

令和2年度 第3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10月5日（月）10：00～11：50
- 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、武田会長、沖村副会長、森津委員、末包委員、島委員、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 山本係長
- 公開・非公開：部分公開（傍聴人：18名）※議題（2）は非公開。

1. 開会

2. 議題

（1）住民意見に対する事業予定者見解について

【事業予定者】第1回専門委員会で発言した内容について、一部補足する。第1回専門委員会における資料2の32ページに、騒音の現況調査の結果を記載していた。調査結果を地域別に何dBから何dBであると表現していたが、この資料に示している数値について、委員より「2回分の調査結果の平均値であるのか」という質問があった。それに対して「10月と12月に調査を行ったうち、10月分の調査結果である」と回答していたが、正確には12月の結果も含めており、10月及び12月の2回分の調査結果における最小から最大の幅を示しているというのが正しい回答になる。

さらに、当該回答に対して、委員より「2回目の調査結果は予測に使用していないのか」という質問があった。それに対して「使用していない」と回答したが、正確には10月及び12月の調査結果のうち、高い方の値を予測に使用し、予測値が高くなるように算出していたというのが正しい回答になるので、この場を借りて訂正する。

<住民意見に対する事業予定者見解の説明（資料1）>

<質疑応答>

【委員】第2次住民意見書への事業者の見解書の12～18において、事業の目的として「対象道路は、名神高速道路、阪神高速3号神戸線及び阪神高速5号湾岸線をつなぐことで交通の分散を図り、「渋滞の緩和」、「災害時に強い道路ネットワークの確保」、「沿道環境の改善」、「交通安全の確保」、「物流の活性化」に寄与する道路です。」と説明しているが、この目的が必ずしも果たされるとは言えないのではない

か。環境影響評価に関する部分でいうと、沿道環境の改善に寄与する道路と言っているが、以前にこの事業を実施しない場合の交通量についての情報を持ち合わせていないと説明された。事業を実施した場合としない場合を比較しないと、沿道環境が改善するということは言えないため、何の根拠もなく改善すると言っていることになるのではないか。あるいは、きちんとした根拠があるのか。

【事業予定者】実施しなかった場合の計画交通量は持ち合わせていないので比較はしていない。しかし、本事業は、名神高速道路と阪神高速3号神戸線を結び、また、環状道路の一部を担う幹線交通ネットワークとしての計画なので、大型車等の交通が阪神高速3号神戸線や国道43号から阪神高速5号湾岸線へ転換されるという計画予測をしている。そのため、環境影響評価の中で、これを環境改善につながる根拠として説明をしている。

【委員】ネットワークを補強したら全てが解決するとは限らない。かえって悪化するところがあったり、交通が集中するところがあったりする可能性がある。実際に比較せずに、沿道環境が改善されるはずだというのは憶測にすぎない。根拠なく言い切って説明するのは問題がある。

【事業予定者】交通需要についての予測し得なかった場合に関しては、交通安全対策を踏まえ交通に対する対策を考えていきたい。供用後も、予測し得なかった交通渋滞についても、国道43号や阪神高速3号神戸線での取組において経験している環境ロードプライシングのような交通誘導についても検討を考えている。

【委員】2点聞きたい。まず、PM2.5について、第2次住民意見書への事業者の見解書の47～53に示されている通り、発生源が多岐に亘っているため予測手法が確立されていないというのは仰る通りだが、多岐に亘るから自動車の影響がないというわけではない。見解書に、固定発生源や移動発生源に対する削減対策を進めることが重要であり、対策を進めていく、と記載されているが、どのような対策をするのか。

2点目に、第2次住民意見書への事業者の見解書の56の最後の3行にもあるように、「現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、関係機関と協力・連携を図り、関係法令等に基づき、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業者の実行可能な範囲で適切な措置を講じます。」といった記載がこの資料の至るところで繰り返されている。環境影響評価にあたり、環境影響を回避するために、実行可能な範囲で環境保全措置を進めていくという記載がなされることは承知しているし、実行可能な範囲で環境影響をできる限り低減させていくというのは事業を行う立場として当然の対応だと思う。しかし、見解書の記載にあるような、著しい環境影響が生じた場合であっても、実行可能な範囲で適切な措置を講じる、というのは適切な対応とは考えられない。実行可能な範囲での改善ができなければ、事業を止めるという理解で良いのか。繰り返しこの表現がされているので、明確に見解を聞きたい。

【事業予定者】1点目については、これまで、国土交通省としては、兵庫県や西宮市、尼崎市において、大型車への重量の取り締まりや、大型トラックの排気ガスの取り締まりなど、排出される物に対しての取り締まりをしているので、それについては継続していきたい。

2点目については、準備書においては、環境影響評価の基準に基づき予測を行っている。著しい環境影響については、今後、関係機関、関係部局と、関係法令に基づき、必要に応じて対策を行っていただくと考えている。

【委員】 予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合に、関係機関と連携したり専門家の指導・助言を得るといえるのは良いと思うが、実行可能な範囲での適切な措置というのがよくわからない。実行不可能な措置が必要となった場合はどうするのか。

【事業予定者】 たとえば、工事中に、工事業者への建設機械の取り扱いの指導を行うということも環境保全措置として記載しているが、工事のやり方によっては、予測しないような大きな音が出てしまうことが考えられる。その場合には、原因を追究し、工事業者に改めて指導をするといったことも想定した表現である。また、地下水等では、モニタリングをしながら工事をしていくが、予測し得ない状況もあるため、モニタリングをする中で状況に応じて対応していくことも出てくるかと思うので、そういったことを念頭に記載したものである。

【委員】 PM2.5 の予測手法が確立していないのは仕方がないが、影響を考えなくて良いということではない。予測手法が確立していないPM2.5については、予測ができる物質以上に、常に状況を注視し、より緊張感をもって対応することが必要だと思う。

また、沿道環境の改善について、公聴会記録書への事業者の見解書の63で、①～⑦のうち、「③阪神高速3号神戸線・国道43号の沿道環境への影響を改善する道路」、「④計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路」、といった記載がある。この事業の目的としては沿道環境の改善という話が最初から出ていて、このような道路を区別した説明はなかったという認識である。この認識が誤っていれば指摘いただきたい。この計画の目的はあくまでも沿道環境の改善であり、区別することなく、周辺道路についても改善されなければならない。それがこの事業の目的だと思うがどう考えているか。

【事業予定者】 1点目に、今後予測手法が確立されてきたら、環境省等と連携しながら、現在の状況の把握、その対策を検討できればと思う。PM2.5の測定については西宮市が現在行っている測定局でのデータを活用していきたい。

2点目について、同見解書の63は、アンケート調査を実施したときにどのような道路を望むかという質問に対しての答えで多かった項目を①から⑦まで順に記載しているものである。その中で、阪神高速3号神戸線や国道43号の沿道環境への影響を改善する道路や、計画周辺の沿道環境への影響が少ない道路を作ってほしいといった意見があったので、ここに記載しているものである。事業の目的としては、阪神高速3号神戸線、国道43号の沿道環境改善ということを目적으로している。

【委員】 PM2.5については、現状よりもきめ細かい監視を考えないと、現状と変わらない程度の対応になってしまうため、きちんと検討いただきたい。

また、公聴会記録書への事業者の見解書の49、56において、阪神高速3号神戸線と国道43号の沿道環境の改善としか書かれていない周辺道路の環境については述べられていない。本来であれば、現状よりも良くなっていないとおかしい。少なくともこの事業を実施しないときよりも実施する方が将来的に状況が改善されるということが示されていけば理解できるが、その部分が見受けられない。この見解はアンケート調査の結果をまとめたものということではないと思うので、周辺道路の改善について説明してほしい。

【事業予定者】 政策目標として、名神湾岸連絡線が整備されることにより、大型車の交通量が生活道路から名神湾岸連絡線に転換されるため、生活道路での大型車の交通量は減少する予測であり、生活道路でも改善が図れるという回答を見解として示している。

【委員】 回答では、それが分かるように記載いただきたい。また、交通量がどうなるのかということは住民からも多く意見が出ている。国土交通省はこれまで多くの道路を整備しており、将来予測やその精度に関する資料を内部で持っているかと思うが、良いものも悪いものも含めて住民に示せば、疑念が晴れ、問題点が明らかになる。互いの理解を深めた上で進めていけば良いのではないかと。

【事業予定者】 今後の参考にさせていただく。

【委員】 質問の中で、浜甲子園は対象地域ではないが、環境基準を超えているとか、交通量も増えているという話が出ている。対象外だからということで特に考慮されていないようだが、浜甲子園だけの騒音レベルが上がるとするのは、音の専門家としては、おかしいと考える。どこかと因果関係があるはずである。全体の交通量が増えているとか、どこかから流入する車が増えているとか、何か原因があるのではないかと思う。徐々に浜甲子園で上がっているというのであれば分析した方が良いのではないかと。

また、新型コロナウイルス感染症の流行で、緊急事態宣言が発出された後、マイカーで通勤する人が増えているとの調査結果がある。国道 43 号から少し離れた沿道で定点観測をしており、以前は大型車が多かったが、自家用車の交通量も増え、少しずつ騒音レベルが上がっている。また、国道 43 号に接続する近隣道路も騒音が増加しており、道路交通騒音が一般的に上がっている印象である。交通量を予測した上で騒音レベルを予測して、対策を検討していると思うが、中には極めて環境基準に近い地点もあったので、もう少し安全側の対策を考えなければ、実際に供用後に環境基準を超過してしまって、結局実行可能な範囲での対応とせざるを得なくなる可能性があるのではないかと懸念している。この点について見解を聞きたい。

【事業予定者】 阪神高速 5 号湾岸線の浜甲子園への影響については、浜甲子園地区は阪神高速 5 号湾岸線から 600m 以上離れており、名神湾岸連絡線及び今津東線からも 600m ほど離れているところに住居が存在している。阪神高速 5 号湾岸線の交通量が、平成 7 年の開通後増加しており、特に大型車が増えていることが騒音として影響している。また、浜甲子園から阪神高速 5 号湾岸線を見ると、遮音壁が設置されていないという意見が出ている。これについては、阪神高速道路株式会社や西宮市を通じて、今後の対策が必要であれば、検討できればと思う。名神湾岸連絡線については、阪神高速 5 号湾岸線の交通量について大きく影響を与えるものではない。将来計画交通量としては、大阪湾岸道路西伸部の供用が、将来阪神高速 5 号湾岸線の交通量に影響を与えるという見解としており、今回は名神湾岸連絡線の対象事業範囲についての見解を示している。

また、コロナ禍後の生活体系の変化により、マイカー通勤が増えていることについては、確かに 3～5 月の、国道 43 号もしくは阪神高速 3 号神戸線の交通量は減少していた。しかし阪神高速 3 号神戸線では、減少した時期にも渋滞は日々起こっていた。また、国道 43 号では、コロナ禍の中、一時期よりも交通量は元に戻っているようである。騒音については毎年定点観測を道路管理者として行っており、環境基準を超えているところがあれば、遮音壁の対策など沿道対策に努めていきたい。今回名神湾岸連絡線で、環境基準として近接空間の環境基準を示している。ぎりぎり環境基準を満たす対策になっているところもある。今後、事業実施段階において、遮音壁の設置範囲や対象物件を予測調査しながら、設計に反映したい。今回準備書では対象範囲や対象物件も明確にしていない。実施段階で現地調査をしながら遮音壁の設置範囲や高さの検討をできればと思う。

【委員】 騒音の状況は流動的に変わるので、現地調査をしながら、ぜひ実施していただきたい。

【委員】 環境影響評価は基準さえクリアすれば良いというものではなく、今の環境をできるだけ守るという方向で考えていただかないと、最も被害を受けるのは周辺の住民である。実行可能な範囲であるが、実行出来ない場合はどうするのかという問題になるため、必ず影響を低減するようにしていただきたい。

(2) 答申について (非公開)

3. 連絡事項

4. 閉会

以上