

令和 6 年度第 4 回広島市環境影響評価審査会 議事録

議 題：広島高速 4 号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）に係る計画段階環境配慮書について

1 日時：令和 7 年 1 月 9 日（木）15 時 30 分から 16 時 40 分まで

2 場所：広島市役所本庁舎 14 階第 7 会議室（Web 会議併用）

3 出席者

(1) 審査会委員（五十音順、敬称略）

上村信行、折本寿子、金田一清香、清水則雄、菅谷英美、棚橋久美子、中坪孝之（会長）、百武ひろ子（副会長）、保坂哲朗、吉富健一

(2) 事務局

池田環境局次長、小田環境保全課長、脇坂課長補佐 他 2 名

(3) 都市計画決定権者

広島市都市整備局都市計画課 前川課長 他 2 名

(4) 事業者等

広島市道路交通局道路部道路計画課 山本高速道路整備担当課長 他 2 名
復建調査設計株式会社 3 名

(5) 傍聴者

0 名

(6) 報道機関

0 社

4 会議概要

(1) 審査会は公開で行った。

(2) 広島高速 4 号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）に係る計画段階環境配慮書について審議を行った。

5 審議結果概要

(1) 広島高速 4 号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）に係る計画段階環境配慮書の内容等について、各委員から意見が出された。

(2) 広島高速 4 号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）に係る計画段階環境配慮書について、審議で出された意見に基づき、答申案を作成することになった。

6 会議資料

- 資料 1 広島高速 4 号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）に係る環境影響評価手続フロー図

- ・資料2 広島高速4号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）計画段階環境配慮書及びその要約書
- ・参考資料1 広島高速4号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）計画段階環境配慮書の送付及び意見の聴取について
- ・参考資料2 関係法令抜粋（配慮書）

【審議結果】

○脇坂課長補佐 定刻になりましたので、令和6年度第4回広島市環境影響評価審査会を開会いたします。本日の議事は、「広島高速4号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）に係る計画段階環境配慮書について」です。

審議は17時までを予定しておりますので、御協力よろしくお願ひいたします。また、本日は委員定数15名に対して、オンラインで御出席の委員4名を含め、御出席委員が10名と、本審査会の定足数に達しておりますことを御報告申し上げます。また、傍聴者、報道機関の方、いずれもいらっしやいません。ここで、開会に当たりまして、環境局次長の池田から御挨拶申し上げます。

○池田次長 環境局次長の池田でございます。環境影響評価審査会の開催に当たりまして、一言、御挨拶を申し上げます。委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、審査会に御出席いただきありがとうございます。また、先ほど現地視察へ行っていただいた委員の皆様におかれましては、大変寒い中、現地での説明を聞いていただきましてありがとうございます。

本日は、「広島高速4号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）計画段階環境配慮書」について、御審議いただく予定としております。本事業は、先ほど御視察いただきましたとおり、本市西区「中広」から安佐南区「沼田」までの区間を結ぶ広島高速4号線を延伸して山陽自動車道に接続しようとするものです。

委員の皆様には、本事業に係る環境の保全についての適正な配慮がなされるよう、計画段階環境配慮書で設定された2案について、計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の手法の選定及び結果が適切であるか等の観点から、御意見を賜りたいと思っております。

簡単ではありますが、私からの御挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願ひいたします。

○脇坂課長補佐 続きまして、本日の資料の確認をいたします。

【資料の確認】

○脇坂課長補佐 なお、本日は、計画段階環境配慮書の説明等をしていただくため、都市計画決定権者である広島市都市整備局都市計画課、事業者である広島市道路交通局道路部道路計画課、計画段階環境配慮書の作成委託先である復建調査設計株式会社の方にも御出席いただいております。続きまして、「広島高速4号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）に係る計画段階環境配慮書」について御審議いただくに当たり、諮問書を池田次長から中坪会長にお渡しします。

【環境局次長から中坪会長に諮問書を手交】

○脇坂課長補佐 これから先の議事進行は中坪会長にお願いします。

○中坪会長 ただいま諮問を受けました「広島高速4号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）に係る計画段階環境配慮書」について審議したいと思います。まず、資料1につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

【環境保全課長が資料1について説明】

○中坪会長 御説明ありがとうございました。ただいまの御説明につきましてはよろしいでしょうか。それでは、資料2について都市計画決定権者から御説明をお願いいたします。

【都市計画決定権者及び事業者が配慮書について説明】

○中坪会長 ただいまの説明を踏まえまして、委員の皆様からの御意見、御質問をお願いいたします。

○折本委員 騒音の観点から教えていただきたいのですが、今日視察させていただいた下車地点1ではちょうど新しい家が立ち並んでいるような状況だったと思います。ルート案①の方がルート案②より住居等への影響の程度が小さいということでしたが、新しい家が立っているところを考慮した上での判断でしょうか。

質問を続けさせていただきます。幹線道路が既にあり、今どれくらいうるさいのか教えていただきたいです。要約書の3ページに、騒音に係る苦情件数が134件とあり、少し多いように感じます。これは環境基準を超過しているからなのか、それとも環境基準とは関係なく常時車が通っているからなのか、など苦情件数の内訳や苦情の内容が知りたいです。また、道路が増えると交通量が増えるので、苦情件数も増えていくのか、それとも例年苦情件数はこれくらいだから変わらないものなのかも教えていただきたいです。

○道路計画課 まず1つ目の御質問である新しい家が立ち並んでいるところについては、考慮できていません。その理由としましては、今回の配慮書は令和5年3月時点での既存資料や文献に基づいて作成しており、その時点では、委員が言われる新しい家が立ち並んでいる団地について、資料や文献に記載されていなかったことから反映できませんでした。

ただ、評価としては、団地の有無ということではなく、医療施設や介護施設といった配慮が特に必要な施設がどちらの範囲に多くあるかという観点で評価しています。配慮が特に必要な施設については、調査結果の図に黄色の点で示している医療機関、青色の点で示している福祉施設として整理しており、青線のルート案①に比べ、赤線のルート案②の方が医療機関と福祉施設が密集した形で存在しているというのが判明しています。その結果から、ルート案②の方が、配慮が特に必要な施設が多いと判断し、優劣をつけております。委員から御質問のあった団地については、今後、文献

等が更新された際に情報が記載されると思いますので、方法書以降の手続きにおいては、最新の文献等で評価を行います。

次に2つ目の御質問である騒音の苦情件数ですが、134件の数字については広島市環境局の「広島市の環境（環境白書）」に記載してあります。この134件は、今回の対象エリアにおける苦情件数というわけではなく、広島市全体における苦情件数です。その騒音の原因については、手元に資料がないのでわかりませんが、おそらく環境基準を超えたことなどによる苦情だけではなく、夜間時の騒音等も含めたものではないかだと思われま

○折本委員 このエリアだけの件数であれば少し気になったのですが、広島市全体であれば納得しました。

○保坂委員 動物・植物の関係で149ページに調査結果として、重要な動物の生息状況ということで重要な動物として哺乳類8種、鳥類59種、爬虫類3種などが書いてあり、植物の方は確か重要な植物種が何種類も確認されたということなのですが、そのあとの予測・評価のところでは、動物に関して言うと、クマタカとコウモリのみについて評価しているのはなぜでしょうか。また、植物の方は特に重要なものは見当たらないということで、特に評価をされてないのはなぜでしょうか。

○復建調査設計株式会社 今回、動植物の評価を行うにあたりまして、文献調査で生息種を拾っております。最初にありましたように、調査対象範囲を安佐南区と佐伯区に絞って抽出しているのですが、事業地周辺における動植物種の確認位置の情報がありませんので、種に対する評価は行っておりません。動物の生息地に関する評価につきましては、環境省が公表している情報から、クマタカ及びコウモリの生息位置が具体的にわかりますので、これらの種に対する影響に関する評価を行いました。一方、植物については、生育地の情報がないので、影響は少ないという評価を行っています。今後の方法書以降の手続きにおいて、現地調査で生育する種がわかってきますので、それらについて、より詳細な予測・評価を行っていく予定です。

○保坂委員 現地調査をされるということですね。

○復建調査設計株式会社 方法書以降の手続きにおいて行います。

○保坂委員 先ほど安佐南区と佐伯区に分布しているものを全てリストに上げているということで、色んな文献をたくさん調査されていて、すごく詳細に調べられているなと思ったのですが、文献によってその解像度が違ったりするのではないかなと思います。例えば、安佐南区の〇〇町とか、地区での記録があるものとないものがあると思うのですが、そういった情報をこの種のリストのところにも、特に重要な種についてはつけておいていただくと、これは佐伯区全体で見られたもので必ずしもこの地区ピンポイントではないのだとか、これは結構この地区のすぐ近くのところに見つかっているものなのだとか、ということがわかるようになりますので、もし可能であれば入れていただけるとありがたいと思いました。

○復建調査設計株式会社 例えば、鳥類に関しては水鳥が多い結果となっていますが、これは佐伯

区には八幡川河口があることからそのような結果となっていると推測されます。実際には、事業地周辺では水鳥は少ないと思いますので、解像度の違いによる現地環境との相違は発生していると考えております。

○保坂委員 鳥類だけではなく他の動物・植物に関しても、重要な種のリストにそれがどのような解像度での記載だったのかっていうのも書いていただけるとありがたいかなと思いました。色んな文献がありますが、全部区単位でのデータでしかないのでしょうか。それとも、メッシュデータなどで安佐南区の大体このあたりだとか、佐伯区はこのあたり、というところまでわかっているデータとかあるのでしょうか。

○復建調査設計株式会社 環境省の基礎情報は全部メッシュで整理されています。

○保坂委員 例えばそのメッシュデータで全く今回の対象地域ではないようなところでも、佐伯区だったらここに載せているのでしょうか。

○復建調査設計株式会社 今回はメッシュで示されているもののうち事業地周辺のみを対象としています。

○保坂委員 事業地周辺というのは、例えば、具体的には何キロ以内とか決めているのでしょうか。

○道路計画課 評価する項目ごとによって、縮尺を分けて範囲を設定しています。

○保坂委員 今日現地視察をした際に現地を見せていただいた率直な感想としては、ここに書いてある重要な種の多くはこの事業地にはいないのではないかと思いますので、どれぐらい隣接したところにいるのか、佐伯区のすごい山の中にしかないものなのか、という情報がこのリストからもわかればすごく判断しやすいなと思いました。その情報が無ければ、このリストにあるのに調査には入れないということの理由付けが少しわかりづらいかと思いました。

○道路計画課 今回の手続きである配慮書については、あくまで既存の文献に基づいて配慮すべき事項を選定し、検討・評価したものです。今後の方法書以降の手続きにおいては、より精度を上げて調査していくこととなります。

○清水委員 保坂委員の意見に少し関わるのですが、今回、計画範囲の中に河川が含まれていますので、これも方法書の部分になるかとは思いますが、掲載種の中にはオオサンショウウオが記載されていて、実際この大塚川の下流部は安川、安川のさらに下流に古川があり、双方ともオオサンショウウオが生息しているので、本来の生息地だと思います、川は繋がっているのです。もしここにこの計画がかかるときには、そういったオオサンショウウオに対する配慮、国の特別天然記念物とこのリストの中で最も配慮すべきとなるかと思っておりますのでその辺をご検討いただけたらと思います。また、半坂川が現地視察の際に見えなかったのですが、何か情報があれば教えていただけますでしょうか。

○復建調査設計株式会社 現地は三面張りになっているので、オオサンショウウオが生息するには厳しいように思います。

○清水委員 私が見たところ、大塚川の支川のところはあまりにひどい三面張りでした。ただ、昔は生息地でおそらく重要繁殖地だったのが類推できる場所です。これが以前の工事で全て失われてしまったというところが実態だと思います。もし、今回の工事にかかる場合は、こういった元の姿に戻すような方法を選ばれた方が良いのかなと強く感じた次第です。そこが、例えば古川だとワンドとかを作られていて、その他の多様な昆虫とかトンボとかも含めて色んな生き物がいるような人と自然の触れ合いの場の創出にも繋がっていますので、ああいう三面張りではなくて、そういう場の創出にも繋がればより良いと感じました。

○吉富委員 環境影響とは少し外れるのですが、もし、ルート案②で五日市 IC に接続されるということになると、西風トンネルを出たところで料金所を通り、また五日市 IC で料金所を通ることになるのでしょうか。

○道路計画課 どこに料金所を設けるかなど、現時点においては、詳細な道路構造を検討できないことから回答に窮しますが、通常であれば1箇所ではないかと思われます。

○吉富委員 ルート案①の場合は、山陽自動車道にできるのはインターチェンジなのでしょうか、ジャンクションなのでしょうか。

○道路計画課 高速道路同士が接続する構造であるジャンクションを想定しています。

○吉富委員 では、そこから下に降りることができないということでしょうか。基本的に高速4号線に乗り換えるだけでしょうか。

○道路計画課 山陽自動車道からだと、高速4号線に乗り換えるだけで、接続部で山陽自動車道から降りることはできないことから、そのまま中広まで行くようになるかと思います。

○金田一委員 今回の評価項目とは少し違うのかもしれないのですが、ルート案①とルート案②で距離の話があり、開発の距離的にはルート案①の方が短いという話だったのですが、高低差などを考えたときに、山の切り崩しとか廃棄物の出方とかについてもルート案①の方が少ないのでしょうか。

○道路計画課 現時点では、両案における具体的なルートや道路構造等を決めているわけではないことから、工事における山の切り崩しや廃棄物の量といったことについてはわからない状況ですが、ルート案②については、山裾を通ることから、山を切り崩す可能性が高いと想定しています。

○金田一委員 ただ山陽自動車道がかなり高いところにあるので、どちらの案にしても結構上って

いくことになるのでしょうか。

○道路計画課 今日現地を視察した際、高速4号線のトンネルを出てすぐ真正面に山陽自動車道の遮音壁が見えたと思います。ルート案①に関しては、本日の視察で通行した既存の道路が関係しますが、この道路は、沼田料金所から山陽自動車道の下を潜り、アストラムラインがある道路へ下って行きますが、かなり高低差があります。詳細な位置関係は現時点では不明ですが、沼田料金所付近の高さより山陽自動車道の方が低い位置にあると考えております。

○金田一委員 わかりました。ありがとうございます。

○上村委員 経緯を見たところ、当初は五日市 IC ルートがあったが、区画整理事業が中止され、直結ルートが提案されたという話かと思えます。そうすると、この案の付け方は当初あったルートがルート案①で、直結ルートがルート案②になるのではないのでしょうか。直結ルートがルート案①になっているということは、広島市が直結ルートを前面に出したいというふうに思ってしまったので、多分違うと思うのですが、そこの表現は少し変えた方がいいのではないかと思います。

○道路計画課 ルートの番号の付け方については、接続方法を合理的に検討した結果、まずは最短で接続するのを第1案とし、次に既存の五日市 IC を利用する方法を第2案として設定したものです。

○上村委員 普通に考えれば、直結ルートが一番に頭に浮かびます。わかりました。

○吉富委員 ルート案②だと、アストラムラインを延伸したときの影響を何か考えないといけないのではないのでしょうか。

○道路計画課 今後、ルート案②で事業を進めていくことになれば、当然、現在進められているアストラムラインの計画を考慮していくことになります。

○中坪会長 今日はルート案①とルート案②のどちらかを決める必要はあるのでしょうか。

○小田課長 配慮書は複数案の検討という検討段階で行うものですので、この手続きが終わった後にどちらの案か決められた上で、次の段階に進みます。ですから、決めることではなくて、決める段階の複数案についての検討がどのようになされているかということをお聞きしたいと思います。

○清水委員 本書の47ページにコウモリの分布がありますが、ルート案②のルートはまさに分布と被っているようで、この森林部分の結果から造成することになるならば、リスクはやはり高いのかなと言わざるを得ません。そういった面からも、ルート案①の方がよりリスクは低いと考えられるかと思えます。現状考えているプランでは、このルート案②の中でどの辺りに通そうというのが一番濃厚なのではないでしょうか。この森林部分は避けられず、かなり削ることになるのでしょうか。

○道路計画課 今回の配慮書の段階においては、具体的なルートは決めていません。しかしながら、両案どちらにしても森林部分等への影響については、可能な限り最小限となるルートを設定したいと考えています。

○清水委員 ルート案①だとほぼ被らないのでしょうか。

○道路計画課 確かにルート案①であれば、森林部分への影響を極力避けたルートを設定できる可能性は高いかもしれません。

○清水委員 あと先ほど少し川の話をしました。川は今の高速4号線の沿線に沿っているので、川にかかるとオオサンショウウオに関わって面倒くさいからできるだけかけないようにと考えていただけでなく、むしろ三面張りの川は壊していただいて、新しい住民も住まわれているようなので、子供たちが川辺で水に親しめるような環境を新たに創造する方向で、環境配慮していただけるとすごく嬉しいなと感じました。

○百武委員 ルート案①の方について、既存の道路を活用すると書いてありますが、これは既存の道路の上空を活用することなのでしょうか。また、眺望点のことが示されていて、眺望点の道路にあるように見えるのですが、これはこういった眺望点なのか教えていただきたいです。

○道路計画課 まず既存の道路を活用する点について、既存の道路上空を含め、道路空間を活用したルートの設定が可能ではないかと考えています。

○百武委員 そうすると、結構幅を取って書かれていますが、実はもう少し狭くなるというイメージでしょうか。

○道路計画課 今回の配慮書については、事業の実施が想定される区域について調査等を行うものであることから、広範囲に区域を設定しています。

眺望点について、今回参考にした資料は、安佐南区役所が発行している散策マップです。今回、眺望点として掲載した箇所は、道路の景観が良い場所や若宮神社といった施設であり、散策マップにおける景観ポイントに指定されています。また、ルート案①において、道路上に眺望点があるように記載されている箇所は、これは、今回の視察でも通行しましたが、通行した道路が山陽自動車道の下をくぐった、つまり立体交差していたと思います。この山陽自動車道と並行して道路が存在しており、その並行した道路からアストラムライン側を一望できることから、その箇所を眺望点として記載したものです。

○百武委員 立体関係がよくわかりました。

○吉富委員 今回の眺望点は、あそこにジャンクションを作るとなると無くなりますか。

○道路計画課 仮にルート案①で事業を進めることになった場合、今後、具体的にルートを検討し

ていく段階で、極力影響が無いよう考えていくことになると思います。

○中坪会長 ありがとうございました。それでは、御意見がないようでしたら時間は早いのですが、本日の審査会はこのあたりで終わらせていただきます。事務局は、本日の議事録を取りまとめて、各委員に届けてください。また各委員の御意見等を踏まえて、本審査会の答申案を作成してください。それでは、事務局から今後の予定について説明をお願いします。

○小田課長 本日は、長時間にわたり御審議いただきありがとうございました。会長から御指示いただきましたとおり、本日の議事録を取りまとめた上で、委員の皆様のご意見等を踏まえた答申案を作成させていただきます。本日、御発言いただいた事項のほか、追加の意見等がございましたら、1月14日までに事務局までお知らせください。次回の審査会は1月27日に開催予定としておりますが、改めて後日ご連絡いたします。委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところ誠に恐縮でございますが、よろしく願いいたします。

○中坪会長 ありがとうございました。次回は1月27日に開催予定ですので、皆様お忙しいことと思えますけれども、よろしく願いいたします。それでは本日の審査会はこれで終了となります。