

第5章 計画段階環境配慮書における調査、予測及び評価の結果

計画段階環境配慮書は、事業予定者※として愛知県が手続きを行った。

計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の手法は、概ねのルートの位置や基本的な道路構造等を検討する段階における、事業計画の熟度や検討スケールに応じた環境配慮を適切に実施できる手法とした。

調査は、位置に関する複数案が含まれるエリア全体を広域的に調査できる既存資料に基づき、計画段階における環境配慮が必要な対象である検討対象（大気質や騒音では集落・市街地、動物であれば重要な種の生息地等）の位置・分布を把握する方法とし、把握できたものについて、表 5-1 に示した。また、現段階では計画交通量が決まっていないため、予測は、環境の状況の変化を把握する方法とした。評価は、環境影響の程度を整理、比較する方法とした。

※事業予定者は「概略計画の検討を実施した主体」である。

表 5-1 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の手法

計画段階 配慮事項	検討対象	調査手法	予測手法	評価手法
自動車の走行による大気質	集落・市街地等の位置 ・学校や病院等の施設 ^{※1}	既存資料	集落・市街地等の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過の状況を整理・比較
自動車の走行による騒音	集落・市街地 ^{※2}			
道路の存在による動物	重要な種の生息地等 ・重要な動物種 ^{※3}	既存資料	重要な種の生息地等の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による植物	重要な種・群落の生育地等 ・重要な植物種 ^{※4} ・重要な植物群落 ^{※5} ・巨樹・巨木林 ^{※6} ・指定樹木（天然記念物） ^{※7} ・自然性の高い植生 ^{※8}	既存資料	重要な種・群落の生育地等の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による生態系	生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境 ・鳥獣保護区 ^{※9} ・自然公園 ^{※10} ・重要な湿地 ^{※11} ・自然共生サイト ^{※12}	既存資料	生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による景観	景観の保全上重要な箇所等 ・主要な眺望点・景観資源 ^{※13} ・重点区域の候補地区等 ^{※14}	既存資料	景観の保全上重要な箇所等の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場	人と自然との触れ合いの活動の場 ・主要な人と自然との触れ合いの活動の場 ^{※15}	既存資料	人と自然との触れ合いの活動の場の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較

備考) 各項目の検討対象は、下記資料を参考にした。

- ※1. 学校や病院等の施設：「愛知県私立幼稚園連盟[あいしよう] 幼稚園一覧」(公益社団法人 愛知県私立幼稚園連盟 HP、令和6年3月閲覧)、「学校一覧」(愛知県HP、令和6年3月閲覧)、「病院名簿（県所管分）【令和5年10月1日現在】」(愛知県HP、令和6年3月閲覧) 他
- ※2. 集落・市街地：人口集中地区(DID)：「国土数値情報（密集市街地データ）」(国土交通省HP、令和6年3月閲覧)
- ※3. 重要な動物種：「おおぶいきものマップ」(大府市HP、令和6年3月閲覧)(環境省HP、令和6年3月閲覧)
- ※4. 重要な植物種：「板山高根湿地」(阿久比町観光協会HP、令和6年3月閲覧)、「オニバス保護活動」(東浦町HP、令和6年3月閲覧)
- ※5. 重要な植物群落：「特定植物群落調査 都府県別」(生物多様性センターHP、令和6年3月閲覧)
- ※6. 巨樹・巨木林：「巨樹・巨木林調査(第6回) 都道府県別一覧」(生物多様性センターHP、令和6年3月閲覧)
- ※7. 指定樹木（天然記念物）：「愛知県文化財マップ（埋蔵文化財・記念物）」(愛知県HP、令和6年3月閲覧) 他
- ※8. 自然性の高い植生：「自然環境基礎調査（植生調査）」(環境省生物多様性センターHP、令和6年3月閲覧)
- ※9. 鳥獣保護区：「令和4年度 愛知県鳥獣保護区等位置図」(愛知県HP、令和6年3月閲覧)
- ※10. 自然公園：「マップあいち 愛知県自然公園情報マップ」(愛知県HP、令和6年3月閲覧)
- ※11. 重要な湿地：「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」(環境省HP、令和6年3月閲覧)
- ※12. 自然共生サイト：「知多半島グリーンベルト」(環境省HP、令和6年3月閲覧)
- ※13. 主要な眺望点・景観資源：「美しい愛知づくり景観資源600選」(愛知県HP、令和6年3月閲覧) 他
- ※14. 重点区域の候補地区等：「半田市ふるさと景観計画」(半田市HP、令和6年3月閲覧)、「碧南市景色づくり基本計画」(碧南市HP、令和6年3月閲覧)、「東浦町景観計画」(東浦町HP、令和6年3月閲覧)
- ※15. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場：「愛知県の公式観光ガイド Aichi Now」(愛知県HP、令和6年3月閲覧)、「愛知県 知多半島サイクリングロード」(愛知県HP、令和6年3月閲覧)、「豊田安城サイクリングロードの概要」(愛知県HP、令和6年3月閲覧) 他

計画段階配慮事項に関する調査は、既存資料に基づき表 5-1 の「検討対象」の位置・分布を把握し、図 5-1～図 5-6 に調査の結果として記載した。表 5-2(1)～(3)に回避等の状況を記載し、計画段階配慮事項について予測及び評価を実施した。

「自動車の走行による大気質」の影響の程度は、集落・市街地等の位置を一部通過するが、走行速度がより速くなる A ルート及び B ルートが、C ルートと比べて小さいと評価する。

「自動車の走行による騒音」、「道路の存在による動物」の影響の程度は、いずれの案も同程度と評価する。

「道路の存在による植物」の影響の程度は、ルート帯は重要な種・群落の生育地等を一部通過するが、概ね活用する既存道路から離れている C ルートが、A ルート及び B ルートと比べて小さいと評価する。

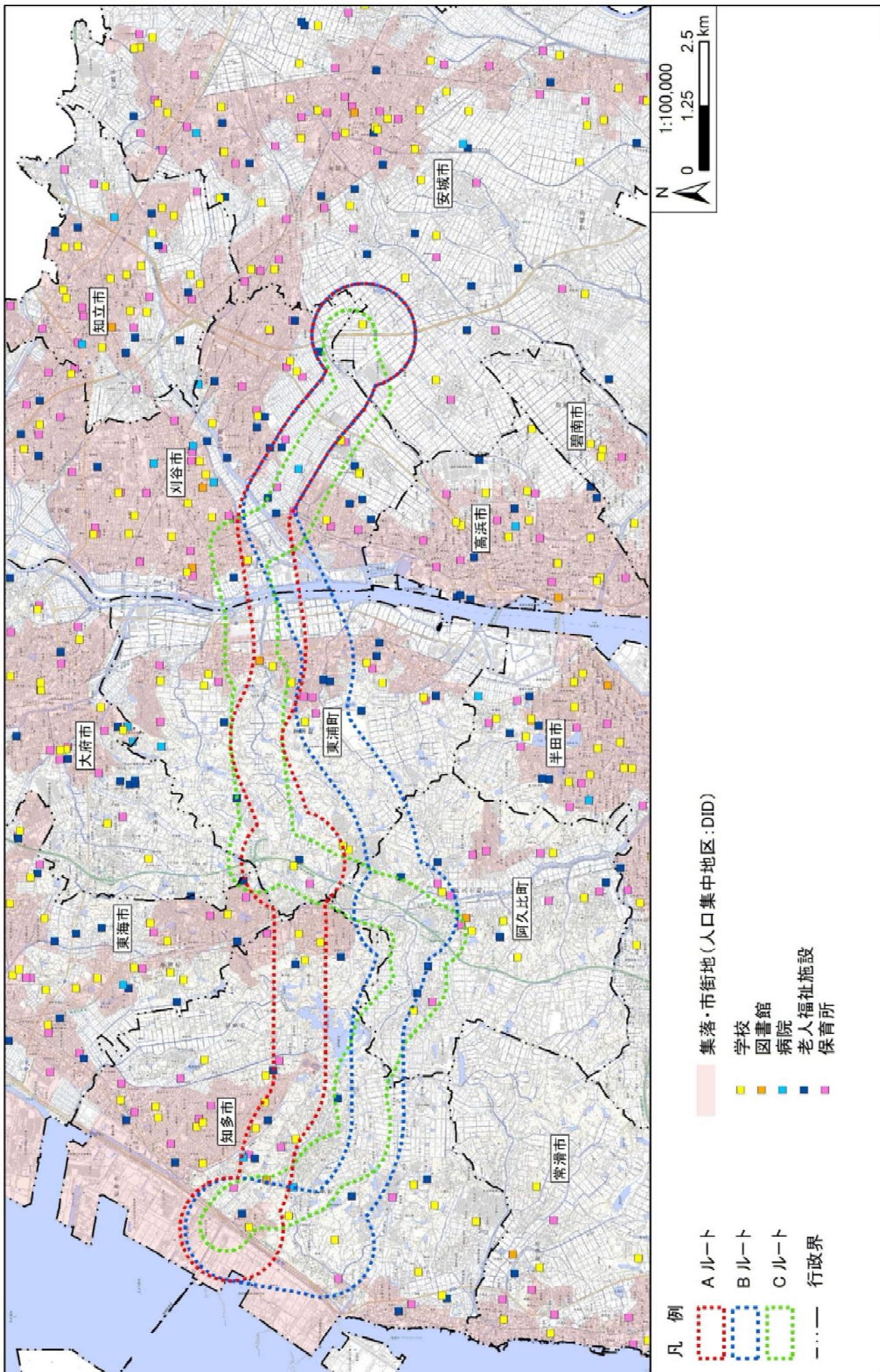
「道路の存在による生態系」の影響の程度は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を概ね回避する C ルートが、A ルート及び B ルートと比べて小さいと評価する。

「道路の存在による景観」の影響の程度は、景観の保全上重要な箇所等を概ね回避する B ルートが、A ルート及び C ルートと比べて小さいと評価する。

「道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場」の影響の程度は、人と自然との触れ合いの活動の場を概ね回避する B ルート及び C ルートが、A ルートと比べて小さいと評価する。

今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する際は、できる限り集落・市街地等、重要な種の生息地等、重要な種・群落の生育地等、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境、景観の保全上重要な箇所等及び人と自然との触れ合いの活動の場への影響を回避したルートや構造等を検討する。なお、各検討対象について回避が困難又は、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で調査、予測及び評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討する。

図 5-1 位置等に関する複数案と検討対象（自動車の走行による大気質・騒音）



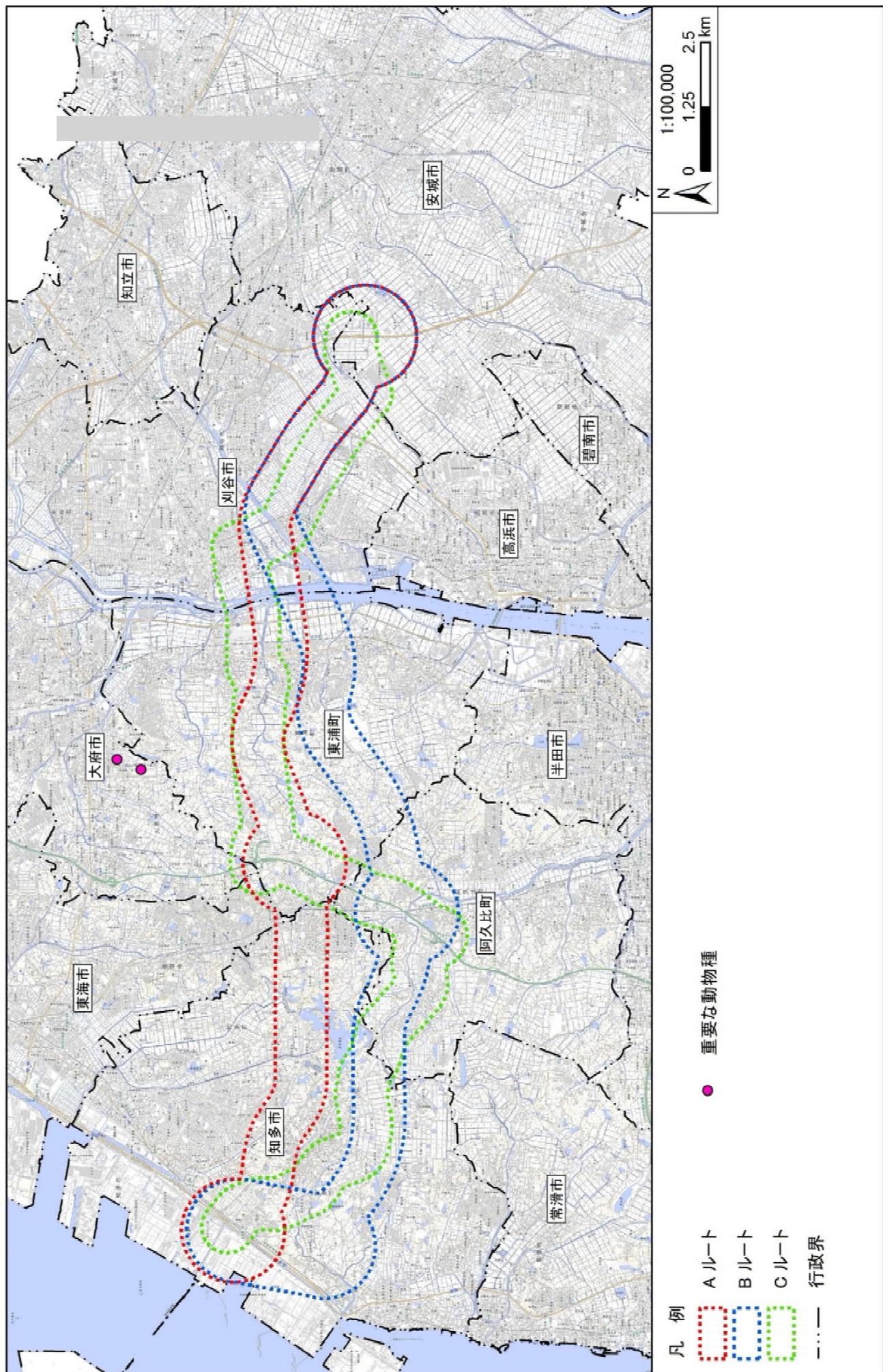
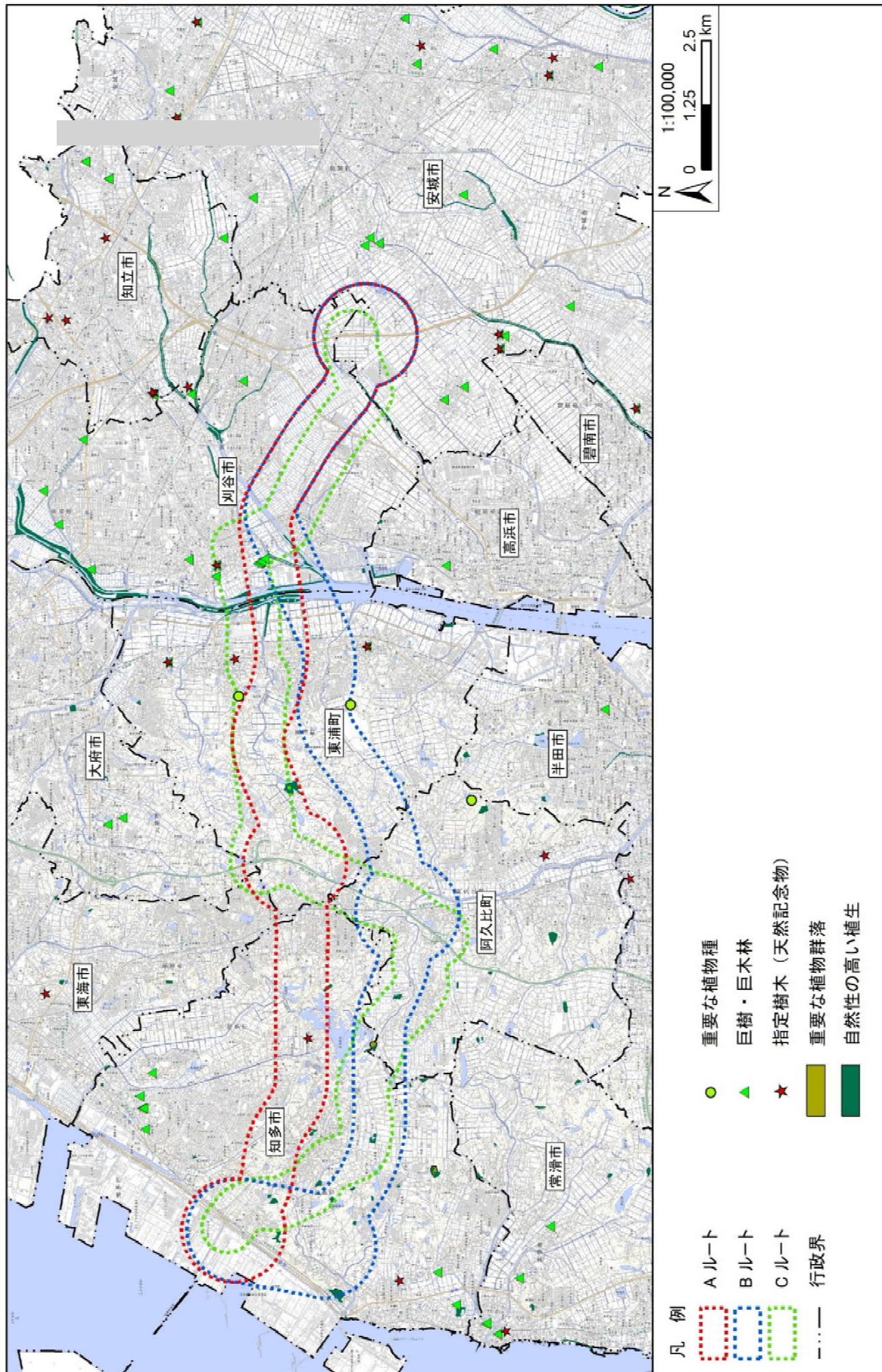


図 5-2 位置等に関する複数案と検討対象（道路の存在による動物）



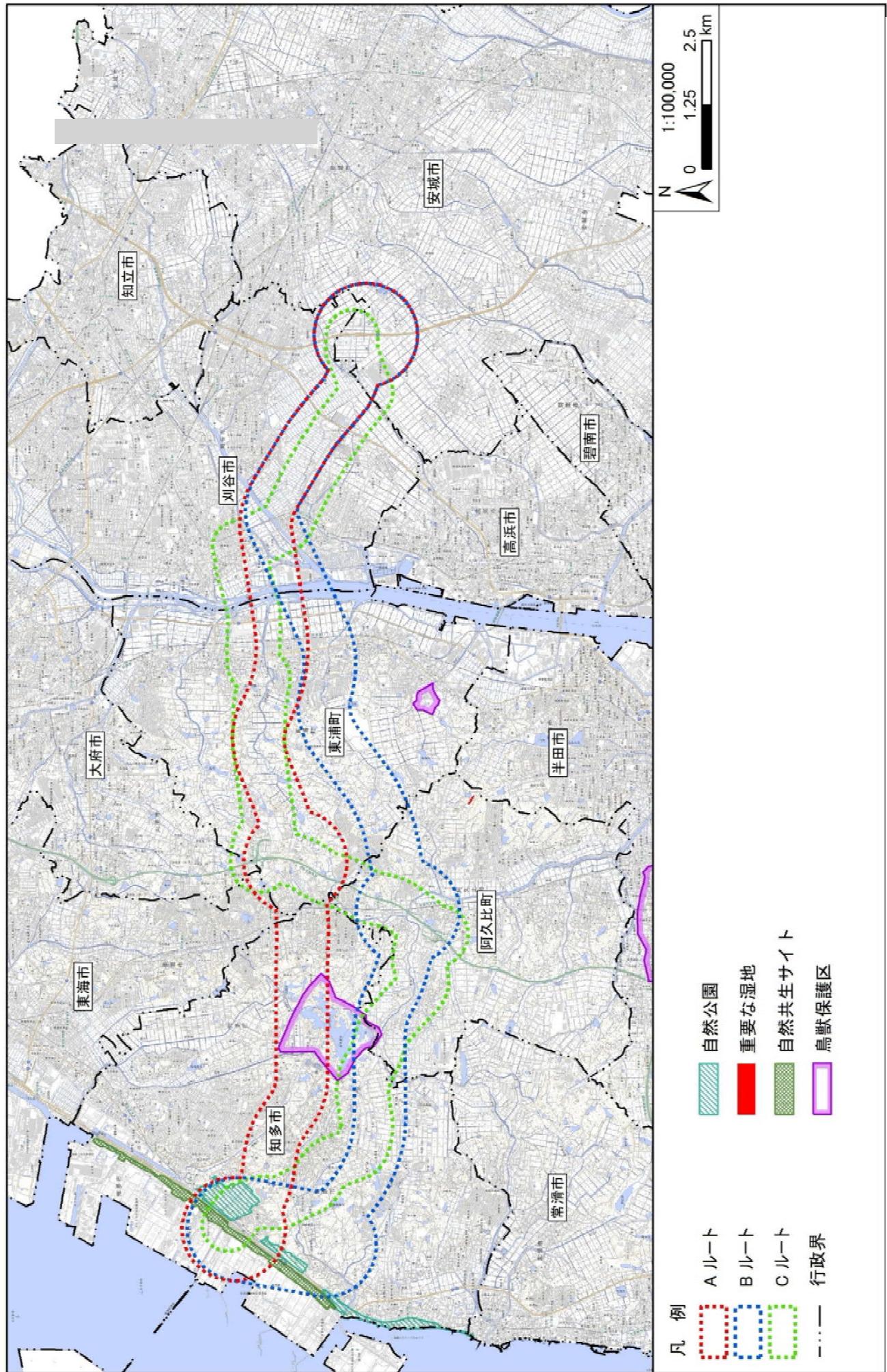


図 5-4 位置等に関する複数案と検討対象（道路の存在による生態系）

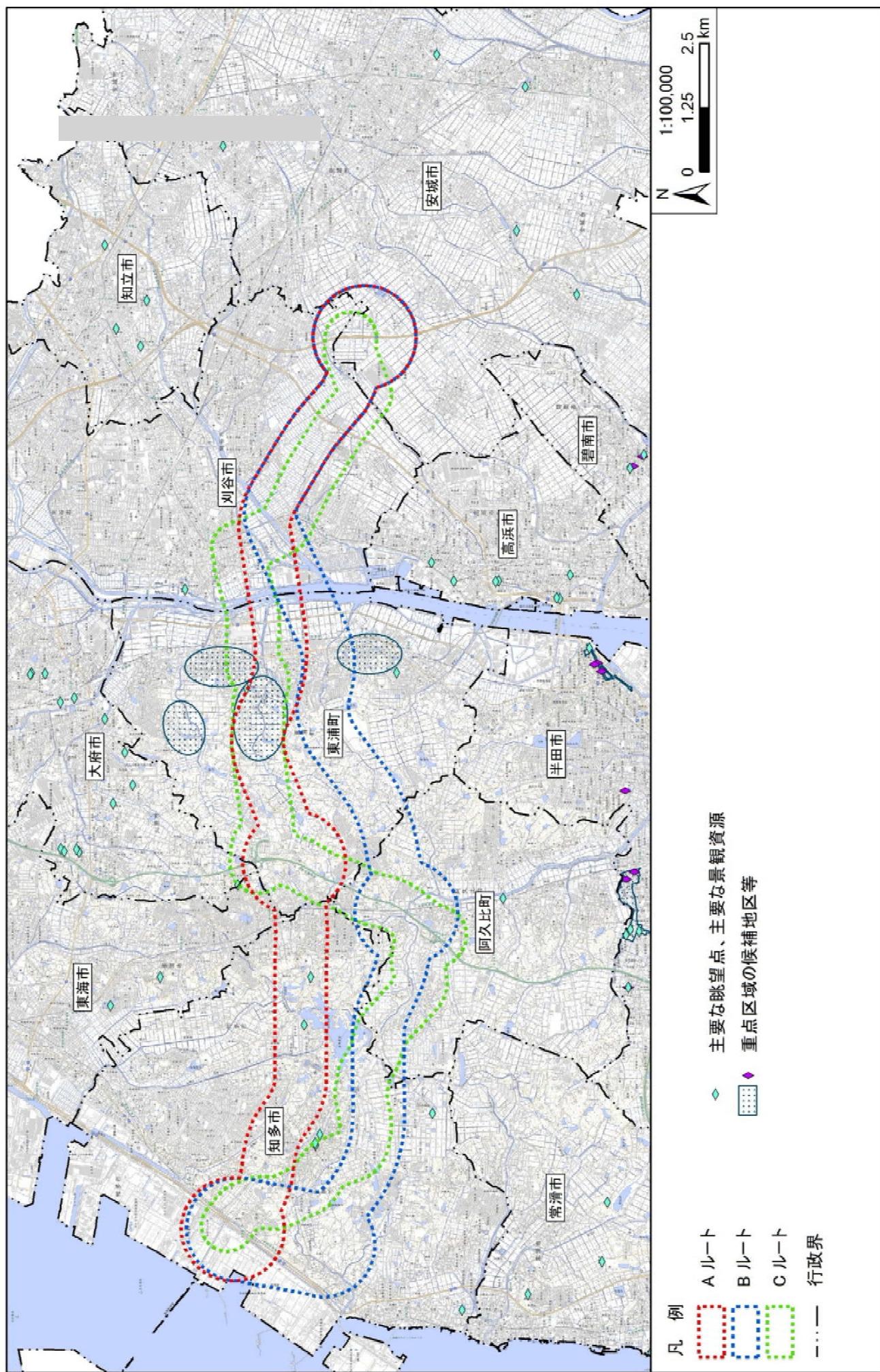


図 5-5 位置等に関する複数案と検討対象（道路の存在による景観）

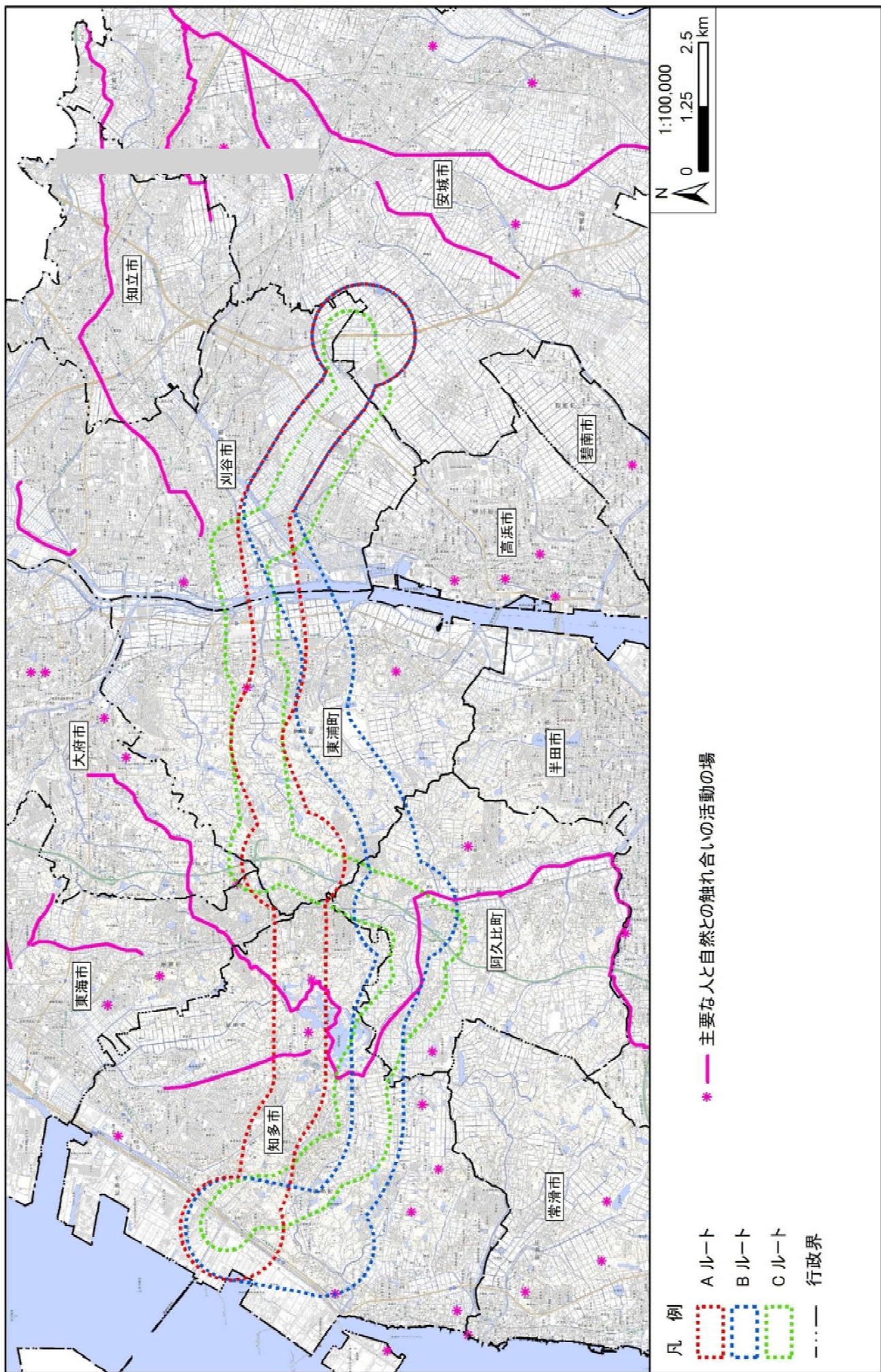


図 5-6 位置等に関する複数案と検討対象（道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場）

表 5-2(1) 計画段階配慮事項に係る予測及び評価の結果

計画段階配慮事項	検討対象	A ルート	B ルート	C ルート
自動車の走行による大気質	集落・市街地等の位置	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するが、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。 このため、集落・市街地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 <p>影響の程度は、集落・市街地等の位置を一部通過するが、走行速度がより速くなる A ルート及び B ルートが、C ルートと比べて小さいと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するが、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。 このため、集落・市街地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するとともに、沿道利用が比較的進展している既存道路を活用する道路構造となる。 このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。
自動車の走行による騒音	集落・市街地等の位置	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過する。また、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。 このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過する。また、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。 このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するとともに、沿道利用が比較的進展している既存道路を活用する道路構造となる。 このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。

いずれの案も影響の程度は、同程度と評価する。

表 5-2(2) 計画段階配慮事項に係る予測及び評価の結果

計画段階配慮事項	検討対象	A ルート	B ルート	C ルート
道路の存在による動物	重要な種の生息地等	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、既存資料により詳細な位置を特定できた重要な種の生息地等を回避する。 このため、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は小さいと予測する。 <p>いずれの案も影響の程度は、同程度と評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、既存資料により詳細な位置を特定できた重要な種の生息地等を回避する。 このため、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は小さいと予測する。 	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、既存資料により詳細な位置を特定できた重要な種の生息地等を回避する。 このため、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は小さいと予測する。
道路の存在による植物	重要な種・群落の生育地等	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、巨樹・巨木林、指定樹木（天然記念物）、自然性の高い植生を一部通過する。 このため、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り重要な種・群落の生育地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 <p>影響の程度は、ルート帯は重要な種・群落の生育地等を一部通過するが、概ね活用する既存道路から離れている C ルートが、A ルート及び B ルートと比べて小さいと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、重要な植物群落、巨樹・巨木林、自然性の高い植生を一部通過する。 このため、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り重要な種・群落の生育地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、重要な植物種、重要な植物群落、巨樹・巨木林、指定樹木（天然記念物）、自然性の高い植生を一部通過するが、概ね活用する既存道路から離れている。 このため、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り重要な種・群落の生育地等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。
道路の存在による生態系	生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を一部通過する。 このため、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 <p>影響の程度は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を概ね回避する C ルートが、A ルート及び B ルートと比べて小さいと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を一部通過する。 このため、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を一部通過するものの、他ルートと比較して自然公園や自然共生サイトを概ね回避する。 このため、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。

表 5-2(3) 計画段階配慮事項に係る予測及び評価の結果

計画段階配慮事項	検討対象	A ルート	B ルート	C ルート
道路の存在による景観	景観の保全上重要な箇所等	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等を一部通過する。 このため、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り景観の保全上重要な箇所等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 <p>影響の程度は、景観の保全上重要な箇所等を概ね回避するB ルートが、A ルート及びC ルートと比べて小さいと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、主要な眺望点・景観資源を回避し、重点区域の候補地区等を一部通過するものの概ね回避する。 このため、景観の保全上重要な箇所等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り景観の保全上重要な箇所等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等を一部通過する。 このため、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り景観の保全上重要な箇所等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。
道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場	人と自然との触れ合いの活動の場	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を一部通過する。 このため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に影響を与える可能性があると予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り人と自然との触れ合いの活動の場を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 <p>影響の程度は、人と自然との触れ合いの活動の場を概ね回避するB ルート及びC ルートが、A ルートと比べて小さいと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を一部通過するものの概ね回避する。 このため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り人と自然との触れ合いの活動の場を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ルート帯は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を一部通過するものの概ね回避する。 このため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。 今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り人と自然との触れ合いの活動の場への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。