

令和元年度第3回亀山市環境保全審議会 議事録

日 時：令和2年2月7日（金）午前10時～午前11時30分

場 所：亀山市総合環境センター 4階 研修室

出席委員：加藤 忠哉会長、朴 恵淑副会長、宮岡 邦任氏、野呂 雄一氏、

北村 和宣氏、富田 靖男氏、駒田 六平氏、中浦 豊子氏、瀧口 朱実氏

（10人中9人出席）

事 業 者：7名

三重県

山室主幹、橋井主査（県土整備部都市政策課）

沢西主幹、森地主査（県土整備部道路企画課）

株式会社建設技術研究所 中部支社 環境室

堀田氏、竹田氏、国分氏

事 務 局：部長 佐久間（生活文化部）、環境課長 谷口（環境課）

グループリーダー 石垣、加藤、上野（環境創造グループ）

傍 聴 人：1人

内 容：

司会

定刻前ではございますが、皆様お揃いですので始めさせていただきます。ただいまより令和元年度第3回亀山市環境保全審議会を開催させていただきます。本日はお忙しい中ご出席賜りまことにありがとうございます。私、本日司会を担当させていただきます、生活文化部環境課の谷口と申します。本日はどうぞよろしくをお願いします。

本日は金子委員様より欠席のご連絡をいただいております、委員10名中9名の皆様にご出席いただいております。このため、亀山市環境保全審議会施行規則第8条第5項の規定に基づき、委員の過半数の出席がございますので、審議会が成立していることを報告します。ご欠席の委員につきましては、本日の審議の内容を報告いたしまして、ご意見をいただく予定でございます。

傍聴につきましては、現時点で1名の方にご入室いただいておりますので、併せてご報告いたします。

それでは、審議会の開催にあたりまして、加藤会長よりご挨拶を賜りたいと思います。

会長

環境保全審議会も第3回という事で、ちょうど以前から問題として議論をしておりました都市計画道路鈴鹿亀山道路に係る環境影響評価の準備書が出来てまいりましたので、本日はそのことについて議論したいと思います。

それでは、簡単ですが、審議会の進行にご協力をお願いします。よろしくお願いします。

司会

ありがとうございます。それでは、これ以降につきましては、規則に基づきまして会長が会議の議長となって進めていただくこととなっておりますので、加藤会長よりお願いいたします。

会長

それでは、お手元に配布しております書類の一番上として議題としてございます。都市計画道路鈴鹿亀山道路に係る環境影響評価準備書についての審議を行います。まず、事業計画者である三重県及びその関係者がお見えになっていきますので、入室をお願いいたします。

会長

事業者関係者の入室が終了しましたので、次に事務局から本件に係る説明をお願いします。

事務局

本件は、鈴鹿市から亀山市内 東名阪自動車道 亀山ジャンクション付近の区間において三重県が計画している「都市計画道路 鈴鹿亀山道路」につきまして、この度亀山市に対し、環境影響評価準備書に係る意見の照会がありました。

本計画につきましては、平成27年度にアセスメント調査の方法について記載した方法書に係る意見照会があり、当時も亀山市環境保全審議会にてご審議のうえ答申をいただきました。

今回の準備書につきましては、方法書に記載された方法にて行われたアセスメント調査の結果が記載されております。今回の準備書に対する市長意見を県へ回答し、県からの指導が行われたうえで、最終報告書である環境影響評価書が作成されることとなります。つきましては、環境保全審議会委員の皆さまに当該準備書の内容についてのご審議を賜りたく、諮問させていただきました。以上よろしくをお願いします。

会長

ありがとうございます。続きまして、事業者でございます関係者に本件準備書の内容の説明をお願いします。

事業者

まず、平成28年2月8日に亀山市長からいただいた意見に対する見解を説明させていただきます。亀山市より5項目について配慮するよう意見を頂戴しています。順番に意見の内容とそれに対する見解を説明します。

一つ目、「都市計画道路建設における県の「3つの政策目標」を確実に遂行できるよう、経済面、社会面のみならず、環境面においても十分配慮いただき、経済的・効果的な道路ネットワークの早期実現を図られたい。」につきましては、ルートの設定にあたっては有識者の意見も踏まえ、経済面、社会面のみならず、環境面において配慮いたします。

二つ目、「(仮称)都市計画道路鈴鹿亀山道路に係る環境影響評価方法書に対する縦覧意見については、真摯に対応いただきたい。」につきましては、方法書に対する意見を踏まえ、調査地点や方法など内容を精査しました。

三つ目、「計画区域に対する雨水の現状や生態系など、現況の様々な生活環境・自然環境の実態を可能な限り把握し、今後の計画決定に活かしていただきたい。」

につきましては、分類調査現地調査から現地状況を把握し、調査結果を踏まえ、環境影響を予測し、措置を検討しました。

四つ目、「今後の詳細なルート設定を鑑みながら、方法書に示された環境要素の区分に対して、本方法書の調査方法を基軸に、的確な調査ポイントを設定し、影響要因の予測を行われたい。」につきましては、ルートの設定をふまえ、適切に環境影響評価をできるよう方法を設定し、得られた結果から環境影響の予測評価を行いました。

最後につきましては別紙項目として、6点ほどあるので説明します。

1つ目、「ほぼすべての調査範囲が、南北1kmの事業実施区域となっているが、実際のルート設定に鑑み、各調査項目に対し、必要に応じて調査範囲を広げていただきたい。」につきましては、ルートの設定をふまえ、適切に環境影響評価をできるよう地点を設定し、得られた結果から環境影響の予測評価を行いました。

2つ目、「生態系調査において、計画区域に生存している動植物について可能な限り対象としていただきたい。また、文献調査、現地調査のみならず、地元への聞き取りを行っていただきたい。」については、ルートの設定をふまえ、適切に環境影響評価をできるよう地点を設定し、魚類鳥類動植物を広く調査し、有識者へのヒアリングを実施しました。

3つ目、「生態系関係において、「上位性・典型性・特殊性の視点から抽出した注目種・群集の候補」について、「山地の水田、台地丘陵地の水田、低地の水田」の典型性にトノサマガエルを、また、「解放水域」の典型性にイシガメの追加を検討いただきたい。」については、方法書の記載に記載された内容に対し、典型性の種にトノサマガエルとニホンイシガメを追加しております。

4つ目「亀山市の安楽川周辺には、能褒野王塚古墳など景観の重要な箇所や眺望点が存在している。亀山市の景観のポイントについて追加いただきたい。」については、主要な眺望点に能褒野橋を追加しました。

5つ目「天然記念物等の一覧について、地域指定がされていないニホンカモシカやネコギギも追加いただきたい。」については、存在位置が特定されている天然記念物を追加しました。ネコギギについては個別に調査を行いました。

6つ目「水質の調査地点においては、工事範囲である安楽川・鈴鹿川を主軸として工事の影響を確認できる場所を設定するとともに、動植物調査地点との相関も考えながら選定いただきたい。」については、鈴鹿川、安楽川に加え、御幣川等のその他支川についても調査を行いました。

以上、亀山市意見に対する見解を説明させていただきました。

会長

委員の皆様には配布されている資料について説明していただいてもよいですか。

三重県

お手元の資料に基づき、パワーポイントを用いて説明いたします。

スライド 1

一般的な環境影響評価の説明は事業者が行います。しかし、都市計画決定を併せて行う場合、環境影響評価の結果によっては、都市計画決定への影響が大きいことから一体的に行うことが適当であります。このため、都市計画決定権者が事業者に代わって環境影響評価の説明を行うことが適切であると環境影響評価法に記載されています。このことから、三重県都市政策課・山室が説明させていただきますので、よろしくお願いします。

スライド 2

はじめに、本日説明する内容の流れを説明いたします。1 番目に「鈴鹿亀山道路の事業の概要」2 番目に「手続きの流れ」、3 番目に「環境影響評価の項目」、4 番目に、準備書における「環境影響評価の結果」について最後に「総合評価」を説明いたします。

スライド 3

まずはじめに鈴鹿亀山道路の事業の概要です。

スライド 4

鈴鹿亀山道路の起点は、鈴鹿市野辺町（のんべちょう）、終点を亀山市辺法寺町で、延長約 10.5km、上り下り合わせて 4 車線、設計速度 80 km です。都市計画対象道路事業実施区域は、図の黒い実線で示す区域です。

スライド 5

道路の標準幅は、左上の図に示す通り土工部が 22m、橋梁・高架部が右上の図に示す通り 20.7m としています。他の道路との接続位置及び計画交通量は下の図に示すとおりであり日当たり交通量は概ね 2 万台となっています。

スライド 6

鈴鹿亀山道路のルート概要及び現地状況をご説明します。盛土部が紫色、橋梁部が青色で示しており、切土部はありません。青丸は、鈴鹿亀山道路と接続する道路を示しており、鈴鹿亀山道路は亀山 J C T と接続します。亀山 J C T 東側の

区間は直線となり、八島川と御幣川を橋で渡ります。御幣川を過ぎたところに、能褒野王塚古墳があり、回避しています。写真1は八島川と御幣川の間を北向きに、写真2は能褒野王塚古墳付近から西向きに撮影しています。ご覧の写真の通り、田園地帯を通過します。

スライド 7

能褒野王塚古墳を過ぎてからは、河岸段丘の上にある工場や住居よりも、一段低い農地を通過します。安楽川沿いでは、安楽川の堤防への影響が小さくなるルートとしています。その東では、国により史跡に指定されている伊勢国府跡を回避しています。写真3は能褒野王塚古墳付近から東向きに、写真4は安楽川沿いから伊勢国府跡に向って撮影しています。こちらも田園地帯を通過します。

スライド 8

この区間をルート選定するのに、鈴鹿川を渡るため、2つのポイントで決定しています。1つ目は、鈴鹿川の治水安全性確保のため、ルートを河川と直交させることです。2つ目は、文化財を含む庄野宿と工場の影響を最小限とするために、その間にある市道を通るということです。このことから、鈴鹿川前後のルートが決定します。先程の伊勢国府跡と鈴鹿川渡河部の間について、土地利用や地形を

考慮し、大きな曲線でルート設定しています。写真5は鈴鹿中央 IC 設置予定箇所付近から東向きに、写真6は庄野宿付近いから東向きに撮影しています。写真5付近は園芸農業地帯、写真6は人家と工場の間を通過します。

スライド 9

鈴鹿川を越えてからは、住居地域を避け、農地への影響を小さくするために六郷川沿いに設定しています。最終は都市計画道路 北勢バイパスに接続します。写真7は鈴鹿川右岸ら北東向きに、写真8は北勢バイパス接続付近いから西向きに撮影しています。こちらも田園地帯を通過します。

スライド 10

次に手続きの流れをご説明します。

スライド 11

環境影響評価（環境アセスメント）の流れです。配慮書、方法書、準備書、評価書の段階を踏まえますが、本事業では既に配慮書、方法書の手続きは終わっており、現在、準備書の公告縦覧を実施し、住民意見聴取を終えたところです。

スライド 12

環境影響評価・都市計画決定の手続について、ご説明します。左の列が環境影響評価、右の列が都市計画です。上段に示した構想段階は、平成 25 年度から検討を開始し、概略計画として、1 k m 幅のルート帯を決定するとともに、方法書の公告・縦覧を平成 27 年 10 月に行いました。中段以降に示した計画段階は、具体的なルートや環境への影響を検討する段階であり、現在はこの段階です。平成 31 年 2 月に具体的なルート案を示し、パブリックコメントを実施しました。10 月には環境影響評価準備書と都市計画案の公告縦覧を実施し、住民意見聴取を終えたところです。今後、準備書に対する意見の内容を検討し、評価書を作成していきます。

スライド 13

都市計画決定後の流れについて説明します。都市計画決定後は事業実施段階へ移行します。事業実施段階では、現地測量、詳細設計を実施し、その後、用地幅杭設置、用地買収、工事实施をしていきます。詳細設計では環境保全措置を具体化していきます。環境影響評価書で事後調査を実施することとした項目については専門家の指導及び助言を得ながら事後調査を行い公表していきます。事業化時期、供用開始時期などの今後のスケジュールや事業着手順序など事業の

進め方について、現時点では未定です。

スライド 14

次に、環境影響評価の項目についてご説明します。

スライド 15

環境影響評価の項目です。選定した環境要素は表に示す通り「二酸化窒素・浮遊粒子状物質・粉じん等の大気質、騒音、振動、低周波音、水質、地形及び地質、日照そがい、動物、植物、生態系、景観、人と自然の触れ合いの活動の場、歴史的文化的な遺産、廃棄物等」の16項目であり、環境影響評価方法書にて公表し、住民の皆様や知事等の意見を踏まえて決定しています。ピンクで着色した項目は、環境保全措置を実施することで、基準値を満足するものを表しています。方法書縦覧は平成27年11月10日～12月9日、意見書提出数は1件です。

スライド 16

次に、環境影響評価の結果について概略をご説明します。まずは、大気質、騒音、振動、低周波音、水質、地形及び地質、日照阻害について説明します。

スライド 17

建設機械の稼働により発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を対象として、予測・評価を行いました。予測地点は、図に示した10地点としています。

スライド 18

建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果です。全ての地点において、基準又は目標値を満足しています。

スライド 19

工事用車両の運行により発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を対象として、予測評価を行いました。予測地点は、図に示した8地点としています。

スライド 20

工事用車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果です。全ての地点において、基準又は目標値を満足しています。

スライド 21

次に、工事完成後に、自動の走行により発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を対象として、予測・評価を行いました。予測地点は、図に示した11地点と

しています。

スライド 22

自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果です。全ての地点において、基準又は目標値を満足しています。

スライド 23

建設機械の稼働により発生する粉じん等を対象として、予測地点は、前述の建設機械の稼働に係る二酸化窒素・浮遊粒子状物質と同じとしました。全ての地点において、参考指標を満足しています。

スライド 24

工事用車両の運行により発生する粉じん等を対象として、予測・評価を行いました。対策を行わない場合、地点1の辺法寺町A、地点2の辺法寺町B、地点6の庄野町Bで参考指標を超過しますが環境保全措置として「タイヤ等の洗浄」を行うことにより、全ての地点において、参考指標を満足します。なお、グラフは「タイヤ等の洗浄」を実施した場合の予測結果を示しています。また環境保全措置として「工事用車両の運行の分散」も実施します。以上のことから、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、又は低減が図られていると評価します。

スライド 25

建設機械の稼働により発生する騒音環境影響評価の結果です。予測地点は、図に示した10地点としています。

スライド 26

建設機械の稼働にかかる騒音の予測評価を行いました。対策を行わない場合、地点1の川崎町A、地点6の中富田町、地点8の庄野町Aで騒音規制基準値を超過しますが環境保全措置として、「防音パネル・シートの設置」を行うことにより、グラフに示す通り全ての地点において、基準又は目標値を満足します。その他、環境保全措置として、「作業者に対する建設機械の取り扱いの指導」や「建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働」を行います。以上のことから、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、又は低減が図られていると評価します。

スライド 27

工事用車両の運行により発生する騒音を対象として、官民境界において予測・評価を行いました。予測地点は、図に示した 8 地点としています。

スライド 28

工事用車両の運行にかかる騒音レベルは、地点 3 の長明寺町、地点 4 の津賀町の 2 地点において、環境基準値を超過すると考えられます。これは、騒音の現況値が環境基準値を超過しているためであり、工事用車両の運行に起因する騒音の増加ではありません。環境保全措置は、「工事用車両の運行の分散」「作業者に対する工事用車両の運行の指導」を行うこととします。以上のことから、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、又は低減が図られていると評価します。

スライド 29

工事完成後の、自動車の走行により発生する騒音の予測・評価を行いました。予測地点は図に示した 1 2 地点としています。

スライド 30

昼間の自動車の走行にかかる騒音レベルは、地点４の田村町 A、地点５の田村町 B、地点６の西富田町で対策を行わない場合、環境基準を超過しますが環境保全措置として遮音壁の設置を行うことで、グラフに示す通り基準又は目標値を満足します。

スライド 31

夜間の自動車の走行にかかる騒音レベルは、昼間と同様に、地点４，５，６で対策を行わない場合、環境基準を超過しますが環境保全措置として・遮音壁の設置を行うことで基準又は目標値を満足します。以上のことから、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、又は低減が図られていると評価します。

スライド 32

建設機械の稼働により発生する振動を予測・評価を行いました。予測地点は、図に示した１０地点としています。

スライド 33

建設機械の稼働にかかる振動の予測結果です。全ての地点において、基準又は目標値を満足しています。

スライド 34

工事用車両の運行により発生する振動を対象として官民境界において予測・評価を行いました。予測評価地点は図に示した8地点としています。

スライド 35

工事用車両の運行にかかる振動の予測結果です。全ての地点において、基準又は目標値を満足しています。

スライド 36

工事完成後の、自動車の走行により発生する振動を対象として、予測評価を行いました。予測地点は図に示した11地点としています。

スライド 37

自動車の走行にかかる振動結果です。グラフに示す通り全ての地点において、昼間、夜間ともに基準又は目標値を満足しています。

スライド 38

工事完成後の、自動車の走行により発生する低周波音を対象として、代表断面における住居などの位置において予測評価を行いました。予測地点は図に示した4地点としています。

スライド 39

自動車の走行にかかる低周波音圧の予測結果です。グラフに示す通り全ての地点において、参考となる値を満足しています。

スライド 40

水質の項目、切土工等、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置に係る水の濁りの予測地点は、図に示した5地点としています。予測結果は土工部の盛土対して「盛土の仮置き抑制」、「土工部の速やかな転圧」、「法面等の早期の緑化やシート張り等による裸地化の抑制」等を実施することにより、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。

スライド 41

地形及び地質の項目における工事施工ヤード及び工事用道路等の設置、道路の存在に係る重要な地形及び地質の予測評価結果です。改変面積は水沢扇状地全体と比較するとわずかであること、水沢扇状地の端部を盛土構造若しくは高架構造で通過すると想定されていることから、扇状地及びそれに付随する地下水への影響は極めて小さいと予測されます。

スライド 42

対象道路の高架部などに係る日影による影響を対象に予測・評価を行いました。予測地点は、図に示す亀山市川崎町の1地点としました。道路の存在にかかる日照は、近接住居におけるひかげ時間が1時間以下であり、基準値を満足しています。

スライド 43

続いて、動物、植物、生態系です。公表を前提とした資料での説明を行うよう事務局から依頼があったため、重要種保護の観点から位置情報は割愛しています。

スライド 44

建設機械の稼働に伴い発生する騒音によって影響を受ける恐れがある生物として、猛禽類を想定し予測・評価を行いました。営巣地で現地計測した、工事がない場合の現況の騒音レベルは 55dB であり、工事中の騒音レベルの予測値は約 63dB になります。建設機械の稼働による騒音が発生することによる繁殖活動への影響の可能性が考えられます。予測結果を踏まえ、環境保全措置はオオタカを対象とした 「繁殖状況調査」 「施工時期の検討」を行います。工事実施前に繁殖状況調査を実施し、営巣が確認された場合には、専門家の指導・助言を得て、必要な環境保全措置を講じるものとします。以上のことから、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、又は低減が図られていると評価します。

スライド 45

工事施工ヤード及び工事用道路等の設置、道路の存在に係る動物の予測及び評価結果です。予測の結果、これらの中で一般的な環境保全方針を考慮しても影響を受ける可能性が予測される種は、「オオタカ」、「アツブタガイ」、「ウメムラシタラガイ」の 3 種で、これらを保全対象種とします。保全対象種 3 種の環境保全措置・事後調査・評価結果です。オオタカの環境保全措置は先ほどと同じです。陸産貝類のアツブタガイ、ウメムラシタラガイは、環境保全措置として「重要な

動物種の移設」を行います。移動能力が低い陸産貝類であるため、生息環境 に
適した他の場所に移すことにより、生息環境を代償します。以上のことから、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、又は低減が図られ
ていると評価します。

スライド 46

次に、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置、道路の存在に係る植物の予測
及び評価結果です。予測の結果、これらの中で一般的な環境保全方針を考慮して
も影響を受ける可能性が予測される種は、「ヒメミズワラビ」、「シソクサ」、「ホ
シクサ」の3種で、これらを保全対象種とします。保全対象種3種の環境保全措
置・事後調査・評価結果です。ヒメミズワラビ、シソクサ、ホシクサ3種の環境
保全措置として、「重要な種の移植」を行います。以上のことから、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、又は低減が図られていると
評価します。

スライド 47

次に、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置、道路の存在に係る生態系の予
測を行いました。生態系は、ピンク色の「台地・丘陵地の生態系」、緑色の「低

地の生態系」、水色の「河川の生態系」の3つに分類し、整理しました。

スライド 48

それぞれの生態系区分で上位性・典型性・特殊性の視点で注目種を抽出し、それらに対する予測・評価を行いました。各種の予測結果を工事の実施、道路の存在の2列に示しました。台地・丘陵地の生態系では、上位性の注目種のオオタカが、生息環境の縮小、環境変化・建設騒音による繁殖への影響、典型性のアカネズミがロードキルの影響、低地の生態系では、上位性のオオタカが、生息環境の縮小、環境変化・建設騒音による繁殖への影響、キツネがロードキルの影響、典型性のヘイケボタル、ゲンジボタルが道路照明の影響、河川の生態系では、上位性のイタチ類がロードキルの影響を受ける恐れがあると予測されました。影響を受ける恐れがある6種を保全対象種とし、環境保全措置を検討しました。オオタカは、環境保全措置として「繁殖状況調査」「施工時期の検討」を行います。ヘイケボタル・ゲンジボタルについては、「照明器具の改良」による保全措置を実施します。アカネズミ・キツネ・イタチ類については、「移動経路の確保」を行うこととし、ボックスカルバートや誘導柵、侵入防止柵の設置を検討いたします。以上のことから、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、又は低減が図られていると評価します。

スライド 49

次に、人と自然との豊かな触れ合いに係る項目として、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、歴史的文化的な遺産、廃棄物等について説明します。

スライド 50

対象道路及びその周辺の主要な眺望景観や身近な自然景観を対象として、主要な眺望点や景観資源の改変の程度を明らかにしたほか、主要な眺望景観の変化の程度について予測・評価を行いました。予測地点は、図に示した5地点としています。

スライド 51

道路の存在に係る景観の予測結果です。主要な眺望点に改変はなく、影響はないと予測されます。景観資源である水沢扇状地及び鈴鹿川は一部が改変されます。主要な景観の変化の程度について、鈴鹿川河川緑地では、事業の実施により、右下の写真の通り対象道路の橋梁が出現するため、水平角度に対して眺望景観に変化が生じます。

スライド 52

鈴鹿川サイクリングロードでは右上の写真の通り、鈴鹿市役所 15 階展望ロビーでは、右下の写真の通り対象道路及び盛土法面等が出現しますが、変化の程度は小さいと考えられます。

スライド 53

道路の存在により景観資源の水沢扇状地及び鈴鹿川は景観資源の一部に改変が生じ、鈴鹿川河川緑地及び能褒野橋からの眺望景観は変化が生じると予測されます。そのため、環境保全措置として「橋梁及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」を行うこととします。以上のことから、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、又は低減が図られていると評価します。

スライド 54

対象道路及びその周辺の主要な自然との触れ合いの活動の場を対象として、改変の程度及び利用性・快適性の変化の程度について予測・評価を行いました。予測地点は、図に示す 1 鈴鹿川河川緑地および 2 鈴鹿川サイクリングロードの 2 地点としています。対象道路と交差する箇所では、橋梁の出現により上空の風景に変化が生じます。このため、環境保全措置として「橋梁及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」により、利用者の快適性の変化の低減を図ります。

以上のことから、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、又は低減が図られていると評価します。

スライド 55

対象道路事業実施区域内の歴史的文化的な遺産を対象として、工事による改変の程度について予測・評価しました。予測地点は、図に示した4地点としています。予測結果は、都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲において環境影響を受けるおそれのある峯城跡、のぼの王塚古墳、伊勢国府跡、庄野宿・旧小林家住宅について、アクセスの影響は生じず、改変は生じないと予測されます。

スライド 56

切土工等又は既存の工作物の除去に係る廃棄物等の項目です。予測結果は、本事業で発生すると予測される建設発生土は約4万 m³ であり、利用可能な発生土を全て都市計画対象道路事業実施区域内で再利用する計画としており、影響は小さいと考えられます。

スライド 57

準備書の総合評価を説明いたします。先ほど、説明させていただいた 16 の環境要素について、調査、予測及び評価を行いました。その結果、表の緑色の網掛け項目である「二酸化窒素、浮遊粒子状物質、振動、低周波音、水質、地形及び地質、日照そがい、歴史的文化的な遺産、廃棄物等」の 9 項目は「基準又は目標値を満足及び影響が無い又は小さいと予測・評価」としました。ピンク色の網掛け項目である「粉じん等、騒音、動物、植物、生態系、景観、人と自然の触れ合いの活動の場」の 7 項目は環境保全措置を実施することで、回避又は低減されていると評価」としました。また、特に「動物、植物、生態系」については、環境保全措置の効果に不確実性が伴うことから、その効果を把握するための事後調査を実施します。以上のことから、全ての項目において、環境に与える影響について、事業者として実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減し、環境保全についての配慮が適正になされていると総合的に評価します。

以上で環境影響評価準備書の説明を終わらせて頂きます。

会長

ありがとうございました。それでは、委員の皆様から、「説明資料のどの項目についての質問か」などご指摘の上で、ご質問をお願いします。

朴委員

丁寧な説明ありがとうございます。私は大気質のことで関わらせていただいているのですが、NO_x にしろ SPM にしろ粉塵にしろ、大きな問題はないということがよく分かりました。バックグラウンドの問題とは思いますが、スライド 22 番、4-1-1 の地点番号 8 番がとびぬけて多いのは、これはもともとこの地域はそういう地域なのでしょうか。

事業者

これは発生源となる場所と予測地点の場所が近いということがあって、距離が短いので大きくなってしまう。

朴委員

また、23 番のスライドの部分においては、場所が違うのか、3, 4, 7, 8 番の地点が相対的に 3, 4 に比べて低い。これは工事車両によるものだから、バックグラウンドの影響ないのか。

事業者

工事用車両の台数がそこを通る台数が多い部分は増えてくる。

朴委員

3，4が多くなるということですね。

事業者

環境保全措置を行うところなる。

朴委員

タイヤなどの洗浄はすべての地点で行いますよね。

事業者

基準を超えるところでタイヤ洗浄をしなければと考えている。1，2，6番は
させていただこうと考えている。

朴委員

バックグラウンドが高い、工事用車両による粉塵が高いと思われるのは、3，

4, 7, 8 番に見えるが、1, 2, 6 はそんなに多くないように思うが、そこで
タイヤ洗浄を行うのか。

事業者

行わないと、1, 2, 6 は赤の参考指標を超えてしまうので、タイヤ洗浄を超
えることでこうなる。

朴委員

行った場合の予測がこれかですか。

事業者

予測ということでございます。

朴委員

わかりました。

会長

次の方。

野呂委員

騒音、振動、低周波について、発生源の交通量の設定の根拠はどうなっているのか。例えば交通センサスとか。なかなか難しいと思うが、将来予測なのか現況なのか。

事業者

道路交通センサスの将来交通量予測ということで利用している。

野呂委員

完成年度当たりこれくらい通るだろうということでやってるということか。

それから詳細設計に関係するので、これからだと思うが、予測地点の中に特殊か所、例えばインターが建設されるような場所は含まれていますか。

事業者

含まれています。

野呂委員

設計はこれから決まっていくと思うが、予測結果を含む特殊箇所は予測が難

しいと思うが、走っている断面であると変更はないと思うが、接続箇所の予測の場合、どこまで予測設定しているか知りたいです。つまり安全側に重きを置くとか。

事業者

安全側の設定という認識だが、詳細設計の中でそれでも納まらない場合は検討させていただきたい。

野呂委員

インターチェンジの接続道路の線形もある程度考慮した予測ですか。

事業者

そのとおりです。

野呂委員

低周波の音源として設定されているのは、橋梁部の振動ですか。であれば、これはどこか、従来の道路なりの知見を使って予測しているのか。

事業者

そうですね。道路からの低周波としては橋梁部が想定されるので、それが知見として集まっているので予測しています。

宮岡委員

水の方からいくつか。スライドの55番目、土砂の発生について残土発生しないということだが、盛土が足りないのではないか。その時、土砂の搬入はどこから持ってくるのか、まだ考えていませんか。

事業者

どこの土を持ってくるかは決まっていないが、進入ルートは考えています。

宮岡委員

他から持ってくると土質が違う。転圧とかするという話はあるが、ある程度転圧をかけたとすると、雨が降った際のその表面流出があり、その排水をどこで川へ落とすのかによって、水量の変化に伴う水質の変化する可能性がある。そのあたりは、どの程度考えていらっしゃるのか。

事業者

持ち込み土砂の搬入については詳細設計で決めていくが、土砂の流出については状況に応じて沈砂池を設けるなど、水質を汚さない形で考えている程度である。

宮岡委員

当然、より問題のない土砂を持ってきていただくのは当然。土砂の条例もできるので、持ち込む土砂の調達基準というのは明記されていたと思いますので、そのあたりに準拠するという形で土砂の調査をやられますか。

事業者

公共は適用外とされているが、恐らくそういうことは考えていかないと、ご心配されると思うので。

宮岡委員

適用除外ではあるが、そうはいつでも住民さんは心配されると思います。それを考えたとき、盛土が多くなるので、私が言いたいのは排水について、どこにどういったものを排水するのかによって、地下への浸透が変わる可能性がある。能

褒野橋かどっかの南に亀山の水道水源がある。その上流側は河川を挟んで北側に道路を建設するが、大規模開発などにより浸透量が変わると、水量の変化に伴う水質の変化が考えられる。どう考えられますか。ルートを検討する際、鈴鹿市の水源の話は挙がっているが、亀山川の水源の話が上がっていない。亀山市側の水道水源水との兼ね合い、雨が降った後の浸透で、水道水源水がどう流れていくかの実態がどうなっていて、それが排水措置をどのように講じると影響がどのように生じるかを考えた方が良いんじゃないかと思います。

事業者

概略の部分でそこまでの議論はしていないが、今後の詳細設計の中でその辺の議論をして、不都合がある場合は相談させていただきます。

宮岡委員

特に上流域、耕作放棄地や作物の転作面積もあると思うので、そちらのほうが生水に与える影響もある。また耕作放棄地が増えることによる地下水量の減少を、工事の排水を使ってうまく抑えられる、そんなことも考え上手く流用するというのもあるので、いろいろと考えていただければと思います。

富田委員

私は、実はこのアセス準備書について、技術検討委員会を県が設置しており、その委員会の中で、生態系、委員としてここでは二足の草鞋ということになるが、その委員会での意見をいろいろと取り入れて、生態系においてもいろいろな種類を取り上げて、ここでは報告している。気になっていたのは、オオタカが亀山市の道路近くで繁殖しているというが、その繁殖などライフサイクルに合わせて詳細を調整するとか、移動があれば鳥の専門家に聞いて対処するとか助言を行っています。あるいは代替巢の設置の検討などしてもらっていると思います。ネコギギについては、繁殖はずっと上流が繁殖地であって、生息域はもっと上流であるが、拡大は見られる地域なので、十分注意するようにしている。基本的には、橋脚は河川内に入れないとかいろいろな配慮はされています。工事において、橋脚は入らないんですよね。

事業者

鈴鹿川等の大河川については、スパンの関係で部分的に入るところがある。亀山市側の御幣川、八島側はワンスパン飛ぶような感じで。

富田委員

そういうようなことはわかります。その時に言った意見の中で、鈴鹿川の亀山市ではなく鈴鹿市側の河川敷でハバビロコケシマグソコガネという、甲虫の仲間なのですが、2006年に新種としてそこがタイプロカリティーとして記載されており、それについてもここに入れるように申し上げたのですが、レッドデータに入っていないので取り上げられないのですが、河川敷の工事があるようであれば十分注意いただきたい。

事業者

現段階は詳細設計の前なので、八島川、御幣川についても最終的なスパン割の中で河川内に橋梁を設置することもあると思いますので配慮します。

富田委員

定五郎橋付近の大きな河川敷で見つかっていて、タイプロカリティーとされている希少な生息地でありますので十分注意してほしいと思います。保全対策も書かれていますので、これに準拠してしっかり保全対策をしながら進めていただきたい。

中浦委員

景観の観点から、スライド52ページの写真、上の都市計画対象道路が白く見えている写真、これは橋梁の高さはどれくらいか。

事業者

写真上で行くとこれくらい。

中浦委員

これくらいというのはどれくらいなんですか。載せられる以上は、高さか何か入力されているから白くなっているんですよね。

事業者

盛土区間ですね橋というより。

中浦委員

盛土でこう白っぽくはないですよ。ガードレールですか。

事業者

分かりやすくした。色は緑系になると思う。

中浦委員

環境に配慮いただくということで、景観条例でも市とも事前協議すると思う
がその点をよろしくお願いします。

事務局

先ほどの富田先生のお話で、生物への配慮の話出てました。富田先生が付いて
いられるので大丈夫かと思いますが、素人なので教えてください。移動経路の確
保にボックスカルバートや誘導柵、侵入防止柵等書かれていますが、それぞれの
イメージはつくが、具体的な形状がどうなっているか、また動物に合わせてどう
なるのか、今の段階で結構なのでご説明いただきたいです。

事業者

ボックスカルバートはコンクリートの四角いものだが、どういう動物の移動
があってどこに配置してということまで言っていないので、形状は今後の議論
にさせていただきたいと思う。

進入防止柵は鹿どめみたいなイメージで、道路に入らないようにして経路の誘導を考えていきたい。詳細設計のなかで議論していきたいと考えている。

事務局

誘導柵と侵入防止柵があるが、誘導柵はどういった物になりますか。

事業者

基本的には一緒に、役割の違いがあるだけです。

事務局

ボックスカルバートで通路を確保したときに、道路の下を通り抜ける形になると思います。埋まったら役割を果たさないと思いますが、草刈等と合わせて維持管理は行われますか。

事業者

何らかの維持管理はしていきます。

富田委員

ボックスカルバートに利口に誘導植栽など、形態にもよりますが考えられたらいいと思います。

駒田委員

日照障害はわかるが、たぶん道路なので、農業の方からの意見だが、上に水銀灯とか並べますよね。

事業者

そんなに多く建てるわけではありません。

駒田委員

それは外に漏れないような構造にしてくれると思うが。

事業者

それは可能です。

駒田委員

私も聞いた話によるがスタンド、立てていて漏れ出てくるとボケてしまい収穫皆無になったということもあるので、明るさ、それで植物はボケてくるので気を付けてください。

会長

後戻りしてしまいますが、盛土と橋梁の比というのは、固定されているのか、あるいはいろいろな道路とクロスする時、どういう方が要望したらボックスカルバートで通路ができるのですか。いっぱい道路をクロスするわけですね。ある人には自分の田が向こうにあるのに、いままですぐ行けたのに別のカルバートまで行かなければならない。地元との話で、ここに通してくれよという余地は残っているのですか。

事業者

全ての道路に一個ずつは無理だが、協議して代表してここに 1 カ所という事ですよね。

会長

それはこれからということですよね。

事業者

設計段階で地元に入って使われ方とか、集約しなくてはいけない。

会長

圃場整備してる地域を通るので、その時の排水路や旧水路をどうするのかな
と思いました。その辺は、設計の段階で地元の方の要求をある程度取り入れてい
ただけるかどうか、という事でとどめておきます。

事業者

設計段階でご相談しながら進めさせていただきたい。

富田委員

5～7 ページに盛土、それから橋梁ということが書いてありますね。

事業者

青が橋梁、紫が盛土です。

朴委員

二点教えて頂きたいのが、スライドの53番、写真上が鈴鹿川の河川、下がサイクリングロード。ここでもし橋ができるとか、道路ができるとしたら、1の写真のどの辺にどういう様にかかるのかな、イメージが湧いてこないのだが、どのようにかかるのかが知りたい。

予測結果で、日影がないところに日影ができるというのはこれでどうしたということになる。河川敷地の緑地なら橋ができて日影ができて、それで何が予測できるのか。これではイメージが湧いてこない。

事業者

スライドの51番の右上がイメージであるが、このような感じで橋が河川にできる。そういうイメージです。

駒田委員

気球の大会がありますが。

事業者

そこからは外れていますので大丈夫です。

朴委員

なので、直接的な影響には結びつかないということですか。

事業者

景観的な話になります。あとは、夏場に公園とか使うとき、橋の下に入れる効果もあるということですね。

朴委員

分かりました。55ページの廃棄物で、単純な話で、プラスマイナスがゼロということですか。

事業者

廃棄物はできません。土は他から持ってきます。

朴委員

そんなに言い切れるのか。

事業者

土としての道路に使える土、道路で入れるべき土は必ず使うが、ないとは思いますが、道路の構造的に問題のある土であれば搬出するが、今の時点では問題ないということで流用させていただきたい。

朴委員

分かりました。こんなに100%と言い切れるアセスは見たことがなかったので。

会長

廃棄物を埋めてあった歴史があれば入るが、この土地はそういう可能性はないですかね。

事業者

そういった事は無いですね。

加藤会長

それで足りないから持ってくるという事ですね。

朴委員

余って困るということではなくですか。ありがとうございます。

宮岡委員

尾ひれをつけるような話ですが、スライドの56ページのの総合評価で水質が橋梁部はチェックが入っていないが、準備書の14-1水質は何で見ているかと言うとSSのみしか対象にしていないから、工事中しか入ってこない。準備書の7-4の意見に、植物とか生態系っていわゆるケミカルな部分の水質の影響を受けるのに、アセスに入っていないのは不思議である。なぜSSでしか見えないのか、昔はそれでよかった。動植物、生態系を考えたときにケミカルな水質は絶対に必要である。植物や生態系の調査をしますっていうときには、水質調査を入れ込まないといけないと思います。

当然流量が変われば水質が変わる、流量の観測は完了後も当然必要だと思います。今までのくくりで考えると、今の環境の考え方は以前とは違うので、その辺は臨機応変に考えていただきたいです。水質でかかってこないものであれ

ば、生物であるとか、その辺に付いてこないとおかしい。そのあたりはどうでしょう。抱き合わせで知事意見にも挙がっているので、水の部分も併せて生物の事を考えて頂かないと、いつまで経っても変わらないですよ。

事業者

仰る通りなのですが、技術的な現状を話すると技術方針にのっとると、窒素、リンを測定する場合もあるが、休憩所を設置する場合は予測しなさいとなっているが、普通にやると今回のようになる。

宮岡委員

そうですね、マニュアル通りになるとそうだと思いますが、それは県がどれくらい環境を考えているかというスタンスの問題です。その部分は、マニュアル通り、法令順守でいいんだけど、環境影響評価としてはちょっと違うよねという違和感がある。

その辺は杓子定規ではなく、「そうは言っても」と県の皆さんがどの程度考えていただけるかだと思いますので、素人は言えないのですが、その辺考えていただかないと。地域の環境を考えることにならないかなと思います。

北村委員

道路工事の期間はどれくらいですか。

事業者

事業化もしていない段階であり、全く未定である。

会長

財源は県が出しますか。

事業者

国からお金をもらってやります。

会長

という事は、例えば国道一号線まで第一期工事で繋ごう。そうすると利便性が上がる。それからまだバイパスもできてないから、後回しということもありうるわけですね。

事業者

全体10kmあるので、いっぺんにやるというのは難しい、どこからやってくるのかという話になると思いますが、現時点では言えません。

会長

他によろしいでしょうか。では、事業者の方々ありがとうございました。このあとは委員だけで議論しますので事業者の方はご退室をお願いします。本日はどうも、お忙しい中ご出席いただきありがとうございました。

会長

再開します。今、事業者から説明をいただきましたので、その結果として亀山市の環境としてはどのような意見を述べるか。特にこういうことを書き加えてほしい、とかそういう意見があればぜひご発言をお願いします。

宮岡委員

さっきの話の続きですが、準備書の知事、亀山市長の意見で、水、生態系の意見は出ているがそれに対する理解が足りない。それをもう少し、後ろ盾になるデータを示して話をしてください、ということになるのかなと。水質については、

「事業者のできる範囲で回避またはできる限り軽減」と書いてあるが、朴先生も仰っていたように本当にそうなのという、その辺もう少しきちんと証明してくださいはあるのではないのでしょうか。

会長

前回の市長意見に対して十分な答えが出ていないというご指摘でありました。

宮岡委員

例えば、第4水源地の集水域を考えた議論になっていない。反対側だからいいんだ、影響がないんだとは言い切れない。上流とかそういった事を議論しなくてはいけない。

会長

私もボックスカルバートの意見を言ったのは、自分で地図の上に道路を書いてみると、現地の人がすごく不便になる。それに対しどういう配慮がされているのか。費用対効果にも関係があり、とんでもない回り道をすることになる。それはちゃんと、現地の農業委員会か何かと話し合っていたらいい。

朴委員

大気質は守ってもらうのが当たり前であるが、全体的な感想というか申し上げたい。準備書まで来てから評価書でアセスの基準としては行きましたね、ということにはなる。いつできるか分からない不透明なところでやっていくというのは分からなくはないが、資料において「そうだろう」ということで書くなど、科学的なアセスに基づいた分析結果がこうなっていて、これがこうなるというのと予測的なものと分けて、科学的な記述はこれで、これだからこう（予想されるだろう）と書いてくれないと。日影があるから、なんだそれはということになる。100%、0%というのは、数値ではこうなるんですが、実際に何が起こるか分からない中で、数値的にはそうなるが我々がどう見るかという分析においては考えてほしい。事業者の資質の問題なのか、今の段階ではこれでよいのか。アセスする者として分けて書いてほしい。全体的なものとして。

会長

事務局でご検討いただいて文章化してください。私と委員さんにフィードバックしてください。というような進め方にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、今後の答申案の作成を事務局にお願いして、何か、さらに思いつか

れたご意見があれば、事務局にご提出いただいて、結果的には会長と事務局で、市長の意見原案を作って提出したいと思います。できた段階では今まで通り各委員に示してください。

事務局

はい、お示しさせていただきます。

会長

では、長時間にわたり審議どうもありがとうございました。

以上