

令和4年度第3回山口県環境影響評価技術審査会議事録（要旨）

日 時：令和4年8月29日（月）14：00～15：30

場 所：Web会議（県庁4階 共用第2会議室）

出席者：委員7名、参考人20名、関係市2名、

事務局5名、オブザーバー5名

議事「（仮称）下関北九州道路に係る環境影響評価方法書」について、事務局及び参考人（都市計画決定権者）からの説明の後、以下のとおり質疑応答が行われた。

- | | |
|-------|---|
| 委 員 | 方法書8-3ページの動物・植物・生態系における事業特性について、「海域を嵩上式構造で通過する区間において、水底の掘削に伴う水の濁りによる影響を及ぼすおそれがあることから選定します」とあるが、海域への影響について、橋の構造が関門橋の架かっている場所の2～2.5倍の広さがあると思われる。橋脚自体が海域に設置されるような構造となるのか、陸域だけに橋脚があり、海上は橋が架かるだけなのか、これから詰めるのかもしれないが、今の状況について教えてもらいたい。また、それに関連して方法書の調査項目も変わってくると思われるが、そのあたりも教えてもらいたい。 |
| 委 員 | 同じことを感じている。橋脚の数に応じて、水質、底質だけでなく海流に与える影響も大きく変わってくると思われるので、そのあたりがもし今決まっていなかったら、今後どのようにしていくかも含めて教えて欲しい。 |
| 参 考 人 | 橋梁の設計については、現時点で決まっている状況ではなく、橋脚が海域に立つか、陸域だけに立つかということも未定の状況である。今回の方法書については、そのあたりを網羅的に加味し、どちらになったとしても、方法書として成立できるように調査項目を選定している。 |
| 委 員 | 先ほどの意見概要の中にも橋脚による海域の影響という意見があったかと思うが、委員も指摘されたように、幅も関門橋より大分広がっている。橋脚が多くなるようであれば、水質、底質だけでなく、海流の変化などによる生息状況への影響なども考えられてくるので、そういうことも含めて、決めた段階で適切にやっていただかなければいけないと感じている。現状まだ橋脚のことが決まっていない段階だが、その先の、実施段階では適切にやっていただけると、そういう意見の出し方にしないとダメかと思うが事務局いかがか。 |
| 事 務 局 | 我々としてもそのように考えている。 |
| 委 員 | よろしく願います。 |

委員 環境影響評価項目の中で、大気環境の例えば大気質、騒音、振動というのは基本的にはその道路ができてどれくらいの交通量があるのかっていうのが一番大きく関与してくることだと思う。今回は交通量に関する記述が全くないが、交通量の予測とは、どのようになっているか。

参考人 交通量の推計については、今、道路設計を行っている最中で接続するインターチェンジ等も検討中である。その結果が決まり次第、交通量推計を行い、計画交通量を算出し、その計画交通量をもって、大気質、騒音、振動の予測、評価を行っていくという進め方をしたいと思っている。

委員 その際、例えばインターチェンジの位置が決まれば、すぐ結果を出せるようなものが準備されているのか。

参考人 そのとおりである。

委員 具体的には例えば、北九州側は高速道路、都市高速があるので分かりやすいと思うが、山口県側は起点が彦島大橋のあたりからだと思われ、そこまでの交通量の流れが非常に大きく変わってくると思う。その辺についても検討されているのか。6-1 ページに「今後、本事業の実施に伴い当該道路への連絡道路が計画され、それにより本事業の実施に伴う環境影響に追加的な影響が生じるおそれがある場合は、今後の環境影響評価の手続きにおいて、連絡道路の存在・供用を前提とした調査、予測及び評価を行います」という文言があるが、どこまでを連絡道路というか、影響範囲と考えているのかということも教えていただきたい。

参考人 起点の旧彦島有料と終点側の都市高速、ここまでは決まっているが、途中のインターチェンジ等々については今検討中である。広域的なネットワークを形成するという本事業であるから、交通量推計については比較的広い範囲をもって全体的にどの程度の交通量の増減があるのかということを検討していく。また、先程 6-1 ページの意見に対する回答で、連絡道路の追加的な影響というのは、本事業と繋がる旧彦島有料や都市高速にはランプ形状、渡り線等々が計画されると考えられる。そのような影響を含めて、面的な予測評価をしていくことを考えている。

委員 私の質問は、彦島大橋から先ではなく、それまでに繋がる場所、例えば既存の高速道路の下関インターチェンジとか、いくつか交通量が集中する場所、2号とか191号、いろいろあると思うが、それとの関連性までは議論されないのか。

参考人 基本的に予測、評価をしていく中では事業に及ぶ影響がある範囲内において、その中での既存道路等々の追加影響を加味して予測、評価していくということを考えている。

委員 そうすると今の発言は、方法書の3-3ページ、地図があつて点線で実施区域の位置図というのがあるが、この点線の範囲内だけということか。

参考人 基本的にはそのようなことを考えている。

委員 非常に気になるのは、例えば4車線、80キロで走る道路が突然できて、おそらく2車線くらいの現時点として非常に交通量の多いところではないところに繋がることとなる。そうすると、新たな車の流れというのができるはずなので、そこまでを考慮した上でやっていかないといけないんじゃないか、特に北九州側は分かりやすいが、山口県側は非常にそれが分かりにくいところだと思うので、今の点線の範囲だけというのはどうなのかと思った。

委員 全く同じ懸念を持っている。点線の範囲の外で接続するであろう道路は今でも結構渋滞が生じているところとなっている。そこにさらに渋滞が生じ、大気汚染が生じるとなると、作った道路の方の環境影響評価はいいのかもしれないが、行政にとっては非常にダメージになると思う。行政側が一応事業者として説明しているので、そのような問題が今後生じるおそれが高いところに関しては、やはりネットワークで交通量の把握をされると言われたわけだから、ネットワークで解析されて交通量がある閾値以上に増える部分は評価対象に入れるとか、そういうことを考える必要があるのではないか。

参考人 アセスメントの法規制の中では本事業による直接的な影響に対して未然に予測、評価して、保全措置を検討するということが目的になっているため、基本的には事業の影響が及ぶ範囲ということを中心にやっていきたいと考えている。ただ広域的にはそのような交通渋滞が緩和される場所・増加する場所について、行政側としては把握をしていきたいと考えている。

委員 言われたように、法律上必要がないということはあるのだろうと思うが、行政の課題として、しっかり捉えていただきたいし、できることなら、何かそれに対して記録に残して欲しいと思う。ぜひ検討していただきたい。

委員 今の話は配慮書のときの意見答申の中にも入っていたことだと思うし、6-1ページにある連絡道路という定義が今の説明だとはっきりしなくなってくる。そもそも連絡道路っていうのは何を指してるのかという話にもなり、その点線内に入っているものが連絡道路ではないような気がする。今言ったその点線の範囲あるいは法律の中でという話になってくると6-1の

見解のところの記述が合っていないような気がするので、しっかり考えていただきたいと思う。

委員 事務局、事業者の方でもよく考えていただきたい。

委員 重要な地形・地質に関してはずいぶん配慮していただいているから、これはなるほどと思って聞いていたが、方法書の4.1-55ページ、地形及び地質の状況のところを見ると、活断層と書かれている。活断層はここでの程度検討すべき問題なのか。とりあえず、私なりの判断としては、最初にこれが橋梁になったという意味、すなわち、トンネルじゃなくなったというのは、ここに活断層が存在していて、それで不確定要素があるから橋梁にする、ということが最初のこのパンフレットに書かれている。それを受けると、その橋梁というものの建設の仕方が、活断層にずいぶん制約されるはずである。ここでいうと、4.1-59の図4.1-12、活断層の図を見ると、「小倉東断層」とあり、これが南で止まっているが、地震調査会の報告書では、この文言にも書かれているが、推測として武久町まで伸びていることになっている。武久町というと下関市なので、今後建設するに当たって、活断層も配慮しながら、設計施工していくということでここに書いたということによいか。ここで具体的に何か配慮するというわけではないが、先ほどあったような、橋梁の建設に当たり、どうしても活断層も入ってきてしまうということをごをここで言いたいのかと思ったが、認識はそれによいか。

参考人 その認識である。基本的には活断層の情報として今確定しているものを4.1-59ページに示している。また、これまでの経緯ということで説明させていただいたとおり活断層の可能性も否定できないので、橋梁構造に海域側はするというプロセスの情報として載せている。技術手法にあるとおり、環境上の保全として重要な地形・地質という項目はあるが、活断層については、重要な地形・地質として位置付けられていないので、情報として載せていると御理解いただきたい。ただ事業実施段階において、もし橋脚が海域の中に含まれる等々の設計になる場合には、きちんと海域のボーリングをし、この活断層の位置については確認をしながら、施工方法や詳細な位置を検討していきたい。安全面に配慮した形で道路構造等を検討していきたいと考えている。

委員 ここを調査している人は山口大学の知人だが、平成26年の調査報告書は、活断層がもう少し違う分布になっている。多分もうご存じだと思うので、それも含めた上で、きちんと提示しておいた方が今後、なぜ隠したのか等のトラブルにならなくて済むと思う。担当者から聞いたが、その場合必要なこととして、活断層は活断層だが、海域においてはたくさん動いていないのではないかと報告書では言われてると思う。なので、活断層ではあるが少ししか動かないから、それをどのように設計に生かしていくかとい

うことに繋がっていくと思う。だから、この活断層の図 4.1-12 は、もう少し最新のものに変えておいて、なおかつ正確なデータを出した方が今後のために良いと思った。ただ、あくまで環境影響評価に関わる問題ではないかもしれないので、このあたりのところはお任せする。

参考人 今、あらゆる文献が出ているが、この方法書では断定できるもののみ記載している。不確実な箇所や推定断層などは、様々な文献で示されていることは把握している。今後は、事業実施段階においてそのような情報を入手し、専門家の意見を聞きながら道路構造等の詳細な設計に反映していきたいと考えている。

委員 はい、結構です。

委員 4.1-25 ページの騒音の調査地点について伺いたい。橋ができるこの点線の中には特に調査地点っていうのがないのと、あとは彦島にも調査点はないが、このあたりはルートがはっきり決まったら調査点が追加されるものなのか。

参考人 4-1-25 にお示ししているのは、あくまで既存の測定地点を示したものである。ルートが詳細に決まれば、具体的な調査箇所をお示しすることができるということで、御理解いただきたい。

委員 それでは今後、調査地点を見る機会はあるということか。

参考人 準備書の段階でその辺は明らかにさせていただく。

委員 審査の通常の手続きにはないが、今の質問の懸念については準備書の段階では遅いのではないか。

参考人 調査箇所については、方法書の段階ではルートが決まっていないのでお示しできないというところは御理解いただいた上で、準備書に向け、ルートの方も確定していくが、専門家の先生と御相談をさせてもらいながら、調査位置は決めていきたいという方針である。そして、その結果について、準備書の方で明らかにさせていただくという方針で考えている。

委員 であれば、この審査会の流れではないが、実際に決めたら、これでよいか、というような相談が随時ある可能性があると考えればよいということか。

参考人 専門の方と相談させていただきながら、調査位置の方は詰めていく。

委員 山口側の連絡道路の話になるが、私の理解では191号線から彦島大橋を抜けて、ずっと下って金刀比羅宮（彦島福浦町金比羅神社）があり、そのあたりから橋梁ができて北九州側に繋がっていくという流れかと思っているが、彦島大橋から金刀比羅宮までのところで、点線で囲まれた中の右側に山林が結構広がっている。この山林を通るかどうか。山林を使って何か道路を作ったりするということになると、アセスの範囲がさらに広がっていくのかということがあり、やはり連絡道路をどのように構築されていくのかが少し気になっている。今後、明確になっていくと思うが、山林のところがどうなるのか、現時点での見解があればお聞かせいただきたい。

参考人 ルート検討中なので山林のところが具体的にどうなるかは、現時点で未確定である。ただ、当然、できる環境保全措置はしっかりと検討して進めていくというのは当然のことになるかと思っている。

委員 言われることはわかるが、点線の左寄りには工業地帯が広がっており、そちらを通ればそのような影響はほぼないということも、グーグルマップで見た限りでは見てとれるので、いろんな調整等があつてどのルートかというのはまだ確定できないのですが、ルートの取り方によっては、アセスに係るところの調査が大分変わってくるのではないと思われるので、そのあたりをお考えの上、作業を進めていただければと思う。

参考人 分かりました。

委員 方法書の8-3ページ、評価項目が選定されている表8-2があるが、大気質に関して言うと、工事の実施時には二酸化窒素、浮遊粒子状物質は特に○がついてない。工事の期間によると思うが、長期的に工事があつて資材を運ぶ場合は、やはり自動車の走行と同じように二酸化窒素や浮遊粒子状物質も見ろべきかと思っている。初めからこういうのは入れないではなく、後で要らなくなったら抜いていくような形でもいいのではないかと、要は可能性は排除しないで入れてもいいのではないかとするのは私の見解だが、その辺のお考えを教えてください。

参考人 8-3ページの項目の選定については、先ほどの概要説明でも述べたとおり、国交省令、道路環境影響評価の技術手法、ないしは県、市の環境影響評価の技術指針を参考として、事業特性、地域特性で考えられることの中で項目を選定している。その中で、道路環境影響評価の技術手法においては、大気質の工事中における建設機械の稼働と工事用車両の運行については参考外項目になっており、考え方として、保全の住居が存在し、なおかつ現況でNO₂とSPMの環境基準が超過している場合については項目として選定することという考え方が示されている。そして、本地域については現況で環境基準を達成しているということで、項目として選定していない。

委員 　ただ、4.1-15 ページの浮遊粒子状物質に関し、現在測定しているポイントでは長期的にはOKだが、短期的に×がつくときもあるので、このように思った次第である。4.1-15 ページと 4.1-16 ページ、こちらでは短期的にたまたま×がついたりしてるが、長期的な結果に基づいてならOKだということなのか。

参考人 　基本的には長期的な評価で書いているが、確かに短期的な基準超過も頭の中には入っている。ただ一番新しい情報、令和元年度の情報等々では、環境基準は短期・長期ともに達成しているということで、選定の考え方として配慮させていただいた。

委員 　最新のデータに基づくということで了解した。ただ、工事はこれから始まるので、最新のデータの更新も考えていただきたい。

参考人 　わかりました。

委員 　最初に説明された住民意見の概要の中で、地域にとって重要な文化財があり、認定された文化財ではないけれども追加して欲しいものがあるという意見があったかと思うが、それはどうされるか。

参考人 　住民意見の対応については、結果的に準備書の段階でお示しさせていただく。今の段階で決定はしていないが、一つの考え方として、やはり文化財については環境影響評価法の項目ではないということが一つと、法律上、文化財保護法があり、その中で位置付けられているものが文化財ということになるため、客観的な意味を含めて、最低限そちらの方は整理させていただくが、こちらについては検討の一つだということで御理解いただければと思う。

委員 　住民対応の検討の一つとして頭に置いておいてください。あと欠席の委員からは何か意見はいただいてませんか、特に意見が多かったヒヨドリに関して何か意見ありませんでしたか。

事務局 　御欠席の委員からは、現時点で意見等はいただいていない。

委員 　ヒヨドリに関して、鳥類に関して私の専門というわけではないが、調査計画では点線のルート内を調査すると書いてあったと思う。むしろ本当にここを飛ぶのか、関門海峡を飛ぶとしたら、もう少し近いルートがあるようにも見え、このルート上を詳しく調べるよりも、もっと通っている場所があるということを示した方が問題がないことを説明しやすいのではないかと思った。これについてどうされるかは、事業者におまかせしたいと思うが、結局このルートの中をたくさん飛んでいるという結果が出たとき

に、言い方が難しくなるのではないかと思ったのでコメントとして発言させていただいた。この範囲の外で調査をやるというのは難しいのか。

参考人 環境影響評価では、この点線の枠内に橋梁構造で通過するところまでは決定していて、ヒヨドリによる影響というのは飛翔による影響、これを的確に把握できるという範囲として点線から両端に250mを広げ、その範囲内はしっかりと押さえていくということで、今考えている。ただ、調査の方法・知見については、地域に精通する博物館等の先生も含めていろんな御意見をいただいている。過去にどういう経路で来ているのかというところも把握している。そのような情報を含めて我々が事業として通過する範囲に支障をきたさないような形に、どう調査をするのかということも御相談しながら検討を進めているので、今の段階でどこまでの範囲でということまでは回答できないが、先生に御意見を聞きながら、最近の傾向を踏まえて調査は進めていきたいと考えている。

委員 よろしく願います。

委員 今日、ルートは決まってないので答えられないという回答も多くあったので、その辺は残念に思っているが、ルートはいつ決まる予定なのか。

参考人 予定も含め、現時点ではまだ何も詰まっていない。

委員 そうすると例えば今回のこの審査会、ルートが決まってからやってもいいのではないかというのが正直思うところ。ルート決定は大分先になりそうな感じを受けたので。評価項目等については全く意見はないが、どう予測していくかということ、あと調査をどうしていくかということがやはりルートが決まらないと評価、審議できないようなところも多くあるような気がするので、それについては疑問に思ったところである。ルートが決まっていرونなものが進み始めた段階で審査会の委員の方々、我々にはその情報、こういう形でやるというのが流れてくるのか。

事務局 情報が入ったら、こちらの方から委員に流させていただきたい。また、そのあたりは事業者と相談させていただきたい。

委員 やはりこの既存道路や連絡道路に関しては配慮書のときから複数のところから意見が出ていたことだと思う。途中でも申ししたが、環境アセスメントの手続きの範囲には入っていない、という回答だったとは思いますが、住民の懸念があって今後行政の負担になっていく問題だと思うので、何らかの形で適切に処理されていくんだということを我々委員の方でも納得したいし、何らかの形で記録が残るというようなことを期待したいと思う。特に配慮書の知事意見として書いてあることに対して、方法書の中で対応できないというのは、制度の中の範囲とは違うのかもしれないけれども、何か

書類としておかしいのではないかと感じられるので、事務局の方でもよく検討いただかないといけないと思っている。よろしいか。

事務局 承知しました。

委員 それでは、もう御意見も出尽くしたと思うので、本日の審議は以上で終わりたいと思います。

(閉会)