

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願います。

(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します。

(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

のか。

(事業者)

今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。そのため、一般的な話をさせていただければと思う。

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。

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、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う10年を超えてしまっている。

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識でご理解いただければと思う。

(委員)

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囲まれている部分の中で動かすということか。

(事業者)

今の図面は、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っている。

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。

(委員)

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少し動くかもしれないということか。

(事業者)

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、測量により、少しずれが生じることもある。

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。

(委員)

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。

(事業者)

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。

(委員長)

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、委員の皆様からご意見をお願いしたい。

(委員)

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ら 220m という理解でよいか。

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等、どういうふうに判断されたのかを教えてください。

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ついても伺いたい。

(事業者)

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 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

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。

(委員)

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 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、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ないか。本当に保全されると言い切れるのかどうか気になった。

(事業者)

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、現時点では詳細が決まってないので、予測の対象とまではしていない。

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、今の計画上でどうなるかをお示ししているのご理解いただければと思う。

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」と記載しており、これは全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だく形になる。

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づき、しっかりと対応させていただく。

(委員)

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るのか。それは事業外となるのか。

(事業者)

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えている。

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、工事等の影響があれば、改めて見直し、調査をするということと考えていただければと思う。

(委員)

承知した。

(委員)

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に方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、河床の土質にも留意し、今後、考えていただければと思う。

(事業者)

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ん注意して実施させていただく。

(委員)

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、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。

(委員)

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では行動圏が違うが、その辺の配慮はできているか。例えば一言に分断といっても、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。

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。

(事業者)

資料 6 の 2 ページ目の左下の図をご覧いただきたい。まず、動物については移動するので、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思っていただきたい。こ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、その点についてももちろん考えている。

では、この好適環境はどうやって選んだかという点、5 ページの表の左から 4 つ目に、主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。

(委員)

今の回答について、行動圏が大型と小型の場合では違うという話を質問させていただいた。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。動物のサイズが違ってももちろん行動圏が違うが、全部一律に考えているのではないかと気になった。

(事業者)

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。

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。

(委員)

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。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なっており、そのような方針で実施いただいたらと思う。

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。

(事業者)

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、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

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、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。

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、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。

(委員)

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、その部分は準備書で触れていただいた方がありがたいと思う。

(委員)

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、移動阻害を発生させないような対策をしていただく必要がある。工事の時期とも関係するが、その点は注意が必要だと思った。

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。

(事業者)

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きたいと思う。

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参考で示している。

(委員)

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ないかと思い、そ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 年かかるという話ではないということで、承知した。

(事業者)

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

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。

(委員)

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。それによる河川や湧水への影響をどう評価していくのか。

(事業者)

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、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。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、事業のタイミングでしっかりと調査をさせていただく。

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然実施していくということ認識している。

(委員長)

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。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。

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、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。

(事業者)

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。

(委員長)

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、その次のパフモデルの話が書かれていない。明かり部の計算式はいらぬのか。

(事業者)

明かり部の予測については、少し前のページにある。

(委員長)

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いと、説明が不足しているのではないか。検討をお願いします。

(事業者)

確認して修正する。

(委員長)

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。

(事業者)

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だから、含まれたものをご理解いただけたらと思う。

(委員長)

建設機械と工事用車両の NO_x の方についてはどうか。

(事業者)

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う。

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 で示している。

(委員長)

これは建設機械ではないのか。

(事業者)

そのとおり。

(委員長)

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るわけではないのか。

(事業者)

ヤードの中に入ってきているものは、考慮している。

(委員長)

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てある。

(事業者)

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。

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ラックが通ったときにどうなるのかの計算をしている。

(委員長)

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。

(事業者)

ユニットという言葉で表現させていただいている。

(委員長)

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。

(事業者)

記載内容について検討する。

(委員長)

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をされたい。

(事業者)

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、日照障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するという説明をさせていただいた。

(委員)

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

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ただきたい。

(事業者)

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。

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、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いている。

(委員)

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。これらを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られなければならないという複雑な項目である。

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る部分が多いと思う。

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で書いていくということがまず必要である。

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と、あまり実態のない影響予測のページが多いと思った。こういうことを実施する必要性は認識されていないか。

(事業者)

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

つについては、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、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。

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。

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。

(委員)

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ではないかという指摘をしている。

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に対してほと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。

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らないのではないかとこのことを指摘している。

(事業者)

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、景観計画等も含めて考えていくことになる。

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いる。

(委員)

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。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

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ことが重要だと思う。

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、景観の影響評価としてふさわしいのではないかと思ったのでコメントさせていただいた。今後よろしく願います。

(委員)

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地点が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ないということか。

(事業者)

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。

(委員)

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、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の何かを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。

(事業者)

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整理させていただいている。

(委員)

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、この程度の対策は可能だという数字を出したという理解でよろしいか。

(事業者)

そのとおり。

(委員)

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ので、どの程度の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。

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、現状すでに基準を超えているという記載があったと思うが、これは、主に交差する道路のことを言われているのか。

(事業者)

交差ではなく、アクセスする道路のことを言っている。

(委員)

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を入れているのか、どうなっているか。

(事業者)

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、平面で予測をさせていただいている。

(委員)

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ことでしょうか。

(事業者)

そのとおり。

(委員)

それでも基準を超えてしまうということか。

(事業者)

一部、アクセス道路で超えてしまうところがある。

(委員)

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

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場所はあるのか。

(事業者)

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
だいている。

(委員)

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
ったので確認した。

(事業者)

排水性舗装の補正の処理はなしで考えている。

(委員)

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。
どのような音源を考えられているか。

(事業者)

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
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
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
ルである。

(委員)

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
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。

(事業者)

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
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。

(委員)

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
実際に始まってから対応するということか。

(事業者)

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。

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。

(委員)

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。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ていただくことはできないか。

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と移動能力の大きな動物は保全の策が違ってくるので、これだけの記載だとその辺の配慮が見えてこない。

(事業者)

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。

(委員)

よろしく願います。

(委員)

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ではないか。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

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。

(事業者)

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かったことについてやるということで書かせていただいている。何かに特化してという意味ではないので、その辺も含めて検討させていただければと思う。

(委員)

検討していただければと思う。

(委員長)

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 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、いわゆるグリーン購入や省エネ等が書かれている。

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、事業予定者からも検討するということを言われている。

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じまないと思わ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のが望ましいのではないかと思う。

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と思う。

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、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 年度とやや古いですが、いくつかレポートが出されている※。

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

考えられているのか。

※ 国土技術政策総合研究所の関連するレポート（参考）

- ・ 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境評価技術の開発, 2012
- ・ 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, 国総研レポート 2015, p.112.
<https://www.nilim.go.jp/l%b/bcg/siryoun/2015report/%r2015hp090.pdf>
- ・ 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
<https://www.nilim.go.jp/l%b/bcg/siryoun/tnn/tnn0766pdf/ks076612.pdf>
- ・ 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境評価技術の開発, 2012
- ・ 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, 国総研レポート 2015, p.112.
<https://www.nilim.go.jp/l%b/bcg/siryoun/2015report/%r2015hp090.pdf>
- ・ 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
<https://www.nilim.go.jp/l%b/bcg/siryoun/tnn/tnn0766pdf/ks076612.pdf>

（事業者）

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。

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。

（委員長）

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。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。

（事業者）

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ものがないかを少し考えさせてもらえればと思う。

(委員長)

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、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しい。

(事業者)

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うか少し検討させてもらいたいと思う。

(委員長)

よろしく願います。

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。

以上