

知多都市計画道路 1・3・6 号西知多道路環境影響評価準備書  
についての環境影響評価に関する公聴会

1 公聴会を開催した日時及び場所

(1) 日時

平成 25 年 6 月 29 日 (土) 午後 1 時 30 分から午後 2 時 10 分まで

(2) 場所

知多市地域文化センター ホール

知多市旭南 1 丁目 1

2 準備書の名称

知多都市計画道路 1・3・6 号西知多道路環境影響評価準備書

3 出席した公述人の氏名及び住所

(1) 中川 武夫

(2) 道路公害反対愛知県民会議 代表 篠原 正之

(3) 早川 明宏

4 開会 (午後 1 時 30 分)

それでは、ただいまから愛知県環境影響評価条例及び環境影響評価に関する公聴会規則の規定に基づきまして、知多都市計画道路 1・3・6 号西知多道路環境影響評価準備書についての環境影響評価に関する公聴会を開催いたします。

本日の公聴会の議長は、私、愛知県環境部技監の宇都木が務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

5 公述人が述べた意見の要旨

(1) 中川 武夫

公述人の中川武夫と申します。

幾つかの点について公述させていただきたいと思います。

まず、この準備書は愛知県の土木部が中心になってつくられたと思いますが、記載内容、特に予測式に何か所かの間違いがありますし、それから予測結果についても間違いがある。こういうずさんなアセスメントを、環境影響評価の手續として進めていくということ自身に私は重大な問題があるというふうに思っております。

そして、そのことを意見書で指摘しますと、環境影響評価書で修正しますという回答になっている。環境影響評価書というのは、いろんな議論を踏まえた最終的なものです。だから、その修正が本当になされたかどうか、どういうふうにされるのかということが私たちは確認ができないまま、もう意見を言う機会が奪われるということになります。

こういうやり方であれば、環境影響評価準備書を公表し、意見を求めてよりよいものにしていくという、そういう方向に対して重大な問題が出てくるのではないかとこのように思わざるを得ません。それが単なる誤字脱字程度だったら、それはともかくとして、予測結果が違う、1倍から4倍も違う。なぜそういうふうになったのかということについての釈明も何もない。それで、ああ、間違っていました、0.04じゃありません、0.01でしたとか、そんないいかげんな予測を環境部が認めるのか、土木部はしたのか、誰がこのような曖昧な、いいかげんな環境影響評価準備書を作成したのか。そういう経緯を明らかにしていただく必要があるというふうに思います。

本来であれば、きちんと、ここはこういうふうでした、かくかくの理由でこうでしたということを見解書で述べていただく必要があると思うんです。見解書には、そういうことが一切述べられていない。こんな見解書では、環境影響評価の手續をどんどん進めていくことには重大な問題があるというふうに言わざるを得ないと思います。

さらに、その誤った予測結果、誤っているかもしれない予測結果は、私たちがきちんと確認をしたいというふうに思うわけですね。だから、どういう条件で予測をしたのか、そういうことが非常に大事なことになると思います。

そういう点について意見書を出しましたけれども、見解書ではそういう点について十分な記載がありません。どう書いてあるかという、全て適切に対応します。そんなことで許されるんだったら、環境影響評価は要りません。お金をかけて、暇をかけてやる必要はありません。全て環境を適切に配慮しますと一言書けば、それで終わってしまうことになります。こういういいかげんな環境影響評価の手続が進められているということを、私は重大な問題だと考えない方がおかしいのではないかというふうに思います。つくった土木部、これを受け取って、今、対応している環境部。環境部の方はこれから見解を出されると思いますが、場合によっては見解書をさらに書き直させる、あるいは準備書を再提出させる、そういうような対応というのが私は絶対に必要であるというふうに思っております。

さらに、環境影響を評価した後の評価の指標として、普通は環境基準というものが適用されるべきであると思いますけれども、そうではなくて、幾つかのもので、例えば、これ以上あったら、それは大変だろうから補償しなければならないというような補償基準であるとか、それから、これ以上音が大きくなったら環境上大問題があるから、自治体として対応するように要請しなければならないという、そういう要請基準だとか、環境基準よりはるかに緩い基準、こういうものを評価の基準にしている。つまり、それ以下だからいいというような趣旨の記述が随所に見られる。こういうことも私はあってはならないことだというふうに思います。本来は、環境基準というものは、要請基準だとか補償基準というものよりもより厳しいものです。そういうものが環境影響評価の基準でなければならないのは明らかであるというふうに思っております。こういうものを評価の基準にしているという姿勢そのものが、やはり私は問われなければならない。

ですから、これは県の土木がアセスをやって、環境部が評価をするということになると思います。知事は2つの立場を持つと思いますけれども、環境の立場に立つ知事としては、そのことを明確に理解し、指摘をして修正をさせる、そういう取り組みが必要なのではないかというふうに思います。そうでなければ、環境影響評価、環境をつかさどる環境部の存在の意味が問われかねない、そういう問題だというふうに思っております。例えば、降下ばいじんのスパイクタイヤの禁止の条件だとか、そういうものを

評価の基準にする、もってのほかだということを、一度、この点も強調しておきたいというふうに思っております。

さらに問題だと感じる点は、不十分な環境保全措置しか記載されていないという問題でございます。この事業、道路をつくることによって、実際に環境を予測したら、環境基準を超えてしまうとか、環境に影響を与えるかもしれないという問題が出てくる。もし、そういうことが出てきたら、環境を改善する対応がとれるかどうかということが非常に大きな問題です。環境を守る対応がとれない事業であれば、その事業は認めてはならないということになってくるというふうに思うんですね。

そういうことについて評価の基準は超えても影響は極めて小さいとか、そういう曖昧な言葉でごまかしている。これでは実際に何か起きたときに、対応がすぐにされない、こういう事例は過去にいとまがないわけですね。そういう反省を踏まえてできた環境影響評価の手続のはずなのに、この手続の中でもそういう過去の教訓を踏まえない、影響は小さいとか、適切に対処しますとか、どう対処するかということを書かなければならない。適切に対処するで済むんなら、環境影響評価は要らない。全て適切に対処しますと言えば、それでオーケーということになります。

先日、マスコミで報道されておりました。数億円かけてつくった、国の補助や都の補助を得た東京都でつくった生ごみ処理施設がすごい悪臭で、8カ月で操業停止に追い込まれる。これも、環境影響評価、やったんです。事業者は何と言ったか、悪臭は全く問題になりませんと言った。それを都も認めてしまった。そして、ふたをあけたらえらいことになった。

こういうことを繰り返さないために、環境影響評価の手続があるというふうに私は思っておりますし、間違いのないと思います。その環境影響評価の手続において、曖昧な、適切に処理します、影響はそれほど大きくない、こういう記述で済まされるということ自身が非常に大きな問題だと思いません。

それから、対応としても、例えば事後調査、要するに本当に環境が守られているかを事後に調査すると、事後調査という規定がございます。これについても、どういう事後調査をするのかをきちんと明記すべきであるというふうに私たちは指摘しました。

それに対して、専門家の意見を踏まえ、適切に調査、予測及び評価を行いますと。そんなことではだめですね。省令には、事後調査の項目及び手法、事後調査の結果の公表の方法を明らかにするように努めなければならないと書いてあるんです。そういうことをちゃんと最初から明らかにしなさいと。どういう調査をするのか、どうやってそれを評価するのか、どういうふうに公表するのかをちゃんと記述するように努めなさいと書いてある。努めるですから、努めなくても大丈夫だという、そういう悪い解釈をする、そういうお役人もいるかと思えますけれども。素直に読めば、努めるというのは努力するということです。ただし、今、先ほど読み上げたように、適切に調査、予測及び評価を行いますというのでは、これは何の具体的な保証にもなっていないということが明らかだというふうに思わざるを得ません。

そういう点では、是非、この準備書というものがいかに不十分であるか。私たちが幾つかの環境影響評価の準備書を見てきましたけれども、これほど問題のあるものは、そんなには多くない。これが、県がやっているという点でなお問題だと。模範を示すべき県がやっているアセスとして、こういうような問題は極めて問題だろうというふうに思います。

もう一点だけ、ハヤブサの問題だけ言っておきます。

ハヤブサについては、現状を見ても確認できなかったと言っております。しかし、この地域に同じような事業をやる中電の火力発電所の準備書の中で、ハヤブサの営巣が確認されております。そういうものを知っていながら、今回の調査では見つけられなかったからこのことについては対応しないという、こういう対応というのは非常に問題だと。これは、知事が中電に出した意見の中にちゃんと記載されておりますから。この辺は、是非、修正をしていただきたいと思えます。

以上です。

(2) 道路公害反対愛知県民会議 代表 篠原正之

篠原正之です。

西知多道路の北部区間約9.2キロメートルは、一般国道247号線を片側3車線に拡幅して、地表式にする。南部区間約9.3キロメートルは、

土地を新たに買収して、片側2車線の地表式、嵩上げ式、地下式にするという計画です。総延長約18.5キロメートルの間に13か所ものジャンクション、インターチェンジをつくって、車を呼び込むという計画です。知多半島の中央を南北に走る、現に車がスムーズに走っている知多中央道路の西側に、こんな巨大な地域高規格道路を新たに作ると思います。全く不要な道路です。

西知多道路建設の動きには2つの流れがあります。都市計画の流れと環境影響評価の流れです。

都市計画の流れの中で、平成22年3月20日に開催された公聴会で、私たち道路公害反対愛知県民会議として、私、篠原が建設反対の意見を述べました。また、私たち県民会議代表の大川浩正と私、篠原正之の両名で準備書に対する意見書を2月22日付けで提出しました。5月14日には、愛知県都市計画審議会環境影響評価専門部会が開催されて、準備書に対する意見の概要及び都市計画決定権者、愛知県の見解案が示され、この都市計画の部会では、何の修正もなく、6月11日の県環境影響審査会に見解として示されました。

私たちが提出した意見の基本は、愛知県が西知多道路の整備効果として挙げた3点に対しての基本的な疑問であり、意見、反論でした。私たちが主張してきた基本点、意見の概要と、それに対して6月11日に示された愛知県の見解の問題点について最初に述べることにいたします。

まず最初に、西知多道路の整備効果第1の道路交通の円滑化の問題です。

基本方針（案）閲覧、公述申立、公聴会、「にしちたVOICE！」発行という初期の段階では、渋滞解消が前面に出ていました。ところが、都市計画の公告、縦覧、アセス準備書の公告、縦覧、準備書の説明会、意見書提出という段階では、交通渋滞が期待外れとなった、すなわち渋滞が緩和されると断定できなくなったために、道路計画の根本的な目的が説明できない状況になったと私たちは受けとめました。私たちは、交通渋滞がどこでどれだけ発生しているかを明記すべきだと求めましたが、見解ではこの要請に全く答えておりません。一般論として、交通渋滞の緩和を図るとしか言えないのです。

なお、たった18.5キロメートルに13カ所ものインターチェンジが

あって、通過交通の流入防止が図られるではなくて、流入促進となるであろうという私たちの意見に、全く答えておりません。

次に、西知多道路の整備効果第2の災害時の輸送路確保の点で、規格の高い道路2本と言いますが、現状でも知多半島道路と国道155号線の2本があるという私たちの主張に対して、見解では、知多市日長以南の国道155号線は一般道であり、自動車専用道としてのダブルアクセスは確保されていないと言います。規格の高いことを自動車専用道路の条件としているのです。国道155号線は、規格が低い道路とは言えません。災害時に十分活用できるという私たちの意見に答えておりません。なお、東海・東南海地震では、津波が想定され、沿岸沿いの西知多道路は最初に損壊し、ダブルアクセスにならない、むしろ渡河部分の橋梁の耐震工事を行うほうが有効であるという私たちの主張に答えておりません。

西知多道路の整備効果第3の空港及び知多地域の広域連携では、中部国際空港及び知多地域として高速道路網との結びつきが強まり、広域的な物流機能が向上し活性化するとしています。中部空港の旅客数、貨物取扱量とも減少しており、2010年の需要予測1,430万人、航空貨物38万トンが過大だったことは明らかです。旅客数は、初年度2005年、1,235万人から2011年、889万人、毎年減少して、国際貨物取扱量は2005年、23.3万トン、2006年、23.9万トンだったんですが、その後どんどん下がって、この2、3年は初年度の半分程度になっています。これらの意見には答えず、見解では、空港の貿易輸入量は減少傾向にあったものの、2010年、2011年と回復の兆しと淡い期待を表明している程度でしかないという意見に答えておりません。

以上、事業の効果や必要性も説明できなくなった西知多計画道路は計画を取り下げるべきであるという根本的な意見、基本的な主張にも答えておりません。

残された時間では、3つの問題点について公述します。

まず第1は、平成21年8月に国交省中部整備局が作成した道路の中期計画（中部地方版）に重点的に取り組む具体的施策の記述があつて、主要道路として、名古屋環状2号線、名古屋高速4号線、名古屋瀬戸道路等の記述が具体的に示されておりますが、西知多道路はこの中にありません。

この文書が示す今後の道路整備の進め方、選択と集中の考え方に反するという意見に対しても、愛知県が示した見解では全く答えておりません。

第2に、計画交通量は過大であり、事業の必要性はない。最新の平成22年度交通センサスで、将来交通量を検証すべきだという問題です。計画交通量は1日当たり3万5,000台から11万2,900台となっています。平成22年度交通センサスの2倍近くであり、いかにも過大で、常識外の交通量です。

平成22年8月18日の中日新聞は、国交省が平成42年の全国交通量は現行予測の4.8%減になると修正予測をしたと報じています。この意見に対して、見解は、平成17年度交通センサスに基づく推計が最新知見だと言います。平成22年度交通センサスの結果が出ているのですから、それに基づく交通量予測も示していただきたい。また、少なくとも、平成17年度交通センサスに基づく計画交通量の報告書を公表するとともに、今回の推計方法がどの程度正しいのかの検証を平成22年度交通センサス結果で行って、示すべきではないでしょうか。

最後、第3に、計画は凍結すべきだが、強行する場合でも構造やルート変更をすべき問題点があるという指摘に答えていません。具体的に2点挙げたいと思います。

知多市南粕谷本町の函渠部は見直す必要があります。供用時のNO<sub>2</sub>の予測値に新たな道路による寄与濃度がありますが、この場所では24%であり、ほかの地点の2から9%に比べ、桁違いであります。函渠という構造の問題が浮き上がっているのです。地盤沈下が約3センチメートル、地下水位低下が3メートルと予測して、止水性のある土留め壁を設置し、それでも不確実性が残るので事後調査を行うと言っています。これでは、事業者として実行可能な範囲内の回避・低減を図ったとは認められません。構造やルート変更を検討すべきではないでしょうか。

また、常滑市大塚町の青海グラウンドの上空を高架道路が計画されており、グラウンドの半分以上の面積が地上1.5メートルで1時間の日陰となります。地表面のほとんどが30分の日陰となるでしょう。路線位置の変更、不可能な場合でも移転補償をするなど、さらなる検討が必要という意見に対して、準備書に示すとおり補償を行う閾値、1階の高さで日陰時



間4時間を超えないを基準または目標とし、それに至らないからよいとしています。準備書の記述を繰り返し述べているだけです。グラウンドという公共空間の性格を無視した見解です。道路位置の変更を真剣に検討すべきではないでしょうか。

以上で、公述を終わります。

### (3) 早川明宏

早川明宏と申します。よろしく申し上げます。

それでは始めます。

私は先祖代々、日長地区に住んでおります住民ですので、日長地区に関して中心に意見を述べさせていただきたいと思います。

昨年11月から今年の2月にかけて、都市計画案と環境影響評価準備書の公告、縦覧の後の意見書と愛知県の見解が県のホームページに載っております。皆様、先ほどの公述人の方も見解のことをおっしゃっていましたが、意見書17通、それから意見81件、そのうちほとんどに当たる67件が環境に関するものであります。いかに住民の皆さんが、それほど整備効果があるとは思えない道路のために被るであろう公害、弊害を心配しているかということであると思います。

私は2月の環境影響評価準備書の説明会に出席しましたが、事前に地区内の回覧によって説明会が案内されていたにもかかわらず、日長インターチェンジができるあたりに住宅のある方は1人しか発見することができませんでした。どれぐらい環境が悪化するのかがわかっていなかったから、出席者が少なかったのではないのでしょうか。

県や市の方は住民の方にもっとわかりやすく、かつ、もっと積極的に市民の間に飛び込み、時間をかけて説明したり、意見を聞いたりするべきです。

本日の公聴会にしても、傍聴人を集める努力や周知をすることなく、知多広報に載せるぐらいでは住民の関心は高まりません。県や市は、環境がかなり悪化することが多くの人に知れ渡る前に、定められた手続を整々と進めようとしているのではないかというように思いましたので、私は計画道路に隣接することになる方のところへ行き、意見書の原稿を渡し、提出

してもらうように頼みました。

私は、その意見書の内容を本日2つ申し上げます。環境影響評価準備書のあらましをお持ちの方はお手元にご用意をお願いいたします。

それでは、まず、準備書のあらまし、13ページをお開け願います。騒音についてのところです。

まず1つ目は、建設機械稼働時における防音シートなどによる騒音対策を⑤の日長地区にもお願いしたいということでもあります。

日長地区の予測結果85デシベルは、基準または目標の85デシベルと同数値でありながら、防音シートを設置していただくようにはなっておりません。おそらく、予測結果は84.何がしを四捨五入したものであると思われる。基準を超えていないかもしれませんが、基準に近い騒音がすることは明白なわけですから、住民の健康を考えるならば、防音シートを設置していただきたい。

次に、準備書のあらまし、15ページをお開け願います。

2つ目は、道路完成時の自動車走行時における騒音対策として、④日長1地区にも遮音壁を設置していただきたいということです。④日長1地区の予測結果は、近接空間、背後地の昼、夜とも基準または目標未満ですが、そもそも基準または目標の70デシベル、65デシベルというのが高過ぎるのではないのでしょうか。準備書のあらまし14ページにありますように、70デシベルというのは掃除機、騒々しい事務所ですし、60デシベルは普通の会話、チャイムのレベルです。

予測結果は、近接空間の昼間で、高さ4.2メートルで63デシベル、高さ1.2メートルで65デシベルであります。また、背後地の昼間で、高さ4.2メートルで62デシベル、高さ1.2メートルで60デシベルです。いずれも、基準または目標の近接空間70デシベル、背後地の65デシベルを下回っているとはいえ、現在の日長地区の騒音は昼間48デシベル、夜間43デシベルですので、今までよりかなりうるさくなるのは間違いありません。

また、⑤日長2地区は旭北小学校も近接しますので、遮音壁の設置が計画されているのは当然としても、予測結果の昼間、高さ4.2メートルで近接空間67デシベル、背後地68デシベルというのが正しいとしたら、

インターチェンジから離れているのに、なぜ予測数値が高いのでしょうか。1人目のところでもありましたように、本当に合っているのでしょうか、これは。インターチェンジができる④日長1地区のほうが確実に交通量が増え、また、自動車専用道路の直線よりカーブのほうが、エンジブレーキ等の使用により騒音も大きくなると思います。

さらに、③長浦地区の背後地の昼間の基準または目標が60デシベルであるのに対して、なぜ、④日長1地区及び⑤日長2地区の基準は、目標が65デシベルと高くなっているのでしょうか。民家の数は違うかもしれませんが、人体への影響は同じようにはあるはずで、基準または目標値を同じにすれば基準超過となりますので、④日長1地区にも遮音壁を設置していただきたいというふうに思います。

以上が私の意見ですけれども、2月の意見書の中には、計画路線全線にわたり遮音壁を設置すべきであるというご意見や、計画には反対しません子供や孫たちが車の騒音に悩むようになることは反対ですというご意見がありました。しかし、これらの意見に対する愛知県の見解は、知事への報告という形式でしたが、省令、基準に沿った環境保全措置ですというような内容で出されているだけで、具体的にできない理由を示していません。

一方、意見提出者に対しては、本日まで具体的な回答もありません。それどころか、本日は、公聴会でもう一度言えというような感じがします。市民参加手法であるパブリックインボルブメント、PI手法では、ご意見の回答というステップがあるはずで、意見書提出者及び住民へは、言わせておくだけの単なるガス抜きにせず、納得できるような回答を示していただきたい。

このほかにも、愛知県の環境保全に関する姿勢を示している事例があります。

私が西知多道路の建設計画を知ったのは、平成22年3月の公聴会が終わった後の都市計画原案の検討段階でした。日長地区のインターチェンジ付近の背後地にはお年寄りがたくさん住んでおられましたし、旭北小学校の西側近くの民家を通る計画でしたので、国道155号線と交差する地点を集落からできるだけ離すようお願いしました。具体的には、山奥橋の急カーブと知多中学校の中間当たりの北方向へ。そして、災害時の避難場

所に指定されている旭北小学校へ、いざとなったら畑を突っ切って行けるように、小学校の西側ではなく、東側へ計画道路を移すよう意見を申し上げました。ところが、その回答は、産業道路から内陸に曲がる地点を長浦地区の民家が少ない地点にし、旭北小学校の東側を通過させようとするカーブが急角度になってしまいます。そうすると速度を落とすことになり、自動車専用道路として機能しなくなるので、現在の計画地点が精いっぱいですというものでした。何と、住民の健康より道路を優先させているのです。住民の健康を守るような姿勢がなければ、今後、用地買収にすんなり応じられなくなるかもしれません。

最後に、知多市は、都市計画マスタープランの中で都市づくりの基本理念として、「人と自然にやさしく、個性豊かにつながる都市 ちた」を掲げ、その基本理念を支える柱の1つとして、「健康を育む、緑にまつまれた美しい都市づくり」を挙げています。さらに、日長地区も含まれる南部地区は、まちづくりの基本目標として、「子どもからお年寄りまでが楽しみ、暮らし続けられるまちづくり」を掲げています。立派な理念、目標を掲げながら、環境悪化が十分予想されるのに、その対策を住民のためにとろうとしないまちからは、若い人はどんどん出ていってしまうことになると思われます。

私は、道路建設だけではなく、計画的な土地開発も行い、魅力あふれるまちにし、将来の人口増加を図るためにも、環境対策は絶対に必要事項だと思っています。くれぐれも省令や基準内の環境影響措置だけではなく、ぜひともほかの市町村に誇れるような人に優しい知多であり続けられるよう、住民の健康を守ることを優先するような計画、ご対応をお願いしたいと思います。

以上で私の公述を終わります。ありがとうございました。

## 6 閉会（午後2時10分）

以上で予定しておりました公述は全て終了いたしました。

本日は、お忙しいところありがとうございました。皆様のご協力に対しまして厚くお礼を申し上げます。

これもちまして、知多都市計画道路1・3・6号西知多道路環境影響評

価準備書についての環境影響評価に関する公聴会を閉会いたします。ありがとうございました。

7 その他

- (1) 公述の申出者 3名全員を公述人として選定
- (2) 傍聴人の数 18名

以 上

平成25年7月11日

記録署 署名 人 議 長 宇都木 悟