

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 18 年 1 月 26 日（木）13:30～15:10
- 2 場所：神戸市教育会館 404 会議室
- 3 議題
(1)大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド～駒ヶ林南）(仮称)環境影響評価方法書の審査について
- 4 出席委員：朝日部会長、小谷委員、北村委員、田中みさ子委員、中辻委員、中野委員、西村委員、山口委員、山下委員、藤井会長
- 5 事務局：環境影響評価室 勝野室長、鷲見課長補佐外室員 3 名
- 6 関係部局：自然環境保全課、環境整備課、大気課、水質課
- 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、同阪神国道事務所
- 8 配布資料：
会議次第
出席者名簿
補足資料 1 方法書正誤表
補足資料 2 大阪湾岸道路西伸部イラスト
- 9 議事概要
(環境影響評価実施者より、方法書及び補足資料にて環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法について説明)
(委員)電波障害についてはどうか。
(環境影響評価実施者)電波障害は環境影響評価の項目から外している。今後の検討の中で、高いタワー等の橋梁形式も出てくれば事業実施段階、必要な段階で検討することになる。
(委員)水質の中で、水の濁りと水の汚れが分かれているが、区別はどうか。
(環境影響評価実施者)濁りは SS(浮遊物質量)であり、汚れは休憩所から出る化学的な汚れで、河川なら BOD(生物化学的酸素要求量)、海域なら COD(化学的酸素要求量)となる。
(委員)法令で決まっているのか。
(環境影響評価実施者)主務省令で決まっている。
(委員)夜間の照明や走行車のライトは項目ではないのか。
(環境影響評価実施者)山間部で重要な種の昆虫類がいる場合、照明が外に漏れないこととし予測・評価することがある。今回の場合重要な種は鳥類のみであり項目としていない。ただ、配慮をしないということではなく、夜間照明が問題となっていることもあり、事業実施段階で検討することになる。
(委員)人間に対する影響はどうか。

- (環境影響評価実施者)人間も含めて検討することになる。
- (委員) p131 の廃棄物等に「海底の掘削により発生する建設副産物」と記載されており、含水量の多い廃棄物の発生が予想される。調査方法には、廃棄物の性状又は状況との項目が必要ではないか。水分の多い建設副産物を運搬する場合の輸送方法や脱水する場合の場所や方法を検討し、工事中の環境影響を検討するべきである。p137 の底質には、「底質が汚染されている可能性があり、海底の掘削に伴い発生する底質拡散の影響が考えられる」と記載されており、底質が汚染された所があれば、当然建設副産物も汚染される。有害物質がないかもしれないが、底質と同じく拡散の影響は考えられる。廃棄物も底質との関連、同じように性状を考慮するべきである。
- (環境影響評価実施者)事業者としても、汚染されている可能性のある汚泥は適切に処理することとしている。廃棄物の処理については、再利用する前提であるが、汚染物質があれば、最終処分となる場合もある。その場合には、輸送経路等事業実施段階で考えたい。
- (委員) p136 の振動であるが、予測については標準的な手法、土研式だと思うが、その場合、官民境界で評価することになり、高架橋のジョイント部の通過時の高い周波数の振動を観測することになる。今回のような埋立地や軟弱地帯の高架橋で問題となるのは、桁や橋脚により生じる低い周波数の振動である。今回の評価が官民境界で基準を満足したら良いとの目標達成型の方法なら方法書どおりが良いが、ベストを追求し基準にかからないことまで考慮するなら、この手法では不十分である。難しいと思うが、橋脚や桁の低い振動も対象とし予測することはどうか。基準を守ることに満足するならこれで良いが、将来低い振動による障害が起こる可能性もあり、起こってしまうと対策も不可能に近い。その点について注意しておきたい。
- (環境影響評価実施者)環境影響評価では、官民境界での基準を用いた予測・評価としたい。ご指摘の点は配慮事項として事業実施段階で検討していきたい。
- (委員)設計段階で橋脚の構造等で考慮するべきである。
- (環境影響評価実施者)設計段階で助言をお願いします。
- (委員)今までのアセスは基準クリアー型であったが、現在のアセスはどのように低減・回避を行ったかが重点になっている。その点十分考慮してほしい。
- (環境影響評価実施者)今後の事業実施段階や設計段階で、最新の技術や知見のもとに検討を加えたい。
- (委員) p63 の図に伏在活断層がある。イラストによると和田岬に橋脚が設けられる。断層上に橋脚を設けることはないので、スパン割りや海上部の工事に関わる。海域への影響をどのように考えているのか。
- (環境影響評価実施者)事業者の方で、総合的な橋梁形式等検討を行っている。
- (委員)環境影響としてはどのように考えているのか。
- (環境影響評価実施者)現在は工法等の検討を行っている段階である。

- (委員) 今後ボーリング調査をして断層をハッキリさせるとのことか。
- (環境影響評価実施者) 詳細設計時に断層の確認をする。
- (委員) p136 の低周波音の予測地点に「この代表断面における住居等の位置の地上 1.2m を原則とする」と記載しているが、1.2m は標準的な高さなのか。
- (環境影響評価実施者) 標準的な高さである。
- (委員) 今後公害問題の発生が心配である。
- (環境影響評価実施者) 今後方法書手続きの次の段階である項目の選定において、高さ方向も含め検討したい。
- (委員) ポートライナーの延伸事業では、騒音で 3、4 階の高さを予測していると思う。
- (委員) 計画交通量の予測年次は何年か。また、これまでの計画交通量の想定との違いや工夫があるのか。さらに駒ヶ林南以西を含め全線開通したとの前提で議論が進むのか。景観について、このような高架道路は遠望ではなく、近望の圧迫感や威圧感に対する住民苦情が多いと思うがどうか。桁のデザインや植栽等、取り上げられる可能性はあるのか。
- (環境影響評価実施者) 交通量については、有料無料等の前提条件が必要であるが未定であり現在検討中である。準備書段階では明らかにする。また、景観については、環境影響評価の中では、主要な眺望景観についての予測・評価を行う。ただ、身近な景観は重要であると認識しており、今後、地元の理解を得る上でも必要があるので、意匠に係る部分については事業実施段階で検討していきたい。
- (委員) p26 の図のポートアイランドのコンテナバースのあった所は、大学が進出すると聞いた。環境基準は C 類型であるが、文教地区でないか。基準の適用については準備書の段階でよく考えてほしい。
- (環境影響評価実施者) 環境基準はクリアするだろうが、教育の場であり、準備書段階で検討したい。
- (委員) 今回の道路が建設されることにより、交通流の変化が生じる。そのことも触れてほしい。
- (委員) 中高層の建築物があるので、低周波音と同様に通常の地上面からではなく、中高層も含め予測・評価してほしい。
- (環境影響評価実施者) 今後の予測・評価では、周辺の建物の状況を把握し、高さ方向での配慮は必要と考えている。
- (次回は 2 月 23 日に開催予定)

以上