

(仮称)木曾川右岸道路(南部ルート)建設事業に係る環境影響評価
方法書に対する知事の意見

〔事業計画全般〕

- 1 事業計画の策定にあたっては、南木曾町賤母地区の旧国道を利用する代替案を含め、技術的、経済的に可能なルートについて、環境保全の見地から比較検討を行うこと。
- 2 ルート選定にあたっては、自然環境への影響が小さくなる現道拡幅案を優先させること。
- 3 道路開発とその波及効果としての周辺の開発による累積的影響を軽減するために、対象地域での行政、民間の開発計画を把握し、各環境要素の予測・評価に反映させること。
- 4 河川の付け替え工事が生じる場合は、環境の保全に配慮した工法の選定に努めること。

〔調査予測評価全般〕

- 5 現道拡幅利用区間においては、影響が小さいと予測される自然環境に関する項目の評価は、簡易な手法により行うことを検討すること。
- 6 最善の保全策を検討するため、可能な限り多くのミティゲーション・バンキング候補地を把握すること。
- 7 本事業計画ルートに接続する施工済み区間における調査結果等を本事業の評価に活用すること。
- 8 工事用車両のための道路の設置箇所を明らかにし、その影響を評価すること。
- 9 凍結防止剤による水質、土壌、植物等への影響を予測すること。
- 10 調査項目及び調査、予測手法については、環境保全のための意見を有する者から提出された意見等を反映させるとともに、今後の現地調査等の結果を踏まえ、必要に応じて見直しを行い、より適切な項目、手法の選定に努めること。

〔大気質〕

- 11 大気の測定地点の選定にあたっては、地形の影響ができる限り小さい地点を選定すること。
- 12 トンネルからの排気は、自動車排ガスの影響が大きいため、その影響を考慮した予測評価をすること。

13 トンネルからの排気に起因する酸性雨による影響についても配慮すること。

〔騒音・振動・低周波音〕

14 住宅地域の舗装は騒音や振動が抑制されるよう、環境保全のために採り得る新技術の積極的な導入を検討すること。

15 騒音に関する心理的影響を緩和するために、できるだけ緑地を残し音源が見えないよう配慮すること。

16 騒音の予測評価について、対象は敷地境界のみでなく道路から 50m までの面的範囲とし、住民側の生活実態を考慮して行うこと。

17 住宅等のゆれに対する影響の原因を判別するため、同じ地点で振動と低周波音をともに調査予測すること。

18 発破作業等、低周波音による影響評価は、今後発行が予定されている低周波音に関するガイドライン等、新たな知見を積極的に取り入れ、その評価手法を明らかにしたうえで評価すること。

19 低周波音の影響を受ける対象として猛禽類等も含めて検討すること。

〔悪臭〕

20 工事車両や重機の移動、走行又は舗装工事による悪臭公害は一般には生じていないことから、悪臭については簡略化項目として取り扱うこと。

21 臭気については、森林等の直接的改変による良い香りの減少の程度から定性的に予測することは困難であることから、類似事例による予測を行うこと。

22 臭気については、現地の状況から臭気指数の測定が困難であるので、臭気の質、臭気強度により調査を行い、類似調査により臭気指数と関連づけて予測・評価すること。ただし、調査対象地域に悪臭発生施設がある場合には、臭気指数を測定し、予測・評価すること。

〔水質〕

23 工事の際に生じる可能性のある有害化学物質による汚染に最も留意すること。

24 水質の調査地点の選定にあたっては、水質に変化が表れやすい小さい川を積極的に選定すること。

25 道路事業による水質への有機性汚濁負荷は小さいものと予測されることから、BOD による評価は不要である。

〔 土壌汚染 〕

26 土壌汚染の原因となりうる施設及び不法投棄の存在を確認すること。

〔 地盤沈下・地形・地質 〕

27 地盤沈下（陥没）の予測とともに斜面の安定性について評価すること。

28 トンネル掘削による地盤陥没の予測や盛土・切土工事による斜面の安定性評価のためにボーリング調査や地下水調査を実施すること。

29 法面对策工については、景観の配慮や、緑化工法の適用を検討すること。

〔 植物 〕

30 植物社会学的調査は、既存調査結果を活用すること。

31 トンネル等の構築により地下水脈が変化し、植物（杉）への影響が懸念されるので、ルートを選定にあたっては保全すべき植物への影響を十分考慮すること。

〔 動物 〕

32 脊椎動物に関する調査、評価にあたっては、今後発行が予定されている動物版県レッドデータブックの情報を可能な限り取り入れること。

33 両生類の調査にあたっては、産卵場所を特定し行動圏を把握するとともに、行動圏の把握にあたっては、必要に応じて夜間調査を行うこと。

34 「河川・沢の調査範囲は計画路線の上下流 50 m」とあるが、両生類の行動圏を考慮のうえ調査範囲を決めることとし、少なくとも計画路線の上下流 250m を範囲とすること。

35 有尾両生類の調査において、行動圏を把握する場合のマーキングは、指きり法ではなく、PIT タグなど最新の方法で行うこと。

36 ホンドモモンガやヤマネなどの夜行性かつ樹上性の小動物の調査方法については、トラップ法やフィールドサイン法その他、巣箱による方法等についても検討すること。

37 魚類の種類により産卵時期が異なるため、調査対象種ごとに適当な調査方法を検討すること。

〔 動物（猛禽類） 〕

38 現在生息しているクマタカ、オオタカなどの絶滅危惧種の番数と同じ数の番が、工事終了後も生息できることを目標に調査と保護策の検討を行うこと。

- 39 調査と保護策の検討は、番ごとに行うこと。
- 40 猛禽類にとって最も重要な営巣場所の特定をまず行うこと。
- 41 クマタカについては、特定の番について行動圏を明らかにし、計画路線周辺のV字谷地形をどのように使って生活しているかを明らかにすること。
- 42 どの評価項目に対しても、木曾川に沿ってベルト状の範囲に評価されることになっているが、猛禽類についてはより広い範囲を設定すること。
- 43 猛禽類の評価にあたり、各番の繁殖の有無、繁殖の成否、巣立ち雛数について2営巣期以上にわたり調査を行うこと。
- 44 生態系の頂点に位置するクマタカが、事業予定地域でどのような動物を餌としているかを明らかにするため、代表的な巣1箇所小型カメラを設置し、雛に運ばれる餌を調べること。
- 45 クマタカの餌となる動物の生息密度を推定し、今回の道路事業による環境変革が餌動物をどの程度減らすことになるかを推定することで、猛禽類への影響を評価すること。

〔生態系〕

- 46 生態系について、枠法による定量的な調査を行い、森林の保水能力や炭酸ガスの吸収量等を予測評価すること。
- 47 生態系の頂点となる猛禽類が多く生息する現状から、非常に豊かな生態系の存在が推定されるため、これらを的確に捉えられるよう調査方法に留意すること。

〔景観・触れ合い活動の場〕

- 48 利用者が多いJRの車内を視点として、特に眺望が優れる地点や駅周辺などからの車窓景観における対象道路の見え方を予測・評価すること。
- 49 触れ合い活動の場の調査対象について、直接的な利用箇所限定せず、芸術的な利用の対象(題材)としての自然や景観を、作品(俳句、短歌、小説、写真、絵画、映画など)の側から可能な限り調査すること。

〔温室効果ガス〕

- 50 温室効果ガスについては、セメント製造時の二酸化炭素発生量も考慮し、工法等による比較検討をすること。