

滋賀県環境影響評価審査会 議事概要

- 1 日時 令和4年10月11日(火) 10:15～11:20
- 2 場所 滋賀県庁新館7階大会議室
- 3 議題 (仮称)鳥居平・松尾工業団地造成事業に係る環境影響評価準備書について
- 4 出席委員 市川委員(会長)、江藤委員、惣田委員、畠委員(※)、林委員(※)、堀委員、水原委員 (※) Web出席

5 議事概要

(事務局)

資料アおよび参考資料1について説明。

(事業者)

資料イについて第2回審査会等での意見等に対する事業者の見解を説明。

(会長)

委員の皆様からご意見・ご質問をお願いします。

(委員)

治水・利水について、事業を行われた結果、環境がどう変わるかを予測され、それに対して緩和措置をとると、これぐらい効果があるということを定量的に示されており、よくなったと思う。1点確認だが、資料1の257ページの表7-4-6に、月別の蒸発散量を推定して示されているが、池沼の箇所が全て0になっている。これはどういう扱いをされたのか。

(事業者)

池沼の蒸発散量に関するデータが入手できなかったため、事業地の面積に比べ池沼の面積は相当小さいことから、誤差の範囲内とみなして0と設定した。

(委員)

流出にはほとんど影響がないだろうということは私も同感だが、0と書くと不自然なため、必要なしということで横棒や斜線を引く等されたほうがよいのでは。

(事業者)

そのように対応します。

(会長)

温室効果ガスについて、資料6でCO₂排出量を年間約33～63万トンと予測されてい

る。滋賀県内のCO₂排出量は年間約1100万トンであり、その約3～6%を占めている。また、滋賀県内の運輸部門のCO₂排出量は年間約220万トンであり、その約15～30%を占めている。さらに運輸部門の内、事業トラックのCO₂排出量は年間約60万トンであり、それと比べて半分から同じぐらいの量が一つの工業団地から排出されることになっている。この数値は正しいのか。また、正しいのであれば、滋賀県内のCO₂排出量に大きな影響を与えるが、このことをどのように考えているか。

(事業者)

【追加資料を提出※】

予測のために用いた297kmというトラックの走行距離は、センサスから算出したものであり、滋賀県域を超えて日本中を走行していることから、滋賀県内に限ったCO₂排出量ではない。

滋賀県域に限定した場合の走行距離について、名古屋方面、京都方面、三重方面に行くのであれば、名神や新名神高速道路を走行することになるため、その場合の走行距離は42km程になる。この数値をもとに計算し、滋賀県内からの運輸関係の排出量と比較すると、0.3～1%程になる。※

また、走行距離297kmの場合、2020年度の日本国内からの道路輸送関係排出量と比較すると、0.1～0.4%程になる。

※ 審査会后、事業者より追加資料と発言内容の訂正の申し出あり

正：1.5～4.4%程

(会長)

滋賀県内で比べると、走行距離297kmが42kmになるため、十数%分となり、33～63万トンが5～8万トン程になるということか。

(事業者)

計算上は3～9万トン程になる。追加資料の左側の表に記載のとおり、小型車は通勤車両であり、もともと県内での通勤を想定しているため15kmとなっているが、大型車について297kmから県内分の42kmに修正して計算するとこのような数値になる。

(会長)

滋賀県内での走行距離をベースに記述された方がよいのではないか。33～63万トンという数値は、結構多いという印象を受ける。

また、車の台数は準備書のどこを見ればよいのか。大気質の項に示されているとあるが、大気質の項では1断面あたりの記載となっている。ここでの計算では何台になっているのか。

(事業者)

宅地の面積から算出している数値になる。騒音・振動や大気等でも使った工業団地からの発生交通量をもとに算出している。

(会長)

車の台数は何台にしているのか。大気質の項では、予測断面での交通量であったため、いくつかある。

(事業者)

白寿荘の前は全ての車が通る形で予測しており、その断面交通量がもととなっているため、4千台程である。

(会長)

排出係数は何年度のものか。評価書には車の台数や排出係数が何年度のものかも追記すること。

(事業者)

確認して追記します。

(会長)

審査会後に事務局を通して報告をお願いします。

(事業者)

分かりました。

(委員)

景観について、造成事業のアセスであり、進出企業が分からない、上物が分からないという不確実性が大きい状態で評価しなければならないなか、一定の条件を設定したうえで予測評価し、設定条件を明示した上で評価内容を販売時に企業へ説明し、堅守するよう求め、かつそれを超える場合には追加の保全措置をお願いするというを図書に明記いただき、評価できる。

記述としては問題ないと思うが、事業者に記載内容を守っていただきたいということを念押ししたい。というのも、先日、東京都の神宮外苑の環境影響評価で不確実性が大きいということで、審査会が審査を終了した後も継続的に関わることを表明したように、審査会の場で不確実なところをどうやってフォローアップしていくかがこれからの世の中で求められると思われ、また、事業者が環境影響評価として約束してきたことをど

のように守っていくかというところも、世間から注視されていくと思われるため、今回記載されたすばらしい内容をそのまま実施されるよう、強くお願いします。

(事業者)

了解しました。

(会長)

他にないようなので、資料ウについて事務局から説明をお願いします。

(事務局)

資料ウの審査会意見(案)について説明。

※温室効果ガスの項目について、今回審査会での意見を踏まえ、運輸関係において滋賀県域に限った予測の追加や予測に用いた車両台数、排出係数の出典の追記について審査会意見に反映するため、事務局案を作成して会長と調整させていただきたいことを説明。

(会長)

それでは審査会意見(案)に対する意見をお願いします。

(委員)

景観の箇所について、「また、予測条件を超える規模の建築物が設置される場合には」とあるが、高さが15mを超えるだけでなく、平面計画的に予測条件よりも建物が密接してしまう可能性もあるため、この記載を「また、予測条件を超える規模の建築物が設置されるなど、予測結果を超える景観の変化が懸念される場合には」とした方がより正確になるのではないか。

(事務局)

ご指摘のとおりであるため、いただいたご意見を基に修正します。

(委員)

動物の2番目の箇所について、「事後調査を行うことを検討すること」とあるが、検討ではなく実施を求めるよう表現できないか。

(事務局)

事業者からは審査会の中で事後調査を実施するとして説明されていることから、「事後調査を行うことを検討すること」ではなく、「事後調査を行うこと」と記載を修正し

ます。

(会長)

大気質の箇所について、「降下ばいじん」ではなく「粉じん」とする方がよい。降下ばいじんという燃焼後のものになってしまうため、粉じんの方が適切である。

(会長)

動物の3番目の箇所について、希少種保護の観点から非公開の内容をできる限り記載とあるが、この指摘だと誤解を受けるのではないか。希少種保護の観点から非公開とすることは悪いことではなく、今回の場合は過剰に秘匿されていたことから指摘したものであり、このままだと積極的に公開するように受け取られるのではないか。「予測結果のうち、不必要に秘匿としている箇所については記載を検討すること」ではどうか。

(事務局)

ご指摘のとおりであるため、いただいたご意見を基に修正します。

(会長)

温室効果ガスの箇所について、参考資料2の16ページの14番に東近江環境事務所から(仮称)滋賀県CO₂ネットゼロ社会づくり推進計画を策定中で、この目標に沿うようにとの意見が出ているため、それを受け、審査会意見(案)の冒頭に「(仮称)滋賀県CO₂ネットゼロ社会づくり推進計画の目標達成に支障のない事業計画とすること」と記載してはどうか。

また、今回の予測結果ではほとんどが運輸関係からの排出のため、「内容のみであることから、」の後に「特に運輸部門を対象に」と追記してはどうか。

(事務局)

現在は「(仮称)」はなくなって具体的な計画となっており、それを踏まえてCO₂の排出を削減することを事業者へお願いする形で修正します。

また、より排出源に特化し、特に運輸部門について対応をお願いしたい旨も追記します。CO₂排出削減の担当課とも調整します。

(会長)

分かりました。

(会長)

事業者が作った追加資料は配付資料に含めてもらえるのか。

(事務局)
含めます。

(会長)
他に出席委員からの意見はないようだが、欠席委員の方には確認されているのか。

(事務局)
事前に確認はできていないため、今回の意見を踏まえて修正したものを確認いただく
予定です。

(会長)
今日の意見を踏まえて事務局で案を修正し、各委員へもう一度確認いただいた後、私
と事務局とで調整のうえ、審査会意見をまとめていくこととする。

以上