（仮称）一宮西港道路
環境影響評価方法書に関する意見の概要

番号	意見の概要
1　都市計画対象道路事業の目的及び内容に関する意見	
（1）事業の目的について　4件	
1-1-1	一宮市や稲沢市でも将来人口の減少は確実であり、産業活動・交流も減り、必然的に交通需要が減少することは明らかであるなか、これ以上新規の道路を造る必要はないと考える。むしろ、既存道路の維持管理、歩車道整備、自転車道整備を優先すべきである。 西尾張中央道は南部以外は混雑しておらず、大型車との混在もほとんどなく、新たな道路整備の必要性を感じない。 名古屋第二環状自動車道の外側5km弱の位置に新たな高速道路を造っても意味がない。 ＜２通（２団体）＞
1-1-2	国土交通省令では、方法書作成にあたっては、計画交通量と構造を把握しなければならないとされている。方法書に計画交通量を記載してほしい。 ＜２通（２団体）＞
1-1-3	事業者が事業実施の段階で費用便益比(B/C)を算出するのでは遅すぎるため、計画の段階で将来交通量より費用便益比(B/C)を算出し、1.0以下であれば計画を中止すべきである。 ＜２通（２団体）＞
1-1-4	すでに高速道路が十分にあることから、そもそも一宮西港道路の必要性自体が疑問であり、整備するにしてもできる限り既設の西尾張中央道を通る東側ルートに見直すことを希望する。一宮稲沢北インターチェンジ周辺に物流倉庫が建設されたことで、周囲に治水の問題が生じており、さらに道路建設を許容することは到底できない。 ＜１通（１名）＞

番号	意見の概要
（2）事業の内容について　3件	
1-2-1	一宮西港道路は田園地帯を縦断する形になるが、点在する畑や田んぼの往来がしにくくならないよう配慮をしてほしい。 ＜１通（１名）＞
1-2-2	集落のそばを通行するルートが予測されるが、排ガス軽減、静音を保つよう配慮してほしい。 ＜１通（１名）＞
1-2-3	稲沢市市域はほとんどが市街化調整区域になっており、一宮西港道路の開通を見越した土地利用を計画してほしい。工業団地造成や宅地化が進む地域と農地の棲み分けが必要と考える。 ＜１通（１名）＞

番号	意見の概要
（3）その他事業に関する事項について　5件	
1-3-1	低騒音建設機械を使用してほしい。 ＜２通（２団体）＞
1-3-2	道路工事の基礎杭掘削で湧水が発生する可能性があるが、その排水をどう処理し、どこに排出するのか不明である。下水道に排出することを検討してほしい。 ＜２通（２団体）＞
1-3-3	一宮西港道路は一般的に震度 7 の地震に耐えられる構造になると思われるが、耐震設計基準を明確に示してほしい。 ＜１通（１団体）＞
1-3-4	一宮西港道路が縦断する地域には清洲街道や津島街道等があり、該当地区の工事前には文化財発掘調査をしてほしい。 ＜１通（１名）＞
1-3-5	工事の際は、渋滞緩和や集落を抜ける細い道路に工事車両が入り込まないよう対策をしっかり取ることを要望する。 ＜１通（１名）＞

番号	意見の概要
２　都市計画対象道路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　2件	
2-1-1	方法書 p4-1-154 において、事業実施区域内には「景観資源として美濃路街道、相ノ川桜並木、鍋田干拓地と伊勢湾岸自動車道、鍋田川堤桜並木の４箇所が存在しています。」とあるが、円光禅寺のハギ、相ノ川桜並木、鍋田干拓地と伊勢湾岸自動車道、鍋田川堤桜並木の誤りではないか。また、景観の保全上重要な箇所への影響をできる限り回避してほしい。 ＜２通（２団体）＞
2-1-2	一宮西港道路の計画区間には活断層は存在しないのか明らかにしてほしい。 ＜１通（１団体）＞

番号	意見の概要
（2）社会的状況について　6件	
2-2-1	方法書 p4-2-19～23 に周辺道路の現況交通量が記載されているが、主要地方道蟹江飛島線、一宮蟹江線、岐阜稲沢線では平成 27 年から令和 3 年にかけて交通量、大型車混入率は減少している。出典や観測地点を明らかにしてほしい。 ＜２通（２団体）＞

2-2-2	事業実施区域内にも人口集中地区が存在し、特に一宮ジャンクション付近、津島市役所東側～愛西市、弥富市平島町は人口が多い。ルート選定にあたり、こうした地区や学校等の環境保全の配慮が特に必要な施設からはできるだけ距離を設け、騒音の環境基準の「近接空間」の範囲に入らないようにしてほしい。また、学校等の評価は「学校環境衛生基準」で行ってほしい。 ＜２通（２団体）＞
2-2-3	事業実施区域のほとんどが第１・２種住居地域、準住居地域、用途地域の定められていない区域となっており、住居系の用途地域が混在する地域には新しい道路を建設しないでほしい。 ＜２通（２団体）＞
2-2-4	方法書 p4-2-157 において、「廃棄物が地下にある土地の指定区域は、調査区域には、16 箇所の指定区域があります。事業実施区域においては、５箇所の指定区域があります。」と記載されているが、このような場所は事業実施区域から除外すべきである。 ＜２通（２団体）＞
2-2-5	方法書 p4-2-170 において「『建設リサイクル推進計画 2020』の目標値は表 4-2-72 に示すとおりです。」と記載されているが、愛知県は建設リサイクル法第 4 条に基づき「あいち建設リサイクル指針」を定めており、これに基づいた目標としてほしい。 ＜２通（２団体）＞
2-2-6	方法書 p4-2-183 において、「愛知県における公害苦情件数～典型７公害の中では、騒音及び大気汚染が多く、次いで悪臭となっています。」と記載されているが、その内訳で道路騒音がどの程度を占めるかを調査して記載してほしい。 ＜２通（２団体）＞

番号	意見の概要
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	**３件**
3-1-1	地下水の水位（工事の実施）や地盤沈下は、掘削工事や道路の存在でも発生する恐れがあるため、環境影響評価項目とするべきである。 ＜２通（２団体）＞
3-1-2	方法書 p8-25「温室効果ガス」において、影響要因区分は工事の実施のみであるが、供用（自動車の走行）を追加してほしい。 ＜２通（２団体）＞
3-1-3	環境影響評価の項目に放射線の量を追加してほしい。追加しないのであれば理由を教えてほしい。 ＜1 通（1 団体）＞

番号	意見の概要
（２）調査の手法について	**２件**
3-2-1	動植物について、方法書に記載の動植物の生息に関する調査は、実際に調べたものではなく文献のみで判断されていることが疑問である。 ＜１通（１名）＞

3-2-2	方法書ではルート帯内の調査が不足していると感じる。地盤沈下調査はルート帯上ではない地点の情報が記載されているが、ルート帯内の地盤は大丈夫なのか。実際に新設される道路周辺で地盤によるトラブルが起こった場合、周辺住民への補償はされるのか。新設予定地域の周辺住民への影響を第一に考えた調査を強く求める。 ＜１通（１名）＞

番号	意見の概要
（3）予測の手法について	**9件**
3-3-1	方法書 p8-4～25「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」に、予測条件として車種別の排出係数を記載してほしい。 ＜２通（２団体）＞
3-3-2	大気質及び騒音の予測条件として、縦断勾配の補正係数を方法書に示してほしい。 ＜２通（２団体）＞
3-3-3	騒音予測については、背後地の状況を適切に踏まえて予測してほしい。 ＜２通（２団体）＞
3-3-4	方法書 p8-6「大気質」について、「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宅等が存在する場合には、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。」と記載されているが、それでは大気質への影響を予測できず不十分ではないか。等濃度レベルの断面分布図を予測して示してほしい。 ＜２通（２団体）＞
3-3-5	方法書 p8-10「騒音(供用)」について、「原則として予測地域の代表断面において、幹線道路近接空間及び背後地の各々に設定します。代表断面は、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後背地における住居等の各階の平均的な高さを設定します。」とあるが、予測地点の表現を等価騒音レベルの等レベル線図として記載してほしい。 ＜２通（２団体）＞
3-3-6	方法書 p8-8「騒音(建設機械の稼働)」において、「工事用道路の接続が予測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諸近傍で、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ています。予測高さは、原則として地上 1.2m とします。」とあるが、騒音(建設機械の稼働)の予測高さは、騒音(供用後の自動車の走行)と同じ高さにしてほしい。 ＜２通（２団体）＞
3-3-7	大気質・騒音・振動の予測対象時期は「工事の区分ごとに環境影響が最も大きくなると予測される時期に設定する方針です。」とあるが、大きな大気・騒音・振動源を少数稼働させて敷地境界に影響を与える場合も予測対象としてほしい。 ＜２通（２団体）＞

3-3-8	方法書 p8-10「騒音」について、予測の基本的な手法として「「技術手法」に記載の音の伝播理論に基づく予測式(日本音響学会の道路交通騒音予測モデル：ASJ　RTN-Model)を用いて、等価騒音レベル(LAeq)を予測します。」と記載されているが、最新モデルの ASJ　RTN-Model2023 の内容、ASJ RTN-Model2018 からどう変わったのかを記載してほしい。 ＜２通（２団体）＞
3-3-9	方法書 p8-17「日照阻害」において、事業実施区域は低層建物に付随する畑、周囲の田が中心なので、植物等への影響も含めて考えるべきであり、予測高さに地表面を追加してほしい。 ＜２通（２団体）＞

番号	意見の概要
（4）評価の手法について	**7件**
3-4-1	方法書 p8-4～7「大気質」について、回避・低減にかかる対策は無いにも関わらず、回避・低減が可能であるかの評価をするというのは間違いではないか。調査区域の大気質の現状は良好な地域である。環境基準との整合性をとるだけではなく、事業の実施による影響が、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、その見解を明らかにすることにより行うことが重要と考える。 ＜２通（２団体）＞
3-4-2	調査区域の騒音の現状は良好な地域である。環境基準との整合性をとるだけではなく、事業の実施による影響が、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、その見解を明らかにすることにより行うことが重要と考える。 ＜２通（２団体）＞
3-4-3	方法書 p8-11～13「振動」について、「評価の手法（基準又は目標との整合性の検討）は「振動規制法施行規則」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。」と記載されているが、この限度は環境基準とは性格が異なると考える。評価の基準は「振動感覚閾値」としてほしい。 ＜２通（２団体）＞
3-4-4	方法書 p8-14「低周波音」において、評価の手法に基準又は目標との整合性の検討を追加してほしい。評価の基準には環境省の「低周波音問題対応の手引書」の評価指針を用いるべきである。 ＜２通（２団体）＞
3-4-5	方法書 p8-17「日照阻害」において、評価の手法に基準又は目標との整合性の検討を追加してほしい。 ＜２通（２団体）＞
3-4-6	方法書 p8-25「温室効果ガス」において、評価の手法に基準又は目標との整合性の検討を追加してほしい。評価においては、地域特性に記載の「あいち地域温暖化防止戦略 2030（改訂版）」に記載の「2030 年度の温室効果ガス総排出量を 2013 年度比で 46%削減する目標」にどう影響するか評価してほしい。 ＜２通（２団体）＞

3-4-7	環境影響評価で各項目の数値が現状より少々上がっても「環境基準を下回っている」とか「生活環境が著しく損なわれていない」から問題ないというのはおかしい。地域住民は住環境の悪化を懸念している。基準値は現状の数値を維持するべきである。 ＜1 通（1 名）＞

番号	意見の概要
4　その他	
（1）手続について	**3 件**
4-1-1	事業の主体と環境影響評価が同じ愛知県であり、県が環境影響評価を行えば必ず良い評価になるのではないか。環境影響評価は第三者が行うべきである。 ＜1 通（1 名）＞
4-1-2	一宮西港道路の整備による計画交通量や温室効果ガス等の排出削減目標を、数値で示すべきと考える。また、側道の計画交通量も公表し、環境影響評価は本線だけでなく側道や接続道路も行うべきである。 ＜1 通（1 名）＞
4-1-3	環境影響評価はあくまで予測でしかなく、一宮西港道路の整備後に環境影響評価との差異を調査、検証してほしい。 ＜1 通（1 名）＞

番号	意見の概要
（2）計画段階環境配慮書について	**6 件**
4-2-1	国土交通省が実施した一宮西港道路の配慮書手続では、なぜ一般住民から意見聴取を行わなかったのか。自主的に提出した意見に対する見解を示してほしい。 ＜２通（２団体）＞
4-2-2	配慮書 p3 において、物流の課題として「一宮ジャンクション以南にミッシングリンクが存在」とされているが、一宮ジャンクション以南の西尾張中央道に未整備区間はなく、名古屋第二環状自動車道を通じて名古屋港と名神高速道路は繋がっている。ミッシングリンクの具体的な内容を示してほしい。 ＜２通（２団体）＞
4-2-3	配慮書 p4 及び方法書 p3-8 において「海部地域は、他の地域と比較して、災害発生時に機能する緊急輸送道路の延長割合が最も低い」とされているが、出典が「国土数値情報」では根拠があいまいで、「緊急輸送道路が脆弱」とするのはおかしい。 ＜２通（２団体）＞
4-2-4	方法書 p3-6～の「3.1 都市計画対象道路事業の経緯」に、国土交通省が実施した計画段階評価手続でのアンケート調査の結果、各ルート帯案における総合評価、政策目標、配慮すべき事項が記載されていない。 ＜２通（２団体）＞

4-2-5	配慮書 p80 の「4.3 計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果」において、環境面での評価は中央ルートが東側ルート及び西側ルートと比べて小さいとされているが、政策目標（即時性・定時性、災害発生時の信頼性、土地利用の高度化）での評価はどうなったのか。 ＜２通（２団体）＞
4-2-6	配慮書 p86 の「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、「設計速度 100km/h の道路は不要」として自主的に提出した意見が記載されていないが、その理由を示してほしい。 ＜２通（２団体）＞

番号	意見の概要
（３）計画段階評価について	**１６件**
4-3-1	方法書 p3-6「第１回中部地方小委員会の審議内容」に国土交通省が実施した計画段階評価手続でアンケートを行った旨の記載があるが、聴取した意見や意見に対する事業者の見解を丁寧に説明してほしい。 ＜２通（２団体）＞
4-3-2	国土交通省が実施した計画段階評価手続において、「第１回中部地方小委員会の審議内容」と「第２回アンケート」、それぞれで挙げられた地域課題が異なっているので納得のいく説明をしてほしい。 ＜２通（２団体）＞
4-3-3	国土交通省が実施した計画段階評価手続ではルート帯案が３案提示されたが、一宮西港道路を整備しない場合と２車線として整備する場合の２案を追加してほしい。配慮書に対する愛知県知事意見にある「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。」を守り、複数案の設定についてどう扱ったかを示してほしい。 ＜２通（２団体）＞
4-3-4	国土交通省が実施した計画段階評価手続でのアンケート調査の結果を用いた速達性の評価において、地場産業施設の高速アクセス性向上は東側ルートが約 800 事業所、中央ルート及び西側ルートが約 1000 事業所のため、東側ルートが最も少なく、メリットが少ないのは明らかである。 ＜２通（２団体）＞
4-3-5	国土交通省が実施した計画段階評価手続でのルート帯案の比較・評価について、速達性の評価は東側ルートが優れているが、1～3 分の時間短縮だけを理由に東側ルートを選定しないでほしい。 ＜２通（２団体）＞
4-3-6	景観や自然環境に与える影響については、中央ルートが最も影響が少ないとされていることが疑問である。既設道路を活用する東側ルート及び西側ルートの方が影響が少ないと考えるのが妥当ではないのか。 ＜１通（１名）＞
4-3-7	国土交通省が実施した計画段階評価手続でのルート帯案の比較・評価において、各案の所要時間は加減速などを加味すると、どのルート帯案も差がほとんどないと考える。 ＜２通（２団体）＞

4-3-8	国土交通省が実施した計画段階評価手続でのアンケート調査において、「西尾張・海部地域は南北方向の緊急輸送道路が脆弱」とされているが、県は南北方向の道路として、西尾張中央道、国道155 号、国道 302 号を第一次緊急輸送道路として指定しており、脆弱とはいえない。 ＜２通（２団体）＞
4-3-9	国土交通省が実施した計画段階評価手続でのアンケート調査において、「災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークの強化」とされているが、国土交通省の洪水ハザードマップでは事業実施区域全域で 0.5m～5.0m の浸水が想定されており、水没した地域にどのように救援物資を配布するのか。 ＜２通（２団体）＞
4-3-10	国土交通省が実施した計画段階評価手続でのアンケート調査において、道路に求める機能・役割として「津波浸水想定エリアで道路が緊急避難場所として機能すること」が挙げられているが、このような機能が実現した事例はあるのか。 ＜２通（２団体）＞
4-3-11	方法書 p3-8 において、西尾張・海部地域は、区画整理整備率が県平均と比較して５割程度と記載しているが、清須市を除外している理由と市町村別の区画整理整備率を示してほしい。 ＜２通（２団体）＞
4-3-12	方法書 p3-8 において「西尾張・海部地域の人口あたりの道路延長は県平均と比較して短い」と記載しているが、出典元と人口あたりの道路延長を示してほしい。 ＜２通（２団体）＞
4-3-13	国土交通省が実施した計画段階評価手続でのアンケート調査では、1 回目から 2 回目にかけてルート帯案が 3 案に増えているが、その理由と、ルート帯の幅を明記してほしい。 ＜２通（２団体）＞
4-3-14	国土交通省が実施した計画段階評価手続でのルート帯選定評価について、「建設段階における経済性」には、用地取得費用は含まれているのか。 ＜２通（２団体）＞
4-3-15	国土交通省が実施した計画段階評価手続でのアンケート結果では、名古屋港のポテンシャルに関する説明があるが、名古屋港からの貨物が高速道路を利用し運送されている割合、岐阜方面に向かう貨物の割合、現況所要時間約 65 分の根拠、名古屋第二環状自動車道完成による影響等、名古屋港と一宮西港道路計画との関係を示してほしい。 ＜２通（２団体）＞
4-3-16	国土交通省が実施した計画段階評価手続でのアンケート調査の回答率が 2 割に満たないことが、住民の意見が反映されているといえるか疑問である。 ＜１通（１名）＞