

第 49 回大阪府環境影響評価審査会議事概要

- 1 日 時：平成 27 年 11 月 2 日（月）15:00～16:40
場 所：追手門学院大阪城スクエア 大手前ホール C, D
- 2 出席委員：秋山委員、市川委員、桑野会長、島田委員、曾和委員、高岡委員、
中野（加）委員、中野（伸）委員、西野委員、前畑委員、
又野委員（50 音順）
- 3 議 題：
 - （1）（仮称）淀川左岸線延伸部環境影響評価準備書について
 - （2）その他
- 4 議事内容：
 - （1）（仮称）淀川左岸線延伸部環境影響評価準備書について
 - 意見照会（資料 1）
 - 事務局より、（仮称）淀川左岸線延伸部の環境影響評価法上の扱いについて説明
 - 都市計画決定権者より事業概要及び環境影響評価準備書の概要説明（資料 4-1、4-2、4-3）

<質疑応答> ※【都計権者】は都市計画決定権者（大阪府）、【事業予定者】は事業予定者（国土交通省近畿地方整備局浪速国道事務所）の発言を示す。

【委 員】確認だが、「大阪都市再生環状道路の概要」というところで、一般にはこれから少子高齢化して、経済活動自体が基本的に右下がりになっていく時代において、この図を見るとそうではなく、比較的従来型の「道路を作れば交通量が発生する」という説明に聞こえたが、その辺りはどう考えればよいか。

【都計権者】淀川左岸線 1 期・2 期から続く、最後に残されたミッシングリンクであり、ここまでは完遂しておくべきと考えている。

【事業予定者】補足すると、将来の交通の発生集中量については、近畿全体では 0.98 という伸びだが、大阪市域では平成 17 年から平成 42 年の予測において 1.03 という予測を踏まえて、必要ということで考えている。

【委 員】交通量が増えるというよりも混雑の緩和というか、交通の円滑化を図るという説明かと思う。

【委 員】換気所の除じん装置はどのくらいの濃度のものをどのくらいに落とすのか。除じん装置は換気所のどこに設置されるのか。メンテナンスについてはどう考えているのか。また、廃棄物等について、準備書を見ると発生したものに対して、区域内で再利用するものと区域外搬出がある。区域内で再利用できるものが 1 / 3 程度しかないという状況は理解するが、区域外に持っていったものをどうリサイクルするのか、その見通しはどのようにしているのか。

【事業予定者】除じん装置については、淀川左岸線延伸部の事業段階としては、現在は都市計画決定の段階で、現状では具体的に除じん装置をどのようなものにするか検討できていないのが実態。一般には除じん装置としては、山岳トンネルでよく使われるフィルタ一式、都市高速でよく使われる電気集じん式を、事業実施段階で総合的に検討し、採用を決定する。メンテナンスは、機器の種別により変わってくる。

【委 員】それでは、評価のときに浮遊粒子状物質等の計算をしているが、除じん装置で

いくらか除去されることを想定して、計算しているのか。

【事業予定者】除じん装置は、計画段階での配慮の項目として設置する計画としているので、予測には踏まえていない。

また、シールドトンネルから発生する廃棄物等については、現時点では最も悪い条件として、区域外に搬出する場合、産業廃棄物として廃棄していくことを前提としているが、近くの事例では、阪神高速大和川線等で同じようなシールドトンネルにおいて発生土の再利用を、中間処理を行った上で再利用している事例もある。本事業についても事業段階で検討して、可能な限り再資源化を図っていきたいと考えている。

【委員】多量の発生土や建設汚泥が生じるが、どこからから搬出するのか。搬出による、交通への影響は。すぐに再資源化や工事間流用ができない場合、搬出にあたりストックヤード等の設置も必要と考えているか。大深度地下の利用という点では、この辺りでは神戸市大容量送水管整備事業の経験があると思うが、大深度地下利用による独特の環境影響について、神戸の大容量送水管の工事の際に起こった環境影響等を参考としているか。

【事業予定者】実際の廃棄物等の搬出量については、開削トンネル区間・掘割部の掘削工事から 140 万^m、シールド工法により 190 万^m程度を想定している。交通への影響について、工事用車両の細かな運行ルートについては、各専門調査会で説明させていただきたい。また、工事用車両の運行台数の中に、廃棄物等の運搬車両も含んでおり、影響を反映して予測している。

【会長】もう一つの質問についても回答を。

【事業予定者】大深度地下特有の予測項目というところのご質問かと思うが、資料 4-2 の 9 頁下、「大深度地下利用を踏まえた予測・評価」に示しているとおり、地下水の水質、化学反応による地盤強度の低下に伴う地盤沈下の影響といったところを大深度地下ならではの予測評価項目として選定している。

【委員】例えば私は振動の専門家ではないけれども、建設機械の稼働に係る振動の影響の予測地点が、IC 周辺や出入口付近だけだが、シールドマシンの稼働による振動の影響は。大深度地下なので、地上に影響はないと考えているのか。

【事業予定者】シールドトンネルの施工については、土被りが十分深いことから、掘削工事による振動の影響が極めて小さいということで、評価対象として設定していない。この予測評価の考え方については、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき適切に設定している。

【会長】今の質問に関連して。工事関係者の通勤車両が工事用車両の予測に反映されているか。

【事業予定者】準備書 3-33 頁 [35 頁] に記載のとおり、現場作業者の通勤には原則として公共交通を用いるため、工事用車両の運行台数には含めていない。

【会長】0 ということで間違いはないということですね。

【委員】要約書 7-4 頁 [58 頁] の予測評価の項目選定について、道路事業には道路事業のやり方があり、この表は国土交通省の省令に基づいた表だと思うが、今回選定していない項目については、この表に載っていないのか。また、国土交通省令とこの表との違いは。

【事業予定者】選定していない項目については、この表には記載していない。また、注釈に記載しているとおり、「○」は省令の参考項目で選定したもの、「●」で示している項目は、参考項目以外で本事業で独自に追加したもの。

【委員】それはわかるが、この表は省令どおりではない。その違いを説明してほしい。

【事業予定者】環境要素の中で、省令がなく、独自に追加したものは、「底質」、「地下水」、「地盤」、「電波障害」、「文化財」。

【委員】二酸化炭素、温室効果ガスについて、別表には載っていないが、省令の中には項目が書いてある。今回の事業については事業概要の説明を聞くと、大阪市での通過をスムーズにすることで、二酸化炭素については良い効果があると思われる。それを示せば事業のいいところが出せると考えるが、項目として選定しなかったのか。

また、大気質の予測について、「換気塔の存在及び供用」に丸が付いていない。中を読んでいくと「自動車の走行」のところでやっているが、わかりやすさからいうと、大気質も騒音・振動と同様に、換気塔に丸を付けた方が良いのではないか。

【事業予定者】環状道路ネットワークの整備により、交通流が円滑化し、走行速度が向上することで二酸化炭素等の削減効果が期待されるが、二酸化炭素排出量の変化については、周辺の道路も含めた広域で評価を行うべきであり、対象道路単独の環境影響評価にはなじまないと考え、選定していない。その旨、方法書についての知事意見に対する都市計画決定権者の見解にも同様の回答を示している。

項目選定については、「換気塔の存在及び供用」の欄には丸を付していないが、自動車の走行に係る二酸化炭素及び浮遊粒子状物質のところで予測評価を記載している。

【委員】そうだが、普通、どういう項目を予測しているか確認するのにぱっと見るのは、要約書 [58 頁] の表なので、どうして換気塔がないのかという疑問を持つ。わかりやすさからいうと、「換気塔の存在及び供用」に丸が付いているほうが、わかりやすいと私は思う。

二酸化炭素についても、定量的ではなくても、定性的に、二酸化炭素排出量削減に効果があるということがどこかにあったほうがよい。

【事業予定者】ご指摘の部分については、当方も一定理解はするが、発生源が換気塔が存在するからではなくて、自動車の走行によるところが環境影響要因の発生源になるというところで、「自動車の走行」のところで選定している。

【会長】「換気塔の存在及び供用」に丸を付けることに何か問題があるのか。自動車が走行するからだというのはあるが、換気塔があるからそこからガスが出てくるのだと思うが。どこで評価するかは別として、丸を付けることに何か問題があるのか。

【事業予定者】整理上は、最も発生源となる部分を項目として選定している。この内容については、方法書の時からこういった整理でしている。

【委員】形式的な、まとめ方の話だが。要約書 3-16 頁 [18 頁] 以降で項目番号・項目名がだらだらとメリハリがなく、非常にわかりにくい。まとめ方を一度整理してはどうか。一覧表にするとわかりやすいと思うが。

【事業予定者】評価書のとりまとめの際、参考にさせていただく。

【委員】要約書 7-20 頁 [74 頁] 「当該項目に関連する地域特性」に、底生動物 46 種の中にタガメを記載しているが、タガメは水生昆虫なので、底生動物には該当しない。準備書にもタガメの記載はない。また、調査地域を事業区域の端部から 250m 程度と設定している根拠は。

【事業予定者】事業区域の端部から 250m 程度というのは、「道路環境影響評価の技術手法」の中で道路事業に関する現地調査の範囲の目安として示されているもの。それを参考にして調査範囲を設定した。

【委員】これは動物一般に対して適用されるのか。大型のワシ、タカ類なら著しく狭い範囲では。

【事業予定者】鳥類に関しては、ラインセンサスは近い場所しかしないが、定点観察等で飛翔を確認される範囲は、全て確認をした。

タガメについて、この準備書の中では、川底をあさって採れるものを全て包含して底生動物として書いている。その中にタガメがいたが、ただ、すぐ隣りに昆虫類という

項目があるのに底生動物の代表としてタガメを書くのもどうかというご指摘とも取れるので、評価書作成の際に修正させていただきたい。

【委員】そもそもタガメはいたのか。準備書にはそもそもタガメの記載がなかった。記載間違いでは。

【事業予定者】8章以降の現地調査で確認した種をここで記載しているわけではなくて、既存文献で生息記録があるものを地域特性として記載している。念のため確認はするが、8章以降に記載していないのは、現地調査の結果確認されなかったということ。

【委員】準備書 8-15-35 頁 [1021 頁] 重要な生態系のところ、表 8-15-19(3)は淀川汽水域ということで、「重要な生態系の概要」にもあるが、この辺りは汽水域。かなり大雨が降れば塩分濃度は下がるかもしれないが、昨今災害があるので、この道路の入口は淀川に近いということで、河川水が横溢して道路に入っていくことも考えられる。その場合に、塩水が混ざるのではないか。その場合、排水は塩分に対応できるポンプを考えているか。

【事業予定者】トンネル浸水への懸念と考えるが、集中豪雨・洪水といった地上から水が浸入してくる状況については、ゲート等の止水施設の設置、それからトンネル内への十分な容量の排水施設の設置等、大深度に関する技術指針にも記載があるので、それに準拠しながら、今後事業段階で検討する。

【委員】もし塩分を含んだ排水への対応が必要だとしても、その段階で対応するということか。

【事業予定者】必要に応じて対策を検討していく。

【委員】以前の職場は神戸市大容量送水管の真上にあつたので、工事期間中の感じが何となくわかる。大深度地下の工事中に、周辺に一番影響があるのが、工事車両の往来だと思う。送水管工事の表示をしたトラックの走行が結構気になった。大量の廃棄物の搬出に伴う工事車両の台数の積み上げをきっちりやっていただかないと、周辺住民に与える影響が大きいのではないか。

【事業予定者】鶴見であれば工事用車両の運行は 590 台/日を想定しているが、これは資材搬入出・土砂搬出を含んだ最大の台数として見積もっている。

【委員】先程の説明では、どこに運ぶのかわかっておらず、どこに影響があるかわからないのでは。

【事業予定者】準備書 3-30 頁 [32 頁] に示すとおり、工事用車両の運行ルートは、淀川南岸線・花博通りの幹線道路と交差するまでの区間を設定している。

【委員】「参考となる値」とは何か。

【事業予定者】「参考となる値」は、具体的には、大気質の粉じん、強風による風害、低周波音において用いている基準で、国又は関係する地方公共団体において環境保全の観点からの施策によって選定項目に係る環境要素に関して基準又は目標が設定されていない場合に、予測の結果を評価する指標として設定した値。「道路環境影響評価の技術手法」を参考に設定している。

- 事務局より、手続フローの説明（資料 5）
- 事務局より、今後の予定について説明

(2) その他

- 特になし

以上