

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

計画段階配慮事項の検討に係る調査、予測及び評価の手法は、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ました。調査は、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など）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 に示します。また、配慮書の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ました。評価は、環境影響の程度を整理、比較する方法としました。

予測地域は図 5-1 に示すとおりです。

表 5-1 計画段階配慮事項に関する調査、予測、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 ^{※1} の位置	既存資料	集落・市街地の位置と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				
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 ^{※2}	既存資料	重要な種の生息地等の位置と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 ・重要な植物群落 ^{※4} ・巨樹・巨木林 ^{※5} ・天然記念物 ^{※6}	既存資料	重要な種・群落の生育地等の位置と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 ・重要湿地 ^{※7}	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	重要な箇所 ・主要な眺望点、景観資源 ^{※7}	既存資料	重要な箇所の位置と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

※1) 集落・市街地の既存資料：人口集中地区及び用途地域（工業専用地域を除く）を基本にS=1/2, 500地形図からの読み取りによるものを補足して設定。

※2) 重要な動物種の既存資料：「第2回自然環境保全基礎調査 動植物分布図」（昭和56年、環境庁）

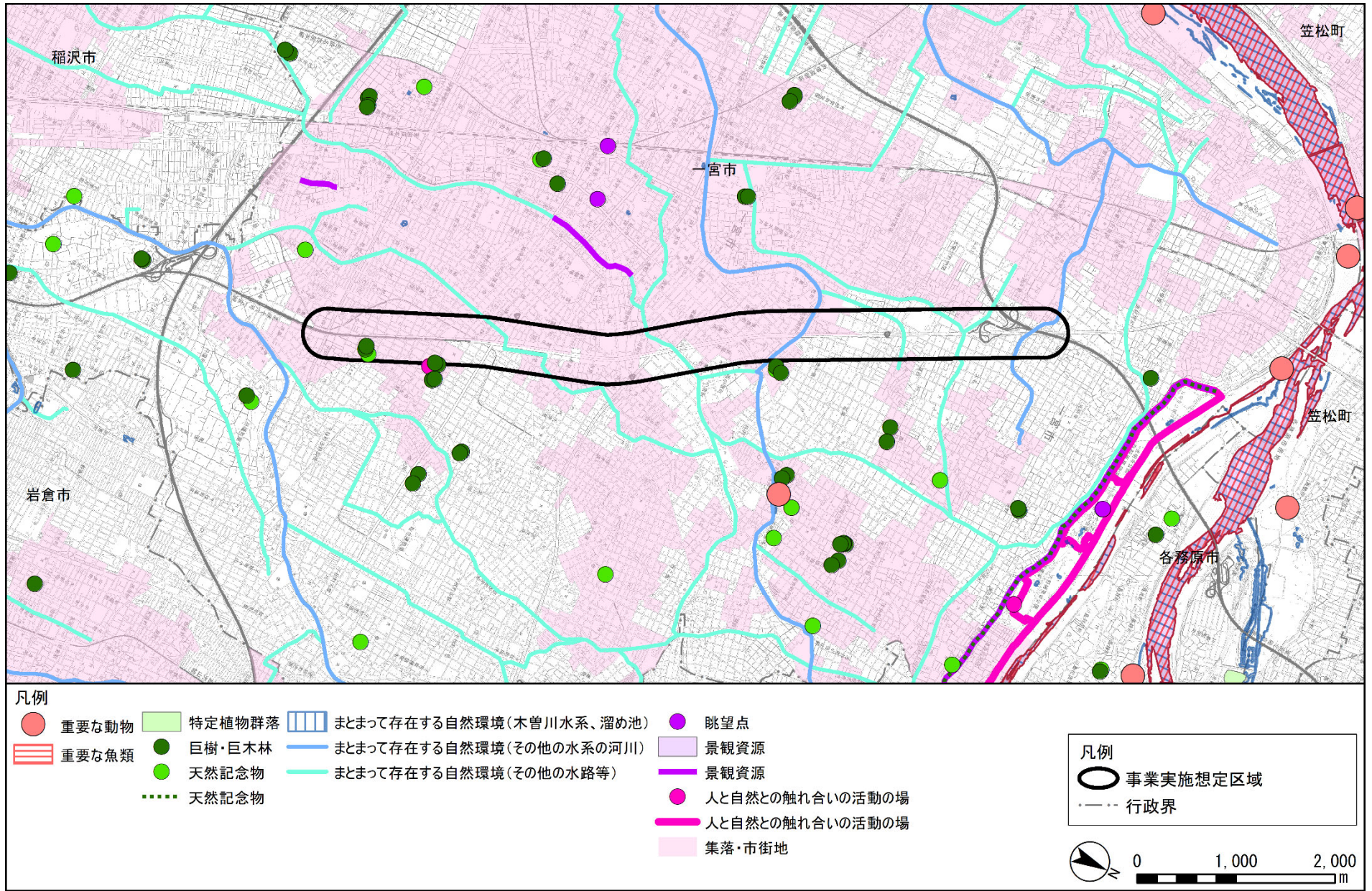
※3) 重要な植物群落の既存資料：「第2回自然環境保全基礎調査 動植物分布図」（昭和56年、環境庁）

※4) 巨樹・巨木林の既存資料：「第4回自然環境保全基礎調査 自然環境情報図」（平成7年、環境庁）、「第6回自然環境保全基礎調査巨樹・巨木林フォローアップ調査報告書」（平成13年3月、環境省自然環境局生物多様性センター）

※5) 天然記念物の既存資料：「一宮の文化財（文化財ガイドマップ）」（平成20年3月、一宮市教育委員会）、「稲沢の文化財」（稲沢市ホームページ）、「各務原市の文化財」（平成27年3月、各務原市教育委員会）

※6) 重要湿地の既存資料：「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」（環境省ホームページ）

※7) 重要湿地の既存資料：「美しい愛知づくり基本計画」（平成19年3月、愛知県）、「美しい愛知づくり景観資源600選」（愛知県ホームページ）



凡例

● 重要な動物	■ 特定植物群落	▨ まとまって存在する自然環境(木曾川水系、溜め池)	● 眺望点
▨ 重要な魚類	● 巨樹・巨木林	— まとまって存在する自然環境(その他の水系の河川)	■ 景観資源
● 天然記念物	● 天然記念物	— まとまって存在する自然環境(その他の水路等)	— 景観資源
● 天然記念物			● 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
			■ 集落・市街地

凡例

○ 事業実施想定区域

--- 行政界

0 1,000 2,000 m

図 5-1 予測地域

本事業に係る計画段階配慮事項について、各案における環境影響を検討した結果は、表 5-2(1)～(2)に示すとおりです。

案①は、大気質については、環境影響の程度が最も小さいと評価しました。騒音について環境影響を与える可能性があるとして評価しました。動物、植物、生態系、景観の 4 つの環境要素において、環境影響の程度が比較的小さいと評価しました。

案②は、騒音について環境影響を与える可能性があるとして評価しました。大気質、動物、植物、生態系、景観の 5 つの環境要素において、環境影響の程度が比較的小さいと評価しました。

案③は、騒音について環境影響を与える可能性があるとして評価しました。大気質、動物、植物、生態系、景観の 5 つの環境要素において、環境影響の程度が比較的小さいと評価しました。

大気質においては、案①が影響の程度が最も小さいと評価しました。

騒音、動物、植物、生態系、景観については、影響の程度は、同程度と評価しました。

今後、具体的なルート的位置や道路構造を決定する際は、できる限り市街地、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を避けて計画します。

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します。

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	【案①】専用部整備案	【案②】部分立体案	【案③】平面8車線案
自動車の 走行による 大気質	集落・市 街地の位 置	集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量が増加すると考えられることから、影響を与える可能性はありますが、走行速度が向上するため、その程度は小さいと評価します。	集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量が増加すると考えられることから、影響を与える可能性はありますが、走行速度がやや向上するため、その程度は小さいと評価します。	集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量が増加すると考えられることから、影響を与える可能性はありますが、走行速度がやや向上するため、その程度は小さいと評価します。
		影響の程度は、走行速度が最も向上する案①が最も小さいと評価します。		
自動車の 走行による 騒音	集落・市 街地の位 置	集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量及び走行速度が増加すると考えられることから、供用時の交通量及び走行速度によっては、騒音に影響を与える可能性があるとして評価します。	集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量及び走行速度が増加すると考えられることから、供用時の交通量及び走行速度によっては、騒音に影響を与える可能性があるとして評価します。	集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量及び走行速度が増加すると考えられることから、供用時の交通量及び走行速度によっては、騒音に影響を与える可能性があるとして評価します。
		いずれの案も影響の程度は、同程度と評価します。		
道路の存在による 動物	重要な種 の生息地 等	既存資料により詳細な位置が特定できた重要な種の生息地を通過しないため、影響は小さいと評価します。また、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、動物への影響は回避、低減されるため小さいと評価します。	既存資料により詳細な位置が特定できた重要な種の生息地を通過しないため、影響は小さいと評価します。また、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、動物への影響は回避、低減されるため小さいと評価します。	既存資料により詳細な位置が特定できた重要な種の生息地を通過しないため、影響は小さいと評価します。また、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、動物への影響は回避、低減されるため小さいと評価します。
		いずれの案も同一ルートであるため、影響の程度は、同程度と評価します。		
道路の存在による 植物	重要な種 ・群落の 生育地等	既存資料により詳細な位置が特定できた天然記念物や巨樹・巨木林を通過すると予測されますが、その位置が特定できていることや、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、植物への影響は回避、低減されるため、小さいと評価します。	既存資料により詳細な位置が特定できた天然記念物や巨樹・巨木林を通過すると予測されますが、その位置が特定できていることや、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、植物への影響は回避、低減されるため、小さいと評価します。	既存資料により詳細な位置が特定できた天然記念物や巨樹・巨木林を通過すると予測されますが、その位置が特定できていることや、既に改変されている国道22号を極力活用した構造を検討することから、植物への影響は回避、低減されるため、小さいと評価します。
		いずれの案も同一ルートであるため、影響の程度は、同程度と評価します。		

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	【案①】専用部整備案	【案②】部分立体案	【案③】平面8車線案
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	既存資料により確認できた、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うち、その一部である河川、水路が現在の国道22号と交差しているものの、その箇所はいずれも暗渠構造であることから、生態系の保全上重要な自然環境にはなりにくいいため、生態系への影響は小さいと評価します。	既存資料により確認できた、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うち、その一部である河川、水路が現在の国道22号と交差しているものの、その箇所はいずれも暗渠構造であることから、生態系の保全上重要な自然環境にはなりにくいいため、生態系への影響は小さいと評価します。	既存資料により確認できた、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うち、その一部である河川、水路が現在の国道22号と交差しているものの、その箇所はいずれも暗渠構造であることから、生態系の保全上重要な自然環境にはなりにくいいため、生態系への影響は小さいと評価します。
		いずれの案も同一ルートであるため、影響の程度は、同程度と評価します。		
道路の存在による景観	重要な箇所	上空方向に構造物が連続的に構築されるため、景観への影響を与える可能性はありますが、事業実施想定区域は、既存の高速道路を含む人工物が多い地域で、重要な箇所（主要な眺望点、景観資源）を通過しないため、景観への影響は小さいと評価します。	上空方向に構造物が部分的に構築されるため、景観への影響を与える可能性はありますが、事業実施想定区域は、既存の高速道路を含む人工物が多い地域で、重要な箇所（主要な眺望点、景観資源）を通過しないため、景観への影響は小さいと評価します。	上空方向に構造物が構築されないことや重要な箇所（主要な眺望点、景観資源）を通過しないため、景観への影響は小さいと評価します。
		いずれの案も影響の程度は、同程度と評価します。		

第6章 計画段階環境配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

環境影響評価法第3条の6の規定に基づく配慮書についての環境の保全の見地からの国土交通大臣意見とそれに対する都市計画決定権者の見解は、表6-1(1)～(2)に示すとおりです。

表 6-1(1) 配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
1. 総論	
<p>(1) 方法書以降の適切な環境配慮等 本配慮書は、計画段階配慮事項についての検討に当たって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ため、方法書以降において必要な情報を適切に記載すること。また、今後、専門家からの助言を得るとともに、愛知県、一宮市等の関係行政機関との協議を十分に行い、地域住民等の関係者に対し丁寧かつ十分な説明を行うことにより透明性及び客観性を確保すること。</p>	<p>今後の環境影響評価図書の作成に当たっては、交通の状況等に関する必要な情報を適切に記載します。方法書の第4章の事業実施区域及びその周囲の概況において、交通の状況等について記載しました。 また、今後の環境影響評価の手続きにおいては、専門家からの助言を得るとともに、愛知県、一宮市等の関係行政機関との協議を十分に行い、地域住民等の関係者に対し丁寧かつ十分な説明を行うことにより透明性及び客観性を確保します。</p>
<p>(2) 対象事業実施区域の設定 今後の詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、住居等への影響について、適切に調査、予測及び評価を行った上で、その結果を反映し、影響を極力低減すること。また、今後、本事業において連絡道路が計画され、それにより本事業の実施に伴う環境影響に追加的な影響が生ずるおそれがある場合は、方法書以降の手続きにおいて、連絡道路の存在・供用を前提とした調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、適切に環境保全措置を検討すること。</p>	<p>今後の詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、住居等への影響について、適切に調査、予測及び評価を行った上で、その結果を反映し、影響を極力低減します。 また、今後、本事業において連絡道路が計画され、それにより本事業の実施に伴う環境影響に追加的な影響が生ずるおそれがある場合は、環境影響評価の手続きにおいて、連絡道路の存在・供用を前提とした調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、適切に環境保全措置の検討を行います。</p>
2. 各論	
<p>(1) 大気環境 想定区域及びその周辺には、市街地が形成されており、住居等が多数存在していることから、本事業の実施による道路交通騒音及び排気ガス等による生活環境への影響が懸念される。このため、方法書以降の手続きにおいては、周辺住居等の立地状況等を踏まえ、特に騒音や大気汚染に係る影響を受けるおそれのある住居等について、影響を適切に把握するために必要な調査を実施した上で、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、適切に環境保全措置を検討すること。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続きにおいては、周辺住居等の立地状況等を踏まえ、生活環境への影響について、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、適切に環境保全措置の検討を行います。</p>

表 6-1(2) 配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
2. 各論	
<p>(2) 廃棄物等 工事に伴い発生する廃棄物については、再生利用を図るとともに、工事着手までに、できる限り、廃棄物等の種類や発生量に応じた処理方法及び処分先を決定し、廃棄物を適正に処理すること。</p>	<p>工事に伴い発生する廃棄物については、再生利用を図るとともに、工事着手までに、できる限り、廃棄物等の種類や発生量に応じた処理方法及び処分先を決定し、廃棄物を適正に処理します。</p>
<p>(3) 温室効果ガス 工事に伴う温室効果ガスをできる限り削減するよう、工事における省エネルギー化の推進や再生可能エネルギーの利用等の環境保全措置を検討すること。</p>	<p>工事に伴う温室効果ガスの発生をできる限り削減するよう、工事における省エネルギー化の推進や再生可能エネルギーの利用等の環境保全措置を検討します。</p>
<p>(4) 地域住民等への説明及び関係機関との連携 本事業は、市街地において、長期間にわたり工事が実施される計画であることから、本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対し丁寧に説明すること。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続きにおいて、本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対し丁寧かつ十分な説明を行います。</p>

第7章 計画段階環境配慮書の案又は計画段階環境配慮書についての意見と見解

第1節 計画段階環境配慮書の案についての一般の環境の保全の見地からの意見と事業予定者の見解

対策案（ルート帯案）を検討する際に重視すべき事項として、「生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと」及び、「自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと」の2項目について意見聴取を行い、「特に重視すべき」、「やや重視すべき」、「あまり重視すべきではない」、「重視すべきでない」の4段階で回答していただきました。（アンケート調査：令和元年9月13日～令和元年11月13日）

その結果、重視すべきという意見（“特に重視すべき” “やや重視すべき”）は、「生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと」が76%、「自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないこと」が71%という結果でした。また、自由意見の中で環境に関する意見が多数寄せられ、その代表的な意見及び事業予定者の見解を表 7-1 に示します。

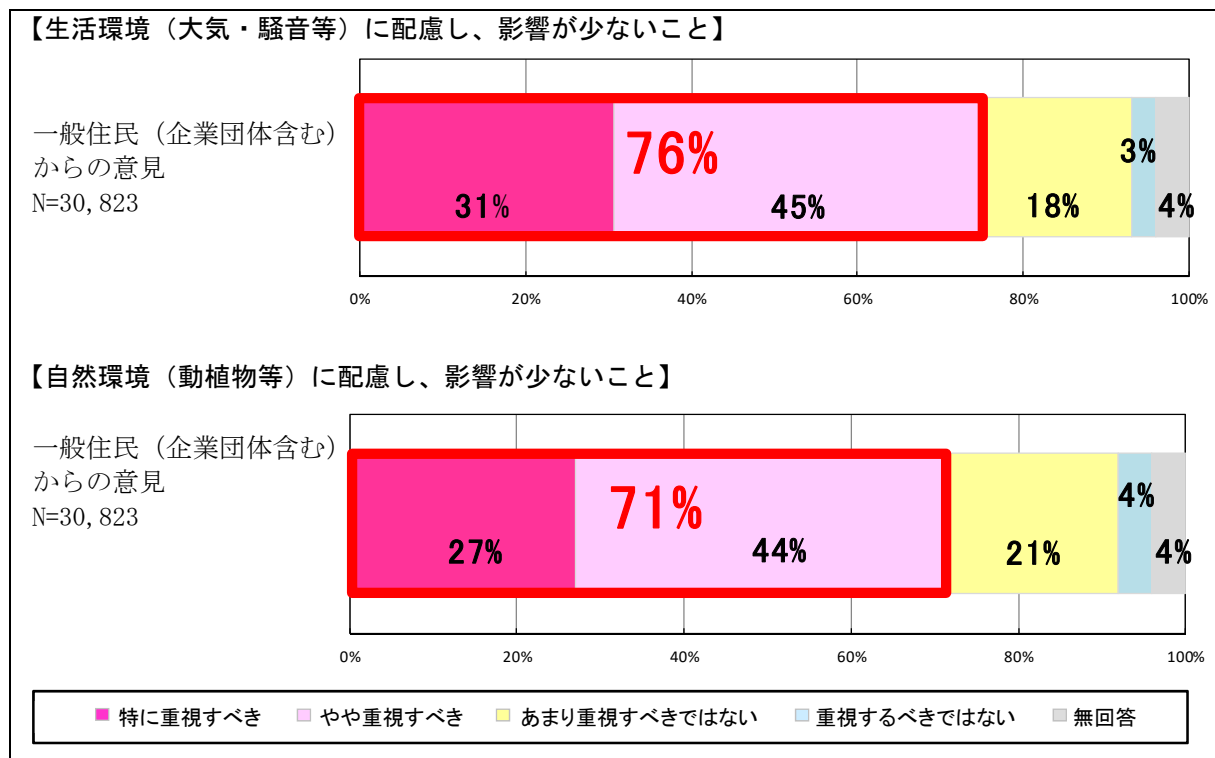


図 7-1 一般住民（企業団体含む）からの重視すべきという意見の割合

表 7-1 一般住民（企業団体含む）からの主な意見と事業予定者の見解

項目	一般住民からの意見	事業予定者の見解
環境全般	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境の保全 ・大気、騒音等、周りの住民に配慮する ・人や環境への配慮を欠いてはいけない ・生活環境・自然環境には引き続き配慮してください ・子供達と将来のためにも、環境問題を考慮した改善をお願いします <p style="text-align: right;">上記意見を含む計 104 件</p>	<p>事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、生活環境、自然環境への影響について、できる限り回避・低減するよう配慮します。</p> <p>また今後の環境影響評価の手続きにおいて、具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測及び評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
生活環境（大気質・騒音）	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音をなるべく抑えていただきたい ・騒音と近隣対策 ・工事中の騒音・振動問題 ・工事中の周辺商業地区への騒音等の影響を心配している ・騒音振動に配慮した工事 ・騒音がひどすぎる。消音できないのか ・排気ガス問題、住宅への配慮も重要視するべきではないか ・大気、騒音などの環境被害を受ける恐れのある施設を示すべき ・大気・騒音の具体的予測を示した配慮書に。 <p style="text-align: right;">上記意見を含む計 223 件</p>	<p>事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、生活環境、自然環境への影響について、できる限り回避・低減するよう配慮します。</p> <p>また今後の環境影響評価の手続きにおいて、具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測及び評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
自然環境（動植物・生態系）	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境の保全 ・自然、動物、樹々や植物への影響を心配しています ・緑が多いといいです ・環境（植物など）に配慮して欲しい ・動物植物に優しい環境整備 ・自然環境への配慮 <p style="text-align: right;">上記意見を含む計 44 件</p>	<p>事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、生活環境、自然環境への影響について、できる限り回避・低減するよう配慮します。</p> <p>また今後の環境影響評価の手続きにおいて、具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測及び評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>

第2節 関係する地方公共団体の長からの意見と都市計画決定権者の見解

環境影響評価法第3条の7の規定に基づき、配慮書について愛知県知事及び一宮市長から意見聴取を行いました。

愛知県知事からの意見と都市計画決定権者の見解を表 7-2(1)～(2)に示します。また、一宮市長からの意見と都市計画決定権者の見解を表 7-3 に示します。

表 7-2(1) 愛知県知事からの意見と都市計画決定権者の見解

愛知県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
1. 全般的事項	
(1) 配慮書において設定された複数案を絞り込んだ経緯及びその内容について、方法書において丁寧に記載すること。	配慮書において設定された複数案を絞り込んだ経緯及びその内容については、方法書第3章第3節に記載しました。
(2) 事業計画及び工事計画の検討に当たっては、環境の保全に関する最新の知見を踏まえ、環境影響をできる限り回避、低減すること。	事業計画及び工事計画の検討に当たっては、環境の保全に関する最新の知見を踏まえ、環境影響を極力回避、低減します。
2. 大気質及び騒音	
事業実施想定区域内には集落・市街地が存在しており、本事業の実施に伴う大気質及び騒音による生活環境への影響が懸念される。 このため、生活環境への影響に配慮した事業計画及び工事計画とするとともに、適切な調査、予測及び評価の手法を検討すること。	生活環境への影響について、適切な調査、予測及び評価の手法を検討し、方法書第8章に記載しました。
3. 動物	
事業実施想定区域内には水田等が存在しており、立体構造とする場合には工作物の存在による鳥類への影響が懸念される。 このため、鳥類の生息環境への影響に配慮した事業計画とするとともに、適切な調査、予測及び評価の手法を検討すること。	鳥類の生息環境への影響について、適切な調査、予測及び評価の手法を検討し、方法書第8章に記載しました。

表 7-2(2) 愛知県知事からの意見と都市計画決定権者の見解

愛知県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
4. その他	
<p>(1) 配慮書の案において、環境影響評価法に規定する事業実施想定区域及びその周囲の概況並びに計画段階配慮事項の検討に係る調査及び予測の結果について、大気等の予測結果が定性的な記載にとどまっていることなどから、住民等の意見聴取がきめ細やかに実施されていないと考えられる。</p> <p>また、本配慮書においても、同法に規定するこれらの事項について、同様の記載にとどまっている。</p> <p>このため、方法書以降の手続きにおいては、適切に予測・評価を行い、図書を作成の上、環境の保全の見地から意見を求めること。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続においては、大気質等の影響について、適切な調査、予測及び評価並びに地域住民等に対し丁寧かつ十分な説明を行った上で、環境の保全の見地から意見を求めます。</p>
<p>(2) 方法書以降の図書の作成に当たっては、配慮書の案に対する住民等の意見に配慮するとともに、わかりやすい図書となるよう努めること。</p>	<p>配慮書の案に対する住民等の意見に配慮し、方法書を作成しました。また、今後の環境影響評価図書の作成に当たっても、住民等の意見に配慮するとともに、わかりやすい図書となるよう努めます。</p>

表 7-3 一宮市長からの意見と都市計画決定権者の見解

一宮市長からの意見	都市計画決定権者の見解
<p>1 本計画による道路の整備に伴い、交通量及び走行速度が増加すると考えられることから、周辺住居等に対する騒音・振動による生活環境への影響について回避・低減に努めること。</p>	<p>騒音・振動による生活環境への影響について、適切に調査、予測及び評価を行った上で、極力回避・低減します。</p>
<p>2 アクセスの向上により周辺地域からの流入による交通量の増加が避けられないので、道路接合部付近など交通渋滞が発生しやすい区間における住居等への大気汚染の回避・低減に努めること。</p>	<p>大気質による生活環境への影響について、適切に調査、予測及び評価を行った上で、極力回避・低減します。</p>
<p>3 計画を具体化する際は、最新の知見や専門家の意見等を踏まえた調査を実施した上で、予測及び評価を行い、その結果を踏まえた環境保全措置を検討すること。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続においては、最新の知見や専門家の意見等を踏まえた調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、適切に環境保全措置の検討を行います。</p>

第8章 方法書について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

環境影響評価方法書を「環境影響評価法」（平成9年法律第81号）第40条第2項により読み替えて適用される同法第7条に基づき、令和3年2月12日から令和3年3月12日まで縦覧に供し、令和3年2月12日から令和3年3月26日まで意見を求めたところ、第40条第2項により読み替えて適用される同法第8条第1項に基づく環境の保全の見地からの意見がありました。

方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する見解は、表 8-1(1)～(16)に示すとおりです。

表 8-1(1) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1. 都市計画対象道路事業の目的及び内容に関する事項		
(1) 事業の目的について		8件
1-1-1	<p>今までのような人口増加はないため、不要な道路計画はやめ、もっと県民生活に必要な部分に充てるべきである。航空宇宙産業の衰退や人の移動量の減少など、最新の社会情勢から、将来交通量を算定し、それに対応した道路計画をすべきである。</p> <p>< 1通（1団体） ></p>	<p>（仮称）名岐道路（一宮～一宮木曾川）（以下、「名岐道路」という。）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しています。</p> <p>計画交通量については、社会情勢等を踏まえて推計し、準備書に記載しました。（「第3章第2節2.9都市計画対象道路事業に係る道路の計画交通量」に記載）</p>
1-1-2	<p>計画交通量及び速度による便益を、2019年9月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケートに記載の概算事業費で割って、費用便益比B/Cを算出、公表し、1.0以内（便益以上に費用がかかる）なら計画を中止すべきである。</p> <p>< 2通（2団体） ></p>	<p>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きとして別途実施される予定です。</p>

表 8-1(2) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-1-3	<p>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 p4「名岐道路の概要 3）周辺の交通状況」では、名古屋高速一宮線 57,292 台/日と、並行する国道 22 号一宮市浅野（対象区間外）61,627 台/日で合計 118,919 台/日、対象区間の国道 22 号一宮市朝日 2 丁目で 64,412 台/日とある。ここに高速道路を建設すれば、東海北陸自動車道を流れている 35,679 台/日の半分以上が流れ込み、高速道路と国道 22 号の合計交通量は 8 万台近くになり、一宮市浅野の 12 万台近い交通量は 14 万台近くとなり、完成すれば、名神高速道路を大幅に超える状態となる。交通計画としても環境上の計画としても無謀な計画である。</p> <p>方法書に、最新の現況交通量、環境予測のための計画交通量及び速度が示されていない。これでは調査方法等への意見は出せない。計画交通量により、名神高速等と比較などを行い、名岐道路の必要性を説明すべきである。また、計画交通量が決まっていないような計画未熟な段階では環境影響評価手続きを中断すべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>	<p>計画交通量については、環境影響評価法第 14 条及び「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）」（以下、「国土交通省令」という。）第 33 条の規定に従い準備書に記載しました。（「第 3 章第 2 節 2.9 都市計画対象道路事業に係る道路の計画交通量」に記載）</p> <p>方法書に記載の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、現況交通量については、方法書 p4-2-9 に記載しています。</p>
1-1-4	<p>方法書 p3-5「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）地域の課題 1）高速アクセス性、時間信頼性」で、『高速道路を利用した場合には約 1.5 倍の延長があり、迂回感がある。』とあるが、説明図では一般道路は約 20km で 50 分、高速道路は約 30km で 40 分とあり、高速使用で 10km 迂回するが 10 分早く到着できる。こうした例は多く、少し速くなるが費用はかかっても早く着くことを選ぶ人が多いため、課題とするようなことではない。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。』とあるが、一宮ジャンクション付近の名神高速は上下線とも 2 車線を 3 車線化する検討が始まっているため、ボトルネックは課題とは言えない。</p> <p>方法書 p3-6「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）地域の課題 2）渋滞」で、『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。』とあるが、具体的な速度がなく納得できない。区間別に上下線別に検討すると、対象区間で渋滞とされている 20km/h 以下は、一宮市朝日 2 丁目の 13.2km/h（平成 22 年度全国道路・街路交通情報調査）だけである。国道 22 号の両郷町交差点（朝日 2 丁目近く）で左折車線長の延伸対策が実施されており、混雑は解消するはずである。</p> <p>国道 22 号の課題は順次解決していけばよく、膨大な事業費をかけ、生活環境等に多大な影響を与える高速道路化などは実行すべきでない。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>	<p>高速道路を利用した場合の迂回感の解消や 10 分早く目的地に到着できるといった高速アクセス性の向上は、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」の実現のためには必要不可欠であると考えております。</p> <p>国道 22 号の速度低下については、方法書 p3-7「図 3-7 地域の課題を解決する政策目標（案）」において、国道 22 号の今回対象区間以外の走行速度は 33km/h（平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度の上下線平均）、今回対象区間の走行速度は 28km/h（同上）と記載しています。</p> <p>国道 22 号等における渋滞の解消等には、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。</p>

表 8-1(3) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-1-5	<p>方法書 p3-6「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）地域の課題 4-3)交通事故」で、『一宮市では、国道 22 号、国道 155 号等の幹線道路沿線において事故が多く発生している。』とあり、追突事故の割合が 74%であることを図で示しているが、説明するための図として死傷事故率を愛知県平均と対象区間で比較している。国道と生活道路では死傷事故率が異なるのは当然である。評価対象区間 121 件/年・億台 km は、愛知県内直轄国道の平均 154 件/年・億台 km より少ない。このような恣意的な死傷事故率比較は撤回すべきである。少なくとも県平均ではなく県内国道の死傷事故率で対象区間と比較すべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>	<p>方法書 p3-6「図 3-6 地域の課題「現状と課題③」」に記載の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となっており、生活道路は対象にしていません。</p> <p>なお、2017 年度尾北地域渋滞対策検討ワーキンググループの資料における「愛知県直轄国道平均 154 件/年・億台 km」は、交差点のみの事故を対象とした値です。</p>
1-1-6	<p>方法書 p3-7「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）政策目標（案）と設定した複数の道路構造案 5-2)政策目標（案）」に、国道 22 号（一宮～一宮木曾川）の旅行速度は 28km/h とあるが、方法書 p3-11「第 2 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）複数案の比較評価、対応方針（案） 3-1)対策案の検討」の複数案の比較における交通の円滑化には、混雑時の旅行速度は 22km/h とあり、食い違っている。算出根拠を明確にした上で示すべきである。</p> <p>また、案③平面 8 車線案に、国道 22 号（一宮～一宮木曾川）の旅行速度が 34km/h になるとあるが、どのような算定をしたか明記すべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>	<p>方法書 p3-7「図 3-7 地域の課題を解決する政策目標（案）」に記載の混雑時旅行速度 28km/h については、平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査における一宮中インターチェンジ～一宮木曾川インターチェンジ区間内の調査区間毎の混雑時上下線平均旅行速度の平均により算出した値となっています。</p> <p>方法書 p3-11「図 3-9 名岐道路（一宮～一宮木曾川）複数案の比較評価」に記載の旅行速度 22km/h については、平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査における一宮インターチェンジ～一宮木曾川インターチェンジ区間内の調査区間毎の混雑時上り線旅行速度の平均により算出した値となっています。また、旅行速度 34km/h は、昼間非混雑時上り線旅行速度の平均により算出した値となっています。</p>
1-1-7	<p>方法書 p3-7「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）政策目標（案）と設定した複数の道路構造案 6-2)構造形式比較図」で、渋滞等の解決として高速道路化案などが示されているが、名古屋高速一宮線からの流入や国道 155 号への流入をスムーズにしなければ、今の国道 22 号の混雑状況はほとんど変わらないはずである。その証拠に、対象区間外の南側、一宮市浅野では、名古屋高速一宮線と国道 22 号の交通量の合計は、118,919 台/日となっており、国道 22 号の下り線の混雑時走行速度は 19.0km/h である。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といえる。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>	<p>名岐道路の整備により、現在国道 22 号を走行している地域交通と通過交通を、名岐道路と国道 22 号に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。</p> <p>また、名岐道路の整備にあたっては、国道 22 号や（都）北尾張中央道等の関連する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。</p>

表 8-1(4) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-1-8	<p>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）では、計画の前提で重要な人口、産業、交通量・速度の将来フレームの資料が配付され、審議されていたが、方法書には同資料の記載が全くない。少なくとも方法書にはそれらを追加、修正すべきである。 < 2通（2団体） ></p>	<p>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 に記載しております。 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に記載しました。 （「第3章第2節 2.9 都市計画対象道路事業に係る道路の計画交通量」に記載）</p>
(2) 事業の内容について		4件
1-2-1	<p>2020年4月に公表された配慮書では、インターチェンジ設置や接続機能の強化（ジャンクション化）は一言も触れていなかった。2020年11月の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 p12「計画段階評価5)対応方針の決定」でも、『両郷町交差点付近に「インターチェンジ設置」の検討を行う』、『一宮インターチェンジや新たに交差する一宮木曾川インターチェンジについて、「接続機能の強化（ジャンクション化）」の検討を行う』としており、両端のジャンクションと真ん中の両郷町インターチェンジを設置するかどうかも決まっていなかった。また、方法書 p3-3「その他の都市計画対象道路事業の内容」でも、『本事業において、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。』となっており、あいまいなままである。別途縦覧されている都市計画の案を作成するための基本方針（案）のリーフレットでは、見開き8ページのうち2ページを使って大々的に示されている。 専門部会段階で『両郷町交差点付近に「インターチェンジ設置」の検討を行う』としていたことが、いつの間に、どんな理由で、誰が概ねの設置位置案を決めたのか。 方法書 p7-5「一宮市長から意見と都市計画決定権者の見解」において、『アクセスの向上により周辺地域からの流入による交通量の増加が避けられないので、道路接合部付近など交通渋滞が発生しやすい区間における住居等への大気汚染の回避・低減に努めること』と流入交通量の増加を心配しているが、両郷町交差点付近のインターチェンジ設置について、一宮市長の考えを確認すべきである。 < 1通（1団体） ></p>	<p>両郷町付近にインターチェンジ設置の検討を行うことについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続きにおいて、対応方針として公表されています。その後、都市計画決定権者である本県が、都市計画及び環境影響評価手続きを開始し、対応方針を踏まえ、両郷町付近の中間インターチェンジ設置位置案を含む基本方針（案）及び方法書を作成し、専門部会での審議を行いました。 当該インターチェンジ設置については、計画段階評価手続きにおいて、一宮市との調整が図られています。</p>

表 8-1 (5) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-2-2	<p>方法書 p3-7「第 1 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）政策目標（案）と設定した複数の道路構造案 6-2)構造形式比較図」に『国道 22 号沿線では、…まちづくりが進展しており、現道上以外での整備は困難なことから、国道 22 号と同一ルートにおいて対応可能となる道路構造案を抽出』とあるが、それを理由にルートを確定することは都市計画としてはあってはならない。また、配慮書に対して 2020 年 5 月 1 日に国へ提出した意見『複数案に事業をしないことを追加すべき：課題としての渋滞・事故は一宮市内特有のものでもなく、緊急性も説明できておらず、事業の必要性は読み取れない。このため、複数案として、ゼロ・オプション（事業を実施しない案）を追加すべきである。』を真剣に検討すべきである。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>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きにおいて、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>
1-2-3	<p>方法書 p3-11「第 2 回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）複数案の比較評価、対応方針（案） 3-1)対策案の検討」で、複数案の比較における工事の影響の評価について、案①専用部整備案は、現道交通への影響が最も大きいものとなっている。工事期間が長い、交通問題はどのように解決するのかを明らかにする必要がある。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>工事中の交通対策等、具体的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います。</p>
1-2-4	<p>平成 27 年度道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）によると、国道 22 号の昼 12 時間交通量と 7～9 時台に通過した交通量は、それぞれ下り線の方が上り線より 5～10 ポイント多くなっている。</p> <p>これらの交通特性をしっかりと分析し、円滑な交通の流れを導くための信号制御の再構築等を行うことで、工事期間中及び現在の計画準備期間においても、交通渋滞による経済損失の軽減が図られるのではないかと期待される。交通管制を受け持つ公安委員会との連携を望む。</p> <p>< 1 通（1 名） ></p>	

表 8-1(6) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
2. 都市計画対象事業実施区域及びその周囲の概況に関する意見		
(1) 自然的状況について		3件
2-1-1	<p>方法書 p4-1-25「水質の状況」に、『板倉橋（日光川）においても調査が行われており、令和元（平成 31）年度調査結果では、全ての項目において環境基準を達成しています。』とあるが、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。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>方法書では、調査区域における水質の状況を整理しています。</p> <p>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方法書 p4-1-25 の文章中に記載しています。</p>
2-1-2	<p>配慮書に対して 2020 年 5 月 1 日に国へ提出した意見『H29 年度に、新たに判明した地下水汚染の範囲を把握するため調査を行った井戸が、事業予定地から 1～2km に存在し、重要なデータであるため、分析すべき』及び『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。』に対応して、方法書 p4-1-28「その他水に係る環境（地下水水質）」では、6 地点の定期モニタリング調査の結果を示し、『すべての地点において環境基準を達成しています。』としているが、後者の意見には答えていない。見解を求める。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>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>
2-1-3	<p>方法書 p4-1-41「動物相の状況」において、『調査区域において生息記録のある昆虫類として、ベニイトトンボ、アオヤンマ、シオカラトンボ、アキアカネ等を含む 136 科 579 種が確認されています。』とあるが、方法書 p4-1-48「動物の重要な種及び注目すべき生息地の状況」においては、『重要な種は、ベニイトトンボ、グンバイトンボ、ナゴヤサナエ、タガメ、ツマグロキチョウ、クロマダラタマムシ等の 5 目 27 科 40 種』とあり、アオヤンマが抜け落ちている。</p> <p>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 p18「周辺地域特性 6) 動物」には、重要種の出典元が記載されていない。また、「カマキリ」は科名であるため、他と同様に、種名「ヒメカマキリ」と、種名で統一して記載すべきである。また、同資料 2 p19「周辺地域特性 7) 植物・植生」に、把握範囲は国道 22 号から 250m としていることを明記すべきである。</p> <p>方法書 p4-1-47「動物の重要な種及び注目すべき生息地の状況」において、『重要な種はヤマトサンショウウオ、ニホンアカガエル等の 2 目 3 科 5 種』とあり、木曽川に生息しているはずのイタセンバラの記載がない。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>重要な種の出典は方法書に記載しています。</p> <p>アオヤンマについては、方法書 p4-1-48 の表 4-1-37(1)「重要な昆虫類」No6 に記載しています。</p> <p>カマキリについては種名であり、方法書 p4-1-47 の表 4-1-36「重要な魚類」No20 に記載しています。</p> <p>動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況については、事業実施区域から概ね片側 3km を含む、方法書 p4-1-2 図 4-1「事業実施区域及びその周囲」の範囲において把握しました。</p> <p>イタセンバラについては方法書 p4-1-47 の表 4-1-36「重要な魚類」No6 に記載しています。</p>

表 8-1(7) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
(2)社会的状況について		1件
2-2-1	<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>方法書 p4-2-13～4-2-19「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及び住宅の配置の概況」では、一覧表だけでなく、事業実施想定区域内での状況を文章化して、影響の程度が想定できるようにすべきである。また、事業実施想定区域内での施設名一覧には、国道22号からの距離を記載すべきである。</p> <p>国道22号沿線の準工業地域の奥50mからは、第1種住居地域が指定されている。騒音の一般環境基準の適合状況を確認すべきであるため、第1種住居地域が指定されていることを図だけでなく、文章で明記すべきである。</p> <p><1通（1団体）></p>	<p>調査区域内の土地利用の状況については、方法書 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>「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概況」については、方法書 p4-2-13～4-2-19の表に、学校、病院等の保全対象の一覧及びその所在地を示しており、その位置については、方法書 p4-2-20～4-2-22の図に示しています。</p> <p>用途地域の指定状況については、方法書 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。」と文章で明記するとともに、方法書 p4-2-29において用途地域図に示しています。</p>
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)項目について		6件
3-1-1	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」の粉じん等について、各地で被害事例があることから、自動車の走行による粉じん等についても環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p><1通（1団体）></p>	<p>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。</p>
3-1-2	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」の低周波音について、ブルドーザー、トラック等のディーゼルエンジン（8～25Hz）、空気圧縮機（12.5Hz）、コンプレッサー（20Hz）、などの建設工事機械による低周波音についても、環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p><1通（1団体）></p>	<p>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> <p>なお、嵩上式（高架構造）で計画していることから、自動車の走行に係る低周波音については、道路環境影響評価の技術手法（国土交通省 国土技術政策総合研究所）（以下、「技術手法」という。）に基づき、環境影響評価の項目として選定していません。</p>

表 8-1(8) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-1-3	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」について、工事の実施による取水地下水の汚染や取水量減などが無いように、地下水についても環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p>< 2 通 (2 団体) ></p>	<p>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とともに、事業実施区域周辺における地下水の定期モニタリング調査では、地下水汚染は確認されていないことから、環境影響評価の項目として選定していません。</p> <p>なお、事業実施段階においては、周辺の井戸等における水質基準が維持されるように適切に対応を行います。</p>
3-1-4	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」について、高架構造物の基礎工事のための掘削により汚染された地下水が噴出し、河川に流出することがないように、工事に伴う有害物質の河川等への影響についても環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>	<p>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> <p>なお、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。</p>
3-1-5	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」で、嵩上式道路の存在による日照障害は環境影響評価の項目になっているが、電波障害についても環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>	<p>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。</p>
3-1-6	<p>方法書 p8-3「環境影響評価の項目及びその選定理由」の温室効果ガス等について、工事の実施だけでなく、供用時の自動車走行によっても発生することから、環境影響評価の項目として追加選定すべきである。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>	<p>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。</p>
(2) 予測の手法について		5 件
3-2-1	<p>方法書 p8-4～8-6「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」の大気質の予測の手法に、『プルーム式及びパフ式を用いて、年平均値を予測します。』とあるが、3次元流体モデルも存在しており、地形条件、インターチェンジ、ジャンクションの構造などから、平坦地に理論化したプルーム式及びパフ式が適用できるかどうかを検討すべきである。</p> <p>< 2 通 (2 団体) ></p>	<p>大気質の予測の手法については、国土交通省令及び技術手法に基づき、現地状況等を踏まえ、プルーム式及びパフ式を用いて予測を行いました。</p> <p>(「第 11 章第 1 節 1.3 自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」に記載)</p>

表 8-1(9) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-2-2	<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、『特定建設作業に伴い発生する騒音の規制に関する基準位置の敷地境界線を予測地点として設定します。予測高さは、原則として地上 1.2m とします。』とあるが、予測高さが地上 1.2m では不十分である。</p> <p>国道 22 号沿道は準工業地域であるが、その奥は第 1 種住居地域で 2 階建てもあり、2 階窓高さでの予測は必須である。また、両郷町交差点付近のインターチェンジや一宮木曾川インターチェンジのジャンクションなどは、複雑な構造で他路線と交差するため、そうしたところでは高層階での予測を行うべきである。</p> <p>< 2 通 (2 団体) ></p>	<p>建設機械の稼働に係る騒音の予測地点は、技術手法に基づき、予測高さは、原則として地上 1.2m に設定しました。</p> <p>(「第 11 章第 2 節 2.1 建設機械の稼働に係る騒音」に記載)</p> <p>事業実施段階において、住居等の保全対象の位置・高層等高さを踏まえ、影響が明らかに大きくなる場合は、必要に応じて、予測の実施や対応を行います。</p>
3-2-3	<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。</p> <p>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。騒音・振動は距離による減衰があるため、事業地全体での騒音・振動発生量が最大の時が、敷地境界での騒音・振動最大時にはならない例が多いため、注意が必要である。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>	<p>建設機械の稼働に係る騒音の予測対象時期は、技術手法に基づき、工事の区分ごとに周辺住居等への環境影響が最も大きくなると考えられる時期に設定しました。</p> <p>なお、工事の区分ごとに、工事内容や住居等の保全対象の位置を踏まえ、適切に予測を行いました。</p> <p>(「第 11 章第 2 節 2.1 建設機械の稼働に係る騒音」「第 11 章第 3 節 3.1 建設機械の稼働に係る振動」に記載)</p>
3-2-4	<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と区間を区切り、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>< 2 通 (2 団体) ></p>	<p>自動車の走行に係る騒音の予測に当たっては、技術手法に基づき、適切に予測地点・高さを設定し、準備書に記載しました。</p> <p>(「第 11 章第 2 節 2.3 自動車の走行に係る騒音」に記載)</p>

表 8-1(10) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-2-5	<p>方法書 p8-19「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」の景観の予測の手法に、主要な眺望点3か所（ツインアーチ 138、一宮市役所（14階展望ロビー）、i-ビル）、主要な景観資源5か所（大江川緑道、多加木緑道、木曾川、木曾川堤・桜並木、138タワーパーク）だけで予測・評価するとあるが、人と自然の触れ合い活動の場であるウォーキングコースも利用状況を調査し、景観予測すべきである。</p> <p>市内の名所旧跡等を散策できる 31 のコースのうち、北東部コースのように国道 22 号を歩道橋で横断するところは、ウォーキングコースの快適性を損なわないような検討が必要である。特にこの頭上に高架高速が建設され、薄暗い歩道橋を上下からの騒音に悩まされて歩くことになる。こうしたことを景観予測の対象として理解できるようにすべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>	<p>ウォーキングコースについては、調査により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が生じる位置・程度について予測を行いました。</p> <p>（「第 11 章第 11 節 11.1 道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場」に記載）</p>
(3) 評価の手法について		6 件
3-3-1	<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評価の手法に、『「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年 9 月 30 日環境庁告示第 64 号）との整合が図られているかどうかを評価します。』とあるが、環境基準値は、環境省が独自に定めた特例の「幹線交通を担う道路に近接する空間」ではなく、ただし書きの「道路に面する地域」の値を適用すべきである。</p> <p>この特例の環境基準は、広島高裁判決（2010 年 5 月 20 日）の最高裁決定により「昼間屋外値が L_{Aeq} 65dB を超える場合…受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、損害賠償を認容し、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。判決で確定した受忍限度を 5dB 上回るような特例の環境基準は廃止すべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>	<p>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ました。</p> <p>（「第 11 章第 2 節 2.3 自動車の走行に係る騒音」に記載）</p>

表 8-1(11) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-3-2	<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評価の手法に、『「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年 9 月 30 日環境庁告示第 64 号)との整合が図られているかどうかを評価します。』とあるが、学校等については「学校環境衛生基準」(平成 21 年 3 月 31 日文科科学省告示第 60 号)でも評価すべきである。</p> <p>< 2 通 (2 団体) ></p>	<p>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。(「第 11 章第 2 節 2.3 自動車の走行に係る騒音」に記載)</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>
3-3-3	<p>方法書 p8-13「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振動の評価の手法に、『「振動規制法施行規則」(昭和 51 年 11 月 10 日総理府令第 58 号)に基づく道路交通振動の限度との整合が図られるかどうかを評価します。』とあるが、「振動規制法」(昭和 51 年 6 月 10 日法律第 64 号)に規定された要請限度は、『道路の周辺の生活環境が著しく損なわれている』とされた値である。環境基準、規制基準がないため、要請限度で評価するという姿勢は間違いである。少なくとも、「振動の感覚閾値」とすべきである。</p> <p>< 2 通 (2 団体) ></p>	<p>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。(「第 11 章第 3 節 3.3 自動車の走行に係る振動」に記載)</p>
3-3-4	<p>方法書 p8-14「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低周波音の評価の手法に、『基準又は目標との整合性の検討による評価』がない。予測の基本的な手法には、『「技術手法」(国総研資料第 714 号 5.1)に記載の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します。』とあり、定量的な予測値が出せるのに、その数値の評価をしないのは意味がない。現に「技術手法」では、『基準又は目標は示されていない』としているが、そのあとすぐ『参考となる指標としては以下のものが考えられる。』と①～③を示し解説している。環境省は「低周波音問題対応の手引書」で G 特性音圧レベル $L_0=92$ (dB) と、1/3 オクターブバンド中心周波数ごとの、2 種類(物的苦情、心身に係る苦情)の参照値を示している。これらの評価指針を用いて評価すべきである。</p> <p>< 2 通 (2 団体) ></p>	<p>自動車の走行に係る低周波音については、技術手法に基づき、回避又は低減に係る評価を行いました。</p> <p>また、予測結果として、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_{65}))との比較を行いました。(「第 11 章第 4 節 4.1 自動車の走行に係る低周波音」に記載)</p>

表 8-1(12) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-3-5	<p>方法書 p8-14「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」の工事の実施による水の濁りの評価の手法に、『基準又は目標との整合性の検討による評価』がない。本来は水質環境基準に影響を与えるかどうかの検討をすべきである。国は工事をする場合の自主的基準は設けていないのか。</p> <p>< 1通 (1団体) ></p>	<p>工事の実施に係る水の濁りについては、技術手法に基づき、回避又は低減に係る評価を行いました。</p> <p>(「第 11 章第 5 節 5.1 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」に記載)</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適切に対応してまいります。</p>
3-3-6	<p>方法書 p8-15「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」の道路(嵩上式)の存在による日照障害の評価の手法に、『基準又は目標との整合性の検討による評価』がない。環境影響評価の他事例のほとんどは、不十分とは言え、建築基準法に基づく日影規制、それに基づく補償基準を示している。日照障害の補償基準を追加すべきである。</p> <p>< 2通 (2団体) ></p>	<p>道路の存在に係る日照障害については、技術手法に基づき、回避又は低減に係る評価を行いました。</p> <p>また、予測結果として、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))との比較を行いました。</p> <p>(「第 11 章第 6 節 6.1 道路(嵩上式)の存在に係る日照障害」に記載)</p>
4. その他		
(1) 計画段階配慮書について		3 件
4-1-1	<p>配慮書に対して 2020 年 5 月 1 日に国へ提出した下記の意見に対し、都市計画決定権者(愛知県)としての見解や判断を追加すべきである。特に、騒音や大気予測の基本となる走行速度については、明確な根拠が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 配慮書 p9「複数案の設定に当たっての考え方」の案②部分立体案は、高架部分往復 4 車線、平面流出部分往復 4 車線で、結果として 8 車線となっている。また、交通安全上、平面流入部分の延長は部分立体部分の延長より更に長くなると思われる。どの程度の距離を考えているのかを記載すべきである。 ・ 配慮書 p28「計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果」の大気質の評価について、3つの案とも『集落・市街地を通過し、道路の整備に伴い、交通量が増加すると考えられることから、影響を与える可能性はありますが』とあり、交通量増加で大気質が悪化することを『可能性』とあいまいながら認めている。その中でも、影響が少ないのは案①専用部整備案だと強要してまとめているが、大気質の悪化は認めざるを得なかった。 	<p>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いております。</p> <p>大気質や騒音の予測に用いる走行速度については、対象道路(名岐道路)については設計速度、対象道路以外の既存道路については法定速度もしくは規制速度を設定しました。</p> <p>(「第 11 章第 1 節 1.3 自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」「第 11 章第 2 節 2.3 自動車の走行に係る騒音」に記載)</p>

表 8-1(13) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-1-1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 配慮書 p28「計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果」の騒音の評価について、3つの案とも『供用時の交通量及び走行速度によっては、騒音に影響を与える可能性がある』とあると明記して。現況より悪化することを認めている。しかし、結論はそれを隠して、3つの案での比較で同程度としている。高速道路の場合が走行速度は特段に多くなり、騒音が大きくなることは自明の理であり、その常識的な判断を隠した結論である。 ・ 配慮書 p28「計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果」の景観の評価について、『いずれの案も影響の程度は、同程度』とあるが、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。 ・ 2019年9月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケート「地域の交通課題を解決するための対策案の比較」の案①高速道路整備案に、国道22号（一宮～一宮木曾川）の旅行速度が80km/hになるとあるが、これは計画の設計速度であり、実際の走行速度はこれ以上であることは常識となっている。窒素酸化物の排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法」（平成24年度版）の『予測に用いる走行速度は…法定速度、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本とする。ただし、この場合、沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができる。』とされ、解説で『自動車専用道路の場合、沿道環境の保全の観点から、必要に応じ法定速度（又は規制速度）よりも10km/h程度高めの走行速度とすることができる。』とされている。実際の走行状態から10km/h高めの走行速度90km/hの値を適用すべきである。 ・ 2019年9月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケート「地域の交通課題を解決するための対策案の比較」の案②国道22号部分立体案に、国道22号（一宮～一宮木曾川）の旅行速度が41km/hになると示し、この41km/hは部分立体区間を60km/h、その他区間をH27道路交通センサス（全国道路・街路交通情報調査）における非混雑時の速度より算出とあるが、非混雑時の速度及びその他区間の延長が示されていない。算出根拠を記載すべきである。 <p>< 1通（1団体） ></p>	<p>（都市計画決定権者の見解は、p8-12に示しています。）</p>

表 8-1(14) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-1-2	<p>配慮書という事業内容を検討する最初の重要な段階における、下記の国の行った手続き等に対し、都市計画決定権者（愛知県）としての見解を示して頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 配慮書の手続き段階では、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』を無視している。配慮書制度が出来てからの愛知県内の環境影響評価事業で配慮書に対する住民意見を求めなかった案件はあるのか。 ・ 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。 ・ 2019年9月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケートにおける自由意見に対するの事業予定者の見解（方法書 p7-2「計画段階環境配慮書の案又は計画段階環境配慮書についての意見と見解（一般住民（企業団体含む）からの主な意見と事業予定者の見解）」では、計371件の住民からの意見を1～2行の20項目にまとめ、その理由は削除している。また、それに対する見解は同一文で見解とは言えない。都市計画決定権者の知事として、ひとつひとつの意見に誠実な見解を示すべきである。 ・ 2019年9月に国が実施した名岐道路の計画に関するアンケート等を用いた地域の意見聴取の結果（方法書 p3-10「第2回中部地方小委員会資料（国土交通省中部地方整備局）地域の意見聴取の結果）」では、政策目標は妥当であると確認したとあるが、低い回収率のなかで、「そう思う」という積極回答が約3～4割しかなかったことを直視すべきである。また、アンケートの自由意見の内容をまとめすぎである。これでは配慮書案に賛成意見だけだったと誤解を受ける。配慮書に対して2020年5月1日に国へ提出した17項目の意見は、どのように扱われているのか。 <p>< 2通（2団体） ></p>	<p>配慮書手続きについては、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おります。</p>

表 8-1(15) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-1-3	<p>配慮書には、予算の限られている中、愛知県内の道路のうち、なぜ、この時期に、この名岐道路を選んだかの説明を明記すべきである。 < 2通 (2団体) ></p>	<p>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。 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き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きを開始しました。</p>
(2)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		2件
4-2-1	<p>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 p15~17「周辺地域特性」において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 振動の「要請限度」を「環境基準」と誤った記載をしている。 ・ 騒音データが出典元と異なる数値を記載している。 ・ 騒音は、国道22号(丹陽町伝法寺)で夜間に71dBと要請限度70dBを超えている。騒音規制法に基づく一宮市長の要請はされたのか。 ・ 水底の底質、地下水質の調査地点が記載されていない。 ・ 地下水質及び水底の底質の調査が、1地点で、1回/年しかデータが記載されていない。10年間ほどを対象とするべきである。 ・ ダイオキシン類土壌調査の出典元が記載されていない。 <p>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。 これらの誤記等について、専門部会で再説明すべきである。 < 1通 (1団体) ></p>	<p>第1回専門部会の配布資料2において、「振動の環境基準」は、ご指摘のとおり「要請限度」の誤りです。方法書p4-1-22では正確に記載しております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 騒音のデータは、出典元である「2019年度交通騒音・振動調査結果について(愛知県ホームページ)」と同じ数値を記載しており、誤りはありません。 ・ 一宮市長の要請については、本環境影響評価には関連しない事項であると考えます。 ・ 地下水水質及び水底の底質については、専門部会資料では簡略化のため文章のみによる表記としており、方法書ではp4-1-28, 29に記載しております。 ・ ダイオキシン類のデータの出典元は平成27, 28年度の「ダイオキシン類に係る環境調査結果について(愛知県ホームページ)」です。方法書p4-1-30では正確に記載しております。 <p>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。</p>

表 8-1(16) 方法書について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

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-2-2	<p>別途縦覧されている都市計画の案を作成するための基本方針（案）のリーフレットの「都市計画手続き及び環境影響評価手続きの流れ」では、「都市計画原案の作成時 公聴会等の開催」を行うことになっているが、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）配布資料2では、公聴会の開催が記載されていない。また、基本方針案は閲覧・説明会だけで、住民の意見を聞かないことになっている。配布資料と異なる流れにしたのなら、その理由をきちんと専門部会にも、住民にも説明すべきである。高速道路 7.5km の新設という 2000 億円近い事業であるため、公聴会を開催するのは当然である。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>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）資料2「名岐道路の概要及び専門部会の進め方」資料中、専門部会の進め方のフローチャートでは、都市計画法第16条に規定された公聴会の開催等住民の意見を反映させるための必要な措置については、「基本方針の閲覧・説明会等」又は「説明会等」として省略して表記しています。続く、専門部会（第2回）では、基本方針（案）の「都市計画手続き及び環境影響評価手続きの流れ」の詳細フローチャートでは、「意見書の提出」や「公聴会の開催」を明記し、専門部会での説明と住民の方々への周知を行いました。</p>
(3) 手続きについて		2 件
4-3-1	<p>他の道路では、配慮書段階で国は方法書の 1km 幅の外側の 3km 幅で説明しただけで、肝心の県の方法書の 1km 幅住民は配慮書に関われなかった。このように事業者が突然変わると、根本的な問題まで勝手に変更されてしまう。こうした無責任なことが起こらないよう、環境影響評価手続きは国土交通省が最後まで責任を持って実施すべきである。</p> <p>配慮書 p2「第一種事業の経緯」にある『名古屋高速道路公社が事業主体となる』ことは事業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ない。こうしたことを前提に、都市計画決定権者の愛知県が方法書手続きを実施するのはおかしく、国土交通省が最後まで環境影響評価手続きを進めるべきである。</p> <p>< 2 通（2 団体） ></p>	<p>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きを引き継いでいます。</p> <p>なお、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しており、本手続きにおける国土交通省との連携体制を構築しています。</p>
4-3-2	<p>別途縦覧されている環境影響評価方法書のあらましのリーフレットの「環境影響評価の項目・手法の決定までの流れ」では、『地域住民の方々の意見』と表現しているが、地域住民に限定した意見書受付というのは間違いであるため、訂正が必要である。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>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おりますが、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おります。</p>

第9章 方法書についての知事意見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」(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10条第1項に基づく環境保全の見地からの愛知県知事意見とそれに対する見解は、表9-1(1)～(3)に示すとおりです。

表 9-1(1) 方法書についての愛知県知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解

愛知県知事意見	都市計画決定権者の見解
1. 全般的事項	
(1) 事業計画及び工事計画の具体化に当たっては、環境の保全に関する最新の知見を考慮し、最善の利用可能技術を導入するなど、より一層の環境影響の低減について検討すること。	事業計画及び工事計画の具体化に当たっては、環境の保全に関する最新の知見を考慮し、必要に応じて、利用可能技術を導入するなど、環境影響の低減について検討を行いました。 (「第3章第3節3.3環境保全への配慮事項」及び「第11章環境影響評価の結果」に記載)
(2) 事業計画及び工事計画の詳細が明らかになっていないことから、具体化した計画の内容及びその検討の経緯を準備書に記載すること。	具体化した事業計画及び工事計画の内容及びにその検討の経緯については、準備書に記載しました。 (「第3章第2節都市計画対象道路の内容」及び「第3章第3節その他の都市計画対象道路に関する事項」に記載)
(3) 環境影響評価の各項目の調査地点及び予測地点が示されていないことから、これらの地点について、今後、具体化される事業計画、工事計画等を踏まえ、妥当性を十分に検討した上で適切に設定するとともに、その設定理由を準備書にわかりやすく記載すること。	調査地点及び予測地点については、具体化した事業計画及び工事計画並びに対象道路の道路構造、住居等保全対象の立地状況等を踏まえ、妥当性を十分に検討した上で適切に設定するとともに、準備書にわかりやすく記載しました。 (「第11章環境影響評価の結果」に記載)
(4) 環境影響評価の実施中に環境への影響に関し新たな事実が生じた場合等においては、必要に応じて、選定された項目及び手法を見直し、調査、予測及び評価を行うこと。	現段階で、選定した項目及び手法の見直しが必要となる環境への影響に関する新たな事実は生じていません。 今後、環境影響評価の実施中に新たな事実が生じた場合等においては、環境影響評価法第21条に基づき、環境影響評価の項目及び手法を見直し、適切に調査、予測及び評価を行います。
(5) 本事業と同様の構造である既設の高架・平面併設道路の工事時の渋滞や騒音等の状況の把握に努め、得られた情報等を踏まえ、工事計画を検討すること。	事業特性及び地域特性を踏まえて工事計画を検討し、準備書に記載しました。 (「第3章第2節都市計画対象道路の内容」に記載) 事業実施段階における詳細な工事計画の検討にあたっては、本事業と類似する先行事例等を参考に環境の保全について適正な配慮を行います。

表 9-1(2) 方法書についての愛知県知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解

愛知県知事意見	都市計画決定権者の見解
2. 大気質、騒音	
<p>(1) 本事業は、国道 22 号上に嵩上式（高架構造）の道路を整備するとともに、インターチェンジ及びジャンクションを設置する計画であり、対象事業実施区域（以下、「事業実施区域」という。）内に住宅等が存在することから、大気質及び騒音（以下「大気質等」という。）による生活環境への影響が懸念される。</p> <p>このため、嵩上式（高架構造）の道路及び平面部の国道 22 号等を走行する自動車による大気質等の複合影響並びにインターチェンジ部及びジャンクション部を走行する自動車による大気質等の影響について、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討し、環境影響を回避、低減すること。</p> <p>また、予測に用いる計画交通量の推計方法や、推計に用いた前提条件を準備書に具体的に記載すること。</p>	<p>対象道路（嵩上式）及び国道 22 号等（地表式）を走行する自動車による大気質等の複合影響並びにインターチェンジ部及びジャンクション部を走行する自動車による大気質等の影響について、事業特性及び地域特性を勘案し、適切に調査及び予測を行った上で、必要に応じた環境保全措置を検討し、評価を行いました。</p> <p>（「第 11 章環境影響評価の結果」に記載）</p> <p>また、予測に用いる計画交通量の推計方法や、推計に用いた前提条件を準備書に記載しました。</p> <p>（「第 3 章第 2 節 2.9 都市計画対象道路事業に係る道路の計画交通量」に記載）</p>
<p>(2) 建設機械の稼働に係る大気質等の影響について、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討し、環境影響を回避、低減すること。</p>	<p>建設機械の稼働に係る大気質等の影響について、事業特性及び地域特性を勘案し、適切に調査及び予測を行った上で、必要に応じた環境保全措置を検討し、評価を行いました。</p> <p>（「第 11 章第 1 節 1.1 建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」「第 11 章第 1 節 1.4 建設機械の稼働に係る粉じん等」「第 11 章第 2 節 2.1 建設機械の稼働に係る騒音」「第 11 章第 3 節 3.1 建設機械の稼働に係る振動」に記載）</p>
3. 水質	
<p>工事計画が明らかになっておらず、事業実施区域及びその周辺には河川等が存在していることから、濁水の流出による影響が懸念される。</p> <p>このため、工事の実施に係る水の濁りの影響について、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討し、環境影響を回避、低減すること。</p>	<p>工事の実施に係る水の濁りの影響について、事業特性及び地域特性を勘案し、適切に調査、予測及び評価を行いました。なお、水質の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こととしました。また、環境保全への配慮事項として、「水の濁りに配慮した施工」により、水の濁りの発生を抑える計画としています。</p> <p>（「第 3 章第 3 節 3.3 環境保全への配慮事項」及び「第 11 章第 5 節 5.1 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」に記載）</p>

表 9-1(3) 方法書についての愛知県知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解

愛知県知事意見	都市計画決定権者の見解
4. 動物	
<p>(1) 事業実施区域及びその周辺には日光川や水田が存在しており、サギ類、シギ・チドリ類等の鳥類の生息が想定されることから、道路（嵩上式）の存在による鳥類への影響が懸念される。</p> <p>このため、事業実施区域及びその周辺のサギ類、シギ・チドリ類等の鳥類の生息時期を踏まえて調査期間を設定するとともに、国道 22 号を越えて飛翔する鳥類の状況を把握できるように日光川及び水田の付近等に調査地点を設定した上で、鳥類への影響について適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討し、環境影響を回避、低減すること。</p>	<p>鳥類の調査にあたっては、事業実施区域及びその周辺において生息が考えられる鳥類の生態的特性を踏まえ、調査時期を適切に設定するとともに、国道 22 号を越えて飛翔する鳥類の状況を把握できるように鳥類の生息環境（日光川及び水田の付近等）の分布状況を踏まえ、適切に調査地点を設定しました。</p> <p>また、事業実施区域周辺で確認された重要な鳥類は、対象道路を横断する可能性が考えられますが、対象道路の路面高及び幅員が周辺の建物、集落及び商業施設等のまとまりと比較して突出した高さ及び幅員ではないことから、移動空間は確保されるものと予測されます。</p> <p>(「第 11 章第 7 節動物」に記載)</p>
<p>(2) 現地調査において、重要な種が確認された場合には、必要に応じて専門家等の指導・助言を得ながら、適切な環境保全措置を検討すること。</p>	<p>現地調査において確認された重要な種については、専門家等の指導、助言を得ながら、適切に調査、予測及び評価を行いました。なお、動物に関する影響はない又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こととしました。</p> <p>(「第 11 章第 7 節動物」に記載)</p>
5. その他	
<p>準備書の作成にあたっては、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。</p>	<p>準備書の作成にあたっては、方法書に対する住民等の意見を検討し、環境影響評価を実施しました。また、準備書については、要約書のほか、あらましを作成するなど、可能な限りわかりやすい記述となるよう努めました。</p>

第10章 都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法

第1節 専門家等による技術的助言

環境影響評価項目、調査、予測及び評価の手法の選定にあたり、必要に応じて専門家等による技術的助言を受けました。

専門家等の専門分野及び技術的助言の内容については、表 10-1 に示すとおりです。

表 10-1 専門家等の専門分野及び技術的助言の内容

項目	専門分野	技術的助言の内容
大気質	環境地理学 (地球温暖化、 生物多様性、 大気汚染)	<ul style="list-style-type: none"> ・方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。 ・大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質等）の調査について、風下の地点における四季ごと1週間連続調査を行うこと。 ・光化学オキシダント濃度は、夏季に高くなる傾向があることから、その原因物質である二酸化窒素を含む窒素酸化物については、季節別に調査結果をとりまとめること。 ・温室効果ガスを評価項目に入れるよう検討すべき。
騒音 振動 低周波音	環境計画 社会音響学 建築音響学	<ul style="list-style-type: none"> ・方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。 ・国道22号の道路交通騒音の調査とあわせて交通量、走行速度を把握すること。 ・低周波音を現地で調査する場合、風による影響に留意し、適切に測定を行うこと。
地下水質	地質学 岩石鉱物学	<ul style="list-style-type: none"> ・方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。
動物（鳥類） 生態系	動物 (動物生態学・ 鳥類)	<ul style="list-style-type: none"> ・方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。 ・環境保全措置の検討を行う必要があると判断した場合、最新の知見・技術を参考として、適切に検討を行うこと。
動物（魚類） 生態系	動物 (動物生態学・ 魚類)	<ul style="list-style-type: none"> ・方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。
動物 (底生動物) 生態系	動物（貝類）	<ul style="list-style-type: none"> ・方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。
植物 生態系	植物分類学	<ul style="list-style-type: none"> ・方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。
景観 人と自然との 触れ合いの 活動の場	建築学 建築史・意匠	<ul style="list-style-type: none"> ・方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。

第2節 環境影響評価の項目

本事業に係る環境影響評価の項目について、「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」といいます。）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）及び「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3月 国土交通省国土技術政策総合研究所）（以下、「技術手法」といいます。）を参考のうえ、「環境影響評価指針」（平成11年5月28日、愛知県告示445号）を勘案し、配慮書での検討結果、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。

本事業に係る環境影響評価の項目及びその選定理由は、表 10-2 に示すとおりです。

環境影響評価を行う項目は、大気質、騒音、振動、低周波音、水質、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況、廃棄物等、温室効果ガス等に係る項目としました。

第3節 環境影響評価の調査、予測及び評価の手法

前節において選定した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は、表 10-3 (1)～(19)に示すとおりです。

表 10-2 環境影響評価の項目及びその選定理由

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			事業特性・地域特性を踏まえた項目選定の理由
	建設機械の稼働	資材及び機械の運搬	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	工用道路等の設置	掘削式(地表示式又は掘削式)の存在	道路(嵩上式)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	大気環境	大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	●	●						○	事業実施区域及びその周辺には、住居等が存在するため、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）及び土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。
			粉じん等	○	○							事業実施区域及びその周辺には、住居等が存在するため、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）に係る粉じん等による影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。
		騒音	騒音	○	○						○	事業実施区域及びその周辺には住居等が存在するため、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）及び土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）に係る騒音による影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。
		振動	振動	○	○						○	事業実施区域及びその周辺には、住居等が存在するため、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）及び土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）に係る振動による影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。
		低周波音	低周波音								●	事業実施区域及びその周辺には、住居等が存在し、かつ対象道路は嵩上式（高架構造）で計画しているため、土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）に係る低周波音による影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。
	水環境	水質	水の濁り				●					事業実施区域及びその周辺には、日光川及び野府川等の公共用水域が存在するため、工事の実施（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、工用道路等の設置）に係る水質（水の濁り）への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。
土壌に係る環境その他の環境	その他の環境要素	日照障害								○	事業実施区域及びその周辺には、住居等が存在し、かつ対象道路は嵩上式（高架構造）で計画しているため、土地又は工作物の存在及び供用（道路（嵩上式）の存在）に係る日照障害の影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。	
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	重要な種及び注目すべき生息地								○	事業実施区域及びその周辺には、重要な種の生息環境が存在するため、工事の実施（工事施工ヤードの設置、工用道路等の設置）及び土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表示式又は掘削式、嵩上式）の存在）に係る動物（重要な種）への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。	
	植物	重要な種及び群落								○	事業実施区域及びその周辺には、重要な種の生育環境が存在するため、工事の実施（工事施工ヤードの設置、工用道路等の設置）及び土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表示式又は掘削式、嵩上式）の存在）に係る植物（重要な種）への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。	
	生態系	地域を特徴づける生態系								○	事業実施区域及びその周辺には、地域を特徴づける生態系を構成する動物・植物の生息・生育基盤が存在するため、工事の実施（工事施工ヤードの設置、工用道路等の設置）及び土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表示式又は掘削式、嵩上式）の存在）に係る生態系（地域を特徴づける生態系）への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。	
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	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観								○	事業実施区域及びその周辺には、主要な眺望点及び景観資源が存在するため、土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表示式又は掘削式、嵩上式）の存在）に係る主要な眺望景観への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。	
	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								○	事業実施区域及びその周辺には、主要な人と自然との触れ合いの活動の場が存在するため、土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表示式又は掘削式、嵩上式）の存在）に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。	
	地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況			■						■	事業実施区域及びその周辺には、文化財保護条例等に基づく文化財等が存在するため、工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）及び土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表示式又は掘削式、嵩上式）の存在）に係る地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況（文化財等）への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。	
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			○						工事の実施に伴い発生する建設副産物を事業実施区域外へ搬出することを想定しているため、工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去）に係る廃棄物等の影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。	
	温室効果ガス等	温室効果ガス等		■							工事の実施に伴い温室効果ガス等が発生するため、工事の実施（建設機械の稼働等、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）に係る温室効果ガス等の影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定します。	

注1) 表中の“○”印は国土交通省令に示されている参考項目、“●”印は国土交通省令に示されている参考項目以外の項目、“**太枠**”印は計画段階環境配慮書で選定された計画段階環境配慮事項に準ずる項目を示す。

注2) “■”印は国土交通省令に示されている参考項目以外の項目のうち、愛知県環境影響評価指針に示されている項目を示す。

注3) この表において各用語の定義は、以下に示すとおりである。

切土工等：切土をする工事その他の相当量の建設発生土又は汚泥を発生させる工事をいう。

工事施工ヤード：工事中の作業に必要な区域として設置される区域をいう。

粉じん等：粉じん、ばいじん及び自動車の運行又は建設機械の稼働に伴い発生する粒子状物質をいう。

注目すべき生息地：学術上若しくは希少性の観点から重要である生息地又は地域の象徴であること、その他の理由により注目すべき生息地をいう。

主要な眺望点：不特定かつ多数の者が利用している景観資源を眺望する場所をいう。

主要な眺望景観：主要な眺望点から景観資源を眺望する場合の眺望される景観をいう。

主要な人と自然との触れ合いの活動の場：不特定かつ多数の者が利用している人と自然との触れ合いの活動の場をいう。

表 10-3(1) 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

環境要素 の大区分	項 目		当該項目に関連する 事業特性	当該項目に関連する 地域特性	手 法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状 物質	工事の実施 (建設機械 の稼働)	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>工事の実施による建設機械の稼働に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所(学校63箇所)、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)の状況 事業実施区域及びその周囲の大気汚染常時監視測定局は一般局が2局あり、大気質について測定されています。 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の測定結果は、2局とも過去5年間において環境基準を達成しています。</p> <p>3. 気象の状況 事業実施区域及びその周囲の近くには名古屋地方気象台及び岐阜地方気象台が存在します。 名古屋地方気象台では、気温、降水量、風向、風速、日射量、雲量等を、岐阜地方気象台では気温、降水量、風向、風速、日射量等を測定しています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 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) 2) 気象の状況(風向、風速及び日射量)</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 1) 大気質の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局の測定結果を収集・整理することにより行います。 現地調査は、下記に示す測定方法により行います。 ・「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日環境庁告示第38号)に規定される測定方法 ・「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日環境庁告示第25号)に規定される測定方法 2) 気象の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局及び気象官署等の観測結果を収集・整理することにより行います。 現地調査は、気象の状況については、下記に示す指針に準拠して行います。 ・「地上気象観測指針」(2002年 気象庁)等による観測方法</p> <p>3. 調査地域 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とします。</p> <p>4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域の中で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度の変化があると考えられる箇所ごとに設定します。また調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定します。</p> <p>5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。 現地調査の調査期間等は、春夏秋冬ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」(国総研資料第714号2.5)に記載のブルーム式及びパフ式を用いて、年平均値を予測します。</p> <p>2. 予測地域 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 建設機械が稼働する区域の予測断面における工事施工ヤードの敷地境界線に設定します。 予測高さは、原則として地上1.5mとします。</p> <p>4. 予測対象時期等 建設機械の稼働による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響が最も大きくなると予想される時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避され、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 二酸化窒素については「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日環境庁告示第38号)、浮遊粒子状物質については「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日環境庁告示第25号)との整合性が図られているかどうかを評価します。</p>	<p>技術手法を参考のうえ、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>

表 10-3(2) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手 法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>工事の実施による資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所（学校63箇所）、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）の状況 事業実施区域及びその周囲の大気汚染常時監視測定局は一般局が2局あり、大気質について測定されています。 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の測定結果は、2局とも過去5年間において環境基準を達成しています。</p> <p>3. 気象の状況 事業実施区域及びその周囲の近くには名古屋地方気象台及び岐阜地方気象台が存在します。 名古屋地方気象台では、気温、降水量、風向、風速、日射量、雲量等を、岐阜地方気象台では気温、降水量、風向、風速、日射量等を測定しています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 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） 2) 気象の状況（風向、風速） 3) 道路の状況（交通量、走行速度）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 1) 大気質の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局の測定結果を収集・整理することにより行います。 現地調査は、下記に示す測定方法により行います。 ・「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日環境庁告示第38号）に規定される測定方法 ・「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）に規定される測定方法 2) 気象の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局及び気象官署等の観測結果を収集・整理することにより行います。 現地調査は、下記に示す指針に準拠して行います。 ・「地上気象観測指針」（2002年 気象庁）による観測方法 3) 道路の状況 現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握します。</p> <p>3. 調査地域 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とします。</p> <p>4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域の中で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度の変化があると考えられる箇所ごとに設定します。また調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定します。 道路の状況については、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行を予定している道路において交通状況の変化があると考えられる箇所ごとに、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行を予定している道路を代表する交通の状況が得られる箇所とします。</p> <p>5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。 現地調査の調査期間等は、春夏秋冬ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本とします。道路の状況については、交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号2.6）に記載のブルーム式及びパフ式を用いて、年平均値を予測します。</p> <p>2. 予測地域 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 工事用道路の接続が予想される既存道路など工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、当該既存道路の沿道の状況を勘案し、既存道路の代表的な断面における敷地境界線に設定します。 予測高さは、原則として地上1.5mとします。</p> <p>4. 予測対象時期等 資材及び機械の運搬に用いる車両の平均日交通量が最大になると予想される時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避され、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 二酸化窒素については「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日環境庁告示第38号）、浮遊粒子状物質については「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）との整合性が図られているかどうかを評価します。</p>	<p>技術手法を参考のうえ、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>

表 10-3 (3) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	土地又は工作物の存在及び供用(自動車の走行)	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>対象道路を走行する自動車からの排出ガスによる二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所(学校63箇所)、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)の状況 事業実施区域及びその周囲の大気汚染常時監視測定局は一般局が2局あり、大気質について測定されています。 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の測定結果は、2局とも過去5年間において環境基準を達成しています。</p> <p>3. 気象の状況 事業実施区域及びその周囲の近くには名古屋地方気象台及び岐阜地方気象台が存在します。 名古屋地方気象台では、気温、降水量、風向、風速、日射量、雲量等を、岐阜地方気象台では気温、降水量、風向、風速、日射量等を測定しています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 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) 2) 気象の状況(風向、風速) 3) 道路の状況(交通量、走行速度)</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 1) 大気質の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局の測定結果等を収集・整理することにより行います。 現地調査は、下記に示す測定方法により行います。 ・「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日環境庁告示第38号)に規定される測定方法 ・「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日環境庁告示第25号)に規定される測定方法 2) 気象の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局及び気象官署の観測結果を収集・整理することにより行います。 現地調査は、気象の状況については、下記に示す指針に準拠して行います。 ・「地上気象観測指針」(2002年 気象庁)による観測方法 3) 道路の状況 現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握します。</p> <p>3. 調査地域 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とします。</p> <p>4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域の中で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度の変化があると考えられる箇所ごとに設定します。また調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定します。</p> <p>5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。 現地調査の調査期間等は、春夏秋冬ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本とします。道路の状況については、交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」(国総研資料第714号2.1)に記載のブルーム式及びパフ式を用いて、年平均値を予測します。</p> <p>2. 予測地域 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 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、原則として地上1.5mとします。なお、高架構造である対象道路の近傍に中高層住居等が存在する場合は、必要に応じて対象道路の高さと同等の高さを設定します。</p> <p>4. 予測対象時期等 計画交通量の発生が見込まれる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に関する影響が、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 二酸化窒素については「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日環境庁告示第38号)、浮遊粒子状物質については「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日環境庁告示第25号)との整合が図られているかどうかを評価します。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうえ、配慮書での検討結果、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>

表 10-3 (4) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	粉じん等	工事の実施 (建設機械の稼働)	対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。 工事の実施による建設機械の稼働に伴う粉じん等の影響が考えられます。	1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所(学校63箇所)、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。 2. 気象の状況 事業実施区域及びその周囲の近くには名古屋地方気象台及び岐阜地方気象台が存在します。 名古屋地方気象台では、気温、降水量、風向、風速、日射量、雲量等を、岐阜地方気象台では気温、降水量、風向、風速、日射量等を測定しています。	1. 調査すべき情報 1) 気象の状況(風向、風速) 2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局及び気象官署等の観測結果を収集・整理することにより行います。 現地調査は、下記に示す指針に準拠して行います。 ・「地上気象観測指針」(2002年 気象庁)による観測方法 3. 調査地域 粉じん等の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とします。 4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定します。 5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。 現地調査の調査期間等は、春夏秋冬ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本とします。	1. 予測の基本的な手法 「技術手法」(国総研資料第714号 2.3)に記載の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します。 2. 予測地域 粉じん等の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とします。 3. 予測地点 建設機械が稼働する区域の予測断面における工事施工ヤードの敷地境界線に設定します。 予測高さは、原則として地上1.5mとします。 4. 予測対象時期等 建設機械の稼働による粉じん等に係る環境影響が最大となる時期とします。	1. 回避又は低減に係る評価 建設機械の稼働に係る粉じん等に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避され、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。
		工事の実施 (資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。 工事の実施による資材及び機械の運搬に伴う粉じん等の影響が考えられます。	1. 調査すべき情報 1) 気象の状況(風向、風速) 2) 道路の状況(交通量、走行速度) 2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 1) 気象の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局及び気象官署等の観測結果を収集・整理することにより行います。 現地調査は、下記に示す指針に準拠して行います。 ・「地上気象観測指針」(2002年 気象庁)による観測方法 2) 道路の状況 現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握します。 3. 調査地域 粉じん等の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とします。 4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定します。 5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。 現地調査の調査期間等は、春夏秋冬ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本とします。道路の状況については、交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とします。	1. 予測の基本的な手法 「技術手法」(国総研資料第714号 2.4)に記載の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します。 2. 予測地域 粉じん等の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とします。 3. 予測地点 工事用道路の接続が予想される既存道路など工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、当該既存道路の沿道の状況を勘案し、既存道路の代表的な断面における敷地境界線に設定します。 予測高さは、原則として地上1.5mとします。 4. 予測対象時期等 資材及び機械の運搬に伴う粉じん等に係る環境影響が最大となる時期とします。	1. 回避又は低減に係る評価 資材及び機械の運搬に伴う車両の運行に係る粉じん等に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避され、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、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。	

表 10-3 (5) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
騒音	騒音	工事の実施 (建設機械の稼働)	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>工事の実施による建設機械の稼働に伴う騒音の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所(学校63箇所)、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 騒音の状況 事業実施区域及びその周囲では、一般環境騒音は各務原市の1地点において測定されています。令和元(平成31)年度の調査結果は環境基準を達成しています。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、騒音に係る環境基準の類型指定区域があります。また、特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する地域指定及び時間区分があります。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 騒音の状況 2) 地表面の状況(草地、裸地、芝地、舗装地の区分)</p> <p>2. 調査の基本的な手法 現地調査により行います。 1) 騒音の状況 現地調査は、「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」(昭和43年厚生省・建設省告示第一号)に規定する方法により行います。 2) 地表面の状況 現地調査は、現地踏査による目視で把握します。</p> <p>3. 調査地域 音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の状況、地表面の状況が得られる箇所とします。</p> <p>5. 調査期間等 1) 騒音の状況 騒音が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日の建設機械の稼働による環境影響の予測に必要な時間帯とします。 2) 地表面の状況 地表面の状況を適切に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」(国総研資料第714号4.2)に記載の音の伝搬理論に基づく予測式(日本音響学会の予測モデル: ASJ CN-Model)を用いて、騒音レベルの90%レンジの上端値(L₉₀)等を予測します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 建設機械が稼働する区域の予測断面における特定建設作業に伴い発生する騒音の規制に関する基準位置の敷地境界線を予測地点として設定します。 予測高さは、原則として地上1.2mとします。</p> <p>4. 予測対象時期等 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。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 建設機械の稼働に係る騒音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避され、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「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」(昭和43年厚生省・建設省告示第一号)及び「県民の生活環境の保全等に関する条例」(平成7年3月23日条例第9号)との整合性が図られているかどうかを評価します。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうえ、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>

表 10-3 (6) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
騒音	騒音	工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>工事の実施による資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う騒音の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所（学校63箇所）、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 騒音の状況 事業実施区域及びその周囲では、道路交通騒音は平成28年度から令和2年度の間に一宮市19地点、岩倉市1地点、各務原市1地点で測定されています。 測定結果は、1地点の夜間を除くすべての地点において要請限度を下回っています。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、騒音に係る環境基準の類型指定区域があります。また、自動車騒音の指定区域及び時間区分が指定されています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 騒音の状況（等価騒音レベル） 2) 道路の状況（交通量、走行速度、舗装の種類等） 3) 沿道の状況（地表面の種類）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 1) 騒音の状況 現地調査は、「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月30日 環境庁告示第64号）に規定される測定方法により行います。 2) 道路の状況 現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握します。 3) 沿道の状況 現地調査は、現地踏査による目視で把握します。</p> <p>3. 調査地域 音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の状況、地表面の状況が得られる箇所とします。</p> <p>5. 調査期間等 1) 騒音の状況 騒音が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日の資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による環境影響の予測に必要な時間帯とします。 2) 道路の状況 交通量及び走行速度、舗装の種類等については、交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とします。 3) 沿道の状況 沿道の状況を適切に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号4.3）に記載の音の伝搬理論に基づく予測式（既存道路の現況の等価騒音レベルに、工事用車両の影響を加味した式）を用いて、等価騒音レベル（L_{Aeq}）を予測します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 工事用道路の接続が予想される既存道路など工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、当該既存道路の沿道の状況を勘案し、既存道路の代表的な断面における敷地境界線に設定します。 予測高さは、原則として地上1.2mとします。</p> <p>4. 予測対象時期等 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音に係る環境影響が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音に関する影響が、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月30日 環境庁告示第64号）との整合が図られているかどうかを評価します。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、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>

表 10-3 (7) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
騒音	騒音	土地又は工作物の存在及び供用(自動車の走行)	<p>対象道路は、車線数4、設計速度80km/時で計画されており、基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>対象道路を走行する自動車の騒音の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所(学校63箇所)、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 騒音の状況 事業実施区域及びその周囲では、道路交通騒音は平成28年度から令和2年度の間に一宮市19地点、岩倉市1地点、各務原市1地点で測定されています。 測定結果は、1地点の夜間を除くすべての地点において要請限度を下回っています。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、騒音に係る環境基準の類型指定区域があります。また、自動車騒音の指定区域及び時間区分が指定されています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 騒音の状況(等価騒音レベル) 2) 道路の状況(交通量、走行速度、舗装の種類等) 3) 沿道の状況(住居等の平均階数及び地表面の種類)</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 1) 騒音の状況 現地調査は、「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日環境庁告示第64号)に規定される測定方法により行います。 2) 道路の状況 現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握します。 3) 沿道の状況 現地調査は、現地踏査による目視で把握します。</p> <p>3. 調査地域 音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の状況、地表面の状況が得られる箇所とします。</p> <p>5. 調査期間等 1) 騒音の状況 騒音が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日の昼間及び夜間の基準時間帯とします。 2) 道路の状況 交通量及び走行速度、舗装の種類等については、交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とします。 3) 沿道の状況 沿道の状況を適切に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」(国総研資料第1124号4.1)に記載の音の伝搬理論に基づく予測式(日本音響学会の道路交通騒音の予測モデル: ASJ RTN-Model)を用いて、等価騒音レベル(L_{Aeq})を予測します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、音の伝搬の特性を踏まえて騒音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 予測地域において、道路構造、交通条件が変化するごとに区間を区切り、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。 ※幹線道路近接空間及び背後地:「騒音に係る環境基準」に規定された幹線交通を担う道路に近接する空間とその背後地</p> <p>4. 予測対象時期等 計画交通量の発生が見込まれる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 自動車の走行に係る騒音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避され、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日環境庁告示第64号)との整合が図られているかどうかを評価します。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、配慮書での検討結果、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>

表 10-3 (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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
振動	振動	工事の実施（建設機械の稼働）	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>工事の実施による建設機械の稼働に伴う振動の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所（学校63箇所）、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 振動の状況 事業実施区域及びその周囲では、一般環境振動に関する公表資料はありません。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する地域指定及び時間区分が指定されています。</p> <p>4. 地質の状況 事業実施区域及びその周囲は、未固結堆積物の主に砂、砂・泥及び砂・礫を主とする層で形成されています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 振動の状況 2) 地盤の状況（地盤種別）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 現地調査により行います。 1) 振動の状況 現地調査は、「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）に規定される測定方法により行います。 2) 地盤の状況 現地調査は、現地踏査による目視で把握します。</p> <p>3. 調査地域 振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する地盤の状況が得られる箇所に設定します。</p> <p>5. 調査期間等 1) 振動の状況 振動が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とします。 2) 地盤の状況 地盤の状況を適切に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号6.2）に記載の事例の引用又は解析により得られた振動の伝搬理論に基づく予測式を用いて、振動レベルの80%レンジの上端値（L_{10}）等を予測します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 建設機械が稼働する区域の予測断面における特定建設作業に伴い発生する振動の規制に関する基準位置の敷地境界線を予測地点として設定します。</p> <p>4. 予測対象時期等 建設機械の稼働による振動に係る環境影響が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 建設機械の稼働に係る振動に関する影響が、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）及び「県民の生活環境の保全等に関する条例」（平成7年3月23日条例第9号）に基づく特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準との整合性が図られているかどうかを評価します。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうえ、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>

表 10-3 (9) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
振動	振動	工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>工事の実施による資材及び機械の運搬に伴う振動の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所（学校63箇所）、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 振動の状況 事業実施区域及びその周囲では、道路交通振動は令和元（平成31）年度から令和2年度の間に一宮市11地点、岩倉市1地点で測定されています。測定結果は、すべての地点において要請限度を下回っています。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、道路交通振動の限度、区域区分、時間区分が指定されています。</p> <p>4. 地質の状況 事業実施区域及びその周囲は、未固結堆積物の主に砂、砂・泥及び砂・礫を主とする層で形成されています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 振動の状況 2) 道路の状況（交通量、走行速度） 3) 地盤の状況（地盤種別）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 1) 振動の状況 現地調査は、「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）に規定される測定方法により行います。 2) 道路の状況 現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握します。 3) 地盤の状況 現地調査は、現地踏査による目視で把握します。</p> <p>3. 調査地域 振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する地盤の状況が得られる箇所に設定します。</p> <p>5. 調査期間等 1) 振動の状況 振動が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とします。 2) 道路の状況 交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とします。 3) 地盤の状況 地盤の状況を適切に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号6.3）に記載の振動レベルの80%レンジの上端値を予測するための式を用いて、振動レベルの80%レンジの上端値（L_{10}）を予測します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 工事用道路の接続が予想される既存道路の接続箇所近傍に設定した予測断面における敷地の境界線を予測地点として設定します。</p> <p>4. 予測対象時期等 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動に係る環境影響が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動に関する影響が、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）に基づく道路交通振動の限度との整合性が図られているかどうかを評価します。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、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>

表 10-3 (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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手 法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
振動	振動	土地又は工作物の存在及び供用(自動車の走行)	<p>対象道路は、車線数4、設計速度80km/時で計画されており、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>対象道路を走行する自動車の振動の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所(学校63箇所)、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 振動の状況 事業実施区域及びその周囲では、道路交通振動は令和元(平成31)年度から令和2年度の間に一宮市11地点、岩倉市1地点で測定されています。測定結果は、すべての地点において要請限度を下回っています。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、道路交通振動の限度、区域区分、時間区分が指定されています。</p> <p>4. 地質の状況 事業実施区域及びその周囲は、未固結堆積物の主に砂、砂・泥及び砂・礫を主とする層で形成されています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 振動の状況 2) 道路の状況(交通量、走行速度) 3) 地盤の状況(地盤種別、地盤卓越振動数)</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 1) 振動の状況 現地調査は、「振動規制法施行規則」(昭和51年11月10日 総理府令第58号)に規定される測定方法により行います。 2) 道路の状況 現地調査は、現地踏査による目視で把握します。 3) 地盤の状況 現地調査は、現地踏査による目視で地盤の状況を把握します。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地盤卓越振動数を求めます。</p> <p>3. 調査地域 振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する地盤の状況が得られる箇所に設定します。</p> <p>5. 調査期間等 1) 振動の状況 振動が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とします。 2) 道路の状況 交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とします。 3) 地盤の状況 地盤の状況を適切に把握できる時期とします。地盤卓越振動数については、原則として10回以上の測定を行います。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」(国総研資料第714号6.1)に記載の振動レベルの80%レンジの上端値を予測するための式を用いて、振動レベルの80%レンジの上端値(L₁₀)を予測します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、振動の伝搬の特性を踏まえて振動に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 予測地域において、道路構造、交通条件が変化すると区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して代表断面を設定し、当該代表断面における対象道路の区域の境界を予測地点として設定します。</p> <p>4. 予測対象時期等 計画交通量の発生が見込まれる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 自動車の走行に係る振動に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避され、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の保全について配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「振動規制法施行規則」(昭和51年11月10日 総理府令第58号)に基づく道路交通振動の限度との整合が図られているかどうかを評価します。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうえ、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>

表 10-3 (11) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
低周波音	低周波音	土地又は工作物の存在及び供用(自動車の走行)	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>対象道路を走行する自動車の低周波音の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所(学校63箇所)、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 低周波音の状況 事業実施区域及びその周囲では、低周波音に関する公表資料はありません。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 低周波音の状況 2) 住居等の位置</p> <p>2. 調査の基本的な手法 現地調査により行います。 1) 低周波音の状況 現地調査は、「低周波音の測定に関するマニュアル」等を参考に行います。 2) 住居等の位置 現地調査は、現地踏査による目視で把握します。</p> <p>3. 調査地域 道路構造が高架構造であり、低周波音に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>4. 調査地点 予測地点との対応を考慮し、調査地域における住居等の位置を把握できる箇所に設定します。</p> <p>5. 調査期間等 1) 低周波音の状況 低周波音が1年間を通じて平均的な状況であるとえられる日とします。 2) 住居等の位置 住居等の位置を適切に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」(国総研資料第714号5.1)に記載の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します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、低周波音の影響範囲内に住居等の保全対象が立地、又は立地が計画されている地域とします。</p> <p>3. 予測地点 予測地域において、高架の上部工形式又は交通条件が変化することによって区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して代表断面を設定します。 予測高さは、当該代表断面における住居等の位置の地上1.2mを原則とします。</p> <p>4. 予測対象時期等 計画交通量の発生が見込まれる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 自動車の走行に係る低周波音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内の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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p>	<p>技術手法を参考とし、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>
水質	水の濁り	工事の実施(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)	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</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、工事用道路等の設置により、水の濁りへの影響が考えられます。</p>	<p>1. 水質の状況 事業実施区域及びその周囲では、令和2年度に木曾川において1地点で水質調査が行われています。調査結果は、浮遊粒子状物質(SS)の一部の検体を除き、環境基準を達成しています。</p> <p>2. 利用の状況 事業実施区域において、日光川が存在しますが、漁業等の水面利用はありません。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 水質の状況(浮遊物質量の濃度、濁度) 2) 水象の状況(河川の流量、流向及び流速)</p> <p>2. 調査の基本的な手法 現地調査により行います。 1) 水質の状況 現地調査は、「水質汚濁に係る環境基準について」(昭和46年12月28日環境庁告示第59号)等に規定される測定方法に準拠して行います。 2) 水象の状況 現地調査は、「水質調査方法」(昭和46年9月30日各都道府県知事・政令市長あて環境庁水質保全局長通達)等に規定される測定方法に準拠して行います。</p> <p>3. 調査地域 事業実施区域における公共用水域において、切土工等、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置を予定している水域とします。</p> <p>4. 調査地点 調査地域において水質の状況及び水象の状況を適切に把握できる地点とします。</p> <p>5. 調査期間等 水質の状況及び水象の状況を適切に把握できる期間及び頻度(月1回、1年以上)とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 類似事例を用いて推定する方法により、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に伴い発生する水の濁りの程度を予測します。</p> <p>2. 予測地域 事業実施区域における公共用水域において、切土工等、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置を予定している水域とします。</p> <p>3. 予測地点 切土工等、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置に係る水の濁りの影響を受ける水域の範囲とします。</p> <p>4. 予測対象時期等 切土工等、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置に係る水の濁りの環境影響が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 切土工等、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置に係る水の濁りに関する影響が、事業者により実行可能な範囲内の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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p>	<p>技術手法を参考とし、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>

表 10-3 (12) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
日照障害	日照障害	土地又は工作物の存在及び供用(道路(嵩上式)の存在)	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>道路(嵩上式:高架構造)の存在により、日照障害の影響が考えられます。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられます。 事業実施区域及びその周囲においては、小学校が36箇所、中学校が15箇所、高等学校が8箇所、大学が2箇所、特別支援学校が2箇所(学校63箇所)、図書館が7箇所、幼稚園が17箇所、保育園が55箇所、認定こども園が6箇所、病院が13箇所、福祉施設が85箇所存在します。 事業実施区域においては福祉施設が4箇所存在します。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料はありません。</p> <p>2. 地形の状況 事業実施区域及びその周囲は、木曾三川により形成された沖積平野である濃尾平野に含まれており、周辺には自然堤防・砂州・砂丘、扇状地性低地及び三角州性低地が広範囲に広がっています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 土地利用の状況(住居等の立地状況) 2) 地形の状況(住居等の立地する土地の高さや傾斜、著しい日影の影響を及ぼす地形の位置)</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 現地調査は、現地踏査による目視で把握します。</p> <p>3. 調査地域 道路構造が高架構造の周辺地域において、日照障害に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域(冬至日の午前8時から午後4時までの間に日影が生じる範囲を含む地域)とします。</p> <p>4. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。 現地調査の調査期間等は、土地利用の状況及び地形の状況を適切に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 太陽高度・方位及び高架構造物の方位・高さ等から、1時間ごとの等時間の日影線の範囲を計算して求め、等時間日影図を作成することにより予測します。</p> <p>2. 予測地域 土地利用及び地形の特性を踏まえて日照障害に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 予測地域内にあつて、高架構造物の沿道状況、高架構造物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的確に把握できる地点に設定します。</p> <p>4. 予測対象時期等 原則として、道路(嵩上式:高架構造)の設置が完了する時期の冬至日とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 道路(嵩上式:高架構造)の存在に係る日照障害に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内である限り回避され、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうえ、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>

表 10-3 (13) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由																								
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法																									
動物	重要な種及び注目すべき生息地	工事の実施（工事施工ヤード、工事用道路等の設置）	<p>対象道路の基本的な道路構造は、高上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>工事の実施にあたっては、工事施工ヤードや工事用道路等を設置するため、重要な種及び注目すべき生息地への影響が考えられます。</p>	<p>1. 水象の状況 事業実施区域及びその周囲では、8 河川存在します。</p> <p>2. 土壌の状況 事業実施区域及びその周囲は、農地土壌で、主に褐色低地土壌や黄色土壌、灰色低地土壌が分布しています。</p> <p>3. 地形及び地質の状況 ①地形の状況 事業実施区域及びその周囲は、木曾三川により形成された沖積平野である濃尾平野に含まれており、周辺には自然堤防・砂州・砂丘、扇状地性低地及び三角州性低地が広範囲に広がっています。 ②地質の状況 事業実施区域及びその周囲は、未固結堆積物の主に砂、砂・泥及び砂・礫を主とする層で形成されています。</p> <p>4. 動物の生息の状況 事業実施区域及びその周囲において、文献から確認された重要な種は以下に示すとおりです。 哺乳類：2目 3科 4種 鳥類：13目 25科 50種 爬虫類：1目 2科 2種 両生類：2目 3科 5種 魚類：6目 9科 24種 昆虫類：5目 27科 40種 底生動物：5目 9科 16種 陸産貝類：1目 1科 1種</p> <p>また、注目すべき生息地の状況は、重要湿地「木曾三川合流域の河川・水路・ため池群」があります。</p> <p>5. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、鳥獣保護区は、岩倉市で1箇所指定されています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 動物相の状況 2) 重要な種等の状況 ・重要な種等の生態 ・重要な種等の分布 ・重要な種等の生息の状況 ・重要な種等の生息環境の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査（下表参照）により行います。 1) 動物相の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じ個体の採取による方法とします。 2) 重要な種等の状況 ・重要な種等の生態 図鑑、研究論文、その他の資料により把握します。 ・重要な種等の分布及び生息の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じ個体の採取による方法とします。 ・重要な種等の生息環境の状況 現地調査は、微地形、水系、植物群落等の種類及び分布を目視確認する方法とします。</p> <p>3. 調査地域 事業実施区域及びその周辺とします。そのうち、現地調査を行う範囲は、事業実施区域及びその端部から250m 程度を目安とします。ただし、行動圏の広い重要な種等に関しては、必要に応じ適宜拡大します。</p> <p>4. 調査地点 1) 動物相の状況 調査地域に生息する動物を確認しやすい場所に調査地点又は経路を設定します。 2) 重要な種等の状況 重要な種等の生態等を踏まえ、調査地域においてそれらが生息する可能性の高い場所に調査地点又は経路を設定します。</p> <p>5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。 1) 動物相の状況 春夏秋冬の4季実施することを基本とし、そこに生息する動物を確認しやすい時期（下表参照）及び時間帯とします。 2) 重要な種等の状況 重要な種等の生態を踏まえ、その生息の状況を確認しやすい時期（下表参照）及び時間帯とします。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>主な調査方法</th> <th>調査時期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>哺乳類</td> <td>目撃法、フィールドサイン法、トラップによる捕獲</td> <td>春・夏・秋・冬</td> </tr> <tr> <td>鳥類</td> <td>直接観察、ライセンス法、定点観察法※ ※概ねの飛翔高度も確認する</td> <td>春・夏・秋・冬</td> </tr> <tr> <td>爬虫類・両生類</td> <td>直接観察</td> <td>春・夏・秋</td> </tr> <tr> <td>魚類</td> <td>直接観察及び採取</td> <td>春・夏・秋</td> </tr> <tr> <td>底生動物</td> <td>直接観察及び採取</td> <td>夏・冬</td> </tr> <tr> <td>昆虫類</td> <td>直接観察及び採取 ライトトラップ法、ベイトトラップ法</td> <td>春・夏・秋</td> </tr> <tr> <td>陸産貝類</td> <td>直接観察及び採取</td> <td>春・夏・秋</td> </tr> </tbody> </table>	分類	主な調査方法	調査時期	哺乳類	目撃法、フィールドサイン法、トラップによる捕獲	春・夏・秋・冬	鳥類	直接観察、ライセンス法、定点観察法※ ※概ねの飛翔高度も確認する	春・夏・秋・冬	爬虫類・両生類	直接観察	春・夏・秋	魚類	直接観察及び採取	春・夏・秋	底生動物	直接観察及び採取	夏・冬	昆虫類	直接観察及び採取 ライトトラップ法、ベイトトラップ法	春・夏・秋	陸産貝類	直接観察及び採取	春・夏・秋	<p>1. 予測の基本的な手法 工事施工ヤード及び工事用道路等と重要な種の生息地及び注目すべき生息地の分布範囲から、生息地が消失・縮小する区間及びその程度を把握します。 次に、それらが重要な種等の生息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します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、動物の生息の特性を踏まえて重要な種及び注目すべき生息地に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測対象時期等 事業特性及び重要な種等の生態を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 事業の実施に係る動物に関する影響が、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>
		分類	主な調査方法	調査時期																												
哺乳類	目撃法、フィールドサイン法、トラップによる捕獲	春・夏・秋・冬																														
鳥類	直接観察、ライセンス法、定点観察法※ ※概ねの飛翔高度も確認する	春・夏・秋・冬																														
爬虫類・両生類	直接観察	春・夏・秋																														
魚類	直接観察及び採取	春・夏・秋																														
底生動物	直接観察及び採取	夏・冬																														
昆虫類	直接観察及び採取 ライトトラップ法、ベイトトラップ法	春・夏・秋																														
陸産貝類	直接観察及び採取	春・夏・秋																														
	土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表式又は掘削式、嵩上式）の存在）	<p>対象道路の基本的な道路構造は、高上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>対象道路の存在により、重要な種及び注目すべき生息地への影響が考えられます。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 動物相の状況 2) 重要な種等の状況 ・重要な種等の生態 ・重要な種等の分布 ・重要な種等の生息の状況 ・重要な種等の生息環境の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査（下表参照）により行います。 1) 動物相の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じ個体の採取による方法とします。 2) 重要な種等の状況 ・重要な種等の生態 図鑑、研究論文、その他の資料により把握します。 ・重要な種等の分布及び生息の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じ個体の採取による方法とします。 ・重要な種等の生息環境の状況 現地調査は、微地形、水系、植物群落等の種類及び分布を目視確認する方法とします。</p> <p>3. 調査地域 事業実施区域及びその周辺とします。そのうち、現地調査を行う範囲は、事業実施区域及びその端部から250m 程度を目安とします。ただし、行動圏の広い重要な種等に関しては、必要に応じ適宜拡大します。</p> <p>4. 調査地点 1) 動物相の状況 調査地域に生息する動物を確認しやすい場所に調査地点又は経路を設定します。 2) 重要な種等の状況 重要な種等の生態等を踏まえ、調査地域においてそれらが生息する可能性の高い場所に調査地点又は経路を設定します。</p> <p>5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。 1) 動物相の状況 春夏秋冬の4季実施することを基本とし、そこに生息する動物を確認しやすい時期（下表参照）及び時間帯とします。 2) 重要な種等の状況 重要な種等の生態を踏まえ、その生息の状況を確認しやすい時期（下表参照）及び時間帯とします。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>主な調査方法</th> <th>調査時期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>哺乳類</td> <td>目撃法、フィールドサイン法、トラップによる捕獲</td> <td>春・夏・秋・冬</td> </tr> <tr> <td>鳥類</td> <td>直接観察、ライセンス法、定点観察法※ ※概ねの飛翔高度も確認する</td> <td>春・夏・秋・冬</td> </tr> <tr> <td>爬虫類・両生類</td> <td>直接観察</td> <td>春・夏・秋</td> </tr> <tr> <td>魚類</td> <td>直接観察及び採取</td> <td>春・夏・秋</td> </tr> <tr> <td>底生動物</td> <td>直接観察及び採取</td> <td>夏・冬</td> </tr> <tr> <td>昆虫類</td> <td>直接観察及び採取 ライトトラップ法、ベイトトラップ法</td> <td>春・夏・秋</td> </tr> <tr> <td>陸産貝類</td> <td>直接観察及び採取</td> <td>春・夏・秋</td> </tr> </tbody> </table>	分類	主な調査方法	調査時期	哺乳類	目撃法、フィールドサイン法、トラップによる捕獲	春・夏・秋・冬	鳥類	直接観察、ライセンス法、定点観察法※ ※概ねの飛翔高度も確認する	春・夏・秋・冬	爬虫類・両生類	直接観察	春・夏・秋	魚類	直接観察及び採取	春・夏・秋	底生動物	直接観察及び採取	夏・冬	昆虫類	直接観察及び採取 ライトトラップ法、ベイトトラップ法	春・夏・秋	陸産貝類	直接観察及び採取	春・夏・秋	<p>1. 予測の基本的な手法 道路構造と重要な種の生息地及び注目すべき生息地の分布範囲から、生息地が消失・縮小する区間及び重要な種等の移動経路が分断される区間並びにその程度を把握します。 次に、それらが重要な種等の生息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します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、動物の生息の特性を踏まえて重要な種及び注目すべき生息地に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測対象時期等 事業特性及び重要な種等の生態を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とします。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>			
分類	主な調査方法	調査時期																														
哺乳類	目撃法、フィールドサイン法、トラップによる捕獲	春・夏・秋・冬																														
鳥類	直接観察、ライセンス法、定点観察法※ ※概ねの飛翔高度も確認する	春・夏・秋・冬																														
爬虫類・両生類	直接観察	春・夏・秋																														
魚類	直接観察及び採取	春・夏・秋																														
底生動物	直接観察及び採取	夏・冬																														
昆虫類	直接観察及び採取 ライトトラップ法、ベイトトラップ法	春・夏・秋																														
陸産貝類	直接観察及び採取	春・夏・秋																														

表 10-3 (14) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
植物	重要な種及び群落	工事の実施（工事施工ヤード、工事用道路等の設置）	対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。 工事の実施にあたっては、工事施工ヤードや工事用道路等を設置するため、重要な種及び群落への影響が考えられます。	1. 水象の状況 事業実施区域及びその周囲では、8河川存在します。 2. 土壌の状況 事業実施区域及びその周囲は、農地土壌で、主に褐色低地土壌や黄色土壌、灰色低地土壌が分布しています。 3. 地形及び地質の状況 ①地形の状況 事業実施区域及びその周囲は、木曾三川により形成された沖積平野である濃尾平野に含まれており、周辺には自然堤防・砂州・砂丘、扇状地性低地及び三角州性低地が広範囲に広がっています。 ②地質の状況 事業実施区域及びその周囲は、未固結堆積物の主に砂、砂・泥及び砂・礫を主とする層で形成されています。	1. 調査すべき情報 1) 植物相及び植生の状況 2) 重要な種及び群落の状況 ・重要な種・群落の生態 ・重要な種・群落の分布 ・重要な種・群落の生育の状況 ・重要な種・群落の生育環境の状況 2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査（下表参照）により行います。 1) 植物相及び植生の状況 現地調査は、個体の目視、必要に応じ個体の採取による方法とします。 2) 重要な種及び群落の状況 ・重要な種・群落の生態 図鑑、研究論文、その他の資料により把握します。 ・重要な種・群落の分布、生育の状況 現地調査は、個体の目視、必要に応じ個体の採取による方法とします。 ・重要な種・群落の生育環境の状況 現地調査は、微地形、水系等を目視確認する方法とします。 3. 調査地域 事業実施区域及びその周辺とします。そのうち、現地調査を行う範囲は、事業実施区域及びその端部から100m程度を目安とします。	1. 予測の基本的な手法 工事施工ヤード及び工事用道路等と重要な種・群落の生育地の分布範囲から、生育地が消失・縮小する区間及びその程度を把握します。次に、それらが重要な種・群落の生育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します。 2. 予測地域 調査地域のうち、植物の生育及び植生の特性を踏まえて重要な種及び群落に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。 3. 予測対象時期等 事業特性及び重要な種及び群落の生態や特性を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とします。	1. 回避又は低減に係る評価 事業の実施に係る植物に関する影響が、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。
		土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在）	対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。 対象道路の存在により、重要な種及び群落への影響が考えられます。	4. 植物の生育及び植生の状況 ①植物の生育及び群落の状況 事業実施区域及びその周囲において、文献から確認された重要な種は以下に示すとおりです。 植 物：76科205種 群 落：1箇所 ②植生の状況 事業実施区域及びその周囲には、概ね緑の多い住宅地、畑雑草群落、水田雑草群落が大半を占めており、樹木の群落を示す植生区分はわずかに点在する程度です。 5. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、天然記念物の指定は21件あります。	4. 調査地点 1) 植物相及び植生の状況 調査地域において、そこに生育する植物及び植生を確認しやすい場所に調査地点又は経路を設定します。 2) 重要な種及び群落の状況 重要な種・群落の生態を踏まえ、調査地域において、それらが生育する可能性が高い場所に地点又は経路を設定します。 5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。 1) 植物相及び植生の状況 植物相の状況は、春夏秋の3季実施することを基本とし、そこに生育する植物を確認しやすい時期（下表参照）とします。時間帯は昼間に実施することを基本とします。 植生の状況は、春～秋にかけて1～2回程度実施することを基本とし、植物群落を確認しやすい時期（下表参照）とします。時間帯は昼間に実施することを基本とします。 2) 重要な種及び群落の状況 重要な種等の生態を踏まえ、その生育の状況を確認しやすい時期（下表参照）とし、時間帯は昼間に実施することを基本とします。	1. 予測の基本的な手法 道路構造と重要な種・群落の生育地の分布範囲から、生育地が消失・縮小する区間及びその程度を把握します。 次に、それが重要な種・群落の生育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します。 2. 予測地域 調査地域のうち、植物の生育及び植生の特性を踏まえて重要な種及び群落に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。 3. 予測対象時期等 事業特性及び重要な種及び群落の生態や特性を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とします。	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、配慮書での検討結果、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。	

分類	主な調査方法	調査時期
植物相	直接観察及び採集	春・夏・秋
植物群落	植生調査	春・夏・秋

表 10-3 (15) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
生態系	地域を特徴づける生態系	工事の実施(工事施工ヤード、工事用道路等の設置)	対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。 工事の実施にあたっては、工事施工ヤードや工事用道路等を設置するため、地域を特徴づける生態系への影響が考えられます。	1. 水象の状況 事業実施区域及びその周囲では、8河川存在します。 2. 土壌の状況 事業実施区域及びその周囲は、農地土壌で、主に褐色低地土壌や黄色土壌、灰色低地土壌が分布しています。 3. 地形及び地質の状況 ①地形の状況 事業実施区域及びその周囲は、木曾三川により形成された沖積平野である濃尾平野に含まれており、周辺には自然堤防・砂州・砂丘、扇状地性低地及び三角州性低地が広範囲に広がっています。 ②地質の状況 事業実施区域及びその周囲は、未固結堆積物の主に砂、砂・泥及び砂・礫を主とする層で形成されています。	1. 調査すべき情報 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 ・動物相の状況 ・植物相の状況 ・その他の自然環境に係る概況 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 ・注目種・群集の生態 ・注目種・群集とその他の動植物の食物連鎖上の関係及び共生の関係 ・注目種・群集の分布 ・注目種・群集の生息・生育の状況 ・注目種・群集の生息環境若しくは生育環境 2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 ・動物相の状況、植物相の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じて個体の採取による方法とします。 ・その他の自然環境に係る概況 現地調査は、主要な微地形、水系、植物群落等の種類及び分布を目視確認する方法とします。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 ・注目種・群集の生態、注目種・群集とその他の動植物の食物連鎖上の関係及び共生の関係 図鑑、研究論文、その他の資料により把握します。 ・注目種・群集の分布、注目種・群集の生息・生育の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じて個体の採取による方法とします。 ・注目種・群集の生息環境若しくは生育環境 現地調査は、生息・生育基盤について、注目種・群集の生活の場となる微地形、水系、植物群落等の状況を目視確認することを基本とします。	1. 予測の基本的な手法 工事施工ヤード及び工事用道路等と生息・生育基盤及び注目種・群集の分布から、生息・生育基盤が消失・縮小する区間及びその程度を把握します。 次に、それらが注目種・群集の生息・生育状況の変化及び地域を特徴づける生態系に及ぼす影響の程度を、注目種・群集の生態並びに注目種・群集と他の動植物との関係を踏まえ、科学的知見や類似事例を参考に予測します。 2. 予測地域 調査地域のうち、動植物その他の自然環境の特性及び注目種等の特性を踏まえて注目種等に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。 3. 予測対象時期等 事業特性及び注目種・群集の生態や特性を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とします。	1. 回避又は低減に係る評価 事業の実施に係る生態系に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内の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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。
		土地又は工作物の存在及び供用(道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在)	対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。 対象道路の存在により、地域を特徴づける生態系への影響が考えられます。	4. 生態系の状況 事業実施区域及びその周囲において、12区分に類型化しました。	1. 予測の基本的な手法 道路構造並びに生息・生育基盤及び注目種・群集の分布から、生息・生育基盤が消失・縮小する区間及び注目種・群集の移動経路が分断される区間並びにその程度を把握します。 次に、それらが注目種・群集の生息・生育状況の変化及びそれに伴う地域を特徴づける生態系に及ぼす影響の程度を、注目種・群集の生態並びに注目種・群集と他の動植物との関係を踏まえ、科学的知見や類似事例を参考に予測します。 2. 予測地域 調査地域のうち、動植物その他の自然環境の特性及び注目種等の特性を踏まえて注目種等に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。 3. 予測対象時期等 事業特性及び注目種・群集の生態や特性を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とします。	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、配慮書での検討結果、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。		

表 10-3 (16) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観	土地又は工作物の存在及び供用(道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在)	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>対象道路の存在により、主要な眺望景観への影響が考えられます。</p>	<p>1. 景観の状況 事業実施区域及びその周囲は、西～北部にかけて自然豊かな木曾川に面しており、木曾川を挟んだ対岸の遠景として山地の眺望が得られます。市内は全体として平坦であり、里山等、起伏のある自然景観は見られません。 以下に示すとおり、主要な眺望点は3地点、景観資源は5箇所分布しています。 [主要な眺望点] ・ツインアーチ 138 ・一宮市役所 (14階展望ロビー) ・i-ビル [景観資源] ・木曾川 ・木曾川堤-桜並木 ・138タワーパーク (国営木曾三川公園) ・大江川緑道 ・多加木緑道</p> <p>2. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、名勝の指定は1件あります。 一宮市及び各務原市は「景観法」に基づく景観行政団体となっており、良好な景観の形成に関する計画(景観計画)を策定しています。 また、愛知県は「美しい愛知づくり条例」(平成18年3月28日愛知県条例第6号)を定めており、一宮市も「一宮市都市景観条例」(平成7年2月27日一宮市条例第14号)を制定しています。 岐阜県は、「岐阜県景観基本条例」(平成16年12月16日、岐阜県条例第46号)を定めています。各務原市は景観法に基づく「各務原市景観計画」(平成18年3月31日)を定め、法に基づく委託条例として「各務原市都市景観条例」(平成18年3月29日、各務原市条例第19号)を制定しています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 主要な眺望点の状況 2) 景観資源の状況 3) 主要な眺望景観の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。主要な眺望点の状況、景観資源の状況については、既存の文献資料等により把握します。 主要な眺望点の分布、利用状況(利用時期、利用時間帯等)及び景観資源の分布、自然特性(見どころとなる時期等)に関する情報が、文献資料では不足すると判断される場合には、主要な眺望点の管理者や関係地方公共団体に対しヒアリング又は現地踏査を行い、必要な情報を確認します。 また、主要な眺望景観の状況については、写真撮影により視覚的に把握します。</p> <p>3. 調査地域 事業実施区域及びその端部から3km程度の範囲を目安とし、その範囲において主要な眺望点が分布する地域とします。</p> <p>4. 調査地点 主要な眺望点及び景観資源の分布、視覚的關係及び対象道路の位置等を踏まえ、主要な眺望景観の変化が生じると想定される地点を設定します。</p> <p>5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。 現地調査の調査期間等は、主要な眺望点の利用状況(利用時期、利用時間帯等)、景観資源の自然特性(見どころとなる時期等)を考慮し、主要な眺望景観が当該地域において代表的なものとなる期間、時期及び時間帯とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 1) 主要な眺望点及び景観資源の改変 主要な眺望点及び景観資源と事業実施区域を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置、程度を把握します。 2) 主要な眺望景観の変化 フォトモンタージュ法等の視覚的な表現方法により眺望景観の変化の程度を把握します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、景観の特性を踏まえて主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測対象時期等 対象道路の完成時において、主要な眺望点の利用状況(利用時期等)、景観資源の自然特性(見どころとなる時期等)を踏まえ、主要な眺望点、景観資源及び主要な眺望景観の影響を明らかにする上で必要な時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在に係る景観に関する影響が、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、配慮書での検討結果、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>

表 10-3 (17) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
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	土地又は工作物の存在及び供用(道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在)	<p>対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。</p> <p>対象道路の存在により、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられます。</p>	<p>1. 触れ合い活動の場の状況 事業実施区域及びその周囲には、以下に示す自然豊かな公園や緑道、サイクリングロード・ウォーキングコースが分布しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・138 タワーパーク (国営木曾三川公園) ・木曾川緑地公園 ・大野極楽寺公園 ・浅野公園 ・浅井山公園 ・木曾川堤・桜並木 ・大江川緑道 ・多加木緑道 ・萬徳寺 ・自然生態園 ・尾北自然歩道五条川 ・ウォーキングコース(市北西部) ・ウォーキングコース(市北東部) ・ウォーキングコース(尾張一宮駅前ビル周辺) ・ウォーキングコース(市南西部) ・ウォーキングコース(市南東部) ・サイクリングロード(犬山市～一宮市) ・河川環境楽園(木曾川水園・自然発見館) ・トンボ天国 ・笠松みなと公園 ・笠松町サイクリングロード <p>事業実施区域においては、ウォーキングコースが3コース分布しています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 人と自然との触れ合いの活動の場の概況 2) 主要な人と自然との触れ合い活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況 ・主要な人と自然との触れ合い活動の場の分布 ・利用の状況 ・利用環境の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行います。主要な人と自然との触れ合い活動の場の利用状況に関する情報が、文献・資料では不足すると判断される場合には、主要な人と自然との触れ合い活動の場の管理者や関係地方公共団体に対してヒアリングを行ない、必要な情報を確認します。現地調査では、主要な人と自然との触れ合い活動の場を取り巻く自然資源の状況を、写真撮影により視覚的に把握します。また、主要な人と自然との触れ合い活動の場において行われている主な自然との触れ合い活動内容を詳細に把握します。</p> <p>3. 調査地域 事業実施区域及びその端部から500m程度の範囲を目安とし、主要な人と自然との触れ合い活動の場が分布する地域とします。</p> <p>4. 調査地点 現地調査の地点は、人と自然との触れ合い活動の場が存在する地点や対象道路に近接し影響が大きいと想定される地点等、主要な人と自然との触れ合い活動の場の利用性や快適性に及ぼす影響を把握するのに適切な地点に設定します。</p> <p>5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とします。現地調査の調査期間等は、人と自然との触れ合いの活動の特性、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を取り巻く自然資源の特性及び主要な人と自然との触れ合い活動の場の利用状況(利用時期、時間帯)を踏まえ、それらが適切に把握できる期間、時期及び時間帯とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 1) 主要な人と自然との触れ合い活動の場及び自然資源の改変 主要な人と自然との触れ合い活動の場及びそれを取り巻く自然資源と事業実施区域を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置、面積や延長等を把握します。</p> <p>2) 利用性の変化 ・人と自然との触れ合い活動の場の利用性の変化 触れ合い活動の場の利用の支障の有無、支障が生じる箇所等を把握します。特に触れ合い活動の場の分断の有無及び分断によって生じる活用可能面積や延長を把握します。 ・主要な人と自然との触れ合い活動の場への到達時間・距離の変化 近傍の既存道路の改変の状況より、主要な人と自然との触れ合い活動の場への到達時間・距離の変化を把握します。</p> <p>3) 快適性の変化 人と自然との触れ合い活動の場から認識される近傍の風景の変化が生じる位置・程度を把握します。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、人と自然との触れ合いの活動の場の特性を踏まえて主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測対象時期等 対象道路の完成時において、人と自然との触れ合いの活動の特性、主要な触れ合い活動の場を取り巻く自然資源の特性及び主要な触れ合いの活動の場の利用状況(利用時期)を踏まえ、主要な触れ合い活動の場及び影響を明らかにする上で必要な時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場に関する影響が、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。</p>	<p>国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうち、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。</p>

表 10-3 (18) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手 法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況	地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況	工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により、地域の歴史的文化的特性を生かした環境への影響が考えられます。	1. 地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況 事業実施区域及びその周囲には、県指定史跡が4件、市・町指定史跡が13件、国指定名勝が1件、市指定天然記念物が20件存在しています。更に、国指定建造物が3件、県指定建造物が2件、市指定建造物が6件、登録有形文化財（建造物）が5件、県指定無形民俗文化財が2件、市指定無形民俗文化財が3件存在しています。事業実施区域において、指定された文化財はありません。	1. 調査すべき情報 1) 主要な地域の歴史的文化的環境の状況 2. 調査の基本的な手法 地域の歴史的文化的特性を生かした環境に関する既存資料の収集により把握します。また、既存資料調査を補完する必要がある場合には、現地調査により行います。現地調査は、現地踏査による目視で把握します。 3. 調査地域 対象道路が地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況の変化を生じさせる範囲（事業実施区域）を考慮して、その範囲における地域の歴史的文化的特性を生かした環境が分布する地域とします。 4. 調査地点 調査地域のうち、地域の歴史的文化的特性を生かした環境に及ぼす影響を適切に把握できる地点とします。 5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新の文献を入手可能な時期とします。	1. 予測の基本的な手法 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、地域の歴史的文化的特性を生かした環境の位置及び程度を把握します。 2. 予測地域 調査地域のうち、地域の歴史的文化的特性を生かした環境の変化が生じると考えられる地域とします。 3. 予測対象時期等 地域の歴史的文化的特性を生かした環境の影響を明らかにする上で必要な時期とし、工事の実施期間とします。	1. 回避又は低減に係る評価 工事の実施に係る歴史的文化的特性を生かした環境の状況に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避され、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。	「環境影響評価指針」（平成11年5月28日、愛知県告示445号）を勘案し、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。
		土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在）	対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。 対象道路の存在により、地域の歴史的文化的特性を生かした環境への影響が考えられます。					

表 10-3 (19) 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

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手 法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去）	対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。 工事の実施にあたっては、工作物の除去によるアスファルト・コンクリート塊が発生します。これらの廃棄物による環境への負荷の影響が考えられます。	1. 廃棄物の処理及び施設の状態 事業実施区域及びその周囲には、産業廃棄物処理施設が14件分布しています。 事業実施区域においては中間処理施設が2件分布しています。	予測及び評価に必要な情報は、既存資料調査により行うことを基本とし、必要な情報が得られない場合又は不足する場合には必要に応じて聞き取り調査を行います。	1. 予測の基本的な手法 事業特性及び地域特性を基に行うこととし、廃棄物等の種類ごとの概略の発生及び処分の状況を予測します。 2. 予測地域 廃棄物等が発生する事業実施区域を基本とします。 なお、再利用方法の検討に当たっては、実行可能な再利用の方策を検討するために、事業実施区域の周辺区域を含む範囲とします。 3. 予測対象時期等 廃棄物等の発生する工事期間とします。	1. 回避又は低減に係る評価 切土工等又は既存の工作物の除去に係る廃棄物等による影響が、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考のうえ、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。
温室効果ガス等	温室効果ガス等	工事の実施（建設機械の稼働） 工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	対象道路の基本的な道路構造は、嵩上式を計画しています。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画しています。 工事の実施にあたっては、建設機械の稼働及び資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による温室効果ガス（二酸化炭素）が発生します。これらの温室効果ガス等による環境への負荷の影響が考えられます。	1. 温室効果ガス等の状況 愛知県では「あいち地球温暖化防止戦略2030」（2018年2月、愛知県）を策定しており、2030年度の温室効果ガス排出量を平成25年度（2013年度）比で26%削減する目標を設定しています。	予測及び評価に必要な情報は、既存資料調査により行うことを基本とします。	1. 予測の基本的な手法 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）に伴い発生する温室効果ガス（二酸化炭素）の発生状況を把握します。 2. 予測地域 温室効果ガス（二酸化炭素）が発生する事業実施区域を基本とします。 3. 予測対象時期等 温室効果ガス（二酸化炭素）の発生する工事期間とします。	1. 回避又は低減に係る評価 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に係る温室効果ガス（二酸化炭素）による影響が、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の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。	「環境影響評価指針」（平成11年5月28日、愛知県告示445号）を勘案し、事業特性及び地域特性を踏まえて選定しました。