

【都市政策課総括管理監】

おはようございます。本日は大変お忙しい中、ありがとうございます。本日、司会進行を務めさせていただきます、都市政策課総括管理監の青地と申します。よろしくお願い致します。現在、委員 10 名中お一人遅れてみえますので 9 名のご出席をいただいております。定足数に達しておりますので、ただいまから、第 15 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。

なお、本日の会議につきましては、一般傍聴者 2 名の方が傍聴されておりますので、ご報告をさせていただきます。

本日の専門部会の議題は、「国道 19 号瑞浪恵那道路の環境影響評価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について」の 1 件でございます。このため、事業者である多治見砂防国道事務所のみなさまにも御出席いただいておりますのでご紹介致します。

それでは、お配りしております議事次第に沿って進めさせていただきます。

開会にあたりまして、都市政策課長の渡瀬よりごあいさつ申し上げます。

【都市政策課長】

皆様、おはようございます。都市政策課長の渡瀬でございます。私、前任の桐山の後任といたしまして、昨年 4 月より都市政策課長を拝命しております。委員の皆様におかれましては、本日は大変お忙しい中、また、足もとの悪い中、この部会にお集まりいただきまして誠にありがとうございます。国道 19 号瑞浪恵那道路につきましては、平成 21 年 7 月の「方法書」についてのご審議を始めとしまして、途中、委員の先生方の改選を挟んではおりますけども、これまで 5 回の専門部会で、様々なご審議をいただいていたところがございます。本日の審議は、前々回からご審議いただいておりますアセスの「準備書」につきまして、昨年の秋に公告縦覧を行いまして、それに対する住民の方々からの意見書の提出がございましたので、これに対する都市計画決定権者の見解をこの場でご審議いただければと、お集まりいただいたところです。委員の先生方から専門的ご見知から様々なご指導をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。

それでは、皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

【都市政策課総括管理監】

大変恐縮ではございますが、課長、所用がございますのでここで退席させていただきます。

【都市政策課総括管理監】

それでは、議題に入る前に本日の配布資料の確認をさせていただきます。

全部で9種類ありますのでよろしくお願い致します。

議事次第

出席者名簿

配席表

専門部会運営要綱

資料1：一般国道19号瑞浪恵那道路環境影響評価準備書説明会の質疑応答の概要

資料2：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（案）

資料3：準備書修正頁

国道19号瑞浪恵那道路 環境影響評価準備書・同要約書

でございます。

配布資料に不足のある方ございましたら、お知らせください。

（確認）

【都市政策課総括管理監】

よろしいですか。

それでは、本日の専門部会の審議をお願いしたいと思います。篠田部会長、よろしくお願い致します。

【篠田部会長】

みなさん、おはようございます。本日は年度末の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。早速審議に入らせていただきます。その前に本日の専門部会の議事録署名者を指名させていただきたいと思いますが、部会長に一任いただけますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【篠田部会長】

ありがとうございます。それでは一任いただきましたので、本日の議事録署名者は、神谷委員と北田委員をお願い致します。よろしくお願い致します。それでは、審議に入ります。

本日の議題は「準備書についての意見を有する者の意見の概要」及び「その意見に対する

る都市計画決定権者の見解」の2つです。

まず、1つ目の「準備書についての意見を有する者の意見の概要」について、今回2通の意見書の提出がありましたが、それぞれの「意見の概要」としてどのように表記すべきか検討したいと思います。

それでは、事務局から説明をお願いします。

【都市政策課技術総括監】

都市政策課の上田と申します。よろしくお願ひ致します。座って説明させていただきます。

それでは、まず、前回平成24年2月7日の専門部会以降の国道19号瑞浪恵那道路に関する都市計画及び環境影響評価手続の経緯について報告させていただきます。前方のスクリーンをご覧ください。

前回の専門部会で国道19号瑞浪恵那道路の環境影響評価準備書についてご審議いただいた後、都市計画の案を作成するため都市計画の素案の閲覧を行うとともに準備書を参考にお示しし、平成24年3月26日と27日に恵那市及び瑞浪市において都市計画の公聴会を行いました。恵那市では7名、瑞浪市では1名の方が公述されております。

都市計画の要素の一つである環境に関しては、自動車の騒音、排気ガスによる環境悪化が懸念されるとのご意見がありましたが、環境影響評価準備書にも記載のとおり、自動車の走行に係る騒音や大気質に与える影響について、事業者として実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減し、環境保全についての配慮が適正になされていると評価していることから、県としては都市計画の素案は適切なものと考え、同素案を都市計画の案といたしました。

また、都市計画の案については、環境影響評価準備書と併せて、昨年10月16日から11月16日まで縦覧を行いました。

なお、環境影響評価法では、縦覧期間中に環境影響評価準備書の内容を地域住民に周知するため説明会を開催することが義務付けられております。

準備書説明会の概要を簡単にご説明いたします。前方のスクリーンと併せてお手元の資料1とパンフレット「環境影響評価準備書のあらまし」をご覧ください。

10月31日に瑞浪市において、11月1日に恵那市において準備書説明会を開催し、合わせて94名の出席者がありました。

委員の皆様にご意見を伺いながら作成したパンフレットを配布し説明を行いました。

説明会における質疑応答の内容につきましては、資料1に記載のとおりでございます。資料1につきましては、事前に送付させていただいた資料と同じものでございます。騒音や日照阻害についての意見がございました。この説明会の後、準備書に対して、2通の意見書が提出されました。

環境影響評価法では、準備書についての意見の概要と当該意見に対する都市計画決定権者の見解を知事及び関係市町村長へ送付することになっており、本日は、これについてご審議いただくものでございます。

篠田部会長からご発言のありましたとおり、まず、準備書についての意見の概要の作成について説明させていただきます。

お手元の資料2のP1をご覧ください。

表1(1)の左側の欄に記載します意見の概要についてでございます。事務局といたしましては、意見の概要を作成する趣旨といたしまして、多数の意見書が提出された際に、あまりに膨大な資料となることを避けるために意見の要約を記載することを意図していると考えております。

今回の意見書の提出は、2通ということで多いものではございませんので、事務局としては、意見書の全文を概要として記載したいと考えております。

なお、意見書の内容につきましては、都市計画決定権者の見解(案)と併せて、後ほど説明させていただきます。

準備書についての意見の概要についての説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願い致します。

【篠田部会長】

ありがとうございました。ただいま、事務局から前回専門部会以降の経緯と「準備書についての意見を有する者の意見の概要」を意見書の全文とする事務局案について説明がございましたが、これについてご意見・ご質問のある方はお願いします。

(意見なし)

【篠田部会長】

最初のところは進め方の話ということになりますね。

それでは、具体的な話はその次ということになりますが、異議なしということで「準備書の意見を有する者の意見の概要」については、この意見書の全文とするということに進めさせていただくということにいたします。ありがとうございます。

の整合が図られています。

また、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は、調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価するための基準がなく、評価ができないため、予測及び評価は行いません。」

と記載しております。

続いて、大気質に関するご意見です。

「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れます。粉塵の害があるものと思われれます。」

との意見に対して、当専門部会においても方法書段階においてご審議いただいておりますが、道路の環境影響評価では、準備書 P7-1 に記載のとおり、省令等に基づき、事業特性及び地域特性を踏まえて、項目を選定しております。

パンフレットの裏面にも大気質に係る代表的な汚染物質をお示ししておりますが、環境影響評価では大気質を二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等と区分してそれぞれ予測・評価を行っております。ご意見にあります洗濯物を汚す微粉とは、一般に浮遊粒子状物質ではないかと考えられますが、明確に意見書に記載されているものではありませんので、お手元の資料 2 つ目の見解（案）といたしましては、

「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基準を下回ります。

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は対象とされていません。」

と記載しております。

また、浮遊粒子状物質や粉じん等の濃度は、自動車交通量のみでなく、風向きや風速、道路の構造等に左右されるものですから、必ずしも交通量だけで比較できるものではございませんが、参考として

「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。

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。」

と記載しております。

続きまして、資料 P2 の 1 つ目、日照阻害に関するご意見です。

「日照時間について、冬季太陽高度は低くなります。線路の上 5 m 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。」

準備書 P8-7-1 に記載のとおり、環境影響評価では、対象道路による日照阻害の影響が比較的大きい、橋梁・高架部について保全対象である住居のある地点を選定し、予測・評価しております。

見解（案）といたしましては、

「日照阻害については、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、準備書 P8-7-6 に、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、P8-7-12 に評価結果を記載しております。

その結果、参考となる値以下となり日照阻害の影響は極めて小さいと予測しています。」と記載するとおり、影響の比較的大きいと予想される地点においても、生じる日影は参考となる値（4 時間）以下となり、日照阻害の影響は小さいと評価されます。

あくまで参考にはございますが、ご意見のありました瑞浪恵那道路と JR 東海中央線が平行した辺りの都市計画図をお示しします。前方のスクリーンをご覧ください。

該当箇所南側には、JR と山地があるため、現状でも JR や山地による日影が生じていると考えられます。

そこで、JR と山地、計画路線の位置及び高さ関係を、太陽の方位を勘案し、模式的な断面図を 3 方向お示しいたします。

こちらが参考に、模式断面図を示したものです。JR、計画路線、山地これらの概ねの位置及び高さ関係を示しております。

青い破線でお示ししているのが、日照のラインでございます。

これらから、南側の山地または、JR の盛土により、計画路線自体の新たな日影は生じていないことがわかりいただけると思います。

ただし、山地の間の谷地形または JR の盛土高さが低い場合等につきましては、太陽の方位により計画路線の高さが上回り、計画路線の存在により新たな日影が生じる可能性があります。計画道路の位置から離れているため、新たな日影の発生は少ないと考えられますので、先ほどの続きの見解（案）といたしましては、

「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。」

と記載しております。

続きまして、環境全般及びルートについてのご意見として、資料 P 2 の 2 つ目の意見をご覧ください。

「自治会構成について、これ以上環境が悪化すれば転居を考えるとという人がいます。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います。」

提案です。影響の少ない道路は トンネルで、線路より 1 km 以上南側の山林を 国道 19 号線を 2 階建てとして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。」とのご意見に対する見解（案）を読みあげさせていただきます。

「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、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。」

と記載することにより、事業者である国土交通省、関係市及び県のルート選定に係る取り組みについて丁寧に説明するとともに、続いて、

「さらに、環境への影響については、準備書における予測評価の結果、一部の項目で環

境基準を満足できない地域があるため、遮音壁の設置等の環境保全措置により、事業者の
実行可能な範囲内で環境への影響は回避又は低減されていると評価しています。」

と記載し、環境への影響についての評価を示しています。

続きまして、P3の表2をご覧ください。1つ目の意見として、

「説明会でも、相当数の意見が提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。」

とのご意見に対する見解（案）といたしましては、

「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。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なりません。

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やすく丁寧に事業の説明をされると聞いています。」

と記載することにより、今後も県及び事業者である国土交通省において、適正に手続を進めていくこと、事業実施段階においても地域住民の皆様丁寧に説明していく考えであることを記載しております。

また、資料1でお示ししている準備書説明会の概要につきましては、説明会当日の質疑応答の内容とともに、補足回答を示しており、これを県ホームページで公表していく予定でございます。

続きまして、2つ目の意見ですが、

「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。

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、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 4 m 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、今は何もない状態から生活環境が非常に悪化します。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。

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 5 m、6 m 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。」

とのご意見に対しまして、こちらが準備書 P8-2-8 に記載されている予測地点 の断面図をスクリーンにお示ししております。

併せてお手元の資料 2 の P3、2 つ目の見解（案）をご覧ください。

「まず、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。次に、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、一般的な環境保全方針（準備書 P3-10）のほか、遮音壁の設置等の環境保全措置を検討しています。これらのことから、事業者の実行可能な範囲内で環境への影響は回避又は低減されていると評価しています。

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、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おります。

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。」

と記載し、前提として対象道路はルート選定時から、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ていることを説明しております。

また、環境保全措置として遮音壁等を設置することにより、事業者の実行可能な範囲内で環境への影響は回避又は低減されていると評価しております。

なお、実際に事業を実施する段階になり、遮音壁等の環境保全措置を実施する際には、事業者である国土交通省が実際の土地利用、住居等の立地状況を踏まえ、遮音壁等の構造の詳細を検討していく考えであることを示しております。

続きまして、P4 の意見ですが、

「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なされてなく、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。

この地域の集落の南側 100m 程度は民家がありません。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します。現計画ありきではなく、柔軟な対応をお願いします。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します。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そうです。」

別紙参照として図面も添付されています。

「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。」

とのご意見に対しては、先程の 1 件目のご意見に対する見解（案）と重複しますが、対象道路のルートは「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」ものであることをご説明しております。

当該事業は、公共事業でございますので、当然のことながら経済性について勘案されておりますが、経済性のみでなく、「瑞浪・恵那間の道を考える懇談会」でも提言のありましたように、住居の密集地、寺社・仏閣等歴史的に重要な物件、貴重な動植物の生息・生育地は極力避けてルートを選定しております。

これらの諸条件を、事業者である国土交通省において、総合的に勘案した上で現在のルートを定めており、県としても適切であると考え都市計画案としたものでございます。

以上で、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（案）についての説明を終わります。

ご審議の程よろしくお願いいたします。

【篠田部会長】

ありがとうございました。ただいま事務局からご説明いただいた「意見に対する都市計

画決定権者の見解」の案について、ご意見・ご質問等をお願いします。

【北田専門委員】

意見書では騒音についての懸念が表明されている。例えば1番目だと、近くに鉄道も通っている。それで、ただでさえうるさいのに、併せて非常にうるさくなるのではないが、そういう心配をされているのに、それに対して、複合的な影響は評価できないので、方法がないから評価を行わない。そういうことで許されるのかと思う。決められた方法がないかもしれないけれど、造った時に環境がどのように改変されるのか、評価できないことはないですよ。決められた方法がどこかにないからできないというのは変だというのが私の考えです。

騒音のことはよく分からないけれど、道路の近く、20mのところでの環境基準値70dBというのは、道路騒音だけで70dBまで出してもよいということではなく、道路は公共の大切なものですから、その近くにお住いの方々は、全体として70dBくらいまでなら我慢してくださいねという話なのではないかと思います。だから、例えば他の騒音と併せてそれを超えるようなことになれば、なんらかの対策をとらなければならないということではないかと思う。評価する方法がないからやらないという言い方は、やや不親切であると思う。一番最初に説明のあった、既存の鉄道による騒音が80何dBであって、道路騒音で予測されている値よりはるかに大きいから、道路騒音によって付け加わる部分はそれに比べてはるかに問題ではないということならば、そのことを示してあげることではないか。例えば、苦情が出ている人のところで、現状を測定されたことがあるのかどうか。当然電車が通っているとき、通っていないときいろいろあるわけですが、現状がどうかというのを、書物に鉄道騒音は80何dBと書いてあるから、そうだと言うのではなくて、実際にそこで測った値を基準にして、道路を造った時の予測はもちろんされて出ているのしょうけれど、それと照らしてどうなのか。あるいは鉄道だと間欠的なので、それにしてもどれくらい間欠的なのか。1時間のうち、上下で8本通るのだったら、例えば、1本が注目地点に影響を与える時間を2分とすると、60分のうち16分はなんらか鉄道騒音に影響されるとか、残りの時間はどうなのかとか。そういうことをちゃんと答えないで、ここに書いてあるのを見ると結局何もしないと、つまり、方法もないし、何かやる気は全くない。そんなことでいいのかなと思います。それから結局は同じようなことになるのだけれど、3ページで、“説明会で納得のいくような説明のないまま終わってしまった”という意見がある。そうするとその回答で書いてあるのが、評価書の段階で公開し縦覧しているからその間に来

でちゃんと紙に書いて出せと、そうしたらそれに答えてやるという回答だと思うのだけれど、しかし、その後、各所に出てくる説明会の部分で、ちょっと内容の違う説明会なのかもしれないけれど、「説明会で地域住民の方にわかりやすく丁寧に事業の説明をされると聞いています。」ということが随所に書いてある。先の3ページ目の質問は、これは事前の計画段階の説明なのだけれど、“わかりやすく丁寧な説明がされていない”という苦情ですよね。それに対して、前段に文書を出せと言い、後段では、他の説明会では丁寧に説明をされると。これは矛盾しているのではないか。住民の方は、やっぱりいろいろ心配されている訳ですね。それには丁寧に答えなきゃいけない。もちろん住民の方が言われていることが全部とおるという訳ではありませんが、これを見ていると何もしないという回答が書いてあるだけじゃないかと、そういうのでいいのですか、というのが私の質問です。

【都市政策課技術総括監】

鉄道の騒音は、測っておりません。先ほど説明させていただいたのですが、意見書を提出された方は、現在、鉄道の騒音で困っているという状況です。先ほど、位置図でも鉄道との関係をお示ししましたが、鉄道の北側の集落から見て、道路からかなり離れているのですが、鉄道に近接しているということで困って見える。道路とはかなり離れているのですが、住民の方は具体的にはどのくらいなのか分からないので、鉄道と道路の騒音の大きさが足されて100dBになるのではないかと心配されています。

【北田専門委員】

騒音のことをよく知らない人の100dBなんて言うのはナンセンスなのだけれども、少なくとも今言われたように、鉄道騒音の方が非常に卓越していて、道路はほとんど影響ないと言うのだったら、それはちゃんと示さなくてはいけない。まず、そこで測らなくてはならない。そこがどう考えても計画している道路の予測騒音と比べて10dB違いがあったら10倍以上鉄道の方が大きいということです、という説明をするべき。測りもしないで大丈夫だというのはちょっとおかしいのではないかと思います。

【篠田部会長】

データに基づいたきちんとした回答が必要なのではないかのご意見ですね。

【岡田専門委員】

北田先生のご発言は、もっともな話だと思います。おそらく住民説明会で具体的な回答がなく疑問に思われたため、本日に至ったものと考えます。そこで、この文面ですが、難しいですね。複合影響を検討した場合、この位置関係ですと鉄道騒音の方が大きくなると

予想されます。そのため、住民がその資料をみて、鉄道からの騒音がうるさいことから、当該事業者を訴える事も可能です。そうなった場合、鉄道会社から「勝手に評価しないでほしい」ということになるかもしれません。やはり事前に説明会でよく説明しておけばよかったですと思います。したがって、この文面には具体的な予測結果を記載することは難しいので、しっかりとした根拠を踏まえつつ、鉄道騒音に比べて道路交通騒音のレベルは「大きく下回るため」などの表現に変更してはいかがでしょうか。住民からの意見は、たいへん丁寧な文章に読み取れますが、事業者の文章は全然誠意が伝わっていないと思えます。「既存の鉄道と自動車の走行に係る騒音の複合的な影響を評価するための基準がなく、調査及び予測結果との間に整合が図られているかどうか」これはよくわかりません。「基準がないので行っていません」で十分だと思います。本来は「既設の鉄道に対して今回計画している道路は、10dB以上大きく下回っているから現状と変わりません」と書いてほしいのですが。

また、すこし気になるのが「基準又は目標とした値との整合が図られています」という文書です。「整合が図られている」とは、矛盾がなく一致しているという意味だと思えるのです。「予測結果は基準又は目標を下回っている」という書き方のほうが、住民にとって分かり易く理解されると思います。一度、書き方も検討して下さい。

【北田専門委員】

だから、まず測ってみてはどうですか。今言われたような鉄道騒音の方が大きいはずだとか、そう書いてあるからきっとそうだというのは、やはり不誠実。JRだって近くで測ってはならないという権利は恐らくない訳で。もうちょっと、木で鼻をくくったようでない回答が必要ではないかと思う。

【岡田専門委員】

道路事業者が鉄道騒音を測定するのは、なかなか難しいので、測定事例の調査や予測は可能ですから、現状はこの程度ですと説明するぐらいだと思います。ただし、それを評価するのは難しいかなと思います。ですから、そのようなことも含めて、住民説明会でしっかり示してあげれば良かったのですが。

【新田専門委員】

最初の質問については、北田先生や岡田先生もおっしゃられているように、この記述の仕方は大変誠意のない回答なので、もっと誠意のある回答に変えていただきたいと思えます。それを今ここで考えるのは難しいと思いますので、やはり岡田先生が中心となって、

まず私たちが納得いくような回答を作っていただきたいと思います。それから、住民の方たちのご意見・疑問は、私もこういうことが起きるだろうなということを思います。この事業計画の中には、道路の沿線に住む方たちがどうしても納得できない場合は、移転を希望するだとか、騒音対策の何らかの工事をやってほしいとかいうことが出てくると思うのですが、そういう住民の方たちの希望をどのように対応なさるのでしょうか。事業計画の中にはそういう予算というのはないのでしょうか。例えば、一般的な窓ガラスをトリプルガラスにするとか、そういう費用を出してもらえとか。もっとも費用がかかるのは移転して家を建て直す時の移転費用だとか新築の準備金だとか、そういうことに関しては、どのように計画をお考えなのでしょうか。

【都市政策課技術総括監】

現在は都市計画決定をする段階でして、用地補償などは、今後、事業者である国土交通省で事業化されて、具体的に詳細な現地の調査とか設計などがされて、具体的に地元の地権者の方に説明会等行われて事業段階に進んでいくということになります。

【多治見砂防国道事務所副所長】

事業者である多治見砂防国道事務所でございます。よろしくお願いいたします。

私ども瑞浪恵那道路の道路計画につきましては、一定の将来の交通量に対する予測をさせていただいて、それに対して、住宅、保全すべき住宅等に対してどうなるかという予測をさせていただきました。それによって一部環境基準を守れないところがあるので、遮音壁を設置することで、環境は保全できるということになっておりますので、基本的には環境が悪い状態で道路を造っていくということではなくて、保全措置をすることで環境は保全できるということ、道路を造っていくということ、環境影響評価をさせていただいてあります。従いまして、いろいろな対策を個別具体に行う必要はなく、一定の保全措置をすれば影響なく事業ができるというように整理させていただいておりますので、今先生がおっしゃったような費用を見込むという必要性はないと考えております。事業の段階ではなく、都市計画決定の段階でありますので、そういったアセスメントになっておりますのでご理解ください。

【篠田部会長】

そもそものこの会は、都市計画決定権者が、都市計画決定を行うために環境影響評価を事前に行い、それを受けて事業者の方が実際に事業を行うという流れの中の環境影響評価の部分を担当しているということになると思うのです。住民の方々がいろいろご心配される

ということは、もっともだろうと思います。皆さんの意見にもありますように、要は、都市計画決定をする前の環境影響評価の中身について、我々がここで住民の方々からのご心配に対して、どういうふうに今回答えるべきなのかというのが、一番の議論の中心になってくると思います。ですから、何か事業を行って、その結果何か起きてしまったということは、我々の活動範囲をはるかに超えている話。そうならないように事業者の方は計画を作られて、環境影響評価をされており、これだけのきちんとした報告がされている訳ですから、前提として受け入れざるを得ないのですね。それと住民の方々のご指摘、この二つをどういうふうにきちんと説明するか。北田先生とか他の先生とかお話をされたように、誠意というものの、この辺のところのスタンスを専門部会として、皆さんにご意見をお伺いしたい。

【岡田専門委員】

住民の立場からすると、例えばこの道路が建設される前は環境基準 65dB で、道路が建設されることによって、その基準値が 70dB まで上がることになっていきますので、5dB アップされてしまいます。いくら基準の 70dB が守られたとしても、今までの環境が絶対に守られているとは言い難いと思います。そういうことも念頭に置かないといけない。住民が納得するような回答を用意すべきだと僕は思います。でないと、このまま平行線になってしまいます。例えば、遮音設計をする場合も、都市部では透光性の遮音壁を用いて圧迫感のないような設計がされています。この道路にもおそらく透光性遮音壁が採用されると思います。具体的な手法まで約束できないと言われるかもしれませんが、やはりそういう事も記載しては如何でしょうか。また、道路事業者によっては遮音壁の効果を聴けるデモンストレーション用の装置があると聞いていますので、そういうのも準備してあげてやられるなど、誠意をみせていかないとだめだと思います。回答の文面を少し考えていただきたいと思います。

【篠田部会長】

他の委員の方、いかがでしょう。

【福井専門委員】

今、岡田先生の言われたように、特に表 2 の方は、知らぬ間に話が進んで、私の家のところに道路が来たという意見なので、遮音壁も 4 m が高くなって 5 m になるというような、いわゆる音が和らいでも景観的に家の横にそんなものが立って、星も見えないというような感覚だと思いますので、こういう方には、個別なことになってしまいますが、今言われ

たような形で、丁寧というか、難しいですけども、納得していただけるような形でお答えした方が良いと思う。

【梶浦専門委員】

問い合わせの場合でも、問い合わせ先を書くだけで、地域の方はやっぱりずいぶん丁寧な説明だなととられますので、私も環境保全措置についても、例えば土を盛るとか、景観であるなら緑化の一部を工夫するとか、遮音に対する工夫をしてというような表現にさせていただくと、地域の方はやっぱりずいぶん丁寧な説明だなととられるのではないかと思いますし、ちょっと表現の中で違和感を感じますので、ぜひそこを工夫していただけるとありがたいです。

【田中専門委員】

自分としては、個人的であったり、感情的であっては絶対にならないという思いを持ちながら聞いていましたが、全く同じようなことなのですが、3ページの2番目に書いてある、この住民の方の気持ちはよくわかるような気がするのです。遮音壁が作られることにより、今までと違って住みにくくなるのではないか、あるいは生活権、環境権が奪われてしまうのではないかという心配がある。それに対する見解として、どう緩和するか。その見解として、もうちょっと丁寧というか具体的というか、いろいろなことが考えられると思うのですが、専門家の方がこの考え方をもうちょっと丁寧に具体性を持たせて、ここまで事業をされた時の心配をしてくださって事業を進められるのだなと伝わるような、そういう書き方を考えていただけるといいと思います。

【都市政策課技術課長補佐】

回答の中で5段目に一般的な環境保全方針に書いてありますけれど、これは、準備書にも記載してあるのですが、遮音壁だけでなく、遮音築堤とか裏面吸音材とか低騒音舗装等もやっていきますと準備書の3-10ページの供用後のところには記載してあります。

【篠田部会長】

そういう質問ではないですよ。まず、委員の方にこれについてどういうふうに思われるか聞かせていただきますので、事務局からの説明は後からにさせていただきたいのですが。

【新田専門委員】

先程、岡田先生のご意見の中にあっただのですが、最新の遮音壁には、あまり圧迫感を感じないような遮音壁もあるということなのですが、岡田先生、それでよろしいでしょうか。

【岡田専門委員】

東名高速道路を走っていると、透明で日照問題をなくすような透光型の遮音板がありませんね。

【新田専門委員】

そういうのを写真で示すとかいうことは、また、あまり細かい回答書になると、それについても、いろいろな意見があるので困るのでしょうか。なければ、あまり圧迫感を感じない設計の遮音壁について、言葉だけでなく、事例を写真で示すとかいうのはよくないのでしょうか。

【篠田部会長】

まず、この会の立場を明確にしておく必要があると思うのですが、工法等について検討する場ではありません。この工事によって想定し得る環境への影響が評価されているのがこの分厚い報告書、この内容に基づいて我々、専門家の立場からこの部分が足りないのではないとか、あるいは住民の方から出てきた環境への影響に関するご質問に対してこういう理解をすればいいとか、あるいはこの部分が足りないから、都市計画決定権者としてちゃんと配慮するように言うとか、というのがこの会のスタンスというようにご理解いただけないでしょうか。そうしておかないと、議論があちこち行ってしまっ、工法の話ばかりになってしまうといけませんので。

【西條専門委員】

まさに、部会長の言うとおり、都市計画決定権者が事業者に対して、いいですよとかこうしてくださいとか言うことによって、住民に理解を得られるようにするものでしょう。それから、今までみんな上から目線なのです、何とかしてやるとか、こうやると理解されるだろうとか。そうではなくて、一委員であると同時に住民でもある訳です。そういうことで、委員の中でも専門分野がありますので、色々意見はあろうかと思いますが、全般的に委員は素直になっていいのではないかと思います。これまで意見を出されたものに対して、都市計画決定権者の見解としては、こんな書き方をしては、岐阜県としてよくないのではないですか。

【篠田部会長】

皆さん、同じような思いであるようですね。神谷先生、いかがですか。

【神谷専門委員】

難しいのですが、要するにルールに従って淡々とやるのが大事だとは思いますが、文章というのは独り歩きしてしまうので、誤解だけ招かないような表現、例えば、ちょっと

一つ気になったのが、「事業者の実行可能な範囲で」とか、曖昧な言葉があるので、曖昧な表現は後々怖いと思います。それで、やっぱり、ルールに従って、我々のできることをしっかりと示して、住民の理解を得るということをしかりやるための文章、それで充分だと私は思います。ただ先程の実行可能な範囲で、というのは誤解を招きそうな表現なので、誤解のないようにしていただきたいと思います。

【西條専門委員】

こういうものはすべて可能な限りとか、できるだけとか、最後に「ない」という言葉をつければ、できるだけやっているのだけれど、これ以上できないとか、なんでもやることができる訳です。ですから、場合によってはこの辺りまではできますとか、やりますとか、伝わるように。見解（案）のそのままで行くと、法律がこうなっているからとか、あるいは環境基準がこうなっているから、それ以下であればいいと。環境基準は最大限そこまで至らないようにしましょうということですからね、それより低ければ低いほど、越したことはないのです。最大で70dBまでと法律では基準があるけれども、今の65dBから70dBまで増えるかもしれないけれど、より増え方を少なくしようという努力、それをどうするかというのが問題だと思うのです。遮音壁を付けて70dBで抑えられるからいいというのではなく、70dBで抑えられるのであれば65dBまで抑えられるのではないかと、いろいろな手立てがあると思います。それは費用対効果だとか、工事費と利用からくるのですが、そこに住んでいる住民の環境あるいは心理的に受ける影響というものも本来入るはずだと思うのです。目に見えて計算できないところは、カットしますというのでは、誠意がないと思います。

【篠田部会長】

高木先生のお話もお伺いしたいのですが、その前にスケジュールをもう一度見せていただけますか。何を言いたいかというと、我々の会議の中で審議をしてきたこの環境影響評価準備書については、事業者さん、実際は事業者が発注されたコンサルさんが調べられて、その内容を我々かなり詳しく検証しましたよね。ここに掲げられていることは、我々、自信持って大丈夫だと言えますけれども、実は環境影響評価というのはここに書かれていることが全てではなく、やっぱり事業に伴って出てくる、想定されることを評価するのが我々の仕事だというふうに思うのですよね。そうすると、ここに書かれていなくて気が付かなかった環境に関する懸念が住民の方々から寄せられたととらえるのが本筋なのではないかと思うのですね。ということは、ここに掲げられていることについて、追加して、これ今

は準備書なので、環境影響評価書を作成する時にもう一回追加して組み込むというのはだめですか、というふうに自然に発想してしまいます。その可能性があるかどうかを一応確認しておかないと。先ほど北田先生もおっしゃられた、もう一度測って見たらいいじゃないかというお話もそうですし、住民の方々に納得していただけるように、ここで我々がしなくちゃいけないですよ。それができるかどうかでだいぶ変わると思うので、その確認だけは、させていただきたいと思います。

【北田専門委員】

準備書と評価書は全く同じものでないのが普通ですよ。準備書段階で出てきたいろいろな問題点だとか、あるいは意見だとかそういうものを適正に判断して、その結果を加えて評価書を作っていくものです。

【都市政策課技術総括監】

今、ご意見が出ました評価書のときにというお話ですが、本当に環境影響評価における項目といたしますか、内容の大きさによると思います。岡田先生からお話がありましたけれども、空港の飛行機の騒音という核心的な部分についての議論ですと、手続きに組み込んでやっていくと思うのですが、先ほどもご説明させていただきましたが、実際に鉄道付近に住んでみえる方が、さらに離れたところに道路ができることで道路の影響が少ない中で、もう一回調査して、評価書に作成し直すことまでは、必要ないのではないかと考えております。

【北田専門委員】

少なくとも、見解には書かれていないけれども、説明では鉄道騒音の線路の近くだと80何dBだとか具体的な数値を言われていたじゃないですか。少なくとも、そういう書き方をしないと、これだけではわからないよね。本当に大したことはないのだろうとは思いますが、説明されたことも含めて、道路を造っても本当に大したことはないよ、ということを書かないと。一回、現状を測ってみればそれを自信持って言えるかなという思いはありますけれども、不都合があるということでしたら、少なくとも口頭の説明であった根拠のある数字を挙げて、道路からの騒音の影響は微々たるものだと、具体的な説明がないと。

【篠田部会長】

基本的に今の北田先生のお話は今の評価書に反映できないのであれば、ここにきちんとした説明があるべきだというお話なので、まず、評価書の補正の時にこういう話が盛り込めるかどうかという話をお願いします。

【多治見砂防国道事務所副所長】

事業者ですが、先ほど神谷先生もおっしゃいましたが、一定の知見に基づいた技術手法に基づいて予測をし、評価をするという枠組みの中でやっているのですが、例えば鉄道騒音との複合影響についてどうかということで、ご意見いただいでご審議いただいておりますが、私どもとしては、道路事業を評価する中に、鉄道を含めた評価はできませんという整理をさせていただいております。道路と空港とか、そういった複合的な騒音を、一緒にした評価基準はない。では、評価がないから予測しないかということにつきましては、それは道路事業として、全国いろいろなところでやっておりますけれども、一定のルールの中の枠組みでこういう形でやらせていただいております。

【篠田部会長】

法律で決まっているのですか。

【多治見砂防国道事務所副所長】

いえ、一つの技術手法というかそういうもので。

【篠田部会長】

省令とか。

【多治見砂防国道事務所副所長】

もちろん環境影響については、法律があって、省令があって、施行令があったり、技術手法があったり、そんなのがあって、そういう枠組みの中でやらせていただいております。ですから、地域の方のご意見は、いろいろなことをおっしゃられるということも当然ございます。ですから、その差をどうやって埋めていくかということだと思っております。

【篠田部会長】

お話、よくわかるのですが評価書の作成の時に、項目の、いろいろなご意見が出てきて、他のことも、環境影響評価の専門部会の中でこれまでに出てこなかった、我々が知らなかったことについて、ここにもう一回入れることが、手続的にできるかどうかについて、ということです。ただそれに全部入れると言っている訳ではないのです。今のお話については、入れる必要がないのであれば、入れなくていいわけですね。

【西條専門委員】

法アセス上は、これがいわゆる準備書段階、パブリックコメントをした上で、評価書が提出される訳ですから、準備書の中での訂正点は、評価書に反映されることになっているので、先生の言われたように、入れられるのですよ。

【篠田部会長】

そこを私は確認したかったですよ。

【北田専門委員】

バックグラウンド値の評価について、音と大気汚染物質濃度では違うことは分かる。事業による環境影響を予測・評価する時、大気汚染物質濃度の方は線形重ね合わせで、バックグラウンド濃度の上に事業による寄与分（追加濃度分）を足し算すればよい。騒音の方は、dB 値表現なので線形足し合わせできない。したがって、慣例でバックグラウンドを評価しない、と言うが、でもそれは、慣例でしょう。

【多治見砂防国道事務所副所長】

環境影響評価をするときに、自動車騒音の場合、環境基準があるのですが、調査の適用除外というものがあまして、例えば、鉄道の影響のあるところは外すとか、そういった除外が実は書かれております。これはもう、まぎれもない話でありまして、それを前提にした交通騒音に対する環境基準はこうですよと、それに対して道路の寄与分について我々事業者として予測をし、評価をしている。そこはぜひ、ご理解いただきたい。

【篠田部会長】

ちょっと整理をしておきたいのですが、こだわっているのは、スケジュールの評価書の作成・補正のところ、これにプラスに必要なことは我々の中で、もう一回お願いしますということで進めさせていただきたいのですが、よろしいでしょうか。ただ個別項目については、国交省さんのお話にもあったように、これは入れるべきではないという場合は、見解の記述はどうでしょうか、というふうに切り分けていきたいのです。そのために、今、はっきりさせたいのです。もちろん、今の切り分けの作業をする段階で全部見解に書けばそれで済む、準備書をアップデートする必要はないということであれば、それはそれで。そういう方針でいかがでしょうか。

それでは各論の方に入ります。見解に書きようがないのであれば、やはり準備書にもう一回きちんと入れ込む。

今、大きく2つ問題になっていると思います。まず、騒音の件として、鉄道と併せた騒音の話、もう1つが、2つ目のご意見の自分の家のすぐ脇を計画路線が通ることになり、遮音壁が非常に高くなるというようなお話、この2つなのですけれども、前者の方につきましては、どうでしょうか。準備書をアップデートして、評価書に入れていくべきなのか、見解で対応すべきなのか。

【岡田専門委員】

鉄道騒音との複合騒音の評価は難しいですし、法的に定められていないので、準備書には記載せず、事業者の見解として入れてほしい。はじめに発言したとおりですが、鉄道騒音の予測値は、他事業者の立場もありますから入れづらいと思いますので、遮音壁と鉄道騒音の話は、住民の目線に立って具体的な数値を現地調査や事例調査、あるいは簡易の予測をして鉄道騒音とはこの程度の差があるから、というような形で検討していただきたい。

その他、この意見の概要は評価書にも記載されますよね。この文面ですと、かなり個人が特定できるような気がします。個人には了解を得ているのですか。やはり、個人が特定できないような文面に直してあげないといけないかなと。ご注意ください。

【篠田部会長】

ありがとうございました。我々ちょっと気がついていなかったですけども。個別の点、今、岡田先生のお話では、2つとも見解の中に入れていくということで。ただ見解については、評価書の中に入るので、どちらにしてもオープンにはなると。

【西條専門委員】

騒音、遮音壁の件で、土羽だとか緑化だとかということも、もう既に準備書に入っている訳で、そういう手立ても考えているということなので、先生のおっしゃったように、意見書の対応のところ、基本的なことがうたってあれば、後は具体的なことになれば我々の部会の手を離れて実際の事業者との間の話になるのですから。

【高木委員】

準備書を公告して縦覧して意見が来た訳ですから、それに対する回答というのは、できるのであれば評価書に上乘せしていくのだからという気がするのですが、ご専門の方で順番に（準備書の手続に）来ているということでもありますので、見解の方で、やはりもう少しきちとした記述の仕方をされた方がいいと思います。一定のルールに基づいてやってもらえるということは、理解しています。ただ、それでも全員が全てのことを納得するのはなかなか難しい。ですけども、回答というのは、もう少しここに疑問に思っておられるようなことを、きちとやっぱり説いていくようなそういうふうな記述の仕方に修正していただきたいと思います。ですから、記述をもう少し丁寧に、そういうふうにしていただければ。

【篠田部会長】

今だいたい全ての委員の皆さんからご意見いただいたのですが、事務局の方で今のお話

を聞いて、この部分はこういうふうを考えているのだとか、じゃあ、こういうふうに変更していくのだとか、そういうことをお話しいただけないでしょうか。

【都市政策課技術総括監】

今ご意見ありましたように、ご審議いただいております見解（案）といたしましては、正確を期すあまり、固い表現になっており、ご意見に淡々とお返りする形になっているのはご指摘のとおりですが、具体的に今すぐここで、修正することは、難しいかと思えます。

【篠田部会長】

どんな方向性で事務局として考えていくか、具体的な文言は今ここでは厳しいと思うので。

【都市政策課技術総括監】

今ご意見のありましたように、わかりやすく丁寧に、可能な限り具体的な文言で、訂正できるように検討させていただきます。

【篠田部会長】

今の事務局のお話としては、委員の先生方の感じられたあまりに冷たい、上から目線というのはきちんと修正していただけるということですよ。ただ中身について、非常に難しいですよ。先生方のご指摘も確かにもっともですが、例えば数値を明確に記載するとか、適切な措置をすることとしています、はどこまで適切なのかとか、何かがあった場合とか、どうしても仕方なくそういう書き方になってしまう。

【西條専門委員】

提案です。誠に申し訳ないのですが、事務局と、それぞれのご意見出された方について、専門の先生方がおられる訳ですから、含めてこれではちょっと文言としてまずいだろうか、あまりにもおかしいというところはすり合わせていただいて、最後に部会長が確認いただくというのが、一番早く決まる。計画の期間もあるでしょうからね。なるべく期間の早いうちに適切な答申ができるように、というのを提案します。

【篠田部会長】

最後に岡田先生、これだけは、ということがありましたら。

【岡田専門委員】

非常に難しいのですが、具体的な何 dB という数値をここに載せるのは、難しいかもしれませんが。というのは、やはりその数値が独り歩きしますから。ですが、それが理解していただけるような文言にしないと。また、都市計画決定権者は知事であって、事業者ではな

いのですよね。この意見書に対する見解は、知事の見解ではなく、事業者の見解にしか僕にはどうしても読み取れないですが、いかがでしょうか。

【篠田部会長】

今、先生方から言われたのですが、私の方からお願いなのですが、先ほどあった具体的に何を指してこうなっているか、具体的なルールや名称もこの中に記述する訳にはいかないのでしょうか。ルールというのは何なのか私たちは知りませんが。

【多治見砂防国道事務所副所長】

そういう記載をしたものは、私ども、経験はない。

【篠田部会長】

やはり、こういう回答書だったのでしょうか。

【多治見砂防国道事務所副所長】

見解書の中にそういうことは書いていないと思いますけれども。

【篠田部会長】

根拠を示すことがなぜいけないのか。

【北田専門委員】

ルールですね。さっきの鉄道騒音については何も評価しないのだという。そういう了解はちゃんとかいてあるんだという。

【西條専門委員】

それは、例えば港であれば港、鉄道であれば鉄道、航空なら航空のそれぞれの、法アセスなら法アセスの中に分かれて指針がありますから。ですから、鉄道は鉄道でやる、道路は道路で全部ありますので。

【篠田部会長】

要は私が言いたいのは、言い訳ではないのですが、これこれこういう根拠に則って、評価ができない、評価を行わない、というふうな言い方にされないで、行いません、できませんでは、あまりにも我々が無責任というか、というふうになってしまうので、根拠がありますということを明確にするのがなぜいけないのかというふうに思ったのですが、それが書けるだけでも大分雰囲気が変わると思うのです。

【西條専門委員】

道路の法アセスの時に、何mという範囲でチェックしていきますけれども、その中で騒音だとか調べますよね。当然事前に環境調査をやる時に。中心線から 500m だったか、そ

の中に例えば鉄道が走っていた時に、鉄道の騒音というのは除いてみえるのですが、500mの範囲に鉄道の騒音というのは除外される訳ですものね。例えば環境調査やりますよね。植物でもなんでもやるのですが、そのエリアの中に、ここで何m以上はチェックしましょうと。道路の場合ですと、延長何km以上は法アセスの対象となりますよと。その間に鉄道が走ったりとか、橋梁があったりする場合、その場合どうですか。例えば鉄道の場合は、鉄道でなくても橋梁でもいいのですが、川があった場合とか。道路で騒音予測する時に、船が通ったりすることによる騒音だとか・・・。

【篠田部会長】

その場所ごとに評価しなければいけないのか、明確に。

【西條専門委員】

法的に明確な根拠があれば。

【多治見砂防国道事務所副所長】

直接先生のご質問に対する回答になるかわかりませんが、例えば「騒音に係る環境基準について」というのがありまして、第1、第2、第3とありまして、第3に環境基準の適用除外というのが書かれておりまして、この環境基準は、航空機騒音、鉄道騒音及び建設作業騒音には適用しないということが書かれています。これは事実です。先生のおっしゃられたようにどうやって表現するかは別の議論としてありますが。

【篠田部会長】

そういう根拠を示しながら、これこれこういう理由で評価に適しませんとか、適さないので環境影響は評価しないとか。

【北田専門委員】

何に対する適用除外なのか。

【多治見砂防国道事務所副所長】

環境基本法第16条第1項の規定に基づく騒音に係る環境基準。

【北田専門委員】

環境基準だと、土地利用の用途別に規定して、そこでいろいろ決まっています、そこで道路だったら、ちょっと普通のところよりは、少なくとも住宅地よりは高い値まで許容、受忍しなくてはいけないというものですよね。それで、鉄道が除外されているというのは、鉄道については、何の基準もないということなのですか。鉄道の影響を受ける地域については、誰も何も言うてはいけなと、そういうふうに書いてあるのですか。環境基準はな

いと。確か新幹線についてはあると。

【都市政策課技術総括監】

騒音に係る環境基準では、鉄道騒音には適用しないと記載されているのですが、恐らく、鉄道騒音というのは10分に1回とか、一時的に通過するときだけの騒音が現象として起きますが、道路の場合は、ある程度定常的に騒音が起きますので、そういった違う騒音を一緒ににはできないと思います。

【多治見砂防国道事務所副所長】

くどくて申し訳ありません。騒音に係る環境基準というのがあって、一般的なものがあります、ただし、ということで、道路に面する地域ということが書かれています。それで、達成期間とか適用除外とかが書かれていて、この適用除外の中に、この環境基準は航空機騒音や鉄道騒音には適用しないものとするということで、たぶん、それぞれいろいろな騒音あると思うのですが、それぞれの規格が決められている。

【篠田部会長】

今の話、皆さんで情報共有した方がいいと思います。根拠になることがわかる資料をすべての委員に送付していただけないでしょうか。皆さん、それでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【篠田部会長】

それで、だいぶ時間も押してきたのですが、非常にまだいろいろと検討しなくてはならないことはあるかもしれませんが、基本的には、お二人のご意見について、まず、岡田先生からご指摘いただいたように、当初は意見の概要をそのまま載せていけばいいかと思っていたのですが、個人が特定できない表現に改めていただくということで、事務局の方で再度、案を練っていただけないでしょうか。これについては、全ての委員の方に郵送でご確認いただき、ご意見なければそれで結構ですが、了承されたということをお願いします。それからもう一つ見解の方ですが、見解の方については、先ほど西條先生からご提案のあったように、やはり騒音の専門の岡田先生と協議をしていただいて、他の先生との間で協議していただいて、そこには、可能なだけ根拠を記載して納得のしていただけるように。もちろん、上から目線だとか、冷たく言い放つとかいう表現は改めるということで、原案を作っていただいて、それを私のほうで最終的にチェックをさせていただくと。これは私一人では判断つきかねるという時は、皆さんにもう一度、差し戻しさせていただいて、ご確認いただくという、こういう流れで資料2に関する都市計画決定権者の見解について、

まとめるという手順にしたいと思います。これは、私からの提案ですが、皆さんいかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【篠田部会長】

ありがとうございます。非常に大変なところではあるのですが、やはり、住民の方々にきちんと説明できるように、私自身がさせていただきたいと思っております。

それでは、今日用意されていた1つの議題の中に2つのことが入っている件について、それらがきちんとしていくことにさせていただきたいと思います。

その他、事務局の方から報告するような案件はありますか。

【都市政策課技術総括監】

1点事務局よりお詫びさせていただきたいことがあります。

お配りしております準備書のP6-1と資料3をご覧ください。

準備書P6-1に記載されております、方法書についての岐阜県知事の意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解につきましては、平成22年6月4日に開催いたしました第11回環境影響評価専門部会でご審議いただき、資料3のとおり修正することで、ご了承いただいております。しかしながら、その際の審議内容が、縦覧した準備書に反映できておりませんでしたので、お詫びしてご報告するものでございます。

なお、準備書説明会や、準備書に対する意見書の中で、環境影響評価の項目自体について、または方法書についての岐阜県知事の意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解についてのご意見やご質問はありませんでした。

今後の手続で環境影響評価書を作成する際には修正して記載するほか、今回ご審議いただいた見解書の最終的にまとまったものと、見解書の提出後に開催される岐阜県環境影響評価審査会では、修正資料を提出し説明していく予定でございます。

以上で、説明を終わります。

【篠田部会長】

ありがとうございました。ただいまご説明あった件について、何かご意見・ご質問ございますか。

(特になし)

【篠田部会長】

ありがとうございます。それでは、今後の評価書作成に向けて、まだまだいろいろ難し

い問題があるかもしれませんが、適正かつ、温かい気持ちで進めていただきますようお願いいたします。

それでは、以上で本日の議事は終了しましたので、進行をお返します。

【都市政策課総括管理監】

篠田先生、議事の進行ありがとうございました。

大変貴重なご意見・ご審議、誠にありがとうございました。

今回、お伺いしたご意見等につきまして、事務局の方で再度検討し、委員の皆様を確認させていただきたいと思います。その後、部会長に最終確認をいただいた上で、今後の手続に入りたいと思います。

それでは、前方のスクリーンを今一度ご覧ください。

今後の手続といたしましては、最終的にご確認いただいた後の「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」を、県の環境部局へ提出します。その後、岐阜県環境影響評価審査会が開催され、環境部局としての知事意見が作成されます。

当専門部会の皆様には、今後、この知事意見を踏まえた評価書作成に向けて、ご意見をいただきたいと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。

以上をもちまして、「第15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。

長時間のご審議大変ありがとうございました。

了