、こちらの方で分けさせていただいております。住民の方が 10 件の意見を出す、と言っているわけではありません。長文で書かれているような場合には、こちらで項目ごとに分けたりしています。その結果、こういった数になっています。41 通の意見書がある中で、同じ意見を複数名で署名のような形で出されている意見につきましては、1 件とカウントしています。

(委員)

文章表現は、まったく修正なしですか。

(事業者)

文章表現は基本的に修正していません。ただ、使われている言葉によっては、少し変えているところはあります。

(部会長)

この見解書は独立したものになるので、見解書の中で、準備書なり評価書のどこどこに記載されているとなると、そこをめくらないといけないため分かりにくい。本来

であれば、やっぱりこれだけを読めば理解できるような形のほうが親切と思う。具体的な数字などは、しっかり見解書の中に書かれる方が丁寧という印象である。

(事業者)

評価書に掲載する際に、そのような修正が対応できるかどうかにつきましては、持ち帰らせていただきます

(委員)

裏面反射音は計算できますから、計算に入れていますよね。直達音が大きい場合は、反射音はほとんど無視できる。このことはきちっと書かれていますか。

(事業者)

裏面反射音のレベルまでは掲載していません。対象道路から出てくる騒音と対象道路以外からの騒音に分けてまとめています。

(委員)

それには、裏面反射音も入っているということか。できたら、どれくらいの大さきなのかということが明確にして、このご意見に対して、計算しています、寄与はそれほどありません、と書いていただけたら、もっとよいと思う。

(委員)

資料5 ページ目の 36 番のところの、名湾線に付随して、大阪からの 43 号から西宮 IC に繋ぐ新たな高架道路が、現在の位置より南に新設される道路、とありますが、具体的にこの中でどこですか。

(事業者)

今津東線の上空を通る計画の話だと思います。43号線が両サイドに流れていまして、そこから南に下っていくのが今津東線で、その上に今回、名神湾岸連絡線を高架道路として計画しています。南に向いて新設される道路が名神湾岸線連絡線です。環境影響評価の中では、そういうところに対しての具体的な説明は行っていません。それ以前に都市計画の中で、名神湾岸連絡線として西宮ジャンクションの43号の西宮インターから南に接続することについて、これまで住民に説明させていただいていますが、環境影響評価の中でなぜ説明しないのかというようなご意見です。

(委員)

国道43号から入るランプのことではないのかと思うのですが。

(事業者)

名湾線に付随してというところから始まっているので、ランプがもう一本南の方にできるというご意見かと思いますが、43号から名湾線への出入口はありません。3号神戸線への大阪接続と名神高速への接続しか、名神湾岸連絡線とは接続がありません。

(委員)

この予測図の赤い線で書いてあるのは、対象道路の一番の外郭ですか。新設されるのか。



(事業者)

こちらは、すべてが新設です。準備書の1-6ページございます。こちらにインターチェンジ部の拡大図を貼りつけているのですが、名神高速道路がこの資料の左手で北側にあり、神戸線の下に43号線が走っています。こちらの住民が言われる南側は、この西宮ジャンクションの1番や2番と丸数字を書いている方向になります。、国道43号から、南側に行って新設されるというのは、名神入口のグレーの線が南側に存在しており、今回の計画によってこの位置が南側にずれるという計画ですが、この名神高速道路の入口としては、既存のランプがあり、これを撤去し今回新設として計画しているものが南側にくるといようなことをおっしゃっていると思います。

(委員)

③が設置されるから名神の大阪からの入口が沿道の方にずれるということですね。

(事業者)

西宮ジャンクション・西宮インターは、阪神高速と名神高速との特異なランプで、ループ橋と言われていますが、本来であればランプごとに一本一本独立している線形が存在するのですが、この名神高速道路の入口は43号線からぐるっと回って合流して名神高速道路に行くものと、名神高速道路からおりてきた出口のランプが複合しているのが現在の状況です。それがコンパクトに作られている形状が、名神湾岸連絡線の接続ランプ、この丸3のオレンジの線を、計画することによって外に押し出され、また分離されるといようなことになります。

(委員)

そうすると、同じように北側も北によるわけですね。

(事業者)

北側の方についても、橋脚の位置等の工夫をしながら、なるべく北側の影響範囲を少なくするような計画としていますが、一部外側に出ていくような形で考えています。