

第9回

岐阜県都市計画審議会環境影響評価専門部会

議事録

と き：平成21年7月30日(木)午前10時00分

と ころ：岐阜県庁9階・9北2会議室

【都市政策課長】

おはようございます。定刻より若干早いですが、委員の皆様がお見えになりましたので、ただいまより第9回岐阜県都市計画審議会環境影響評価専門部会を開催させていただきたいと思います。

私、事務局を務めております岐阜県都市政策課の課長の井崎と申します。どうぞよろしく願いいたします。

現在、委員9名中8名の方のご出席をいただいております、定足数に達しておりますので、ご報告させていただきます。

本日の専門部会でご審議いただく内容は、お手元の議事次第にございますように、審議事項として2つお願いしたいと思います。

1点目は「環境影響評価専門部会の会議の公開に関する取扱方針・傍聴要領の制定について」、2点目ですが「国道19号瑞恵道路の環境影響評価方法書について」、この2点についてご審議いただきたいと思います。

議事に入ります前に本日の配布資料の確認をさせていただきたいと思います。今、申し上げます、議事次第の下に「出席者名簿」、「配席図」、それから資料1から資料6まででございます。資料4はパンフレット、資料6はファイルで綴じた方法書案でございます。また、本日の会議資料ではございませんが、資料の最後に次回第10回の専門部会の日程調整のペーパーを併せて配布しております。特に不足等はございませんでしょうか。

また、本日ご出席いただいております委員皆様のご紹介につきましては、お手元の出席者名簿また配席図をもって代えさせていただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、第9回の岐阜県都市計画審議会環境影響評価専門部会の審議をお願いしたいと思います。永瀬部会長、よろしく願いいたします。

【永瀬部会長】

それでは審議に入ります前に本日の部会の議事録署名者を指名したいと思います。会長に一任いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【永瀬部会長】

それでは一任いただきましたので、本日の議事録署名者は秋山委員と岡田委員にお願

いしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、本日の審議事項 2 点ありますが、1 つ目ですが「環境影響評価専門部会の会議の公開に関する取扱方針・傍聴要領の制定について」、事務局から説明をお願いします。

【都市政策課技術総括監】

都市政策課の今井でございます。

それでは、「環境影響評価専門部会の会議の公開に関する取扱方針」および「傍聴要領」の制定について、ご説明させていただきます。

資料は、お手元の資料 1、2、3 でございます。前方のスクリーンをご覧くださいと思います。

岐阜県では、行政に対する多様な住民参加の要請に応えるため、審議会等の設置・運営等の規定といたしまして「審議会等の設置運営要領」が策定されております。この要領では、原則として、会議の公開、議事録の公開等を行うことにより、運営の透明性の確保に努めることとしております。

都市計画審議会においては、平成 17 年に運営規定の一部改正を行いまして、会議の公開に関する規定を定めております。しかしながら、本環境影響評価専門部会につきましては、公開に関する規定がございませんでしたので、先般 7 月に開催されました第 176 回都市計画審議会において運営要綱の一部改正を行いまして、会議の公開に関する規定を定めたとところであります。

しかしながら、運営要綱では会議の公開に関する規定を定めましたが、これを施行するにあたりましては、会議非公開の手続きなどの会議の公開に関し必要な事項の明示が必要となって参ります。

そこで、運営要綱の第 10 条「専門部会の運営に関し必要な事項は、部会長が専門部会に諮って定める」との規定に基づきまして、「会議の公開に関する取扱方針」「傍聴要領」の制定について、本専門部会にお諮りするものでございます。

なお、都市計画審議会におきましても、会議の公開が定められております運営規定の他に、会議の公開に関し必要な事項を明示した取扱要綱ならびに傍聴要領が定められております。

それでは、会議の公開に関する取扱方針（案）の内容についてご説明いたします。全体については資料 1 に示しておりますのでご覧ください。

まず、第2条でございます。第2条につきましては、会議非公開の手続きについて定めております。

これは、運営要綱第7条第2号の場合に該当する旨の発議が、出席した委員または専門委員からあった場合には、専門部会に諮り会議の非公開を決定することができるものでございます。なお、運営要綱第7条第2号とは、会議の公正かつ円滑な運営に支障が生じると認められる案件を調査審議する場合でございます。

本項目につきましては、運営要綱第7条では部会長の決定により非公開にすることができるとしておりますが、取扱方針では委員または専門委員の発議のあった場合には過半数の同意を得て、非公開にすることができることを規定したものでございます。

次に、第4条でございます。第4条につきましては、傍聴人の制限について定めております。第1号から第8号までの8項目について定めておまして、この内容については、都市計画審議会の傍聴人制限と同様の内容となっております。

最後に、第6条、7条でございますが、第6条につきましては、会議開催の周知について、また、第7条につきましては、会議資料の公表について定めております。

なお、本日、専門部会で本取扱方針（案）についてご了解をいただければ、この第7条に基づきまして本日の会議の資料および議事録について公開をしていきたいと考えております。また、会議自体の公開については、次回の会議から公開させていただきたいと思っております。

次に、傍聴要領についてご説明させていただきます。

お手元に1枚紙をお配りしております資料2をご覧くださいと思います。

傍聴要領は、今説明させていただきました取扱方針のうち、傍聴人に傍聴の際守っていただく事項などについて抜粋をしているものでございまして、実際に会議を傍聴される方にお渡しするものでございます。また、1ページ目が一般の傍聴人用、裏側に記載しておりますのが報道関係者用となっており、こちらには「3. 事前に部会長に許可を受けていただく事項」が追加されております。

以上でございます。ご審議よろしく申し上げます。

【永瀬部会長】

ありがとうございます。

それでは、資料1、資料2についてご説明いただきましたが、これについてご意見・ご質問はございますでしょうか。

先程の説明にもありましたが、本件は専門部会に諮って決定することとなっておりますので、ご意見なければ採決にまいりたいと思います。原案のとおり制定することについてご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【永瀬部会長】

ありがとうございました。全員一致で原案通りとしたいと思います。

それでは審議事項2つ目の「国道19号瑞恵道路の環境影響評価方法書について」事務局よりご説明いただきたいと思います。

【都市政策課技術総括監】

それでは「国道19号瑞恵道路の環境影響評価方法書について」説明させていただきたいと思います。お手元の資料は4から6でございます。前方のスクリーンをご覧くださいと思います。

本パワーポイントの説明につきましては3部の構成になっております。

まずはじめに、一般国道19号瑞恵道路の概要についてご説明させていただきます。

その後、スケジュールについて説明させていただき、最後に方法書(案)について説明させていただきたいと思います。

それでは、一般国道19号瑞恵道路の概要についてご説明させていただきます。

一般国道19号は、名古屋市を起点いたしまして、東濃地方を通過し、木曽谷を経て長野市に至る延長約270kmの幹線道路でございます。

このうち、名古屋市から長野県境までは延長約90kmでございますけれども、このうち名古屋から中津川市落合までの間については、瑞浪市-恵那市区間の12.5kmを除き、既に4車線以上で供用中または事業中となっております。

瑞恵道路は、この残る現道2車線区間12.5kmの区間でございます。

現道の国道19号につきましては、「中央道」と「JR中央線」の間に挟まれた狭隘部に位置し、連担する集落を通過しています。また、一級河川土岐川は、JRと交差しながら流れております。

国道19号の交通特性としましては、瑞恵区間の日交通量は約24,000台ということで、大型車混入率は約40%となっております。ちなみに、県庁の前を走っております国道21号では、大体大型車混入率が18%位で、瑞恵区間については、非常に大型車の混入率が多いというのが特徴でございます。それから、国道19号を利用する大型車の多くは、名

古屋と長野間の通過交通でございます、大型車は1日を通して時間当たり約400台が通過しております。夜間の大型車混入率については、ご覧いただくとわかると思いますが80%を超すというような状況でございます、特に本来であると夜間に交通量が全体的に減りますが、大型車の交通量についてはほとんど減っていないというような状況でございます。

このような交通特性を背景といたしまして、現道の課題といたしましては、渋滞・事故・騒音の3つがあると考えられています。

渋滞につきましては、釜戸町交差点という交差点がありますけど、ピーク時の渋滞が1.3kmを超えている状況で、渋滞対策が必要である「岐阜県の主要渋滞ポイント」に位置づけられております。

また、事故につきましては、2車線の対面通行区間ということでございまして、事故の内容が、正面衝突による事故の割合が高く、死亡事故の割合が多い区間となっております。

このような交通特性・課題をもとに、平成14年に「瑞浪・恵那間の道を考える懇談会」というものが設立されまして、平成16年までの間に計6回の会議が開催されました。懇談会からは、通過交通を排除するためもう1本別の道路としての「新たな道路のルート帯」が提言をされたところでございます。

これを受けまして、事業者であります国土交通省多治見砂防国道事務所より先々月でございますが5月末に瑞恵道路のルート帯が発表されました。

次に、今後のスケジュールについて説明させていただきます。

本日1回目の環境影響評価専門部会を開催させていただいたところですが、瑞恵道路につきましては、今後、都市計画決定の手続きと環境影響評価の手続きを同時並行的に進めてまいります。

全体の流れとしましては、お示しするような流れでありますけれども、特に、両手続きのうちの「都市計画案の公告・縦覧と準備書の公告・縦覧」、「都市計画審議会での審議」、そして「都市計画決定の告示・縦覧と評価書の公告・縦覧」、この3つについては双方密接な関係がございますので、同時に手続きを行うこととしております。

また、当専門部会については、環境影響評価の手続きの「方法書」それから「準備書」「評価書」の各段階でご審議を頂く予定としています。

次に、今年度のスケジュールについてご説明します。ちょっとパワーポイントが細か

く分かりづらいかと思いますが、資料5の2枚目にも同様の資料を載せておりますので、ご覧いただければと思います。

先月末に事業者の国土交通省多治見砂防国道事務所より方法書の事業者案が県へ送付されてまいりました。県ではこれを受けまして、今後行います方法書の公告縦覧に向けた県案を作成をするため、今回、専門部会での審議をお願いしているところでございます。また、今回だけで案を確定するのではなく、次回の専門部会につきましても、約1ヶ月後の開催を予定させて頂いております。ここでは、今回頂きますご意見を踏まえ修正した方法書(案)の審議を行っていただきたいと思っております。またその時に併せて、現地視察を行いたいと思っております。

なお、方法書(案)につきましては当専門部会でご了解を頂いたのち、公告縦覧の手続きに入りまして、その後、一般住民の方の意見、関係市の市長、環境知事の意見を頂き、年度末に専門部会を開催させていただいて方法書の確定を行っていきたくと考えております。

ここからは、「環境影響評価方法書(案)」の本編の記載内容についてご説明をさせて頂いていただきたいと思っております。

方法書は、全5章から構成されており、第1章から第3章で事業の概要を記載しております。事業特性の把握を行っております。

第4章では、対象道路事業周辺の概況といたしまして、地域特性の把握を行います。地域特性としては、自然的状況、社会的状況を把握するほか、関係法令の状況についても記載しております。

これら、事業特性及び地域特性を踏まえまして、第5章で、本事業における環境影響評価の項目を選定いたしまして、その調査、予測、評価の手法を記載をしています。

それでは、事業の内容についてご説明いたします。

瑞恵道路の規模といたしましては、4車線で、延長約12.5kmとなっております。また、基本的な道路の構造といたしましては、切土・盛土構造でございます。一部河川や鉄道などを橋梁で飛ばすかたちとなっております。トンネルの構造はございません。なお、インターチェンジなどの連結施設もございません。また、計画交通量といたしましては、平成42年の推計値ではございますが、28,000台/日となっております。

次に、対象道路事業実施区域をお示しします。赤い線でお示しをしておりますけれども、これは、瑞恵道路の計画によって土地を改変する可能性のある範囲ということで、

幅 1 km の範囲で設定しています。

次に、赤い四角でお示しする範囲でございますが、これは対象区域でございます、対象道路事業実施区域から片側約 3 km の範囲を設定しています。方法書（案）では、この範囲を基本に地域特性を把握することとしておりまして、既存文献や資料を収集・整理した上で、動植物の分布情報や、土地利用の状況などの位置情報を図示しております。

また、灰色で示した範囲につきましては、今回の方法書（案）では 対象市 と読んでおりまして、対象道路事業実施区域が通過する市として、瑞浪市と恵那市の全域を対象に人口や産業など市単位でまとめられている統計資料を整理しております。

これは、方法書の第 4 章におきまして、地域特性を把握する項目の一覧でございます。

自然状況に係る項目、社会状況に係る項目、環境関係法令に係る項目を整理し、把握しています。

それでは、方法書に記載している地域特性のうち、地域の自然的状況に関する代表的なものを説明させていただきます。

画面の図は、重要な地形及び地質の分布を示した図でございます。

重要な地形である恵那峡であるとか傘岩、重要な地質である瑞浪化石産地などの分布情報を確認しています。

また、対象道路事業実施区域の赤線の中では、瑞浪化石産地が分布しております。

次に、重要な動物の分布図を示します。

重要な動物とは、種の保存に関する法律や、天然記念物、環境省や県のレッドデータブックなどに記載されているものでございます。

対象道路事業実施区域周辺の動物の分布情報を把握するにあたりましては、出版物などであって、一般的に入手可能な最新かつ最適な文献・資料を基本に収集しております。

この図は、そのうち位置を特定することができたものについて図示させていただいております。対象道路事業実施区域の中では、オオサンショウウオ、ネコギギ、ギフチョウの分布情報を確認しているところでございます。

また、ちょっと見にくいかもしれませんが、赤い線の外側にですね、250mのところには点線で記載されておりますけれども、動物生態系調査の範囲といたしまして実施区域より少し広い範囲でエリアを設定させていただいております。

次に、重要な植物の分布図を示しております。

重要な植物も重要な動物同様、種の保存に関する法律や、天然記念物、環境省や県の

レッドデータブックなどに記載されているものを記載していただいております。

対象道路事業実施区域の中では、国指定天然記念物に指定されているヒトツバタゴの自生地、恵那のヒノキ植林地、シデコブシの分布情報を確認いたしております。

続きまして、方法書に記載している地域特性のうち、地域の社会的状況に関する代表的なものを説明させていただきます。

画面の図では、学校、病院など環境の保全について配慮が必要な施設の配置図でございます。

対象道路事業実施区域の中には、学校が4箇所、社会福祉施設が4箇所存在しております。また、現道の国道19号に沿ってまとまった住宅地がみられます。特にこの中では、JRの釜戸駅、武並駅を中心として、集落がございます。

最後に、方法書の第5章に記載してございます環境影響評価項目の選定についてご説明させていただきます。

これまでに整理いたしました事業特性、地域特性を勘案いたしまして、環境への影響が想定される項目を選定しております。

表の選定の欄に丸を記載している項目が今回の方法書（案）で選定している項目でございます。

それでは、具体的に選定した項目をご説明させていただきます。

大気質では、工事の実施による影響が考えられるため「粉じん」を選定しております。

また、供用後の自動車の走行に伴う影響を考慮いたしまして、「二酸化窒素」「浮遊粒子状物質」を選定しております。

「騒音」、「振動」についても工事の実施および供用後の自動車の走行に伴う影響が考えられるため選定しております。

それから「低周波音」につきましては供用後の自動車の走行に伴う影響が考えられるため選定しております。これは、特に高架道路の橋梁等から低周波が発生する恐れがあるため選定しております。

次に、「地形及び地質」についても工事の実施および供用後の自動車の走行に伴う影響が考えられるため選定しております。

また、「日照障害」についても供用後の自動車の走行に伴う影響が考えられるため選定しております。これは特に、盛土構造であったり高架であったり、支障が発生する恐れがあります。

「動物」、「植物」、「生態系」につきましても、工事の実施による土地の改変や、盛土・切土などの道路の存在による影響が考えられるため項目として選定しております。

次に、「景観」それから「人と自然との触れ合いの活動の場」についても工事の実施および供用後の自動車の走行に伴う影響が考えられるため選定しており、「廃棄物」につきましても工事の実施による影響が考えられるため選定しております。

こちらの表でございますが、見にくいかもしれませんが、方法書（案）のところでは5 - 2 ページのところに記載させていただいているところでございますけれども、環境影響評価項目を一覧にまとめたものでございます。

赤丸と赤い四角が今説明させていただきました選定した項目となっております。赤い丸につきましては、国土交通省で出されております主務省令の第6条に、一般的な道路事業の内容によって想定される環境への影響要因によって影響が及ぶこととなる環境要素項目が示されておまして、これを表したものでございまして、今回の方法書（案）では、それら全てを選定しております。

また、赤い四角とバツの白い四角でございますが、省令に示された以外の項目でございます。対象事業の内容によって選定することが望ましい項目でございます。今回の方法書（案）のなかでは、赤い四角の「低周波音」および「動物」の「建設機械の稼働」の項目を選定しているところでございます。

方法書案の最後では、調査手法、予測手法及び評価手法を記載しておまして、この表は、選定した環境影響評価の項目に記載している調査の手法、予測の手法、評価の手法を整理したものでございます。

調査の手法といたしましては、既存資料調査と、現地調査により行うことを基本と考えております。

また、予測の手法につきましては、「動物」、「植物」、「生態系」は、科学的知見等を、「人と自然との触れ合いの活動の場」は、事例の引用又は解析による手法を考えています。

評価の手法については、法的な基準との整合が図られているか否か、事業者により実行可能な範囲内で、回避又は低減されているかどうか、の両方について評価をしております。詳細な内容につきましては、方法書（案）の5 - 4 ページから5 - 19 ページまでに記載をさせていただいております。

以上で、簡単ではございますが説明を終わらせていただきます。ご審議よろしくお

願います。

【永瀬部会長】

はい、ありがとうございました。方法書についての意見の前に、まず今後のスケジュールについて何かありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

(「なし」の声あり)

【永瀬部会長】

それでは方法書についてご意見を頂きたいと思います。

【新田専門委員】

今後の通過交通量の推計値についてのところで質問ですけど、現在の通過交通量から将来にかけて 20%増で設定して、基準にされていますが、今後 20%増という割合で、はたして交通量が伸びていくのか疑問に思います。

全国的には、どのように推計値を出しているのか分からないので、教えていただきたい。

【都市政策課技術総括監】

これにつきましては、国土交通省の方からお答えいただきます。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

多治見砂防国道事務所でございます。確かに全国の将来交通量の伸び率もありますが、この区間の場合は中央自動車道、国道 19 号の限られた路線でございます。その為、他に迂回する路線もあまりないことも含めて、中央道が交通量が多いということで瑞恵道路を 4 車線で整備が必要となると予測しております。

【秋山委員】

2 点ありますが、まず交通量の話。今の話にもありましたけど、たぶん予測値なので、確かにそれより多かったり少なかったりすると思います。しかも推計の年が平成 42 年と 20 年くらい先のことで、基準として使われているのはわかりませんが、それに基づいて影響評価されて、交通量に非常に密接に関係するものもあれば、道路の存在そのものに影響されるものもあるので、これから評価する際に、交通量の推計値が多少幅を持ったとしてどれくらい影響されるのか、感度分析的なそういうのは考えておられないですか。さっきの議論でもありましたが、28,000 台で設定されたとのことですが。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

いくつか予測の考え方はあると思いますが、全国統一的な考え方で環境影響について、

まずは予測をしていきたい、そして今後予測でございますので、実際にずれが生じた場合にはですね、今後ご議論いただく中身だと思えますけれども、通常であれば交通量が大変大きかった、少なかったとの場合には適切に対応するという観点でやっております。

【秋山委員】

通常のお考え方はよくわかりますが、この数字がいかんというわけではなくて、評価項目の中で交通量に対して非常にセンシティブに影響が出るものもあれば、そうでないものもあり、議論の中で補足的な説明としてそういったものがあってもいいのではないかと。基準はこれでいいと思えますし、なんらかの基準がないと議論できません。おっしゃるように、交通量推計も統一的に行われていると、それについては別に異論はありません。逆に今、いろんな情報を見ていると、数字が独り歩きしていることもあり、影響の大きいところは、例えば5%くらい多く見た場合はもう少し環境についても考慮しないといけないといった項目を探しておくといったことぐらいはしておいてもいいのかなと思います。

もう一点は、評価項目等についてお聞きしたいのですが、もともとの環境アセスの法律が古いので、おそらく先ほどの道路の環境というところ、NOxですとか空気粉塵とかでできますけど、最近ではむしろ地球環境といえますか、CO2みたいなものですか温暖化についてですね、これについての議論が結構一般的には多いです。それは環境影響評価の法律自身が古い、おそらくそこまでは考えていないということですが、逆にそこは現実的に今20年先までのことを考えて、どのように位置付けているのかお伺いしたい。NOxについては書いてあるけど、CO2については書いてないので。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

評価項目としてはございますけれども、個別のアセスメントとして、なかなかその辺りを反映するところないところがございますして、通常のものですと選定項目に入っていないということが現実であります。

【永瀬部会長】

実際そういった環境影響評価の中で項目を入れているところはあるんですか。

【秋山委員】

ないと思います。もちろん、環境アセスの法律で考えていないので。実際その辺りのことを評価する際にどれくらいコメントするのか、それとも居直ってしまって、項目に拳がっていないからやる必要ないと居直るのか。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

趣旨については十分理解しておりますが、現在のところ、なかなか手法の中に具体的な手法がございませんので。ただ、技術手法もですね、5年に1度ですとか新たな知見が入り次第、手法を更新してまいります。その段階で入って来ればですね、適切に対応することになるかと思いますが、現時点の段階では手法が確立されていないということもありまして、項目に入っておりませんとしか申し上げられなくて、大変申し訳ございません。

【江崎専門委員】

動物、植物も含めてですが、移動性、移動経路の位置、それは当然考えてもらっているところですが、私たちは里山の管理が非常に大事だと、こういう道路が設置されることによってどう変わっていくのか、今までだと里山という形で比較的に地元の人たちで管理、まあまあ動物たちとの境が上手くいった環境づくりだったと思うんですね。これからもそれを大事にしていけないといけないということが言われていますけれども、このようなことが、これが設置されることによってどう変わっていくのか、それがちょっと心配なんです。今までと変わってしまいますから、地元の人たちが管理していたようにできなくなってしまうものが出来てしまうと、今後里山を管理していけるようになっていくのか、その辺りのことを配慮されているのか、まあ、放っておけばなんとかなるだろ、といったことでは困るわけで。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

先生のおっしゃる通りでございますが、従前は種の保存に限定して環境影響評価をやっておりました。で、ご覧のとおり今回、生態系といった形でですね、項目にもあがっております。里山ですと、生態系として水も含め、植物があり、昆虫もいると、そういった生態系の予測調査の中に入っておりますが、環境影響評価の趣旨としましては、実行可能な範囲で、回避できれば最もよいのですが、低減できる措置も含めて影響評価していこうという趣旨でございますので、そういった里山環境も含めて、東濃特有と聞いております。

【永瀬部会長】

里山っていうのはこの地域特有なんですかね、今回対象となっている地域は。

【安藤専門委員】

ございます。この北側はほとんど。

【遠藤専門委員】

今のお話にあった里山について、これは文献なんかもきちっと調べてあって随分、動物とか植物とかまとめられていますけど、私が気になるのはこういった点を今後調査行って評価をしていくために、方法書といったことですので、調査方法とか、手法だとか、そういったことをむしろ、きちっと充実させていかないと、おっしゃるようなことが本当に大丈夫なのかといったところがまったく議論できないのではないかと思います。出来れば、動物に関してこれ一枚で済んでいますけど、動物でも昆虫でも爬虫類でも、もっとたくさんの調査方法が実はあるわけなので、そういったところをきちっと抑えられて、この中に載っておれば、おそらく今言ったような危惧を、少なくともこういった調査方法で調査してあれば正しそうな評価ができるのではないかと思います。評価をするっていうのは調査項目がきちっとされていて出来るのですから、そのこのところをもっと充実して書いてほしいというのが要望でありまして、実は「岐阜県環境影響評価技術マニュアル」といったものを頂いているんですが、平成9年3月のものを持っているのですが、その中に少なくとも基本的なものを抑えたものを書いてありますので、それをベースにしたうえで、さらにここの里山だとか特徴的な地域であれば、そのことを具体的に加味されておれば、内容的に正しい評価になっているのではないかなと思います。そのこのところを充実していただけないかなと思います。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

確かにご覧頂いたように、最後に手法ということで指針を参考に基本的なところを、指針として書かさせていただいております。先生のおっしゃるとおり、実際は調査するときには、これ手法では粗方で書いてありますけれども、生息の時期ですとか、場所ですとか、文献も事前に調べておりますので、そういった状況を見つつ時期の設定とか手法を決め、具体的に調査して、準備書を作っていこうという考えになるのかなと思います。たしかに方法書としてはですね、こういった指針の標準的なもので書いてはございますけれども、それは準備書の中でそれが反映されるように持っていくことと思っております。

準備書の最終的にどうまとめるかもございますので、箇所で限定的にここですといったことは、あまり方法書の段階では書かないという考えもございます。

【遠藤専門委員】

こういった方法で調査しますといった具体的にそれぞれの方法がありますので、動物

には動物の方法があるでしょうし、当たり前なことでも皆さんわかってらっしゃるんでしょうけど、そういった記述がこの中には一切ないので、それは書かなくていいものなのかわからないのですが、無いといろんな不安がでてくるというふうになるのではないかなと思いますので、その方法ですよ、調査方法。実際にその方法で調査していただいた結果が出てくるというわけですから、その結果について出すとか出さないとか重要であって、特にアシタカ類とかはよく言われるように、関わる話にもなるのかなと思います。

【永瀬部会長】

これについてどうですか。もう少し詳しい方法を。

【都市政策課技術総括監】

確かにこの中が、一般的なことが書かれてありますが、調べさせていただいて具体的に実際にやっている手法とかございますので、最も適当なもの、それに追随するものとかいろいろありますので、その辺整理をさせていただきたいと思います。

【永瀬部会長】

その他なにか。

【岡田専門委員】

今、私、騒音のところを見ていますと 4-1-16 ページと 4-2-14 ページを見比べると、現況について一般国道 19 号の交通量がだいたい 22,000 台から推計で 29,000 台まで広がっています。4-2-14 ページの一般国道 19 号の瑞浪市土岐町桜堂、日交通量 22,000 台で、おそらくですけど、今そこの現況の騒音の結果が 4-1-16 ページになっていると思いますが、ここが夜間 68 デシベルとなっていて基準値をクリアしていない。それで、たぶんここの地点は 4 車線ですね。この先の恵那の方が 2 車線で今、交通渋滞がある。恵那のほうは 4-2-14 ページで言うと 4 番目のところで、推計 23,000 台、24,000 台くらいで、そのところの騒音と云ったら、75 デシベルとか 76 デシベルとかかなりの状況となっております。これは 2 車線で 4 車線にしようと、それで先ほど 28,000 台が将来予測交通量ということだったんですけど、まあまあそれらしい値かと思うのですが。現況からすると、4 車線としても環境基準がクリアできない、今単純に 21,000 台で 68 デシベルから 70 デシベルなので、28,000 台にすると 1 から 2 デシベルくらいあがる計算、そうすると瑞浪市も 70 デシベルになってしまうのかなと、単純に交通量だけ考えると。なので、準備書の段階でこれはクリアできるのだろうか、そこが心配ですね。

あとよく言われるんですけど、今交通渋滞しているので大気環境はかなりひどいと思います、音の場合は自動車の走行速度が上がれば上がるほどうるさくなりますので、単純に2車線を4車線にすると渋滞はなくなるけれど速度が上がる、大型車が走りやすくなる、そうするとパワーが上がって、逆に負の効果になるってこともあります。そうになるとちょっと心配だなと。その対策を考えていらっしゃるのかなと、今、現道の国道19号は、排水性とか高機能舗装とかになっているのですか。

【国土交通省多治見砂防国道事務所副所長】

この瑞恵区間につきましては、確かに資料のとおりかなり騒音はあります。私どもは、瑞恵道路を計画していく中で、現状の道路についても随時環境対策をしていこうとしておりまして、今、主にやっているのは低層遮音壁。高い遮音壁ですと視界等を遮りますので。また、低層遮音壁と排水性舗装を使い分けて、随時少しずつやっております、昨年度は瑞浪市内でやったんですけど、今年度は中津川市内で、毎年概ね騒音のランクの高い順に随時整備しております。一方、瑞恵道路区間につきましては、交通量のこともございまして2車線道路で事故も多いと、こういうなかで今回バイパスを作るということもあって、当然バイパスということもあって交通量が増えるんですけど、一方で現道もなくなるわけではないので現道とバイパスとですね、同様の効果を考えております。当然、基準を超えるようなことがあれば対策を考えていかなければならないと考えております。

【岡田専門委員】

バイパスはまったく別のルートですか。現道の横は通らないのですか。

【国土交通省多治見砂防国道事務所副所長】

今回の瑞恵道路につきましては、先ほどパワーポイントで説明しましたとおり、中央高速、それから現道の国道19号、JRと土岐川が連続して走っておりますので、この区間を2車線から4車線にするということは不可能なことです、これは中央道やJRが無ければ拡幅論が一番費用的に安いので拡幅という手も考えられるのですけれど、先ほど説明したとおり4つのJR、土岐川、中央高速、国道19号が走っている以上、現道を2車線から4車線にすることは不可能ですから、完全に今回の瑞恵道路はバイパス形式で考えております。

【岡田専門委員】

それでさっき言ったように、最初から保全対策ありきで、最初からそういった精神で

やっていただきたい。必要な場合はやるってことではなく、最初から保全対策をやる。そうやってやってもいいのかなと。

あとは、こういうふうでやっていく中でいつももめるのですが、予測の中で新しい道路についてのみ予測をすることがありますが、住んでいる人から見ると全部騒音になってしまうんです。中央道が近いんだけど、それは無視して新しい国道だけ、瑞恵道路だけ予測、そこに住んでいる人は中央道の音も入る、やっぱりそういった複合的なもの、住んでいる人にとっては一緒なので、そこら辺もやっぱり考慮してほしいなど。瑞恵の影響はこのくらい、中央道の影響はこのくらい、あわせてこのくらいといったことがないとおとから問題となる。複合的な予測をご検討いただきたいと思っています。

あと、先ほども言いましたとおり、速度、これ入ってないんですね。現況調査のなかに。マニュアルに沿ってやるって話もあるんですけど、走行速度をちゃんととってほしい。よくあるのが60kmが法定だといって60kmでやる、予測をする場合がよくあるんですけど、現況がどのくらいになっていて、70kmで走っているところがあればそっちを使っていいのかと。あまり、現時点を比べてあまりにも低くかけ離れた値が出てくるのも、ちょっと住民は納得していかないと思うので、そこら辺、走行速度の調査もやっていただきたいと思います。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

走行速度のことですけれど、今、環境影響評価で瑞恵道路について、時速60kmの線形で安全に走行できる規格の道路を作ろうということにしております。それに対してどう影響があるのかでありまして、先生のおっしゃるとおり、現状はそれより高かったりですね、するケースもございます。その辺りは、交通規制している警察の意見もございまして、なかなか環境影響評価としてはですね、それを表現して、要するにスピード違反する車を予測して、そういうことは実際難しいところも正直あります。

【岡田専門委員】

そういうこともあって、日本音響学会の予測モデルの中で、法定速度のプラス10kmをして予測してもいいというような文言を書いたような気がします。だからそこら辺、音響学会が予測モデルを作っている中で、国交省さんもメンバーに入っていて、毎回でる話なんです。で、単純なプラス10kmを良しとしようかと、国交省さんも入っていてよく知っている話なので、住民への説明があった場合も考えて、バックデータでもいいのでちゃんと議論しておいたほうがいいかなと。実際そんなスピードで誰も走っていない

場合にこのくらい上がっても、このくらいですよとしてデータとして用意しておいたほうがいいと思います。

【新田専門委員】

遠藤先生より評価の手法について質問が出てまいりましたので、それに関するところで建設廃棄物等の調査の手法に関することなのですが、一番最後の資料5 - 19 ページのところ表 5.3.1 (16) に手法が記述されていますが、手法の中の評価の手法、回避または低減に関わる評価ですが、要するに今回の道路を建設するに当たってどの程度の建設廃棄物が出るのか。類似の工事からとか、前のほうにそのようなことが書いてあったと思いますので。それで廃棄物の受け入れ施設として、中間処理施設が 24 箇所、最終処分場というのが 2 箇所ありますと書いてあります。最終処分場が 2 箇所あるんだけれども、その最終処分施設というのは、どのくらいの廃棄物の受け入れの可能性があるのかということで評価の判断になるのではと思うのですが。ここに書いてある文言というのは、そういうことを意味しているのでしょうか。他の人が見たら、私どもが見てもすごく分かりにくいのですが、どういう評価をしようとしているのか、評価の手法のところ、ちょっと教えてください。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

非常に分かりづらいと、確かに今、先生がおっしゃったとおりでございます、予測の中でどのような副産物が工事に伴って発生してですね、その処理が適正に行われるかどうかを予測評価しようということです。その最終処分場の状況ですとか、その受け入れ先ですとか、工事の中での流用を含めて整理する、ということを最終的にはこの環境影響評価の中で可能な限り対応していきたいと。これは法律もございますので、そういったことも含めて対応してまいりますという評価もできるのかという趣旨でございます。他にも全体の趣旨のように、環境影響評価については実際事業の際に可能な限り回避、若しくは低減していこうという趣旨で、例えば発生量があまりにも多ければ少なくなるように、出来る限り対応しようという趣旨で、それが実行可能な範囲で出来ているかどうかを評価しましょうという意味合いでございます。

【都市政策課技術総括監】

表現について検討させていただきます。

【新田専門委員】

わかりました。廃棄物をなるべく少なくしようということは感じたのですが、最終的

に最終処分場にまわるのはだいたいどのくらいの量で、どの程度の廃棄物であれば2箇所ある処分場で十分可能であるかということまでは謳っていないような気がするのですが、そこはどうか。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

最終的に準備書の中でそれについては予測評価をしていくということになります。

【安藤専門委員】

特に問題があるというわけではありませんが、鳥類ですとか、それから植物における調査の流れというのは方法書の段階では今回は認めておきたいと思います。あと準備書の段階で5 - 2ページに書いてある生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査をしていく、あるいは評価をしていくということを、ひとつの瑞恵道路の環境事例として十分に取り上げて進んでいっていただきたいと思います。特に先ほどから出ている、いわゆる生態系の、あるいは里山の、というようなこと、生物の多様性ですが、本当に重要なことなのでどうか滞らないで進んでいただきたい。

【永瀬部会長】

この工事は切土、盛土で行われていくとのことですが、工事中に切土盛土をしていくことによって濁水というのは、環境影響評価の中では出てこないのですけれど、それはどうして外しているのか。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

濁水についてはですね、事業段階で通常、沈砂池ですとか、直接、公共用水に流れないように措置をしております。それもあって、選定項目に入れないということがございます。事業で直接対応という考えで評価項目には入っておりません。

【永瀬部会長】

環境影響は最小限に食い止められるから、入れていないと。

これ、全長、盛土切土でいくんですか。

【国土交通省多治見砂防国道事務所副所長】

今、ルート帯を決めており、概ねのところ盛土と切土、一部橋梁を。ここは特に橋梁は少ないのですが、ほとんどは盛土切土といった状況でございます。

【永瀬部会長】

長い区間の濁水の集水の仕方っていうのは、イメージがわからないのですけれども。

その区間ごとに濁水を集めて処理して流すといったことですか。

【国土交通省多治見砂防国道事務所副所長】

切土ですとか、盛土につきましては、集めて沈砂池を通して、それから水を流すといったことをします。一部橋梁につきましては、若干の水の濁りが生じる場合がございますが、それは工事実施の際に極力水を濁さない対策をとるつもりですが、橋脚の部分だけですから、土の出し入れはありません。切土、盛土の部分については長期的な対応が必要となりますので、今言ったような沈砂池を通すとかといった形にします。

【都市政策課技術総括監】

まだ、道路の全体の構造が、例えば川との関係が、その辺が明解になっておりませんので、その辺の状況によって当然、水の濁りが出てくるのではないかといった話もでてくる、だからそういった状況によって、どんな状況になっても濁水を考えないといったことではなく、準備書に向かった段階のなかである程度具体の構造が明解になった段階で、必要かどうかといったところを含めて、当然調査なり対策をしていくということがあるかと思います。

【永瀬部会長】

その他何か。

【神谷委員】

些細なことですが、評価項目に上がっているわけではないのですが、4-2-13 ページのところなんですけれど、地下水の利用状況というのがございます。最初のところの表 4・2・9 のところであるのですが、恵那市は 40,620m³/日とあるのですが、これは地下水、表を見ると井戸水と書いてあり間違いでしょうか。この総用水量というのは地下水を利用されている量、上で地下水容量と井戸水と書いてあってどのようになっているのか気になったのですが。

もう一つ気になったのは評価項目に謳われていないこともあるのですが、地下水の利用状況っていうのが仮に恵那市で 40,000m³ あるとしたら表 4・2・10 では6箇所の地点が見られていますが、それ以外にかなりあるであろうと、そうすると上の文も気になりまして、「対象道路事業実施区域はこれらの井戸を通過しません」と、少し問題が出てくるのではないかと気になりましたので。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

地下水につきましては、事業をする際の事前の水利用調査を細かく行います。それに対して最終的には対応、措置をするということをやっております、環境影響評価とし

ではありませんが、事業段階で適切に対応を行うこととしています。

【神谷委員】

数値が、瑞浪市が900で恵那市が40,000、これは正しいですか。

【国土交通省多治見砂防国道事務所調査設計課長】

記述については確認いたします。出典等、再度確認をしてご連絡をします。

【永瀬部会長】

その他何か、よろしいでしょうか。

それでは『国道19号瑞恵道路 環境影響評価方法書(案)』については、各委員より多くの意見が出されましたので、事務局において方法書への記載を検討いただくようお願いいたします。

それでは事務局のほうから連絡事項をお願いします。

【都市政策課技術総括監】

今頂きましたご意見については、不明な点もございましたので次回の会議までに整理させていただきたいと思います。

それで2点ほど連絡事項がございます。

1点目でございますが、本日ご説明いたしました国道19号瑞恵道路の名前についてでございますが、この名称は、瑞浪市と恵那市を結ぶ道路と言うことで、瑞浪の「瑞」と恵那の「恵」を取って瑞恵道路と呼んでおりましたが、これが言葉として発すると、この名称が分かりづらいということがございまして、事業者の国土交通省と調整をした結果、今後は瑞恵道路ではなく瑞浪恵那道路という形で表現していくこととなりました。

そこで、本日ご議論いただいた方法書案について、瑞恵道路と記載している部分を、次回の専門部会時には瑞浪恵那道路と修正をさせていただく予定としておりますのでよろしくをお願いします。

2点目でございます。

次回、第10回の専門部会についてご連絡させていただきます。開催につきましては8月の下旬から9月の上旬を予定しております。そこで皆様ご都合があると思いますが、日程調整をさせていただきたいと思ひまして、「第10回環境影響評価専門部会の日程確認について」という1枚紙がございますが、お手元にお配りさせて頂いておりますが、これに記載をしていただき8月6日(木)までに事務局までFAX等で結構ですのでご連絡頂ければと思います。

なお、次回の開催ですが、本日頂きましたご意見を踏まえ修正した方法書（案）の審議とあわせて現地を見ていただいた中でご意見があろうかと思しますのでそれについてもご審議いただきたいと思ひます。

それから当日の行程案につきましては、お配りしておりますペーパーの中段に記載しておりますが、午後1時に県庁を出発し、マイクロバスにて瑞浪市・恵那市において現地視察をしていただき、その後、瑞浪市内の会議室で、方法書（案）のご審議を頂きたいと思っております。県庁への帰庁が午後6時と遅くなっておりますがよろしく願ひいたします。以上でございます。

【永瀬部会長】

ありがとうございます。それでは本日の議事を終了します。

【都市政策課長】

大変貴重なご意見・ご審議をありがとうございました。

今日、お伺ひしたご意見等につきましては、事務局の方で検討し、方法書案を修正させていただきますと思ひます。また、本日ご意見をいただかなかつたことについて、お気づきのことがありましたら事務局のほうにお寄せいただければと思ひます。また、今後のご意見についても次回の専門部会に反映をしてお諮りしたいと思っておりますので、先ほど申しましたとおり次回の開催を8月下旬から9月上旬を予定しておりますので、できましたら8月の中旬ごろを目処に、なにか追加のご意見等ございましたら事務局のほうにまでご連絡いただければと考えております。よろしく願ひいたします

それでは以上をもちまして、「第9回岐阜県都市計画審議会環境影響評価専門部会」を終了させていただきます。

長時間、ありがとうございました。

— 了 —