

環境影響評価審査会 名神湾岸連絡線部会（第2回） 会議録

- 1 日時：令和2年9月18日（金）14時30分～17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、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
水大気課、環境整備課、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

7 議事概要

事業者が準備書及び資料2により、説明。

〔質疑〕

（1）大気汚染について

（委員）

資料2の10番の質問について、複合的な影響ということは重要と思う。アセスの手続き上、個別での評価を記載するという事は、書面にする場合は仕方ないかとも思うが、事後調査で、複合的な影響が出てくれば、それに対して適切に処置をしていただくと良いと思うのでお願いしたい。

（事業者）

アセスの段階では、個別の標記という形で、このまま進めさせていただくのですが、今後の詳細設計等、工事内容がより具体的にわかってきた段階で、環境の影響が今、予測しているよりも、もし、悪化するような場合があれば、そういうような複合的な影響のが可能なのかなと思っています。また、機械の選定にあたっては保全措置としまして、より良い技術を用いるという形で、今後、事業実施段階で進めていけたらなと思っています。

（委員）

今の質疑に関連して、意見は両者を合わせた複合的な影響について予測し、と書いている。しかし、回答にはそうすると書かれていない。事後調査のこととかしっかき書いてほしい。回答のポイントが少しずれているような気がする。

それから、準備書4. 3. 1-103 ページ、粉じんの予測結果に関して、参考指標10となっています。参考指標は、スパイクタイヤ粉塵のことなので、これと比較して、

参考指標を下回るといふところがおかしい。粉じん等の予測結果の参考指標を載せるのはいいが、参考指標を下回るといふ比較はいらない。

(事業者)

指標自体は、スパイクタイヤ粉じんが問題になっている時に示されたものなので、こういったタイトルの参考指標になっています。影響はスパイク粉じんによるものですが、この示された20トンは、原因がスパイクタイヤ粉じんだけでなく、降下ばいじんの状況として、生活環境を保護する上では20トンの降下ばいじん量が目安になるということが示されていると理解しております。今、スパイクタイヤは使われていないのに、こんな値を使うのはおかしいのではないかと、地元説明会でもご意見をいただいています。あくまでこの降下ばいじんが問題になるかならないかの目安として、20という値が示されており、それを、今回、予測結果が高いのか低いのか比べるための数字が必要と考え、これを比べるための参考として使っています。

(委員)

参考指標を下回るといふ記載が不要である。比較すべきでない数値と比べている。

(事業者)

一度持ち帰らせていただいて、ほかの今までの事例も踏まえながら、評価書で修正ができるかどうか、確認させていただけたらと思っております。

(2) 騒音、振動、低周波音について

(委員)

このジャンクション周辺の交通流については、資料2の意見15番、16番で分析されおりよくわかる。準備書4.3.3-22ページに、現況の交通量が出ており、名神が4万4000台、3号神戸線の神戸側とは2万4000台、それから、国道43号でランプを通るのが2万台ということで、半数弱が43号に降りて、半数を上回る交通量が3号神戸線に流れていると推測される。

先ほどの説明で、計画日交通量について国道43号はあまり減らない、3号神戸線の神戸方面に流れていた交通量の大半が湾岸線に連絡線で行くというイメージだと思う。以前に、3号神戸線と43号のナンバープレート調査で通過交通量が調査された際に、43号は沿道利用があるということであった。予測で43号の交通量が減らないということと、ある程度つじつまが合う気がする。ただ、将来予測で名神高速の交通量が5000台ぐらい減る中で、43号の大型車だけが増えるのは、不自然な感じがする。

それから、日交通量について、計画で100台という極めて交通量の少ないランプがある。これはどういうことか。

準備書4.3.1-65ページで、日交通量が波線で表されているのは、同一の区間でも幅があるという意味なのか。それとも、同じ路線でも区間によってこれだけの差があるということか。

(事業者)

4.3.1-65ページを見ていただいているように、名神湾岸連絡線のランプについて100から1万7300台と記載させていただいています。準備書においては、ランプという形でまとめているため、このような表記になっていますが、評価書の方

では、それぞれのランプの交通量を表記するように修正させていただこうかと思っております。委員の質問の100台につきましては、どちらのランプで発生しているかと言いますと、湾岸線の大阪方面へのランプの接続です。こちらで言いますと、オレンジの線の7番と8番の、この上下線を合わせた合計が100台になります。Uターンするような道路の状況にもなりますので、現状、このような乗り方をされている方はいないというところもあり、将来としては、なかなか台数が発生してこないところだと思います。こちらにつきましては、災害時であったり、ネットワークのリダンダンシーという形で必要性を説明させていただいているところでございます。

(委員)

機能としては繋いでおく必要があるということですね。

(事業者)

湾岸線から来た場合、この湾岸線の先が通行止めとなったときに、神戸線の方に誘導できるような機能であったり、その逆で、神戸線の尼崎の方から来た場合、神戸線の途中の芦屋などで通行止めがあったときにこちらの方に分岐するという機能として考えています。

(委員)

43号の大型車が増えるというのは。

(事業者)

43号線の現状を減らすということも、現在取り組んでいるところですが、将来予測におきましては、現状の沿道利用で大型車や配送車が立ち寄るといった状況もございませぬので、なかなか現状から変わらないのではないかと考えています。ただ、大型車の減少を目標としていますので、この名神湾岸連絡線の接続の効果を踏まえながら、今、取り組んでいる環境ロードプライシングを継続的に進めていけたらと考えています。

(委員)

現状の交通量の比例計算だけで推測するのは少し無理があるかもしれない。

(事業者)

現状と比較しながら分析していますが、なかなか減ることがないような分析結果となっています。

(委員)

43号線も全く通過交通がないとは言えないので、将来的に総合的な対策で誘導するというので、今の段階ではネットワークとして配分しているということですね。

(委員)

騒音に関して、質問と意見という格好になりますけれども、4.3.3-19ページ。L_{A5}を出されているのですが、次のページにL_{Aeq}が出ているので、建設工事を意識してその現況を知りたいということで理解します。1回目、2回目があるが、それぞれの地点のところで、L_{A5}としてはこの程度ということか。その次の4.3.3-20ページにL_{Aeq}が出ていて、これはその地点での等価騒音レベルということでしょうか。4.3.3-32ページの建設機械の稼働に係る予測の結果について、85デシベルという基準をすべて超えている。これに対して、囲いをするので、次の35ページに示されているように騒音が小さくなる。気になるのは、この囲いは建設工事が終わった後、

撤去するのか。

(事業者)

この囲いをするという技術については、なかなか今まで事例がなかったのですが、大阪の方で今、工事されている事例を、採用させていただいているところがございます。道路管理上、今後この囲いが高架構造の点検や、維持管理上に適しているものであれば、存置することも考えられるかと思いますが、まだそこまで具体的な検討には至っていません。

(委員)

元々の騒音レベルも低いですが、高架構造物音を防止するという効果もあるので、もし残せるものなら残しておいた方がいいかもしれない。

(事業者)

事業実施段階で、そういう効果があるというところも踏まえまして、検討の中で取り入れいけたらと思っております。

(委員)

4. 3. 3-50 ページ、工事用車両の運行に係る騒音の予測結果について、デルタLを見たところ、ほとんどプラスされることがない。工事車両による騒音の上昇というのはあるがとても少なく、基準よりもかなり低いという結果である。

次に、4. 3. 3-70 ページからの走行に係る騒音の予測結果の表について、調査結果に書かれている現況値に対して、対象道路の計算値というのは高架道路の真下ぐらいで評価しているから低くなるのは当然で、現況値が大きいので、予測の合成値自身もたいしたことにならない。ですから幹線交通を担う道路で比較すると、ほとんどクリアおり、表の10番、12番、13番、20番が基準を超過する結果である。このため1～3mの遮音壁を立てると書いてあるが、80ページの図には、3mの図がない。

(事業者)

代表断面を準備書では掲載しており、この断面では1.5メートルの高さとなります。

(委員)

場所によっては高さ3メートルの遮音壁があるということですね。4. 3. 3-81 ページの表では、対策をとると基準値はクリアすることになるが、対象道路以外の騒音が非常に大きいので、そこも含めて考えておく必要があると思う。

4. 3. 3-84 ページ、表の20番について、対象道路以外の寄与によるものだというふうには書かれているが、その5号湾岸線側道には名神湾岸連絡線からの車が流れてくるので、影響はあるという解釈をされないと、問題があるのではないかと。

それから、振動について、杭打ちがオールケーシング工法となっており、予測結果は基準以下であることから、問題ないといえれば問題ないが、作業にあたっては若干の配慮をされる必要があると思う。

低周波音について、西宮浜の予測結果に疑問がある。準備書4. 3. 5-25 ページに類似事例によって、86dBとしたとある。しかし、4. 3. 5-8 ページに現況の低周波音レベルが L_{G5} で88dBから93dBとなっている。将来は、これに名神湾岸連絡線から大型車が流れてくるので、現況より低い予測値というのは、類似道路を調べたと

言われても納得できない。

(事業者)

まず、騒音の中で、4. 3. 3の81ページの18番について、質問がありました。この18番の予測地点は、今、モニターに出していますが、この高層住居になります。この写真はコーナンの立体駐車場から東を向いて高層マンションを撮影しています。ちょうどこのあたりに計画路線が高架道路で来るとイメージしていただければと思いますが、このマンションの一番高層階で予測をしたところ、高層階になるので、対象道路の路面が少し見えるような位置関係になります。

それを防ぐために、高架道路上に遮音壁を1メートル程度建てれば、路面が見えなくなり、遮音効果が出ると考えています。低周波の現況が高いのではないかという点ですが、想像になってしまいますが、西宮浜の土地利用状況を見ますと、ここに西宮市の清掃工場、廃棄物処理場があり、この辺だけが住居地域であとはすべて工場や倉庫などが集まっているような場所になりますので、低周波のバックグラウンド的なものも、もしかしたら少し高い地域なのかもしれないと感じており、阪神高速だけの影響で、高いレベルではないのかもしれないかもしれません。

(委員)

もしそうであれば、周辺の工場の可能性があるなどの注釈は入れていただきたい。それでも、予測結果に類似事例を持って来て、86dBが予測結果というのは納得できない。もう一つ、橋脚間のスパンが広がったら低周波が大きくなることがあるが、類似事例の写真を見て、この場所を類似事例としてよいのかと言う点を疑問に思った。

(事業者)

類似事例を探す中で、高架構造の桁構造であったり、車線数、台数などを資料調査しています。阪神高速の橋脚の間隔と、この保土ヶ谷バイパスの間隔には差があるかもしれないので、現況調査結果と保土ヶ谷バイパスの結果が異なるところはもう少し分析させていただきたいと思っております。事後監視調査の計画書を作る段階で、そういうところを盛り込めたらと思っているところです。

(委員)

道路の建設時期も重要で、過去に調べた結果では高規格の新しい道路は低周波があまり出ない。今回の道路も剛性が高いだろうと思うが、類似事例がどうかなど分からない。いろいろ加味した上で、類似事例を選定し比較される方がよいと思う。

(事業者)

西宮浜の騒音対策について、ランプが接続する端部で、かつ湾岸線が本線のところを予測地点とさせていただいています。名神湾岸連絡線を作ることによって、湾岸線の交通量がどれくらい増加するかというところも確認していますが、湾岸線が将来9万台となる原因としては、六甲北から西側に向けて伸びることによりますので、名神湾岸連絡線の影響ではないと考えています。将来、この道路の管理にあたりましては、供用後には事後監視調査を行い、環境基準を超えるような恐れがあれば、道路管理者が阪神高速もしくは兵庫県と連携しながら、名神湾岸連絡線の整備に取り組みたいと考えています。準備書の書きぶりとしては、このようになりますが、阪神高速や兵庫県とはそのような形で調整をさせていただいているところです。

(委員)

低周波音に関しては基準がなく、ISO ぐらいしかない。ですから、事後監視調査で大きな問題が生じて、それから対策を取りにくい部分がある。慎重に対応をとった方がよいと思う。

(事業者)

設計の方でしっかりと反映させていただきます。

(3) 廃棄物について

(委員)

残土について、これで十分だと思うが、工事期間が非常に長い。工事関係者から出てくる廃棄物等も、いろいろ出てくると思う。それが目につくと、住民への影響も結構大きいと思うので、しっかり管理していただだけきたいと思う。

(事業者)

国土交通省としましても、現場で監督をさせていただいている中で、工事のごみや建設発生土につきましては、しっかり管理をしており、また、近隣の方々にご迷惑をかけないような建設を行うよう、取り組みをさせていただいています。特に今津東線は、市街地の生活道路や通学路であることから、工事の際にはしっかりと安全と、地域の方々への安心を目指しながら、設計や施工に取り組めたらと思っています。建設発生土の再利用に関しましても、この工事は8年ぐらいはかかるというところもあり、兵庫国道事務所では、名塩道路や、他の地域では西脇バイパスのような道路工事もやっております、建設発生土等が必要なところもありますので、工事間流用もしくは転換をしていければと思っています。

また、処分地につきましても、事業予定地から持ち出すということで、候補地は、何箇所か選定していますが、具体的には業者が運ぶことから、準備書ではこのような書きぶりさせていただいています。この地域に処分地がないということではないとご理解いただければと思っています。

(部会長)

4. 3. 7-3 ページで、土壌汚染の可能性があると考えられる業種というのがリストアップされているが、土壌汚染のある可能性のあるエリアというのは、把握しているのか。

(事業者)

臨港線より南側の地域や工場地帯は埋め立て地で、どのような土を埋め立てに使っていたか記録としては残っていないのですが、この考えられる業種のエリアにつきましては、少し危険があるところかと考えています。今後ボーリング調査を行う中で、成分も確認しながら、将来の建設発生土について確認をしてまいります。

(部会長)

地域住民への配慮であるとか、関係者の中で情報の共有化をされて、問題が起きないようにしてほしい。

(事業者)

工事をしていく中で、確認もせずに持ち出してしまふ恐れがないように、この環境

アセスの図書をしっかりと、設計や工事業者に引き継ぐように取り組んでいきたいと思っています。その中で、こういう地域の課題についても、しっかりと引き継いでまいります。