

国九整丘計管第8号－1
令和7年9月9日

北九州市長 殿

国土交通省
九州地方整備局長
(公 印 省 略)

1・4・2 下関北九州道路 1・4・44－10号 下関北九州
道路に係る環境影響評価書に対する意見の送付について

標記について、国土交通大臣から別添のとおり意見が送付されたので、送付する。

国道国技第109号
令和7年9月5日

山口県知事
北九州市長 殿

国土交通大臣
(公印省略)

1・4・2 下関北九州道路 1・4・44-10号 下関北九州
道路に係る環境影響評価書に対する意見について

令和7年6月18日付け令7都市計第366号および北九都戦計交第440号で送付のあった標記について、環境影響評価法第40条第2項の規定により読み替えて適用される同法第24条の規定に基づき、別添1のとおり意見を述べる。

なお、同法第23条の規定に基づく環境大臣意見を別添2のとおり参考送付する。

「1・4・2 下関北九州道路 1・4・44-10号 下関北九州道路環境影響評価書」
に対する国土交通大臣意見

1・4・2 下関北九州道路 1・4・44-10号 下関北九州道路（以下「本事業」という。）の環境影響評価書について、環境の保全の見地から、以下の国土交通大臣意見を述べるものとする。

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、事業実施段階において現段階では想定し得なかった変化が生じた場合は、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、上記（1）における調査、予測及び評価の再実施を行った場合にはその結果並びに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、仮囲いの設置、低騒音型建設機械及び超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、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、区間の大部分において嵩上式（橋梁工）の道路構造が計画されていることから、既存道路及び新設道路を走行する自動車からの累積的な騒音や道路（嵩上式）の存在に係る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等は、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。なお、遮音壁の位置、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、遮音壁等の設置後においても、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 919 千 m^3 と予測されており、そのうち約 787 千 m^3 を対象事業実施区域外へ搬出することとされている。このため、対象事業実施区域内での利用及び工事間利用を推進し、建設発生土の発生量及び最終処分量の抑制に努めること。また、建設発生土の仮置場を設置する場合は、周辺の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。さらに、建設発生土の対象事業実施区域外への搬出に当たっては、建設発生土の利用・処分の流れを適切に把握・管理し、不適正処分等を防止すること。

（４）温室効果ガス

「地球温暖化対策計画」（令和 7 年 2 月閣議決定）に示される 2030 年度、2035 年度

及び 2040 年度の温室効果ガス排出量の削減目標（以下「削減目標」という。）の達成や 2050 年ネット・ゼロの実現に向けては、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ことから、本事業について、以下を始めとする事項に取り組むこと。

ア 削減目標の達成及び 2050 年ネット・ゼロの実現に向けて、「地球温暖化対策計画」等の地球温暖化対策に関連する施策や、最新技術の開発・社会実装といった最新の知見及び動向を踏まえつつ、事業実施段階において必要に応じて工事用車両からの温室効果ガス排出量の予測・評価の検討を行うとともに、例えば、GX 建設機械の認定に関する規定（令和 5 年 10 月国土交通省）に基づき認定された GX 建設機械等の省エネルギー性能の高い機器の活用等による工事中の排出削減対策を行うこと。また、例えば、道路照明の LED 化等の省エネルギー設備の導入、道路空間への再生可能エネルギーの導入等により、本事業の供用後における温室効果ガス排出量の削減を進めること。さらに、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やその結果を踏まえた排出削減に向けた取組の検討に努めること。

イ 「地球温暖化対策計画」ではブルーカーボンその他の吸収源に関する取組として「効果的な藻場・干潟の保全・再生・創出を推進する」とされていることから、事業実施段階での最新の文献又は現地調査等により、対象道路の近傍に藻場が分布していることが確認された場合は、本事業実施による藻場への影響を専門家等の助言を踏まえて予測・評価するとともに、影響が見込まれる場合には、吸収源である藻場の保全、または代償措置としての藻場の創出を行うなど、温室効果ガスの吸収源対策の取組に努めること。

ウ 都市計画決定権者である山口県及び北九州市においては、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慮すること。

エ 今後、道路管理者が令和 7 年 4 月に成立した道路法等の一部を改正する法律（令和 7 年法律第 22 号。）に基づく道路脱炭素化推進計画を策定した場合には、当該計画も踏まえて本事業を実施すること。

以上の内容を補正後の評価書に適切に記載すること。

環政評発第 2508291 号
令和 7 年 8 月 29 日

国 土 交 通 大 臣 殿

環 境 大 臣

(公 印 省 略)

1・4・2 下関北九州道路 1・4・44-10号 下関北
九州道路に係る環境影響評価書に係る意見照会について（回
答）

令和 7 年 7 月 17 日付け国道国技第 86 号をもって送付された標記の件
について、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）第 23 条に基づき、
別紙のとおり、環境の保全の見地からの意見を述べる。ついては、当該
意見を中国地方整備局長及び九州地方整備局長に送付されたい。

「1・4・2 下関北九州道路 1・4・44－10号 下関北九州道路環境影響評価書」
に対する環境大臣意見

1・4・2 下関北九州道路 1・4・44－10号 下関北九州道路（以下「本事業」という。）は、山口県下関市から福岡県北九州市を結ぶ延長約 8.0km の道路を整備する事業である。

本事業は、関門トンネル・関門橋の代替機能の確保及び循環型ネットワーク形成による関門地域の一体的発展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区間の大部分において嵩上式（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、「地球温暖化対策計画」（令和 7 年 2 月閣議決定）に示される 2030 年度、2035 年度及び 2040 年度の温室効果ガス排出量の削減目標（以下「削減目標」という。）の達成並びに 2050 年ネット・ゼロの実現に向けて、「地球温暖化対策計画」等を踏まえつつ、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。

令和 7 年 4 月に成立した道路法等の一部を改正する法律（令和 7 年法律第 22 号。以下「改正道路法」という。）において、道路の脱炭素化の推進等により環境への負荷の低減に配慮することを盛り込んだ基本理念が創設された。また、「国土交通省環境行動計画」（令和 7 年 6 月国土交通省）において、「ブルーインフラ（藻場・干潟等及び生物共生型港湾構造物）の保全・再生・創出に取り組む」こととされている。

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、事業実施段階において現段階では想定し得なかった変化が生じた場合は、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、上記（１）における調査、予測及び評価の再実施を行った場合にはその結果並びに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、仮囲いの設置、低騒音型建設機械及び超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、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、区間の大部分において嵩上式（橋梁工）の道路構造が計画されていることから、既存道路及び新設道路を走行する自動車からの累積的な騒音や道路（嵩上式）の存在に係る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等は、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。なお、遮音壁の位置、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、遮音壁等の設置後においても、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 919 千 m^3 と予測されており、そのうち約 787 千 m^3 を対象事業実施区域外へ搬出することとされている。このため、対象事業実施区域内での利用及び工事間利用を推進し、建設発生土の発生量及び最終処分量の抑制に努めること。また、建設発生土の仮置場を設置する場合は、周辺の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。さらに、建設発生土の対象事業実施区域外への搬出に当たっては、建設発生土の利用・処分の流れを適切に把握・管理し、不適正処分等を防止すること。

(4) 温室効果ガス

削減目標の達成や 2050 年ネット・ゼロの実現に向けては、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ことから、本事業について、以下を始めとする事項に取り組むこと。

ア 削減目標の達成及び 2050 年ネット・ゼロの実現に向けて、「地球温暖化対策計画」等の地球温暖化対策に関連する施策や、最新技術の開発・社会実装といった最新の知見及び動向を踏まえつつ、事業実施段階において必要に応じて工事用車両からの温室効果ガス排出量の予測・評価の検討を行うとともに、例えば、GX 建設機械の認定に関する規定（令和 5 年 10 月国土交通省）に基づき認定された GX 建設機械等の省エネルギー性能の高い機器の活用等による工事中の排出削減対策を行うこと。また、例えば、道路照明の LED 化等の省エネルギー設備の導入、道路空間への再生可能エネルギーの導入等により、本事業の供用後における温室効果ガス排出量の削減を進めること。さらに、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やその結果を踏まえた排出削減に向けた取組の検討に努めること。

イ 「地球温暖化対策計画」ではブルーカーボンその他の吸収源に関する取組として「効果的な藻場・干潟の保全・再生・創出を推進する」とされていることから、事業実施段階での最新の文献又は現地調査等により、対象道路の近傍に藻場が分布してい

ることが確認された場合は、本事業実施による藻場への影響を専門家等の助言を踏まえて予測・評価するとともに、影響が見込まれる場合には、吸収源である藻場の保全、または代償措置としての藻場の創出を行うなど、温室効果ガスの吸収源対策の取組に努めること。

ウ 都市計画決定権者である山口県及び北九州市においては、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慮すること。

エ 今後、道路管理者が改正道路法に基づく道路脱炭素化推進計画を策定した場合には、当該計画も踏まえて本事業を実施すること。