

「国道 8 号 彦根～東近江（仮称）（彦根長浜都市計画道路 3・3・7 号びわこ東部幹線、豊郷甲良都市計画道路 3・3・1 号びわこ東部幹線、湖東都市計画道路 3・3・1 号びわこ東部幹線及び近江八幡八日市都市計画道路 3・3・4 号びわこ東部幹線）環境影響評価書」に対する環境大臣意見

国道 8 号 彦根～東近江（仮称）（彦根長浜都市計画道路 3・3・7 号びわこ東部幹線、豊郷甲良都市計画道路 3・3・1 号びわこ東部幹線、湖東都市計画道路 3・3・1 号びわこ東部幹線及び近江八幡八日市都市計画道路 3・3・4 号びわこ東部幹線）（以下「本事業」という。）は、新潟県新潟市から京都府京都市を結ぶ延長約 600km の国道 8 号のうち、滋賀県彦根市から近江八幡市を結ぶ延長約 23.6km の区間を整備する事業である。

本事業は、産業振興の促進、渋滞の緩和、交通安全の確保及び観光振興の促進を目的として計画されている。

対象事業実施区域及びその周辺には、都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）に基づき、第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域及び第一種住居地域に指定されている箇所があり、現況において自動車騒音が環境基準を超過している地点が存在する。本事業の実施により、供用時に相当程度の交通量が見込まれるとともに一部の区間において高架部（橋梁工）の道路構造が計画されていることから、騒音及び日照阻害による生活環境への影響が懸念される。

また、「第五次循環型社会形成推進基本計画」（令和 6 年 8 月閣議決定）において、建設混合廃棄物の発生量の低減や再資源化を促進する措置を講ずることで、最終処分される建設廃棄物の量を低減することとされており、本事業の実施に伴い発生する廃棄物及び建設発生土についても発生量の抑制及び再資源化を促進し、サーキュラーエコノミーへの移行に資する事業計画とすることが重要である。

さらに、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて、「地球温暖化対策計画」（令和 3 年 10 月閣議決定）において、運輸部門の取組として道路交通流対策が位置づけられており、本事業においても脱炭素化に資する取組を進めていく必要がある。

以上を踏まえ、本事業の実施に当たって、環境への影響が最小限となるよう、次の措置を適切に講ずるとともに、その旨を補正後の環境影響評価書に適切に記載されたい。

1. 総論

（1）調査、予測及び評価の再実施

本事業の工事着手及び供用開始時期は確定されていないため、本事業の実施までに交通や周辺市街地の状況等が変化する可能性がある。このため、社会環境、生活環境及び自然環境の状況について、現段階では予測し得なかった変化が見込まれる場合は、その変化を考慮した上で、生活環境及び自然環境への影響について、調査、予測及び評価の項目を再検討し、調査、予測及び評価を再実施すること。また、その時点における環境政策に応じて必要な環境保全措置を検討し、その内容を公表すること。

(2) 環境保全措置の具体化

今後の詳細な設計等に伴い具体化する環境保全措置については、これまでの調査結果や専門家等の意見を踏まえて措置の内容を十分に検討すること。また、具体化においては、専門家等の意見や検討に当たっての主要な論点、対応方針等を適切に公表するなど、透明性及び客観性を確保すること。

(3) 地域住民等への丁寧な説明

本事業は、市街地及びその周辺において、長期間にわたり工事が実施される計画であることから、工事説明会等の場を活用して、上記(1)及び(2)を踏まえた本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対し丁寧に説明すること。

2. 各論

(1) 建設機械の稼働に係る粉じん等及び騒音

対象事業実施区域及びその周辺には、都市計画法に基づき第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域及び第一種住居地域に指定されている箇所があり、建設機械の稼働に係る粉じん等の降下量及び騒音の予測値が一部の地点で基準値等を超過し、環境保全措置の実施を前提とすることで基準値等以下となると予測されている。

このため、散水、仮囲い・防音パネルの設置、低騒音型建設機械の採用等の対策を実施することで、建設機械の稼働に係る粉じん等及び騒音を回避又は極力低減すること。また、本事業によるこれらの影響が十分に低減できていないと判断された場合には、必要な環境保全措置を講ずること。

(2) 自動車の走行に係る騒音及び道路の存在に係る日照阻害

対象事業実施区域及びその周辺には、都市計画法に基づき第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域及び第一種住居地域に指定されている箇所があり、現況において自動車騒音の環境基準を超過している地点が存在する。また、本事業の実施により、供用時に相当程度の交通量が見込まれるとともに、一部の区間において高架部（橋梁工）の道路構造が計画されていることから、日照阻害による地域住民の生活環境への影響が懸念される。

このため、本事業の実施による自動車の走行に係る騒音及び道路の存在に係る日照阻害による影響を回避又は極力低減する観点から、以下の措置を講ずること。

ア 自動車の走行に係る騒音に対する環境保全措置を適切に実施すること。また、自動車の走行に係る騒音による影響が十分に低減できていないと判断された場合には、専門家等の助言を踏まえ、必要な措置を講ずること。

イ 本事業の環境保全措置として設置する遮音壁は、住居や環境の保全についての配慮が特に必要な施設の立地状況を踏まえ、対象事業実施区域及びその周辺の環境基準の達成に必要な区間に、必要な種類及び設計のものを設置すること。また、その位置、

高さ、材質等の決定に当たっては、地域住民からの意見等も踏まえ、日照阻害等も考慮した上で決定すること。加えて、設置後においても、その機能及び効果が継続的に維持されるよう適切に管理すること。

(3) 廃棄物等

ア 工事に伴い発生する廃棄物は、できる限り再生利用を図るとともに、工事着手までに、廃棄物の種類及び発生量に応じた処理方法及び処分先を決定し、適正に処理すること。

イ 工事に伴う建設発生土は約 87 万 m^3 と予測されており、その全量を対象事業実施区域内で再利用するとしている。建設発生土の仮置場を設置する場合は、周辺的生活環境及び自然環境への影響が懸念される区域を回避して設置場所を選定すること。併せて、仮置場までの適切な運搬及び仮置場における適切な管理を図り、建設発生土の飛散、流出等による周辺環境への影響を回避又は極力低減すること。

(4) 温室効果ガス等

2030 年度において温室効果ガスを 2013 年度から 46%削減する目標及び 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けては、関連する施策の進捗状況を注視し、事業計画に適切に反映させていくことが重要である。

地球温暖化対策計画に基づく 2030 年度目標の達成に向けては、省エネ性能の高い機器の活用等による工事中の温室効果ガスの排出削減対策、道路照明の LED 化等の省エネ設備の導入、道路管理に必要な電力について再エネの導入等を進めるとともに、本事業の供用前後における温室効果ガス排出量の変化の把握を検討するなど、温室効果ガスの排出削減に向けた取組に努めること。

また、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた、地球温暖化対策計画や「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」（令和 3 年 10 月閣議決定）等の見直しの状況を踏まえつつ、道路交通政策全体の検討状況を注視し、必要に応じて本事業の計画に反映すること。

加えて、都市計画決定権者である滋賀県においては、本事業に係る都市計画について、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成 10 年法律第 117 号）に基づき、当該都市計画の目的の達成との調和を図りつつ、地球温暖化対策に係る関係地方公共団体の地方公共団体実行計画と連携して温室効果ガスの排出削減対策等が行われるよう配意すること。