令和２年度第８回 下関市環境審議会　議事録

　　　　　　　　　　日時：令和３年１月１９日（火）１０：００～１１：００

　　　　　　　　　　場所：川中公民館　４階　講堂

**１　開　会**

資料確認の後、本審議会が原則公開であることと傍聴要領の遵守及び議事録作成について説明を行った。

出席者：下関市環境審議会委員

国土交通省中国地方整備局（事業者）、下関市都市整備部（事業者）

下関市環境部

資　料：資料１

**２　議　事**

1. 下関北九州道路に係る計画段階環境配慮書について

ア　事務局説明（約１０分）

資料１より下関北九州道路に係る計画段階環境配慮書についての意見及び事業者見解について説明

イ　事務局説明（約１０分）

答申（案）について説明

**【主な質疑等】**

（１）下関北九州道路に係る計画段階環境配慮書について

ア　資料１

会長

CO2排出量について事業者の見解ではCO2と書かずに温室効果ガスと書いてあるのはなぜか。

事業者

よく道路の関係で使う表現が温室効果ガスで、CO2も含む形で評価をするため温室効果ガスという言葉を使っている。

Ａ委員

構造についてはルートが決まっていないから検討していないとあるが、構造によっては潮流に対する影響が出てくると思われるので、配慮書はどの範囲までを言っているのか、構造が決まるとまた新たなものが出てくるということなのか。

事務局

今回の配慮書は環境影響評価の最初の段階で、ルート案が３つある計画の最初の段階から、環境影響について考えていくものになっている。今回はルート案も３案でどれが良いかを考えていく段階で、まだ道路構造が定まっていなくてもこの配慮書の段階から環境のことを考えながら事業を進めていくためにこの手続きがある。先の段階に進んでいくと、詳細な道路構造や工事計画を検討していただき、環境影響評価をやっていただく流れになる。

Ａ委員

通行は有料になるのか。有料ならば、何年間で償還するかとかそういうことをお答え願いたい。

事業者

現在の下関北九州道路の検討条件については、今の事業主体も含めて決まっている状況ではなく、有料道路にするかは今時点で決まっていない。

Ｂ委員

３つのルート案に絞り込まれた経緯で、この事業の柱が「暮らし」「産業・物流」「観光」「代替路」とあって、現在、関門をつなぐルートが関門橋と関門トンネルの２択で、配慮書の２４ページにどういうことで３案になったかが書いてあるが、暮らしや産業・物流、観光については分かるが災害時の代替路としての有効性がどの程度加味されたものかが伝わってこなかった。海の上を渡るのでいずれにしても大きな災害がくれば恐らく全ての物流が止まってしまう。大きな自然災害が頻発して起こることが想定されていて、災害時の代替路としての利便性とか優位性が示されている。

また、既存道路の補修とか追加工事で頻繁に渋滞が起きる。これは、既存設備の老朽化ということで別の視点になるから、災害の代替路としての視点と既存設備の老朽化としての視点、その両方の視点が、３案に、どういう形で盛り込まれたのかわかったほうがより安心。４つの柱がたてられていて、この柱が２５％ずつの柱であり、どれが絶対という話ではないと思いたいので、地域住民に説明できるようなものであったほうがいいかと思う。

事業者

代替路の考え方としてはリスク分担であり、今回の検討では、関門橋、関門トンネルの通行止めの時の代替機能の確保ということを重要な視点と捉えている。特に広域的な代替機能を確保するという観点で検討を行っている。

Ｂ委員

配慮書の２２ページの代替路のところで「信頼性の高いネットワークの構築」とあるが何に対する信頼性なのか。

事業者

通行止めになるリスクが低いということが信頼性が高いということだと考えている。現状、関門トンネルが老朽化していて、災害がなくてもメンテナンスのために通行止めが起こっている。関門橋は関門トンネルと比べるとあまり通行止めになることはないが、前後の区間で大雨が降った時や、風の影響で通行止めになることがある。そういうところにもう一本道路が通ることによって関門橋、関門トンネルが何らかの理由で止まった時にも、引き続き利用できる可能性がある、全面的に渡れなくなるというリスクが減る可能性があるということを言っている。そういう意味での信頼性。

Ｂ委員

代替路を確保して信頼性の高いネットワークと言われても、何に対する信頼性かが伝わりにくい。信頼性というのは最終的にどういう道路ができたかにより得られるものであるので、信頼性というよりも今言われたような丁寧な説明のほうがよろしいかもしれない。まず物流が寸断されるリスクを見積った上で、いかにそれを分散させるべきなのかの説明をしたほうがわかりやすい。最終的にネットワークが信頼性の高いものになるには、色々な経緯を踏まえてできた道路が災害時に代替路としてちゃんと機能するものかどうか、下関側の出入口の渋滞問題はどうなのか、実際にそういうことも加味しないと信頼性の高さは得られないと思う。この段階で目指すのは、現状のリスクを分散させる必要性についての説明ではないか。

会長

場合分けをして考えないといけない。平時のメンテナンス等のための代替路と、災害時の代替路では意味が違う。それぞれの場合の代替機能としての評価をしてもらわなければいけない。

Ｂ委員

危機管理という視点が、災害に対してどうしても後手にまわっているところがある。これから行う事業において、平時と災害時を並列した形で盛り込まれた事業計画であるということを言ってほしい。

イ　答申（案）

Ｃ委員

１－（１）で配慮書は本来案１、案２、案３と複数案を示してその中から極力環境負荷の少ないものを選ぶといった趣旨があると理解している。今回は残念ながら未定の部分が多く環境負荷が低い案は定まっていないような状態。１－（１）に今後計画の熟度が高まっていく段階で、できるだけ環境負荷の少ないルートとしてほしいという内容を追記したらどうか。

事務局

そのような表記の記述を付け加えたい。

Ｃ委員

現段階では熟度が低くてなかなか評価できないので、できるだけ環境負荷の小さいものを選んでほしい。

会長

二行目の「ルート案が示されており」を、「ルート案が示されているが」にするとよい。

事務局

「示されているが」と「環境負荷が小さい」という文言を追加する。

Ａ委員

１―（１）で二酸化炭素排出による環境への影響も検討してくれとなっているが、問題は二酸化炭素排出だけかと考えてしまう。住宅への影響が出てくると思われるし、先程の海流の問題とか二酸化炭素の排出のみ検討することでよろしいのか疑問。

事務局

住宅への影響であったり、海への影響であったりは配慮書にも評価項目としてあるが、二酸化炭素については選定する項目としてガイドライン的なものがない。

そういう意味合いで環境影響の評価への要否というところが、通常の項目にないものを追加で評価をするかどうかを検討してほしいという意味合いとなっている。今後方法書以降で二酸化炭素排出の影響について評価すべきか検討していただきたいということである。

会長

事業者の説明では、二酸化炭素ではなく温室効果ガスと説明されている。

事務局

温室効果ガスのほうがより適切と考える。答申案の「二酸化炭素」について、「温室効果ガス」と修正いたしたい。