

## 第5章 方法書について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

環境影響評価方法書を、「環境影響評価法」（平成9年6月13日法律第81号）第40条第2項の規定により読み替えて適用される同法第7条の規定に基づき、平成22年1月8日から平成22年2月8日まで縦覧に供し、平成22年1月8日から平成22年2月22日まで意見を求めたところ、第40条第2項の規定により読み替えて適用される同法第8条第1項の規定に基づく環境の保全の見地から意見の提出があった。

各意見に対する都市計画決定権者の見解は、表5-1に示すとおりである。

表5-1（1） 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
<b>1. 都市計画対象道路事業の目的及び内容に関する意見</b>		
<b>(1) 事業の目的に関すること</b>		
1-1-1	<p>西知多道路の目的等に「地域の交通渋滞の緩和」があげられているが、「愛知県第4次渋滞対策プログラム」で、東海市、知多市、常滑市では国道155号、知多半島道路、知多横断道路のどれも選定されておらず、県全体での渋滞対策の必要性が高い箇所としては選定されていない。</p> <p>方法書p4-88主要道路網の状況でも明らかのように、北部区間の平日の混雑度は1.05、1.35、1.13とそれなりの混雑を示しているが、南部区間の現155号は平日の混雑度が0.53であり、通常の朝夕の通勤ラッシュこそあっても、地域住民が一日中渋滞に困っている訳ではない。</p>	<p>西知多道路は、国・県の長期的なビジョンにより豊かな暮らしと産業を支える名古屋都市圏自動車専用道路の一つとして位置づけられ、知多地域のみならず名古屋圏の発展に寄与する道路であるとともに、中部国際空港へのアクセス強化、物流機能の向上や事故・災害時の輸送路の拡充を図るために不可欠な道路です。</p> <p>なお、愛知県第4次渋滞対策プログラムの計画期間は平成18年度から24年度までの7年間としており短中期的に渋滞対策に取り組むポイントを示しているものです。西知多産業道路の北部区間についてはプログラムには選定されていませんが、朝夕の渋滞対策については地元からの要望も強いとため、西知多道路の整備により道路交通の円滑化を図るとともに、生活交通と通過交通を分離し、通過交通の市街地への流入を防止することで地区内の交通混雑の緩和を図ります。</p>
1-1-2	<p>西知多道路の目的の「地域の交通渋滞の緩和」について、西知多産業道路・国道155号の渋滞損失時間は年間約480万人時間/年が約200万人時間/年に減少するとの試算が示されているが、中部管内の直轄国道の渋滞による損失時間は基準値1.98億人時間/年（14年度）、目標値1.78億人時間/年（19年度）に対し、18年度達成状況は1.64億人時間/年と年度目標を達成し、平成19年度の計画目標も前倒して達成したため、19年度目標は1.64億人時間/年未満に引き下げている。18年度の中部管内の直轄国道での渋滞損失時間1.64億人時間/年に対し、西知多産業道路・国道155号の渋滞損失時間約480万人時間/年が正しいとしても3%に満たない中、この程度のことで西知多道路を優先して新設する理由はない。</p>	<p>西知多道路は、知多地域のみならず名古屋圏の発展のために必要な道路であると考えており、交通渋滞の緩和のためのみではなく、中部国際空港へのアクセス強化、物流機能の向上や事故・災害時の輸送路の拡充など地域の都市機能の向上を図るものです。</p>

表5-1 (2) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-1-3	<p>西知多道路の目的の第1に「道路交通の円滑化」とあるが、同時期に閲覧している「公聴会閲覧資料」では「地域の交通渋滞の緩和」となっている。また、その内容についても、方法書での表現は「交通渋滞の緩和が期待される。」に対し、公聴会閲覧資料では「交通渋滞が大幅に緩和されます。」となっているほか、「にしちたVOICE2号」での表現とも異なる。県民を欺くために、同じ時期の公表資料で違う表現をするのは許されないので、直ちにどちらか間違っている方を修正し、説明し直すべきである。</p>	<p>西知多道路は、知多地域のみならず名古屋圏の発展のために必要な道路であると考えており、交通渋滞の緩和のためのみではなく、中部国際空港へのアクセス強化、物流機能の向上や事故・災害時の輸送路の拡充など地域の都市機能の向上を図るものです。</p> <p>「地域の交通渋滞の緩和」と「道路交通の円滑化」のタイトルの表現の違いですが、「地域の交通渋滞の緩和」ですと、特定の区間の渋滞緩和についてのみ表現したイメージとなるため、方法書では地域全体に及ぼす整備効果を表現するため、「道路交通の円滑化」としています。</p>
1-1-4	<p>西知多道路の目的に「地域の交通渋滞の緩和」があるが、渋滞対策はハード・ソフト施策を効果的に織り交ぜ、地域の実情を加味して行うべきであり、単純に新設道路を選ぶべきではない。実際にどこでどの程度渋滞が発生し、どの程度市民生活に支障が生じているのかを検証すべき。その上で、ボトルネックを解消するための交差点立体化ではだめなのかを検討すべき。</p>	<p>ご指摘のとおり、短中期的な渋滞対策はハード・ソフト対策を織り交ぜ、地域の実情を加味して行うべきであると考えています。西知多道路の場合は、生活交通と通過交通を分離させ、通過交通の市街地への流入を防止することで中長期的に地域の交通混雑の緩和を図っていくものです。</p> <p>またPIにおいて立体交差化も含め検討した結果、今回の計画になっています。</p>
1-1-5	<p>西知多道路の目的等の「災害時の輸送路確保」について、「西知多道路の整備により、知多半島と名古屋方面とを結ぶ規格の高い道路は、知多半島道路と合わせて2本になります。」とされているが、現状の西知多産業道路・国道155号がすでに規格の高い道路であり、知多半島道路と合わせて2本は既に実現している。せいぜい南部区間でバイパスを作るだけであり、北部区間は現状の西知多産業道路・国道155号の4車線を6車線に拡幅するだけで、東海・東南海地震があれば、4車線を6車線にしたぐらいでは効果はない。むしろ渡河部分の橋梁工事を再認識することの方が、東海・東南海地震対策として有効で、このような大げさな整備効果は言えない。</p>	<p>知多市南浜町、日長字江口以南の一般国道155号は一般道であり、自動車専用道路としてのダブルアクセスは確保されていない状況です。</p> <p>地震対策については、今後詳細設計が進められる段階で最新の知見に基づき、ソフト対策も含めた総合的な対策により適切な対応を図っていきます。</p>

表5-1 (3) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-1-6	<p>西知多道路の目的等の「空港アクセスの充実」について、静岡空港の需要が予測の4割にしか達していない例と同様に、中部国際空港の需要も減少傾向であり、夢のような需要増はあり得ない。旅客数は2005年：1235万人、2006年：1199万人、2007年：1182万人、2008年：1081万人、2009年は1000万人を切る見込みと毎年減少し、発着回数も2005年：10.6万回、2006年：10.7万回、2007年：10.3万回、2008年：9.7万回、2009年は9万回を切ることは確実で、目玉の国際線貨物取扱量は、2005年：23.3万t、2006年：23.9万t、2007年：20.7万t、2008年12.4万t、2009年は12万tを切ることは確実である。また、中部国際空港のアセスメントの際、当時の名古屋空港の空港輸送需要予測は2010年に航空旅客は1430万人、航空貨物は38万tであり、「このままでは21世紀において空港需要に適切に対応し、地域の発展を支えることが難しくなると言わざるを得ない。」(中部国際空港建設事業及び空港島地域開発用地埋立造成事業に関する環境影響評価書)と強弁して建設に踏み切ったが、いかに過大な航空需要であったかは火を見るより明らかである。中部国際空港の利用はここ数年頭打ちで、2期滑走路を検討するような時期ではなく、将来の空港のアクセスのために更なる道路投資をする必要はない。</p>	<p>中部国際空港の貿易輸出入量は、リーマン・ショック以降、2008年、2009年と減少傾向にあったものの、2010年、2011年と回復の兆しが見えています。現在、需要拡大に向けて、地域を挙げて利用促進に取り組んでいるところです。</p>
1-1-7	<p>西知多道路の目的の「空港及び知多地域の広域連携」について、「高速道路網との結びつき・・・物流機能の向上・・・産業や経済の更なる活性化や空港利用者の定時性の確保、時間短縮にも大きな効果が期待される。」とされているが、空港利用者の定時性の確保が現時点でどの程度問題になっているのか検討がされていない。</p> <p>定時性を求める利用客は、名鉄を利用しているし、自家用車や高速バスを利用している客も、知多半島道路、知多横断道路はそれほど渋滞せず、主要道路網の状況p4-88でも知多横断道路の平日混雑度は0.21、中部国際空港線の平日混雑度は0.31という程度である。空港利用者の定時性、時間短縮に大きな効果があるのか、効果が期待されるのか、その理由も含めて明記するとともに、どれだけ切実な問題になっているのか現状認識も明らかにすべきである。</p>	<p>西知多道路は、知多地域のみならず名古屋圏の発展のために必要な道路であると考えており、交通渋滞の緩和のためのみではなく、中部国際空港へのアクセス強化、物流機能の向上や事故・災害時の輸送路の拡充など地域の都市機能の向上を図るものです。</p> <p>中部国際空港へのアクセスにつきましては、西知多道路の整備により時間短縮が図られるとともに、定時性が高まるメリットも大きいと考えます。</p>

表5-1 (4) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
(2) 事業の内容に関すること		
1-2-1	<p>西知多道路の目的で交通渋滞の緩和をあげているが疑問。そもそも渋滞を引き起こす交通量が過去からの推移と現状はどうであり、将来どうなるかがどこにも示されず、結果としての渋滞時間増だけが強調されている。交通量の現状と推移を明らかにするとともに、都市計画事業の内容として、予測の基礎資料となる将来交通量（計画交通量）を公表し方法書に明記すべきである。</p>	<p>平成22年度道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）では、西知多産業道路の東海JCT～長浦IC間の1日当たりの交通量は5万2千台から6万6千台ですが、西知多道路が整備された場合、同区間の将来交通量は6万9千台から11万3千台になると予想されます。また、西知多道路の長浦IC～常滑JCT間の将来交通量は3万5千台から5万2千台と予測され、これにより一般国道155号の長浦IC～多屋交差点間の将来交通量は、平成22年度の交通量2万2千台から2万8千台が7千台から1万3千台に減少し、市街地への通過交通流入の減少が予想されます。</p>
1-2-2	<p>「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」（国土交通省令）第5条で、「調査、予測及び評価を選定するに当たっては計画交通量を把握しなければならない。」とされているが、都市計画対象道路事業の内容に計画交通量が記載されておらず環境影響評価法違反の疑いがある。計画交通量は内部的に把握しているが、公表はまずいということで、今回の方法書には記載しないのであれば問題である。それとも計画交通量さえ把握せずに環境影響評価手続きを進めているのか。</p>	<p>方法書に記載の事業の内容については、環境影響評価法第5条及び「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る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10年6月12日建設省令第19号）並びに「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10年6月12日建設省令第10号）（以下「省令」という。）第2条の規定に従って記載しています。</p> <p>計画交通量については、省令第18条の規定に従って、準備書に記載しました。</p> <p>[「第3章第3節都市計画対象道路事業の内容」に記載]</p>
1-2-3	<p>低周波音と日照障害の現地調査地点周辺の道路構造が、盛土になるのか高架・橋梁部になるのか詳細を明示してほしい。</p>	<p>現地調査及び予測地点周辺の道路構造は、低周波音が橋梁・高架構造、日照障害が橋梁・高架構造又は盛土構造となります。</p> <p>準備書において、調査及び予測地点における詳細な道路構造を記載しました。</p> <p>[「第8章第4節低周波音」及び「第8章第8節日照障害」に記載]</p>
1-2-4	<p>西知多道路の目的に「知多地域の生活交通と通過交通とを分離できるため、市街地への流入防止が図られ」とあるが、延長19kmにインターチェンジが新設も含め11箇所もあり、平均1.6km毎に通過交通が市街地に出入りできる。この目的を達成させるなら、両端ジャンクションだけで、途中のインターチェンジは無しとすべきである。</p>	<p>西知多道路には、知多地域の発展や沿線地域の利便性の向上といった役割があり、地域の実情に応じたICの設置が必要と考えます。ICが設置されることにより通過交通が西知多道路に転換され、市街地への流入は防止できると考えます。</p>

表5-1 (5) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-2-5	<p>北部区間に計画の2つの新設ICは意味がない。1km毎にインターチェンジが存在し、設計速度80km/hへの織り込み車線も考えると渋滞に拍車がかかるばかりか、交通事故の危険が増大する。また、南部区間も並行する国道155号の平日混雑度が0.53という現実から考えても、無用、せいぜい知多市、常滑市に各1ヶ所程度で充分である。各新設インターチェンジを新設しなければならない理由を明記すべきである。</p>	<p>IC間隔については、道路構造令の解説と運用を遵守し、織り込み交通のサービス速度が低下しないよう配慮しています。西知多道路には、知多地域の発展や沿線地域の利便性の向上といった役割があり、地域の実情に応じたICの設置が必要と考えます。</p>
1-2-6	<p>東海市では、夜間特に高いレベルにある騒音については、今後何らかの対策が必要と思われる。</p>	<p>騒音の環境基準が非達成の地点では、今後何らかの対策が望まれるところですが、本道路と並行する区間では、通過交通の転換による道路交通騒音の低減が期待されます。</p> <p>なお、対象道路の沿道については、予測結果を踏まえた騒音対策をすることとしています。 [「第8章第2節騒音」に記載]</p>
1-2-7	<p>概略計画策定時における配慮事項で、「大気質、騒音、振動等の影響を極力避けるため、住宅密集地や文教・公共施設等を極力回避しながら、影響が少しでも少なくなるよう概ねのルートを選定した。」と、いかにも努力したかのような表現があるが、その前段で「建設コストや走行性、・・・生活環境や自然環境への影響も含めた総合的な観点から・・・概略計画を策定した。」と正直に白状し、概略計画の方向性では複数案の総合評価はコストが高いか、低いか、費用対効果が優れるか劣るかが最大のポイントになっている。このような欺瞞で計画を進めることには反対である。</p> <p>一般環境騒音は調査地点6箇所において夜間の環境基準が非達成、道路交通騒音は1カ所で夜間の要請限度を超え、環境基準の達成率には差があるなど、現状でも騒音の改善が求められている地域に対し整備効果も疑問な道路投資を行う必要性はない。</p>	<p>費用対効果は比較検討するための重要なファクターですが、PI資料にも記載のとおり、本道路の概略計画は費用対効果以外の項目も考慮した総合的な視点で選定しています。</p> <p>なお、既存資料(平成23年度)によると、対象区域においては一般環境騒音が4箇所、夜間の環境基準を非達成、道路交通騒音は全地点で要請限度を下回っていますが、面的評価による環境基準の達成率は77.6～100%となっています。</p> <p>対象道路の沿道については、予測結果を踏まえた騒音対策をすることとしています。 [「第4章第1節1.1 4) 騒音の状況」及び「第8章第2節騒音」に記載]</p>
1-2-8	<p>工事中における配慮事項で、「低公害型の建設機械を導入するなど」とあるが、最近では低騒音型や低振動型がほとんどであり、配慮するほどのことではなく、平成18年3月22日の国土交通省の報道発表では、環境基準値から6dB減じた値を下回る騒音の測定値を得た建設機械に対しては、超低騒音型機械の標識を表示することができることとされていることから、超低騒音型機械を使用することを配慮事項とすべきである。</p>	<p>事業実施段階における配慮事項として、「低公害型の建設機械や工法を積極的に導入すること」としています。排出ガス対策型、低騒音型、超低騒音型、低振動型等の公害に配慮した建設機械を総称して低公害型として表記しています。 [「第3章第3節3.12環境への配慮事項」に記載]</p>

表5-1 (6) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-2-9	騒音防止の観点から、インターの出入口近くには「眠気防止の段差舗装」を設置しないようにされたい。	現時点では「眠気防止の段差舗装」の設置は想定しておりませんが、事業実施段階で事業者が、関係機関との協議や地元の皆様のご意見を伺いながら検討していくこととなります。
1-2-10	騒音・振動も含めた環境対策の全容を明らかにすべきである。	騒音・振動も含めた環境対策の全容については、準備書において、環境への配慮事項及び環境保全措置として記載しました。 [「第3章第3節3.12環境への配慮事項」及び「第8章環境影響評価の結果」に記載]
<b>2. 都市計画対象道路事業が実施されるべき区域及びその周囲の概況に関する意見</b>		
<b>(1) 記載内容・文章表現に関すること</b>		
2-1-1	大気測定局等における二酸化窒素、浮遊粒子状物質、二酸化硫黄、光化学オキシダントの測定結果表の備考欄における「環境基準の達成状況」の説明は、環境基準の告示ではなく、環境庁大気保全局長が昭和48年（二酸化窒素については昭和53年）に通達した「長期的評価方法」のため、そのことを明記すべき。また、大気汚染の評価方法（p4-103）は長期的評価方法の間違いであり、この評価方法は科学的根拠のある環境基準の値とは異なるので、それぞれ、昭和48年、昭和53年に環境庁大気保全局長が通達した「長期的評価方法」であることを明記すべきである。	環境基準による大気汚染の評価について、「大気汚染に係る環境基準について」（昭和48年6月12日環大企143号）及び「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」（昭和53年7月17日環大企262号）による長期的評価方法であることを記載しました。 [「第4章第1節1.1 2) 大気質の状況」及び「第4章第2節2.7 1) (1) 大気汚染」に記載]
2-1-2	騒音の状況で道路交通騒音の測定結果表の調査地点には、騒音・振動の調査地点の位置で図示されている地点N0を記載すべきである。	道路交通騒音の測定結果表について、地点番号を記載しました。 [「第4章第1節1.1 4) 騒音の状況」に記載]
2-1-3	騒音の状況の一般環境の測定結果の「夜間については一部達成していない地点がある。」の表現、水質の状況の「16地点で健康項目の測定が行われており、うち硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素については一部の調査地点で環境基準を達成していない。」の表現は表の記載内容を正確に表現していないので、正確な表現とすべき。	騒音の状況及び水質の状況の測定結果について、表の記載内容を正確に表現するよう記載しました。 [「第4章第1節1.1 4) 騒音の状況」及び「第4章第1節1.2 2) 水質の状況」に記載]
2-1-4	「地下水の水質調査結果」の説明については「測定した全項目で環境基準を達成している。」という上滑りな評価ではなく、いたるところで、フッ素、ホウ素が検出されていることを重視すべきである。また、測定点の大部分が深井戸であり表層の土壌汚染を反映する浅井戸が意識的に避けられているため、工事にあたり注意することを明記すべきである。	方法書及び準備書の「都市計画対象道路事業が実施されるべき区域及びその周囲の概況」に記載の地下水の水質調査結果は、対象区域内における既存資料調査結果を記載したものです。 掘削等に当たっては、施工区域の地歴情報等を踏まえるとともに、汚染が確認された場合には適切に処理し、汚染の拡散に十分注意します。また、盛土等の施工に当たっては、汚染された土壌等が混入しないよう、十分に配慮します。 [「第3章第3節3.12 環境への配慮事項」に記載]

表5-1 (7) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
2-1-5	「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の規定による指定区域の表の備考「埋立地の区分」の「ウ」は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行規則第12条の31第1号」ではなく「・・・規則第12条の31第2号」の間違いである。第1号はともかく法に基づく廃止届けをした最終処分場であるが、第2号はそれより昔の法の廃止届けの仕組みが無かった時代の、何をどう埋めたかも分からない最終処分場に適用するものであり、間違いは許されない。	方法書における記載は、ご指摘のとおり誤りであったため、準備書において正しく記載しました。 [「第4章第2節2.7 13)「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の規定による指定区域」に記載]
(2) データ・記載内容の追加に関すること		
2-2-1	大気予測に用いる風速は高度による補正が不可欠であるため、12ヶ所の気象計の高さを記載すべきである。	準備書に掲載した風速データは、すべて気象業務法の検定を受けた風速計によるものです。風速計の高さについては、準備書に記載しました。 [「第4章第1節1.1 1) 気象の状況」及び「第8章第1節大気質」に記載]
2-2-2	12ヶ所の風配図について、東海市名和町と常滑市保健センターの静穏率がそれぞれ0.89%、0.6%と、他の測定箇所と比べて極端に低いが、何か地形的な特殊性があるのか。気象業務法第9条の検定を行っていない風速計を用いているのではないか。	
2-2-3	大気質の状況でベンゼンなど有害汚染物質やダイオキシン類の測定結果表があるが、今までの二酸化窒素などと同様に、環境基準の達成状況の経年平均を表中に追加すべきである。	大気質の状況の測定結果表については、環境基準の達成状況を記載するなど、項目間で統一するように記載しました。 [「第4章第1節1.1 2) 大気質の状況」に記載]
2-2-4	大気質の状況で降下ばいじんの結果があり、測定地点1で8.1t/km <sup>2</sup> ・月、測定地点10で8.8t/km <sup>2</sup> ・月もの大きな値がでており、いずれも製鉄所の東側であるための影響が大きいと考えられるが、道路と製鉄所の寄与割合を分析すべきである。	本環境影響評価は、西知多道路による影響を予測・評価するものです。
2-2-5	騒音の状況で、道路交通騒音の測定結果で、国道247号（東海市名和町）の夜間に要請限度を超過しているが、東海市長は道路管理者等に対し騒音規制法に基づく措置を要請したのか、どのような要請内容で道路管理者等はどんな措置をとったのかを調査し明記すべきである。	本環境影響評価には関連しない事項であると考えます。

表5-1 (8) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
2-2-6	騒音の状況で道路交通騒音の測定結果表の調査地点には、今回計画中の事業実施区域で1ヶ所も測定していない理由を明記すべきである。	方法書及び準備書の「都市計画対象道路事業が実施されるべき区域及びその周囲の概況」に記載の騒音調査結果は、対象区域内における既存資料調査結果を記載したものです。 なお、事業実施区域及びその周辺において、一般環境騒音及び道路交通騒音の現地調査を行いました。 [「第4章第1節1.1 4) 騒音の状況」及び「第8章第2節騒音」に記載]
2-2-7	愛知県の「地下水の水質調査結果」から、16地点の過去5年間の測定結果が示してあるが、常滑市原松町（知多横断道路と国道155号との交差部付近）は、汚染井戸の定期モニタリング調査であるため、その発端、経過を明記すべきである。当該井戸は、H13年度にフッ素が環境基準を超えた後、H15年度から3年間環境基準達成が続いたのでH18年度からは調査をやめたばかりであり、廃棄物処理法ができる前に投棄された陶磁器くずなどがいたるところで埋まっており、地下水に影響を与えている可能性がある。	方法書において、地下水質の調査地点「常滑市原松町」については、「定期モニタリング地点」と明記した上で、備考欄に「調査結果等から汚染の継続的な監視をするために定期モニタリング調査が行われている。」と解説を加えるなど、過去の調査において環境基準を超過したことがわかる記載としています。 掘削等に当たっては、施工区域の地歴情報等を踏まえるとともに、汚染が確認された場合には適切に処理し、汚染の拡散に十分注意します。また、盛土等の施工に当たっては、汚染された土壌等が混入しないよう、十分に配慮します。 [「第3章第3節3.12 環境への配慮事項」に記載]
2-2-8	愛知県の「地下水の水質調査結果」から、16地点における過去5年間の測定結果が示されているのみであるが、2005年に開通した知多横断道路では、一部を掘削構造にしたところ、掘削土砂のほとんどが汚染されており、それは廃棄物処理法ができる前に投棄された陶磁器くずなどの廃棄物であることが判明した。このときの地下水質測定結果を事後調査も踏まえて追加し、今後の工事にあたり注意することを明記すべきである。	ご指摘の地点は、対象道路から500m以上離れた知多横断道路の掘削区間のため、本事業に直接影響するものとは考えていません。 今後の工事に当たって注意すべき事項として、準備書において、「建設発生土については、「土壌汚染対策法」及び「県民の生活環境の保全等に関する条例」に基づいて適切に手続きを行い、その結果、汚染等によって再利用できない場合には関係法令の規定に準じて、適切に対応する」としています。 [「第3章第3節3.12環境への配慮事項」に記載]
2-2-9	「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の規定による指定区域の表があるが、NO.1の「東海市30番1の一部」とNO.3の「東海市30番1の一部」は同じ表現であるが、その違いを確認し、明記すべきである。	「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の規定による指定区域について確認した結果、いずれの指定区域も事業実施区域には存在しませんでした。本事業で改変することはないことから、違い等について明記する必要はないと考えています。



表5-1 (9) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
2-2-10	<p>「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の規定による指定区域は地下水、土壌汚染の重要な要件となることから、その位置を地図上で示すべきである。特にNO.2の「知多市新知字南新生～」とNO.6「知多市日長字赤坂～、字原山～」は、事業実施区域に近いと推定できるため、その当時の事業主体、埋立廃棄物の種類、埋立量などを確認し、地下水、土壌汚染への影響、廃棄物の掘り出しなどに備えるべきである。</p>	<p>「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の規定による指定区域について確認した結果、いずれの指定区域も事業実施区域には存在しませんでした。最も近接する指定区域は対象道路より約200m離れており、本事業で改変することはないことから、埋立廃棄物の種類等について確認する必要はないと考えています。</p> <p>今後の工事にあたって注意すべき事項として、準備書において、「建設発生土については、「土壌汚染対策法」及び「県民の生活環境の保全等に関する条例」に基づいて適切に手続きを行い、その結果、汚染等によって再利用できない場合には関係法令の規定に準じて、適切に対応する」としています。</p> <p>[「第3章第3節3.12環境への配慮事項」に記載]</p>
<b>3. 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法に関する意見</b>		
<b>(1) 項目選定に関すること</b>		
3-1-1	<p>環境影響評価の項目については地点も含め、表5-2のとおりで充分であると思う。</p>	<p>環境影響評価の項目、調査・予測・評価の手法については、他のご意見等も踏まえて改めて検討しました。</p> <p>[「第7章都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法」に記載]</p>
3-1-2	<p>環境影響評価の項目及び選定の理由の一覧表、「低周波音」、「動物」、「生態系」については、「自動車の走行」で予測評価対象にしているが、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」では予測評価しないこととしている。しかしながら、同じような車両の走行に伴う影響なので、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」でも「低周波音」、「動物」、「生態系」を予測評価対象とすべきである。</p>	<p>「低周波音」については、現時点で想定している工事用車両の運行ルートが既設の平面道路であることから、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」による影響は環境影響評価の対象とはしていません。</p> <p>「動物」及び「生態系」についても、工事用車両の運行ルートが既設の道路であることや、新たに工事用道路を設置する場合には、原則として対象道路の区域内を利用し、新たな改変は極力避けることとしていることから、環境影響評価の対象とはしていません。</p>

表5-1 (10) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-1-3	<p>環境要素の区分の「地盤・土壌」がありながら、その細項目では「地盤沈下」だけとなっているが、既存の地下水質調査結果では、いたるところでフッ素、ホウ素が検出されており、知多横断道路では、一部を掘割構造にしたところ、掘削土砂のほとんどが汚染され、廃棄物処理法ができる前に投棄された陶磁器くずなどの廃棄物が原因であったことなどから、土壌汚染が地下水汚染を引き起こす可能性があるため、「土壌汚染」も環境要素として選択すべきである。</p> <p>また、切土工以外に高架構造の橋脚工事は膨大な土砂を掘削し、しかも地域の特性からフッ素を含んでいる可能性が高く、地盤沈下、土壌汚染、地下水汚染に影響を与えるため、影響要因として追加すべきである。</p>	<p>既存資料の収集整理結果によると、事業実施区域内での土壌汚染は確認されておらず、土壌汚染対策法に基づく指定区域も存在しないことから、環境影響評価の項目として選定しておりません。</p> <p>掘削等に当たっては、施工区域の地歴情報等を踏まえるとともに、汚染が確認された場合には適切に処理し、汚染の拡散に十分注意します。また、盛土等の施工に当たっては、汚染された土壌等が混入しないよう、十分に配慮します。</p> <p>なお、橋脚工事に伴う土砂掘削は「切土工等」に含まれる影響要因と整理しています。 [「第3章第3節3.12環境への配慮事項」に記載]</p>
3-1-4	<p>環境影響評価の項目及び選定の理由一覧表の備考1.に「建設機械の稼働は、建設機械の稼働に伴い発生する排気ガス、騒音、振動等による影響を対象とする。」とあるが、p5-2の「建設機械の稼働・・・によるこれらの環境を基盤とした生態系への影響が考えられるため、環境影響評価の項目として選定する。」と矛盾する。動物、生態系への影響も対象とすべきである。</p>	<p>方法書において、環境影響評価の項目として選定した環境要素及び影響要因については、表中に「○」を付して示しており、ご指摘の環境要素は準備書において環境影響評価の対象としました。 [「第7章都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法」に記載]</p>
3-1-5	<p>環境影響評価の項目及び選定の理由一覧表の備考3.に「切土工等又は既存の工作物の除去は、切土工等に伴い発生する裸地等から降雨時に発生する濁水、切土工等に伴い発生する建設発生土、既存の工作物の除去に伴い発生するコンクリート塊等による影響を対象とする。」とあるが、p5-2の「切土工等又は既存の工作物の除去に伴う・・・地盤・土壌（地盤沈下）・・・その他の環境（地下水の利用）への影響が考えられるため、環境影響評価の項目として選定する。」と矛盾する。地盤・土壌（地盤沈下）、その他の環境（地下水の利用）への影響も対象とすべきである。</p>	
3-1-6	<p>環境影響評価の項目及び選定の理由一覧表の備考4, 5, 6, 7.に「・・・に伴う現況環境の改変等による影響を対象とする。」とあるが、排気ガス、騒音、振動に限定される恐れがある。p5-2の選定の理由の欄にある項目を水環境、土壌、動植物・生態系など具体的に記載すべきである。</p>	

表5-1 (11) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-1-7	環境影響評価の項目及び選定の理由一覧表の備考8.に「自動車の走行は、供用時の自動車の走行に伴い発生する排気ガス、騒音、振動等による影響を対象とする。」とあるが、p5-2の「供用時の自動車の走行・・・による重要な動物及び重要な生息地への影響が考えられるため、環境影響評価の項目として選定する。」と矛盾する。動物、生態系への影響も対象とすべきである。	方法書において、環境影響評価の項目として選定した環境要素及び影響要因については、表中に「○」を付して示しており、ご指摘の環境要素は準備書において環境影響評価の対象としました。[「第7章都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法」に記載]
<b>(2) 当該項目に関連する事業特性・地域特性の記載に関すること</b>		
3-2-1	廃棄物等の「当該項目に関連する事業特性」で「工事の実施に伴い、建設発生土やアスファルト・コンクリート塊等の建設副産物が発生することが考えられる。」とあるが、新設道路になる南部区間を始めとして解体工事があるはずであり、解体廃棄物の発生を考慮すべきである。	個別補償の対象となる家屋等については、被補償者による解体となります。環境影響評価では、本事業の施工に伴って発生する廃棄物等を対象としています。
3-2-2	廃棄物等の「当該項目に関連する事業特性」で、社会的状況の廃棄物処分の状況等として「対象区域内には公共関与の最終処分場として知多市に(財)愛知臨海環境整備センター(アセック)がある。」とあるが、このアセックは22年度には終了し、廃棄物の搬入車両が減少することから、今までの利用台数を確認し、渋滞緩和に役立ち、この計画の必要性が更に少なくなることを明記すべきである。また、「予測の手法」に「再利用方法の検討に当たっては、…事業実施区域の周辺区域を含む範囲とする。」とあるので、最終処分場だけではなく、再生利用施設の立地、再生内容を事前に調査しておくべきである。	西知多道路の将来交通量は、平成17年度道路交通センサス(全国道路・街路交通情勢調査)をもとに、国土交通省中部地方整備局において作成された平成42年における将来OD表(発生集中交通量)をベースにして推計を行ったものであり、知多市のアセックへの廃棄物の搬入車両台数の影響は限られています。 事業実施区域及びその周辺における再資源化等施設については、準備書に記載しました。[「第4章第2節2.8 1) 廃棄物の状況」に記載]
3-2-3	騒音(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、自動車の走行)及び振動(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)における「当該項目に関連する地域特性」で、「3) 法令等により指定された地域等の有無」は「4) 法令等により指定された地域等の有無」の間違いである。	方法書における記載は、ご指摘のとおり誤りであったため、準備書において正しく記載しました。[「第7章都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法」に記載]

表5-1 (12) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-2-4	<p>振動・建設機械の稼働の「当該項目に関連する地域特性」で、「1) 振動の状況」で、「道路交通振動が測定され、要請限度以下」としているが、建設機械の稼働と道路交通振動は全く異なる性格のものであり、特に南部は道路のなかったところに工事をするものであり、一般的な環境振動を「無感」などで比較すべきである。</p>	<p>建設機械の稼働に係る振動の地域特性として、準備書では、一般環境振動に関する既存資料がないことを記載した上で、参考として道路交通振動の測定結果を記載しました。</p> <p>なお、評価の手法については、「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10年6月12日建設省令第10号）によると、「国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって、選定項目に係る環境要素に関して基準又は目標が示されている場合には、当該基準又は目標と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手法であること。」（第11条第3項）とされています。</p> <p>建設機械の稼働に係る振動については、上記に該当する基準又は目標として「振動規制法」に基づく「特定建設作業の規制に関する基準」があります。したがって、「基準又は目標との整合性の検討」として、「特定建設作業の規制に関する基準」による評価を行いました。</p> <p>[「第7章第3節調査、予測及び評価の手法並びにその選定の理由」及び「第8章第3節振動」に記載]</p>
3-2-5	<p>水の濁り（工事の実施）における「当該項目に関連する地域特性」で、法令等により指定された地域等の有無は「生活環境項目の類型は指定されていない。」とあるが、水質汚濁にかかる環境基準の「人の健康の保護に関する27項目」（p4-107）については「全ての公共用水域に常時適用されていること、類型が指定されていないとはいえ生活環境項目の水質調査を行っていること」（p4-25）を明記すべきである。</p> <p>また、次ページ（p5-15）水環境・水の濁り（存在及び供用）と同様に「下水道の整備の状況」を追加すべきである。</p>	<p>水の濁りに関する地域特性として、「人の健康の保護に関する項目」が「全ての公共用水域に適用されること」を記載しました。</p> <p>なお、休憩所の供用に係る水質については、本事業において休憩所は設置しない計画としたことから、環境影響評価の項目として選定しないこととしました。</p> <p>[「第7章第3節調査、予測及び評価の手法並びにその選定の理由」に記載]</p>
3-2-6	<p>地盤・土壌における、「当該項目に関連する地域特性」の社会的状況で「地下水の揚水に関する規制地域はない。」とあるが、「県民の生活環境の保全等に関する条例」で揚水規制区域は確かにこの対象地域にはないが、同条例63条で吐出口断面積が19cm<sup>2</sup>を超える設備を設置しているものは水量測定器を設置し、揚水量を知事に報告することとされていること、及びその設置数、位置、揚水量を明記すべきである。</p>	<p>対象区域内における地下水の揚水量について記載しました。</p> <p>[「第4章第2節2.3河川及び地下水の利用の状況」に記載]</p>

表5-1 (13) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
(3) 調査の手法に関すること		
3-3-1	大気環境（工事の実施）の「調査の手法」で、既存資料調査が「気象の状況」だけとなっているが、春夏秋冬の各1週間の現地調査を予測の基礎資料とできるかの判断を、年間を通した既存資料で確認する必要があるため、既存資料調査に大気質調査を追加すべきである。	大気質の調査の手法として、既存資料調査に窒素酸化物、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を追加しました。 [「第7章第3節調査、予測及び評価の手法並びにその選定の理由」及び「第8章第1節大気質」に記載]
3-3-2	粉じん等の工事の実施による影響の「調査の手法」で、既存資料調査、現地調査ともに気象状況だけであるが、粉じんと同義語の降下ばいじん量を調査すべきである。その証拠に「評価の手法」では「降下ばいじんにおける参考値との整合が図られているか否かについても検討する。」とある。	準備書において、方法書と同様に、事業実施区域の周辺における降下ばいじんの既存の調査結果を記載しました。 [「第8章第1節大気質」及び「第4章第1節1.1 3) 降下ばいじんの状況」に記載]
3-3-3	低周波音・自動車の走行の「調査の手法」で、現地調査が被害を受ける住宅等に限定されているが、低周波音の発生源についても現地調査による測定を行うべきである。北部区間は製鉄会社、電力会社、石油会社があり、いたるところから低周波音が発生しているはずであり、南部区間でも新舞子マリパークに設置されている風力発電からの低周波音が発生しているはずである。	本環境影響評価は、西知多道路による影響を予測・評価するものであり、北部区間の工場や南部区間の風力発電などによる低周波音は対象としていません。
3-3-4	「動物」の「調査の手法」で現地調査は「重要な種の生息地及び注目すべき生息地が確認された場合は…分布や生息状況を把握する」とあるが、この地域、特に南部地域の畑を中心に「ノスリ」（天然記念物、国内希少野生動物種、絶滅危惧ⅠB類）が生息している。既存資料のまとめ（p4-48）では、重要なタカ目として、ノスリが確認されていないことになっているので、十分注意して現地調査を行うべきである。	ノスリは、天然記念物及び国内希少野生動物種に指定されていません。また、環境省によるレッドデータブックやレッドリスト、「レッドデータブックあいち2009」にも掲載されていません。 なお、「レッドデータブックあいち2009」によると、「ノスリは、比較的通過・越冬個体が多いことと、愛知県内での繁殖が以前は標高1,000メートル程度以上の場所に限定されていたものが、近年は標高に関係なく繁殖期の記録が認められるようになったことから、絶滅のおそれがある状況ではないと判断しました。」とされています。 [「第8章第9節動物」に記載]

表5-1 (14) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-3-5	<p>調査、予測及び評価の手法で、「調査地点及び予測地点については、事業計画の内容の具体化にあわせ確定する。」とあり、大気は「K-1～K-4を予定」、騒音は「S-1～S-4、ST-7～ST-10を予定」などとしているが、道路構造、交通量、周辺住居・配慮すべき施設の存在などからそれぞれを選定した理由を明記すべきである。</p>	<p>大気質や騒音・振動等の調査地点及び予測地点は、方法書においては、道路計画が具体化していないことから、住居等保全対象の立地状況を踏まえて概ねの位置を示しました。</p> <p>現地調査の実施段階において、市境や地域のまとまりを考慮して保全対象地域を設定し、各地域における住居等保全対象の立地状況、道路構造及び交通条件を踏まえ、影響を適切に把握できる地点として選定しました。</p> <p>[「第8章環境影響評価の結果」に記載]</p>
3-3-6	<p>大気環境(大気質)の「建設機械の稼働」と「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」に関する各手法について、予測地点は双方に分けて説明してあるが、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」の調査地点は必然的に接続道路の周辺になるため、調査地点を「K-1～K-4」とまとめてしまうのは間違いである。</p>	<p>大気質・気象の現地調査は、予測に必要な気象条件やバックグラウンド濃度の設定に活用することを主な目的として行っています。</p> <p>調査地点は、予測地域における気象条件やバックグラウンド濃度として代表できる地点としており、「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」及び「自動車の走行」に係る予測において共通するものと判断しています。</p> <p>[「第8章第1節大気質」に記載]</p>
3-3-7	<p>大気環境(騒音・振動)の工事の実施(建設機械の稼働)による影響の「調査の手法」で、調査地点が「S-1～S-4、ST-7～ST-10を予定」となっているが、S-1～S-4は、一般環境として事業実施区域の外れ(p5-26)で工事の影響を受ける地点ではないため、道路工事そのものの影響を把握できる地点にすべきである。また、大気環境(騒音・振動)の自動車の走行による影響の「調査の手法」で、調査地点は「S-1～S-4、ST-7～ST-10を予定」とあるが、南部区間は一般環境として事業実施区域の外れ(S-1～S-4)で道路交通騒音・振動の影響を受ける地点ではなく、北部区間についても工事用の接続道路(ST-7～ST-10)で道路交通騒音・振動の影響を受ける地点ではないため、道路交通騒音・振動そのものの影響を把握できる地点にすべきである。それとも、実施区域ぎりぎりでは騒音の環境基準・規制基準及び振動の規制基準さえ守れない恐れがあるから予測から除外するのか。</p>	<p>建設機械の稼働あるいは自動車の走行に係る調査地点については、それぞれの影響を受けると考えられる地域(集落)における騒音・振動レベルの現況及び予測条件(交通条件や地盤条件)を把握することを目的として選定しました。</p> <p>南部区間については、対象道路が新設される区間であることから、建設機械の稼働や自動車の走行に伴う影響を受けると考えられる集落等において、特定の発生源の局所的な影響を受けず、現況の平均的な騒音・振動レベルや予測条件を把握できると考えられる地点を選定しました。</p> <p>北部区間については、拡幅区間であることから、現在の一般国道247号・155号(西知多産業道路)沿道の現況及び予測条件を把握する地点に加え、背後に位置する集落において現況の平均的な騒音・振動レベルを把握できると考えられる地点を選定しました。</p> <p>[「第8章第2節騒音」及び「第8章第3節振動」に記載]</p>

表5-1 (15) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-3-8	騒音及び振動（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）の「調査の手法」で、調査地点は「ST-1～ST-10を予定」とあるが、ST-1～ST-6は別の記号とすべきである。このままでは、調査地点図②（p5-26）で、道路交通騒音・振動・交通量はST-1～ST-10の全てで調査すると勘違いする。ST-1～ST-6は工事車両の運行に限られ、建設機械の稼働と自動車の走行では調査しないことになっている。	騒音及び振動に係る調査地点は、一般環境騒音・振動（集落等において、特定の発生源の局所的な影響を受けず、現況の平均的な騒音・振動の把握）及び道路交通騒音・振動（現在の自動車交通により影響を受けている道路沿道の騒音・振動の把握）に分けて記載しました。 [「第8章第2節騒音」及び「第8章第3節振動」に記載]
3-3-9	振動（自動車の走行）の「調査の手法」の現地調査で、「地盤卓越振動数については、大型車単独走行時の地盤振動を周波数分析することにより求める。」とあるが、どの地点で何台の平均を調査するのか明記すべきである。	地盤卓越振動数の調査手法について、方法書においては、道路計画が具体化していないことから概要を示しました。 調査手法の詳細は、準備書に記載しました。 [「第8章第3節振動」に記載]
3-3-10	新舞子台団地近くや高校跡地周辺も騒音・振動の現地調査地点に加えるべき。	騒音及び振動の調査地点について、新舞子台団地周辺を調査地点として選定しました。 調査及び予測評価の結果は、準備書に記載しました。 [「第8章第2節騒音」及び「第8章第3節振動」に記載]
3-3-11	低周波音（自動車の走行）の「調査の手法」で、調査地点が「F-1～F-3を予定」とあるが、南側の終点の常滑ジャンクション付近は何本ものランプウェイが交差し、高架継ぎ目部から発生する低周波音が問題になる可能性が高いため調査地域に追加すべきである。	低周波音の調査地点について、常滑JCT（仮称）の周辺を調査地点として選定しました。 調査及び予測評価の結果は、準備書に記載しました。 [「第8章第4節低周波音」に記載]
3-3-12	水の濁り（工事の実施）の「調査の手法」で調査地点は「W-1～W-3を予定」としているが、魚類・底生動物の8地点とそろえるべきである。	水質の調査地点は、工事の実施により出現する裸地等から降雨により発生する濁りが影響を及ぼすと考えられる河川のうち、北部区間（拡幅区間）の代表地点として大田川及び信濃川、南部区間（バイパス区間）の代表地点として矢田川を選定し、浮遊物質量、濁度、流量を適切に把握できる地点としました。 [「第8章第5節水質」に記載]
3-3-13	「地盤沈下、地下水の利用」で「調査の手法」の調査地点が「GW-1を予定。」としているが、1地点では不足である。建設工事の騒音・振動と同じ地点を選定すべきである。	地盤沈下及び地下水の利用の調査地点は、道路構造が函渠となり深い掘削工事が想定される地域（方法書のGW-1周辺）において、3地点を設定しました。 本事業で計画している函渠以外の構造では、地下水脈への影響はほとんどないものと考えています。 [「第8章第6節地盤沈下」及び「第8章第7節地下水の利用」に記載]

表5-1 (16) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-3-14	<p>「日照障害」で「調査の手法」の調査地点が「F-1～F-3を予定。」としているが、日照障害の予測は道路に沿って線行的に行うものであり、地点ではなく、南部地域全体の日照障害予想図を示すべきである。</p>	<p>日照障害の調査地域は、道路構造が橋梁・高架または盛土となり、周辺に住居等が存在する、あるいは立地が見込まれる地域を対象としました。予測は対象道路に沿って線行的に行い、準備書に等時間日影図を示しました。 [「第8章第8節日照障害」に記載]</p>
3-3-15	<p>調査地点図④（動物、植物、生態系）に図示の鳥類ラインセンサスは、とぎれとぎれの5ルートではなく全線のラインセンサスとすべきである。</p>	<p>鳥類のラインセンサスは、環境要素ごとにその生息種を確認することが目的であるため、調査地域の環境要素に応じて設定しました。なお、鳥類の現地調査では、ラインセンサスとは別に、直接観察法によって調査地域全域を網羅した調査を行いました。 [「第8章第9節動物」に記載]</p>
3-3-16	<p>「景観」の「調査の手法」で、調査地点を「図5-5に示す地点を予定」としているが、まず、地点数を4地点と明確にし、調査地点図⑤p5-29では他の項目と同様に番号を記載すべきである。</p>	<p>方法書においては、道路計画が具体化していないことから、調査地点の詳細は未確定であり、その後の事業計画の内容の具体化にあわせ確定することとしています。景観の調査地点の詳細は、準備書に記載し、調査地点図には番号を示しました。 [「第8章第12節景観」に記載]</p>
3-3-17	<p>旭北小学校周辺（知多市）及び城山公園（常滑市）は「景観」だけを、旭公園（知多市）は「人と自然との触れ合いの活動の場」だけを対象としているが何故か。それぞれ「景観」と「人と自然との触れ合いの活動の場」をともに予測評価すべきである。</p>	<p>環境影響評価における景観は、景観資源（見られる対象）を主要な眺望点（見る主体）から眺望する景観を対象としています。主要な眺望点とは、省令において「不特定かつ多数のものが利用している景観資源を眺望する場所」と定義されており、それに該当する眺望点として旭北小学校周辺及び城山公園を選定しています。一方、人と自然との触れ合いの活動の場は、野外レクリエーションや日常的な人と自然との触れ合いの活動が一般的に行われる施設や場を対象としており、旭公園を選定しています。</p>
3-3-18	<p>眺望点、景観資源、眺望景観については提案の地点のみでは不十分。地域の最大の景観資源は夕日、夕焼けのためこれらを対象とすべき。さらに、道路の法面には知多市の花のツツジなどを植え、道路を西から、東から見る人々に潤いをもたらす計画とされたい。</p>	<p>景観の現地調査においては、夕日を対象とした調査も行いました。道路法面については、詳細設計にあたっての配慮事項として「盛土や切土法面等は、外来種による生態系の攪乱を防止するため、極力在来種による緑化を行い、できる限り周辺環境・景観と調和したものとなるように努める。」としており、ご指摘は今後の植栽計画の参考とします。 [「第3章第3節3.12環境への配慮事項」及び「第8章第12節景観」に記載]</p>



表5-1 (17) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-3-19	調査地点図⑤(景観・人と自然との触れ合いの活動の場)に図示の、常滑市の前山ダム公園における「景観」と「人と自然との触れ合いの活動の場」の調査地点が500mほど離れている理由を明記すべきである。	常滑市の前山ダム公園における調査地点は、「景観」では眺望点を図示し、「人と自然との触れ合い活動の場」では公園全体を表現するため中心部を図示しています。 [「第8章第12節景観」及び「同章第13節人と自然との触れ合いの活動の場」に記載]
3-3-20	大気環境(騒音・振動)の工事の実施(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)及び自動車の走行による影響の「調査の手法」で、調査期間等が「現地調査は…平均的な状況であると考えられる日とし、24時間連続観測を行う。」とあるが、平日と土日・休日は社会活動の差により、騒音は全く異なるため、平日と土日・休日を分けて調査すべきである。	平日の交通量が休日の交通量を大幅に上回っていることから、平日を対象に調査を行っています。また、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル II. 地域評価編(道路に面する地域)」(平成12年 環境庁)においては、道路交通騒音の測定は交通量が1年のうちで平均的となる日で、土曜日、日曜祝日を除く平日に行うこととされています。 [「第4章第2節2.4交通の状況」に記載]
<b>(4) 予測・評価の手法に関すること</b>		
3-4-1	「調査地点及び予測地点については、事業計画の内容の具体化にあわせ確定する。」とあり、調査地点が、大気質・粉じん等は「K-1～K-4を予定」、騒音・振動は「S-1～S-4、ST-7～ST-10を予定」、低周波音・日照障害は「F-1～F-3を予定」、水の濁りは「W-1～W-3を予定」、地盤沈下は「GW-1を予定」、景観は「図5-5に示す地点を予定」などとしているが、これでは、調査地点及び予測地点について、不足、位置移動の意見も言えないため、事業者としての正式な案を示して、意見を求めるべきである。	方法書段階においては、道路計画が具体化していないことから、調査地点の概ねの位置を示しました。 その後、道路計画の具体化にあわせ、住居等保全対象の立地状況、道路構造及び交通条件を踏まえ、影響を適切に把握できる地点を調査・予測地点として設定し、調査・予測を行いました。 準備書において、調査・予測地点及びその結果を記載しました。 [「第8章環境影響評価の結果」に記載]
3-4-2	大気質(工事の実施・存在及び供用)の「予測の手法」で、「二酸化窒素、浮遊粒子状物質の年平均値を予測する。」とあるが、これでは、それぞれの環境基準の長期的評価ができないため、二酸化窒素の98%値、浮遊粒子状物質の2%除外値を予測すべきである。	大気質の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、年平均値を予測し、それぞれ年間98%値及び年間2%除外値に換算して環境基準との比較により評価を行いました。 [「第8章第1節大気質」に記載]
3-4-3	大気環境(大気質・粉じん等)の工事の実施による影響の「予測の手法」で、「工事中の道路の接続が予想される既存道路に設定する予測断面における敷地の境界線上とし、」とあるが、これは、騒音で「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」を予測する「ST-1～ST-10」のはずであるため、この点を明記すべきである。それとも工事中の道路の接続が予想される既存道路が「K-1～K-4」と強弁するのか。	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気質の予測地点は、工事中の車両が運行すると想定される既存道路としており、騒音と同じ地点において予測しました。 [「第8章第1節大気質」に記載]

表5-1 (18) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-4-4	騒音（工事の実施）の「予測の手法」で、基本的手法として「建設機械の稼働時の騒音レベルを予測する。」とされているが、自動車の走行による影響のようにどの評価値（最大値、90%レンジの上端値、等価騒音レベル）とするのかを明記すべきである。なお、評価を法令の規制値とするとあるが、建設機械騒音の状況により、最大値、平均値、90%レンジの上端値などに場合分けをして予測するのか。	建設機械の稼働に係る騒音の予測は、(社)日本音響学会の「ASJ CN-Model 2007」の工種別予測法により行い、90%レンジの上端値(L <sub>A5</sub> )により予測しました。 [「第8章第2節騒音」に記載]
3-4-5	騒音（工事の実施）の「予測の手法」で、予測対象時期を「原則として1日の作業時間における騒音レベルを対象とする。」とあるが意味不明である。例えば、30分だけ大きな音を発生するが、10時間で平均した等価騒音レベルを予測すると小さな値だから問題ないという結論を出すのではなく、あくまでも騒音被害を与えるその機種の作業時間中で評価すべきである。	建設機械の稼働に係る騒音の予測は、環境影響が最も大きくなる時期を予測対象としており、90%レンジの上端値(L <sub>A5</sub> )により予測しました。 [「第8章第2節騒音」に記載]
3-4-6	騒音の工事の実施（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）の「予測の手法」で、予測地点を「敷地の境界線上とし、1.2mの高さを基本とする。」とされているが、騒音の規制基準は、地上1.2mに限定されている訳ではなく、どんな高さでも遵守する必要があるため、高さ別に予測する必要がある。	本環境影響評価では、「道路環境影響評価の技術手法」に基づく地上1.2mに加え、予測地点における騒音源と保全対象との位置関係を考慮し、2階高さに相当する地上4.2mにおいても予測を行いました。 [「第8章第2節騒音」に記載]
3-4-7	騒音の自動車の走行による影響の「予測の手法」で、予測地点を「代表断面において、幹線道路近接空間とその背後地の各々における地上1.2mの高さを基本とし、必要に応じ住居等の各階の高さを考慮する。」とあるが、代表断面はどこを指し、必要に応じ住居等の各階の高さを考慮するのはどの地点を指すのかが不明確であるため、的確な意見を出せない。	自動車の走行に係る騒音の予測地点は、方法書段階においては道路の交通条件や構造等の計画熟度が低いことから、具体的に示すことはできません。 具体的な予測地点は、準備書において示しています。また、予測地点では、地上1.2m及び4.2mで予測を行いました。 [「第8章第2節騒音」に記載]
3-4-8	「日照障害」の「予測の手法」で「高架構造物等の沿道状況、高架構造物等と周辺地盤との高低差の程度を勘案し、日影状況の変化の程度を適切に把握できる地点とする。」とあるが、高架構造物等の沿道状況とは、田畑としての利用状況も含むことを明記するとともに、「評価の手法」にある「公共施設の設置に起因する日影により生ずる損害等にかかる費用負担について」にある地表4mでの日影だけでなく作物等への影響も考え、地表面での日影も予測・評価すべきである。	環境影響評価法で定める環境影響評価を行う項目は、環境基本法第14条各号に掲げる事項の確保を旨として定められています。 本環境影響評価においては、農作物への影響はこれに該当するものではないと考えられることから、予測・評価の対象とはせず、対象道路周辺の住居等に及ぼす影響について検討しています。 なお、農作物などの経済的価値の損失に関しては、事業実施段階において必要に応じて調査を行い、適切に対応します。

表5-1 (19) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
3-4-9	粉じん等（工事の実施）の「評価の手法」で、「降下ばいじんにおける参考値との整合が図られているか否かについても検討する。」とあるが、降下ばいじんの寄与量の参考値(10t/km <sup>2</sup> /月)は、冬期の降下ばいじん量が20t/km <sup>2</sup> /月を超えるレベルに収めることを目的とした「スパイクタイヤ法」のスパイクタイヤの禁止をする地域指定要件であり、一般環境で適用するような性格のものではないため、現況濃度との比較により評価すべきである。	降下ばいじんについては、国又は関係する地方公共団体による基準又は目標が示されていないことから、「道路環境影響評価の技術手法 2007改訂版」((財)道路環境研究所)に示された参考値を、評価にあたっての基準又は目標として設定しました。
3-4-10	振動（自動車の走行）の「評価の手法」で、今までの道路アセスで使われ悪評であった「道路交通振動の要請限度」を用いないのは評価できるが、「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…環境保全についての配慮が適正になされているか」だけで評価するのではなく、定量的な適切な評価を行うべきである。	「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10年6月12日建設省令第10号)によると、評価の手法について、「国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって、選定項目に係る環境要素に関して基準又は目標が示されている場合には、当該基準又は目標と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手法であること。」(第11条第3項)とされています。 自動車の走行に係る振動については、環境基準が定められておらず、上記に該当する基準又は目標として「振動規制法」に基づく「道路交通振動の要請限度」があります。したがって、「基準又は目標との整合性の検討」として、「道路交通振動の要請限度」による評価を方法書で示した手法に追加して行いました。 [「第8章第3節振動」に記載]
3-4-11	低周波音（自動車の走行）の「評価の手法」で、「ISOによる規定値(L <sub>65</sub> で100dB以下)との整合が図られているか否かについても検討する。」とあるが、L50はG特性5%時間率音圧レベルで、平均的な被験者が知覚できるG特性加重音圧レベルでの低周波音(ISO7196(1996年))であり、これだけでは不十分である。「一般環境中に存在するレベルの低周波振動では人体に及ぼす影響を証明しうるデータが得られなかった」とされている(環境庁(1984年))50%時間率音圧レベルについても評価すべきで、高速横浜環状北西線や福山道路(広島県)でも、この2種類の評価を行っている。	方法書における低周波音の「評価の手法」では、「環境省による一般環境中の低周波音の測定結果並びにISOによる規定値(L <sub>65</sub> )との整合が図られているか否かについても検討する」としており、「環境省による一般環境中の低周波音の測定結果」がご指摘の「50%時間率音圧レベル」に相当します。 準備書では、現地調査結果及び予測結果とも、「50%時間率音圧レベル」及び「G特性5%時間率音圧レベル」を記載しました。 [「第8章第4節低周波音」に記載]

表5-1 (20) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
<b>(5) 休憩所に関すること</b>		
3-5-1	「当該項目に関連する事業特性」で、「また、インターチェンジ及びジャンクションが計画されている。」とだけあるが、「休憩所」の可能性を正直に記載すべきである。	本事業において、休憩所は設置しない計画としました。 [「第3章第3節3.10都市計画対象道路事業に係る道路のインターチェンジ等区域の位置」に記載]
3-5-2	環境影響評価の項目及び選定の理由の一覧表の水質に関する選定理由などに「今後の計画の詳細化に伴い、都市計画対象道路事業により休憩所を計画し、かつ公共用水域へ汚水を排水することとなった場合には、・・・選定する。」と記載されているが、どこに作るかで項目も変わるほか、休憩所の計画があいまいなまま環境影響評価手続きを始めるのは環境影響評価法の精神に反する。	計画のより早い段階で案を示し、可能性のある施設を環境影響評価の対象として取り上げることは、環境影響評価法の精神に反しないものと認識しています。
3-5-3	環境影響評価の項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定の理由の、水環境・水の濁り・水の汚れの存在及び供用（休憩所の供用）の「調査の手法」に「現地調査は、月1回、1年間とする。」と具体的な調査方法が記載されていることから、具体的な位置が決定しているのではないかと、確定しているのであればその位置を明記すべきである。確定していないのであれば、確定後に1年間の調査を実施するのか。	本事業において、休憩所は設置しない計画としたことから、休憩所の供用に係る水質は環境影響評価の項目として選定しないこととしました。 [「第3章第3節3.10都市計画対象道路事業に係る道路のインターチェンジ等区域の位置」及び「第7章第3節調査、予測及び評価の手法並びにその選定の理由」に記載]
<b>(6) 技術的助言に関すること</b>		
3-6-1	専門家等による技術的助言の内容はそれぞれの専門分野の専門家からの意見かを明記するとともに、意見をどのページにどのように反映したか（例えば、「昆虫のトラップ調査…南部区間の河川周辺で1地点程度増やすとよい。」との助言には対応し、それはどの地点かなど）を明記すべき。	専門家の専門分野と合わせて、技術的助言及び対応状況を記載しました。 [「第7章第1節専門家等による技術的助言」に記載]
3-6-2	専門家等による技術的助言の内容で、技術的助言を頂いた専門家の専門分野があるが、環境影響評価の専門家は何もないのか。方法書のインターネット公開、事業目的の明確化、事業内容の明確化（計画交通量不明、休憩所有無、予測地点は予定のまま）、地域概況の把握方法（知多横断道路での土壌・地下水汚染）など、大きな問題がアセスメントの基本に関わる問題として残されたままである。それぞれの個別の技術的手法に助言を求めるだけでは不十分である。	法及び条例の規定に沿って、適切な手続きを行っていることから、問題はないと考えています。

表5-1 (21) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
<b>4. その他</b>		
<b>(1) 環境影響評価手続きに関すること</b>		
4-1-1	<p>「高度情報通信ネットワーク社会形成基本法（2006.12.6）」で「行政運営の簡素化、効率化及び透明性の向上に資するため、国及び地方公共団体の事務におけるインターネットその他の高度情報通信ネットワークの利用の拡大等行政の情報化を積極的に推進するために必要な措置が講じられなければならない。」とされ、2002.7.30に改訂された「行政情報の電子的提供に関する基本的考え方（指針）」では、「告示、通達、公示、公告、閲覧、縦覧等の方法により、法令において公表が義務付けられている情報については、原則として、現行の公表等の手段に加え電子的手段でも提供する。」と定められており、このような当然の動きには県として率先して対応すべきであり、それが7年経っても実現できていない県の姿勢を疑う。また、環境影響評価制度専門委員会報告（案）に対する意見募集（パブリックコメント）について（お知らせ）2010.1.29（環境省）によれば、「地方公共団体における環境影響評価制度の動向をみても、環境影響評価図書の電子縦覧、インターネットによる意見書受付のような電子化が徐々に進められ、諸外国においても、カナダではインターネットによる環境影響評価図書の情報提供が制度上位置づけられているのははじめとして、各国において環境影響評価図書の電子縦覧が進められつつあり、環境影響評価図書の電子縦覧の手続電子化を義務付けるべきである。」とされていることから、方法書や準備書の縦覧にあたっては、縦覧関係図書の電子縦覧、メールでの意見書受付を行うよう改善すべきであり、それら体制が整うまでの臨時措置として、方法書の貸出は当然行うべきである。</p>	<p>本準備書は、本県ウェブサイトへの掲載により、平成25年1月25日～平成25年2月25日まで公表しています。</p>

表5-1 (22) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-1-2	<p>今回の方法書は、インターネットではたった4ページの概要であるため、縦覧場所に出掛け、従来は県のアセスでも確立していた方法書の貸出を求めたところ、「今回は1部しか用意していないので貸し出せない。」とのことであった。従来は貸し出しをしていたことを指摘したら、「次の段階の準備書では何とかするから、方法書の貸し出しは、縦覧が終わったら貸し出しも可能かもしれないのでそれまで待つて欲しい。」との都市計画課の説明であった。都市計画審議会、県環境影響評価審査会議、庁内説明会、部内資料など予備はいくらでもあるはずなのに、1冊も予備がないといいはり、方法書の内容を精査できないようにする姿勢は許されない。また、印刷はすぐにできないとしても、DVDなどでの提供は可能ではないか、と強く要望し、1週間後にDVDを有料で提供を受けることができたが、従来行われていた貸し出しを今回しなかった理由を明確にすべきである。</p>	<p>愛知県が実施したこれまでの環境影響評価に関する縦覧では、任意の手続きとして縦覧図書の貸出を行った事例もありますが、貸し出し図書が返却されなかったなど、公平・公正さを欠く面がありました。</p> <p>縦覧中に縦覧図書が存在しないという不測の事態を回避するため、方法書の縦覧にあたっては、縦覧期間中のコピー対応（有料）及び法定縦覧後の貸し出しを行うこととしたものです。</p> <p>本準備書は、本県ウェブサイトへの掲載により、平成25年1月25日～平成25年2月25日まで公表しています。</p>
(2) 西知多道路の公聴会閲覧資料、PI（パブリックインボルブメント）資料に関すること		
4-2-1	<p>PI（パブリックインボルブメント）と称して、県が公表した「にしちたVOICE2号」（p3）には、西知多産業道路（東海市新宝町周辺）と国道155号（知多市新舞子周辺）の平成17年の渋滞時間と、平成22年の西知多道路が未整備の場合の渋滞時間が図示され、「にしちたVOICE3号」（p6）で、西知多産業道路（東海市新宝町周辺）の渋滞損失時間が平成17年は27万人時間/年、平成22年予測が57万人時間/年と追記された。この平成22年予測は国道155号（知多市新舞子周辺）は値の記載がないが、合計しても100万人時間/年にも満たない状況であるが、それが半年後に示された「公聴会閲覧資料」の整備効果では、西知多産業道路・155号の渋滞損失時間は年間約480万人時間/年が約200万人時間/年に減少するとの試算が示されているなど、西知多産業道路・155号の渋滞損失時間は約480万人時間/と5倍にも水増しされている。どちらが正しいのか、その算出根拠も含めて説明すべきである。また、「にしちたVOICE3号」の平成17年に27万人時間/年、平成22年予測が57万人時間/年と説明に対し、5年間で交通量は増加していないし、渋滞時間が2倍以上になるとは考えられないが、どのような算出をしたのか、現状を踏まえて説明すべきである。</p>	<p>基準となる走行時間（基準旅行時間）から実際にかかった走行時間の遅れを、その道路を利用した人数分積み上げたものを渋滞損失時間と呼んでいます。</p> <p>渋滞損失時間は、交通量の変化によっても値が変化しますが、道路混雑に伴う走行時間の変化によっても値が変化します。このため交通量の増加により道路が混雑し走行時間が大きくなると渋滞損失時間の値が大きく増加します。</p> <p>「にしちたVOICE！3号」のグラフは、平成11年度の調査結果に基づいて、平成17年度から平成22年度の渋滞損失時間の変化について推計した結果です。また「公聴会閲覧資料」のグラフは、平成17年度の調査結果に基づいて、将来予測交通量に対する朝夕の渋滞状況を勘案し、西知多道路整備後の渋滞損失時間の減少の程度を試算した結果となっています。</p>

表5-1 (23) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-2-2	<p>「にしちたVOICE! 3」には、「広報誌「にしちたVOICE! 2」に添付したアンケートはがき、愛知県ホームページのEアンケート、及び電子メールで計172人の方からご意見をいただきました。」と記載しているが、「にしちたVOICE! 3」に添付したアンケートはがきによる意見は何通だったのかさえ記載がなく、3市（東海市、知多市、常滑市）の人口約25万人に対し0.1%にも満たない数が総意を示す根拠はあるのか。そもそもこんなに意見が少なければもっと積極的に市民の間に飛び込み、時間をかけて意見を聞くべきである。</p> <p>また、西知多道路のPIでは、「説明会・オープンハウス（計4回）」の開催、「空港利用者、道路利用者、事業者に対するアンケート」の実施、「にしちたVOICE!（1～6号）」の作成及び配布、「西知多道路PIホームページ」の開設が行われているが、このうち「事業者に対するアンケート」については「にしちたVOICE! 4」の中で、「156社の58%が道路に不満」であるとし、「西知多道路に期待することは」という誘導的な質問をし、『空港への自動車アクセスの信頼性が高まる』が33%、『目的地の到着時間が読めるようになる』が28%などとしているが、「みなさまからのご意見」については「にしちたVOICE! 3」での683人の中間報告のみであり、「西知多道路に期待することは」という誘導的な質問に対する『交通渋滞の緩和』が67%』との回答のみをとらえて「交通渋滞の緩和を期待する意見が大多数である。」とまとめている。たった683人の誘導質問に対する意見だけで、地域住民の大多数が交通渋滞緩和を期待しているとまとめるのは許されない。</p> <p>このように、PIは不十分で恣意的に用いられている。</p>	<p>PIについては、有識者委員会を設置し、中立的な立場からのアドバイスを受けながら進められており、決して恣意的に進められたものではありません。</p>

表5-1 (24) 意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
(3) その他		
4-3-1	<p>「歩いて暮らせる化石燃料消費の少ないまち」「徒歩や自転車、公共交通で暮らすことができ・・・」と謳っている「低炭素都市なごや戦略」は考慮されているのか。日本は世界1の車過密国、それが多くの国民を大変な公害にさらしており、車抑制は急務である。国道23号線の渋滞解消を名目に掲げた伊勢湾岸道路の供用により、一時的には国道23号の交通量は減ったが、まもなく元通りとなり、地域にとっては伊勢湾岸道路の交通量が上乘せされるに終わるなど、バイパスによる渋滞解消は短期間に終わり、後には誘発交通で増えた車がそのまま残る。今回のような「西知多道路環境影響評価方法書」を出す前に、これまで通り車に頼る交通で良いのかどうか、車社会脱却のためにどうするのかといった議論が必要ではないか。</p>	<p>総合交通計画を個別道路の環境影響評価で計画、検証することはできませんが、準備書では、本道路が各種上位計画等でどのような位置づけがなされているかを記載するなど、その役割について明確にしました。</p>
4-3-2	<p>西知多道路は平成18年3月に策定公表された「新しい政策の指針」に記載されているが、その後世界大不況が突発し、全国1好況を謳われた愛知県は今や失業率全国1に陥っているなど、企業活動や人口動態の大きな変化が生じているはずである。本道路建設計画はこの5年間の大きな変化を全く無視しているのではないか。</p>	<p>西知多道路は、国・県の長期的なビジョンにより豊かな暮らしと産業を支える名古屋都市圏自動車専用道路の一つと考えており、短期的な景気の浮き沈みに左右される性格の道路ではないと考えています。</p> <p>なお、平成22年3月に愛知県が策定した「政策指針2010-2015」においても、「中部広域交流圏を支える陸海空の広域交通基盤の整備」の主な取組に西知多道路の整備が位置づけられています。</p>