

東海環状自動車道(岐阜市)環境配慮に関する資料に対する地域住民から寄せられた意見概要について

国土交通省 岐阜国道事務所

カテゴリ	意見概要とまとめ	備考
大気質	<p>「トンネル内の排気ガス排出ダクト(排煙装置)をトンネルの中間地点(椿洞の標高の低い山)に設置されることを要望します。 城田寺地区は年間を通じて南風または西風が吹き、この風が城ガ峰に遮られて淀む溜まり場になっています。 特に無風もしくは微風のときは煙が山の中腹より下に淀みます。 高速道路とアクセス道路の排気ガスが城ガ峰の麓に淀むと事による住民の健康が阻害されることを危惧いたします。」 といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>【城田寺トンネル坑口周辺の環境予測について】 城田寺周辺の自動車の走行に係る大気質(二酸化窒素(窒素酸化物)及び浮遊粒子状物質)の予測評価(予測地点:城田寺(1)(2)(3))は、トンネル坑口部(特殊部)として、道路から予測地点までの大気の拡散について予測評価を行っています。 道路と予測地点の間には、極端に大きな地形変化がないことから、プルームモデル式(1m/sを超える有風時)、パフモデル式(1m/s以下の弱風時)を用いて、大気の拡散計算を行い予測しています。</p> <p>予測には、道路構造や交通量の他に、気象条件として地域の代表となる年間の風速・風向も予測条件に含めて予測しています。 また、全長約4.2kmとなる椿洞トンネル(仮称)も含め、各トンネルの途中には換気塔の設置は計画していませんが、そうした条件で予測評価した結果、大気質に関する基準又は目標とする値を下回っています。</p>
大気質	<p>「私が居住する北側には城田寺(3)トンネル坑口部が、また、西側には岐阜IC(仮称)が、さらには南側に岐阜ICに接続するアクセス道路が計画されています。 しかし、大気環境・大気質において一般的な道路構造における大気質濃度の予測のみの記述しかなく、先の計画を考慮した下記の予測が記載されていません。 i) 城田寺(3)トンネル坑口部に対するトンネル坑口部周辺の予測 ii) 岐阜IC(仮称)に対するインターチェンジ周辺の予測 iii) 岐阜IC(仮称)に接続するアクセス道路周辺の予測 iv) 上記 i) から iii) が複合した場合の予測を提示願います。」 といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p>【岐阜IC周辺の環境予測について】 岐阜IC周辺の自動車の走行に係る大気質(二酸化窒素(窒素酸化物)及び浮遊粒子状物質)の予測評価(予測地点:大学北、大学病院)は、IC坑口部(特殊部)として、プルームモデル式(1m/sを超える有風時)、パフモデル式(1m/s以下の弱風時)を用いて拡散計算を行い予測しています。</p> <p>予測には、城田寺周辺と同様に道路構造や交通量の他に、気象条件として地域の代表となる年間の風速・風向も予測条件に含め、さらに、ICにアクセスする道路も含め複合的に予測しています。 そうした条件で予測評価した結果、大気質に関する基準又は目標とする値を下回っています。</p>
大気質	<p>また、「この計画は、居住地の風上に城田寺(3)トンネル坑口部が位置し、更に今回の椿洞周辺の構造変更によってトンネル長が3.3Kmに延長されたことで、このトンネル内で排気される排気ガスが城田寺(3)トンネル坑口部から変更前よりも高濃度で排出され、その排気ガスが山風によって居住地に吹き込むことになり環境被害を受けます。 この環境被害を受けにないために、城田寺(2)トンネル坑口部から城田寺(3)トンネル坑口部区間を全てトンネルとして頂きたい。」 といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p>【岐阜IC周辺の環境予測について】 岐阜IC周辺の自動車の走行に係る大気質(二酸化窒素(窒素酸化物)及び浮遊粒子状物質)の予測評価(予測地点:大学北、大学病院)は、IC坑口部(特殊部)として、プルームモデル式(1m/sを超える有風時)、パフモデル式(1m/s以下の弱風時)を用いて拡散計算を行い予測しています。</p> <p>予測には、城田寺周辺と同様に道路構造や交通量の他に、気象条件として地域の代表となる年間の風速・風向も予測条件に含め、さらに、ICにアクセスする道路も含め複合的に予測しています。 そうした条件で予測評価した結果、大気質に関する基準又は目標とする値を下回っています。</p>
大気質	<p>「洞北山のトンネル入り口よりの排気ガスが東風によって洞地区の集落に来るのではないかが心配です。」 といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p>予測には、城田寺周辺と同様に道路構造や交通量の他に、気象条件として地域の代表となる年間の風速・風向も予測条件に含め、さらに、ICにアクセスする道路も含め複合的に予測しています。 そうした条件で予測評価した結果、大気質に関する基準又は目標とする値を下回っています。</p>
大気質	<p>「3. 1. 大気質 自動車の走行③について、岐阜IC部の大気質は30mの高さを通過することと関連して低い値となっている。 これから30mの高さにある大気がどのように拡散するかなどを考慮に入れていない。」 といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p>予測には、城田寺周辺と同様に道路構造や交通量の他に、気象条件として地域の代表となる年間の風速・風向も予測条件に含め、さらに、ICにアクセスする道路も含め複合的に予測しています。 そうした条件で予測評価した結果、大気質に関する基準又は目標とする値を下回っています。</p>

東海環状自動車道(岐阜市)環境配慮に関する資料に対する地域住民から寄せられた意見概要について

国土交通省 岐阜国道事務所

カテゴリ	意見概要とりまとめ	備考
騒音	<p>「3. 2. 騒音 自動車の走行③について、岐阜IC部の騒音は30mの高さを通過することと関連して低い値になっている。北東、北西側にある山による騒音の反射などを考慮に入れていない。それのみならず30mの高さから後背の地形からくる騒音の反射を考慮されていないから。」</p> <p>といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>岐阜IC周辺の自動車の走行に係る騒音の予測評価(予測地点; 大学北、大学病院)は、IC部(特殊部)として、(社)日本音響学会のASJ RTN-MODEL2008の予測式を用いて行っています。予測条件については、IC部の道路構造の高さや交通量の他に沿道の地形や地物等の幾何配置も予測条件に含めています。さらには、ICにアクセスする道路も含め複合的に予測しています。予測評価の結果、騒音に関する基準又は目標とする値を下回っています。</p> <p>また、山による音の反射については、山間部で音が反響するこだまはよく知られている現象ですが、反響で音が増幅するのは洞窟のように閉鎖的な空間で音が何回も反射して減衰しない条件の場合です。計画している道路の山間部での反射音は、反射時に草木や地面で吸収され、反射後は上方に拡散し、受音点までの伝搬経路も長いこと大きく減衰し、騒音レベルへの影響はほとんどありません。なお、道路開通後、環境基準を上回る事があれば、関係法令に基づき、遮音壁の設置などにより、環境保全に努めて参ります。</p>
騒音	<p>「トンネルとトンネルの間の地表区間はシェルター方式の防音壁設置を要望いたします。騒音は開放的な地形に比べれば3方向の山に反響する騒音と共鳴して(またアクセス道路にも挟まれて)予期し難い大きなレベルに増幅されることが予想されます。これはメガフォンの効果に似ていて、その前面に暮らす我々はまともに騒音の被害を受けることとなります。特に大型トラック、トレーラー等が往来する夜間は騒音が住民の健康を阻害するのではないかと危惧いたします。また騒音対策以外にシェルター方式のメリットは他にもあります。①排気ガスの分散を抑える。②風雨雪時東方向からの車で岐阜インターから出る車が減速する際発生するであろうスリップ事故や追突事故の防止になる。③低周波の騒音は予期し難い遠方でも不快に感じるケースがままあるようでそれを防止する効果がある。」</p> <p>といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>城田寺周辺の自動車の走行に係る騒音の予測評価(予測地点; 城田寺(1)(2)(3))は、トンネル抗口部(特殊部)として、(社)日本音響学会のASJ RTN-MODEL2008の予測式を用いて行っています。予測には、道路構造や交通量の他に沿道の地形や地物等の幾何配置も予測条件に含めて予測しています。予測評価の結果、騒音に関する基準又は目標とする値を下回っています。</p> <p>また、山による音の反射については、山間部で音が反響するこだまはよく知られている現象ですが、反響で音が増幅するのは洞窟のように閉鎖的な空間で音が何回も反射して減衰しない条件の場合です。計画している道路の山間部での反射音は、反射時に草木や地面で吸収され、反射後は上方に拡散し、受音点までの伝搬経路も長いこと大きく減衰し、騒音レベルへの影響はほとんどありません。なお、道路開通後、環境基準を上回る事があれば、関係法令に基づき、遮音壁の設置などにより、環境保全に努めて参ります。</p>

東海環状自動車道(岐阜市)環境配慮に関する資料に対する地域住民から寄せられた意見概要について

国土交通省 岐阜国道事務所

カテゴリ	意見概要とりまとめ	備考
水質	<p>「②水環境・水質(工事の実施・供用時)について、計画は排水を全量伊自良川に排水するとしています。</p> <p>しかし、城田寺(2)トンネル抗口部から城田寺(3)トンネル抗口部区間をV字型の勾配と計画していることから、供用時(および工事の実施時)は、道路排水が伊自良川に全く排水されず、城田寺(2)トンネル抗口部から城田寺(3)トンネル抗口部区間に排水される事になります。</p> <p>トンネル抗口部区間の南側(道路下)に居住し、地下水を取水しています。よって、先の道路排水がこの地下水系に全量排水されることから、地下水の水質が汚染されることで環境被害を受けます。</p> <p>この地下水の水質汚染による環境被害を受けないために、城田寺(2)トンネル抗口部から城田寺(3)トンネル抗口部区間を全てトンネルとし、道路排水を城田寺(1)トンネル抗口部から伊自良川に全量排出して頂きたい。」</p> <p>といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>水質に関する予測は、工事の実施に伴う水の濁りを予測しています。</p> <p>なお、道路開通後の道路排水については、都市計画決定後に、土地の高さや水路の流れなど道路構造物の設計に必要な現地調査を行い、道路構造とあわせ道路排水計画を検討し、関係機関と協議の上決定することとしています。</p> <p>城田寺周辺のトンネル工事に伴う排水については、仮設沈砂池等の設置による濁水処理など環境保全措置を実施し、環境保全の基準又は目標とする値(浮遊物質(SS)25mg/l)以下となるように努め、排水先に予定している伊自良川へ排水します。</p> <p>また、トンネル掘削による地下水への影響は、要約書16ページの「土壌」で記載しているように環境への影響はないこと、また、要約書28ページに記載しているように、トンネル工部においては、地下水を中心とした健全な水循環の確保の観点から、工事の実施までに詳細なボーリング調査等を実施し、地下水及び地質の状況を把握したうえで、トンネル工部の湧水防止対策等を検討し、その上で、工事实施中にトンネル工部の地下水位及びトンネル上部の表流水の状況についてモニタリング調査を実施しながら、その結果を踏まえ、必要に応じてトンネル工部の地下水位及びトンネル上部の水循環の保全のために必要な措置を講じます。</p>
地盤	<p>「御望山トンネル(仮称)周辺のトンネルの施工と存置による地山のゆるみ、山腹斜面への影響などについて予測されていない。</p> <p>御望山は固いチャート主体の地質だが、目も多く風化は進んでいる。</p> <p>トンネル建設による影響は必ず有り、これを定量的に予測する必要がある。</p> <p>FEM解析などの手法もあるので予測することは充分可能である。」といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>御望山へのトンネル設置に伴う御望山南側斜面への影響については、「御望山調査検討会」の結論である「御望山調査検討会報告書」の調査結果データに、新たに得られた現地調査(ボーリング調査等)結果データを加えて、トンネル設置による力のかかり方の変化(FEM解析)の検討を実施しております。</p> <p>その結果、変化が見られるのはトンネル周辺の範囲のみであり、新たに得られた現地調査(ボーリング調査等)結果やその結果に対する専門家の意見を踏まえ、トンネル掘削による岩盤安定性、地下水流動特性に関しての問題もなく、トンネル設置の安全性は確保されるとともに、御望山南側斜面への影響は無いと判断し、平成21年7月29日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、その後この事業者計画案を基に、岐阜市において都市計画原案が作成されました。</p> <p>FEM解析の予測検討結果につきましては、平成21年3月岐阜国道事務所発行の東海環状自動車道広報誌「道からの手紙 特別号2号」に掲載するとともに、平成21年4月の地元住民説明会においても、地域住民の皆様にご説明させていただいております。</p> <p>なお、トンネル工事中においては、必要に応じてモニタリングを行うなど適切に対応し安全について万全を期して参ります。</p>

東海環状自動車道(岐阜市)環境配慮に関する資料に対する地域住民から寄せられた意見概要について

国土交通省 岐阜国道事務所

カテゴリ	意見概要とまとめ	備考
地盤	<p>「御望山全体又は一部の崩壊等の心配は本当はないのか。専門家の意見もわかれているが、安全と言い切れるのか。H12から6年もかけて専門家、行政、住民とか参加した「調査検討会」での結論。H20の地質調査の結果は、それと異なるものと聞いています。結論がこのように分かれる場合、常識的には「調査検討会」で2つの結論について論議するのが当然であり、より安全なルートにして、住民の同意を得るためにも、再度異なった調査結果をつき合わせて専門的な観点から検討することが必要と考えます。なぜ「調査検討会」を再開しないのか。」といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>「御望山調査検討会」は、平成18年3月に開催された第11回検討会において、検討会の最終的な結論として報告書が取りまとめられ検討会は終了しております。「御望山調査検討会」で御指摘を頂いた、安全性に関する懸案事項を真摯に受け止め、新たに得られた(ボーリング調査等)結果や、その結果に対する専門家の意見を踏まえ、懸案事項を1つ1つ検討し、考えをまとめ、御望山内をトンネルで通過する事業者計画案を作成したものです。</p> <p>御望山調査検討会の元専門委員の方々に対しても、地質調査データ等の情報提供を行い、ご意見を頂いており、ご意見に対する事業者の考え方を事業者計画案とともに平成21年7月に公表しております。</p> <p>こうした安全性の検討結果より、トンネル掘削による岩盤安定性、地下水流動特性に関しての問題もないと考えており、トンネル設置の安全性は確保されるとともに、南側斜面への影響はないと考えています。</p> <p>したがって、検討会の再度の開催は予定しておりません。</p>
土壌	<p>「地盤(地下水)(工事の実施・供用時)について、計画は城田寺(2)トンネル抗口部から城田寺(3)トンネル抗口部区間を橋梁とするとしています。この場合、この区間の敷設される橋桁によって地下水の水脈に影響を受けます。水脈が変わることで地下水の取水ができなくなる環境被害を受けます。この取水ができなくなる環境被害を受けないために、城田寺(2)トンネル抗口部から城田寺(3)トンネル抗口部区間を全てトンネルとし、その区間の橋桁を敷設しないで頂きたい。」といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>城田寺(2)と(3)とのトンネルで挟まれた道路構造(約0.2km)は、土工部として計画しています。</p> <p>なお、詳しい道路構造については、都市計画決定後に、土地の高さや水路の流れなど道路構造物の設計に必要な現地調査を行い、道路構造とあわせ道路排水計画を検討し、関係機関と協議の上決定することとしています。</p> <p>なお、工事における施工管理の一環として、トンネル掘削等による地下水位の変化を把握するため、ボーリング調査等による工事前及び工事中に詳細な地下水監視調査を実施します。</p>
史跡、埋蔵文化財包蔵地	<p>「古くから古墳があると言われている小高い台地が高架下になると思いますので、事前に詳細な調査を望みます。(現在は柿畑)」といったご意見をお寄せいただきました。</p>	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>埋蔵文化財については、要約書5ページに記載していますように、本資料には道路建設による影響をお示しておりませんが、工事実施前に教育委員会等の関係機関と協議のうえ、適切な調査及び工事等を実施することとしています。</p>

東海環状自動車道(岐阜市)環境配慮に関する資料に対する地域住民から寄せられた意見概要について

国土交通省 岐阜国道事務所

カテゴリ	意見概要とりまとめ	備考
その他	「富有柿が高架下にあると思われませんが、隣接する土地も含め日照障害が心配です。」 といったご意見をお寄せいただきました。	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>農作物に対する影響は、環境配慮に関する資料にはお示しておりませんが、公共施設の設置に起因する日陰により生ずる農作物に対する損害等については、農作物を生産している者に社会生活上受忍すべき範囲を超える損害等が生ずると認められる場合においては、当該損害等をてん補するために必要な最小限度の費用を負担することができます。</p>
その他	「赤梨の無農栽培をしています。降雨と共に硫化ガスによる汚染が心配です。」 といったご意見をお寄せいただきました。	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>自動車の排気ガス(硫化ガス)については、近年の燃料規制(サルファーフリー化)によりガソリン、軽油に含まれる硫黄分が極めて少なくなっています。</p> <p>なお、岐阜市役所の大気測定局(一般環境大気測定局「岐阜中央)」での二酸化硫黄の平成20年度測定値は、年平均値が0.001ppmであり、環境基準も満足しています。</p>
その他	「伊自良川堤防とインター取付道路の間に残地を作らないようお願いしたい。また、富有柿が作付されていますが、堤防との間になり不摘作地になるから全面買収で計画してもらえないか。」 といったご意見をお寄せいただきました。	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>計画道路により沿道の土地が分断されることにより乗り入れができなくなることを避け、現況機能を確保して参ります。</p> <p>今後、都市計画決定後に、現地を詳細に測量させていただき、より詳しい図面を作成し皆さまと協議させていただきます。</p> <p>残地等に関して損失が生ずるときは、国土交通省の公共用地の取得に伴う損失補償基準に基づき補償いたします。</p>
その他	「買収をはずれた少い面積の土地は使い物になりません。その分の償いも考慮してほしい。」 といったご意見をお寄せいただきました。	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>東海環状自動車道は、道路規格:第1種第2級、設計速度100km/hの高規格幹線道路であり、IC部を含めて、その構造や線形等、設計にあたっては生活環境、自然環境、土地利用への影響等を考慮しつつ、道路構造令等の諸基準を満足することで、皆様に安全・安心にご利用いただける道路となっていると考えております。</p>
その他	「岐阜ICの前後の明り部分の道路面は高さが地面から30m近くになっておりこれは避けるべきと考えます。加えて椿洞あたりから板屋川にいたる部分は勾配の変化があり、それに加えてS字曲線になっており、曲線半径が小さいものとなっている。走行速度や曲線の状況、勾配の変化、ICから走行車線への流入など車両の走行から考えると安全を確保してある道路設計が明確でない。また、走行速度や曲線の状況、勾配の変化、ICから走行車線への流入などのデータが不明であることも理由として挙げられる。」 といったご意見をお寄せいただきました。	<p><事業者の考え方(案)></p> <p>東海環状自動車道は、道路規格:第1種第2級、設計速度100km/hの高規格幹線道路であり、IC部を含めて、その構造や線形等、設計にあたっては生活環境、自然環境、土地利用への影響等を考慮しつつ、道路構造令等の諸基準を満足することで、皆様に安全・安心にご利用いただける道路となっていると考えております。</p>