

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 8 月 2 日 (水) 14:00 ~ 16:30
- 2 場 所 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 161 号小松拡幅 13 工区に係る環境影響評価準備書について
- 4 出席委員 樋口委員、江藤委員 (Web 出席)、惣田委員、佐藤委員、野呂委員、
畠委員、藤本委員、西田委員、堀委員、松四委員 (Web 出席)、松田委員

5 内容

(1)小委員会委員長の選出について

- ・委員の互選により、惣田委員を委員長とすることに決定した。

(2)国道 161 号小松拡幅 13 工区に係る環境影響評価準備書について

- ・資料 1 ~ 6、参考資料 1 ~ 2 について説明後の委員からの質疑は以下のとおり。

(委員長)

まず、事業計画について、御意見や御質問があれば、発言をお願いします。

(委員)

本事業がアセス対象事業となった経緯と方法書からの手続開始となっており配慮書
が省略された経緯を改めて説明願いたい。

(事務局)

本事業がアセス対象事業となった経緯は資料 2、スライド番号 9 をご覧ください。本
事業は昭和 50 年~51 年に都市計画決定がなされています。滋賀県環境影響評価条例
(平成 10 年滋賀県条例第 40 号)付則第 5 項第 2 号の規定では、この条例の施行日前
に都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)第 17 条第 1 項の公告が行われた都市計画事
業については経過措置が適用され、同条例規則で定める軽微な変更の範囲を逸脱しな
い限りは、経過措置が適用され条例第 3 章から第 9 章の規定(方法書以降の規定)は適
用されない。条例規則で定める軽微な変更というのは、道路延長が 10%以上増加しな
いこと、変更前の対象事業実施区域から 100 m 以上離れた場所が新たに対象事業実施
区域にならないことといったように幾つかの条件があるが、本事業については、平成 30
年のルート帯の見直しによって、従来のルート帯から 100 m 以上離れた場所が新たに
対象事業実施区域となったことから、その区間約 4.3km について、環境影響評価手続が
必要となり、令和 2 年度からアセス手続を開始された。

また、配慮書の要否については、資料 1 の P2 に記載のとおり、条例付則第 5 項の経

過措置の規定では、方法書以降の手續に経過措置が適用されるとされており、経過措置の規定が適用されなくなった場合は方法書からの手續が必要になる。

(委員)

既に工事着工されている、隣接の小松拡幅 14 工区に関しては、景観に関して何らかのプロセスを経て検討はなされたのか、また、配慮がなされる予定はあるか。

(事業予定者)

14 工区に関しては、まず、小松拡幅自体が昭和 45 年度に事業化され、昭和 50 年～51 年に都市計画決定をしたということで、こちらの工区に関しては、環境アセスメントの対象ではなく、アセス手續としての検討や配慮は行っていない状況です。

景観に関しては、事業を進めて行く中で、地元の説明する際などにフォトモンタージュを作成し眺望の変化をお示しする等の配慮を行っているが、何らかの手續に沿って検討を行った経緯は無いので、御了承いただきたい。

(委員)

専門家を交えての議論はしていないという理解で良いか。

(事業予定者)

14 工区の事業の細かな所までは把握していない。部分的には景観の専門家にヒアリングを行いながら検討を行っている可能性はあるが、詳細は把握していないので、確認の上、後日お答えすることとしたい。

(委員)

14 工区と 13 工区の接続部分に側道を設置されるとお聞きした。本日、現地を見た際に湖岸の方でも工事をされているような様子が見受けられたが、工事の際には同様に専門家には意見を聴かれていないと理解して良いか。

(事業予定者)

14 工区と 13 工区の接続部分の側道については、場所が琵琶湖よりもかなり内側になる予定であり、現 161 号線沿いになる予定である。従って、琵琶湖に何らかの影響を及ぼす位置での工事は予定していない。

本日、琵琶湖側で足場が組まれていた様子も見受けられたが、我々は、現在、14 工区のトンネル事業を手掛けており、琵琶湖側で見られたその工事は小松拡幅事業とは別の工事である。

(委員長)

事業計画に係る部分については、これ以上、意見はなさそうであり、次に、環境影響に係る部分について、御意見や御質問をお願いします。

(委員)

資料2、46～49番のスライドで、動植物や生態系に係る環境保全措置として、「工事関係者の教育」というのが挙げられているが、具体的にどういったことを想定されているか。

次に、事後調査に関して、ミサゴについては事後調査を実施するとの記述があるが、事後調査の中でミサゴに対して影響が出た場合には何か対応をされるのでしょうか。また、資料4では、トンネル抗口の近くに営巣木があるものの、これに対する環境保全措置が「低騒音・低振動型重機の採用」等となっており、営巣木に直接影響を及ぼした場合の対応としては、少し弱いのではないかと思う。

(事業予定者)

1点目の工事関係者への教育については、改変区域以外の草木を伐採しない、工事の際になるべく騒音を発生させないといった教育をしていく。また、希少な動植物の生息場所を事前に教え、むやみに立ち入らないように周知する。猛禽類が敏感になる時期とそうでない時期をパンフレット等で教育していく等の対応が国土交通省の事業では一般的に多い。

2点目の事後調査で影響が確認された場合の対応については、その都度、専門家にヒアリングを行い、状況に応じた対応をしていくことを想定している。

3点目のミサゴの営巣木の位置については、坑口から山側に260mほど離れた場所になる。資料5-2、5ページに営巣木と事業予定地の関係を記載しており、環境省「猛禽類保護の進め方」を参考に、事業予定地から800m以内に営巣木があるか否かで影響を予測評価しているが、本当に260mで影響があるか否かは十分に知見がなく解らないと考えており工事中にモニタリングをして影響を確認していく方針としている。その結果、影響が確認された場合は、その都度専門家に相談して対応を検討する方針としている。

(委員)

事後調査中にもしも営巣を放棄するような行動が見られた場合は、工事計画の変更とまではいかないと思うが、具体的にどういった対応をされるか。

(事業予定者)

モニタリングをしながら工事を進め、影響が確認された場合に対応することだけでなく、工事の前に営巣木の周辺に営巣可能な他の木が周囲に無いか、あるいはその営巣可能な他の木に移動ができるのかなど、専門家の意見を聴きながら対応を検討した上で工事を進める予定です。

(委員)

工事は往々にして進んでしまうと後戻りが出来ないので、事前に出来るだけ手を打っておくことが重要であり、工事関係者への教育についても、私も工事関係者の方と直接お話する機会はあるが、事前に確認しておいても中々その通り対応されないといったケースもあると思うので、書面で配布して説明をしておく、打合せをしっかりとしておく等の十分な配慮をお願いしたい。

(委員)

準備書 9-9-19 の動物に関する調査期間について、猛禽類の調査は平成 30 年 2 月から令和元年 7 月までということで、他の項目の調査時期(令和元年～2年)よりも早く、方法書の手続が始まる令和 2 年より前のデータしかない状況になっている。資料 6、P.2-131 に猛禽類のラインセンサス法による調査結果が示されているが、ミサゴやトンビ以外の猛禽類については、ほとんど確認されていない状況である。なぜ、定点観測法の調査が方法書作成以前の古いものしかないのかをお教えてください。

(事業予定者)

猛禽類の調査は、環境省「猛禽類保護の進め方」をもとに進めているが、2 営巣期実施する必要があり、調査期間が他の動物よりも長いということを踏まえ、少し前に実施している。定点観測以外のデータについては、鳥類の調査時に確認できた猛禽類ということで、猛禽類を中心に観測したのが定点観測の 2 営巣期、その他の鳥類調査の時に確認された猛禽類についても併せて記録に残しているということです。

(委員)

方法書の議論の中にも猛禽類の調査に関する指摘があったのではないかと。もしも、意見があったとして、それが調査に反映されていないのであれば、おかしい話ではないか。

方法書を提出する前に調査を開始しても良いとは思いますが、方法書に対する議論を受けて、その後も調査がなされるべきではなかったのか。

準備書で予測評価をするに当たっては、営巣木の情報など、より直近のデータが重要になると思われる。それが無いというのはなぜなのか。要するに定点観測を 2 営巣期行

うため時間がかかるため早めに始めるというのは解るが、4 営巣期など長くやる分には問題ないはずであり、直近のデータを収集できていないことについてその理由をお聞かせ願いたい。

(事業予定者)

この場で即答が出来ないので、どのように回答できるか、検討させていただきたい。

(委員)

もう1点は生態系に関する質問です。準備書 P.9-11-29 などでは、「生態系は保全される」と予測評価されているものの、気になったのは大津市側の高架構造になっている区間についてであり、高架なので一見、山側と琵琶湖側の生態系を分断しないと想定されるが、高架構造の下のスペースには資材等が置かれたり、裸地化されたりするようなイメージがある。そのような使われ方をすると、山側と琵琶湖側の生態系が分断されてしまう可能性がある。そういった観点から本当に影響が無いと言えるのか、高架と高架の間の棚田やヨシやススキの群落となっているような場所も存在する可能性があるが、そういった場所はなくならずに保全されるのか否かをお伺いしたい。

(事業予定者)

橋梁の下は棚田のまま残るということは無く、国の用地として管理がしやすい更地になる。生態系の予測評価に際しては、橋梁の下が更地になるということ踏まえて改変区画の面積を拾い上げ、全体と比較すると改変面積は小さく生息生育基盤の消失の程度は少ないと評価している。

橋梁の下の環境は、生物が移動できることを前提に予測評価しているのではなく、消失することを前提に予測評価している。ただ、ところどころ農道等が通っており、そういった農道等の機能は残るようにしていこうと考えている。

(委員)

金網等を張ることでキツネ等の動物の移動が阻害されるといった可能性は無いか。

(事業予定地)

フェンスは張る予定であるが、全部を壁にする必要があるかについては、今後、事業を具体化する中で調整すべき事項と考えている。ご指摘の通り、キツネ等の動物が道路で行き来が出来なくなるといったことに加え、耕作者の方々が通れなくなるといった事態は避ける必要があり、フェンスをどういった範囲で設置するのかについては、今後、検討したい。

(委員)

2点お伺いする。1点目は、全ての予測評価の結論が全く同じということである。全ての評価が「環境影響は事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減されていると評価」となっており、これはマニュアル等でこのように記載しなければいけないということが決まっているのか。

(事業予定者)

準備書の概要の説明資料という性質上、一律の表現とさせていただいているものである。

(委員)

表現を全て統一したために、論理性が失われている印象がある。例えば、資料2、スライド27では、工事による騒音を予測評価した結果、2地点で規制基準を超過するが、防音パネルの設置等の遮音対策により規制基準を満足できるという予測評価の結果と考えられるが、基準を満足するにもかかわらず「事業者の実行可能な範囲で出来る限り影響は回避低減される」という評価は適切でない。「実行可能な範囲で」と言われると基準を超過していてもやむを得ないと言っているような印象を受けるので、表現を工夫されるべきでは無いかと感じます。「事業者の実行可能な範囲の対策により影響は回避低減される」といった表現が適切と感じます。

次に、資料2、41のスライド、電波障害の項目について、「高架構造物の上下部工の形式・配置等の工夫」をすることにより、環境負荷を低減とあるが、これはやってみないと効果が出るか解らない部分がある。従って、スライドの同ページの下部に記載があるように、実際に電波障害が起きてしまった時に費用負担等を考えていくということの方が重要である。このように、具体的な対応方針が示されているにも関わらず、「実行可能な範囲で影響は回避低減される」と評価されると、対応が不誠実な印象を受けてしまうので、修正を検討された方が良いのでは無いかと感じた。

次に、資料2、46のスライドについて、ミサゴに対する影響の予測評価には不確実性があるので事後調査を実施すると仰っているのに、事後調査をしていない段階で「実行可能な範囲で影響は回避低減される」と評価するのは言い過ぎであると感じる。

次に、資料2、49のスライドについて、生態系の注目種・群集の生息生育基盤、生息生育環境は保全されるという予測結果である。従って、評価はここで完結しており、更に記載するとすれば「生息生育基盤、生息生育環境は保全されるが、さらに工事関係者の教育を行うことでより一層の環境配慮を行う。」といったような表現になるのでは無いか。

最後に、資料2、54のスライドについて、棚田に対する景観の眺望変化の大きさを考えると「影響が回避低減されている」とは言えないはずである。「眺望景観に影響あ

り」と予測されるのは異論ないが「デザイン等を検討することで影響が低減できる」と評価されている根拠が記載されていない。具体的にどういったデザインにすることで、眺望景観への影響が低減されるのかに言及されておらず「影響が回避低減されている」という評価は先走りすぎではないかと感じた。

影響があるから事業が出来ないということでは無く、どれだけの影響があり、その影響を出来る限り回避低減するのがアセス手続であり、影響を一律に無いということにはできないはずであり、評価の表現については再考をいただきたい。

2点目は、情報の公開の関係であるが、資料3や資料5が委員限りとなっている理由は何か。資料4には、希少な種の営巣地が記載されており、この資料が委員限りとなるのは解るが、資料3は予測評価の地点の選定方法なので準備書を読む際の補足資料として公開した方が解りやすくなるのでは無いかと感じた。

(事業予定者)

1点目の「事業者の実行可能な範囲で影響は出来る限り回避低減」という表現については、資料2は準備書の予測評価をかなり簡略化して記載したものであり、違和感がある内容になってしまっている。実際の準備書では、しっかりと評価を言及したうえで、この文言を記載している。評価の書き方については、謳い文句になっているが、再度確認の上必要に応じて検討したい。

2点目の資料3が非公開の理由に関しては、大気騒音振動の予測評価の結果、保全対象となった家屋に着色をしており、この情報が準備書には無いということで、非公開としている。

(委員)

準備書では、具体的にこの家が環境保全措置の対象であるということまでは示せないため、非公開資料としているという理由で承知した。

(委員)

鵜川の棚田景観について、鵜川の棚田は現在日本棚田遺産に指定されているが、この棚田遺産の目的の1つに棚田景観の維持というのがある。遺産への認定基準に良好な棚田景観というのが挙げられていたと思う。準備書では眺望点を湖側(棚田の下)に設定され予測評価されていたが、県や市のHPでは基本的に棚田を山側(棚田の上)から見た写真が掲載されている。実際の案内板も山側に設置されており、この状況では、山側に眺望点を設定し予測評価をすべきではないか考えるがいかがか。

次に、埋蔵文化財について、鵜川遺跡、四十八体古墳群に関しては、遺跡の位置から30m以上の距離かどうかで影響の有無を予測評価されているが、埋蔵文化財は地下にあ

るので遺跡地図で示された範囲というのは過小である場合があるということに御留意いただきたい。高島地域は全国でも珍しい8世紀に鉄鉱石を使った製鉄が行われていた地域で、明神遺跡もその一つの可能性があるものの、発掘調査があまり行われていない地域である。今後、掘削してみると、想定よりも遺跡の範囲が広がったり、新たな遺跡が見つかったりということがあり得ると思う。準備書P.9-15-2では、既に文化財担当の行政機関にヒアリングをされているとのことであるが、今後、事業予定地内で遺跡の有無の調査を引き続き行われる予定があるのかをお教えいただきたい。

3つ目として、文化財保護法に基づく適切な措置として、遺跡の取扱基準に基づき発掘調査等の手続がとられると思われるが、実際に大規模な遺跡が見つかった場合、途中で計画変更して遺跡を保存したという事例も全国的には見られるが、そういったことも想定して事業を進めて行かれるのかをお教えいただきたい。

(事業予定者)

1点目の棚田については、上からの眺望景観が綺麗というのは認識している。一方で、環境影響評価手続の予測評価を行う地点として、棚田の上からの眺望を準備書に載せるか否かについては内部でも議論をしたところ、私有地に入らないと上からの写真がとれないということが判明し、眺望点としての選定を見送った。眺望点是不特定多数の方が集まる場所が技術指針上での選定基準となるため、準備書では、鵜川ファームマートと付近のバス停があり、指摘の鵜川林道と比較して人通りのある現地点を眺望点として選定した。準備書では下から見上げて影響ありと評価しており、環境影響評価手続が終わり設計等の段階になった時点で、地元の方々に上からの景観がどう変化するかをお示ししながら進めて行く必要があると考えている。

2点目の遺跡地図に載っている所以外にも埋蔵文化財が発見される可能性があることについては認識をしているが、事業予定者としてそういった埋蔵の有無が解らない箇所の調査については、する予定は無いということである。今後、環境影響評価が終わった後でも、事業を実施する際でも、県や市などから新たな知見が提供された場合には発掘調査を進めていきたい。

3点目の発掘調査をした中で重要なものが発見された場合については、出てきてからでないかと判断し得ない部分ではあるが、専門家や文化財行政の担当課と相談しながら事業計画をそのまま進めるのか否かを検討する必要があると考えており、遺跡が見つかったら即ルート変更ということは考えていない。

(委員)

先ほど、景観の予測評価の眺望点の話が出て、棚田は私有地であり入れないため上から見た景観の予測評価が出来ないという説明があったが、最終的には上からの眺望も

地域の方々にお示しされるものとする。準備書 P.9-12-30 のフォトモンタージュを見ると、眺望景観にかなりの影響を及ぼすものになると見受けられ、準備書の評価では「周辺景観との調和」や「地域住民に配慮」という記述があるが、デザインや色彩を具体的にどう配慮するのか、手順を示して記載いただく必要がある。構造を決めてから色彩やデザインを決めるのではなく、色彩を変更するには構造も関わると思われるので、予測評価や保全措置の記述を充実させていただきたい。

また、1つの道路事業であるということを考えると、14工区はアセス対象で無いため、眺望景観への配慮は検討しないというのは良くない。14工区は先に完成し供用開始されるため、ある程度、背景に対する景観の影響は見えてくるものと考えられる。それを見てさらに良くする見直しも可能かと思うのでひとまず並行してやっていくべきと思う。

眺望点についても、今回の準備書で湖上からの眺望景観は予測評価されていない。本日、現地調査中も湖上でのアクティビティが見られたため、湖上から見た眺望景観の予測評価をすべきでは無いかと考える。準備書 P.9-13-19 に「構造物(橋梁等)および道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討を実施することで、環境負荷を低減する」と記載されているが、この後に、「影響は低減されたものと評価する」と記載されており、既に対策の検討が終わっているかのような印象を受ける文章が記載されているので、修正が必要と感じた。

最後に、遮音壁の話が本日出ていたが、遮音壁については、準備書のどこかに記載はあるのか。

(事業予定者)

遮音壁は騒音の所に記載がある。騒音の基準を超過すると予測される箇所に遮音壁を設置し、騒音の環境基準を満足させることを検討している。ただ、遮音壁を設置する範囲については、事業実施段階で検討するというので、準備書では範囲をお示ししておらず、高さだけの記載となっている。

(委員)

遮音壁は一定の高さや幅があるものであり、景観の予測評価においても言及すべきであると考えます。

(事業予定者)

遮音壁は騒音対策の観点で準備書に記載しているものであり、現時点では景観の観点では言及をしていない。

(委員)

今後、評価書においては、遮音壁による眺望景観の変化についても言及が必要と考えており、何かの記載を検討いただきたい。範囲が決定していなくても評価の言及は可能と考えるので、ご検討ください。

(事業予定者)

騒音については、地点を選定し、その地点で基準が超過するかを予測している。影響のある地点は現在のところ目測であり、遮音壁をどの範囲とするのか、どの程度の高さにするのかについては、概ねは決まっているが、事業実施段階で詳細を決定していくべきと考えている。準備書では2.5 mという標準的な高さの遮音壁を想定しているが、事業実施段階では新たな技術の動向も踏まえながら、なるべく高さを抑えつつ、騒音の基準を満足できるものを造っていきたいと考えている。その際、遮音壁が様々な環境要素に与える影響については、現状では、景観のみに特化したものも含めて記載できていない。

(委員)

遮音壁の評価については、景観も含めた様々な環境要素への影響を評価いただきたいと考えます。

(委員)

資料5、2-7の動物の予測評価の判定の根拠は、「環境省レッドリストカテゴリーと判定基準(2020)」の生息環境の消失・縮小の程度をもとにランク分けされているが、資料5、2-6にもありますとおり、この環境省の判定基準は「生息面積」ではなく「個体群の割合」によって評価されている。「生息面積」と「個体群の割合」はイコールでは無く、面積が半分になると個体群は半分になる訳では無く、ゼロになる可能性もある。準備書で「生息面積」のみで評価をされていることの根拠の妥当性をお伺いしたい。

また、動物に関する生息環境の影響が、ミサゴ以外は全て「C」(生息環境は保全される)と評価されている。動物に関しては、工事が実施された際に他の場所に生息環境があるので逃げてくれるという評価であるが、実際に側道が出来る辺りに移動能力の低い小型哺乳類などの生息も見つかっており、そういった移動能力の小さい種は側道が通ると移動できない可能性がある。「C」(生息環境は保全される)と評価された種については、環境保全措置が記載されていないので、何も配慮がなされないのでは無いかと感じた。

(事業予定者)

御指摘のとおり、今般、生息環境の改変割合で評価をしているが、動物に関しては、哺乳類、昆虫類など様々な種があり生態的特性が異なり、その中でも希少な種がいる中でどういった基準で評価するのか。個別に評価すべきなのか、まとめて評価すべきなのかについては、「道路環境影響評価の技術手法」では、それぞれの動物の生息環境に対する影響の程度で評価することとされており、その生息環境に対する影響の程度については滋賀県のアセス技術指針でも国交省の資料にも判定基準は示されておらず、判定基準が無い中で今回の準備書では改変が30%未満であれば「C」(生息環境は保全される)と評価するといった基準を使用している。

(委員)

それであれば、そう評価することとした経緯を準備書や評価書に記載すべきではないか。「生息面積の減少」と「個体群の減少」はやはり同じでは無く、「生息面積」が半分になると「個体群の数」はゼロになる可能性もあり、過小評価されている可能性もあり、判定の根拠はしっかり示す必要がある。

(事業予定者)

国交省の他のアセス対象事業との整理の整合性もあるので、御指摘の点については持ち帰って検討し、後日回答する。

(委員)

もう1点の質問に対する回答はいかがか。

(事業予定地)

もう1点の方も判定基準の話と同様であり、生息環境と改変する区域の面積を定義して予測を行い、移動経路についても考慮している。その結果、判定は「C」になっている。道路事業の特性として改変面積が線形となり他の面的事業と異なるため、生息面積の消失もそれほど大きくならない状況にある。なお、「C」という判定自体は「影響ない」ということでは無く「保全されている」ということであり、影響がゼロであるとは考えていない。

(委員)

「保全される」と言ってしまうと、全ての種が守られるような印象を受ける。一部に影響が出るということに言及する必要があるのではないか。

(事業予定者)

今の御指摘の点を含め、評価の記述については再確認して御回答する。

(委員)

騒音振動について、資料2やパンフレットでは、交通量の設定をどうしているのが不明である。騒音振動の予測評価を行う上では、音源となる交通量の設定が重要になる。準備書 P.9-2-57 では、現況の日交通量が示されており、2040年の計画交通量を予測に用いているということが同ページに記載されているが、2040年の計画交通量の算定根拠が示されていない。計画交通量がどのようにして決まってくるのかをお教えいただきたい。

(事業予定地)

最新のセンサスの交通量をもとに2040年の計画交通量の推計を行っている。準備書 P.3-5 に計画交通量の推計の方法を記載しているので、御参考にさせていただきたい。ここに記載のあるように、平成27年度の道路交通センサスの結果をもとに2040年の計画交通量の推計を行っている。

(委員)

御指摘の方法で日交通量が出てくるが、実際の予測に使用されるのは時間交通量である。時間交通量に変換するためには、現地調査で把握された時間変動係数をそのまま使用されており、将来の変化を見込んでいないということであるが、その将来の変化をセンサスの結果などから推計するのは現実問題として難しいのか。

(事業予定者)

御指摘のとおり、推計するのは難しいと考えている。

(委員)

解りました。もう1点、現況の交通量と比較し2040年の交通量はどのくらい増えるかと想定しているのかをお教えいただきたい。

(事業予定地)

小松拡幅もその手前の志賀バイパスも4車線になるという前提での推計であり、2車線から4車線になることで車が流れやすくなるものと考えている。このため、交通量については増えるものと予測している。現況では2万台弱の交通量があり、推計では3万台超であることから、1万台程度の増加が推計される。

(委員)

時間変化は現況とほぼ一致するというよりも、現況ベースで推計するしかないということか。

(事業予定者)

その通りです。

(委員)

予測は4車線での予測であるが、4車線が同時に供用開始になるのか。

(事業予定者)

現段階では決まっていないが、志賀バイパスや小松拡幅14工区では暫定2車線で整備を進めており、恐らくこの13工区についても今後、事業を実施するタイミングで決まってくるものであると存じ上げる。

(委員)

4車線が完成した後なのか、暫定2車線で供用開始された時点なのか、いつの時点で予測を行うのかによっても予測評価の結果は変わってくる。4車線とも完成した段階というのがこの準備書の予測評価の前提ということか。

(事業予定者)

準備書では、4車線とも完成した段階での予測評価を前提としている。実際に事業を進めて行く中で、暫定2車線でまず整備や供用開始を行うとなった場合には、その時点で予測を行い、その結果に応じて遮音壁等を建てることになる。

(委員)

今回、このバイパスが完成すると、大型車は基本的に全てバイパスを通過すると推計されている。これにより既存道路の通行はかなり少なくなるという想定であると理解して良いか。

(事業予定者)

既存道路も2040年の推計交通量をベースに予測しており、その結果によると現国道161号の交通量はかなり減るものと考えている。

(委員)

騒音では40dBといったかなり低い値が予測されている。本当にここまで下がるの

かという疑問はあるが、ほとんどの車両がバイパスの方に流れる推計であることは解った。そう考えると、環境基準や要請限度の値を満たすか否かの観点で予測評価をされているが、既存の道路を含め、道路や周辺環境が現況よりも良くなるのか悪化するのかの観点からの評価は無いのか。実際、既存道路の中で良くなる場所は存在するのか。

(事業予定者)

今回は新たに整備する小松拡幅のバイパス区間について環境影響を評価したものである。現道の161号線については、交通量が減るので、騒音レベルも下がるのでは無いかと考えています。

(委員)

白鬚神社のところの交通量が多く危険ということも書かれていたかと思うが、白鬚神社付近の交通量が減るということは、境内の環境も静かになり良くなると思う。

(事業予定者)

今、委員が仰った白鬚神社の話も含めて、事業実施によってどのような効果があるのかについてはアセス手続とは別に整理していく必要があると思っている。

(委員)

遮音壁が景観に及ぼす影響という指摘も出ていたが、遮音壁の設置は、今後、計画の熟度が上がり設計に入った場合に、不確実性が生じる可能性もあるので、事後調査を実施することは考えていないのか。

(事業予定者)

騒音に関しては予測手法が確立されており、予測に不確実性は無いので事後調査を行う計画は無いが、例えば、開通後に周辺環境や交通量が劇的に変わり、騒音が大きくなった場合には、各市とも協力しながらその時点の環境調査をしたうえで遮音壁の高さを変える等の対策の必要性を検討します。

(委員)

資料2-26、27の景観の予測評価について、白鬚神社からの眺望景観については影響なしとされているが、眺望点からの視点が琵琶湖方向から北方向の見え方で評価されている。これは、本殿裏や南方向については、変化が無いので北方向だけの眺望を評価しているという認識で良いか。

(事業予定者)

白鬚神社の後ろをトンネルで通過することを考えている。白鬚神社の後ろや南側については、道路が全く見えない状況となる。かろうじて白鬚神社から道路を視認できるのが、資料2、スライド番号52の位置。ちょうどトンネルから出てきたところであり、この位置で眺望景観の変化を予測評価している。従って、本殿の方向を見ると、道路は見えないこととなる。

(委員)

現在の準備書では、眺望景観に変化があることを示す写真のみが掲載されているが、変化が無いことを示す写真も掲載した方が解りやすいのではないか。

(事業予定者)

影響があるところをしっかり示すのが、環境影響評価の手續と考えている。影響が無かったことを示すのは、環境影響評価の手續の中では考えていないが、冒頭にお示しした3D動画はCAD(キャド)データになっており、色々な視点から見る事ができるものなので、今後、環境影響評価の手續以外にも情報を発信する機会があるかと存じるので、そういった機会も捉えながら解りやすく情報を発信していきたい。

(委員)

白鬚神社の御祭神は本殿の裏の比良山になるため、評価をする上で切り離せない関係と考える。そのため、影響が無いことを示された方が良いのではないかと考えました。

(事業予定者)

環境影響評価の中ではお示ししていないが、トンネル構造の部分であり、影響はないものと考えている。

(委員長)

3D-CADの動画は大変解りやすいと感じた。この3D-CADを使用すれば、鵜川の棚田景観を高い位置から見た景観の再現が可能なのでは無いか。

(事業予定者)

現時点では、設計の精度が高くないため、鵜川の棚田景観を高い位置から見ることは可能であるが、精度的に周辺景観や背景の琵琶湖等を十分再現出来ていない。

ただし、見え方のイメージは捉えてもらいやすくなると思われるので、次回の審査会でお示しできるか否かを含めて検討させていただきたい。

(委員)

特に柵田のところの景観への影響を低減するために、具体的に検討し得る対策にはどのようなものがあるのか。例えば、橋げたの数を減らす、少しでも高さを低くする、一部の橋脚構造を盛土構造に変更する等、候補として挙げられる対策をお聞きしたい。

(事業予定者)

現時点での想定では、橋脚の間隔を広げたり、橋の構造で上部工を薄くしたりといったことが考えられる。そういった構造面の対策で、なるべく、背景が視認できるようにしていきたいと考えている。加えて、現時点では橋梁の色は白色に塗ってあるが、この色を変えることについても検討の選択肢の1つになってくると思われる。

高さ約 20mといった高い位置に道路が走る計画であるため、盛土構造にして勾配をつけるとかなり大きな盛土となってしまうため、柵田の消失が増えてしまうということもあり、現段階では橋梁構造を想定している。

直壁にする方法もあるが、それでも大きな壁が出来てしまうということもあり、橋梁構造が妥当と考えているが橋梁の中でも少しでも景観への影響が低減できるように、引き続き、地質条件等も確認しながら検討していきたいと考えており、現時点では、今後、橋梁構造とデザインを検討すると記載している。

(委員)

JR 湖西線の上を通る必要があることと、トンネルの穴の高さが決まっているので、橋梁の高さレベルはもう変えられないという理解で良いか。

(事業予定者)

その通りです。

(委員)

今回の道路整備は、鵜川地域が認定されている柵田遺産とまともにぶつかる問題と
考えている。柵田遺産に関して、国、県、高島市からは何か意見は出ていなかったのか。

(事業予定者)

鵜川地域の柵田遺産認定および柵田振興法に基づく指定は、方法書の手続開始後に認定されたものであるが、認定された事実は把握している。柵田地域振興法の認定後、高島市にも確認を行ったが、同法の指定に関して、事業ルートの変更の要望や開発の規制等は無いかを確認している。

なお、柵田遺産については現時点では高島市や滋賀県から意見は出ておりません。

(委員)

工事施工道路や施工ヤードに関する質問である。準備書には「既存の道路を活用し、造成を極力抑える」と記載されているが、どこに工事施工道路や施工ヤードを造るか、またその構造をどうするかについては、現時点では未定という理解で良いか。

(事業予定者)

現時点では決まっていないので、準備書ではお示しできていない状況である。

(委員)

工事施工道路等を新たに設置する場合、希少な種等の生息場所と重なっている可能性があるのではないかと懸念している。

(事業予定者)

今回、準備書でお示しした内容や、今後の環境影響評価書の内容については、必ず記録として残し、今後、工事用道路や施工ヤードを造るに当たっては、評価書の内容や造成時の現地の状況を確認しながら、環境配慮を行った上で実施していきたい。

(委員長)

資料2、スライド番号24、26の「工事用重機の稼働に伴う粉じんの発生」と「工事用車両の通行に伴う粉じんの発生」に関しては、発生する時間帯や場所はほぼ同じと想定される。両者は発生してしまうと区別できないため、重機の稼働に伴い発生する粉じんの最大値 $9.7\text{t}/\text{km}^2/\text{月}$ と工事用車両の通行に伴う粉じんの最大値 $2.0\text{t}/\text{km}^2/\text{月}$ を足すと、基準 ($10\text{t}/\text{km}^2/\text{月}$) を超過してしまうが、これは散水量を増やせば基準内に収まるのか。

(事業予定者)

資料2では、幅を持たせ記載しているので解りにくいですが、資料2、スライド番号23に記載のとおり、重機の稼働に係る粉じんが基準超過が予測されるのは、1～4番までの4地点があるうちの、3番の高島市鵜川の地点である。この地点が基準 ($10\text{t}/\text{km}^2/\text{月}$) を超過すると予測されるので、散水をすることで $9.7\text{t}/\text{km}^2/\text{月}$ に低減できると予測している。

工事用車両については、資料2、スライド番号23に記載のとおり、1番(大津市北小松)と2番(高島市勝野)の2地点で評価をしており、発生する粉じん量は $0.9\sim 2.0\text{t}/\text{km}^2/\text{月}$ と予測している。

従って、重機と工事用車両では予測評価の地点が異なっており、地点別で見ると基準 ($10\text{t}/\text{km}^2/\text{月}$) を超過することは無いと評価している。具体的には、1番の地点では

重機 0.5 t/km²/月、工事用車両は最大 2.0 t/km²/月で基準 (10 t/km²/月) は超過しない。4 番の地点では重機 2.7 t/km²/月、工事用車両は最大 1.3 t/km²/月で基準 (10 t/km²/月) は超過しない。3 番の地点は重機の稼働に伴う粉じんのみの予測であり、その発生量は 9.7t/km²/月ということでご理解願います。

(委員長)

重機の使用と工事用車両の通行では、環境影響が生じる地点が異なるということで理解しました。

(委員長)

それでは、他に意見が無いようであるので、議題 2 の議論は終了する。

【以上】