

尾張都市計画道路 1・3・2号 名岐道路 環境影響評価準備書について
の環境影響評価に関する公聴会記録

日 時：令和6年2月10日（土）

午後1時から午後1時40分まで

場 所：一宮市役所 1101 会議室、1102 会議室
一宮市本町2丁目5番6号

公述人：3名

公述人が述べた意見の要旨

○ 公述人（1人目）

必要性の説明ができない道路計画は中止すべきです。

将来・現状の交通量が示されていません。配慮書の案には、東海北陸、名神高速の交通量の記載がなく、対象区間外の国道22号線の交通量だけです。配慮書では交通量は全て削除されています。

国土交通大臣意見では、「把握すべき交通の状況等に関する記載に十分ではない点がある」と指摘されましたが、方法書には将来交通量が示されておりません。これでは方法書に意見が出せませんでした。

計画交通量は、国土交通省令第33条の規定に従い準備書に記載するとし、計画交通量を今回の準備書で記載したからいいだろうという姿勢です。

しかし、国土交通省令第20条では、方法書の作成に当たり把握しなければならぬ情報として、「設計速度、計画交通量及び構造の概要」とあり、準備書で記載すればいいというだけではありません。

配慮書段階で計画交通量を公表するよう、国土交通省令第33条と第20条の考えを取り入れて改正するよう国に要請してください。

準備書に対する意見の都市計画決定権者の見解案7-1-4で「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」とあり、準備書の意見は無視されています。

次に、こじつけた地域の課題では名岐道路は不必要です。

迂回感、ボトルネック、渋滞は課題とは言えません。

方法書では、高速アクセス性、時間信頼性について「高速道路を利用した場合には迂回感がある。」とありますが、こうした例は多く、課題と言えることではありません。

また、「高速ボトルネック箇所が存在するため、所要時間にばらつきが発生し、時間信頼性が低い。」とありますが、一宮地区の名神高速上下線2車線を3車線化の具体案検討が始まりました。この完成予定を考慮した判断でしょうか。

さらに、「特に国道22号の市街地付近では、信号交差点が連坦しており、速度低下が顕著。」とありますが、具体的な速度がなく納得できません。2019年9月の配慮書の案にあった渋滞速度は、配慮書、方法書で削除されました。

方法書に対する意見の都市計画決定権者の見解は、「高速アクセス性の向上は、尾張地域都市計画マスタープランの目標の実現のためには、必要不可欠です。国道22号の速度低下については、対象区間以外の走行速度は33km/h、今回対象区間は22km/hと記載しております。渋滞の解消等には、名岐道路の整備による抜本的な対策が必要と考えています。」と感覚的で、渋滞が課題なのかどうかは答えられていません。

また、準備書に対する意見の都市計画決定権者の見解案7-2-2は、「尾張都市計画区域マスタープラン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。通過交通と地域交通を適切に分離させ、国道22号の交通混雑緩和を図ってまいります。」と方法書の見解と同じであり、渋滞が課題なのかどうかは答えられていません。

次に、高速道路は渋滞対策にはなりません。

名古屋高速一宮線からの流入や155号への流入をスムーズにしなければ、混雑状況はほとんど変わりません。その証拠に、対象区間外の南側の一宮市浅野では、名古屋高速一宮線と国道22号で計118,919台/日とあり、下りの混雑時走行速度は19km/hです。国道22号に並行して高速道路を建設しても渋滞は解消しない実例です。

方法書に対する意見の都市計画決定権者の見解は、「名岐道路の整備により、地域交通と通過交通を適切に分離させることにより、国道22号の交通混雑緩和を図ってまいります。また、名岐道路の整備に当たっては、平

面街路との流出入が円滑に行われるよう適切に調整してまいります。」とのことですが、混雑解消しない実例の指摘には全く答えていません。

また、準備書に対する意見の都市計画決定権者の見解案7-2-3は、「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。」と方法書の見解と同じでしかありません。

次に、恣意的な死傷事故率比較についてです。

準備書において、「一宮市では事故が多く発生」とありますが、死傷事故率を愛知県平均と対象区間で比較してありますが、名古屋市内幹線道路の死傷事故率は148件であり、県平均69件/年・億台kmとはかけ離れています。このような恣意的な比較は撤回してください。

方法書に対する意見の都市計画決定権者の見解で、「死傷事故率は、今回対象区間121件、愛知県平均69件/年・億台kmは主要な幹線道路を対象」とありますが、愛知県が200～500件/年・億台kmの区間をイエローゾーン区間として重点事業の促進を図っていますが、愛知県平均69件/年・億台kmとは矛盾しないのですか。

出典である交通事故総合分析センターのデータ（平成26年～平成29年）において、どのデータを使用し、分母の台kmはどこから入手したのですか。

準備書に対する意見の都市計画決定権者の見解案7-9-5で、「県管理道路は平成14年～平成17年の死傷事故率で評価しています。なお、交通事故総合分析センターのデータ（平成26年～平成29年）を利用しています。」とありますが、平成26年～平成29年でなく平成14年～平成17年と古いままなのですか。分母の台kmはどこから入手したのですかの答えがありません。答えていただきたいです。

○ 公述人（2人目）

計画構想の曖昧な計画は中断すべきです。

将来交通量及び走行速度を推計して便益を算出し、2019年9月の配慮書の案の概算事業費で割って費用便益比を公表し、1.0以内なら計画を中止してください。方法書では計画交通量もないままです。

準備書に対する意見の都市計画決定権者の見解は、「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。」と、方法書の見解と同じです。そんなことも検討せず、環境影響評

価手続に入ったのですか。都計決定後の事業計画決定時に作成することになっていますが、それでは意味がありません。最初の配慮書段階でB/Cを検討する制度に変更するよう国に要請してください。

次に、計画交通量が多すぎることについてです。

計画交通量がやっと示されましたが、名岐道路分だけです。並行する国道22号の計画交通量も同時に示してください。国道22号の渋滞解消と言った以上、それを具体的に示す必要があります。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1.44～1.71倍に増えています。

準備書に対する意見の都市計画決定権者の見解案3-1-3で「2015年度道路交通センサスに基づく推計が最新の知見です。」とのことであるが、その後の交通量減少を考慮できません。現に2021年度の道路交通センサスの結果を2022年11月に国が公表しています。この値で計画交通量を見直してください。その妥当性・根拠を作成した自動車ODで示してください。

次に、工事計画が杜撰であることについてです。

準備書において、「高架工事実施前に国道22号改良工事を行います。改良工事は副道の廃止、幅員構成の変更、縦断線形の変更等を計画しています。」とありますが、工事計画の基本を示すべきです。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してください。

また、盤下げは国道22号全体の地盤を切り下げるため、その間の交通規制の方法、渋滞回避策、発生土量、大江用水をどうするのかも示してください。都市計画の案では国道22号線の掘削深さは、大江用水で最大2.4m、延長は1,800mにも及びます。

準備書に対する意見の都市計画決定権者の見解案1-3で、「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検討を行う」とありますが、工事計画の基本もなくこれでは環境影響評価はできません。

次に、国道22号の盤下げによる横断ボックス廃止についてです。

予測結果では、ウォーキングコース番号4は「国道22号の盤下げに伴い、一部改変されるものの、付近の横断歩道への誘導等を適切に行うことから、利用の支障は生じない」とありますが、横断ボックス廃止について、関係者の了解はいつ、どのように得ているのですか。

そもそも、既存の国道22号を盤下げする理由は何ですか。嵩上げしたの

は大江川をまたぐための盛土ではなかったのですか。そうであれば、盤下げにより大江川用水はどうするのですか。

横断ボックスが廃止され、付近の横断歩道を使えと言いますが、国道22号を立体歩道や横断ボックスではなく、交通事故のおそれのある平面横断歩道で渡るのですか。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ですか。関係者の了解はないままです。

次に、国が最後まで事業者となるべきについてです。

準備書において、「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。」とありますが、公社が事業主体となることは採算性の点から反対の声が多くあり、公社の運営会議でも承認されていません。山梨県中央横断自動車道の事例を踏まえ、国が最後まで環境影響評価手続を進めてください。

方法書に対する意見の都市計画決定権者の見解は、「環境影響評価法第8条の6第1項に基づき、愛知県が方法書以降の手続を引き継いでいます。」とありますが、手続を引き継ぐことと、国が最後まで責任を持つことは異なります。第38条を8条に間違えていたのに、説明もなく修正する安易な姿勢です。

次に、配慮書段階で一般意見を受付けるべきであった点についてです。

配慮書の手続段階では、意見書の受付が行われなかった。これは環境影響評価法に定められた「意見を求めるように努めなければならない。」を無視しています。なお、道路公害反対愛知県民会議として、「中部地方整備局は、2016年3月に中部国際空港沖埋立で配慮書とみなす書類を公表しましたが、批判が多く2か月後に同じ文書で意見募集を開始しました。」との意見を提出しましたが、一般住民からの意見計371件には含まれませんでした。

また、配慮書の案についてアンケート調査を実施していますが、その意見・見解は、たったの半ページでまとめられており、あまりに粗雑です。見解は同一文で「事業実施に向けては、できる限り回避・低減するよう配慮します。今後の環境影響評価の手続において、調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。」とあるだけで、見解と

言えません。この記述が許されるなら環境影響評価制度は意味を成しません。見解は方法書の見解と同じですが、中部国際空港沖埋立の配慮書手続とも異なるこの手続は本当に適切なのですか。

次に事後調査は必要についてです。

準備書に対する意見の都市計画決定権者の見解案6-1は、「採用した予測手法の予測精度及び環境保全措置の効果について、知見が十分に蓄積されていると判断でき、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。」と方法書の見解を繰り返し、「なお、今後の工事計画等の詳細な検討に当たっては、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ってまいります。」とありますが、重要な鳥類が国道22号を超えて飛翔できるとの感覚的な評価も心配です。鳥類の事後調査も実施してください。

次に、専門部会で資料を出しても審議されなかったことについてです。

方法書に対する意見の都市計画決定権者の見解で、「地域の人口・産業、交通量などの交通状況については方法書に記載しております。なお、計画交通量については、準備書に記載しました。」とありますが、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す。見解にはなりません。審議会でも専門部会でも資料が提出されているが、真剣な審議がされているケースがありません。検討が必要です。

次に、一宮ジャンクション接続路がアセス除外になっていることについてです。

準備書に対する意見の都市計画決定権者の見解案1-2で、「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。」と虚偽の見解です。方法書への知事意見に対する見解で「インターチェンジ部及びジャンクション部の予測及び評価を行った」とあります。

最後に、公聴会前に準備書への意見の見解を公表するようにしてください。

○ 公述人（3人目）

環境影響評価の基準が非科学的であるという点で5項目を指摘します。

まず第1は、学校環境衛生基準での評価をすべきだということです。

学校など環境被害を受けるおそれのある施設が図示されましたが、学校

衛生環境マニュアルでは、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書いてあるのに、マニュアルに基づくことなく「学校環境衛生基準を下回ると考えております」ということだけで、なぜ実測をしないのかということについて何も回答がありません。

2番目は、地下水への影響を検討すべきということです。

一宮市、稲沢市では水道の取水量の半分が地下水を水源としていることですので、地下水への影響というのは、極めて深刻な問題が出てくる可能性があります。そういう意味では、その予測をすべきと指摘しましたが、橋脚の基礎杭については地下水を遮断するような連続的なものではないから必要ないと拒否をしております。

しかし、高速道路の橋脚を順次建てるわけですから、半連続性があるというふうに言わざるを得ません。地下水への影響というものも、当然検討すべきであると考えます。

3番目は、道路交通振動の評価基準を要請限度でやっていることです。要請限度というのは、これ以上あると大変だから振動を下げるように管理者が要請をするという基準です。そんな基準でアセスを行うのは全く意味がありません。少なくとも環境基準というものをを用いるべきであるということ指摘せざるを得ない。環境基準に代わるものとしては、「振動の感覚閾値」があるので、それを使うべきです。それに対して明確な回答がありません。要請限度と環境基準の違いというものを理解してないのではないかと思えます。

次に指摘するのは、低周波騒音の基準値は不適當であるということです。

低周波音の評価において、環境基準又は目標との整合性の検討がないのは異常であり、予測値が出せるのにその数値の評価をしないのでは意味がありません。技術手法では、「環境基準又は目標が示されていない」としながら、参考となる手法は示されております。環境省は、「低周波音問題対応の手引書」を公表しており、G特性音圧レベルと1/3オクターブバンドの中心周波数ごとに物理的苦情、心身に係る苦情の参照値を示しています。これらを参照すべきだという指摘をしましたが、明確な回答がありません。

準備書に対する意見の都市計画決定権者の見解案7-8-3で、さすがに予測値を示しながら、評価は不十分との指摘に対応していますが、音圧レベル

100dBは2000年以前の文献です。その後、環境省の手引書では、92dBとなっている。当然これで評価すべきなのに、なぜしないのでしょうか。

5番目ですが、日照障害の評価基準がないというのは非常に問題です。

いわゆる補償基準は、環境基準とは性格が全く異なります。この補償基準は、冬至の4時間日影への補償だけのものであり、30年分の暖房費、照明費、乾燥費、諸経費を1回渡して終わりです。その後の電気代の値上がりは一切考慮されていない。30年たったら後は知らんという制度です。

予測は地上4mであり、地表面での畑、園芸などの植物被害の考慮はされておきませんので、南北道路では日の出、日の入りがなくなっても保証なしということになります。実際には名古屋高速道路公社は、30分の日照障害でも補償金を支払ったという前例があります。こうした前例に従うべきではないでしょうか。

次に、環境影響評価の項目、予測方法、地点数が不十分だという点で指摘します。

温室効果ガスの対策計画は、最新のものを示すべきです。今、県や市も国も見直しをしています。そういう見直しの状況を反映した内容にすべきです。少なくとも2023年10月の準備書で、修正すべきであったと考えております。評価書において参考にするだけでは意味がありません。

次に、工事車両はタイヤ洗浄装置を使用した予測をすべきです。

配慮書で、工事用車両のタイヤ洗浄を行うと記載しながら、粉じんの予測では洗浄を行わない前提での予測しか書いてない。なぜでしょうか。する気がない、しないということなのでしょう。

次に、排ガスの排出係数について、2040年の排出係数を用いたということですが、これ我々が調べても出典がないですね。ないものを参考にしていうというのはおかしいという指摘をいたしました。

それに対して、見解では「2030年次の排出係数を用いて予測しました。」と指摘を認めましたが、そのことを評価書できちんと修正するということをしなければならないのに、そういうことは言わないのは問題ではないでしょうか。

次に、工事車両騒音の予測も背後地で行うべきだということです。

開通後の車の走行による騒音の予測は、背後地も含めて高さ別にも行っているが、実際に工事で走る工事車両については、道路に面する地域の地

上1.2mでしか行っておりません。なぜでしょうか。そんな手抜きな予測は大問題だと思います。工事車両が影響を与えないとでもいうのでしょうか。

次に、低周波騒音の予測が正しいのかということです。

我々が予測された地点で試算してみると90.3dBになります。しかし、準備書での予測結果は、それより小さい88dBとなっています。これは予測に間違いがあるのではないかということですが、音源が2車線あるから別々に予測したということですが。

しかしながら、技術手法では一つの音源として合成・予測しなさいと書いてあるんです。なぜこういうことをするのでしょうか。誤りを認めないのは、非常に傲慢な姿勢だというふうに言わざるを得ません。

次に、日照障害の予測を直前に変えましたが、委員にちゃんと説明しましたかということです。

日照対策で、「名岐道路計画高は路面高+壁高欄1mに、騒音に係る環境保全措置（遮音壁）を考慮した高さとししました」と書いてありますが、予測地点3では東側の壁高欄上に遮音壁3mを設置する環境保全措置が示されていました。これは、専門部会の委員には配布されたんですけど傍聴した私には配布されませんでしたので、後日いただきました。今回正式な準備書では、「名岐道路計画高は路面高+壁高欄1mを考慮した高さとししました。なお、予測地点番号1における名岐道路本線南行については、計画高に遮音壁を考慮した予測を行いました。」と直前に変更されております。

こういう変更がされた内容が、きちんと委員に説明されて専門部会できちんと議論されたのか。どんな議論がされたのか、これは大問題だというふうに言わざるを得ません。

次に、重要な鳥類の移動空間は確保されているのかという点です。

大きな建物が無いと言いますが、高速道路ができるわけですから、それなりのことがあります。それから、建物もいくつかあります。当然、そういう点を含めた予測をすべきであり、事実確認ぐらいはすべきだと思います。

時間が無くなりましたので、残りは項目だけお伝えします。

環境影響評価項目で水平見込み角が60度以上で変化は大きいのに、眺望景観の変化は極めて小さいと予測されています。これは表現を改めるべきです。

それから、大気予測のプルーム式及びパフ式は、地形が変化するところでは対応できないということで、横浜環状南線では公害調停により別な方式が使われました。だから、プルーム式及びパフ式を適用することについての確認が不可欠です。

それから、建設機械の騒音の予測高さは地上1.2mしか予測してない。これは大問題だと思います。

それから、道路交通騒音の評価方法が曖昧だということも指摘しておきます。今回、特例の基準値を適用しているんですけど、この基準は最高裁で補償をすべきというふうに指摘されて、それが確定しております。

最後に、景観の予測地点が不足しているということです。