

「一般国道 4 0 3 号道路拡幅整備に係る計画段階環境配慮計画書」に対する意見等への事業者の見解・対応及び事務局の見解

資料 1

No	環境要素等	意見等の内容	【事業者】見解・対応	【事務局】意見等の取扱いについて ○：答申書素案へ反映	
1	全体	交通混雑を回避するための道路整備であることから、供用後はもとより、工事期間中についても交通混雑やそれに伴う環境影響を助長することが無いよう予測・配慮に留意いただきたいです。	方法書以降の手続きにおいて、現在実施中の道路予備設計で検討した工法や、将来の人口や道路ネットワーク等を踏まえて算定する交通需要推計を用いることで、事業実施による環境影響を適切に予測・評価していきます。		事業者の回答を以って了解としたい。
2	全体	当初計画からの工法の変更や、隣接（接続）道路の供用による交通量の変化などが想定される場合は、それらを加味した予測についても検討し、配慮いただきたいです。		○	【総括的事項（１）】 道路事業における環境影響評価において、交通量の把握は予測の基礎となる重要な要素である。現況の交通量及び将来の計画交通量を適切に把握し、これを反映させた環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）とすること。
3	全体	予測及び評価に用いている引用事例等には、一部古いものが用いられているので、方法書以降はできる限り最新のものを採用していただきたいです。	方法書以降で用いる引用事例等については、更新された最新の情報を採用して、事業実施による環境影響を適切に予測・評価していきます。		事業者の回答を以って了解としたい。
4	計画	<p>小阿賀野川橋の工事については、環境配慮書に求められている「複数案の設定」*を行うべきと考えます。  *周辺の環境特性を勘案し複数案を抽出  *複数案に適合する範囲を確定し、該当する地域の情報を収集</p> <p>理由は、事業者からの説明で、明確に、特に橋架について複数の工事案（現状のまま、補強工事、半分交換工事、拡張工事等）を挙げられ、すでに複数案が想定されているためです。さらに、説明では「現状のまま」進められる可能性が最も小さく、今後計画は変更されうると判断できました。そういう状況では、重大な環境影響の回避又は低減を図るため、方法書の作成前の手続として、対象事業に関する位置・規模等について計画段階で複数案を設定したうえで、環境の保全のために配慮すべきと考えます。</p>	小阿賀野橋については、現状では既に都市計画決定された法線及び幅を尊重し、検討を進めていくこととしていますが、方法書以降の手続きにおいて、想定される複数の工法をお示しした上で、それらに対する環境影響を予測・評価し、必要な環境保全のための措置を検討していきます。なお、小阿賀野橋の既設橋台は昭和55年に将来の４車線化を見据えた幅で設置されていますが、その後各種技術基準が改定されたことから、次年度上半期に現況調査を実施する予定としています。	○	【総括的事項（２）】 当該事業は一般国道403号道路の拡幅事業であり、一部に橋梁工事が含まれる。橋梁工事については複数の施工方法が想定されることから、これら複数の案について方法書に示し、環境影響を受けるおそれのある範囲及び環境影響評価項目を適切に選定すること。

No	環境要素等	意見等の内容	【事業者】見解・対応	【事務局】意見等の取扱いについて ○：答申書素案へ反映	
5	計画	ゼロオプションについては、事業そのものの実施だけでなく、実施規模・実施範囲について、現状の交通量の把握と適切な将来予測に基づいて判断すべきだと思います。一部の区間については、現状で3車線（片側2車線）で供用されているため、その区間の片側2車線方向についてはこれ以上の改善は見込まれないはずです。その際、反対車線についても2車線に拡幅する必要があるかについては、現状の交通量の把握を、曜日・時間帯、方向別に行い、適切な将来予測に基づいて必要性を判断すべきです。また、事業全体の実施範囲や規模についても、現状の交通量に基づいた適切な将来予測を行い、決定するべきであると考えます。	道路構造令の基準において、現況交通量（道路交通センサス）に対する必要車線数が4車線以上となっていることや、都市計画道路の交通分担を踏まえたネットワークにより都市計画決定されたことから、4車線化の必要性は高いと考えています。また、暫定3車線区間については、既に片側1車線区間の交通渋滞が発生していることから、全区間を完成4車線化することで改善が図られると見込んでいます。なお、将来の人口や道路ネットワーク等を踏まえて算定する交通需要推計に基づいて、事業の実施範囲や規模について改めて方法書で整理していくこととしており、現在、交通需要推計に向けた準備を進めています。	○	【総括的事項（1）】 道路事業における環境影響評価において、交通量の把握は予測の基礎となる重要な要素である。現況の交通量及び将来の計画交通量を適切に把握し、これを反映させた環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）とすること。  ○ 【個別事項（1）】 計画段階環境配慮計画書（以下「配慮書」という。）において、ゼロ・オプションの検討は行われているが、方法書においては、経済面や社会状況の変化も考慮したゼロ・オプションの検討として、交通量の変化を具体的に示すなど、客観的な根拠を持ってより分かりやすく示すこと。
6	計画	実施範囲、工事方法については、なるべく早い段階で決定し、それに合わせて環境調査を行うべきだと思います。特に、小阿賀野川については、自然の河川が残る場所であり、動植物に対して工事が大きく影響すると予想されます。工事内容に合わせて適切に環境調査を行い、影響を評価すべきです。	現在実施中の道路予備設計を踏まえ、工事計画の検討を行い、方法書に反映した上で環境調査を行っていく予定です。特に橋梁部等の工事による環境影響が大きいと想定される範囲については、十分な調査範囲及び調査時期を設定することで、事業実施による環境影響を適切に予測・評価していきます。	○	【総括的事項（2）】 当該事業は一般国道403号道路の拡幅事業であり、一部に橋梁工事が含まれる。橋梁工事については複数の施工方法が想定されることから、これら複数の案について方法書に示し、環境影響を受けるおそれのある範囲及び環境影響評価項目を適切に選定すること。
7	大気質	配慮事項の選定結果（表4.1.1）には含まれていませんが、光化学オキシダントは平成30年度から令和4年まで環境基準（短期的評価）を非達成です。0.12 ppmを超えた状態が継続すると注意報発令に至りますが、0.081～0.114で推移しているため、本事業の影響が懸念される項目の一つと考えられ、追加で予測・評価を行う必要があるのではないのでしょうか。	本事業による大気質への影響に係る項目については、自動車排ガス中に含まれる主な大気汚染物質のうち、環境保全上の基準値や規制値が定められ、本事業の実施に伴い変化が想定される窒素酸化物及び浮遊粒子状物質を対象としています。一方で、光化学オキシダントは、その原因物質である窒素酸化物等が太陽光の作用によって複雑に光化学反応することで二次的に生成される物質であり、本事業に伴う車両の運行により直接排出しないことから対象としていません。なお、光化学オキシダントの原因物質のひとつである窒素酸化物は、上述のとおり予測評価の対象としています。		事業者の回答を以って了としたい。

No	環境要素等	意見等の内容	【事業者】見解・対応	【事務局】意見等の取扱いについて ○：答申書素案へ反映	
8	騒音	4.3.2 騒音 に関して 等価騒音レベルの事業実施後の4地点における予測結果とその評価が、4-15以降に記載されています。 （１）最も重要な事業実施後の予想交通量の設定の適正かどうかについての専門的判断手段は持っていないので、理解できるようなやさしい説明をお願いします。 （２）予測方法 p4-17 （注3）に説明があり、換算交通量の変化による騒音レベルの変化を算出するという、分かりにくい方法を用いています。一方、我が国の道路交通騒音の予測手法として日本音響学会が提案しているASJRTNモデルがあり、道路形態と予測点までの距離や地形等の道路の物理的条件に、予測すべき車種別交通量を設定すればその状態での等価騒音レベルLeq値が算定できます。この予測計算モデルは5年毎に更新されていて、現在2023年度版が公表されているはずですが。これは国土交通省の関連マニュアルの交通騒音の予測関係のベースにもなっている（「道路環境影響評価の技術手法にも引用されているかと思いますが）様に、そしてその他各種環境アセスメントの際に広く利用されて、わが国での一般的な手法となっていることはご存じの通りと思います。道路のアセスメントでは、将来交通量の設定は必須です。あまりなじみのない換算交通量やその増減を求めるより、事業完成後の国道403号線を通るであろう、交通量（時間帯別の車種別単位交通量）という必須な予測値を単刀直入に付与するだけで、難しい操作を前提とせずとも、騒音値の予測計算が可能となるはずですが。是非この方法での予測計算の実施と提示をお願いします。	（１）配慮書における予測に用いた計画交通量は、都市計画決定時（S59（1984）年）の将来交通量（H12（2000）年）であり、H23（2011）年に都市計画決定された新潟中央環状道路からの流入が含まれていないなど最新の情報が反映されていない状況です。このため、方法書以降の手続きにおいて、将来の人口や道路ネットワーク等を踏まえて算定する交通需要推計を用いることで、配慮書段階で不確定要素であった将来交通量を更新し、より精度の高い予測を行います。なお、方法書以降の図書には巻末に用語集を添付するなど、わかりやすい説明に努めます。 （２）配慮書においては、類似事例の騒音予測結果を引用し、引用事例の交通量が本事業の予測交通量となった場合の騒音レベルを推計する手法を採っています。なお、この手法では、交通量以外の道路の物理的条件について本事業の条件が反映されていないことから、方法書以降の手続きにおいて、今後予定している交通需要推計に基づき、最新の日本音響学会提案予測モデルによる予測計算を行います。	○	（１）事業者の回答を以って了解としたい。  （２）【総括的事項（１）】道路事業における環境影響評価において、交通量の把握は予測の基礎となる重要な要素である。現況の交通量及び将来の計画交通量を適切に把握し、これを反映させた環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）とすること。  【個別事項（２）】事業実施想定区域には住居や学校等が近接している区間が存在することから、方法書においては、工事の実施や自動車の走行による大気質及び騒音・振動について、適切な調査、予測及び評価の手法を選定すること。
9	騒音	騒音予測において秋葉区古田地点は基準に抵触しており、十分な調査に基づく予測・配慮に留意いただきたいです。	道路と配慮施設の配置を考慮した適切な調査地点で十分な調査を行うとともに、方法書以降の手続きにおいて、将来の人口や道路ネットワーク等を踏まえて算定する交通需要推計を用いることで、事業実施による環境影響を適切に予測・評価していきます。		事業者の回答を以って了解としたい。
10	水質	小阿賀野川はD0、SSについて基準不適合とされていることから、大規模な橋梁工事等を行う際は水質への影響も配慮いただきたいです。	方法書以降の手続きにおいて、工事の実施に係る水質への影響を適切に予測・評価するため、評価項目としてD0、SSを選定します。	○	【総括的事項（２）】当該事業は一般国道403号道路の拡幅事業であり、一部に橋梁工事が含まれる。橋梁工事については複数の施工方法が想定されることから、これら複数の案について方法書に示し、環境影響を受けるおそれのある範囲及び環境影響評価項目を適切に選定すること。
11	動物	既に道路による環境への影響が出ているので、よりプラスの影響が与えられるような工法や配慮をしていただきたいです。例えば、ほ乳類や両生類などの動物が道路により分断されてしまうため、分断を解消するようなパスイ型のトンネルなどを30か所くらい確保するなどの配慮はできるのでしょうか。	方法書以降の手続きにおいて、ほ乳類や両生類などの動物について十分に調査し、その生活圏が道路により分断される等の影響が予測されるときは、分断を解消するような保全措置について検討し、今後の道路設計に反映させていきます。		事業者の回答を以って了解としたい。



No	環境要素等	意見等の内容	【事業者】見解・対応	【事務局】意見等の取扱いについて ○：答申書素案へ反映	
12	温室効果ガス	予測が困難なことは理解できますが、2050年のゼロカーボンシティの実現に向けて新潟市として温室効果ガス削減に取り組んでいるのであるから、本事業による渋滞の緩和により、どの程度温室効果ガスが削減できるかについての言及が必要であると思います。	方法書以降の手続きにおいて、本事業の実施による温室効果ガス排出量を予測し、現況に対する負荷又は削減量を評価します。	○	【個別事項（４）】 配慮書において、環境要素として温室効果ガスが選定されていないことから、方法書においては、本事業における交通量の変化を十分に考慮し、事業実施における温室効果ガスの排出量について、適切な調査、予測及び評価の手法を選定すること。
13	文化財	埋蔵文化財が事業実施予定地に多くかかっているようにみられます。文化財保護法に則って、確認調査を行い、そのうえで遺跡が確認された場合はしっかりと本調査を実施して欲しいです。 特に、文化層が1面だけとは限らず、近世・中世・古代・古墳時代・弥生時代・縄文時代の各時代の文化層にも配慮して調査面積を算定し、十分な調査期間と予算を見積もって欲しいと思います。	拡幅を行う箇所において工事実施前に試掘調査を行い、遺跡の存在が示唆された際は、関係部署と十分な協議を実施するとともに、文化財保護法に基づき適切な調査及び保全に努めていきます。	○	【個別事項（５）】 事業実施区域周辺には多くの埋蔵文化財包蔵地があり、事業実施区域にも埋蔵文化財が存在する可能性があることから、関係機関と十分な協議を行い、適切な措置を講じること。

【 その他意見 】

No	環境要素等	意見等の内容	【事業者】見解・対応	【事務局】意見等の取扱いについて ○：答申書素案へ反映	
14	計画	今回の配慮書において必要な環境上の配慮は、その評価のため、PT調査及び人口、産業の分布に関する調査及び予測と、それらを踏まえた交通量予測、必要な道路付帯設備の推定が必要と考えられます。また、ゼロオプションの検討には、事業計画のB/C評価など費用便益面での得失と合わせた環境面での影響の評価が必要となると考えられます。従って、これらは環境への影響の実質的な前提条件となります。今後の手続きに当たっては、早期にこれらの諸条件の調査分析と特定をするよう事業者を求めるべきだと考えます。	将来の人口や道路ネットワーク等を踏まえて算定する交通需要推計や、それに基づくB/C評価などに基づいて、事業の実施範囲や規模について改めて方法書で整理していくこととしており、現在、交通需要推計に向けた準備を進めています。	○	<p>【総括的事項（１）】 道路事業における環境影響評価において、交通量の把握は予測の基礎となる重要な要素である。現況の交通量及び将来の計画交通量を適切に把握し、これを反映させた環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）とすること。</p> <p>【個別事項（１）】 計画段階環境配慮計画書（以下「配慮書」という。）において、ゼロ・オプションの検討は行われているが、方法書においては、経済面や社会状況の変化も考慮したゼロ・オプションの検討として、交通量の変化を具体的に示すなど、客観的な根拠を持ってより分かりやすく示すこと。</p>
15	景観	沿線地域は米や果樹、野菜の生産地でもあり、梨畑や田圃が景観としても存在しています。フラワーロードの代替として新たな緑地帯を考慮する際に、これらを景観資源として活用できないか、地域と一緒に考えてみてはいかがでしょうか。また、多核連携型都市の道路ネットワークの中で、まだ先の段階とは思いますが、道路標識に沿線・周辺にある直売所や文化施設等を表示していただき、４０３号を地域活性化に役立つ道として活用方法を考えていただきたいと思います。	今後の検討において参考とさせていただきます。		事業者の回答を以って了解としたい。
16	景観	景観資源として親しまれてきたフラワーロードは、子供達の教育等にも利用されていたように見受けられます。代替え措置については別途検討とされていますが、柔軟な対応の可能性に鑑み、本計画と並行して進めていただきたいと思います。	本計画と並行して、フラワーロード実行委員会や沿線地域等と意見交換しながら検討していきます。	○	<p>【個別事項（３）】 「国道403号フラワーロード」は、地域住民に親しまれた景観資源であることから、今後の在り方については、地域住民及び関係機関と十分な協議を行い、適切な環境保全措置を検討すること。</p>
17	景観	今後のフラワーロードのあり方について、今までのイメージを壊さないよう、十分ご検討いただきたいと思います。			
18	生物多様性	フラワーロードは景観的にはプラスで美しいかもしれないが、ひまわりと菜種とコスモスは人工的に植栽されたものなので、生物多様性的には懸念があります。代替措置として緑地帯を造る際は植栽する種に配慮してもらいたいです。			

【 関係課意見等 】

No	環境要素等	課名	意見等の内容	【事業者】見解・対応	【事務局】意見等の取扱いについて ○：市長意見案へ反映	
19	温室効果ガス等	環境政策課	<p>p4-6 表4.1.3 道路計画を立案する場合、事業実施前後の需要（交通量）予測に基づき検討を行うのが通例と考えるが、配慮書の表4.1.3の非選定理由の3段目で「交通量の変化が見積れない」と記載されている理由を教えてください。</p> <p>方法書以降の手続きにおいて、合理性のある需要予測（交通量の変化予測）に基づき、事業実施前後の自動車の走行による温室効果ガスの排出量について明らかにされたい。</p>	<p>交通需要推計が都市計画決定以降行われていないこと、ならびに大気質等で引用した類似事例（新潟中央環状道路）では当該項目の予測評価が行われておらず、大気質等と同様には交通量及び温室効果ガス排出量の変化量が見積もれないことから、計画段階配慮事項に選定せず方法書以降で検討するものとなりました。方法書以降の手続きにおいて、適切に交通需要推計を行い、当該予測に基づく温室効果ガス排出量を算出します。</p>	○	<p>【総括的事項（1）】 道路事業における環境影響評価において、交通量の把握は予測の基礎となる重要な要素である。現況の交通量及び将来の計画交通量を適切に把握し、これを反映させた環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）とすること。</p> <p>【個別事項（4）】 配慮書において、環境要素として温室効果ガスが選定されていないことから、方法書においては、本事業における交通量の変化を十分に考慮し、事業実施における温室効果ガスの排出量について、適切な調査、予測及び評価の手法を選定すること。</p>
20	動物・植物・生態系	環境政策課	<p>当該道路と直交する道路として「新潟中央環状道路」の整備計画があり、平成20年～23にかけて環境アセスメントが既に実施されている。今回の事業における動物・植物・生態系に関する環境影響評価において有益な情報が記載されていると考えられるため是非参考とされたい。</p>	<p>方法書以降の手続きにおいて、当該資料を参考として調査、予測及び評価を行います。</p>		<p>事業者の回答を以って了解としたい。</p>
21	大気質	環境対策課	<p>p4-10～4-14 表4.3.1 図4.3.1 事業実施想定区域内には市街地・集落等が分布していることから、工事の実施や供用後の自動車の通行に伴い大気質への影響が懸念されるため、そ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。</p>	<p>方法書以降の手続きにおいて、現在実施中の道路予備設計で検討した工法や、将来の人口や道路ネットワーク等を踏まえて算定する交通需要推計を用いることで、市街地・集落等の分布に配慮するとともに、事業実施による環境影響を適切に予測・評価していきます。</p>	○	<p>【総括的事項（1）】 道路事業における環境影響評価において、交通量の把握は予測の基礎となる重要な要素である。現況の交通量及び将来の計画交通量を適切に把握し、これを反映させた環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）とすること。</p> <p>【個別事項（2）】 事業実施想定区域には住居や学校等が近接している区間が存在することから、方法書においては、工事の実施や自動車の走行による大気質及び騒音・振動について、適切な調査、予測及び評価の手法を選定すること。</p>
22	騒音・振動	環境対策課	<p>p4-15～4-24 表4.3.2、4.3.3 図4.3.2、4.3.3 事業実施想定区域内には市街地・集落等が分布していることから、工事の実施や供用後の自動車の通行に伴う騒音・振動の影響が懸念されるため、そ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。</p>			