

環境影響評価審査会（北近畿道部会）会議録

- 1 日時 平成 16 年 8 月 19 日（木）10：00～12：00
場所 ひょうご女性交流館 501 会議室

- 2 議題 豊岡都市計画道路 1・4・1 号北近畿豊岡自動車道
日高都市計画道路 1・4・1 号北近畿豊岡自動車道
八鹿都市計画道路 1・4・2 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

- 3 出席者
 - (1) 委員
山口部会長、朝日委員、遠藤委員、北村委員、菅原委員、田中みさ子委員、中野委員、
錦織委員、藤井会長
 - (2) 兵庫県
事務局：環境影響評価室
関係課：自然環境保全課、水質課、但馬県民局環境課
 - (3) 環境影響評価実施者等
兵庫県都市計画課、道路計画課、国土交通省豊岡河川国道事務所、日高町建設課、コン
サルタント

- 4 配付資料
 - ・環境影響評価準備書（北近畿豊岡自動車道（豊岡南～八鹿））
 - ・諮問（写し）
 - ・[資料 1] 環境影響評価の手続きの流れ（北近畿豊岡自動車道）
 - ・[資料 2] パワーポイント説明資料
 - ・[資料 3] 委員コメント
 - ・環境影響評価審査会規則・環境影響評価審査会の運営に関する規程
 - ・北近畿豊岡自動車道（豊岡南～八鹿）環境影響評価のあらまし

- 4 議事
 - (1) 環境影響評価法手続きの流れについて事務局より説明。

 - (2) 事業概要及び方法書についての知事意見とそれに対する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後、質疑。
[主な質疑は次のとおり]
特になし

(3) 環境影響評価準備書第 8 章（大気質、騒音、振動、低周波音）について環境影響評価実施者より説明後、質疑。

[主な質疑は次のとおり]

(委員)

予測に使用されている計画交通量について、豊岡南 IC の交通量は全線完成後の交通量か。準備書では豊岡南 IC で止まっているので、IC を降りてくる交通量がどのような数値を使用しているのかわからない。

(環境影響評価実施者)

豊岡南 IC については、この先の道路ができている状況での交通量である。

(委員)

完成するまでは 27,500 台全部がインターに降りてくるということか。

(環境影響評価実施者)

27,500 台という交通量は、この先の道路が繋がっていることを前提に算出された交通量であり、先がなくてこの数字になることはないということで予測している。

(委員)

交通量については、この先の道路の供用後を想定していても、現実的には豊岡南 IC 以北が完成していないならば、想定までの利用台数ではないにしろ、豊岡南 IC まで供用した時点でそれだけの車が降りてくるのではないか。出入りする車はあるということではないか。

(環境影響評価実施者)

そのような状態はないということである。予測がないということではなく、そのような道路状態はないということである。

(委員)

完成としての予測ということか。

(環境影響評価実施者)

道路状態として、豊岡南 IC で行き止まりになる状態はない。今回の都市計画決定では、豊岡南 IC までの計画であるが、道路としては、必ずその先まで繋がるとのことである。

(委員)

計画交通量について、平成 42 年予測である理由はあるのか。

(環境影響評価実施者)

交通量の推計については、平成 11 年度道路交通センサスに基づいて、予測年次として平成 42 年を設定している。この予測は、人口推移、自動車の保有台数を考慮して数値を算出している。計画交通量については、現時点では無料を前提として、全線供用時に最も交通量が多くなると予測している。北近畿道の先に鳥取豊岡宮津自動車道の計画もあるが、全てができた段階で、最も交通量が多くなると想定したものである。

(委員)

日本の人口は減るといわれている。たとえば、30 年程後には、人口そのものが減っていて、車の台数も減っているのではないか。平成 42 年までの間で最大になることはないのか。

(環境影響評価実施者)

現在想定している交通量では、平成 42 年が最大となっている。

(委員)

騒音の回避・低減について、排水性舗装とはどのようなものか、定量的にどの程度の効果が期待できるのか。

(環境影響評価実施者)

排水性舗装、透水性舗装については、現在盛んに国道 43 号線等でも施工されているが、合材に水を透すような隙間が空いている形になっているため路面のタイヤ音が発生しにくいと言われており、高速道路などでも施工されている。効果は 3 ~ 5 dB 程度低減できるといわれている。

(委員)

NO₂の予測について、年平均交通量は先ほど説明にあった予測から算出しているのか。

(環境影響評価実施者)

交通量は、平成 42 年の予測から算出している。

(委員)

浮遊粉じん量は、降下ばいじん量である程度予測可能としていることについて、浮遊粉じんと降下ばいじんは、状況、交通量、速度でも変わってくると考える。粉じんは吸入した際の肺への影響が問題であって、大きさによっても肺と気道のどこに吸着するのかによっても変わってくると思うが、粉じんの粒径は考慮されていないのか。また、降下ばいじんは、溜まっているものはあまり問題ではなく、おそらく舞い上がっているものを吸入することの方が人体には影響があると思うが、評価についてはどのように考えているのか。

(環境影響評価実施者)

粉じんと SPM (浮遊粒子状物質) は別に評価している。

(委員)

説明では、ほぼ平行しているということであったが。

(環境影響評価実施者)

粉じんについては、予測するにあたり、流れていって溜まるという式を適用し、降下ばいじんで予測評価を行った。SPM については、自動車排ガス由来の SPM について全く別の次元から予測評価している。

(委員)

SPM は自動車の走行に関する予測である。粉じんは、工事に係るものである。錦織委員が言われているのは、降下ばいじんで予測してしまうと、粉じんといっても、条件により違うだろうから、それは評価していないのかという議論になる(していないということだろうが)。錦織委員は評価方法に疑問があるという意見だろう。

降下ばいじんを用いる方法は、粉じんの評価としては乱暴な方法ではないかと感じる。粉じんとして評価する方法を今後考えられた方がよいのではないかと感じる。あくまでも降下ばいじんを用いるというのであれば、いつも疑問が残ることになる。

全般的に、可能な限り低減策を講じているという内容の後に、基準に適合しているとなっている論理構成がよくわからない。実施すべき低減策を講じた上で基準に対してクリアしているという意味か、低減策(環境保全措置)とはリザーブ的なもので基準との比較には入っていないのか、わかるように書いていただきたい。低減策が基準との比較の先に書いてあるので、低減策も含めて予測し、基準に照らしているように読めるが、実際はそうではない。

したがって、基準はクリアしているが、更にこれだけ努力をしているという一種のリザーブとして余裕を持っているという意味で、一番最後に書く方がよいのではないかと。

また、一ヶ所、騒音の低減策については、防音シートによる低減策だけに基準との比較が入っている。そこが一貫していない。書き方が変わるのかどうかはわからないが、防音シートの項目以外については、低減策はあくまでもリザーブで、基準との比較に入っていないと理解してよい。

(環境影響評価実施者)

その解釈でよい。

(委員)

ユニット数の概念がよくわからない。たとえば、p8-1-15 で、豊岡市上佐野地域で、工事としては土砂掘削等があるが、土砂掘削のユニット数は4や2がある。上佐野地域で土砂掘削を選ぶとするとユニット数は4となる。聞きたいのは、上佐野地域でこれだけの工事(掘削工、基礎工、下部躯体工、上部架設工、舗装工)を同時に行った場合に、土砂掘削というものを特に影響が大きいので選ぶとしても、他はゼロなのか。最も影響の大きいものだけで評価してよいものか。選定した工種が圧倒的に多くて、他がほとんどゼロであるというのならわかるが、他の工事もある程度影響が出るのであれば、一番大きいものとして土砂掘削を選び、降下ばいじん、粉じんについて予測しているというのはどうなのか。他の工種についてはどうなっているのか。

(環境影響評価実施者)

ユニットについては、各標準的な工事を行う場合に、たとえば橋梁であれば、掘削や基礎工等の標準的なフローによってデータを集積し、どのくらいの原単位かを集めている。それで各工種毎に最も大きくなるユニットを選定している。

(委員)

土砂掘削等は時系列になっているのか。それならば一番影響の大きいものを対象にしているという意味で理解できる。

(環境影響評価実施者)

表8-1-9の順番どおり行う。実際の工事は順番に行い、それを原単位として用いている。

(委員)

ユニット数4というのは、そのような組み合わせが4つ同時に行われるということか。

(環境影響評価実施者)

そのように理解してもらってよい。

(委員)

資料を詳しく説明して欲しい。予測交通量も最終の数値だけでなく、5年ごとの数値を示す等、経緯がわかるようなものにしてもらいたい。

(委員)

結果だけが出てきて、根拠等がよくわからない部分が多い。

(環境影響評価実施者)

交通量に関しては、環境影響評価上、あくまでも予測の前提条件として決めた条件であり、準備書としてはこれだけの表現にとどめている。前提条件となるデータ等の程度示すかについては、相談させて欲しい。それ以外の個々の予測・評価等の基となるデータについては、

今回はできるだけ載せたつもりである。膨大な生データがあることはわかっていただけだと思うが、縦覧し、最終的に評価書となっていくことを考慮すると、予測評価の経緯がわかって、結果がわかるといった形にするために、準備書としてはこのような形になった。それ以外の生データについては、あるものについては相談させてほしい。

(委員)

生データというよりは、いきなり結果として数字が出てくるのではなく、根拠や考え方を加えた方がよいのではないか。たとえば、人口が減っていくという予測を踏まえて出てきた予測交通量なのか、従来の方法から算出したのか示すべきではないか。次回、可能ならそのような資料を提示してはどうか。

(環境影響評価実施者)

交通量については、環境影響評価を実施する上では、p8-1-45のように、条件としての記載にとどめているが、平成11年の道路交通センサスに基づいて平成32年、平成42年の交通量を予測している。指摘のとおり、日本の人口がまもなくピークを迎えて減少する中で、将来的に交通量がどのように推移するかについては、国交省としても全国的に課題として捉えている。平成32年頃にピークを迎えるのではないかという議論がある中で、但馬地域の交通量については、発生集中交通量(トリップ数)は平成42年の方が2%程度少なくなる予測が出ている。しかし、道路整備が進むことにより、1トリップあたりのトリップ延長が長くなり、結果的には、北近畿豊岡道については平成32年より平成42年の方が多くなると予測している。

平成42年の交通条件として、今回の準備書では、対象区間の豊岡南ICから八鹿ICまでの本路線とその周辺道路のみの交通量を載せているが、北近畿豊岡自動車道については、当然、八鹿より和田山・春日方面も既に完成しているという前提条件であり、平成42年には、豊岡南ICから先の豊岡市域についても北近畿豊岡自動車道が整備されている状態で、なおかつ、鳥取から豊岡・宮津を結ぶ地域高規格道路も北近畿道と繋がっている状態を前提とした交通量となっている。したがって、p8-1-45で、日高北ICから豊岡南ICの間が、27,500台となっているが、この交通量は、豊岡南ICで全部降りるのではなく、豊岡南から先が更に繋がっているという前提で、そちらに流れていく交通量を示している。その中で、今回のアセスの条件となる交通量のみを抜き出している。

(委員)

豊岡南ICから先が繋がるという前提であるが、いつ繋がるのか。つまり、これだけたくさん車が通るとして、繋がっていなければ、通っている車は地域の周辺道路(現存する道路)に降りてきて、そこでかなりの高速道路を通ってきた車が、また自動車道に乗るという状況が出てくる。自動車道はある程度防音対策もとられているが、一定区間一般道を通るのならば、防音対策のとられていない現有道路に多くの車が集中することになるのではないか。その場合の環境影響評価や地域住民への影響については、何年か先には解消されると思うが、その数年間の地域との関係はどのように考えているのか。

(環境影響評価実施者)

豊岡南IC以北については、現在、都市計画に向けた手続きに入っていない状況であるので、どの段階で整備ができるかについては見通しが立っていない。指摘のように、整備がされていない場合に、整備がされている区間との間に既存の道路を通らざるを得ないために、渋滞

等が発生するというようなことが予測されるが、現在のところ、どの区間を優先させてどのような整備を進めるかについて決まっていない状況のため、たとえば、今後豊岡南 IC から北の区間で具体化を図る中で、豊岡市域でのいろいろな施設の整備状況等を踏まえて、逆に、豊岡南 IC から北側の区間で先行的な整備を図る区間が出てくるといったことも考えられることから、豊岡南 IC から先の進め方としては、交通需要の高い区間、優先順位の高い区間から整備を進めていく。その中で、周辺道路にどのような影響を与えるかについては、事業実施時にそれぞれの道路管理者と調整を図り、整備を進めていく形になると考えている。

(委員)

予測誤差については準備書に書いていない。たとえば、交通量で平均交通量を書いているが、この場合、平均とピークとの差がどのくらいあるのか。今回については、振動については予測値と基準値の間に余裕があるのであまり気にしていないが、接近している場合は、平均とピークとの差がどのくらいあるのかを注意して対策等に配慮していただきたい。事業実施時の要望事項として述べておく。

(4) 環境影響評価準備書第 8 章(水質、日照障害、廃棄物等)について環境影響評価実施者より説明後、委員からのコメントについて事務局より説明。その後質疑。

[委員からのコメント概要]

(1) 道路供用後に発生する八鹿 PA からの汚水に係る河川への影響評価について

- ・ 準備書では、八鹿 PA からの汚水量、河川流量ともに年間平均水量を用いて評価されているが、当地域の冬季については、河川水量が減少することに加え、バスツアーやスキー客等による PA の利用客数の増加により排水量の増加が予想されるため、基準値の超過が懸念される。したがって、予測に用いる数値については、昼夜及び季節による交通量の変動を加味すべきであるとともに、水質の評価については、河川への負荷が最大となる場合(PA からの排水量が最大かつ河川流量が最小になる場合)について予測・評価を行うべきではないか。
- ・ PA から排出される汚水の放流先については青山川を計画されているが、青山川は平均流量が $3,895\text{m}^3/\text{日}$ の比較的流量の少ない河川であるとともに、降水量による流量の変動が大きい河川である。したがって、平均流量を下回る期間については基準値の超過が懸念されることから、汚水の排水先については、青山川よりも平均流量が 4 倍程度多い三谷川を選定すべきではないか。

(2) 道路供用後、冬季に使用する融雪剤に係る河川への影響評価について

- ・ 道路供用時、冬季に使用する融雪剤に起因する河川水中のカルシウムイオン及び塩化物イオンの増加並びに pH の低下について、予測が必要ではないか。

[主な質疑は次のとおり]

(環境影響評価実施者)

委員からのコメントについて回答する。

汚水排水量については、八鹿パーキングエリアからの汚水の予測となっているが、設備、人数については計画交通量を基に、休日サービス係数(1.3 倍)を見込んで算出している。

また、当地域の冬季については、流量観測の結果、流量が減少する地域ではないと認識している。河川流量については、流況等は事業実施段階で詳細な調査を実施し、把握すること

としている。

全体としては、事業実施段階について、観光行楽シーズン、スキー客が見込まれる時期、排水先の青山川の流況について把握し、諸条件を考慮し、排水先も含めて適切な処理方法を検討していきたいと考えている。

凍結防止剤の影響については、知事意見への都市計画決定権者の見解として準備書で述べたとおりである。

(委員)

廃棄物に関して、p8-13-1の汚泥について、準備書の書き方では「関係機関と協議の上、適切に処理」となっているが、このような書き方は、他の項目と比べて、あまりにもアバウトすぎると思われる。つまり、関係機関とはどこのことなのか、適切な処理というのは最終処分なのかリサイクルなのか、「関係機関と協議の上、適切な処理」というのは、非常にアバウトである。定性的でもなければ定量的でもないのでもう少し具体的に書かなければならないだろう。

発生残土に関して、情報交換システムによりリサイクルできるという話であるが、情報交換システムによる需要が十分あるのか、どの範囲に運搬されるのか、近隣で需要が期待できるのかについてははっきり書かなければならないと思う。予想で結構だと思うが、どの範囲へ運ばれる、利用されるということをはっきりと書かなければならないだろう。

また、建設リサイクル法によりリサイクルされるので大丈夫という話であるが、有害な廃棄物が出る可能性はないにしろ、かなりの量の運搬があるので、運搬車両の台数は工事中運搬車両の台数として準備書にカウントされているのか。かなりの車両が通行することが予想されるが、その影響についてはどうなのか。

(環境影響評価実施者)

汚泥に関しては、質によって処分しなければならないものと再利用できるものがある。記述の仕方については検討させていただきたい。

建設発生土の利用先については、準備書を作る段階からどのように表現するかは議論を重ねた。想定としては、但馬空港周辺整備事業等を考えているが、互いの事業で、道路から発生する量、時期の調整等、事業間調整を踏まえて、現在のところはこういったシステムを用いて確実に再利用を図るといった表現にとどめている。

工事中車両については、各評価項目に加味している。

(委員)

いずれにしても、道路とはいえ、廃棄物は他の項目に比べて決して軽いものではないが、ここの扱いでは、何とかなる、大丈夫だろうという書き方になっているため、もう少し詳しく書かなければならないのではないかと。

(委員)

山林を多く通る予定になっており、樹木を伐採することが非常に多いと思うが、それはどうなっているのか。

(環境影響評価実施者)

立木は所有者が処分するとして考えている。

(委員)

廃棄物としては出てこないということか。

(環境影響評価実施者)

全然出てこないかという、若干出てきて、チップ化をしたりということも必要かということで、木くずという表現で書いている。立木については、ほとんどのものは持ち主が処分することを考えており、それ以外の雑木や根株については、チップ化できるものはチップ化、それ以外の再利用できないものについては、最終処分になると思う。その表現が、p8-13-1の「木くず等については少量である」という表現になっている。

(委員)

日照障害で、「日影」と「日陰」が混同している。図でいくと「日陰」になっているが、記述方法は「日影」だと思う。統一した方がよい。p8-7-12で、表8-7-3では「日陰」になっているが、その「損害等に関わる費用負担について」とは、その表とどう関連しているのか。時間についてはわかるが、「損害等に関わる費用負担」というのがよくわからない。

(環境影響評価実施者)

これは、いわゆる補償基準になっている。この地域は、これだけの日影時間を発生するようになった場合に補償するという基準である。この日影時間で補償するというものである。

(委員)

表の題名としては妙ではないか。

(環境影響評価実施者)

費用負担の地域別の基準として、時間を書いている。補償するときの基準である。

(委員)

表題の標記(日陰になっているもの)については、統一するように。

(委員)

水質について、青山川に放流することは、委員の意見のように三谷川に放流することは可能か。

(環境影響評価実施者)

可能か不可能かという議論ならば、技術的には可能であると思うが、現地を見てみると、三谷川に放流することが適切なのか、それとも、円山川へ直接放流という可能性もある。青山川の流況、あるいは放流先の状況がどうなのかということも含めて検討させていただきたい。

(委員)

最小流量が450m³/日とあるが、これについては根拠はあるのか。

(環境影響評価実施者)

流量については、水質を計る際に月1回計っているだけであり、年に月1回の流量が12回あるだけであるので、流況を設定するというデータではないが、冬場は逆に流量がある。平均流量は年間の半分ぐらいは確保できているという感じではあるが、実際に流況をとってみなければわからない。

(委員)

流況については、今後の事業実施段階で調査・検討と言っていたので、調査は行うのか。

(環境影響評価実施者)

調査は行う。

(委員)

北近畿豊岡自動車道の環境影響評価の実施者は、ずっと都市計画課で、今回の準備書の委託先はコンサルタントとなっているが、今まで行ってきた香住や余部の環境影響評価をやってきたのも全部同じコンサルタントか。つまり、今までの委託を受けた調査及び予測、アセス図書を作った会社は同じコンサルタントか。

(環境影響評価実施者)

今までのものについては、把握していない。

(委員)

今までの準備書とタイプが違う。方法書でたくさん書いた現状について、準備書で紙面削減上の合理化があると考えれば、タイプは変わってくるということも理解できるが、動物や植物については、従来と同様に予測のところはかなり詰め込んでいる。一方、大気質や水質については、現状に要約しか書いていない。

もう一つは、全体としては、結論が全て大丈夫という形で読み取れるが、書いてあることと実際とが矛盾するならば、大丈夫であるとして評価してしまってよいものか。

たとえば、高速道路のICの区域で、高速道路ができていない状況のバックグラウンドをNO₂、粉じんの予測に足し算をすることでよいのか。高速道路ができると、車が増えるのは当然である。ところが、全然車の走っていない現状の道路をバックグラウンドとしている。いいか悪いかの議論はあると思うが、予測結果が妥当かどうかという問題があるのではないか。「現状の状況をバックグラウンドとして加算することとする」等、一行でも注釈を入れるべきではないか。

あくまでも環境影響評価であるので、たとえば、ある地域のNO₂について、計算の結果、基準を超えるか超えないか、絶対あり得ないか等については読み取ることができる。上記のような説明が必要であり、なんでも大丈夫であるという記述は気になる。

環境影響評価は手続きであるので、このようにしなければならぬということはないが、間違いがないという表現は避けてはどうか。

(以上)