

第 1 1 回

岐阜県都市計画審議会環境影響評価専門部会

議事録

と き：平成 22 年 6 月 4 日（金）午後 2 時 2 0 分

ところ：岐阜県シンクタンク庁舎 5 階・5 - 4 会議室

【都市政策課長】

都市政策課長の高藤でございます。本日はお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

現在、委員 10 名中 8 名のご出席をいただき、定足数に達しておりますので、ただいまから、第 11 回岐阜県都市計画審議会環境影響評価専門部会を開催させていただきます。本日の会議につきましては、報道関係者 1 名の方が傍聴されておりますので、ご報告させていただきます。

さて、本専門部会の委員につきましては、昨年の 11 月末をもちまして任期満了となりました。お手元に出席者名簿がお配りしてございますが、永瀬部会長、遠藤専門委員、岡田専門委員、神谷専門委員、新田専門委員の 5 名の先生方には引き続き、本専門部会の委員をお願いしているところでございます。

また、海道委員、梶浦専門委員、西條専門委員、篠田専門委員、福井専門委員の 5 名の先生方には新たに委員にご就任いただいております。よろしくお願いいたします。

なお、本専門部会の部会長につきましては、昨年 12 月 16 日に開催されました第 178 回都市計画審議会にて竹内会長より永瀬先生が指名されておりますので併せてご報告いたします。

それでは、第 11 回岐阜県都市計画審議会環境影響評価専門部会の審議をお願いしたいと思いますが、審議に先立ちまして本専門部会の副部会長の指名をお願いしたいと思います。

本専門部会の副部会長については、環境影響評価専門部会運営要綱第 4 条第 2 項の規定に基づき、部会長の指名となっております。永瀬部会長、よろしくお願いいたします。

【永瀬部会長】

それでは、環境影響評価専門部会運営要綱第 4 条第 2 項の規定に基づき、副部会長の指名を行います。副部会長には、篠田専門委員を指名したいと考えますが、篠田委員ご了解いただけますか。

【篠田専門委員】

はい。

【永瀬部会長】

篠田専門委員のご了解をいただきましたので、副部会長に篠田専門委員を指名します。

よろしく申し上げます。

それでは、第 11 回岐阜県都市計画審議会環境影響評価専門部会の審議に入りますが、その前に本日の部会の議事録署名者を指名したいと思いますが、部会長に一任いただけますか。

(「異議なし」の声あり)

【永瀬部会長】

一任いただきましたので、本日の議事録署名者は遠藤専門委員と西條専門委員にお願いいたします。それでは、審議に入ります。

1 つ目の国道 19 号瑞浪恵那道路 環境影響評価について、方法書に対する岐阜県知事の意見に対する都市計画決定権者の見解(案)、上記を踏まえた環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の選定(案)について事務局から説明をお願いします。

【都市政策課技術総括監】

岐阜県都市政策課技術総括監の鷲野でございます。

それでは、国道 19 号瑞浪恵那道路 環境影響評価についてご説明させていただきます。

まず、始めに、全体のスケジュールと前回専門部会からの経緯について簡単にご説明させていただきます。前方のスクリーンをご覧ください。

瑞浪恵那道路につきましては、都市計画決定の手続きと環境影響評価の手続きが同時並行的に進んで参ります。全体の流れとしましては、お示しするような流れで、特に、両手続きの都市計画案の公告・縦覧と準備書の公告・縦覧、都市計画審議会での審議、都市計画決定の告示・縦覧と評価書の公告・縦覧の 3 つについては双方密接な関係があることから、同時に手続きを行うこととされております。なお、現在はお示ししますとおり環境調査の直前の段階となります。

また、当専門部会については、環境影響評価の手続きの方法書、準備書、評価書の各段階でご審議を頂く予定としており、これまでに 2 回、方法書の段階でご審議を頂いたところでございます。

次に、昨年度の 9 月 8 日に開催いたしました当専門部会以降の経緯についてご説明させていただきます。前回の専門部会でご了解いただきました方法書について、平成 21 年 10 月 16 日から 11 月 16 日の 1 ヶ月間、縦覧を行いました。この間、一般の方からの意見書提出はありませんでした。また、その後、岐阜県環境影響評価審査会においてご審議いただき、平成 22 年 2 月 19 日に知事からの意見を頂いております。

これを受け、本日、知事意見に対する都市計画決定権者の見解（案）とこれを踏まえた環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定（案）をご審議いただくため、第 11 回専門部会を開催させていただきました。なお、環境調査については、当専門部会で環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定（案）をご了解頂いたのち、実施していく予定としております。

それでは、次第にありますとおり知事意見に対する都市計画決定権者の見解（案）とこれを踏まえた環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定（案）について、お手元の資料を使い説明させていただきます。

まず、資料 1 - 1 ですが、縦覧をいたしました方法書について、記載に誤りのありました点について正誤表としてお配りしてございます。お時間のあるときにお目通しを頂ければと思います。

次に、資料 1 - 2 についてご説明させていただきます。この知事意見については、本日、都市計画決定権者の見解（案）をご審議いただくとともに、これを踏まえ環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定（案）についてもご審議いただきます。また、都市計画決定権者の見解については準備書の段階で記載することになってまいります。

それでは、お手元の資料をご覧ください。知事意見については 15 項目あり、総括的事項として 5 項目、個別的事項として 10 項目あります。順番に知事意見及び都市計画決定権者の見解（案）についてご説明いたします。

岐阜県知事意見

1 当該事業の実施に当たり、環境影響評価を行う過程で項目及び手法の選定等に関する事項に新たな事情が生じた時は、必要に応じて選定項目及び選定手法等を見直し、追加調査、予測及び評価を行うなど適切に対応すること。

都市計画決定権者の見解（案）

環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法については、環境影響評価法第 11 条（環境影響評価の項目等の選定）第 1 項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 18 年 3 月 30 日国土

交通省令第 20 号) 第 6 条 (環境影響評価の項目の選定) 第 7 項及び第 12 条 (手法選定に当たっての留意事項) 第 3 項に基づき、適切に対応します。

岐阜県知事意見

2 今後、道路ルートの絞り込みや道路構造等の事業詳細が検討されるが、その検討過程 (特に環境面から検討した事項) について、準備書で明らかにすること。

都市計画決定権者の見解 (案)

瑞浪恵那道路の事業計画の立案にあたって環境面で検討した事項については、準備書に記載します。

岐阜県知事意見

3 方法書に記載された環境項目の予測・評価に当たっては、今後決定される事業詳細 (道路ルート、道路構造及び工事計画等) を踏まえて適切に実施すること。また、計画日交通量等の予測に使用される条件について、準備書で明らかにすること。

都市計画決定権者の見解 (案)

環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価については、環境影響評価法第 11 条 (環境影響評価の項目等の選定) 第 1 項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 18 年 3 月 30 日国土交通省令第 20 号) 第 6 条 (環境影響評価の項目の選定) 及び第 7 条 (調査、予測及び評価の手法) に基づき、適切に実施します。また、計画日交通量等の予測に使用される条件については、準備書に記載します。

岐阜県知事意見

4 現地調査の具体的な調査時期及び調査地点については、当該時期・地点を選定した理由を含めて準備書で明らかにすること。また、予測の手法として、随所に類似事例の引用との記載があるが、類似事例の内容及び当該事例と本事業が類似していると判断した理由を準備書で明らかにすること。

都市計画決定権者の見解（案）

当該事業の環境影響評価を実施するにあたっては、事業特性や地域特性を勘案の上、予測及び評価の対象となる環境要素の状況を的確に把握できる調査手法や調査地点を選定します。なお、現地調査時期や調査地点については、準備書に記載します。また、類似事例を引用する場合には、その旨を準備書に記載します。

岐阜県知事意見

5 温室効果ガスについては、あらゆる活動に対して排出削減が求められており、特に環境影響評価法の対象となる大規模事業にあつては、温室効果ガス排出量の一層の削減や地球温暖化防止に必要な措置が検討されることが望ましい。こうした観点を踏まえて、本事業においても、道路建設時及び道路供用時の二酸化炭素等の温室効果ガス排出量に関する定量的な予測・評価の実施について検討すること。

都市計画決定権者の見解（案）

温室効果ガスの代表例である二酸化炭素（CO₂）については、大気の汚染に係る環境基準に設定されていません。二酸化炭素は、道路沿道だけでなく広域で評価すべき物質であり、単独の道路事業の評価には馴染まないと考えられることから、予測・評価の対象としておりません。

岐阜県知事意見

6 工事実施時及び供用時における調査・予測地点については、以下の区域等を考慮して選定すること。

- ・ 環境の保全に特に配慮が必要な施設周辺や将来的に住宅等の建設が見込まれる区域（以下、保全対象施設等という。）
- ・ 複合的な影響が考えられる対象道路と既存道路が並行又は交差する地点
- ・ 現状で、騒音に係る環境基準、騒音規制法に基づく自動車騒音の限度（要請限度）を超過している地点

都市計画決定権者の見解（案）

大気質や騒音、振動の調査、予測地点については、考慮事項を勘案のうえ、適切に選定します。

岐阜県知事意見

7 工事実施時及び供用時における騒音の予測については、以下に留意すること。

- ・ 道路と保全対象施設等との位置関係を勘案し、保全対象施設等に影響を及ぼす適当な高さにおいて予測を行うこと。

- ・ 橋梁・高架工事においては工事敷地境界のより高い位置で騒音が大きくなることから、ユニットと保全対象施設等との位置関係を勘案し、適当な高さにおいて予測を行うこと。

都市計画決定権者の見解（案）

騒音の予測にあたっては、留意事項を勘案のうえ、適切に予測します。

岐阜県知事意見

8 工事の実施に伴う水の濁りの影響については、工事施工ヤード、工事用道路、切土工等の規模や施工計画を可能な限り具体的に示し、各工種の濁水対策を明確にしたうえで予測・評価を行うこと。また、予測・評価に当たっては、道路及び鉄道建設事業における河川の濁り等に関する環境影響評価ガイドライン（平成 21 年 3 月、環境省）等を参考にすること。

都市計画決定権者の見解（案）

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に係る水の濁りについては、切土工等、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置を行う概ねの位置や工事計画の概要をもとに、国土技術政策総合研究所資料 第 534 号（平成 21 年 6 月 国土交通省国土技術政策総合研究所）に基づき、適切に予測及び評価を行います。

岐阜県知事意見

9 事業実施区域内の広範囲で、瑞浪化石が産出する可能性があるため、今後決定される事業詳細（道路ルート、道路構造及び工事計画等）を踏まえて、土地の改変範囲とそ

の程度を把握したうえで瑞浪化石への影響について予測・評価を行うこと。

都市計画決定権者の見解（案）

既存文献等によれば、対象道路事業実施区域内に瑞浪化石産地が存在することから、事業詳細（道路構造、工事計画等）を踏まえ、土地の改変範囲とその程度を調査し、予測及び評価を行います。

岐阜県知事意見

10 事業実施区域及びその周辺部には里山が広く分布しているが、事業の実施に伴う環境変化により、その機能が失われる等の影響が考えられる。今後、道路ルート等の事業詳細を検討する際には、里山環境への影響を予測し、可能な限り回避、低減できるよう配慮すること。また、こうした観点を踏まえて、動物、植物及び生態系の調査・予測を行うとともに、必要な環境保全措置を検討すること。

都市計画決定権者の見解（案）

事業計画の立案にあたっては、自然環境に配慮し、事業に係る自然環境への影響を可能な限り回避し低減することに努めます。なお、動物、植物及び生態系の調査、予測及び評価を行い、専門家等の意見を踏まえ、必要な環境保全措置の検討を行います。

岐阜県知事意見

11 生態系については、対象地域における動植物その他の自然環境に係る概況調査の結果を踏まえて、上位性、典型性、特殊性の観点から複数の動植物種及び生物群集を抽出し、これらの生態、他の動植物との関係、生育・生息環境を効率的かつ効果的に把握できるように配慮すること。また、調査に当たっては、抽出された種・群集の特性等を十分に考慮し、適切な調査期間や方法を設定すること。

都市計画決定権者の見解（案）

動物、植物及び生態系の調査、予測及び評価にあたっては、専門家等の意見を踏まえ、国土技術政策総合研究所及び土木研究所資料に基づき設定します。

岐阜県知事意見

12 現地調査に当たっては、生息・生育の可能性のある重要種に重点を置き、各種の生態・生育環境を踏まえて、種ごとに調査時期、場所及び方法を適切に選択して実施すること。

都市計画決定権者の見解（案）

動物及び植物の現地調査にあたっては、事業特性や地域特性を勘案の上、専門家等の意見を踏まえ、国土技術政策総合研究所及び土木研究所資料に基づき、選択して実施していきます。

岐阜県知事意見

13 鳥類については、以下に留意すること。

- ・ 猛禽類等の行動圏が特に広い重要種については、必要に応じて調査地域を拡大して現地調査を実施すること。
- ・ 現地調査で猛禽類が確認された場合は、猛禽類保護の進め方 - 特にイヌワシ、クマタカ、オオタカについて - （平成8年8月 環境庁）を参考として、調査期間を2営巣期を含む1.5年以上に延長するとともに、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、事業実施による影響を予測・評価すること。
- ・ 調査方法としてラインセンサス法を採用し、環境別に密度を算出するなど客観的なデータ整理に努めること。

都市計画決定権者の見解（案）

方法書に記載のとおり、行動圏が特に広い重要な種等については、必要に応じ調査範囲を専門家等の意見を伺い適宜拡大します。現地調査により、猛禽類等の生息が確認された場合は、専門家等の意見を踏まえ、猛禽類保護の進め方（平成8年8月 環境庁）を参考として、調査期間を2営巣期を含む1.5年以上の調査した結果に基づき、予測・評価を行います。方法書に記載のとおり、鳥類の調査手法の一つとしてラインセンサス法を採用し、出現する鳥類の種名や個体数の把握に努めます。

岐阜県知事意見

14 夜行性の動物を的確に把握するため、必要に応じて夜間調査の実施を検討すること。

都市計画決定権者の見解（案）

動物の現地調査にあたっては、事業特性や地域特性を勘案の上、専門家等の意見を踏まえ、国土技術政策総合研究所及び土木研究所資料に基づき、適切に実施します。

岐阜県知事意見

15 1～14の措置等について、準備書に記載すること。

都市計画決定権者の見解（案）

1～14の措置等については、検討結果に基づき、結果を準備書に記載します。

以上で、資料1-2について説明を終わらせていただきます。

続きまして、資料1-3についてご説明させていただきます。

先ほどもご説明しましたが、環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定については、環境影響評価法第11条第1項に基づき、方法書に対する意見を踏まえ選定することとなっております。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。こちらの表は、環境影響評価項目を一覧にしたものでございます。資料1-3では1ページ目に記載しております。

赤丸と赤い四角が選定した項目となっております。赤丸については、国土交通省の省令第6条に、一般的な道路事業の内容によって想定される環境への影響要因によって影響が及ぶこととなる環境要素項目が示されており、これを表したものでございまして、今回の方法書では、全て選定しております。

また、赤い四角とバツの白い四角は、第6条に示された以外の項目で、対象事業の内容により選定することが望ましい項目でございます。今回の方法書では、赤い四角の低周波音、水の濁りおよび動物の建設機械の稼働の項目を選定しております。

次に、資料1-3の2ページ以降では、各項目毎に調査手法、予測手法及び評価手法を記載しており、スクリーンの表は、これらを整理したものです。調査の手法は、既存資料調査と、現地調査により行うことを基本と考えています。また、予測の手法については、動物、植物、生態系は、科学的知見や類似事例を参考にした予測手法を、景観は、

フォトモンタージュ法による手法を、人と自然との触れ合いの活動の場は、事例の引用又は解析による手法を考えています。

評価の手法については、法的な基準との整合が図られているか否か、事業者により実行可能な範囲内で、回避又は低減されているかどうか、の両方について評価します。

なお、今ご説明いたしました資料 1 - 3 につきましては、昨年度の専門部会でご了解いただいた方法書の第 5 章の部分でございまして、ご了解いただいたものからの変更点はございません。

以上で、説明を終わらせていただきますが、環境調査の実施については、本日お示しした案について当専門部会のご了解をいただいた後、調査に入っていくということになりますのでよろしくお願いたします。それでは、当該案についてのご審議よろしくお願いたします。

【永瀬部会長】

ありがとうございます。それでは、方法書に対する岐阜県知事の意見に対する都市計画決定権者の見解（案）、上記を踏まえた環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の選定（案）についてご意見、ご質問のある方はお願いたします。

【篠田専門委員】

資料 1 - 2 の岐阜県知事意見に対する都市計画決定権者の見解（案）ですが、表の左の岐阜県知事意見に対して、右の表は都市計画決定権者である岐阜県知事ですよね。つまり知事が自分で質問して自分で答えるという図式で、これは法律上、こういうことになるのは致し方ないと思います。それで、この中で意見とその見解が同じものがほとんどですが 1 つだけ違うものがありますね。5 番ですが、岐阜県知事意見として温室効果ガスについて予測・評価の実施について検討することとなっており、その見解（案）で予測・評価の対象としておりませんとなっています。これは、どういうふうに理解すればよいのでしょうか。

【都市政策課技術総括監】

これについては、平成 19 年 3 月に環境省より道路建設事業における温室効果ガス排出量算定技術ガイド（素案）が公表されております。道路整備に伴う温室効果ガス排出量の増減を適切に予測するには、当技術ガイド（素案）にも記述されておりますが、計画道路の供用によって温室効果ガス排出量に影響が生じる道路ネットワークの範囲を適切に設定し、その範囲内で排出される温室効果ガス排出量の総量を予測・評価する必要

があります。しかし、現時点において、適切な範囲の設定に関する基準などは当技術ガイド（素案）にも記述されておりませんし、また、これ以外に策定されている基準等もございません。温室効果ガスは、道路沿道だけでなく広域で評価すべき物質であることから、適切な範囲を設定する基準等が必要であると考えており、これらの基準が策定されていない現状を考慮し、今回の方法書では予測・評価の対象といたしませんでした。

【篠田専門委員】

それはよく分かりましたが、知事が自分で意見を出して、それに対して見解を出している。違う回答の中でどのように整理されるのでしょうか。

【都市政策課長】

岐阜県知事意見というのはいわゆる環境知事の意見と言われるものでございます。また、道路事業における温室効果ガスについては、国土交通省の事例なども調べておりますが、まだ取り上げている事例は少ないようです。その理由としては、先ほども説明させていただきましたが、具体的にどの範囲まで設定するのかという部分で基準等がない、また、CO2 自体が環境基準に設定されていないということもございまして、今回の環境影響評価では予測・評価の対象としていないということでございます。また、当専門部会では都市計画決定権者の立場としての議論をお願いしたいと思っております。

【篠田専門委員】

非常によく分かるのですが、一般の方から見たときに自分で言って自分で否定しているという状況で何か変ですよ。そういうことを考慮して、どういう整理の仕方があるのかということなんです。

【永瀬部会長】

温室効果ガスについては、範囲の設定によって例えばプラスになったり、マイナスになったりと評価が大変難しいと思っております。まだ基礎的データが定まっていない段階では予測・評価の対象にするのは難しいということは理解できます。

【篠田専門委員】

私もその意見については同感です。ただし、見解の記述の仕方として、将来の手法の確立を待って検討しますなどの前向きな記述が必要ではないかと思っております。

【都市政策課長】

ご指摘の点については、検討させていただき、準備書の段階で反映してまいります。

【永瀬部会長】

5番に関して、もう1点質問ですが、これは車からの排出をイメージしていると思うのですが、計画ルートが森林を切り開く場合、温室効果ガスの吸収源である森林を減らすことになるので、そういう観点での環境影響評価もあるのではないかと思います。

【都市政策課技術総括監】

準備書の段階でルートが確定して参りますので、その段階での検討ということになると思います。

【西條専門委員】

資料1 - 3について、水環境は水の濁りだけの選定になっているのですが、水質というのは生物の生育環境に大きく結びつくということで考えますとpHも係わってくると思います。生物の環境条件ということではpHをチェックする必要があると思います。

【都市政策課技術総括監】

今回の環境影響評価では水の濁りだけの選定となっております。しかし、委員ご指摘のpHについては、コンクリート打設等によるアルカリ排水によって公共用水域を汚濁させることのないよう、事業実施段階で適切な工法、管理を行い対応することとしております。

【西條専門委員】

もう1点質問ですが、植物群落に対して伏流水や地下水が影響を及ぼすということが出てきた場合には、工事実施の段階で配慮いただけるのでしょうか。

【都市政策課技術総括監】

対処して参ります。

【岡田専門委員】

確認ですが、資料1 - 3については知事意見を踏まえて作成されたと考えてよろしいのでしょうか。

【都市政策課技術総括監】

はい。

【岡田専門委員】

資料1 - 3の4ページ目の調査の手法欄に、騒音規制法に基づく基準に規定する測定方法により行いますと記載してありますが、基本的には法律や基準には測定方法は記載されていないと思います。騒音の測定方法は日本工業規格Z 8 7 3 1に基づき行いますなどの記載の方が良いかと思います。

【都市政策課技術総括監】

記載についてはご指摘のとおり準備書の段階で修正いたします。

【岡田専門委員】

騒音の調査地点について、現在、想定されている地点数はどれくらいですか。

【都市政策課技術総括監】

5～6地点程度です。

【永瀬部会長】

その他ございませんか。それでは、各委員からのご指摘の点については準備書の段階で修正するという事によろしいですね。

【都市政策課技術総括監】

準備書の段階で記載についてご指摘のとおり修正いたします。

【永瀬部会長】

事務局において準備書の段階で修正いただけるとのことですので、これを踏まえて資料1-2、1-3の案を認めることにご異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり)

【永瀬部会長】

それでは、2つ目の審議に入ります。東海環状自動車道(岐阜市御望山・椿洞周辺)の環境配慮について事務局から説明をお願いします。

【都市政策課技術総括監】

それでは、東海環状自動車道(岐阜市御望山・椿洞周辺)の環境配慮についてご説明させていただきます。

まず、始めに、東海環状自動車道の概要についてご説明させていただきます。前方のスクリーンまたは資料2-1をご覧ください。

東海環状自動車道(関～養老)は、市町をまたぐ高規格幹線道路であることから、平成8年に県が都市計画決定をしており、決定時には閣議決定要綱に基づく環境影響評価を実施しております。また、当該区間の決定に関しては、当時の岐阜県都市計画地方審議会において付帯意見が付され都市計画決定をしております。

付帯意見につきましては、平成8年8月23日に行われました岐阜県都市計画地方審議会において、意見を付して原案を適当と認めるとの答申がなされており、審議会より関係機関に対し、今後行われる地質調査等必要な調査結果を公表し、安全性について、

地域住民に十分説明することなど事業実施段階で5つの事項について要望がされております。

次に、平成8年の都市計画決定後の経緯についてご説明させていただきます。平成8年の都市計画決定後、事業者である国土交通省において都市計画地方審議会の付帯意見を踏まえ、平成12年6月に御望山調査検討会を設置し、当該検討会で調査・検討が行われました。その後、検討会の報告書を受け、事業者である国土交通省により計画の再検討が行われ、平成21年7月に、平成8年に都市計画決定したルートに比べ、安全性や環境に関してより良いルート計画で、かつ、多くの地域住民の理解が得られた計画として、御望山内をトンネルで通過するルートで、北側斜面の土被り、元土取り場の斜面や南側斜面との離隔に配慮し、また、オグラコウホネが生育する池との離隔の確保に配慮した御望山周辺の事業者計画案を公表されました。その後、県においても国が実施した安全性検討内容について、その検討結果が妥当であることを確認し、平成21年12月に公表いたしました。

一方、岐阜市椿洞周辺においては、平成8年の都市計画決定後、平成16年3月に産業廃棄物の不法投棄が明らかになり、平成20年3月、岐阜市において、岐阜市北部地区産業廃棄物不法投棄事案に係る特定支障除去等事業実施計画を作成し、現在、行政代執行による支障除去等事業が行われております。しかし、支障除去等事業後も現都市計画ルート上に、投棄された産業廃棄物のうち土砂コンクリートガラ主体層が存置されることとなっていることから、事業者より、地域住民に説明したうえで、現都市計画に比べ、経済性や事業性の観点からより良い計画として、土砂コンクリートガラ主体層の下をトンネルで通過する事業者対応案が平成21年7月に公表されました。

その後、地元自治体である岐阜市において事業者計画案及び事業者対応案を基に都市計画変更原案が作成され3月下旬の地元説明会の開催を経て、平成22年4月8日に岐阜市より県に対し都市計画変更原案が提出されました。

次に、岐阜市より提出されました変更原案についてご説明させていただきます。前方のスクリーンまたは資料2-1の2枚目をご覧ください。原案の変更箇所は2箇所でございます。1箇所目は、御望山周辺の線形変更で、ルートを北側に変更し、これにより延長が約120m長くなります。2箇所目は、椿洞周辺の構造変更で、橋梁からトンネルに変更します。変更区間の延長は約190mで、延長の増減はありません。なお、本原案は昨年7月に国土交通省が公表した事業者計画案等に基づき作成されております。

次に、今後の流れについてご説明させていただきます。県としましては、市の原案提出を受けまして、今後、公聴会の開催など都市計画変更手続きを進めて参ります。

また、この変更に伴う環境影響評価についてですが、東海環状自動車道（関～養老）については事業者が既に事業を実施しており、また、平成8年に都市計画決定を行った際に、環境影響評価が既に実施されていることから、一部計画の変更が生じた場合であっても、あらためて環境影響評価法に基づく環境影響評価を行う必要はありません。

しかしながら、当該変更区間に関して、事業者である国土交通省において、環境保全について適正な配慮を実施するために環境配慮に関する資料が作成され、公表されております。

県としましては、都市計画変更に当たり、環境への影響は、都市計画上の重要な観点であると考えており、その為、事業者が行う環境配慮の内容について確認しておく必要があると考えています。このことから、県としましては都市計画審議会の了解を得て、都市計画に係る環境への影響に関する事項を所掌とする当専門部会で環境配慮に関する資料について審議・確認するものであります。なお、今後の都市計画変更手続きの公聴会の開催については、当専門部会で環境配慮に関する資料について概ね議論を行った上で、開催することを考えております。また、今後、公聴会や変更案の縦覧時に一般の方から環境に関する意見等が提出された場合は、必要に応じ県の対応について本専門部会から環境面でのご意見をいただきたいと考えておりますのでよろしくお願い申し上げます。

以上で資料2-1の説明を終わらせていただきます。続いて、資料2-2から2-5については、事業者である国土交通省岐阜国道事務所よりご説明させていただきます。

なお、資料2-2から2-4については、事業者が3月末に公表している環境配慮に関する資料でございます。また、資料2-5は、事業者において3月末から1ヶ月間、環境配慮に関する資料について地域住民意見等を受け付けられ、地域住民から寄せられた意見の概要とその意見に対する事業者の考え方（案）をまとめられたものでありまして、本日、環境配慮に関する資料をご審議いただくための参考情報としてお配りしているものでございます。

それでは、これ以降の説明は、事業者である国土交通省岐阜国道事務所よりご説明させていただきますのでよろしくお願い申し上げます。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

国土交通省岐阜国道事務所事業対策官の翠です。よろしくお願い申し上げます。

東海環状自動車道岐阜市御望山周辺及び、椿洞周辺の都市計画変更に伴う環境配慮に関する資料について説明させていただきます。配布資料と前方のスクリーンを使って、説明させていただきます。

まず、前方のスクリーンをご覧ください。配布資料について説明します。A 4 版の厚みのある資料が、今回の都市計画変更に伴う環境配慮について、対象事業の概要や地域の概況、環境影響評価項目の調査結果から予測、環境保全措置と評価結果など全ての内容を記載した資料です。そして、白黒刷りのA 3 版の資料が、その内容を要約した要約書であり、2 分冊で1 つが岐阜市、もう1 つが山県市側の内容です。また、カラー刷りのA 3 版の資料は、これらの資料を、一般の方々に簡潔に説明できるように作成した概要版です。この概要版を使って、今年3 月末に岐阜市が開催した都市計画の変更原案に関する地元住民への説明会の場で、事業者から住民の方々へ環境配慮について説明しました。その後、要約書と概要版は、岐阜国道事務所のホームページに掲載し、報告書は、当事務所で閲覧しております。そして、資料2 - 5 は、3 月末の地元住民説明会から、1 ヶ月後の4 月 25 日まで、これら資料に対して住民の方々からの質問・意見を、電子メール、F A X、郵送で受付し、住民の方々から頂いた全7 通のご意見の概要を取りまとめた資料です。なお、4 月 25 日までの1 ヶ月間は、報告書、要約書、概要版を、対象事業の周辺の住民の方々に見て頂きやすいよう岐阜市と山県市の協力により、市役所で閲覧できるようにして頂きました。

それでは、環境配慮に関する資料の概要を、前半はスクリーン、後半はA 3 版の要約書を使って説明させていただきます。これは先ほど説明のあった都市計画変更ルートを航空写真上に入れたもので、左下が御望山周辺の変更区間、右中央が椿洞周辺の構造変更区間で椿洞から伸びるトンネルが右上の山県市まで繋がっております。

事業者としての環境配慮の考え方は、平成8 年の環境影響評価手続きにおける調査、予測及び評価、環境保全対策の結果を踏まえ、今回変更する御望山周辺や椿洞周辺の大気質・騒音・振動から廃棄物等の各種環境要素の項目について取りまとめました。

なお、取りまとめにあたっての基本的な姿勢として、最新のデータを得るため、各種環境要素毎に新たに現地調査等を行い、また、最新の科学的知見に基づく適切な環境影響評価を実施するため、資料作成プロセスの段階毎に専門家の方々から技術的助言を頂きながら資料を取りまとめました。

対象道路の事業内容として、設計速度は100km/時、計画交通量は2030 年の推計で、

岐阜インター前後で、23,900 台と 23,300 台です。また、休憩施設やトンネルの換気塔は、ありません。

冒頭にご説明しましたように環境影響評価の項目ならびに調査、予測及び評価の手法の選定にあたって、ここにお示した分野の専門家の方々から技術的助言を頂きました。例えば、動物・植物では、現地調査を行う前の計画段階、現地調査後の結果の段階、予測評価や環境保全措置の取りまとめの各段階で、助言を受けながら、資料を取りまとめました。また、資料全体を取りまとめた最終的な段階でも記載している環境要素全体を総合的な観点で見て頂き助言を頂いております。

環境影響評価を行う項目と選定理由は、要約書の 5 ページに記載しておりますが、ご覧のように大気環境、水環境、土壌や動植物などについて、工事中か供用後、あるいは工事中と供用後の両方を項目選定しております。環境要素の区分の黒文字が国土交通省令第 6 条に規定されているいわゆる参考項目、赤文字が参考項目以外の項目を表し、青文字は岐阜県の技術指針にある項目です。

環境要素の中で、地盤については、今回の対象事業にトンネル区間があることで、トンネル工事の実施により地下水位が変動する可能性があり、周辺の井戸や沢水等に影響を及ぼす恐れが考えられることから、工事の実施に係る地下水位の変動を選定しております。また、土壌では、今回の対象事業には、土壌汚染や地下水汚染を生じる行為はなく、また岐阜市の調査では地下水の汚染は確認されておりませんし、樁洞の産業廃棄物の不法投棄箇所においては、現在、岐阜市により産業廃棄物不法投棄事案に係る特定支障除去等事業が進められているものの、現時点において、そうした特定支障除去等事業が行われている産業廃棄物の不法投棄箇所の地下を、対象事業がトンネルで通過する計画となっていることから、トンネル工事の実施に係る土壌を選定しております。

今回、環境影響評価を行わない項目は、要約書の 5 ページの下の方に、項目と非選定理由を記載しており、項目のみご説明しますと、悪臭、水の汚れ、水底の底質、重要な地形及び地質、地盤沈下は対象事業と関係しないため選定しておりません。また、電波障害、史跡・埋蔵文化財包蔵地は工事実施時の対応となることから選定しておりません。最後に、温室効果ガスである二酸化炭素は、道路沿道だけでなく、広域で評価すべき物質であることから、対象としておらず、今回の対象道路である東海環状自動車道は、周辺道路を含めた広域ネットワークにより二酸化炭素排出の軽減に寄与することから、地球温暖化防止のための一助になるものと考えております。

これは、現地における調査地点の位置図で、大気質・気象、騒音・振動、景観などの調査位置を示しております。調査は、計画路線周辺にて動植物の現地調査なども含め、主に平成 19 年から 20 年にかけて調査を行っております。

次に、大気質や騒音・振動などの予測箇所です。画面左の 岐阜市中西郷から画面右の 山県市西深瀬までの 8 箇所です。三角マークが一般部、黒丸マークがトンネル抗口の特殊部、四角囲みがインターチェンジ部の特殊部としております。予測地点は、現在、住居等が存在する、あるいは将来立地が見込まれる地域として選定し、基本的に道路と民地の敷地境界で予測しております。ただし、岐阜大学病院と 城田寺 3 は、対象道路の敷地境界からそれぞれ約 110m、約 80m 離れた保全対象で予測しております。

各予測箇所の平面図及び代表断面図は、報告書の 6 - 1 - 34 ページから 36 ページに記載しておりますが、一例を紹介いたします。これは岐阜市大学北の予測箇所です。インターチェンジ部の特殊部として、保全対象までの距離は本線側から約 30m、インターチェンジのランプ側から約 15m となっております。

それでは、只今より、お手元の要約書の岐阜市を使って、環境要素毎に調査、予測、評価結果をご説明させていただきますが、最初に、今回選定した全ての環境要素の環境影響評価の結果を、スクリーンで先に申し上げますと、環境影響評価の結果、大気質、騒音、振動、低周波音については、環境保全に関する基準又は目標とする値以下であり、水質、地盤・地下水、土壌、人と自然とのふれあい活動の場については、環境影響はない又は殆どありません。

また、動物、植物、生態系、景観、廃棄物等は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減が図られております。ただし、日照障害については、目標とする参考値を、超過する箇所があることから、今後、事業実施の段階で事業損失に伴う対応を行っていくこととしております。こうしたことから、事業者としましては、対象事業の実施にあたって、環境保全について適正な配慮がなされていると評価しております。

それでは、資料 2 - 3 要約書の岐阜市版の 9 ページをご覧ください。このページから環境要素毎に表形式で左から調査結果の概要、予測結果、環境保全措置の検討及び評価結果を記載しております。

最初に大気質です。大気質の現地調査は、平成 19 年から 20 年に計画道路付近の西郷公民館等で四季観測を行い、この値を供用後の予測のバックグラウンド濃度にしており

ます。予測は、工事中の建設機械の稼働、工事用車両の運行に係る粉じん等と供用後の自動車の走行に係る二酸化窒素と浮遊粒子状物質について、風速 1 m を越える有風時はブルームモデル、風速 1 m 以下の弱風時はパフモデル式を用いた拡散計算により予測を行いました。結果は、9 ページに工事中、10 ページに供用後の自動車の走行について記載しておりますが、全ての箇所では基準又は目標とする環境基準を下回っております。

11 ページをご覧ください。騒音の現地調査は、一般環境騒音では、先ほどの大気質と同様に西郷公民館等で平成 19 年 11 月の平日に 24 時間連続観測を行いました。また道路交通騒音の現地調査は、主要地方道岐阜大野線などの 3 路線について、岐阜大野線は、岐阜市で平成 19 年 12 月に測定された結果を用い、それ以外の 2 路線は、平成 21 年 9 月に現地調査を行いました。予測の結果は、11 ページから 12 ページに記載しておりますように建設機械の稼働、工事用車両の運行、供用後の自動車の走行の全てについて基準又は目標とする環境基準を下回っております。なお、工事用車両の運搬に関しましては、11 ページ下段に記載しておりますように運搬経路を主要地方道の岐阜大野線と岐阜美山線としており、工事の分散化により工事用車両の運行台数を抑制するという環境保全措置を行うことで基準又は目標とする値と等しくなっております。また、自動車の走行に係る騒音の予測には、音の伝搬理論に基づく予測式として日本音響学会の 2008 モデルを使用しております。

13 ページをご覧ください。振動の現地調査と予測結果を次ページに渡り記載しておりますが、現地調査は、騒音と同様であり、予測結果も工事中、供用後の自動車の走行において基準又は目標とする値以下となっております。

15 ページをご覧ください。上段には低周波音を記載しており、計画道路が橋若しくは高架構造となる区間で住居がある又は立地の可能性のある 5 箇所について、予測を行い、いずれも基準又は目標とする値を下回っております。

15 ページ下段には水質を記載しております。岐阜インターチェンジの盛土工事と各トンネルの掘削工事中に発生する濁水による水の濁りについて予測を行いました。工事中の環境保全措置として、仮設の沈砂池などの設置やインターチェンジ部の盛土工事の際は造成区域を細分化することで全面裸地化を回避できる工事工程を検討します。そうした工事方法により工事中に排水する水質を排水先の伊自良川の A 類型の環境基準である浮遊物質質量 S S を 25mg/l 以下となるように努めます。

16 ページをご覧ください。地盤として、周辺の井戸などに対するトンネル工事の実

施による地下水位の変動について定性的に予測を行いました。予測結果に記載しておりますように御望山のトンネル周辺では、地下水を利用されている低地部からトンネルが高い位置に計画され、かつ、約 600m離れております。また、椿洞のトンネル周辺では、用水として沢水等が利用されている低地部の内、西側の彦坂側では計画路線から約 250 m離れ、かつ、分水界を挟んで東側に計画路線があること、東側の椿洞側では計画路線から約 300m離れ、かつ、トンネルは低地部より高い位置に計画されていること、さらに、彦坂側も椿洞側も用水等は基盤岩上部の地表面からの地下水に依存していることから基盤岩内を通るトンネル掘削により地下水位の変動はほとんどないと予測しております。なお、環境保全措置としてトンネル掘削の工事前及び工事中は地下水位のモニタリングを行い、工事による地下水位の変動が確認されたときは、必要に応じ適切な対策を実施することとしております。

次に 16 ページ中段の土壌について説明します。予測結果に記載しておりますように土壌としてトンネル工事に伴う汚染土壌、地下水汚染の拡散について定性的に予測しました。椿洞のトンネルは、岐阜市が実施中の、この岐阜市北部地区産業廃棄物不法投棄事案に係る特定支障除去等事業の地下を通過しますが、不法投棄箇所は改変いたしません。また、地下水汚染については、岐阜市調査で支障除去地域の現場内及び現場周辺の地下水には、環境基準を超過するダイオキシン類は検出されておられません。

また、トンネル工事は岐阜市において支障除去事業の完了後に周辺的生活環境保全上の支障又は支障のおそれが生じていないことが確認されてから、トンネル工事を行うこととしておりますので、対象事業に起因する地下水汚染が生じる恐れはないと予測しております。また、環境保全措置として地山由来の重金属が検出されることも考えられることから、施工管理の一環としてトンネル掘削土及び地下水のモニタリング調査を行い、工事に起因して環境基準を超過するトンネル掘削土や地下水が確認された場合は、土壌汚染対策法等の法令に基づくとともに環境保全措置として必要に応じて拡散防止措置を実施するなど適切に処理することとしております。

次に 16 ページ下段の日照障害について説明します。先ほど説明しましたように、日照障害は基準を超える箇所があります。前方のスクリーンをご覧ください。この表の中で岐阜市の御望山の西側にある 御望と岐阜インターの近くの 大学北、山県市の 西深瀬の 3 箇所について、冬至の時の日陰時間が基準である 4 時間を上回ることとなりました。この 3 箇所については公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損失等の負担に

ついでに基づき工事実施の段階で日陰による損失の対応を行います。

資料に戻って、17ページをご覧ください。17ページから25ページまで動物、植物、生態系の調査結果、予測結果、環境保全措置の検討及び評価結果を記載しております。動植物、生態系については、現地調査、予測評価、環境保全措置の検討プロセスで、専門家等による技術的助言として、現地調査の計画段階の助言を始めとして、その後は、調査や検討が進む毎に調査・検討結果をお示しして助言を頂くといったプロセスを経てまとめてきました。

現地調査は、例えば動物では17ページ上段に記載しておりますように、主に平成19年から20年に行い、21年に補足調査を行った種もあります。

それでは、重要な種の予測評価結果を事例的に説明します。18ページをご覧ください。6.オオタカです。計画路線周辺で営巣を確認しておりますが、計画路線から約500m離れていることから、工事による騒音や道路照明による影響は小さいと考えられ、また、環境保全措置として工事中の設置位置や地形の改変の最小化、さらに、工事を段階的に遠くから土地を改変していく、いわゆるコンディショニングを行いながら、工事を実施することなどから、事業者の実施可能な範囲で回避又は低減が図られると評価しております。また、動物及び植物全般に必要な応じ工事の従事者に対して環境保全に関する講習や指導も行うこととしております。

植物では、22ページをご覧ください。2.オグラコウホネについてです。オグラコウホネの現地調査は、平成18年5月から平成22年2月まで行っております。予測結果は、記載しておりますように工事施工ヤード等や計画路線から約200m離れ、直接改変がないこと、トンネル計画の坑口周辺で実施した継続的な地下水位観測によると、トンネルの計画高さは地下水位高さと抵触しないため、トンネルの存在による地下水位低下の可能性は小さいと考えられます。生育地の改変はなく、生育環境の変化も小さいため、生育状況への影響は小さいと予測しております。なお、環境保全措置として観測施工による工事に伴う濁水等の生育地への流入の防止、水環境の変化の最小化及び代替水源の確保、工事従事者への講習・指導を実施することで環境への影響は事業者の実行可能な範囲で回避又は低減が図られると評価しております。

26ページから27ページには、景観、人と自然とのふれあいの活動の場、廃棄物等を記載しておりますが説明は割愛させていただきます。

28ページをご覧ください。全般を通して、その他の環境への配慮事項と事後調査を

記載しております。その他の環境への配慮として、2ポツ目に、工事中に重要な野生動物を新たに確認した場合は必要に応じて専門家等からご意見を伺い、現地調査を実施した上で、これらの生息環境や生育環境への影響が最小限になるよう適切な保全措置の実施を検討すること、4ポツ目には、フクロウの繁殖把握について営巣の可能性がある地域でトンネル工事実施前に改変箇所における営巣木の有無を調査し、繁殖阻害への影響に留意することなどを記載しております。また、5ポツ目には、トンネル工事による地下水位などのモニタリング調査の実施、8ポツ目には、トンネル掘削土から重金属が検出されると考えられる場合には、土壌汚染対策法に準じて適切な対応をとることなどを記載しております。

下段には、予測評価の結果の不確実性が大きい項目等について、事後調査に位置付けた種を記載しております。オオタカについては、今後の繁殖可能性について不確実性が伴うこと、そして、地下水の変化に対する保全対象種のおぐらこウホネやイシガメ、トウカイヨシノボリなどの生育・生息状況の変化について不確実性が伴うことから、事後調査の対象種に選定し、事後調査を行います。以上、環境影響評価を行う項目として選定した全項目について、現地調査、予測評価、環境保全措置の検討結果及び評価結果、その他の環境への配慮事項、事後調査を踏まえ、事業者として対象事業の実施にあたって環境保全について適正な配慮がなされていると評価しております。

最後に、資料2-5を説明します。これは、環境配慮に関する資料について、住民の方々から頂いた7通のご意見を整理し、意見概要としてまとめ、また、備考欄には、事業者の考え方(案)も併せて記載しております。

1ページ目をご覧ください。大気質について、岐阜インターチェンジ部や城田寺のトンネル付近について、アクセス道路を含めた予測が必要とのご意見です。右側の事業者の考え方(案)にありますように、今回お示ししている予測評価の結果は、特殊部として、アクセス道路も含め、複合的に予測した結果、基準値を下回っていることを記載しております。

2ページをご覧ください。騒音について、インターチェンジやトンネルの予測について、山による反射を考慮すべきではないかというご意見です。事業者の考え方(案)として、大気と同様に、特殊部として、アクセス道路や地形などを条件に含めて予測しており、その結果、基準値以下となっていること、そして、山による音の反射音については、洞窟のような閉鎖的な空間は別として、今回の計画区間周辺の山々での反射音は反射時に

草木や地面に吸収され、反射後は上方に拡散し、受信点までの伝搬経路も長いいため大きく減衰し、騒音レベルへの影響はないと考えております。なお、開通後、基準を上回ることがあれば、遮音壁等に対応していくこととしております。

3ページ上段をご覧ください。水質について、工事中と供用後の排水により使用している地下水への水質汚染に関するご意見です。まず、供用後の道路排水位置は都市計画決定後に、現地を調査し、関係機関と協議した上で決定するため、現時点で排水箇所は決めておりません。工事中においては、仮設の沈砂池等により、基準以下で排水することとしており、またトンネル掘削による地下水位への影響についても、モニタリング調査により必要に応じて保全措置を講じます。

3ページ下段をご覧ください。地盤について、御望山のトンネル掘削による地山のゆるみについて、有限要素法いわゆるFEMによる解析方法等を使った予測をしてはどうかというご意見です。トンネル設置による御望山南側斜面への影響については、新たに得られた地質調査データでFEM解析を行うと共に、地質調査結果に対する専門家の意見を踏まえ、南側斜面に影響が無いことを確認し、昨年7月に御望山内をトンネルで通過する事業者計画案を公表しております。また、FEM解析による力のかかり方の結果も平成21年3月に公表済みでございます。

以上、主なご意見と事業者の考え方(案)のポイントを説明させて頂きました。これで、全ての資料の説明を終わらせて頂きます。

【永瀬部会長】

ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明につきましてご意見・ご質問のある方はお願いします。

【新田専門委員】

3点ほど質問させていただきます。

1点目は、資料2-3(岐阜市)の13ページに記載があります工事用車両の運行に係る振動対策について、工事の分散との記載がありますが具体的にはどのように分散されるのか教えて下さい。

2点目は、16ページの日照障害について、この項目だけが基準を満足せず費用負担で対応するとなっておりますが、具体的に費用負担はどのような内容か注意書きでもいいので記載された方がよいと思います。また、住民に理解できるような対応と説明をして欲しいと思います。

3点目は、26 ページの景観対策ですけれども、山間部の美しい景観の所に道路が通り、デザインや色彩の検討をすることは記載がありますが、最近造ったような道路で、景観の阻害を少しでも和らげるようなデザインや色彩で造った事例があれば、できればその写真を掲載いただければ住民の方は理解しやすいと思います。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

まず1点目ですが、工事の実施段階で施工計画を立てますが、その中で工事用車両の運行については時間帯をずらすなどして、工事用車両の走行を平準化させることを実施段階において検討します。

【新田専門委員】

工事用車両の走行を平準化するとは具体的にはどういうことですか。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

現道の交通が集中する朝方や夕方には工事用車両が走行しないようにすることや、各工事場所から出る車両の調整を施工計画の段階に検討するものです。

【新田専門委員】

分かりました。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

続きまして2点目の日照阻害ですが、地元説明会の時に、本日お配りした資料2 - 4（概要版）を使いまして住民の方々へ説明をしております。また、工事を行う段階におきましても地元住民に説明を行うこととしておりまして、その時に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基づく補償の中で具体的な費用負担の内容を説明させていただきます。

【新田専門委員】

1回にまとめて補償金額をお支払いになるのですか。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

その通りです。続いて、3点目の景観につきましても、東海環状西回りも含め道路全般に関しまして、景観の有識者の方から助言を頂きながら事業者としてできる範囲の中で対応し工事を進めさせていただいております。また、引き続き検討しながら進めて参りたいと考えております。

【岡田専門委員】

騒音について、東海環状自動車道以外に岐阜インター線なども含めて予測されている

のでしょうか。

【国土交通省岐阜国道事務所建設監督官】

都市計画道路の岐阜インター線や主要地方道岐阜大野線なども含め予測しております。

【岡田専門委員】

予測箇所の岐阜市大学北（IC部）の予測高さは地上 1.2mと 4.2mとなっておりますが、近くの7階建て共同住宅の上層階も予測していますか。

【国土交通省岐阜国道事務所建設監督官】

記載の通り岐阜市大学北（IC部）の予測高さは地上 1.2mと 4.2mで予測しております。

【岡田専門委員】

この辺の道路の高さは 30m位になると思うのですが、その場合、7階建ての高さを通ることになると思います。道路の詳細設計はまだ行ってないのですか。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

詳細設計は、都市計画変更がなされてから行うため、まだ行っておりません。

【岡田専門委員】

計画路線の近くに小学校もありますので、影響があってから遮音壁を建てるというよりも、詳細設計の時に個々に対応していただきたいと思います。

次の質問ですが、低周波音の予測と評価の中で、今回は建物のがたつきといった評価はされていますか、IC部では木造住宅では車が通るとガタガタ揺れるということがあります。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

今回は建物のがたつきについては行っておりませんが、工事後にそのようなことが起これば適切に対応をしていきたいと考えております。

【岡田専門委員】

今後もし苦情等があったら速やかな対応をお願いしたいと思います。

なお、資料2 - 4 概要版の3ページ目左上ですが、 L_{A5} ではなく L_{Aeq} が正しい記載だと思えます。また、同ページの低周波音の環境保全措置として環境施設帯の設置と記載がありますが、基本的に低周波音に対してはあまり効果がなく、低周波音は非常に波長が長いので障害物があっても関係はありませんので発生源を抑える方法がよいと思います。以上です。

【西條専門委員】

専門外なので教えて欲しいのですが、資料2 - 3要約書(岐阜市) 11 ページの騒音の現地調査ですが、曜日が違ったり休日があると、かなり調査結果にばらつきがあると思います。

これが一般的なやり方だと思いますが、それぞれの場所の地域特性に応じたやり方も検討すべきではないかと思います。

【岡田専門委員】

確かに西條委員がおっしゃるとおりですが、交通量の多い場所だと1年中で祝祭日を除けば1 dBから2 dBぐらいの誤差です。田舎だと交通量が少ないので、その差は大きくなります、また工事により通常の交通量と変わっているようなことがなければ、この様な調査で大丈夫だと思います。

【西條専門委員】

クリアーしていると言っただけであれば問題ないです。

【梶浦専門委員】

動物、植物の調査について、専門家の意見を聞きながら進めてきたと説明され、また、トンネル区間なので影響はないと思いますが、資料2 - 2の6 - 9 7の哺乳類の調査結果で、4種類くらい抜けているのではないかと思うものもあり、狭い範囲で調査した時に新しい種が確認された場合、何か指摘される可能性があると思います。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

その他の環境への配慮事項にも記載しておりますが、コウモリ類については重要な種の生息に関する情報が得られた場合は、生息適地等に留意しながら、必要に応じ改変箇所について工事前に生息確認調査を行い、生息状況を把握するなど適切に対応して参りたいと思います。

【西條専門委員】

植生の環境保全対策でご提案申し上げますけども、御望山や椿洞周辺は二次林で、人間が維持してきた優れた里山の環境であったのが、高齢化などを背景に手入れができなくなってきた状況ですから、今回の環境配慮の観点であまり保全と言われすぎなくても良いのではないかと思います。

【福井専門委員】

資料2 - 3の要約書(岐阜市)17 ページですが、秋季調査で猛禽類の渡りに注目した

とあり、このIC上空が渡りの地点になっています。予測の中で道路と渡りとの関係に
触れていませんが、道路ができた後の影響について、人工物が出来た後に影響があ
った事例があればお教えいただきたい。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

委員ご指摘のIC上空が渡りの地点になっていることについては我々としても承知し
ておりますので、工事を始める段階で配慮して参りたいと考えております。事例につき
ましては、了解しました。

【篠田専門委員】

トンネルについてですが、御望山は過去の経緯からボーリング調査の密度が高く地質
について詳細に調査されていると思います。それに対して椿洞については産業廃棄物の
不法投棄事案支障除去の関係上、岐阜市の資料を使って解析されていると思います。資
料2-2の6-7-10ページにトンネルの縦断的な位置関係が概念的に示されていま
すが、これを3次元的にどんな状態になっているのかを分かるようにした方が良いので
はないかと思います。それは資料2-2に書かれているように、岐阜市の調査によるダ
イオキシン類等の地下水への影響について、影響範囲の地下水を調べて生活上問題ない
ことは明かなんですけれども、地下構造なので、耐水層や基盤岩層の状態や、その岩盤
内のクラックの状況などは予測不可能だと思います。岩盤の中から何か出てきた場合に、
ある程度3次元的な構造を把握することと、先行ボーリングを行ってそこから出てくる
地下水について事前にモニタリングすることの2つが重要だと思います。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

椿洞周辺の現計画はトンネル、橋梁、トンネルという構造でしたが、今回の変更では
橋梁部分がトンネルとなり、全長約4.2kmのトンネルとなります。また、地元説明会
でも当該箇所の水が山県市側に流れていきますという説明もさせていただいております。
なお、ダイオキシン類や重金属など色々なものがありますが、pHも含めて両側の坑口
で水質調査を実施し、工事実施段階において適切に対応していくことを考えております。

【遠藤専門委員】

昆虫についてですが、きちんと調査してあると思いますし確認種も多いんですが、そ
の中で少し偏りもあるように思います。例えば夜間採集のライトトラップ調査は有効な
方法ではありますが、蝶目について非常に幅が広いので一概には言えませんが、確認され
た種類が少ないように思われます。ギフチョウは重要な種の一つでヒメカンアオイに依

存していたり、オオムラサキはエノキがないと生息していないといったように、昆虫は生育環境にあったもので保護していくことになると思いますので、そういった主旨があるとより良いと思います。

オオムラサキの記述はこれでいいのですが、遠くから飛んでくるもので、この周辺にエノキがなく生息していないので、あえて取り上げて保護するというにならないと思います。

【永瀬部会長】

ありがとうございました、まだご意見があるかもしれませんが、本日は資料の内容も膨大ですので、ご説明いただきました内容につきましては持ち帰りいただきまして、もう一度専門部会を開催させていただきたいと思います。本日はここまでということで事務局にお返ししたいと思います。

【都市政策課長】

大変貴重なご意見、ご審議をありがとうございました。

まず、瑞浪恵那道路については、案についてご了承をいただきましたので、今後、環境調査に入りたいと思います。

また、東海環状自動車道につきましては、本日頂きましたご意見も含めて、再度、次回の専門部会でご審議をお願いしたいと思います。また、ご質問等について事前にあれば事務局まで頂ければと思います。

次回、第12回の専門部会についてご連絡させていただきます。開催につきましては1ヶ月後程度を予定しております。日程調整につきましては、第12回環境影響評価専門部会の日程確認についてお手元にお配りしておりますが、これに記載をしていただき6月10日(木)までに事務局までご連絡頂ければと思います。

それでは、以上をもちまして第11回岐阜県都市計画審議会環境影響評価専門部会を終了させていただきます。長時間、ありがとうございました。

— 了 —