



21 都 計 第 209 号  
平成 22 年 3 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 神 田 真 秋



「知多北部都市計画道路1・3・5号西知多道路及び常滑都市計画道路  
1・3・2号西知多道路」の環境影響評価方法書についての意見の概要  
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同法第9条の規定に基づき、別添のとおり西  
知多道路の環境影響評価方法書についての意見書の概要を送付いたします。

連絡先

所 属 建設部都市計画課

担 当 業務・行政グループ

電 話 052-954-6515 (ダイヤルイン)



## 都市計画道路西知多道路 環境影響評価方法書についての意見の概要

### 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) 事業の目的に関すること

##### < 道路交通の円滑化(交通渋滞の緩和)に関すること >

西知多道路の目的等に「地域の交通渋滞の緩和」があげられているが、「愛知県第4次渋滞対策プログラム」で、東海市、知多市、常滑市では国道155号、知多半島道路、知多横断道路のどれも選定されておらず、県全体での渋滞対策の必要性が高い箇所としては選定されていない。

方法書p4 - 88主要道路網の状況でも明らかなように、北部区間の平日の混雑度は1.05、1.35、1.13とそれなりの混雑を示しているが、南部区間の現155号は平日の混雑度が0.53であり、通常の朝夕の通勤ラッシュこそあっても、地域住民が一日中渋滞に困っている訳ではない。

西知多道路の目的の「地域の交通渋滞の緩和」について、西知多産業道路・国道155号の渋滞損失時間は年間約480万人時間/年が約200万人時間/年に減少するとの試算が示されているが、中部管内の直轄国道の渋滞による損失時間は基準値1.98億人時間/年(14年度)、目標値1.78億人時間/年(19年度)に対し、18年度達成状況は1.64億人時間/年と年度目標を達成し、平成19年度の計画目標も前倒しで達成したため、19年度目標は1.64億人時間/年未満に引き下げている。18年度の中部管内の直轄国道での渋滞損失時間1.64億人時間/年に対し、西知多産業道路・国道155号の渋滞損失時間約480万人時間/年が正しいとしても3%に満たない中、この程度のことで西知多道路を優先して新設する理由はない。

西知多道路の目的の第1に「道路交通の円滑化」とあるが、同時期に閲覧している「公聴会閲覧資料」では「地域の交通渋滞の緩和」となっている。また、その内容についても、方法書での表現は「交通渋滞の緩和が期待される。」に対し、公聴会閲覧資料では「交通渋滞が大幅に緩和されます。」となっているほか、「にしちたVOICE 2号」での表現とも異なる。県民を欺くために、同じ時期の公表資料で違う表現をするのは許されないので、直ちにどちらか間違っている方を修正し、説明し直すべきである。

西知多道路の目的に「地域の交通渋滞の緩和」があるが、渋滞対策はハード・ソフト施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、単純に新設道路を選ぶべきではない。実際にどこでどの程度渋滞が発生し、どの程度市民生活に支障が生じているのかを検証すべき。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だめなのかを検討すべき。

##### < 災害時の輸送路確保に関すること >

西知多道路の目的等の「災害時の輸送路確保」について、「西知多道路の整備により、知多半島と名古屋方面とを結ぶ規格の高い道路は、知多半島道路と合わせて2本になります。」とされているが、現状の西知多産業道路・国道155号がすでに規格の高い道路であり、知多半島道路と合わせて2本は既の実現している。せいぜい南部区間でバイパスを作るだけであり、北部区間は現状の西知多産業道路・国道1

55号の4車線を6車線に拡幅するだけで、東海・東南海地震があれば、4車線を6車線にしたぐらいでは効果はない。むしろ渡河部分の橋梁工事を再認識することの方が、東海・東南海地震対策として有効で、このような大げさな整備効果は言えない。

< 空港及び知多地域の広域連携に関すること >

西知多道路の目的等の「空港アクセスの充実」について、静岡空港の需要が予測の4割にしか達していない例と同様に、中部国際空港の需要も減少傾向であり、夢のような需要増はあり得ない。旅客数は2005年:1235万人、2006年:1199万人、2007年:1182万人、2008年:1081万人、2009年は1000万人を切る見込みと毎年減少し、発着回数も2005年:10.6万回、2006年:10.7万回、2007年:10.3万回、2008年:9.7万回、2009年は9万回を切ることは確実で、目玉の国際線貨物取扱量は、2005年:23.3万t、2006年:23.9万t、2007年:20.7万t、2008年12.4万t、2009年は12万tを切ることは確実である。また、中部国際空港のアセスメントの際、当時の名古屋空港の空港輸送需要予測は2010年に航空旅客は1430万人、航空貨物は38万tであり、「このままでは21世紀において空港需要に適切に対応し、地域の発展を支えることが難しくなると言わざるを得ない。」(中部国際空港建設事業及び空港島地域開発用地埋立造成事業に関する環境影響評価書)と強弁して建設に踏み切ったが、いかに過大な航空需要であったかは火を見るより明らかである。中部国際空港の利用はここ数年頭打ちで、2期滑走路を検討するような時期ではなく、将来の空港のアクセスのために更なる道路投資をする必要はない。

西知多道路の目的の「空港及び知多地域の広域連携」について、「高速道路網との結びつき・・・物流機能の向上・・・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。」とされているが、空港利用者の定時性の確保が現時点でどの程度問題になっているのか検討がされていない。定時性を求める利用客は、名鉄を利用しているし、自家用車や高速バスを利用している客も、知多半島道路、知多横断道路はそれほど渋滞せず、主要道路網の状況p4-88でも知多横断道路の平日混雑度は0.21、中部国際空港線の平日混雑度は0.31という程度である。空港利用者の定時性、時間短縮に大きな効果があるのか、効果が期待されるのか、その理由も含めて明記するとともに、どれだけ切実な問題になっているのか現状認識も明らかにすべきである。

(2) 事業の内容に関すること

< 将来交通量(計画交通量)に関すること >

西知多道路の目的で交通渋滞の緩和をあげているが疑問。そもそも渋滞を引き起こす交通量が過去からの推移と現状はどうであり、将来どうなるかがどこにも示されず、結果としての渋滞時間増だけが強調されている。交通量の現状と推移を明らかにするとともに、都市計画事業の内容として、予測の基礎資料となる将来交通量(計画交通量)を公表し方法書に明記すべきである。

「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」(国土交通省令)第5条で、「調査、予測及び評価を選定するに当たっては計画交通量を把握しなければならない。」とされているが、都市

計画対象道路事業の内容に計画交通量が記載されておらず環境影響評価法違反の疑いがある。計画交通量は内部的に把握しているが、公表はまずいということで、今回の方法書には記載しない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いるのか。

< 構造・インターチェンジに関すること >

低周波音と日照障害の現地調査地点周辺の道路構造が、盛土になるのか高架・橋梁部になるのか詳細を明示してほしい。

西知多道路の目的に「知多地域の生活交通と通過交通とを分離できるため、市街地への流入防止が図られ」とあるが、延長19kmにインターチェンジが新設も含め11箇所もあり、平均1.6km毎に通過交通が市街地に入出入りできる。この目的を達成させるなら、両端ジャンクションだけで、途中のインターチェンジは無しとすべきである。

北部区間に計画の2つの新設ICは意味がない。1km毎にインターチェンジが存在し、設計速度80km/hへの織り込み車線も考えると渋滞に拍車がかかるばかりか、交通事故の危険が増大する。また、南部区間も並行する国道155号の平日混雑度が0.53という現実から考えても、無用、せいぜい知多市、常滑市に各1ヶ所程度で充分である。各新設インターチェンジを新設しなければならない理由を明記すべきである。

< 環境配慮事項等に関すること >

東海市では、夜間特に高いレベルにある騒音については、今後何らかの対策が必要と思われる。

概略計画策定時における配慮事項で、「大気質、騒音、振動等の影響を極力避けるため、住宅密集地や文教・公共施設等を極力回避しながら、影響が少しでも少なくなるよう概ねのルートを選定した。」と、いかにも努力したかのような表現があるが、その前段で「建設コストや走行性、・・・生活環境や自然環境への影響も含めた総合的な観点から・・・概略計画を策定した。」と正直に白状し、概略計画の方向性では複数案の総合評価はコストが高いか、低いか、費用対効果が優れるか劣るかが最大のポイントになっている。このような欺瞞で計画を進めることには反対である。

一般環境騒音は調査地点6箇所において夜間の環境基準が非達成、道路交通騒音は1ヶ所で夜間の要請限度を超え、環境基準の達成率には差があるなど、現状でも騒音の改善が求められている地域に対し整備効果も疑問な道路投資を行う必要性はない。

工事中における配慮事項で、「低公害型の建設機械を導入するなど」とあるが、最近では低騒音型や低振動型がほとんどであり、配慮するほどのことではなく、平成18年3月22日の国土交通省の報道発表では、環境基準値から6dB減じた値を下回る騒音の測定値を得た建設機械に対しては、超低騒音型機械の標識を表示することができることとされていることから、超低騒音型機械を使用することを配慮事項とすべきである。

騒音防止の観点から、インターの出入口近くには「眠気防止の段差舗装」を設置しないようにされたい。

騒音・振動も含めた環境対策の全容を明らかにすべきである。

## 2 都市計画対象道路事業が実施されるべき区域及びその周囲の概況に関する意見

### (1) 記載内容・文章表現に関すること

大気測定局等における二酸化窒素、浮遊粒子状物質、二酸化硫黄、光化学オキシダントの測定結果表の備考欄における「環境基準の達成状況」の説明は、環境基準の告示ではなく、環境庁大気保全局長が昭和48年(二酸化窒素については昭和53年)に通達した「長期的評価方法」のため、そのことを明記すべき。また、大気汚染の評価方法(p4 - 103)は長期的評価方法の間違いであり、この評価方法は科学的根拠のある環境基準の値とは異なるので、それぞれ、昭和48年、昭和53年に環境庁大気保全局長が通達した「長期的評価方法」であることを明記すべきである。

騒音の状況で道路交通騒音の測定結果表の調査地点には、騒音・振動の調査地点の位置で図示されている地点NOを記載すべきである。

騒音の状況の一般環境の測定結果の「夜間については一部達成していない地点がある。」の表現、水質の状況の「16地点で健康項目の測定が行われており、うち硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素については一部の調査地点で環境基準を達成していない。」の表現は表の記載内容を正確に表現していないので、正確な表現とすべき。

「地下水の水質調査結果」の説明については「測定した全項目で環境基準を達成している。」という上滑りな評価ではなく、いたるところで、フッ素、ホウ素が検出されていることを重視すべきである。また、測定点の大部分が深井戸であり表層の土壤汚染を反映する浅井戸が意識的に避けられているため、工事にあたり注意することを明記すべきである。

「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の規定による指定区域の表の備考「埋立地の区分」の「ウ」は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行規則第12条の31第1号」ではなく「…規則第12条の31第2号」の間違いである。第1号はともかく法に基づく廃止届けをした最終処分場であるが、第2号はそれより昔の法の廃止届けの仕組みが無かった時代の、何をどう埋めたかも分からない最終処分場に適用するものであり、間違いは許されない。

### (2) データ・記載内容の追加に関すること

大気予測に用いる風速は高度による補正が不可欠であるため、12ヶ所の気象計の高さを記載すべきである。

12ヶ所の風配図について、東海市名和町と常滑市保健センターの静穏率がそれぞれ0.89%、0.6%と、他の測定箇所と比べて極端に低いが、何か地形的な特殊性があるのか。気象業務法第9条の検定を行っていない風速計を用いているのではないか。

大気質の状況でベンゼンなど有害汚染物質やダイオキシン類の測定結果表があるが、今までの二酸化窒素などと同様に、環境基準の達成状況の経年平均を表中に追加すべきである。

大気質の状況で降下ばいじんの結果があり、測定地点1で8.1t/km<sup>2</sup>・月、測定地点10で8.8t/km<sup>2</sup>・月もの大きな値がでており、いずれも製鉄所の東側であるための影響が大きいと考えられるが、道路と製鉄所の寄与割合を分析すべきである。

騒音の状況で、道路交通騒音の測定結果で、国道247号(東海市名和町)の夜間に要請限度を超過しているが、東海市長は道路管理者等に対し騒音規制法に基づく措置を要請したのか、どのような要請内容で道路管理者等はどんな措置をとったのかを調査し明記すべきである。

騒音の状況で道路交通騒音の測定結果表の調査地点には、今回計画中の事業実施区域で1ヶ所も測定していない理由を明記すべきである。

愛知県の「地下水の水質調査結果」から、16地点の過去5年間の測定結果が示してあるが、常滑市原山町(知多横断道路と国道155号との交差部付近)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。当該井戸は、H13年度にフッ素が環境基準を超えた後、H15年度から3年間環境基準達成が続いたのでH18年度からは調査をやめたばかりであり、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。

愛知県の「地下水の水質調査結果」から、16地点における過去5年間の測定結果が示されているのみであるが、2005年に開通した知多横断道路では、一部を掘割構造にしたところ、掘削土砂のほとんどが汚染されており、それは廃棄物処理法ができる前に投棄された陶磁器くずなどの廃棄物であることが判明した。このときの地下水質測定結果を事後調査も踏まえて追加し、今後の工事にあたり注意することを明記すべきである。

「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の規定による指定区域の表があるが、NO.1の「東海市30番1の一部」とNO.3の「東海市30番1の一部」は同じ表現であるが、その違いを確認し、明記すべきである。

「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の規定による指定区域は地下水、土壌汚染の重要な要件となることから、その位置を地図上で示すべきである。特にNO.2の「知多市新知字南新生～」とNO.6「知多市日長字赤坂～、字原山～」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。

### 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

#### (1) 項目選定に関すること

環境影響評価の項目については地点も含め、表5-2のとおりで充分であると思う。

環境影響評価の項目及び選定の理由の一覧表、「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が、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」では予測評価しないこととしている。しかしながら、同じような車両の走行に伴う影響なので、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」でも「低周波音」、「動物」、「生態系」を予測評価対象とすべきである。

環境要素の区分の「地盤・土壌」がありながら、その細項目では「地盤沈下」だけとなっているが、既存の地下水質調査結果では、いたるところでフッ素、ホウ素が検出されており、知多横断道路では、一部を掘割構造にしたところ、掘削土砂のほとんど

が汚染され、廃棄物処理法ができる前に投棄された陶磁器くずなどの廃棄物が原因であったことなどから、土壌汚染が地下水汚染を引き起こす可能性があるため、「土壌汚染」も環境要素として選択すべきである。

また、切土工以外に高架構造の橋脚工事は膨大な土砂を掘削し、しかも地域の特性からフッ素を含んでいる可能性が高く、地盤沈下、土壌汚染、地下水汚染に影響を与えるため、影響要因として追加すべきである。

環境影響評価の項目及び選定の理由一覧表の備考1.に「建設機械の稼働は、建設機械の稼働に伴い発生する排気ガス、騒音、振動等による影響を対象とする。」とあるが、p5 - 2の「建設機械の稼働・・・によるこれらの環境を基盤とした生態系への影響が考えられるため、環境影響評価の項目として選定する。」と矛盾する。動物、生態系への影響も対象とすべきである。

環境影響評価の項目及び選定の理由一覧表の備考3.に「切土工等又は既存の工作物の除去は、切土工等に伴い発生する裸地等から降雨時に発生する濁水、切土工等に伴い発生する建設発生土、既存の工作物の除去に伴い発生するコンクリート塊等による影響を対象とする。」とあるが、p5 - 2の「切土工等又は既存の工作物の除去に伴う・・・地盤・土壌(地盤沈下)・・・その他の環境(地下水の利用)への影響が考えられるため、環境影響評価の項目として選定する。」と矛盾する。地盤・土壌(地盤沈下)、その他の環境(地下水の利用)への影響も対象とすべきである。

環境影響評価の項目及び選定の理由一覧表の備考4, 5, 6, 7.に「・・・に伴う現況環境の改変等による影響を対象とする。」とあるが、排気ガス、騒音、振動に限定される恐れがある。p5 - 2の選定の理由の欄にある項目を水環境、土壌、動植物・生態系など具体的に記載すべきである。

環境影響評価の項目及び選定の理由一覧表の備考8.に「自動車の走行は、供用時の自動車の走行に伴い発生する排気ガス、騒音、振動等による影響を対象とする。」とあるが、p5 - 2の「供用時の自動車の走行・・・による重要な動物及び重要な生息地への影響が考えられるため、環境影響評価の項目として選定する。」と矛盾する。動物、生態系への影響も対象とすべきである。

## (2) 当該項目に関連する事業特性・地域特性の記載に関すること

### <事業特性の記載に関すること>

廃棄物等の「当該項目に関連する事業特性」で「工事の実施に伴い、建設発生土やアスファルト・コンクリート塊等の建設副産物が発生することが考えられる。」とあるが、新設道路になる南部区間を始めとして解体工事があるはずであり、解体廃棄物の発生を考慮すべきである

廃棄物等の「当該項目に関連する事業特性」で、社会的状況の廃棄物処分の状況等として「対象区域内には公共関与の最終処分場として知多市に(財)愛知臨海環境整備センター(アセック)がある。」とあるが、このアセックは22年度には終了し、廃棄物の搬入車両が減少することから、今までの利用台数を確認し、渋滞緩和に役立ち、この計画の必要性が更に少なくなることを明記すべきである。また、「予測の手法」に「再利用方法の検討に当たっては、...事業実施区域の周辺区域を含む範囲とする。」とあるので、最終処分場だけではなく、再生利用施設の立地、再生内容を事

前に調査しておくべきである。

#### < 地域特性の記載に関すること >

騒音(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、自動車の走行)及び振動(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)における「当該項目に関連する地域特性」で、「3)法令等により指定された地域等の有無」は「4)法令等により指定された地域等の有無」の間違いである。

振動・建設機械の稼働の「当該項目に関連する地域特性」で、「1)振動の状況」で、「道路交通振動が測定され、要請限度以下」としているが、建設機械の稼働と道路交通振動は全く異なる性格のものであり、特に南部は道路のなかったところに工事をするものであり、一般的な環境振動を「無感」などで比較すべきである。

水の濁り(工事の実施)における「当該項目に関連する地域特性」で、法令等により指定された地域等の有無は「生活環境項目の類型は指定されていない。」とあるが、水質汚濁にかかる環境基準の「人の健康の保護に関する27項目」(p4 - 107)については「全ての公共用水域に常時適用されていること、類型が指定されていないとはいえず生活環境項目の水質調査を行っていること」(p4 - 25)を明記すべきである。

また、次ページ(p5 - 15)水環境・水の濁り(存在及び供用)と同様に「下水道の整備の状況」を追加すべきである。

地盤・土壌における、「当該項目に関連する地域特性」の社会的状況で「地下水の揚水に関する規制地域はない。」とあるが、「県民の生活環境の保全等に関する条例」で揚水規制区域は確かにこの対象地域にはないが、同条例63条で吐出口断面積が19cm<sup>2</sup>を超える設備を設置しているものは水量測定器を設置し、揚水量を知事に報告することとされていること、及びその設置数、位置、揚水量を明記すべきである。

#### (3) 調査の手法に関すること

##### < 調査事項に関すること >

大気環境(工事の実施)の「調査の手法」で、既存資料調査が「気象の状況」だけとなっているが、春夏秋冬の各1週間の現地調査を予測の基礎資料とできるかの判断を、年間を通した既存資料で確認する必要があるので、既存資料調査に大気質調査を追加すべきである。

粉じん等の工事の実施による影響の「調査の手法」で、既存資料調査、現地調査ともに気象状況だけであるが、粉じんと同義語の降下ばいじん量を調査すべきである。その証拠に「評価の手法」では「降下ばいじんにおける参考値との整合が図られているか否かについても検討する。」とある。

低周波音・自動車の走行の「調査の手法」で、現地調査が被害を受ける住宅等に限定されているが、低周波音の発生源についても現地調査による測定を行うべきである。北部区間は製鉄会社、電力会社、石油会社があり、いたるところから低周波音が発生しているはずであり、南部区間でも新舞子マリパークに設置されている風力発電からの低周波音が発生しているはずである。

「動物」の「調査の手法」で現地調査は「重要な種の生息地及び注目すべき生息地が確認された場合は...分布や生息状況を把握する」とあるが、この地域、特に南部



地域の畑を中心に「ノスリ」(天然記念物、国内希少野生動植物主、絶滅危惧 B 類)が生息している。既存資料のまとめ(p4 - 48)では、重要なタカ目として、ノスリが確認されていないことになっているので、十分注意して現地調査を行うべきである。

#### < 調査地点に関すること >

調査、予測及び評価の手法で、「調査地点及び予測地点については、事業計画の内容の具体化にあわせ確定する。」とあり、大気は「K - 1 ~ K - 4を予定」、騒音は「S - 1 ~ S - 4、ST - 7 ~ ST - 10を予定」などとしているが、道路構造、交通量、周辺住居・配慮すべき施設の存在などからそれぞれを選定した理由を明記すべきである。

大気環境(大気質)の「建設機械の稼働」と「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」に関する各手法について、予測地点は双方に分けて説明してあるが、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」の調査地点は必然的に接続道路の周辺になるため、調査地点を「K - 1 ~ K - 4」とまとめてしまうのは間違いである。

大気環境(騒音・振動)の工事の実施(建設機械の稼働)による影響の「調査の手法」で、調査地点が「S - 1 ~ S - 4、ST - 7 ~ ST - 10を予定」となっているが、S - 1 ~ S - 4は、一般環境として事業実施区域の外れ(p5 - 26)で工事の影響を受ける地点ではないため、道路工事そのものの影響を把握できる地点にすべきである。また、大気環境(騒音・振動)の自動車の走行による影響の「調査の手法」で、調査地点は「S - 1 ~ S - 4、ST - 7 ~ ST - 10を予定」とあるが、南部区間は一般環境として事業実施区域の外れ(S - 1 ~ S - 4)で道路交通騒音・振動の影響を受ける地点ではなく、北部区間についても工事用の接続道路(ST - 7 ~ ST - 10)で道路交通騒音・振動の影響を受ける地点ではないため、道路交通騒音・振動そのものの影響を把握できる地点にすべきである。それとも、実施区域ぎりぎりでは騒音の環境基準・規制基準及び振動の規制基準さえ守れない恐れがあるから予測から除外するのか。

騒音及び振動(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)の「調査の手法」で、調査地点は「ST - 1 ~ ST - 10を予定」とあるが、ST - 1 ~ ST - 6は別の記号とすべきである。このままでは、調査地点図 (p5 - 26)で、道路交通騒音・振動・交通量はST - 1 ~ ST - 10の全てで調査すると勘違いする。ST - 1 ~ ST - 6は工事車両の運行に限られ、建設機械の稼働と自動車の走行では調査しないことになっている。

振動(自動車の走行)の「調査の手法」の現地調査で、「地盤卓越振動数については、大型車単独走行時の地盤振動を周波数分析することにより求める。」とあるが、どの地点で何台の平均を調査するのか明記すべきである。

新舞子団地近くや高校跡地周辺も騒音・振動の現地調査地点に加えるべき。

低周波音(自動車の走行)の「調査の手法」で、調査地点が「F - 1 ~ F - 3を予定」とあるが、南側の終点の常滑ジャンクション付近は何本ものランプウェイが交差し、高架継ぎ目部から発生する低周波音が問題になる可能性が高いため調査地域に追加すべきである。

水の濁り(工事の実施)の「調査の手法」で調査地点は「W - 1 ~ W - 3を予定」とし

ているが、魚類・底生動物の8地点とそろえるべきである。

「地盤沈下、地下水の利用」で「調査の手法」の調査地点が「GW - 1を予定。」としているが、1地点では不足である。建設工事の騒音・振動と同じ地点を選定すべきである。

「日照障害」で「調査の手法」の調査地点が「F - 1 ~ F - 3を予定。」としているが、日照障害の予測は道路に沿って線的に行うものであり、地点ではなく、南部地域全体の日照障害予想図を示すべきである。

調査地点図（動物、植物、生態系）に図示の鳥類ラインセンサスは、とぎれとぎれの5ルートではなく全線のラインセンサスとすべきである。

「景観」の「調査の手法」で、調査地点を「図5 - 5に示す地点を予定」としているが、まず、地点数を4地点と明確にし、調査地点図 p5 - 29では他の項目と同様に番号を記載すべきである。

旭北小学校周辺(知多市)及び城山公園(常滑市)は「景観」だけを、旭公園(知多市)は「人と自然との触れ合いの活動の場」だけを対象としているが何故か。それぞれ「景観」と「人と自然との触れ合いの活動の場」をともに予測評価すべきである。

眺望点、景観資源、眺望景観については提案の地点のみでは不十分。地域の最大の景観資源は夕日、夕焼けのためこれらを対象とするべき。さらに、道路の法面には知多市の花のツツジなどを植え、道路を西から、東から見る人々に潤いをもたらす計画とされたい。

調査地点図（景観・人と自然との触れ合いの活動の場）に図示の、常滑市の前山ダム公園における「景観」と「人と自然との触れ合いの活動の場」の調査地点が500mほど離れている理由を明記すべきである。

#### < 調査時期に関すること >

大気環境(騒音・振動)の工事の実施(建設機械の稼働・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)及び自動車の走行による影響の「調査の手法」で、調査期間等が「現地調査は...平均的な状況であると考えられる日とし、24時間連続観測を行う。」とあるが、平日と土日・休日は社会活動の差により、騒音は全く異なるため、平日と土日・休日を分けて調査すべきである。

#### (4) 予測・評価の手法に関すること

##### < 予測に関すること >

「調査地点及び予測地点については、事業計画の内容の具体化にあわせ確定する。」とあり、調査地点が、大気質・粉じん等は「K - 1 ~ K - 4を予定」、騒音・振動は「S - 1 ~ S - 4、ST - 7 ~ ST - 10 を予定」、低周波音・日照障害は「F - 1 ~ F - 3を予定」、水の濁りは「W - 1 ~ W - 3を予定」、地盤沈下は「GW - 1を予定」、景観は「図5 - 5に示す地点を予定」などとしているが、これでは、調査地点及び予測地点について、不足、位置移動の意見も言えないため、事業者としての正式な案を示して、意見を求めるべきである。

大気質(工事の実施・存在及び供用)の「予測の手法」で、「二酸化窒素、浮遊粒子状物質の年平均値を予測する。」とあるが、これでは、それぞれの環境基準の長期的評価ができないため、二酸化窒素の98%値、浮遊粒子状物質の2%除外値を

予測すべきである。

大気環境(大気質・粉じん等)の工事の実施による影響の「予測の手法」で、「工事中の道路の接続が予想される既存道路に設定する予測断面における敷地の境界線上とし、」とあるが、これは、騒音で「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」を予測する「ST - 1 ~ ST - 10」のはずであるため、この点を明記すべきである。それとも工事中の道路の接続が予想される既存道路が「K - 1 ~ K - 4」と強弁するのか。

騒音(工事の実施)の「予測の手法」で、基本的手法として「建設機械の稼働時の騒音レベルを予測する。」とされているが、自動車の走行による影響のようにどの評価値(最大値、90%レンジの上端値、等価騒音レベル)とするのかを明記すべきである。なお、評価を法令の規制値とするとあるが、建設機械騒音の状況により、最大値、平均値、90%レンジの上端値などに場合分けをして予測するのか。

騒音(工事の実施)の「予測の手法」で、予測対象時期を「原則として1日の作業時間における騒音レベルを対象とする。」とあるが意味不明である。例えば、30分だけ大きな音を発生するが、10時間で平均した等価騒音レベルを予測すると小さな値だから問題ないという結論を出すのではなく、あくまでも騒音被害を与えるその機種の作業時間中で評価すべきである。

騒音の工事の実施(建設機械の稼働・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)の「予測の手法」で、予測地点を「敷地の境界線上とし、1.2mの高さを基本とする。」とされているが、騒音の規制基準は、地上1.2mに限定されている訳ではなく、どんな高さでも遵守する必要があるため、高さ別に予測する必要がある。

騒音の自動車の走行による影響の「予測の手法」で、調査地点を「代表断面において、幹線道路近接空間とその背後地の各々における地上1.2mの高さを基本とし、必要に応じ住居等の各階の高さを考慮する。」とあるが、代表断面はどこを指し、必要に応じ住居等の各階の高さを考慮するのはどの地点を指すのかが不明確であるため、的確な意見を出せない。

「日照障害」の「予測の手法」で「高架構造物等の沿道状況、高架構造物等と周辺地盤との高低差の程度を勘案し、日影状況の変化の程度を適切に把握できる地点とする。」とあるが、高架構造物等の沿道状況とは、田畑としての利用状況も含むことを明記するとともに、「評価の手法」にある「公共施設の設置に起因する日影により生ずる損害等にかかる費用負担について」にある地表4mでの日影だけでなく作物等への影響も考え、地表面での日影も予測・評価すべきである。

#### < 評価手法に関すること >

粉じん等(工事の実施)の「評価の手法」で、「降下ばいじんにおける参考値との整合が図られているか否かについても検討する。」とあるが、降下ばいじんの寄与量の参考値(10t / km<sup>2</sup> / 月)は、冬期の降下ばいじん量が20t / km<sup>2</sup> / 月を超えるレベルに収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、一般環境で適用するような性格のものではないため、現況濃度との比較により評価すべきである。

振動(自動車の走行)の「評価の手法」で、今までの道路アセスで使われ悪評であった「道路交通振動の要請限度」を用いないのは評価できるが、「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...環境保全についての配慮が適正になされているか」だけで評価するのではなく、定量的な適切な評価を行うべきである。

低周波音(自動車の走行)の「評価の手法」で、「ISOによる規定値(LG5で100dB以下)との整合が図られているか否かについても検討する。」とあるが、L50はG特性5%時間率音圧レベルで、平均的な被験者が知覚できるG特性加重音圧レベルでの低周波音(ISO7196(1996年))であり、これだけでは不十分である。「一般環境中に存在するレベルの低周波振動では人体に及ぼす影響を証明しうるデータが得られなかった」とされている(環境庁(1984年))50%時間率音圧レベルについても評価すべきで、高速横浜環状北西線や福山道路(広島県)でも、この2種類の評価を行っている。

#### (5) 休憩所に関すること

「当該項目に関連する事業特性」で、「また、インターチェンジ及びジャンクションが計画されている。」とだけあるが、「休憩所」の可能性を正直に記載すべきである。

環境影響評価の項目及び選定の理由の一覧表の水質に関する選定理由などに「今後の計画の詳細化に伴い、都市計画対象道路事業により休憩所を計画し、かつ公共用水域へ汚水を排水することとなった場合には、...選定する。」と記載されているが、どこに作るかで項目も変わるほか、休憩所の計画があいまいなまま環境影響評価手続きを始めるのは環境影響評価法の精神に反する。

環境影響評価の項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定の理由の、水環境・水の濁り・水の汚れの存在及び供用(休憩所の供用)の「調査の手法」に「現地調査は、月1回、1年間とする。」と具体的な調査方法が記載されていることから、具体的な位置が決定しているのではないか。確定しているのであればその位置を明記すべきである。確定していないのであれば、確定後に1年間の調査を実施するのか。

#### (6) 技術的助言に関すること

専門家等による技術的助言の内容はそれぞれの専門分野の専門家からの意見を明記するとともに、意見をどのページにどのように反映したか(例えば、「昆虫のトラップ調査...南部区間の河川周辺で1地点程度増やすとよい。」との助言には対応し、それはどの地点かなど)を明記すべき。

専門家等による技術的助言の内容で、技術的助言を頂いた専門家の専門分野があるが、環境影響評価の専門家はなぜいないのか。方法書のインターネット公開、事業目的の明確化、事業内容の明確化(計画交通量不明、休憩所有無、予測地点は予定のまま)、地域概況の把握方法(知多横断道路での土壌・地下水汚染)など、大きな問題がアセスメントの基本に関わる問題として残されたままである。それぞれの個別の技術的手法に助言を求めるだけでは不十分である。

### 4 その他

#### (1) 環境影響評価手続きに関すること

「高度情報通信ネットワーク社会形成基本法(2006.12.6)」で「行政運営の簡素化、効率化及び透明性の向上に資するため、国及び地方公共団体の事務におけるインターネットその他の高度情報通信ネットワークの利用の拡大等行政の情報化を

積極的に推進するために必要な措置が講じられなければならない。」とされ、2002.7.30に改訂された「行政情報の電子的提供に関する基本的考え方(指針)」では、「告示、通達、公示、公告、閲覧、縦覧等の方法により、法令において公表が義務付けられている情報については、原則として、現行の公表等の手段に加え電子的手段でも提供する。」と定められており、このような当然の動きには県として率先して対応すべきであり、それが7年経っても実現できていない県の姿勢を疑う。また、環境影響評価制度専門委員会報告(案)に対する意見募集(パブリックコメント)について(お知らせ)2010.1.29(環境省)によれば、「地方公共団体における環境影響評価制度の動向をみても、環境影響評価図書の電子縦覧、インターネットによる意見書受付のような電子化が徐々に進められ、諸外国においても、カナダではインターネットによる環境影響評価図書の情報提供が制度上位置づけられているのをはじめとして、各国において環境影響評価図書の電子縦覧が進められつつあり、環境影響評価図書の電子縦覧の手続電子化を義務付けるべきである。」とされていることから、方法書や準備書の縦覧にあたっては、縦覧関係図書の電子縦覧、メールでの意見書受付を行うよう改善するべきであり、それら体制が整うまでの臨時措置として、方法書の貸出は当然行うべきである。

今回の方法書は、インターネットではたった4ページの概要であるため、縦覧場所に出掛け、従来は県のアセスでも確立していた方法書の貸出を求めたところ、「今回は1部しか用意していないので貸し出せない。」とのことであった。従来は貸し出しをしていたことを指摘したら、「次の段階の準備書では何とかするから、方法書の貸し出しは、縦覧が終わったら貸し出しも可能かもしれないのでそれまで待つて欲しい。」との都市計画課の説明であった。都市計画審議会、県環境影響評価審査会議、庁内説明会、部内資料など予備はいくらでもあるはずなのに、1冊も予備がないといいはり、方法書の内容を精査できないようにする姿勢は許されない。また、印刷はすぐにできないとしても、DVD などで提供は可能ではないか、と強く要望し、1週間後に DVD を有料で提供を受けることができたが、従来行われていた貸し出しを今回しなかった理由を明確にすべきである。

(2) 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

PI(パブリックインボルブメント)と称して、県が公表した「にしちた VOICE2号」(p3)には、西知多産業道路(東海市新宝町周辺)と国道155号(知多市新舞子周辺)の平成17年の渋滞時間と、平成22年の西知多道路が未整備の場合の渋滞時間が図示され、「にしちた VOICE3号」(p6)で、西知多産業道路(東海市新宝町周辺)の渋滞損失時間が平成17年は27万人時間/年、平成22年予測が57万人時間/年と追記された。この平成22年予測は国道155号(知多市新舞子周辺)は値の記載がないが、合計しても100万人時間/年にも満たない状況であるが、それが半年後に示された「公聴会閲覧資料」の整備効果では、西知多産業道路・155号の渋滞損失時間は年間約480万人時間/年が約200万人時間/年に減少するとの試算が示されているなど、西知多産業道路・155号の渋滞損失時間は約480万人時間/年と5倍にも水増しされている。どちらが正しいのか、その算出根拠も含めて説明すべきである。また、「にしちた VOICE3号」の平成17年に27万人時間/年、平成22年予測が

57万人時間/年と説明に対し、5年間で交通量は増加していないし、渋滞時間が2倍以上になるとは考えられないが、どのような算出をしたのか、現状を踏まえて説明すべきである。

「にしちた VOICE！ 3」には、「広報誌「にしちた VOICE！ 2」に添付したアンケートはがき、愛知県ホームページのEアンケート、及び電子メールで計172人の方からご意見をいただきました。」と記載しているが、「にしちた VOICE！ 3」に添付したアンケートはがきによる意見は何通だったのかさえ記載がなく、3市(東海市、知多市、常滑市)の人口約25万人に対し0.1%にも満たない数が総意を示す根拠はあるのか。そもそも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る。

また、西知多道路のPIでは、「説明会・オープンハウス(計4回)」の開催、「空港利用者、道路利用者、事業者に対するアンケート」の実施、「にしちた VOICE！ (1～6号)」の作成及び配布、「西知多道路 PI ホームページ」の開設が行われているが、このうち「事業者に対するアンケート」については「にしちた VOICE！ 4」の中で、「156社の58%が道路に不満」であるとし、「西知多道路に期待することは」という誘導的な質問をし「『空港への自動車アクセスの信頼性が高まる』が33%、『目的地の到着時間が読めるようになる』が28%」などとしているが、「みなさまからのご意見」については「にしちた VOICE！ 3」での683人の中間報告のみであり、「西知多道路に期待することは」という誘導的な質問に対する「『交通渋滞の緩和』が67%」との回答のみをとらえて「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まとめるのは許されない。

このように、PIは不十分で恣意的に用いられている。

### (3) その他

「歩いて暮らせる化石燃料消費の少ないまち」「徒歩や自転車、公共交通で暮らすことができ…」と謳っている「低炭素都市なごや戦略」は考慮されているのか。日本は世界1の車過密国、それが多くの国民を大変な公害にさらしており、車抑制は急務である。国道23号線の渋滞解消を名目に掲げた伊勢湾岸道路の供用により、一時的には国道23号の交通量は減ったが、まもなく元通りとなり、地域にとっては伊勢湾岸道路の交通量が上乘せされるに終わるなど、バイパスによる渋滞解消は短期間に終わり、後には誘発交通で増えた車がそのまま残る。今回のような「西知多道路環境影響評価方法書」を出す前に、これまで通り車に頼る交通で良いのかどうか、車社会脱却のためにどうするのかといった議論が必要ではないか。

西知多道路は平成18年3月に策定公表された「新しい政策の指針」に記載されているが、その後世界大不況が突発し、全国1好況を謳われた愛知県は今や失業率全国1に陥っているなど、企業活動や人口動態の大きな変化が生じているはずである。本道路建設計画はこの5年間の大きな変化を全く無視しているのではないか。