

第3回福岡空港関連自動車専用道路計画策定プロセス第三者委員会 議事要旨

日 時：平成27年11月19日（木）10時00分～11時00分

会 場：福岡市役所15階 第4特別会議室

議事概要：

発言者	発言要旨
事務局	<開会挨拶等>
	議題1 概略計画（ルート）案の選定について
委員長	事務局から説明をお願いします。
事務局	<資料1説明>
委員長	意見聴取の結果までのp15までについて何か意見・質問等あるか。
委員	意見聴取の結果で確認をしたい。 意見を整理し、自由意見も全て資料に示されており、非常によかった。どのような意見が出たのかを行政側がピックアップするのではなくて、きちんと全て出すというところができている。 資料1の11ページ以降、例えば11ページの②の災害への影響で28件の自由意見があり、②-3の上記以外が14件と半分が上記以外となっている。12ページの③も17件と大きな数が上記以外となっているが、どういう意見があったかを少し補足してほしい。
事務局	浸水への影響・地震への影響という明確な意見は、②-1、②-2に分類している。いろいろな災害に関する意見については、②-3の上記以外で括っている。
委員	個別に項目として挙がっている浸水とか地震以外のもの全般について、自然災害に対して影響を考慮すべきという意見があったということか。
事務局	そのとおりである。資料2の8ページをご参照いただきたい。
委員	今回の調査結果のまとめ方は、非常に良かった。件数もしっかり書き、その上で回答まで資料として出している。また、案2のトンネル案が有力ということも調査結果と検討結果を踏まえても妥当ではないか。 一方で、10ページの自由意見で空港・道路の安全性が1番、次いで工事期間中の影響が42件出ているが、9ページのアンケート調査結果の概要の第1回目、第2回目をみても福岡市以外に住んでいる方も結構いらっしゃる。かなり先の話だが、トンネル案の工

	<p>事をする時に、大量の土砂などを運び出すトラックが、例えばすぐ横の志免町や粕屋町などを通る可能性が十分ありえる。そのときの騒音被害などについての説明や配慮などが今後の検討課題になると思うので、ご留意いただきたい。</p>
事務局	<p>環境影響評価手続を進めているので、委員からのご指摘に関しても今後考えていく。</p>
委員長	<p>その他いかがか。</p> <p>前回に比べると整理の仕方が分かりやすくなっていて、全体の意見分布がよく分かる資料になっている。いろいろな意見があるが、これはちょっと問題だという意見はないと思う。ぱっとみたところ留意点がいくつかあるが、特にこの事業、特にトンネル案に関しても、大きな障害となるような指摘は見られないと思う。ここまではこれでよいか。</p> <p>次に16ページ以降の複数案の比較について議論を進めていく。</p> <p>18ページについては、前回の比較表に比べるとより分かりやすく、どれが相対的に比較して良いのか、優れているのかというのを○▲◎等で示されており、工事費、建設費に関しても概算ではあるが示されているという状況で、意見聴取の結果等も踏まえて、事務局案としてはトンネルが良いという原案になっている。これについて質問、意見等を伺いたい。</p>
委員	<p>内容に入る前に確認をしたい。昨日、本件についての報道に何度か接している。第2案が有力と考えられる理由を本日は20ページの資料や口頭でも説明いただいたが、新聞やニュースで示された報道のいくつかでは、市が意思を固めた根拠は、説明いただいた根拠とは異なっていたような印象をもっている。安全性に触れたものもあったが、事業費の問題や工期が掛かるなどが主に取り上げられており、今日のお話と、報道で市民の方が接した印象がかなり違うと懸念した。2回にわたり市民の方から意見を頂いて、その結果を丁寧に検討した結果として市は原案をまとめていると理解している。意見を出した市民としては意見がどう考慮されたのかについては個別には戻ってこないことから、報道や市の発表などで接する形になる。今日の資料によると、安全性の確保について市民の方は非常に重視されていて、建設費用以上にきちんと考えて欲しいというデータが出ている中で、一部の報道には違和感がある。事前の報道に対して市の情報提供がどういう形で行われたか、その辺をお話しいただきたい。</p>
委員長	<p>報道の中での市民の方の意見ということか。</p>
委員	<p>市が第2案に方針を固めたという報道において、どうしてそれを選んだのかという根拠が、安全性や環境影響などはあまり強調されていない報道が少なからずあったというところである。</p>
委員長	<p>報道の中で市民からの意見でなく、行政がこういう根拠で意思を固めたということについてか。</p>

委員	<p>そうである。もちろん行政としての判断であるが、安全性や環境影響も市の方では重視をして、トンネル案を出しているというご説明であったが、昨日の報道ではそういうことは触れられていない部分があった。</p>
委員長	<p>工期や事業費のことが触れられていたとは、行政がそのように言っていると報道されたことを言っているのか。</p>
委員	<p>そのように理解している。市の説明とは若干違う部分があったので、そのように情報提供されたのかと。</p>
委員長	<p>そもそもプレスリリースという形で出されたのかという問題もあるが、その辺の背景も含めて事務局の方からご説明いただきたい。</p>
事務局	<p>例えば第2回の委員会の結果や資料はホームページなどで公表し、9月の市議会でも検討の状況という形で、節目で公表、公開し、進めてきた。ここ何日かの報道については、マスコミの方が努力された独自の取材の結果、記事をお書きになったと解釈している。本日の資料について、公式に出したのは本日が初めてである。記事を拝見したが、確かにおっしゃるように若干ニュアンスが違っているところも記事によってはあるかもしれない。記事は記事として、本日お示ししたように、事務局としては、環境や安全性といった観点から、また市民意見の結果も踏まえてトンネル案ではないかと。ただし、トンネル案についても課題がある。一つは浸水対策。これはきちんと対策をすれば、被害を抑えることができる。それから、他の案に比べて事業費が若干高くなるが、これは安全性、環境影響との比較になり、安全性・環境の方を重視すべきだろうと。もちろん事業費については今後精査してできるだけ縮減を図っていく。</p>
委員長	<p>市が公式にリリースするタイミングではなかったが、報道関係者の方が独自に取材され、取材先の方の印象として少しバラツキがあったということだと思う。市の基本的な考え方、おさえるポイントとしては、本日のこの資料が基本になると思う。報道関係者の方が取材した中で紹介されているポイントに関しても、当然ここでそれを含めて議論していかななくてはいけないので、本日の資料で安全性や環境の問題に限らず、工期の問題や事業費等を含めて、質問あるいは意見は何かないか。</p> <p>では、私の方からお尋ねをしたい。トンネル案の気になるポイントは▲がついている浸水対策である。高架案、迂回案に比べると差が付いている。いかにこの対策をするかが重要な視点と思うが、具体的に現時点でどのような対策をお考えなのか、事務局から説明いただきたい。</p>
事務局	<p>概略計画で定まったものはないが、今のイメージとしては、ポンプによる強制排水設備、それから、大雨の浸水の際に少なくとも最初に水が流れ込まないような、例えば若干自専道の部分を一般道よりも高めに造るなどの構造面の工夫、今の所はそういったことが必要と考えている。</p>

委員長	<p>通常のアンダーパス等でよく見られるような排水対策、それよりは少しグレードを上げないといけないと思う。通常のアンダーパスだと、大雨が降ったときに浸水し通行できないという状況がたまに生じているが、今回の都市高速道路に関しては、そういったリスクをこれまでの道路とは少しレベルを上げて回避する必要がある。そのため、トンネルの坑口から水が流れ込むのを防ぐような対策、高架から降りてくることから、高いところから止水壁を出し対策をするなどによって、通常でも浸かりやすい場所であるが、周りが浸かったとしても直接水が流れ込むことが無いよう、また、少し溜まった場合に排水をするポンプ、施設は設置についてご検討いただきたい。併せて、そもそも周辺の過去の歴史から浸かりやすいことも何か軽減する工夫が必要ではないか。今、山王公園の地下に雨水調整池が整備されており、調整池や都市下水道などの整備も考えられるが、どのようにお考えなのか、周辺の浸水を低減させることまでご検討いただけるのか。</p>
事務局	<p>本日も欠席の委員からも意見をいただいている。内容は、今後、トンネルの浸水対策を検討する場合は、下水道の雨水幹線等の整備計画を把握し、雨水処理を下水道整備とセットで対処できれば一番良い。また、遊水地の機能をうまく活用した雨水処理をしてはいかがかというような意見である。こういったことも参考に検討していく。</p>
委員長	<p>周辺が浸かりやすいという状況に対して、都市高速道路の整備に合わせて対策をすることは道路整備だけでなく、周辺地域へのリスク低減という効果もあり、ぜひともよろしくお願ひしたい。その他いかがか。</p>
委員	<p>周辺環境も暮らしの改善にも繋がってくると思う。こういう道路整備を機に、これから事業を進めていく上で住民説明会なり、いろいろな場面で合意形成の場面もあると思うが、そういう時にこの計画案の妥当性のみでなく、この整備計画と合わせて周辺環境がよくなるというようなことを具体的に説明内容に加えていくことが、円滑にこの事業を進めていくことにも繋がるし、周辺の方々にとってもいい方向に進んでいくということはとても重要なポイントではないかと思うので、ご検討いただきたい。</p>
委員長	<p>その他いかがか。</p>
委員	<p>今回、配慮書手続を進めており、トンネル案については、浸水などの関係では地下水位が高いことから、地下水への対応をどうするのかという点や、土砂廃棄物についても市長意見で指摘されているが、対応可能という判断でよいのか。</p>
事務局	<p>資料編の31ページに市長意見を載せている。トンネルであれば工法などによっては地下水への影響の可能性はあると思うので、必要に応じて環境影響評価項目の選定項目とし、調査・予測・評価を行って、環境保全措置を行いたい。廃棄物についても、シールド工事をすれば汚泥などが出るので、必要に応じて選定項目とし、調査・予測・評価を行って、環境保全措置を行いたいと考える。</p>

委員	<p>今回、福岡市では法アセスの配慮書手続ということで、初めての例になると思う。配慮書手続は新しい制度でまだ運用も難しく、先進的な仕組みを使う点では苦勞もあると思うが、環境面の配慮も丁寧にしていきたい。</p>
委員長	<p>その他いかがか。</p> <p>私から、建設期間と建設費について、少しお伺いしたい。今回、資料1の18ページのその他で、建設期間、建設費とあるが、相対比較の◎や△が書かれていない。まず建設期間は、いずれも長期化するという。迂回案は案1に比べて延長が長い分期間を要するというので、案1より案3の方が長い。また、トンネル案は高架橋と比較して、建設期間が長くなることで案1,3より案2の方が長いが、程度は不明である。やらないとわからないところがあり、明確に書けないのでこういう書きぶりになっていると思うが、どれ位のブレが想定され、経験でも構わないが、建設費が大きく伸びるリスクなどを少し明らかにした方がいいと思うが、もう少し補足説明をしていきたい。</p>
事務局	<p>まず、建設期間である。一般的には高架橋とトンネルだとトンネルの方が長くかかるが、今回は空港に非常に近く、幹線道路で交通量も多いという特殊な事情もあり、事例も見つけれられていない状況である。その中で、今後の具体的な工事計画を立てる際に仮設など不確定要素がたくさんあるという状況からすると、一概に比較しづらいというのが正直なところである。逆にいうと場合によっては3案とも同程度の期間になる可能性もあると考えている。</p>
委員長	<p>私もそういう感覚をもっており、一般的に比較すると案1,3よりは案2、案1より案3が少しかかると思うが、実際にはブレが大きくて、明確に建設期間が違うという有意差が統計的に出せるほど違いがないのではないかと。そもそも結構ブレが大きく、そこまで大きく変わらないという印象を持っているが、よろしいか。</p>
事務局	<p>委員長もご存知のとおり、夜間の工事が増えれば費用も増え、幅は大きくなると思う。それはいろいろな関係者の方と協議をしてみないとわからない。しかし、一方で滑走路の増設が36年度末というのも大体決まっておき、できるだけその時期に合わせた整備を行う方向で取り組んでいるので、できるだけ工事期間の整合がとれるよう努力していく。</p>
委員長	<p>もう一つ、工事期間についてだが、トンネルを掘る場合に、周辺の地盤の状況、地下水など、その他の地域に比べると多少水が多いというリスクがあると思うが、ここで想定される他とは違う特殊性、そういうものが今の段階で想定されるのか。あるいは通常のトンネルとそれ程変わらないのか。</p>
事務局	<p>トンネルに関しては、近くで地下鉄の工事を行っており、ある程度、水の対策などは可能と考えている。特殊性のある場所ということに変わりはないが、まったく初めてということではないので、対処できると考えている。</p>

委員長	次に建設費だが、概算で 450・500・470 という数字が出ており、この程度の差であればものすごく大きな差があるとはいえないが、どの位ブレがあるものなのか、そのリスクを見ておかなければいけない。ブレの程度と建設費の差をみると明らかにある案が突出して高くなるという差ではないという理解でよいか。
事務局	事務局としてはそのように考えている。
委員長	ブレも通常と同程度のリスクと考えてよいか。
事務局	そう考えている。検討の中でも幅がある。例えばトンネルだといろいろな工法により大きく変わるため、ある程度幅があるという前提で概算事業費をはじめており、お示ししているのは想定される幅の中間ぐらいである。最低や最高でなく、中間あたりで想定されるこれで可能という数字を示している。
委員長	トンネルに関しては、地下鉄の経験があるし、高架に関しても都市高速を作っていることから、ある程度の確度での数字という理解でよいか。
事務局	条件が全て整った、最高に安くできるときのものではないが、当然予測されるリスクについては見込んで、きちんと出しているつもりである。
委員長	その他、いかがか。
委員	建設費は、説明を伺って、そんなに有意な差はないという印象を持った。確かに建設費は原材料費や人件費などいろいろなものが影響し、景気動向もあることから、概算と実費の幅はあり得るので、これだけで評価は難しいと思うが、事業費は税金であり効率的な運用ができる努力をしていただきたい。あと工事期間中の影響だが、空港の拡張、滑走路の増設と重なる時期と思うが、工事が重なることによる周辺への影響はどのくらい予測されるお考えか。もしあれば、教えていただきたい。
事務局	国交省の増設事業の詳しい工事工程なども聞き及んでいないため、具体的な影響の度合いや、どういった調整が必要かというところまでは至っていないので、今後の検討課題と考える。
委員長	工事が重なる時期が当然ある。そのあたりの調整は非常に重要である。もしかしたらこの残土処理に関しては、外に出す必要がない可能性もあるかもしれない。しっかりとなるべく効率の良い、そして周辺になるべく影響、負担のかからない調整をしていただきたい。いずれの工法にしても考慮していただきたいので、よろしく願いたい。 その他いかがか。 特に意見が無いようで、意見も出尽くしたという判断をさせていただく。概略計画の

ルート案について、この会議としての結論を得たいと思う。

20ページの概略計画（ルート）案の選定については、事務局としては、安全性の問題、環境の問題、これに関してはトンネル案が有利であると考えている。

そしてトンネル案としてやや懸念されるのは浸水の問題であるが、これに対しても対策は可能であるというご説明があった。

あと工期の問題、コストの問題についても、18ページの資料に基づく追加の説明も踏まえて、それほど大きな差であるとはいえない状況であるということ。

それから、市民の意見も、やはり安全性の確保などのご指摘があったということで、これを総合して考えると、会議の中でもそれを覆すような大きな反対意見はなかったと思う。したがって、トンネル案をこの委員会として推すということで進めていきたいと思うがよろしいか。

（異議なし）

今、このメンバーとしてはトンネル案でよいということで一致しているが、本日ご欠席の委員から、何かこのトンネル案に対する反対意見が出されているのか、そこも確認しなくてはいけないので、事務局からご説明をお願いします。

事務局 お二人の委員からは特にトンネル案に対し反対といった意見はない。

委員長 すべての委員がトンネル案で問題ないということでご了承いただいたということにしたい。

それでは、この委員会としての概略計画案としての議論は終わりにさせていただく。

本日、あるいはこれまでの委員会の中でたくさんの留意点等の指摘をいただき、市民の方々からも様々な意見をいただいている。その中でも特に浸水対策、それから工事に伴う周辺への影響はしっかりと考えていく。こういう事業を進めるにあたり、住民の方々、市民の方々に対して情報を発信していく。それから、何か意見等が出た場合や必要があれば、意見を聴取することにして、住民の方々、市民の方々と対話を進めていただきたい。そういった意見が非常に重要だと思うので、そのあたりを踏まえ、今後事務局で引き続きこの事業に関しての取り組みを進めていただきたい。

以上でこの議題の（1）は終了とさせていただく。続いて、（2）その他について、事務局から何かあるか。

事務局 本日いただいた意見、現在行っている環境アセスの配慮書手続を踏まえ、概略計画を決定していく。その結果については、メール等でご報告差し上げたいと考えている。その他については以上である。

委員長 何か質問等あるか。それでは全体を通じて、意見等あるか。

委員 今回、市民意見を反映して計画決定を行う手続きをしていただいたので、市民の皆様にも、どういう理由でこの案を選定したというのをきちんと伝えるようにお示しをいただきたい。行政の決定に対する説明責任もあるし、今後進めていく中でもそういう形での

地域の協力は大切だと思っておりますのでお願いしたい。

配慮書手続をされているが、今後、方法書、準備書と環境影響評価が続き、その段階ではまた市民の皆様から意見を頂くという過程になるので、引き続き丁寧に進めていただきたい。

委員長

その他よろしいか。それでは、本日も大変熱心なご議論いただき感謝する。これをもって全ての議事を終了とする。私の議事進行はここまでとし、以後は事務局にお返しする。

事務局

<閉会挨拶>