

平成25年12月17日

神戸市長 久元 喜造 様

神戸市環境影響評価審査会

会長 武 田 義 明

平成 25 年 10 月 25 日、神戸市環境影響評価等に関する条例の一部を改正する条例附則第 3 項に規定する第 2 条の規定による改正前の神戸市環境影響評価等に関する条例第 12 条第 2 項の規定に基づき、市長から意見を求められた「^{おうごこうだ}淡河神田オープントラックターミナル計画 環境影響評価実施計画書」（以下「実施計画書」という。）について、慎重に審議を重ね、下記のとおり結論を得たので、ここに環境の保全の見地からの意見を述べる。

記

I はじめに

^{おうごこうだ}「淡河神田オープントラックターミナル計画」（以下「本事業」という。）は高速自動車国道（以下「高速道路」という。）から直接乗り入れが可能な、国内初の高速道路との一体型大規模トラックターミナルを整備しようとするものである。

神戸市環境影響評価審査会においては、本事業の実施による環境影響に関し、実施計画書及び補足資料を専門的見地から慎重に審議し、意見をとりまとめた。市長は、この意見を勘案し、周辺環境に及ぼす影響が最小限となるよう、事業者を適正に指導することが必要である。

なお、神戸市環境影響評価等に関する条例（平成 9 年 10 月 条例第 29 号）は、神戸市環境影響評価等に関する条例の一部を改正する条例（平成 25 年 4 月 条例第 1 号。以下「改正条例」という。）により平成 25 年 4 月 1 日の公布と同時に一部が施行され、平成 25 年 10 月 1 日より全面施行されたところであるが、本事業の実施計画書は平成 25 年 9 月 24 日に提出されたことから、改正条例附則第 3 項の経過措置規定に基づき、一部改正施行された条例の規定に基づき手続が実施されているものである。

II 意見

1 全般的事項

本事業は、本来開発を抑制すべきとされる市街化調整区域において、公益上必要な建築物の建築を目的とするものとして自動車ターミナル法に基づくトラックターミナルを建設しようとする計画である。

実施計画書に記載された本事業の計画内容については、計画の熟度が低く、これに起因する未確定な部分が見受けられる。

事業の前提条件となる計画内容が明らかでなければ、事業の環境影響を正しく予測・評価し、適切な環境保全措置の検討には至らないことから、事業者は、環境影響評価書案（以下「評価書案」という。）において、事業スキーム及び計画諸元を決定するに至った根拠並びに環境保全措置の内容を明らかにするとともに、比較検討した事項については、その内容及び選定に至らなかった理由などを整理して記載する必要がある。

事業者においては、今後、現地調査、文献調査等による最新の情報の整理、規制及び環境保全対策技術等の動向確認を行い、本事業の環境影響評価に反映するとともに、事業計画が検討を経た最善の環境保全措置の結果であることを示し、広く市民の理解を得るよう努められたい。

(1) 事業計画について

ア 基本的な考え方

- ① 本事業計画は高速道路の上り線、下り線に接続する南北2地区のトラックターミナルを一体として整備することとしているが、事業者は、積極的に省エネルギー、創エネルギーの観点における検討を行い、供用後、トラックターミナル全体として最もエネルギー効率良く運用するよう努め、温室効果ガスの発生抑制に努める必要がある。
- ② 本事業計画はトラックターミナルの整備により物流の効率化を目指すものであるが、局地的には大型トレーラ、大型トラック等が集積することとなるため、事業者は大気汚染対策及び騒音低減対策を講じる必要がある。また、整備される施設は年中無休、24時間稼働を予定しているため、特に夜間について騒音、光害などに対する配慮が必要である。

- ③ 事業者は、環境影響の評価にあたっては、可能な限り環境への影響を回避・低減するため、環境への事前配慮事項、予測結果及び講じる環境保全措置について、総合的・多面的な検討を行う必要がある。

イ トラックターミナルについて

本事業計画においては、南北各地区に150バース、合計300バース（1バースは、大型トレーラ又は大型トラック1台と中型トラック又は小型トラック1台を同時に停留させることが可能な規模）のトラックターミナルを1日3交代で使用させる計画とした利用車両数を前提としているが、評価書案においては事業計画を明らかにし、事業スキーム、事業計画の詳細設定及びそれらを担保する根拠を示す必要がある。

なお、事業計画の変更の可能性がある場合又は事業計画を担保する根拠が明確でない場合には、事業による環境影響が最大になる場合の条件を設定し、環境影響評価を行う必要がある。

(ア) 事業スキームについて

次の項目に応じ、検討を行った内容を示す必要がある。

項目	評価書案において示すべき事項
① 本事業における施設の配置、構造等	<ul style="list-style-type: none"> 施設の構造については、南北間の各地区を連結する通路の有無及び一般道から直接トラックターミナルに配送車等が出入り可能な構造の有無 施設の利便性及び利用効率の向上並びに周辺道路への影響の軽減の観点から検討した内容
② 本事業における流通加工施設の整備	その必要性及び想定される作業内容
③ バース数の設定	取扱予定貨物の発送地、輸送先、流通加工の有無、輸送頻度、貨物量

(イ) 計画内容について

次の項目に応じ、事業計画の詳細な設定内容を示す必要がある。

項目	評価書案において示すべき事項
① 施設利用車両台数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業計画において整備する荷扱棟の規模及び取扱予定貨物量 ・ 既存のトラックターミナルの規模及び取扱貨物量の状況と対比し、24 時間操業及び高速道路に直結するという特性を踏まえた、施設利用車両台数を担保することの根拠
② 一般道を通行する車両台数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設で雇用される従業員の通勤車両台数及び食堂、売店、宿泊施設、給油所等の運営に必要な資材・廃棄物の運搬車両台数 ・ 既存のトラックターミナルの規模及び利用状況と対比し、24 時間操業及び高速道路に直結するという特性を踏まえた通勤車両台数及び運搬車両台数を担保することの根拠 ・ 流通加工施設を備える場合にあっては、想定する作業内容に応じ、必要な資材、人員及び廃棄物の搬送に係る車両台数

ウ スマートインターチェンジについて

スマートインターチェンジ（以下「SIC」という。）と呼ばれる、電子式料金自動收受システム（ETC）専用のインターチェンジを整備する予定としており1日あたり平均1,600台の利用を想定しているが、周辺の交通量の状況及び隣接するインターチェンジの利用台数の実績並びに各地のSICの利用台数の実績など、想定根拠を示す必要がある。

(2) 環境影響評価の対象から除外した項目について

- ① 事業の実施による影響がほとんどないとして、環境影響評価の対象から除外した項目については、その根拠について評価書案に明確に示す必要がある。
- ② 「騒音・低周波音」のうち、低周波音については、『大規模な空調設備等の設置は行わないことから選定しない』としているが、空調設備については大規模なものに限らず低周波音が発生するほか、流通加工施設を設ける場合には、設置される機器類から低周波音が発生する可能性がある。また、トラ

ックターミナルにおける大型トレーラ又は大型トラックの運行時若しくは一時保管施設の積み替え設備の使用等において低周波音が発生する可能性があることから、低周波音に関する調査・予測・評価を行う必要がある。

③ 「地盤」について、『本事業での地下水の利用を行わないこと及び造成により事業計画地はほぼ平坦な地形となる』として対象から除外しているが、事業地より半径3kmの範囲内に10か所の地すべり防止区域が存在すること及び事業計画地内にため池が存在していること並びに本事業が都市計画法に基づく開発許可を要しないため、通常の開発許可において審査される造成地盤及び法面の安定性が審査されないことから、地盤に関する調査・予測・評価を行い、適切な計画となっていることを確認する必要がある。

④ 「日照」について、『本事業では、建物の配置区域と周辺民家等と十分な隔離距離があることから選定しない』としているが、緑地帯の整備内容によっては新たに民家及び農地への影響が生じる可能性があることから、日照に関する調査・予測・評価を行う必要がある。

⑤ 「風害」について、『本事業では、建物の配置区域と周辺民家等と十分な隔離距離があることから選定しない』としているが、本事業計画による地形変化に伴い、風向・風速が変化するおそれがあることから、風害に関する調査・予測・評価を行う必要がある。

⑥ 「文化環境」について、『事業計画地内には特に文化環境に該当する環境はない』として対象から除外しているが、本計画では、^{こうだ}神田公民館を事業地内に含む計画となっており、当該施設は地区住民の交流等に重要な役割を果たしている。

また、事業地内に愛宕神社が存在し、地元の祭礼が年2回実施されているとの意見が提出されている。

これらのことから、文化環境に関する調査・予測・評価を行う必要がある。

⑦ このほか、流通加工施設の作業内容に応じ、「悪臭」についても環境影響評価の対象に加える必要がある。

2 個別的事項

実施計画書の行為等・環境要素関連表において、予測・評価を行う必要があると記載している事項については、以下に示す点について留意し、調査・予測・評

価を行う必要がある。

なお、今後、計画の熟度に応じ、新たに環境影響が生じるおそれのある事業内容が明らかになった場合は、当該事業内容に関連する環境要素の調査・予測・評価について十分精査を行う必要がある。

(1) 大気質

- ① 本事業計画地から約 6 km 離れた場所に位置する大気測定局の風向・風速データを使用し、大気拡散モデルによる数値計算を実施するとしているが、事業計画地で観測を行ったうえで、大気測定局との風向・風速について比較・検討を行い、大気測定局の観測結果を使用することの妥当性を確認のうえ、予測・評価を行う必要がある。
- ② 本事業計画による造成及びトラックターミナル建設に伴い、広大なアスファルトの路面が新たに造られることとなるため、蒸発散量の変化、輻射熱などの熱移動の変化に伴う局地環境・局地気象への影響を予測・評価することが望ましい。

(2) 騒音・低周波音

本事業計画の施設稼働等に伴う騒音にあつては事業地に最も近接した住居地点において、また道路交通騒音にあつては道路沿道及び道路沿道から最も近接した住居地点での予測・評価を行い、等価騒音レベル (L_{Aeq}) だけでなく、騒音レベルの最大値 (L_{Amax}) もあわせて示す必要がある。

(3) 振動

- ① 道路交通振動の予測については、道路交通振動予測の新たな計算方法^(注1)が示されていることから、環境影響評価に関する技術手法マニュアル^(注2)の手法に加え、参考として検討を行うことが望ましい。

(注1) (社) 日本騒音制御工学会の研究部会から提案された道路交通振動予測計算方法 (INCE/J RTV-MODEL2003)

(注2) 「道路環境影響評価の技術手法 2007改訂版」(2007年9月 財団法人道路環境研究所)

- ② 道路交通振動の評価については、振動レベル変動の 80%レンジの上端値 (L_{10}) を指標とすることとなっている。夜間に交通量が少なくなると、車両(特に大型車両)が走行していない時点の振動レベルでその測定地点の振動の値を評価してしまう可能性があるため、測定時に振動レベルの最大値

(L_{max}) もあわせて示しておく必要がある。

- ③ 本事業計画の施設稼働等に伴う振動にあつては事業地に最も近接した住居地点において、また道路交通振動にあつては道路沿道及び道路沿道から最も近接した住居地点での予測・評価を行う必要がある。

なお、振動は知覚することが被害になり得ることから、その環境影響は、振動に対する人の知覚閾値についても参考に評価を行うことが望ましい。

(4) 水質

- ① 本事業計画地周辺及び関係流域の下流域では、河川水が農業用水、水道用水として活用されている。

このため、工事中の濁水については、定量的に予測を行うこととしているが、この結果に基づき降雨時の濁水防止対策を十分検討しておく必要がある。

また、本事業の供用後については、施設内からの汚水については、排水処理を適切に行い、負荷量の低減に努める必要がある。さらに、供用後の河川水量・水質の変化について検討を行うことが望ましい。

- ② 本事業において設置される調整池を、下流の農業用水のため池として活用する場合は、調整池の容量、利水機能及び雨水調整機能の容量配分について数値的な計画を示す必要がある。

- ③ 本事業の供用後については、施設内の路面排水について、降雨初期にファーストフラッシュと呼ばれる汚濁物質を多く含む排水が生じることが知られている。

雨水については、『雨水槽を設け、散水に用いる』としているが、雨水槽の容量を適切に設定し、排水処理施設により事業場内で処理するなど、ファーストフラッシュを事業計画地外にそのまま流出させないよう配慮することが望ましい。

また、路面排水については施設内を走行するトレーラ及びトラック等に由来する重金属等の有害物質を含む可能性があり、散水・放流水への有害物質の混入についても検討することが望ましい。

(5) 地形・地質， 土壌

本事業計画においては、南地区から北地区へ土砂を移動させ土量バランスをとることとしているが、土量バランスについては定量的に示す必要がある。

また、本事業計画地の地層（吉川累層，白川累層）においては，自然由来の有害物質を含む事例もみられることから，事前に土壌中の有害物質の有無について確認しておくことが望ましい。

(6) 植物，動物，生態系

- ① 本事業計画では，事業計画地 47ha のうち，約 11%にあたる 5.2ha を除き，現状の環境が改変される計画となっているが，全般的事項において指摘したとおり，事業計画について精査し，改変面積を最小限に留め，残された部分の自然環境を可能な限り保全するよう努める必要がある。
- ② 調査地点については，事前の現地踏査結果などを基に，選定した調査地点が適切であることを示す必要がある。
- ③ 事業地に隣接している素蓋鳴（天王）神社のアカガシーシイ群落^{すさのお}については，現地調査において群落の分布を確認し，適切に保全する必要がある。
また，現地調査において保全すべき貴重な植物，動物が存在することが確認された場合は，影響の回避に努める必要がある。
- ④ 切土・盛土工事後の緑地の造成にあたっては，自生種の種苗の確保について早期から検討を行い，現状の自然環境に近い環境への修復措置を講じるとともに，新たに生じる生態系の影響及び周辺の生態系との連続性を含め，適切に予測・評価を実施する必要がある。
- ⑤ 神田川，西畑川^{こうだ}について河川水量の変化が生じる場合は，流域の植物，動物，生態系についても予測・評価を行う必要がある。

(7) 景観

- ① 本事業は，大量の樹木の伐採，表土の移動を伴うため，その後の緑化について十分検討を行い，良好な景観の創造に努める必要がある。
また，建築物等の色彩についても，周辺の自然環境に調和するよう配慮することが望ましい。
- ② 本事業は 24 時間運用が行われる施設であることから，近年は夜間の工場の稼働が観光資源として活用されている実態を踏まえ，本事業についても，観光資源としての活用の可能性を検討するとともに，夜間の照明等の影響に関しても事前に検討し，視点場の設定にあたってこれらの観点を踏まえて設定することが望ましい。

(8) 廃棄物等

- ① 本事業計画においては流通加工施設を設置することとしているが、流通加工施設については、全般的事項において指摘したとおり、その必要性を明らかにする必要がある。

流通加工施設から発生する廃棄物については、予測の前提となる規模、利用形態等、廃棄物発生量の設定の根拠を明らかにしたうえで予測・評価を行う必要があるが、これらの根拠が明らかにできない場合又は根拠となる条件を担保できないことが見込まれる場合には、流通加工施設の規模・利用が最大となった場合の廃棄物発生量について予測・評価を行う必要がある。

- ② 厨房において発生する生ごみについて、事前配慮事項として『堆肥化を事業計画地外で事業化することを検討する』と記載しているが、本事業計画と同時に事業化を実施する見込みである場合は、当該事業の予定地、設備概要等について評価書案に記載を行う必要がある。

(9) 地球温暖化

- ① 本事業計画のトラックターミナルの供用によるトラック輸送の効率化に伴う二酸化炭素排出量の低減効果を検討し、評価する必要がある。
- ② 工事中の重機及び工事関連車両から排出される二酸化炭素排出抑制に関する対策を記載する必要がある。
- ③ 本事業計画においては、荷扱棟、厨房施設、宿泊施設など多くのエネルギーを消費する施設が設置され、24時間連続稼働するなど、エネルギー消費量が非常に大きくなるが見込まれる。

本事業計画地は都市ガスの供給区域ではないため、厨房での調理にプロパンガスを使用するほか、主たるエネルギー源として電気を使用することとしているが、温室効果ガス排出抑制の観点から、供用後のエネルギー使用量の見込みを明らかにしたうえで、太陽光発電、太陽熱温水器の導入など再生可能エネルギーの積極的利用に努めるとともに、コージェネレーションシステム、燃料電池の導入などの検討を行い、消費電力量の削減（ピークカット）を図ることが望ましい。