

令和元年度  
第 1 回福岡市環境影響評価審査会  
議事要旨

令和元年 7 月 2 日（火）

## 議 題

### (1) 会長等の選出について

○事務局 それでは、議題の1番に移らせていただきます。

今回は、委員改選後、初めての審査会でありますことから、審査会会長等の選出を行っていただく必要がございます。会長は、審査会規則第4条第1項の規定により、委員の互選によることとなっております。どなたか会長候補のご推薦はございませんでしょうか。よろしくお願ひいたします。

○委員 浅野先生が最適任だと思いますがいかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○事務局 それでは、審査会会長は浅野委員にお願いいたします。浅野会長は会長席にお移りください。

審査会規則第4条第3項の規定により、会長代理につきましては会長が指名することとなっておりますので、浅野会長にご指名をお願いいたします。

○浅野会長 ご推薦いただきましたので、引き続き会長を務めます。会長代理は二渡委員にお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

○事務局 それでは、会長代理は二渡委員にお願いいたします。二渡会長代理は会長代理席にお移りください。

それでは、以降につきましては、議事に従い会長に議事の進行をお願いいたします。

### (2) 福岡広域都市計画道路1・4・1－3号都市高速道路3号線延伸事業に係る環境影響評価準備書について

○会長 議事に先立ちまして、最近のアセスに関する国の動向について少しお話を申し上げたいと思います。前から懸案でありました太陽光発電をアセス法の対象とすることが議論されておりましたが、これについて国の審議会としてはその方針を決定いたしまして、細かい点についても既に議論が始まっております。ただ、アセス法はある程度規模が大きいものを対象にすることが大原則であること、もう一つは、特に電気事業に関しては電気事業法による規制も課せられるものですから、アセス法の対象にしたものについて電事法の手続がその後に実施されることとなります。電事法は発電規模で要件を定めているのですが、太陽光発電というのは、発電規模よりむしろ面開発の広さの影響が大きいと考えら

れるため、その整理が必要でした。風力発電をアセス法の対象としたときも同じ議論をしたのですが、やはり電事法の規定に合わせざるを得ないということから、発電規模でアセス法対象事業の規模要件を定めました。そのため、太陽光についても同様の考え方で、アセス法については発電規模を基準にすることになりました。しかし、先ほども言いましたように現実には面積が大きく影響しますので、広い土地を開発しておきながら、パネルをアセス法の対象にならないぎりぎりの規模で設置する事業者がいないとも限りません。

そこで、多くの自治体では最初から太陽光発電のアセスは面積規模で定めていますから、これは条例でしっかり押さえることを期待する以外ないだろうと考えました。実は福岡市は全国で最初に太陽光発電アセスを条例対象とした自治体なのですが、市の条例では面開発を伴う場合に限ると定めており、太陽光発電のアセス法への追加は来年の4月1日から施行されますので、皆様方のご助言も必要になると思いますが、市も何らかの形で手当をしなければいけないと思います。

その他については、最近、風力発電のリプレースについてアセスの対象とするとなかなか建てかえが進まないため、大幅に緩和してはどうかということを考えているようです。

それでは、今回は都市高速道路3号線の延伸に関しての準備書を審査するというごことのでございますので、まずは事務局から論点について説明いただきたいと思います。

#### 【事務局より説明】

○会長 それでは、事務局が問題として考えたことを論点としてお示しいただいたわけですが、この中で特に問題ないとされている項目、あるいはここには全く挙がっていない項目について、ご指摘がございますか。もしありましたら、随時ご発言をいただければと思います。

それでは、項目ごとにそれぞれの先生方からのご発言をいただければと思いますが、まず大気質に関してはいかがでしょうか。

どうぞ。

○委員 大気質に関しては、論点でも指摘されているとおりで、都市高速道路部分に関してはこの結果で特に問題はないのですが、一般道において、もともとこの事業の大きな目的は渋滞箇所の緩和を挙げていますので、現状の走行速度はかなり遅いと思います。それを踏まえた上で、予測するときには、一般道に関しては現状の速度より上がらないというのが想定しうる最悪のケースだと思うので、まずはその速度を使って計算してはいかがで

しょうか。

あとは建設機器を運ぶ車は施工ヤードに出入りする部分がありますので、その付近での走行速度は45km/hよりさらに遅いのではないのでしょうか。場所によるとは思いますが、平均走行速度は準備書で用いている値よりも低く設定する必要があるのではないのでしょうか。結果として、もともとの排出量が非常に小さいので、予測における走行速度を下げたとしても著しい健康被害につながるとは考えにくいですが、そのような条件設定を行っていただければ安全側での評価につながると思います。

もう一つ全般に感じたのは、例えば準備書の11. 1-92に計画日交通量の表が出ているのですが、これを現況交通量と比較できるような形にしていただけるとわかりやすいです。

それに関連して、準備書における予測値は現状からの増分ではなく、設定した交通量をそのまま寄与分として予測していると思います。現状が改善するのか、悪化するのかということにも皆さんは関心があると思いますので、全く同じ手法で現状の交通量及び速度がどう変化するのかを参考資料としていただきたいと思います。要するに、既設の道路があるところに追加で都市高速道路が建設される事業ですので、既設の一般道も含めて計算されているのは非常にいいことだと思います。より分かりやすくするために、現状の排出量が、本事業の実施により、どのように変化するかを示してはいかがでしょうか。場合によっては一般道の走行速度が現状より高くなる可能性があり、それはむしろプラスの効果にもなり得ます。そのようなことも分かりやすいように、より丁寧に条件を分けてやっていただきたいと思います。

以上です。

○会長 よろしいでしょうか。現状と言ってもなかなか難しいですね。時間帯によって交通量が大きく変化するわけですから、それを1日の平均値であらわすよりもむしろ時間帯での差を示す。寄与分も平均値の寄与分について議論するのではなく、時間帯ごとに分けて示したほうがわかりやすいだろうと。この工事のために特に悪化するというより、むしろ全体としては大きな影響はない、あるいは供用開始後はよくなる要素が大きいのに関わらず、平均値のみで議論してしまうとそれが見えなくて、影響がないことのみが強調されてしまうのは好ましくないというのが今のご意見だと思います。もう少し、丁寧に実態をあらわすような評価をするほうが、かえって誤解を解くことにもつながるというご指摘だと思いますので、特にコンサルの方はマニュアル頼みにならないよう、しっかりと現地を見てください。アセスというのはマニュアル通りの対応では不十分だという、厳しくも正しいご指摘をいただいたと思います。

それでは、騒音はいかがでしょうか。

○委員 建設機械、それから自動車騒音をそれぞれ予測されていて、基準値を満足するというお話かと思います。これはある程度確立された手法で予測された結果ですし、これに疑いの余地はないと思いますが、実際には様々な影響が及ぶことになると思います。工事に関しては、時間帯ごとの騒音について、今後計画熟度が高まるとともに、より精密な予測ができるというのと、現場では様々なことが生じると思いますので、状況にあわせた対応がとても必要になってくると思います。先ほどのお話にも関連するのですが、夜間は騒音の影響が大きいからといって昼間だけ工事していると今度は大渋滞が発生し、それに伴って騒音の状況も悪化するという悪循環になる可能性もありますので、それぞれに対応した柔軟なやり方があるのではないかという印象です。超低周波音については安全側の予測という観点から事務局の論点のとおりで問題はないと思いますし、供用後の自動車の走行に係る予測についても今は精度も上がっておりますので、排水性舗装などにより少し低減できるとしているのはそのとおりかと思います。

もう一点、資料5に記載されている空港の滑走路増設事業との関係で工事用車両の運行に係る複合的影響について、「影響は極めて小さい」と結論づけているのですが、これについては疑問に感じています。多くのトラックが、工事施工ヤード内のみではなく周辺の道路を走行するので、それでも影響は極めて小さいと言い切っているのでしょうか。空港の工事に加えて本事業の工事を夜間に実施するようになれば、その複合影響は極めて小さいと言い切れないのではないかという印象があります。

○会長 わかりました。ありがとうございます。

滑走路増設事業に係る環境影響評価では、あまり工事用車両の走行について議論しませんでした。施工箇所が、時系列的に移動していくため1カ所で集中的に騒音が発生することはないだろうという整理をしました。ですので、空港の北端部分における滑走路増設の工事期間が終われば、建設機械稼働に係る騒音の複合影響はないと言えるでしょう。あとは、ご指摘にあった工事用車両のルートについて、本事業と滑走路増設事業との間での調整をしっかりと検討してもらいたいというお考えでよろしいでしょうか。

○委員 そのとおりです。

○会長 工事用車両については調整をして、分散するようなルート設定をするというご意見ですね。事業主体は異なりますが、いずれも空港に関連する工事ではありますので、調整していただきたいと思います。

○委員 周辺住民にとっては事業主体の違いは関係ありませんので、ぜひ調整していただ

きたいと思います。

○会長 わかりました。ありがとうございます。

それでは、水質については特に事務局からはございませんが、よろしいですか。

では次に、地下水位に関連する領域の方で地下水についてコメントをいただけますか。しっかりモニタリングしていただきたいということと、供用開始後も適切に維持管理を行ってほしいというのはそのとおりかと思います。それから、この準備書は過去の事例を参考に予測の不確実性は小さいとしているのですが、ほんとうにそれが合理的なのかという検証はなされていません。ですから、福岡の状況を調査し、それに合うような方法を採用すべきであると考えているのですが、いかがでしょうか。周りに飲料用の井戸があるとは思えませんが、湿地がありますので、むしろ生物への影響を考えて、それに関連する地下水は維持する必要があるのではないのでしょうか。この点について、植物の先生方、動物の先生方それも含めて何かございませんか。

○委員 私が気になっているのは、水生昆虫です。湿地に依存するような希少な昆虫が多く確認されていますので、遊水地の環境が維持できるかが極めて重要で、そういう意味では先生がおっしゃったように地下水がかなりそれに関与していると思います。そこはしっかりチェックすることが大事ですし、遊水地、湿地として機能している場所が大きく改変されないことが非常に大事だろうと思います。それが1点です。

魚類に関しては、拝見したところ問題なく予測等がされていると思います。今回のアセスとは関係ないことですが、カワアナゴやウキゴリなどは情報が少なく、福岡県のレッドデータブックなどをつくる際に、情報不足種にするのか、準絶滅危惧種にするのか、かなり議論した記憶がありますので、このようなアセス手続きの中で得られた情報はぜひ県に提供していただけると非常に助かります。

○会長 ありがとうございます。植物はいかがでしょう。

○委員 先ほどもおっしゃったように地下水に関する人間への影響に関しては私からは申し上げられませんが、少なくとも植物への影響は非常に大きいと思います。地下水の水質と水量、あるいは流れ等、いずれも植生に対して大きな影響を与えますし、後の植物の環境保全措置にも記載されていますが、濁水流出の低減等もありますので、それも踏まえて地下水の流動に関してモニタリングをぜひ行っていただきたいと考えております。

以上です。

○会長 ありがとうございます。移植についてはいかがですか。

○委員 移植に関しましては、先ほど述べました濁水流出の低減は工事の影響を可能な限

り低減するという一つの柱と、もう一つが必要に応じて移植を行う、対象種の生態を踏まえて移植地や手法について検討することが重要です。しかし、適地を検討して移植したとしても、その移植地がフィットするかどうか、定着してくれるかどうかは不確実性が残ります。場合によっては、安全措置のため、管理されている区域——植物園、あるいは管理されているビオトープ等でいったん成育させ、株分けや種を採取し個体を繁殖させるなどした上で、目的の最終的な移植地に置くのが良いのではないかと考えております。

○会長 どうぞ。

○委員 今、お話しがあったとおりでと思います。それに追加するような形ですが、植物の場合は重要種が3種類確認されていて、そのうち2種は移植対象になっています。残る1種のコギシギシは、生育地は改変されないという理由で対象になっていないのですが、近傍であれば多少なりとも影響を受けるとお思いますので、重要種と思われる植物は全て保全対象としていただいて、移植などの対応をしていただければと思います。

それから全体としては重要種ではなくても、これは主観的ではありますが、福岡は緑があまり多くないと私はお思います。あの北側の遊水地は非常に緑が多い場所ですので、もちろん重要種は大事ですが、普通の植物もなるべく影響が及ばないようにしてほしいとお思います。空港周辺のみではなく、ほかの場所でもそうあるべきと常にお思いますので、重要種以外の種についても事後調査を行っていただきたい。普通種でも消失してしまうのはよろしくないおので、そのような点も注意していただきたいという要望です。以上です。

○会長 ありがとうございます。移植に関しては、無造作に移植地を決めるのは適切ではないというご意見ですね。私もそうお思います。特に種の多様性を考えると、移植先の攪乱が起こっては困るので、重要種については一旦別の場所できちんと保管して、そこで増やすほうがいいおかもしれません。後でほんとうに適切な場所が見つかったら、そこに移していくというおことが必要おもしれない。

それからもう一つは、コギシギシは移植しない予定になっておいますが、今おっしゃったように、一緒に採取しておいて、また同じ位置に戻してもよいおおと思いますが、そこまで手間をかけていただきたいというおことは、納得できるご指摘おおと思います。

動物、植物の先生方、生態系については事務局の提示した論点のとおりでよろしいおでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 ありがとうございます。

景観についてはいかがおでしょうか。何かございましたらどうぞ。

○委員 景観については、この論点整理資料に書かれていますように、景観が変わるのは当然で致し方ないということですが、既存の景観と調和を図る必要があるということで賛成です。1点だけ希望ですが、福岡空港は福岡の顔でもありますので、それも踏まえて今回の道路についても丁寧にデザインを検討してもらいたいと考えています。以上です。

○会長 わかりました。この事務局の指摘について私も同意見なのですが、この準備書だけを見ると、今回新たに建設される道路のみを考えてカラーコントロールするように書いてある一方、都市高速道路としての一体性も重要で、そういうことも含めて「既存の」と書いてあると思います。

他に、何かないでしょうか。

○委員 せっかく空港を市のハブとして位置づけを上げていこうという動きがありますので、周囲の景観との調和に配慮した、近代的な道路にしていきたいと思います。

○会長 どうぞ。

○委員 先週、現地調査に行かせていただいて、思っていたより住環境が多かったのが驚きました。意見としても出ていますが周辺住民の理解が非常に大切だと思う一方で、この都市高速道路の整備にも緊急性があると思っています。ですから、周辺住民の理解で時間をかけることも大切なのですが、この都市高速道路の必要性について理解をもっと深めることも重要だと思いました。

道路事業の目的の記載が重要だと思うのですが、今年の6月から福岡国際空港という会社が福岡空港を運営しているのですから、「国内線ターミナルへのアクセスについて」と書いてありますが、国内線から国際線へすぐに行けるようなバスも多くありますし、今はインバウンドで年間300万人が訪れているのですが、ここにはアジアの視点のようなものがほとんど示されていない。ですから、「福岡国際空港は九州、西日本地域の発展を支える重要地域拠点空港として」という記載に留めるのではなく、今からはアジアに向け、インバウンド、アウトバウンド含めて国際空港としての重要な拠点であるため、この都市高速道路をつくるのが緊急性を持っているということも書いていただきたい。これも意見として出ていましたが、市全体のまちづくりとして、国際空港としての視点や都市高速道路の視点も含め、アジアインバウンド・アウトバウンド、それから福岡がいわゆる九州への道となることについても、この都市高速道路は非常に重要なものであると改めて認識しました。

○会長 ありがとうございます。太宰府方向へのルートができることの意味は大きいと思うのですが、そんなにメリットのある事業を実施するので、その効用についても

しっかり記載したほうが良いと思います。渋滞を避けるために、狭い道を迂回するの必要がなくなるのですから、PRすべきですね。

○委員 視点が市内に向かっているのでしょうか。もっと外の九州やアジアなどに向けて書いてほしいと思います。

○会長 その辺の記載が少ないというご指摘だと思います。環境影響評価は、環境が悪化しないということだけではなく、事業によるプラスの影響についてもPRするチャンスでもあるのですから、事業者はこのチャンスをもっと活かすべきです。そうすると事業の必要性を問うような議論を省けることにもなります。効果についても、時間短縮だけでなく、環境面でもプラスの要素があることを記載すべきというのが今のご指摘だろうと思います。それ以外のテーマについていかがでしょうか。

○委員 哺乳類についてはあまり影響ないようですが、湿地の管理は先日確認した際には全て草が刈り取られていたこともありますので、年間どのような管理をしているのかが、私は気になります。あの湿地の管理については、今後、重要性をぜひ伝えていただけたらと思います。

○会長 ありがとうございます。どうぞ。

○委員 廃棄物に関してですが、例えば発生土に関しては建設工事内の利用ができますので、利用率という表現になっています。ほかのものに関しては、再資源化施設に送りますので資源化率になっている。ですが、ここで重要なのは利用率だと思います。再資源化施設によっては、搬入されたものが余っている状況が散見されます。特に建設汚泥などは、この資源化率にもあるように、使いにくいことが多く、利用されていないことが多い。そういうものを率先的に使わないと、環境負荷が減ったということにならないと思います。汚泥に関してもかなり技術が発展して、使えるようなものになっています。JIS化もされていますので、ある程度こういうところに使えるという利用率などを記載していただきたいと思います。なかなか民間では難しいかもしれませんが、公共事業だからこそ使える、使わなければいけないと思いますので、ぜひお願いします。

○会長 ありがとうございます。汚泥に関してはもう一点ありまして、量を8割、9割減容できますね。ですから、発生量と最終処分量の違いを強調していいのではないかという気がします。その上で、出たものを全部再利用するのではなくて、水を抜くと利用すべきものはかなり絞られますので、そのことはよく市民の方に理解いただく必要があると思います。

○会長 温室効果ガスについて、何かありましたら。

○会長代理 前回の方法書の審査会でも意見をさせていただきましたが、準備書の参考項目の最下段に、通常は廃棄物の下に温室効果ガス等ということで欄があるのですが、残念ながら本事業では評価の対象とはされておられません。ただ、準備書の本文では、例えば3-18ページなどに、温室効果ガスの排出削減等として、この事業の中でどのような配慮をするということが記載されておりますし、ほかにも何方所か温室効果ガスの排出削減に係る配慮についての記載があります。そういう意味で、改めて環境要素の評価項目として取り上げられてはいたませんが、実際の工事、あるいはこういう事業が行われる前後での温室効果ガスのトータルとしての排出量の変化について、福岡市はもっと大きなところでの削減への取り組みを行っていますので、その中でこのような都市高速道路の延伸事業を緩やかに捉えて、本準備書における温室効果ガスの扱いについては、特に問題ないかと理解しています。

以上です。

○会長 ありがとうございます。

○委員 その他ということで、大気質にも関係するのですが、工事中の車線のことです。これは住民の方からも意見が出ていましたし、私も以前の配慮書手続のときから言っていたかと思いますが、準備書の3-14ページに、「工事中は既存道路の車線規制を行うことは考えられるが、車線数を確保した上で道路の切り回しを行い、渋滞を発生しないようにする等、配慮して施工を行う」と書いてあります。これは事前に相談を受けた際に、今の車線は確保すると説明を受けた記憶があります。そうであればここにも現状の車線は原則確保する、工事に伴う渋滞は絶対に発生させないという考えを記載してもらいたい。また、道路の切り回しについて、その期間も含めて、どういう道路になるのかという絵も記載してもらったほうが理解しやすいと思います。

○会長 はい、わかりました。

ほかにございますか。

(「なし」の声あり)

○会長 この準備書の中で工法については最も環境影響が大きいと思われる開削工法を想定し、それを前提として予測を行っており、それは問題ないと思います。ですから、他の工法を選択した場合には環境影響が少ないと想定しているのだらうと思います。しかしながら、仮に工法を変えることになった場合には、それがより環境影響が小さいということを確認にきっちり示していただきたい。それから、今回はトンネル工事ですから事故がないようにしてください。事故を起こしたときの環境影響は重大なものになる可能性があ

りますので、事故防止についてもぜひ入れておきたいと思います。

ほかにございませんか。よろしゅうございましょうか。

(「なし」の声あり)

○会長 それでは、特にほかに委員からのご指摘、ご意見がないようでしたら、審査会の意見については、先ほど部長が申しましたように県知事に対して福岡市長が意見を述べる、それを県知事が勘案して県知事意見を述べるという段取りになっています。意見書の取りまとめについては私にご一任いただけますでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 ありがとうございます。それでは一任をいただきましたので、まとめましたらまた皆様方にお知らせしたいと思います。

本日、お諮りすることは以上でございますが、事務局から何かございましたらどうぞ。

○事務局 事務局からは特にございません。

○会長 それでは、本日の審査会議事はこれで終了いたします。

### 3 閉 会

○事務局 本日は長時間にわたり熱心なご議論をいただきまして、まことにありがとうございました。意見につきましては、まとめ次第委員の皆様にご連絡させていただきたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

○会長 どうもありがとうございました。

— 了 —