

# 環境影響評価審査会 北近畿道部会会議録

1 日時 平成14年3月15日(金) 14:20~15:20  
場所 但馬空港ターミナルビル中会議室

## 2 議題

豊岡都市計画道路北近畿豊岡自動車道・日高都市計画道路北近畿豊岡自動車道・八鹿都市計画道路北近畿豊岡自動車道に係る環境影響評価方法書の審査について

## 3 出席者

### (1) 委員

藤井会長、朝日委員、田中委員、北村委員、辻委員、平松委員、槇村委員、山口部会長、山下委員

### (2) 兵庫県

事務局：環境影響評価室

関係課：水質課

### (3) 環境影響評価実施者等

兵庫県都市計画課、道路計画課

## 4 配布資料

(1) 地域特性を踏まえた環境配慮について

(2) スタッドレス、スパイクタイヤによる粉じんの発生について

## 5 議事の概要

(1) 前回議論のあった「ベスト追求型」アセスメントについて事務局から説明。  
審査会では環境影響評価法の趣旨を踏まえ審査を行っていくこと。

当該事業については、

自然環境豊かな地域であるという地域特性を踏まえた対応の検討

騒音の予測においては、主要な眺望点や人と自然の触れ合い活動の場の考慮が必要であること。

主な質疑は次のとおり

(委員)

ベスト追求型というのは非常に抽象的ではないか。基準がよくわからない。事業者がさらに目標を上げて、それをクリアしたとして、その目標がOKかどうかを我々が議論するのか。事業者からすればできるだけコストを下げたいので、目標を上げることが本当にどこまでできるのか。ベスト追求のための予算要求はできるのか。

(環境影響評価実施者)

環境影響評価法の中では、事業者の実行可能な範囲と記載されている。どんどんコストが上がることについてはセーブしなければならないが、環境についてもかなりニーズ

が上がっていることから予算の上積みは若干出来ると思われる。どれくらい上げられるかについては個々の内容による。

例えば猛禽類の配慮にどの位まで認められるのかは、これからのことである。当然事業費は税金であるので、県民、住民の理解が得られる範囲になる。

(委員)

我々が意見を出し、それをやってはどうかと言った場合、それに対応する予算措置が取られないのなら、いくら言ってもできないことになる。

(環境影響評価実施者)

審査会の答申を受け知事意見となった場合、可能な範囲でできる。

仮にそれにより事業費が倍になるということであれば、事業ができるかできないかということにまでなってしまう。その場合は難しい。

(委員)

我々は可能であると思われる具体的な提案をしながら言わなくてはいけない。それに対し、事業者は出来るだけ努力をしていただくことではないか。

(委員)

「目標クリア型」から「ベスト追求型」ということであるが、誤解を招くようではいけない。例えば、今の防止技術ではSOx、NOxを出さないことは可能である。そこまでしなければならぬ必要があるのか。ベストという言葉は誤解を招く。社会人としての良識で最大の努力をしていただくのが一番よい。

以上、前回意見のあった「ベスト追求型」を踏まえ審査を行っていくことが確認された。

(2) 前回質疑のあったスタッドレス、スパイクタイヤによる粉じんの発生について環境影響評価実施者から説明。

主な質疑は次のとおり

(委員)

スパイクタイヤが既に製造・販売中止されているということであれば、指定区域にかかわらず実際は使えないのではないか。

(環境影響評価実施者)

ほとんどのメーカーでは製造・販売されていないが、昭和63年までに購入したものなどがあれば使っていないとは言えない。

(委員)

前回小泉委員の質問は、10ミクロン以下の浮遊粒子状物質は飛散し、10ミクロンを超えるものが飛散しないという可能性は少ないのではないか。春先あるいは雪が解けた後に粉じん等がどうなるのかということが必要ではないか。スタッドレスタイヤ・スパイクタイヤの年間装着率、それによりどの程度10ミクロン以上の粉じんが発生するのか。という質問であったが、これはどうか。

(環境影響評価実施者)

スパイクタイヤで実際走らないので、現実的にそんなに大きい粒子のはほとんど出な

い。降下ばいじんの測定局は、スパイクタイヤの影響で昭和の終わりでは測定箇所はかなり増えたが、但馬ではまったく変化なかった。最近では降下ばいじんの量が減っているので、隣の鳥取県の測定局では減っているようだ。

(委員)

降下ばいじんのデータはないのか。

(環境影響評価実施者)

兵庫県では但馬に測定局はない。雪国のデータをみると、昭和60年代は桁が1つ多かった。平成10、11年をみると当時よりかなり減っている。

### (3)現地調査からの意見交換

(委員)

途中トンネルがかなり予想される。しかもその間が高架になる。残土が出ると思われる。残土処分場を造るとなるとそちらの方のいろいろな問題もでてくる。地域の分断、景観等の問題もあるが、できればこの事業の中で残土を解消する道を探してほしい。今の残土はどのくらいか。ルートが決まっていなかったため難しいと思うが。

(環境影響評価実施者)

ルートが決まっていないので量は答えられないが、今回の豊岡南～八鹿間で発生する残土を今の事業の中で処理することは難しい。豊岡南以北及び周辺開発を含めた北近畿道全体で考えていけばバランスは十分可能であると思う。

(委員)

盛土にすると地域が分断されるからと言われていたが、住民に聞いているのか、それとも一般論か。

(環境影響評価実施者)

まだルートも決まっていない。現在、方法書を縦覧に供しておりますが、約1km幅のルート帯で示している。当然まだ具体的な話は住民の皆様にはできない。現在は関係機関と調整しながら進めている。

今後、住民の意見を聞くべきものであると考えている。その調整はこれからである。

また、これから構造、ルートを決定していくので可能であれば盛土構造を取り入れていくことも1つの選択肢である。残土が出ることから盛土で実施した方が経済的であり、住民の要望、景観上の問題、地域の分断等を考慮し、盛土構造が可能か検討していきたい。

(委員)

コンクリート構造物ばかりできるのは良くないと思う。

(環境影響評価実施者)

方法書の段階であるので、実際に現地調査を行い整理したい。現時点でもコントロールしなければならない点もあるので、準備書を作成する段階で考えながら行いたい。

(委員)

方法書には関係ないが、有料、無料になるのかまだ決まっていないということであるが、どういうファクターで決まるのか。

(環境影響評価実施者)

全国には約14,000kmの高規格幹線道路網の計画がある。その内、約11,500kmは国土開発幹線自動車道、約2,300kmが一般国道自動車専用道路であり、残り約180kmは本州四国連絡道路である。北近畿豊岡自動車道は、この中の一般国道自動車専用道路である。最近、国において高規格幹線道路の今後の整備のあり方が話題となっているが、当路線における無料化の可能性については現状ではわからない。

(委員)

日本道路公団のは全て高速で有料道路か。

(環境影響評価実施者)

一般国道自動車専用道路の場合、国の直轄事業で施行し、舗装部だけを日本道路公団が施行することで、料金を安くしているところもある。また、国道2号の自動車専用道路である加古川バイパスについては、供用当初から無料である。これに続く姫路バイパスについては、有料道路であったが、建設に要した費用の償還が終わったので、現在は無料となっている。

有料道路とは、借入金により道路を建設し、通行料金により返済するシステムであり、無料道路とは財源が異なり集中投資が可能となるため、一般的には無料道路より短期間で整備できる。

(委員)

盛土構造により動物の行き来が分断される恐れがある場合の対応としてはどう考えているのか。

(環境影響評価実施者)

北近畿豊岡自動車道は春日～和田山区間でエコロードとして検討委員会を設けており、人が通れる道路の横に動物が通れるものを併設するとか、今は小動物が這い上がれる水路を設けるなど検討している。また最近では盛土のインターチェンジなどでもビオトープみたいなこともしているので、可能な範囲で使える場合は、そういう工法も取り入れていきたいと考えている。環境影響評価の段階で導入の検討も行い、また事業の段階でも取り入れについて検討している。

(以上)