

参考資料

25都計第35号

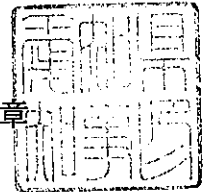
平成25年5月15日

愛知県知事 殿

都市計画決定権者

愛知県

代表者 愛知県知事 大村秀章



知多都市計画道路1・3・6号西知多道路に関する環境影響評価準備書に
ついての意見の概要等について(送付)

このことについて、環境影響評価法(平成9年法律第81号)第40条第2項の規定により読み替えて適用される法第19条の規定に基づき別添のとおり取りまとめましたので送付します。

担当 都市計画課業務・行政グループ

電話 052-954-6515(ダイヤル)

052-961-2111(代表)

2651(内線)



準備書についての意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

環境影響評価法第十六条に基づき、環境影響評価準備書を平成25年1月25日から平成25年2月25日まで縦覧に供し、平成25年1月25日から平成25年3月12日まで意見を求めたところ、同法第十八条第一項に基づく環境保全の見地からの意見書は17通でした。
以下に、意見の概要及び都市計画決定権者の見解を表に示す。

表 意見の概要と都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	見解
1. 都市計画対象道路事業の目的及び内容について		
(1) 事業の目的に関する事		
1	<p>整備効果の「道路交通の円滑化」では緩和が期待されるだけであり、渋滞が緩和できると断定していないため、道路計画の根本的な目的が説明できない状況となっている。</p> <p>渋滞対策は、ハード・ソフト対策を効果的に織り交ぜ、地域の実情を加味して行うべきであり、単純に道路新設を選ぶべきではない。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である。その上で、ボトルネックを解消するための交差点立体化ではいけないのかなどを検討すべきである。</p> <p>また、18.5kmに11箇所ものインターチェンジがあるため、流入促進になるのではないか。</p>	<p>西知多道路は、知多地域のみならず名古屋圏の発展のために必要な道路であると考えており、知多半島道路と同等以上の機能を持ち自動車専用道路としてダブルアクセスを確保することで、交通渋滞の緩和、中部国際空港へのアクセス強化や物流機能の向上、事故・災害時の輸送路の拡充など、地域の都市機能の向上を図るものです。</p> <p>また、西知多道路は PI(パブリック・インボルブメント)において立体交差化も含め検討した結果を踏まえた計画に基づいて手続きを進めています。将来見込まれる交通量を踏まえ、車線数やインターチェンジの位置を決定しておりますので、定時性の確保を含め地域の利便性や空港利用者の利便性の向上が図られるものと考えています。</p>
2	<p>整備効果の「災害時の輸送路確保」では、現状でも知多半島道路と国道155号が存在しており、新たに西知多道路を新設しなくて良い。</p> <p>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。</p>	
3	<p>整備効果の「空港及び知多地域の広域連携」では、「産業や経済の更なる活性化や、空港利用者の定時性の確保、時間短縮にも大きな効果が期待される」とあるが、そもそも空港利用者の定時性の確保が問題になっているかの検討がなされていない、定時性を求める利用者は、名鉄電車を利用しているし、自動車や高速バスが利用する知多半島道路や中部国際空港線も混雑していない。</p>	
4	<p>不要不急の自動車専用道路建設より、既存道路の老朽化対策を優先すべきである。</p> <p>また、既存道路の渋滞場所以を解消するための費用も必要となっている状況下では、事業の効果、必要性も説明できなくなった西知多道路計画は取り下げるべきである。</p>	
5	<p>「道路の中期計画(中部地方版)」(平成21年8月国土交通省中部地方整備局)11頁の「主要事業」として西知多道路は記載されていない。</p> <p>西知多道路の整備は「道路の中期計画(中部地方版)」10頁の「4. 今後の道路整備の進め方(選択と集中)。(1)厳格な事業評価、(2)政策課題と投資の重点化、(3)徹底したコスト縮減・無駄の排除」に反する。</p>	
6	<p>複数案の検討は見かけだけで、判断がコスト優先では環境影響評価の精神に反する。複数案に事業を実施しないことが含まれていないことは最大の問題である。</p> <p>また、概略計画の方向性では、複数案の総合評価として「コストが低く、費用対効果が優れる」ことを採用している(p3-7)。このような判断で計画を進めることには反対である。</p>	<p>西知多道路のPIで、概略計画を作成する過程において発行した広報誌「こしちたVOICE!」の中では、「整備しない場合」も含めて比較案を示し、住民の皆様のご意見を伺いながら、社会面、経済面及び環境面から総合的に判断し概略計画を策定しています。</p>

番号	意見の概要	見解
(2) 事業の内容に関すること		
7	<p>計画交通量は平成22年道路交通センサス調査結果の2倍近くと過大であり、事業の必要性はない。</p> <p>今回の推計方法がどの程度正しいかの検証を平成22年調査結果で行うべきである。</p> <p>また、全国の将来走行台キロ、地域ブロックの将来走行台キロ、路線別配分交通量など(p3-12)は具体的な値を記載して、その信頼性を問うべきである。</p>	<p>計画交通量は「平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」(国土交通省)を基本として平成42年の道路ネットワークにより推計しています。</p> <p>なお、計画交通量については、平成17年度道路交通センサス調査に基づく推計が最新の知見です。</p>
8	<p>主要道路の交通量として平成22年度と17年度の道路交通センサスの結果が示してあるが(p4-2-20)、24時間交通量に疑問がある。</p> <p>出典を確認すると、実際のデータがあるのは12時間の交通量だけであるため、24時間交通量は推計値であることを注すべきである。</p>	<p>平成17年度及び平成22年度道路交通センサス調査(全国道路交通情勢調査)結果の24時間交通量は、12時間交通量と昼夜率から推定した値です。</p>
9	<p>「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」を定めた県として「非適合車の使用抑制」を確実に実行する手段を明記すべきであり、工事発注、運送契約時に車種規制非適合車を使用しないことを明記すべきである。</p>	<p>準備書第3章第3節に示す事業実施段階における配慮事項は、貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制について、「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に基づき取り組まれることを前提としています。</p>
10	<p>計画交通量が方法書では抜けていたが、公表するのはまずいということで、方法書に記載しなかったのであれば問題である。それとも計画交通量さえ把握せずに環境影響評価手続きを進めてきたのか。</p>	<p>方法書に記載の事業の内容については、環境影響評価法第5条及び「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により記載しています。</p> <p>計画交通量については、同省令の規定に従って、準備書に記載しました。</p>
11	<p>新設インターチェンジが図示されているが(p3-11)、バイパスとして新設する南部区間は平行する国道155号の平日混雑度が0.57という現実(p4-2-19)から無用と考える。それぞれの新設理由を明記すべきである。</p>	<p>インターチェンジについては、知多地域の発展や沿線地域の利便性の向上といった役割があることから、都市計画の案の段階で検討されており、地域の実情を踏まえて必要な位置に計画しています。</p>

番号	意見の概要	見解
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		
12	<p>「低周波音」、「動物」、「生態系」については、「自動車の走行」で予測評価対象にしているの、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」でも予測評価すべきである。</p>	<p>準備書第7章第2節に示すとおり、「低周波音」、「動物」、「生態系」については、工事用車両の運行は既設の平面道路を想定しているため予測・評価の対象としていません。</p> <p>「動物」、「生態系」については、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の参考項目を踏まえ、建設機械の稼働、工事施工ヤード・工事用道路の設置、道路の存在及び自動車の走行による影響について予測・評価を行いました。</p>
13	<p>地下水質の状況で、フッ素、ホウ素が検出されていることを重視し「土壌汚染」も選択すべきである。</p> <p>知多横断道路の掘削部分では掘削土砂のほとんどが汚染されていたことから、この地域一帯に土壌汚染や地下水汚染がある危険性がある。</p> <p>事業者として自主的な土壌調査を行い、掘削土砂等の土壌調査方法(頻度、項目等)を記載すべきである。</p>	<p>既存資料の収集整理結果によると、事業実施区域内での土壌汚染は確認されておらず、土壌汚染対策法に基づく指定区域も存在しないことから、環境影響評価の項目として選定しておりません。</p> <p>掘削等にあたっては、施工区域の地歴情報等を踏まえるとともに、汚染が確認された場合には「土壌汚染対策法」等の法令を遵守します。</p>
14	<p>廃棄物処理法による指定区域について、地図上に示すべきである。</p> <p>特にN0.2とN0.6は、事業実施区域に近いと推定できるため、その当時の事業主体、埋立廃棄物の種類、埋立量などを確認し、地下水、土壌汚染への影響、廃棄物の掘り出しなどに備えるべきである。対象道路より200m離れても、地形、地下水の状況で地下水汚染の危険があることへの見解を示すべきである。</p>	<p>最も近接する指定区域は、事業実施区域(土地の形状の変更並びに工作物の新設・増改築が想定される範囲で、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置が想定される範囲を含んだ区域)には存在せず、対象道路より200m離れていることから、土壌汚染・地下水汚染を拡散させる可能性はないと考えております。</p> <p>なお、掘削等にあたっては、施工区域の地歴情報等を踏まえるとともに、汚染が確認された場合には「土壌汚染対策法」等の法令を遵守します。</p>
15	<p>供用時の微小粒子状物質PM2.5について、予測手法が確立していないため、現時点では定量的な予測ができないことは認めるが、現状の汚染状況を県の調査等で確認して大気調査結果に追加するとともに、交通量が2倍近くなることによる定性的な予測・評価を行うべきである。</p>	<p>現在、国でPM2.5への効果的な対策や環境基準の設定に伴う課題について検討されていますが、PM2.5の予測手法等は確立されていません。このため、現段階では、PM2.5に関する予測・評価等は技術的に困難な状況にありますが、今後の国等の動向については注視していきます。</p>
16	<p>「環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況」で、騒音について「学校環境衛生基準」(平成21年文部科学省告示第60号)が不足している。</p>	<p>「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、評価の手法は、「国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって、選定項目に係る環境要素に関して基準又は目標が示されている場合には、当該基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価する手法」としました。</p> <p>準備書第8章第2節に示すとおり、自動車の走行に係る騒音について、基準又は目標の設定は、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として定められた環境基準を採用しました。</p>

番号	意見の概要	見解
4. 環境影響評価の結果について		
(1) 大気質に関すること		
17	現地調査による平均走行速度の計測方法に問題があるのではないか。計測手法を記載すべきである。	「騒音に係る環境基準の評価マニュアルⅡ 地域評価編(道路に面する地域)」(平成12年、環境庁)に基づき、適切に現地調査を行いました。
18	バックグラウンド濃度について、四季の現地調査結果表に、同一時期の一般環境大気測定局のデータを併記して、回帰式の確認ができるようにすべきである。	準備書第8章第1節に示すとおり、バックグラウンド濃度は、同一時期の一般環境大気測定局のデータとして「平成23年の大気汚染調査結果(愛知県)」、知多市生活環境部環境政策課、常滑市環境経済部生活環境課において公表されている資料を用いて回帰式を作成しました。
19	建設機械の予測条件として示されているユニット及びユニット数の設定根拠や、施工能力、年間工事日数等を明記すべきである。	建設機械の稼働に係る予測にあたっては、個別の建設機械の種類・配置等の詳細は未定であることから、「道路環境影響評価の技術手法2007改訂版」((財)道路環境研究所)に示された手法を採用し、建設工事の種類(工種)ごとに用いる建設機械の組み合わせ(ユニット)を一つの発生源と見なして予測を行いました。 ユニット数については、「国土交通省土木工事積算基準(国土交通省大臣官房技術調査課監修)」によるユニットの日当り施工能力を踏まえ、準備書第3章第3節に示した工事計画をもとに適切に設定しました。
20	建設機械のNO ₂ ・SPM予測について、同じユニット・ユニット数であるにも関わらず、予測地点間の寄与濃度が3~4倍違うところがある。この理由は何か。	<p>二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果を評価書において修正します。</p> <p>●二酸化窒素</p> <p>地点9(常滑市大塚町)</p> <p><誤>寄与濃度:0.0003 合計:0.0123 年間98%値:0.027 <正>寄与濃度:0.0000 合計:0.0120 年間98%値:0.026</p> <p>地点10(常滑市金山)</p> <p><誤>寄与濃度:0.0004 合計:0.0124 年間98%値:0.027 <正>寄与濃度:0.0001 合計:0.0121 年間98%値:0.026</p> <p>●浮遊粒子状物質</p> <p>地点9(常滑市大塚町)</p> <p><誤>寄与濃度:0.00003 合計:0.02303 <正>寄与濃度:0.00000 合計:0.02300</p> <p>地点10(常滑市金山)</p> <p><誤>寄与濃度:0.00003 合計:0.03003 <正>寄与濃度:0.00001 合計:0.03001</p> <p>なお、予測結果は基準又目標以下であり、評価において「基準又は目標との整合は図られている」ことに変更はありません。</p>
21	予測結果(建設機械、工事車両、供用時)の寄与濃度について、年平均値はまずNO _x で算定され、NO ₂ へ換算しているため、排出量に直接関係するNO _x の値も記載すべきである。	準備書第8章第1節に示すとおり、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、大気質の環境要素が二酸化窒素であることを踏まえ、二酸化窒素の予測結果を記載しました。
22	建設機械の評価手法について、降下ばいじんの寄与量の参考値(10t/km ² /月)は、冬季の降下ばいじん量が20t/km ² /月を超えるレベルに取めることを目的とした「スパイクタイヤ法」のスパイクタイヤの禁止をする地域指定要件であり、環境基準のように一般環境で適用するような性格のものではない。	準備書第8章第1節に示すとおり、降下ばいじんについては、国又は関係する地方公共団体による基準又は目標が示されていないことから、「道路環境影響評価の技術手法2007改訂版」((財)道路環境研究所)に示された参考値を、評価に当たっての基準又は目標として設定しました。
23	工事車両の予測条件の基本となる工事用車両台数は大型車と小型車に分類すべきである。	準備書第3章第3節に示すとおり、工事用車両は建設副産物・舗装材等運搬用のダンプトラック、コンクリート搬入用のアジテータトラック等を使用することとし、全て大型車としました。
24	工事車両の予測条件の排出係数は具体的に出典の何年次の資料を用いたのかを明記すべきである。	工事用車両の予測においては、準備書第8章第1節に示した出典のとおり2015年次の排出係数を用いました。

番号	意見の概要	見解
25	<p>工事車両の予測結果について、合計年平均値がNO₂、SPMともに供用時の予測結果より大きいため、その原因を明らかにするとともに、工事車両による寄与をさらに少なくするため、年間工事量を減らすなど、更なる環境保全措置を検討すべきである。</p>	<p>予測に用いる排出係数は、工事用車両は2015年次、供用時は2030年次の排出係数を用いていることから、工事用車両の予測結果は供用時よりも大きくなります。 準備書に記載のとおり、事業実施段階においては工事用車両の集中を避ける運行計画等に配慮します。</p>
26	<p>供用時の予測地点詳細図で、平面図しか示されていない地点は、横断面図がないため追加すべきである。 予測した官民境界までの距離、道路の高さなどを確認し、必要なら構造を変更するなどの環境保全措置を検討するための重要な要素であるためこの地域の代表的断面を数点記載すべきである。</p>	<p>準備書第8章第1節に示すとおり、供用時の予測では、インターチェンジ部やトンネル坑口部などは道路の構造や自動車の走行状態が複雑であり、複数の断面を合成し算出する必要があることから、大気質の平面的な分布状況の予測範囲を予測地点詳細図として示しました。</p>
27	<p>供用時の排出係数について、具体的に出典の何年次の資料を用いたのかを明記すべきである。</p>	<p>供用時の予測においては、準備書第8章第1節に示した出典のとおり2030年次の排出係数を用いました。</p>
28	<p>供用時の縦断勾配による排出係数のNO₂、SPM補正式があるが(p8-1-112)、縦断勾配が示されていない。 予測式を具体的にどう適用したかを判断し、必要なら縦断勾配を変更する環境保全措置の可能性を検討できるよう、区間距離や縦断図が必要である。 都市計画決定事項ではないにしても、この予測を行った仮の縦断勾配があるはずである。</p>	<p>都市計画の案の段階で検討されている道路計画に基づき、縦断勾配が続く区間やインターチェンジ部など縦断勾配が変化する区間について、準備書第8章第1節に示した出典のとおり、それぞれ適切に排出係数の補正を行いました。</p>
29	<p>供用時の予測結果で寄与濃度があるが、寄与率も計算して併記すべきである。「環境基準以下＝影響は極めて小さい」なら、環境基準まではどんな事業でも無対策でできることになる。少なくとも現況への寄与がどれだけあるかを検討する必要がある。 知多市では寄与率が約5～9%あり「影響は極めて小さい」とは言い難く、NO.7知多市南粕谷本町では24%と他地点と比べ桁違いであり、函渠という構造の問題が浮き上がっている。 事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減を図るための環境保全措置が必要である。</p>	<p>都市計画の案の段階で検討されている条件としては、対象道路は、沿線住民等に対する生活環境への影響を極力回避・低減するため、文教・公共施設や既存集落等との離隔に十分配慮した適切なルートとしました。集落を通過する区間である知多市南粕谷本町においては、住民意見を踏まえ、地域分断の回避等の生活環境上の配慮から函渠構造を採用しています。 評価にあたっては、準備書第8章第1節に示すとおり、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、以下の手法により評価を行いました。</p> <p>①回避又は低減に係る評価 影響が事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかを評価する手法。</p> <p>②基準又は目標との整合性の検討 国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって、選定項目に関して基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合性が図られているかどうかを評価する手法。</p>
30	<p>排気ガスは人体に有害であり、浮遊粒子状物質やPM2.5は道路周辺に相当量舞い上がり、影響を与えることから、遮音壁に脱硝光触媒パネルを取り付けるなどして、排気ガスをきれいにしてほしい。</p>	<p>その結果、事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価し、予測結果は全ての予測地点において、基準又は目標以下となり、基準又は目標との整合性が図られているものと評価しました。</p>

番号	意見の概要	見解
(2)騒音に関する事		
31	<p>現地調査の手法で、調査期間等が平日だけとなっているが、平日と土日・休日を分けて調査すべきである。</p> <p>バックグラウンドとしての騒音を調査するのなら、いかに静穏な地域かを調べるため、逆に交通量も少なく騒音も少ないと思われる土日・休日を選ぶべきである。</p>	<p>工事用車両の運行に係る予測においては、現況の騒音レベルに工事用車両の影響を加味していることから、現況の騒音レベルは土日より交通条件の厳しい平日において調査を行いました。</p>
32	<p>建設機械の予測手法で、将来的にマンションなどが建設される可能性もあり、高架部分は10m近い高さであり、長浦聖母幼稚園や旭北小など東側の高台部分への影響もあるため、もっと高いところでの騒音予測をし、供用時騒音のように(p8-4-7等)断面の等騒音レベル線を示すべきである。</p>	<p>準備書第8章第2節に示すとおり、住居等の保全対象近傍において、官民境界における高さ1.2m(1階高さ相当)及び4.2m(2階高さ相当)で予測・評価を行いました。</p>
33	<p>建設機械の予測地点NO.1東海市大田町が、大気(NO2、SPM)予測地点と異なる理由を明記すべきである。</p> <p>横断面図で確認すると、官民境界からの距離が騒音よりも大気が近いため、騒音は大きくなるはずである。</p>	<p>地点1東海市大田町において、建設機械の稼働に係る大気質と騒音では影響が最大となる工種及びその位置が異なります。</p> <p>大気質は盛土工(路体、路床)の影響が最大となりますが、騒音は盛土工の位置よりも南側で行われる構造物取り壊し工の影響が最大となります。</p>
34	<p>建設機械の予測条件として示されているユニット及びユニット数の設定根拠や、施工能力、年間工事日数等を明記すべきである。</p>	<p>建設機械の稼働に係る予測にあたっては、個別の建設機械の種類・配置等の詳細は未定であることから、「建設工事騒音の予測モデル"ASJ CN-Model 2007"」(日本音響学会)を採用し、建設工事の種類(工種)ごとに用いる建設機械の組み合わせ(ユニット)を一つの発生源と見なして予測を行いました。</p> <p>ユニット数については、「国土交通省土木工事積算基準(国土交通省大臣官房技術調査課監修)」によるユニットの日当り施工能力を踏まえ、準備書第3章第3節に示した工事計画をもとに適切に設定しました。</p>
35	<p>建設機械の予測について、準備書に示されている予測式$LA_{eff} = LWA_{eff} - 8 - 20 \log(r_i/r_0) + \Delta L_{dif}$で試算したところ、予測結果に疑問がある。</p> <p>予測結果の再確認と環境保全措置の再検討が必要である。</p>	<p>準備書第8章第2節において、予測式を誤って記載したため、以下のとおり評価書で修正します。</p> <p><誤> $LA_{eff} = LWA_{eff} - 8 - 20 \log(r_i/r_0) + \Delta L_{dif}$</p> <p><正> $LA_{eff} = LWA_{eff} - 8 - 20 \log(ri) + \Delta L_{dif}$</p> <p>予測値は正しい式を用いて計算しており、予測結果は変わりません。</p> <p>また、予測条件は、建設機械の稼働位置等を踏まえ設定しており、予測結果は適切であると判断しています。</p>
36	<p>防音シートによる環境保全措置が示された地点4知多市長浦2及び地点9常滑市大塚町の効果予測について、地点4の遮蔽効果よりも地点9の遮蔽効果が大きい、防音シートの性能や遮蔽効果の条件が示されておらず、低減効果に疑問がある。</p>	<p>防音シートの透過損失は、準備書第8章第2節に示すとおりです。</p> <p>地点4では、防音シートの設置を想定した工事計画幅端部と予測地点との間に、幅19mの鉄道用地が存在します。地点9では、予測地点の近傍に工事計画幅端部が位置し、そこに防音シートの設置を想定したことから、地点4と比較して回折減衰量が大きくなります。</p>
37	<p>建設機械の環境保全措置の効果予測について、NO.9常滑市大塚町で試算すると地上1.2mで$\Delta 8.3\text{dB}$程度となるはずだが、$\Delta 10\text{dB}$となっている。</p> <p>(行路差 $\delta = 3.36$、回折補正量 $\Delta L_d = -13.1$、回折減衰量 $\Delta L_{dif} = -8.3$)</p> <p>また、地上4.2mで$\Delta 6.6\text{dB}$程度となるはずだが、$\Delta 8\text{dB}$となっている。予測結果の再確認と環境保全措置の再検討が必要である。</p>	<p>準備書第8章第2節に示す予測式を用いて計算した結果は、地点9常滑市大塚町の地上1.2mにおいては、行路差 $\delta = 3.58$、回折補正量 $\Delta L_d = -23.9$、回折減衰量 $\Delta L_{dif} = -9.8$と予測しました。</p> <p>なお、環境保全措置後の地上4.2mにおいては、官民境界よりも背後の地点で最大値を示したことから、その値を準備書に示しました。</p>

番号	意見の概要	見解
38	<p>建設機械稼働が住宅等に近い場合は、予測地点に限らず防音シート設置をすべきである。</p> <p>予測は代表的な機械配置で行っており、建設機械が敷地ぎりぎりまで近づく場合を想定していないため、現実には工事が始まれば騒音が規制基準を超え、地域住民の静穏を脅かす恐れがある。</p>	<p>準備書第8章第2節に示すとおり、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、適切に評価を行い、基準又は目標は、生活環境を保全し、国民の健康の保護に資することを目的とする騒音規制法の規定による「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年11月27日厚生省・建設省告示1号)を採用しました。</p> <p>なお、予測手法は、「建設工事騒音の予測モデル”ASJ CN-Model 2007”」(日本音響学会)を採用し、適切に予測を行いました。</p> <p>本事業の実施においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分に配慮して行うこととします。</p>
39	<p>建設機械の騒音の基準又は目標について、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・75dB程度が「短期間だから我慢するか」と思える値ではないか。 ・どのような経緯で決めたのか。 ・建設時にどのように守るのか。 ・違反した時の罰則はどうなっているのか。 	<p>準備書第8章第2節に示すとおり、基準又は目標は、生活環境を保全し、国民の健康の保護に資することを目的とする騒音規制法の規定による「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年11月27日厚生省・建設省告示1号)を採用しました。</p> <p>事業実施段階については「騒音規制法」等の法令及び条例を遵守します。</p>
40	<p>供用時の予測地点詳細図で、平面図しか示されていない地点は、横断面図がないため追加すべきである。</p> <p>予測した官民境界までの距離、道路の高さなどを確認し、必要なら構造を変更するなどの環境保全措置を検討するための重要な要素であるためこの地域の代表的断面を数点記載すべきである。</p>	<p>準備書第8章第2節に示すとおり、供用時の予測では、インターチェンジ部やトンネル坑口部などは道路の構造や自動車の走行状態が複雑であり、複数の断面を合成し算出する必要があることから、大気質の平面的な分布状況の予測範囲を予測地点詳細図として示しました。</p>
41	<p>供用時の縦断勾配補正式があるが(p8-2-62)、縦断勾配の位置、勾配が示されていない。</p> <p>予測式を具体的にどう適用したかを判断し、必要なら縦断勾配を変更する環境保全措置を検討できるよう、路線の縦断図が必要である。</p> <p>都市計画決定事項ではないにしても、この予測を行った仮の縦断勾配があるはずである。</p>	<p>都市計画の案の段階で検討されている道路計画に基づき、縦断勾配が続く区間やインターチェンジ部など縦断勾配が変化する区間について、準備書第8章第2節に示した出典(「道路交通騒音の予測モデル”ASJ RTN-Model 2008”」(日本音響学会))をもとに、それぞれ適切にパワーレベルの補正を行いました。</p>
42	<p>供用時の基準又は目標の値『70dB』『65dB』が高過ぎる。例えば、『70dB』は掃除機・騒々しい事務所レベルであり、それを基準・目標値としていること自体反対である。</p> <p>特に南部区間は、現在静かな田園・住宅地帯であり、現状の騒音レベルからすると予測結果は容認できない値である。</p>	<p>準備書第8章第2節に示すとおり、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、適切に評価を行いました。</p> <p>基準又は目標は、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として定められた環境基準を採用しました。</p>

番号	意見の概要	見解
43	<p>静穏な夜間の住環境が一変することから、以下の対策によって、さらに10dB程度低くするよう要望する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高上げ・高架道路の住宅団地側に緑の環境施設帯をつくり、騒音対策と景観対策を行う。 ・西知多道路は高機能舗装等にして騒音を減少する。 ・遮音壁は分岐型など適切なもので、遮音そして吸音効果があるものとする。 	<p>準備書第8章第2節に示すとおり、基準又は目標は、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として定められた環境基準を採用しました。</p> <p>予測の結果、環境基準を上回る地点については、遮音壁を設置することにより、環境基準との整合が図られるものと評価しました。遮音壁の高さ、設置範囲等については、事業実施段階において、詳細な測量や設計を踏まえ適切に検討します。</p>
44	<p>供用時の環境保全措置について、「遮音壁の高さ、設置範囲、構造等については事業実施段階で適切に検討する。」とあるが、設置範囲を明確にするべきである。</p> <p>構造については、「必要に応じて透光型遮音壁等の採用を検討する」とあるが、植物の予測の項で環境保全措置の効果を予測し、透光型遮音壁の設置区域を準備書段階で明確にしておくべきである。</p>	
45	<p>計画路線の全線にわたり遮音壁を設置すべきである。</p> <p>騒音・供用時で、7地点で環境基準を超えたため遮音壁を設置するとあるが、官民境界の地上1.2mと4.2mに対する措置に限定され、その高さへの検討がない。</p> <p>予測地点以外でも環境基準を超える部分が道路延長の半分を占めると想定される。</p> <p>速度超過や交通量も未確定であり、予測結果には不確実性が残るため、全線について環境保全措置及び事後調査が必要である。</p>	
46	<p>計画には反対しませんが、子供や孫たちが車の騒音に悩むようになることには反対です。対策を講じるようお願いいたします。</p>	
47	<p>旭北小学校、南粕谷小学校、青海中学校においては、学校環境衛生基準を超過していることから、環境保全措置が必要である。</p>	<p>学校環境衛生基準によると、教室内の窓を開けている時の等価騒音レベルは55dB以下が望ましいとされています。</p> <p>平成10年中央環境審議会答申「騒音の評価手法の在り方について」によると、通常の建物において窓を開けた場合の平均的な内外の騒音レベル差(防音効果)は10dB程度とあります。</p> <p>以上のことから、教室の外側において環境基準の65dB以下であれば、教室内に適用される学校環境衛生基準は満足できると考えています。</p>

番号	意見の概要	見解
(3) 振動に関すること		
48	高架構造における建設機械の予測について、準備書に示されている予測式・条件で試算したところ、予測結果に疑問がある。予測結果の再確認と環境保全措置の再検討が必要である。予測条件として、ユニットの稼働位置から予測点までの距離を11m(5+約6)(p8-3-32横断面図から想定)として計算すると、NO.10常滑市金山で予測値68dBに対し71.3 dBとなる。	地点10常滑市金山における高架構造は、上下線一体とした橋脚を設定しているため、ユニットの稼働位置から予測点までの距離を17.7mとして予測を行いました。
49	供用時の評価手法について、振動の環境基準がないから極端に緩やかな要請限度を用いるのは間違いである。	準備書第8章第3節に示すとおり、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、適切に評価を行いました。基準又は目標は、振動については環境基準が定められていないことから、生活環境を保全し、国民の健康の保護に資することを目的とする「振動規制法」に基づく「道路交通振動の要請限度」を採用しました。
(4) 低周波に関すること		
50	低周波音は自動車走行から発生するだけとして予測しているが、基準との整合性で参考とした指標は、人が受ける総合的な低周波音としての評価値であることから、バックグラウンドを追加して評価すべきである。また、建家・家具のがたつきについても評価すべきである。さらに、環境省が「低周波音苦情への対応のための参照値は、低周波音についての対策目標値、環境アセスメントの環境保全目標値…などとして策定したものではない。」とほい、「低周波音苦情への対応のための参照値」(平成20年12月)を参考として定量的に評価すべきである。	準備書第8章第4節に示すとおり、低周波音の予測にあたっては、既存調査結果より導かれた予測式による方法として「道路環境影響評価の技術手法2007改訂版」((財)道路環境研究所)に示された予測手法を採用しました。基準又は目標との比較については、低周波音に係る環境基準等が設定されていないことから、「道路環境影響評価の技術手法2007改訂版」((財)道路環境研究所)において参考となる指標として示されている「一般環境中に存在する低周波音圧レベル」及び「ISO7196に規定されたG特性5%時間率音圧レベル」を基準又は目標としました。
51	家の中まで侵入する低周波音をなくすような対策を要望する。	
(5) 水質に関すること		
52	地下水質の状況で、常滑市原松町は汚染井戸の定期モニタリング調査であるため、その発端、経過を明記すべきである。廃棄物処理法ができる前に投棄された陶磁器くずなどがいたるところで埋まっており、地下水に影響を与えている可能性がある。H13年度にフッ素が環境基準の0.8 mg/lを超える0.88 mg/l 検出され、その後毎年調査することとされ、H14年度は1.1mg/l、H15年度からは記載してあるとおりであり、環境基準達成が3年間続いたため、H18年度からは調査をやめただけである。	愛知県による地下水質の調査結果について、方法書においては、平成15年度～平成19年度(5年間)の愛知県による地下水質の測定結果を記載しました。「常滑市原松町」については、「定期モニタリング地点」と明記した上で、備考欄に「調査結果等から汚染の継続的な監視をするために定期モニタリング調査が行われている。」と解説を加えるなど、過去の記録において環境基準を超過したことがわかる記載としました。準備書においては、第4章第1節に示すとおり、平成19年度～平成23年度(5年間)までの調査結果を記載したため、平成17年度まで調査が行われた「常滑市原松町」については記載していません。

番号	意見の概要	見解
(6) 地盤沈下に関する事		
53	<p>知多市南粕谷本町の函渠部について、地盤沈下が約3cm、地下水位低下が3mと予測され、止水性のある土留壁の設置をし、それでも不確実性が残るので事後調査を行い、最終的には補償で解決するようだが、そもそも止水性土留壁は市街地での通常工法である。</p> <p>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ない。十分な環境保全措置として、工法ではなく構造やルートの変更を検討すべきである。</p>	<p>準備書第3章第2節に示すとおり、本事業の概略計画の作成にあたっては、PI(パブリック・インボルブメント)手法を導入しました。計画の初期の段階から関係する市民等に情報を提供して広く意見を聴くとともに、第三者機関である「西知多道路有識者委員会」によって手続きの透明性、客観性、公正さを確保し、公正中立な立場から助言、評価をいただきながら、道路の概ねの位置や構造を策定しました。</p> <p>その結果を踏まえ、ルートの選定にあたっては、文教・公共施設や既存集落等の環境の保全に配慮が必要な施設との離隔に十分配慮し、安全に走行できる滑らかな道路線形、構造としました。やむを得ず集落を通過する知多市南粕谷本町については、住民意見を踏まえ、地域分断の回避等の生活環境上の配慮から函渠構造としました。</p> <p>準備書第8章第6節・第7節に示すとおり、予測の結果、地盤沈下及び地下水の利用への影響が生じる可能性が考えられることから、環境保全措置として止水性のある土留壁の設置や観測修正法の実施を行うとともに、事後調査を適切に実施します。</p>
54	<p>地盤沈下の事後調査について、「函渠の近傍に存在する住居」で「水準測量による地表面の鉛直変位観測」とあるが、水準測量だけでは不十分である。</p> <p>家屋の損壊状況を確認するため、事前、工事中、事後に居住者立会いもの家屋調査を行い、「公共事業に係る工事の施行に起因する地盤変動により生じた建物等の損害に係る事務処理要領」(昭和61年4月1日建設事務次官通知、平成15年7月11日改正)第2条(事前の調査等)、第3条(地盤変動の原因等の調査)、第4条(損害等が生じた建物等の調査)、第5条(応急措置)、第7条(費用の負担)の内容を文書で渡して正確に説明すべきである。</p>	<p>準備書第8章第6節に示すとおり、事後調査は水準測量による地表面の鉛直変位観測を、専門家の助言を踏まえながら実施します。事後調査の結果により、環境影響の程度が著しいことが明らかとなった場合には、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。</p> <p>個別の家屋や建物については、事業実施段階において、「公共事業に係る工事の施行に起因する地盤変動により生じた建物等の損害に係る事務処理要領」(昭和61年4月1日建設事務次官通知、平成15年7月11日改正)に基づき、適切に対応することとなります。</p>
55	<p>地盤沈下予測の式があるが、予測条件として一覧表で、代入条件が分かるのは粘性土の圧縮指数C_cと各種単位体積重量γ_tだけである。その地点に固有の粘性土層の層厚、初期間隙比、盛土層の層厚(地下水位が浅、以深)が不明なため予測条件が妥当かどうか検討できない。</p> <p>これでは準備書としての最低限の条件さえ備えていない。</p>	<p>以下の予測条件により適切に行いました。</p> <p>e1: 初期間隙比 … 0.753 hB 盛土層の層厚(地下水位が浅) … 2.18(m) hB' 盛土層の層厚(地下水位が深) … 0.82(m)</p>
(7) 地下水の利用に関する事		
56	<p>井戸の利用状況について、計画路線からの距離、利用目的(飲用、生活、散水、非常用)、使用頻度、大まかな地下水位、自主測定地下水質などを記載すべきである。予測で地下水の低下があることは明確であり、環境保全措置、事後調査まで行う以上、その利用状況を明らかにしておくことは当然である。</p> <p>事後調査について、井戸を特定し、観測方法、頻度、その都度の井戸所有者への通知と公表を定め明記すべきである。地盤沈下や地下水位低下は、工事の一時中断など、直ちに対応すべき事例が多いため、観測の都度の公表は重要であり「公表時期・方法については…適切に実施する」では曖昧になり、迅速な対応がとれなくなる。</p>	<p>準備書第8章第7節に示すとおり、函渠部の周辺に観測井戸を設置し地下水位を観測しました。また、聞き取り調査の結果、函渠部周辺において10箇所程度の井戸の存在を確認しました。</p> <p>予測の結果、地下水の利用への影響が生じる可能性が考えられることから、環境保全措置として止水性のある土留壁の設置や観測修正法の実施を行います。また、事後調査は水準測量による地表面の鉛直変位観測を、専門家の助言を踏まえながら実施します。事後調査の結果により、環境影響の程度が著しいことが明らかとなった場合には、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。</p> <p>なお、井戸の状況については、関係者の正当な利益の保護との関連も考慮した記載としました。</p>
57	<p>準備書に示されている地下水位低下量の予測式・条件で試算したところ、予測結果に疑問がある。</p> <p>予測式 $\Delta s(r) = [\Delta S / \{\log((R+rw)/rw)\}] * [\log((r+rw)/rw)]$ に誤りがあるのではないかと。</p>	<p>準備書第8章第7節において、予測式を誤って記載したため、以下のとおり評価書で修正します。</p> <p><誤> $\Delta s(r) = [\Delta S / \{\log((R+rw)/rw)\}] * [\log((r+rw)/rw)]$ <正> $\Delta s(r) = \Delta S - \{\log((R+rw)/rw)\} * [\log((r+rw)/rw)]$</p> <p>なお、予測値は正しい式を用いて計算しており、予測結果は変わりません。</p>

番号	意見の概要	見解
(8) 日照阻害に関する事		
58	<p>日照阻害の横断面、縦断面を記載し、大気・騒音の予測条件との違いを再確認すべきである。</p> <p>日照阻害の予測条件で、遮音壁が設置される場合はその天端の高さで対象道路の計画高が示されているが、大気や騒音の予測断面とはあまりにもかけ離れている。</p>	<p>準備書第8章第8節に示す日照阻害の予測条件における地盤高及び計画高については、海拔からの高さを示しています。一方、準備書第8章第1節及び第2節に示す、大気質及び騒音における路面高等については、地盤面からの高さを示しており、それぞれ適切に予測を行いました。</p>
59	<p>日照阻害は地上1.5m 1時間に限定せず、地表面の30分日陰も予測すべきである。</p> <p>予測結果について、「公共施設の設置に起因する日陰により生じる損害に係る費用負担について」により「1階高さにおいて日陰時間が4時間を超えないこと」を基準とし問題ないとしているが、同じ基準を用いて名古屋都市高速道路・高速4号東海線では、高速道路単独で30分の日陰でも日照阻害の補償金が支払われている。</p> <p>地点4 常滑市大塚町では、青海グラウンドの西側上空を高架道路が計画されており、半分以上の面積が地上1.5mで1時間の日陰となる。地表面ではほとんど全部が30分の日陰となるはずである。</p> <p>こうしたことを無視して「近接住居での日陰時間が1時間未満」だから「基準又は目標との整合が図られている」と評価するのは間違いである。</p>	<p>準備書第8章第8節に示すとおり、評価にあたっては、国が実施する環境保全に関する施策による基準又は目標が示されていないことから、「公共施設の設置に起因する日陰により生じる損害等に係る費用負担について」による補償を行う場合の閾値(1階高さにおいて日陰時間が4時間を超えないこと)を基準又は目標としました。</p> <p>予測の結果、基準又は目標との整合が図られていると評価しました。</p>
60	<p>青海グラウンド(常滑市大塚町)においては、高架道路が計画されており、半分以上の面積が地上1.5mで1時間の日陰となる。地表面ではほとんど全部が30分の日陰となるはずである。路線位置の変更、不可能な場合でも移転補償をするなど、更なる検討が必要である。</p>	
61	<p>日照阻害について、住居等に限定せず、農業や貴重な植物も対象とすべきである。</p> <p>環境影響評価法では「環境基本法第14条各号に掲げる事項の確保を旨」とし、環境基本法第14条第2号は「生態系の多様性の確保、野生生物の種の保存その他の生物の多様性の確保が図られるとともに、森林、農地、水辺地等における多様な自然環境が地域の自然的社会的条件に応じて体系的に保全されること。」と、農地の体系的保全までも明記している。</p> <p>土地の改変による農地等の減少、日照阻害による生育不良、夜間照明による生育阻害など、農業への影響が考えられる。農地等を体系的に保全するため予測・評価すべきである。</p>	<p>環境影響評価法で定める環境影響評価を行う項目は、環境基本法第14条各号に掲げる事項の確保を旨として定められています。</p> <p>農作物への影響はこれに該当するものではないと考え、準備書第7章第2節に示すとおり、環境影響評価の項目並びに調査・予測及び評価の手法を選定しました。</p> <p>貴重な植物については、準備書第8章第10節に示すとおり、イシモチソウ、ヒキヨモギ、シバナ、ウンヌケ、オオトリゲモについて、専門家の意見も踏まえ、適切に環境保全措置を検討し、事後調査を実施することとしています。</p>

番号	意見の概要	見解
(9) 動物に関する事		
62	<p>ハヤブサについて「一般鳥類調査では確認されなかった。猛禽類調査では、飛翔が確認されたが少数であり、繁殖活動は確認されなかった。」とあるが、調査が不十分、恣意的である。</p> <p>中電西名古屋火力発電所リフレッシュ計画準備書では、知多第2火力の集合煙突でハヤブサが営巣し、産業道路は高利用域にかかっている。</p> <p>この程度のごとは現地調査で把握すべきである。再調査をするか、中電準備書を文献として採用し、必要な環境保全措置を検討すべきである。</p>	<p>準備書第8章第9節に示すとおり、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、専門家の意見も踏まえ、適切に調査、予測及び評価を行いました。</p>
63	<p>コアジサシについて「繁殖が示唆された場所は、実施中の造成工事に伴って一時的に生じたものであり、その環境が本事業の実施段階まで維持される可能性は低いことから、工事の実施による繁殖への影響はないものと考えられる。」とあるが、「実施中の造成工事」とは名古屋港南5区(知多市新舞子地先)の財団法人愛知臨海環境整備センター(略称:ASEC)の廃棄物最終処分場であると考えられる。平成22年3月で埋立て終了、4月に埋立終了届けはできたが、今後、放流水が廃棄物処理法の基準を満たすまで10年、20年と管理をしていかなければいけない土地であり、西知多道路の着工より早く廃止届けが出せる状態にはならない。このため、必要な環境保全措置を検討すべきである。</p>	<p>準備書第8章第9節に示すとおり、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、専門家の意見も踏まえ、適切に予測・評価を行いました。</p> <p>なお、名古屋港南5区(知多市新舞子地先)の財団法人愛知臨海環境整備センター(略称:ASEC)の廃棄物最終処分場は調査対象範囲外です。</p>
64	<p>テン及びホンドタヌキの環境保全措置として、「跨道橋、ボックスカルバートの活用」によって、移動経路が確保できるとしているが、人間が勝手に作った未知なる構造物への忌避行動が考慮されておらず、横断構造物の位置については専門家の助言もないため、事後調査が必要である。</p>	<p>準備書第8章第9節・第11節に示すとおり、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、専門家の意見も踏まえ、適切に環境保全措置を検討しました。</p>
65	<p>オオタカ的环境保全措置として「繁殖に影響を与える可能性がある工事については、可能な限り非繁殖期に実施する」とあるが、可能な限りでは突然建設騒音が繁殖を阻害するため、繁殖期には工事を中断すると明言すべきである。</p> <p>「可能な限り非繁殖期に実施」というあいまいな表現はやめ、営業期はいつからいつまで、営業場所から何m以内は工事の中断など明確に定めておくべきである。</p> <p>事後調査の時期が工事中、工事後と大まかで、その調査頻度や終期が未定である。結果の公表方法も確定して明記すべきである。</p>	<p>準備書第8章第9節・第11節に示すとおり、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、専門家の意見も踏まえ、適切に環境保全措置を検討し、事後調査を実施することとしています。</p>
(10) 植物に関する事		
66	<p>植物の環境保全措置で、「生育地の改変や水分条件・日照条件の悪化を極力避けるよう橋脚設置位置を検討する」とあるが、環境保全措置としての橋脚設置位置を検討した結果、少なくとも日照条件については定量的に再予測してから評価すべきである。</p> <p>事後調査の時期が工事中、工事後と大まかで、その調査頻度や終期が未定である。結果の公表方法も確定して明記すべきである。</p>	<p>準備書第8章第10節・第11節に示すとおり、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、専門家の意見も踏まえ、定量的な予測も含め適切に環境保全措置を検討し、事後調査を実施することとしています。</p>

番号	意見の概要	見解
(12) 景観に関する事		
67	<p>景観の現地調査結果で示されている眺望点からの矢印は視線であることを明記した上で、視界の範囲(景観写真の範囲)を図示すべきである。</p> <p>また、人の静視野に近いレンズを用いたのか確認するため、撮影に使用したレンズも記載すべきである。</p>	<p>準備書第8章第12節に示すとおり、各眺望景観における景観資源は、里山など面的な広がりを持つものであり、利用者によって眺望の範囲に幅があることから、人の静視野よりも広い画角の写真により予測を行いました。</p> <p>評価書では視界の範囲を示します。</p>
68	<p>「集落周辺の眺望の良い場所、寺社等地域に密着した眺望の良い場所」も含む眺望点として、人と自然との触れ合いの活動の場の予測地点である知多運動公園及び旭公園を景観予測地点として追加すべきである。</p>	<p>環境影響評価における景観は、景観資源(見られる対象)を主要な眺望点(見る主体)から眺望する景観を対象としました。主要な眺望点とは、「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」において、「不特定かつ多数の者が利用している景観資源を眺望する場所」と定義されており、それに該当する眺望点として旭北小学校周辺及び城山公園を選定しました。</p> <p>一方、人と自然との触れ合いの活動の場は、野外レクリエーションや日常的な人と自然との触れ合いの活動が一般的に行われる施設や場を対象としており、知多運動公園及び旭公園を選定しました。</p>
69	<p>景観の予測手法は事業範囲を示しただけであり、景観予測とはいえない。計画道路の構造・高さ・色彩がわかるように示すべきである。</p>	<p>準備書第8章第12節に示すとおり、景観の変化については、眺望点から眺望した景観を対象に、フォトモンタージュ法によって対象道路の構造や高さなどの形状を示して予測しており、図には計画道路を記載した予測結果を示しました。</p> <p>なお、橋梁・高架の外観や色彩、法面の植栽方法については、詳細設計の段階において、周辺環境・景観と調和したものとなるように配慮します。</p>
70	<p>地点3の城山公園の予測結果について、「インターチェンジ及び橋梁・高架構造が出現する」としながら、盛土構造の配慮事項を示している。</p> <p>また、対象道路が高架構造で眺望点に近づく区間が示されていない。</p>	
(13) 人と自然との触れ合いの活動の場に関する事		
71	<p>現地調査結果に利用人員、構成、聞き取り調査結果が記載されておらず、調査不足である。</p> <p>また、前山ダム公園の予測結果について、景観予測図を作成し、視覚的証明をすべきである。「影響は極めて小さい」とは言い難く、環境保全措置の検討が必要である。</p>	<p>準備書第8章第13節に示すとおり、調査においては、触れ合い活動の場の概況、分布、利用の状況及び利用環境の状況について、既存資料調査及び現地調査(施設管理者への聞き取り調査を含む)によって把握しました。準備書にはこれらの調査結果をまとめて記載しました。</p> <p>前山ダム公園からの景観については、準備書第8章第12節において記載したとおりです。</p>
(14) 地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況に関する事		
72	<p>環境保全措置について、「最小化するように努める。」ではなく、「最小化する」と明言し、どうしても改変せざるを得ない場合の判断基準とその対応方法を記載すべきである。</p>	<p>準備書第8章第14節に示す常滑市の多屋古窯址群については、「文化財保護法」等の法令を遵守し、施工ヤードや工事用道路等による改変を最小化するよう努めます。</p>
(15) 廃棄物等に関する事		
73	<p>廃棄物の状況・再資源化等施設の立地状況の把握が、対象区域に限定されており、この範囲の施設だけで再利用が可能なものの調査が不足している。自らの産業廃棄物を建設リサイクル法に基づき再資源化するため、30km～50kmの範囲で施設の有無や受入可能性を調査すべきである。</p>	<p>準備書第4章第2節においては、対象区域に立地する再資源化等施設を示しました。</p> <p>廃棄物等については、事業実施段階において、廃棄物処理法、建設リサイクル法等に基づき、適切に処理またはリサイクルを行います。また、再資源化等にあたっては、「建設リサイクル推進計画(中部地方版)」及び「あいち建設リサイクル指針」を遵守します。</p>
74	<p>予測結果において、建設副産物の発生量の根拠を明記すべきである。</p> <p>また、再資源化目標が2種類併記されているが、どちらの目標を遵守するのか不明である。</p>	<p>準備書第8章第15節に示す工事の実施に伴って発生する廃棄物等の発生量については、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊は撤去等が想定される既設の工作物、建設発生木材は伐採が想定される面積及び樹木現存量(推定値)、建設発生土は切土量及び盛土量を集計して算出しました。</p> <p>再資源化等の目標値については、「建設リサイクル推進計画2008(中部地方版)」及び「あいち建設リサイクル指針」で示されているそれぞれの目標値を充足するように併記しました。</p>

番号	意見の概要	見解
5. 環境の保全のための措置について		
75	<p>函渠部(知多市南粕谷本町)においては、大気質の影響が極めて小さいとは言いがたく、地盤沈下及び地下水位低下についても環境保全措置及び事後調査を行うが、事業者の実行可能な範囲内で回避・低減を図ったとは認められない。構造やルートの変更を検討すべきである。</p>	<p>準備書第3章第2節に示すとおり、本事業の概略計画の作成にあたっては、PI(パブリック・インボルブメント)手法を導入しました。計画の初期の段階から関係する市民等に情報を提供して広く意見を聴くとともに、第三者機関である「西知多道路有識者委員会」によって手続きの透明性、客観性、公正さを確保し、公正中立な立場から助言、評価をいただきながら、道路の概ねの位置や構造を策定しました。</p> <p>その結果を踏まえ、ルートの選定にあたっては、文教・公共施設や既存集落等の環境の保全に配慮が必要な施設との離隔に十分配慮し、安全に走行できる滑らかな道路線形、構造としました。</p> <p>やむを得ず集落を通過する知多市南粕谷本町については、住民意見を踏まえ、地域分断の回避等の生活環境上の配慮から函渠構造としました。また、予測の結果、影響が生じる可能性が考えられる環境要素については、適切に環境保全措置を講じるとともに、必要に応じて事後調査を適切に実施します。</p>
6. 事後調査の計画について		
76	<p>「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」第17条において、「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努めなければならない」と定められていることから、事後調査を行う項目については、調査時期、頻度、終期、結果の公表方法を確定して公表すべきである。</p>	<p>「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、専門家の意見も踏まえながら、適切に事後調査を実施します。</p>
7. 環境影響の総合的な評価について		
77	<p>環境保全措置を検討したのが6項目だけでは不十分である。「環境への影響は極めて少ない」と評価を極端にねじ曲げて、環境保全措置を検討しない項目が15項目と多すぎるので、それぞれについて真摯な見直しが必要である。</p>	<p>「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第19号)」の規定により、専門家の意見も踏まえ、適切に環境保全措置を検討しました。</p>
8. 環境影響評価の委託先について		
78	<p>環境影響評価の委託先において、現地調査が3社に分かれているが、猛禽類の調査分担について記載すべきである。</p>	<p>準備書第12章に示すとおり、環境影響評価の委託先は、「環境影響評価法」第14条第1項第八号の規定により、適切に記載しました。</p>
9. 西知多道路の公聴会閲覧資料、PI(パブリックインボルブメント)資料に関すること		
79	<p>市民参画手法(PI)の内容が全く記載されていない。PI(パブリックインボルブメント)を導入して概略計画を策定したとして、その流れが説明してあるが、その内容が全く記載されず不十分さを隠している。東海市、知多市、常滑市の人口約25万人の0.1%にも満たない数が総意を示す根拠はあるのか。こんなに意見が少なければ、もっと積極的に市民の間に飛び込み、時間をかけて意見を聞くべきであった。</p>	<p>本事業は、「西知多道路有識者委員会」を設置し、概略計画の立案において手続きの透明性、客観性、公正さを確保するため、公正中立な立場から助言・評価を受け、説明会・オープンハウスを4回、空港利用者、道路利用者及び事業者に対するアンケート調査や広報誌「にちたVOICE」を第6号まで発行し、市民及びその他の関係者とのコミュニケーションを重ねながら計画づくりが適切に行われたものと考えており、今般都市計画手続きを進めています。</p> <p>事業者アンケートの結果については、知多地域および県内に拠点を置く事業者、空港島内の物流事業者を対象に行ったものです。</p>
80	<p>市民参画手法(PI)は意図的に誘導した。PIの取り組みとして、説明会・オープンハウスが4回、アンケート調査が空港利用者、道路利用者、事業者の3種類、にちたVOICE !6回、ホームページ「西知多道路ホームページ」とあるが(p3-3)、このうち、事業者アンケートは、西知多道路に期待することはという誘導質問で、空港アクセスの信頼性33%、定時制確保28%などを紹介していたが、みなさまからのご意見は683人の中間報告だけで、西知多道路に期待することはという誘導質問で、交通渋滞の緩和67%だけをとりあげ「交通渋滞の緩和を期待する意見が大多数である。」とまとめている。たった683人の誘導質問に対する意見だけで、地域住民の大多数が交通渋滞緩和を期待しているとは許されない。</p>	
9. (3) その他		
81	<p>知多市は「緑園都市」のコンセプトでまちづくりを行っている。里山に限らず、田畑などの緑被地域を開発していくならば、緑を道路の盛土の部分などに植栽して緑を地域に返していくべきである。盛土には「知多市の花”つじ”」を植え、「緑と花」によって潤いまで創生していく道づくりをしなければ、緑の万博までした愛知県らしくない。西知多産業道路の緑のコリドーを常滑まで延長してもらいたい。インターチェンジ周辺の店舗開発などで地域も活性化し、知多半島の物流・交通がスムーズになるのは歓迎である。</p>	<p>準備書第3章第3節に示すとおり、詳細設計にあたっては、盛土や切土法面等は、外来種による生態系の攪乱を防止するため、道路管理上支障のない範囲で、極力在来種による緑化を行い、周辺環境・景観と調和したものとなるように努めます。</p>