

令和2年度 第2回西宮市環境影響評価専門委員会 議事録（発言要旨）

- 開催日時：令和2年8月24日（月）14：00～15：30
- 開催場所：西宮市役所 本庁舎 8階 813会議室
- 出席委員：安田委員、武田会長、沖村委員、森津委員、末包委員、島委員、大久保委員、花田委員
- 事務局：環境局：宮島局長
環境総括室：岩田室長
環境学習都市推進課：小田課長 八木係長 松井主事
環境保全課：森山課長 北原係長
都市計画課：山本課長 常岡係長
都市デザイン課：佐藤課長 松村係長
みどり保全課：岸本課長
- 公開・非公開：公開（傍聴人：0名）

1. 開会

2. 議題

- (1) 前回委員会における委員意見等に対する回答について
- (2) 説明会の開催状況等について

(1)

【事業予定者】資料2は、準備書に掲載している計画交通量について、JCT・ICのメージと、表記ができていなかった計画日交通量（令和12年）を示している。名神湾岸連絡線に接続するランプとして、西宮JCT・IC、西宮浜JCT・ICの各々の台数を追記した。まず、「2,300台/日」は阪神高速3号神戸線の大阪方面と名神湾岸連絡線ランプの台数である。「4,400台/日」は、西宮浜での名神湾岸連絡線への出入り口の台数である。「15,200台/日」は、阪神高速5号湾岸線の神戸方面と名神湾岸連絡線とのランプの台数である。「17,300台/日」は、名神湾岸連絡線と名神高速道路を結ぶランプの台数である。次に、名神高速道路について、「9,900台/日」は、国道43号の神戸方面からの出入り口の台数である。最後に、既存の阪神高速5号湾岸線の出入り口の台数が不足していたため、「4,900台/日」と追記している。このように、各ランプについて、今後評価書において、各々の方向の上下線を合わせた台数を表記し、準備書で用いている表の内訳を詳細に示したいと考えている。

前回の委員会において、建設機械の稼働と工事用車両の運行の影響を分けて予測しているが、これらは同時期に行われるものであるため、両方の影響を合わせて予測すべきではないかとのご意見をいただき、持ち帰って検討するとお答えしていたが、各項目を分けて予測、評価するとして概要書で示しており、その内容で縦覧や説明会、委員会といった手続きを経て、決定したと認識している。準備書はその結果を踏まえて作成している。また、他事例も参照したが、本事業が他事例に比べて影響が著しく大き

いという状況ではなく、二つの項目を合わせた影響を予測している事例を見つけることができなかつた。そのため、今回の準備書の内容で妥当であると考えており、評価書でもこのままの表現で進めたい。なお、具体的な工事内容や詳細設計は今後決められていくが、その説明をする段階では、実際に使用する建設機械や、工専用車両の走行状況も説明されていくと思われる。その時の工法において、二つを合わせた影響についての説明も可能と思われる。

<質疑応答>

【委員】 建設機械と工専用車両の影響を合わせて評価する必要があるのではないかと前回質問したが、概要書の段階で決まっている、他に事例がないから対応しないというのは、あまりに誠意がない返事。事例がないからというのではなく、住民説明会でもそのような意見をいただいております、また、住宅地での工事であることから、誠意をもう少しもって対応してはどうか。

【事業予定者】 準備書や評価書の段階でできる範囲での予測やアセスに基づいた説明をすべきだと考えている。現在設計を進めている段階での、最大の影響での予測、評価をしており、建設機械の稼働と工専用車両の運行を合わせての予測については、事業実施段階において工法の検討、建設機械の稼働や工専用車両の台数等を踏まえた上で説明することができると考えている。

【委員】 事業者の考えとしてはそういう考えというのは承知した。

【委員】 交通量について。資料2で、通常は見かけることのないような、日交通量100台といった数値があり、驚いている。名神湾岸連絡線から阪神高速5号湾岸線大阪方面へのランプが100台とあるが、表は100台単位となっており、通常こういう場合は0とは書けないことから最小限の数値を当てはめたと理解した。災害時の代替ルートの構成に役立つことは間違いないが、建設費、維持費を考えると需要のないランプを設けることが許されるのか、甚だ疑問である。同じ考え方をすると、今回接続していない阪神高速3号神戸線神戸方面との接続も必要ということになる。しかし、ランプが無駄であるか否かは然るべきところから指摘されることなので、この場ではそのような観点ではなく、環境面で発言する。西宮浜JCT・ICはかなり厳しい設計であり、この需要のないランプをとりやめると線形が緩和されるのではないかとと思われる。特に、縦断線形が緩和されると騒音の低減や二酸化炭素の排出量削減につながる。環境面からも、需要のないランプはない方が好ましい。また、もう一点、前回、2030年時点での名神湾岸連絡線がない場合の交通量についても示してほしいと質問していたが、これについてはゼロ回答であったため、公表できないと理解した。公表できない理由があると推察されるので仕方ない。しかし、事業の有無による比較ができないので環境影響評価の結果も理解が得られにくいと思う。

【事業予定者】 交通量に関する意見で、名神湾岸連絡線から阪神高速5号湾岸線大阪方面への接続の台数が非常に少ないという声はいただいている。しかし、計画段階においても、住民には阪神高速5号湾岸線大阪方面への接続の経緯や必要性について、代替路確保や交通ネットワークの形成という説明をしてきており、その計画を踏まえて今回の環境影響評価を行っており、計画については特に変更することは考えていない。また、名神湾岸連絡線の目的は、阪神高速3号神戸線の渋滞緩和や国道43号の沿道環境の改善としており、2030年に名神湾岸連絡線がない場合の計画交通量については、持ち合わせていないので、お示しすることができない。

(2)

【事業予定者】 資料3について説明。

<質疑応答>

【委員】 PM2.5の予測手法がないから予測できないとのことだが、もう少し検討するなどしてもらえないか。予測手法がないからできないというのではなく、予測方法を考えることはできないのか。環境要素に含まれていないから対象としないのではなく、もう少し前向きに考えてほしい。

【事業予定者】 国道43号の環境対策に取り組んでいる者としても、この地域の住民はPM2.5についても関心が高いと理解している。環境省により、これまでPM2.5の基準等が確立されてきて、環境行政として県や市が測定しているというのが現在の状況である。道路管理者として、道路を計画する段階で、まず環境省が環境基準を決めたことは認識しており、準備書の前の概要書の段階でPM2.5の観測結果についてお示しさせていただいていた。しかし、国土交通省としては、道路事業に関連した予測手法が確立されない限り、安易に予測をするものではないと考えている。現段階では予測手法がないため、環境影響評価の中では手続きは行わない。また、県の条例の中でもそのような記載はない。

【委員】 遮音壁以外で、事業予定者として対応について言及した点をまとめて教えていただきたい。

【事業予定者】 説明会において、事業実施段階で対応するものとして、地下水、日照障害、低周波音について回答している。地下水に関しては、井戸の調査を事業実施段階で行う可能性があることや、日照障害に関しては、景観等の検討も進めていく中で、上下部工の桁厚や橋脚位置の検討を進める中で変更する可能性があるということ、低周波音に関しては、事後監視調査の項目に挙げており、供用後の段階で確認すると回答している。

【委員】 この段階で説明会をしたということは、この段階で住民の方の意見を知らせていただくことが重要である。環境影響評価を何段階かに分けて行っており、「事業実施段階で行う」「項目に含まれていない」という回答は、他の委員からの意見でもあるように、住民には冷たい回答に聞こえると思われる。名神湾岸連絡線は、住民にとって生活に大きく影響を及ぼす計画であると思われるので、その点を認識していただいた上で対応していただきたい。

【事業予定者】 事業予定者としては、環境影響評価の準備書の説明会としての主旨で行ったが、住民に対して冷たい回答になっていたという点については反省しないといけないと考えている。準備書の説明会としては終了したが、今後は、西宮市と連携しながら、今津地域等の自治会単位で、事業実施段階までに、環境や事業計画などの個別説明はさせていただくとお声掛けしている状況である。現在要望はないが、そういう声があれば対応していきたい。

【委員】 景観に関する回答についても同様に感じている。今回の計画は住宅の市街地を通ることが大きなポイントだと思っている。以前の会議でも申したが、環境影響評価という点でいえば眺望点は決まっているかもしれないが、住民説明会の対象となる方にとって最も景観の阻害要因になるのは近景である。その点にも配慮した回答をするべきだと思われるが、どのように考えているのか。

【事業予定者】 県の条例及び技術手法に基づいて景観の視距離は設定しており、近景については、今津東線から100m程度の距離にある今津小学校を選定している。また、景観資源の景観の変化として、六角

堂を含めた景観として環境影響評価を実施している。都市計画の段階では、高架構造物ができるという内容の検討しかできていない。そのため、ご指摘にあるような視点や近景でのジャンクションの構造について、ジャンクション自体がコンクリートなのか鋼製なのか決まっていない状況であり、例えば鋼製のイメージを示してしまうと、鋼製で整備されると勘違いされてしまう恐れがあるので、我々としては、設計が進んでいない段階では近景を提示することはできない。今後、事業実施段階で設計が進めば橋梁形式について提示できると考えている。工事による影響についても、より詳細に説明できるのは事業実施段階で地質調査、測量が終了した段階であり、その段階で住民の方に説明したい。

【委員】 基本計画段階とはいえ、仮定断面は出しているのではないかと。少なくとも、コンクリートや鋼製などといった情報を開示すべきであり、情報が無い以上、景観担当として参加しても何とも言えない。住宅地を通るといっただけで、高架道路が景観阻害要因になるため、謙虚に仮定断面を出し示すべきである。最終決定はしていないにしても、市の景観アドバイザー会議に諮り、そこでの意見を参考にするなど、もう少し近景の視点の配慮が現在も今後も必要ではないかと。最も恐れていることは、今後、仮定の断面から計画が進み、決定した場合に、これ以上変更できないと言われることである。景観的に工夫できる段階で示してほしい。

【事業予定者】 委員の意見にあったように西宮市都市景観条例に基づき、計画策定段階から協議させていただいている。7月にも市のアドバイザー一部会に対して、名神湾岸連絡線の構造等を示して意見をいただいているところである。

【委員】 仮定断面を示さず、景観の審議は出来ないのではないかと。一般的な注意事項にしかないのでは。

【事業予定者】 市のアドバイザー一部会には、仮定断面は示している。

【委員】 それは今後の協議によって改善の可能性があるのか。

【事業予定者】 概略設計の段階なので、どのように変更する可能性があるのかということも今後検討していく必要がある。また、桁厚等の構造についてもアドバイザー一部会で意見をいただいております、景観に配慮していくという点について、事業予定者として今後反映できるものと考えている。

【委員】 慎重な検討を期待している。

【事業予定者】 西宮市都市景観条例に基づいて適切に進めていく。

【委員】 1点目は、説明会の回答について、個別の項目の説明は仰るとおりであるが、各委員や住民からは、「冷たい」「わかりにくい」という発言が出ている。日本の仕組みでは確かに健康影響評価（HIA）をすることにはなっていないが、環境負荷をできる限り低減するための検討は必要であり、その検討を行っているかがこの回答概要からは見えてこない。できる限り環境負荷を低減するために、環境保全措置として何を考えているかという視点に即した記載にしてほしい。

2点目として、都市計画、環境影響評価、景観審議会等の手続は個々に異なるものではあるが、住民にとっては道路建設という一つのものであるから、わかりやすさの確保という点で、単に個別に進めるのではなく、それぞれに出てきている情報を、統合して情報提供してほしい。SDGsの統合的なアプローチという観点から考えても、わかりやすく説明するためには、それぞれが活用しているモデル等、わかりやすく見せる技術を相互に関連させていく必要があるのではないかと。アセスの段階では早すぎる、後の段階だと遅すぎると言われるという、典型的な印象を持たれないように、出来る限り情報を提供し、説

明し、反映できるものは反映し、可能な限り環境負荷を低減していくべきである。具体的には、騒音に関しては、この地域に、学校や住宅地がある。そのことを考えると、防音壁だけでなく、路面の構造上可能な工夫など、環境政策において現在議論されていることをできる限り先取りすることによって、今後のモデル事例となるような道路側の対策を検討していただきたい。

3点目に、道路設置者側で検討しても、事業主体は別会社になる。その連携を行うと記載しているが、どのように連携されるのかが記載されていないと納得は得られない。高速道路会社は会社といっても国土交通省所管の特殊法人にあたるので、そのような観点から、実質的にどのような連携が考えられるのかを含めた説明をいただきたい。

【事業予定者】 1点目に、環境負荷の低減の記載が「事業実施段階で検討する」などのように具体的ではないことについて、環境保全措置として準備書において工事中の散水や工事用車両の分散などを記載しているが、もう少しわかりやすく、具体的に書けるところは書いていけたらと思う。また、供用後についても事後監視調査の中で、結果を踏まえて環境負荷の低減を検討していきたい。

2点目に、説明手法に関して、事業予定者としても不安視している。都市計画、環境影響評価、景観それぞれでの意見があり、一つにまとめながら住民に説明してはいるが、なかなか理解いただけていないので、事業予定者としても、兵庫県・西宮市と連携しながら説明を行っていきたい。騒音に関して、遮音壁やアスファルトの状況は、事業実施段階での検討になる。

3点目に、将来管理者への引継ぎについて、評価書の段階で、維持管理についての表記などは盛り込めるところは盛り込みたい。

【委員】 評価書が作成された段階で、構造物のデザインや構造等は決定するのか。

【事業予定者】 評価書の段階では、現時点と設計の状況には変わりはない。環境影響評価書を今後、兵庫県の都市計画審議会に提出し、付議が行われれば、それ以降に事業化の手続きに着手することができる。事業化できた段階で現地の測量、地質調査等、詳細な設計を行うことができる。今の設計から構造物の設計に移る段階はまだ先の事業実施段階である。

【委員】 構造物に対する意見やデザインに対する意見が出た際に変更は可能か。設計が完了してからでは不可能ではないのか。

【事業予定者】 事業者としても、より多くの意見を受け入れ、より良く構造物を作っていくつもりだが、公共事業という観点から、事業費が大きなものは、構造を重視する中で最大限の配慮をさせていただく。

【委員】 構造物が建設されることにより、最も影響を受けるのは周辺の住民なので、住民の意見を尊重して進めていただきたい。

【事業予定者】 環境影響評価や都市計画での意見については、住民側からの意見として理解し、事業実施段階において計画に反映できるところはしていく。事業費については、今後設計を進める中で、コスト削減に努めていくという考えも踏まえて検討する。

【委員】 建設機械の稼働と工事用車両の運行による大気の影響について、同時に予測・評価を行わないという事業予定者の見解であったが、環境保全措置として、集中稼働を避ける、或いは工事用車両を分散させるということは非常に重要なことである。今回の予測は年間の平均値を予測した上で、そこから一日平均値の98%値を予測するという手法を用いているが、工事用車両を分散させることによって、年平均値及び1日平均値の98%値が改善される等、予測に影響があるのか。

【事業予定者】 予測上は、あくまで現段階の工事計画になるが、想定する土量等の発生量から工事用車両が1日に走行する最大の台数を設定し、その台数が1年間走行すると仮定して予測しているので、安全側に算出している。工事用車両を分散させた場合どれだけ台数が減って数値がどうなるかといった細かい設定はできていない。工事用車両の台数が減れば、短期的には大気汚染物質は減少するはずなので、定量的には反映できていないが、建設機械の稼働も含めてできる限り環境負荷を削減するよう努めていきたい。

【委員】 道路関係の大気の予測というのは、このように年平均値を予測する手法が示されているのか。

【事業予定者】 そのとおりである。

【委員】 事業予定者において、情報が決定してから提示するのは、手法として好ましくない。景観アドバイザー会議、環境影響評価専門委員会等、それぞれの議論の場において、事前に情報提供したり、複数案を提示したりするなど、より一層合意形成に努めていただきたい。費用の問題等もあるかと思うが、これしかないという形で提案するより、もっと合意形成に努めてほしい。

【委員】 各委員の発言にあるように、計画が固まって、変更できないというのは好ましくない。その前に情報提供していただいて、意見を聴くようにしていただきたい。

3. 連絡事項

- ・ 次回の委員会は、10月上旬の予定。
- ・ 委員会の承認により、次回の委員会においては、答申案をまとめるための審議については、非公開とすることを決定。

4. 閉会

以上