

国道 161 号小松拡幅 13 工区環境影響評価準備書についての意見の概要および
都市計画決定権者の見解書

環境影響評価準備書を「滋賀県環境影響評価条例施行規則」(平成 10 年 12 月 24 日滋賀県規則第 75 号)(以下「県施行規則」という。)第 46 条第 1 項の規定により読み替えて適用される「滋賀県環境影響評価条例」(平成 10 年 12 月 24 日滋賀県条例第 40 号)(以下「県条例」という。)第 14 条に基づき、令和 5 年 6 月 30 日から令和 5 年 7 月 31 日まで縦覧に供し、令和 5 年 6 月 30 日から令和 5 年 8 月 14 日まで意見を求めたところ、県施行規則第 46 条第 1 項の規定により読み替えて適用される県条例第 16 条第 1 項に基づく環境の保全の見地からの意見がありました。

準備書について意見を有する者の意見の概要およびそれに対する都市計画決定権者の見解は、表に示すとおりです。

意見の概要	都市計画決定権者の見解
1. 環境全般	
<p>(1) 高島支所において「国道 161 号小松拡幅 13 工区事業」に関する資料を閲覧したところ、「(前文略)景観資源については”鷺川柵田”において景観資源の一部が改変されるが大部分は残される」と書いてありました。柵田の大部分が残されるため問題がないのではない、残された大部分の柵田の中にコンクリートの巨大構造物が建設されることで美しい柵田の景観を阻害し、また大量の車が通過することによる騒音問題、排気ガス等の公害、それに伴う生態系の混乱等、環境に多大な影響を及ぼすことは明らかであります。</p>	<p>環境影響評価の結果を踏まえ、景観については「構造物(橋梁等)および道路付属物の形式・デザイン・色彩の検討」、騒音については必要に応じて「遮音壁の設置」などの環境保全措置を適切に実施することによりできる限り回避または低減します。大気質については、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに評価地点における将来濃度は環境基準を達成すると予測しています。生態系については、自然環境および土地の改変量を極力抑え、環境影響を回避または低減させた計画としています。</p> <p>なお、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合には、環境に及ぼす影響について調査し、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講じます。</p>
2. 生態系	
<p>(1) 生態系等に関する記述等、実際に厳密な調査をされた状況を見たこともなく、既存資料等よりの抜粋との印象。</p>	<p>生態系等の調査、予測および評価については、「滋賀県環境影響評価技術指針(平成 11 年 3 月 23 日滋賀県告示第 124 号)および「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(平成 25 年 3 月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所)に基づき、専門家等の意見を踏まえ適切に実施しています。</p> <p>なお、現地調査の調査期間、調査地点、調査結果については、準備書(「第 9 章 環境影響評価の結果」)に記載しています。</p>

意見の概要	都市計画決定権者の見解
3. 景観	
<p>(1) 景観について、眺望点、景観資源、眺望景観ともに評価内容があまりに乏しく、おざなり感を否めない。</p> <p>鵜川棚田の「主要な眺望点」の選定理由について「棚田から見下ろす琵琶湖の景色はまさに絶景」「日本の原風景である農村山の景観」と記述しながら、なぜ準備書にあるポイント一箇所なのか。</p> <p>景観資源の評価について、「景観資源の一部が改変されるが、大部分は残される」と評価する根拠は？景観とは眺めて視野に入る風景全体を指すと思われるが、ルートが縦断するにも関わらず、何を指して、一部、大部分としているか。定義の根拠が不明。</p> <p>調査手法について、「写真撮影により視覚的に把握した」とあるが、把握の基準、評価の根拠がない。調査者の主観では全く意味を持たない。</p>	<p>景観の調査、予測および評価については、「滋賀県環境影響評価技術指針」(平成11年3月23日滋賀県告示第124号)および「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所)に基づき、専門家等の意見を踏まえ適切に実施しています。</p> <p>主要な眺望点の選定にあたっては、不特定かつ多数の者が利用している景観資源を眺望する場所を主要な眺望点とし、関係市にも聞き取りを行ったうえで選定しています。</p> <p>景観資源(鵜川棚田)の改変については、鵜川棚田の範囲と都市計画対象道路を重ね合わせ、図上解析することにより、改変される棚田の位置・程度を把握することで予測しています。</p> <p>また眺望景観の変化については、フォトモンタージュ法の視覚的な表現方法により眺望景観の変化の程度を把握したうえで、都市計画対象道路の目立ちやすさを示す物理的指標を用いて予測しています。</p>
<p>(2) 閲覧資料によると、「鵜川棚田については眺望景観に変化が生じると予測される。そのため構造物、道路付属物の検討にあたっては周辺景観との調和や地域住民に配慮する」「構造物および道路付属物の形式・デザイン・色彩を検討。周辺景観に調和させることで景観への影響を低減できる」とある。どんな形式・デザイン・色彩を検討採用しても巨大な構造物が棚田の中を通る限り、滋賀県、そして日本の宝である琵琶湖と棚田の一体的絶景空間は取り戻せません。</p>	<p>景観の調査、予測および評価については、「滋賀県環境影響評価技術指針」(平成11年3月23日滋賀県告示第124号)および「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人 土木研究所)に基づき、専門家等の意見を踏まえ適切に実施しています。</p> <p>予測の結果を踏まえ、環境保全措置として、構造物(橋梁等)および道路付属物の形式・デザイン・色彩に配慮することにより周辺景観に調和させることで、事業者の実行可能な範囲内で景観への影響をできる限り低減します。</p> <p>また、環境保全措置の実施にあたっては、専門家等の意見を踏まえながら、「高島市景観計画」(令和元年7月、高島市)および「大津市景観計画」(平成18年2月、大津市)で定められている良好な景観の形成に関する方針に配慮して、適切に行うものとしします。</p>

意見の概要	都市計画決定権者の見解
4. 事業計画	
(1) 当該地域住民の一人としては、この歴史ある鵜川棚田地区の保全の見地から到底納得できるものではありません。まず計画ありき、ではなく、真剣に地元の一人一人と向き合っていたきたいと思えます。	小松拡幅は、現道の国道 161 号の交通状況改善を図り、沿道住民の安全・安心な生活を確保すること、また高島バイパス、志賀バイパスと接続することで琵琶湖西岸地域の幹線道路のネットワークを強化し、地域の活性化を図ることを目的とした必要な道路です。
(2) 今回の「国道 161 号小松拡幅 13 工区事業」について、鵜川地区での山側へのルート変更はあまりに大きな現状変更のため間接ながら棚田を守ることに携わってきたものとして、景観、環境、棚田保全の観点から断固として反対であります。	都市計画対象道路事業におけるルートの計画策定にあたっては、都市計画対象道路位置および基本構造の検討段階から良好な生活環境の保持および生物の多様性の確保、自然環境の体系的保全を行うこととし、平成 30 年 12 月、小松拡幅（13 工区）におけるルートの計画および各種検討事項（計画検討事項、意見聴取方法）について、客観的な立場から提言することを目的として国道 161 号小松拡幅 13 工区ルート検討委員会を設置し、自治体・各業界団体や地域住民へアンケート調査を実施し、アンケート調査結果等をはじめとしたさまざまな意見を踏まえながら複数のルート案の比較評価を行い、対応方針を検討しました。検討の結果、自治体・各業界団体や地域住民等の意見を踏まえ、複数案としていたルート帯のうち、以下の選定理由により「山側バイパスルート」を対応方針として決定しました。
(3) 鵜川棚田は、農林水産省の「つなぐ棚田遺産(ふるさとの誇りを未来へ)」に選定されている名誉ある棚田であるにも関わらず、今回の山側（棚田）を通る道路計画は矛盾が多く相容れがたい関係であります。少しオーバな表現をさせてもらえるなら、これはウクライナとロシアの戦争の映像を想起させる様です。大自然の中を縦横無尽に走る戦車のごとく、今生きている人間の利便性を優先した道路計画は果たして未来の子どもたちに誇れるものでしょうか。喜んでもらえる姿でしょうか。どうぞ今一度、ご検討下さい。よろしくお申し上げます。	『山側バイパスルート』は、全ての政策目標（「観光振興による地域活性化」、「交通事故の軽減」、「災害に強いまちづくり」）の達成が見込め、かつ意見聴取の結果、「安定した移動時間で目的地まで早く行くことができ、かつ観光施設間の連携が強化されること」、「交通事故が少なく、現道を安全に走行できること」、「災害時の緊急輸送路としての機能が確保できること」を重視すべきという意見が多く、この点について、『都市計画ルート（湖岸側拡幅ルート）』より優位である。また「琵琶湖の保全再生」、「施工性」、「自然環境への影響」を重視する意見も多く寄せられており、この点においても、『都市計画ルート（湖岸側拡幅ルート）』より優位である。
(4) 鵜川地区での山側へのルート変更はあまりに大きな現状変更であり、再三に渡り述べている反対理由と連動し、今回の説明会でより明らかになった県のルート変更要望理由をクリアでき、尚且、地元の大きな活性化を同時に出来る案を提案したい。 まずバイパスは現都市計画案に準じ既に用地買収済みのエリアとその北側の鵜川集落所有地まで延伸その後バイパスは鵜川バス停付近を過ぎた辺りから山側へルートを移し、JR 湖西線の下をくぐる。旧国道はバイパスと湖岸側で並走、そのまま現国道につながる。集落内道路は南北に延伸、南の現鵜川林道につながり、林道はバイパスと立体交差で旧国道に繋がる。この際旧国道を北小松のトンネルを出た辺りからバイパスと並走に付け替え、それによって、レークサイドの土地が大幅に増え大きな開発が可能に。現鵜川ファームマーケットは湖岸に移転、道の駅に匹敵する規模のレークサイドマーケットと生まれ変わり、地元新たな雇用等の創出、県や市には白鬚神社に近接する新たな観光スポットの創出となる。 また、この計画による大幅なコストカットは、赤字国債連発の国家財政にとっても有益であり、またその一部を白鬚神社前のアンダーパス化に使用すれば、将来の交通事故の可能性をゼロに出来、尚且、白鬚神社の敷地を大幅に増やすことができ、人気の烏居へのランド	なお、詳細な計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮します。また、事業実施にあたっては、住民等に対して事前の十分な説明や的確な情報提供等に努めます。

意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>スケープは巖島神社のようになり、大観光スポットに生まれ変わる。</p> <p>また、前述の鵜川レークサイドマーケットと湖岸道（人のみ）で繋げば、滋賀県の新たな魅カスポットとして、国内外に発信出来るものとなろう。</p> <p>地区の有名化は、耕作放棄地の目立つ棚田エリアの都市住民による復活活性化に大きく寄与することが出来る。</p> <p>農水省の " 繋ぐ棚田 " に認定されたこの琵琶湖に面する稀有な棚田は一気に全国でも有名な棚田になるだろう。白鬚神社から鵜川棚田エリアは環境プロジェクトとしても、地域活性化プロジェクトとしても、また耕作放棄地対策としても大いなる一石を投ずることに疑いはない。</p> <p>また、白鬚神社御旅所については、現状より少し南に移転、レークサイドマーケットの一角に位置し、新たに湖中の烏居を建立、さすれば白鬚神社の大鳥居と共に湖中の親子烏居となり、インスタ映えのもう一つの名所となろう。</p>	