

(仮称)名岐道路(一宮～一宮木曾川)の環境影響評価方法書に関する意見の概要
(総括表)

1. 縦覧期間 令和3年2月12日(金)～3月12日(金)

2. 意見書数 3通 (2団体、1名)

3. 意見の分類

分類	件	頁
1 都市計画対象道路事業の目的及び内容に関する意見		
(1)事業の目的について	8	1
(2)事業の内容について	4	3
2 都市計画対象道路事業が実施されるべき区域及びその周囲の概況に関する意見		
(1)自然的状況について	3	5
(2)社会的状況について	1	6
3 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法に関する意見		
(1)項目について	6	7
(2)予測の手法について	5	8
(3)評価の手法について	6	10
4 その他		
(1)計画段階環境配慮書について	3	12
(2)愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会資料について	2	14
(3)手続きについて	2	15
合計	40	

(仮称) 名岐道路 (一宮～一宮木曾川) 環境影響評価方法書に関する意見の概要

1 都市計画対象道路事業の目的及び内容に関する事項	
(1) 事業の目的について 8件	
1-1-1	<p>今までのような人口増加はないため、不要な道路計画はやめ、もっと県民生活に必要な部分に充てるべきである。航空宇宙産業の衰退や人の移動量の減少など、最新の社会情勢から、将来交通量を算定し、それに対応した道路計画をすべきである。</p> <p>< 1通 (1団体) ></p>
1-1-2	<p>計画交通量及び速度による便益を、2019年9月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケートに記載の概算事業費で割って、費用便益比 B/C を算出、公表し、1.0 以内(便益以上に費用がかかる)なら計画を中止すべきである。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>
1-1-3	<p>愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会 (第1回) の配付資料 2 p4「名岐道路の概要 3) 周辺の交通状況」では、名古屋高速一宮線 57,292 台/日と、並行する国道 22 号一宮市浅野 (対象区間外) 61,627 台/日で合計 118,919 台/日、対象区間の国道 22 号一宮市朝日 2 丁目で 64,412 台/日とある。ここに高速道路を建設すれば、東海北陸自動車道を流れている 35,679 台/日の半分以上が流れ込み、高速道路と国道 22 号の合計交通量は 8 万台近くになり、一宮市浅野の 12 万台近い交通量は 14 万台近くとなり、完成すれば、名神高速道路を大幅に超える状態となる。交通計画としても環境上の計画としても無謀な計画である。</p> <p>方法書に、最新の現況交通量、環境予測のための計画交通量及び速度が示されていない。これでは調査方法等への意見は出せない。計画交通量により、名神高速等と比較などを行い、名岐道路の必要性を説明すべきである。また、計画交通量が決まっていないような計画未熟な段階では環境影響評価手続きを中断すべきである。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>
1-1-4	<p>方法書 p3-5「第1回中部地方小委員会資料 (国土交通省中部地方整備局) 地域の課題 1) 高速アクセス性、時間信頼性」で、『高速道路を利用した場合には約 1.5 倍の延長があり、迂回感がある。』とあるが、説明図では一般道路は約 20km で 50 分、高速道路は約 30km で 40 分とあり、高速使用で 10km 迂回するが 10 分早く到着できる。こうした例は多く、少し遠くなるが費用はかかっても早く着くことを選ぶ人が多いため、課題とするようなことではない。また、『高速ボトルネック箇所が存在するため、所要時間にばらつきが発生し、時間信頼性が低い。』とあるが、一宮ジャンクション付近の名神高速は上下線とも 2 車線を 3 車線化する検討が始まっているため、ボトルネックは課題とは言えない。</p> <p>方法書 p3-6「第1回中部地方小委員会資料 (国土交通省中部地方整備局) 地域の課題 2) 渋滞」で、『国道 22 号の市街地付近では、信号交差点が連坦しており、速度低下が顕著。』</p>

	<p>とあるが、具体的な速度がなく納得できない。区間別に上下線別に検討すると、対象区間で渋滞とされている 20km/h 以下は、一宮市朝日 2 丁目の 13.2km/h（平成 22 年度全国道路・街路交通情報調査）だけである。国道 22 号の両郷町交差点（朝日 2 丁目近く）で左折車線長の延伸対策が実施されており、混雑は解消するはずである。</p> <p>国道 22 号の課題は順次解決していけばよく、膨大な事業費をかけ、生活環境等に多大な影響を与える高速道路化などは実行すべきでない。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>
1-1-5	<p>方法書 p3-6「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）地域の課題 4-3) 交通事故」で、『一宮市では、国道 22 号、国道 155 号等の幹線道路沿線において事故が多く発生している。』とあり、追突事故の割合が 74%であることを図で示しているが、説明するための図として死傷事故率を愛知県平均と対象区間で比較している。国道と生活道路では死傷事故率が異なるのは当然である。評価対象区間 121 件/年・億台 km は、愛知県内直轄国道の平均 154 件/年・億台 km より少ない。このような恣意的な死傷事故率比較は撤回すべきである。少なくとも県平均ではなく県内国道の死傷事故率で対象区間と比較すべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>
1-1-6	<p>方法書 p3-7「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）政策目標（案）と設定した複数の道路構造案 5-2) 政策目標（案）」に、国道 22 号（一宮～一宮木曾川）の旅行速度は 28km/h とあるが、方法書 p3-11「第 2 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）複数案の比較評価、対応方針（案）3-1) 対策案の検討」の複数案の比較における交通の円滑化には、混雑時の旅行速度は 22km/h とあり、食い違っている。算出根拠を明確にした上で示すべきである。</p> <p>また、案③平面 8 車線案に、国道 22 号（一宮～一宮木曾川）の旅行速度が 34km/h になるとあるが、どのような算定をしたか明記すべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>
1-1-7	<p>方法書 p3-7「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）政策目標（案）と設定した複数の道路構造案 6-2) 構造形式比較図」で、渋滞等の解決として高速道路化案などが示されているが、名古屋高速一宮線からの流入や国道 155 号への流入をスムーズにしなければ、今の国道 22 号の混雑状況はほとんど変わらないはずである。その証拠に、対象区間外の南側、一宮市浅野では、名古屋高速一宮線と国道 22 号の交通量の合計は、118,919 台/日となっており、国道 22 号の下り線の混雑時走行速度は 19.0km である。国道 22 号に並行して高速道路を建設しても渋滞は解消しない実例といえる。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>
1-1-8	<p>愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会（第 1 回）では、計画の前提で重要な人口、産業、交通量・速度の将来フレームの資料が配付され、審議されていたが、方法書には同資料の記載が全くない。少なくとも方法書にはそれらを追加、修正すべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>

(2) 事業の内容について	4件
1-2-1	<p>2020年4月に公表された配慮書では、インターチェンジ設置や接続機能の強化（ジャンクション化）は一言も触れていなかった。2020年11月の愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会（第1回）の配付資料2 p12「計画段階評価 5) 対応方針の決定」でも、『両郷町交差点付近に「インターチェンジ設置」の検討を行う』、『一宮インターチェンジや新たに交差する一宮木曾川インターチェンジについて、「接続機能の強化（ジャンクション化）」の検討を行う』としており、両端のジャンクションと真ん中の両郷町インターチェンジを設置するかどうかは決まっていなかった。また、方法書 p3-3「その他の都市計画対象道路事業の内容」でも、『本事業において、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。』となっており、あいまいなままである。別途縦覧されている都市計画の案を作成するための基本方針（案）のリーフレットでは、見開き8ページのうち2ページを使って大々的に示されている。</p> <p>専門部会段階で『両郷町交差点付近に「インターチェンジ設置」の検討を行う』としていたことが、いつの間に、どんな理由で、誰が概ねの設置位置案を決めたのか。</p> <p>方法書 p7-5「一宮市長から意見と都市計画決定権者の見解」において、『アクセスの向上により周辺地域からの流入による交通量の増加が避けられないので、道路接合部付近など交通渋滞が発生しやすい区間における住居等への大気汚染の回避・低減に努めること』と流入交通量の増加を心配しているが、両郷町交差点付近のインターチェンジ設置について、一宮市長の考えを確認すべきである。</p> <p>< 1通（1団体） ></p>
1-2-2	<p>方法書 p3-7「第1回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）政策目標（案）と設定した複数の道路構造案 6-2) 構造形式比較図」に『国道22号沿線では、…まちづくりが進展しており、現道上以外での整備は困難なことから、国道22号と同一ルートにおいて対応可能となる道路構造案を抽出』とあるが、それを理由にルートを確定することは都市計画としてはあってはならない。また、配慮書に対して2020年5月1日に国へ提出した意見『複数案に事業をしないことを追加すべき：課題としての渋滞・事故は一宮市内特有のものでもなく、緊急性も説明できておらず、事業の必要性は読み取れない。このため、複数案として、ゼロ・オプション（事業を実施しない案）を追加すべきである。』を真剣に検討すべきである。</p> <p>< 1通（1団体） ></p>
1-2-3	<p>方法書 p3-11「第2回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）複数案の比較評価、対応方針（案） 3-1) 対策案の検討」で、複数案の比較における工事の影響の評価について、案①専用部整備案は、現道交通への影響が最も大きいものとなっている。工事期間が長い、交通問題はどのように解決するのかを明らかにする必要がある。</p> <p>< 1通（1団体） ></p>
1-2-4	<p>平成27年度道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）によると、国道22号の昼</p>

12時間交通量と7～9時台に通過した交通量は、それぞれ下り線の方が上り線より5～10ポイント多くなっている。

これらの交通特性をしっかりと分析し、円滑な交通の流れを導くための信号制御の再構築等を行うことで、工事期間中及び現在の計画準備期間においても、交通渋滞による経済損失の軽減が図られるのではないか。交通管制を受け持つ公安委員会との連携を望む。

< 1通（1名） >

2 都市計画対象事業実施区域及びその周囲の概況に関する意見	
(1) 自然的状況について	3件
2-1-1	<p>方法書 p4-1-25「水質の状況」に、『板倉橋（日光川）においても調査が行われており、令和元（平成 31）年度調査結果では、全ての項目において環境基準を達成しています。』とあるが、日光川は国道 22 号から西約 600m に位置しており、2017 年 3 月 31 日に環境基準の類型指定が E から D に昇格されているため、環境基準を達成しているという言葉だけでなく、木曽川のように具体的数値を記載すべきである。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>
2-1-2	<p>配慮書に対して 2020 年 5 月 1 日に国へ提出した意見『H29 年度に、新たに判明した地下水汚染の範囲を把握するため調査を行った井戸が、事業予定地から 1～2km に存在し、重要なデータであるため、分析すべき』及び『発端の汚染井戸がどれで、その調査結果、汚染項目、地下水層の深さ、予定事業との位置関係、十分な調査が必要である。』に対応して、方法書 p4-1-28「その他水に係る環境（地下水水質）」では、6 地点の定期モニタリング調査の結果を示し、『すべての地点において環境基準を達成しています。』としているが、後者の意見には答えていない。見解を求める。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>
2-1-3	<p>方法書 p4-1-41「動物相の状況」において、『調査区域において生息記録のある昆虫類として、ベニイトトンボ、アオヤンマ、シオカラトンボ、アキアカネ等を含む 136 科 579 種が確認されています。』とあるが、方法書 p4-1-48「動物の重要な種及び注目すべき生息地の状況」においては、『重要な種は、ベニイトトンボ、グンバイトンボ、ナゴヤサナエ、タガメ、ツマグロキチョウ、クロマダラタマムシ等の 5 目 27 科 40 種』とあり、アオヤンマが抜け落ちている。</p> <p>愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会（第 1 回）の配付資料 2 p18「周辺地域特性 6) 動物」には、重要種の出典元が記載されていない。また、「カマキリ」は科名であるため、他と同様に、種名「ヒメカマキリ」と、種名で統一して記載すべきである。また、同資料 2 p19「周辺地域特性 7) 植物・植生」に、把握範囲は国道 22 号から 250m としていることを明記すべきである。</p> <p>方法書 p4-1-47「動物の重要な種及び注目すべき生息地の状況」において、『重要な種はヤマトサンショウウオ、ニホンアカガエル等の 2 目 3 科 5 種』とあり、木曽川に生息しているはずのイタセンパラの記載がない。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>

	(2) 社会的状況について	1件
2-2-1	<p>方法書 p4-2-3「土地利用の状況」では、愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会（第1回）の配付資料 2 p22「周辺地域特性 10)土地利用の状況」の土地利用現況図（宅地利用動向調査・中部、国土地理院）を示し、騒音等について高架構造により影響を受ける中高層住宅地、密集低層住宅、その他の公共公益施設の存在を確認できるようにするべきである。</p> <p>方法書 p4-2-13～4-2-19「学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況」では、一覧表だけでなく、事業実施想定区域内での状況を文章化して、影響の程度が想定できるようにすべきである。また、事業実施想定区域内での施設名一覧には、国道 22 号からの距離を記載すべきである。</p> <p>国道 22 号沿線の準工業地域の奥 50m からは、第 1 種住居地域が指定されている。騒音の一般環境基準の適合状況を確認すべきであるため、第 1 種住居地域が指定されていることを図だけでなく、文章で明記すべきである。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	

3 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法に関する意見	
(1) 項目について	6件
3-1-1	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」の粉じん等について、各地で被害実例があることから、自動車の走行による粉じん等についても環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>
3-1-2	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」の低周波音について、ブルドーザー、トラック等のディーゼルエンジン (8~25Hz)、空気圧縮機 (12.5Hz)、コンプレッサー (20Hz)、などの建設工事機械による低周波音についても、環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>
3-1-3	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」について、工事の実施による取水地下水の汚染や取水量減などが無いように、地下水についても環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p>< 2 通 (2 団体) ></p>
3-1-4	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」について、高架構造の基礎工事のための掘削により汚染された地下水が噴出し、河川に流出することがないように、工事に伴う有害物質の河川等への影響についても環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>
3-1-5	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」で、高上式道路の存在による日照障害は環境影響評価の項目になっているが、電波障害についても環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>
3-1-6	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」の温室効果ガス等について、工事の実施だけでなく、供用時の自動車走行によっても発生することから、環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>

(2) 予測の手法について		5件
3-2-1	<p>方法書 p8-4～8-6「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の大気質の予測の手法に、『プルーム式及びパフ式を用いて、年平均値を予測します。』とあるが、3次元流体モデルも存在しており、地形条件、インターチェンジ、ジャンクションの構造などから、平坦地に理論化したプルーム式及びパフ式が適用できるかどうかを検討すべきである。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>	
3-2-2	<p>方法書 p8-8「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の建設機械の稼働による騒音の予測の手法に、『特定建設作業に伴い発生する騒音の規制に関する基準位置の敷地境界線を予測地点として設定します。予測高さは、原則として地上1.2mとします。』とあるが、予測高さが地上1.2mでは不十分である。</p> <p>国道22号沿道は準工業地域であるが、その奥は第1種住居地域で2階建てもあり、2階窓高さでの予測は必須である。また、両郷町交差点付近のインターチェンジや一宮木曾川インターチェンジのジャンクションなどは、複雑な構造で他路線と交差するため、そうしたところでは高層階での予測を行うべきである。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>	
3-2-3	<p>方法書 p8-8「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の建設機械の稼働による騒音の予測の手法に、予測対象時期等は『建設機械の稼働による騒音に係る環境影響が最大となる時期とします。』とあるが、影響が最大となる時期だけでは不十分である。</p> <p>主要な騒音・振動発生源が敷地境界に近い時、または最寄り住居側に近い時を追加すべきである。騒音・振動は距離による減衰があるため、事業地全体での騒音・振動発生量が最大の時が、敷地境界での騒音・振動最大時にはならない例が多いため、注意が必要である。</p> <p>< 1通 (1団体) ></p>	
3-2-4	<p>方法書 p8-10「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の自動車の走行による騒音の予測の手法に、『予測地域において、道路構造、交通条件が変化することに区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して設定します。予測高さは、幹線道路近接空間及び背後地における住居等の階層等高さを考慮して設定します。』とあるが、各区間の位置ごとに、住居等の保全対象の位置、階層等高さを考慮した予測地点を具体的に示すべきである。これでは予測地点の過不足の判断ができない。両郷町交差点付近のインターチェンジ、一宮木曾川インターチェンジのジャンクションについては、個別に測定位置、高さを設定し、示すべきである。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>	
3-2-5	<p>方法書 p8-19「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の景観の予測の手法に、主要な眺望点3か所(ツインアーチ138、一宮市役所(14</p>	

階展望ロビー)、i-ビル)、主要な景観資源5か所(大江川緑道、多加木緑道、木曾川、木曾川堤・桜並木、138タワーパーク)だけで予測・評価するとあるが、人と自然の触れ合い活動の場であるウォーキングコースも利用状況を調査し、景観予測すべきである。

市内の名所旧跡等を散策できる31のコースのうち、北東部コースのように国道22号を歩道橋で横断するところは、ウォーキングコースの快適性を損なわないような検討が必要である。特にこの頭上に高架高速が建設され、薄暗い歩道橋を上下からの騒音に悩まされて歩くことになる。こうしたことを景観予測の対象として理解できるようにすべきである。

< 2通(2団体) >

(3) 評価の手法について	6件
3-3-1	<p>方法書 p8-10「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の自動車の走行による騒音の評価の手法に、『騒音に係る環境基準について』（平成10年9月30日環境庁告示第64号）との整合が図られているかどうかを評価します。』とあるが、環境基準値は、環境省が独自に定めた特例の「幹線交通を担う道路に近接する空間」ではなく、ただし書きの「道路に面する地域」の値を適用すべきである。</p> <p>この特例の環境基準は、広島高裁判決（2010年5月20日）の最高裁決定により「昼間屋外値が L_{Aeq} 65dB を超える場合…受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、損害賠償を認容し、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。判決で確定した受忍限度を5 dB 上回るような特例の環境基準は廃止すべきである。</p> <p>< 2通（2団体） ></p>
3-3-2	<p>方法書 p8-10「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の自動車の走行による騒音の評価の手法に、『騒音に係る環境基準について』（平成10年9月30日環境庁告示第64号）との整合が図られているかどうかを評価します。』とあるが、学校等については「学校環境衛生基準」（平成21年3月31日文部科学省告示第60号）でも評価すべきである。</p> <p>< 2通（2団体） ></p>
3-3-3	<p>方法書 p8-13「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の自動車の走行による振動の評価の手法に、『振動規制法施行規則』（昭和51年11月10日総理府令第58号）に基づく道路交通振動の限度との整合が図られるかどうかを評価します。』とあるが、「振動規制法」（昭和51年6月10日法律第64号）に規定された要請限度は、『道路の周辺的生活環境が著しく損なわれている』とされた値である。環境基準、規制基準がないため、要請限度で評価するという姿勢は間違いである。少なくとも、「振動の感覚閾値」とすべきである。</p> <p>< 2通（2団体） ></p>
3-3-4	<p>方法書 p8-14「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の自動車の走行による低周波音の評価の手法に、『基準又は目標との整合性の検討による評価』がない。予測の基本的な手法には、『技術手法』（国総研資料第714号5.1）に記載の既存調査結果より導かれた予測式を用いて低周波音圧レベルを予測します。』とあり、定量的な予測値が出せるのに、その数値の評価をしないのは意味がない。現に「技術手法」では、『基準又は目標は示されていない』としているが、そのあとすぐ『参考となる指標としては以下のものが考えられる。』と①～③を示し解説している。環境省は「低周波音問題対応の手引書」でG特性音圧レベル $L_G=92$ (dB) と、1/3オクターブバンド中心周波数ごとの、2種類（物的苦情、心身に係る苦情）の参照値を示している。これらの評価指針を用いて評価すべきである。</p> <p>< 2通（2団体） ></p>

3-3-5	<p>方法書 p8-14「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の工事の実施による水の濁りの評価の手法に、『基準又は目標との整合性の検討による評価』がない。本来は水質環境基準に影響を与えるかどうかの検討をすべきである。国は工事をする場合の自主的基準は設けていないのか。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>
3-3-6	<p>方法書 p8-15「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」の道路（嵩上式）の存在による日照障害の評価の手法に、『基準又は目標との整合性の検討による評価』がない。環境影響評価の他事例のほとんどは、不十分とは言え、建築基準法に基づく日影規制、それに基づく補償基準を示している。日照障害の補償基準を追加すべきである。</p> <p>< 2 通 (2 団体) ></p>

4 その他	
(1) 計画段階配慮書について	3件
4-1-1	<p>配慮書に対して2020年5月1日に国へ提出した下記の意見に対し、都市計画決定権者(愛知県)としての見解や判断を追加すべきである。特に、騒音や大気予測の基本となる走行速度については、明確な根拠が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 配慮書 p9「複数案の設定に当たっての考え方」の案②部分立体案は、高架部分往復4車線、平面流出部分往復4車線で、結果として8車線となっている。また、交通安全上、平面流入部分の延長は部分立体部分の延長より更に長くなると思われる。どの程度の距離を考えているのかを記載すべきである。 ・ 配慮書 p28「計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果」の大気質の評価について、3つの案とも『集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量が増加すると考えられることから、影響を与える可能性はありますが』とあり、交通量増加で大気質が悪化することを『可能性』とあいまいながら認めている。その中でも、影響が少ないのは案①専用部整備案だと強要してまとめているが、大気質の悪化は認めざるを得なかった。 ・ 配慮書 p28「計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果」の騒音の評価について、3つの案とも『供用時の交通量及び走行速度によっては、騒音に影響を与える可能性がある』とあると明記して、現況より悪化することを認めている。しかし、結論はそれを隠して、3つの案での比較で同程度としている。高速道路の場合が走行速度は特段に多くなり、騒音が大きくなることは自明の理であり、その常識的な判断を隠した結論である。 ・ 配慮書 p28「計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果」の景観の評価について、『いずれの案も影響の程度は、同程度』とあるが、案①専用部整備案及び案②部分立体案は上空方向に構造物が連続的又は部分的に構築されるため、大きな差があり、評価を修正する必要がある。 ・ 2019年9月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケート「地域の交通課題を解決するための対策案の比較」の案①高速道路整備案に、国道22号(一宮～一宮木曾川)の旅行速度が80km/hになるとあるが、これは計画の設計速度であり、実際の走行速度はこれ以上であることは常識となっている。窒素酸化物の排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法」(平成24年度版)の『予測に用いる走行速度は…法定速度、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本とする。ただし、この場合、沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができる。』とされ、解説で『自動車専用道路の場合、沿道環境の保全の観点から、必要に応じ法定速度(又は規制速度)よりも10km/h程度高めの走行速度とすることができる。』とされている。実際の走行状態から10km/h高めの走行速度90km/hの値を適用すべきである。 ・ 2019年9月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケート「地域の交通課題を解

	<p>決するための対策案の比較」の案②国道 22 号部分立体案に、国道 22 号（一宮～一宮木曾川）の旅行速度が 41km/h になると示し、この 41km/h は部分立体区間を 60km/h、その他区間を H27 道路交通センサス（全国道路・街路交通情報調査）における非混雑時の速度より算出とあるが、非混雑時の速度及びその他区間の延長が示されていない。算出根拠を記載すべきである。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>
4-1-2	<p>配慮書という事業内容を検討する最初の重要な段階における、下記の国の行った手続き等に対し、都市計画決定権者（愛知県）としての見解を示して頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 配慮書の手続き段階では、意見書の受付が行われなかった。これは環境影響評価法に定められた『意見を求めるように努めなければならない』を無視している。配慮書制度が出来てからの愛知県内の環境影響評価事業で配慮書に対する住民意見を求めなかった案件はあるのか。 ・ 配慮書は新型コロナウイルス感染症への対応として、ウェブサイト上での公表とされたが、密集、密閉、密着するような事態も起きないのに関わらず、配慮書の窓口閲覧や貸出は行われなかった。 ・ 2019 年 9 月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケートにおける自由意見に対しての事業予定者の見解（方法書 p7-2「計画段階環境配慮書の案又は計画段階環境配慮書についての意見と見解（一般住民（企業団体含む）からの主な意見と事業予定者の見解）」）では、計 371 件の住民からの意見を 1～2 行の 20 項目にまとめ、その理由は削除している。また、それに対する見解は同一文で見解とは言えない。都市計画決定権者の知事として、ひとつひとつの意見に誠実な見解を示すべきである。 ・ 2019 年 9 月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケート等を用いた地域の意見聴取の結果（方法書 p3-10「第 2 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）地域の意見聴取の結果）」では、政策目標は妥当であると確認したとあるが、低い回収率のなかで、「そう思う」という積極回答が約 3～4 割しかなかったことを直視すべきである。また、アンケートの自由意見の内容をまとめすぎである。これでは配慮書案に賛成意見だけだったと誤解を受ける。配慮書に対して 2020 年 5 月 1 日に国へ提出した 17 項目の意見は、どのように扱われているのか。 <p>< 2 通（2 団体） ></p>
4-1-3	<p>配慮書には、予算の限られている中、愛知県内の道路のうち、なぜ、この時期に、この名岐道路を選んだかの説明を明記すべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>

(2) 愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会について

2件

4-2-1	<p>愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会（第1回）の配付資料2 p15～17「周辺地域特性」において、</p> <ul style="list-style-type: none">・ 振動の「要請限度」を「環境基準」と誤った記載をしている。・ 騒音データが出典元と異なる数値を記載している。・ 騒音は、国道22号（丹陽町伝法寺）で夜間に71dBと要請限度70dBを超えている。騒音規制法に基づく一宮市長の要請はされたのか。・ 水底の底質、地下水質の調査地点が記載されていない。・ 地下水質及び水底の低湿の調査が、1地点で、1回/年しかデータが記載されていない。10年間ほどを対象とするべきである。・ ダイオキシン類土壌調査の出典元が記載されていない。 <p>第1回専門部会資料3 p2「方法書について（1）方法書とは」で、準備書には「準備書に対する知事、市町村長、地域住民の方々からの意見を聴取」とあるが、方法書にはその記載がない。</p> <p>これらの誤記等について、専門部会で再説明すべきである。</p> <p>< 1通（1団体） ></p>
4-2-2	<p>別途縦覧されている都市計画の案を作成するための基本方針（案）のリーフレットの「都市計画手続き及び環境影響評価手続きの流れ」では、「都市計画原案の作成時 公聴会等の開催」を行うことになっているが、愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会（第1回）配布資料2では、公聴会の開催が記載されていない。また、基本方針案は閲覧・説明会だけで、住民の意見を聞かないことになっている。配布資料と異なる流れにしたのなら、その理由をきちんと専門部会にも、住民にも説明すべきである。高速道路7.5kmの新設という2000億円近い事業であるため、公聴会を開催するのは当然である。</p> <p>< 1通（1団体） ></p>

(3) 手続きについて	2件
4-3-1	<p>他の道路では、配慮書段階で国は方法書の1km幅の外側の3km幅で説明しただけで、肝心の県の方法書の1km幅住民は配慮書に関われなかった。このように事業者が突然変わると、根本的な問題まで勝手に変更されてしまう。こうした無責任なことが起こらないよう、環境影響評価手続きは国土交通省が最後まで責任を持って実施すべきである。</p> <p>配慮書 p2「第一種事業の経緯」にある『名古屋高速道路公社が事業主体となる』ことは事業採算性の点から反対の声が多くあり、公社の運営会議でも承認されていない。こうしたことを前提に、都市計画決定権者の愛知県が方法書手続きを実施するのはおかしく、国土交通省が最後まで環境影響評価手続きを進めるべきである。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>
4-3-2	<p>別途縦覧されている環境影響評価方法書のあらましのリーフレットの「環境影響評価の項目・手法の決定までの流れ」では、『地域住民の方々の意見』と表現しているが、地域住民に限定した意見書受付というのは間違いであるため、訂正が必要である。</p> <p>< 1通 (1団体) ></p>