

準備書についての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

環境影響評価法第 16 条に基づき、環境影響評価準備書を平成 24 年 10 月 16 日から平成 24 年 11 月 16 日まで縦覧に供し、平成 24 年 10 月 16 日から平成 24 年 11 月 30 日まで意見を求めたところ、同法第 18 条第 1 項に基づく環境保全の見地からの意見書は 2 通でした。

提出された意見の概要及び都市計画決定権者の見解は表 1、表 2 に示すとおりです。

なお、意見の概要については、原則、全文記載としました。

表 1 意見の概要と都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>騒音について J R 東海中央線の北側に線路に平行して家屋がまばらに並んだ集落です。電車は平均して 15 分置きに通過して行きます。通過時にはテレビの映像が流れて見えません。音声も 2 ~ 3 分間聞かれません。中央線の更に 5 m 高所を 4 車線の自動車道路がすぐ脇を通ると説明を受けております。騒音は電車の騒音 + 自動車の騒音です。100 デシベル以上になるのではないのでしょうか。過日の説明会で予測される騒音を質問しましたが両者を合わせたのは予測されていないとのことです。</p>	<p>環境影響評価は、一定規模以上の工作物の新設等を行う事業者（都市計画に定める場合は、都市計画決定権者）が、事業の実施にあたりあらかじめ環境影響評価を行うことにより、その結果を事業に係る環境保全措置や事業の内容に関する決定に反映することを目的として行うものです。</p> <p>自動車の走行に係る騒音については、準備書第 8 章第 2 節 3. 自動車の走行に係る騒音に記載のとおり、騒音に係る影響範囲内に住居等が存在する地域から、道路構造、交通条件を勘案し、代表として 6 地点について予測評価をしており、一部の地区で環境保全措置として遮音壁を設置することにより、全ての予測地点において、環境基本法（平成 5 年法律第 91 号）第 16 条第 1 項の規定に基づく騒音に係る環境基準（準備書 P4-2-35 参照）を下回ります。</p> <p>また、騒音に係る環境基準については、鉄道騒音には適用しないとの規定があるため、既存の鉄道と自動車の走行に係る騒音の複合的な影響について予測したとしても評価できません。</p> <p>なお、文献によれば、平地区間、防音壁無しの場合における在来鉄道の騒音レベルの最大値は、82 ~ 87dB 程度（軌道中心からの水平距離 12.5 m）であるとされています。一方、予測地点 4 の J R 東海中央線の北側における自動車走行に係る騒音については、在来鉄道の騒音レベルの測定位置での騒音レベルの最大値を試算すると 65dB 以下となります。</p> <p>「環境騒音の表示・測定方法」に係る JIS 規格の附属書 2 「環境騒音の表示・測定方法に関する補足事項」によれば、このように騒音レベルの異なる 2 つの音源がある場合、騒音のレベル差が 10dB 以上であれば、小さい方の音源の影響はほぼ無視できるとされていることから、列車通過時における自動車走行に係る騒音は、ほぼ無視できると考えられます。</p>

<p>粉塵について、中央道の近くで生活しておられる人の話しでは、時として洗濯物が微粉で汚されるとのことです。自動車の量は計画されている道路の方がはるかに多いと思われるます。粉塵の害があるものと思われるます。</p>	<p>準備書第8章第1節に記載のとおり、本事業の環境影響評価において大気質に関する項目としては、自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、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ついて予測しています。いずれの環境要因に対しても、全ての予測地点において環境基本法(平成5年法律第91号)第16条第1項の規定に基づく大気汚染に係る環境基準(準備書P4-2-34参照)を下回ります。</p> <p>なお、準備書P7-1に記載のとおり、大気質の環境影響評価項目として供用後の自動車の走行に係る粉じん等は対象とされていません。</p> <p>対象道路の計画交通量は、準備書P3-2記載のとおり、約28,000台/日～約32,000台/日です。</p> <p>また、対象区域内の交通状況は、P4-2-14に記載のとおり、中央道の交通量は約38,000台/日となっています。</p>
<p>日照時間について、冬季太陽高度は低くなります。線路上5mの通る自動車道です。冬の日が当たるのが遅くなるのではないのでしょうか。</p>	<p>日照障害については、道路の存在による影響が予測される地点において予測・評価を行っており、1年の中で太陽高度が低く、日照時間が最も短くなる冬至日の予測結果を準備書P8-7-6に記載し、評価結果をP8-7-12に記載しています。</p> <p>その結果、参考となる値(準備書P8-7-11参照)以下となり日照障害の影響は極めて小さいと予測しています。</p> <p>ご指摘のJR中央線北側については、南側の山地、JRと計画路線の平面位置及び高さ関係から計画路線の存在に伴う新たな日影の発生は少ないと考えています。</p>
<p>自治会構成について、或る人曰く、これ以上環境が悪化すれば転居を考えると云います。強制移転させられ、環境悪化による転居で過疎集落となり、自治会の構成もできません。土地の評価もますます下がるものと思えます。</p> <p>提案です。影響の少ない道路はトンネルで、線路より1km以上南側の山林を国道19号線を2階建として2階を自動車道にするのはいかがでしょうか。熟考をお願いします。</p>	<p>事業計画策定にあたっては、事業者において、計画段階から住民の意見を把握し計画への意見反映を行う取り組みとして、有識者と地元代表で構成する「瑞浪・恵那間の道を考える懇談会」(平成14年3月から平成16年10月の間に6回開催)を設立し、現状の課題、道路の必要性など総合的に検討が行われました。</p> <p>その結果、「瑞浪～恵那間には、国道19号の他にもう1本別の新たな道路が必要」とされ、現状の課題である渋滞の緩和、交通事故の軽減や生活環境、自然環境、歴史的施設、公共施設、集落への影響等を勘案し、環境への負荷の少ない現一般国道19号の南側を通過する「新たな道路のルート帯」が懇談会で検討され提言されました。</p> <p>この懇談会の結果を踏まえ、事業者では、必要な調査を実施し自然環境、土地利用、経済性等を総合的に検討し、ルート帯を決定しました。</p> <p>瑞浪恵那道路のルート及び構造については事業者において、このルート帯を踏まえて、生活環境、自然環境、土地利用への影響、経済性等の諸条件を総合的に勘案して定められたものであり、この事業者ルート案を基に、地元自治体である瑞浪市及び恵那市において都市計画変更原案が作成され</p>

ました。県では原案を基に関係機関と協議を行い、公聴会における地域住民の方の御意見を踏まえた上で、都市計画変更案として公告縦覧したものであり、県としても適切なものと考えております。

さらに、環境への影響については、予測の結果、一部の項目で環境基準等の維持されることが望ましい基準を満足できない地点がありますが、準備書第8章各節に記載のとおり、遮音壁の設置等の環境保全措置を実施することにより、基準を満たします。よって、環境への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されていると評価しています。

今後事業実施の段階には、事業者において、詳細設計実施時に具体的な対策方法を検討し、周辺的生活環境に及ぼす影響ができるだけ少なくなるよう配慮すると聞いています。

表 2 意見の概要と都市計画決定権者の見解

意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>環境保全の見地から意見を述べさせていただきます。</p> <p>1) 説明会でも、相当数の意見が出され回答の無いまま閉会となりました。意見を述べた者は納得できないままでしたので、地域への説明が了承されたこととして、説明会が閉会とならないようにお願いします。</p>	<p>環境影響評価準備書説明会は、環境影響評価法に基づき、県で作成した環境影響評価準備書の記載事項について住民の方に周知させていただくために開催したものです。</p> <p>今回いただいた意見書については、意見の概要及び都市計画決定権者の見解を記載した環境影響評価書を県都市計画審議会に提出し、都市計画変更案と併せて審議されることにより、専門的、技術的かつ中立的な立場で判断されることとなります。</p> <p>また、事業実施段階において、事業者が構造の詳細及び施工計画を検討するにあたっては、県が作成する環境影響評価書に基づき環境の保全について適正な配慮をされると聞いています。さらに、事業実施段階における設計説明会や工事説明会などで地域住民の方にわかり易く丁寧に事業の説明をされると聞いています。</p>
<p>2) 個人的に、環境の問題として、騒音等の問題を挙げます。説明では、一部の地域が環境基準を満たされていない地域となることが想定されており、それは、遮音壁により環境基準を下回るので問題ないとあります。</p> <p>私たちが住んでいるところがまさにその箇所であり、駐車場及び門がつぶれ、軒先まで道路斜面がくる。そうすると、現在の騒音レベルはわかりませんが、予想では基準を越すことから、家屋のすぐわきに遮音壁がたつ計画となります。報告書で予測レベルが70dBを越え、遮音壁を設置して、65dB、52dBとあります。生活している者としては、南側の軒先及び玄関前に高さ4m程度の遮音壁が作られ、窓も開けられないような立地となり、今は何も無い状態から生活環境が非常に悪化します。個人の問題といわれるかもしれませんが、そんな環境になるのは、非常に残念で、憤りを感じます。現在もストレスが相当あります。将来の子供、孫たちのことを考えても、今のルートと遮音壁構造には反対します。</p> <p>また、そもそも想定であり、数値が条件によっては、上回ることもあり、その場合は、開通後、調査し対策を施すとありますが、さらに、悪かった場合には遮音壁を5m、6mにすればよいということでしょうか？住民はさらに不快になるだけです。</p>	<p>対象道路は、生活環境への影響を低減するために、できる限り集落等の通過を避けた計画としています。また、騒音に係る影響については、一部の予測地点で環境基準を超過すると予測されますので、遮音壁の設置等の環境保全措置を検討していますが、このほかにも、一般的な環境保全方針（準備書P3-10）に記載のとおり、低騒音舗装等の施工等について考慮する方針です。これらのことから、環境への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されていると評価しています。</p> <p>また、遮音壁等の環境保全措置についても、事業者において土地利用状況、住居等の立地状況を踏まえ、圧迫感を極力低減させる手法の一つとして、透光性の遮音壁の採用等を含め、詳細を検討し、事業実施段階における設計説明会や工事説明会などで地域住民の方にわかり易く丁寧に事業の説明をされると聞いています。</p> <p>なお、供用後において現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、事業者が必要に応じて適切な措置を実施することとします。</p>

現 19 号の隣接家屋が騒音等で苦しんでいてそれが、現在の 19 号の課題の一部だとも言われています。また、渋滞や交通事故等の交通課題の解消として、新しいルートを計画しているとも説明を受けました。過去に地域の代表を招いて、ルート帯を決定したとしています。

ルート帯の決定については生活環境、集落への影響を勘案し策定、それを元に生活環境、土地利用への影響、経済性等を総合的に勘案して決定したとありますが、私たちの地域では経済性のみでの決定としか思えません。集落への影響や生活環境、土地利用への影響には特段の配慮がされてなく、騒音等については、遮音壁を設置すればそれだけで良いとなっています。もともと、騒音等が課題の一部で新規ルートを計画するのに、それが新たな騒音問題を引き起こしては本末転倒ではないでしょうか。

この地域がどこを通っても道路計画沿いに隣接民家が発生してしまう箇所であれば、遮音壁等での対応も致し方ないかもしれませんが、この地域の集落の南側 100m 程度は民家がありません（多少丘陵地になりますが）。外にルートがいくつも提案できるのに、民家脇を通っています。他ルートであれば、多少の工事費の増大はあるかもしれませんが、今後、何十年と幹線道路として機能を果たす道路だからこそ、地域や隣接住民に不利益となる計画は避けるようお願いいたします。現計画ありきではなく、柔軟な対応をお願いいたします。具体案の一つとして、提案させていただけるのなら、ルートを南側の丘陵地を超えたあたりに変更をお願いいたします。民家と民家との間ですが、距離が離れている（双方 50m ぐらいはある）ため、住んでいる住民に現計画より断然説明がつくルートだと思われるます。

ルートありきで、基準を守れば良いのではなく、さらに、環境がよくなる（現状よりは悪いのですが、現計画よりは良い）ルート案を見いだしていただきたいと思います。また、環境が悪化する地権者には、了解が得られてからの都市計画策定を行っていただきたいと願います。

事業計画策定にあたっては、事業者において、計画段階から住民の意見を把握し計画への意見反映を行う取り組みとして、有識者と地元代表で構成する「瑞浪・恵那間の道を考える懇談会」（平成 14 年 3 月から平成 16 年 10 月の間に 6 回開催）を設立し、現状の課題、道路の必要性など総合的に検討が行われました。

その結果、「瑞浪～恵那間には、国道 19 号の他にもう 1 本別の新たな道路が必要」とされ、現状の課題である渋滞の緩和、交通事故の軽減や生活環境、自然環境、歴史的施設、公共施設、集落への影響等を勘案し、環境への負荷の少ない現一般国道 19 号の南側を通過する「新たな道路のルート帯」が懇談会で検討され提言されました。

この懇談会の結果を踏まえ、事業者では、必要な調査を実施し自然環境、土地利用、経済性等を総合的に検討し、ルート帯を決定しました。

瑞浪恵那道路のルート及び構造については事業者において、このルート帯を踏まえて、経済性だけではなく生活環境、土地利用への影響、さらに自然環境等の諸条件を総合的に勘案して定められたものであり、この事業者ルート案を基に、地元自治体である瑞浪市及び恵那市において都市計画変更原案が作成されました。県では原案を基に関係機関と協議を行い、公聴会における地域住民の方の御意見を踏まえた上で、都市計画変更案として公告縦覧したものであり、県としても適切なものと考えております。

さらに、生活環境への影響については、予測の結果、一部の項目で環境基準等の維持されることが望ましい基準を満足できない地点がありますが、準備書第 8 章各節に記載のとおり、遮音壁の設置等の環境保全措置を実施することにより、基準を満たします。また、一般的な環境保全方針（準備書 P3-10）に記載のとおり、低騒音舗装等の施工等について考慮する方針です。これらのことから、環境への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されていると評価しています。

今後事業実施の段階には、事業者において、詳細設計実施時に具体的な対策方法を検討し、周辺的生活環境に及ぼす影響ができるだけ少なくなるよう配慮すると聞いています。