

第 1 2 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 2 2 年 7 月 1 3 日（火）午前 1 0 時 0 0 分

と ころ：岐阜県議会西棟 3 階 第 1 会 議 室

【都市政策課長】

皆さまおはようございます。都市政策課長の高藤でございます。

現在、委員10名中8名の方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12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。どうぞよろしくお願いたします。

また、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。

本日の専門部会の議題は、前回の専門部会に引き続き、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の1件でございます。

それでは、議事に入ります前に本日の資料の確認をさせていただきます。議事次第、出席者名簿、配席表、専門部会運営要綱を配付させていただいております。それ以外の個別の資料として、資料1の東海環状自動車道（岐阜市御望山・椿洞周辺）の環境配慮についての第11回専門部会（H22.6.4）における委員・専門委員からの意見等、資料2の東海環状自動車道（岐阜市）環境配慮に関する資料 要約書、資料3の東海環状自動車道（岐阜市）環境配慮に関する資料 概要版でございます。配付資料に不足のある方がいらっしゃいましたら、お知らせ下さい。

また、前回の第11回専門部会でお配りをさせていただきました、東海環状自動車道（岐阜市）環境配慮に関する資料 報告書、また同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ご持参をお願いしております。こちらにつきましても、お持ちでない方がいらっしゃいましたら事務局までお知らせ下さい。

それでは、第12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。永瀬部会長、よろしくお願いたします。

【永瀬部会長】

それでは、第12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。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】

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梶浦委員と篠田委員にお願したいと思います。よろしくお願いたします。

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。よろしくお願いします。

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ご説明させていただきます。

はじめに、前回の専門部会でもご説明をいたしました。改めまして、事業者が作成しました環境配慮に関する資料について、当専門部会で審議・確認する理由をご説明させていただきます。

東海環状自動車道（岐阜市御望山・椿洞周辺）の都市計画変更に伴う環境影響評価については、東海環状自動車道（関～養老）で事業者が既に事業を実施していること、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、改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、県としましては、東海環状自動車道（岐阜市御望山・椿洞周辺）の都市計画変更にあたり、環境への影響は、都市計画上の重要な観点であることから、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おります。

その為、都市計画審議会の了解を得まして、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、事業者が作成した環境配慮に関する資料について審議・確認していただくこととしました。

本日は、前回、6月4日の1回目の審議に続きまして、2回目の審議ということになりますのでよろしくお願いいたします。

前回の専門部会で各委員よりいただきました意見及びその後事務局にいただきました意見12件について、事業者の環境配慮に関する考え方（案）を、前回専門部会でお答えしたのものも含めてご説明いたします。

まず、始めに、各委員よりいただきました意見の概要についてご説明させていただきます。資料1をご覧ください。

まず、遠藤専門委員のご意見でございます。

1. 昆虫の調査について、ライトトラップでの調査による確認種で、蝶目は幅が広く一概に言えないが、確認された種類が少ないように思う。昆虫類は周辺の生息環境とあわせて保全していくことになる。

2. オオムラサキの生息環境となるエノキが周辺にないため、あえて取り上げなくてもよいように思うが、資料の記述については現在の記述で良い。

次に、岡田専門委員のご意見でございます。

1. 騒音について、小学校やインター付近に7階建ての共同住宅があるが、道路交通による影響があってから遮音壁等で対応するのではなく、今後行われる詳細設計の中で予め対応されたい。
2. 低周波音による建物のがたつきが考えられること、また、低周波音は発生源を抑える対策が有効と考えられるので、道路交通によりそうした現象があった場合は、速やかに対応されたい。

次に、梶浦専門委員のご意見でございます。

1. 哺乳類について、トンネル区間なので影響はないと思うが、調査で確認された種以外に、4種類ぐらい思い当たるので、今後狭い範囲で調査した時に新しい種が確認され指摘を受ける可能性があると思う。
2. 現在、岐阜市において行われている自然環境基礎調査（H21～H25）との連携を図ること。

次に、西條専門委員のご意見でございます。

1. 植生の環境保全対策に関する提案として、御望山や椿洞周辺は2次林であり、人により維持された優れた里山の環境であったものが、現在では手入れが困難となってきたという別の要因もあるので、道路による環境配慮の観点による保全と言われすぎなくとも良いと思う。

次に、篠田専門委員のご意見でございます。

1. 椿洞のトンネル施工にあたっては、地盤の帯水層や基盤岩の状況等、地下構造とトンネルの位置関係を3次元的に把握することと、先行ボーリングにより排水される地下水を事前にモニタリングすることが重要である。

次に、新田専門委員のご意見でございます。

1. 工事用車両の運行に係る振動対策について、工事の分散とは具体的にはどのように分散されるのか。
2. 日照障害で基準を満足しない箇所の費用負担による対応について、対象となる住民が理解しやすいような記載や説明が必要と思う。
3. 景観対策について、山間部の景観と調和したデザインや色彩で造られた道路の事

例写真を掲載すると住民が理解しやすいと思う。

最後に、福井専門委員のご意見でございます。

1. 猛禽類について、岐阜インター上空が秋季の渡りの地点になっているが、道路ができた後に影響があった事例などがあればお教えいただきたい。

以上、12件でございます。

これらの意見等を県より事業者へ報告をしたところ、事業者より意見等に対する環境配慮に関する考え方（案）が、県へ送付され資料1のとおり取りまとめています。

それでは、事業者の考え方について、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します。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

配付資料につきまして、先ほど県事務局より説明のあった資料1に事業者の考え方を記載しております。また、資料2と資料3は、前回の専門部会でご指摘のありました環境配慮に関する資料 要約書、概要版で、工事用車両の運行に関する騒音予測結果一覧表の単位表示の転記ミスを訂正しております。そして、同様に、概要版や要約書の基となっている報告書から、概要版や要約書に正確に転記されているかを再度チェックし、誤字を訂正させていただき、本日、資料2と資料3として提出させて頂いております。なお、基となっている報告書については、訂正はございません。

それでは、資料1に記載しております、ご意見に対する事業者の考え方（案）を、前方のスクリーンを使って、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。

遠藤委員から頂きました昆虫類の周辺の生息環境とあわせて保全していくこととなるなどのご意見につきまして、まず現地調査の状況をお話ししますと、昆虫類については、この様に平成19年から平成20年にかけて、早春季・春季・夏季・秋季調査を基本とし、昆虫類の生態等を参考に活発に行動する季節など個体や痕跡に遭遇する可能性の高い時期に実施しております。現地調査は、計画路線周辺において、この緑色の破線に囲まれたエリアで、直接観察する調査として、目視や鳴き声などの記録や、樹木の枝等集まる昆虫類を採集するピーティング法、そして、捕虫ネットで草の上や樹木の上に生息する昆虫類をすくい取るように採集するスウィーピング法を併用しました。また、計画路線周辺において、この黄色の丸の位置で、光源に集まる昆虫類を採集するライトトラップ調査、そして、青色の丸の位置で、容器に入れた餌に誘引される昆虫類を採集するベイトトラップ調査を実施しております。こうした現地調査により確認された

重要な種、そして文献で確認された重要な種について、今回、予測評価及び環境保全措置の検討を行っております。

ただ、現時点では、計画している道路の設計は、上空から撮影された航空写真による測量図をもとに設計しております。都市計画変更後の、一般的な事業実施の流れとして、青色と黄色と緑色の矢印でお示ししているような、大きく3つの段階がありまして、まず、都市計画の変更後は、青色でお示ししている、調査・設計段階で、直接、現地にて詳細な測量等を行い、それに基づき道路の設計を行うこととなります。さらに、黄色から緑色の工事実施前に、工事の施工計画を検討し、工事に着工することとなります。従いまして、今後、都市計画の変更後に、計画路線における構造の詳細及び施工計画の検討にあたっては、地形の改変を最小限にする等により、生育環境を含めた自然環境の保全を図って参る所存です。

事業者の考え方(案)をまとめますと、前段に先ほどご説明した現地調査の状況を記載し、中段に、今後、都市計画の変更後に、生育環境を含めた自然環境の保全を図る旨を記載しております。後段には、工事実施の段階、これは工事着工前の検討段階も含めて、工事実施の段階としておりまして、その段階で新たに重要な種を確認した場合には、必要に応じて専門家等の意見聴取及び現地調査を実施した上で、生息環境に対する影響が最小限になるよう適切な保全措置の実施を検討して参ります、との事業者の環境保全の考え方をお示ししております。

次に、岡田委員から頂きました騒音の小学校や共同住宅があるが、道路交通による影響があつてから遮音壁等で対応するのではなく、今後行われる詳細設計の中で予め対応とのご意見と、低周波音の建物のガタツキなど、道路交通によりそうした現象があつた場合は、速やかに対応とのご意見につきまして、計画路線はご案内のとおり、市街化された地域の主に北側を高架構造などで通過します。先ほど、遠藤委員のご意見に対する説明の際にお示しました一般的な事業実施の流れにありますように、都市計画変更後は、青色の調査・設計段階で、直接、現地にて詳細な測量等を行い、土地の形状や周辺の状況を調査し、それに基づき道路の設計を行うこととしております。さらに緑色の工事実施前に、工事の施工計画を検討し、工事に着手することとなります。従いまして、今後、都市計画の変更後に、計画路線における構造の詳細及び施工計画の検討にあたっては、事業者として、こうした環境の保全について適正な配慮をして、この東海環状自動車道の事業を実施していく立場から適切に対応して参る所存です。事業者の考え方

(案)をまとめますと、前段に先ほどご説明した、今後、都市計画の変更後に道路構造の設計や施工計画の検討の中で適切に対応していく旨を記載し、中段には、現時点の知見において環境影響評価で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、関係機関と協議するとともに、環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切な措置を講じる旨を、そして、それでも、なお、道路開通後に環境基準を上回ることがあれば、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、との事業者の環境保全の考え方をお示ししております。

次に、梶浦委員から頂きました、哺乳類の今後狭い範囲で調査した時に新しい種が確認され指摘を受ける可能性があるとのことのご意見と、現在、岐阜市において行われている自然環境基礎調査との連携を図るとのご意見につきまして、最初に、現地調査の状況をお話ししますと、哺乳類については、この様に平成19年から平成20年にかけて、春季・夏季・秋季・冬季の調査を基本としまして、哺乳類の生態等を参考に活発に行動する季節など個体や痕跡に遭遇する可能性の高い時期に実施しております。現地調査は、計画路線周辺において、この緑色の破線に囲まれたエリアで、直接観察する調査として糞や足跡、食べ物や爪などの痕跡、営巣などを調査するフィールドサイン調査を行っております。また、計画路線周辺において、この丸印の位置で小型哺乳類を対象にしたトラップ調査を行い、また、夜間に活動する中型以上の哺乳類を対象にけもの道に赤外線感知式カメラを設置した無人撮影による調査などを実施しております。こうした現地調査により確認されたホンドカヤネズミを重要な種として、今回、予測評価及び環境保全措置の検討を行っておりますが、都市計画の変更後は、土地の形状や周辺状況の調査を行い、道路の設計や工事の施工計画を検討するにあたり、地形の改変を最小限にする等により自然環境の保全を図って参るとともに、先生よりご指摘がありました岐阜市で平成21年から平成25年までの期間で行われている貴重野生動植物等の分布など地域の自然環境の状況を把握する自然環境基礎調査と連携して参る所存です。

事業者の考え方(案)をまとめますと、前段に先ほどご説明した現地調査の状況を記載し、中段に、今後、都市計画の変更後に地形の改変を最小限にする等、自然環境の保全を図るとともに、岐阜市の自然環境基礎調査と連携し、工事着工前の検討段階も含めた、工事実施の段階におきまして、新たに重要な種を確認した場合には、必要に応じて専門家等の意見聴取及び現地調査を実施した上で、生息環境に対する影響が最小限になるよう適切な保全措置の実施を検討して参ります、との事業者の環境保全の考え方をお

示しております。

次に、西條委員から頂きました植物の環境保全について御望山や椿洞周辺は2次林であり、人により維持された優れた里山の環境であったものが現在では困難になってきたという別の要因もあるとの、ご提案につきましては、この計画路線周辺の山や平地の状況などについて、ご提案を踏まえまして、都市計画変更後は、道路の設計や工事の施工計画を検討して参ります。

事業者の考え方(案)としまして、今後、都市計画の変更後に、道路構造の設計や施工計画の検討の中で、事業者として環境の保全についての適正な配慮をして当該対象事業を実施して参ります、との事業者の環境保全の考え方をお示しております。

次に、篠田委員から頂きました椿洞のトンネル施工にあたって地下構造とトンネルの位置関係を3次的に把握することのご意見と、先行ボーリングにより排水される地下水を事前にモニタリングすることのご意見につきまして、椿洞のトンネル計画は、岐阜市の「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」における地質調査データ等を基に、県道安食粟野線の下に約10mの土被りを確保した基盤岩の中を通過するトンネル計画としておりますが、都市計画の変更後、トンネル縦断や構造の詳細を検討するにあたっては、詳細なボーリング調査等を実施して地形や地質構造を3次的に把握して参ります。また、工事の施工計画の検討にあたって、トンネル掘削土や地下水のモニタリングを実施して参ります。

事業者の考え方(案)としまして、都市計画の変更後、椿洞のトンネル縦断計画や構造の詳細を検討するにあたっては、工事の実施までに現地にて詳細なボーリング調査等を実施しまして、周辺の地形・地質構造とトンネルの位置関係を3次的に把握するとともに地下水及び地質の状況を把握して参ります。その上で、工事の施工計画の検討にあたっては、施工管理の一環として行うトンネル掘削土及び地下水の先行ボーリングなどのモニタリング調査において、工事に起因して環境基準を超過するようなトンネル掘削土や地下水が確認された場合は、土壤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の措置を実施するなど適切に処理して参ります、との事業者の環境保全の考え方をお示しております。

次に、新田委員から頂きました、3つのご意見につきまして、それぞれ1つずつ事業者の考え方(案)をご説明いたします。

1つ目の工事用車両の環境保全措置にある工事の分散につきまして、工事用車両の運

行経路は、ここに青色の線で示しております、主要地方道岐阜大野線と岐阜美山線を行することとしております。工事用車両は、これらの道路を通過して、各工事実施場所から土砂や資材、機械等を搬出、搬入することとなりますが、事業者の考え方（案）に記載しましたように、工事車両の運行に関する騒音及び振動の対策として都市計画の変更後に、計画路線における構造の詳細及び施工計画の検討段階において、各工事箇所から一般道路へ搬出する工事用車両が集中しないように調整することや、一般道路の交通が混雑する、例えば朝夕の通勤ラッシュ時のような時間帯に工事用車両台数を調整するなどの、工事の分散を図って、周辺環境の保全に努めて参ります。

次に、2つ目の日照阻害の対象となる住民が理解しやすいような記載や説明が必要とご意見につきまして、本年3月末に岐阜市で行われた都市計画の変更原案の地元説明会の場をお借りして説明した日照阻害の内容は、冬至の日の8時から16時までの間に、道路により日陰となる御望と大学北の地点につきまして、この様にパワーポイントを用いて、例えば御望の地点では、都市計画原案の平面図に、これに南北横断線を表示し、その横断図をお示ししております。3この南北線の横断図の右側が北側となり、高架橋の高さが約12mくらいであること、高架橋から建物までの離れは約19m程度であることを説明し、そうした中、一年で一番太陽が低くなる冬至の日陰時間が5時間となり、この5時間となるのはこの建物の一番南の角あたりと説明しております。

また、大学北も同様に南北線の方角で横断図をお示し、高架橋の高さと建物までの離れを説明し、冬至の時に一番南端の日陰が8時間となることを説明した上で、工事実施の段階で日陰による損失の対応をして参る旨を説明しております。

頂いたご意見に対する事業者の考え方（案）としまして、前段に今年3月末の地元説明会の場で、先ほどのように対象家屋の日陰の状況を具体的に説明したことを記載し、今後、都市計画の変更後の現地調査実施時や事業についての地元説明会などを通じ、対象家屋の住民の方々に丁寧に説明して参る所存であることをまとめております。

次に、3つ目の景観に関して景観と調和したデザインや色彩で作られた道路の事例写真を掲載すると住民が理解しやすいとの、ご意見につきまして、先程もお示ししました都市計画変更後の事業の流れにありますように、工事実施までに、現地状況を調査した上で道路構造などを設計し、その内容を地域住民の皆さまにご説明する機会が各段階毎にございますので、そうした中で判りやすく丁寧に説明して参ります。

事業者の考え方（案）をまとめますと、景観対策につきましては、都市計画の変更後

に、土地の形状や周辺状況等の現地調査を行い、橋梁等の構造物の形式、デザイン、色彩等を周辺環境に調和させるように検討していくとともに、今後行います設計説明会や工事説明会などで地域住民の方々に分かり易く丁寧に説明して参る所存であります。

最後に、福井委員から頂きました、この岐阜インター周辺が猛禽類の渡りルートとなっていることから、道路ができた後に影響があった事例につきまして、そうした他の道路の事例を調べましたが、特に道路構築後に渡りに影響した事例は見あたりませんでした。都市計画の変更後、計画路線における構造の詳細及び施工計画の検討にあたっては、段階的な土地の改変や工事工程の検討等の環境保全措置の検討や地形の改変を最小限にすること等と併せまして、工事实施段階までに明かとなりました猛禽類の渡りに関する事例を考慮しまして、事業者としまして、こうした環境の保全について適正な配慮をして、この東海環状自動車道の事業を実施していく立場から自然環境の保全を図って参る所存です。

以上、頂いたご意見等に対する事業者の考え方（案）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した。それでは、各委員からのご意見に対しての事業者からの対応、あるいは考え方を説明して頂きましたが、まず、これにつきまして何か補足、ご質問がありましたらお願いします。

【西條専門委員】

植生と遠藤委員がコメントを付けられた昆虫の生息環境との関わりについてですが、本質的には直接、事業者が対処しなければならない内容では無いということを前提にお話しします。

昆虫の生息場所としての生息環境の保全として説明されましたが、昆虫の生息場所としての植生の生息環境の保全、つまり、昆虫の生息場所、住み場所における植生との対応性、一貫性というものを本来持たなければいけないのだらうと思います。

つまり、私が申し上げました2次林ということになりますと、ある意味では種の多様性、例えば、金華山のシイの林よりもコナラの林の方が、種の多様性が大きいということとはご存じのことだと思いますが、遠藤委員が指摘した昆虫層の多様性を維持する、また、配慮するならば、植生もそれにあったような感じで見なければならぬと思います。その場合に、昆虫の生息環境について、現時点で把握されている生息環境を目標とするのか、あるいは他の時点を目標とするのかということが問題となります。

ということかと言いますと、例えば、現時点での生息環境を目標とするならば、生息環境としての植生の環境そのものを、現在の状態に維持しなければならない。ところが、植生は変化していきますので、その変化の段階に対応して昆虫層も変化します。そうなりますと、その昆虫層の変化を受け入れて、自然の移ろいに従ってそのまま見ていくということになるかと思えます。

私は、道路が出来ることによる周辺の環境の保存については、現在の生息環境そのものを維持していくのであれば、定期的に木を切ったり、落ち葉を取ったりということになりますので、前回指摘させていただいたとおり、メンテナンスフリー、あえて手を入れるのではなくて、自然の状態でおいておいた方がよろしいのではないかと考えています。仮に地元の方々が、将来、道路周辺地域において里山の維持をなされるのであれば、生息環境もそのように自然に出来ていくのではないかと考えます。以上、補足意見となります。

【永瀬部会長】

それでは、その他のご意見や補足はございませんか。

【神谷専門委員】

篠田委員のご意見に関連する意見です。地下水について、まず、1点目は今回御望山のルートを北側に振ったということで、尾根の北側に差し込んでいますので、地下水流動を考えると今まで尾根の南側だけで検討していたものを、北側についても影響を再評価する必要があると考えております。おそらく、解析では2次断面で地下水位等を計算されたと思いますが、北側にいったことにより、今度は水頭の関係がだいぶ変わってきていると思いますので、今後その辺の再評価も必要になってくると思います。

2点目は御望山が地下水に対してどれくらい貢献しているかという推計です。要するに根尾川の水系なので、そちらの支配が強いのと思われますが、御望山がどれくらいの量的な役割を持っているのか、面積的なものから概算してもよいと思いますが、トンネルを施行した後、井戸が枯れたなどの評価を受けないように、事前に御望山の評価をして位置付けを明確にしておくことも1つの方策かと思えます。

【永瀬部会長】

その他ございませんでしょうか。

【新田専門委員】

岡田先生のご意見の騒音に関する事業者の考え方ですが、適切に対応するや適切な処

置を講ずると記載されていて、具体的にどのような措置をとるのかは書かれていないと思いますので、具体的に答えて欲しいと思います。

高速道路が全て出来てから騒音を計測して、必要があれば対策を行うということでしょうか。お答え願います。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

私どもが現時点で答えられる範囲の中で、事業者の考え方案としてお答えさせていただいております。具体的にどのように行っていくかということにつきましては、今後行う詳細設計などの段階で、関係機関と協議し検討していきます。

将来、交通量が増えることを見越して遮音壁を最初から付けておいた方がよいのではないかと要請もありますが、設計段階で事前に予測させていただいたうえで、基準値を上回ることがあれば、環境改善に努めさせて頂くということで対応させていただいております。また、予測で基準値を超えないところまで、遮音壁を設置することは、難しいのではないかと考えております。

なお、道路が完成して終わるということではなく、その後に周辺住民から騒音等に関してご意見がございましたら、市町の窓口を通じて適切に対処して参りたいと考えております。

【永瀬部会長】

よろしいでしょうか。他にご意見ございますでしょうか。

【岡田専門委員】

私の意見は、最終的に詳細設計するときにはしっかり対応しておいて欲しいということです。例えば、インターチェンジですと、最近はそのに住宅がどんどん密集してきていて、騒音に対して対策してほしいと要望が出されます。事業者としては悩ましい問題です。つまりどちらが先にできたのかということです。しかし、今回の場合は明らかに事業の方が遅い。前回もお話しましたが、いままでは道路に面する地域は 65 d B の環境基準ですが、それが今回、幹線交通を担う道路を造りますと、この道路に近接する空間は 70 d B になります。後から道路が来てあなたの家は 5 d B うるさくても我慢してくださいということになります。後から道路が出来て 5 d B 付加するのは法律上問題ないのですが、そういうこともあるのでケアは必要だと考えます。そのあたりは重々承知しないと後から問題になるかなと思います。

1 点お聞かせ願います。前回気付かなかったのですけれども、資料 3 概要版の 2 ペー

ジ目の騒音の予測箇所 の地点ですが、幹線道路に近接する空間の予測高さ 1.2mでは 67 d Bであるものが、背後地の予測高さ 1.2mでは 62 d Bとなっていて、 のところだけ 5 d B下がっているんですね。ここは高架道路なので、20m離れていてもそれほど騒音レベルは下がらないと思うのですけれども、これはどうしてですか。他の地点では 1 d Bとか 2 d Bくらいしか下がっていないので、どうしてか教えてもらえますか。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

詳細については、後日、確認してお答えさせていただきます。

【永瀬部会長】

その他、何かございませんでしょうか。

【遠藤専門委員】

昆虫の話ですが、誤解があるといけませんので確認の為、コメントします。ライトトラップでの調査ですと通常多く飛来するのですが、それが今回は少なかったということでした。資料に記載してある生息環境と合わせて保全するというのは、調査の結果、少ないから保全しなさいという意味合いでは書いておりませんので、誤解の無いようお願いします。それと、ギフチョウとヒメカンアオイとの密接な関係は分かっていますので、工事の時に少し配慮して頂ければ、それは問題ないと思いますので、その点をよろしく願います。

【永瀬部会長】

その他に何かございますでしょうか。それでは、今回の資料 1 にこだわらなくて結構ですので、全体の環境配慮に関する資料のことで、ご意見があれば伺いたいと思います。

【西條専門委員】

先ほどの騒音に対する対応について 1 点教えてほしいのですが、通常、いろいろな施設や設備を整備する場合には費用対効果について言われることがあると思いますが、環境については過剰投資ということはないと思います。全て過剰にやっていくのも財政的には無理だと思うのですが、特に先ほどありましたが、道路が後で出来ても法律に合っていればいいということには少し問題あると思うのですが、その辺を少し教えていただけますでしょうか。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

騒音については、もともとこのような幹線道路が無いところに道路が出来ますので、騒音予測が基準値以下であっても、道路が出来るので音は発生することを、地元の住民

の方々に説明しています。一方で環境基準があるという説明もしております。予測値で基準値を上回った場合には最初から遮音壁等で対処いたしますが、予測値でその基準値を超えていない場合は前もって設置することはできませんと、地元住民の方々に説明させていただいています。

しかし、環境基準を上回らない場合でも、開通後に速やかに対応できるように、例えば、高架道路の壁高欄に遮音壁をすぐ立てられるように、予めボルトを設置しています。

今後の詳細設計に向けては、しっかりと調査をしてやっていくのは当然でございますので、限られた予算の中での道路整備であること、整備は地元には十分説明しつつ進めていくことなど、いろんな事情がある中で進めているということです。

【福井専門委員】

猛禽類の渡りについて、調査時期が若干適切ではないように思います。今回の調査では猛禽類の渡りについては9月26日、29日ですね。20日くらいがピークですから1週間遅いと思います。移動とかに関しましては詳細に検討していただきまして、天候等もありますので2、3日固めて取っていただいた方が安定した結果がでると思います。調査日の選定は非常に難しいですが、最新の情報等を使っていただいて、今後、調査して頂きたいと思います。

【梶浦専門委員】

哺乳類につきまして、特に尾の短いハタネズミの場合、2、3月が一番いい時期なのですが、今回の春の調査時期は5月ですね。岐阜市の報告でもハタネズミ等が10年来出ていなかったのですが、2、3月ですと引っかかってくるので、あまりにも調査時期を力説されない方がいいのではないかと思います。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

調査の時期につきましては、専門家にご指導いただきながらやってきましたが、各委員からご指摘も頂きましたので、現在行われております岐阜市の調査も含めて、今後総合的に保全していきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

【永瀬部会長】

その他によろしいでしょうか。

【西條専門委員】

お手元の資料2の22ページ、現地調査で確認された重要な植物として、湿地性植物がございますけれど、種類によって、水質が酸性に近い方がいい植物もあるし、あるいは

中性からアルカリにかけても大丈夫なものもあります。

道路建設時におきましては、十分、植物の、特に湿地性の植物につきましては水質と
いうところに関係しますので、アルカリ反応が起こらないよう直接コンクリートの影響
が入らない状況で工事していただければと思います。

【永瀬部会長】

その他に何かございますでしょうか。

【神谷専門委員】

地下水に関することで、御望山のモニタリングをされるとのことですが、そのモニタ
リングの場所については、そのポイントとして測っていることが、平面としてその地域
の何を表すのかということ配慮して、少し検討いただきながらモニタリングする場所
を選定していただきたいと思います。

【永瀬部会長】

その他よろしいでしょうか。

いくつか地下水とか動物の適切な時期についての意見等がありましたが、今後対応と
いうことでよろしいでしょうか。

【国土交通省岐阜国道事務所事業対策官】

今後事業を進めるにあたっては、時期も含めて検討し対応していきます。また、岡田
専門委員の騒音予測値のご質問については、後日、個別にご説明させていただきたいと
思います。

【永瀬部会長】

東海環状自動車道の環境配慮の資料については、部会としてその内容が妥当であるか
確認するということになっております。本日も各委員からはいくつかの意見を頂きました
が、これに対し回答頂いた内容について対応して頂くということを前提に、この環境
配慮に関する資料については妥当な内容であると認めるということでもよろしいでしょ
うか。

(「異議なし」の声あり)

【永瀬部会長】

はい、ありがとうございます。それでは本部会として環境配慮に対する資料について
確認したということにさせていただきたいと思います。事務局にお返しします。

【都市政策課長】

どうもありがとうございました。

これで専門部会の審議としては一区切りとなりますが、今後の都市計画変更手続きにおける公聴会や変更案の縦覧時の意見への対応などについて、その内容に応じ、各委員に個別にご相談させていただく場合もあるかと思しますので、その際はご協力をお願いします。

以上をもちまして、第12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。ありがとうございました。

— 了 —