

平成17年度第3回
兵庫県都市計画審議会

平成17年12月27日(火)

パレス神戸2階大会議室

○議長 それでは、平成17年度第3回兵庫県都市計画審議会の開催に先立ち、一言、ごあいさつを申し上げます。

本日は、第3回兵庫県都市計画審議会を開催いたしましたところ、委員並びに幹事の皆様には、年の瀬の何かとお忙しい中にも関わりませず、ご出席いただきましたことを厚く御礼申し上げます。

さて、少子高齢化の到来や経済のグローバル化等、社会経済情勢の変化に伴って、都市を取り巻く環境も急速に変化しつつあります。本日の総務省のホームページを見ておみると、今年の10月1日に行われました国勢調査の速報値が出ておりまして、社会増減を含む総人口の減少が発表されているようでございます。

兵庫県は、総人口が559万人で、人口はまだ減少ではなくて、微増でございますが、増加率が減少したというのが今日のホームページの内容でございました。本県におきましては、そのような時代の要請に対応するために、都市計画決定、変更等に適時、適当な案を出されて、取り組まれているところでございます。

当審議会におきましても、知事からの諮問を受け、平成16年12月27日には、「都市計画道路網の見直しに関する基本的な考え方について」答申するとともに、前回の審議会、平成17年10月20日において、「用途地域等の指定に関する基本的な考え方について」答申したところでございます。

本日は、都市計画道路網の見直しについて、検討箇所の最終報告がなされることになってございます。また、平成9年施行の環境影響評価法に基づく環境影響評価の対象事業となりました北近畿豊岡自動車道（豊岡南～八鹿）に係ります案件について、ご審議いただく予定でございます。本件につきましては、平成13年度の第2回都市計画審議会、平成13年9月27日において、環境影響評価に関する事項の調査について、知事から諮問を受け、専門委員を設置し、4年に渡り調査、審議を行っていただきました。本日は、専門委員の皆様方にもご出席をいただいております。朝日委員をはじめ、7名の専門委員の皆様方には、4年の長きにわたり、調査、ご審議を賜りましたことに、厚く御礼を申し上げたいと思います。本当にご苦勞様でした。

本日の案件は、これらに加え、12月22日、事務局から事前説明がありました、「西播都市計画道路の変更」議案をはじめ、計8件であります。

このあと、お手元の議案書に基づき、議事を進めてまいりたいと存じますが、どうか十分

なご審議を賜りますようお願い申し上げます、ごあいさつに代えたいと思います。

それでは、議案書の議案目録によりまして、本日、付議されております各案件につきまして、審議を賜りたいと存じます。なお、審議の中で、ご発言いただく場合は、議事録作成上、皆様の前にあります名札の番号を述べてから、ご発言いただくようお願い申し上げます。

それから、本日の議事の進め方ですが、議案の説明につきましては、審議の便宜上、関連するものは一括して説明を受けるようにしたいと思います。この点、あらかじめ、ご了承をお願いしたいと思います。また、専門委員の先生方には、各議案の議決にはご参加いただけないということがございますので、ご了解をお願いいたします。

それでは、まず、第1号議案赤穂市に係ります「西播都市計画道路の変更(3.4.158号赤穂大橋線の変更)」について、事務局の説明をお願いいたします。

○事務局 第1号議案、西播都市計画道路、赤穂大橋線の変更について、ご説明いたします。

資料は、議案書3～6ページ、議案位置図1～2ページ、参考資料4の1ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。今回の変更は、現在、赤穂市の尾崎地区で実施中の住宅市街地総合整備事業により整備される県決定の赤穂大橋線と、市決定の唐船線の一部を変更するものでございます。

赤穂大橋線は、浜田野中線との交差点を起点とし、東浜環状線に至る延長約2.4km、代表幅員16mの幹線街路で、JR播州赤穂駅周辺の中心市街地と千種川を挟んだ赤穂市南部を結ぶ役割を担っております。

赤色が今回の変更に伴い、都市計画道路として追加する区域、青色が変更のない区域でございます。

まず、千種川を渡る橋梁区間につきましては、現在2mの片側歩道で計画決定されており、現況では自転車の通行も多く、安全に通行を確保する必要があることから、3mの自転車歩行者道を両側に設けることとし、幅員を9mから14mに変更することとしております。

次に、新田坂越線、唐船線、東浜環状線との各交差点におきましては、円滑な交通処理のため、右折車線を設置いたします。なお、千種川左岸側の唐船線との交差点付近におきましては、道路と南側沿道との間に高低差がございますので、安全確保のため転落防止柵を設置することとしております。

本計画案をまとめるにあたりまして、平成17年6月に、地域住民への説明会を実施し、本日と同様の説明をしております。また、本案について、平成17年10月11日から2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

続きまして、参考として、関連する市決定の唐船線の変更について、ご説明いたします。

唐船線は、終点部で赤穂大橋線と接続しており、赤穂大橋線の交差点部の幅員変更に伴いまして、終点位置を変更し、交差点部の一部区域を変更するものでございます。

また、赤穂大橋線と同様に、交差点付近におきましては、沿道との高低差が生じますので、安全確保のため、転落防止柵を設置することとしております。

なお、この市決定の案件につきましては、去る11月17日に開催されました市の都市計画審議会におきまして、原案どおり承認され、同日付けで市長へ答申されております。また、県決定の案件につきましても、合わせて原案どおり承認されております。

以上で、第1号議案の説明を終わります。

○議長 ただ今、第1号議案を事務局から説明いただきましたが、これにつきまして、ご質問又はご意見がございましたら、お願いいたします。

○議長 ご質問等がないようでございますので、それでは、お諮りいたします。

第1号議案「西播都市計画道路の変更(3.4.158号赤穂大橋線の変更)」について、原案どおり可決してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 ご異議がないようですので、第1号議案「西播都市計画道路の変更(3.4.158号赤穂大橋線の変更)」については、原案どおり可決いたします。

それでは、続いて第2号議案、香美町に係ります「香住都市計画道路の変更(3.6.1号七日市線の変更)」について、事務局の説明をお願いいたします。

○事務局 第2号議案、香住都市計画道路、七日市線の変更についてご説明いたします。

議案書7～10ページ、議案位置図3～4ページ、参考資料4の2ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。今回の変更は、交通安全の向上などを図るため、JR香住駅から香住漁港を連絡する香美町決定の香住港湾線の変更に伴い、県決定の七日市線の一部を変更するものでございます。

七日市線は、香住港湾線を起点として、浜坂方面に向かう矢田川までの延長約560mの東西方向の幹線街路で、一般国道178号として供用されております。

この度、香住港湾線の幅員変更に伴い、起点の位置を変更し、交差点部の一部区域を変更

するものでございます。赤色が今回の変更に伴い都市計画道路として追加する区域、黄色が変更前の起点位置でございます。

本計画案をまとめるにあたりまして、平成17年4月から8月にかけて、住民説明会を実施し、本日と同様の説明をしております。また、本案について、10月18日から2週間の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

続きまして、参考として、関連します町決定の道路の変更について、ご説明いたします。

香住港湾線は、七日市線との交差点から東側の一部区間については、海とのふれあい空間などを整備する「香住海岸ルネッサンス計画」に関連して、自動車交通の円滑化を図るとともに、歩行者等の安全性を確保するため、右折車線、自転車歩行者道等を設けるものでございます。

なお、この町決定の案件につきましては、去る11月18日に開催されました町の審議会において、原案どおり承認され、11月21日付けで町長へ答申されております。また、県決定の案件についても、合わせて原案どおり承認されております。

以上で、第2号議案の説明を終わります。

○議長 ただ今、事務局から説明がありましたが、これにつきまして、ご質問又はご意見はございますでしょうか。

○議長 ご質問等がないようですので、それでは、お諮りいたします。

第2号議案「香住都市計画道路の変更(3.6.1号七日市線の変更)」について、原案どおり可決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 ご異議がないようですので、第2号議案「香住都市計画道路の変更(3.6.1号七日市線の変更)」については、原案どおり可決いたします。

それでは、続いて、養父市及び豊岡市に係ります第3号議案ないし第6号議案についてですが、これらの案件につきましては、北近畿豊岡自動車道の決定に係る案件で、相互に関連しておりますので、これら4件を一括してご説明いただくことにしたいと思います。事務局の説明をお願いいたします。

○事務局 まず、はじめに、北近畿豊岡自動車道とこれに関連する幹線街路5路線に係ります第3号議案八鹿都市計画道路、第4号議案日高都市計画道路及び第5号議案豊岡都市計画道路の変更について、ご説明いたします。議案書は11～23ページ、議案位置図は5～11ページでございます。

前面スクリーンをご覧ください。

北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から朝来市を経て、丹波市に至る延長約70kmの高規格幹線道路で、車線数4、設計速度毎時80kmの一般国道自動車専用道路として計画されている路線でございます。このうち、丹波市春日町から氷上町までの延長約6.9kmが今年4月に暫定2車線で供用開始されております。また、来年開催される「のじぎく兵庫国体」に向け、朝来市和田山町までの区間の工事が進められております。

今回、付議するのは、平成12年3月に都市計画決定済みの八鹿インターチェンジから豊岡市日高町を経て、同市上佐野に設ける豊岡南インターチェンジに至る延長約15.5kmの区間で、4車線の自動車専用道路として都市計画決定しようとするものです。インターチェンジの名称は、現在のところ仮称ですが、豊岡市日高町に日高インターチェンジと日高北インターチェンジを、豊岡市上佐野に豊岡南インターチェンジを設けることとしております。

次に、本路線の計画交通量について、ご説明します。八鹿インターチェンジから日高インターチェンジ間が1日あたり22,600台、日高インターチェンジから日高北インターチェンジ間が21,900台、日高北インターチェンジから豊岡南インターチェンジ間が27,500台でございます。

道路構造ごとの延長は、トンネル部が8.6kmで、全体の約56%を占め、以下、土工部が3.9kmで約25%、橋梁部が3.0kmで約19%となっております。道路の横断構造はトンネル部では幅員19mを確保する計画でございます。1車線の幅が3.5m、2車線で7mとなります。これに路肩を合わせて片側9.5mの幅員で、上下合計4車線、19mの幅員となります。また、土工部と橋梁部では、それぞれ前面スクリーンにお示ししている横断構成といたします。

次に、南から順にルート及び構造の概要について説明いたします。八鹿インターチェンジから橋梁で、八木川及び国道9号を越え、県立但馬農業高校の西側からトンネルに入ります。そして、九鹿集落西側を橋梁で渡り、再度トンネルに入ります。ここからは、クマタカの生息域を考慮してルートを東側に振り、三谷地区に出たあと、三谷川沿いの西側斜面から宿南集落の西側山地部を橋梁、土工、トンネルで通過し、養父市から豊岡市日高町に入ります。

このように、三谷地区から西側山地部を通過することにより、道路防災上の観点から大規模なトンネルを避けるとともに、日照を確保し、冬季積雪時の安全確保を図るものでございます。豊岡市日高町に入りますと、浅倉集落の西側の山地部を橋梁及びトンネルで通過し、

豊岡市日高町久斗地区に設ける日高インターチェンジに接続します。

日高インターチェンジは、旧日高町の中心市街地と神鍋高原などを結ぶ国道482号から豊岡・和田山の両方面に乗り降りできるもので、東西方向の旧街道沿いに連なる久斗集落への影響に配慮しながらインターチェンジの位置選定等を行いました。ちなみに、インターチェンジ周辺における本線の路面高さは、市道東構野旧県道線との交差部で、同市道から約8m、国道482号との交差部で同国道から約12mとなる予定でございます。

日高インターチェンジからは、祢布集落や山本集落の西側山地部をトンネル、橋梁、さらに土工構造を経て、日高北インターチェンジに接続します。

日高北インターチェンジは、主要地方道日高竹野線から豊岡方面に乗り降りできる構造となります。日高北インターチェンジからは、橋梁で八代川を越え、竹貫集落の西側山地部をトンネル及び橋梁で通過し、豊岡市上佐野に設ける豊岡南インターチェンジに至ります。

豊岡南インターチェンジは、和田山方面に乗り降りできるもので、コウノトリ但馬空港へのアクセス道路県道但馬空港線に接続します。なお、運転者の疲労による事故防止などを図るため、青山川流域の土工部において、仮称ですが、八鹿パーキングエリアの設置を今後検討する予定です。

次に、インターチェンジアksesに関連する日高都市計画区域の幹線街路についてご説明いたします。

今回、新たに決定又は変更する幹線街路は、ご覧の5路線です。赤色が今回の変更に伴い、都市計画道路として追加する区域、黄色が削除、青色が変更のない区域でございます。

祢布久田谷線については、日高インターチェンジと接続する交差点部において、安全で円滑な交通を確保するため、右折車線を追加することから、一部区域を変更するものでございます。

日高北インター線は、日高北インターチェンジへのアクセス道路として新たに計画決定する路線で、JR江原駅周辺の市街地に連絡する東構府中新線との交差点を起点に、日高北インターチェンジを経由して、県道日高竹野線に接続する道路で、延長約480m、代表幅員13mで、交差点部には、右折車線を設けることとしております。

東構府中新線については、市街地の交通の円滑化及び市街地中心部と北近畿豊岡自動車道とを連絡するため、東構水上線を北側に延伸し、終点を日高北インター線との交差点位置に変更するものです。終点位置の変更に伴い、名称変更を行うとともに、延長を約1,660mから約3,290mに、代表幅員を13mから14mに変更するもので、交差点部には右折車線を設け

ることとしております。

鶴岡八丁線については、東構府中新線を境に、東側の主要幹線軸となる国道予定区間を鶴岡八丁線に、西側の市道区間を松岡水上線に分割し、道路の機能を明確にいたします。

西側の松岡水上線は、地区内道路として東構府中新線とセンター環状線との連絡を図るもので、延長約270m、代表幅員12mの道路とします。また、安全で円滑な構造を確保するため、東構府中新線との交差点形状を変更いたします。

東側の鶴岡八丁線は、東構府中新線と円山川左岸堤防上の国道312号との接続を図る道路として、延長約620m、代表幅員21mに変更するものです。また、円山川右岸と連絡を図る国道482号鶴岡橋の架け替え計画等との整合、J Rとの立体交差等の諸条件を考慮して、縦断計画を見直し、一連の高架構造として道路構造等を変更いたします。これに加えて、沿道利用も考慮し、両側に5mの副道を設けることとしております。

以上が、第3号議案から第5号議案についての説明です。

○事務局 続きまして、第6号議案の北近畿豊岡自動車道に係ります環境影響評価につきまして、ご説明いたします。本案件は、環境影響評価法に基づきまして、事業者に代わりまして、都市計画決定権者であります兵庫県が環境影響評価の手続を行ったものでございます。まず、これまでの経緯を簡単に説明させていただきます。

前面スクリーンをご覧ください。本案件につきましては、先ほど、会長のほうからもごあいさつの中でありましたが、平成13年9月に本都市計画審議会へ「環境影響評価に関する事項の調査について」ということで諮問をしております。その後、環境影響評価方法書を取りまとめまして、平成14年1月から2月にかけて、1カ月縦覧を行っております。その結果、意見書が3名の方から3通提出されてございます。

その後、この意見を勘案しました環境の知事意見が述べられてございます。その知事意見を踏まえまして、環境影響評価を実施、調査・予測・評価を行いまして、その内容を環境影響評価準備書として取りまとめさせていただきます。この準備書を平成16年7月から8月にかけて、都市計画案と一緒に縦覧を行いました。その間に、地元説明会を開催いたしております。その結果、意見書が15名の方から16通提出されてございます。

その後、住民意見を勘案しました環境の知事意見が述べられ、それを踏まえまして、環境影響評価書を取りまとめました。この評価書につきまして、国土交通大臣に送付してございます。その大臣意見を聴きまして、必要な補正を行いまして取りまとめさせていただきますのが、本日、お手元にお配りしております環境影響評価書でございます。

それでは、評価書の内容につきまして、ご説明をいたします。まず、評価書でございますが、1-1ページをお開き願います。ここに、都市計画対象道路事業の名称としまして、ご覧の3路線を記載してございます。

次のページ、1-2でございますが、「1」としまして、都市計画決定権者は兵庫県、「2」としまして、事業者は国土交通省近畿地方整備局長である旨を記載してございます。

ここからは、前のスクリーンを使いまして環境影響評価の内容をご説明させていただきます。前にお示ししておりますのは、今回、環境影響評価を行いました項目でございます。ご覧の①の大気質から⑬の廃棄物等までの13項目につきまして、工事の実施、それから計画路線の存在、供用、この2つの時期にわけまして、○印のある項目について行ってございます。

それでは、まず、大気質からご説明させていただきます。現況調査は二酸化窒素と浮遊粒子状物質につきまして、豊岡市日高町と養父市八鹿町の2地点で行ってございます。既存データとしまして、豊岡市役所にごございます測定局のデータを収集してございます。調査の結果でございますが、いずれの地点におきましても、環境基準値を下回っております。また、予測に必要な気象のデータとしまして、風向と風速につきまして調査を行ってございます。

次に、予測でございますが、まず、工事中におきます建設機械の稼働に伴う粉じん等でございます。工事区域に近接して住居などがあります、赤丸で示しております地域で行ってございます。養父市では、三谷、九鹿、高柳、豊岡市では、旧の日高町で言いますと、藤井、山本、祢布、久斗の集落、それから豊岡市での上佐野でございます。これ以降、出てまいります各項目でございますが、大体、この集落につきまして、予測を行ってございます。

まず、予測の結果でございますが、参考指標値10tというのがございます。これは、日常生活におきまして、不快感や不健康感を感じないとされておる値でございます。予測の結果は0.4tから4.5tの範囲となっております。すべての地域で参考指標値を下回ります。また、工事施工ヤードは、原則としまして、計画路線の区域内を利用する計画としてございます。環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されるものと評価しております。

続きまして、工事用車両の運行に伴う粉じん等の予測でございます。工事用車両の運行が想定されます道路の近くで、住居などがある地域で行ってございます。予測の結果でございますが、0.3tから9.3tの範囲となっております。すべての地域で参考指標値の10tを下

回ってございます。また、工事用道路は原則としまして、計画路線の区域内を利用するよう計画してございます。

続きまして、供用後の自動車の走行による大気質への影響につきまして、二酸化窒素と浮遊粒子状物質について予測してございます。計画路線が通過しますすべての集落で行っております。予測の結果でございますが、二酸化窒素につきましては、0.012ppmから0.032ppmの範囲となっております、すべての地域で基準値を下回っております。浮遊粒子状物質につきましても、0.040ppmから0.052ppmの範囲となっております、すべての地域で基準値を下回っております。また、計画路線を可能な限り、住居などの保全対象から離れた位置に計画をしてございます。

次に、騒音でございます。現地調査でございますが、赤丸で示しております集落の代表的な地点ということで、一般環境騒音としまして、赤丸で示した10カ所で行ってございます。それと、道路沿道におけます騒音、道路交通騒音でございますが、これにつきましては、緑の三角でお示ししております8カ所で行ってございます。

調査の結果でございますが、道路交通騒音でEの豊岡市日高町久斗の国道482号でございます、それとHの養父市八鹿町高柳の国道9号、ここで環境基準値を上回っております。

次に、予測でございますが、まず、工事中におけます建設機械の稼働によります騒音でございます。予測の地域は、工事区域の近くに住居などがあります地域としてございます。予測の結果は、高さ2mの防音シートを設置することによりまして、80から81デシベルの範囲となりまして、すべての地域で環境基準値の85デシベルを下回ります。また、低騒音型の建設機械を採用すること等としてございます。さらなる低減を図っていくということでございます。

続きまして、工事用車両の運行に伴う騒音でございます。予測の地域は、工事用車両の運行が想定される道路の近くで、住居等がある地域としてございます。結果でございますが、現況調査で環境基準値を超えておりました日高町久斗の国道482号、それから八鹿町高柳の国道9号におきましては、予測値におきましても、基準値を上回りましたが、工事用車両の集中などを避けることによりまして、環境の影響の低減に努めることとしてございます。現況値よりも悪化しない結果となっております。それ以外の地域につきましては、57から70デシベルの範囲となっております、基準値を下回ってございます。また、工事用道路は原則として、計画路線の区域内を利用するよう計画してございます。

続きまして、自動車の走行の時の騒音でございます。予測地域は計画路線が通過します、

すべての集落としました。ご覧の表の予測高さの欄でございますが、計画路線周辺の家屋は、ほとんどが2階建てであったということでございまして、1階と2階の高さで予測をしております。

予測結果の欄でございますが、沿道と背後地、さらに昼間と夜間とに分けてございます。これは、基準値としております環境基準が、こういった区分ごとに定められておりますので、その区分に合わせたものでございます。結果でございますが、すべての地域で基準値を下回っております。また、計画路線を可能な限り住居などの保全対象から離れた位置に計画しております。

次に、振動でございます。調査は騒音と同じ地点で行ってございます。調査結果は、すべての地域で、人が感じることができるとされております限界値の55デシベルを下回っております。

まず、工事中の建設機械の稼働に伴う振動の予測でございます。地域は、工事区域の近くで住居などがある地域としました。結果でございますが、65から69デシベルの範囲となっており、すべての地域で基準値の75デシベルを下回っております。また、工事施工ヤードは、原則としまして、計画路線の区域内を利用するように計画しております。

続きまして、工事用車両の運行に伴います振動でございます。予測は工事用車両の運行が想定される道路の近くで、住居などがある地域で行ってございます。結果でございますが、34から58デシベルの範囲となっておりまして、すべての地域で基準値の65デシベルを下回ります。また、工事用道路は原則としまして、計画路線の区域内を利用するよう計画しております。

次に、自動車の走行に伴う振動でございます。予測は同じく計画路線を通過します、すべての集落で行いました。結果でございますが、ご覧のとおり、昼間・夜間ともすべての地域で基準値を下回ります。また、計画路線は可能な限り住居などの保全対象から離れた位置に計画しております。

次に、低周波音でございます。調査は騒音・振動と同じ地点で行っております。調査結果でございますが、すべての地域で、通常、人が知覚することができると思われております100デシベルを下回っております。予測の地域でございますが、低周波音と言いますのが、大型車が橋梁部を走行することによりまして発生するとされてございますので、供用時の自動車の走行につきまして、計画路線が橋梁で通過する地域で行ってございます。

予測の結果でございますが、参考指標値の欄に50%時間率音圧レベル、 L_{50} としまして、

90デシベルというのがございますが、これが一般環境中に存在します低周波音のレベルで、このレベルであれば、人体に影響を及ぼすものではないとされておる値でございます。結果は67から72デシベルとなっておりまして、すべての地域でこの参考指標値を下回っております。また、G特性5%時間率音圧レベル、 L_{G5} の100デシベルでございますが、通常、人が知覚することができるかとされておる値でございます。結果でございますが、76から81デシベルと、すべての地域でこの参考指標値を下回ります。また、計画路線を可能な限り住居などの保全対象から離れた位置に計画しております。

次に、水質でございます。現況調査は、計画路線と主な河川などが交差します箇所の下流側で行っております。ご覧の12カ所でございます。調査項目は、水の濁りとしまして、浮遊物質量、いわゆるSSでございます。それと水の汚れとしまして、生物化学的酸素要求量、BODでございます。それと流量を行っております。

結果でございますが、河川につきましては、いずれも円山川に適用されております環境基準値を下回っております。

次に予測でございます。休憩所、仮称ではございますが八鹿パーキングエリアを計画しておりますので、その供用に伴います水の汚れについて、汚水の放流先に予定しております青山川との合流点の下流側で行っております。結果は、青山川に設定しました基準値のSSが25mg、これに対しまして5.5mg、それからBODが2mgに対しまして2.0mgとなりまして、いずれも基準値との整合は図られてございます。

また、工事中の水底の掘削等に伴います水の濁りにつきましては、必要に応じて仮設沈砂池などを設置することによりまして、濁水対策を行うことによりまして、影響の低減に努めることとしてございます。

次に、地形及び地質でございます。現地調査は、計画路線周辺に分布しております重要な地形と地質につきまして、ご覧の3カ所でございます。調査の結果でございますが、上佐野溶岩台地・火山砕屑丘、それから上佐野の火山火道につきましては、計画路線から約500m以上離れてございまして、影響はないと考えてございます。神鍋溶岩流につきましては、稲葉川やその周辺の平野部に広く分布してございます。赤い線で示しておりますとおり、計画路線と交差する箇所がございます。改変を受けるものと考えてございます。しかながら、この改変を受ける範囲というのが小さいこと、それから改変される箇所は地下の部分であるということから、露出しております部分は改変されませんので、影響は極めて小さいと考えてございます。

続きまして、日照阻害でございます。予測の地域は、計画道路の構造が盛土、橋梁で、近くに住居などがある地域としました。予測の時期でございますが、1年間で日影の影響が最も大きくなる冬至の日を対象にしてございます。1時間ごとの等時間の日影線を平面図上に表すことにより行ってございます。

結果でございますが、住居などがあります箇所では、日影の時間は最大でも4時間以下となりまして、すべての地域で国土交通省の補償基準を基に定めております基準値の4時間を下回りました。

次に、動物でございます。文献と現地調査の結果、重要な動物としまして、下の表でございますが、哺乳類が9種、鳥類が85種、爬虫類6種、両生類13種、魚類24種、昆虫類38種、クモ類1種、底生動物11種が確認されております。また、注目すべき生息地が2カ所で確認されております。

予測の結果でございますが、計画路線は大部分がトンネル、あるいは橋梁構造で計画しておりまして、重要な動物の生息環境の改変面積は小さいことから、環境影響の程度は極めて小さいと考えてございますが、コウモリ類、ホトトギス、オオルリなどの鳥類につきましては、移動などの際に自動車と衝突する可能性がありますことから、環境保全措置としまして、自動車より高いところを飛べるような誘導植栽を行うこととしてございます。

写真に示しておりますが、サシバでございますが、繁殖行動が阻害される可能性があるということでございまして、環境保全措置としまして、工事前から供用開始後にわたり調査を行いまして、繁殖が確認された場合には、専門家の指導・助言を得まして、工事の中断などを含めた適切な措置を講じることとしてございます。

昆虫類で蛾でございますが、カバフキシタバ、また、ゲンゴロウなどの光に誘引される性質を持っておりますものにつきましては、道路照明に誘われまして自動車に衝突する可能性がありますことから、環境保全措置としまして、昆虫類が誘引されにくい波長の道路照明の採用でありましたり、光を道路外へ漏れにくくするような措置を講じることとしてございます。また、サシバにつきましては、専門家の指導・助言を得ながら、繁殖状況についての事後調査を行うこととしてございます。

次に、植物でございます。調査の結果、重要な種としまして、オグルマやナツエビネなどの29種がございまして、また、重要な群落としまして、井田神社社叢など7つの群落が確認されてございます。

予測の結果でございますが、オグルマ、エビネ、ナツエビネの生育地が改変されると考え

ますことから、環境保全措置としまして、移植とその内容を含めた保全の検討を行うこととしてございます。なお、検討の結果、移植を行う場合には、専門家の指導・助言を得て行うこととしておりまして、事後調査も行うこととしてございます。

次に、生態系でございます。調査は、動物、植物の調査結果の整理と解析により行うこととしてございます。

結果でございますが、地域を、地形の状況、土地利用区分から大きく山地の森林、平地の耕作地、谷津田、河川、ため池の類型区分に分類してございます。この5つの類型区分ごとにおける生息・生育基盤ごとに動植物の生態、食物連鎖上の関係といったものから、上位性、典型性、特殊性といった特徴を示します注目すべき種、群集を抽出してございます。

その予測の結果でございますが、山地の森林の生態系に影響が及ぶ可能性があると考えられます。そのため、環境保全措置としまして、モモジロコウモリにつきまして、自動車より高いところを飛ぶような誘導植栽、サシバにつきましては、工事前から供用開始後にわたり調査を行いまして、繁殖が確認された場合には、専門家の指導・助言を得て、工事の中断などを含めた適切な措置を講じることとしております。さらに、サシバにつきましては、先ほど、動物のところでも申しましたが、適切な保全措置を講じるとともに、繁殖状況について事後調査を行うこととしてございます。

次に、景観でございます。赤丸でお示ししております点が、主な眺望点でございます。これらの6カ所からの景観につきまして、フォトモンタージュ法により、予測を行ってございます。

まず、豊岡市日高町、JR国府駅からの景観でございます。これはプラットホームからの眺望景観でございまして、西の方向を向いてございます。全面、高生平野の水田が一面に広がっておるということでございます。その背後の山地間を橋梁と盛土で通過していきます計画路線を見ることができます。

次に、日高町の姫路山より西の方向を眺望した景観でございます。左手に円山川がございまして、神鍋高原が正面の奥のほうに見ることができます。この市街地の奥のほうですが、水田上を盛土で通過します計画路線を見ることができます。

次に、日高町の城山公園の山頂から北の方向を眺望した景観でございます。神鍋高原の周辺の山並みが左手に見ることができまして、その水田上でございますが、ここを計画路線、日高インターチェンジを見ることができます。

次に、日高町の石龍神社の参道から東の方向を見た眺望景観でございます。稲葉川が正面に流れてございまして、この稲葉川の上を橋梁で通過してまいります。

次に、養父市の岡公民館から西の方向を眺望した景観でございます。小佐川が正面を流れてございまして、この小佐川と水田上を橋梁で通過してまいります。

最後でございますが、養父市の高柳大橋から北の方向を眺望した景観でございます。八木川と、とが山公園が正面にございまして、この八木川と水田上を橋梁で通過してまいります。

このように、計画路線の存在によりまして、景観の一部が変化するということとございますが、構造物のデザインへの配慮、法面への植栽を行うことによりまして、周辺の自然景観と調和するよう努めることとさせていただきます。

次に、人と自然との触れあい活動の場でございます。今回、現地調査の対象としましたのは、赤丸と赤とオレンジの線でお示ししております、計画路線に近接する5カ所と3つのコースでございます。これらのうち、「ひょうごランドスケープ100景」に選ばれておりますハイキングコースの「スポーツ施設と田園風景を訪ねて」というハイキングコースが計画路線と交差することとなります。

予測の結果でございますが、このハイキングコースにおきまして、風景であったり、雰囲気といった快適性に変化が生じると考えられますが、構造物のデザインへの配慮、法面の植栽などを配慮しまして、周辺の自然景観と調和するよう努めていくこととさせていただきます。

最後に、廃棄物等でございます。工事の実施に伴いまして発生します土の量は、2,664,000 m³と予測されます。このうちの1,383,000 m³は本線・インターチェンジなどの計画路線の造成盛土として、再利用する計画とさせていただきます。また、残りの1,281,000 m³につきましては、「建設発生土情報交換システム」を活用しまして、工事間流用を図ることとさせていただきます。

以上のことから、影響は極めて小さいと予測されます。なお、その他の廃棄物につきましても、適切に処理することとしております。

以上、13項目につきまして、検討しました結果、この事業の実施によります環境への影響は、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されるものと評価してございます。

ここからは、お手元の評価書を使いまして、説明をさせていただきます。評価書の後ろのほうでございますが、11-1ページをお開き願います。第11章でございます。準備書につき

ましての知事意見及びそれに対します都市計画決定権者の見解についてご説明いたします。

左側に知事の意見、右側に都市計画決定権者の見解を記載してございます。まず、知事意見でございますが、はじめに、全般としまして、下の5行でございますが、「事業の実施にあたっては、専門家の指導及び助言を受け、準備書に記載されている環境保全措置を着実に実施するほか、住民と協議を行いながら、実行可能なよりよい技術の導入に努めるとともに、以下の点に留意する必要がある。」と述べてございます。

これに対します都市計画決定権者の見解としましては、「事業の実施にあたっては、事業の各段階において、住民と協議を行い、理解が得られるよう努めていくとともに、事業の実行可能な範囲内で回避・低減するよう努めていく。

なお、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった影響が生じた場合には、専門家の指導助言を得て、必要に応じて調査を実施し、適切な措置を講じる。」としてございます。

次からは、個別の事項についての意見でございます。まず、大気環境についてでございますが、1としまして、工事中の粉じん等について、できる限り低減に努めること。

2としまして、狭隘な山間部は、大気の拡散に対して、道路構造について十分配慮すること。

3としまして、既存道路について、現地調査で基準値を超過している地点を工事用車両が通過する際には、環境監視調査を実施し、必要に応じて環境保全措置を検討すること。

次のページ、11-2をお開きください。4としまして、供用後の自動車騒音については、事業の実施にあたり周辺住民と協議を行い、できる限り騒音の低減に努めること。

続きまして、水環境でございます。1としまして、降雨に伴い発生する濁水については、工事の実施に際し、適切な処理施設の能力、管理基準、発生汚泥の処理方法等を検討するとともに、処理施設の適正管理を実施すること。

2としまして、パーキングエリアからの汚水については、適切な処理方法や放流先を検討すること。

3としまして、凍結防止剤及び融雪剤に由来する路面排水に係る影響については、知見の収集に努め、必要に応じ、環境保全措置の検討を行うこと。また、土壌浸透柵を設置する場合には、適切な維持管理を行うこと。

続きまして、動物でございます。1としまして、コウノトリの野生復帰のための放鳥が計画されていることから、事業実施に際しては、「コウノトリの郷公園」と十分協議するとと

もに、道路構造や植栽等に配慮すること。

2 としまして、改変を受ける部分に貴重種が生息する場合は、事業実施前において、専門家の指導及び助言を受け、必要に応じて適切な措置を講じること。

続きまして、植物でございます。1 としまして、法面については、植栽等により自然環境の復元に努めること。

2 でございますが、改変を受ける部分に貴重種が生育する場合は、事業実施前において専門家の指導及び助言を受け、必要に応じて適切な措置を講じること。

次のページ、11-3 でございますが、景観につきましては、身近な生活空間としての景観については、周辺の自然環境との調和を図ること。

続きまして、廃棄物につきましては、発生量、性状、保管場所、処理方法及び委託先について検討を行い、確実に管理するとともに、適正処理が実施されことを確認すること。

最後に、その他でございますが、工事の進捗状況により部分供用される場合には、その影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を実施すること。環境監視調査結果については、定期的に公表すること。また、現時点では予測できない事項や環境に著しい影響が生じるおそれがある場合には、関係機関と協議し、必要な措置を講じること。また、事業の実施にあたっては、事前に地域住民に十分説明を行うとともに、地元住民からの要望・苦情等に適切に対処すること。という意見が述べられてございます。

これらの意見に対する都市計画決定権者の見解でございますが、基本的には、意見の趣旨を踏まえた対応をすることとしてございます。例えば、前のページの11-2 に戻っていただきたいのですが、4) の供用後の自動車騒音についてでございますが、「できる限り騒音の低減に努めること」という意見に対しまして、見解でございますが、「騒音低減効果のある排水性舗装の施工等の事項を検討すること」としてございます。実行可能な範囲で、環境に与える影響を回避又は低減させることとしてございます。

続きまして、第14章の国土交通大臣意見及び都市計画同意権者の見解と都市計画決定権者の対応についてでございます。15枚ほどめくっていただきまして、14-1 ページでございます。

まず、国土交通大臣及び都市計画同意権者の意見でございますが、ここでは、前段で都市計画にあたっての環境保全の見地からの留意事項としまして、2つのポツがございますが、2点を述べた上で、全般的な意見が述べられてございます。

1 としまして、事業実施にあたっては、計画の段階から環境影響評価書の記載内容の趣旨

を踏まえ、環境に対する負荷の低減に努めること。

2 としまして、環境保全技術の開発の進展等に鑑み、実行可能な範囲で新技術を取り入れるなど、環境保全措置の実施に努めること。

3 としまして、供用後においても、必要に応じて沿道環境把握のための調査を行うとともに、適切な対応に努めること。という意見が述べられてございます。

これらの意見への対応としましては、述べられた意見について、適切な配慮をして、事業を実施するよう事業者伝えることとしてございます。

次のページの14-2をお開きください。ここからは、個別の項目についての意見でございます。

4 としまして、建設発生土についてでございますが、工事に伴う発生土につきましては、事業地内に仮置きする場合には、周辺環境の把握を行いながら、適切に管理を行うとともに、未利用発生土の量についても適切に管理を行うこと。また、その旨を評価書に記載すること。

5 としまして、希少猛禽類についてでございますが、計画路線周辺には、サシバに加え、オオタカ、クマタカ、ハヤブサの営巣地が多く確認されていることから、専門家の指導・助言を得ながら、必要に応じて工事着手前、工事中及び供用開始後に、これらの繁殖状況等を調査しまして、これらの繁殖に影響が生じるおそれがある場合には、生息環境への影響の回避・低減方法について十分検討し、営巣期の工事中断を含め、適切な措置を講じること。また、その旨を評価書に記載すること。

最後でございますが、6 としまして、建設機械の稼働についてでございますが、建設機械の稼働に伴う騒音については、その予測値が騒音規制法の基準値を超過する地域があることから、環境保全措置を講じることとされているが、必要に応じて騒音の状況を把握しながら、その結果に応じて高い遮音効果を有する防音材の採用等の適切な措置を講じること。また、その旨を評価書に記載すること。という意見が述べられてございます。

これらの意見への対応でございますが、右の欄でございますが、ご覧のとおり、評価書に意見の趣旨を踏まえた記載を行ってございます。

以上が、第6号議案の説明でございます。

○事務局 第3号議案ないし第6号議案については、平成16年7月20日から8月20日まで1カ月間、縦覧に供しましたところ、20名の方から21通の意見書の提出がございました。意見書の内訳は、北近畿豊岡自動車道に係る意見書が14名から15通、北近畿豊岡自動車道以外の日

高都市計画道路に係る意見書が5名から5通、両方に係る意見書が1名から1通でございます。意見書の要旨についてでございますが、お手元の資料1をご覧ください。なお、意見書の要旨は、意見書提出時の旧市町の名称で記載しております。

1ページの番号1から14ページの番号16の①までが北近畿豊岡自動車道に関するご意見で、15ページ以降が北近畿豊岡自動車道以外の日高都市計画道路に関する意見です。まず、北近畿豊岡自動車道に関するご意見等について、概要をご説明します。

いただいたご意見のうち、ルート計画に関するものが13通ございました。番号1では、「豊岡市上佐野に至るルート計画に対して、この道路の計画がなぜ円山川左岸の空港周辺になるのか。円山川右岸の広域農道を活用し、豊岡市港地域や城崎方面に接続する道路として計画すべき。」とのご意見をいただいております。

番号4では、「八鹿インターチェンジで大事な土地を提供したが、今回さらに用地買収の対象となるが、これ以上の協力は難しいので、今一度ルートの見直しを。」とのご意見。番号5～15では、養父市八鹿町口三谷地区を通るルート計画に対して、「環境影響評価の数値は許容値を超えてはいないが、小さな地区を道路橋が横断することから、農地が減るだけでなく、静かな山村の風景を壊し、大気汚染、騒音等による影響も考えられる。また、自然環境を活かした営みに支障を来すことから、ルート変更ができないか。」という趣旨のご意見をいただいております。

これらの意見に対する考え方でございますが、本事業は、高規格幹線道路のネットワークを形成することにより、交通の円滑化や災害時の代替性を確保するとともに、地域の産業経済活動の発展等に寄与するものでございます。ルートについては、先ほど、説明させていただきましたが、土地利用、環境への影響、走行性、経済性、施工性、防災面及び事業の効果等を総合的に勘案して選定したもので、都市計画法に基づく縦覧の前に、説明会を開催するなど、住民のご意見を伺うための機会を十分確保してきたところです。今後とも事業を進める上で、地権者や関係者に理解が得られるよう努めていくこととしております。

次に、日高インターチェンジ周辺の環境に関して、番号2では、「周辺地域の都市計画について、基本的な考え方を明らかにしてもらいたい。都市整備計画に久斗区住民が参画できる体制をつくってもらいたい。」とのご意見を、番号3では、「日高インターチェンジを含む計画道路は10mを超える高さの盛土方式で、地区が分断され一層の僻地感を助長するもので、できる限り高架方式により見通しのよい構造にしてほしい。」という趣旨のご意見をいただいております。

これらの意見に対する考え方でございますが、日高インターチェンジ周辺の整備計画については、引き続き、地域住民の意見を十分に踏まえて検討する必要があると考えております。また、インターチェンジの構造については、施工性、経済性等から、土工構造を基本としております。日高インターチェンジの計画にあたっては、環境面及び用地面積を低減する観点から、可能な限り盛土高さを低くするとともに、周辺の自然環境との調和を図ることとしております。

その他に、番号16では、「国道312号日高バイパスの完成により、自動車専用道路の代替も可能となることから、財政状況が厳しい中、この道路は不要ではないか。」とのご意見をいただいております。

これらのご意見やご要望に対して、地元市と事業者の協力のもと、この道路の必要性や妥当性をご理解いただくため、今後とも引き続き対応していくこととしております。

次に、北近畿豊岡自動車道以外の幹線街路に関するご意見等について、概要をご説明いたします。意見書の要旨の番号16～21が鶴岡八丁線についての意見となっており、鶴岡八丁線沿道地区の6名の方から提出されたものです。

前面スクリーンをご覧ください。番号16では、「鶴岡八丁線は、無駄な公共事業を誘発しかねない。早期着工方針の見直しを求める。高架道路案には、住民から多くの意見が出ている状況である。」という趣旨のご意見をいただいております。

この意見に対する考え方でございますが、鶴岡八丁線は、円山川の河川改修計画や、鶴岡橋の架け替え、JR立体交差等の諸条件から、一連の高架構造としております。広域交通及び安全安心な暮らしに必要な道路であり、必要かつ適切な計画と考えております。

番号17では、「高架計画は、地価の低下、拡幅により田圃が狭くなるなど、デメリットばかり。高架による田園風景の破壊、日照、電波障害、低周波公害を懸念する。また、副道には、架け替えする鶴岡橋に直接接続させるべきで、歩道は高架する本線ではなく、副道に設けるべきであるし、JRの踏切は残すか地下式にすべきである。さらに、鶴岡橋の架け替えは、1km下流の上郷橋との一本化を考えられないのか。」というご意見をいただいております。

この意見に対する考え方でございますが、先ほどの説明のとおり、今回の計画は、諸条件を踏まえると、適切な計画であると考えております。また、電波障害等に対しては、必要に応じて調査を行うなどの対策を検討していきたいと考えております。また、上郷橋との一本化は、利用状況、位置的なことから困難であり、副道と鶴岡橋との直接的な接続は高低差の

条件及び交差点の安全性の確保の観点から困難ではありますが、事業実施に際しては、既存道路と副道が機能的に連携するよう配慮していくこととしております。沿道利用のため、副道を計画しておりますが、自動車の交通量が限られることから、歩道の設置は考えておりません。踏切については、副道から本線への斜路付階段を設け、歩行者等については、本線歩道での通行を確保する計画です。農耕車両等については、隣接する踏切をご利用いただきたいと考えております。

次に、番号18～21のご意見ですが、この要旨は番号16及び17と同趣旨でございます。

最後に、本計画案を作成するにあたり、平成16年4月に旧豊岡市、旧日高町及び養父市において、北近畿豊岡自動車道に係ります説明会を開催しておりますので、その際にいただいた主なご意見、ご質問についてご報告します。

養父市においては、ルート設定の考え方などについて、旧日高町の説明会においては、日高インターチェンジの構造などについて、旧豊岡市においては、豊岡南インターチェンが接続する付近の県道但馬空港線の構造などについて、ご意見やご質問がありました。

その際にも、ルート選定や日高インターチェンジの構造などについての考え方や、実施にあたっては地域の要望にできる限り配慮していくことなど、本日と同様、説明しております。

また、平成16年5月には、日高都市計画区域の幹線街路に係ります説明会を実施しており、その際には、鶴岡八丁線の計画について、JRとの横断、鶴岡橋との関係、現道の扱いなどについて、質問等がございましたが、本日と同様、この地域の利便性確保と治水安全度の向上などを図るための計画であることを説明しております。なお、平成16年の台風23号被害を踏まえ、平成17年2月には、地元地区から鶴岡八丁線の早期完成の要望が提出されており、必要性については、十分ご理解をいただいているものとして、本計画を推進していきたいと考えております。

以上で第3号議案ないし第6号議案について、説明を終わらせていただきます。

○議長 ご苦労様でございました。

それでは、続きまして、北近畿豊岡自動車道の都市計画に係る環境影響評価に関する事項の調査について、専門委員を代表して、31番委員から結果報告をお願いしたいと思います。

よろしく願いいたします。

○31番 専門委員でございます。専門委員7名を代表いたしまして、ご報告いたします。部門、部門につきましては、事前に、周辺環境に及ぼす影響について、十分に評価する必要が

あるということから、また、本審議会から専門委員としての調査依頼を受けまして、平成13年2月から4年間に渡りまして、環境保全の見地から慎重に検討いたしました。

環境影響評価の内容につきましては、ただ今、事務局からご報告があったとおりでございます。私たち、それぞれの専門の方々にとりましても、環境影響評価は妥当であるというふうに考えます。

なお、先ほど、説明がございましたけれども、環境保全の見地から、知事意見及び国土交通大臣の意見に対しましても、都市計画決定権者としまして、適切に対応して、環境影響評価書がとりまとめられたと考えております。

今後の事業実施に関しましては、評価書に記載されております環境保全措置及び事後調査を適切に実施するとともに、今日はもとより、供用後におきましても、今の段階では予測し得なかった、特に自然環境につきましては、予測の不確実性を感じております。事後調査を確実に適切に実施していただき、もし環境に対しまして悪影響が生じそうな場合には、適切な措置を取られるようお願いするところでございます。

簡単でございますが、調査結果として、ご報告させていただきます。

○議長 朝日委員をはじめ7名の専門委員の先生方、本当にご苦労様でございました。今、31番委員からご指摘のあったように、適切に対応していく、そして事後調査を確実に進めるということのご指摘がありましたので、心しなければいけないと思います。どうも本当にありがとうございました。

それでは、質疑に入りたいと思います。お手元の意見書の要旨に記載しております提出者のお名前等は、個人情報等を保護するため、左端の番号に読み替えてご発言いただきますよう、お願いいたします。質問又はご意見ございましたら、挙手の後、ご発言願いたいと思います。

○24番 ただ今、ご説明いただいた中で、第3号議案八鹿都市計画道路の変更についての環境影響評価書10-1、準備書についての意見を有する者の意見の概要並びに都市計画決定者の見解というところで、ご説明を既にしていただいたのですが、一つは地区名で申しますと、三谷地区の意見なり、やりとりで、非常に気になる事項が一つございますので、経過と今後の方向、方針をまずは聞かせていただきたいと、まず、思います。

それは、地域の地元説明として、準備書の縦覧を行ったのが、平成16年7月20日から8月20日までの1カ月間、準備書の縦覧を行って、翌月9月3日までに意見書を出しなさいという形の中で、提出期限を設けておられます。この口三谷地域、5戸15名という、まさに但馬

の典型的な過疎の集落であろうと思います。そのすべての方が、反対だという意見書を出されている。

これは、いかに過疎であろうが、小さな集落であろうが、ほとんどすべての、全戸全世帯の方が反対だという意見を出されるというのは、これは数の大小に関わらず、非常に危惧される、また最も配慮しなければならないことではなかろうかと、私は思います。これは環境評価とか景観とかの以前の問題として、村社会が消滅する。その集落そのものが消滅をしてしまう。例えば、ダムに水没するが如く、この高規格道路によって、村が消滅してしまうという、すべての集落の村民から意見が出るというのは、異常でなかろうか、いかがなものかと、このように私は感ずるわけでございます。

非常に短い期間での縦覧、意見聴取、やりとり等が、精力的に行われたとは思いますが、この集落は、農林省の片方の省庁からは補助金を、また受益者負担を求めながら、既に平成15年に農振農用地の改善事業が施行された集落だとも書いてございますし、全面的に反対だという意見の方と、もう一つは、集落を代表して代替え案まで出されておるといことが意見の中に含まれております。

ただ、知事の見解の中で、これに明確に回答している部分が皆無ですね。この道路が必要だということをこの集落のすべての方にご理解願いたい。そして、パーキングは、この区間につくらせていただきたい。それがルートの適切だと、ルートの妥当性と、パーキングの妥当性をひたすら説くのみ。説得力に欠いておるのではないかと。だからこそ、すべての集落、全戸が反対の意見書の提出に至ったのではなかろうかと、かように私は感ずるわけですが、そのへんの今までの経過と今後の方向、方針等を示していただけたらと思います。以上です。

○議長 ただ今の24番委員からのご質問に、事務局、お答えいただけますか。

○事務局 先ほどもご説明いたしましたけれども、三谷地区の周辺ルートにつきましては、クマタカの生息範囲の影響を考慮しますとともに、安全性、施工性等を考慮して、さらに、今、代替え案というような話がありましたけれども、大規模なトンネルをやりますと、いろんな道路防災上の問題が出てまいりますので、そういったことが避けられるように、大きな構造物にならないように配慮しながら、ルートの計画をしました。

さらに、地域内においては、家屋が避けられるような形でルート設定を行っているところでございます。

この三谷地区のご意見を踏まえまして、実は環境影響評価法に基づく準備書の説明会を養

父市において平成16年7月27日に行っておりまして、その際にもそういうご意見をいただいております。さらに、地元に来てほしい、後日話をしてほしいといったご意見を受けて、その後、平成16年8月4日、平成16年8月18日、17年3月27日、17年11月29日と、地元市、事業者等と地元を足運びまして、ご理解をいただくということに努めているところでございます。

○24番 ただ今、当初の見解とほぼ同じような説明をいただきました。確かに、度重なる地元との折衝を持っておられることは、確認をいたしました。未だ地元すべて、全戸が反対をされておるといふ現実はどうも変わっていないというような状況だろうと思います。確かに、環境影響評価調査の中で、貴重種、クマタカ等を避けるために全線の約52%に及ぶ区間のトンネル化という、非常に配慮が行き届いた事業の中で、やはりこの間だけ大きな開口部の延長距離があるところ、なぜ、そこを避けるためにトンネル化できなかったのかという部分の地域への説得力が非常に少ない。

そしてまた、地域では、三谷川という河川に沿って、その道路が建設されるということで、どちらのリスクを、川への影響、あるいは猛禽類への影響、そして工事費ですね、当然トンネルの施工費のほうが高いですから。そのバランスをどういうふうに説得力がある中で説明をされてるのか。私には、未だ理解がしがたい状況であります。

これからも、地域からの要望、あるいは地域からの意見等に真摯に耳を傾けていただいて、限りない地域の、村社会そのものの存続というふうなところまで、どうも意見は及んでおりますので、十分に、慎重に慎重に対応をしていただきたいと思います。これは、事後ということも含めて、河川のリスクと、猛禽類を避けるがためにここを開口部にするというもののどちらがリスクとして大きかったのかということも、この集落全体の意見として立ち上がってきておりますので、そのへんも慎重に今後とも対応していただきたいと思います。こういうふうに要望しておきたいと思っております。以上です。

○26番 私も今の件、非常に気にはなっていたんですけども、意見書が21件出ておりますので、そこでまずお聞きしたいのは、この意見書、先ほど、一応説明はあったんですけども、この意見書なり、地元での説明会の意見を聞いて、変更した部分はあるのですか。あるのであれば、どこの部分なのか、教えていただきたいと思います。

○事務局 意見書を踏まえて変更した箇所はございません。

○26番 先ほど、24番委員から出ました口三谷地区の問題も含めまして、今回、一つは、番号1の方の意見もございまして。非常に、状況を見たときに、全体のルートとしていいのかど

うか。まあ、1番の方は豊岡地域ですけれども。

それから、4番の人の八鹿町高柳の問題、それから口三谷地区については、先ほどありましたように、番号5から15番というのが全部口三谷地区。それから鶴岡八丁線についても、同じく16番から21番の方で意見があるわけですから、先ほどの評価書の中で、決定権者の言葉として、11章では、適切な措置をする。このように、決定権者は言ってるわけですね。地域の人たちの意見等に応じて。ところが、いずれも、質問には答えていない回答文だということは指摘しないといかんと思うんです。

そこで、先ほどの口三谷地区ですけども、私、その口三谷地区の提出者の意見も若干お聞きしましたけれども、納得はもちろんしておりません。また、このような状況で行われるのであれば、まさに、もうすべて意見を却下したわけですから、それについて、この都市計画審議会として、本当にそれでOKを出せるのかどうかという、非常に不安を持ってるわけなんですけれども、環境影響評価については、あとでまたいろいろお聞きしたいんですが、この問題について、やはり少し明確な回答ですね、24番委員は事後の対応も含めてと言われたのですけれども、事後ではもう遅いのではないかというふうに思うんです。私は、時間がかかってでも、もっと徹底的に意見も聞いて、変更も可能なような状況があるのではないかと。私自身は、基本的には、この道路そのものにちょっと問題を持ってるんです。ただし、例えやるとしても、やはりそういう姿勢というのは持つべきではないかというふうに思うんですけれども、いかがでしょうか。

○事務局 先ほど、ちょっとご説明を漏らしたところがあるんですけれども、地元で4回ほど説明会のあと、さらに三谷地区の説明会を実施しておりまして、その中で、事業実施段階においても、十分な対応を行いながら進めていくということで、ご理解とご協力をいただけるようお願いしておりまして、地区の皆様方からも事業実施に向けて引き続き対話を行っていくということで、ご理解をいただいているところでございます。

○26番 これ、やりとりしてても、今の段階ではキリがないのじゃないかなと思いますので、これはあとで皆さん方に判断を是非していただきたいと思うのですが、環境影響評価書について、お聞きしたいと思います。先ほど、31番委員の報告の中で、最後に予測に不確実性があることも確かだというようなことをおっしゃられたと思うんですけれども、この予測の不確実性そのものが、やはり、私は不確実性であればあるほど、予測そのものを少し過大にでも予測をして、その範囲内に納まるような対策を取るべきではないかなと、全体としてね、基本的にそう思っておりますので、少し具体的にお聞きしたいのですが、

一つは、大気質の粉じんなのですから、この粉じん、特に工事用車両に伴う粉じんの影響について、先ほどの説明でも、参考指標値は10 t、1 ヶ月に1 km²ですか、書いておりましたけれども、日高町の山本において、もちろん基準内ではあるんですけれども、春と夏の予測結果が9.3 t という、無視できない数値ではないかなというように思うんです。

しかし、その評価を見ますと、事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減できると、こう書かれているだけで、具体的に回避できる担保と言うんですかね、方法とか条件等がここに何も示されていないわけなんですけれども、これについては、今後、どうされようとしているのかということをお聞かせいただきたいと思います。

○事務局 工事用車両の粉じんにつきましては、先ほども説明の中で申しましたが、設計計画段階におきまして、工事用道路は、原則としまして、計画路線の区域内に設置すると。新たな工事用道路は設置しないという計画にさせていただきます。それから、実際の工事用車両につきましては、現場内から粉じんの基となるタイヤに付いた泥とか、そういうものにつきましては、できるだけタイヤ洗浄をしまして持ち出さないというようなことで、対策を講じることとしてさせていただきます。それから、工事用道路の中の散水等、適切に実施していくということでございます。

○26番 今のような対応をした上で、この結果ではないかなと、私は思うんですね。

例えば、新たな工事用道路は設けない。当然のことで、新たな工事用道路を設けるのであれば、それはそれでまた別の調査をせないかんわけですから、これはここにある数値そのものは、そういう対策を全部取った上で9.3 t だという評価がここに出てるんだと思うんですね。

しかし、それ以上についての9.3 t でも、私は多いんじゃないかと思うんで、あの地域にとってはね。だから、それを低減するための具体的な、これからの対策は、何か考えておられるのですか。ここには何も載ってないのでという、そういう意味で聞いておるんですが。

○事務局 今、おっしゃいました低減策を取った上での9.3 t じゃないかということですが、9.3 t につきましては、こういう対策前の数字でございます。

○26番 そうしたら、対応策取れば、どこまで下がるのか、調査をされてますか。

○事務局 具体的な調査はしていませんが、定性的な考え方としまして、今、言いましたタイヤに付着した泥等、そういうものは外に持ち出さないということでございます。元々、この予測を用いましたのは、今までいろんな工事現場での実測値、そういうものを基に、科学的知見をもって予測したものであります。

○26番 定性的な、というのをこの場に出されたら、何のために数値も全部出して、予測値も出してね、定量的な予測をしてるのかなというふうに思うので、そういう言葉が本当に適切なかどうかというのは、私、素人ですのでわかりませんが、ここで定性的という言葉は不要ではないかなというふうに思います。やはり、そのへんで疑問が一つあるということ。

それから次に、騒音の問題ですけれども、建設機械の稼働に係る騒音が予測結果では81デシベルから90デシベル等、基準値を超えるということをおっしゃられました。しかし、それも、高さ2mの防音シートを設置することによって、それも良好な状態で設置したら10デシベル低減ができるから、OKなんだという、これも非常に分かりにくいと思うんですかね、常識的に考えて、騒音というのは2mの壁をひよいと周りに付けただけで、覆ってしまえば別ですけれども、そうでなければ、騒音というのはかなり、そのままほぼ出て来るのではないかなと。そこまで低減されないんじゃないかなというように思うんです。

都会で、ビルの解体とかのときには、完全に覆ってしまったりして、影響は出てくるかもわからないんですけども、そのへんについて、実はどういう形で張って、どういうふうに、具体的に数値的に証明されてるのか。事前に資料いただきたいと言ったんですけども、それもいただけてないですよ。それについて、どういう対応をされるのか、また、防音シートを2mの高さに張り巡らせば、どの程度落ちるのか、その具体的な数値も教えていただきたいと思います。

○事務局 まず、予測の結果としまして、8-2-19ページに、無対策のときの数字が、今、委員がご指摘のとおり、表で載っております。それに対しまして、敷地境界、道路工事の区域ですが、敷地境界で例えば単管パイプのようなものできっちり設置しまして、防音シートを2m設置しますと、先ほどありました20ページの数値まで落ちてくるということでございます。

○26番 それは、この評価書の中にも書いてありますように、先ほど言った良好な形できちっとした場合に、10デシベル減ずることができ、その90%値でという計算がされているのは承知の上なんですけれども、しかしそれで本当に実効性があるのかどうかというのが、十分私自身には理解できないということで質問をしていたわけです。

もう一点、騒音のほうで、引き続きですけれども、資材・機械の運搬車両運行による騒音ですけれども、8-2-22ページですか、ここでは日高町久斗と八鹿町高柳において、基準値を超過すると明確に書いているわけですね。超過するけれども、事業者の実行可能な範囲

内で回避又は低減できる。これ、先ほどの粉じんの場合と同じ表現なんですけれども、これについても、回避できる方法とか条件等が何も示されていない。先ほどの粉じんは一応、基準値内なんですけれども、これは基準値を超過するというを明確に認めているわけですので、これについての説明をお聞かせいただきたい。

○事務局 まず、工事用車両でございますが、今、ご指摘のとおり、現況、2カ所におきまして超過してございます。そういうことで、事業者としましては、現況非悪化という観点から、施工計画と言いますか、工事用車両は通す場合もございますが、できるだけ現況騒音レベルは増加しない。そういった配慮の下に、工事計画を立てていくということでございます。

○26番 もう一つスカッとしないんですけれども、それに関連して、ついでにもう一つ聞きますが、工事用車両の走行がここに書かれていると思うんですけれども、平均走行速度、いわゆる規制速度そのものを用いているんですけれども、通常走行というのは、但馬地域に行ったらわかりますように、少しいい道路であれば、40km/hで走っている車というのは、事実上ないんですね。しかも40km/hで走れば、かえって渋滞になる。だから計算上も、最初に私が予測をする場合には、少し多めにとというのは、例えばこの走行速度についても、10km/hないし、あるいは20km/hぐらい、やはり実際の速度で計算をしていくべきではないかなと。そうすれば、さらに数値は一定の数値になるわけですから、それに対してどう対応するかという対策が必要なのではないかなというふうに思います。これは問題提起だけしておきたいと思います。

次に、水質問題について、これも先ほどちょっと言っていました、八鹿パーキングエリアのBODの数値についても、2.0mg/lで基準値ギリギリなんですけど、この基準値というのは、当然、パーキングエリアでも浄化設備で処理することを前提にしていると思うのですが、ただ、今設定しているのが、これも基準値でギリギリというのが、非常に気にかかりまして、さらにそれを守っていくために、何か新たな対策というのはあるのかどうかね。あるいは、業者に対して、一定の指導する担保があるのかどうか、教えていただきたいと思います。

○事務局 まず、排出の汚水量の負荷と言いますか、汚れの程度でございますが、県条例では上乗せ条例というのがありまして、ここではBOD75%値が20mgというような数字になってございます。それに対しまして、事業者としまして、排出する負荷量というのが10mg、上乗せ排出基準に対しまして、約半分の汚濁負荷と言いますか、低減をそこまでさせて、排出するという努力と言いますか、計画してございます。

○26番 そうなんですけれども、それは上乘せ基準で、一定量は見てもらうんですけども、しかし、それを見て、結局、基準値が2mgとされているということ自体、それを上回っては駄目なんですから、それは明確ですから、そこを引き下げるための努力というのは、本当に必要ではないかなと思います。

次に、動物のほうにいきたいと思うんです。動物のほうも、哺乳類等々であるんですが、猛禽類に絞ってお聞きしたいと思うんです。猛禽類のこの現地調査では、繁殖状況について、サシバは2地域に生息して、4年に1回の繁殖成功、それからクマタカは3地域に生息しているけれども、4年間で1地域1回しか繁殖が成功していない。こういう報告がこの中にあります。ハヤブサも4年に1回だということですけども、猛禽類というのは、日本の森林の食物連鎖、生態系のトップに位置しているわけで、その生態系の保全のバロメーターとして、大変猛禽類というのは重要視されているわけです。

特に、今回、出されている絶滅危惧種クマタカなんかは、特に慎重さが必要だと思うんですね。ちょうどあの地域なんですけども、八鹿ダム建設問題のときに、私自身、この問題で、議会の中ではちょっと取り上げたこともあるんですけども、とりわけその生態とか、個体差ですね、本当に慎重な研究が必要だと思うのですが、そういう点で、今回の道路が、これは国が事業者なんですけれども、国が1996年、平成8年なんですけれども、「猛禽類保護の進め方」というマニュアルをつくって指針を作成しているわけですけども、今回は、その指針がこの評価に十分に活かされているのかどうかということをお尋ねしたい。

○事務局 国土交通省の事業としまして、国全体をあげまして、「猛禽類保護の進め方」を十分尊重した計画を進めていくということで、対応しているところでございます。

○26番 それでは、ちょっと具体的に聞きたいのですが、一つは、サシバですけども、繁殖行動の阻害ということで、サシバについては、繁殖行動阻害の可能性を認めておられるわけですね。ところが、結果として工事の実施や道路の存在の影響が小さいとの結論付けがこの中でされているわけなんです。また、評価書では、サシバについては、繁殖環境を安全に維持保全できるか、不確実性が残ると認めて、事後調査の必要性まで書いているわけですね。つまり、今回の道路計画によって、著しい程度の環境影響が起り得るということをこの場で、予測しているわけなんです、もう既に。

4年間の現地調査されたようなんですけれども、その中で、最初に言いましたように、生育の確認を1年やっただけで、繁殖が行われているということも認めておられるわけなんです。

すけれども、その生息地域、先ほど言いましたように、私もダムの問題とか、去年の台風災害で行ったことがある養父市の小佐、宿南地域ですけれども、この森林の状態というのは、どこの山でもそうなんですけれども、人工林が増えて、手入れができないで荒れた山になっているわけですね。残されたわずかな天然木に巣をつくって、生息営巣しているのが、こういうサシバなんです、こういうギリギリの自然環境の中で生息しているものに、わずかな環境変化で大きな影響があるのではないかなと。その影響の可能性は否定できないというのは、もう明確になってるわけなんですけれども、その場合、具体的な対応を一体どうされるのかね。ここに書いている範囲では、ちょっと見えてきませんので、具体的にどう対応されるのか、お聞きしたいと思います。

○事務局 具体的な対応ということでございますが、今、評価書の中に書いてございますように、いわゆる工事前、それは適切に対応できる十分な時間を持った前からということでございますが、事前の調査をしまして、また、事業中、それから開始後につきましても、適切に調査をやって、必要に応じて保全措置を対策していくということでございます。

○26番 適切、適切という言葉があちこち出てくるんですけれども、その判断を一体誰がするのかというのを私は、結局、サシバならサシバ自身が結果としてするわけですね、生き長らえるかどうかということについて判断できるわけで、これが今、そういうおそれがあると言いながら、こんな形でやるということが、非常に気になるわけなんです。

それと同じような問題なんですけれども、クマタカについてですけれども、これは道路の存在の影響の予測ということで、83ページに書いてあるわけなんですけれども、生息環境を通過する計画であるとか、あるいは大部分がトンネル構造であるとか、営巣地は計画路線から十分離れているとして、繁殖行動を阻害する可能性が極めて小さいと断定してるんですけれども、その根拠となる十分離れている距離が、一体、どれぐらいを指しておられるのか。図で見ますと、日高町知見のクマタカが確認されている地域では、おおむね営巣地から500mとか、あるいは営巣期の行動域ということで、おおむね1.2kmとかいうふうになってるんですが、道路計画とどのような関係になるのでしょうか。

○事務局 具体の生息場所と言いますのは、今、この場では、いわゆる種の保存の観点から、具体的な数字は申し上げられませんが、専門家の方々に、実際の生息状況等の調査結果を基に判断をしていただきまして、影響がないという判断をしていただいております。

○31番 幾つかご質問、あるいはご指摘がございました。まず、第1番目にですね、サシバは渡り鳥なんです。だから、来るか来ないかが分からないわけです。来てくれて、多分、こ

のへんだったら、渡ってくる間につがいをつくってくると思うのですが、それがまず営巣してくれるか、どこか他の山に行っちゃうかということが分からない。それに比べまして、クマタカ、オオタカ、ハヤブサは、大体、毎年同じような場所に巣をつくる仲間です。ところが、この巣と言いますのは、やっぱりつくって置いときましたら、腐ってきます。雨にうたれて、台風がくれば落ちます。だから、そこへ営巣してくれるかどうかはわからない。そういうところで、不確実性があるということを申し上げたのは、そういうことでございます。

環境庁時代に出しました「猛禽類保護の進め方」は、少なくとも2営巣期間は確認するようにということを言っております。ここでは、もう少し長い間、追いかけております。ただ、この追いかけることが、かえって営巣を妨げることにもなりますので、そのへんは十分に慎重にやらなければならないということで、非常に苦慮しているところでございます。ハヤブサの場合は、大体営巣地が決まっておりますが、サシバの場合は、森林の中を飛ぶ鳥で、追いかけるのも非常に難しい。ハヤブサの場合は、断崖のところにつくりますので、その反対側から双眼鏡で見れば、大体の見当はつく。クマタカ、オオタカはもうちょっと、またその中間でややこしいことになります。

今回の場合、クマタカの場合、営巣地が分かりましたので、ルート変更というかなり強引なことかもしれませんが、そこまでやっていただいたわけですから、それで、トンネル化してしまうと。何mぐらい離れてたらいいかということは、これは鳥屋の仲間でも問題になっておりますが、今、出ておりますのでは、前橋営林局が大体200から300mと発表しております。それでいいかどうかというのは、もう少しやはりデータを集めなきゃならないと、私は考えております。以上でございます。

○議長 どうもありがとうございました。

○26番 ありがとうございます。31番委員自身も大変苦慮しているということをおっしゃったんですけれども、また、調査をすること自体が非常に営巣そのものを妨げるというふうなこととも言われました。それほど慎重にやらなければならないところで、こういう高速道路を通すということは、私は逆に、もっともっと慎重な調査が必要ではないかなと、かえって思ったわけなんですけれども、そういうのを見てるときに、私は、調査した時の資料そのものも、準備書の段階、あるいは調査を依頼した業者からの資料等も要求したんですけれども、これは国がやっていることで出せないということで、出していただけなかったんですけれども、やはりそのへんを見たときに、聞けば聞くほど不安が残ってくるなど。

例えば、私もあまり詳しくないんですけれども、聞いたり、見たりしたのでは、昭和50年

ぐらいですかね、調査したいろんな資料を基に調べておられるようですけども、そのデータそのものも、私はもう一度きちっとした形でやるべきではないかなというふうな感じをもっているわけです。

まだいろいろ意見はあるんですけども、もう時間の関係もあって、最後に一点だけお聞きしたいんです。景観問題ですけども、先ほど、パワーポイントで景観の写真が何カ所か出ました。しかし、私は、今回、1カ所は1ポイントの写真しかなかったなというのを思ったんですね。しかも、遠距離からの眺望で、高速道路ができたからといって、大きな変化は実感できないんです。そこで、この景観に関してお聞きしたいんですが、一つは、こういうのを示す資料としてつくるときに、何か基準はあるのかどうか。

それから、地元の皆さんは、景観の問題でも何人か出ておりましたけれども、地元では景観ではどんな資料を提供したのか。そして、どのように説明をされたのか。例えば、コンピューターグラフィックを使って、このようになりますよという説明をしたのかね。そういうことも含めて、お聞きしたいんです。

○事務局 まず、どういった観点からの景観かということでございますが、これは、道路事業をやる場合に、主要な眺望点、これから景観資源を見た場合の計画路線がそういう景観資源に及ぼす影響というのを適切に把握できるような地点を眺望点としまして、そういう眺望景観を検討するというところでございます。

地元の方々に昨年、夏、準備書の説明会をやったわけでございますが、本日、お示したような景観、それから若干詳しいものも出してございますが、いわゆる眺望景観としての景観を説明をしております。

○26番 質問はこれだけにしておきたいと思っておりますけれども、今の問題でも、地元の人たちが言ってるのは、目の前に高速道路がきて、本当にこれでいいのか、圧迫感を感じるとかいう話があったんですけども、先ほどの写真は、はるか彼方のところに高速道路が通る写真ばかりだったと思うんですね。景観というのは、そういうものではないと思うんですね。やはり、先ほどの写真でも高速道路が通る真下に家が何軒か写っておりましたように、そういう人たちにとってどうなのかということをぜひ私は見ていただいて、それでの景観というものを考えていただきたいと思っております。

質問は以上ですけども、あとでまた意見としては出させていただきます。

○議長 他にご質問、ご意見等ございますでしょうか。

質問等が他にないようですので、お諮りしたいんですが、第3号議案ないし第6号議案の

4件について、一括して採決するか、個別採決するかということでございますが、一括して採決することによろしゅうございますか。

○26番 一括して結構なんですけども、ちょっと中身について、まとめて意見として、申し述べたいなと思います。先ほどは質問だということだったので。

○議長 できるだけ簡略にわかりやすくお願いします。

○26番 1点は、私自身、今、全国的に公共事業の見直しが叫ばれている中で、また、全国の自治体で公共投資の削減というのが努力されているときに、高規格道路そのものが、今、必要なかどうか、大変疑問を持っております。

2点目には、ルートの問題で、先ほどの口三谷地区の問題が典型であるように、意見書が大変多いけれども、それに十分な答えをされていないということ。

3点目には、騒音、水質、景観など、環境への負荷があるということはわかっておりましても、結果としては、抽象的理念的に事業者の努力を求めるだけで、具体的な解決策が提示されていない。しかし、住民の理解を得るとして、事業を進めるということが、大前提、先決になっているということについて、問題だと思います。また、評価書につきましては、出ている文献調査の根拠資料をずっとめくってみたんですけれども、国土交通省、昔は建設省ですけれども、監修の年鑑が中心になっております。環境省発行、あるいはもっと詳細な専門的文献は多くあると思うんですけれども、それがあまり採用されていない。国交省の枠内での文献調査では、私は不十分だと思います。

また、現地調査の詳細も含めまして、調査資料や元データを要求いたしましたけれども、見せていただけませんでした。もちろん、猛禽類ですので、その点での慎重さというのは必要なんですけれども、その部分は表に出ないような形ででも私はやはり示していただきたかったなと思います。計画決定に携わる一人の審議会委員として、十分検討する材料が提供されなかったということを非常に残念だと思います。

しかも、このように不十分な資料と調査結果からだけでも、猛禽類など、希少動物がたくさん存在していることを確認しながら、その対策が不十分であるということで、私はこの4件については賛成できないということを表明しておきます。

○24番 意見を述べさせてもらった一人として、一つだけ、三谷地域についての村社会、そしてまた、村の崩壊、消滅というような意見まで出されておるこの地域、わずか5戸15名ということでございますけれども、家屋をかけずに神社仏閣をかけずに配慮した。確かに配慮されております。ただ一点だけ、意見と言いますか、今後の話し合いの中で、ご注意をいた

だきたいのは、墓地でございます。意見書の中に、墓地の移転、墓地がそのルートにかかっているということで、今までの公共事業の中で、墓地埋葬法というまさに人の心の拠り所である墓地をかけると、相続人すべての同意が得られなければ、それはルート変更せざるを得ないというような縛りになるのではないかと、私も思います。十分に墓地埋葬法との絡みを検討していただいて、心の拠り所である村というものそのものの存在感ということを彼らは主張されておりますので、十分にご配慮いただくよう、あえて意見として申し述べておきたいと思います。以上です。

○議長 他にご意見ございますでしょうか。

ないようですので、一括してお諮りいたします。第3号議案ないし第6号議案について、原案のとおり可決することに賛成の方、挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○議長 反対の方、挙手をお願いいたします。

(反対者挙手)

○議長 反対1。賛成多数で、可決することにいたします。

ただ、先ほどから何度も議論がありますように、特に口三谷地区については事後の対策、それは環境や動植物、地形に対する以上に、人の問題でありますので、どうぞ十分に事後の対策をお考えいただいて、結果的には納得していただけるような方向を選んでいただきたいと、一言付け加えさせていただきます。どうも本当にありがとうございました。

朝日委員をはじめ、専門委員の先生方におかれましては、4年間の非常に長い間に渡り、ご調査、ご審議いただきましたこと、本当にありがとうございます。もう一度、御礼を申し上げたいと思います。本当にご苦労様でございました。

県決定の都市計画案件につきましては、以上のとおりでございます。この結果は直ちに、知事あてに答申することといたします。

ここで、専門委員の先生方についてはご退席されて結構でございます。どうも本当にありがとうございました。

(専門委員退席)

○議長 それでは、次に、建築基準法第51条ただし書関係の審議に移りたいと思います。

第7号議案、明石市に係ります「ごみ処理場（産業廃棄物処理施設）の敷地の位置について」を上程いたします。これについて、事務局の説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、議案の説明に入ります前に、建築基準法第51条ただし書の趣旨につい

て、ご説明いたします。

議案書の27ページ、青いページをお開き願います。ここに、建築基準法第51条の条文を載せてございまして、内容でございますが、都市計画区域内におきましては、卸売市場、火葬場などや政令で定められております処理施設の用途に供する建築物につきましては、その敷地の位置を都市計画決定しているものでなければ、新築又は増築してはならないとなっております。ただし、特定行政庁が県又は市町の都市計画審議会の議を経まして、その敷地の位置が都市計画上、支障がないと認めて許可した場合には、新築若しくは増築ができることとなっております。

この県又は市町の都市計画審議会の付議の区分につきましては、その敷地の位置を都市計画決定する場合の決定権者が県であるのか、市町であるのかによります。決定権者は、産業廃棄物の処理施設が県でございます。それ以外の施設が市町の決定となっております。

このようなことから、ごみ処理場などで産業廃棄物に係るものにつきましては、県の都市計画審議会に付議をしまして、それ以外の卸売市場などや一般廃棄物に係りますごみ処理場などは、市町の都市計画審議会に付議することとなっております。なお、産業廃棄物の処理施設の設置許可などに関しまして、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づきます手続が並行して進められておるところでございます。

そんな中で、生活環境への影響について、審査が行われてございます。これは環境部局でございますが、その中で、許可できると判断されたものが、都市計画審議会に付議されまして、その敷地の位置について、審議をしていただくと、こういうことになってございます。

それでは、第7号議案でございますが、特定行政庁の明石市からご説明をさせていただきます。

○事務局(明石市) それでは、第7号議案「産業廃棄物処理施設の敷地の位置について」、ご説明いたします。お手元の議案書の29ページと、議案位置図の12ページをご覧くださいませでしょうか。

この度、付議します産業廃棄物処理施設は、廃プラスチック類と木くず及びがれき類の破碎処理施設で、これらの施設は事業者が民間企業であり、都市施設としての恒久性の担保が困難なことから、都市計画決定をするのではなく、建築基準法第51条ただし書の規定を適用するものでございます。

それでは、前面スクリーンをご覧ください。敷地の位置は、JR大久保駅から北東へ約3kmにあります赤色で示している場所でございます。敷地面積は約9,600㎡で、敷地の区域区

分は、市街化調整区域でございます。

次に、この図は当該敷地周辺の建物の用途別現況を表しており、赤色に着色しておりますのが、敷地の位置でございます。敷地を中心としまして、100m、300mの距離を表示しており、その周辺の建物を用途別に着色いたしております。黄色で着色しておりますのが住宅で、緑色に着色しておりますのが学校及び社会福祉施設、青色に着色しておりますのがその他の用途の建築物でございます。

敷地の東側には、市のごみ処理施設であります明石クリーンセンターがございます。

明石市におきましては、産業廃棄物処理施設の立地につきましての建築基準法第51条ただし書許可基準を設けております。この基準は、当審議会で審議していただく前段として、敷地の位置の妥当性について検討し、当審議会へ付議するかを判断するものとして設けているものでございます。

その基準の中で、市街化調整区域内における敷地の位置につきましては、市街化区域及び周辺の住宅の敷地境界までの距離が300m以上であること、また学校・病院及び社会福祉施設の敷地境界までの距離が100m以上であることと定めております。

ご覧のとおり、300m以内には住宅はございません。また、100m以内には学校・病院及び社会福祉施設はございません。

以上のことから、本施設の敷地の位置につきましては、明石市の産業廃棄物処理施設に係る建築基準法第51条ただし書許可基準を満たしており、当審議会へ付議し、審議をしていただくこととしたものでございます。

次の図でございますが、搬入・搬出経路を青色の矢印で表しております。ルートは3つでございます。1つ目が当該地の東のほうにございます、国道175号に向かう神戸市道上新地南古線等を利用するルートでございます。2つ目が当該地西のほうにございます、第二神明道路大久保インターチェンジに向かう県道大久保稲美加古川線等を利用するルートでございます。3つ目が当該地南のほうにございます、国道2号に向かう明石市道大久保18号線等を利用するルートでございます。

また、これらのルートにつきましては、赤い丸印で示しております3つの地点で、交通量の調査をいたしております。交通量調査ですが、調査時間帯は朝の7時から夜の7時までの12時間でございます。調査結果につきましては、調査地点1の交通量は7,376台、調査地点2の交通量は7,997台、調査地点3の交通量は6,998台でございます。

今回の事業実施後における運搬車両の走行に伴う増加予測でございますが、これは190台

を予測いたしております、この190台が一つのルートに集中したケースを想定した場合につきましても、現況の交通量に対する増加率は2.4ないし2.7%でございます、交通に大きな影響を与えるものではないと考えております。

このようなことから、本施設の敷地の位置につきましては、都市計画上、支障がないと判断しております。

次に、敷地内の施設の概要でございますが、敷地内には、がれき類、木くず、及び廃プラスチック類の破碎処理施設が独立して設けられることとなっており、搬入されました廃棄物は選別、それから一次保管等の工程を経まして、各破碎処理施設で適切に処理され、再生資材として搬出されます。

なお、周辺環境への影響についてでございますが、事業者において事前に「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく生活環境影響調査を行っており、騒音・振動の2項目につきまして、予測評価を行っております。参考に調査結果をご説明いたしますと、騒音・振動の予測値はともに60デシベルでございます、これはともに規制基準の60デシベルに収まっているということで、特に問題はないものと、県環境部局から報告を受けております。

以上で、議案の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほど、お願い申し上げます。

- 議長 この、事務局から説明のありました建築基準法第51条ただし書による案件について、ご質問、ご意見ございましたら、お願いいたします。
- 26番 運搬車両が190台と言われましたけれども、この資料によりますと、廃プラスチック、木くず、がれきの処理能力を全部合わせますと、2,350tになっておりますけれども、それが190台で、どういう形ですのかというのが理解できないので、そのへんの説明をしてください。また、運搬車の大きさもお願いします。
- 事務局(明石市) まず、処理計画量の考え方の妥当性についてでございますが、ここに表しております最大処理能力と申しますのは、1日10時間稼働し続けて、処理できる機械の最大能力でございます。これはあくまでも機械単体の最大能力、つまり定格能力であり、現実には事業者が通常の業務の範囲内で最大限処理し得る能力ということではございません。

もとより、当該施設を立地する場合、廃掃法に基づく申請が必要でございます、当該申請の中で稼働効率や保管場所の広さといった条件等も加味しながら、事業者が実際に処理し得る最大の量、つまり計画処理量を決めるわけでございます。この処理量は、施設維持管理計画書にも明記しなければならないことになっておりまして、事業者としても事業を適正に

実施していく上で、遵守しなければならない数字でございます。

ちなみに、この計画処理量でございますが、1日あたり、がれき類で約140 t、木くずで約200 t、廃プラスチック類で約40 tとなりまして、合計380 tでございます。

また、この計画書類については、立入り検査や事業者からの処理実績報告の審査において、確認されることとなっております。

以上のことから、当該施設の1日の計画処理量380 tでございますが、これについては、妥当であるとする次第でございます。

それから、4 t車の車両換算でございます。運搬車両増加予測の190台が廃掃法に基づく産業廃棄物処理施設設置許可申請において提出されております、計画処理量に基づき、換算しておる次第でございますが、先ほど申しましたように、現実の1日の最大処理量がトータルで380 tでございます。これを4 t車で換算した場合は、単純に計算しますと、95台でございますが、当然、荷物を運ぶと、そのトラックは出て行かなければいけませんので、往復ということで190台で計算してございます。

それから、なぜ4 t車なのかということでございますが、通常、建築解体現場は狭い街中が多いということで、ここに入出入りする車両は、おのずと中小型車両が大半を占めると考えられる、そうしたことから中型の4 t車での換算とした次第でございます。以上でございます。

○26番 大体については、了解できました。前の事前説明のときの説明がちょっと分かりにくかったんですけど。ただ1点だけ、確認したいのですけれども、がれきについて。廃プラスチック・木くずはいいのですけれども、がれきについては、1,750 tの処理能力のある機械を据えながら、1日140 tが通常能力だと。その事業所全体としてね。というのは、機械の処理能力の12分の1ぐらいですか。これがなぜなのかというのが、この前からそれだけ残っていて、まだ解決していないのですけれども、なぜなのかというのを説明してください。

○事務局(明石市) 確かに1,750 tと、この3つほどある破砕処理機械の中では、最大の処理能力を持っておるわけなんですけれども、ただ、先ほど申しましたように、当該施設の保管場所の問題がございまして、施設自体そんなに広くないということで、保管場所におきましても、がれき類等で約300 tでございます。

それで、これは1日の処理量140 tでございますが、ずっと300 t保管しているがれきが、1日で搬出されるというようなこともございませぬので、当然300 tしかない保管施設に何日も搬出されなければ、140 t、日量でがれきを処理していても、たちまちオーバーして

しまうわけでございまして、連日、処理できるということも現実には考えられないということで、そういう保管施設の300 tから逆算しまして、業者のほうで140 tが現在の最大処理能力ということで判断しているようでございます。以上でございます。

○26番 結果として、120 tしかできないというのは分かるのですが、なぜそんな1,750 tもの処理ができる機械を据えるのかという疑問がまだ解けてないんです。前回、第2回的时候には、尼崎、高砂、姫路が同じようなことでかかったんですけれども、姫路でも最大1,000 t、尼崎などのように数百 tの機械もあるわけですので、なぜこんなに大きなものかなという疑問がまだちょっと解けないんですけれども、これについては、地元のほうでも特に反対意見はないようですので、現時点においては、了としたいと思います。

○議長 他に、ご意見、ご質問ございませんか。

それでは、ご質問等が他にないようですので、お諮りいたします。第7号議案については、原案どおり可決してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○議長 ご異議がないようですので、第7号議案については、原案のとおり可決いたします。

以上で、建築基準法51条ただし書の案件につきましては、可決ということで終了いたしました。この結果は、直ちに特定行政庁である明石市長あてに答申することといたします。

続いて、その他の報告事項に移ります。「都市計画道路網の見直し検討箇所について」、事務局から報告をお願いいたします。

○事務局 報告事項の「都市計画道路網の見直し検討箇所について」、お手元の資料3により、ご説明いたします。

今回は残る西宮市の都市計画道路網について、廃止に向けて検討を進める箇所を抽出しましたので、来年1月からの公表に先立って、ご説明いたします。

ご覧のように、赤色破線でお示しております甲子園段上線につきましては、交通機能のほか、道路の各種機能面等から、必要性の検証を行いました。その結果、灰色でお示しております道路により、代替機能が既に確保されていることから、廃止に向けて検討を進めることとしております。

公表の後には、地域住民のご意見等をお聞きしながら、見直しの方向について合意を図った上で、都市計画手続を進めていくこととしております。

これで、平成15年度に着手した都市計画道路網見直しに関する抽出作業は完了いたしました。その結果、廃止に向けて検討を進めることとなりましたのは、20市町、35km、49区間で

ございます。

以上で報告を終わらせていただきます。

○議長 ただ今の報告について、質問又はご意見ございましたら、お願いします。

ご質問等がないようでございます。

本日、予定しておりました議案及び報告事項はすべて終了いたしました。

これをもちまして、平成17年度第3回の審議会を閉会いたします。皆様には、始終熱心なご審議をいただきました。ありがとうございます。

閉 会 午後4時30分

平成17年度第3回兵庫県都市計画審議会 出席委員名簿

日 時：平成17年12月27日 午後2時～午後4時30分
場 所：パレス神戸（神戸市中央区）

区 分	氏 名	職 名	備 考
学識経験のある者 (50音順) (第3条第1項第1号)	多 淵 敏 樹	県立福祉のまちづくり工学研究所長	会 長
	西 勝	神戸大学名誉教授	
	前 田 雅 子	関西学院大学教授	
	牧 野 松 代	兵庫県立大学教授	
	三 輪 康 一	神戸大学助教授	
	森 口 育 子	兵庫県立大学教授	
	山 口 昇	(財)兵庫県まちづくり技術センター理事長	
関係行政機関の職員 (第3条第1項第2号)	進 藤 眞 理	農林水産省近畿農政局長	代 理
	福 水 健 文	経済産業省近畿経済産業局長	代 理
	藤 本 貴 也	国土交通省近畿地方整備局長	代 理
	谷 口 克 己	国土交通省近畿運輸局長	代 理
	巽 高 英	兵庫県警察本部長	代 理
市町の長を代表する者 (第3条第1項第3号)	矢 田 立 郎	神戸市長	代 理
	加 古 房 夫	三木市長（兵庫県市長会）	
県議会の議員 (第3条第1項第4号)	武 田 丈 蔵		
	寺 本 貴 至		
	葛 西 利 延		
	野 間 洋 志		
	芝 野 照 久		
	中村 まさひろ		
	岡 野 多 甫		
市町の議会の議長を 代表する者 (第3条第1項第5号)	振 角 利 允	夢前町議会議長（兵庫県町議会議長会）	
専門委員 (第3条第2項)	朝 日 稔	兵庫医科大学名誉教授	
	小 谷 通 泰	神戸大学大学院教授	
	北 村 泰 寿	神戸大学名誉教授	
	菅 原 正 孝	大阪産業大学教授	
	山 口 克 人	大阪大学名誉教授	