

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令和5年10月3日から令和5年11月6日まで縦覧に供し、令和5年10月3日から令和5年11月20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7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関する意見		
1-1	<p>都市計画対象道路事業の種類が準備書p3-1「指定都市高速道路または一般国道の改築」とあるが、「一般国道の改築」は10km以上かつ4車線以上が「第一種事業」としてアセス対象となるため対象外である。</p> <p>また、方法書p3-4「名古屋高速道路公社が事業主体となることを前提とした場合、道路の種類は「指定都市高速道路」となり、4車線の計画であることも考慮すれば、「環境影響評価法」における「第一種事業」に該当することとなります。」から考えられるのは、まだ、名古屋高速道路公社が事業主体となることを正式に決めていないが、どうせ環境影響評価が必要なので、指定都市高速道路としてアセス対象にしまえという雑な判断をしたのではないか。</p>	<p>現時点では事業者は未定ですが、尾張都市計画道路1・3・2号名岐道路（以下、「名岐道路」という。）の都市計画決定に当たり、事業の種類として「指定都市高速道路」と「一般国道」の可能性があるので、環境影響評価手続を行うことが必要であると考えています。</p>
1-2	<p>環境影響評価準備書と同時に公表された都市計画の案と異なり、都市計画対象道路事業に一宮ジャンクションでの接続路が含まれていない。</p> <p>事業実施区域は都市計画の案と同じように一宮ジャンクションでの接続路を含んで環境影響評価をすべきである。特にこの周囲は人こそ住んでいないかもしれないが、動植物、生態系の宝庫になっているはず。</p>	<p>一宮インターチェンジのジャンクション化は、名神高速道路、名古屋高速道路、名岐道路等を含めた高速道路利用者の利便性（高速道路のアクセス機能）を最大限高めるために、「接続機能の強化（ジャンクション化）」を行うものであり、本事業の目的達成のために行う事業ではないため、都市計画対象道路事業実施区域に一宮インターチェンジを含めておらず、本環境影響評価の対象としていません。</p>
1-3	<p>工事計画において、歩道を計画するというのなら、準備書p3-8の標準断面図では歩道幅くらい示すべきである。また、国道22号をもっと中央に寄せて、自転車専用道や緩衝緑地を計画すべきである。</p> <p>また、盤下げは国道22号全体の地盤面を切り下げたため、大がかりな工事が必要だが、延長約1.8km、盤下げ高さ最大2.4mなど概略図を示し、掘削量などの工事規模、交通規制の方法、渋滞回避策、大江用水をどうするのかも示すべきである。</p>	<p>対象道路事業に係る道路の構造の概要については、標準的な横断構成を示しており、車道および歩道等の幅員は示していません。なお、準備書第11章「環境影響評価の結果」における予測断面図上に歩道幅員を示しています。</p> <p>対象道路の道路構造等については、事業特性及び地域特性を踏まえ、道路構造令等の技術基準に基づき適切に検討を行っています。なお、国道22号の計画断面については、名岐道路の橋脚や中間インターチェンジの設置により必要な中央帯の幅を考慮し、国道22号の道路線形の連続性を確保しています。</p> <p>対象道路の沿道利用等を踏まえ、国道22号の盤下げを行う計画としており、主に常願通7丁目交差点～東島町交差点、日光川渡河部以北～高田西交差点の区間で計画しています。</p> <p>工事中の交通対策等、詳細な工事計画については、事業実施段階において、本事業と類似する先行事例等を参考に検討を行ってまいります。</p>
1-4	<p>「都市計画対象道路事業実施区域」の範囲は国道22号からの距離を数値で明記すべきである。</p>	<p>事業実施区域の位置については、その概ねの位置を適切な縮尺（5万分の1）の図面上に示しており、概ね250m幅（片側125m）となっています。</p>
1-5	<p>横断ボックスを利用している車が国道22号を横断する為には、市道216号線（東島町交差点）、県道64号線（両郷町交差点）へ抜けるしかなく市道、県道の渋滞悪化が予想される。今回の建設により市道、県道自体の渋滞悪化は避けられなくても、せめて利用交差点へ繋がる市道の整備を希望する。地域住民の生活が不便にならない様に一宮市と検討すべきである。</p>	<p>名岐道路の整備により国道22号の交通量が減少すると見込まれ、交差道路の渋滞緩和にも寄与するとともに、周辺道路についても交通の円滑化が図られるものと考えています。</p>

番号	意見の概要	見解
2. 都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況に関する意見		
2-1	沿道沿いの準工業地域の奥・約50mからは第1種住居地域に指定されていることを明記すべきである。また、用途地域図も、拡大して、どこに第1種住居地域が存在するかを判断できるようにすべきである。 騒音の特例の環境基準は、平成10(1998)年9月30日、環大企257号で、「幹線交通を担う道路」を高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び4車線以上の市町村道とし、「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、(1)2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路は15メートル、(2)2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路は20メートル、としているため、50m奥の第1種住居地域における騒音の一般環境基準の適合状況を確認するため用途地域分布を明確にすべきである。	用途地域の指定状況については、準備書p4-2-28において、「事業実施区域においては、主に第1種住居地域、準工業地域、工業地域及び用途地域の定めのない地域が指定されています。」と記載しているとともに、準備書p4-2-29において用途地域図に示しています。
2-2	準備書p4-2-81において、愛知県、一宮市における「公害苦情件数の状況は図4-2-21に示すとおりです。典型7公害の中では、大気汚染及び騒音が多く、次いで悪臭となっています。」とあるが、名岐道路の環境影響評価である以上、騒音の内訳を示し、道路交通騒音がどの程度の原因か、わかるように比率を示すべきである。	事業実施区域及びその周囲の概況(地域特性)の公害苦情の状況については、「グラフでみるあいち(愛知県ホームページ)」及び「令和3年版 いちのみやの環境(令和3年12月、一宮市)」に基づき記載しており、騒音の内訳はありません。
2-3	「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」などが正しく記載されているか確認できない。	「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」については、準備書p4-2-13~4-2-19において、学校、病院等の保全対象の一覧及びその所在地を記載しており、位置については、準備書p4-2-20~4-2-22に示しています。
2-4	準備書p4-2-25「調査区域内の市町の汚水処理人口普及率は約82~約84%、下水道処理人口普及率は約45~約73%であり、いずれも愛知県全体と比較して低くなっています。」とあるが、これでは沿線に下水道が整備されているかわからない。工事排水は下水道区域であれば下水道に放流することになっているが、その放流先が日光川などの公共用水域でないかどうかを判断できるようにすべきである。	工事排水の処理方法等については、事業実施段階において、周辺の公共用水域・井戸等における水質基準が維持されるように、水路の状況等を調査・検討の上、関係機関と調整・協議し、関係法令等に基づき適切に対応してまいります。
2-5	愛知県は2022年12月に「あいち地球温暖化防止戦略2030(改訂版)」を策定し、岐阜県は2023年3月に「岐阜県地球温暖化防止・気候変動適応計画」を改訂を行っている。これらは国の動きに合わせたものである。 方法書が公表された2021年2月以降とはいえ、国土交通省はこうした国の動きに合わせて、各自治体の地球温暖化防止対策の最新のものを把握して、2023年10月の準備書で修正すべきである。	御意見については、評価書作成にあたり、参考にさせていただきます。
3. 環境影響評価の調査、予測及び評価の手法に関する意見		
(1) 全般的事項		
3-1-1	夜間作業を可能な限り少なくするの表記において、「少ない」という基準への日数、時間数への明確な回答をするべきである。	原則として昼間に施工を行います。しかし、橋梁の架設等の工種によっては夜間作業が発生する場合がございますが、可能な限り少なくする計画とします。 詳細な工事計画については、事業実施段階において検討を行ってまいります。
3-1-2	低騒音・低振動型建設機械と同様に、低炭素型建設機械の採用を環境保全への配慮事項とすべきではないか。国土交通省は、2010(平成22)年度には「低炭素型建設機械認定制度」を創設し、2022年3月現在で、ショベル、ブルドーザ、ホイールクレーンなど、今回の工事に使用する機種を中心に51機種を認定している。これが採用できない理由はない。国土交通省として一貫した姿勢を示すべきである。 また、2次基準以降の排出ガス対策型建設機械採用は消極的すぎる。2次基準は2010年9月に指定が終了し、その後は3次基準が2023年6月現在911機種指定されている。なぜ3次基準を用いないのか。技術手法で記載されていないからか。	事業実施段階においては、温室効果ガス(二酸化炭素)並びに建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の低減に係る技術開発の状況を踏まえ、必要に応じ、事業者の実行可能な範囲内でより良い技術を導入することとしています。 工事の実施にあたっては、現時点において「排出ガス対策型建設機械指定制度」の三次基準に適合していない建設機械(ブルドーザー:二次基準適合)を用いる可能性があるため、二次基準以降に適合した建設機械を用いることを基本とし、環境負荷が小さいものを使用する計画としています。

番号	意見の概要	見解
3-1-3	<p>計画交通量の推計において、作成した現況の自動車OD、作成した将来の自動車OD、及び推計年次までに整備が見込まれる路線名を示すべきである。</p> <p>名岐道路と国道22号の将来交通量がこれほど増えるのかの疑問に答える必要がある。</p> <p>計画交通量は名岐道路の上下線別台数も示すとともに、並行する国道22号の計画交通量も示すべき。国道22号の渋滞解消といていた以上、それを具体的に示す必要がある。</p> <p>いずれにしても、2040年の計画交通量は、名岐道路と国道22号の合計で、現状交通量より増えるが、人口減少が確実な時代に信じられない。その妥当性・根拠を示すべきである。</p>	<p>計画交通量は「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査(以下、「平成27年度道路交通センサス」という。)(国土交通省)を基本として令和22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27年度道路交通センサスに基づく推計が最新の知見です。</p> <p>名岐道路及び国道22号の計画交通量については、準備書p11-1-64の表11-1-43「予測に用いた計画日交通量」に記載しています。</p>
(2) 調査の手法について		
3-2-1	<p>国道22号と国道155号バイパスとの間に挟まれる地域の大気質、騒音、振動の調査は行うべきではなかったか。</p>	<p>調査地点は、対象道路事業の実施に伴う環境影響を予測及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点を専門家等の技術的助言を得て設定しました。</p> <p>大気質については、調査地域を代表する大気質の状況が得られる箇所として、大赤見公園(一宮市赤見2丁目)において調査を実施しています。</p> <p>騒音及び振動については、国道155号(北尾張中央道)を対象として国道22号と国道155号(北尾張中央道)との間に挟まれる地域である一宮市両郷町3丁目において道路交通騒音及び道路交通振動の調査を実施しています。</p>
3-2-2	<p>大気質(NOx、SPM)の現地調査は大赤見公園で行っているが、これは国道22号の風上東側約200mである。専門家の技術的助言「大気質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質等)の調査について、風上の地点における四季ごと1週間連続調査を行うこと。」を無視してこのような現地調査を行ったのか。</p>	<p>環境影響評価の調査は、専門家等による技術的助言を踏まえ、実施しました。</p> <p>名古屋地方気象台の年間最多風向は、準備書p4-1-4に記載したとおり北北西、岐阜地方気象台の年間最多風向は西北西又は北西となっています。このため、国道22号より東側(風下側)の地点に位置する大赤見公園において現地調査を実施しました。</p> <p>なお、現地調査の結果、大赤見公園の四季の最多風向及び松降通の通年の最多風向は、いずれも西北西となっており、現地調査の調査地点は国道22号の風下側に位置していることが確認されました。</p>
3-2-3	<p>騒音の自動車の走行の予測において、「予測地点3においては、予測断面上の背後地に中高層住居が立地していることから、当該住居位置・高さを対象に予測地点を設定しました。」として、道路から27mの背後地の高さ10.2mも予測地点としているが、これで十分かどうか判断できない。対象道路から50m程度の中高層住居の高さ別建物現況図を追加すべきである。</p>	<p>自動車の走行に係る騒音の予測地点は、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5地点を設定しました。</p> <p>このうち、予測地点3においては、予測断面上の背後地に中高層住居(4階建て)が立地していることから、当該住居位置(道路敷地境界からの距離:27m)・高さ(10.2m)を対象に予測地点を設定しました。</p> <p>学校、病院等の保全対象の位置については、準備書p4-2-20~4-2-22に示しています。</p>
(3) 予測の手法について		
3-3-1	<p>名岐道路は環境影響評価の対象路線であるが、都市計画道路3・3・2号北尾張中央道(国道155号)は環境影響評価が実施されない。したがって、名岐道路建設、および、その後の道路交通に伴う環境負荷、特に大気質、騒音、振動は、環境影響評価より大きいものになると考えられる。</p> <p>国道155号の工事に伴う環境影響が考慮されず、環境影響評価が正しく評価できないことになる。類似の予測される環境影響を付加して、評価すべきものと考えられる。</p>	<p>自動車の走行に係る項目については、北尾張中央道(国道155号)を含む幹線道路ネットワークの整備が概ね完了し、供用開始後定常状態になる時期及び環境影響が最大となる時期と見込まれる令和22年の計画日交通量に基づき予測しました。</p> <p>なお、詳細な工事計画については事業実施段階で検討を行うこととしており、関連する道路事業とも調整しながら周辺環境に配慮してまいります。</p>

番号	意見の概要	見解
3-3-2	<p>大気質の予測において、バックグラウンド濃度を年平均値で算出しているが、現況の国道22号の大気濃度は、現地調査の結果から、冬季に増加しているため、冬季を特別に予測すべきである。</p>	<p>予測の手法は、「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10号)」、「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)（以下、「国土交通省令」という。）に基づきつつ、「国土技術政策総合研究所資料第714号 土木研究所資料第4254号 道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所)（以下、「技術手法(平成24年度版)」という。）を参考のうえ、愛知県環境影響評価指針を勘案し、配慮書・方法書での検討結果、事業特性及び地域特性並びに専門家等による技術的助言を踏まえて選定しました。</p> <p>バックグラウンド濃度については、現地調査結果の四季平均を用いています。</p> <p>大気質(二酸化窒素)については、技術手法(平成24年度版)に基づき、年平均値を算出した後、年間98%値に換算して環境基準との整合性を検討しており、適切に予測・評価を行っていると考えています。</p>
3-3-3	<p>工事車両のばいじん予測で、基準降下ばいじん量[a]は「現場内運搬(舗装路)」の0.0140t/km²/m²/台を用いているが、「現場内運搬(舗装路+タイヤ洗浄装置)」を用いれば、0.0007t/km²/m²/台となる。</p> <p>また、準備書p3-26の環境保全への配慮事項「工事施工ヤードにおける散水や必要に応じた仮囲い等の設置、工事車両のタイヤ洗浄を行うことにより、粉じん等の飛散を防止する計画とします。」と異なる予測は問題である。</p>	<p>工事用道路は、新たに設置せず、工事車両の運行ルートは、既存の幹線道路(国道22号、国道155号、国道155号(北尾張中央道))を極力利用する計画としています。</p> <p>工事車両の運行に係る粉じん等については、既存の幹線道路を走行する工事車両により発生する粉じん等を予測しています。また、工事車両のタイヤ洗浄は工事施工ヤード内で行うため、工事車両により発生する粉じん等を予測する際に、タイヤ洗浄装置による低減効果を見込んだ予測は行っていません。</p>
3-3-4	<p>大気質の建設機械の稼働における、予測地点番号1の東側のNO₂平均値の建設機械寄与濃度が、34%であり、余りにも建設機械の寄与が大きすぎる。もっと余裕のある建設期間で寄与率を下げるべきである。</p> <p>また、「現況交通寄与濃度を足し合わせて予測値を算出」としているが、この現況交通寄与濃度の予測手法が示されていない。</p>	<p>建設機械の稼働に係る大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)については、対象道路事業の工事計画に基づき、環境影響が最大となる時期を対象に予測しました。</p> <p>予測の結果、建設機械の稼働に係る大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)の濃度は環境基準に定められた値以下となりました。</p> <p>なお、詳細な工事計画については、事業実施段階において検討を行うこととしています。</p> <p>また、現況交通寄与濃度の予測手法については、準備書p11-1-34及びp11-1-35に記載しています。</p>
3-3-5	<p>準備書P11-1-43に工事車両の「排出係数は、道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)(平成24年2月、国土交通省国土技術政策総合研究所)に基づき2025年次(令和7年次)の排出係数を算出しました。」とあるが、国道22号の走行速度27.4km/hの排出係数の算出方法を示すべきである。</p>	<p>2025年次(令和7年次)における走行速度27.4km/hの排出係数は、「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」(平成24年2月、国土交通省国土技術政策総合研究所)に示されている「排出係数[g/km・台]の3次回帰式」に基づき算出しました。</p>
3-3-6	<p>大気質の自動車の走行の予測において、「予測対象時期は、計画交通量の発生が見込まれる時期である令和22年としました。」とあるが、排出係数は、技術手法では2030(平成42)年度までしか示されていないため、どの様に定めたのか根拠になる出典を記載すべきである。</p> <p>なお、準備書P11-1-75の排出係数は、技術手法の2030(平成42)年のものと同じであり、虚偽説明となる。</p>	<p>自動車の走行に係る大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)の予測対象時期は、計画交通量の発生が見込まれる時期である2040年(令和22年)としています。排出係数については、自動車排出ガス規制等により年数の経過に伴い数値が下がる傾向があることから、技術手法(平成24年度版)に示されている2030年次(平成42年次つまり令和12年次)の排出係数を用いて予測しました。</p>

番号	意見の概要	見解
3-3-7	中間インターチェンジ及び端末インターチェンジはどれも道路縦断勾配が8%であり、排出係数の勾配補正が必要と思われるが、実際には補正をどう行ったのか。勾配8%でも、4%の勾配として、補正したのか。	自動車の走行に係る大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)の予測にあたっては、対象道路のインターチェンジ及びジャンクションを含む道路構造をもとに、縦断勾配による補正を行っています。 予測に用いた排出係数は、技術手法(平成24年度版)に示されている「排出係数の縦断勾配による補正係数」を参考として、勾配が4%を超える場合は4%の補正係数を、勾配が-4%を下回る場合は-4%の補正係数を準用したことについて、準備書p11-1-77に記載しています。
3-3-8	工事騒音の予測地点は2地点だが、なぜこんなに少ないのか。現況調査と比べて余りにも少なすぎる。また、現地調査地点と予測地点の場所が微妙にずれているのはなぜか。現地調査と同じ地点で予測すべきである。	対象道路は、国道22号上に全線高架形式で計画されており、全線にわたり準備工及び高架(下部工・上部工)の工事が実施されます。このため、建設機械の稼働に係る騒音の予測地点は、準備工及び高架(下部工・上部工)の工事区分ごとに設定しました。なお、高架(下部工・上部工)については、建設機械の音源高さの違いから高架(下部工)及び高架(上部工)ごとに予測しました。 調査地点は、対象道路の沿道を代表する地点(国道22号の道路敷地境界及びその背後地)に設定しました。一方、予測地点は、前述のとおり建設機械の稼働に係る影響が最も大きいと考えられる地点(工事敷地境界(道路敷地境界))に設定しました。このため、調査地点と予測地点は同一地点ではありません。
3-3-9	自動車の走行に係る騒音分布図において、他の地点では200mまで予測している中、地点3の東側で80mなのはなぜか明記すべきである。	自動車の走行に係る騒音分布図の図示範囲は、対象道路沿道の道路敷地境界から200mを基本とし、予測断面毎に、対象道路からの影響を的確に把握するために必要な範囲としています。 予測地点3の東側80m以遠については、対象道路の交差道路である市道0103号線からの騒音の影響が卓越する地域となるため、騒音分布図を示していません。 御意見については、評価書作成にあたり、参考にさせていただきます。
3-3-10	騒音の工事用車両の運行の予測において、道路境界だけでは不十分。背後地の評価を追加すべきである。	工事用車両の運行に係る騒音の予測地点は、技術手法(平成24年度版)に基づき、敷地境界線(道路敷地境界)に設定しました。
3-3-11	「防音シート(2枚)又は防音パネル(1枚)の設置」とあるが、示された予測手法では、これらの計算過程が不明である。基本となる「音源、回折点、予測点の幾何学的配置から決まる行路差 δ [m]」がわからないことが最も問題である。具体的な位置関係を示して行路差 δ [m]を判断できるようにするべきである。	建設機械(ユニット)の配置については、準備書p11-2-12に記載しています。
3-3-12	道路の振動が人体を始め、周辺の建物や地下に及ぼす潜在的な悪影響について、十分な調査を行うべきである。振動は住環境の安定性に悪影響を及ぼし、住民に不快感や不安をもたらします。適切な振動軽減対策をお願いします。	自動車の走行に係る振動については、すべての予測地点において、「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)第12条に基づく道路交通振動の限度以下になると予測しました。 また、供用後において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。
3-3-13	道路建設によって環境悪化の影響が考えられない地域であれば、問題ないが、国道22号の佐千原周辺から、朝日3丁目交差点にかけては、地盤が軟弱で、道路交通による振動の増加から地盤沈下の懸念が存在する。振動公害は大きくなると家屋被害も引き起こす。	
3-3-14	低周波音の予測において、「既存調査結果より導かれた予測式」として「 L_0 基準点における低周波音圧レベル(dB)」とあるが、予測手法の出典を明記すべきである。また、予測結果について、予測計算に間違いはないか。再確認すべきである。	自動車の走行に係る低周波音については、技術手法(平成24年度版)に示されている既存調査結果より導かれた予測式を用いて予測したことについて、準備書p10-14に記載しています。 低周波音の予測は、上下車線それぞれの高架からの低周波音レベルを算出・合成することにより行っており、準備書の記載内容に誤りがないことを確認しています。

番号	意見の概要	見解																		
3-3-15	日照阻害で、住居等配慮すべき施設の立地状況として「対象道路に最も近接する保全対象は、対象道路から約8m離れた場所に位置しています。」とあるが、日照阻害の予測全5地点のうち「道路敷地境界からの距離」が0.5mは3か所あり、日照阻害の影響が少ないと思わせる不十分な記載である。	予測断面における保全対象の位置については、準備書p11-6-5に記載したとおりです。なお、ここでいう対象道路は名岐道路を指しています。 対象道路に最も近接する保全対象は、対象道路から約8m離れた場所に位置しています。																		
3-3-16	日照阻害のうち、予測条件には緯度、経度はあるが、その地点毎の α (高架構造物の道路延長方向に垂直な方向が北からなす角度)がない。必要な予測条件は示すべきである。	御意見については、評価書作成にあたり、参考にさせていただきます。																		
3-3-17	日照阻害の予測において、どのような計画(高架部の遮音壁、道路敷地境界までの距離)に基づいて日照阻害予測を行ったのか明らかにすべきである。 ・地点2は西側・東側ともに名岐道路から道路敷地境界までの距離が、8.5mとなっているが、予測結果はそれぞれ、7.5m、8.5mとあり、西側が異なっている。また、騒音分布状況はそれぞれ、7.5m、8.5mとなっている。 ・地点3は西側・東側では名岐道路から道路敷地境界までの距離が、7.6m、7.5mとなっているが、予測結果は7.5m、7.5mとあり、西側が異なっている。また、騒音分布状況は7.5mとなっている。 ・地点4は西側・東側では名岐道路から道路敷地境界までの距離が、8.8m、10.2mとなっているが、予測結果は西側・東側ともに8.0mとなっており、両側とも異なっている。また、騒音分布状況は西側・東側ともに8.0mとなっている。	日照阻害の予測条件については、準備書p11-6-7に記載しています。 なお、表11-6-3の「名岐道路から道路敷地境界までの距離(m)」に誤字があったため、以下のとおり評価書で修正する方針です。 <table border="1" data-bbox="885 757 1189 913"> <thead> <tr> <th></th> <th><誤></th> <th><正></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地点2 西側</td> <td>8.5m</td> <td>7.5m</td> </tr> <tr> <td>地点3 西側</td> <td>7.6m</td> <td>7.5m</td> </tr> <tr> <td>地点4 西側</td> <td>8.8m</td> <td>8.0m</td> </tr> <tr> <td>地点4 東側</td> <td>10.2m</td> <td>8.0m</td> </tr> <tr> <td>地点5 南西側</td> <td>11.0m</td> <td>10.5m</td> </tr> </tbody> </table> なお、予測については適切に行われており、予測及び評価の結果に修正がないことを確認しております。		<誤>	<正>	地点2 西側	8.5m	7.5m	地点3 西側	7.6m	7.5m	地点4 西側	8.8m	8.0m	地点4 東側	10.2m	8.0m	地点5 南西側	11.0m	10.5m
	<誤>	<正>																		
地点2 西側	8.5m	7.5m																		
地点3 西側	7.6m	7.5m																		
地点4 西側	8.8m	8.0m																		
地点4 東側	10.2m	8.0m																		
地点5 南西側	11.0m	10.5m																		
3-3-18	温室効果ガス等の予測において、「工事用車両の運行距離は、「国土交通省土木工事積算基準」における最長の運搬距離(60km)を設定しました。」とあるが、予測結果で、工事用車両の走行は、建設機械の稼働の半分以上を占めるため、環境保全措置として、運搬距離を最低限にする対策ぐらいは検討するべきである。	工事用車両の具体的な運行距離(基地と現場までの距離)については、現段階で未定ですが、温室効果ガス等に関する影響が過少評価とならないように、「国土交通省土木工事積算基準」における最長の運搬距離(60km)を設定し、予測しました。 なお、詳細な工事計画については、事業実施段階において検討を行ってまいります。																		
(4) 評価の手法について																				
3-4-1	振動の自動車の走行の評価において、「基準又は目標との整合性の検討」は、要請限度となっているが、環境基準とは全く性格の異なる規制基準的なものであり、整合を図るべき基準として不相当。	自動車の走行に係る振動の基準又は目標との整合性の検討においては、国土交通省令に基づきつつ、技術手法(平成24年度版)を参考のうえ、愛知県環境影響評価指針を勘案し、方法書での検討結果、事業特性及び地域特性並びに専門家等による技術的助言を踏まえて、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施行規則による道路交通振動の限度と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しました。																		

番号	意見の概要	見解
3-4-2	水質の評価について、回避又は低減に係る評価だけで、整合を図るべき基準で評価しないのはなぜか。浮遊物質量については、日光川は類型Dとして環境基準が100mg/lと定められているが、なぜこの値を用いないのか。	切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置に係る水の濁りについては、技術手法(平成24年度版)に示されているとおり、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はありません。 工事排水の処理方法等については、事業実施段階において、周辺の公共用水域・井戸等における水質基準が維持されるように、水路の状況等を調査・検討の上、関係機関と調整・協議し、関係法令等に基づき適切に対応してまいります。
4. 環境影響評価の調査、予測及び評価の結果に関する意見		
(1) 調査の結果について		
4-1-1	重要種の数、方法書での既存文献・資料に比べ、準備書の現地調査が余りにも少なすぎるが、本当に漏れないのか。哺乳類は文献で4種が現地調査で1種、鳥類は28種が10種、爬虫類は2種が2種、両生類は5種が2種、魚類は24種が6種、昆虫類は40種が8種、底生動物は16種が3種、陸産貝類だけは1種が3種と、大部分の重要種が文献より少なくなっている。	調査の手法は、国土交通省令に基づきつつ、技術手法(平成24年度版)を参考のうえ、愛知県環境影響評価指針を勘案し、配慮書・方法書での検討結果、事業特性及び地域特性並びに専門家等による技術的助言を踏まえて選定しました。 選定した調査の手法により、適切に調査を実施しています。 なお、「都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況(地域特性)」に記載した動物の生息の状況は、事業実施区域から概ね片側約3kmを含む準備書p4-1-2 図4-1の範囲において既存文献・資料により把握しており、現地調査は、準備書p11-7-6～p11-7-11に示す事業実施区域及びその周辺において実施しております。
4-1-2	方法書で主要な眺望点3か所と定めた「i-ビル」については、「視認できる景観資源がないことから、主要な眺望点から除外しました。」とあるが、除外されたi-ビルは尾張一宮駅にあり、名岐道路から1kmもなく、景観資源としての大江川緑道が視認できる。除外理由がわからない。理由もあいまいなまま除外するのは許されない。 また、i-ビルは眺望点の一宮市役所14階展望ロビーから300m西に離れただけであり、市役所から景観資源としての大江川緑道ははっきり見えており、それがどう変化するのかわかり、比較するべきである。	i-ビルについては、7階の中庭(パティオ)から東側に一宮市街地を眺望することができます。 i-ビルと大江川緑道との間にはi-ビルより高い建築物が多数存在しているため、i-ビル7階の中庭と大江川緑道との位置関係(水平距離・高低差)により、i-ビル7階から大江川緑道を視認することができません。
4-1-3	ウォーキングコース番号2～5の利用環境で、全て「コース上に、ウォーキングコースの案内板等はありません。」と記載してあるが、案内板等がないということを一宮市に伝えるべきである。	ウォーキングコースのコース上に案内板等はありませんが、一宮市ホームページで一宮市ウォーキングマップや一宮市地図情報サイト138マップ等によってコース案内が行われています。
(2) 予測の結果について		
4-2-1	名岐道路の平面図で出入口(インターチェンジ)の両郷町出口、常願通入口、高田南出口、高田西入口、接続路(ジャンクション)の一宮インターチェンジ(名神高速道路)、一宮木曾川インターチェンジ(東海北陸自動車道)で、どれだけの用地買収が必要か不明である。 朝日3丁目交差点の取扱いについて、どう解決したのかの説明、図面が必要である。名岐道路からの出口を短くしたのなら、出口がさらに急勾配となり、排ガスや騒音が激化するのではないかと懸念する。こうした経過と結果が分かるようでないといけな。	現時点では、一宮インターチェンジ付近や一宮木曾川ジャンクション付近、日光川の北側、東島町交差点などの交差点、横断歩道橋の復旧箇所において、用地取得が必要になると想定します。詳細な用地買収の範囲については、事業実施段階において、現地測量の実施後、検討を行ってまいります。 名岐道路が接続する名古屋高速道路は、令和3年5月に対距離制料金に移行したことにより、安全性・快適性・利便性の向上や料金収受の効率化を目的として、高速16号一宮線等の一部にある出口料金所等を撤去し、料金所配置を将来的に入口に統一する方針としました。この方針を踏まえ、名岐道路の料金所配置について、計画の整合性を考慮して見直した結果、朝日3丁目交差点については、名岐道路から地表部に下りた箇所にあった出口料金所がなくなり、その分、出口に要する延長が短くなったことから、当該出口の勾配に変更なく、交差点の東西方向を閉鎖しないこととなりました。

番号	意見の概要	見解
4-2-2	<p>名岐道路の都市計画決定に関する愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会での参考資料の準備書(案)と準備書の記載内容の違いについて、なぜこのような問題が起きたのか原因を究明すべきである。また、都市計画審議会環境影響評価調査専門部会に説明すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・準備書p11-2-57 図11-2-17(1)の予測断面図及び準備書p11-2-76 図11-2-19(1),(2)の環境保全措置 ・準備書p11-2-75 表11-2-48(2)の環境保全措置後の騒音レベル ・準備書p11-6-7 表11-6-3の予測条件の注書き 	<p>準備書の縦覧にあたっては、準備書(案)の記載事項について精査し、必要に応じた修正を行っています。</p> <p>なお、準備書p11-2-75 表11-2-48(2)の環境保全措置後の騒音レベルについては、名岐道路の都市計画決定に関する愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会の各委員に説明を行っています。</p> <p>また、準備書p11-2-57 図11-2-17(1)の予測断面図及び準備書p11-2-76 図11-2-19(1),(2)の環境保全措置及び準備書p11-6-7 表11-6-3の予測条件の注書きについては、表記に一部誤りがありましたが、正しく修正をしています。なお、予測については適切に行われており、予測及び評価の結果に修正がないことを確認しております。</p>
4-2-3	<p>騒音の自動車の走行の予測における、表11-2-48と図11-2-19での数値は整合しているか。</p> <p>また、騒音分布図はどの様に描いたのか。</p>	<p>準備書p11-2-74～11-2-75・表11-2-48及び準備書p11-2-76～11-2-83・図11-2-19は、「国土技術政策総合研究所資料第1124号 道路環境影響評価の技術手法 4. 騒音4.1 自動車の走行に係る騒音(令和2年度版) (令和2年9月 国土交通省国土技術政策総合研究所) (以下、「技術手法(令和2年度版)」という。)に基づき予測を行った結果を示しており、準備書の記載に誤りがないことを確認しています。</p> <p>また、準備書p11-2-76～83・図11-2-19「環境保全措置(「遮音壁の設置」及び「排水性舗装の敷設)後の騒音の分布状況」は、予測断面上における騒音レベルの値が同じ点を結んだ線を2.5dB間隔で描画しています。</p>
4-2-4	<p>騒音の建設機械の稼働の予測において、鋼橋架設の予測結果は92dBとされているが予測計算に問題はないか。</p>	<p>準備書p11-2-14は、技術手法(平成24年度版)に基づき予測を行った結果を示しており、準備書の記載に誤りがないことを確認しています。</p>
4-2-5	<p>日照阻害の評価において、「参考となる値」となっているのはなぜか。</p> <p>「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和51年建設省計用発第4号)は補償基準であるため、実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されているとは言えない。</p> <p>高架構造の高さを下げるとか、被害の少ない西側に寄せるとかを検討すべき。</p> <p>住居の日照補償だけではなく農作物への日照被害(地上0m)を加味する必要がある。</p>	<p>予測及び評価の手法は、国土交通省令に基づきつつ、技術手法(平成24年度版)を参考のうえ、愛知県環境影響評価指針を勘案し、方法書での検討結果、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p> <p>参考となる値(「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和51年建設省計用発第4号))については、予測結果との比較に用いました。</p> <p>対象道路の道路構造等については、事業特性及び地域特性を踏まえ、道路構造令等の技術基準に基づき適切に検討を行っています。</p> <p>また、供用後において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。</p>
4-2-6	<p>日照阻害の予測は現時点で問題のない住居が前提での予測結果であり、現時点で日当たりに問題が発生している当住居の場合、今回の工事により参考値を超過する日陰が発生するのではないかと不安がある。今回の建造物により日照阻害されない立地であるか阻害されても複合日陰によって参考値を超過しないと予測していたら安心だが、もし複合的に日照時間に問題が発生するならば対策の検討を希望する。</p>	<p>日照阻害については、国土交通省令に基づきつつ、技術手法(平成24年度版)を参考のうえ、愛知県環境影響評価指針を勘案し、方法書での検討結果、事業特性及び地域特性を踏まえ、対象道路の存在に伴う日照阻害を対象として予測しました。</p> <p>対象道路周辺の住居が存在する位置において「参考となる値」(2階で5時間)を超過する新たな日影は生じない結果となりました。</p>
4-2-7	<p>[準備書p9-3 4.動物(1)について]</p> <p>対象道路を横断する可能性が考えられるとするだけで事実確認の調査の努力をしていない。このようなあいまいで杜撰な現地調査の結果は認められない。</p> <p>また、鳥類及び生態系の予測結果において、「本種(鳥類)の移動経路は確保されるものと考えられます。」とし、周囲の建物の状況も確認しないまま、移動経路は確保されると考えるだけ。周囲には存在しない5階建て以上の建物が連続壁として出現するのに、移動経路が確保されるとは考えられない。このような感覚的な予測結果は行うべきでない。</p>	<p>道路の存在による鳥類への影響については、事業特性及び地域特性を踏まえ、概ねの飛翔高度に関する調査結果に基づき適切に予測しており、事業実施区域周辺で確認された鳥類の移動空間は確保されるものと考えられます。</p>

番号	意見の概要	見解
4-2-8	<p>景観の予測において、認識される近傍の風景の変化が生じる位置としてウォーキングコースの景観予測を行うべきである。</p>	<p>ウォーキングコースについては、人と自然との触れ合いの活動の場の利用の状況及び利用環境の状況を把握しました。</p> <p>また、事業実施区域と主要な触れ合い活動の場の位置関係により、認識される近傍の風景の変化(快適性の変化)が生じる位置・程度について予測しました。</p> <p>ウォーキングコースの快適性の変化については、一部のコース上から名岐道路を視認できますが、現況においても名古屋高速16号一宮線や既設の東海北陸自動車道が存在し、神社などの見どころやコース沿いの風景に大きな変化は生じないため、名岐道路の存在により雰囲気は阻害されないと予測しました。</p>
4-2-9	<p>景観において、正確な予測、評価が必要である。</p> <p>・視覚に関する物理的指標で「水平見込角が、10°を超えると対象構造物は目立つようになります。」とある中、主要な眺望点2か所からの水平見込は、ツインアーチ138が約60°、一宮市役所14階展望ロビーが約80°となっているが、「本眺望景観の変化は極めて小さいと予測されます。」として、「事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されている」と評価しているのは、事実と異なる。</p> <p>・準備書P11-10-12 写真11-10-1において、東海北陸自動車道ははっきり見えるので、そこを2階建て3階建てでまたぎ、一宮ジャンクションまで続く高さ15m以上の壁が見えるはず。</p> <p>・準備書P11-10-14 写真11-10-2において、対象道路が見える範囲として、赤色で示してあるだけだが、もう少し左側を加えて、全面の姿形がわかるようにすべきである。</p> <p>・環境保全措置の検討を行わないこととした理由の「主要な眺望景観への影響は極めて小さいと予測されます。」の、「極めて小さい」の根拠を示すべきである。</p>	<p>対象道路は、概ね国道22号上に整備されるため、主要な眺望点及び景観資源の改変を避けるとともに、主要な眺望景観の変化を抑えた計画としています。また、予測の結果、主要な眺望点及び景観資源の改変はないため、主要な眺望景観の変化は極めて小さいとしました。これらのことから、道路の存在に係る景観に関する影響は、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されていると評価しました。</p> <p>主要な眺望点である138タワーパークから対象道路までの水平距離は、最も近いところで約1.7km離れており、周辺建物等により遮蔽されているため、対象道路が目立ちにくくなっています。</p> <p>一宮市役所(14階展望ロビー)における予測は、景観資源である大江川緑道を眺望する景観を対象に写真撮影を行い、フォトモンタージュを作成しました。当該眺望景観は、14階展望ロビーからガラス越しの眺望を写真撮影しており、左側の画角は最大限確保しました。</p> <p>ツインアーチ138及び一宮市役所(14階展望ロビー)からの眺望景観については、対象道路の水平見込角がやや目立ちやすい値になっており、周辺建物により遮蔽され目立ちにくくなっているため、眺望景観の変化は極めて小さいと予測しました。</p>
4-2-10	<p>人と自然との触れ合い活動の場の予測の結果において、ウォーキングコース番号5(市北西部:木曾川町寺社巡り)は、ランプと交差するため、高架下を通過することになり、気持ちよくウォーキングをしていたのに、高架をくぐられ、暗い気持ちになることは、大きな変化ではないのか。個々の景観図を示すべきである。</p>	<p>ウォーキングコース番号5の快適性の変化については、一部のコース上から名岐道路を視認できますが、現況においても既設の東海北陸自動車道が存在し、神社などの見どころやコース沿いの風景に大きな変化は生じないため、名岐道路の存在により雰囲気は阻害されないと予測しました。</p>
4-2-11	<p>人と自然との触れ合い活動の場の調査の結果において、調査地点2ウォーキングコース(市南東部)丹陽町の名所旧跡と緑道巡り(2)で、「対象道路からの距離:200m」とあるが、ウォーキングコースが事業実施区域に食い込んでおり、道路からは約100mと判断できる。正確な距離を記載すべきである。</p>	<p>準備書p11-11-6の「対象道路からの距離」は、対象道路(新設の名岐道路)からウォーキングコースまでの水平距離を示しており、対象道路(新設の名岐道路)から調査地点2ウォーキングコース(市南東部)丹陽町の名所旧跡と緑道巡り(2)までの水平距離200mを示しています。</p>
4-2-12	<p>人と自然との触れ合い活動の場の予測の結果において、ウォーキングコース番号4は、国道22号の盤下げに伴い横断ボックス廃止という方針は、だれが決めたのか、関係者の了解はいつ、どの様に得ているのか。</p> <p>また、既存の国道22号を盤下げする理由はなにか。盤下げにより大江用水はどうするのか。</p> <p>また、国道22号を立体歩道や横断ボックスではなく、交通事故の恐れのある普通の平面横断歩道でわたるため、利用の支障は生じないという予測は間違っているのではないのか。</p>	<p>名岐道路は、地元への影響を少なくするため、現在の国道22号の幅の中で建設することを基本とした計画としています。</p> <p>このため、用地買収が最少となるように計画しており、現用地幅内で名岐道路の高架を設置するためには副道の廃止が必要となります。副道を廃止する場合、沿道との乗り入れを確保するため、国道の道路の高さを沿道と同じ高さまで下げる必要があることから、横断ボックスを廃止する計画としています。</p> <p>なお、大江用水の水路は現在の位置のまま残す計画としています。</p> <p>ウォーキングコースは付近の横断歩道への誘導等を適切に行うことにより、影響は極めて小さいと予測しました。国道22号の横断歩道への誘導等については、事業実施段階において、交通安全に十分配慮の上、検討を行ってまいります。</p>

番号	意見の概要	見解
4-2-13	廃棄物等の発生量の推定根拠を示すべきである。	<p>工事計画の概要は準備書p3-9～3-15に記載しています。また、廃棄物等の発生量は準備書p11-13-3に記載しています。</p> <p>建設発生土については、主に準備工の掘削工(盤下げ)や高架工事の下部工(掘削・支保工、場所打杭)により211.5千m³が発生します。</p> <p>コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊については、主に既存の工作物・ボックスカルバート等の除去により、コンクリート塊3.3千m³、アスファルト・コンクリート塊20.2千m³が発生します。</p>
(1)評価の結果について		
4-3-1	<p>予測し得なかった問題が生じた場合には、法令に基づき調査し処置をするという時間をかけた対応は避けるべきである。因果関係を立証させるまでの時間で健康被害は発生するため、問題発生時に法令を超えた早急に対応できる仕組みを整えるべきである。</p> <p>名岐道路の工事と通行により環境悪化が懸念される住宅への代替え地の提案、跡地有効利用、緑地帯を兼ねた遊歩道、コミュニティのニーズに合わせた避難施設や文化施設など新たな目的に利用することにより新たな価値をもたらす将来にわたる長期的かつ根本的な環境保護をすべきである。</p>	<p>すべての選定項目について、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価するとともに、環境基準等との整合が図られていると評価しました。</p> <p>事業実施にあたっては、準備書p3-26に記載した「環境保全への配慮事項」及び選定項目に係る環境保全措置を実施することにより、事業者の実行可能な範囲内で環境影響の低減に努めてまいります。</p> <p>工事中において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。</p>
4-3-2	騒音、振動共に目標値以下で実施であっても築年数が40年以上経過した家の耐震性に不安があり、工事期間中に自宅にいても本当に大丈夫か懸念がある。ついては、建設期間中の退避場所を確保してもらえないか。また、徒歩で移動が困難であり日中は自家用車を運転出来る者が不在の為、移動手段はタクシーとなり、その費用についても併せて工面してもらいたい。	
4-3-3	<p>2023年10月28日一宮市市民会館における環境影響評価準備書の説明会において、予測した値が基準値内であり、環境の保全について配慮が適正にされているとのことだが、基準値内であれば健康は維持され、住居においても環境変化の可能性は有りませんとの確約は得られず信頼し、理解する事が出来なかった。</p> <p>人体に健康被害を発生させないことを最優先にするようお願いする。</p>	<p>すべての選定項目について、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価するとともに、環境基準等との整合が図られていると評価しました。</p> <p>事業実施にあたっては、準備書p3-26に記載した「環境保全への配慮事項」及び選定項目に係る環境保全措置を実施することにより、事業者の実行可能な範囲内で環境影響の低減に努めてまいります。</p> <p>工事中及び供用後において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。</p>
4-3-4	住民としての意見は、常願通7丁目交差点付近に、名古屋高速、一宮市平島等と同様 環境大気モニタリングポストを設置し、騒音のほかに振動も計測して、市民に対して計測値を公開することを要望する。このモニタリング調査で特に環境悪化が問題視される、環境大気の状態、騒音、振動が監視され、環境状態が可視化となる。また将来の予測に対しての、現況値もえられると考えられる。	供用後において現段階で予測し得なかった 環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。
4-3-5	<p>本線を高架にすることで騒音、振動、日照権の侵害を懸念している。特に、両郷町出口(仮称)が家の前に設定されている事で光も遮られ、騒音も反射して倍増すると思う。夜間も照明などが降り注ぐ事が他の出口を見ても起こる事が証明されている。また、降り口の振動も起こる事も問題があり、朝日2丁目の手前に出口をずらして欲しい。</p> <p>少なくとも人が住んでいる民家の前に問題となる出口を設置すべきではない。事前に検討をお願いする。</p>	<p>すべての選定項目について、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価するとともに、環境基準等との整合が図られていると評価しました。</p> <p>事業実施にあたっては、準備書p3-26に記載した「環境保全への配慮事項」及び選定項目に係る環境保全措置を実施することにより、事業者の実行可能な範囲内で環境影響の低減に努めてまいります。</p> <p>供用後において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。</p>

番号	意見の概要	見解
4-3-6	<p>公立高校グラウンドの貴重な木々の伐採をしないでほしい。これらの木々のおかげで国道22号の騒音、CO₂の削減がされている。また様々な種類の野鳥や生物が生息しており、自然環境の破壊に大きな懸念が生じる。環境影響評価準備書の説明会では国道22号のみの報告で東西にかかる道路の調査報告がまったくなされていなかった。周辺の自然環境に最大限配慮し、道路の拡張は最小限での計画に見直してほしい。</p>	<p>県立一宮商業高等学校のグラウンドに植栽された樹木の一部が、都市計画道路今伊勢三ツ井線の拡幅予定地に含まれることとなりますが、樹木の取扱いについては、事業実施段階で管理者等と協議してまいります。なお、道路幅員については道路構造令に基づき、必要な幅としています。</p>
4-3-7	<p>水質の環境保全措置の検討において、「影響は極めて小さいと予測されたことから、環境保全措置の検討は行わない」としながら、準備書p11-5-8「工事排水の処理方法等については、事業実施段階において、周辺の公共用水域における水質基準が維持されるように、河川の状況等を調査・検討の上、関係機関と協議し、関係法令等に基づき適切に対応します。」と記載しているのはなぜか。「きわめて小さいと予測」は撤回すべきである。 また、関係法令等に基づく適切な対応とは、具体的にどんなことがあるのか、言葉だけの「適切な対応」では何もしないことと同じである。</p>	<p>「工事排水の処理方法等については、事業実施段階において、周辺の公共用水域・井戸等における水質基準が維持されるように、水路の状況等を調査・検討の上、関係機関と調整・協議し、関係法令等に基づき適切に対応します。」については、事業計画及び工事計画を決定するにあたり、実施することとした準備書p3-26「環境保全への配慮事項」です。 工事中の水質の影響については、当該環境保全への配慮事項を実施することにより、影響が極めて小さいと予測しました。 また、工事の実施にあたり工事排水を河川へ放流する場合は、河川法に基づく河川管理者への事前の届出を行うなど、関係法令等に基づき適切に対応してまいります。</p>
4-3-8	<p>「濁水は適切に措置した上で排水」の具体的な内容と排水目標値を記載するべきである。</p>	<p>「濁水は適切に措置した上で排水」については、事業計画及び工事計画を決定するにあたり、実施することとした準備書p3-26に記載した「環境影響への配慮事項」です。 工事排水の具体的な処理方法等については、事業実施段階において、周辺の公共用水域・井戸等における水質基準が維持されるように、水路の状況等を調査・検討の上、関係機関と調整・協議し、関係法令等に基づき適切に対応してまいります。</p>
4-3-9	<p>動物と植物の環境保全措置の検討において、「影響はない又は極めて小さいと予測されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。」としながら、評価では配慮事項を行うこととしている。「影響はあるので、そのために環境保全措置をとる」と修正すべきである。</p>	<p>動物及び植物については、準備書p3-26に記載した「環境保全への配慮事項」の実施を前提に予測しました。 環境保全措置については、国土交通省令に基づき、環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合以外の場合において検討を行うこととしています。 予測の結果、動物及び植物については、影響はない又は極めて小さいと予測されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>
4-3-10	<p>横断ボックスの廃止について記載があるのは“人と自然との触れ合いの活動の場”のみで、横断ボックスはウォーキングコース利用者だけでなく地域住民も日常生活として利用している。自転車や歩行者は国道22号を渡るのが怖いのか事故を避ける為に、横断ボックスを利用している人が多い。 利用者に対する付近の横断歩道への誘導等を適切に行うだけでなく、利用する横断歩道にも事故が起きないような配慮を行うべきである。</p>	<p>国道22号の横断歩道等については、事業実施段階において、交通安全に十分配慮の上、詳細な調査・設計等を行ってまいります。</p>
4-3-11	<p>日照障害のP11-6は12頁だけが、騒音のP11-2は86頁あり、両者の食い違いを確認しようとしても、何頁戻ればいいのか分からなくなる。準備書全体の通し頁と目次に節(予測項目)を併記するべきである。 また、都市計画の案の参考図書を拡大して見たりするときに、詳細を確認できない。インターネットで縦覧できるようにする以上、縮尺図を必ず入れるべきである。方法書に対する愛知県知事意見「準備書の作成に当たっては、住民等の意見を十分に検討するとともに、わかりやすい図書となるよう努めること。」を十分尊重すべきである。</p>	<p>御意見については、評価書作成にあたり、参考にさせていただきます。</p>

番号	意見の概要	見解
5. 環境保全措置に関する意見		
5-1	騒音の建設機械の稼働における環境保全措置として「施工箇所(足場)に防音シート(2枚)又は防音パネル(1枚)の設置」とあるが、防音シート(2枚)は、遮音性能を高めるため、2枚重ねて使用するという事か。それとも上下に1枚ずつ貼り付けて行路差を大きくするためか。防音シートと防音パネルの遮音性能はどれだけあるのか。	予測地点1の環境保全措置「足場に高さ3.0mの防音シート(2枚)又は防音パネル(1枚)を設置します。」における「防音シート(2枚)」は、防音シートを2枚重ねて設置することを想定した記載です。 防音シートの透過損失については、「社団法人日本音響学会のASJ CN-Model 2007」において、「防音シートを隙間ができないように設置した場合:10dB」「一般の遮音壁や防音パネルを仮設物として設置した場合:20dB」とされており、準備書p11-2-8に記載しています。
5-2	騒音の自動車の走行の環境保全措置として、排水性舗装の採用には疑問がある。 排水性舗装については騒音削減の効果が無い。日本音響学会のASJRTN-Model2018を使ったとしても、効果が無いため環境保全措置に採用するのは無神経。県として事実関係を確認すべきである。	自動車の走行に係る騒音の予測方法については、技術手法(令和2年度版)を参考として、「社団法人日本音響学会のASJ RTN-Model 2018」を用いて予測及び環境保全措置の検討を行っており、準備書の記載内容は問題がないと考えています。
5-3	騒音の自動車の走行の環境保全措置は、今回の沿線約7.5kmに実施するという事か。他の国道22号部分では、国道22号の歩車道境界に高さ1mの遮音壁ぐらいは設置するよう、国に要請すべきである。	自動車の走行に係る騒音においては、道路構造、交通の状況、保全対象の立地状況等を踏まえて設定した予測断面について、予測、環境保全措置の検討及び評価を行いました。 遮音壁の仕様や設置範囲等の詳細については、事業実施段階において、環境影響評価の結果及び保全対象の立地状況等を踏まえ、環境保全に十分配慮し、検討を行ってまいります。
5-4	予測99dBを事業者主体の防音シート2枚の遮音対策により、パチンコ店内レベルの騒音に抑えられるとあるが、基準値85dBに下げた事で健康被害は発生しないという保証をして安心させるべきである。 騒音レベルの継続的なモニタリング、住居に対する防音対策を行うべきである。	建設機械の稼働に係る騒音については、環境保全措置として、防音シート等の遮音対策(防音シート(2枚)又は防音パネル(1枚)の設置)を実施することにより、「騒音規制法」(昭和43年法律第98号)に基づく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である85dBを下回ることについて、準備書p11-2-16に記載しています。 詳細な工事計画については、事業実施段階において検討を行ってまいります。 また、工事中において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。
5-5	予測地点1(一宮市浅野長池)だけに、高架上の遮音壁が設置されている事情を調査すべきである。騒音発生の恐れがあるために、この高架部分を建設する時点で遮音壁を設置したのではないか。それなら、他の地点もすべてそれに倣って、高架部分には最初から遮音壁1mを設置すべきではないか。	名古屋高速16号一宮線の遮音壁については、当時の環境影響評価において、遮音壁などの環境保全措置を実施しなくとも、環境保全目標を満足する予測結果でしたが、さらに良好な沿道環境保全のため、事業実施段階において事業者により設置されたものです。 本環境影響評価においては、現状の遮音壁の状況を踏まえた上で、対象事業の道路構造、計画交通量等に基づき、自動車の走行に係る騒音を予測しました。予測の結果、国道22号への遮音壁設置、排水性舗装敷設及び名岐道路ランプへの遮音壁設置により、名岐道路本線に遮音壁を設置しなくとも、環境基準を下回ることとなったため、今回の環境保全措置としております。
5-6	騒音の自動車の走行の環境保全措置は、ランプ部に、地上から高さ3mの遮音壁を設置するという事だが、名岐道路からの騒音への効果はせいぜい1dBしかない。これだけの対策をしても1dB減の効果しかないのか。	自動車の走行に係る騒音については、技術手法(令和2年度版)を参考として、「社団法人日本音響学会のASJ RTN-Model 2018」を用いて予測及び環境保全措置の検討を行っており、準備書の記載に誤りがないことを確認しています。 名岐道路ランプ部に遮音壁を設置することにより、名岐道路以外の国道22号等からの騒音についても、遮蔽効果を得ることができ、騒音の低減に寄与しています。

番号	意見の概要	見解
5-7	<p>騒音の自動車の走行の予測において、名岐道路以外の道路の騒音レベルは措置前と措置後を比べると、4～9dB減少することになっている。これは国道22号への排水性舗装の敷設と、国道22号の歩車道境界への地上から高さ1mの遮音壁を設置の効果を足し算した結果であるが、歩車道境界の高さ1mの遮音壁は、何の効果もないのではないか。</p> <p>予測計算のどこかに誤りはないか。地点ごとに詳細な説明が必要である。</p>	<p>自動車の走行に係る騒音については、技術手法(令和2年度版)を参考として、「社団法人日本音響学会のASJ RTN-Model 2018」を用いて予測及び環境保全措置の検討を行っており、準備書の記載に誤りがないことを確認しています。</p> <p>予測地点1～4については、国道22号の歩車道境界への地上から高さ1mの遮音壁の設置も含めた環境保全措置を実施することにより、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>
6. 事後調査に関する意見		
6-1	<p>計画交通量の増加、大型車率の増加により、予測条件が変化し、予測を上回る恐れがあるため、大気質、騒音の事後調査は実施するべきである。</p> <p>重要な鳥類が国道22号を超えて飛翔できるかの確認が必要であるため、鳥類の事後調査は実施するべきである。</p>	<p>本環境影響評価においては、採用した予測手法の予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき予測の不確実性は小さいこと、また、採用した環境保全措置の効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき効果の不確実性は小さいことなどから、事後調査は実施しません。</p> <p>なお、今後の工事計画等の詳細な検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行なってまいります。</p> <p>工事中及び供用後において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。</p>
7. 方法書に関する意見		
(1) 手続について		
7-1-1	<p>[準備書p8-1見解1-1-2について]</p> <p>都計決定後の事業計画決定時に費用便益比(B/C)を検討することになっているがそれでは意味がない。配慮書段階で費用便益比(B/C)を検討する制度に変更するよう国に要請すべきである。</p>	<p>準備書p8-1に記載したとおり、費用便益比の算出、公表等については、事業者の行う事業化手続として別途実施される予定です。</p> <p>また、配慮書手続については、国において、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。</p>
7-1-2	<p>[準備書p8-15見解4-1-3について]</p> <p>名岐道路対象区間を選んだ理由を明記すべきという意見について、名岐道路だけは運よくマスタープランで説明できた。しかし、名岐道路以外でも説明できるのか。</p>	<p>準備書p8-15に記載したとおり、名岐道路の整備の必要性等については、配慮書の第2章に記載されています。</p> <p>なお、名岐道路は、2019年3月に定めた尾張都市計画区域マスタープランにおいて、都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現のため、「概ね2030年までに整備を予定する主要な施設」として位置づけをしています。そして2020年度に、国土交通省による計画段階評価手続が完了したことを受け、都市計画決定権者である本県が本手続を開始しました。</p>
7-1-3	<p>[準備書p8-16見解4-3-1について]</p> <p>都市計画決定権者が手続きを引き継ぐことと、国土交通省が最後まで環境影響評価に責任をもつことは異なる。</p>	<p>準備書p8-16に記載したとおり、環境影響評価法第38条の6第1項に基づき、都市計画決定権者である愛知県が方法書以降の手続を引き継いでいます。</p> <p>なお、現時点では事業者は未定ですが、同法第46条第1項に基づき、事業予定者である国土交通省には資料の提供等の協力依頼をしており、本手続における国土交通省との連携体制を構築しています。</p>
7-1-4	<p>[準備書p8-2見解1-1-3について]</p> <p>国土交通省令(環境影響評価項目等の選定に係る事業特性及び地域特性の把握)第20条では方法書の作成にあたり「次に掲げる情報を把握しなければならない。ホ対象道路事業に係る道路の区分、設計速度、計画交通量及び構造の概要」とあり、方法書作成にあたり、計画交通量を把握することが求められており、準備書に記載すればいいというだけではない。</p> <p>計画交通量もないまま、道路の必要性を配慮書、方法書で説明してきた問題を解決するため、配慮書段階で計画交通量を公表するよう、国土交通省令を改正するよう国に要請すべきである。</p>	<p>準備書p8-2に記載したとおり、方法書に記載した事業の内容については、環境影響評価法第5条及び国土交通省令第17条の規定に従って記載しています。</p> <p>また、配慮書手続については、国において、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。</p>

番号	意見の概要	見解
7-1-5	[準備書p8-14見解4-1-2について] 環境影響評価法で「(方法書等)…意見を求めなければならない」ではなく「(配慮書)…意見を求めるように努めなければならない。」なので、意見を求めなかったことを「適切に実施」と評価できるのか。	準備書p8-14に記載したとおり、配慮書手続については、国において、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。
7-1-6	[準備書p8-14見解4-1-2について] 配慮書案への意見聴取が粗雑という意見について、都市計画決定権者の知事として意見だけではなく、その理由も紹介し、それぞれに誠実な見解を示すべきである。	準備書p8-14に記載したとおり、配慮書手続については、国において、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。
7-1-7	[準備書p8-14見解4-1-2について] 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。結局、簡単な手続きで可能な配慮書の閲覧はされず、こうした国土交通省の姿勢に対する都市計画決定権者として見解を示すべきである。	
7-1-8	[準備書p8-14見解4-1-2について] 配慮書段階では、意見書受付けの記載がない。これは環境影響評価法の配慮書について「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。配慮書の案についての一般住民からの意見計371件と事業予定者の見解は準備書p7-2の1ページだけである。	
(2)事業の目的について		
7-2-1	[準備書p8-1見解1-1-1について] 将来の社会全体の人口減少という基本的問題を見て、自動的に人口が増え、交通量も増えるという論理で不要な道路計画を進めるべきではない。	準備書p8-1に記載したとおり、名岐道路は、2019年3月に定めた尾張都市計画区域マスタープランにおいて、都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現のため、「概ね2030年までに整備を予定する主要な施設」として、その必要性を位置づけています。 計画交通量については、社会情勢等を踏まえて推計し、手続を進めています。
7-2-2	[準備書p8-2見解1-1-2について] 迂回感、ボトルネック、渋滞は課題とは言えないという意見について、感覚的なもので、渋滞が課題なのかには答えていない。	高速道路を利用した場合の迂回感の解消やボトルネック箇所の回避といった高速アクセス性や時間信頼性の向上には、2019年3月に定めた尾張都市計画区域マスタープランの都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現を図る名岐道路の整備が必要と考えています。 国道22号の交通の円滑化には、名岐道路の整備が必要と考えています。名岐道路を一宮木曾川インターチェンジまで延伸し高速道路ネットワークとして整備することにより、現在国道22号を走行している通過交通と地域交通を、名岐道路と国道22号に適切に分離させ、国道22号の交通混雑緩和を図ってまいります。
7-2-3	[準備書p8-3見解1-1-7について] 高速道路は渋滞対策にならないという意見について、混雑解消しない事例には全く答えていない。	名岐道路を一宮木曾川インターチェンジまで延伸し高速道路ネットワークとして整備することにより、現在国道22号を走行している通過交通と地域交通を、名岐道路と国道22号に適切に分離させ、国道22号の交通混雑緩和を図ってまいります。

番号	意見の概要	見解
(3) 都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況について		
7-3-1	<p>道路交通騒音の面的評価結果で、平成28年度に国道22号⑬浅野(丹陽町九日市場～大和町北高井)で夜間の環境基準達成率が39.7%しかないが、これはその日の夜間の道路交通騒音が71dBもあり、1週間連続測定による要請限度は不思議なことに68dBなので、要請限度は超えていない。しかし、国道22号②伝法町8丁目では、令和元年に71dBと要請限度を超えている。</p> <p>一宮市に確認すべきである。</p>	<p>一宮市への確認については、本環境影響評価には関連しない事項であると考えます。</p>
7-3-2	<p>[準備書p8-6見解2-1-1について]</p> <p>水質の状況について、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・板倉橋(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。 ・板倉橋(日光川)ではLASが「適合しない検体数」が2/12と、毎月の調査のうち年間2回は環境基準を超えているため(2021(令和3)年度公共用水域及び地下水の水質調査結果 愛知県 451912.pdf(pref.aichi.jp))、準備書p4-1-25.4-1-27「調査区域外に位置する北今橋(日光川)及び板倉橋(日光川)においても調査が行なわれており、令和2年度調査結果では、すべての項目において環境基準に適合しています。」は間違っているので修正すべきである。 ・北今橋(日光川)及び板倉橋(日光川)では健康27項目のうち、PCBなどは調査していないし、板倉橋(日光川)では総水銀、ジクロロメタン、トリクロロエチレン等も調査していないため、「調査した項目のうち」という限定をするのが常識となっているので修正するか、木曽川(木曽川橋)のように、一覧表で示すべきである。 	<p>準備書p8-6に記載したとおり、準備書では、調査区域における水質の状況を整理しています。なお、参考として、調査区域外に位置する板倉橋(日光川)における環境基準の達成状況を準備書p4-1-25の文章中に記載しています。</p> <p>また、準備書の記載内容は、令和4年3月末(令和3年度末)時点の公表資料を基に地域特性を把握・整理しています。</p> <p>準備書の記載内容は問題がないと考えています。</p>
7-3-3	<p>[準備書p8-6見解2-1-2について]</p> <p>「調査区域における井戸を対象とした令和元(平成31)年度の地下水水質調査は、一宮市の6地点で定期モニタリング調査が行われている。一宮市に確認して、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。」には答えていない。見解を求める。</p> <p>根本的には、一宮市はメッシュ調査はここ数年1地点ずつしか調査していないため数年の結果から事業予定地に近い地点を選定すべきである。一宮市が汚染井戸周辺地区調査を2015年度に行い、定期モニタリング調査を2016年度に行った3本のベンゼン汚染、汚染井戸周辺地区調査を2014年度に行い、定期モニタリング調査を2015年度に行った8本の有機塩素化合物汚染なども、事業予定地との関連、現在の汚染状況等を確認する必要がある。</p>	<p>準備書p8-6に記載したとおり、工事の実施に係る地下水については、地下水を遮断するような堀割構造物、トンネル構造物を設置しない計画であることから、環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>なお、事業実施区域周辺の地下水については、一宮市により定期モニタリング調査が実施されており、全ての地点において環境基準を達成しています。</p>
7-3-4	<p>[準備書p8-7見解2-2-1について]</p> <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>騒音分布図や日照阻害予測で矛盾が出てきている。</p>	<p>準備書p8-7に記載したとおり、調査区域内の土地利用の状況については、準備書p4-2-4において、土地利用現況図(土地利用分類図(第2期)名古屋北部・岐阜、国土交通省)を用いて示しています。</p> <p>騒音及び日照阻害の予測にあたっては、現地踏査による目視確認により、対象道路沿道の住居等の立地状況を把握した上で、適切に予測地点を設定しています。</p>
(4) 計画段階配慮書について		
7-4-1	<p>[準備書p8-12見解4-1-1について]</p> <p>案①専用部整備案が影響の程度が最も小さいという判断は正しいが、大気の悪化は認めながら、何の環境保全対策もない。どの様に「参考」にしたのか。</p>	<p>予測の結果、自動車の走行に係る大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)の濃度は環境基準に定められた値以下となったことから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>

番号	意見の概要	見解
7-4-2	<p>[準備書p8-12見解4-1-1について] 高速道路の場合が走行速度は特段に多くなり、騒音が大きくなる常識的な判断を隠した結論である。どの様に参考にして、現況より悪化することを認めながら、また当方からの意見をどのように「参考」とし方法書を作成したのか。</p>	<p>予測の結果、自動車の走行に係る騒音は環境基準を超過するため、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、騒音の低減効果が見込まれる環境保全措置の検討を行いました。 環境保全措置として、「遮音壁の設置」及び「排水性舗装の敷設」を実施することにより、自動車の走行に係る騒音は環境基準との整合が図られているものと評価しました。</p>
7-4-3	<p>[準備書p8-12見解4-1-1について] 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。</p>	<p>準備書p8-12に記載したとおり、御意見の内容は確認しており、方法書作成にあたり参考とさせていただきます。</p>
(5)項目について		
7-5-1	<p>[準備書p8-7見解3-1-1について] 自動車走行による粉じんの意見について、国土交通省令において対象項目となっていないという理由では納得できない。自動車による粉じん等の被害実例から項目として選定すべきである。 また、自然環境の状況で、降下ばいじんの経年変化をみると、国道22号の東側2kmの一宮市立西成小学校での降下ばいじんが上昇してきている。この原因を検討すべきである。</p>	<p>準備書p8-7に記載したとおり、自動車の走行に係る粉じん等については、国土交通省令及び愛知県環境影響評価指針において一般的な道路事業の対象項目となっていないことから、環境影響評価の項目として選定していません。 供用後において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。 西成東小学校における降下ばいじん量の年平均値は、方法書p4-1-16に記載した平成27年度調査結果によると、1.85t/km²・月となっているため、準備書p4-1-16に記載したとおり、概ね横ばい傾向にあると考えられます。</p>
7-5-2	<p>[準備書p8-7見解3-1-2について] 建設工事機械による低周波音について、事例が多いため、環境影響評価の項目として追加選定すべきである。 国土交通省令の改正により、騒音、振動だけでなく、低周波音そのものを追加することを国に要請すべきである。</p>	<p>準備書p8-7に記載したとおり、建設機械の稼働に係る低周波音については、国土交通省令及び愛知県環境影響評価指針において一般的な道路事業の対象項目となっていないことから、環境影響評価の項目として選定していません。</p>
7-5-3	<p>[準備書p8-8見解3-1-3について] 高架構造の橋脚を設置するために連続して基礎杭を設置するために、地下水を遮断するおそれがある。一宮市・稲沢市では取水量の約半分が地下水を水源としている以上、その取水位置、量を確認し、取水地下水の汚染、取水量減のおそれが無いかを検討する必要がある。</p>	<p>準備書p8-8に記載したとおり、工事の実施に係る地下水については、地下水を遮断するような堀割構造物、トンネル構造物を設置しない計画であることから、環境影響評価の項目として選定していません。また、高架構造の橋脚の基礎杭については、地下水を遮断するような連続性はないと考えています。 詳細な工事計画については、事業実施段階において、検討してまいります。 なお、工事中において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。</p>
7-5-4	<p>[準備書p8-8見解3-1-5について] 「電波障害については、事業実施段階において、補償基準に則り適切に対応を行います。」とある以上、どの範囲まで影響があるかを予測し公表すべきである。</p>	<p>準備書p8-8に記載したとおり、道路の存在に係る電波障害については、国土交通省令及び愛知県環境影響評価指針において一般的な道路事業の対象項目となっていないことから、環境影響評価の項目として選定していません。</p>

番号	意見の概要	見解
7-5-5	<p>[準備書p8-8見解3-1-6について] 温室効果ガス等は供用時も検討すべきという意見について、国土交通省令が、時代に追いついていないという問題であり、言い訳にはならない。 また、愛知県環境影響評価指針の別表第2では、工事の実施だけではなく、土地又は工作物の供用で「環境活動に負荷を与える活動」の予測の基本的手法を「工事の実施又は施設の稼働等に伴い発生する温室効果ガスの発生量その他の環境への負荷の量の程度の把握」と定めている。自動車走行により温室効果ガスが定期的に発生している状況から、予測・評価をすべきである。</p>	<p>準備書p8-8に記載したとおり、自動車の走行に係る温室効果ガス等については、国土交通省令及び愛知県環境影響評価指針において一般的な道路事業の対象項目となっていないことから、環境影響評価の項目として選定していません。 愛知県環境影響評価指針では、別表1において、事業の種類ごとに参考項目が示されており、道路事業(線の開発)の温室効果ガス等に関する影響要因は、工事の実施(資材等の搬入及び搬出、建設機械の稼働等)であり、土地又は工作物の供用及び土地又は工作物の存在ではありません。 なお、愛知県環境影響評価指針の別表2は、環境要素の区分ごとに参考手法が示されており、影響要因の区分ごとに参考手法が細分化されていません。</p>
(6)調査について		
7-6-1	<p>[準備書p8-6見解2-1-3について] 動物について、 ・ムスジイトンボについて、重要な種ではないことを認めたのか。例えば、準備書の現地調査結果P11-7-14では、8種の重要な種には記載がない。 ・アオヤンマについて、準備書の現地調査結果の8種の重要な種に記載がない。本当に現地調査で見つけられなかったのか。 ・イタセンバラについて、準備書に記載がないが、本当に現地調査で見つけられなかったのか。例えば、イタセンバラは選定基準Ⅰ(天然)、Ⅱ(国内)、Ⅴ(CR)、Ⅵ(CR)、Ⅶ(CR+(N))と5つの選定基準に該当し、最も重要度が高いため、例示されているドンコ(2つの選定基準に該当)より、優先して記載すべきではないか。</p>	<p>ムスジイトンボは、地域特性の把握において、調査区域で生息確認記録がある重要種です。(岐阜県RDB:NT、準備書p4-1-49) 準備書p11-7-14では現地調査で確認された種を記載しており、ムスジイトンボ、アオヤンマ及びイタセンバラは現地調査で確認されていません。 準備書p4-1-42に例示した種は、重要な種ではなく、調査区域で生息確認記録がある種のうち、事業実施区域及びその周辺に生息する可能性がある種について、できるだけ一般の方々には馴染みのある種を記載しています。イタセンバラについては、木曾川に生息することが知られており、事業実施区域及びその周辺には生息する可能性が極めて低いため、準備書p4-1-42に例示していません。</p>
(7)予測について		
7-7-1	<p>[準備書p8-5見解1-2-3について] 工事期間中の問題を、事業実施段階で検討を行うということではなく、この環境影響評価手続きで、環境保全措置を含めて検討しておくべきである。</p>	<p>工事中の交通対策等、詳細な工事計画については、事業実施段階において、本事業と類似する先事例等を参考に検討を行ってまいります。</p>
7-7-2	<p>[準備書p8-8見解3-2-1について] 横浜環状南線の公害調停で合意した国の最新方針「環境影響評価の大気汚染予測について科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」への姿勢をまず示すとともに、「技術手法」にあるから、それを用いるという安易な姿勢ではなく、地形条件、インターチェンジの構造などから、平坦地に理論化したブルーム式及びパフ式が適用できるかどうかを説明すべきである。</p>	<p>大気質の予測手法に用いているブルーム式及びパフ式については、一般的な道路構造はもとより、特殊な道路構造においても、ブルーム式及びパフ式による計算を基本とし、その特殊な道路構造を反映するモデルを組み合わせることにより予測ができます。さらに、ブルーム式及びパフ式は、汎用的な手法であり、これまでの調査・研究の資料が豊富に蓄積され、他の手法に比べて検証が十分なされていることから、本環境影響評価ではブルーム式及びパフ式を採用しました。</p>
7-7-3	<p>[準備書p8-9見解3-2-2について] 予測高さが地上1.2mでは不十分という意見について、技術手法は「本資料で示手法等はあくまでも一例であり、実際には各事業者が対象道路事業毎にこれらの手法等を参考としつつ、適切な手法等を選定することが望ましい。」(技術手法p4-2-1)とあり、「予測地点は原則として建設機械が稼働する区域の予測断面における騒音規制法第15条第1項の敷地の境界線」(技術手法p4-2-3)としており、地上1.2mに設定するとは記載していない。きちんと出典を確認し現状に応じた予測を行うべきである。</p>	<p>建設機械の稼働に係る騒音に関する規制については、騒音規制法において、特定建設作業に関する規制が定められています。騒音規制法では、地上高さは明確に示されていませんが、測定方法が示されている日本工業規格Z8731では、「測定点は屋外において地上1.2～1.5mの高さ」とされています。 また、対象道路沿道には、1階又は2階の低層住居が広く分布しています。 これらのことから、建設機械の稼働に係る騒音の予測地点は、工事敷地境界(道路敷地境界)に設定し、予測高さは地上1.2mとしました。</p>

番号	意見の概要	見解
7-7-4	<p>[準備書p8-9見解3-2-3について]</p> <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。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。</p>	<p>予測対象時期等は、技術手法(平成24年度版)に基づき、工事計画における工事の区分ごとに予想される工事内容や住居等の保全対象の位置等を考慮し、環境影響が大きくなると想定されるユニット(作業単位を考慮した建設機械の組み合わせ)が稼働する時期を「環境影響が最大になると予想される時期」として設定しました。</p>
7-7-5	<p>[準備書p8-9見解3-2-4について]</p> <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>準備書p8-9に記載したとおり、自動車の走行に係る騒音の予測に当たっては、技術手法(令和2年度版)に基づき、適切に予測地点・高さを設定し、準備書p11-2-55に記載しました。</p>
7-7-6	<p>[準備書p8-9見解3-2-4について]</p> <p>方法書で予測地点を具体的に示すべきと指摘したことへの反省がない。方法書は不備であったことを認めたのか。</p>	<p>方法書においては、配慮書での検討結果、方法書作成段階における事業特性及び地域特性を踏まえて予測の手法を選定しました。</p> <p>具体的な予測地点については、準備書作成段階における事業特性及び地域特性を踏まえて設定し、準備書p11-2-55及び準備書p11-2-56に記載しました。</p>
(8) 評価について		
7-8-1	<p>[準備書p8-11見解3-3-2について]</p> <p>学校環境衛生管理マニュアル「学校境衛生基準」の理論と実践[平成30年度改訂版]では、教師の声の平均値は64dB。WHOの騒音に関するガイドライン(1999年4月)によると学校では教師の講義を聞き取る知的作業のため、声と騒音の差が少なくとも15dBは必要であるとされている。以上のことから、教室内の等価騒音レベルは窓を閉じているときはL_{Aeq}50dB以下であることが望ましいとされている。「窓をあけた時、L_{Aeq}55デシベル以上となる場合は、窓を閉じる等、適切な方法によって音を遮る措置を講ずることとされている。このため、窓の開閉の状況は、騒音レベルに大きな影響を与えることから、窓を開けたときと閉じたときについて測定する必要がある。」と現実の騒音がどうなっているかを確認するよう求めている。</p> <p>なお、技術手法は「本資料で示す手法等はあくまでも一例であり、実際には各事業者が対象道路事業毎にこれらの手法等を参考としつつ、適切な手法等を選定することが望ましい。」というもので、一例を挙げただけ。言葉であいまいにするのではなく、しっかりと対応するべきである。</p>	<p>準備書p8-11に記載したとおり、自動車の走行に係る騒音については、国土交通省令及び技術手法(令和2年度版)に基づき、環境基準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し、準備書p11-2-85及び準備書p11-2-86に記載しました。</p> <p>学校環境衛生基準によると、窓を開けている時の教室内の等価騒音レベルは、55dB以下が望ましいとされています。また、平成10年中央環境審議会答申「騒音の評価手法等の在り方について」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程度とされています。以上のことから、校舎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を下回ると考えています。</p> <p>供用後において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、関係法令に基づき、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切に対応してまいります。</p>
7-8-2	<p>[準備書p8-10見解3-3-1について]</p> <p>特例の「幹線交通を担う道路に近接する空間」の基準値そのもの問題点を指摘し、環境省が独自に定めた、根拠のない「幹線交通を担う道路」の適用はやめ、ただし書きの「道路に面する地域」の環境基準を適用すべきである。</p>	<p>準備書p8-10に記載したとおり、自動車の走行に係る騒音については、国土交通省令及び技術手法(令和2年度版)に基づき、環境基準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しました。</p> <p>なお、名岐道路は、騒音に係る環境基準に規定される「幹線交通を担う道路」に該当することから、「幹線交通を担う道路に近接する空間とその背後地」の値を用いて評価し、準備書p11-2-85及びp11-2-86に記載しました。</p>

番号	意見の概要	見解
7-8-3	<p>[準備書p8-11見解3-3-2について]</p> <p>技術手法は2000年10月に初版発行の「土木研究所資料第3743号」であり、以来2回の主務省令の改正に伴う変更をただで、参考予測手法は$L_{10}=a\log(\log Q)+\alpha$ (Qは等価交通量)と、交通量の対数の対数に比例するという、物理的にも説明できない古い式であり、評価方法も振動規制法の要請限度と変わっていない。</p> <p>要請限度は、「道路交通法の規定による措置を要請するものとする。」という重大事態であり、環境基準とは性格が異なる。このような値を満足するから問題ないと評価するような環境影響評価なら必要ない。評価基準は学問的に明らかになっている「振動の感覚閾値」とすべきである。</p>	<p>準備書p8-11に記載したとおり、自動車の走行に係る振動については、国土交通省令及び技術手法(平成24年度版)に基づき、振動規制法施行規則による道路交通振動の限度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しました。</p>
7-8-4	<p>[準備書p8-11見解3-3-4について]</p> <p>予測値を示しながら、技術手法(回避策)による評価だけでは不十分との指摘に対応して、参考となる値との比較を行っているが、「参考となる値」のISO7196に規定されるG特性音圧レベルL_{G5}:100dBは、いずれも2000年以前の文献である。その後、環境省は「低周波音問題対応の手引書—2004年6月を作成し公表している。その評価指針はG特性音圧レベルL_p(ピーク値のパワー平均):92dBとなっているので、この値で評価すべきである。準備書にある「一般環境中に存在する低周波音圧レベルL_{50}:90dBは、環境省の現況調査の結果であり、評価値とか参考となる値ではない。</p> <p>また、環境省の手引きでは、物的苦情に関する参照値、心身に係る苦情に関する参照値が、1/3オクターブバンドレベルごとに記載されており、それに基づくべきである。</p>	<p>準備書p8-11に記載したとおり、自動車の走行に係る低周波音については、技術手法(平成24年度版)に基づき、回避又は低減に係る評価を行いました。</p> <p>また、参考となる値(環境庁(現:環境省)の一般環境中の低周波音の測定結果(一般環境中に存在する低周波音圧レベル:L_{50})及びISO7196に規定されたG特性音圧レベル(L_{G5}))は、予測結果との比較に用いました。</p>
7-8-5	<p>[準備書p8-12見解3-3-5について]</p> <p>技術手法では「7.4切土工等、工事施工ヤードの設置、および工事用道路等の設置に係る水の濁り」があり、評価は「回避又は低減に係る評価」だけでなく「基準又は目標との整合性の検討」も求めている。間違った見解をまず修正すべきである。そのうえで、「事業実施段階における水質基準が維持されるよう」な適切に対応とは何かを追加すべき。また、国は工事をする場合の自主的基準は設けていないのかの疑問にまじめに答えるべきである。</p>	<p>切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置に係る水の濁りについては、技術手法(平成24年度版)に示されているとおり、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はありません。</p> <p>工事の実施に係る水の濁りについては、技術手法(平成24年度版)に基づき、回避又は低減に係る評価を行いました。</p> <p>なお、工事排水の処理方法等については、事業実施段階において、周辺の公共用水域における水質基準が維持されるように、水路の状況等を調査・検討の上、関係機関と調整・協議し、関係法令等に基づき適切に対応してまいります。</p>
(9)計画段階評価について		
7-9-1	<p>[準備書p8-5見解1-2-2について]</p> <p>配慮書における複数案に事業をしないことを追加すべきには答えず、1案を選定したというだけで、この意見に対する見解とはならない。県としての見解を示すべきである。</p>	<p>準備書p8-5に記載したとおり、ルート及び道路構造については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、国道22号と同一ルートで複数の道路構造案から1案を選定し、対応方針として公表されています。</p> <p>このルート及び道路構造については、沿道土地利用などの他の都市計画と整合を図られたものとなっており、都市計画決定権者として適切なものであると判断しています。</p>
7-9-2	<p>[準備書p8-12見解4-1-1について]</p> <p>案2部分立体案(アンケート対象区間の走行速度:22km/h*1⇒41km/h*3)のうち、※3部分立体区間を60km/h、その他区間をH27道路交通センサスにおける非混雑時の速度、とあるが、非混雑時の速度と延長距離が示されていない。算出過程を正確に記載すべきである。</p>	<p>準備書p8-12に記載したとおり、御意見の内容は確認しており、方法書作成にあたり参考とさせていただきます。</p>
7-9-3	<p>[準備書p8-12見解4-1-1について]</p> <p>平面流入出部分の延長は、どの程度の距離を考えているのか明記すべきであるに答えるべきである。</p>	<p>準備書p8-12に記載したとおり、御意見の内容は確認しており、方法書作成にあたり参考とさせていただきます。</p>

番号	意見の概要	見解
7-9-4	[準備書p8-3見解1-1-6について] 方法書までは混雑時、非混雑時と違い、上り線だけと上下線平均と、都合のいい数値をバラバラに使っていたことが判明した。	準備書p8-3に記載したとおり、配慮書や方法書における旅行速度については、現状や課題等の説明内容に応じて、適切な数値を用いています。
7-9-5	[準備書p8-3見解1-1-5について] あいちの交通安全対策で使われている「県管理道路」との違いは何か。また、同じ県が200～500件/年・億台kmの区間をイエローゾーン区間と定義し、重点事業の促進を図っているが、「平成14年～平成17年の死傷事故率」と古いデータのままか。愛知県平均69件/年・億台kmとは矛盾しないのか。 出典のITARDA(交通事故総合分析センター)データ(H26～H29)には、全国の様々なデータが毎年公表されているが、そのうち、どのデータを使用したのか。分母の台kmはどこから入手したのか。	あいちの交通安全対策におけるデータは、県管理道路(名古屋市内を除く、一般国道(国直轄管理区間外)及び県道)を74千区間に分割し、平成14年～平成17年の死傷事故率で評価しています。 今回対象区間の死傷事故率121件/年・億台km及び愛知県平均の死傷事故率69件/年・億台kmは、国道や県道などの主要な幹線道路を対象に算出した値を利用しています。 なお、死傷事故率の算出に当たってはいずれもITARDA(交通事故総合分析センター)データ(H26-H29)を利用しています。
(10)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		
7-10-1	[準備書p8-4見解1-1-8について] 指摘したのは、将来フレームが方法書に全く記載がないことである。記載されているのは、方法書で、H27までの人口の推移、H27の産業の状況だけであり、見解にはならない。計画交通量を追加しただけである。	準備書p8-4に記載したとおり、第1回専門部会にて配布、審議した資料のうち、地域の人口・産業については方法書p4-2-1及びp4-2-2に、交通量などの交通状況については方法書p4-2-9から4-2-12に記載しています。 なお、計画交通量については、環境影響評価法第14条及び国土交通省令第33条の規定に従い準備書p3-7に記載しました。
7-10-2	[準備書p8-15見解4-2-1について] 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「周辺地域特性」において、地点①は71dBとなっているが、出典(環境基準)では70dBである。地点③は64dBとなっているが、出典(環境基準)では63dBである。いずれも要請基準の測定値はそれとおりであるが、一般的な道路交通騒音を調査するのに、1週間連続測定という特殊な測定方法で求める要請基準を用いるべきではなく、環境基準とすべきである。	方法書及び専門部会資料は、出典どおりの記載となっていることを確認しています。 道路交通騒音の面的評価による環境基準の適合状況については、出典に道路交通騒音の測定位置が記載されていないため、測定結果と騒音に係る環境基準との比較はできません。
7-10-3	[準備書p8-16見解4-3-2について] 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。 また、誰もが確認するリーフレットで簡略化して、方法書は意見を聞かないものだ勘違いさせてしまう。その反省をすべきである。	準備書p8-15に記載したとおり、第1回専門部会の配布資料3において、方法書に対する意見聴取等については簡略化のため記載を省略しています。 環境影響評価方法書のあらましのリーフレット「環境影響評価の項目・手法の決定までの流れ」において、「地域住民の方々の意見」と読みやすさ、わかりやすさの工夫のため簡略化して表記していますが、その右下において、「方法書について、環境保全の見地から意見がある人は、意見書を提出することができます。」と法で定められた要件等を正しく表記しています。