

令和6年度第2回愛知県都市計画審議会

令和6年10月17日（木）午前10時00分

愛知県庁本庁舎 6階 正庁

【事務局：都市計画課】

皆様、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから令和6年度第2回愛知県都市計画審議会を開催いたします。

開会に当たりまして、傍聴される方へのお願いです。

携帯電話は電源を切っていただくかマナーモードにさせていただき、静粛に傍聴してくださいませようお願いいたします。

録画・録音等は禁止となっております。

その他、会議の秩序を乱す行為、議事進行の妨げとなる行為はお控えいただき、円滑な議事進行に御協力くださいますよう、重ねてお願い申し上げます。

それでは、会議に先立ちまして、当審議会の会長を務めていただいております秀島会長から御挨拶をお願いいたします。

【会長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

おはようございます。会長の秀島でございます。

令和6年度第2回愛知県都市計画審議会の開催に当たりまして、大変お忙しいところ御出席いただきまして誠にありがとうございます。

委員の皆様には、それぞれの御専門の見地から活発に御意見をいただきますとともに、議事が円滑に進行いたしますよう、御協力のほどお願い申し上げます。

【事務局：都市計画課】

ありがとうございました。

本日の会議で使用する資料について御説明いたします。

資料は、ペーパーレス化により、全てタブレット端末にございます。別途、紙資料も御用意しておりますので、必要な場合は職員にお声がけください。

次に、マイクの使用方法について御説明いたします。

御発言の際には、マイクの右下のボタンを押してから御発言ください。ランプが点灯し、マイクのスイッチが入ります。御発言が終わりましたら、再びボタンを押してスイッチを切っていただくようお願いいたします。音声聞き取りにくい場合がございますので、できる

だけマイクに近づいて御発言くださるようお願いいたします。

次に、臨時委員の方々を御紹介申し上げます。

タブレットの画面が黒くなっている方は、右上のボタンもしくは下のボタンを1回押しで起動させてください。さらにもう一度ボタンを押していただき、資料の一覧を表示させてください。画面左上の「0 次第等」と書かれた資料をタップしてください。画面を右から左に送り2ページ目を開いていただきますと愛知県都市計画審議会委員名簿が表示されますので、御覧ください。

本日は、名岐道路の御審議をお願いいたしますので、当審議会に設置されました環境影響評価調査専門部会委員の方々に出席をお願いしております。

本日御出席の臨時委員の方々を御紹介申し上げます。

東海学院大学教授 岡本真理子委員でございます。

【臨時委員：東海学院大学教授 岡本真理子】

よろしく申し上げます。

【事務局：都市計画課】

愛知教育大学名誉教授 芹沢俊介委員でございます。

【臨時委員：愛知教育大学名誉教授 芹沢俊介】

よろしく申し上げます。

【事務局：都市計画課】

なお、三重大学名誉教授 朴恵淑委員は、急遽御欠席と御連絡をいただいております。

臨時議員の方々は以上でございます。

本日は2分の1以上の委員に御出席いただいておりますので、審議会は成立しております。

それでは、議事に進みます。

当審議会の議長は、愛知県都市計画審議会条例第5条第2項の規定により会長が務めることとなっております。秀島会長、よろしくお願いいたします。

【議長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

ただいまの説明のとおりでございますので、議長を務めさせていただきます。

それでは、会議を進めてまいります。

愛知県都市計画審議会運営規程第8条第1項の規定に基づき、議事録署名者として、神田桂委員、黒田太郎委員を指名いたします。よろしく申し上げます。

それでは、これより審議に入ります。

本日御審議いただきますのは、第1号議案「尾張都市計画道路の変更について」及び第2号議案「環境影響評価書（尾張都市計画道路1・3・2号名岐道路）について」の2議案でございます。

第2号議案につきましては、令和2年7月9日開催の当審議会において、名岐道路の都市計画決定に関する環境影響評価調査専門部会を設置し、調査・審議を進めてまいりました。本日は、同専門部会における調査・審議の結果につきまして報告を予定しております。

また、この2議案とは別に、当審議会の運営に関する事項として、運営規程と要綱の一部改正について御審議をお願いいたします。

それでは、第1号議案及び第2号議案を一括上程いたします。

当局の説明を求めます。

【説明者：都市計画課】

都市計画課岩越と申します。

第1号議案と第2号議案を合わせて説明いたします。説明時間は1時間ほど要します。長時間になりますが、よろしく願いいたします。

着座にて失礼します。

それでは、第1号議案「尾張都市計画道路の変更について」御説明いたします。

お手元のタブレットで第1号議案をタップしてお開きください。議案書は1ページから5ページ、議案概要説明書は6ページから8ページ、図面は図面番号1番から12番でございます。また、紙資料をお持ちの方につきましては、議案書は1ページから5ページ、議案概要書は1ページから3ページでございます。

なお、本日の審議会におきましては議案書はじめ説明資料が多いことから、モニターを中心に説明を進めさせていただきます。恐れ入りますが、必要に応じてお手元の議案書、参考資料等を御覧いただきたいと思います。

それでは、モニターを御覧ください。

名岐道路は、名古屋都心部から岐阜都市圏域の社会経済活動を支える重要な道路です。今回は、整備が完了している青色の区間の北側、名古屋高速道路の一宮東出口から東海北陸自動車道の一宮木曾川インターチェンジまでの区間を延伸して都市計画を定めようとするものです。

それでは、都市計画案について、資料に基づき説明してまいります。

図面番号 1、総括図です。

この総括図は、図面右側を北の方角としており、図中左下にございます愛知県を示した広域図における赤色の四角で囲まれた範囲を拡大したものでございます。以降、計画図等全ての図面は、右側を北の方角としております。

図面の中央上部のオレンジ色の丸印は一宮市役所でございます。また、図面の左端、紫色のラインが名神高速道路、右端は東海北陸自動車道でございます。中央、赤色の実線及び点線が名岐道路でございます。

名岐道路は高架構造の自動車専用道路であり、並行する一般道路部分が国道 22 号線になります。このうち、一宮東出口付近は名古屋行き片側 2 車線のみが、また、そこから南側は両側 4 車線が既に名古屋高速道路として供用されており、今回の計画は、そこから北へ、一宮木曾川インターチェンジまで区間を延伸し、都市間のアクセス性の向上、交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るものでございます。あわせて、両郷町出口（仮称）をはじめ 4 か所の出入口を新たに設置するほか、一宮インターチェンジの改良及び一宮木曾川ジャンクション（仮称）の設置により、名神高速道路や東海北陸自動車道に接続する計画としております。また、名岐道路の延伸に伴い、国道 22 号線及び関連する 7 路線について、一部区域の変更等を行います。

次に、図面番号 2 の索引図でございます。索引図は、計画図 1 から 10 までの分割位置をお示ししております。

図面番号 3 の計画図 1 でございます。名神高速道路と接続する一宮インターチェンジを含む区間をお示ししています。

赤色の実線が、今回都市計画を変更、追加する区域を指しており、黒色の実線が既存の都市計画の区域、黄色の実線が変更前の区域を示しております。

名岐道路の一宮インターチェンジでは、これまで名古屋方面と名神高速道路の相互利用に限られたジャンクション構造となっておりますが、今回の延伸に合わせ、岐阜方面との相互利用も可能となるよう、連結路を 2 本追加するものです。

なお、連結路は 1 車線として、標準幅員は 6.5m となっております。

参考図 1 でございます。一宮インターチェンジのイメージ図をお示ししております。

青色で表示したものが、今回新設する 2 本の連結路になります。今回の変更により、名岐道路と名神高速道路が全方向へアクセス可能になることで連絡性が大きく向上し、広域道路ネットワークが強化されます。

図面番号4、計画図2を御覧ください。一宮東出口を含む区間を示しております。

複数のラインが表示されておりますが、道路の外側の黒色のラインが一般部の国道22号線、その内側の赤色のラインと黒色のラインが専用部の名岐道路となります。一宮東出口付近で黄色で点滅している区間につきましては、名古屋高速道路の名古屋方面行きの片側2車線として既に供用されており、今回は、赤色で点滅している岐阜方面行きの2車線を新たに追加しますので、変更前の黄色のラインから変更後の赤色のラインへと区域を変更する計画となります。

なお、名岐道路の本線部の車線数は4車線、上下線の間に入出口のランプを設置する構造となり、標準幅員は26mとなります。

参考図2でございます。上段の現況の道路構造に対しまして、下段の名岐道路の変更後の高架構造を示したイメージ図となります。

国道22号線では副道を廃止し、車道を外側に寄せ、中央に名岐道路の橋脚を設ける計画としており、全幅員の変更は、一部を除きありません。

図面番号5の計画図3でございます。一宮中入口を含む区間を示しております。

先ほどのスライドと同様、変更前の区域が黄色、変更後の区域を赤色のラインで示しております。名岐道路の変更前の起点が黄色の丸矢印で示している一宮市浅野地内の中入口付近の地点となっており、後ほど説明いたします一宮木曾川インターチェンジ付近へ変更いたします。これに伴い、名岐道路の延長が約4.9kmから約10.8kmへ変更となります。

また、都市計画道路の一宮小牧線は、名岐道路の延伸に伴い、名岐道路との交差が新たに生じますので、自動車専用道路との立体交差の箇所数を3か所から4か所に変更する計画でございます。

図面番号6の計画図4でございます。

この区間では、名岐道路及び岐阜方面への両郷町出口（仮称）を新設いたします。また、交差する一宮舟津線につきましては、先ほどと同様、立体交差の箇所数を1か所から2か所に変更する計画でございます。

図面番号7の計画図5でございます。

この区間では、名岐道路及び名古屋方面への常願通南入口（仮称）を新設いたします。名岐道路の延伸に伴い、交差する北尾張中央道は、安全かつ円滑な交通処理のため、常願通7丁目交差点西側で右折帯と左折帯の追加により、幅員を26mから32.5mへ変更いたします。

また、一宮各務原線との交差部での幅員を23mから26mに変更し、立体交差の箇所数を

3か所か4か所へ変更する計画でございます。

また、国道22号線では、常願通7丁目交差点の南側で左折専用帯を配置し、幅員を42mから44mに変更するとともに、交差点の北側では隅切り部の区域の拡大をいたします。

北園通瀬部線は、立体交差の箇所数を0か所から1か所へ変更する計画でございます。

図面番号8の計画図6でございます。

赤色の実線で囲まれた区域が名岐道路でございます。この区間では、一宮各務原線及び光明寺街道線の2路線において立体交差の箇所数を1か所に変更する計画でございます。

図面番号9の計画図7でございます。

この区間では、名岐道路及び岐阜方面への高田南出口（仮称）を新設いたします。また、国道22号線は、日光川及び県道大垣江南線をオーバーしており、沿道との高低差が生じています。そのため、沿道とのアクセスを確保するため副道を配置する必要があり、幅員を42mから54.3mに変更する計画でございます。

さらに、今伊勢三ツ井線は、安全かつ円滑な交通処理を図るため、自転車通行帯を配置し、幅員を変更するとともに、道路線形の見直しを行い、立体交差の箇所数を1か所に変更する計画でございます。

図面番号10の計画図8でございます。先ほどの今伊勢三ツ井線を東側に進めた区間となります。

図中、縦方向で区域を示している今伊勢三ツ井線は、さきのスライドの説明と同じく、幅員を12mから16mなどに変更する計画でございます。

光明寺街道線は、今伊勢三ツ井線との交差部付近において安全かつ円滑な交通処理を図るため、自転車通行帯を配置し、幅員を16.75mから17.5mなどに変更する計画でございます。

図面番号11の計画図9でございます。

この区間では、名岐道路及び名古屋方面への高田西入口（仮称）を新設します。

図の右側は、一宮木曾川インターチェンジの一部となりますが、詳しくは次のスライドで説明いたします。

図面番号12の計画図10でございます。

赤色の丸矢印は名岐道路の起点を示したものとなり、変更後の起点の位置は一宮市大毛字稲葉となります。既設の東海北陸自動車道の一宮木曾川インターチェンジ付近において、名岐道路と東海北陸自動車道とを接続する連結路を追加し、一宮木曾川ジャンクション（仮

称) を新設する計画でございます。

なお、連結路については、円滑な交通処理を図るため2車線とし、標準幅員は9.16mとする計画でございます。

参考図3を御覧ください。一宮木曾川ジャンクション(仮称)のイメージをお示ししています。

緑色で塗られた部分が既設の東海北陸自動車道と一宮木曾川インターチェンジ、青色で塗られた部分が今回追加する名岐道路及び連結路となり、名岐道路と東海北陸自動車道とを直接接続する計画としております。

以上が尾張都市計画道路の変更に関する内容でございます。

なお、この案件につきましては、都市計画法第17条に基づき、令和5年10月3日から11月6日までの間公衆の縦覧に供しましたところ、2団体、7名の方から意見書の提出がございました。

まず、事業目的についての御意見です。

番号1-1、意見書の要旨といたしましては、将来の社会全体の人口減少という基本的問題を避けて、自動的に人口が増え、交通量も増えるという論理で不要な道路計画を進めるべきではないという御意見でございます。これに対する、右側の都市計画決定権者の見解は、名岐道路は、2019年3月に定めた尾張都市計画区域マスタープランにおいて、都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現のため、「概ね2030年までに整備を予定する主要な施設」として、その必要性を位置づけています。その上で、社会情勢等を踏まえて推計した計画交通量を用いて計画しておりますとしております。

続いて、番号1-2、人口減少が見込まれるなか、名岐道路と国道22号線の計画交通量が現状より増えることへの妥当性・根拠を示すべきであるという御意見です。これに対する見解は、計画交通量は「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」を基本として、令和22年の道路ネットワークにより推計しています。なお、計画交通量については、平成27年度道路交通センサスに基づく推計が最新の知見ですとしております。

次に、事業内容に関する御意見となります。

番号2-1、一宮市街地付近に岐阜方面の入口の設置を検討すべきであるという御意見です。これに対する見解は、現時点では、岐阜方面の出入口は計画しておりません。岐阜方面の出入口については、今後の交通状況等を踏まえ、一宮木曾川インターチェンジ以北のさら

なる延伸を検討する際に、改めてその必要性を含め検討してまいりますとしております。

番号 2-2、国道 22 号線交差点の視認性向上のため、右折レーンを対向車線側に寄せる配置について検討するべきであるという御意見です。これに対する見解は、交差点における右折車線の視認性向上等につきましては、事業実施の段階において道路・橋梁構造等の詳細な設計とあわせて検討してまいりますとしております。

番号 2-3、インターチェンジや高速道路とのジャンクションでどれだけの用地買収が必要か不明であるという御意見です。これに対する見解は、詳細な用地買収の範囲については、事業実施段階において、現地測量等の実施後に検討を行ってまいりますとしております。

番号 2-4、両郷町出口（仮称）において名岐道路からの出口を短くしたことにより、ランプがさらに急勾配となり、排ガスや騒音が激化するのではないかとという御意見です。これに対する見解は、名岐道路が接続する名古屋高速道路は、令和 5 年 4 月に安全性・快適性・利便性の向上や料金収受の効率化のため、料金所配置を入口に統一する方針としました。これに伴い、名岐道路の出口ランプの料金所設置が不要となったため、出口ランプの勾配は変更せずに、出口ランプに要する延長が短くなったものとしております。

番号 2-5、先ほどと同じく、両郷町出口（仮称）において出口ランプから北向きに降りた際に、「朝日 3 丁目」交差点で右折できない現在の計画を見直してほしいという御意見です。これに対する見解は、名岐道路の両郷町出口（仮称）から降りた車両は、安全かつ円滑な交通処理のため、現況、右折ができないのと同様に、朝日 3 丁目交差点では直進のみとし、その先の両郷町交差点で右左折する計画としております。なお、詳細な交通処理方法については事業実施段階で検討することとなりますとしております。

番号 2-6、両郷町出口（仮称）を朝日 2 丁目の手前に移動してほしい。環境影響を考慮すると、人が住んでいる民家の前に出口を設置すべきではないという御意見です。これに対する見解は、地域のアクセス性や交差点との位置関係等を考慮して出入口を計画しております。なお、騒音・振動等については、同時に実施している環境影響評価の結果に基づき、適切に配慮してまいりますとしております。

続いて、番号 2-7、2-8、2-9 は、国道 22 号と大江用水の交差部に存在する横断ボックスに関する意見となります。3 つの意見はともに関連するため、これに対する見解は 1 つにまとめとめております。

2-7、既存の国道 22 号線を盤下げする理由はなにか。盤下げにより大江用水はどうするつもりか。2-8、大江用水付近の国道 22 号線を横断するボックスについて、存続を求める。さ

らに 2-9、国道 22 号線大江用水の横断ボックスについて、代替の経路はどこになるのかという御意見です。これに対する見解は、名岐道路は、現在の副道を含む国道 22 号線の幅の中で建設することを基本とした計画です。基本的に用地買収が最少となるように計画しており、現用地幅内で名岐道路の高架を設置するためには副道の廃止が必要となります。副道を廃止する場合、沿道との乗り入れを確保するため、国道の道路の高さを沿道と同じ高さまで下げる必要があることから、横断ボックスを廃止する計画です。横断ボックスを利用されている車や歩行者、自転車については、北側の東島町交差点や南側に整備予定の常願通 7 丁目交差点で国道 22 号線を横断していただく計画としております。なお、大江用水の水路は現在の位置及び断面のまま残す計画ですとしております。

続いて、2-10、今伊勢三ツ井線について、周辺の自然環境に最大限配慮し、道路の拡張は最小限での計画に見直してほしい。合わせて 2-11、専用の自転車通行帯は無駄としか思えないという御意見でございます。これに対する見解は、道路幅員は、法令等の基準に基づき、必要な幅としておりますとしています。

続いて、番号 2-12、国道 22 号線の渋滞を緩和するための計画に対し、新たに今伊勢三ツ井線との交差点を設けることは目的に合わないと思うが、新設の交差点は必要なのかという御意見です。これに対する見解は、今伊勢三ツ井線は、一宮市木曾川町から丹陽町までを結ぶ重要な幹線街路です。地域の安全かつ円滑な交通処理を図るため、国道 22 号線との交差点には交差点を新設する計画ですとしております。

番号 2-13、今伊勢三ツ井線について、一宮商業高校グラウンドの木々を伐採せず、私有地にも影響を及ぼさずに道路を改良できないかという御意見です。これに対する見解は、今伊勢三ツ井線は、安全かつ円滑な交通処理が図られるよう、道路線形と幅員を変更した計画としており、一宮商業高校グラウンドの一部が都市計画道路の区域に含まれますとしております。

最後に、その他の御意見になります。

まず、3-1 今伊勢三ツ井線について、道路整備により一宮商業高校グラウンド北側の樹木がなくなると、目隠しがなくなることや、砂の飛散が増えることが懸念されるため、樹木を伐採するのであればグラウンドのフェンスに防塵ネットを張ってほしい。合わせて 3-2、公立高校グラウンドの貴重な木々の伐採をしないでほしいという御意見です。これらに対する見解は、県立一宮商業高等学校のグラウンドの樹木の取り扱い等については、事業実施段階で管理者等と協議するよう、事業者申し伝えますとしております。

続いて番号 3-3、今伊勢三ツ井線について、地元住民への説明や同意をなされずに計画が進められることに不信感を覚えるという御意見です。これに対する見解は、今回の変更については、令和 4 年 5 月 25 日、5 月 28 日及び令和 5 年 5 月 13 日、5 月 24 日に一宮市民会館で説明会を開催するとともに、令和 5 年 7 月 8 日に一宮スポーツ文化センターで公聴会を実施しておりますとしております。

続いて、番号 3-4、北尾張中央道が 4 車線化されるため、両郷町 4 丁目交差点西の市道交差点について、現状の通行方法では交通トラブルが増える恐れがあることから、ロータリー方式を導入してほしいという御意見です。これらに対する見解は、今回の都市計画変更対象区域外の交差点に関する意見ですので、道路管理者に申し伝えますとしております。

最後に、番号 3-5 の意見となります。名岐道路、北尾張中央道の工事期間を教えてくださいという御意見です。これに対する見解は、具体的な工事期間等の計画は決まっておりません。事業実施段階において、用地や工事に関する説明の機会を設けるよう事業者へ申し伝えますとしております。

以上が意見書の要旨と都市計画決定権者の見解でございます。

なお、第 1 号議案につきましては、都市計画法第 18 条第 1 項に基づき、一宮市に意見照会をしましたところ、異存ない旨の回答を得ております。

以上が第 1 号議案に関する説明でございます。

続きまして、第 2 号議案「環境影響評価書（尾張都市計画道路 1・3・2 号名岐道路）について」御説明いたします。

タブレットの第 2 号議案のファイルをお開きください。議案書は 1 ページから 3 ページ、議案概要説明書は 4 ページでございます。また、紙資料をお持ちの方につきましては、議案書は 7 ページから 9 ページ、議案概要説明書は 4 ページでございます。

なお、別冊として、環境影響評価書、要約をいたしました環境影響評価書要約書、さらにその概要をまとめた環境影響評価書のあらましがございます。環境影響評価につきましては、参考資料「環境影響評価書のあらまし」の内容に沿って説明させていただきます。説明はモニターを中心に進めさせていただきますので、必要に応じてタブレットまたは紙資料の環境影響評価書のあらましを御覧ください。

それでは、モニターにて事業の概要でございます。

名岐道路は、先ほどの御説明と同様ですが、事業対象区間約 7.5km の指定都市高速道路または一般国道であり、車線数が 4 車線の計画でございます。環境影響評価法の規定により、

都市計画決定権者である愛知県が環境影響評価を実施しております。

続いて、事業に当たり実施する環境保全への配慮事項について御説明いたします。

対象道路は主に現道、国道 22 号上の高架構造で、地形の改変をできる限り避けた計画とするとともに、工事施工ヤードはできる限り国道 22 号を、工事用道路は既存道路を利用する計画です。工事は原則として昼間に行い、工種によっては夜間作業が発生する場合が想定されますが、可能な限り少なくする計画とします。そして、事業実施段階における詳細な工事計画の検討に当たっては、類似先行事例等を参考に、環境の保全について適正な配慮を行うこととしております。

続きまして、地域特性です。

事業実施区域及びその周囲の状況としては、図面左手の南側はおおむね市街化区域で、建物用途が広範囲を占めております。北側には田や畑が存在しています。

また、環境配慮が特に必要な施設として、青色の丸で示す中学校や、ピンク色の丸で示す幼稚園、黄色の丸の福祉施設などが存在しています。

続きまして、環境影響評価の項目についてでございます。

項目は、国土交通省令や県条例等に基づき、事業特性や地域特性を踏まえて、工事中及び供用後の環境要素として、丸印のとおり、大気質や騒音、振動など、14 項目を選定いたしました。

続きまして、環境影響評価項目のうち、大気質、騒音、振動、低周波音、日照阻害の予測地点の位置図でございます。

予測地点は、工事中の建設機械の稼働、工事用車両の運行、供用中の自動車の走行について、代表となる断面や住居等の保全対象の位置等を考慮して、それぞれ選定しております。

それでは、環境影響評価の対象項目ごとに予測・評価の結果を御説明いたします。

建設機械の稼働による大気質の影響について、2 地点で予測を行いました。

評価項目は表の、二酸化窒素と浮遊粒子状物質及び粉じん等です。表では、予測地点と予測結果の数値、その右隣に達成すべき基準又は目標、参考となる値を示しております。基準又は目標は環境基準を、参考となる値は道路環境影響評価の技術手法に記載のある値を採用しております。結果は、いずれの項目も全ての地点で基準値等を下回ると予測しております。

続いて、工事用車両の運行による大気質の影響について、運行経路である既存道路の 6 地点について予測を行いました。評価項目は先ほどと同じで、その結果は、いずれの項目も全

での地点で基準値等を下回ると予測しております。

続いて、自動車の走行による大気質の影響について、5地点で予測を行いました。

評価項目は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質で、基準又は目標は、環境基準を採用しております。その結果は、いずれの項目も全ての地点で基準値等を下回ると予測しております。

続きまして、騒音の予測結果でございます。

建設機械の稼働による騒音の影響について、2地点で予測を行いました。基準又は目標は、騒音規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準としております。予測を行った全ての地点において、基準の85dBを上回る結果となっております。そのため、工事の実施に当たり、環境保全措置として防音シート又は防音パネルの設置を実施することにより、予測結果が括弧書きで示した値となり、基準を下回ると予測しております。

続いて、工事用車両の運行による騒音の影響について、大気質と同じ6地点で予測を行いました。基準又は目標は、環境基準を採用しております。番号1を除く地点では基準以下になると予測しており、番号1の地点につきましては基準を上回る結果となっておりますが、表の中ほどに示しております現況値が既に基準を上回っており、予測結果は現況値に対して増加しないと予測していることから、環境保全措置は行わないこととしております。

続いて、自動車の走行による騒音の影響について、大気質と同じ5地点で予測を行いました。

まず、予測地点1、2についてです。基準又は目標は環境基準を採用しております。

名岐道路と国道22号等の、名岐道路以外の道路の予測値を合成した結果、近接空間、背後地及び昼間、夜間いずれにおいても、予測結果が基準を上回る結果となっております。そのため、環境保全措置として遮音壁の設置や減音効果のある排水性舗装の敷設を行うこととし、その結果、予測結果の括弧書きで示した値となり、基準を下回ると予測しております。

続いて、残りの予測地点3から5のスライドになります。

予測地点3、4については、1、2の2地点と同様、環境保全措置を実施することにしております。その結果、全ての地点で基準以下になると予測しております。

続きまして、環境保全措置として実施する遮音壁及び排水性舗装を道路の断面図に示したものです。

国道22号の歩道と車道の上に赤色で示しております高さ1mの遮音壁、左図中央の名岐道路ランプ部又は右図の中央分離帯に高さ3mの遮音壁、また、国道22号の車道の舗装を

減音効果のある排水性舗装としております。このような対策を行うことで、先ほど説明したとおり、基準又は目標を下回ることができると考えております。

続きまして、振動の予測結果をまとめております。

上段では建設機械の稼働による振動の影響について、下段では工事用車両の運行による影響についてです。基準又は目標は、振動規制法による基準を採用しております。その結果は、いずれのケースも全ての地点で基準を下回ると予測しております。

続いて、振動の自動車の走行による影響について予測を行いました。

こちらも全ての地点で基準を下回ると予測しております。

これまでに説明いたしました大気質、騒音、振動の予測を踏まえた評価につきましては、遮音壁等の環境保全措置を講ずることで、基準又は目標などとの整合が図られていると評価しております。また、事業実施に当たっては、低騒音・低振動型の建設機械の使用を基本とすることや、工場用車両の分散を図るなどの配慮をすることで、環境への影響は事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価しております。

続きまして、低周波音の予測結果をまとめております。

自動車の走行による低周波音の影響について、5地点で予測を行いました。参考となる値は、一般環境中に存在する低周波音圧レベルの値等を採用しております。

その結果は、いずれも全ての地点で参考となる値を下回ると予測しております。

続きまして、水質、水の濁りでございます。

予測結果といたしましては、対象道路はおおむね既存道路の敷地内で計画されており、地形の変更による裸地等の発生が極力抑えられるため、水の濁りの影響は極めて小さいと予測しております。

続きまして、日照障害の予測結果をまとめております。

道路の存在による影響について予測を行いました。いずれの地点も、保全対象となる住居等における日影時間は、参考となる値の2階で5時間を超えないと予測しております。

これまでに説明いたしました低周波音、水質、日照障害の評価につきましては、それぞれ参考となる値を下回るとともに、対象道路はおおむね国道22号上に整備されることなどから、環境への影響は事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避または低減されていると評価しております。

続きまして、動物、植物、生態系でございます。

本道路はおおむね既存道路の敷地内で計画されており、現地調査で確認されたカヤネズ

ミをはじめ重要な動植物等の主な生息・生育環境の改変や質的变化はほとんど生じないため、環境への影響はない又は極めて小さいと予測しております。

続きまして、景観でございます。

主な景観資源としてオレンジ色で示しております木曾川堤・桜並木、138 タワーパーク、大江川緑道及び濃尾平野としており、主要な眺望点はピンク色で示しております一宮市のツインアーチ 138 及び一宮市役所としております。対象道路による景観資源への影響はありません。

また、こちらはツインアーチ 138 から見た眺望景観を示しております。上段が現況の眺望写真、下段が名岐道路が完成した後のフォトモンタージュを示しております。

名岐道路等が視認される箇所を対象道路が見える範囲として旗揚げしております。対象道路は周辺建物により遮蔽され目立ちにくくなっているため、主要な眺望景観の変化は極めて小さいと予測しております。

続いて、一宮市役所からの眺望景観を示しており、こちらも同様に、主要な眺望景観の変化は極めて小さいと予測しております。

続きまして、人と自然との触れ合いの活動の場でございます。

予測地点は、緑色で示しております浅野公園及び対象道路周辺の4つのウォーキングコースとしております。

このうち、④の大江川沿いのウォーキングコースについては、対象道路の整備に伴いコースとなっている国道22号の横断ボックスを廃止する計画としておりますが、利用者に対し付近の横断歩道への誘導を適切に行うことから、利用の支障は生じないと予測しております。

続きまして、地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況でございます。

事業実施区域の周辺において、常保寺のイチョウ及び伊富利部古墳が存在しておりますが、事業実施区域外であり、環境への影響はないものと予測しております。

これまで説明いたしました動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合い活動の場、地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況の評価につきましては、対象道路がおおむね国道22号上に整備され、動植物の生息・生育環境への影響及び各施設の改変を抑えた計画であること等から、環境への影響は事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価しております。

続きまして、廃棄物等でございます。

工事の実施に伴い、建設発生土、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊が発生するものと予測しております。そのため、環境保全措置として、工事間流用の促進及び再資源化施設への搬入等による他事業等での利用に努めることとしています。

さらに環境保全への配慮事項として、工事施工ヤード等での建設発生土の仮置きや運搬時の粉じん等の飛散防止等に努めることから、環境への影響は事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されていると評価しております。

最後に、温室効果ガス等でございます。

工事の実施に伴い、二酸化炭素の発生が見込まれるため、環境保全措置として作業員に対する建設機械の省エネ運転の指導及び工事用車両のエコドライブの指導を徹底することとしております。これらにより二酸化炭素の発生の低減に努めるとともに、環境保全への配慮事項として、事業実施段階での温室効果ガス発生の低減に係るよりよい技術の導入等により、環境への影響は事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されていると評価しております。

以上が環境影響評価書の概要でございます。

これまでに御説明いたしました環境影響評価書は、環境影響評価方法書及び準備書に対する住民等から提出された意見及び知事意見を踏まえて環境影響評価書を作成し、それに対する国土交通大臣意見及び都市計画同意権者意見を踏まえて評価書の補正を行い、作成したものでございます。

これらの意見のうち、国土交通大臣意見及び都市計画同意権者である中部地方整備局長の意見について御説明いたします。

主な意見といたしましては、調査・予測・評価の再実施についての意見として、本事業の実施までに交通や周辺市街地の状況等が変化する可能性がある。現段階では予測し得なかった変化が見込まれる場合は、生活環境及び自然環境への影響について項目を再検討し、調査、予測及び評価を再実施すること。また、必要な環境保全措置を検討し、その内容を公表すること。

次に、地域住民等への丁寧な説明についての意見として、長期間にわたり工事が実施される計画であることから、本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について地域住民等に対し丁寧に説明すること。

自動車の走行に係る騒音及び道路の存在に係る日照障害についての意見として、遮音壁は住居や配慮が特に必要な施設の立地状況を踏まえ、環境基準の達成に必要な区間に必要

な種類及び設計のものを設置すること。また、その位置、高さ、材質等の検討に当たっては、地域住民からの意見等も踏まえ、日照障害等も考慮した上で決定すること。加えて、機能及び効果が継続的に維持されるよう適切に管理することなどがございました。

これらの評価書に対する意見につきましては、都市計画決定権者として御意見のとおり対応することとしており、本日の評価書に適切に反映しております。

以上、第1号議案、第2号議案について説明いたしました。

よろしく御審議をお願いいたします。

【議長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

それでは、続きまして、第1号議案及び第2号議案に対する質疑応答の前に、会議の冒頭でも触れましたように、私が部会長を務めて進めてまいりました専門部会における調査・審議の結果を、愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会要綱第6条第3項に基づき、報告いたします。

これは、部会長職務代理者の岡本委員から報告をお願いいたします。

【臨時委員：東海学院大学教授 岡本真理子】

岡本でございます。部会長に代わりまして、当専門部会における調査・審議の結果をタブレットまたはお手元の「尾張都市計画道路 1・3・2 号名岐道路の環境影響評価に係る報告書」により報告いたします。

1 ページを御覧ください。

当専門部会は、愛知県が実施した環境影響評価法に基づく環境影響評価によって調査・審議することを目的として、令和2年7月9日に設置され、委員名簿のとおり、秀島部会長をはじめ、専門分野の各委員により組織されております。

次に、2 ページを御覧ください。

令和2年11月25日に第1回目を開催して以来、方法書、準備書、評価書をはじめ、関連する事項について、約4年をかけて計8回の審議を行ってまいりました。

次に、3 ページを御覧ください。主な審議事項及び環境影響評価に対する見解でございます。

(1) 環境影響評価全般についてでございます。

環境影響評価の項目と調査及び予測、評価の手法の選定の妥当性について審議しました。

その結果、項目の選定は、事業特性及び地域特性を踏まえた妥当なものであり、また、手法についても、事業実施の影響を把握するための手法として妥当であると判断いたしました。

た。

次に、(2) 環境影響評価の個別項目についてでございます。

評価項目といたしましては、大気質、騒音、振動、低周波音、水質、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況、廃棄物等、温室効果ガス等でございます。

先ほどの県当局の説明にありましたように、いずれも予測及び評価結果は妥当であると判断いたしました。

最後に、12 ページを御覧ください。総合評価でございます。

愛知県が実施した環境影響評価は、環境影響評価法に基づき適切に行われ、名岐道路の都市計画の案に対して、環境面において適切な配慮がなされており、その内容は妥当であると判断しました。

なお、当該環境影響評価の内容を適切に反映するため、事業の実施に当たっては、環境影響評価書の内容に基づき、必要な環境保全措置等を実施することにより、環境保全に十分配慮されるよう事業者を引き継いでいただくことを申し添えまして、報告を終わります。

以上でございます。

【議長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

ありがとうございました。

それでは、質疑に入ります。

第1号議案「尾張都市計画道路の変更について」及び第2号議案「環境影響評価書（尾張都市計画道路1・3・2号名岐道路）について」、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

【委員：愛知県議会議員 山田たかお】

環境評価の中身について教えてください。分かれば結構です。

環境影響評価書のあらましの11ページ、2番の騒音、自動車の走行です。

見ていただきたいのは予測結果のところですが、もとの数字と環境保全措置を講じたところの数字と、2段になっているところがあると思いますが、例えば番号3と番号4はきっと同じ対策をされていると思うのですが、同じ対策をしたにもかかわらず、低減される数値が違っているところがありますが、これはどういった理由でこういうふうになるのか教えてください。

【議長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

事務局、回答をお願いします。

【説明者：都市計画課】

予測地点によって、同じ遮音壁等を設置しているのに低減効果が違うのはなぜかという御質問でございます。

遮音壁等の減音効果の違いにつきましては、各予測地点において交通量やランプなど道路構造が異なっておりますので、騒音の予測計算の結果として、低減される数値に差が出ているということでございます。

【委員：愛知県議会議員 山田たかお】

ありがとうございます。

【議長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、特に御意見、御質問ないようですので、採決いたします。

第1号議案及び第2号議案につきましては、原案のとおり可決して御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

【議長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

ありがとうございました。御異議ないものと認めまして、第1号議案及び第2号議案につきましては、原案のとおり可決いたしました。

なお、事業実施に当たっては、環境保全措置及び事後調査を適切に実施する等、環境影響評価書の内容を遵守し、環境保全に十分配慮されますよう、事業者への引き継ぎをお願いいたします。

以上で、名岐道路に関する審議を終了いたします。

それでは、事務局にお返しいたします。

【事務局：都市計画課】

ありがとうございました。

名岐道路に関する審議の終了に当たりまして、都市・交通局長から御挨拶を申し上げます。

【幹事：都市・交通局長】

都市・交通局長の九鬼でございます。

本日は、大変お忙しい中、今年度第2回目の都市計画審議会に御出席、御審議をいただき、

ありがとうございます。また、改めまして、名岐道路の都市計画と環境影響評価書について御了承いただき、誠にありがとうございました。

今後、今回の審議を踏まえ、都市計画決定へと進めさせていただくことになります。

特に名岐道路の環境影響評価につきましては、約4年間、延べ8回の専門部会で調査、審議を重ねられ、今回の環境影響評価書を取りまとめていただきました。ありがとうございます。

本評価書と本日までの御審議の中で委員の皆様からいただきました貴重な御意見につきましては、環境保全への配慮が十分になされるよう、しっかりと事業者を引き継いでまいります。

今後とも本県都市計画行政の推進に御指導、御協力をお願いいたしまして、簡単ではございますが、お礼の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

【事務局：都市計画課】

事務局からは以上でございます。

引き続き、秀島会長、よろしく願いいたします。

【議長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

引き続き会議を進めてまいります。

ここで、名岐道路に関する議案の審議が終了いたしましたので、臨時委員の方々には御退席いただきます。どうもありがとうございました。

(臨時委員 退席)

【議長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

続きまして、会議の冒頭でも申し上げました愛知県都市計画審議会運営規程及び愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会要綱の一部改正についての御審議をお願いいたします。

まず、県当局の説明を求めます。

【説明者：都市計画課】

都市計画課担当課長の青柳でございます。

着座にて説明をさせていただきます。

それでは、議事次第7、運営規程等の改正につきまして御説明をいたします。

今回の改正は、愛知県都市計画審議会及び環境影響評価調査専門部会に各委員がオンラインで出席できるようにしようとするものでございます。

タブレットの「4 運営規程等の改正について」のファイルをお開きください。

都市計画審議会の運営規程の改正につきましては、ページ番号1から2が議案、3から4ページが新旧対照表、5から9ページが運営規程の改正案でございます。

次に、専門部会要綱の改正につきましては、ページ番号11から12が議案、13ページが新旧対照表、14から15ページが要綱の改正案でございます。

改正の理由といたしましては、委員が会場に参集することなく、情報通信機器を用いて映像と音声により会議に参加できるオンライン出席の規定を新たに設けることにより、より多くの委員に会議に御出席いただき、審議の充実を図ろうとするものでございます。

次に、都市計画審議会の運営規程の改正内容について御説明いたします。

5ページを御覧ください。

赤字で示しておりますように、第6条に会議の開催についての規定を追加いたします。

委員の皆様方には、会場に参集して会議に参加していただくことを原則といたします。ただし、やむを得ない事情により会場に参集することが困難な場合はオンライン出席することができるものとしております。

なお、やむを得ない事情とは、疫病・災害、病気・けが、業務等を想定しております。

続いて、14ページを御覧ください。専門部会要綱の改正内容でございます。

赤字の第7条を御覧ください。

先ほどの審議会と同様の規定を追加しております。

以上が改正の内容となりますが、本日の審議会において改正案を御了承いただけましたら、次回以降の審議会及び専門部会からオンライン出席を運用していきたいと考えております。

以上で説明を終わります。

御審議のほど、よろしく願いいたします。

【議長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

ただいまの説明につきまして御意見、御質問がございましたら、お願いいたします。

御意見、御質問ないようですので、当審議会の運営規程及び環境影響評価調査専門部会要綱につきましては、案のとおり改正して御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

【議長：名古屋工業大学大学院教授 秀島栄三】

ありがとうございました。

御異議ないものと認めまして、当審議会の運営規程及び環境影響評価調査専門部会要綱につきましては、案のとおり可決いたしました。

以上で、本日の審議は全て終了いたしました。

長時間にわたり御熱心に御審議いただきまして、どうもありがとうございました。

それでは、事務局にお返しします。

【事務局：都市計画課】

ありがとうございました。

最後に、傍聴された方へのお願いです。

紙資料についてはお持ち帰りいただいて構いませんが、名札は机の上に置いて御退席ください。

以上をもちまして、令和6年度第2回愛知県都市計画審議会を終了いたします。

長時間にわたり御審議いただきましたことを、事務局からも厚く御礼申し上げます。ありがとうございました。

(閉会 午前11時11分)