

(仮称) 名古屋三河道路  
(西知多道路～名豊道路区間)

環境影響評価方法書 要約書

令和 8 年 1 月

愛 知 県

## 目 次

第1章 都市計画対象道路事業の名称 .....	1-1
第2章 都市計画決定権者の名称 .....	2-1
第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性） .....	3-1
3.1 都市計画対象道路事業の目的 .....	3-1
3.2 都市計画対象道路事業の内容 .....	3-2
3.2.1 都市計画対象道路事業の種類 .....	3-2
3.2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置 .....	3-2
3.2.3 都市計画対象道路事業の規模 .....	3-4
3.2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数 .....	3-4
3.2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度 .....	3-4
3.2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容 .....	3-4
3.3 その他の都市計画対象道路事業に関する事項 .....	3-8
3.3.1 都市計画対象道路事業の経緯 .....	3-8
第4章 都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況（地域特性） .....	4-1
4.1 自然的状況 .....	4-3
4.2 社会的状況 .....	4-6
第5章 計画段階環境配慮書における調査、予測及び評価の結果 .....	5-1
第6章 計画段階環境配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解 .....	6-1
第7章 計画段階環境配慮書の案又は計画段階環境配慮書についての意見と見解 .....	7-1
7.1 計画段階環境配慮書の案についての一般的環境の保全の見地からの意見と都市計画決定権者の見解 .....	7-1
7.2 関係する地方公共団体の長からの意見と都市計画決定権者の見解 .....	7-2
第8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 .....	8-1
8.1 専門家等による技術的助言 .....	8-1
8.2 環境影響評価の項目 .....	8-2
8.3 環境影響評価の調査、予測及び評価の手法 .....	8-2

本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図 25,000 (地図画像) を複製したものです。

- ・測量法に基づく国土地理院長承認(複製)R 7JHf 260
- ・本製品を複製する場合には、国土地理院の長の承認を得なければならない。

本方法書は、環境影響評価法第38条の6の規定により、都市計画決定権者が対象事業に係る事業予定者に代わるものとして、対象事業に係る施設に関する都市計画の決定と併せて手続きを行うため、同第46条第1項の規定により、事業予定者から資料の提供を受け、作成したものです。

## 第1章 都市計画対象道路事業の名称

(仮称) 名古屋三河道路（西知多道路～名豊道路区間）

## 第2章 都市計画決定権者の名称

都市計画決定権者の名称：愛知県

代表者の氏名：愛知県知事 大村 秀章

住所：愛知県名古屋市中区三の丸 3 丁目 1 番 2 号

## 第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

### 3.1 都市計画対象道路事業の目的

(仮称) 名古屋三河道路は、知多地域及び西三河南部地域を通る路線計画である。本事業においては、西知多道路から名豊道路までの延長約 20 kmを対象として整備を行う。

現在、知多地域と西三河南部地域を直接東西に結ぶ規格の高い道路が不足している状況である。また、境川・衣浦港を渡る橋梁が少なく、かつ信号交差点が多いことから道路が混雑しやすく、交通集中により交通事故が発生しやすい状況である。さらに、今後発生すると予測される南海トラフ地震において、境川周辺の内陸部まで津波浸水被害が想定されており、橋梁部周辺で道路ネットワークが寸断されることが懸念され、被災時の東西交通に支障が生じる。

上記を踏まえ、以下の 4 つの政策目標を設定している。

1. 定時性・速達性の向上による物流網の信頼性確保と交流域の拡大
2. 交通円滑化
3. 交通事故の減少
4. 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築



図 3-1 都市計画対象道路事業の位置

### 3.2 都市計画対象道路事業の内容

#### 3.2.1 都市計画対象道路事業の種類

高速自動車国道または一般国道（自動車専用道路）の新設

#### 3.2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

##### (1)起終点

起点：愛知県知多市

終点：愛知県刈谷市または安城市

##### (2)都市計画対象道路事業実施区域の位置

当該事業により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築が想定される範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「事業実施区域」とする。）とし、その位置は、図3-2に示すとおりとする。

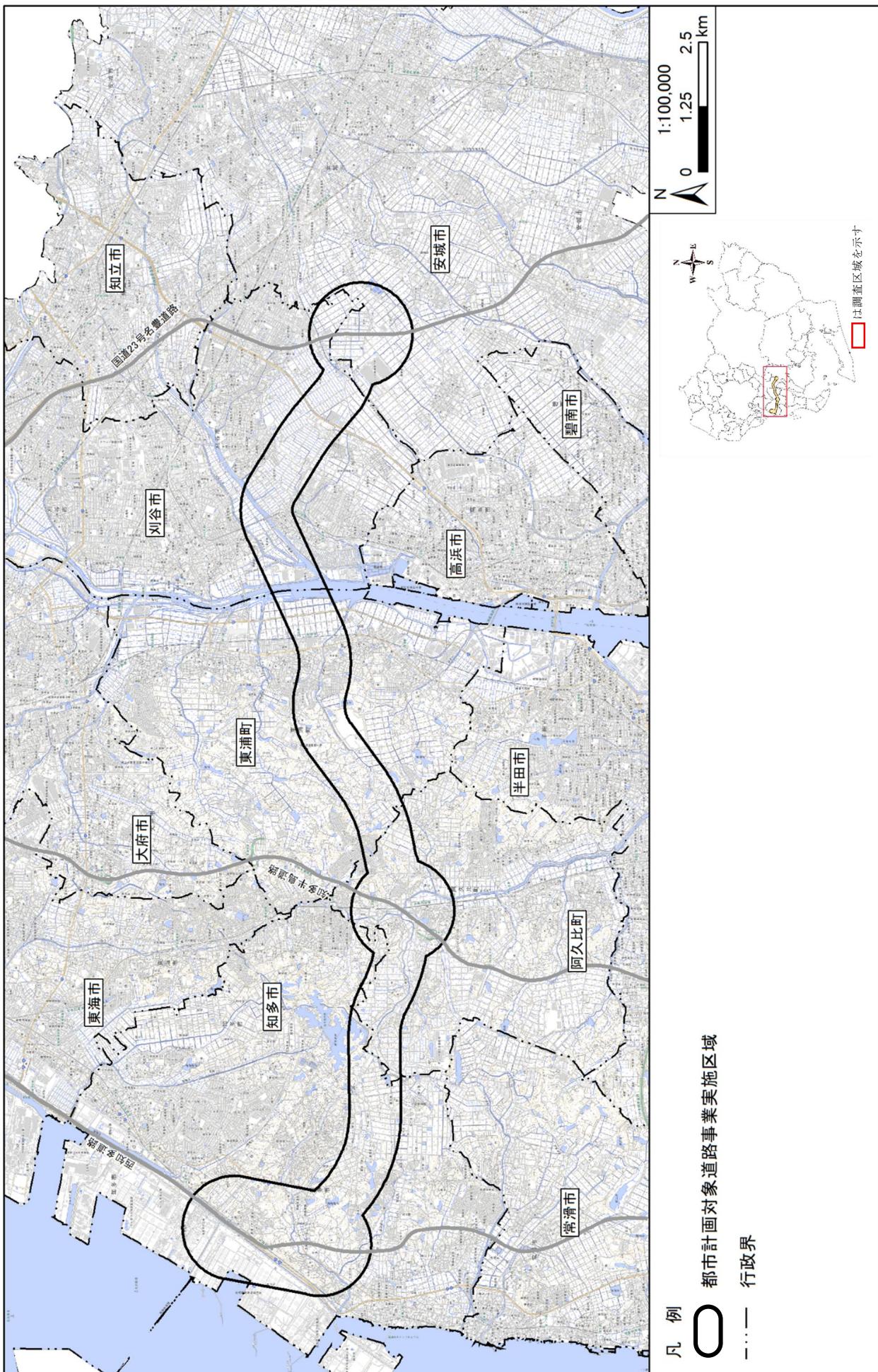


図 3-2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

### 3.2.3 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 20km

### 3.2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数：4 車線

### 3.2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：100km/時

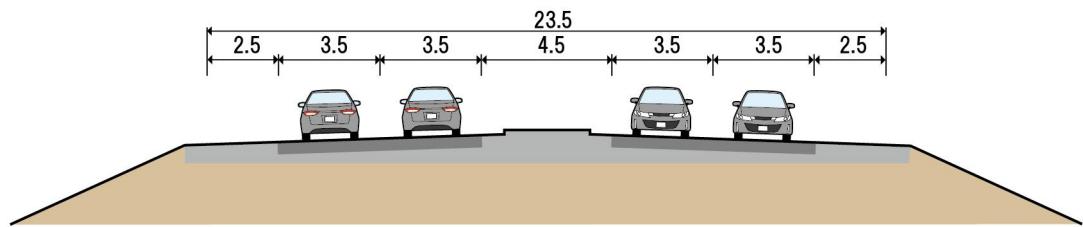
### 3.2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容

道路区分（種級）：第1種第2級（自動車専用道路）

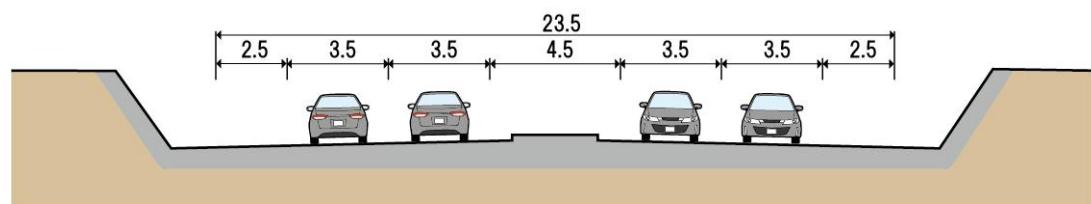
## (1) 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式、嵩上式を計画している。

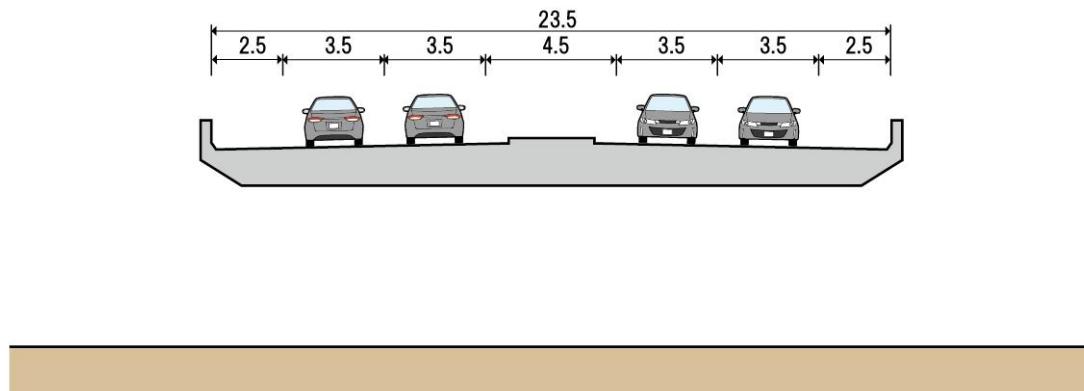
### 1) 地表式（盛土構造の例）



### 2) 地表式（切土構造の例）



### 3) 嵩上式（橋梁・高架構造の例）



[単位:m]

注）現段階の想定であり、今後の見直しによって修正される可能性あり。

## (2) インターチェンジ等の設置

本事業において、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。

## (3) 休憩所の設置

本事業において、休憩所の設置の計画はない。

## (4) その他の対象事業の内容

### 1) その他の道路構造及び付属施設の有無

表 3-1 その他の道路構造及び付属施設の有無

施設の構造	有無	概要
道路照明	有	橋梁部、インターチェンジ、ジャンクション等
残土処理場	無	—
消雪用揚水施設	無	—
トンネル換気塔	無	—
工事用道路	有	工事用道路は、既存の幹線道路等を利用し、必要に応じて仮設施設の設置等を検討する。

注) 現段階の想定であり、今後の見直しによって修正される可能性あり。

## 2) 工事計画その他の事業計画の概要

### (a) 道路事業における一般的な環境保全の方針

- 沿線住民等に対する、大気質、騒音、振動等の影響の更なる低減のため、文教・公共施設や既存集落等の環境の保全に配慮が必要な施設との離隔に極力配慮するとともに、構造等による工夫についても検討する。
- 生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全の観点から、重要な種等の生息・生育地の改変を極力回避・低減できるよう配慮する。
- 外来種による生態系の攪乱を防止するため、既存種による緑化など極力在来植生による緑化に努める。
- 人と自然との豊かな触れ合いの確保の観点から、野外レクリエーションの場、里山等の身近な触れ合い活動の場、歴史的町並みや祭祀等の場など多様な触れ合い活動の場の確保に配慮するとともに、主要な眺望景観を損なわないよう極力配慮する。
- 一定規模以上の建設機械は排出ガス対策型機械、低騒音型、低振動型の機械を採用する。
- 作業者に対し、建設機械の集中稼働や不要なエンジン稼働を避ける等の作業方法の指導を行う。また、工事用車両についてアイドリングストップの励行や法定速度の遵守、規定積載量の遵守、整備・点検の実施等の運行方法に対する指導を行う。
- 工事中における重要な動植物の生息・生育環境への影響を極力回避・低減するため、工事用道路や工事施工ヤードによる改変を極力小さくするよう努める。
- 工事受注者に対し、工事用車両の運行ルートの設定にあたっては、2車線以上を有する主要な道路を利用するなど、できる限り環境に影響の少ないルート設定に努めるとともに、工事用車両の集中を避ける運行計画とするよう指導する。

9. 民家等の保全対象に近接する箇所においては、工事施工ヤードにおける散水や、必要に応じて工事用道路における工事用車両のタイヤ洗浄を行う。
10. 実施区域が周知の埋蔵文化財包蔵地を通過する場合、または工事中に埋蔵文化財が発見された場合には、「文化財保護法」（昭和 25 年 5 月 30 日法律第 214 号）の規定に基づき対処する。
11. 工事中に汚染土壌の存在に係る情報及び事実が確認された場合には、「土壤汚染対策法」（平成 14 年 5 月 29 日法律第 53 号）の規定に準じて対処する。
12. 建設工事に伴う副産物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年 12 月 25 日法律第 137 号）、「資源の有効な利用の促進に関する法律」（平成 3 年 4 月 26 日法律第 48 号）、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成 12 年 5 月 31 日法律第 104 号）、「宅地造成及び特定盛土等規制法」（昭和 36 年 11 月 7 日法律第 191 号、最終改正：令和 4 年 5 月 27 日法律第 55 号）の規定に基づき再利用に努めるとともに適正に処理する。
13. 施工段階における環境負荷の少ない建設機械の使用、工事用車両のアイドリングストップや省資源・省エネルギーに配慮した建設資材の使用等を採用することにより、温室効果ガス発生量の削減に積極的に努める。

**(b) 当該事業における基本的な環境保全の方針**

1. 河川内での工事を行う場合には、瀬替え施工を基本とするが、仮締め切り工法を採用する場合には、仮締め切り工区内にてコンクリートを十分乾燥させ、締め切りを開放する際には河川下流側の pH に異常が生じないことを確認するなど、水質、動物、植物、生態系への影響の低減に努める。
2. 建設発生土の仮置き等、工事の実施に伴って発生する濁水の影響を低減するためには、沈砂地等の濁水処理施設で処理した後に公共用水域に放流することにより、水質への影響の低減に努める。

### 3.3 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

#### 3.3.1 都市計画対象道路事業の経緯

##### (1)構想段階評価の流れ

名古屋三河道路は、知多地域及び西三河地域を東西に貫く高規格道路であり、名古屋港や中部国際空港へのアクセス性を高めるほか、伊勢湾岸自動車道とのダブルネットワーク機能により、国土強靭化にも資する重要な道路である。

令和3年3月に国及び県の新広域道路交通計画において高規格道路（調査中）に位置付けられ、このうち西知多道路から名豊道路までの区間について、令和4年度から県が「概略ルート・構造の検討」を実施し、図3-3に示すとおり、アンケート等の意見聴取を2回行うとともに、「名古屋三河道路有識者委員会」を3回実施した。

昨年12月にはルート帯及びインターチェンジ検討位置を示した対応方針（案）を公表し、計画段階環境配慮書の手続きを経て、対応方針を決定した。

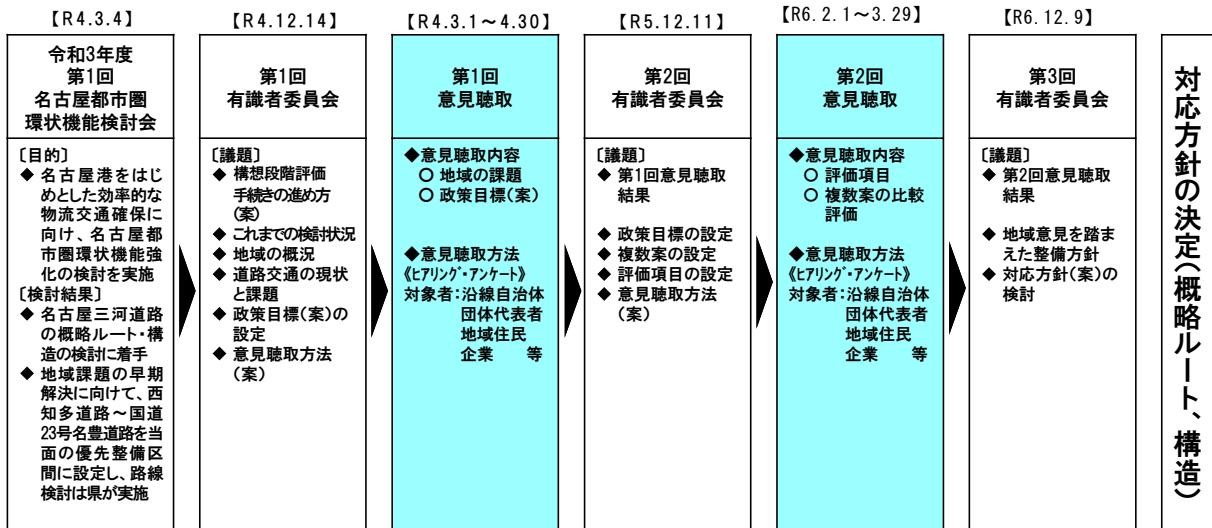


図3-3 有識者委員会における審議経過

##### (2)第1回名古屋三河道路有識者委員会の審議内容

第1回名古屋三河道路有識者委員会において、構想段階評価手続きの進め方を確認し、これまでの検討状況及び地域の状況を明確化しつつ、図3-4に示す道路交通の現状と課題、将来像等を踏まえ、4つの政策目標（案）を設定した。設定した政策目標（案）は図3-5に示すとおりである。

地域への意見聴取（第1回）の方法についても検討し、これを踏まえ、地域の課題や道路に求められる機能・役割について、アンケート・ヒアリングを行った。

## 4.道路交通の現状と課題 4-1)産業の活性化(物流)

- 名古屋港や周辺の生産拠点と、内陸の生産拠点とを結ぶ物流ルート上には混雑時に著しく速度低下する区間があり、時間信頼性が低い。
- 高規格道路の空白地帯では、名古屋港までの距離に対し移動時間を多く要しており、立地する工場等において生産性が低下する要因となる。

### 【沿線の産業における物流ルートの事例】



### 【主要産業のサプライチェーン】



### 【名古屋港からの所要時間圏域と主要工場・工業団地開発計画の分布】



出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (1) 道路交通の現状と課題(①-1)

## 4.道路交通の現状と課題 4-1)産業の活性化(観光・中部国際空港アクセス)

- 中部国際空港と西三河南部地域間のアクセス性が悪く、周遊観光の支障となることに加え、地域住民や沿線企業の空港利用に課題がある。
- 中部国際空港から入国した訪日外国人のバス利用者数は増加傾向にある一方で、中部国際空港から東方向へのアクセス性が低く、高速バスの運行ルートにも迂回が生じている。

【中部国際空港からの時間圏】



## 4.道路交通の現状と課題 4-2)道路ネットワーク

- 境川・衣浦港では、橋梁等の数・車線数ともに、他の主要河川に比べ少ない。
- 特に境川・衣浦港を渡る道路の周辺で信号交差点の密度が高くなっている。

【知多・西三河南部地域の道路における交差点密度】

【主要河川の河口※1から上流へ  
20km範囲の橋梁等※2および車線の数】

河川名	橋梁等の数	車線数
境川・衣浦港	5	16
日光川	25	63
矢作川	9	22
天白川	22	88
庄内川	15	68

※1境川・矢作川は、衣浦港入り口からの距離を算出  
※2境川の橋梁・車線数は衣浦トンネルを含む

【信号交差点密度の比較】



出典：全国道路・街路交通情勢調査(2015)

〔境川・衣浦港隣接市町：大府市、刈谷市、東浦町、高浜市、半田市、碧南市、武豊町  
(知多・西三河南部地域のうち境川・衣浦港に隣接する市町を対象とした。)〕

出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (3) 道路交通の現状と課題(②)

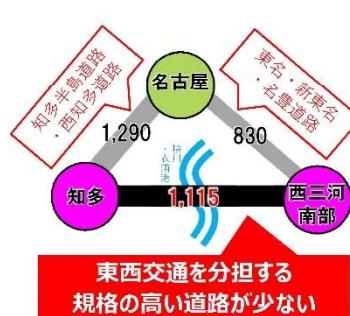
## 4.道路交通の現状と課題 4-3)交通渋滞・混雑

- 知多～西三河南部における地域間移動の交通需要が大きい一方、東西交通を分担する規格の高い道路が少ない。
- また周辺道路の信号交差点密度が高いことに加え、橋梁に交通が集中する等の理由により、境川・衣浦港周辺で交通混雑が頻発している。

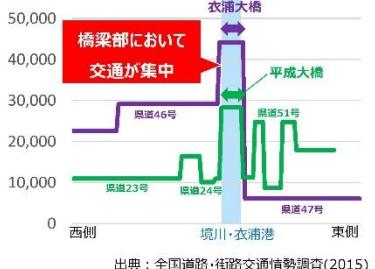
【境川・衣浦港周辺における交通状況】



【各地域間の交通流動】(単位:百台/日)



【境川・衣浦港の主要橋梁周辺の交通量】



① 主要地方道知立東浦線（平成大橋）



② 国道247号（衣浦大橋）



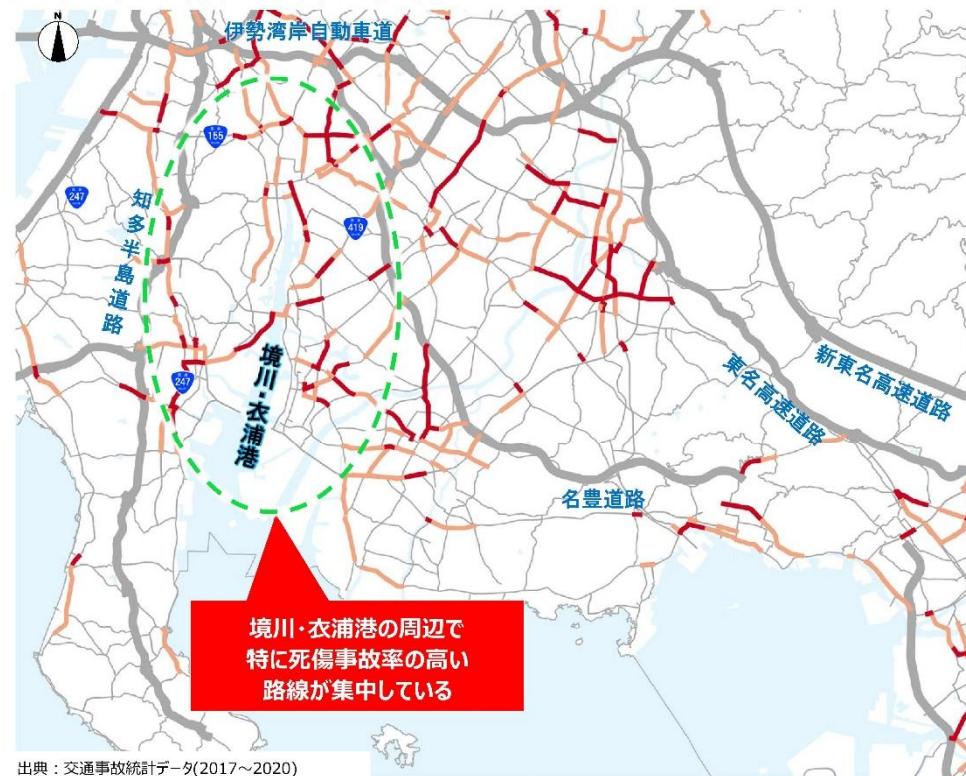
出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (4) 道路交通の現状と課題(③)

## 4.道路交通の現状と課題 4-4)交通事故

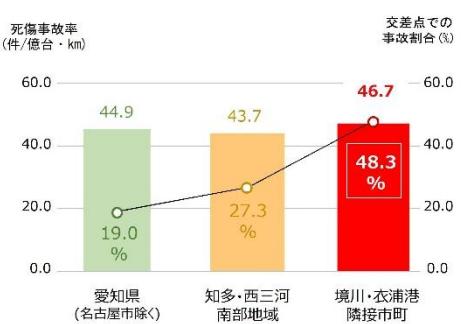
- 境川・衣浦港に隣接する地域では、特に信号交差点の密度が高く、かつ橋梁部で交通が輻輳しており、死傷事故率が高い区间が集中する。特に事故全体数に占める交差点における事故の割合が高い。

【対象地域の死傷事故率(県内順位)】



【死傷事故率の比較】

出典：交通事故統計データ(2017～2020)



死傷事故率は県内平均と比べ高く、特に交差点での事故割合が高い

死傷事故率(県内順位)

- 上位20%以内
- 上位20～40%

※交通量が1～5万台/日の区間のみを表示

※高規格道路は■で表示

出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (5) 道路交通の現状と課題 (④)

## 4. 道路交通の現状と課題 4-5) 災害への備え

- 名古屋都市圏の環状軸を形成する東海環状と名二環は、伊勢湾岸自動車道で重複。
- 大規模災害等への備えとして、伊勢湾岸自動車とのダブルネットワークを形成する強靭な道路ネットワークの構築が必要。

【国土軸・環状軸としての道路ネットワーク】



※2022.3 令和3年度第1回名古屋都市圏環状機能検討会資料を一部抜粋・加工

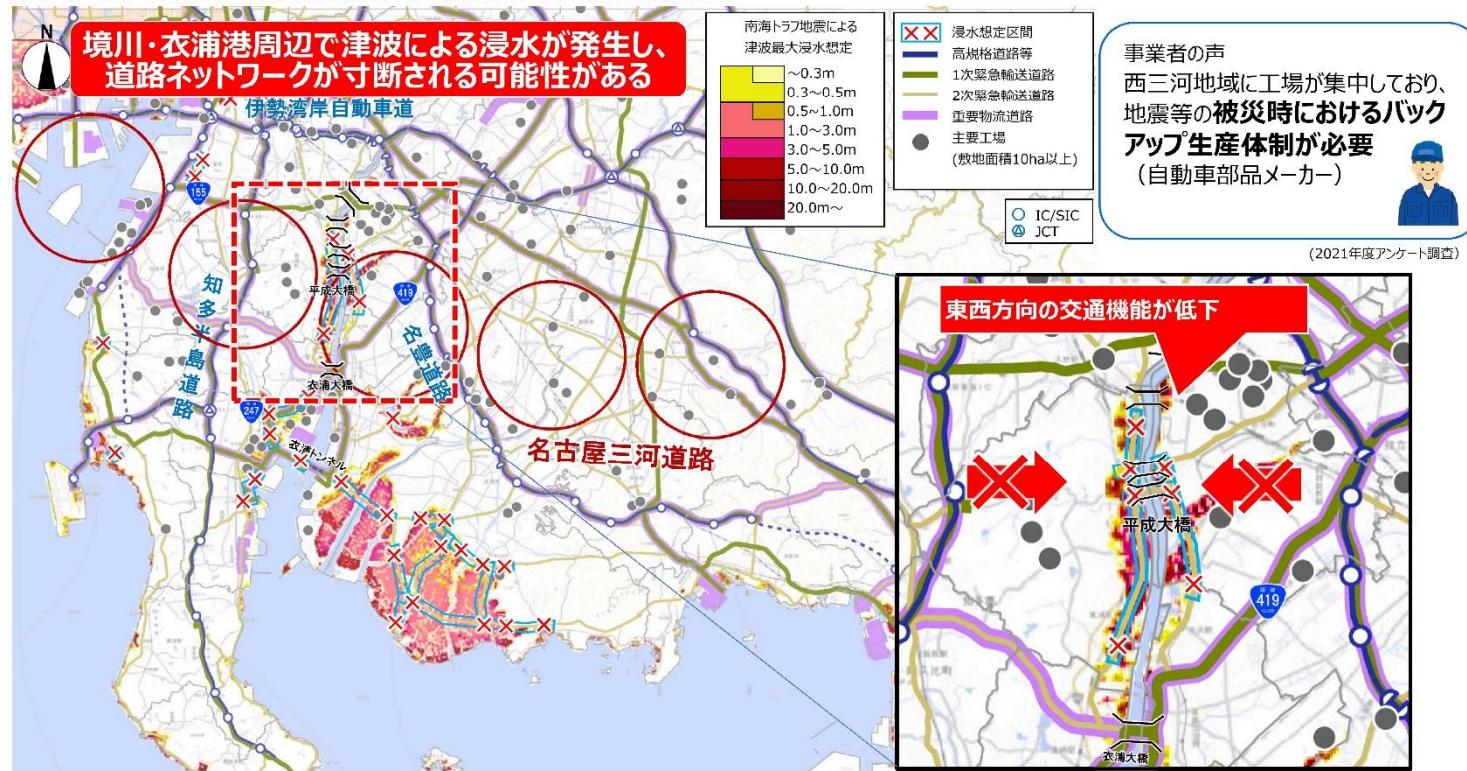
出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (6) 道路交通の現状と課題(5)-1)

#### 4.道路交通の現状と課題 4-5)災害への備え

- 境川周辺では内陸部まで津波浸水被害が想定されており、橋梁部周辺で道路ネットワークが寸断される可能性がある。
- 被災時に東西方向の交通機能が大幅に低下することになり、支援物資の輸送や、企業の事業継続に支障が生じる。

【南海トラフ地震における津波の最大浸水深と道路の浸水想定】



出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和4年12月14日) 第1回構想段階評価資料

図 3-4 (7) 道路交通の現状と課題 (5)-2)

## 5.政策目標(案)の設定 5-2)政策目標(案)

### 産業

定時性・速達性の向上による物流網の信頼性確保と交流域の拡大

#### 【現状と課題】

- ・知多地域と西三河南部地域を直接東西に結ぶ規格の高い道路が不足
- ・西三河南部地域から名古屋港・中部国際空港などの主要拠点への移動における時間信頼性が低い

#### 《物流ルートの事例》



### 渋滞

交通の円滑化

#### 【現状と課題】

- ・知多 - 西三河南部地域間ににおいて、多くの交通流動があるものの、境川・衣浦港を渡る橋梁等が不足しており、一部の道路に交通が集中するため、交通混雑が頻発

#### 《境川・衣浦港周辺における交通状況》



## 5.政策目標(案)の設定 5-2)政策目標(案)

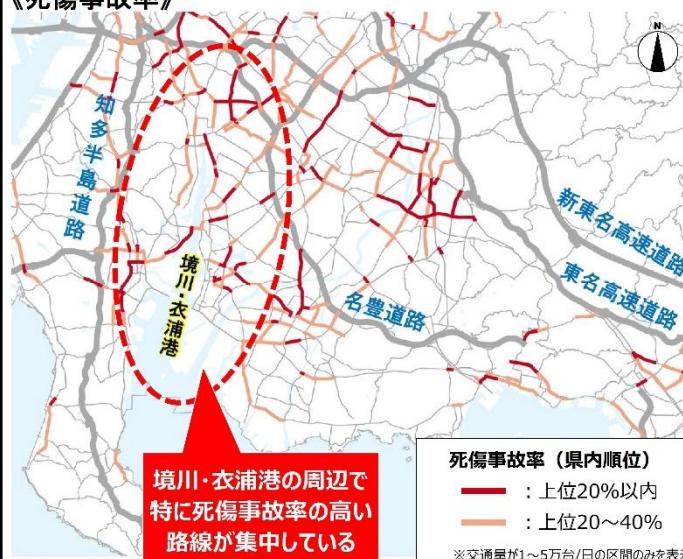
### 安全

#### 交通事故の減少

【課題】

- ・境川・衣浦港周辺では一般道路における信号交差点の密度が高く、橋梁付近で交通が輻輳している。
- ・死傷事故率が高い区間が集中しており、特に交差点における事故割合が高い。

《死傷事故率》



### 防災

#### 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築

【課題】

- ・津波浸水等により道路ネットワークが寸断され、支援物資の輸送や企業の事業継続が困難となる恐れ。
- ・伊勢湾岸自動車道が被災した場合、広域道路ネットワークの機能が大きく低下する

《南海トラフ地震における津波の最大浸水深と道路の浸水想定》



### (3) 第2回名古屋三河道路有識者委員会の審議内容

#### <政策目標の設定>

第1回意見聴取の結果（地域の課題に関するここと）をまとめ、政策目標は妥当であると確認した（政策目標の設定）。第1回意見聴取の結果は図3-7(1)～(2)に示すとおりである。

#### <位置等に関する複数案の設定>

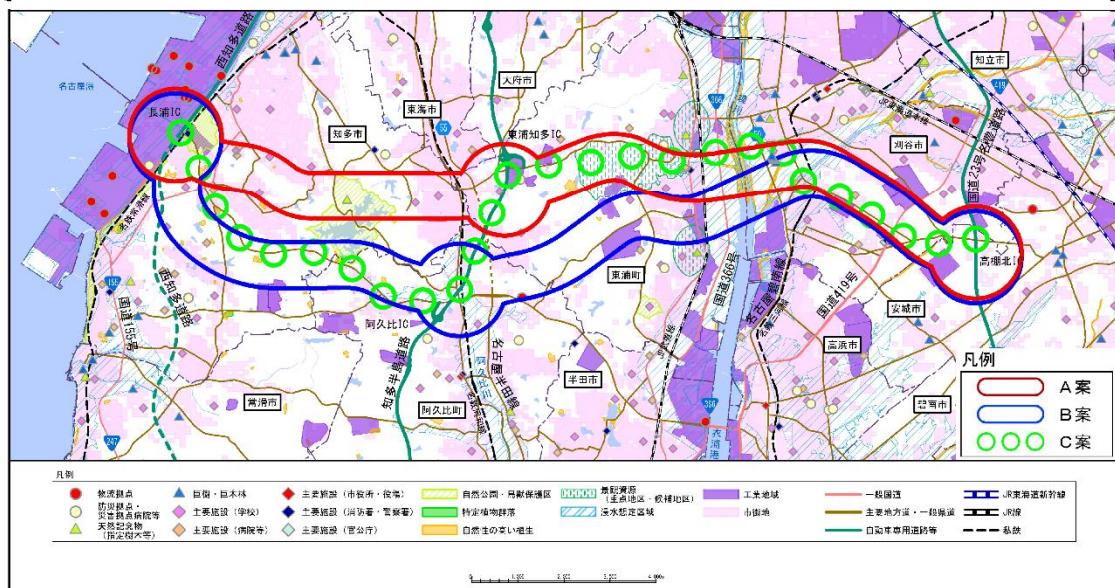
政策目標を達成するために考えられる対応策として、図3-6に示すとおり複数の対応方針（原案）を設定した。設定にあたっては、経済面、社会面、地形・地質条件、自然環境、生活環境などを踏まえて、以下に示す3案を選定した。

- ◆A案：起終点間の速達性を重視した最短距離の自動車専用道ルート（約19km）
- ◆B案：起終点間の速達性と沿線の生産拠点へのアクセス性の向上の双方を考慮した自動車専用道ルート（約20km）
- ◆C案：コストを抑えながら起終点間の既存ルートの交通容量を拡大し、速達性向上を図る現道強化ルート（約23km）

### 3. 対応方針（複数案）の検討 3-3) 路線の検討条件

■ルート帯を検討する上での主なコントロールポイントとして、「市街地」、「工業地域」、「沿線に点在する主要施設」「防災拠点」等を設定。

- A案 起終点間の速達性を重視した最短距離の自動車専用道ルート**  
**B案 起終点間の速達性と沿線の生産拠点へのアクセス性の向上の双方を考慮した自動車専用道ルート**  
**C案 コストを抑えながら起終点間の既存ルートの交通容量を拡大し、速達性向上を図る現道強化ルート**



出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和5年12月11日) 第2回構想段階評価資料

図3-6 設定した対応方針(原案)複数案

比較ルート帯案（複数案）に対する意見聴取の方法について検討し、対策案（ルート帯案）を検討する際に重視すべき項目、配慮すべき項目などについてアンケート・ヒアリングを行った（第2回意見聴取）。

## 地域の意見聴取1回目（地域の交通課題・道路に求められる役割等）

### ○調査目的

名古屋三河道路の計画を進めるにあたり、地域の交通課題、名古屋三河道路に求められる道路の役割等について把握することを目的とした。

### ○調査方法・調査期間・配布回収数（意見聴取1回目）

意見聴取期間は令和5年3月1日～4月30日とし、郵送配布・留置き・オープンハウス・インタビューの4種類の方法でのアンケート調査、また地方公共団体や経済・産業団体などの各種団体・関係機関に対してヒアリング・アンケートを実施した。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりである。

## 2.第1回意見聴取の結果 2-1)意見聴取の概要

- 意見聴取期間は、令和5年3月1日から令和5年4月30日。
- 評価対象区間に隣接する12市町※を中心に、一般道路利用者と各種団体へ意見聴取を実施。

※本資料においては、評価対象区間に隣接する12市町を「地域内」、それ以外を「地域外」と定義する

### 【意見聴取(1回目)の概要】

区分	調査	対象
一般道路利用者 地域内	住民 アンケート 調査 (郵送回答)	<ul style="list-style-type: none"> <li>評価対象区間に隣接する12市町より無作為抽出 (碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市、半田市、常滑市、東海市、大府市、刈谷市、阿久比町、東浦町)</li> <li>合計回答数：約82,300件</li> </ul>
	アンケート 調査 (回答計画)	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所・公共施設利用者</li> <li>道の駅・SA/PA・中日本空港航港の利用者</li> <li>WEBアンケートへの設置</li> </ul>
オーブンハウス	以下のお設置の利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>安城産業文化公園デンパーク</li> <li>イトヨコカード・知多店</li> <li>イオモール東浦</li> <li>ピリオド・阿久比店</li> <li>刈谷ハイウェイオアシス</li> </ul>
	以下のお設置の利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿久比PA</li> <li>人所PA</li> <li>道の駅にしお岡ノ山</li> <li>道の駅草薙の里・幸田</li> </ul>
各種団体 関係団体／事業者	ヒアリング 調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体（碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市、半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町）同時に、名古屋港管理組合、名古屋商工会議所、中部開発局、沿岸企業、農業協同組合、消費者協同組合、名古屋市、愛知県、碧南市、東海市、常滑市、高浜市、半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町）、名古屋港管理組合、名古屋商工会議所、中部開発局、沿岸企業</li> </ul>
	アンケート 調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>商工会議所会員</li> <li>碧南商工会員</li> <li>愛知県トランク協会会員</li> <li>愛知県バス協会会員</li> <li>愛知県タクシー協会会員</li> </ul>



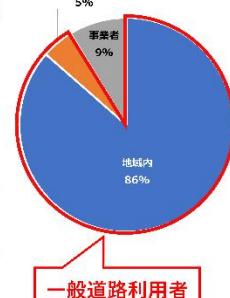
## 2.第1回意見聴取の結果 2-2)回答の集計状況

- 一般道路利用者23,622人（地域内22,368人、地域外1,254人）、事業者2,255団体・社から意見聴取を実施。
- 回答者の構成比率は、一般道路利用者が約9割、事業者が約1割であった。

### ◆アンケートの回答集計結果

分類		配布数(件)	有効回答数(件)	有効回答数/配布数
一般道路利用者	地域内 (12市町)	82,304	22,368	27%
	地域外 (不明含む)	—	1,254	—
事業者		—	23,622	—
合計		15,243	2,255	15%
		25,877	25,877	100%

### ●回答者の内訳 N=25,877



一般道路利用者

出典：名古屋三河道路有識者委員会（令和5年12月11日） 第2回構想段階評価資料

図 3-7 (1) 地域の意見聴取1回目(課題・道路の役割)

## 地域の意見聴取 1回目（地域の交通課題・道路に求められる役割等）

### ○調査結果及び分析等（意見聴取 1回目）

アンケートやヒアリング結果から得られた意見聴取の結果を踏まえ、政策目標は妥当であると確認された。

### 2. 第1回意見聴取の結果 2-14)まとめ

- 意見聴取の結果から、設定した政策目標（案）は妥当であると確認した。

#### ◆政策目標(案)と第1回意見聴取の結果

政策目標(案)	第1回意見聴取の結果				
	アンケート結果			ヒアリング結果	
【産業】 定期性・速達性の向上による物流網の信頼性確保と交流域の拡大	課題	①東西方向の移動が不便であること	45% 81% 36% 11%	沿岸するルートは時計が読めないため、通行計画上組み込むことが難しく、より道をすることがある。	
	求められる役割・機能	②東西方向の移動が便利になること	62% 90% 28% 4%	自動車船山のため、東西の運送強化に大きな期待がある。 西二洋・丸多・島での周遊航路の形成が期待される。	
【渋滞】 交通渋滞化	課題	③交通事故がよく発生すること	57% 86% 29% 7%	境川周辺の道路はただでなく川沿いの道も混雑するため、運動時間に影響している。	
	求められる役割・機能	④内陸道路の交通渋滞が減少すること	65% 91% 26% 4%	国道23号、国道419号も混雑しているためバイパスで抜けることはメリットが大きい。	
【安全】 交通事故の減少	課題	⑤交通事故の危険性が高いこと	26% 70% 44% 21% 4%	平成大橋や衣浦大橋の交差点では人身事故が目立つ。	
	求められる役割・機能	⑥内陸道路が安全に移動できるようになること	51% 87% 36% 7%	内陸道路の交通事故が減少することで、事故の減少に期待ができる。	
【防災】 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築	課題	⑦災害時に救援活動などが困難になるおそれがあること	44% 82% 38% 10%	南北に比べ東西のネットワークが弱く、伊勢湾岸自動車道がダメージを受けると物流が停滞する。	
	求められる役割・機能	⑧災害時に救援活動などがすみやかに行えるようになること	59% 90% 31% 5%	衣浦港と名古屋港をつなぐ大規模災害時の緊急輸送道路としての機能が期待できる。	

凡例 強くそう思う どちらかというと そう思う どちらかというと そう思わない 全くそう思わない 未回答

設定した政策目標（案）は妥当である。

出典：名古屋三河道路有識者委員会（令和5年12月11日） 第2回構想段階評価資料

図 3-7 (2) 地域の意見聴取 1回目（課題・道路の役割）

#### (4) 第3回名古屋三河道路有識者委員会の審議内容

##### <ルート帯検討において重視すべき事項、配慮すべき事項>

第2回意見聴取の結果（ルート帯案に関すること）をまとめ、ルート帯案検討において重視すべき事項、インターチェンジの配置を検討する際に配慮すべき事項等を確認した。第2回意見聴取の結果は図3-8(1)～(2)に示すとおりである。

##### <構想段階評価の比較評価の結果>

意見聴取では、ルート帯案を考える際に重視すべき項目に基づき複数案の比較評価を行った。複数案の比較評価は、図3-9に示すとおりである。

比較評価の結果、モノづくり産業が発達している本地域において、国際拠点港湾である名古屋港や中部国際空港への速達性や定時性が向上し、生産拠点や防災拠点等へのアクセス性に最も優れるとともに、周辺道路の渋滞緩和や交通事故発生リスクの低減も期待できる「B案：南側ルート」を対応方針（案）とした。対応方針（案）は、図3-10に示すとおりである。

また、インターチェンジについては、主要な幹線道路と接続するとともに、名古屋港、中部国際空港、産業集積地へのアクセス性の向上や、市街地や防災拠点へのアクセス性にも考慮した検討位置とし、浸水等の災害時における機能確保に配慮する。

なお、その他事項として、以下の配慮が挙げられた。

- ・具体的な道路構造の検討に際し、名古屋三河道路が伊勢湾岸自動車道等の高速道路ネットワークと一体となって効果を發揮する道路であることを踏まえるとともに、生活環境（大気質、騒音等）への影響、家屋の移転、自然環境、景観への影響、工事中の現道交通への影響をできる限り少なくし、コスト縮減等に配慮する。
- ・インターチェンジの検討にあたって、アクセス道路との接続箇所付近において、渋滞を引き起こすことの無いよう配慮する。

## 地域の意見聴取 2 回目（重視すべき事項等）

#### ○調査目的

名古屋三河道路の計画を進めるにあたり、決定された政策目標を達成するためのルート帶案を比較・検討する際に重視すべき事項や配慮すべき事項等について把握することとした。

#### ○調査方法・調査期間・配布回収数（意見聴取 2 回目）

意見聴取期間は令和6年2月1日～3月29日とし、郵送配布・留置き・Web・オープンハウス・インタビューの5種類の方法での、一般道路利用者へのアンケート調査、また地方公共団体や経済・産業団体などの各種団体・関係機関に対して郵送配布・Webでのアンケート調査を実施した。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりである。

## 2. 第2回意見聴取の結果 2-1) 意見聴取の概要①

- 一般道路利用者に対しては、アンケートはがきやWEBやオープンハウスなどを用いたアンケート調査や、事業者に対しては、調査票付小冊子の会報誌への差しによるアンケート調査を実施。自治体や商工会議所等に対してはヒアリング調査を実施。

■ 音楽EV組合

令和6年3月1日（木）～令和6年3月29日（金）※郵送請求は令和6年3月15日（木）から開始

■受付料：上記料金に上乗日時取扱料

※地図内：名古屋市 沿道の沿線の12市】  
〔半田市、碧南市、刈谷市、安城市、豊川市、東三河、大治町、知立市、清須市、阿久比町、東浦町〕

【参考】年1豆根送頭膏可收效：25例（痊癒：22%、未愈者：15%）

■ヒアリングによる意見聴取	
ヒアリング先	件数
自治体	15
両院会議	20
道議会・監察委	6
医療機関	4
医療機関連合・医療協同組合・名古屋済管連合	5
議会	1
観光協会・旅行・トラック・タクシ・・バス協会	17
団体業者	15
医療業者	4
小売業	2
計	94

## ■アンケート調査の対象地域と対象区間



出典：名古屋三河道路有識者委員会（令和6年12月9日） 第3回構想段階評価資料

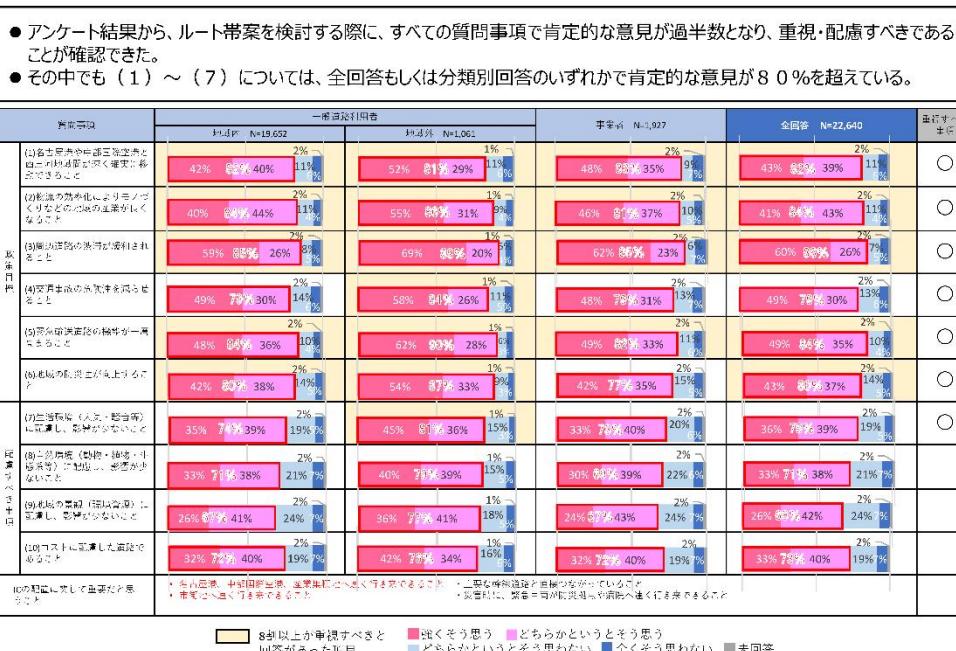
図 3-8(1) 地域の意見聴取 2 回目(重視すべき事項)

## 地域の意見聴取 2 回目(重視すべき事項等)

### ○調査結果及び分析等（意見聴取第 2 回目）

アンケートやヒアリング結果から、ルート案を比較検討する際に重視すべき事項、配慮すべき事項等について以下のとおり確認された。

### 2. 第2回意見聴取の結果 2-8意見聴取結果のまとめ



■ 8割以上が重視すべきと回答があった項目 ■ 8割以上が重視すべきと回答があつた項目

出典：名古屋三河道路有識者委員会（令和6年12月9日） 第3回構想段階評価資料

図 3-8 (2) 地域の意見聴取 2 回目(重視すべき事項)

### 3.対応方針(原案)の検討

#### 3-2)複数案の比較検討

●意見聴取にてルート帯案を考える際に重視すべき事項に基づき比較すると【B案：南側ルート】が最も優位である。

評価軸		A案：北側ルート	B案：南側ルート	C案：現道活用ルート	主なヒアリング意見
ルート概要	概要	起終点間の速達性を重視した最短距離の自動車専用道ルート	起終点間の速達性と沿線の生産拠点へのアクセス性の双方を考慮した自動車専用道ルート	コストを抑えながら起終点間の既存ルートの交通容量を拡大し、速達性向上を図る現道強化ルート	
	延長	約19km	約20km	約23km	
政策目標	ルート整備による短縮時間	約25分	約25分	約14分	
	【産業】定時性・速達性の向上による物流網の信頼性確保と交流域の拡大	名古屋港・中部国際空港を有する知多地域と西三河地域への移動における速達性・定時性の向上 ○起終点間を新たな自動車専用道路により最短距離で結ぶことにより、速達性が最も向上し、アクセスコントロールされることで定時性も向上する。 ○新たな自動車専用道路により東西方向へのアクセス性が向上する生産拠点が多く立地しており、物流の効率化が図られる。 ・現況と比べアクセスが向上する事業所 N=約220件	○起終点間を新たな自動車専用道路により結ぶことにより、速達性が向上し、アクセスコントロールされることで定時性も向上する。 ○新たな自動車専用道路により東西方向へのアクセス性が向上する生産拠点が最も多く立地しており、物流の効率化が図られる。 ・現況と比べアクセスが向上する事業所 N=約240件	○現道の機能強化（車線数の増加や主要交差点の立体化）による交通容量の拡大により、速達性と定時性がある程度向上する。 ○現道の機能強化により東西方向へのアクセス性が向上する生産拠点が立地しており、物流の効率化がある程度図られる。 ・現況と比べアクセスが向上する事業所 N=約110件	・伊勢湾岸道路を利用し、名古屋港に行くルートが現状混雑している。 ・2024年問題の観点からも、物流道路の整備は大事と考える。
	【渋滞】交通渋滞の緩和	周辺道路の交通混雑の緩和 ○新たな自動車専用道路への交通の転換により、境川・衣浦港周辺を始め、並行する高規格道路や一般道路の混雑が緩和される。	○新たな自動車専用道路への交通の転換により、境川・衣浦港周辺を始め、並行する高規格道路や一般道路の混雑が緩和される。	○現道の機能強化により、境川・衣浦港周辺を始め、並行する一般道路の混雑が緩和される。	・周辺道路の混雑が緩和することで定時性が高まる。
	【安全】交通事故発生リスクの低減	交通事故発生リスクの低減 ○新たな自動車専用道路への交通の転換により、事故件数の多い境川・衣浦港周辺の一般道路の交通量の減少が見込まれ、交通事故発生リスクの低減が図られる。	○新たな自動車専用道路への交通の転換により、事故件数の多い境川・衣浦港周辺の一般道路の交通量の減少が見込まれ、交通事故発生リスクの低減が図られる。	○現道の機能強化により、事故の多い境川・衣浦港周辺の一般道路の交通の渋滞化が見込まれ、交通事故発生リスクの低減がある程度図られる。	・幹線道路や一般道路の混雑緩和、交通渋滞や交通事故の発生リスク低減が重要と考える。
	【防災】災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築	災害時における通行の信頼性の確保 ○新たな自動車専用道路により既存の高規格道路へのアクセス性が高まる防災拠点等が多く立地しており、地域の防災性の向上が図られる。 ・現況と比べアクセスが向上する防災拠点等 N=14箇所	○起終点が新たに高上げ式の道路として繋がることにより、浸水リスクが回避されるなど、災害時の通行の信頼性が向上するとともに、代替路として機能する。 ○新たな自動車専用道路により既存の高規格道路へのアクセス性が高まる防災拠点等が最も多く立地しており、地域の防災性の向上が図られる。 ・現況と比べアクセスが向上する防災拠点等 N=17箇所	○起終点が新たに高上げ式の道路として繋がることにより、浸水リスクが回避されるなど、災害時の通行の信頼性が向上するとともに、代替路として機能する。 ○新たな自動車専用道路により既存の高規格道路へのアクセス性が高まる防災拠点等が最も多く立地しており、地域の防災性の向上が図られる。 ・現道の機能強化により、災害時の通行の信頼性がある程度向上するが、代替路としての機能は低い。	・伊勢湾岸道路の洪渉災害時の迂回ルートとして名古屋三河道路を利用する可能性が考えられる。
	地域の防災性の向上				・防災が確保されると客の評価も上がるため、高架整備の案の方が良い。
	配慮すべき事項	生活環境への影響（集落・市街地等の大気質・騒音） ○集落・市街地など、生活環境への配慮が必要と想定される区間が存在し、大気質や騒音などの影響がある程度懸念される。	○自然公園エリア等を通過し、田園地域を通過する区間長は長く、自然環境への影響がある程度懸念される。 ○景観の保全上重要な地域を一部通過するため、景観等の影響が懸念される。	○集落・市街地など、生活環境への配慮が必要と想定される区間が存在するが他案に比べ短く、大気質や騒音などの影響の懸念は最も小さい。 ○自然公園エリア等を通過する可能性があり、田園地域を通過する区間長は最も長く、自然環境への影響が懸念される。 ○景観の保全上重要な箇所を概ね回避するため、景観等への影響の懸念は最も小さい。	・比較的の土地区画整理事業が進展した現道の機能強化となるため、生活環境への配慮が必要となる区間が比較的多く存在し、大気質や騒音などの影響が懸念される。
	環境への影響	自然環境への影響（動物・植物・生態系等） ○自然公園エリア等を通過する可能性があり、田園地域を通過する区間長は最も長く、自然環境への影響がある程度懸念される。	○自動車専用道路の新設となり、かつ、支障物件が多いため、経済性に最も劣る。 約3,200億円～3,800億円	○比較的の土地区画整理事業が進展した現道の機能強化・活用するものであり、自然環境への影響の懸念は最も小さい。	・自然環境保全を定めている地区について、ルート帯から外していただきたい。
	景観等への影響（景観等）	○景観の保全上重要な地域を一部通過するため、景観等の影響が懸念される。	○自動車専用道路の新設となるため経済性に劣る。 約3,100億円～3,700億円	○現道の機能強化・活用するものであるが、景観の保全上重要な地域を一部通過するため、景観等への影響がある程度懸念される。	・景観を損ねないようなルート・ICの配置が良い。
	経済性への配慮（建設コスト）	○自動車専用道路の新設となり、かつ、支障物件が多いため、経済性に最も劣る。 約3,200億円～3,800億円	○自動車専用道路の新設となるため経済性に劣る。 約3,100億円～3,700億円	○現道の改良となるため、経済性に最も優れる。 約2,300億円～2,800億円	・コストについては、渋滞の緩和に繋がればよい。
	その他（自由意見）	・早期整備に関する意見 ・料金（有料・無料）に関する意見 ・国道23号・衣浦大橋に関する意見			・整備期間に関する意見 ・料金に関する意見

□ 意見聴取結果を踏まえ、重視・配慮すべき事項

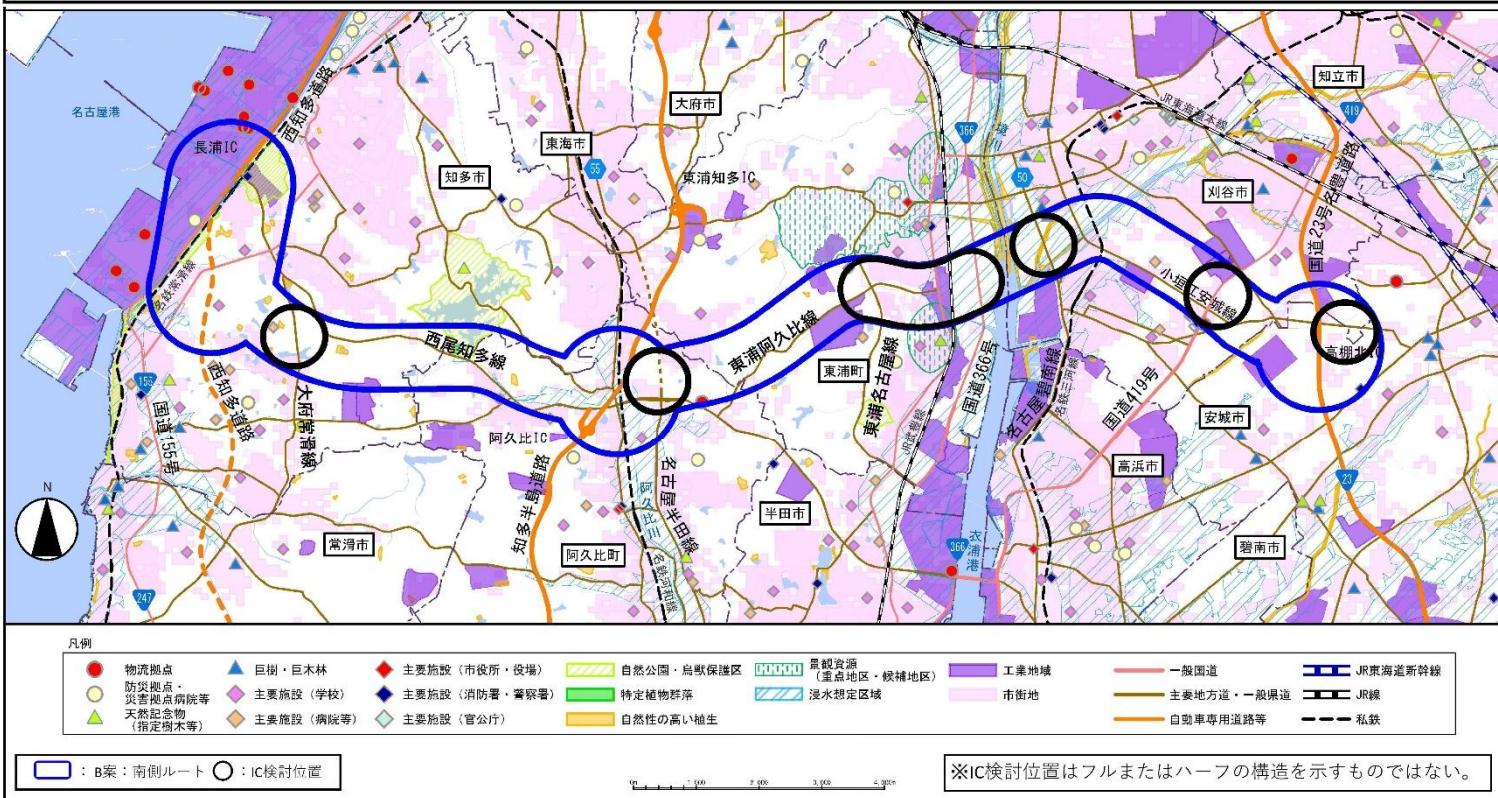
■ 他の案と比較し優位な事項

出典：名古屋三河道路有識者委員会（令和6年12月9日） 第3回構想段階評価資料

図 3-9 名古屋三河道路 複数案の比較評価

## 5.対応方針(案)まとめ

- モノづくり産業が発達している本地域において、国際拠点港湾である名古屋港や中部国際空港への速達性や定時性が向上し、生産拠点や防災拠点等へのアクセス性に最も優れるとともに、周辺道路の渋滞緩和や交通事故発生リスクの低減も期待できる【B案：南側ルート】とする。
- インターチェンジについては、主要な幹線道路と接続するとともに、名古屋港、中部国際空港、産業集積地へのアクセス性の向上や、市街地や防災拠点へのアクセス性にも考慮した検討位置とし、浸水等の災害時における機能確保に配慮する。
- 具体的な道路構造の検討に際しては、自然環境等への影響をできるだけ少なくするよう配慮する。



出典：名古屋三河道路有識者委員会(令和6年12月9日) 第3回構想段階評価資料

図 3-10 名古屋三河道路 対応方針(案)

## 第4章 都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況（地域特性）

「都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲（以下、「調査区域」）」とは、事業実施区域から概ね片側約3km（環境項目の中で、地域特性の把握範囲が最も広い景観項目の範囲「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）（平成25年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所）」を参考に設定）を含む図4-1の範囲とし、自然的状況及び社会的状況を把握する範囲とした。

なお、市町村単位で公表されている統計資料等を出典とする地域特性については、愛知県知多市、常滑市、阿久比町、東海市、大府市、東浦町、半田市、高浜市、刈谷市、知立市、碧南市、安城市（以下、「調査対象市町」という。）の全域を範囲として把握した。

次節以降に自然的状況及び社会的状況の概況を示す。

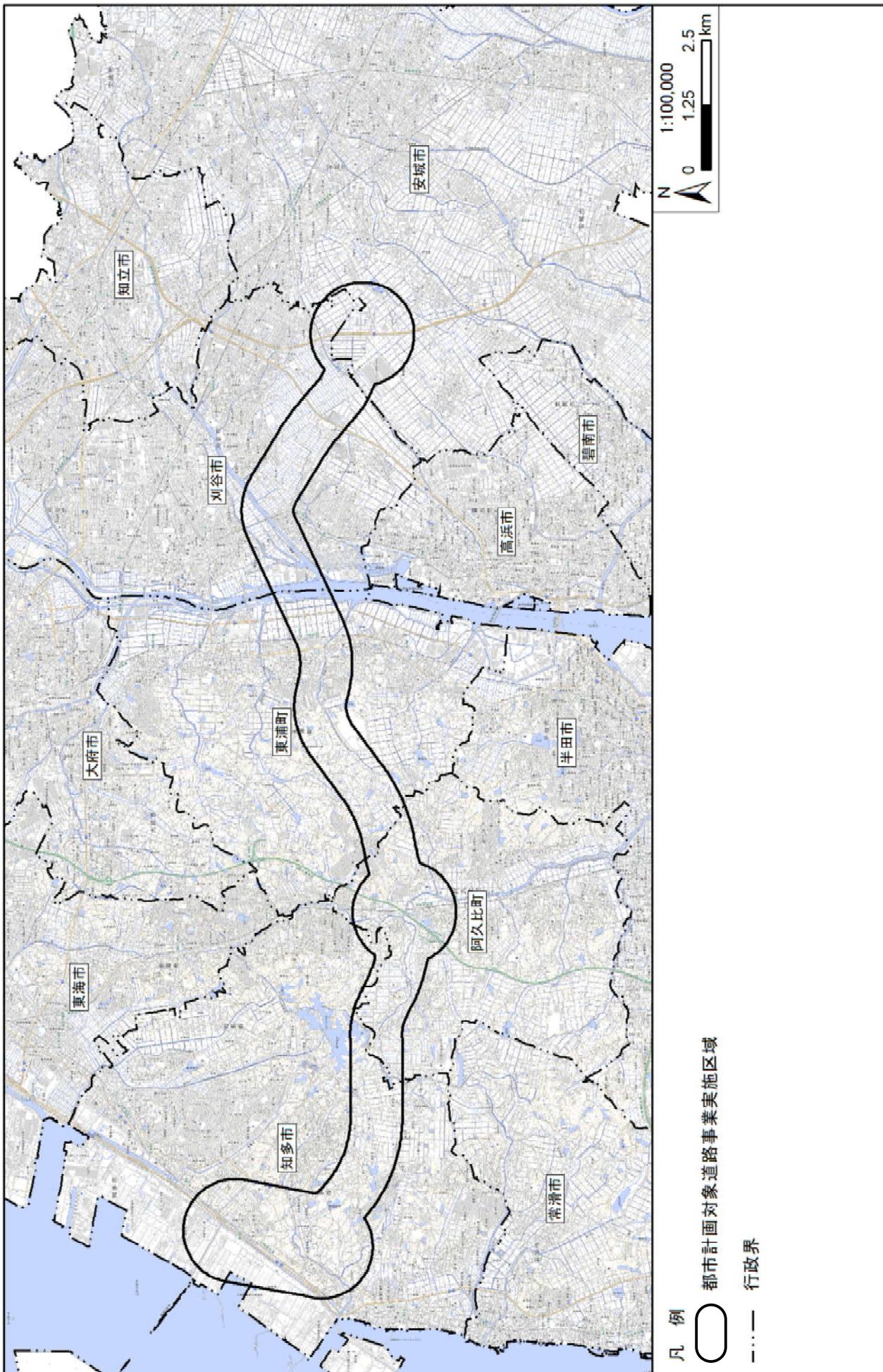


図 4-1 調査区域の周辺

#### 4.1 自然的状況

事業実施区域及びその周囲における自然的状況を把握した結果を表 4-1(1)～(3)に示す。

表 4-1(1) 自然的状況

項目		事業実施区域及びその周囲の概況
気象、大気質、騒音、環境の状況その他の大気に係る	気象の状況	調査区域に位置する大府地域気象観測所の平成 27 年～令和 6 年の平均値は、年間降水量が 1,549.5mm、平均気温が 16.9℃、平均風速が 2.3m/s、年間日照時間が 2,268.7 時間となっている。
	大気質の状況	調査区域には、一般環境大気測定局が 9 局存在しており、測定項目は調査地点により異なる。また、ダイオキシン類は 7 地点で調査が行われている。令和 5 年度において、光化学オキシダントはすべての調査地点で環境基準に適合していない。また、非メタン炭化水素については環境基準が設定されていないが、光化学オキシダントの生成防止のための指針が示されており、令和 5 年度は、全ての測定局で指針に適合していない日があった。二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質、ダイオキシン類についてはすべての調査地点で環境基準に適合している。
	騒音及び振動の状況	調査区域において、一般環境騒音の測定は令和 5 年度に 18 地点で行われており、半田市の 1 地点において夜間の環境基準を超過している。 道路交通騒音の測定（面的評価）は令和 5 年度に 14 箇所で行われており、そのうち 12 箇所で 90%以上の達成率を示している。 騒音規制法に基づく自動車騒音に係る要請限度の調査は、令和 5 年度に 23 地点で行われており、すべての地点で要請限度の超過地点はない。 また、調査区域において、道路交通振動の調査が令和 5 年度に 10 地点で行われており、振動規制法に基づく要請限度の超過地点はない。
水象、水質、水底の底質その他水に係る環境の状況	水象の概況	調査区域には、三河湾に流下している矢作川水系や衣浦湾に流下している高浜川水系、前川水系、猿渡川水系、境川水系、豆搗川水系、須賀川水系、稗田川水系、阿久比川水系、十ヶ川水系、伊勢湾に流下している日長川水系、信濃川水系、大田川水系、矢田川水系が存在している。
	水質の状況（河川）	調査区域において、令和 5 年度の公共用水域の水質測定は、境川の境大橋、逢妻川の市原橋及び境大橋、長田川の潭水橋、猿渡川の三ツ又橋、稗田川の稗田橋、高浜川の高浜橋の 7 地点で行われている。 健康項目については、測定された全項目についてすべての地点で環境基準に適合している。 また、生活環境項目のうち、水質汚濁の指標となる生物化学的酸素要求量（BOD）について全ての地点で環境基準に適合している。なお、B 類型水域では大腸菌数及び全亜鉛、C 類型水域では水素イオン濃度（pH）及び全亜鉛について環境基準に適合していない地点がある。
	水質の状況（海域）	調査区域において、令和 5 年度の公共用水域の水質測定は、衣浦湾及び伊勢湾で行われている。 生活環境項目のうち pH については全地点で、全燐については衣浦湾にて環境基準に適合していない。
	その他水に係る環境（地下水水質）	調査区域において、令和 5 年度の地下水の水質測定では、概況調査、定期モニタリング調査が実施されている。 概況調査については、全ての項目で環境基準を達成している。しかし、定期モニタリング調査においては高浜市 1 地点、安城市 1 地点及び刈谷市 3 地点において環境基準を超過した項目がある。 ダイオキシン類については、令和 4 年度に 2 地点で調査が実施されており、すべての地点で環境基準を達成している。
	水底の底質（河川）	調査区域において、令和 5 年度の水底の底質の調査は、健康項目が 4 地点、ダイオキシン類が 5 地点で行われている。 ダイオキシン類については、すべての地点で環境基準に適合している。
	水底の底質（海域）	調査区域において、令和 5 年度の水底の底質の調査は、健康項目が 1 地点で行われている。

表 4-1(2) 自然的状況

項目	事業実施区域及びその周囲の概況	
土壤及び地盤の状況	土壤の状況	<p>調査区域の西側は伊勢湾に面した埋立地、中央部は衣浦湾に面した埋立地となっており、内陸部は、灰色低地、赤黄色土、グライ土、未熟土、褐色森林土、泥炭土等が分布している。</p> <p>調査区域において、土壤汚染対策法に基づく要措置区域は刈谷市に3箇所、知立市に1箇所、形質変更時要届出区域は高浜市に2箇所、刈谷市に4箇所、知多市に3箇所、東海市に1箇所、大府市に1箇所存在する。</p> <p>調査区域におけるダイオキシン類については、令和4年度に1地点で調査が行われており、環境基準を達成している。</p>
	地盤の状況	<p>知多地域（半田市、常滑市、大府市、東浦町、美浜町、武豊町）における地盤沈下の状況は、1年当たり1cm以上沈下した水準点は見られず、県内の地盤沈下は、全般的に見て、地下水揚水量の減少に伴う地下水位の上昇により、おおむね沈静化の傾向にあるとされている。また、岡崎平野（西三河）の地盤沈下情報によると、国土地理院が昭和47年に実施した水準測量において岡崎市から豊明市に至る測点でかなりの沈下が認められたが、現在では沈静化の傾向にあるとされている。</p> <p>令和2年度には7地点で調査が行われており、年間変動量は0.04～0.12cmとなっている。</p> <p>調査区域内の地下水の分布において、「真古酌の薬師水（半田市）」が確認されているが、湧水湿地等は確認されていない。</p> <p>調査区域における地下水位については、2016年から2023年にかけて17地点で調査が行われており、自然水位は0～25.13mとなっている。</p>
地形及び地質の状況	地形の状況	<p>調査区域西側の地形は丘陵地と台地、東側は台地と低地が占めている。</p> <p>事業実施区域における重要な地形は存在しない。</p>
	地質の状況	<p>調査区域西側の地質は礫岩・泥岩・砂岩の各互層、東側は礫・砂・泥が占めている。表層堆積物の分布状況については、西側には非海成層の砂岩ないし砂岩・泥岩地帯が広がっており、東側には段丘堆積物地帯が広がっている。</p> <p>事業実施区域内において軟弱地盤は存在しており、主に河川沿いの水田地帯や海岸沿いの埋立地に分布している。</p> <p>事業実施区域における重要な地質は存在しない。</p>
	活断層の状況	調査区域には、猿投-境川活動セグメント、大府活動セグメント、加木屋活動セグメントが存在する。
動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況	動物の生息の状況	調査区域には、重要な動物種として、哺乳類4種、鳥類101種、両生類4種、爬虫類5種、昆虫類67種、クモ類15種、貝類25種、魚類17種、底生動物1種の確認記録がある。また、注目すべき生息地として、「南知多県立自然公園」、「半田鳥獣保護区」、「佐布里池鳥獣保護区」、「藤江小学校鳥獣保護区」が存在する。
	植物の生育及び植生の状況	<p>調査区域には、重要な植物種として、維管束植物179種、非維管束植物4種の確認記録がある。また、調査区域には、重要な植物群落が3件、巨樹巨木林が71件、愛知県天然記念物が4件、調査対象市町の天然記念物が24件存在している。</p> <p>調査区域には、注目すべき生育地として、「南知多県立自然公園」、「尾張丘陵・知多半島地域湧水湿地群（板山高根湿地）」が存在する。</p>

表 4-1(3) 自然的状況

項目		事業実施区域及びその周囲の概況
動植物の生息及び生態系の状況	生態系の状況	<p>調査区域の環境類型区分は、農地や市街地が広く占めており、西側に森林や草地が点在している。なお、植生自然度を参考に環境類型区分を「森林」、「草地」、「河辺・渓畔」、「農地」、「造成地等」、「河川・水域等」と分類した。</p> <p>また、生態系のエリアを調査区域西側（境川以西）に広がる「丘陵-農耕地・ため池」、調査区域東側（境川以東）に広がる「低地-水田主体」、佐布里池を中心とした「丘陵-佐布里池周辺」、知多半島臨海部に立地する工業地帯に位置する「低地-沿岸グリーンベルト」、境川水系を中心とした「低地-河川沿川」、西之口海岸が広がる「低地-海浜」が分布しており、その他「丘陵-樹木主体」及び「市街地」の8区分とした。</p>
合 い 自 然 景 觀 の と 及 活 動 触 人 の れ と 状 況	景観の状況	調査区域には、主要な眺望点として知多墓園等の17箇所、主要な景観資源として於大公園等の38箇所が存在する。
	人と自然との触れ合いの活動の状況	調査区域には、人と自然との触れ合いの活動の場として、「日長神社（紅葉谷）」や「花の公園フローラルガーデンよさみ」、「知多半島サイクリングロード」等の63箇所が存在する。
一般環境中の放射性物質の状況		調査区域には、空間放射線量率の測定を行っているモニタリングポストは存在しない。

## 4.2 社会的状況

事業実施区域及びその周囲における社会的状況を把握した結果を表 4-2 (1) ~ (4) に示す。

表 4-2(1) 社会的状況

項目		事業実施区域及びその周囲の概況
産業の状況 人口及び	人口の状況	調査対象市町の合計は、令和 6 年 10 月 1 日現在では、人口は約 107 万人、世帯数は約 46 万世帯となっている。
	産業の状況	<p>調査対象市町の産業別就業者の割合については、第 1 次産業が約 1.8%、第 2 次産業が約 41.6%、第 3 次産業が約 56.6%と第 3 次産業就業者の割合が最も高く、第 1 次産業就業者の割合が最も低くなっている。</p> <p>調査対象市町の農業について、令和 2 年の農家数は 8,395 戸、基幹的農業従事者数は 5,715 人、経営耕地面積は 7,875ha となっている。</p> <p>調査対象市町の製造業について、令和 5 年の事業所数は 2,845 事業所、製造品出荷額等は約 11 兆 9 千億円となっている。</p>
土地利用の状況	土地利用	調査対象市町の地目別土地利用面積は、森林、原野等に比べ農地、宅地の占める面積が大きい。また、境川の西側に市街地、田、田以外の農用地、森林が混在して分布し、東側に市街地と田が分布している。
	用途地域の状況	調査区域において、全ての調査対象市町で用途地域が指定されている。
	土地利用計画の状況	<p>調査区域の全域が都市地域に含まれ、水田や畑、森林が広がる安城市、常滑市、阿久比町、東浦町等では市街化調整区域が広く分布している。</p> <p>農業地域及び農用地区域は、調査区域に広範囲に存在している。</p> <p>森林地域は、調査区域の西側（境川以西）に広域に保安林及び地域森林計画対象民有林が点在している。なお、調査区域内には国有林は存在しない。</p> <p>事業実施区域では、農業地域・農用地区域、市街化調整区域が広く存在している。</p>
地下水 海域の利用並びに 河川、湖沼及び	生活用水の利水の状況	調査対象市町では、刈谷市、知立市、安城市で地下水の取水が行われている。
	農業用水の利水の状況	<p>調査区域内の農業用水の多くは、愛知用水、明治用水からの供給を受けている。</p> <p>また、調査区域内の農業用ため池は、計 272 個存在しており、うち防災重点農業用ため池は 76 個、特定農業用ため池は 40 個存在している。調査区域の西側に集中して分布しており、東側の地域には分布していない。</p>
	漁業の状況	<p>調査区域の内水面では、高浜川（坂上橋より上流）及び油ヶ淵（一部）において内水面漁業権が設定されている。海域では、常滑地先海域の一部で共同漁業及び区画漁業の漁業権が設定されている。</p> <p>また、知多市、常滑市、東海市、東浦町、半田市、高浜市、刈谷市、碧南市で漁業地区が指定されている。</p>
交通の状況	道路の状況	調査区域には、幹線道路は、一般国道 23 号、一般国道 155 号、一般国道 247 号、一般国道 366 号、一般国道 419 号、主要地方道名古屋半田線等がある。
	鉄道の状況	調査区域には、名古屋鉄道常滑線・河和線・三河線・西尾線、JR 東海道本線・武豊線等の路線が通っている。

表 4-2(2) 社会的状況

項目		事業実施区域及びその周囲の概況
他の学校、配置の概況	学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況	<p>調査区域には、住宅地等の市街地が広がり、学校、図書館、病院・診療所、老人福祉施設、保育所等が点在しており、事業実施区域内には幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が3箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。</p> <p>調査区域は人口集中地区(DID)と一部重なっている。</p>
	下水道の整備の状況	<p>調査対象市町における汚水処理人口普及率は、いずれの市町も85%を超えており、下水道処理人口普及率は、約55～約97%とばらつきがみられた。</p> <p>調査区域の公共下水道処理場は境川浄化センター等の3箇所が存在する。</p>
廃棄物の状況	一般廃棄物	令和5年度の一般廃棄物の処理状況について、調査対象市町でごみ総排出量及びごみ処理量が最も多い自治体は安城市である。
	産業廃棄物	令和4年度の愛知県の産業廃棄物発生量は19,018千t/年、最終処分量は966千t/年となっている。また、調査区域には、産業廃棄物中間処理施設が210施設、産業廃棄物最終処分施設が5施設存在する。
	廃棄物処理施設の立地状況	<p>調査区域には、産業廃棄物処理施設が215件分布し、そのうち最終処分施設は5件分布している。特別管理産業廃棄物処理施設は18件分布し、そのうち最終処分施設は1件分布している。</p> <p>また、事業実施区域内には、産業廃棄物処理施設が6件分布している。</p>
環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況		<p>調査区域における「環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況」は、以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施区域及びその周囲には「大気汚染防止法」に規定する総量規制基準を定めなければならない指定地域が存在し、「県民の生活環境の保全等に関する条例」により、全ての調査対象市町がばい煙の総量を規制する必要がある区域（大気総排出量規制区域）に指定されている。</li> <li>・「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」により、調査区域全域が対策地域に指定されている。</li> <li>・愛知県では「愛知県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」を策定しているほか「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」を定めている。</li> <li>・「幹線道路の沿道の整備に関する法律」により指定された沿道整備道路は存在しない。</li> <li>・「自然公園法」及び「愛知県立自然公園条例」の規定により指定された自然公園として「南知多県立自然公園」が存在する。</li> <li>・「自然環境保全法」により指定された自然環境保全地域は存在しない。また、「自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例」に基づく愛知県自然環境保全地域に指定されている地域及び生息地等保護区に指定されている区域は存在しない。</li> <li>・「世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約」に記載された文化遺産及び自然遺産は存在しない。</li> <li>・「世界かんがい施設遺産」に登録されている「明治用水」が存在する。</li> <li>・「首都圏近郊緑地保全法」に指定された近郊緑地保全区域は存在しない。</li> <li>・「近畿圏の保全区域の整備に関する法律」に指定された近郊緑地保全区域は存在しない。</li> </ul>

表 4-2(3) 社会的状況

項目	事業実施区域及びその周囲の概況
環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他との対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>「都市緑地法」により指定された緑地保全地域及び特別緑地保全地区は存在しない。</li> <li>「都市緑地法」に基づき策定された「緑の基本計画」により指定された「緑化地域以外の区域であって重点的に緑化の推進に配慮を加えるべき地区(緑化重点地区)」が存在する。</li> <li>「都市計画法」により指定された風致地区が刈谷市に 1 箇所存在する。</li> <li>「種の保存法」により指定された生息地等保護区の区域は存在しない。</li> <li>「鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律」に基づき指定された鳥獣保護区が 3 箇所存在する。</li> <li>「ラムサール条約」により指定された湿地の区域は存在しない。</li> <li>「文化財保護法」により指定された史跡は 77 件、名勝は 2 件、天然記念物 28 件、建造物は 82 件、有形民俗文化財は 46 件、無形民俗文化財は 32 件存在する。</li> <li>「文化財保護法」に基づく埋蔵文化財が多数点在する。</li> <li>「環境基本法」により大気汚染、騒音、水質汚濁、地下水の水質汚濁、土壤汚染に係る環境基準が定められており、「ダイオキシン類対策特別措置法」によりダイオキシン類に係る環境基準が定められている。</li> <li>「環境基本法」に基づく公害防止計画は、愛知県では策定されていない。</li> <li>「大気汚染防止法」「騒音規制法」「振動規制法」「水質汚濁防止法」及び「県民の生活環境の保全等に関する条例」により地域ごとに規制基準が定められている。</li> <li>「水質汚濁防止法」に基づく汚濁負荷量の総量の削減に係る指定地域として定められている。</li> <li>「湖沼水質保全特別措置法」により指定された湖沼は存在しない。</li> <li>「土壤汚染対策法」により指定された要措置区域が刈谷市に 3 箇所、知立市に 1 箇所存在する。</li> <li>「ダイオキシン類対策特別措置法」により指定された地域は存在しない。</li> <li>「農用地の土壤の汚染防止等に関する法律」により指定された農用地土壤汚染対策地域は存在しない。</li> <li>「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」により指定された指定区域が知多市に 3 箇所、常滑市に 4 箇所、大府市に 5 箇所、東浦町に 7 箇所、半田市に 6 箇所、高浜市に 4 箇所、刈谷市に 3 箇所、知立市に 1 箇所、安城市に 4 箇所存在する。</li> <li>「森林法」により指定された保安林が複数存在する。</li> <li>「景観法」に基づく景観行政団体として半田市、常滑市、碧南市、東浦町が景観行政団体として位置付けられ、このうち、常滑市を除く 2 市 1 町では景観計画の策定と景観条例の制定が行われており、重点区域の候補地区等に 15 箇所指定されている。</li> <li>「国有林野管理経営規程」に基づき定められた保護林の区域は存在しない。</li> <li>「美しい愛知づくり条例」に基づき「美しい愛知づくり基本計画」が策定され、広域景観資源が 28 件、美しい愛知づくり景観資源 600 選が 38 件存在する。</li> <li>「工業用水法」の指定地域は存在しないが、「県民の生活環境の保全等に関する条例」に基づき「水量測定器設置義務区域」に該当する。</li> <li>「濃尾平野地盤沈下防止等対策要綱」の対象地域は存在しない。</li> <li>「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」により選定されている重要湿地は存在しない。</li> <li>「生物多様性保全上重要な里地里山」により選定されている重要な里山里地は存在しない。</li> <li>「自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例」に基づく「愛知県自然環境保全地域」及び「生息地等保護区」は存在しない。</li> </ul>

表 4-2(4) 社会的状況

項目	事業実施区域及びその周囲の概況	
環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他との対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>「農業振興地域の整備に関する法律」により「農業振興地域」が指定されている。</li> <li>「砂防法」に基づき指定された砂防指定地が主に西側地域に分布しており、河川周辺や佐布里池周辺に広く分布している。</li> <li>「地すべり等防止法」により指定された区域は存在しない。</li> <li>「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき指定された急傾斜地崩壊危険区域が存在する。</li> <li>「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づき指定された土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域が存在する。</li> </ul>	
その他の状況	温室効果ガスの状況	愛知県では、「2050 年カーボンニュートラル」の実現を目指し、2030 年度までに県内の温室効果ガス総排出量を 2013 年度比で 46% 削減するという目標を掲げている。また、「あいち地球温暖化防止戦略 2030（改定版）～カーボンニュートラルあいちの実現に向けて～」（2022 年 12 月、愛知県）を策定し、地球温暖化対策の推進に関する計画を進めている。

## 第5章 計画段階環境配慮書における調査、予測及び評価の結果

計画段階環境配慮書は、事業予定者※として愛知県が手続きを行った。

計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の手法は、概ねのルートの位置や基本的な道路構造等を検討する段階における、事業計画の熟度や検討スケールに応じた環境配慮を適切に実施できる手法とした。

調査は、位置に関する複数案が含まれるエリア全体を広域的に調査できる既存資料に基づき、計画段階における環境配慮が必要な対象である検討対象（大気質や騒音では集落・市街地、動物であれば重要な種の生息地等）の位置・分布を把握する方法とし、把握できたものについて、表 5-1 に示した。また、現段階では計画交通量が決まっていないため、予測は、環境の状況の変化を把握する方法とした。評価は、環境影響の程度を整理、比較する方法とした。

※事業予定者は「概略計画の検討を実施した主体」である。

表 5-1 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の手法

計画段階 配慮事項	検討対象	調査手法	予測手法	評価手法
自動車の走行による大気質	集落・市街地等の位置 ・学校や病院等の施設 <sup>※1</sup>	既存資料	集落・市街地等の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過の状況を整理・比較
自動車の走行による騒音	集落・市街地 <sup>※2</sup>			
道路の存在による動物	重要な種の生息地等 ・重要な動物種 <sup>※3</sup>	既存資料	重要な種の生息地等の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による植物	重要な種・群落の生育地等 ・重要な植物種 <sup>※4</sup> ・重要な植物群落 <sup>※5</sup> ・巨樹・巨木林 <sup>※6</sup> ・指定樹木（天然記念物） <sup>※7</sup> ・自然性の高い植生 <sup>※8</sup>	既存資料	重要な種・群落の生育地等の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による生態系	生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境 ・鳥獣保護区 <sup>※9</sup> ・自然公園 <sup>※10</sup> ・重要な湿地 <sup>※11</sup> ・自然共生サイト <sup>※12</sup>	既存資料	生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による景観	景観の保全上重要な箇所等 ・主要な眺望点・景観資源 <sup>※13</sup> ・重点区域の候補地区等 <sup>※14</sup>	既存資料	景観の保全上重要な箇所等の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場	人と自然との触れ合いの活動の場 ・主要な人と自然との触れ合いの活動の場 <sup>※15</sup>	既存資料	人と自然との触れ合いの活動の場の位置と位置等に関する複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較

備考) 各項目の検討対象は、下記資料を参考にした。

- ※1. 学校や病院等の施設：「愛知県私立幼稚園連盟[あいしよう] 幼稚園一覧」(公益社団法人 愛知県私立幼稚園連盟 HP、令和6年3月閲覧)、「学校一覧」(愛知県HP、令和6年3月閲覧)、「病院名簿（県所管分）【令和5年10月1日現在】」(愛知県HP、令和6年3月閲覧) 他
- ※2. 集落・市街地：人口集中地区(DID)：「国土数値情報（密集市街地データ）」(国土交通省HP、令和6年3月閲覧)
- ※3. 重要な動物種：「おおぶいきものマップ」(大府市HP、令和6年3月閲覧)(環境省HP、令和6年3月閲覧)
- ※4. 重要な植物種：「板山高根湿地」(阿久比町観光協会HP、令和6年3月閲覧)、「オニバス保護活動」(東浦町HP、令和6年3月閲覧)
- ※5. 重要な植物群落：「特定植物群落調査 都府県別」(生物多様性センターHP、令和6年3月閲覧)
- ※6. 巨樹・巨木林：「巨樹・巨木林調査(第6回) 都道府県別一覧」(生物多様性センターHP、令和6年3月閲覧)
- ※7. 指定樹木（天然記念物）：「愛知県文化財マップ（埋蔵文化財・記念物）」(愛知県HP、令和6年3月閲覧) 他
- ※8. 自然性の高い植生：「自然環境基礎調査（植生調査）」(環境省生物多様性センターHP、令和6年3月閲覧)
- ※9. 鳥獣保護区：「令和4年度 愛知県鳥獣保護区等位置図」(愛知県HP、令和6年3月閲覧)
- ※10. 自然公園：「マップあいち 愛知県自然公園情報マップ」(愛知県HP、令和6年3月閲覧)
- ※11. 重要な湿地：「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」(環境省HP、令和6年3月閲覧)
- ※12. 自然共生サイト：「知多半島グリーンベルト」(環境省HP、令和6年3月閲覧)
- ※13. 主要な眺望点・景観資源：「美しい愛知づくり景観資源600選」(愛知県HP、令和6年3月閲覧) 他
- ※14. 重点区域の候補地区等：「半田市ふるさと景観計画」(半田市HP、令和6年3月閲覧)、「碧南市景色づくり基本計画」(碧南市HP、令和6年3月閲覧)、「東浦町景観計画」(東浦町HP、令和6年3月閲覧)
- ※15. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場：「愛知県の公式観光ガイド Aichi Now」(愛知県HP、令和6年3月閲覧)、「愛知県 知多半島サイクリングロード」(愛知県HP、令和6年3月閲覧)、「豊田安城サイクリングロードの概要」(愛知県HP、令和6年3月閲覧) 他

計画段階配慮事項に関する調査は、既存資料に基づき表 5-1 の「検討対象」の位置・分布を把握し、図 5-1～図 5-6 に調査の結果として記載した。表 5-2(1)～(3)に回避等の状況を記載し、計画段階配慮事項について予測及び評価を実施した。

「自動車の走行による大気質」の影響の程度は、集落・市街地等の位置を一部通過するが、走行速度がより速くなる A ルート及び B ルートが、C ルートと比べて小さいと評価する。

「自動車の走行による騒音」、「道路の存在による動物」の影響の程度は、いずれの案も同程度と評価する。

「道路の存在による植物」の影響の程度は、ルート帯は重要な種・群落の生育地等を一部通過するが、概ね活用する既存道路から離れている C ルートが、A ルート及び B ルートと比べて小さいと評価する。

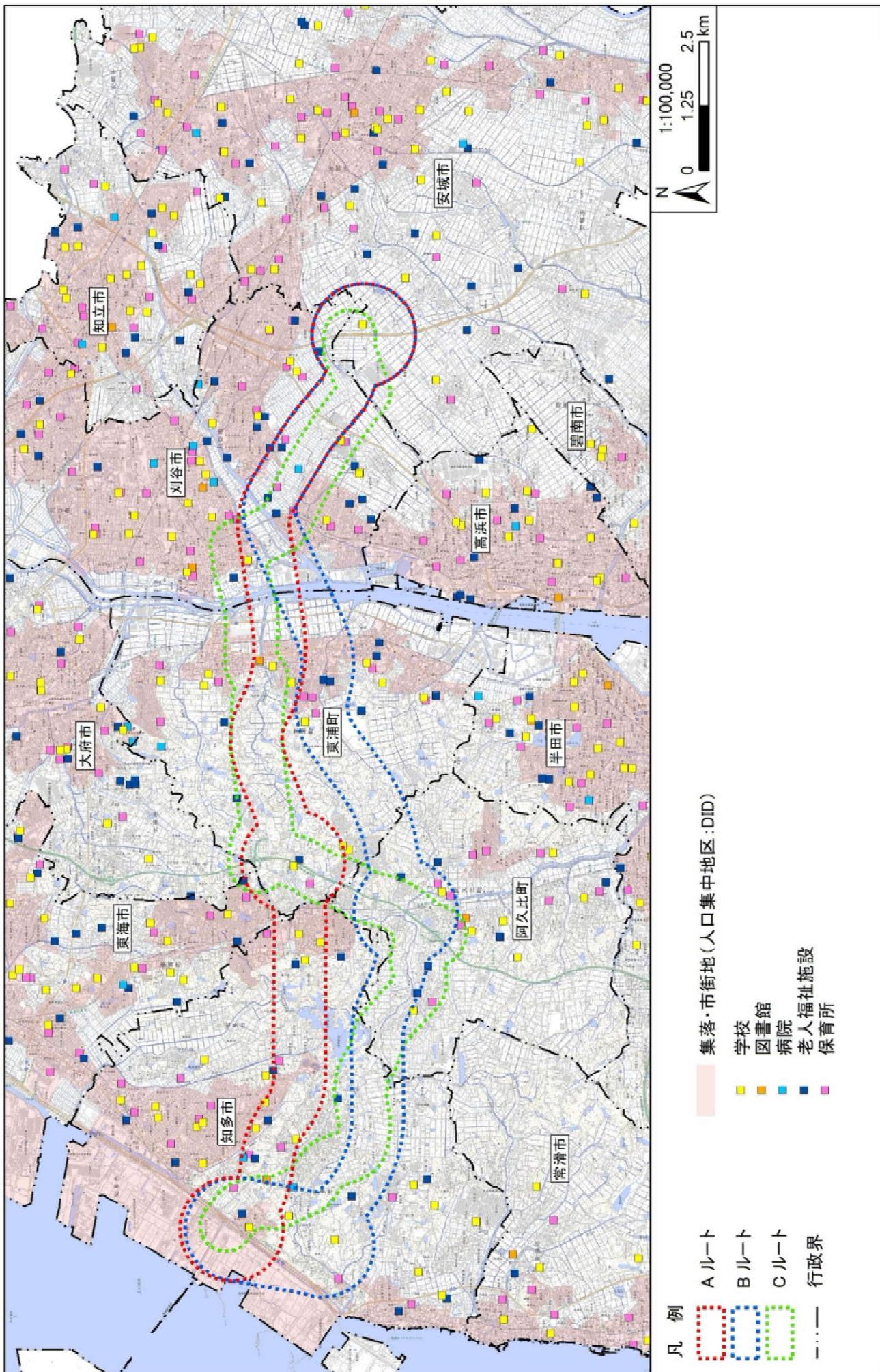
「道路の存在による生態系」の影響の程度は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を概ね回避する C ルートが、A ルート及び B ルートと比べて小さいと評価する。

「道路の存在による景観」の影響の程度は、景観の保全上重要な箇所等を概ね回避する B ルートが、A ルート及び C ルートと比べて小さいと評価する。

「道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場」の影響の程度は、人と自然との触れ合いの活動の場を概ね回避する B ルート及び C ルートが、A ルートと比べて小さいと評価する。

今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する際は、できる限り集落・市街地等、重要な種の生息地等、重要な種・群落の生育地等、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境、景観の保全上重要な箇所等及び人と自然との触れ合いの活動の場への影響を回避したルートや構造等を検討する。なお、各検討対象について回避が困難又は、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で調査、予測及び評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討する。

図 5-1 位置等に関する複数案と検討対象（自動車の走行による大気質・騒音）



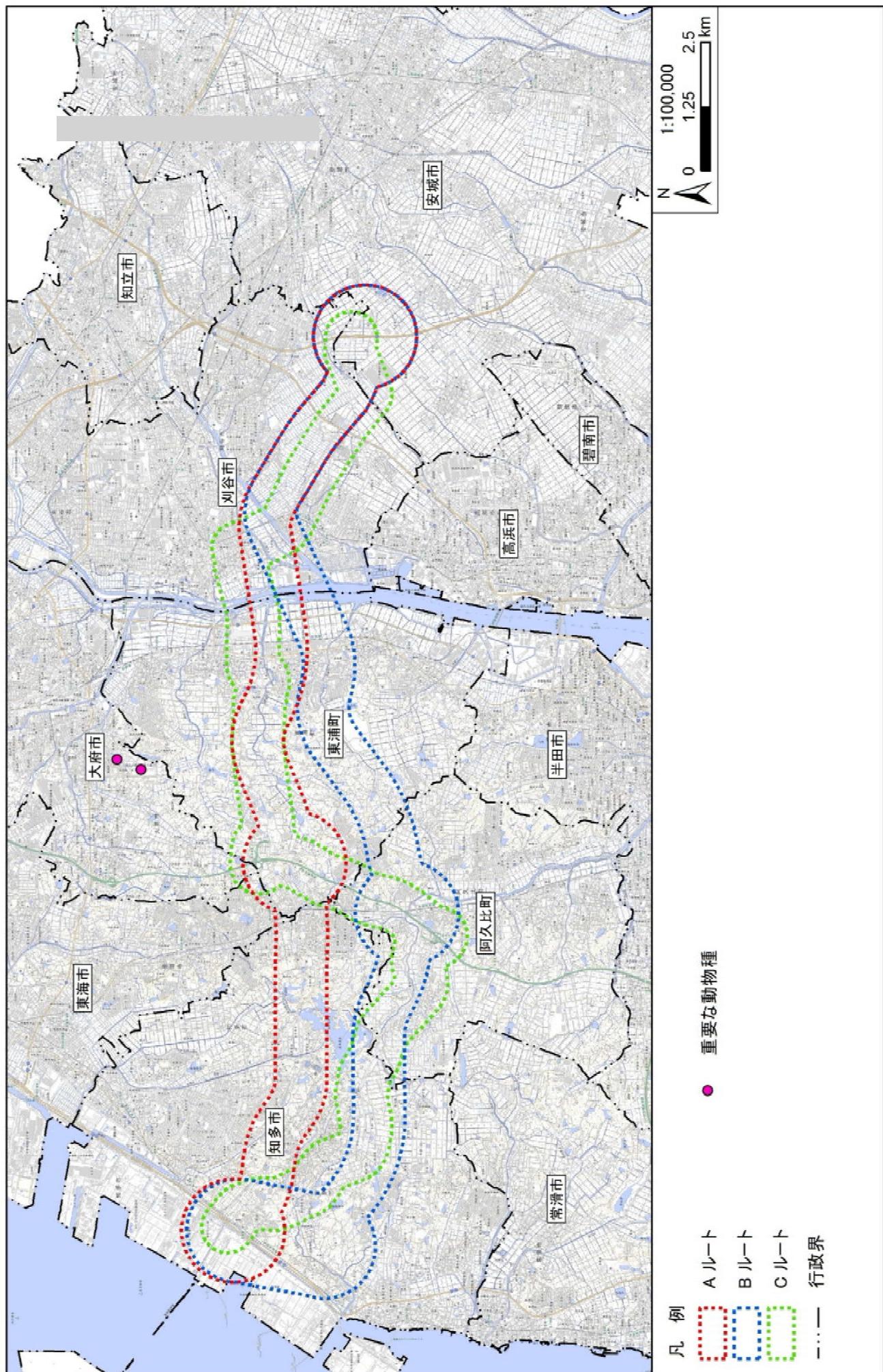
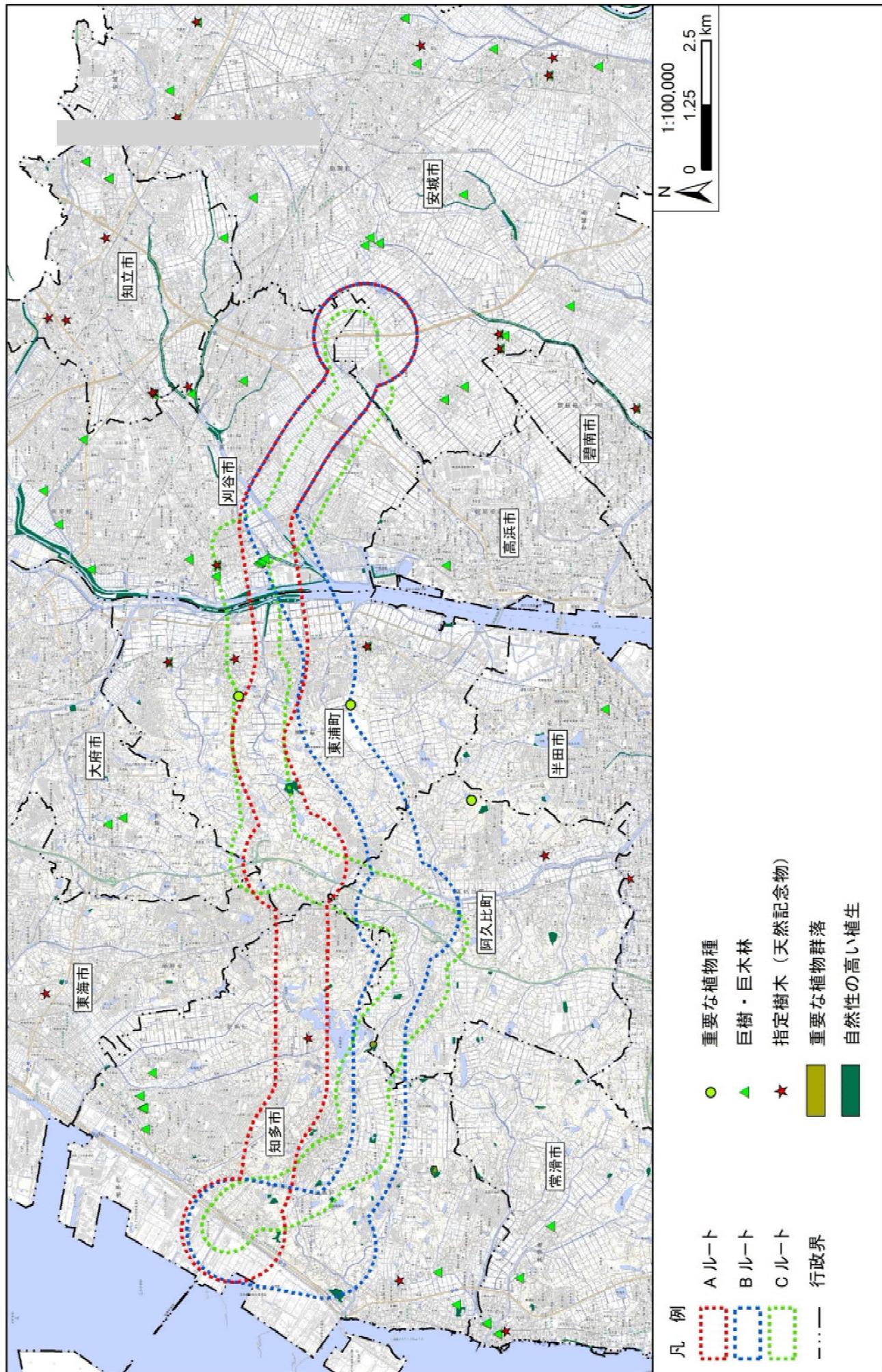


図 5-2 位置等に関する複数案と検討対象（道路の存在による動物）



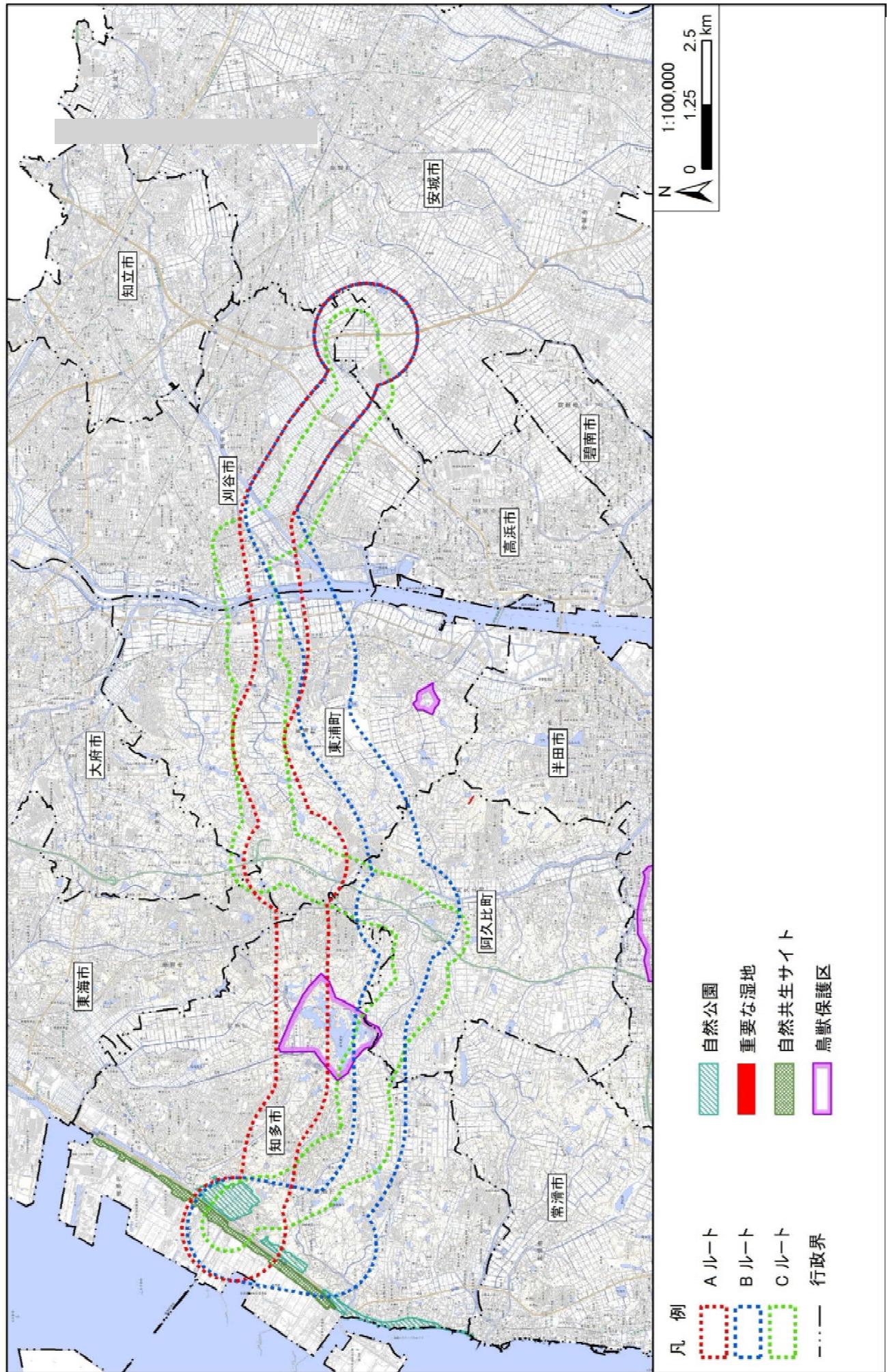


図 5-4 位置等に関する複数案と検討対象（道路の存在による生態系）

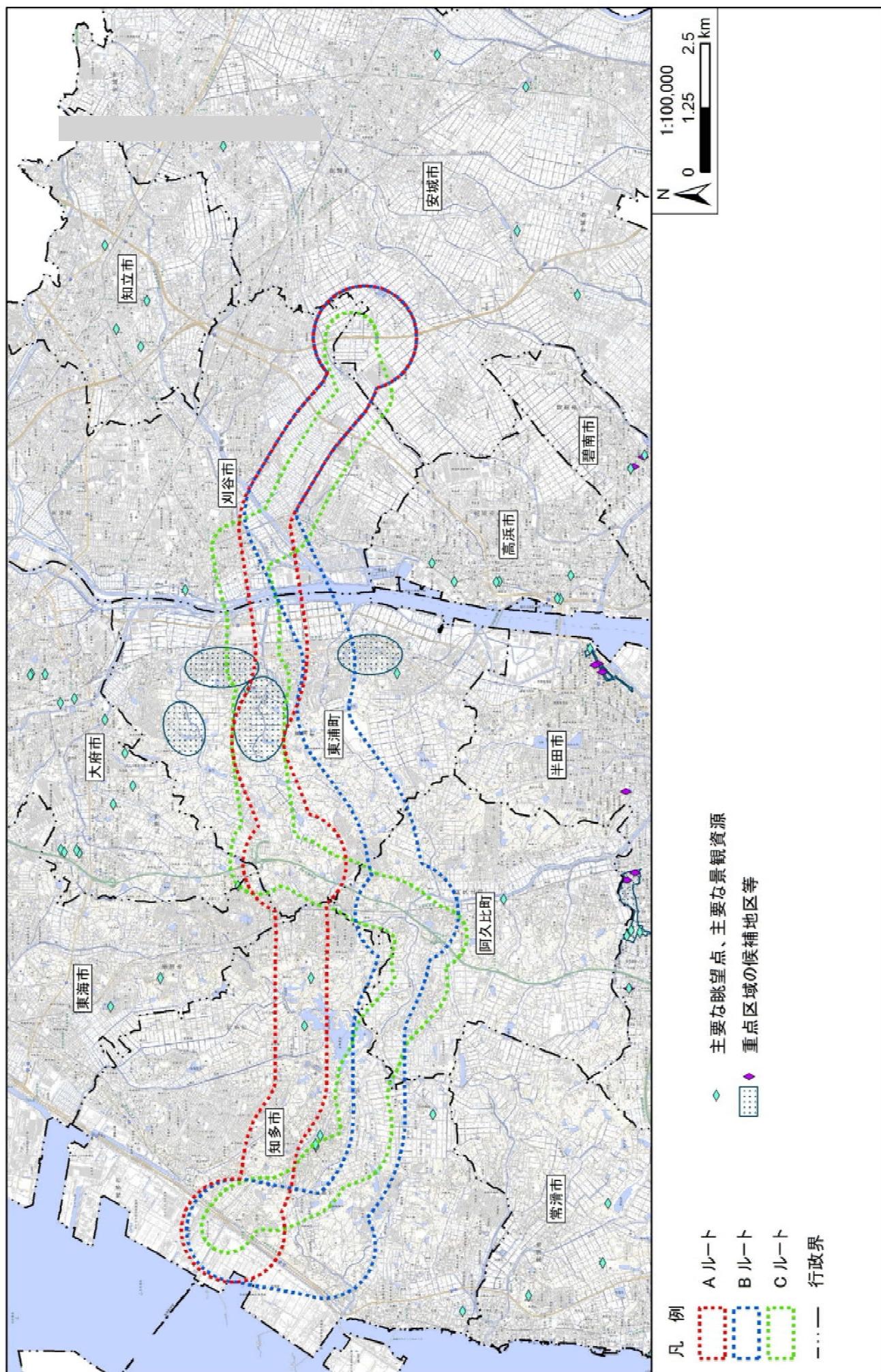


図 5-5 位置等に関する複数案と検討対象（道路の存在による景観）

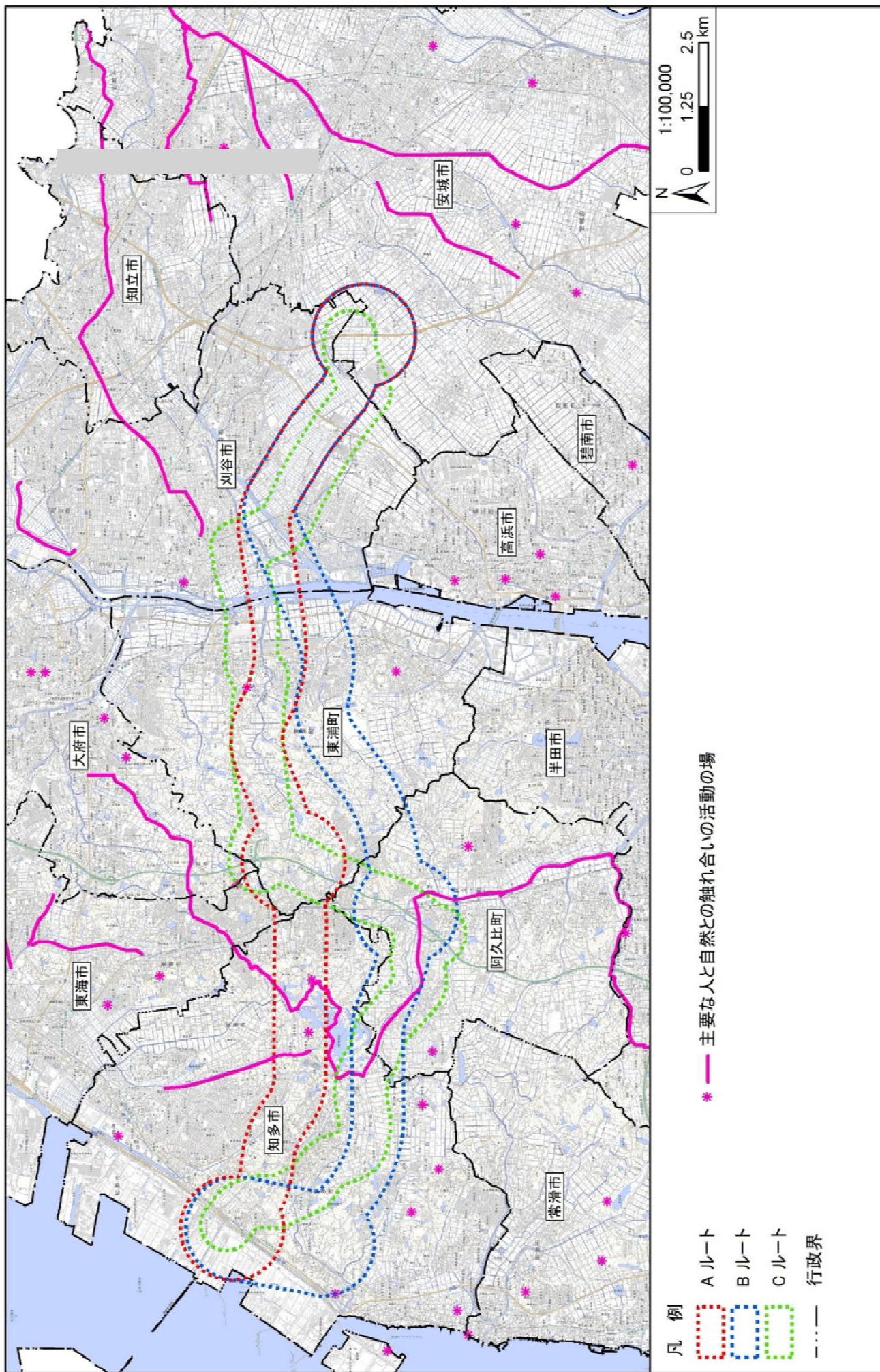


図 5-6 位置等に関する複数案と検討対象（道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場）

表 5-2(1) 計画段階配慮事項に係る予測及び評価の結果

計画段階配慮事項	検討対象	A ルート	B ルート	C ルート
自動車の走行による大気質	集落・市街地等の位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するが、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。</li> <li>このため、集落・市街地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul> <p>影響の程度は、集落・市街地等の位置を一部通過するが、走行速度がより速くなる A ルート及び B ルートが、C ルートと比べて小さいと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するが、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。</li> <li>このため、集落・市街地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するとともに、沿道利用が比較的進展している既存道路を活用する道路構造となる。</li> <li>このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>
自動車の走行による騒音	集落・市街地等の位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過する。また、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。</li> <li>このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過する。また、自動車専用道路のため、走行速度がより速くなる。</li> <li>このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、学校や病院等の施設、集落・市街地の位置を一部通過するとともに、沿道利用が比較的進展している既存道路を活用する道路構造となる。</li> <li>このため、集落・市街地等に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>

いずれの案も影響の程度は、同程度と評価する。

表 5-2(2) 計画段階配慮事項に係る予測及び評価の結果

計画段階配慮事項	検討対象	A ルート	B ルート	C ルート
道路の存在による動物	重要な種の生息地等	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、既存資料により詳細な位置を特定できた重要な種の生息地等を回避する。</li> <li>このため、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は小さいと予測する。</li> </ul> <p>いずれの案も影響の程度は、同程度と評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、既存資料により詳細な位置を特定できた重要な種の生息地等を回避する。</li> <li>このため、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は小さいと予測する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、既存資料により詳細な位置を特定できた重要な種の生息地等を回避する。</li> <li>このため、重要な種の生息地等に影響を与える可能性は小さいと予測する。</li> </ul>
道路の存在による植物	重要な種・群落の生育地等	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、巨樹・巨木林、指定樹木（天然記念物）、自然性の高い植生を一部通過する。</li> <li>このため、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り重要な種・群落の生育地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul> <p>影響の程度は、ルート帯は重要な種・群落の生育地等を一部通過するが、概ね活用する既存道路から離れている C ルートが、A ルート及び B ルートと比べて小さいと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、重要な植物群落、巨樹・巨木林、自然性の高い植生を一部通過する。</li> <li>このため、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り重要な種・群落の生育地等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、重要な植物種、重要な植物群落、巨樹・巨木林、指定樹木（天然記念物）、自然性の高い植生を一部通過するが、概ね活用する既存道路から離れている。</li> <li>このため、重要な種・群落の生育地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。</li> <li>今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り重要な種・群落の生育地等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>
道路の存在による生態系	生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を一部通過する。</li> <li>このため、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul> <p>影響の程度は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を概ね回避する C ルートが、A ルート及び B ルートと比べて小さいと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を一部通過する。</li> <li>このため、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を一部通過するものの、他ルートと比較して自然公園や自然共生サイトを概ね回避する。</li> <li>このため、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。</li> <li>今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>

表 5-2(3) 計画段階配慮事項に係る予測及び評価の結果

計画段階配慮事項	検討対象	A ルート	B ルート	C ルート
道路の存在による景観	景観の保全上重要な箇所等	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等を一部通過する。</li> <li>このため、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り景観の保全上重要な箇所等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul> <p>影響の程度は、景観の保全上重要な箇所等を概ね回避するB ルートが、A ルート及びC ルートと比べて小さいと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、主要な眺望点・景観資源を回避し、重点区域の候補地区等を一部通過するものの概ね回避する。</li> <li>このため、景観の保全上重要な箇所等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り景観の保全上重要な箇所等を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等を一部通過する。</li> <li>このため、主要な眺望点・景観資源及び重点区域の候補地区等に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り景観の保全上重要な箇所等への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>
道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場	人と自然との触れ合いの活動の場	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を一部通過する。</li> <li>このため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に影響を与える可能性があると予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り人と自然との触れ合いの活動の場を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul> <p>影響の程度は、人と自然との触れ合いの活動の場を概ね回避するB ルート及びC ルートが、A ルートと比べて小さいと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を一部通過するものの概ね回避する。</li> <li>このため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。</li> <li>今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り人と自然との触れ合いの活動の場を回避したルート等を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を一部通過するものの概ね回避する。</li> <li>このため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。</li> <li>今後の具体的な道路構造を決定する段階において、できる限り人と自然との触れ合いの活動の場への影響を回避した道路構造を検討することにより、影響の低減が可能である。</li> </ul>

## 第6章 計画段階環境配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

環境影響評価法第3条の6の規定に基づく配慮書についての環境の保全の見地からの国土交通大臣意見とそれに対する都市計画決定権者の見解は、表 6-1(1)～(3)に示すとおりである。

表 6-1(1) 配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
<b>1. 総論</b>	
(1) 対象事業実施区域等の設定 今後の詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、「2. 各論」での指摘を踏まえつつ、環境の保全上重要な以下の施設等への影響を回避又は極力低減すること。  ア. 住居等 イ. 主要な河川 ウ. 南知多県立自然公園 エ. 鳥獣保護区	今後の詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、各論での指摘を踏まえつつ環境の保全上重要な施設等への影響を回避又は極力低減する。
(2) 環境影響評価の項目の選定等 本事業に伴い影響を受けるおそれのある大気質、騒音、振動、水質、地形及び地質、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等、その他の環境要素等に係る項目から、環境影響評価の項目を適切に選定すること。  また、今後、本事業において当該道路への連絡道路が計画され、それにより本事業の実施に伴う環境影響に追加的な影響が生ずるおそれがある場合は、方法書以降の手続において、連絡道路の存在・供用を前提とした調査、予測及び評価を行うこと。	環境影響評価の項目は、事業特性及び地域特性を踏まえ、適切に選定した。 なお、本事業に伴い影響を受けるおそれのある項目として、大気質、騒音、振動、低周波音、水質、日照阻害、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、温室効果ガス等を選定し、方法書第8章に掲載した。 また、今後、本事業において連絡道路が計画され、それにより本事業の実施に伴う環境影響に追加的な影響が生ずるおそれがある場合は、方法書以降の手続において、連絡道路の存在・供用を前提とした調査、予測及び評価を行う。
(3) 地域住民等への説明及び関係機関との連携 本事業は、市街地及びその周辺において、長期間にわたる工事の実施が想定されることから、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かつ十分に説明すること。  また、本事業の実施に当たっては、関係機関と調整を十分に行った上で、方法書以降の環境影響評価手続を実施すること。	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かつ十分に説明を行う。 また、本事業の実施に当たっては、関係機関等と調整を十分に行い、方法書以降の環境影響評価手続を実施していく。

表 6-1(2) 配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
2. 各論	
(1) 大気環境 事業実施想定区域及びその周辺には、住居等が複数存在しており、特に沿道利用が比較的進展している既存道路を活用する道路構造となるC ルートは、A ルート・B ルートと比較して、自動車の走行による大気質への影響が懸念される。また、いずれのルートも、住居等に対し自動車の走行による騒音が生じることが懸念される。このため、詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、大気質、騒音による影響を回避又は極力低減するよう慎重に検討すること。	今後の詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、大気質、騒音による影響を回避又は極力低減するよう慎重に検討する。
(2) 水環境 本事業は、三河湾に流入する河川等を横断するため、土地の改変等に伴う濁水等の発生、水量の減少による水環境への影響が懸念される。このため、土工量等を抑制する位置及び道路構造の採用等により、本事業の実施に伴う水の濁り等による影響を回避又は極力低減すること。特に、橋梁構造を採用する場合は、河川内の土工量を抑制する位置及び構造の採用等により、河床掘削等に伴う水の濁り等による影響を回避又は極力低減すること。また、トンネル構造を採用する場合は、土工量を抑制し、地下水への影響を回避又は極力低減する位置及び構造の採用等により、地下水、河川流量等への影響を回避又は極力低減すること。	今後の詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たり、土工量等を抑制する位置及び道路構造の採用等により、本事業の実施に伴う水の濁り等による影響を回避又は極力低減する。特に、橋梁構造を採用する場合は、河川内の土工量を抑制する位置及び構造の採用等により、河床掘削等に伴う水の濁り等による影響を回避又は極力低減する。また、トンネル構造を採用する場合は、地下水、河川流量等への影響を回避又は極力低減する。
(3) 動植物及び生態系 事業実施想定区域及びその周辺には、南知多県立自然公園、佐布里池鳥獣保護区が存在しております、動植物及び生態系への影響が懸念される。このため、詳細なルート及び道路構造の検討に当たっては、本事業の実施に伴う自然環境への影響を慎重に検討し、これらの重要な自然環境の直接改変及び分断を回避又は極力低減すること。	今後の詳細なルート及び道路構造の検討に当たっては、本事業の実施に伴う自然環境への影響を慎重に検討し、重要な自然環境の直接改変及び分断を回避又は極力低減する。

表 6-1(3) 配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
<p>(4) 廃棄物等</p> <p>ア 廃棄物について</p> <p>本事業の実施により多くの廃棄物が発生するおそれがある。このため、今後の事業計画の検討に当たっては、本事業の実施に伴い発生する廃棄物の発生量を極力抑制すること。また、やむを得ず発生する廃棄物については、可能な限り再生利用を図る等適正な処理を行う計画とすること。</p> <p>イ 建設発生土について</p> <p>本事業の実施に伴う土地改変、掘削等により多くの建設発生土が発生するおそれがある。このため、詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、土工量を抑制する位置、工法の採用等により土量バランスを考慮した上で、建設発生土の発生量を極力抑制すること。また、やむを得ず発生する建設発生土については、可能な限り再生資源として利用を図る等適正な処理を行う計画とすること。</p>	<p>ア 廃棄物について</p> <p>本事業の実施に伴い発生する廃棄物については極力抑制し、やむを得ず発生する廃棄物については、可能な限り再生利用を図る等適正な処理を行う計画とする。</p> <p>イ 建設発生土について</p> <p>詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、土工量を抑制する位置及び工法の採用等により土量バランスを考慮した上で、建設発生土の発生量を極力抑制する。また、やむを得ず発生する建設発生土については、可能な限り再生資源として利用を図る等適正な処理を行う計画とする。</p>
<p>(5) 温室効果ガス等</p> <p>今後の事業計画の具体化に当たっては、2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、「地球温暖化対策計画」等を踏まえつつ、例えば、省エネルギー性能の高い機器の活用等による工事中の排出削減対策、道路照明の LED 化等の省エネ設備の導入、道路空間への再生可能エネルギーの導入等の温室効果ガス等の排出削減に資する対策を検討すること。また、今後、道路管理者が令和 7 年 4 月 9 日に成立した「道路法等の一部を改正する法律」に基づく道路脱炭素化推進計画を策定した場合には、当該計画も踏まえて本事業を実施すること。</p>	<p>今後の事業計画の具体化に当たっては、温室効果ガス等の排出削減に資する対策を検討する。</p> <p>今後、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定した場合には、当該計画を踏まえ事業を実施する。</p>

## 第7章 計画段階環境配慮書の案又は計画段階環境配慮書についての意見と見解

### 7.1 計画段階環境配慮書についての一般の環境の保全の見地からの意見と都市計画決定権者の見解

環境影響評価法第3条の7に基づく配慮書についての一般の環境の保全の見地からの意見（配慮書縦覧期間中に提出された意見）はなかった。

## 7.2 関係する地方公共団体の長からの意見と都市計画決定権者の見解

環境影響評価法第3条の7の規定に基づき、配慮書について愛知県知事及び各関係自治体市長から意見聴取を行った。

愛知県知事からの意見と都市計画決定権者の見解を表7-1に示す。また、関係自治体市長からの意見と都市計画決定権者の見解を表7-2(1)～(2)に示す。

表7-1 愛知県知事からの意見と都市計画決定権者の見解

愛知県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
<b>1. 全般的な事項</b>	
(1) 配慮書において設定された複数案を絞り込んだ経緯及びその内容について、方法書において丁寧に記載すること。	配慮書において設定された複数案を絞り込んだ経緯及びその内容について、方法書第3章3.3及び第5章において丁寧に記載した。
(2) 事業計画の検討に当たっては、環境の保全に関する最新の知見を踏まえ、環境影響をできる限り回避、低減すること。	事業計画の検討に当たっては、環境の保全に関する最新の知見を踏まえ、環境影響をできる限り回避、低減する。
<b>2. 大気質、騒音、振動</b>	
事業実施想定区域には集落・市街地等が存在しており、事業の実施により大気質、騒音及び振動による生活環境への影響が懸念される。 このため、生活環境への影響に配慮した事業計画とするとともに、適切な調査、予測及び評価の手法を検討すること。	生活環境への影響に配慮した事業計画としていくとともに、適切な調査、予測及び評価の手法を検討し、方法書第8章に記載した。
<b>3. 動物、植物、生態系</b>	
事業実施想定区域には鳥獣保護区等、まとまった自然環境が存在していることから、事業の実施によりこれらへの影響が懸念される。 このため、専門家等の指導・助言を得ながら、動物、植物及び生態系への影響に配慮した事業計画とするとともに、適切な調査、予測及び評価の手法を検討すること。	専門家等の指導・助言を得ながら、動物、植物、生態系への影響に配慮した事業計画としていくとともに、適切な調査、予測及び評価の手法を検討し、方法書第8章に掲載した。
<b>4. 景観、人と自然との触れ合いの活動の場</b>	
事業実施想定区域には主要な眺望点及び景観資源等並びに人と自然との触れ合いの活動の場が存在していることから、事業の実施によりこれらへの影響が懸念される。 このため、景観及び人と自然との触れ合いの活動の場への影響に配慮した事業計画とするとともに、適切な調査、予測及び評価の手法を検討すること。	景観及び人と自然との触れ合いの活動の場への影響に配慮した事業計画としていくとともに、適切な調査、予測及び評価の手法を検討し、方法書第8章に掲載した。
<b>5. その他</b>	
方法書以降の図書の作成に当たっては、住民等の意見に配慮し、わかりやすい図書となるよう努めること。	方法書以降の図書の作成に当たっては、配慮書に対する住民等の意見に配慮するとともに、平易な表現に努める等のわかりやすい図書となるよう努める。

表 7-2(1) 各関係自治体市長からの意見と都市計画決定権者の見解

刈谷市長からの意見	都市計画決定権者の見解
1 本計画による道路の整備に伴い、交通量及び走行速度が増加すると考えられることから、周辺住居等に対する騒音・振動による生活環境への影響について回避・低減に努めること。学校、病院、保育園その他の特に静穏を必要とする施設が存在する地域については、より一層その影響の回避・低減するよう努めること。	騒音・振動による生活環境への影響についてできる限り回避または低減に努めるとともに、学校、病院、保育園その他の特に静穏を必要とする施設が存在する地域については、より一層影響を回避・低減するようできる限り努める。
2 本計画による道路の整備に伴い、アクセス性が向上し周辺地域からの流入による交通量が増加すると考えられることから、インターチェンジ周辺などの交通渋滞が発生しやすい区間における住居等への大気汚染の回避・低減に努めること。	交通渋滞が発生しやすい区間における住居等への大気汚染をできる限り回避または低減に努める。
3 計画を具体化する際は、市担当者との十分な協議、及び最新の知見や専門家の意見等を踏まえた調査を実施した上で、予測及び評価を行い、その結果を踏まえた環境保全措置を検討すること。	計画を具体化する際は、市担当者との十分な協議、及び最新の知見や専門家の意見等を踏まえた調査を実施したうえで、予測及び評価を行い、その結果を踏まえた環境保全措置を検討する。
安城市長からの意見	都市計画決定権者の見解
1 道路整備による交通量及び走行速度の増加に伴い、騒音、振動及び大気汚染等の影響が予想されることから、必要に応じて適切な対策を検討・実施し、生活環境の保全に努めること。特に、本市は当該道路の起終点付近に位置することから、インターチェンジ周辺等交通渋滞が発生しやすい区域については一層配慮すること。	騒音、振動及び大気汚染等の影響については、必要に応じて適切な対策を検討・実施し、生活環境の保全に努める。また、インターチェンジ周辺等交通渋滞が発生しやすい区域については一層配慮に努める。
2 当該道路の建設工事期間中についても、騒音・振動等を可能な限り回避・低減する措置を講じるよう努めること。	建設工事期間中についても、騒音・振動等をできる限り回避・低減する措置を講じるよう努める。
3 計画を具体化する際は、最新の知見や専門家の意見等を踏まえた調査を実施した上で、予測及び評価を行い、その結果を踏まえた環境保全措置を検討すること。	計画を具体化する際は、最新の知見や専門家の意見等を踏まえた調査を実施した上で、予測及び評価を行い、その結果を踏まえた環境保全措置を検討する。
東海市長からの意見	都市計画決定権者の見解
1 生活環境保全	
自動車の走行に伴い、大気、騒音及び振動の影響が考えられることから、必要に応じて防音壁等の対策を検討及び実施し、生活環境保全に努めること。	大気、騒音及び振動の影響については、必要性に応じて防音壁等の対策を検討及び実施し、生活環境保全に努める。
2 自然共生	
事業実施想定区域に本坪池周辺など豊かな自然環境が存在する地域が含まれることから、自然環境への影響を可能な限り回避、低減するよう配慮するとともに、生物多様性の保全に努めること。	自然環境への影響をできる限り回避、低減するよう配慮するとともに、生物多様性の保全に努める。

表 7-2(2) 各関係自治体からの意見と都市計画決定権者の見解

大府市長からの意見	都市計画決定権者の見解
生活環境保全 ルート範囲付近に知北平和公園が位置しており、静寂な環境を維持していることから騒音及び振動の影響に対する配慮に努めること。	知北平和公園への騒音及び振動の影響に対する配慮に努める。
知多市長からの意見 1 事業計画の具体化に当たっては、生活環境を損なうことのないよう十分配慮するとともに、適切に調査し、確実性の高い予測及び評価を実施すること。 2 市民等から寄せられた意見に対して、十分な検討を行い適切な対応をとること。 3 方法書の作成にあたっては、市民にわかりやすい内容となるよう努めること。	事業計画の具体化に当たっては、生活環境を損なうことのないよう十分配慮するとともに、適切に調査し、確実性の高い予測及び評価を実施する。 市民等から寄せられた意見に対して、十分な検討を行い適切な対応を図る。 方法書の作成にあたっては、市民にわかりやすい内容とした。
阿久比町長からの意見 1 本計画による道路の整備に伴い、交通量及び走行速度が増加すると懸念されることから、周辺住居等に対する騒音・振動による生活環境への影響について回避または低減に努めること。 2 アクセスの向上により周辺地域からの流入による交通量の増加が懸念されるので、交通渋滞が発生しやすい区間における住居等への大気汚染の回避または低減に努めること。 3 計画を具体化する際は、最新の知見等を踏まえた調査を実施したうえで、予測及び評価を行い、その結果を踏まえた環境保全措置を検討すること。	騒音・振動による生活環境への影響についてできる限り回避または低減に努める。 交通渋滞が発生しやすい区間における住居等への大気汚染をできる限り回避または低減に努める。 計画を具体化する際は、最新の知見や専門家の意見等を踏まえた調査を実施したうえで、予測及び評価を行い、その結果を踏まえた環境保全措置を検討する。
東浦町長からの意見 1 住宅街、教育・保育施設、その他特に静穏を必要とする施設が存在する地域については、工事期間も含めて防音壁を設置するなど、大気質、騒音及び振動などによる影響の回避・低減に努めること。 2 各検討段階において、東浦町景観計画に沿った景観配慮に努めること。 3 計画を具体化する際は、最新の知見や専門家の意見等を踏まえた調査を実施した上で、予測及び評価を行い、その結果を踏まえた環境保全措置を検討すること。	特に静穏を必要とする施設が存在する地域については、工事期間も含めて防音壁を設置するなど、大気質、騒音及び振動などによる影響をできる限り回避・低減するよう努める。 今後の検討段階において、東浦町景観計画に沿った景観配慮に努める。 計画を具体化する際は、最新の知見や専門家の意見等を踏まえた調査を実施したうえで、予測及び評価を行い、その結果を踏まえた環境保全措置を検討する。

## 第8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

### 8.1 専門家等による技術的助言

環境影響評価項目、調査、予測及び評価の手法の選定にあたり、必要に応じて専門家等による技術的助言を受けた。

専門家等の専門分野及び技術的助言の内容については、表 8-1 に示すとおりである。

表 8-1 専門家等の専門分野及び技術的助言の内容

項目	専門分野	技術的助言の内容
大気質	大気質	<ul style="list-style-type: none"> <li>方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。</li> <li>工事の実施に伴う温室効果ガスについても選定されており、異論はない。</li> <li>人口集中地区を通過する箇所は、大気質関連の調査や予測に特に留意すること。</li> </ul>
騒音 振動 低周波音	騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。</li> <li>住民視点を意識した予測評価に努めること。</li> </ul>
水質	地形及び地質 (地下水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。</li> <li>既存資料等で残存しているか不明であった河川や用水路については、雨季の現場確認にて状況を把握すること。</li> <li>調査区間内には多くのため池が存在するため、調査地点の対象として検討すること。接続する用水路等で調査する場合はこの限りではない。</li> <li>河川沿いには、河川堆積物が存在するため留意されたい。</li> </ul>
動物 生態系	動物	<ul style="list-style-type: none"> <li>方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。</li> <li>重要種であるサンショウウオ及びイモリに留意して調査されたい。</li> <li>夜行性の種の確認のため夜間調査を実施することが望ましい。</li> </ul>
動物（鳥類） 生態系	動物 (鳥類)	<ul style="list-style-type: none"> <li>方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。</li> <li>オオタカ、サシバや干潟のシギ、チドリに留意されたい。</li> <li>フクロウ、アオバズク、ミヅゴイの夜間調査を実施することが望ましい。</li> <li>猛禽類の生息や繁殖の状況を把握するための補足調査として、スズメ、ムクドリ等のねぐらの調査を実施することが望ましい。</li> </ul>
植物 生態系	植物	<ul style="list-style-type: none"> <li>方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。</li> <li>自然度の高いヨシクラスやシイ群落の分布や、重要種のオニバスが確認されているため池に留意して調査すること。</li> </ul>
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	建築 (景観)	<ul style="list-style-type: none"> <li>方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。</li> <li>現地調査の際には、歴史的街並み等からの眺望景観についても留意されたい。</li> </ul>

## 8.2 環境影響評価の項目

本事業に係る環境影響評価の項目について、「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、最終改正：令和元年 6 月 28 日国土交通省令第 20 号）、「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、最終改正：令和元年 6 月 28 日国土交通省令第 20 号）（以下、「国土交通省令」という。）に基づきつつ、「国土技術政策総合研究所資料第 714 号 土木研究所資料第 4254 号 道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月 国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）及び「国土技術政策総合研究所資料第 1124 号 道路環境影響評価の技術手法 4. 騒音 4.1 自動車の走行に係る騒音（令和 2 年度版）」（令和 2 年 3 月 国土交通省国土技術政策総合研究所）（以下、「技術手法」という。）、愛知県環境影響評価条例（平成 10 年愛知県条例第 47 号）第 4 条第 1 項の規定に基づく、「愛知県環境影響評価指針」（平成 11 年 5 月 28 日、愛知県告示第 445 号）に示されている項目を参考の上、「配慮書での検討結果、事業特性及び地域特性（並びに専門家等による技術的助言、配慮書に対する国土交通大臣意見）」を踏まえて選定した。

本事業に係る環境影響評価の項目及びその選定理由は、表 8-2 に示すとおりとする。

環境影響評価を行う項目は、大気質、騒音、振動、低周波音、水質、日照阻害、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、温室効果ガス等に係る項目とした。

## 8.3 環境影響評価の調査、予測及び評価の手法

前節において選定した環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由は、表 8-3(1)～(20)に示すとおりとする。

表 8-2 環境影響評価の項目及びその選定理由

影響要因の区分	工事の実施								土地又は工作物の存在及び供用			選定理由詳細			
	建設機械の稼働	い資する材車及び機械の運搬に用	切の土除工去等又は既存の工作	工事施工ヤードの設置	工事用道路等の設置	水底の掘削等	道路(地表式)の存在	道路(嵩上式)の存在	自動車の走行						
<b>環境要素の区分</b>															
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	●	●					○	事業実施区域及びその周辺は、現況濃度が環境基準以下と低いが、住居等が存在するため、土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定する。 また、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）に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、事業実施区域及びその周辺では、現況濃度が環境基準以下と低いが、住居等が存在するため、環境影響評価の項目として選定する。				
			粉じん等	○	○					○	事業実施区域及びその周辺には、住居等が存在するため、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）に係る粉じん等による影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。				
		騒音	騒音	○	○					○	事業実施区域及びその周辺には住居等が存在するため、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）及び土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）に係る騒音による影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定する。				
		振動	振動	○	○					○	事業実施区域及びその周辺には、住居等が存在するため、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）及び土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）に係る振動による影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。				
		低周波音	低周波音							●	事業実施区域及びその周辺には、住居等が存在し、かつ対象道路は一部区間が橋梁・高架構造となることが想定され、土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）に係る低周波音による影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。				
	水環境	水質	水の濁り			●				○	事業実施区域及びその周辺には、猿渡川及び逢妻川等の公共用水域が存在するため、工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、水底の掘削）に係る水質（水の濁り）への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。				
	土壤に係る環境その他の環境	その他の環境要素	日照阻害							○	事業実施区域及びその周辺には、住居等が存在し、かつ対象道路は一部区間が橋梁・高架構造となることが想定され、土地又は工作物の存在及び供用（道路（嵩上式）の存在）に係る日照阻害の影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。				
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	動物	重要な種及び注目すべき生息地	●		○			○		事業実施区域及びその周辺には、猛禽類の営巣環境となる樹林等が存在するため、工事の実施（建設機械の稼働等に伴い発生する騒音）により、猛禽類の繁殖行動が阻害されるなどの影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。 事業実施区域及びその周辺には、重要な種等の生息地が存在するため、工事の実施（工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）及び土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表式、嵩上式）の存在）に係る動物（重要な種及び注目すべき生息地）への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定する。					
	植物	重要な種及び群落			○			○		事業実施区域及びその周辺には、重要な種等の生育地が存在するため、工事の実施（工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）及び土地又は工作物の存在及び供用（道路（嵩上式、地表式）の存在）に係る植物（重要な種及び群落）への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定する。					
	生態系	地域を特徴づける生態系	●		○			○		事業実施区域及びその周辺には、地域を特徴づける生態系を構成する動物（猛禽類含む）・植物の生息・生育基盤が存在するため、工事の実施（建設機械の稼働（猛禽類を対象）、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）及び土地又は工作物の存在及び供用（道路（嵩上式、地表式）の存在）に係る生態系（地域を特徴づける生態系）への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定する。					
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観			●			○		事業実施区域及びその周辺には、自然環境の保全に係る法令等により指定された地域に主要な眺望点及び景観資源が存在するため、工事の実施（工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）に係る景観（主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観）への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。 事業実施区域及びその周辺には、主要な眺望点及び景観資源が存在するため、土地又は工作物の存在及び供用（道路（嵩上式、地表式）の存在）に係る主要な眺望景観への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定する。					
	人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場			●			○		事業実施区域及びその周辺には、自然環境の保全に係る法令等により指定された地域に主要な人と自然との触れ合いの活動の場が存在するため、工事の実施（工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。 事業実施区域及びその周辺には、主要な人と自然との触れ合いの活動の場が存在するため、土地又は工作物の存在及び供用（道路（嵩上式、地表式）の存在）に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。					
	地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況				■			■		事業実施区域及びその周辺には、文化財保護条例等に基づく史跡、建造物、無形民俗文化財が存在するため、工事の実施（工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）に係る文化財への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。 事業実施区域及びその周辺には、文化財保護条例等に基づく史跡、建造物、無形民俗文化財が存在するため、土地又は工作物の存在及び供用（道路（嵩上式、地表式）の存在）に係る文化財への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。					
環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等	建設工事に伴う副産物		○						工事の実施に伴い発生する建設副産物を事業実施区域外へ搬出することを想定しているため、工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去）に係る廃棄物等の影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定する。					
	温室効果ガス等	温室効果ガス等	■							工事の実施に伴う温室効果ガスについては、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）に伴う温室効果ガスをできる限り削減するよう工事における省エネルギー化の推進や再生可能エネルギーの利用等の環境保全措置を検討するが、工事の実施に伴い温室効果ガス等（二酸化炭素）が発生することから、環境影響評価の項目として選定する。					

注1) 表中の“○”印は国土交通省令に示されている参考項目、“●”印は国土交通省令に示されている参考項目以外の項目、“■”印は愛知県環境影響評価指針に示されている項目

“■”印は計画段階環境配慮書で選定された計画段階環境配慮事項に準ずる項目を示す。

注2) この表において各用語の定義は、以下に示すとおりとする。

切土工等：切土をする工事その他の相当量の建設発生土又は汚泥を発生させる工事をいう。

工事施工ヤード：工事中の作業に必要な区域として設置される区域をいう。

粉じん等：粉じん、ばいじん及び自動車の運行又は建設機械の稼働に伴い発生する粒子状物質をいう。

注目すべき生息地：学術上若しくは希少性の観点から重要である生息地又は地域の象徴であること、その他の理由により注目すべき生息地をいう。

主要な眺望点：不特定かつ多数の者が利用している景観資源を眺望する場所をいう。

主要な眺望景観：主要な眺望点から景観資源を眺望する場合の眺望される景観をいう。

主要な人と自然との触れ合いの活動の場：不特定かつ多数の者が利用している人と自然との触れ合いの活動の場をいう。

表 8-3(1) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手 法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	工事の実施 (建設機械の稼働)	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>工事の実施による建設機械の稼働に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響が考えられる。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。</p> <p>事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）の状況 事業実施区域及びその周囲の常監局は一般局が9局、自動車排出ガス測定局は事業実施区域内及びその周辺には存在しない。</p> <p>二酸化窒素、浮遊粒子状物質共に一般局9局で測定されており、測定結果は、全局とも過去5年間において環境基準を達成している。</p> <p>3. 気象の状況 事業実施区域及びその周囲には大府地域気象観測所が存在する。</p> <p>大府地域気象観測所では、気温、降水量、日照時間、風向、風速等を測定している。</p> <p>4. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」で定める対策地域がある。</p>	<p>1. 調査すべき情報</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 大気質の状況（二酸化窒素、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の濃度）</li> <li>2) 気象の状況（風向、風速、日射量及び雲量）</li> </ol> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 大気質の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局の測定結果等を収集・整理することにより行う。 <p>現地調査は、下記に示す測定方法により行う。 ・「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日 環境庁告示第38号）に規定される測定方法 ・「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）に規定される測定方法</p></li> <li>2) 気象の状況 既存資料調査（風向、風速、日射量及び雲量）は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局及び気象官署等の観測結果を収集・整理することにより行う。 <p>現地調査（風向、風速）は、下記に示す指針に準拠して行う。 ・「地上気象観測指針」（2002年 気象庁）による観測方法</p></li> </ol> <p>3. 調査地域 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査地点</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 大気質の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域の中で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度の変化があると考えられる箇所ごとに設定する。（大気質の状況は対象道路の予定IC、JCT区間毎に設定。）また、測定機器の設置できるスペースがある場所を想定。</li> <li>2) 気象の状況 調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定する。また、測定機器の設置できるスペースがある場所を想定。 図8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</li> </ol> <p>5. 調査期間等</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1, 2) 大気質・気象の状況 既存資料調査の調査期間等は、異常年検定等に必要な期間とし、最新のものを入手可能な時期とする。</li> <li>現地調査の調査期間等は、春夏秋冬ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本とする。</li> </ol>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号2.5）に記載のブルーム式及びパフ式を用いて、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の年平均値を予測する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点 工事区分・工事の種別ごとに、建設機械が稼働する区域の予測断面における工事施工ヤードの敷地境界線に設定する。 予測高さは、原則として地上1.5mとする。</p> <p>4. 予測対象時期等 工事区分・工事の種別ごとに、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響が最も大きくなると予想される時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 二酸化窒素については「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日環境庁告示第38号）、浮遊粒子状物質については「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）との整合が図られているかどうかを、予測した年平均値を換算して評価する。</p>	

表 8-3(2) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	工事の実施 (資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。  工事の実施による資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響が考えられる。	1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。 事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。  2. 大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）の状況 事業実施区域及びその周囲の常監局は一般局が9局、自動車排出ガス測定局は事業実施区域内及びその周辺には存在しない。 二酸化窒素、浮遊粒子状物質は共に一般局9局で測定されており、測定結果は、全局とも過去5年間において環境基準を達成している。  3. 気象の状況 事業実施区域及びその周囲には大府地域気象観測所が存在する。 大府地域気象観測所では、気温、降水量、日照時間、風向、風速等を測定している。  4. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」で定める対策地域がある。	1. 調査すべき情報 1) 大気質の状況（二酸化窒素、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の濃度） 2) 気象の状況（風向、風速） 3) 道路の状況（交通量、走行速度）  2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 1) 大気質の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定期の測定結果等を収集・整理することにより行う。 現地調査は、下記に示す測定方法により行う。 ・「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日 環境庁告示第38号）に規定される測定方法 ・「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日 環境庁告示第25号）に規定される測定方法 2) 気象の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定期及び気象官署等の観測結果を収集・整理することにより行う。 現地調査は、気象の状況については、下記に示す指針に準拠して行う。 ・「地上気象観測指針」（2002年 気象庁）による観測方法 3) 道路の状況 現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握する。  3. 調査地域 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とする。  4. 調査地点 1) 大気質の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域の中で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度の変化があると考えられる箇所ごとに設定する。（大気質の状況は対象道路の予定IC、JCT区間に設定。） 2) 気象の状況 調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定する。 また、測定機器の設置できるスペースがある場所を想定。 3) 道路の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する道路の状況が得られる箇所とする。（工事用道路の接続が予想される既存道路の代表区間に設定。） 図8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。  5. 調査期間等 1, 2) 大気質・気象の状況 既存資料調査の調査期間等は、異常年検定等に必要な期間とし、最新のものを入手可能な時期とする。現地調査の調査期間等は、春夏秋冬ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本とする。 3) 道路の状況 交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とする。	1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号2.6）に記載のブルーム式及びパフ式を用いて、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の年平均値を予測する。  2. 予測地域 調査地域と同じとする。  3. 予測地点 工事用道路の接続が予想される既存道路等（図8-1(1)に示す一般国道、主要地方道、一般県道等）、工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、当該既存道路の沿道の状況を勘案し、既存道路の代表的な断面における敷地境界線に設定する。 予測高さは、原則として地上1.5mとする。  4. 予測対象時期等 工事用車両の平均日交通量が最大になると予想される時期とする。	1. 回避又は低減に係る評価 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。  2. 基準又は目標との整合性の検討 二酸化窒素については「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日環境庁告示第38号）、浮遊粒子状物質については「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）との整合が図られているかどうかを、予測した年平均値を換算して評価する。	技術手法を参考の上、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。

表 8-3(3) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	土地又は工作物の存在及び供用(自動車の走行)	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>対象道路を走行する自動車からの排出ガスによる二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響が考えられる。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）の状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲の常監局は一般局が9局、自動車排出ガス測定局は事業実施区域内及びその周辺には存在しない。</p> <p>二酸化窒素、浮遊粒子状物質は共に一般局9局で測定されており、測定結果は、全局とも過去5年間において環境基準を達成している。</p> <p>3. 気象の状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲には大府地域気象観測所が存在する。</p> <p>大府地域気象観測所では、気温、降水量、日照時間、風向、風速等を測定している。</p> <p>4. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲において、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」で定める対策地域がある。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。</p> <p>事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。</p> <p>既存資料調査及び現地調査により行う。</p> <p>1) 大気質の状況</p> <p>既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局の測定結果等を収集・整理することにより行う。</p> <p>現地調査は、下記に示す測定方法により行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日 環境庁告示第38号)に規定される測定方法</li> <li>「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日環境庁告示第25号)に規定される測定方法</li> </ul> <p>2) 気象の状況</p> <p>既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局及び気象官署の観測結果を収集・整理することにより行う。</p> <p>現地調査は、気象の状況については、下記に示す指針に準拠して行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「地上気象観測指針」(2002年 気象庁)による観測方法</li> </ul> <p>3. 調査地域</p> <p>二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査地点</p> <p>1) 大気質の状況</p> <p>予測地点との対応を考慮し、調査地域の中で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度の変化があると考えられる箇所ごとに設定する。(大気質の状況は対象道路の予定 IC、JCT 区間毎に設定。)</p> <p>2) 気象の状況</p> <p>調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定する。また、測定機器の設置できるスペースがある場所を想定。</p> <p>図 8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等</p> <p>1, 2) 大気質・気象の状況</p> <p>既存資料調査の調査期間等は、異常年検定等に必要な期間とし、最新のものを入手可能な時期とする。</p> <p>現地調査の調査期間等は、春夏秋冬ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法</p> <p>「技術手法」(国総研資料第714号2.1)に記載のブルーム式及びパフ式を用いて、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の年平均値を予測する。</p> <p>2. 予測地域</p> <p>調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点</p> <p>予測地域において、道路構造、交通条件が変化するごとに区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して設定する。</p> <p>予測高さは、原則として地上1.5mとする。なお、高架構造等の道路の近傍に中高層住宅等が存在する場合は、必要に応じて高架構造等の高さと同等の高さとする。</p> <p>4. 予測対象時期等</p> <p>計画交通量の発生が見込まれる時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討</p> <p>二酸化窒素については「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日環境庁告示第38号)、浮遊粒子状物質については「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日環境庁告示第25号)との整合が図られているかどうかを、予測した年平均値を換算して評価する。</p>		

表 8-3(4) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関する事業特性	当該項目に関する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法		予測の手法	
大気質	粉じん等	工事の実施（建設機械の稼働）	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>工事の実施による建設機械の稼働に伴う粉じん等の影響が考えられる。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。</p> <p>事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 気象の状況（風向、風速）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 1) 気象の状況 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局及び気象官署等の観測結果を収集・整理することにより行う。 現地調査は、下記に示す指針に準拠して行う。 ・「地上気象観測指針」（2002年 気象庁）による観測方法</p> <p>3. 調査地域 粉じん等の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査地点 1) 気象の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定する。また、測定機器の設置できるスペースがある場所を想定。 図 8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等 1) 気象の状況 既存資料調査の調査期間等は、異常年検定等に必要な期間とし、最新のものを入手可能な時期とする。現地調査の調査期間等は、春夏秋冬の季節ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号2.3）に記載の事例の引用又は解析により得られた経験式を用いて、季節別降下ばいじん量を予測する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点 工事区分・工事の種別ごとに、建設機械が稼働する区域の予測断面における工事施工ヤードの敷地境界線に設定する。 予測高さは、原則として地上1.5mとする。</p> <p>4. 予測対象時期等 工事区分・工事の種別ごとに、粉じん等に係る環境影響が最も大きくなると予想される時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 建設機械の稼働に係る粉じん等に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p>	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考の上、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。
	工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。			<p>1. 調査すべき情報 1) 気象の状況（風向、風速） 2) 道路の状況（交通量、走行速度）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 既存資料調査は、調査地域に最寄りの大気汚染常時監視測定局及び気象官署等の観測結果を収集・整理することにより行う。現地調査は、下記に示す指針に準拠して行う。 1) 気象の状況 ・「地上気象観測指針」（2002年 気象庁）による観測方法 2) 道路の状況 現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握する。</p> <p>3. 調査地域 粉じん等の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは住居等の将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査地点 1) 気象の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定する。また、測定機器の設置できるスペースがある場所を想定。 2) 道路の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する道路の状況が得られる箇所とする。（工事用道路の接続が予想される既存道路の代表区間に設定。） 図 8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等 1) 気象の状況 既存資料調査の調査期間等は、異常年検定等に必要な期間とし、最新のものを入手可能な時期とする。現地調査の調査期間等は、春夏秋冬の季節ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本とする。 2) 道路の状況 交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号2.4）に記載の事例の引用又は解析により得られた経験式を用いて、季節別降下ばいじん量を予測する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点 工事用道路の接続が予想される既存道路等（図8-1(1)に示す一般国道、主要地方道、一般県道等）、工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、当該既存道路の沿道の状況を勘案し、既存道路の代表的な断面における敷地境界線に設定する。 予測高さは、原則として地上1.5mとする。</p> <p>4. 予測対象時期等 工事用車両の平均日交通量が最大となると予想される時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 工事用車両の運行に係る粉じん等に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p>	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考の上、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。

表 8-3(5) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
騒音	騒音	工事の実施（建設機械の稼働）	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>工事の実施による建設機械の稼働に伴う騒音の影響が考えられる。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 騒音の状況 事業実施区域及びその周囲では、一般環境騒音は18地点において測定されている。令和5年度の調査結果は半田市の1地点以外の地点において環境基準を達成している。半田市は夜間ににおいて環境基準を超過している。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、騒音に係る環境基準の類型指定区域がある。また、特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する地域指定及び時間区分がある。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。 事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 騒音の状況 事業実施区域及びその周囲では、一般環境騒音は18地点において測定されている。令和5年度の調査結果は半田市の1地点以外の地点において環境基準を達成している。半田市は夜間ににおいて環境基準を超過している。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、騒音に係る環境基準の類型指定区域がある。また、特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する地域指定及び時間区分がある。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 騒音の状況 2) 地表面の状況（草地、裸地、芝地、舗装地の区分）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 現地調査により行う。 1) 騒音の状況 現地調査は、「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」（昭和43年厚生省・建設省告示第一号）に規定する方法により行う。 2) 地表面の状況 現地調査は、現地踏査による目視で把握する。</p> <p>3. 調査地域 騒音の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査地点 1, 2) 騒音・地表面の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の状況、地表面の状況が得られる箇所とする。また、道路等の影響を受けない地点を想定。 図8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等 1, 2) 騒音・地表面の状況 騒音が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日の建設機械の稼働による環境影響の予測に必要な時間帯とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号4.2）に記載の音の伝搬理論に基づく予測式（日本音響学会の予測モデル：ASJ CN-Model）を用いて、騒音レベルの90%レンジの上端値（<math>L_{A5}</math>）等を予測する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点 工事区分・工事の種別ごとに、建設機械が稼働する区域の予測断面における特定建設作業に伴い発生する騒音の規制に関する基準位置の敷地境界線を予測地点として設定する。 予測高さは、原則として地上1.2mとする。なお、高架構造等区間の近傍に中高層住宅等が存在する場合は、必要に応じて高架構造等の高さと同等の高さについても予測高さとする。</p> <p>4. 予測対象時期等 工事区分・工事の種別ごとに、騒音に係る環境影響が最も大きくなると予想される時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 建設機械の稼働に係る騒音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「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」（昭和43年厚生省・建設省告示第一号）及び「県民の生活環境の保全等に関する条例」（平成15年3月25日 愛知県条例第7号）との整合が図られているかどうかを評価する。</p>	

表 8-3(6) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
騒音	騒音	工事の実施 (資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>工事の実施による資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う騒音の影響が考えられる。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 騒音の状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲では、一般環境騒音は18地点において測定されている。令和5年度の調査結果は半田市の1地点以外の地点において環境基準を達成している。半田市は夜間ににおいて環境基準を超過している。</p> <p>自動車騒音の常時監視(面的評価)の調査は、調査区域では14地点で調査が行われており、そのうち12地点で90%以上の達成率を示している。</p> <p>自動車騒音に係る要請限度の調査は、調査区域では23地点で調査が行われており、要請限度の超過地点はない。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲において、騒音に係る環境基準の類型指定区域がある。また、自動車騒音の限度に係る指定区域及び時間区分が指定されている。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。</p> <p>事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。</p> <p>将来的な住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>現地調査により行う。</p> <p>1) 騒音の状況</p> <p>現地調査は、「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号)に規定される測定方法により行う。</p> <p>2) 道路の状況</p> <p>現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握する。</p> <p>3) 沿道の状況</p> <p>現地調査は、現地踏査による目視で把握する。</p> <p>3. 調査地域</p> <p>工事用道路の接続が予想される既存道路等における騒音の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査地点</p> <p>1, 2, 3) 騒音・道路・沿道の状況</p> <p>予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の状況、道路の状況、沿道の状況が得られる箇所とする。(工事用道路の接続が予想される既存道路の代表区間に設定。)</p> <p>図8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等</p> <p>1, 3) 騒音・沿道の状況</p> <p>騒音が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日の工事用車両の運行による環境影響の予測に必要な時間帯とする。</p> <p>2) 道路の状況</p> <p>交通量、走行速度及び舗装の状況については、交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とする。</p>	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 騒音の状況 (等価騒音レベル)</p> <p>2) 道路の状況 (交通量、走行速度、舗装の種類等)</p> <p>3) 沿道の状況 (地表面の種類)</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>現地調査により行う。</p> <p>1) 騒音の状況</p> <p>現地調査は、「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号)に規定される測定方法により行う。</p> <p>2) 道路の状況</p> <p>現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握する。</p> <p>3) 沿道の状況</p> <p>現地調査は、現地踏査による目視で把握する。</p> <p>3. 調査地域</p> <p>工事用道路の接続が予想される既存道路等における騒音の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査地点</p> <p>1, 2, 3) 騒音・道路・沿道の状況</p> <p>予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の状況、道路の状況、沿道の状況が得られる箇所とする。(工事用道路の接続が予想される既存道路の代表区間に設定。)</p> <p>図8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等</p> <p>1, 3) 騒音・沿道の状況</p> <p>騒音が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日の工事用車両の運行による環境影響の予測に必要な時間帯とする。</p> <p>2) 道路の状況</p> <p>交通量、走行速度及び舗装の状況については、交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法</p> <p>「技術手法」(国総研資料第714号4.3)に記載の音の伝搬理論に基づく予測式(日本音響学会の予測モデル:ASJ RTN-Model)を用いて、等価騒音レベル(<math>L_{Aeq}</math>)を予測する。</p> <p>2. 予測地域</p> <p>調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点</p> <p>工事用道路の接続が予想される既存道路等(図8-1(1)に示す一般国道、主要地方道、一般県道等)、工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、当該既存道路の沿道の状況を勘案し、既存道路の代表的な断面における敷地境界線に設定する。</p> <p>予測高さは、原則として地上1.2mとする。</p> <p>4. 予測対象時期等</p> <p>工事用車両の台数が最大になると予想される時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討</p> <p>「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日環境庁告示第64号)との整合が図られているかどうかを評価する。</p>	

表 8-3(7) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
騒音	騒音	土地又は工作物の存在及び供用(自動車の走行)	<p>対象道路は、車線数4、設計速度100km/時で計画されており、対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>対象道路を走行する自動車の騒音の影響が考えられる。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 騒音の状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲では、一般環境騒音は18地点において測定されている。令和5年度の調査結果は半田市の1地点以外の地点において環境基準を達成している。半田市は夜間ににおいて環境基準を超過している。</p> <p>自動車騒音の常時監視(面的評価)の調査は、調査区域では14地点で調査が行われており、そのうち12地点で90%以上の達成率を示している。</p> <p>自動車騒音に係る要請限度の調査は、調査区域では23地点で調査が行われており、要請限度の超過地点はない。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲において、騒音に係る環境基準の類型指定区域がある。また、自動車騒音の限度に係る指定区域及び時間区分が指定されている。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。</p> <p>事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。</p> <p>将来的な住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 騒音の状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲では、一般環境騒音は18地点において測定されている。令和5年度の調査結果は半田市の1地点以外の地点において環境基準を達成している。半田市は夜間ににおいて環境基準を超過している。</p> <p>自動車騒音の常時監視(面的評価)の調査は、調査区域では14地点で調査が行われており、そのうち12地点で90%以上の達成率を示している。</p> <p>自動車騒音に係る要請限度の調査は、調査区域では23地点で調査が行われており、要請限度の超過地点はない。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況</p> <p>事業実施区域及びその周囲において、騒音に係る環境基準の類型指定区域がある。また、自動車騒音の限度に係る指定区域及び時間区分が指定されている。</p>	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 騒音の状況(等価騒音レベル)</p> <p>2) 沿道の状況(住居等の平均階数、騒音の影響を受けやすい面の位置、地表面の種類)</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>既存資料調査及び現地調査により行う。</p> <p>1) 騒音の状況</p> <p>現地調査は、「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号)に規定される測定方法により行う。</p> <p>2) 沿道の状況</p> <p>現地調査は、現地踏査による目視で把握する。</p> <p>3. 調査地域</p> <p>騒音の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査地点</p> <p>1, 2) 騒音・沿道の状況</p> <p>予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の状況、沿道の状況が得られる箇所とする。(沿道の状況は対象道路の予測地点付近で調査。)</p> <p>図8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等</p> <p>1, 2) 騒音・沿道の状況</p> <p>騒音が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日の昼間及び夜間の基準時間帯とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法</p> <p>「技術手法」(国総研資料第1322号4.1)に記載の音の伝搬理論に基づく予測式(日本音響学会の道路交通騒音の予測モデル:ASJ RTN-Model)を用いて、等価騒音レベル(<math>L_{Aeq}</math>)を予測する。</p> <p>2. 予測地域</p> <p>調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点</p> <p>予測地域の代表断面において、騒音に係る環境基準に規定された幹線交通を担う道路に近接する空間とその背後地の各々に設定する。</p> <p>代表断面は、予測地域において、道路構造、交通条件が変化するごとに区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して設定する。</p> <p>予測高さは、幹線道路近接空間及び背後地*における住居等の各階の平均的な高さとする。</p> <p>*幹線道路近接空間及び背後地:「騒音に係る環境基準」に規定された幹線交通を担う道路に近接する空間とその背後地</p> <p>4. 予測対象時期等</p> <p>計画交通量の発生が見込まれる時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>自動車の走行に係る騒音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討</p> <p>「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日環境庁告示第64号)との整合が図られているかどうかを評価する。</p>	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考の上、配慮書での検討結果、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。

表 8-3(8) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
振動	振動	工事の実施（建設機械の稼働）	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>工事の実施による建設機械の稼働に伴う振動の影響が考えられる。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。 事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。 将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 振動の状況 事業実施区域及びその周囲では、一般環境振動に関する公表資料は無い。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する地域指定及び時間区分が指定されている。</p> <p>4. 地質の状況 事業実施区域及びその周辺において、西側の地質は主に礫岩・泥岩・砂岩の各互層、東側は、礫・砂・泥が分布している。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 地盤の状況（地盤種別）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 1) 地盤の状況 現地調査は、現地踏査による目視で表層地質及び周辺地形の状況について把握する。</p> <p>3. 調査地域 振動の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査地点 1) 地盤の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する地盤の状況が得られる箇所に設定する。また、道路等の影響を受けない地点を想定。 図 8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等 1) 地盤の状況 地盤が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号6.2)に記載の事例の引用又は解析により得られた振動の伝搬理論に基づく予測式を用いて、振動レベルの80%レンジの上端値(<math>L_{10}</math>)等を予測する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点 工事区分・工事の種別ごとに、建設機械が稼働する区域の予測断面における特定建設作業に伴い発生する振動の規制に関する基準位置の敷地境界線を予測地点として設定する。</p> <p>4. 予測対象時期等 工事区分・工事の種別ごとに、振動に係る環境影響が最も大きくなると予想される時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 建設機械の稼働に係る振動に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日総理府令第58号）及び「県民の生活環境の保全等に関する条例」（平成15年3月25日 愛知県条例第7号）に基づく特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準との整合が図られているかどうかを評価する。</p>	

表 8-3(9) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関する事業特性	当該項目に関する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
振動	振動	工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>工事の実施による資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う振動の影響が考えられる。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 振動の状況 事業実施区域及びその周囲では、道路交通振動は10地点において測定されている。 令和5年度の測定結果では、すべての地点において要請限度を超えていない。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、道路交通振動の限度、区域区分、時間区分が指定されている。</p> <p>4. 地質の状況 事業実施区域及びその周辺において、西側の地質は主に礫岩・泥岩・砂岩の各互層、東側は、礫・砂・泥が分布している。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。 事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 1) 振動の状況 現地調査は、「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）別表第二に規定される測定方法により行う。 2) 道路の状況 現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握する。 3) 地盤の状況 現地調査は、現地踏査による目視で表層地質及び周辺地形の状況について把握する。</p> <p>3. 調査地域 工事用道路の接続が予想される既存道路等における振動の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査地点 1, 2, 3) 振動・道路・地盤の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する振動の状況、道路の状況、地盤の状況が得られる箇所に設定する。（工事用道路の接続が予想される既存道路の代表区間に設定。） 図8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等 1, 3) 振動・地盤の状況 振動が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とする。なお、振動については、昼間及び夜間の区分ごとに1時間あたり1回の測定を4回以上行う。 2) 道路の状況 交通の状況が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とする。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 振動の状況（振動レベル） 2) 道路の状況（交通量、走行速度） 3) 地盤の状況（地盤種別）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 1) 振動の状況 現地調査は、「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）別表第二に規定される測定方法により行う。 2) 道路の状況 現地調査については、現地による計測機器を用いた計測等で把握する。 3) 地盤の状況 現地調査は、現地踏査による目視で表層地質及び周辺地形の状況について把握する。</p> <p>3. 調査地域 工事用道路の接続が予想される既存道路等における振動の影響範囲内において住居等が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域とする。</p> <p>4. 調査対象時期等 工事用車両台数が最大となると予想される時期とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号6.3）に記載の振動レベルの80%レンジの上端値を予測するための式を用いて、振動レベルの80%レンジの上端値(<math>L_{10}</math>)を予測する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点 工事用道路の接続が予想される既存道路等（図8-1(1)に示す一般国道、主要地方道、一般県道等）の接続箇所近傍に設定した予測断面における敷地の境界線を予測地点として設定する。</p> <p>4. 予測対象時期等 工事用車両台数が最大となると予想される時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）に基づく道路交通振動の限度との整合が図られているかどうかを評価する。</p>	

表 8-3(10) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
振動	振動	土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）	<p>対象道路は、車線数4、設計速度100km/時で計画されており、対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>対象道路を走行する自動車の振動の影響が考えられる。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 振動の状況 事業実施区域及びその周囲では、道路交通振動は10地点において測定されている。 令和5年度の測定結果では、すべての地点において要請限度を超えていない。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、道路交通振動の限度、区域区分、時間区分が指定されている。</p> <p>4. 地質の状況 事業実施区域及びその周辺において、西側の地質は主に礫岩・泥岩・砂岩の各互層、東側は、礫・砂・泥が分布している。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。 事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 1) 振動の状況 現地調査は、「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）別表第二に規定される測定方法により行う。 2) 地盤の状況 現地調査は、現地踏査による目視で表層地質及び周辺地形の状況について把握する。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地盤卓越振動数を求める。</p> <p>3. 調査地域 振動の影響を受けると認められる地域において、住居等の保全対象が立地する地域（住居等が立地する地域又は予定される地域）を基本とする。</p> <p>4. 調査地点 1, 2) 振動・地盤の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する地盤の状況、振動の状況が得られる箇所に設定する。（地盤卓越振動数は対象道路の予測地点付近における既存道路で調査。） 図8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等 1, 2) 振動・地盤の状況 振動が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とする。なお、振動は、昼間及び夜間の区分ごとに1時間あたり1回の測定を4回以上行う。地盤卓越振動数については、原則として10回以上の測定を行う。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 振動の状況（振動レベル） 2) 地盤の状況（地盤種別、地盤卓越振動数）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 1) 振動の状況 現地調査は、「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）別表第二に規定される測定方法により行う。 2) 地盤の状況 現地調査は、現地踏査による目視で表層地質及び周辺地形の状況について把握する。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地盤卓越振動数を求める。</p> <p>3. 調査地域 振動の影響を受けると認められる地域において、住居等の保全対象が立地する地域（住居等が立地する地域又は予定される地域）を基本とする。</p> <p>4. 調査地点 1, 2) 振動・地盤の状況 予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する地盤の状況、振動の状況が得られる箇所に設定する。（地盤卓越振動数は対象道路の予測地点付近における既存道路で調査。） 図8-1(1)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定。</p> <p>5. 調査期間等 1, 2) 振動・地盤の状況 振動が1年間を通じて平均的な状況であると考えられる日とする。なお、振動は、昼間及び夜間の区分ごとに1時間あたり1回の測定を4回以上行う。地盤卓越振動数については、原則として10回以上の測定を行う。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」（国総研資料第714号6.1）に記載の振動レベルの80%レンジの上端値を予測するための式を用いて、振動レベルの80%レンジの上端値（<math>L_{10}</math>）を予測する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点 予測地域において、道路構造、交通条件が変化するごとに区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して代表断面を設定し、当該代表断面における対象道路の区域の境界を予測地点として設定する。</p> <p>4. 予測対象時期等 計画交通量の発生が見込まれる時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 自動車の走行に係る振動に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内できることの限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）に基づく道路交通振動の限度との整合が図られているかどうかを評価する。</p>	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考の上、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。

表 8-3(11) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関する事業特性	当該項目に関する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
低周波音	低周波音	土地又は工作物の存在及び供用(自動車の走行)	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>対象道路を走行する自動車の低周波音の影響が考えられる。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 低周波音の状況 事業実施区域及びその周囲では、低周波音に関する公表資料は無い。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況 事業実施区域及びその周囲は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。 事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。</p> <p>将来的な住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 低周波音の状況 事業実施区域及びその周囲では、低周波音に関する公表資料は無い。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 住居等の位置</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 1) 住居等の位置 現地調査は、現地踏査による目視で把握する。</p> <p>3. 調査地域 道路構造が橋もしくは高架であり、影響範囲内に住居等の保全対象が立地または立地が計画されている地域とする。</p> <p>4. 調査地点 1) 住居等の位置 予測地点との対応を考慮し、調査地域における住居等の位置を把握できる箇所に設定する。 図 8-1(3) の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定(高架構造位置はJCT部などが想定されるが、対象道路の詳細構造が未確定であるため具体的な位置は示していない)。</p> <p>5. 調査期間等 1) 住居等の位置 住居等の位置を適切に把握できる時期とする。(住居等位置は季節により変化するものではないため、目視による踏査時の妨げとなるような雨天時、積雪時、濃霧時等の視界が悪くなる時期を避けた期日とする。)</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 「技術手法」(国総研資料第714号5.1)に記載の既存調査結果より導かれた予測式を用いて低周波音圧レベルを予測する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測地点 予測地域において、高架の上部工形式又は交通条件が変化するごとに区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して代表断面を設定する。 予測高さは、当該代表断面における住居等の位置の地上 1.2m を原則とする。</p> <p>4. 予測対象時期等 計画交通量の発生が見込まれる時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 自動車の走行に係る低周波音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。 また参考となる指標として、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(国際標準規格)による規定値(LG5 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。</p>	技術手法を参考の上、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。

表 8-3(12) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関する事業特性	当該項目に関する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
水質	水の濁り	工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、水底の掘削等）	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、水底の掘削により、水の濁りへの影響が考えられる。</p> <p>2. 水質の状況 事業実施区域及びその周囲では、境川、逢妻川、長田川、猿渡川、稗田川、高浜川の7地点の河川及び、衣浦湾及び伊勢湾における2地点の海域で水質調査が行われている。調査結果は、令和5年度の河川は逢妻川、長田川、稗田川以外は、生活環境項目（pH、DO・SSの年平均値、BOD75%水質値、大腸菌数90%水質値）及び健康項目において環境基準を達成している。逢妻川・長田川は大腸菌数90%水質値、全亜鉛が、稗田川はpHが基準を超過している。</p> <p>令和5年度の海域は、2地点で生活環境項目のうちpHが、衣浦湾で全燐が基準を超えており、健康項目においては全ての地点で環境基準を達成している。</p> <p>3. 利水の状況 事業実施区域において、高浜川及び油ヶ淵において内水面漁業権が設定されている。海域では、常滑地先海域の一部で共同漁業及び区画漁業の漁業権が設定されている。</p> <p>調査区域内では、愛知用水、明治用水から農業用水、水道用水、工業用水の供給を受けている。</p>	<p>1. 水象の状況 事業実施区域及びその周囲には、一級河川である矢作川水系が三河湾に流下しており、二級河川である高浜川水系、前川水系、猿渡川水系、境川水系、豆搗川水系、須賀川水系、稗田川水系、阿久比川水系、十ヶ川水系が衣浦湾に流下している。また、日長川水系、信濃川水系、大田川水系、矢田川水系が西側の伊勢湾に流下している。</p> <p>2. 水質の状況 事業実施区域及びその周囲では、境川、逢妻川、長田川、猿渡川、稗田川、高浜川の7地点の河川及び、衣浦湾及び伊勢湾における2地点の海域で水質調査が行われている。調査結果は、令和5年度の河川は逢妻川、長田川、稗田川以外は、生活環境項目（pH、DO・SSの年平均値、BOD75%水質値、大腸菌数90%水質値）及び健康項目において環境基準を達成している。逢妻川・長田川は大腸菌数90%水質値、全亜鉛が、稗田川はpHが基準を超過している。</p> <p>3. 利水の状況 事業実施区域において、高浜川及び油ヶ淵において内水面漁業権が設定されている。海域では、常滑地先海域の一部で共同漁業及び区画漁業の漁業権が設定されている。</p> <p>調査区域内では、愛知用水、明治用水から農業用水、水道用水、工業用水の供給を受けている。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 水質の状況（浮遊物質量の濃度、濁度） 2) 水象の状況（河川の流量、流向及び流速）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 現地調査により行う。 1) 水質の状況 現地調査は、「水質汚濁に係る環境基準について」（昭和46年12月28日 環境庁告示第59号）等に規定される測定方法に準拠して行う。 2) 水象の状況 現地調査は、「水質調査方法」（昭和46年9月30日 各都道府県知事・政令市長あて環境庁水質保全局長通達）等に規定される測定方法に準拠して行う。</p> <p>3. 調査地域 事業実施区域における公共用水域において、切土工等、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、又は水底の掘削等を予定している水域とする。</p> <p>4. 調査地点 1, 2) 水質・水象の状況 調査地域において水質の状況、水象の状況及び水底の土砂の状況を適切に把握できる地点とする。 図8-1(2)の事業実施区域を横断する河川、用水路又はため池を想定。このうち、計画路線との位置関係により水質への影響を及ぼす可能性がある河川、用水路又はため池の下流側に地点を選定。</p> <p>5. 調査期間等 1, 2) 水質・水象の状況 水質の状況及び水象の状況及び水底の状況を適切に把握できる期間及び頻度（月1回、1年以上）とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 類似事例を用いて推定する方法もしくは計算による方法により、切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、水底の掘削等に伴い発生する水の濁りの程度を予測する。</p> <p>2. 予測地域 事業実施区域における公共用水域において、切土工等、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、又は水底の掘削等を予定している水域とする。</p> <p>3. 予測地点 切土工等、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、及び水底の掘削に係る水の濁りの影響を受ける水域の範囲とする。</p> <p>4. 予測対象時期等 切土工等、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、水底の掘削に係る水の濁りが影響を与える時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 切土工等、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、水底の掘削に係る水の濁りに関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「水質汚濁に係る環境基準について」（昭和46年12月28日環告59号）との整合が図られているかどうかを評価する。</p>	技術手法を参考の上、事業特性及び地域特性並びに専門家等による技術的助言を踏まえて選定した。

表 8-3(13) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関する事業特性	当該項目に関する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
その他の環境要素	日照阻害	土地又は工作物の存在及び供用（道路(嵩上式)の存在）	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>道路(嵩上式:橋もしくは高架構造)の存在により、日照阻害の影響が考えられる。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 地形の状況</p> <p>事業実施区域及びその周辺西側の地形は、境川周辺は干拓地や埋立地・盛土が分布しており、境川より東側の刈谷市、安城市、高浜市には砂礫台地(中位)が広く分布するほか、河川沿いは、三角州性低地が広がる。</p> <p>境川より西側の東浦市、阿久比町、知多市には小起伏丘陵地が広く分布するほか、河川沿いは扇状地性低地(氾濫原性低地)が広がる。</p>	<p>1. 保全対象の立地状況</p> <p>事業実施区域及びその周辺は、市街化区域及び市街化調整区域となっており、住宅用地が多くみられる。</p> <p>事業実施区域においては、幼稚園が1箇所、小学校が4箇所、中学校が1箇所、病院が2箇所、診療所が18箇所、特別養護老人ホームが1箇所、介護老人保健施設が2箇所、有料老人ホームが7箇所、認定こども園が1箇所、保育所が9箇所存在する。</p> <p>将来の住宅地の面整備計画に関する公表資料は無い。</p> <p>2. 地形の状況</p> <p>事業実施区域及びその周辺西側の地形は、境川周辺は干拓地や埋立地・盛土が分布しており、境川より東側の刈谷市、安城市、高浜市には砂礫台地(中位)が広く分布するほか、河川沿いは、三角州性低地が広がる。</p> <p>境川より西側の東浦市、阿久比町、知多市には小起伏丘陵地が広く分布するほか、河川沿いは扇状地性低地(氾濫原性低地)が広がる。</p>	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 土地利用の状況(住居等の立地状況、周辺地域に著しい日陰の影響を及ぼす中高層建築物の位置)</p> <p>2) 地形の状況(住居等の立地する土地の高さや傾斜、周辺地域に著しい日影の影響を及ぼす地形の位置)</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>既存資料調査及び現地調査により行う。</p> <p>現地調査は、現地踏査による目視で把握する。</p> <p>3. 調査地域</p> <p>道路構造が高架構造の周辺地域において、日照阻害に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域(冬至日の午前8時から午後4時までの間に日影が生じる範囲を含む地域)とする。</p> <p>図8-1(3)の都市計画対象道路事業実施区域のうち、上記を満たす地点を予定(高架構造位置はJCT部などが想定されるが、対象道路の詳細構造が未確定であるため具体的な位置は示していない)。</p> <p>4. 調査期間等</p> <p>1, 2) 土地利用・地形の状況</p> <p>既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とする。</p> <p>現地調査の調査期間等は、土地利用の状況及び地形の状況を適切に把握できる時期とする。</p> <p>(土地利用の状況及び地形の状況は季節により変化するものではないため、目視による踏査時の妨げとなるような雨天時、積雪時、濃霧時等の視界が悪くなる時期を避けた期日とする。)</p>	<p>1. 予測の基本的な手法</p> <p>太陽高度・方位及び高架構造物の方位・高さ等から、1時間ごとの等時間の日影線の範囲を計算して求め、等時間日影図を作成することにより予測する。</p> <p>2. 予測地域</p> <p>調査地域のうち、住居等の保全対象、又は将来これらの立地予定がある箇所を含む地域とする。</p> <p>3. 予測地点</p> <p>予測地域のうち、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に設定する。</p> <p>予測高さは、住居等の保全対象で最も日影の影響が大きくなる居住階の高さとする。</p> <p>4. 予測対象時期等</p> <p>道路(嵩上式:橋もしくは高架構造)の設置が完了する時期の冬至日とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>道路(嵩上式:高架構造)の存在に係る日照阻害に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p> <p>また参考となる指標として、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等にかかる費用負担について(昭和51年2月23日建設省計用発第4号)」による日陰時間との整合が図られているか否かについても検討する。</p>	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考の上、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。

表 8-3(14) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
動物	重要な種及び注目すべき生息地	工事の実施（建設機械の稼働） 工事の実施（工事施工ヤード、工事用道路等の設置）	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>工事の実施にあたっては、工事施工ヤードや工事用道路等の設置を実施するため、重要な種及び注目すべき生息地への影響が考えられる。</p>	<p>1. 水象の状況 事業実施区域及びその周囲には、一級河川である矢作川水系が三河湾に流下しており、二級河川である高浜川水系、前川水系、猿渡川水系、境川水系、豆搗川水系、須賀川水系、稗田川水系、阿久比川水系、十ヶ川水系が衣浦湾に流下している。また、日長川水系、信濃川水系、大田川水系、矢田川水系が西側の伊勢湾に流下している。</p> <p>2. 土壌の状況 事業実施区域及びその周囲西側は伊勢湾に面した埋立地、中央部は衣浦湾に面した埋立地となっており、内陸部は、灰色低地、赤黄色土、グライ士、未熟土、褐色森林土、泥炭土等が分布している。</p> <p>3. 地形及び地質の状況 ①地形の状況 事業実施区域及びその周辺西側の地形は、境川周辺は干拓地や埋立地・盛土が分布しており、境川より東側の刈谷市、安城市、高浜市には砂礫台地（中位）が広く分布するほか、河川沿いは、三角州性低地が広がる。境川より西側の東浦市、阿久比町、知多市には小起伏丘陵地が広く分布するほか、河川沿いは扇状地性低地（氾濫原性低地）が広がる。</p> <p>②地質の状況 事業実施区域及びその周辺において、西側の地質は主に礫岩・泥岩・砂岩の互層、東側は、礫・砂・泥が分布している。</p> <p>4. 動物の生息の状況 事業実施区域及びその周囲において、文献から確認された重要な種は以下に示すとおりである。 哺乳類：3目3科4種 鳥類：16目33科101種 両生類：2目3科4種 爬虫類：2目4科5種 魚類：5目10科17種 昆虫類：7目39科67種 底生動物：1目1科1種 クモ類：1目7科15種 陸産貝類：7目16科25種</p> <p>また、注目すべき生息地は、南知多県立自然公園、半田鳥獣保護区、佐布里池鳥獣保護区、藤江小学校鳥獣保護区が存在する。</p> <p>5. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、自然公園が1箇所、鳥獣保護区が3箇所指定されている。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 動物相の状況 2) 重要な種等の状況（重要な種等の生態、分布、生息の状況、生息環境の状況）</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査（下表参照）により行う。 1) 動物相の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じ個体の採取による方法とする。 2) 重要な種等の状況 ・重要な種等の生態 図鑑、研究論文、その他の資料により把握する。 ・重要な種等の分布及び生息の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じ個体の採取による方法とする。 ・重要な種等の生息環境の状況 現地調査は、微地形、水系、植物群落等の種類及び分布を目視確認する方法とする。</p> <p>3. 調査地域 事業実施区域及びその端部から250m程度を目安とする。ただし、行動圏の広い重要な種等に関しては、必要に応じ適宜拡大する。</p> <p>4. 調査地点 1) 動物相の状況 主な調査手法毎の調査地点選定は下表に示すとおりであり、調査地域に生息する動物を確認しやすい場所に調査地点又は経路を設定する。 2) 重要な種等の状況 重要な種等の生態等を踏まえ、調査地域においてそれらが生息する可能性の高い場所に調査地点又は経路を設定する。</p> <p>※詳細な調査地点は図8-1(4)に示す範囲を目安に、環境要素や下表の考え方を基に、今後の現地踏査等を踏まえ決定する。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 工事施工ヤード及び工事用道路等と重要な種の生息地及び注目すべき生息地の分布範囲から、生息地が消失・縮小する区間及びその程度を把握する。</p> <p>次に、それらが重要な種等の生息に及ぼす影響の程度を、科学的知見や類似事例を参考に予測する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測対象時期等 事業特性及び重要な種等の生態を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とする。</p> <p>1. 予測の基本的な手法 道路構造と重要な種の生息地及び注目すべき生息地の分布範囲から、生息地が消失・縮小する区間及び重要な種等の移動経路が分断される区間並びにその程度を把握する。</p> <p>次に、それらが重要な種等の生息に及ぼす影響の程度を、科学的知見や類似事例を参考に予測する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域と同じとする。</p> <p>3. 予測対象時期等 事業特性及び重要な種等の生態を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とする。</p>		
	土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表式、嵩上式）の存在）	対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。						

分類	主な調査手法	調査地点
哺 乳 類	目撃法・フィールドデザイン法	調査地域全域のうち、立ち入りが可能な自然地（森林、草地、河川・溪畔等）を踏査
	トラップによる捕獲（小型哺乳類）	調査地域の植生、地形、土壤状態、土地利用などの環境要素を考慮し、調査対象の哺乳類が生息しうる多様な環境（田んぼ、草地、湿地等）が網羅できるよう地点を選定
	無人撮影法	大型・中型哺乳類を対象とし、調査地域のうち、夜間に出現が見込まれる地点（獸道・谷筋等）を選定
	夜間調査（バットディテクター）	調査地域のうち、任意の地点を踏査
	捕獲調査（コウモリ類）	調査地域内においてコウモリ類の生息可能性のある箇所（洞窟・廃墟等）を抽出して選定
一般 鳥 類	直接観察	調査地域全域のうち、立ち入りが可能な自然地（森林、草地、河川・溪畔等）を踏査
	ラインセンサス法	調査地域の地形・植生・土地利用等の特徴が反映される代表的なルート（さまざまな地形を調査するため、事業実施区域を横断するルートを想定）を選定し、環境構造の偏りが生じないよう配慮して設定
	定点観察法	調査地域をできる限り見渡せる見晴らしの良い場所（高台や林縁部等）に設置し、対象種の行動圏や繁殖地、出現状況をカバーできるよう複数点を選定
	夜間調査（ミゾゴイ）	調査地域において、他事例で生息実績のあった箇所（森林等）を参考に調査地点を抽出し、現地踏査を行ったうえで選定

分類	主な調査手法	調査地点
猛禽類	定点観察法	調査地域をできる限り見渡せる見晴らしの良い場所（高台や林縁部等）に設置し、対象種の行動圏や繁殖地、出現状況をカバーできるよう複数点を選定 (調査期間中に猛禽類の行動や出現パターンに変化が見られた場合、定点を追加・移動・再配置する等、現場状況に応じて柔軟に対応。生息や繁殖の状況を把握する補足調査として、小型鳥類（スズメ・ムクドリ等）のねぐら調査の追加を検討する。)
	営巣確認調査	定点調査で繁殖が確認された場合は、営巣地特定のため、繁殖の可能性のある箇所に対して、林内踏査を実施
	夜間調査（フクロウ類）	調査地域において、他事例で生息実績のあった箇所（屋敷林、神社等）を参考に調査地点を抽出し、現地踏査を行ったうえで選定
爬虫類・両生類	直接観察	調査地域全域のうち、立ち入りが可能な自然地（森林、草地、河川・渓畔等）を踏査
魚類・底生動物	直接観察及び採取	流入河川、下流河川、環境創出箇所（瀬・淵・湛水域・ワンド・湧水・植生帶）といった区分ごとに、代表的な環境を含めて調査範囲を設定
底生動物	コドラーート法	調査地域の主要な水域（河川等）に設定
昆蟲類	直接観察及び採取	調査地域全域のうち、立ち入りが可能な自然地（森林、草地、河川・渓畔等）を踏査
昆蟲類	ライトトラップ法、ベイトトラップ法	調査地域の植生、地形、土壤状態、土地利用などの環境要素を考慮し、調査対象の昆蟲類が生息しうる多様な環境（草地、湿地、ため池、河川等）が網羅できるよう地点を選定
昆蟲類	夜間調査（ホタル）	調査地域において、他事例で生息実績のあった箇所（照明灯が近くにない河川等）を参考に調査地点を抽出し、現地踏査を行ったうえで選定
その他動物種	直接観察及び採取	調査対象地域のうち、立ち入りが可能な自然地（森林、草地、河川・渓畔等）を踏査することにより網羅的に確認

##### 5. 調査期間等

既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とする。

###### 1) 動物相の状況

春夏秋冬の4季実施することを基本とし、そこに生息する動物を確認しやすい時期（下表参照）及び時間帯とする。

###### 2) 重要な種等の状況

重要な種等の生態を踏まえ、その生息の状況を確認しやすい時期（下表参照）及び時間帯とする。

分類	主な調査手法	調査時期
哺乳類	目撃法、フィールドサイン法、トラップによる捕獲（小型哺乳類）、無人撮影法、夜間調査（バットディテクター）、捕獲調査（コウモリ類）	春・夏・秋・冬
鳥類（一般鳥類）	直接観察、ラインセンサス法、定点観察法、夜間調査（ミゾゴイ）	春・夏・秋・冬 繁殖期（夜間調査）
鳥類（猛禽類）	定点観察法、営巣確認調査、夜間調査（フクロウ類）	2 営巣期 繁殖期（夜間調査）
爬虫類・両生類	直接観察	早春・春・夏・秋
魚類	直接観察及び採取	春・夏・秋
底生動物	直接観察及び採取、コドラーート法	早春・春・夏・秋
昆蟲類	直接観察及び採取、ライトトラップ法、ベイトトラップ法、夜間調査（ホタル類）	春・初夏・夏・秋
陸産貝類	直接観察及び採取	春・夏・秋
クモ類	直接観察及び採取	春・夏・秋

表 8-3(15) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
植物	重要な種及び群落	工事の実施（工事施工ヤード、工事用道路等の設置の実施）	対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。	1. 水象の状況 事業実施区域及びその周囲には、一級河川である矢作川水系が三河湾に流下しており、二級河川である高浜川水系、前川水系、猿渡川水系、境川水系、豆搗川水系、須賀川水系、稗田川水系、阿久比川水系、十ヶ川水系が衣浦湾に流下している。また、日長川水系、信濃川水系、大田川水系、矢田川水系が西側の伊勢湾に流下している。	1. 調査すべき情報 1) 植物相及び植生の状況 2) 重要な種及び群落の状況（重要な種・群落の生態、分布、生育の状況、生育環境の状況）	1. 予測の基本的な手法 工事施工ヤード及び工事用道路等と重要な種・群落の生育地の分布範囲から、生育地が消失・縮小する区間及びその程度を把握する。次に、それらが重要な種・群落の生育に及ぼす影響の程度を、科学的知見や類似事例を参考に予測する。 2. 予測地域 調査地域と同じとする。 3. 予測対象時期等 事業特性及び重要な種及び群落の生態や特性を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とする。	1. 回避又は低減に係る評価 事業の実施に係る植物に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考の上、配慮書での検討結果、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。
				2. 土壤の状況 事業実施区域及びその周囲西側は伊勢湾に面した埋立地、中央部は衣浦湾に面した埋立地となっており、内陸部は、灰色低地、赤黄色土、グライ土、未熟土、褐色森林土、泥炭土等が分布している。	2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 1) 植物相及び植生の状況 現地調査は、個体の目視、必要に応じ個体の採取による方法とする。 2) 重要な種及び群落の状況 ・重要な種・群落の生態 図鑑、研究論文、その他の資料により把握する。 ・重要な種・群落の分布、生育の状況 現地調査は、個体の目視、必要に応じ個体の採取による方法とする。 ・重要な種・群落の生育環境の状況 現地調査は、微地形、水系等を目視確認する方法とする。			
				3. 地形及び地質の状況 ①地形の状況 事業実施区域及びその周辺西側の地形は、境川周辺は干拓地や埋立地・盛土が分布しており、境川より東側の刈谷市、安城市、高浜市には砂礫台地（中位）が広く分布するほか、河川沿いは、三角州性低地が広がる。境川より西側の東浦市、阿久比町、知多市には小起伏丘陵地が広く分布するほか、河川沿いは扇状地性低地（氾濫原性低地）が広がる。	3. 調査地域 事業実施区域及びその周辺とする。そのうち、現地調査を行う範囲は、事業実施区域及びその端部から 100m 程度を目安とする。			
				②地質の状況 事業実施区域及びその周辺において、西側の地質は主に礫岩・泥岩・砂岩の各互層、東側は、礫・砂・泥が分布している。	4. 調査地点 1) 植物相及び植生の状況 主な調査手法毎の調査地点選定は下表に示すとおりであり、調査地域において、そこに生育する植物及び植生を確認しやすい場所に調査地点又は経路を設定する。			
				2) 重要な種及び群落の状況 重要な種・群落の生態を踏まえ、調査地域において、それが生育する可能性が高い場所に地点又は経路を設定する。 ※詳細な調査地点は図 8-1 (4) に示す範囲を目安に、環境要素や下表の考え方を基に、今後の現地踏査等を踏まえ決定する。	1. 予測の基本的な手法 道路構造と重要な種・群落の生育地の分布範囲から、生育地が消失・縮小する区間及びその程度を把握する。 次に、それが重要な種・群落の生育に及ぼす影響の程度を、科学的知見や類似事例を参考に予測する。 2. 予測地域 調査地域と同じとする。 3. 予測対象時期等 事業特性及び重要な種及び群落の生態や特性を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とする。			
			対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。  対象道路の存在により、重要な種及び群落への影響を考えられる。	4. 植物の生育及び植生の状況 ①植物の生育及び群落の状況 事業実施区域及びその周囲において、文献から確認された重要な種及び群落は以下に示すとおりである。 植物：38 目 73 科 179 種 群落：3 箇所 巨樹・巨木林：71 件	分類 植物相 (重要な種) 植生 (植物群落)	主な調査手法 直接観察及び採集 植生調査	調査地点 調査地域全域のうち、立ち入りが可能な自然地（森林、草地、河川・渓畔等）を踏査 調査地域において、植物の生態を参考にそこに生育する植生を確認できる可能性が高い場所に調査地点又は経路を設定	
				②植生の状況 事業実施区域及びその周囲には、主に水田雑草群落、畑雑草群落、市街地が広がっており、西側の自然公園や鳥獣保護区の周辺地域ではシイ・カシ二次林、その他植林（常緑広葉樹）等が分布している。				
				5. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 事業実施区域及びその周囲において、天然記念物（植物）は 28 件指定されている。				

表 8-3(16) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関する事業特性	当該項目に関する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
生態系	地域を特徴づける生態系	工事の実施（建設機械の稼働（猛禽類を対象）、工事施工ヤード、工事用道路等の設置の実施）	対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。	1. 水象の状況 事業実施区域及びその周囲には、一級河川である矢作川水系が三河湾に流下しており、二級河川である高浜川水系、前川水系、猿渡川水系、境川水系、豆搗川水系、須賀川水系、稗田川水系、阿久比川水系、十ヶ川水系が衣浦湾に流下している。また、日長川水系、信濃川水系、大田川水系、矢田川水系が西側の伊勢湾に流下している。  2. 土壤の状況 事業実施区域及びその周囲西側は伊勢湾に面した埋立地、中央部は衣浦湾に面した埋立地となっており、内陸部は、灰色低地、赤黄色土、グライ土、未熟土、褐色森林土、泥炭土等が分布している。  3. 地形及び地質の状況 ①地形の状況 事業実施区域及びその周辺西側の地形は、境川周辺は干拓地や埋立地・盛土が分布しており、境川より東側の刈谷市、安城市、高浜市には砂礫台地（中位）が広く分布するほか、河川沿いは、三角州性低地が広がる。境川より西側の東浦市、阿久比町、知多市には小起伏丘陵地が広く分布するほか、河川沿いは扇状地性低地（氾濫原性低地）が広がる。  ②地質の状況 事業実施区域及びその周辺において、西側の地質は主に礫岩・泥岩・砂岩の各互層、東側は、礫・砂・泥が分布している。  4. 生態系の状況 事業実施区域及びその周囲について、6区分に類型化した。注目種・群集としては下記が想定される。 ・上位性 ホンドキツネ、テン、オオタカ、ミサゴ、ダイサギ、アオサギ ・典型性 コウベモグラ、ホンドタヌキ、ヤマガラ、カルガモ、カツブリ、ヒバリ、ニホンアマガエル、ニホンカナヘビ、ギンブナ、アゲハ、ヒメジャノメ、ショウワヨウバッタ、アブラゼミ、シオカラトンボ、ノコギリクリワガタ、ハラビロトンボ、コシアキトンボ ・特殊性 セイタカシギ、ハマシギ、ソトオリガイ、カワザンショウガイ、ガガブタ、オニバス、スマガヤ、バン、ヒクイナ	1. 調査すべき情報 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 ・動物相の状況 ・植物相の状況 ・その他の自然環境に係る概況 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 ・注目種・群集の生態 ・注目種・群集とその他の動植物の食物連鎖上の関係及び共生の関係 ・注目種・群集の分布 ・注目種・群集の生息・生育の状況 ・注目種・群集の生息環境若しくは生育環境  2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 なお、「動物」「植物」の調査が実施されているものは、当該調査結果を利用する。 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 ・動物相の状況、植物相の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じて個体の採取による方法とする。 ・その他の自然環境に係る概況 現地調査は、主要な微地形、水系、植物群落等の種類及び分布を目視確認する方法とする。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 ・注目種・群集の生態、注目種・群集とその他の動植物の食物連鎖上の関係及び共生の関係 図鑑、研究論文、その他の資料により把握する。 ・注目種・群集の分布、注目種・群集の生息・生育の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じて個体の採取による方法とする。 ・注目種・群集の生息環境若しくは生育環境 現地調査は、生息・生育基盤について、注目種・群集の生活の場となる微地形、水系、植物群落等の状況を目視確認することを基本とする。  3. 調査地域 事業実施区域及びその周辺とする。そのうち、現地踏査を行う範囲は、事業実施区域及びその端部から 250m 程度を目安とする。ただし、行動圏の広い注目種・群集に関しては、必要に応じ適宜拡大する。  4. 調査地点 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 調査地域に生息・生育する動植物及び生息・生育基盤の概況を確認しやすい場所に調査地点又は経路を設定する。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 注目種・群集の生態を踏まえ、調査地域においてそれらが生息・生育する可能性が高い場所に調査地点又は経路を設定する。 ※詳細の調査地点は図 8-1 (4) に示す範囲を目安に、環境要素を勘案して設定し、今後の現地踏査等を踏まえ決定する。  5. 調査期間等 動物の項、植物の項と同様とする。	1. 予測の基本的な手法 工事施工ヤード及び工事用道路等と生息・生育基盤及び注目種・群集の分布から、生息・生育基盤が消失・縮小する区間及びその程度を把握する。 次に、それらが注目種・群集の生息・生育状況の変化及び地域を特徴づける生態系に及ぼす影響の程度を、注目種・群集の生態並びに注目種・群集と他の動植物との関係を踏まえ、科学的知見や類似事例を参考に予測する。  2. 予測地域 調査地域と同じとする。  3. 予測対象時期等 事業特性及び注目種・群集の生態や特性を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とする。	1. 回避又は低減に係る評価 事業の実施に係る生態系に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考の上、配慮書での検討結果、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。
	土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表式、嵩上式）の存在）	対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。  対象道路の存在により、地域を特徴づける生態系への影響が考えられる。	1. 調査すべき情報 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 ・動物相の状況、植物相の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じて個体の採取による方法とする。 ・その他の自然環境に係る概況 現地調査は、主要な微地形、水系、植物群落等の種類及び分布を目視確認する方法とする。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 ・注目種・群集の生態、注目種・群集とその他の動植物の食物連鎖上の関係及び共生の関係 図鑑、研究論文、その他の資料により把握する。 ・注目種・群集の分布、注目種・群集の生息・生育の状況 現地調査は、個体や痕跡等の目視や鳴き声の聞き取り、必要に応じて個体の採取による方法とする。 ・注目種・群集の生息環境若しくは生育環境 現地調査は、生息・生育基盤について、注目種・群集の生活の場となる微地形、水系、植物群落等の状況を目視確認することを基本とする。  3. 調査地域 事業実施区域及びその周辺とする。そのうち、現地踏査を行う範囲は、事業実施区域及びその端部から 250m 程度を目安とする。ただし、行動圏の広い注目種・群集に関しては、必要に応じ適宜拡大する。  4. 調査地点 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 調査地域に生息・生育する動植物及び生息・生育基盤の概況を確認しやすい場所に調査地点又は経路を設定する。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 注目種・群集の生態を踏まえ、調査地域においてそれらが生息・生育する可能性が高い場所に調査地点又は経路を設定する。 ※詳細の調査地点は図 8-1 (4) に示す範囲を目安に、環境要素を勘案して設定し、今後の現地踏査等を踏まえ決定する。  5. 調査期間等 動物の項、植物の項と同様とする。	1. 予測の基本的な手法 道路構造並びに生息・生育基盤及び注目種・群集の分布から、生息・生育基盤が消失・縮小する区間及び注目種・群集の移動経路が分断される区間並びにその程度を把握する。 次に、それらが注目種・群集の生息・生育状況の変化及びそれに伴う地域を特徴づける生態系に及ぼす影響の程度を、注目種・群集の生態並びに注目種・群集と他の動植物との関係を踏まえ、科学的知見や類似事例を参考に予測する。  2. 予測地域 調査地域と同じとする。  3. 予測対象時期等 事業特性及び注目種・群集の生態や特性を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とする。				

表 8-3(17) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関する事業特性	当該項目に関する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観	工事の実施（工事施工ヤード、工事用道路等の設置）	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>工事の実施にあたっては、工事施工ヤードや工事用道路等を設置するため、主要な景観資源並びに眺望景観への影響が考えられる。</p>	<p>1. 景観の状況 事業実施区域及びその周囲には、17地点の主要な眺望点及び38箇所の景観資源が分布しているが、事業実施区域内には存在していない。</p> <p>2. 自然公園法の規定により指定された国立公園、国定公園又は都道府県立自然公園の区域 事業実施区域は、愛知県立自然公園条例により指定された南知多県立自然公園を一部通過する。</p> <p>3. 法令等により指定された地域・規制内容等の状況 半田市、常滑市、碧南市、東浦町は「景観法」に基づく景観行政団体となっており、良好な景観の形成に関する計画(景観計画)を策定している。 また、愛知県は「美しい愛知づくり条例」(平成18年3月28日、愛知県条例第6号)を定めている。</p>	<p>1. 調査すべき情報 主要な眺望点及び景観資源の分布</p> <p>2. 調査の基本的な手法 地域特性の把握時に収集した文献資料から、主要な眺望点及び景観資源の分布に関する情報を利用する。</p> <p>3. 調査地域 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な眺望点及び景観資源の改変が想定される地域とする。 図8-1(5)に示す地点(主要な眺望点5箇所、景観資源7箇所)を予定。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 主要な眺望点及び景観資源の位置と工事施工ヤード、工事用道路等の設置が想定される範囲を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置、程度を把握する。</p> <p>2. 予測地域 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な眺望点及び景観資源の改変が想定される地域とする。</p> <p>3. 予測対象時期等 工事施工ヤード、工事用道路等の設置が想定される時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 工事施工ヤード、工事用道路等の設置及び道路(地表式、嵩上式)の存在に係る景観に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行う。</p>	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考の上、配慮書での検討結果、事業特性及び地域特性並びに専門家等による技術的助言を踏まえて選定した。
	土地又は工作物の存在及び供用(道路(地表式、嵩上式)の存在)	対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。			<p>1. 調査すべき情報 1) 主要な眺望点の状況 2) 景観資源の状況 3) 主要な眺望景観の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 主要な眺望点の状況、景観資源の状況については、既存の文献資料等により把握する。 主要な眺望点の分布、利用状況(利用時期、利用時間帯等)及び景観資源の分布、自然特性(見どころとなる時期等)に関する情報が、文献資料では不足すると判断される場合には、主要な眺望点の管理者や関係地方公共団体に対しヒアリング又は現地踏査を行い、必要な情報を確認する。 また、主要な眺望景観の状況については、写真撮影により視覚的に把握する。歴史的街並み等からの眺望景観についても確認を行う。</p> <p>3. 調査地域 事業実施区域及びその端部から3km程度の範囲を目安とし、その範囲において主要な眺望点が分布する地域とする。</p> <p>4. 調査地点 主要な眺望点及び景観資源の分布、視覚的関係及び対象道路の位置等を踏まえ、主要な眺望景観の変化が生じると想定される地点を設定する。 図8-1(5)に示す地点(主要な眺望点5箇所、景観資源7箇所)を予定。</p> <p>5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とする。 現地調査の調査期間等は、主要な眺望点の利用状況(利用時期、利用時間帯等)、景観資源の自然特性(見どころとなる時期等)を考慮し、主要な眺望景観が当該地域において代表的なものとなる期間、時期及び時間帯とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 1) 主要な眺望点及び景観資源の改変 主要な眺望点及び景観資源と事業実施区域を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置、程度を把握する。</p> <p>2) 主要な眺望景観の変化 フォトモンタージュ法等の視覚的な表現方法により眺望景観の変化の程度を把握する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、景観の特性を踏まえて主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とする。</p> <p>1) 主要な眺望点及び景観資源の改変が生じる地域 2) 主要な眺望景観の変化が生じる地域</p> <p>3. 予測対象時期等 対象道路の完成時において、主要な眺望点の利用状況(利用時期等)、景観資源の自然特性(見どころとなる時期等)を踏まえ、主要な眺望点、景観資源及び主要な眺望景観の影響を明らかにする上で必要な時期とする。</p>		

表 8-3(18) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関する事業特性	当該項目に関する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場	工事の実施（工事施工ヤード、工事用道路等の設置）	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>工事の実施にあたっては、工事施工ヤードや工事用道路等を設置するため、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられる。</p>	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>対象道路の存在により、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられる。</p>	<p>1. 触れ合い活動の場の状況 事業実施区域及びその周囲には 63箇所の人と自然との触れ合いの活動の場が分布しており、以下に示す神社や公園等の 3 箇所の活動の場が事業実施区域に分布している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日長神社（紅葉谷）</li> <li>・知多半島サイクリングロード</li> <li>・フローラルガーデンよさみ</li> </ul>	<p>1. 調査すべき情報 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布</p> <p>2. 調査の基本的な手法 地域特性の把握時に収集した文献資料から、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布に関する情報を利用する。</p> <p>3. 調査地域 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変が想定される地域とする。 図 8-1(6)に示す地点（事業実施区域に分布する「日長神社」「知多半島サイクリングロード」「フローラルガーデンよさみ」に、その端部から 500m の範囲に分布する「知多墓園」を加えた 4 箇所）を予定。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 主要な人と自然との触れ合いの活動の場と工事施工ヤード、工事用道路等の設置が想定される範囲を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置、面積や延長等を把握する。</p> <p>2. 予測地域 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変が想定される地域とする。</p> <p>3. 予測対象時期等 工事施工ヤード、工事用道路等の設置が想定される時期とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 事業の実施に係る人と自然との触れ合いの活動の場に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p>
	土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表式、嵩上式）の存在）				<p>1. 調査すべき情報 1) 人と自然との触れ合いの活動の場の概況</p> <p>2. 自然公園法の規定により指定された国立公園、国定公園又は都道府県立自然公園の区域 事業実施区域は、愛知県立自然公園条例により指定された南知多県立自然公園を一部通過する。</p>	<p>1. 調査の基本的な手法 既存資料調査及び現地調査により行う。 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況に関する情報が、文献・資料では不足すると判断される場合には、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の管理者や関係地方公共団体に対してヒアリングを行ない、必要な情報を確認する。 現地調査では、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を取り巻く自然資源の状況を、写真撮影により視覚的に把握する。また、主要な人と自然との触れ合いの活動の場において行われている主な自然との触れ合いの活動内容を詳細に把握する。</p> <p>3. 調査地域 事業実施区域及びその端部から 500m 程度の範囲を目安とし、主要な人と自然との触れ合いの活動の場が分布する地域とする。</p> <p>4. 調査地点 現地調査の地点は、人と自然との触れ合いの活動の場が存在する地点や対象道路に近接し影響が大きいと想定される地点等、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用性や快適性に及ぼす影響を把握するのに適切な地点に設定する。 図 8-1(6)に示す地点（「日長神社」「知多墓園」「知多半島サイクリングロード」「フローラルガーデンよさみ」の 4 箇所）を予定。</p> <p>5. 調査期間等 既存資料調査の調査期間等は、最新のものを入手可能な時期とする。 現地調査の調査期間等は、人と自然との触れ合いの活動の特性、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を取り巻く自然資源の特性及び主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況（利用時期、時間帯）を踏まえ、それらが適切に把握できる期間、時期及び時間帯とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変 主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源と事業実施区域を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置、面積や延長等を把握する。</p> <p>2) 利用性の変化 ・人と自然との触れ合いの活動の場の利用性の変化 触れ合いの活動の場の利用の支障の有無、支障が生じる箇所等を把握する。特に触れ合いの活動の場の分断の有無及び分断によって生じる活用可能面積や延長を把握する。 ・主要な人と自然との触れ合いの活動の場への到達時間・距離の変化 近傍の既存道路の改変の状況より、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への到達時間・距離の変化を把握する。</p> <p>3) 快適性の変化 人と自然との触れ合いの活動の場から認識される近傍の風景の変化が生じる位置・程度を把握する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、人と自然との触れ合いの活動の場の特性を踏まえて主要な人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とする。</p> <p>1) 主要な触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源の改変が生じる地域</p> <p>2) 触れ合いの活動の場又は場の利用に関し影響が生じる地域及び近傍の既存道路において、主要な触れ合いの活動の場への到達時間・距離の変化が生じる地域</p> <p>3) 触れ合いの活動の場から認識される近傍の風景の変化が生じ、雰囲気が阻害されると想定される地域（実施区域及びその端部から 500m 程度の範囲）</p> <p>3. 予測対象時期等 対象道路の完成時において、人と自然との触れ合いの活動の特性、主要な触れ合いの活動の場を取り巻く自然資源の特性及び主要な触れ合いの活動の場の利用状況（利用時期）を踏まえ、主要な触れ合いの活動の場に及ぶ影響を明らかにする上で必要な時期とする。</p>	

表 8-3(19) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素の大区分	項目		当該項目に関する事業特性	当該項目に関する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況	地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況	工事の実施（工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）	<p>対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。</p> <p>工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置及び道路の存在により、地域の歴史的文化的特性を生かした環境への影響が考えられる。</p>	<p>1. 文化財の状況 対象事業実施区域及びその周囲においては、文化財保護条例等による指定を受けた文化財等（建造物・有形民俗文化財・無形民俗文化財・史跡・名勝・天然記念物）が存在しており、事業実施区域内には、正盛院仁王門、日長の御馬頭、久松 松平家葬地が存在している。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 主要な地域の歴史的文化的特性を生かした環境（史跡、建造物、無形民俗文化財）の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法 地域の歴史的文化的特性を生かした環境に関する既存資料の収集により把握する。また、既存資料調査を補完する必要がある場合には、現地調査により行う。 現地調査は、現地踏査による目視で把握する。</p> <p>3. 調査地域 対象道路が地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況の変化を生じさせる範囲（事業実施区域）を考慮して、その範囲における地域の歴史的文化的特性を生かした環境が分布する地域とする。</p> <p>4. 調査地点 調査地域のうち、地域の歴史的文化的特性を生かした環境に及ぼす影響を適切に把握できる地点とする。 図 8-1(7)に示す地点（「日長の御馬頭」「正盛院仁王門」「久松松平家葬地」の3箇所）を予定。</p> <p>5. 調査期間等 既存資料調査及び現地調査の調査期間等は、必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間とする。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 地域の歴史的文化的特性を生かした環境（史跡、建造物、無形民俗文化財）と事業実施区域の重ね合わせにより、地域の歴史的文化的特性を生かした環境の改変の位置及び程度を把握する。</p> <p>2. 予測地域 調査地域のうち、地域の歴史的文化的特性を生かした環境の変化が生じると考えられる地域とする。</p> <p>3. 予測対象時期等 地域の歴史的文化的特性を生かした環境の影響を明らかにする上で必要な時期とし、工事の実施期間とする。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 事業の実施に係る地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。</p>	「愛知県環境影響評価指針」（平成 11 年 5 月 28 日、愛知県告示 445 号）を勘案し、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。
	土地又は工作物の存在及び供用（道路（地表式、嵩上式）の存在）	対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。						

表 8-3(20) 環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去）	対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。  工事の実施にあたっては、工作物の除去によるアスファルト・コンクリート塊が発生する。これらの廃棄物による環境への負荷の影響が考えられる。	1. 廃棄物の処理及び施設の状況  調査区域には、産業廃棄物処理施設が 215 件分布し、そのうち最終処分施設は 5 件分布しており、特別管理産業廃棄物処理施設が 18 件分布しそのうち最終処分施設は 1 件分布している。  また事業実施区域内には、産業廃棄物処理施設が 6 件分布している。	予測及び評価に必要な情報は、事業特性及び地域特性の情報把握により得られることから、調査は既存資料調査により行うことを基本とし、必要な情報が得られない場合又は不足する場合には必要に応じて聞き取り調査を行う。	1. 予測の基本的な手法  事業特性及び地域特性を基に行うこととし、廃棄物等の種類ごとの概略の発生及び処分の状況を予測する。  2. 予測地域  廃棄物等が発生する事業実施区域を基本とする。  なお、再利用方法の検討に当たっては、実行可能な再利用の方策を検討するため、事業実施区域の周辺区域を含む範囲とする。  3. 予測対象時期等  廃棄物等の発生する工事期間とする。	1. 回避又は低減に係る評価  切土工等又は既存の工作物の除去に係る廃棄物等による影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。	国土交通省令に基づきつつ、技術手法を参考の上、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。
温室効果ガス等	温室効果ガス等	工事の実施（建設機械の稼働）	対象道路の道路構造は、地表式又は嵩上式を計画している。また、インターチェンジ及びジャンクションの設置を計画している。  工事の実施にあたっては、建設機械の稼働、及び資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による温室効果ガス（二酸化炭素）が発生する。  これらの温室効果ガス等による環境への負荷の影響が考えられる。	1. 温室効果ガス等の状況  愛知県では「あいち地球温暖化防止戦略 2030（改定版）～カーボンニュートラルあいちの実現に向けて～」（2022 年 12 月、愛知県）を策定しており、2030 年度の温室効果ガス総排出量を 2013 年度比で 46% 削減する目標を設定している。	予測及び評価に必要な情報は、既存資料調査により行うことを基本とする。	1. 予測の基本的な手法  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）に伴い発生する温室効果ガス（二酸化炭素）の発生状況を把握する。  2. 予測地域  温室効果ガス（二酸化炭素）が発生する事業実施区域を基本とする。  3. 予測対象時期等  温室効果ガス（二酸化炭素）の発生する工事期間とする。	1. 回避又は低減に係る評価  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温室効果ガス（二酸化炭素）による影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにする。	「愛知県環境影響評価指針」（平成 11 年 5 月 28 日、愛知県告示 445 号）を勘案し、事業特性及び地域特性を踏まえて選定した。
		工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）						

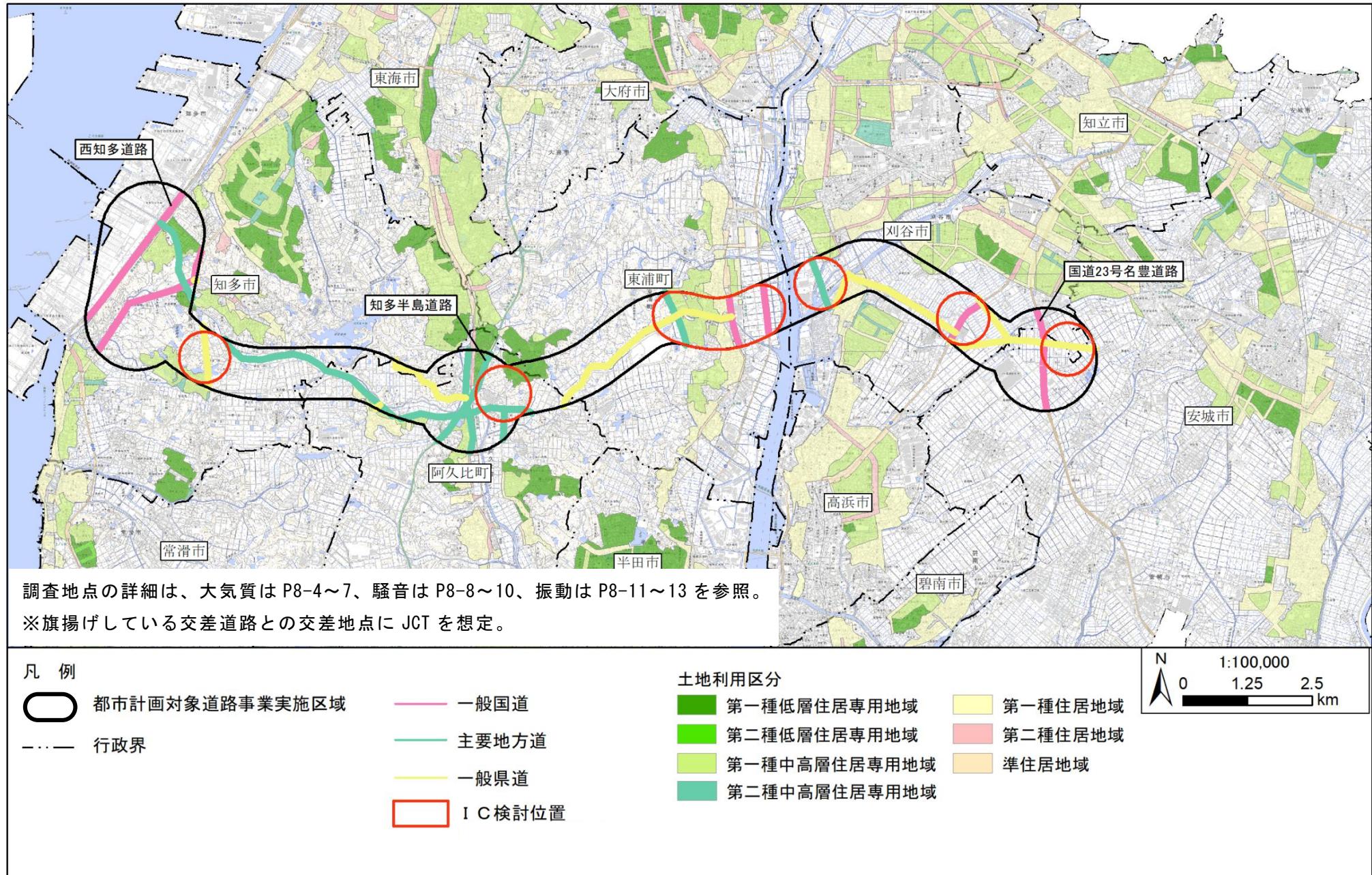
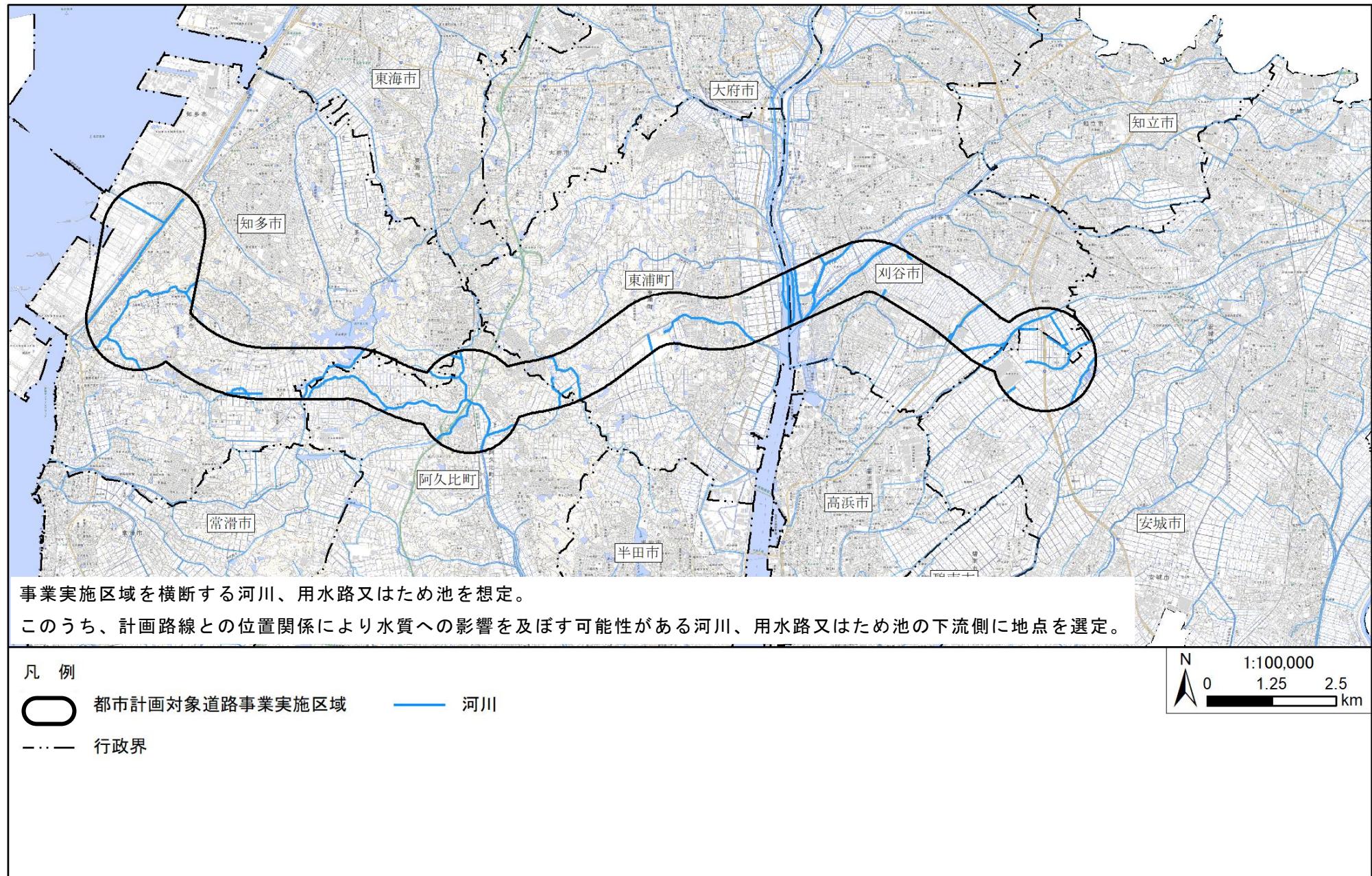
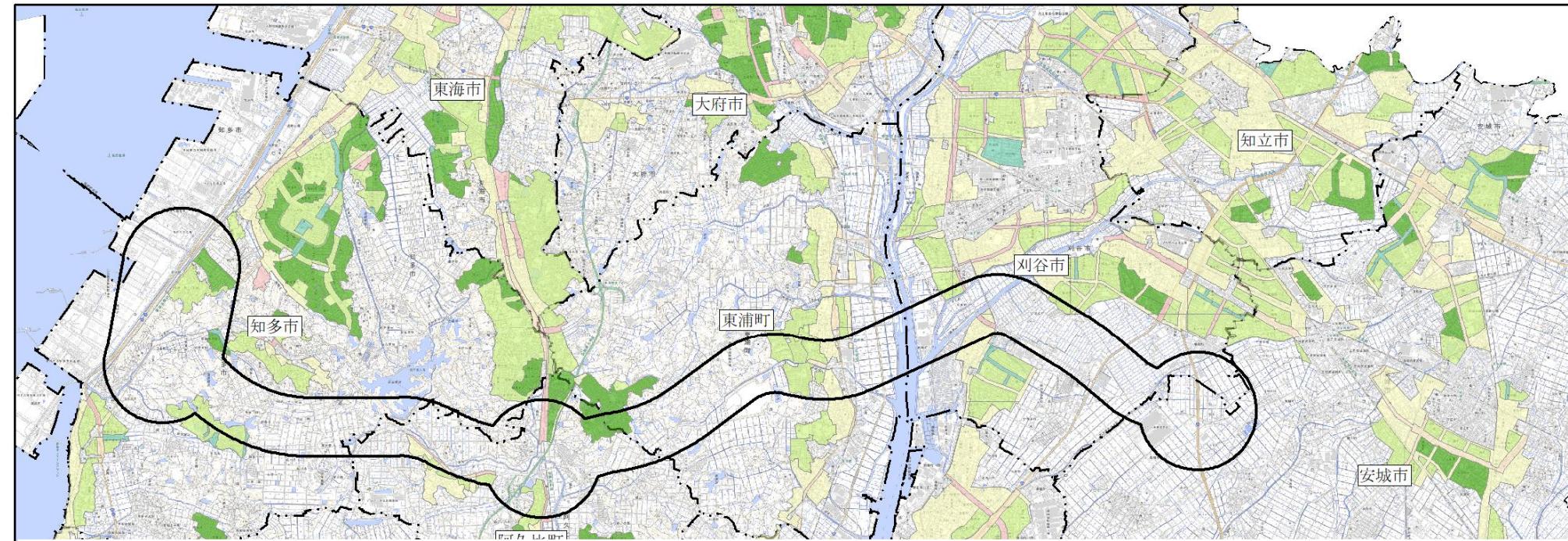


図 8-1 (1) 主要な保全対象位置図（大気質・騒音・振動）





8-27

低周波音：道路構造が橋若しくは高架であり、影響範囲内に住居等の保全対象が立地または立地が計画されている地域を選定。

日照阻害：道路構造が高架構造の周辺地域において、日照阻害に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域を選定。

用途地域の指定状況(図4.2-5、図示)」に加え、「土地利用細分メッシュ図(図4.2-4)」、「土地利用の状況(都市地域等)(図4.2-6)」等を参考にP8-14, P8-16に示す調査範囲を選定。

※高架構造位置はJCT部などが想定されるが、対象道路の詳細構造が未確定であるため具体的な位置は示していない。

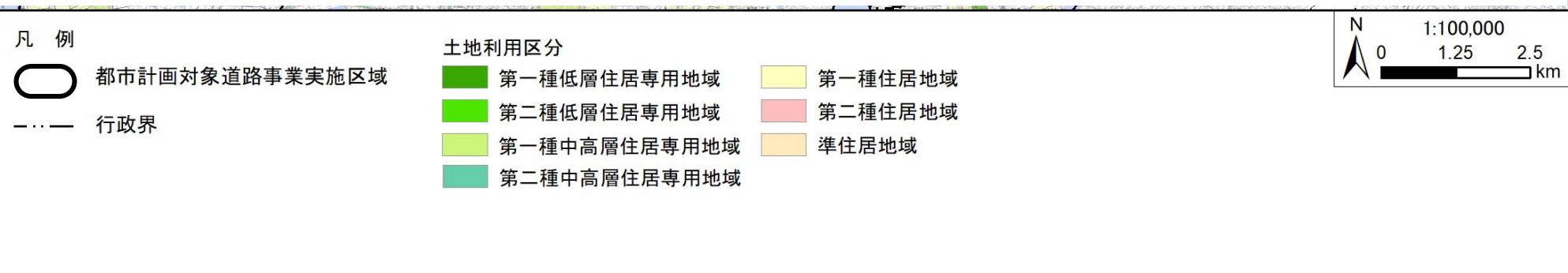


図 8-1 (3) 主要な保全対象位置図（低周波音・日照阻害）

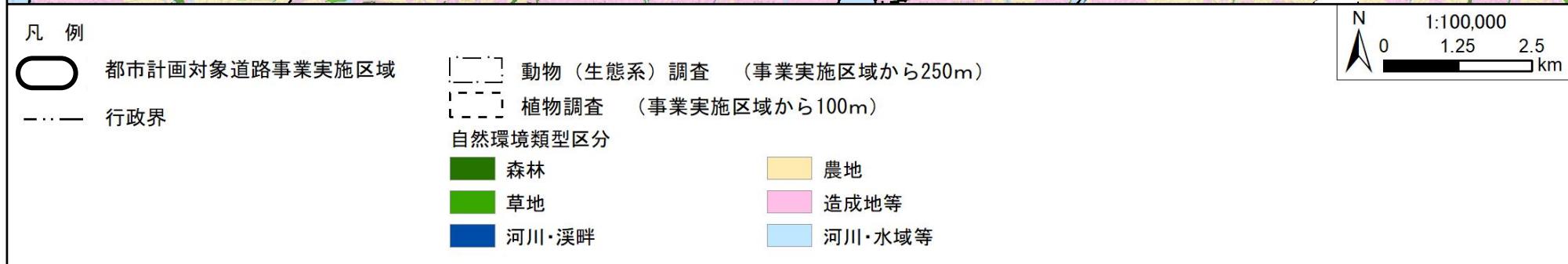
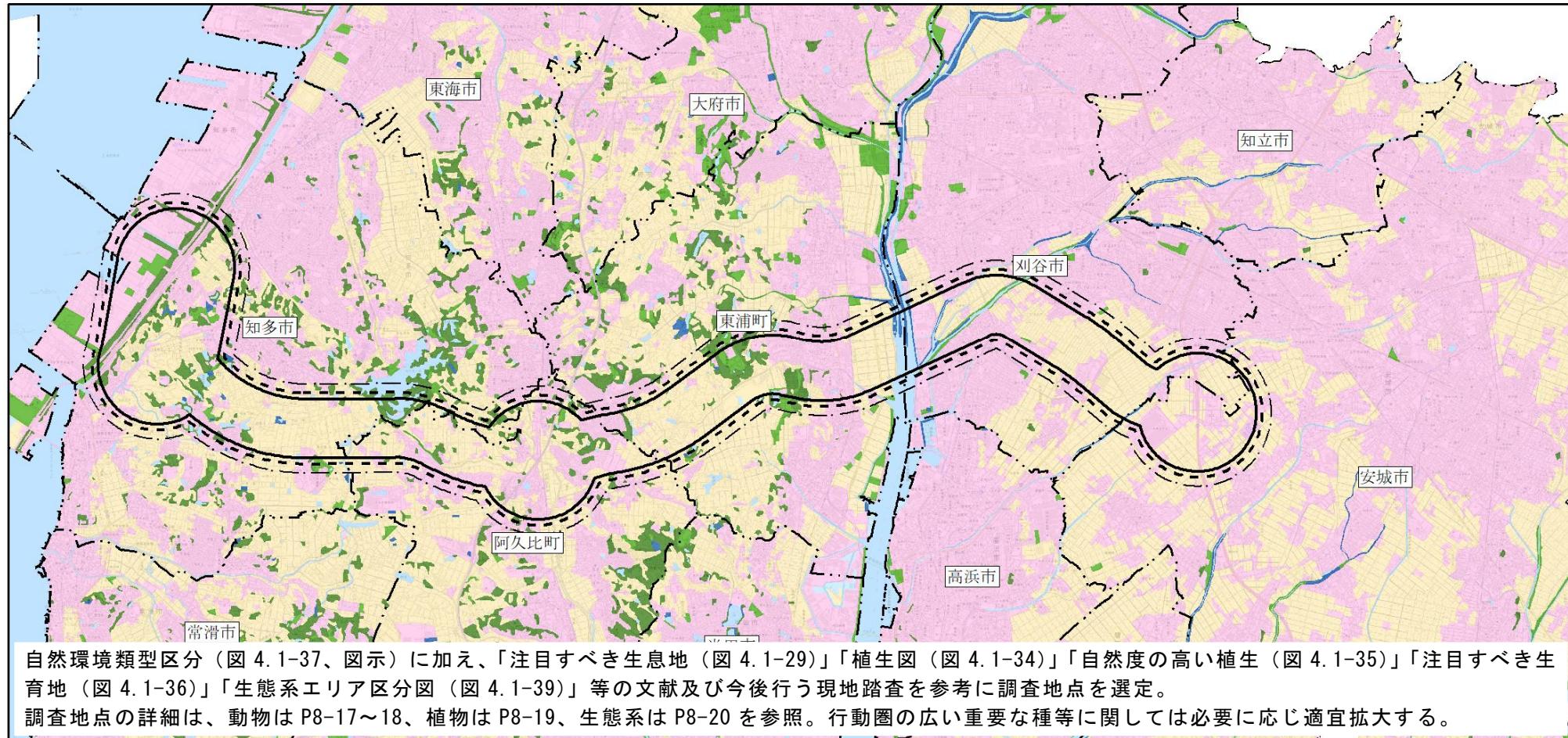


図 8-1 (4) 主要な保全対象位置図（動物・植物・生態系）

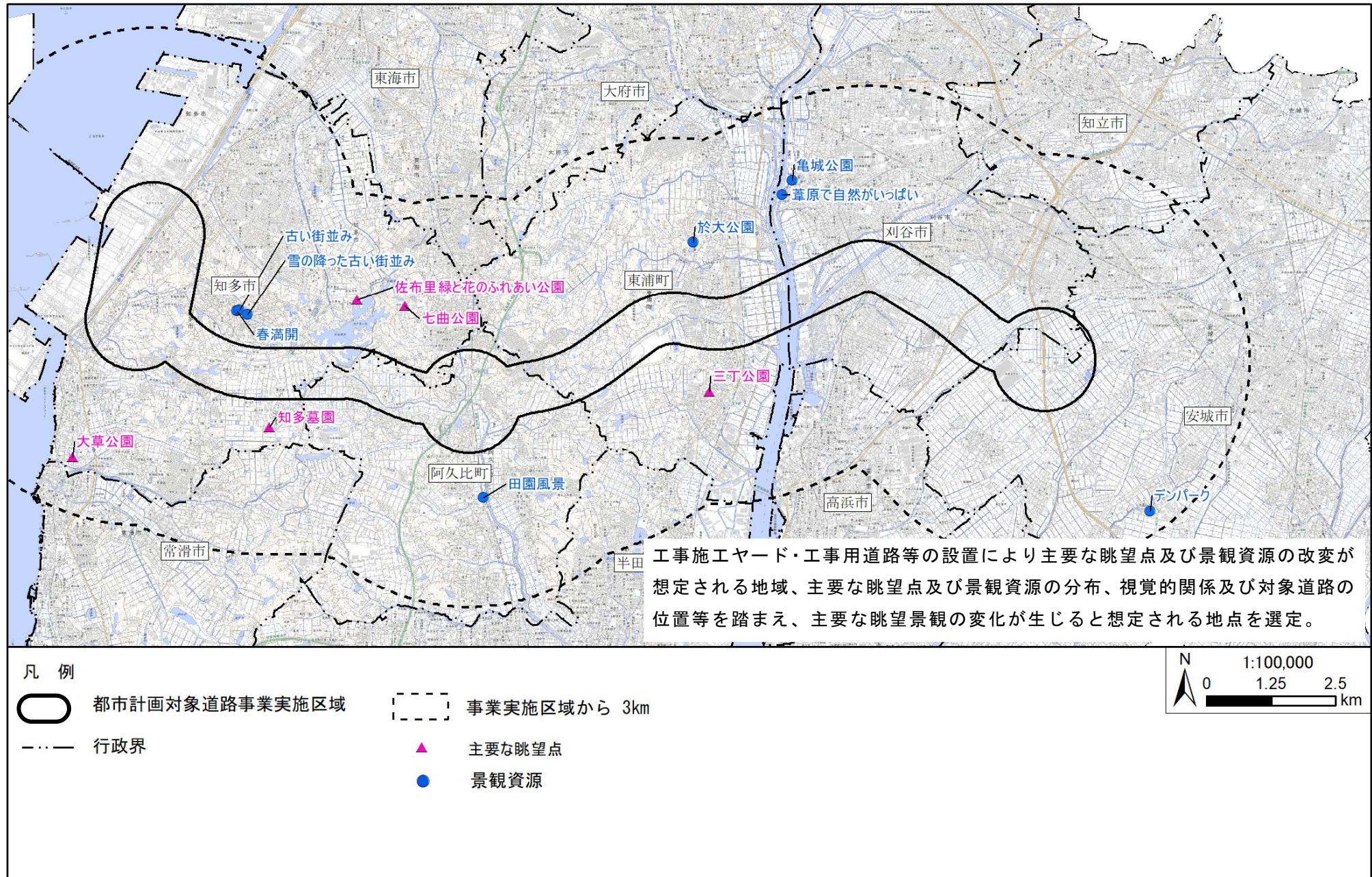
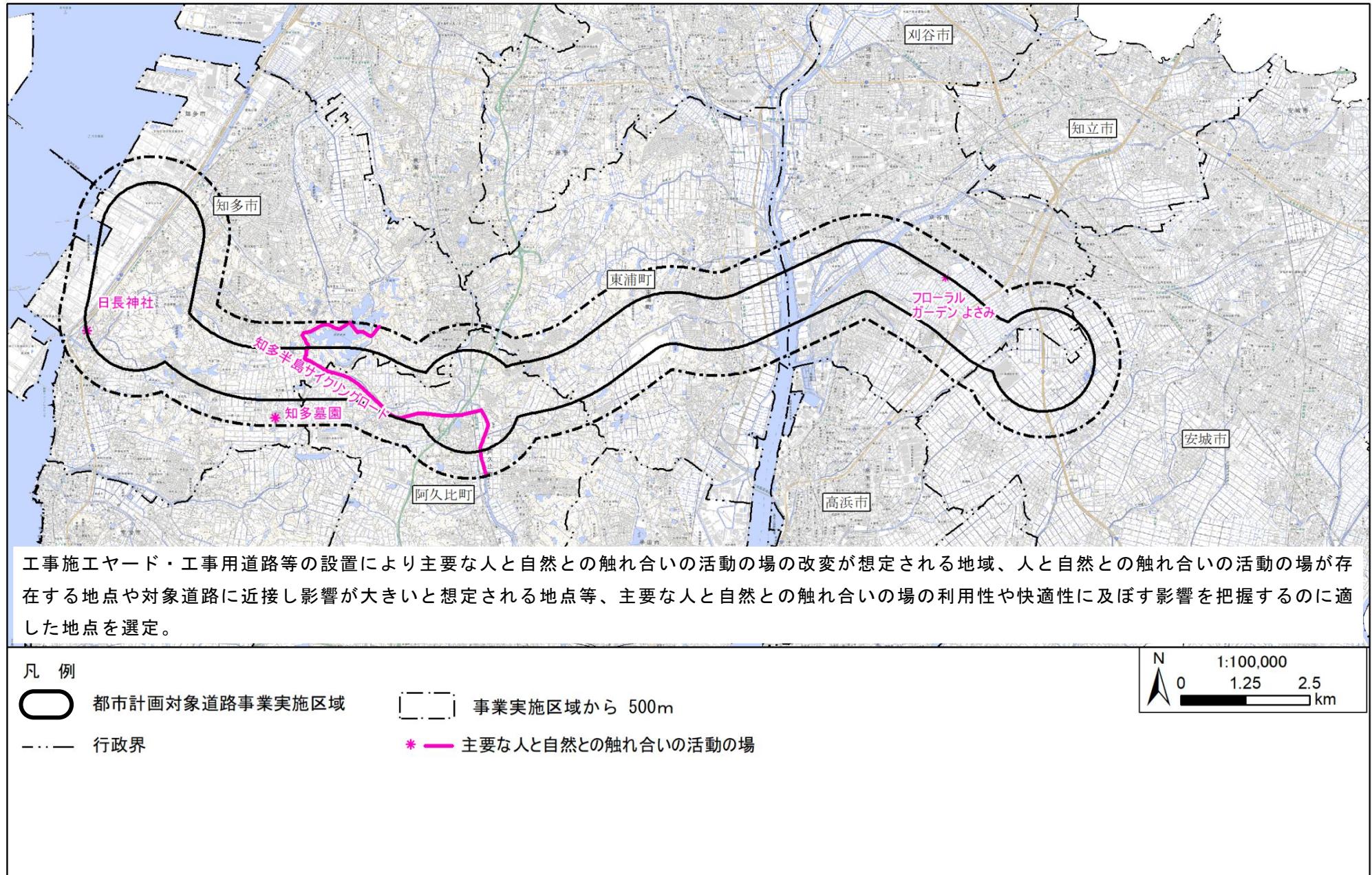


図 8-1 (5) 主要な保全対象位置図（景観）



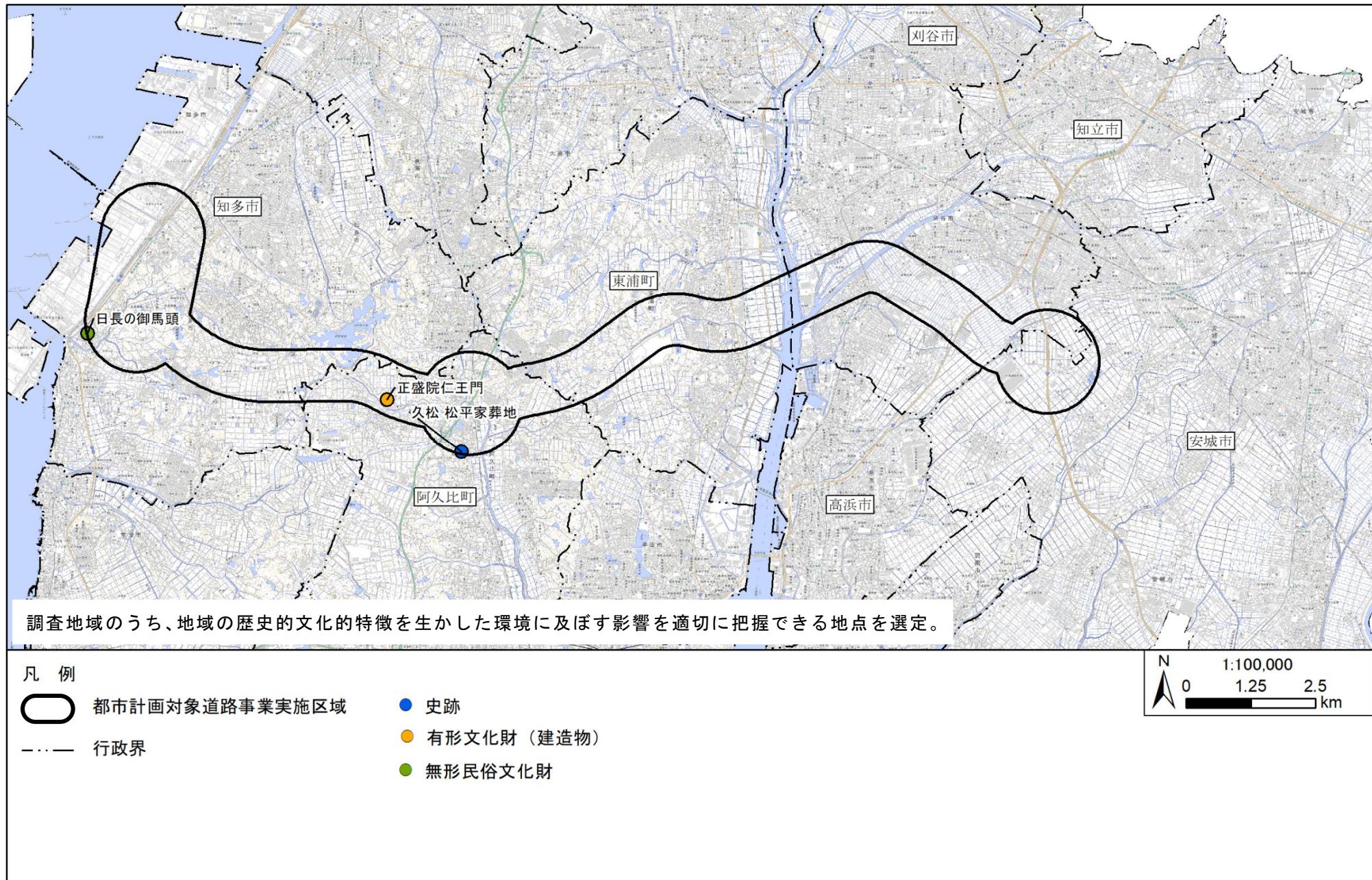


図 8-1 (7) 主要な保全対象位置図（文化財）