

平成25年度第4回 愛知県都市計画審議会

平成26年3月25日（火）午後2時59分

愛知県議会議事堂 5階 大会議室

【事務局（都市計画課課長補佐 鈴木利幸）】

定刻までには少し時間がございますが、委員の皆様全員お集まりですので、始めさせていただきます。

ただいまから平成25年度第4回愛知県都市計画審議会を開催いたします。

まず初めに、傍聴人の皆様をお願いいたします。会議の開催中は携帯電話の電源を切るか、マナーモードにさせていただきますようお願いいたします。会議の秩序を乱す行為、議事進行の妨げとなる行為はしないでください。

なお、本日配付いたしました傍聴券の裏面の注意事項を遵守して、静粛に傍聴していただきますようお願いいたします。

それでは、配付資料の確認をさせていただきます。平成25年度第4回愛知県都市計画審議会次第でございます。次第の右側に配付資料一覧を記載してございますので、順に申し上げます。

1点目は、愛知県都市計画審議会委員名簿、2点目は、議席あんない、3点目は、愛知県都市計画審議会議案、4点目は、環境影響評価書、5点目は、環境影響評価書要約書、6点目は、帯封の図面で図面番号は1～11、7点目は、黄色表紙A4サイズの意見書の要旨、8点目は、水色表紙A4サイズの報告書、続いて、参考資料といたしまして愛知県都市計画審議会議案概要説明書、パンフレットであります環境影響評価書のあらまし、最後に、桃色表紙A3サイズの議案に関する説明資料、以上でございます。資料の不足等がございましたら、事務局までお申し出ください。

それでは、会議に先立ちまして、会長から御挨拶をお願いいたします。

【会長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

会長の山田でございます。

開会にあたりまして、一言御挨拶申し上げます。

本日は、今年度4回目になりますが、都市計画審議会でございます。委員の皆様方には、年度末のお忙しいところお集まりいただきまして、どうもありがとうございました。厚くお礼を申し上げます。

議案は、西知多道路に関する都市計画案と環境影響評価書の2議案でございます。中部国際

空港へのアクセス道路として、また、災害時の代替道路として自動車専用道路を都市計画道路ネットワークに定めようとするわけでございます。

近年の環境問題への関心の高まりから、このような道路の建設にあたりましては、具体の計画と環境への配慮というバランスが特に重要であると考えております。

委員の皆様方には、活発な御議論を賜りますようお願い申し上げまして、御挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局（都市計画課課長補佐 鈴木利幸）】

ありがとうございました。

本日は、会長の御挨拶にもありましたように、西知多道路の御審議をお願いいたしますので、当審議会に設置されました環境影響評価調査専門部会委員の方々に出席をお願いしております。本日、御出席の臨時委員の方々を御紹介申し上げます。

金城学院大学教授 小野知洋委員でございます。

愛知教育大学名誉教授 芹沢俊介委員でございます。

公益財団法人 日本鳥類保護連盟理事 柳澤紀夫委員でございます。

名古屋工業大学名誉教授 山本幸司委員でございます。

なお、本日は、2分の1以上の委員の方々に御出席いただいておりますので、会議は成立いたします。

当審議会の議長は、愛知県都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、会長が務めることになっておりますので、よろしくお願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ただいまお聞き及びのとおりでございますので、議長を務めさせていただきます。会議を進めさせていただきます。

愛知県都市計画審議会運営規程第8条第1項の規定により、議事録署名者として、田中淳子委員、宮地美角委員を指名いたします。よろしくお願いいたします。

本日御審議いただきますのは、議案書の目次に記載してございますように、第1号議案「知多都市計画道路の変更について」及び第2号議案「環境影響評価書（知多都市計画道路1・3・6号西知多道路）について」の2議案でございます。

第2号議案につきましては、平成21年7月10日開催の当審議会において、西知多道路の都市計画決定に関する環境影響評価調査専門部会を設置し、調査・審議を進めてまいりました。

本日は、同専門部会における調査・審議の結果につきまして、報告を予定しております。

それでは、第1号議案及び第2号議案を一括上程いたします。

県当局の説明をお願いします。

なお、少し長時間の議案説明になりますので、どうぞ、着席して説明をお願いいたします。

【都市計画課長 山口 豊】

都市計画課長の山口でございます。よろしくお願いいたします。

議長のお許しをいただきましたので、失礼して座って説明させていただきます。

第1号議案「知多都市計画道路の変更」について御説明いたします。今回の変更は1・3・6号西知多道路及び関連する都市計画道路の変更を内容とするものでございます。

議案書は1ページから9ページ、議案概要説明書は1ページから5ページ、図面は図面番号1番から11番、桃色表紙のA3サイズ議案に関する説明資料は1ページから9ページでございます。

本日の審議会におきましては、議案書始め説明資料が多いことから、委員お二人につき1台用意させていただきましたモニターを中心に説明を進めさせていただきます。

恐れ入りますが、必要に応じて、お手元の議案書、参考資料等を御覧いただきたいと思います。

モニターを御覧ください。

西知多道路は、東海市から常滑市に至る延長約18.5kmの自動車専用道路で、現在、策定中の「あいちビジョン2020」では、中部国際空港と伊勢湾岸自動車道を直結し、また、名古屋高速道路を経由してリニア中央新幹線・名古屋駅を結ぶ重要な路線として位置付けております。

主な整備効果としましては、1点目に空港及び知多地域の広域連携として、中部国際空港及び知多地域と伊勢湾岸自動車道などの高速道路網とのアクセス強化・充実により、広域的な物流機能の向上や知多地域の産業や経済の更なる活性化、及び空港利用者の定時性の確保が期待されます。

2点目は道路交通の円滑化として、知多地域の生活交通と通過交通を分離し、通過交通の市街地への流入防止が図られること、また、北部区間を6車線化することなどにより、朝・夕ピーク時の渋滞緩和が期待されます。

3点目は災害時等の輸送路として、知多地域と名古屋方面を結ぶ規格の高い道路が知多半島道路と併せて2本となり、災害時における緊急輸送路が確保されるとともに、事故等による通行規制時には複数のルートから選択が可能となります。

それでは、都市計画案について、資料に基づき説明してまいります。

図面番号1の総括図を御覧ください。

この総括図は、図面左側を北の方角としており、図中右上にございます愛知県を示した広域図における赤色実線で囲まれた範囲を拡大したものでございます。

この総括図を始め図面番号2以降の計画図等もすべて図面左側を北の方角としております。

図面の、左側、中央、そして右側の、オレンジ色丸印は、順に東海市役所、知多市役所、常滑市役所でございます。図面右の下側に中部国際空港が位置しております。

図面中央の赤色の実線が1・3・6号西知多道路でございます。

この内、伊勢湾岸自動車道から長浦インターチェンジまでの北部区間は、伊勢湾岸自動車道へのスムーズな接続などに配慮し、現在4車線の国道155号及び国道247号、通称、西知多産業道路を6車線に拡幅する計画でございます。

次に、長浦インターチェンジから知多横断道路までの南部区間は、P I（パブリック・インボルブメント）で選定された概略計画を踏まえ、文教・公共施設や既存集落等への影響に十分配慮した4車線のバイパス道路を新設する計画でございます。

次に、図面番号2の索引図を御覧ください。

索引図は計画図ー1から計画図ー9の分割位置をお示ししております。

図面番号3の計画図ー1を御覧ください。

名古屋市と東海市の市境から東海ジャンクションを含む区間をお示ししています。赤色の実線が今回都市計画を決定する区域をお示ししております。

東海ジャンクションから南側につきましては、黄色の実線でお示ししております1・3・3号西知多産業道路線及び3・4・4号知多西部線を廃止した上で、西知多道路を新たに決定いたします。

これに伴い、知多西部線の名古屋市境から東海ジャンクション北側までの区間を3・1・63号大津町東海線に名称を変更いたします。

なお、西知多道路の北部区間は6車線で標準幅員は25.75mでございます。

ここで、桃色表紙の議案に関する説明資料の2ページを御覧ください。

東海ジャンクションのイメージをお示ししています。西知多道路と伊勢湾岸自動車道、名古屋高速東海線が直結することで、中部国際空港、名古屋港そして名古屋駅を結ぶ自動車専用道路網が形成されることとなります。

また、空港と関東、関西、両方面との交通利便性も大幅に向上いたします。

図面番号4の計画図ー2を御覧ください。

荒尾インターチェンジから加家インターチェンジを含む区間をお示ししています。赤色の実線で囲まれております区域が新たに決定します西知多道路でございます。

荒尾インターチェンジに接続する3・4・14号荒尾大府線は既設インターチェンジの改良に伴い、起点など一部区域を変更する計画でございます。

また、加家インターチェンジに接続する3・4・27号東海有松線もインターチェンジの改良に伴い、起点など一部区域を変更するものでございます。

モニターを御覧ください。

臨海部へのアクセス道路と接続するインターチェンジの改良イメージをお示ししています。画面上段に現在、下段に将来の交差点計画をお示ししております。

現在は、交差点が2箇所あるため、市街地から臨海部への交通と西知多産業道路からの交通が錯綜し、大変危険な状況であります。将来は、交差点を1箇所に集約化することにより、交通の錯綜を解消し、安全性に十分配慮した計画としております。

恐れ入りますがお戻りいただいて、図面番号5の計画図-3を御覧ください。

大田インターチェンジ(仮称)から横須賀インターチェンジを含む区間をお示ししています。赤色の実線で囲まれております区域が新たに決定します西知多道路でございます。

西知多道路の決定に伴い、大田インターチェンジを新たに設置する計画でございます。

また、横須賀インターチェンジに接続する3・3・3号瀬戸大府東海線は、インターチェンジの改良に伴い、交差点部の幅員など一部区域を変更する計画でございます。

図面番号6の計画図-4を御覧ください。

寺本インターチェンジ(仮称)から朝倉インターチェンジを含む区間をお示ししています。赤色の実線で囲まれております区域が新たに決定します西知多道路でございます。

西知多道路の決定に伴い、寺本インターチェンジを新たに設置し、インターチェンジに接続する3・5・59号八幡亥新田線は、交差点部の幅員など一部区域を変更する計画でございます。

図面番号7の計画図-5を御覧ください。

長浦インターチェンジを含む区間をお示ししています。赤色の実線で囲まれております区域が新たに決定します西知多道路でございます。

3・4・26号知多刈谷線は、現在、3・4・4号知多西部線に接続する計画となっております。知多西部線の廃止に伴い、道路計画を見直し、一部区間を廃止して、起点などを変更する計画でございます。黄色でお示ししている区間を廃止するものでございます。

また、画面右側の長浦インターチェンジに接続する3・4・6号知多西尾線は既設インター

チェンジの改良に伴い一部区域を変更します。

なお、長浦インターチェンジは現在、名古屋方面への利用に限られたハーフインターチェンジとなっておりますが、地域の利便性を考慮し、現在の名古屋方面に加え、常滑方面への利用も可能なフルインターチェンジの計画としております。

ここで画面中ほどからが、南部区間となります。西知多道路の南部区間の標準幅員は23.5m、4車線のバイパス計画でございます。

次に、図面番号8の計画図-6を御覧ください。

長浦インターチェンジを過ぎたところから日長インターチェンジ（仮称）を含む区間をお示ししています。西知多道路は、画面左側の分岐部より内陸側に向かう計画で、赤色の実線で囲まれた区域となります。

この区間には、日長インターチェンジを新たに設置し、国道155号と接続する計画でございます。なお、日長インターチェンジは、名古屋方面への連絡を強化するため設置するもので、ハーフインターチェンジとしております。

画面右下の臨海部につきましては、1・3・3号西知多産業道路線を1・3・3号知多西部線に名称変更し、黄色の実線でお示ししております3・4・4号知多西部線を廃止いたします。

図面番号9の計画図-7を御覧ください。

金沢インターチェンジ（仮称）を含む区間でございます。赤色の実線で囲まれております区域が新たに決定します西知多道路でございます。

知多市南粕谷本町の地下式と旗上げしている約370mの区間につきましては、地域分断等に配慮し、函渠構造を採用する計画でございます。

また、金沢インターチェンジに接続する3・4・28号東海知多線は、西知多道路の決定に伴い交差点部の一部区域を変更する計画でございます。画面中ほどの丸で囲んだ箇所については立体交差となる計画でございます。

図面番号10の計画図-8を御覧ください。

知多市と常滑市の市境から青海インターチェンジ（仮称）を含む区間でございます。赤色の実線で囲まれております区域が新たに決定します西知多道路でございます。

青海インターチェンジの付近から、青色実線で嵩上式と旗上げしている区間は、地域分断等に配慮し、主に高架構造とする計画でございます。

また、青海インターチェンジに接続する3・5・16号大野久米線は、交差点部の一部区域を変更し、また、丸で囲んだ箇所については立体交差となる計画でございます。

3・5・19号岡田蒲池線は、インターチェンジによる接続はありませんが、西知多道路との交差箇所を追加するものでございます。

図面番号11の計画図－9を御覧ください。

多屋インターチェンジ（仮称）から常滑ジャンクション（仮称）を含む区間でございます。赤色の実線で囲まれております区域が西知多道路となります。

多屋インターチェンジ（仮称）で農道三崎西部線と接続し、常滑ジャンクション（仮称）において、知多横断道路に接続する計画でございます。

以上が知多都市計画道路の変更に関する内容でございます。

本都市計画面案について、都市計画法第17条に基づき平成25年1月25日から2月25日までの間、公衆の縦覧に供しましたところ、2団体14名の方から意見書の提出がございましたので、意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解を御説明いたします。

お手元の桃色表紙の議案に関する説明資料の3ページを御覧ください。

まず、最初に、資料3ページと4ページは、事業目的についての御意見です。

番号1－1から1－8の意見書の要旨といたしましては、1－1「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、単純に道路を新設すべきではない。」、1－6「東海・東南海地震の津波により、海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ため、西知多道路を新設しなくてよい。災害時には知多半島道路と産業道路、国道155号があれば充分である。」など、主に事業の必要性に関する御意見です。

これに対する都市計画決定権者の見解といたしましては、「西知多道路は、計画の初期段階からP I手法により、整備しない場合も含め現道の主要交差点の拡幅・立体化など複数の比較案を検討した結果、今回の計画となっております。また、本道路は、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、交通混雑の緩和が図られるだけでなく、伊勢湾岸自動車道等と接続し、知多半島道路と同等以上の機能を持つ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、中部国際空港へのアクセス強化、物流機能の向上や事故・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として計画しております。なお、地震対策につきましては、ソフト対策も含め最新の知見に基づき、総合的な対策により適切な対応を図ってまいります。」という見解です。

次に、番号1－9の意見要旨としましては、「「道路の中期計画（中部地方版）」11頁の「主要事業」として西知多道路は記載されていない。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）」に反する。」という御意見でござ

います。

これに対する見解といたしましては、「西知多道路につきましては、県が策定した「政策指針2010-2015」における主要政策「中部広域交流圏を支える陸海空の広域交通基盤の整備」の「主な取組」として位置付けられております。また、現在策定しております「あいちビジョン2020」においても、重要政策課題「リニア開業効果を高める交通ネットワークの整備」及び地域別取組「世界とつながる玄関口としての機能強化」の中に、重要な交通基盤として位置付けられております。」という見解です。

次に、資料5ページをお開きください。事業内容についての御意見です。

番号2-1から2-4の要旨としましては、2-1「18.5kmに11箇所ものインターチェンジがあるため、通過交通の流入防止にならない。」、2-3「北部区間の新設インターチェンジは意味がなく、バイパスとして新設する南部区間には知多市、常滑市に各1箇所程度あれば充分である。インターチェンジの新設理由を明記すべきである。」、2-4「日長インターチェンジ（仮称）について、地域活性化のためにフルインターチェンジへ変更して欲しい」などのインターチェンジに関する御意見でございます。

これに対する都市計画決定権者の見解といたしましては、「車線数やインターチェンジの配置につきましては、地域の活性化を考慮し、将来利用が見込まれる交通量や利用経路を踏まえた計画としております。特に、日長インターチェンジ（仮称）につきましては、名古屋方面への連絡を強化するためのインターチェンジとしております。また、西知多道路の整備により、市街地へ流入する通過交通を、本道路へ誘導し、生活交通と通過交通を分離させることで中長期的に地域の交通混雑の緩和を図ります。」という見解です。

次に、番号2-5から2-8の要旨としましては、2-5「南部の住宅田園地区の環境悪化を防ぐため、現在の産業道路・国道の直上（一部隣接）に道路を通せば良い。」、2-6「知多市南粕谷本町の函渠部は、大気質、地盤沈下等の観点から設計の見直しが必要である。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」など、環境面からのルート変更に関する御意見でございます。

これに対する見解といたしましては、「道路計画につきましては、住民の皆様のご意見を伺いながら、P Iで選定された概略計画を踏まえ、建設コスト、走行性、騒音や日照などの生活環境及び自然環境への影響を含めた総合的な観点から計画しております。なお、知多市南粕谷本町については、沿線住民の皆様のご意見を伺いながら、地域分断の回避や土地の改変を極力少なくすること等に配慮し、函渠構造としました。」という見解です。

次に、番号2-9の要旨としましては、「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、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。」との御意見でございます。

これに対する見解といたしましては、「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。なお、計画交通量につきましては、現時点で平成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。」という見解です。

次に、資料6ページは「その他」の御意見でございます。

番号3-1、3-2の要旨としましては、3-1「P Iを導入しているが、市民参画の内容が記載されず不十分である。アンケートの意見数も少なく、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。」などのP Iに関する御意見でございます。

これに対する都市計画決定権者の見解といたしましては、「P Iにつきましては、「西知多道路有識者委員会」を設置し、公正中立な立場から助言・評価を受けながら実施しております。市民参画の内容につきましては、広報誌「にしちたVOICE！」を第6号まで発行して各戸配布し、説明会・オープンハウスを4回開催するとともに、空港利用者、道路利用者及び県内に拠点を置く事業者等に対するアンケート調査を実施し、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を行っております。」との見解です。

番号3-3は、「利用している道路が分断されるため、現在の利便性を確保して欲しい。」との御意見でございます。

これに対する都市計画決定権者の見解といたしましては、「西知多道路の計画につきましては、現在ある道路の機能を確保する計画としております。なお、計画の細部につきましては、事業実施段階で検討することになりますので、事業者に申し伝えます。」との見解です。

番号3-4は、「空港が完成したにもかかわらず、地元常滑の経済は低迷し続けているため、計画道路を一刻も早く整備し、宅地化・人口増加をすすめて欲しい。」という御意見です。

これに対する都市計画決定権者の見解といたしましては、「西知多道路は、地元経済の発展にも寄与するものと考えており、本道路の早期整備につきましては事業者に申し伝えます。また、常滑市のまちづくりに関する御意見は常滑市に申し伝えております。」との見解です。

最後に番号3-5は、「緑園都市『知多市』の象徴的地区となるよう農村空間を残しつつ、高齢者も暮らしやすい『日長・長浦地区』の『まちづくり』を推進して欲しい。日長インターチェンジ（仮称）周辺については、スーパーマーケット等が誘致できる近隣商業地域、あるいは

準住居地域での『まちづくり』を基本方針とする都市計画マスタープランに変更して欲しい。」との御意見でございます。

これに対する都市計画決定権者の見解といたしましては、「御意見の内容は、知多市のまちづくり及び都市計画マスタープランに関することですので、知多市へ申し伝えております。」との見解です。

以上が意見書の要旨と都市計画決定権者の見解でございます。

なお、第1号議案について、都市計画法18条第1項に基づき、東海市、知多市、常滑市に意見照会しましたところ、異存ない旨の回答を得ております。

以上が第1号議案に関する説明でございます。

【都市計画課主幹 山田和久】

続きまして、第2号議案「環境影響評価書」につきまして説明いたします。

都市計画課主幹の山田でございます。よろしく願いいたします。では、座って説明させていただきます。

議案書は11ページから13ページ、議案概要説明書は6ページ、別冊として環境影響評価書、評価書を要約いたしました環境影響評価書要約書、さらにその概要をまとめました環境影響評価書のあらましがございます。

環境影響評価の内容につきましては、参考資料、環境影響評価書のあらましにより御説明させていただきます。

それでは、環境影響評価書のあらましの表紙を開いていただき、左側2ページの下段、計画概要を御覧ください。

西知多道路は、総延長約18.5kmの一般国道であり、車線数が4車線以上の計画でございますので、環境影響評価法の規定により、都市計画決定権者である愛知県が環境影響評価を実施しております。

次に6ページを御覧ください。

環境影響評価の項目につきましては、国土交通省令に示されている参考項目を勘案しつつ、事業特性及び地域特性を踏まえて、大気質、騒音、振動など17項目を選定いたしました。

8ページから9ページを御覧ください。

環境影響評価項目の予測地点の位置図でございます。予測地点は住居等の保全対象に対し、影響が最も大きくなる地点をそれぞれ選定しております。

それでは、環境影響評価の対象項目ごとに予測・評価結果を御説明いたします。

10ページを御覧ください。

大気質の予測結果をまとめております。

まず、建設機械の稼働による大気質の影響について、東海市大田町を始め11地点で予測を行いました。表では予測地点と予測結果の数値、その右隣に達成すべき基準又は目標の値を示しております。評価項目は上の表の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質と下の表の粉じん等でありませす。また、基準又は目標は環境基準等を採用しております。

その結果は、いずれの項目も全ての地点で基準を下回ると予測しております。

次に、11ページを御覧ください。

工事用車両の運行による大気質の影響について、主要な運行経路である既存道路の9地点について予測を行いました。評価項目は先程と同じ二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等で、基準又は目標は同様に環境基準等を採用しております。

その結果は、いずれの項目も全ての地点で基準を下回ると予測しております。

次に12ページを御覧ください。

自動車の走行による大気質の影響について、大田インターチェンジ付近の東海市大田町を始め11地点で予測を行いました。評価項目は二酸化窒素、浮遊粒子状物質で、基準又は目標は環境基準を採用しております。

その結果は、いずれの項目も全ての地点で基準を下回ると予測しております。

次に13ページを御覧ください。

騒音の予測結果をまとめております。

まず、建設機械の稼働による騒音の影響について、大気質と同じ11地点で予測を行いました。基準又は目標は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を採用しております。

表の予測結果と基準又は目標の欄を比較して御覧ください。

地点④の知多市長浦2及び地点⑨の常滑市大塚町において基準の85デシベルを上回る結果となっております。そのため、工事の実施にあたり環境保全措置として防音シートなどの設置を実施することにより、予測結果が括弧書きでお示ししたとおりの値となりますことから、基準を下回ると予測しております。

次に14ページを御覧ください。

工事用車両の運行による騒音の影響について、大気質と同じ9地点で予測を行いました。基準又は目標は環境基準を採用しております。

地点②の東海市横須賀町を除く地点では基準を下回ると予測しております。

地点②につきましては、基準を上回る結果となっておりますが、表の中ほどに示しております現況値がすでに基準を上回っており、予測結果は現況の騒音レベルと変化がないと予測しております。

次に15ページから16ページを御覧ください。

自動車の走行による騒音の影響について、大気質と同じ11地点で予測を行いました。基準又は目標は環境基準を採用しております。

地点②、③、⑤、⑥、⑦-2、⑧、⑪において、予測結果が基準を上回る結果となっております。そのため、環境保全措置として遮音壁を設置することにより、括弧書きでお示しした値となりますことから、基準を下回ると予測しております。

次に17ページから18ページを御覧ください。

振動の予測結果をまとめております。

17ページ上段では建設機械の稼働による振動の影響について、下段では工事用車両の運行による影響について、18ページでは自動車の走行による影響について予測を行いました。基準又は目標は振動規制法による基準を採用しております。

その結果はいずれのケースも全ての地点で基準を下回ると予測しております。

次に19ページを御覧ください。

上段に低周波音の予測結果をまとめております。

自動車の走行による低周波音の影響について、6地点で予測を行いました。基準又は目標は一般環境中に存在する低周波音圧レベルの値等を採用しております。

その結果はいずれも全ての地点で基準を下回ると予測しております。

以上、大気質・騒音・振動・低周波音につきましては、ただいま説明いたしました予測結果のとおり、基準又は目標との整合が図られていると評価しております。

また、必要に応じて遮音壁等の環境保全措置を講じるとともに、事業実施にあたり、低公害型の建設機械や工法を積極的に導入したり、工事用車両の集中を避ける運行計画とすることなどの配慮を行うことから、環境への影響は回避又は低減が図られていると評価しております。

次に19ページ中段を御覧ください。

水質でございます。

工事実施中の降雨により発生する濁水が、周辺の河川やため池等の水質へ及ぼす影響について予測を行いました。

モニターを御覧ください。

具体的な対策のイメージをお示しします。工事实施により出現する裸地等に転圧やビニールシートによる被覆を行ったり、法面の早期緑化に努めることなどにより、濁水の発生を抑えるとともに、必要に応じて沈砂池等を設置することとしております。

こうした対応により水質への影響は回避又は低減が図られていると評価しております。

次に地盤沈下、地下水の利用でございます。

工事の実施及び道路の存在による影響を知多市南粕谷本町の函渠区間において予測を行いました。

モニターを御覧ください。

何も対策を実施しない場合の予測結果をお示ししております。地下水位低下量が最大で2.8m、地盤沈下が最大で2.6cmと予測されましたので、地盤沈下、地下水の利用への影響が生じる可能性がございます。

そのため、環境保全措置として止水性のある土留壁を設置するなどにより、地盤沈下の要因となります地下水位の低下を極力抑えることとしております。

また、環境保全措置の効果についての知見が十分でないことから、専門家の助言・指導をいただきながら、工事前、工事中、工事後において地表面の鉛直変位観測や地下水位観測を実施し、必要に応じて適切な措置を講じることとしております。

こうした対応により地盤沈下・地下水の利用への影響は回避又は低減が図られていると評価しております。

次に、日照障害でございます。

道路の存在による影響について予測を行いました。

モニターを御覧ください。

予測結果をお示ししております。

その結果は、いずれの地点も保全対象となる住居等における日影時間は1時間未満となり、基準の4時間を超えないと予測しておりますことから、基準又は目標との整合が図られていると評価しております。

続きまして、20ページを御覧ください。

上段にお示ししております動物でございます。

工事の実施及び道路の存在等による影響について、現地調査で確認された重要な種に対して予測を行いました。

その結果、テン、オオタカ、コオイムシ等の昆虫類、オオタニシについて、生息環境に影響

が生じる可能性があるとして予測されました。

そのため、環境保全措置として、移動経路の確保、繁殖期に配慮した施工、照明器具の改良などを実施することとしております。

また、このうちオオタカにつきましては、環境保全措置の効果についての知見が十分でないことから、専門家の助言・指導をいただきながら、工事前、工事中、工事後において繁殖状況のモニタリング調査等を実施し、必要に応じて適切な措置を講じることとしております。

こうした対応により動物への影響は回避又は低減が図られていると評価しております。

次に、下段にお示ししております植物でございます。

工事の実施及び道路の存在による影響について、現地調査で確認された重要な種に対して、予測を行いました。

その結果、イシモチソウ、ヒキヨモギ、ウンヌケ、ウラギク、イチョウウキゴケ、シバナ、オオトリゲモについて、生育地に影響が生じる可能性があるとして予測されました。

そのため、環境保全措置として、工事計画及び施工時の配慮や橋脚設置位置の検討などを実施することとしております。

また、このうちイシモチソウ、ヒキヨモギ、ウンヌケ、シバナ、オオトリゲモにつきましては、環境保全措置の効果についての知見が十分でないことから、専門家の助言・指導をいただきながら、工事前、工事中、工事後において生育状況の確認を実施し、必要に応じて適切な措置を講じることとしております。

こうした対応により植物への影響は回避又は低減が図られていると評価しております。

続きまして、21ページを御覧ください。

生態系でございます。

工事の実施及び道路の存在等による影響について予測を行いました。

その結果、南部区間の低地～丘陵地の耕作地の注目種でありますキツネ、オオタカ、ホンダタヌキ、ヘイケボタル、イシモチソウ、トウカイコモウセンゴケについて、生息・生育環境に影響が生じる可能性があるとして予測されました。

そのため、環境保全措置として、移動経路の確保、繁殖期に配慮した施工、工事計画及び施工時の配慮を実施することとしております。

また、このうちオオタカ、イシモチソウ、トウカイコモウセンゴケにつきましては、環境保全措置の効果についての知見が十分でないことから、専門家の助言・指導をいただきながら、工事前、工事中、工事後において繁殖・生育状況の確認などを実施し、必要に応じて適切な措

置を講じることとしております。

こうした対応により生態系への影響は回避又は低減が図られていると評価しております。

続きまして、22ページを御覧ください。

景観でございます。

道路の存在による影響について予測を行いました。眺望点として、東海市では聚楽園公園・しあわせ村、知多市では旭北小学校周辺、常滑市では城山公園、前山ダム公園からの景観を予測しております。

モニターを御覧ください。

前山ダム公園からの予測結果をお示しします。フォトモンタージュの中に西知多道路が視認される箇所を対象道路として旗上げしております。

いずれの眺望点からも西知多道路は視認されますが、盛土や切土法面等は極力在来種による緑化を行うとともに、橋梁・高架等は外観や色彩について配慮することで、できる限り周辺環境・景観と調和したものとなるように努めることとしております。

こうした対応により眺望景観への影響は回避又は低減が図られていると評価しております。

続きまして、23ページを御覧ください。

人と自然との触れ合いの活動の場でございます。

工事の実施及び道路の存在による影響について予測を行いました。予測地点として、東海市では聚楽園公園・しあわせ村、知多市では知多運動公園、旭公園、常滑市では前山ダム公園としております。

いずれも本事業では施設の改変はされず、利用性及び快適性への影響は極めて小さいことから、人と自然との触れ合いの活動の場への影響は回避又は低減が図られていると評価しております。

次に地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況でございます。工事の実施及び道路の存在による影響について予測を行いました。

モニターを御覧ください。

常滑市において多屋古窯址群が存在しております。既存資料による分布状況をお示しておりますが、詳細な分布状況が不明であることから、影響が生じる可能性があるかと予測されました。

そのため、環境保全措置として、関係機関との十分な協議により詳細な分布を把握した上で、工事による地形の改変の最小化を図ることとしております。こうした対応により古窯址群への

影響は回避又は低減が図られていると評価しております。

次に、廃棄物等でございます。

工事の実施による影響について予測を行いました。工事の実施に伴って発生するコンクリート塊、アスファルト塊、建設発生木材は、あいち建設リサイクル指針等を遵守して再資源化を図ります。また、建設発生土は全量を本事業において再利用する計画としております。

こうした対応により廃棄物等への影響は回避又は低減が図られていると評価しております。

最後になりますが、その他に配慮する事項を7ページにまとめておりますので御覧ください。7ページでございます。

詳細設計や事業実施段階で配慮すべき事項をまとめております。

これまで説明いたしました配慮事項のほかでは、例えば、ページ最後に記載しております「環境保全措置の実施にあたっては、事業実施段階における住居等の保全対象の立地状況及び最新の環境保全技術の動向を踏まえ、適切な措置を講じる」などとしており、これらの事項を踏まえ事業を実施することとしております。

以上が環境影響評価書の概要でございます。

ただいま説明いたしました環境影響評価書は、環境影響評価方法書及び環境影響評価準備書に対する住民等から提出された意見及び知事意見を踏まえて環境影響評価書を作成し、それに対する国土交通大臣意見及び都市計画同意権者意見を踏まえて評価書の補正を行い、作成したものでございます。

これらの意見のうち、環境影響評価書に対する国土交通大臣意見及び都市計画同意権者意見について御説明します。

モニターを御覧ください。

主な意見としましては、調査・予測・評価の再実施についての意見として、「事業実施までに交通の状況、猛禽類の営巣状況等について変化する可能性があることから、生活環境及び自然環境への影響について、工事中及び供用後において現段階で予測し得なかった変化が見込まれる場合は、事業実施前に社会環境、生活環境及び自然環境の状況を踏まえて評価対象とする項目を再検討した上で、調査・予測・評価を再実施し、必要な環境保全措置を検討し、その内容を公表すること」、また、事業者への適切な引継についての意見として、「環境保全措置の実施は、事業者が行うこととなるが、現時点では事業者が未定である。このため、事業者による十全な環境保全措置の具体化及び実施がなされるよう、計画路線の環境影響評価に係る資料等の知見の事業者への引継に当たっては、遺漏のなきよう十分に配慮すること」などがございませ

た。

これらの評価書に対する意見につきましては、都市計画決定権者の対応としまして、意見のとおりに対応することとしており、本日の評価書に適切に反映させていただいております。

以上、第1号議案、第2号議案について説明いたしました。

よろしく御審議をお願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

続きまして、第1号議案及び第2号議案に対する質疑応答の前に、会議の冒頭でも触れましたように、私が部会長を務めて進めてまいりました専門部会における調査・審議の結果を、愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会要綱第6条第3項に基づきまして報告いたしたいと思っております。

部会長職務代理者の後藤委員から報告をお願いいたします。

【部会長職務代理者（名古屋大学名誉教授 後藤節子）】

後藤でございます。

当専門部会における調査・審議の結果を部会長に代わって報告いたします。

青色表紙のA4サイズ報告書の1ページを御覧ください。

当専門部会は環境影響評価法に基づき愛知県が実施した環境影響評価について、調査・審議することを目的として平成21年7月10日に設置され、山田部会長を始め各専門分野の委員により組織されております。

次に2ページを御覧ください。

平成21年7月21日に第1回目を開催して以来、方法書、準備書、評価書を始め、その関連する事項について、約4年半、計10回の調査・審議を行ってまいりました。

続きまして、3ページを御覧ください。

「主な調査・審議事項及び環境影響評価に対する見解について」でございます。

「(1) 環境影響評価全般について」でございます。

環境影響評価の項目、調査、予測及び評価の手法の選定の妥当性について審議いたしました。

その結果、項目については、事業特性及び地域特性を踏まえて、妥当な選定が行われたものであると判断いたしました。

また、調査、予測及び評価の手法についても、事業実施の影響を把握するための手法として妥当であると判断いたしました。

次に、「(2) 環境影響評価の個別項目について」でございます。

評価項目は、3ページから9ページに記載しました①から⑫までの大気質、騒音、振動、低周波音、水質、地盤沈下・地下水の利用、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況、廃棄物等でございます。

先程県当局の説明にありましたように、予測及び評価結果につきましては、専門部会として妥当であると判断いたしました。

続きまして、10ページを御覧ください。

「(3) その他」として、方法書、準備書及び評価書に対する各意見について、都市計画決定権者の見解及び対応は妥当であると判断いたしました。

最後に、11ページを御覧ください。

「総合評価について」でございます。

愛知県が実施した環境影響評価は、環境影響評価法に基づき適切に行われ、西知多道路の都市計画の案に対して、当該評価書は環境面において適切な配慮がなされており、その内容は妥当であると判断いたしました。

なお、当該環境影響評価の内容を適切に反映するため、事業の実施にあたっては、環境影響評価書の内容を遵守し必要な環境保全措置を実施するとともに、地盤沈下、地下水の利用、動物、植物及び生態系については、事後調査を実施し、予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、必要に応じて専門家の意見及び指導を得た上で、適切な措置を講じるなど、環境保全に十分配慮されるよう、事業者を引き継いでいただくことが必要であるとしてまいりました。

以上でございます。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

それでは、質疑に入ります。

第1号議案「知多都市計画道路の変更について」及び第2号議案「環境影響評価書（知多都市計画道路1・3・6号西知多道路）について」でございますが、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

田中委員、どうぞ。

【委員（愛知学院大学教授 田中淳子）】

4年半にもわたって、当該事業が環境配慮義務を尽くした事業であるということが先生方の御苦労でとてもよく理解できました。ありがとうございます。

その上でですけれども、環境影響評価法だとか、あるいは県の愛知県環境影響評価条例の目的等を鑑みますと、愛知県の環境基本計画がどのようにここでは配慮、考慮されているのかということが、私の見た限り言葉が出てまいりませんので、それを1点お聞かせいただきたいと思います。

なぜなら、もう御承知かもしれませんが、環境影響評価法、条例の目的というのは、あくまでも各自治体において、当該事業が基本計画に適合しているかどうかということ来判断するためのアセスだと思しますので、その点の視点がない場合については大きな影響を与えるかもしれませんので、ぜひお教えいただきたいと思います。お願いいたします。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

事務当局の方、何かございますでしょうか。

【都市計画課主幹 山田和久】

環境影響評価につきましては、環境影響評価法に基づいて実施しているものでございますが、県の環境基本計画等に合致しているか環境部の方でも環境影響評価審査会で審議されておりますので、環境基本計画との整合というのは、配慮されて作成されたものと考えております。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございます。

よろしゅうございますでしょうか。

ほかにもございませんでしょうか。ほかにも御意見、御質問はございませんでしょうか。

黒田委員、どうぞ。

【委員（名古屋大学大学院教授 黒田達朗）】

ちょっと後学のために教えていただきたいんですが、都市計画で、今回もかなり計画図で細かいところまで変更をされておりますが、実際に事業者がこのとおり建設してくれればいいんですが、実際の事業者が決まった段階で、多少事業者として少し見直したいとかという話も多分出てくる可能性があると思います。一般的に言うと、そんなに大きな見直し、環境影響評価のやり直しとか、そういうところまで必要になるような見直しは多分ないと考えておいて構わないのか。どの程度までだったら軽微な変更のように認められるのかというのを一般論として教えていただきたいと思います。

【都市計画課長 山口 豊】

今日お配りしております計画図ですと、赤い実線で囲まれた区域が新たに決定する西知多道路でございますと、御説明させていただきました。この赤い線で囲まれた区域、例えば計画図-5ですと、標準断面というのをお示しておりますが、標準断面に表示された道路の幅がこの赤い区域で表示されておりますので、基本的に幅はこの中におさまるものと考えております。1/2500の計画図の縦覧により、自分の土地等がこの道路にかかるかかからないかということ判断できるようにしております。したがって、基本的にこの区域から大きく異なることはないということでございます。

ただ、事業実施にあたりましては、先程のあらましの5ページになりますが、例えば、嵩上式ですと、この路面幅は標準断面の幅になっておりますけれども、周辺の土地の形状等によりましては、こういった法面等も出てきますし、実際の測量調査等を実施した段階で、こういった都市計画の幅に合わせた道路を整備するために必要な道路の構造等は詳細に検討されますので、そういった部分で、新たに道路として必要となる区域というのが生じるということにつきましては、もう一度詳細な調査を実施した段階で計画を地元の方にお示しするということとなりますが、基本的には赤い線でお示した区域の中から外れないということになります。

それから、アセスの再実施の要件について参考に御説明します。

【都市計画課主幹 山田和久】

アセスの再実施の要件は法により規定されておまして、例えば道路の長さが10%以上増加する場合、それから、ルートの場合は事業実施区域について、今設定しているところから100m以上離れた区域が新たに事業実施区域となる場合、車線数の数が増加する場合、設計速度が増加する場合、それから、トンネルとか橋梁、そういう構造の別を連続して1,000m以上の区間において変更する場合でございます。このような場合がアセスの再実施の要件になっておりますが、これは大幅な変更が必要になった場合ということでございます。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見はございますでしょうか。

竹谷委員、どうぞ。

【委員（名古屋大学名誉教授 竹谷裕之）】

私もちょっと後学のためにお尋ねしたいと思います。2点ございます。

1点目は、これは環境影響評価に関わってなんですけれども、その環境影響評価の事項にはあたらない、例えば日照関連のところなんですけれども、要約書を見ますと、48ページの意見

書の2—8に関係するところです。農作物等、南部区間の嵩上方式で影響が出た場合に、必要に応じて調査を行い、適切に対応しますという記述があるんですが、この必要に応じてというのをどういうふうに理解しておけばいいかということをお尋ねしたいと思います。

それから、2点目は、意見書の2—9に関してですが、ここでは決定権者の見解として、平成17年度の道路交通センサス結果に基づく計画交通量の数値を使っておられるということなんですけれども、平成22年度道路交通センサス結果が既に出ているということで、これは参考までにお伺いしたいんですけれども、17年と22年の間に計画交通量に対比して、その予測値に傾向線等を描いた場合に、大体その傾向線に乗っているものなのか、あるいはほとんど平成17年度と変わらないような状況なのかという、この点についてお伺いしたいと思います。

【都市計画課主幹 山田和久】

まず、農作物の件でございます。事業実施段階において必要に応じて調査を行い、適切に対応するというところでございますが、事業実施段階において、周辺の状況で農地等がございました場合に、その影響について調査を行い、その中で日照の関係で農作物に被害が及ぶようなことが確認されました場合に、適切に、例えば、必要に応じて補償とかの対応を検討するという意味でございます。

【都市計画課長 山口 豊】

引き続きまして、交通量の関係でございます。

平成17年のセンサスと22年のセンサスの交通量の結果によりますと、17年の交通量センサスの結果は、例えば北部区間ですと、横須賀インターまでの76,000台程度から、平成22年度は66,000台程度ということで、若干減少しているというのが状況でございます。

ただ、今回の車線数を決定する上で、6車線と4車線の車線数を決定しておりますけれども、そういった車線数に影響を与えるほどの状況ではないということと、あと、アセスメントを実施する上では、将来交通量のほうが今の傾向からいいますと若干大きく出ている可能性はありますけれども、アセスメントを実施する上では安全側の交通量になっておりますので、アセスメントとしては、もし22年のセンサスにより交通量が少し減少するという結果が出たとしても問題はないと考えられます。

あと、先程も言いましたけれども、この道路の規格を決定する上で、6車線と4車線のバイパスを計画する上での必要な将来交通量は、この傾向から見ても幅の中に入ると考えられます。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

よろしゅうございますでしょうか。

ほかに御意見、御質問はございませんでしょうか。

【委員（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ちょっと私も教えていただきたいんですけど、先程の事業段階での若干の変更という話なんですけど、例えば先程の御説明ですと、アセスの再実施の要件の中に交差形式の変更というのは入っていなかったと思うんですが、例えば平面を立体にするだとか、こういうようなことというのは可能なんですか。

【都市計画課主幹 山田和久】

交差形式が変更になる場合にアセスの再実施が必要かという御質問でよろしいですか。

交差形式については、局部的な構造の変更だけになりますので、アセスの再実施の対象にはならないということでございます。

【委員（名古屋大学大学院教授 中村英樹）】

ありがとうございます。

例えば、今、計画図の7とか8で、金沢インターチェンジとか青海インターチェンジですか、こういったインターチェンジで、インターチェンジの中に平面交差が入っていますよね。

多分、交通量からそれが適切なんだと思うんですけども。例えば、こういうような詳細な構造というのは、事業段階で場合によっては若干修正するということは可能であるという理解でよろしいですね。

【都市計画課主幹 山田和久】

そういう場合には、事業段階で修正が可能になるということでございます。

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見はございませんでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【議長（名古屋大学名誉教授 山田健太郎）】

ありがとうございました。

御異議ないものと認めまして、第1号議案及び第2号議案につきましては、原案のとおり可決いたしました。

なお、事業実施にあたっては、環境保全措置及び事後調査を適切に実施する等、環境影響評価書の内容を遵守し、環境保全に十分配慮されますよう事業者への引き継ぎをお願いします。

以上で本日の審議はすべて終了いたしました。長時間にわたり、ご熱心に御審議いただき、ありがとうございました。

【事務局（都市計画課課長補佐 鈴木利幸）】

それでは、閉会にあたりまして建設部長より一言御挨拶を申し上げます。

【建設部長 平井雄二】

建設部長の平井でございます。

本日は、年度末の大変お忙しい中、今年度第4回の都市計画審議会に御出席、御審議いただきまして、誠にありがとうございました。おかげをもちまして、これで西知多道路の都市計画案と環境影響評価書につきまして、本審議会でご了承いただきましたので、都市計画決定の運びになりました。

西知多道路の環境影響評価につきましては、先程もお話がありましたように、約4年半、延べ10回の専門部会で調査、審議を重ねられまして、今回の環境影響評価書を取りまとめていただきました。専門部会の委員の皆様方には重ねて御礼申し上げます。

今後は、先程の環境影響評価書の説明にありましたように、事業者が未定でございますが、この道路は、国幹道であります伊勢湾岸道路と中部国際空港を結ぶ道路であり、リニアの具体化に併せて、名高速を通じて中部国際空港に結ぶという非常に高速交通体系を完結させる重要な道路でございます。西知多道路は本来国に事業をお願いするということで、今までも国に事業化を要望してまいりましたが、この地域にはなくてはならない道路として、この都市計画決定を機に一層その働きかけを強めてまいりたいと思います。

また、事業実施にあたりましては、御了承いただきました環境影響評価書の内容を確実に事業者へ引き継いでまいりたいと考えております。

今後とも、本県都市計画行政の推進に御指導、御協力をお願いいたしまして、簡単ではございますが、御礼の挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。

【事務局（都市計画課課長補佐 鈴木利幸）】

これをもちまして、本日の審議会を終了いたします。ありがとうございました。

(閉会 午後4時15分)