

(仮称) 名岐道路 (一宮～一宮木曾川) の環境影響評価方法書について、ご説明いたします。

環境影響評価法では、「方法書」と「その要約書」を作成するよう定められています。

この方法書の本編は約200ページからなる図書となっており、内容も専門的なものとなっています。

こちらの青色のリーフレット「環境影響評価方法書のあらし」は、方法書の記載事項を分かりやすく、まとめたものです。

本日は、このリーフレットの内容に沿ってご説明いたします。

## 説明内容

1. 環境影響評価（環境アセスメント）とは
2. 事業特性と地域特性
3. 環境影響評価の項目
4. 調査、予測、評価の手法
5. 手続きについて

本日まで説明させていただく内容は、こちらの5点です。

まず、「1.」で環境影響評価とはどういうものを簡単にご説明いたします。

その後、「2. 事業特性と地域特性」、「3. 環境影響評価の項目」「4. 調査、予測、評価の手法」についてご説明いたします。

最後に、「5.」において縦覧や意見書などの手続きについてご説明いたします。

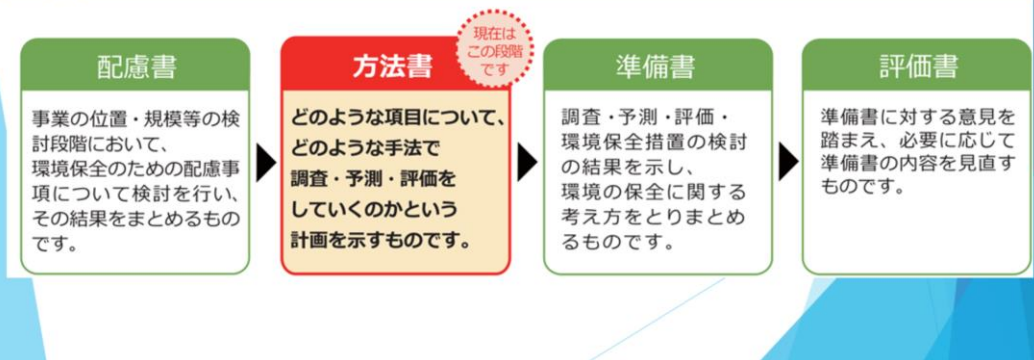
# 1. 環境影響評価(環境アセスメント)とは

1

## 環境影響評価 (環境アセスメント) とは

- 事業の内容を決めるに当たって、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、調査・予測・評価を行い、その結果を公表して地域住民の方々、地方公共団体などから意見を聞き、それらを踏まえて環境の保全の観点からより良い事業計画（都市計画）を作り上げていこうという制度です。

## 環境影響評価に関する図書



それでは、まず環境影響評価について、ご説明いたします。

環境影響評価（環境アセスメント）とは、事業の内容を決めるにあたって、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、調査、予測、評価を行い、その結果を公表して地域住民の方々、地方公共団体などから意見を聞き、それらを踏まえて環境の保全の観点から、より良い事業計画、都市計画を作り上げていこうという制度です。

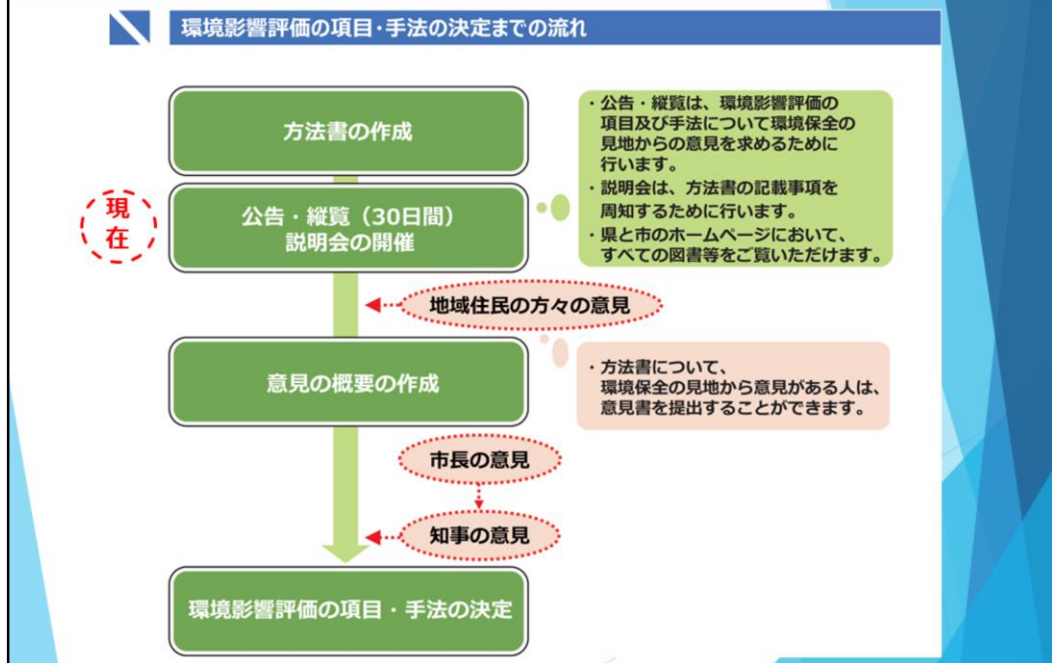
具体的には、下段に示しているように、配慮書、方法書、準備書、評価書という4つの段階を踏みます。

最初の手続きである配慮書は、国による手続きが完了しており、現在は、赤色で示した方法書の段階です。

方法書は、環境影響評価を、どのような項目について、どのような手法で調査、予測、評価をしていくのか、という計画をまとめたものです。

この調査、予測、評価が終わりましたら、その結果を次の準備書としてまとめていくことになります。

その後、必要に応じて準備書の内容を見直し、最終的に評価書を作成します。



方法書手続きの流れについて、ご説明いたします。  
後ほど詳しく説明いたしますが、方法書には、環境影響評価を行う項目と手法を記載しております。

現在は、その方法書の縦覧及び説明会の段階です。

地域住民の方々のご意見、市長、知事の意見を聞いたのち、それらを踏まえて、項目や手法を決定してまいります。



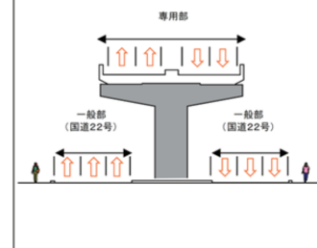
ここからは、名岐道路の事業特性と地域特性について、ご説明いたします。  
この位置図は、右が北、岐阜方面、左が南、名古屋方面となっています。  
図中央、左右に、国道22号が走っており、これに沿った形で、青色の囲みで表示している区域が、名岐道路の事業実施区域です。この事業実施区域には、工事用道路や工事ヤードを含んでおり、概ねの幅は片側約250mとなっています。

## 都市計画対象道路事業の概要（事業特性）

|               |                     |                    |
|---------------|---------------------|--------------------|
| 都市計画対象道路事業の名称 | (仮称) 名岐道路（一宮～一宮木曾川） |                    |
| 都市計画決定権者の名称   | 愛知県                 |                    |
| 都市計画対象道路事業の内容 | 種類                  | 指定都市高速道路または一般国道の改築 |
|               | 事業実施区域の位置           | 上記「位置図」に示すとおり      |
|               | 規模                  | 延長：約7.5km          |
|               | 車線の数                | 4車線                |
|               | 設計速度                | 80km/h             |
| 基本的な構造        | 右図に示すとおり            |                    |

名岐道路（一宮～一宮木曾川）の基本的な構造（標準的な断面図）

## 【自動車専用道路：嵩上式】



引き続き、名岐道路の事業の概要をご説明いたします。

都市計画対象道路事業の名称は、「（仮称）名岐道路（一宮～一宮木曾川）」、都市計画決定権者の名称は「愛知県」、

事業の種類は、「指定都市高速道路又は一般国道の改築」です。

事業実施区域の位置は、先ほど位置図にてお示ししたとおりです。

延長は約7.5km、車線の数4車線、設計速度は時速80kmです。

基本的な構造は、右側の横断図にお示ししているとおり、国道22号内に全線高架形式で計画しています。



## 地域の概要（調査区域の地域特性）

- 事業実施区域及びその周囲（調査区域）の自然的状況及び社会的状況について、既存の文献等を調査しました。

|       |   |
|-------|---|
| 自然的状況 | 大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）については、すべての観測局で環境基準を達成しています。<br>騒音の面的評価結果については、39.7～100%の環境基準達成率となっています。<br>振動については、全ての測定地点において、要請限度を下回っています。<br>周囲では、環境省や愛知県のレッドリスト等に該当する重要種などが、動物では142種、植物では205種確認されています。 |
| 社会的状況 | 周囲の土地利用現況としては、建物用地が広範囲を占めており、一部田や畑が存在しています。<br>「環境配慮が特に必要な施設」としては、中学校や幼稚園、福祉施設などが存在しています。   |

次に地域の特性についてご説明いたします。

先ほどの位置図に示した事業実施区域とその周辺約3kmほどの範囲の自然的状況と社会的状況について、既存の文献等を調査いたしました。

自然的状況として、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度については環境基準を達成しています。

騒音については、沿道において39.7%～100%の環境基準の達成率となっています。振動は、すべての測定地点で要請限度下回っています。

動植物について、沿道約3kmの範囲には、環境省や愛知県のレッドリスト等に該当する重要な種が、動物で142種、植物で205種確認されています。

次に、社会的状況として、周囲の土地利用状況は、建物用地が広範囲を占めており、一部、農地が存在しています。

また、環境配慮が特に必要な施設としては、中学校や幼稚園、福祉施設などが存在しています。

### 3. 環境影響評価の項目

●名岐道路（一宮～一宮木曾川）に係る環境影響評価の項目については、事業特性及び地域特性を踏まえて以下の通り選定しました。

| 環境要素の区分                                    | 影響要因の区分          | 工事の実施   |                    |           |                   |           | 土地又は工作物の存在及び供用  |            |        |
|--|------------------|---------|--------------------|-----------|-------------------|-----------|-----------------|------------|--------|
|  |                  | 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 | 既存の工作物の除去 | 切土工等又は工事施工エヤードの設置 | 工事用道路等の設置 | 道路(地表式又は掘割式)の存在 | 道路(高架式)の存在 | 自動車の走行 |
| 環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素 | 二酸化窒素<br>浮遊粒子状物質 | ○       | ○                  |           |                   |           |                 |            | ○      |
|  | 粉じん等             | ○       | ○                  |           |                   |           |                 |            |        |
|  | 騒音               | ○       | ○                  |           |                   |           |                 |            | ○      |
|  | 振動               | ○       | ○                  |           |                   |           |                 |            | ○      |
|  | 低周波音             |         |                    |           |                   |           |                 |            | ○      |
|  | 水質(水の濁り)         |         |                    |           | ○                 |           |                 |            |        |
|  | 日照阻害             |         |                    |           |                   |           |                 | ○          |        |

続きまして、環境影響評価の項目についてご説明いたします。

表の縦に二酸化窒素や騒音といった環境要素を、横に工事の実施や自動車の走行といった影響要因を示しています。表中の○印が、環境影響評価を行う項目になります。

まず、表の一番右の列、「自動車の走行」をご覧ください。

名岐道路の沿道には住宅等が存在しており、供用後の自動車走行による排気ガスや騒音、振動などの影響が考えられるため、丸のついた二酸化窒素と浮遊粒子状物質、騒音、振動、低周波音を、環境影響評価を行う項目として選定しております。

右から2番目の、「道路（高架式）の存在」の列をご覧ください。

高架式の道路が存在することによる影響として、日照阻害を選定しています。

次に一番左の、「建設機械の稼働」とその右の「資材等の運搬に用いる車両の運行」の列をご覧ください。

工事では、建設機械や運搬車両を使用しますので、それに伴う影響として、二酸化窒素と浮遊粒子状物質、粉じん等、騒音、振動を選定しています。

その他、工事に伴う影響として、下から2行目の水質（水の濁り）を選定しています。



### 3. 環境影響評価の項目

| 環境要素の区分                                      | 影響要因の区分                                 | 工事の実施   |                    |                        |            | 土地又は工作物の存在及び供用 |                     |            |
|--|---|---------|--------------------|------------------------|------------|----------------|---------------------|------------|
|  |   | 建設機械の稼働 | 資材及び機材の運搬に用いる車両の運行 | 既存の工事又は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 | 工事用道路等の設置      | 道路の存在<br>道路地表示又は掘割式 | 道路(橋上式)の存在 |
| 生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素 | 動物<br>(重要な種及び注目すべき生息地)                  |         |                    |                        | ○          |                | ○                   |            |
|  | 植物<br>(重要な種及び群落)                        |         |                    |                        | ○          |                | ○                   |            |
|  | 生態系<br>(地域を特徴づける生態系)                    |         |                    |                        | ○          |                | ○                   |            |
| 人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素      | 景観<br>(主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観)          |         |                    |                        |            |                | ○                   |            |
|  | 人と自然との触れ合いの活動の場<br>(主要な人と自然とのふれあいの活動の場) |         |                    |                        |            |                | ○                   |            |
|  | 地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況                   |         | ○                  |                        |            |                | ○                   |            |
| 環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素                | 廃棄物等(建設工事に伴う副産物)                        |         |                    | ○                      |            |                |                     |            |
|  | 温室効果ガス等                                 | ○       |                    |                        |            |                |                     |            |

続きまして、上から3行目の動物、植物、生態系の行をご覧ください。  
 動物、植物、生態系への影響については、丸のついた工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、道路の存在において選定しています。  
 4行目の「景観」と5行目の「人と自然とのふれ合いの活動の場」については、周辺に景観資源やふれあいの場が存在することから、道路の存在において選定しています。  
 6行目の「地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況」については、事業実施区域内に文化財等が存在することから工事の実施と道路の存在において選定しています。  
 下から2行目の「廃棄物等」は建設副産物を事業実施区域外へ搬出することが想定されることから、また、その下の「温室効果ガス」は、工事の実施に伴い二酸化炭素が発生することから、評価項目として選定しています。  
 これら環境影響評価を行う項目の選定は、国土交通省令や愛知県環境影響評価条例、また、先ほどご説明いたしました事業特性と地域特性を踏まえて適切に選定しており、要素としては15項目で26の評価を行ってまいります。

### 3. 調査・予測・評価の手法

8

- 環境影響評価の項目ごとの調査・予測の手法の概要は、次のとおりです。
- 調査地点は、環境影響評価の項目ごとに、予測・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選定します。

| 環境要素                     | 調査の手法<br>(調査項目・現地調査手法)   | 予測の手法等   | 影響要因           |
|--------------------------|--|--|----------------|
| 二酸化窒素<br>浮遊粒子状物質<br>粉じん等 | ■大気質の状況（二酸化窒素、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の濃度）<br>: 大気の汚染に係る環境基準に規定される測定方法等<br>■気象の状況：地上気象観測指針に示される観測方法<br>■道路の状況：計測機器を用いた計測等            | 拡散式を用いて、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の年平均値を予測<br>事例の引用又は解析により得られた経験式を用いて、季節別降下ばいじん量を予測 | 工事の実施<br>道路の供用 |
| 騒音                       | ■騒音の状況（騒音レベル）<br>: 騒音に係る環境基準に規定される測定方法等<br>■道路の状況（交通量、走行速度等）<br>: 計測機器を用いた計測等<br>■沿道の状況等：現地踏査による目視                         | 音の伝搬理論に基づく予測式を用いて、騒音レベルを予測   | 工事の実施<br>道路の供用 |
| 振動                       | ■振動の状況（振動レベル）<br>: 振動規制法施行規則に規定される測定方法<br>■道路の状況（交通量、走行速度等）<br>: 計測機器を用いた計測等<br>■地盤の状況（地盤卓越振動数等）<br>: 大型車単独走行時の地盤振動の周波数分析等 | 事例の引用又は解析等により得られた予測式を用いて、振動レベルを予測                                      | 工事の実施<br>道路の供用 |
| 低周波音                     | ■低周波音の状況<br>: 低周波音の測定に関するマニュアル等を参考とした方法<br>■住居等の位置：現地踏査による目視   | 既存調査結果より導かれた予測式を用いて、低周波音圧レベルを予測  | 道路の供用          |
| 水質（水の濁り）                 | ■水質の状況（浮遊物質の濃度、濁度）<br>: 水質汚濁に係る環境基準に規定される測定方法等<br>■水象の状況（流量、流速）<br>: 水質調査等に規定される方法等  | 類似事例を用いて推定する方法により水の濁りの程度を予測  | 工事の実施          |

続きまして、調査、予測、評価の手法について、ご説明いたします。  
 ここでは、先ほど選定した項目を、どのように調査、予測するかの概要をお示し  
 しています。

調査の手法につきましては、国土交通省令や技術基準等に定められた手法に基づ  
 き、適切に資料調査や現地調査を行っていくこととしております。  
 また、調査地点は、必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点を選定してま  
 いります。

予測の手法等につきましては、一行目の二酸化窒素・浮遊粒子状物質では、拡散式  
 を用いた予測を行います。同様に、粉じん等、騒音、振動、低周波音などについ  
 ても経験式や予測式を用いて定量的にその影響を予測いたします。

## 4. 調査・予測・評価の手法

9

| 環境要素  | 調査の手法<br>(調査項目・現地調査手法)  | 予測の手法等   | 影響要因           |
|---|---|--|----------------|
| 日照障害  | ■土地利用及び地形の状況：現地踏査による目視  | 等時間の日影線を描いた日影図を作成することにより、高架構造物による日影の程度を予測  | 道路の存在          |
| 動物<br>(重要な種及び注目すべき生息地)                          | ■動物相及び重要な種等の状況：<br>：個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、<br>：個体の採取等の各動物に応じた方法等 | 重要な種等の生息地の消失・縮小する区間及びその程度を把握し、重要な種等の生息に及ぼす影響を科学的知見や類似事例を参考に予測                          | 工事の実施<br>道路の存在 |
| 植物<br>(重要な種及び群落)                                | ■植物相及び重要な種等の状況<br>：個体の目視や採取等の方法等                              | 重要な種等の生育地の消失・縮小する区間及びその程度を把握し、重要な種等の生育に及ぼす影響を科学的知見や類似事例を参考に予測                          | 工事の実施<br>道路の存在 |
| 生態系<br>(地域を特徴づける生態系)                            | ■動植物その他の自然環境に係る概況及び地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況<br>：「動物」「植物」に同じ      | 注目種・群集の生息・生育基盤の消失・縮小する区間、移動経路が分断される区間及びその程度を把握し、地域を特徴づける生態系等に及ぼす影響の程度を科学的知見や類似事例を参考に予測 | 工事の実施<br>道路の存在 |
| 景観<br>(主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観)                  | ■主要な眺望点、景観資源及び主要な眺望景観の状況<br>：写真撮影等                            | 主要な眺望点及び景観資源と事業実施区域の重ね合わせにより改変の位置及びその程度を、フォトモンタージュ法等により眺望景観の変化の程度を予測                   | 道路の存在          |
| 人と自然との<br>触れ合いの活動の場<br>(主要な人と自然との<br>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の分布、利用の状況及び利用環境の状況等<br>：写真撮影等              | 主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源と事業実施区域の重ね合わせにより、改変の位置及びその程度、利用性の変化、快適性の変化等を予測                 | 道路の存在          |
| 地域の歴史的文化的<br>特性を生かした<br>環境の状況                   | ■主要な地域の歴史的文化的環境の状況<br>：既存資料を補完する必要がある場合には、現地踏査による目視           | 地域の歴史的文化的特性を生かした環境と事業実施区域の重ね合わせにより、改変の位置及び程度を予測  | 工事の実施<br>道路の存在 |
| 廃棄物等<br>(建設工事に伴う副産物)                            | (既存資料調査を基本とする)  | 事業特性及び地域特性の情報を基に、廃棄物等の種類ごとの概略の発生及び処分状況を予測  | 工事の実施          |
| 温室効果ガス等   | (既存資料調査を基本とする)  | 温室効果ガス (CO <sub>2</sub> ) の発生状況を予測   | 工事の実施          |

「日照障害」は日影図を作成することにより、また、「景観」、「人と自然とのふれあいの場」、「地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況」については、図の重ね合わせやフォトモンタージュなど視覚的な手法により、その影響を予測いたします。

動物、植物、生態系などは、科学的知見や類似事例を参考にした手法により、その影響を予測いたします。

**●回避又は低減に係る評価**

事業を行った場合の環境への影響について、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境保全への配慮が適正になされているかどうかについて評価します。

**●基準又は目標との整合**

法令等で定められている基準又は目標と、調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかについて評価します。

予測した結果につきましては、以下の方法で評価を行ってまいります。  
まず、回避又は低減に係る評価として、事業を行った場合の環境への影響について、事業者により実行可能な範囲内で、できる限り回避され、又は、低減されており、必要に応じ、その他の方法により環境保全への配慮が適正になされているかどうか、を評価してまいります。  
また、基準又は目標との整合として、法令等で定められている基準又は目標と、調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかについて評価してまいります。



続きまして、環境影響評価手続きの流れについてご説明します。

こちらのフロー図は、左側が都市計画手続きの流れ、右側が環境影響評価手続きの流れを示しております。

現在は、右側の赤枠で囲いをしている段階で、方法書の縦覧、説明会の開催、意見書の提出となっております。

今後、住民の皆様や知事、市長からのご意見を踏まえ、環境影響評価の方法を決定し、調査、予測及び評価等を実施します。

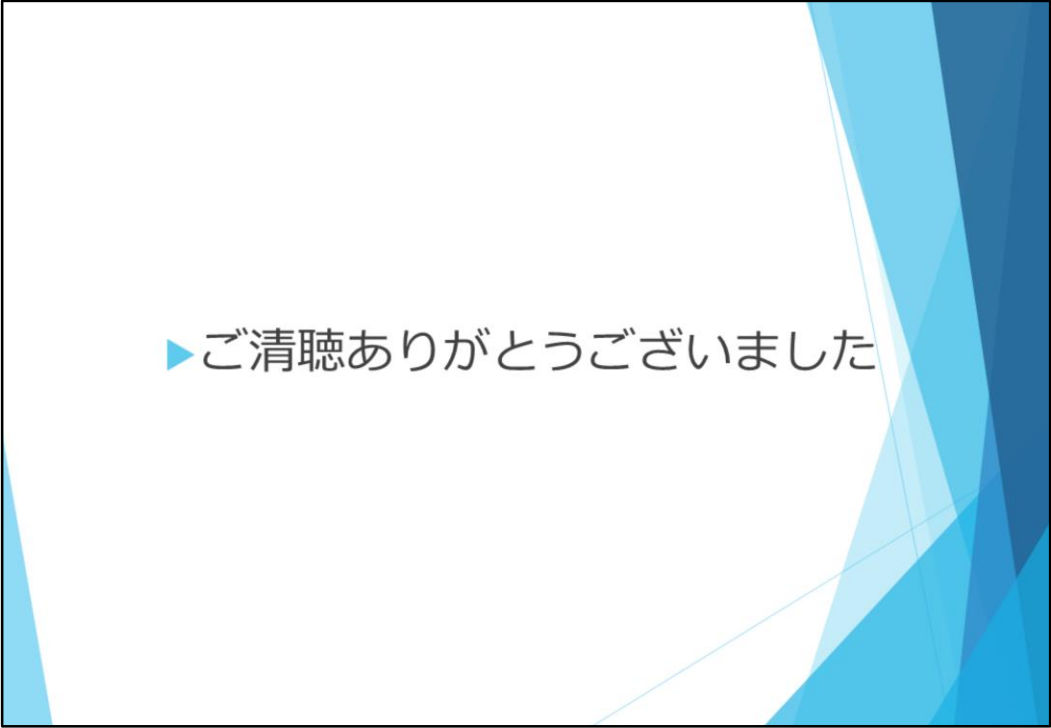
そして、準備書を作成し、再度、縦覧、説明会、意見書受付等を実施します。

最終的に評価書を作成し、都市計画とあわせて、都市計画審議会での審議を経て、公告縦覧し、手続きが完了いたします。









▶ご清聴ありがとうございました

以上で、環境影響評価方法書についての説明を終わります。ありがとうございました。