

滋賀県環境影響評価審査会小委員会 議事概要

1 日時 令和5年10月30日(月) 13:55 ~ 16:30

2 場所 滋賀県庁北新館5-B会議室

3 議題 (1)小委員会委員長の選出について

(2)国道8号彦根~東近江(仮称)に係る環境影響評価準備書について

4 出席委員 東野委員(委員長)、野呂委員(※)、和田委員、市川委員(※)、
藤本委員、畠委員、皆川委員、平山委員、林委員(※)、水原委員、
金委員(※)(※) Web出席

5 議事概要

(事務局)

議題1の委員長の選出について、委員の互選により東野委員が委員長に選出されたので、
以後の議事進行等については東野委員長にお願いする。

(委員長)

本日は、国道8号彦根~東近江(仮称)に係る環境影響評価準備書1回目の審査になる。ま
ずは資料について説明をお願いする。

(事務局)

資料1および参考資料1について説明。

(事業者)

資料2~6について説明。

(委員長)

事業者から説明があったとおり、道路事業についてはアセス終了後に事業化され、その後
具体的な詳細設計等が実施される。その設計段階で環境影響評価の内容を踏まえ、専門家の
意見も踏まえつつ具体的な調査や検討が実施される。

このような状況なので、まずは事業計画や道路事業の全体フローについてご意見を賜り、
その後、環境影響評価の各項目のご意見を賜ることとし、分けて議論したい。

まず、事業計画等について、ご意見はあるか。

(委員)

全体のことに関して、道路事業は、実際に着工して完成するまでに、非常に長くかかると
いうことを伺ったが、おおむねその各段階においてどれぐらいのスパンで考えておられる

36 のか。

37

38 (事業者)

39 今回の段階で詳しいスケジュールは決まっていない。それは配分される予算の状況等によ
40 って進め方が変わってくるので、今の段階で明言することができずご了承ください。そ
41 のため、一般的な話をさせていただければと思う。

42 一般的に道路事業は、このフローの中で事業化とあるが、事業化してから道路の開通まで
43 おおよそ10年程度と言われている。ただ、本事業は、彦根から近江八幡まで約24kmと非
44 常に長いため、我々の感覚としては10年以上かかると認識している。

45 その中で事業化してから各項目でどれぐらいかかるかとなると、まずは事業化してその
46 年の測量に1年かかる。測量の結果を踏まえて予備設計をしていくが、この予備設計の段
47 階で、河川であれば水質調査、そのほか地質調査を実施し、設計に反映していくため、約2、
48 3年かかる。設計ができてから、地元調整に入る。相手があることなので、何年でとはなか
49 なか言えないが、だいたい2年ぐらいかかる。そこから、用地買収等をやっていくが、用地
50 交渉が難航しているところもあると聞いているので、これも3年ぐらいかかる。そこから
51 詳細設計を1年ぐらい実施し、工事自体が4~5年かかるため、私が口頭で言っただけでも
52 う10年を超えてしまっている。

53 一般的な話として事業化から道路開通まで10年。本事業はもう少し時間かかるという認
54 識でご理解いただければと思う。

55

56 (委員)

57 先ほど、詳細なルートはまだという話をされていたが、都市計画対象道路事業実施区域に
58 囲まれている部分の中で動かすということか。

59

60 (事業者)

61 今回の図面は、1,000分の1から2,500分の1の地形図となっている。これは環境影響評価
62 上では事業実施区域ということで、太い丸い枠になっている。一方、並行して都市計画の手
63 続きを実施しており、その中では1,000分の1の地形図上に、盛り土や橋梁の構造を実際作
64 った上で、範囲を示している。そのため、実際はこの事業実施区域の内側で既にルートを作
65 っている。

66 例えば、準備書11-1-73ページの図面で、都市計画の幅というものを示しており、今はこ
67 のルートで計画をしているとご理解いただければと思う。

68

69 (委員)

70 資料5の灰色で示されている線が実際の道路と理解して大丈夫か。これが実際の測量で
71 少し動くかもしれないということか。

72

73 (事業者)

74 はい、灰色の線(計画路線)が道路の構造図を位置づけたもの。おっしゃるとおり、測量
75 により、少しずれが生じることもある。

76 もう一つ、これは国道 8 号の本線を描いており、これ以外の例えば農道や機能復旧の道
77 路などは、この中には載っていない状況である。それを検討していくと、もう少し幅は広が
78 っていくと思われる。測量結果を踏まえると少し変わることをご理解いただければと思う。

79

80 (委員)

81 農道等は実施区域(黒い線)の外にもその迂回路ができるかもしれないのか、それとも実施
82 区域(黒い線)中で、農道等のつけかえが行われるのか、どちらか。

83

84 (事業者)

85 基本的には計画路線(灰色の線)と、この周りだけで対応させていただこうと思う。そのた
86 め、実施区域(黒い線)より外側まで影響が広がることはあまりないと考えている。

87

88 (委員長)

89 他には特に意見がないということなので、引き続いて、各環境影響の部分について、委員
90 の皆様からご意見をお願いしたい。

91

92 (委員)

93 先ほどの質問と関連しているが、ほとんどの植物に影響がないと書かれている。ただ個々
94 に見ていくと、例えば、準備書 11-8-43 ページのエゾノサヤヌカグサを見ると、道路の存在
95 による影響の予測の部分で対象道路に最も近接する生育環境で約 70m とあり、11-8-44 の
96 ユキワリイチゲでは 220m となっている。これは、さっき言われた実際道路を造る計画路線か
97 ら 220m という理解でよいか。

98 例えば、資料 5 の 63 ページのマツグミは、実施区域の中にも含まれているが、この準備
99 書の記載では、180m 離れており影響がないとなっている。何 m だからどうだという根拠
100 等、どういうふうに判断されたのかを教えてください。

101 また実施区域に入っていたとしても、計画路線から離れた距離で記載されている理由に
102 ついてもお伺いしたい。

103

104 (事業者)

105 資料 6 の 10 ページに植物関係の予測条件や予測結果の詳細を書いている。その中で 11
106 ページの左下に、予測結果のイメージ図を書いている。実際に計画路線(灰色の線)の幅から
107 何 m になるかという整理をし、環境影響評価準備書で何 m と書いている。そのため、実際

108 今想定している道路の構造から何 m 離れているかを予測評価として記載している。

109

110 (委員)

111 内容は分かったが、実施区域の幅の中で農道等の付け替えをされるが、準備書では、全部
112 影響がないと書かれている。例えば 60m でも影響がないと書かれているが、私の感覚では
113 60m は結構近くで、工事車両や農道の付け替えで影響を受けるという印象がある。そのため、
114 道路にかかっていなければ影響がないとしている表現に違和感を持った。本当は何らか
115 の影響を受ける可能性があるため、それに対して、保全措置を行っていく必要があるのでは
116 ないか。【1】本当に保全されると言い切れるのかどうか気になった。

117

118 (事業者)

119 工事をするときは、事業用地を購入してその事業用地の中で実施する。そのため、工事による
120 影響は事業用地の外側までは広がらないと考えている。ただ大きな重機等を持ってくる
121 場合、その事業用地の外側に用地を借りて工事をすることもある。ただ、現時点では詳細
122 が決まってないので、予測の対象とまではしていない。

123 ただ今後、機能復旧等で影響がありそうなところがあれば、環境影響評価準備書では保全
124 措置はやらないと書いていても、適宜ケアしていくこととなる。そのことを「予測し得ない
125 環境上の著しい影響が生じたことが判明した場合は、事業者が関係機関と協議し、専門家の
126 意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。」と記載している。現状は、
127 今の計画上でどうなるかをお示ししているとご理解いただければと思う。

128 また、植物だけに限った話ではないが、総合評価の結果を要約書の 12-1 ページに記載さ
129 せていただいている。第 12 章の環境的な総合評価の中で最後の段落、「さらに」から「現段
130 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、
131 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」と記載しており、これは全
132 ての項目に当てはまることだが、例えば植物関係でいうと、今後、新たに影響があると分か
133 ったところは、改めて調査し、植物については移植また播種をするような対応をさせていた
134 だく形になる。

135 そのため、今の段階で具体的には記載はできていないが、将来的にはこのような記載に基
136 づき、しっかりと対応させていただく。

137

138 (委員)

139 分かった。事業に大変時間がかかるので、植物や動物も含めどんどんその状況が変わって
140 くると思う。それについては、必要に応じて見直しをしようと言っていたが、予備設計や詳細
141 設計の段階で、ここに記載された重要種がどういう状況になっているのかという調査もす
142 るのか。それは事業外となるのか。【2】

143

144 (事業者)

145 まず、植物の場合などは、工事に着手する前、予備設計、詳細設計の段階でこの環境影響
146 評価に係る現地調査のときにあった場所にあるかどうか等を確認した上で対策をする。そ
147 うしなければ、他の開発などにより植物の状況や自然環境が変化し、違う状況になることは
148 よくある。そのため、植物等については、工事着手前に調査を再度させていただくことを考
149 えている。

150 もちろん先生が懸念された、今回の環境保全措置の対象となったもの以外も、工事等の影
151 響があれば、改めて見直し、調査をするということで考えていただければと思う。

152

153 (委員)

154 承知した。

155

156 (委員)

157 水質、水象、水の濁りのところについて、予測の結果に対して、非常に細やかに丁寧の方
158 針を示されていると私は思う。1点、特に去年、姉川の濁水問題があったように、河床の土
159 質にも留意し、今後、考えていただければと思う。【3】

160

161 (事業者)

162 これから調査していく中で、地質調査もすることになるので、そういったところはもちろ
163 ん注意して実施させていただく。

164

165 (委員)

166 今後、測量等で明確になるその結果に対して、非常に丁寧に示されている環境保全措置を、
167 適切に実施していただくという方向で、方針としてはこれで良いと思う。

168

169 (委員)

170 動物に関して、資料6の予測条件及び予測結果の詳細で、小型の哺乳類と大型の哺乳類と
171 では行動圏が違うが、その辺の配慮はできているか。【4】例えば一言に分断といっても、
172 カヤネズミ等の小さな生き物の場合は、道路が1本通るだけでもそれは分断となる。けれ
173 ども中型ぐらいの生き物であれば、道路が1本通っていても何とか渡ることができる。評
174 価に際して、その辺の検討がされているか少し疑問に思った。

175 あと、猛禽類は専門外だが、オオタカとサシバは行動圏の考慮がされており、それ以外は
176 営巣を中心に考えられている。猛禽類の場合は、営巣場所、餌を取る場所、他のペアや飛ん
177 でくる個体に対する回避行動および威嚇等の行動で、衝突が起きる可能性がある。今回は営
178 巣中心ということで、その範囲がミサゴ、ハチクマ、オオタカ、サシバ、チョウゲンボウで
179 800m、500m、400m、200mとなっているが、これはどういう根拠で算出されているのか。

180

181 (事業者)

182 資料 6 の 2 ページ目の左下の図をご覧ください。まず、動物については移動するの
183 で、彼らが生息するに当たっての好適環境を図中のオレンジの丸とさせていただきたい。こ
184 れを先生が言われるように切断すると、連続性がなくなるということになり、その点につい
185 てももちろん考えている。

186 では、この好適環境はどうやって選んだかという、5 ページの表の左から 4 つ目に、主
187 な生息環境という欄がある。種ごとに好適環境も違うことから、この好適環境と事業場所と
188 の重なりで、分断するのかもしれないかを鑑みながら整理、検討をさせていただいている。

189

190 (委員)

191 今の回答について、**行動圏が大型と小型の場合では違う【5】**という話を質問させていた
192 だいた。例えば小型の哺乳類のカヤネズミ等は、20m×20m ぐらいが行動圏で、もう少し大
193 きなムササビなどは 100m×100m ぐらいが行動圏である。それだけでもだいぶ行動圏の大
194 きさが違う。**好適環境の分断というインパクトの大きさは、もちろん小型の方が大きい。そ
195 の辺がどこで考慮されているのかが見えてこなかった。動物のサイズが違うともちろん行
196 動圏が違うが、全部一律に考えているのではないかと【6】**気になった。

197

198 (事業者)

199 好適環境だけではなく、各種を確認した位置も分かっているので、どこで見つかったのか
200 を含めて、大きな問題や壊滅的なダメージを受けないか等、総合的に判断している。

201 また、猛禽類の 200~800m の定義の話については、環境省で出されている猛禽類保護の
202 進め方というものがある。その中で種別に行動範囲が示されており、それを参考にしている。

203

204 (委員)

205 廃棄物について確認だが、建設発生土やアスファルト・コンクリート塊については積極的
206 に減量、リサイクル、アスファルト・コンクリート塊の事業実施区域外搬出と書いている。
207 建設リサイクル推進計画の目標値を上回る、ほぼ 100%をリサイクル、再資源化する計画と
208 なっており、そのような方針で実施いただいたらと思う。

209 コンクリート塊について、準備書 11-12-2 ページの表 11-12-1 の中で発生が想定される
210 施設等に「排水構造物」と「道路側溝」があるが、発生量が 0 となっている。これは想定し
211 ているルート上に既存の排水構造物や道路側溝がないという理解でよいか。

212

213 (事業者)

214 実際、田んぼや家等いろいろなところに道路が通り、いろいろな構造物がある。それらは、
215 我々、事業者が家等を壊すのではなく、用地買収をしたときに全部撤去して更地にしてもら

216 った後、我々が引き継ぐという形になる。更地にしたところから進めていくことになるため、
217 その段階で構造物がないという前提で整理をさせていただいている。

218 ただ、実際に事業の実施段階で、どうしても残ってしまうものもあり、そういうときは、
219 しっかり建設リサイクル推進計画に基づいて実施することを大前提に考えている。

220

221 (委員)

222 今の説明で理解できたが、この表の中で発生予測が 0 になっているので、その部分は準
223 備書で触れていただいた方がありがたい【7】と思う。

224

225 (委員)

226 2点ある。1点目が、水質の水の濁りの対応で、仮締切や一時的な流路の切り回し等の対
227 策があるが、アユの遡上等、魚類の生息環境への配慮ということに関して、移動阻害を発生
228 させないような対策をしていただく必要がある。【8】工事の時期とも関係するが、その点
229 は注意が必要だと思った。

230 もう一点は準備書 3-16 ページの表 3-7 に作業工程表があるが、これは単純に 16 年ぐら
231 いかけて、それぞれこのような工事をしていくと読んで大丈夫か。

232

233 (事業者)

234 今概略の設計をしており、この表は、その中で土工であれば盛り土であるが、橋梁、トン
235 ネルそれぞれで、どれぐらいの期間がかかるか、ある程度の想定を作っている。順番や班体
236 制等、若干変わってくると思うが、標準的にいったときはこれぐらいかかるとご認識いただ
237 きたいと思う。

238 それから、道路自体は全部で 4 車線だが、4 車線の工事を一気にやるか 2 車線を先にやる
239 かというように、やり方もいろいろあり、これは 4 車線を一気にやった場合どうなるかを
240 参考で示している。

241

242 (委員)

243 準備書 3-5 ページに記載の計画交通量の予測を 2040 年とされているので、単純に 16 年
244 かかるとしたら来年から工事を始めて、ちょうど完成した年ぐらいになってしまうのでは
245 ないかと思い、そこの整合が分からなかった。同時に複数進めたりして、丸々 16 年かかる
246 という話ではないということで、承知した。

247

248 (事業者)

249 先ほどのご指摘の 1 つ目、河川のアユの遡上(そじょう)については、工事のタイミング
250 で、漁業関係者、河川管理者と協議をさせていただくとともに、河川のせき止めは影響が大
251 きいのでなるべく水を流しながらの実施をまず大前提でやらせていただく。その上でアユ

252 の遡上の影響等、細かな部分も含めて、こういった対策ができるのかというのを考えていく。

253

254 (委員)

255 トンネルを掘るので何かしらの地下水流動等への影響があると思う。それによる河川や
256 湧水への影響をどう評価していくのか。【9】

257

258 (事業者)

259 地下水関係は、環境影響評価の項目の中では評価の対象としていないが、トンネルや橋梁
260 等は地下に穴を掘って基礎を造るので、地下水の影響は必ず出てくると認識している。その
261 ため、環境影響評価とは別に、事業の実施段階で、地下水調査、井戸調査を実施した上で、
262 地下水の流れを考え、どういう影響があるかを知った上で、対策を講じることを考えている。
263 井戸水を使われている方々や、お酒を製造されている会社もあると聞いており、事業のタイ
264 ミングでしっかりと調査をさせていただく。

265 その上で対策を検討するということが、環境影響評価とは別に事業を進めていく中で当
266 然実施していくということ認識している。

267

268 (委員長)

269 私からいくつか質問がある。まずは、準備書の中で記載が間違っている箇所がある。【10】
270 細かい部分なので、その点は事務局から連絡させていただく。

271 それから表現だが、準備書 11-1-36 ページで、「NO₂と SPM が抑制される」とあるが、
272 何が抑制されるかが正確に書かれていない。排出が抑制されるのか、生成が抑制されるのか。

273

274 (事業者)

275 これは排出ガス対策建設機械の採用なので、発生が抑制されるということになる。

276

277 (委員長)

278 あと、準備書 11-1-65 ページで、弱風時のトンネル明かり部からの拡散濃度の算式が示さ
279 れていない。おそらくこれはパフモデルだと思う。噴流モデルは書いてあるが、その次のパ
280 フモデルの話が書かれていない。【11】明かり部の計算式はいらないのか。

281

282 (事業者)

283 明かり部の予測については、少し前のページにある。

284

285 (委員長)

286 それは分かっている。でもここは、弱風時の話のため、弱風時も使うなら記載しておかな
287 いと、説明が不足しているのではないか。【11】検討をお願いする。

288 (事業者)
289 確認して修正する。
290
291 (委員長)
292 それから粉じん量と NO_x・PM の評価だが、建設機械の稼働と工事用車両の運行、個別
293 に計算されているが、実際は同時に起こる期間があると思う。その評価はいらぬのか。
294
295 (事業者)
296 まず建設機械の粉じん発生量には、ヤードの中やその周辺を走っている工事用車両も
297 ユニットとして含む考え方としている。その上で、建設機械の稼働は対象工種の施工箇所の
298 断面、工事用車両の運行は既存道路の断面位置で予測している。建設機械の粉じんは、工事
299 用車両も考慮しての数字ということでユニットという概念のもと計算しているの、含ま
300 れたものをご理解いただけたらと思う。
301
302 (委員長)
303 建設機械と工事用車両の NO_x の方についてはどうか。
304
305 (事業者)
306 こちらも基本的にはそのユニットという概念である。準備書 11-1-21 ページにあるが、基
307 本的にユニットで見ているので、そういうものも考慮しているのご理解いただけたらと思
308 う。
309 表 11-1-16 でユニットを示しており、細かい排出係数などは、次のページ 11-1-22 で示し
310 ている。
311
312 (委員長)
313 これは建設機械ではないのか。
314
315 (事業者)
316 そのとおり。
317
318 (委員長)
319 その中で動いているという話だと思うが、そのときと同時に道路で動いている車両があ
320 るわけではないのか。
321
322 (事業者)
323 ヤードの中に入ってきているものは、考慮している。

324

325 (委員長)

326 そうすると拡散の計算をしたときに、道路からもっと離れたところのコンター図が書い
327 てある。

328

329 (事業者)

330 コンター図が書いてあるのは、供用時である。建設機械の稼働は、実際に工事をする場所
331 で使用する工事用車両も含めて一つの予測をさせていただいている。

332 一方で工事用車両は、今ある県道や町道等、要は工事用道路として使われそうな道路にト
333 ラックが通ったときにどうなるのかの計算をしている。

334

335 (委員長)

336 その辺は分かりにくい。補足説明等を書いていただければと思う。【12】

337

338 (事業者)

339 ユニットという言葉で表現させていただいている。

340

341 (委員長)

342 専門的な言葉なので、一般人が読まれたときに分かりにくい。【12】

343

344 (事業者)

345 記載内容について検討する。

346

347 (委員長)

348 日照障害のところで、評価もきちんとされており、補償の問題、いわゆる被害が生じない
349 補償も記載があるが、それはそれとして住民にきっちりとした説明、了解を得るような対応
350 をされたい。【13】

351

352 (事業者)

353 環境影響評価の中ではこのような記載になっているが、地元説明会の中で、日照障害の影
354 響がある地域の多賀と東近江の 2 カ所においては、今後道路の構造を決める中で、日照阻
355 害がどのような影響があるか、構造が決まった段階でしっかりと示させていただいて協議
356 するという説明をさせていただいた。

357

358 (委員)

359 景観の質問をさせていただく。市町が作成した景観計画の内容は、今回の環境影響評価の

360 景観の項目にどのように活用されているのか分かりにくかったので、もう少しお聞かせい
361 いただきたい。

362

363 (事業者)

364 各市町の景観計画は、基本的な情報として、環境影響評価の中で各市町の景観計画がある
365 ことは記載させていただいているが、それを予測評価の中には反映はしていない。

366 実際、景観計画は、今後予備設計をしていく段階で、構造デザインを考えていくことになり、
367 その際に各市町の景観計画の考え方を踏まえた設計をしていくという記載をさせていただ
368 いている。

369

370 (委員)

371 今回の景観部分の予測評価は、基本的に水平方向の見込み角と垂直方向の見込み角、つま
372 り俯角、仰角、主には仰角の方がクリティカルな部分では採用されていると思う。これら
373 使った見かけの大きさに関する指標のみで評価されていて、最終的に影響の大きさが小さ
374 いという結論に至っているところが多いと思う。景観の場合は、他の評価項目とは違い、何
375 か定量的にこれ以上が OK でこれ以下が不可であるという基準を設けるのが難しく、大き
376 さについても、そのものの絶対値だけでなく、その他の景観要素との大きさの関係性で捉え
377 らなければならないという複雑な項目である。

378 そうしたときに、今回のように例えば水平方向の見込み角が長くなるのは道路の構造上
379 仕方ないが、垂直方向の仰角が何以下だから影響が少ないとか、あとは特定の景観要素とさ
380 れている自然公園とか文化財などの視認性が影響を受けないというだけで景観への影響が
381 小さいと感じることは、地域の方々の景観の認識とかなり乖離したような評価になってい
382 る部分が多いと思う。

383 そのため、今回の対象地は市町が独自で景観計画を作られていないところが多いので、そ
384 ういうところは滋賀県の景観計画に基づいてということになると思うが、景観計画の中で
385 記述されているその地域で守るべきとされている景観の要素とか、もしくはその内容とい
386 うものをきちんと把握した上で、それらの要素がどのように影響を受けるのかという視点
387 で書いていくということがまず必要【14】である。

388 あと先ほど申したように、絶対値だけではなくて、その他に例えば山並みであるとか、田
389 園風景であるとか歴史的な集落の景観であるとか、その景観計画でうたわれた要素に対し
390 ての今回の建設される施設の影響というものを評価していくという方向に変えていかない
391 と、あまり実態のない影響予測のページが多い【15】と思った。こういうことを実施する必
392 要性は認識されていないか。

393

394 (事業者)

395 予測にあたっては準備書 11-10-23 ページの②番の下のブロックに記載している。景観に

396 ついては、視覚的な要素である仰角、俯角、水平見込み角などだけで評価をするのではなく、
397 フォトモンタージュ法による視覚的な表現による予測がまず基本となっている。

398 それだと曖昧感もあるので、11-10-24 ページ以降にある物理的指標も参考にしつつ予測
399 評価をさせていただいている。物理的指標のところまで全てを整理しているというような記
400 載にはしていないということをご理解いただけたらと思う。

401 それから景観の対応については、現在設計等がまだ固まっていないところもある。地域の
402 景観計画などとの整合はどうかというところがあるので、今現在アセスの中で決めて
403 いるのは、今後そのデザイン構造の検討についても考慮しながら対応していくということ
404 になっている。先生方のご指導を踏まえながら、そのデザインを検討するにあたっては、地
405 元自治体とも相談しながら決めていきたいと考えている。

406

407 (委員)

408 私の申し上げていることと乖離があると思う。私は予測の段階で、景観計画で定められて
409 いるその地域で重要とされる景観に対しての認識と、それに対しての影響の大きさという
410 ものを予測しないと、影響が大きい小さいかということ予測することすら不可能なの
411 ではないかという指摘をしている。

412 そのため、今回の内容を見ていると、角度で圧迫感を感じる感じないということ、景観資
413 源として挙げられている名のある山や、特定公園、神社等の文化的なものだけに対してほと
414 んど影響を生じないとか、スカイラインの切断という一面的なものだけで捉えられてる。

415 それよりも上位にその地域で本当に景観計画上、大事とされている景観が何なのかとい
416 うその質の部分、それをきちんと把握してその上で評価しなければ実効性のある評価にな
417 らない【16】のではないかということ指摘している。

418

419 (事業者)

420 景観計画の具体的なところまでは準備書に記載できておらず、今後デザインするときに、
421 景観計画等も含めて考えていくことになる。

422 ただ、景観資源の選定や眺望点を決めるときには、景観計画や重点区域で一定整理し、自
423 治体からヒアリングを受けて場所を設定した上で、何を守るべきかというところは決めて
424 いる。

425

426 (委員)

427 そのあたりはお願いしたい。国の事業の環境アセスは、民間事業者のアセスのお手本にな
428 るようなものでなければならないと思う。景観という定性的なものを評価するときには、環
429 境省の技術ガイド等にも書いてあると思うが、景観の特性をきちんと把握しなければならない。
430 今回の準備書をそのまま読んでしまうと、さっきおっしゃった重要な部分、要するに
431 毀損しては良くないとその価値が明示されてる部分だけを抽出すると聞こえる。何よりも

432 景観にとって大事なものは、その地形の骨格であるとか土地利用のその地域の名もない風景
433 の部分がどのように影響を受けるかということ、その部分をちゃんと影響評価してあげる
434 ということが重要だと思う。

435 その意味では市町や県が作られている景観計画の中には、その地域で大事にしたい景観
436 の内容というのが文章や写真などできちんと表現されている部分があると思うので、その
437 辺を踏まえた上でそれらがどのような影響を受けるのかという書き方をされた方が、景観
438 の影響評価としてふさわしいのではないかと【17】と思ったのでコメントさせていただいた。
439 今後よろしく願います。

440

441 (委員)

442 騒音について質問させていただく。資料4で詳細な地図等の資料を提示していただき分
443 かりやすくなった。まず、予測の前提を聞きたい。予測結果で、例えば10地点のうち4地
444 点オーバーしている結果が出ているが、このときの予測条件としては遮音壁が入ってい
445 ないということか。

446

447 (事業者)

448 初期条件として、遮音壁は入っていないということで整理している。

449

450 (委員)

451 承知した。現時点は詳細設計前で、環境保全措置としては遮音壁を立てるとのことだが、
452 対策効果をどのように見積もったのか。遮音壁の高さとか形状は一律にある程度の形のも
453 のを何か設定したということか。または、それぞれの地点ごとに、高さであるとか形状を工
454 夫した上で今回示されているのか。どういうふうにしたのか、やり方を教えてほしい。

455

456 (事業者)

457 遮音壁については、一般的な直壁の遮音壁で、遮音壁の高さを変えることで、その地点
458 で基準を超過しないかを確認し評価している。そのため、形状の工夫等の配慮は、この環境
459 影響評価の中では記載をしていない。そちらは予備設計の段階で決めていくという認識で
460 整理させていただいている。

461

462 (委員)

463 遮音壁は通常の直壁型の遮音壁で、必要に応じて高さを変えて設置して、この程度の対策
464 は可能だという数字を出したという理解でよろしいか。

465

466 (事業者)

467 そのとおり。

468

469 (委員)

470 詳細設計が決まってくれば、今までの知見がたくさんあると思うので、それぞれの地点に
471 おいて形状等の対策は可能だと思う。挙がっている数字がどの程度の意味を持っているの
472 かを知りたかった。単に遮音壁を設置するという事しか書いてなかったもので、どの程度の
473 配慮をされた上でこの数字が出てきているのか分からなかったので質問させていただいた。

474 それからもう一つ聞きたいことがある。**対象道路以外の道路の寄与があるので、現状す
475 でに基準を超えているという記載があったと思う【18】**が、これは、主に交差する道路のこと
476 を言われているのか。

477

478 (事業者)

479 交差ではなく、アクセスする道路のことを言っている。

480

481 (委員)

482 これは予測のやり方として、現状の測定値に上乘せをしているのか、既存の道路の交通量
483 を入れているのか、どうなっているか。

484

485 (事業者)

486 既存の道路も将来の交通量を入れて計算をさせていただいている。そのため、平面で予測
487 をさせていただいている。

488

489 (委員)

490 そうすると、この道路が完成した効果も入れた予測交通量に基づいてやっているという
491 ことでよいか。

492

493 (事業者)

494 そのとおり。

495

496 (委員)

497 それでも基準を超えてしまうということか。

498

499 (事業者)

500 一部、アクセス道路で超えてしまうところがある。

501

502 (委員)

503 承知した。もう一点お聞きしたい。資料4の31ページの予測手法について記載されてい

504 るところで、排水性舗装の補正を考慮すると記載があったが、実際に排水性舗装を適用する
505 場所はあるのか。【19】

506

507 (事業者)

508 資料4は記載ミスであり、現時点では排水性舗装の補正は考慮せずに計算をさせていた
509 だいている。

510

511 (委員)

512 遮音壁で対策できないようなところで、排水性舗装も実施して下げる場所もあるかと思
513 ったので確認した。

514

515 (事業者)

516 排水性舗装の補正の処理はなしで考えている。

517

518 (委員)

519 それから、低周波音の予測に関して、低周波音の音源の設定はどうされているか。
520 どのような音源を考えられているか。

521

522 (事業者)

523 低周波音の予測については、準備書の11-4-5ページにポンチ絵がある。低周波もかなり
524 複雑で、多数の道路橋で測られたデータをもとに推定された簡便化した式があるが、上部の
525 ケタの路面の中央位置に仮想の音源点を配置し、距離減衰を持って計算するというスタイル
526 である。

527

528 (委員)

529 トンネルの区間の地下水については、先ほどの質疑で、事業の全体を通して見ていくとい
530 う説明だったが、この環境アセスでも考慮される内容、項目という理解でよいか。

531

532 (事業者)

533 今回の環境影響評価の中では、地下水は対象としていない状況である。事業実施段階のと
534 きに提示させていただくと説明させていただいたところ。

535

536 (委員)

537 資料3の2ページ目のトンネル工で地下水の水位・水質と書いてあるが、これは事業が
538 実際に始まってから対応するということか。

539

540 (事業者)

541 資料 3 の 2 ページ目の一覧表の中で、トンネル工の地下水の水位・水質についてアセス
542 段階で工事前・工事中における地下水等の状況確認およびその結果を踏まえた施工方法の
543 検討をします、と記載している。こちらは、地下水の予測評価をした結果、こういった環境
544 保全措置をするという意味で書いているのではなく、準備書 3 章の「環境保全への配慮事
545 項」の中で、アセスの実施の要否に関わらず、道路事業ではこういった配慮をするという宣
546 言を書かせていただいているところがある。準備書の 3-33 ページになる。

547 この 3-33 ページの環境配慮事項の一つとしてトンネル工を記載しており、その中で今後
548 工事中における地下水等の状況確認をするということでこの表に記載している。

549

550 (委員)

551 準備書 12-18 ページの表 12-1(17)環境影響の総合的な評価の評価結果のところである。
552 保全措置に関しては重機の対応や照明等の記載があるが、行動圏の違い等に関する記載が
553 なく、十分に対応できるのか不安に感じる。全部の種類を保全することが無理なのは分かる
554 ので、特に重要な種に関して、例えば「種の特性に配慮する」等という文言をどこかに入れ
555 ていただくことはできないか。

556 重要な種の生息環境に配慮してとは記載があるが、生息環境の配慮はもちろんだが、実際
557 に保全策を行うときは、その動物の特性というのが大変重要である。移動能力の小さな動物
558 と移動能力の大きな動物は保全の策が違ってくる【20】ので、これだけの記載だとその辺の
559 配慮が見えてこない。

560

561 (事業者)

562 記載については一度持ち帰らせていただいて検討させてもらえればと思う。また、他の事
563 例も含めて確認させていただき、記載できるものがあれば、積極的に説明させてもらいたい。

564

565 (委員)

566 よろしく願います。

567

568 (委員)

569 第 12 章の総合的な評価に追記していただきたいことがある。準備書 12-1 ページの最後
570 から 3 行目のところで、「現段階で予測し得なかった著しい影響がみられた場合には、」と
571 いう記載がある。これは、今後の詳細設計などを実施していくところに出てくる内容だと思
572 う。予測していなかったものとして、「場所」等もあるが、それ以外に気候変動もあるのだ
573 はないか。今後、気候変動の影響等についても、予測し得なかったことが増えてくるかもし
574 れない。そのため、一言一言で触れていただくだけでも、予測し得ないというところの意味
575 の取り方が、詳細設計で場所が決まっていくという中での影響と、地球環境の全体としての

576 影響の 2 つ取れると思うので、ぜひそういったニュアンスを入れていただけないか。【21】

577

578 (事業者)

579 一度持ち帰らせていただいて検討させてもらえればと思う。今の部分は単に設計が変わ
580 った場合という意味ではなくて、それ以外のことも含めて包括的に、今の段階で想定できな
581 かったことについてやるということを書かせていただいている。何かに特化してという意
582 味ではないので、その辺も含めて検討させていただければと思う。

583

584 (委員)

585 検討していただければと思う。

586

587 (委員長)

588 温室効果ガスは環境影響評価の対象項目の中に入っておらず、準備書 3-33 ページ、第 3
589 章の環境保全の配慮事項で温室効果ガスという項目が挙げられており、いわゆるグリーン
590 購入や省エネ等が書かれている。

591 温室効果ガスについて、現在の道路状況とバイパスができた後で改善しているというこ
592 と等、何か言えないかということ、当審査会の前会長を含めて話があり、事業予定者から
593 も検討するということを言われている。

594 国の国際公約で、2030 年度の温室効果ガスの排出量は 2013 年度比の 46%削減となっ
595 ており、滋賀県 CO₂ネットゼロ社会づくり推進計画の場合は 50%削減となっている。国交省
596 も、グリーンチャレンジやグリーンインフラのプロジェクトや施策を推進している。そのた
597 め、これらの外的条件や国際的、あるいは国内的な状況を考えれば、環境アセスメントにな
598 じまないとされるかもしれないが、温室効果ガスについてもそれなりの検討がなされる
599 のが望ましいのではないかと思う。

600 この国道 8 号バイパスを造る目的は、温室効果ガス削減ではなく、交通量の緩和、いわゆ
601 る渋滞の解消とされているが、渋滞の緩和によって温室効果ガスの排出量も減るのではな
602 いか。そういうことも方法書の(審査)段階では言われていた【22】と思う。

603 バイパス完成後の自動車走行による NO_x 濃度は、周辺道路における 2040 年度の交通量
604 と平均走行速度を用いて予測している(準備書 11-1-80 ページ)。温室効果ガス排出量に
605 ついても、現状と 2040 年度の交通量を用いてバイパス周辺の道路における排出量変化を算
606 定できないか。ただし、平均速度ではなく、渋滞時の走行速度や待機時間が必要となるので、
607 モデルの検討が必要になる。道路整備による自動車からの CO₂ 排出量変化の計算モデルを
608 調べると、国土交通省国土技術政策総合研究所の道路環境研究室で、2012 年度や 2015 年
609 度とやや古い、いくつかレポートが出されている※。

610 これらのことは、国土交通省が道路整備において温室効果ガスの排出量、気候変動に対し
611 てどのようなスタンスで臨まれているのかということとも関係すると思う。その辺りはどう

612 考えられているのか。

613

614 ※ 国土技術政策総合研究所の関連するレポート（参考）

615 ・ 国土技術政策総合研究所プロジェクト研究報告第 36 号, 社会資本のライフサイクルをととした環
616 境評価技術の開発, 2012

617 ・ 道路交通研究部・道路環境研究室:道路整備は自動車からの二酸化炭素排出量をどう変化させるか,
618 国総研レポート 2015, p.112.

619 <https://www.nilim.go.jp/1αb/bcg/siryu/2015report/αr2015hp090.pdf>

620 ・ 環境研究部 道路環境研究室:国総研資料, 自動車交通に関する CO₂ 排出モデルの構築

621 <https://www.nilim.go.jp/1αb/bcg/siryu/tnn/tnn0766pdf/ks076612.pdf>

622 ・ 国土技術政策総合研究所プロジェクト研究報告第 36 号, 社会資本のライフサイクルをととした環
623 境評価技術の開発, 2012

624 ・ 道路交通研究部・道路環境研究室:道路整備は自動車からの二酸化炭素排出量をどう変化させるか,
625 国総研レポート 2015, p.112.

626 <https://www.nilim.go.jp/1αb/bcg/siryu/2015report/αr2015hp090.pdf>

627 ・ 環境研究部 道路環境研究室:国総研資料, 自動車交通に関する CO₂ 排出モデルの構築

628 <https://www.nilim.go.jp/1αb/bcg/siryu/tnn/tnn0766pdf/ks076612.pdf>

629

630 (事業者)

631 まず道路ができることで今の国道 8 号の渋滞が解消していくので、渋滞の解消による温
632 室効果ガスの軽減は見込まれると考えている。ただ、それは対象道路だけではなく、周辺の
633 道路も含めてどういうふうな変化があるのかということを見ていかなければならず、環境
634 影響評価にはなじまないことから落とさせてもらっている。

635 ただ、先生もおっしゃられているとおり、今国土技術政策総合研究所でも研究がされてい
636 て、いろいろな計算方法等も出始めていると聞いている。そのため、アセスの中で記載する
637 のではなく、何か内々で検討させてもらい、その結果を参考にお見せできるかできないかを
638 含め、検討させていただきたい。単一路線かどうかという話はアセスではなじまないと考え
639 ている。それについては、別で検討させてもらい、共有できればと思っている。

640

641 (委員長)

642 もちろん単一路線ではなく、今 NO_x でやっているような複数の道路でないという意味がない。
643 国道 8 号とか国道 8 号のバイパスだけという意味ではもちろんない。

644

645 (事業者)

646 温室効果ガスは面的な計算だと思うので、そういったところも含めて何かお見せできる
647 ものがないかを少し考えさせてもらえればと思う。

648

649 (委員長)

650 環境アセスになじまないとおっしゃるのはよく分かる。その前例を作るといろんな問題
651 があるのもよく分かる。けれども、この準備書に載せないとしても、こういう効果がある、
652 温室効果ガス削減ができる、ということ等を何か出していただくと、それが今後の環境アセ
653 スにも反映されるかもしれない。その先駆けみたいなものをしていただくと非常にうれ
654 しい。

655

656 (事業者)

657 公的に出すことはなかなか厳しいところがあるので、何かお出しできるものがあるかど
658 うか少し検討させてもらいたいと思う。

659

660 (委員長)

661 よろしく願います。

662 それでは、ほかにご意見もないようなので、本議事は終了する。

663

664

以上