

令和2年度 第1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7月21日（火）10：00～11：40
- 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、阪上委員、武田委員、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：石井市長
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：松村係長
みどり保全課：岸本課長
- 公開・非公開：公開（傍聴人：2名）

1. 開会

2. 議題

(1) 会長、副会長の選任

武田委員が会長に、沖村委員が副会長に就任

(2) 名神湾岸連絡線環境影響評価について

①諮問

②環境影響評価手続き及びスケジュールについて

事務局より説明

③名神湾岸連絡線環境影響評価準備書について

事業予定者より説明

<質疑応答>

【委員】 大気汚染について、準備書 4.3.1-32 には、建設機械の稼働、準備書 4.3.1-51 には、工事用車両の運行に係るバックグラウンド濃度が示されているが、西宮 JCT・IC 付近の数値が異なるのはなぜか。

【事業予定者】 建設機械の稼働に係るバックグラウンド値では、国道 43 号の沿道で工事が行われることから、現状で国道 43 号の影響がある地点である、西宮インター交差点局の数値を使用している。一方、工事用車両の運行については、国道 43 号の影響が、予測結果の数値に既に含まれているため、バックグラウンド値に西宮インター局の数値を使用すると、国道 43 号の影響をダブルカウントすることになるため、国道 43 号の影響が少ない地点の測定局である鳴尾支所局の数値を使用した。

【委員】 概要書の知事意見に対する事業者の見解の中で、移動測定車を用いるという回答があったが、

その測定結果も十分考慮した上で、この鳴尾支所局での数値を用いたのか。

【事業予定者】鳴尾支所局は、国道 43 号に比較的近い一般局であり、計画路線周辺の一般局の中でも高い測定結果となっているため、鳴尾支所局の数値を使用している。

【委員】工事中について、建設機械と工事用車両による影響を分けて予測しているが、これ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た予測を行うべきではないか。

【事業予定者】建設機械が稼働している時に工事用車両が運行し、影響が重なることは考えられるが、環境影響評価では、項目選定の時点で、建設機械の稼働による影響と工事用車両の運行による影響に分かれているため、準備書では最大影響として各々にて整理している。それぞれの項目で然るべき環境保全措置を行うことによりできるだけ影響を小さくする。二つの項目を合わせた予測結果が出せないのかということについては、現段階では詳細な工事計画を立てることができないため、建設機械の稼働と工事用車両の運行の重複具合の想定が困難であることから、別々に予測している。

【委員】予測値は年平均の値である。一日単位で評価を行うのであれば、工事の工程の想定が難しいというのは理解できるが、年平均であれば関係がないのではないか。

【事業予定者】検討する。

【委員】騒音・振動の現況調査の結果について、24 時間の連続観測等価騒音レベルの調査を 2 回行っているが、資料 2 の 32 ページにある数値は 2 回の平均値か。

【事業予定者】これは令和元年 10 月の調査結果である。

【委員】2 回目の 12 月のデータは使っていないということか。それはなぜか。

【事業予定者】12 月のデータは予測には使用していない。基本的に騒音調査というのは、環境省のマニュアルで年に 1 回の実施でよいとされている。1 回目と 2 回目の調査はその結果が妥当であるか、数値に大きな変化がないか、という観点での 2 回調査をしたところである。結果、大きな違いがなかったため、1 回目の調査結果は妥当であると考え、予測に用いている。

【委員】顕著な差がなかったということだが、差はどれくらいあったのか。

【事業予定者】準備書 4.3.3-19～4.3.3-20 にあるとおり、1 dB ほどの差である。傾向としては 1 回目が高くなっている。

【委員】数値は曜日等により日々変動するものであるため、本来であれば 2 回ではなく数回調査を実施し、平均値か、または最も高い数値を採用すべきであるが、この調査予測方法で十分だと考えているか。

【事業予定者】1 回目の調査結果を用いての予測が適正と考えている。

【委員】資料 2 の 34 ページの国道 43 号の騒音の状況の変化の資料について、「概ね環境基準を下回る」と評価されているが、これは等価騒音レベルのみである。L₅₀ や L₅ といった度数分布を考慮した確率レベルは見ているか。

【事業予定者】調査の段階でデータは取っているが、年平均で比較するといった確認はしていない。等価騒音レベルでの評価としている。

【委員】低周波音について、一か所、実測でなく予測値を出しているが、これはどういったモデルで求めているか。

【事業予定者】「道路環境影響評価の技術手法」という参考図書をもとにアセスを進めており、その中で示されている低周波音の予測式をもとに予測を行っている。ここでは、モデルを適用できる交通量が

設定されており、今回の事業ではそれを超過する場所があることから、その予測式が使用できない。そのため、類似する交通量と構造の場所で調査をした結果を予測として掲載している。

【委員】 低周波音レベルについて、環境基準がないとのことだが、がたつきの限界という周波数特性に応じて一般的に広く評価に使われているものがあるが、周波数特性は確認していないのか。

【事業予定者】 予測上はそこまでできるモデルではないため、確認していない。

【委員】 トータルのレベルのみということか。

【事業予定者】 そのとおりである。

【委員】 受音点 18 番（高層マンション 15 階の高さ 43m 部分）では、大幅に供用時に騒音の数値が基準を超えるという結果が出ている。塀で対策することで 71dB から 66dB まで下がると予測されているが、塀の高さは何mか。

【事業予定者】 コンクリート高欄の高さが 1 m で、その上に 1 m の遮音壁を設置する。

【委員】 両方の車線について検討しているか。

【事業予定者】 両方の車線の影響を考慮した上で予測している。

【委員】 遠い方の北行きの車線だと、受音点が見通せる範囲ではないのか。

【事業予定者】 コンクリート高欄の上に 1 m の遮音壁を立てると、ドライバーがちょうど見通せるか見通せないかという程度である。マンションまでの距離による減衰も考慮した予測になっている。

【委員】 連絡線を整備することで交通の流れがどのように変わるのかというのがポイントになるが、路線図に往復方向を分けて交通量をわかりやすく示した図はないのか。また、この事業による環境の変化を比較するためにも、2030 年時点の連絡線がない場合の交通量についても示していただきたい。事業の整備効果を確認する上で予測しているものと思われる。

また、交通量を基に騒音や大気汚染等の予測をしているが、この予測手法で現況の交通量等をあてはめた場合に、現況の数値と合致することを確認しているのか。速度の設定の違いにより、現況と合致しないのではないかと思われる。現況と合致しない手法で予測しても全く意味がないため、現況と合致することを確認してから予測するといった手順を踏んでいるのか、説明してほしい。

【事業予定者】 計画交通量については、環境影響評価の中で、工事中の影響と供用後の影響を予測するために用いるものである。準備書 1-8 で計画交通量の推計手順、また、準備書 4.3.1-65 では予測に用いた計画交通量を示している。

【委員】 各々のランプの交通量をわかりやすく示してほしい。また、2030 年時点での連絡線がない場合の交通量がどうなるのか示していただければ、交通の流れがどのように変化するかを確認することができる。連絡線が整備されることにより周辺道路において交通量が増加する箇所は一切ないのか。

【事業予定者】 推計上、周辺道路は概ね減少となっている。

【委員】 概ねということは、一部は増加する箇所があるのか。

【事業予定者】 国道 43 号沿線、西宮市域では減少する。

【委員】 周辺の路線において交通量が増えるのかということが、地域の方の大きな関心事となる。本来、義務付けられていない環境影響評価を行っているというのは、住民に理解していただくためだと思われるが、きちんと説明をしなければ理解は得られない。そのためにも、基本となる交通量を示す必要があると思われる。

【事業予定者】 県条例の手続きに準じて環境影響評価を行っているため、条例に定められている手続き

に沿って予測をしている。

【委員】 中途半端だと、せっかく環境影響評価を行っていることが無意味になる。

【事業予定者】 準備書には記載しているが、わかりにくいところについては、図化して個別で資料を渡したい。また、騒音についても、現況調査をし再現を確認しながら予測を行っている。

【委員】 現況の再現を確認しているのであれば、それを示して精度の高い予測であることを説明していただければ将来の予測についても信頼できる。現況確認の際には観測した速度を用いて、一方で予測時には設定した速度を用いるというのはおかしいのではないか。予測時に予め速度を設定しているのであれば、現況確認においても予め設定した速度で再現できているというのか。そうでなければ、予測においても交通量に応じて速度を設定しないと合致しないことになる。

【事業予定者】 準備書には記載していないが、現況測定により結果を再現できることを確認している。将来に対する不安の声もあるので、事後監視調査において、保全措置を行っているのか実際に確認をする。

【委員】 事後ではどうすることもできないこともある。交通の流れ自体を変えることは困難であり、予め適切に予測しておく必要があると思われる。

【委員】 名神湾岸連絡線の最高速度は時速 60 k m、騒音についても時速 60 k m で予測しているか。

【事業予定者】 そのとおりである。

【委員】 時速 60 k m での予測に加え、それ以上の速度の場合での予測はしていないのか。

【事業予定者】 規制速度は事業実施段階で決定するが、設計速度は時速 60 k m である。道路管理者としては、設計速度を超過することを容認することになるので、予測するものではない。

【委員】 時速 60 k m は必ず守ってもらわなければならない。

【事業予定者】 規制速度については、警察との協議の中で時速 60 k m を守ってもらうようにすることを考えており、予測においては設計速度の時速 60 k m を基準として設定している。

【委員】 資料 3 について 3 点質問する。1 点目は、供用時の騒音について、何も措置を行わない場合と、基準を超過するところで遮音壁を設置する場合の 2 つの予測しか書かれていないが、この地域が歴史的な経緯として国道 43 号による多大な負荷を被ってきたという背景に加え、住居地域が多いことを考慮した騒音レベルまで低減した場合など、準備書には掲載していないが、複数案として様々な追加的な対策について検討しているのか。

2 点目として、日照障害における環境保全措置について、今後工夫するとあるが、工夫により低減したとしても参考指標を下回る措置が可能か。デザイン等は今後決まるとは思うが、検討した結果、指標を下回ることはあり得るのか。

3 点目に、植物について、カワヂシャの生息地が消失するとされており、保全措置としては種子の保管としているが、誰がいつまでどのように保管するのか、保管してどうするのか、消失したところはそのままなのかということを知りたい。

【事業予定者】 1 点目について、遮音壁の設置を保全措置としているが、それだけでなく、排水性舗装や低騒音舗装についても今後の設計の中で検討すべきであると考えている。

2 点目の日照障害については、橋脚位置等は未定であり、1 m の高欄の上に、高さ 1 m の遮音壁を設置する計画で、構造上、参考指標の 5 時間を超過する日照障害が予測されている。遮音壁については、しっかり音を遮蔽してほしいという意見や、光を通してほしいという意見があり、事業実施段階にて構

造等の検討の中で、日照障害の低減を図る。橋脚構造についても検討しているところであり、橋脚間の距離を長くすると桁厚が大きくなる傾向があるが、この地域では薄くすることを今後検討する。景観についても併せてデザインや色彩を検討する中で日照障害の影響を低減する努力を保全措置として含めるべきと考えている。一方、やむを得ない場合は公共事業の補償について、保全措置として記載している。

3点目の植物については、事後監視では保全措置として種子を採取して研究機関に預かっていただき、きちんと保管されているか確認する。イヌノフグリの生育地が消失してしまうが、別の生育地を探して移植することは考えていない。カワヂシャはいくつかの生育地のうち、計画線の近くの部分で一部日陰になるという影響があり、生育し続ける可能性もあるが、種子を保存することにより少しでも遺伝子を保管するという保全措置としている。

【委員】 イヌノフグリがあるのは人家があるところか。人家も含めて開発を行うのか。

【事業予定者】 歩道と民地の間にも生育地はあり、そこでも影響が生じる可能性がある。今津東線の区域の中で全ての工事を実施できる訳ではなく、今津東線の両側において、人家に影響が生じ、変更の可能性があると現段階で考えている。

3. 連絡事項

次回の委員会は、8月末を予定している。

4. 閉会

以上