

## 【 質 問 】

No	環境要素等	質問等の内容	【事業者】回答
1	計画	取得済みの道路用地がすでに確保されていても、建設機械の搬入や稼働等により、工事を実施しない場合に比べて道路幅が減少することで、工事期間中の渋滞が現状よりもさらに激しくなることは予想されないのでしょうか（特に橋梁工事の場合）。また、渋滞が激しい場合には、う回路（抜け道）を利用する車が多いと思われますが、工事の実施によりう回路が通行できないような状況は生じないのでしょうか。工事計画概要によると、本事業は占有物移設から道路改良まで18年もの期間を要する計画となっているため、工事の実施により工事実施区域の渋滞状況の悪化が生じるならば、その影響も長期間にわたることが予想されます。したがってこれらの点については明確にすべきと思われます。	工事の実施にあたっては、拡幅用地を最大現活用し、現況の車線数を極力確保できるよう計画するとともに、工事を実施する前には周辺地域への十分な周知を行い、地域の方々への影響低減を図ります。また、本線ならびに接続道路への影響が想定されるときは、適切に予測及び評価を行い、必要な措置を講ずるものとします。
2	計画	国道403号と交差する大きな道路が3本ありますが、その道路との接続部分（ジャンクション）の構造について教えていただきたいです。交差点部分で車線が増えることはないのでしょうか。	新潟中央環状道路、国道460号（2路線）と交差する箇所は、いずれも平面交差とする計画であり、基本的には取得済みの用地内（都市計画決定幅）で交差点を計画していきます。
3	大気質	計画交通量が最大37,500台となっていますが、これは中央環状道路からの流入も含めた計画ということでよいでしょうか。また、大気質の予測において、大型車を小型車に換算する際に係数をかけていますが、こちらの計算に使われた平均走行速度40km/hは以前に予測されたものを流用したということでしょうか。法定速度60km/hの場合は、平均走行速度45km/hくらいにすることが妥当かと思います。	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は含まれていません。また、大気質の予測で用いた走行速度条件は、類似事例とした新潟中央環状道路の環境影響評価において設定された条件を参照しています。方法書以降の手続きにおいて、現地調査結果に基づき、現状に即した予測条件を設定していきます。
4	騒音	道路交通騒音の予測地点として沿道4箇所が設定されています。当該道路の後背地などに住居がある、また特に配慮が必要な特定の施設などが存在し、静穏さを担保する必要があります。例えば4-17の評価結果を参照すると、当てはめられた騒音に係わる各種基準は、その代表である（２）秋葉区車場は、（１）江南区茅野と一緒に近接空間となり、一方（３）秋葉区北上はC地域、（４）秋葉区古田はA地域、B地域と分かれています。いずれの地点での国道403号の道路交通条件としては、ほぼ同じ断面構造かつ、交通量も合流や分岐による影響も多くなく見え、さほど変わらないと思われますが、なぜ、基準を定める幹線交通を担う道路と、2車線以上の車線を有する道路とに捉え方が分かれるのでしょうか。（２）秋葉区車場の説明からすれば、より静穏さを考慮すべき基準を当てはめるのが妥当と思いますがいかがでしょうか。	騒音の予測地点における評価基準は、今回設定した各予測地点が該当する騒音に係る環境基準の地域の類型指定としています。秋葉区車場の道路沿線に設けた予測地点は、茅野山と同様に類型指定を受けていない地域で、かつ幹線交通を担う道路に近接する空間（以下、近接空間といいます。）に該当すると考えられますので、近接空間の基準を評価基準として選定しています。（本編p.3-61の図3.3.1(5)を参照）方法書において、こうした周辺集落に配慮した適切な評価方法を検討していきます。