

意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解

意見書の提出総数 8通
公聴会における公述人の公述 10組（起業者含む。）

【一般国道155号改築工事（豊田南バイパス）】

意見書及び公述の要旨		認定庁の見解
事業計画	莫大な金を使ってまで本件事業を進める必要があるのか。	<p>本件事業の完成により、本件事業区間に対応する一般国道155号（以下「現道」という。）における自動車交通のうち通過交通が転換され、地域内交通と通過交通が分散されることから、慢性化している現道及び周辺幹線道路の交通混雑緩和が図られ、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与するものと認められる。</p> <p>一方で、本件事業区間には、現道から転換される自動車交通等が加わるようになるが、起業者は、将来の交通需要について、最新の知見に基づき、将来の社会・経済の状況を想定し、本件事業等により整備された道路ネットワークや現道から転換される交通量を見込んだうえで、将来交通量を推計して適切な交通分担を図ることとしており、長期的にみても将来の交通需要に十分耐えうるものと認められる。</p> <p>渋滞対策として、道路整備のみならず、バスなどの公共交通機関との連携等により、総合的・効率的な交通施策を推進していくことが有効であることは否定はしないが、そのことをもって直ちに道路整備の必要性がなくなるものではなく、また、慢性化している現道及び周辺幹線道路の交通混雑緩和をできるだけ早期に図る必要があることから、本件事業が必要であると認められる。</p>
	本件事業の完成により新たな交通需要が発生し、結局は渋滞解消に繋がらない。	
	道路建設が新たな交通需要を発生させ、長期的にみれば交通量が増えるとの専門家の意見もあり、車の走行量をどうするのかという政策の転換が必要ではないか。	
	現在の豊田市内とその周辺幹線道路における慢性渋滞は、道路整備の遅れによるものではなく、過度に車に依存せざるを得ない交通体系の弊害である。	
	地球温暖化防止の観点からも、新たな道路建設ではなく、移動手段を車から公共交通にシフトさせるなど交通政策を転換することにより交通渋滞を含む交通問題の解決、地球環境問題への対応を行うべき。	
	高齢化社会においては、鉄道やバスなどの公共交通の対策が必要である。	
	道路整備よりも、公共交通優先の原則が市民合意として確立されるべきである。	
	これからの道路行政においては、自動車交通を効率的に処理することではなく、人や生活を優先すべきである。	
道路を増やすよりもむしろ車の走行量をコントロールすることや、車で移動しなくても他の移動手段が選択できるようなまちづくりをしていくほうが対策として必要である。		

意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
事業計画	前ページと同じ
<p>沿道の方が渋滞に困っていることはわかるが、日本は世界一の自動車の過密国であり、アメリカの15倍、イギリスの5倍である。</p> <p>バイパスによって渋滞が解消する、これは違った考え方だと思う。</p> <p>ドイツのフランクフルトでは、市の過半の部分について車が入ってくることを禁止し、そこに市電を通した。最初は市民も不安があったが、13年後の現在、商店は繁栄し、個人の生活がよみがえってきた。</p>	
<p>アンケート調査をしても、お年寄りほど移動に不便を感じている。車での移動に不便を感じているというような結果もある。これからお年寄りが増えてくることから、公共交通の対策が求められている。</p>	
<p>圏央道の例をみても、新たな道路が完成することによって周辺の道路の交通量が減少するのではなく、便利になる分、そこを走る交通量も当然に増え、車が集まってくることになることがわかる。</p>	<p>圏央道は首都圏の広域的な幹線道路網を形成する環状道路であり、交通の円滑化、環境改善、沿線都市間の連絡強化、地域づくり支援、災害時の代替路としての役割を担う道路である。中日本高速道路株式会社から公表された資料によると、平成19年6月23日に八王子ジャンクションからあきる野インターチェンジまで開通したことにより、周辺の一般道で、開通前に幹線道路の役割を果たしていた一般国道411号の丹木町三丁目交差点において開通前よりも交通量が2割減少している。</p> <p>豊田南バイパスが完成することにより、新たなネットワークができることになり、圏央道と同様に、これまで幹線道路の役割を果たしていた現道や周辺道路の交通量が減少し、渋滞が緩和されるということが認められる。</p>
<p>豊田外環状開通後、豊田南バイパスの平均交通量は平成42年で64,100台になると予測される。</p>	<p>本件事業の道路構造について、平成14年事業再評価においては、平成6年センサスをもとに、全区間6車線の道路として平成32年の交通量推計を実施した結果、64,100台/日としていたものである。しかしながら、本件事業の認定申請に係る計画においては、平成11年センサスをもとに全区間本線4車線の一般国道として平成42年の交通量推計を実施した結果、当該区間の計画交通量47,900台/日としている。それぞれの推計はセンサスの時点、推計年次、道路構造いずれも違うため、関連はなく、本件事業の計画交通量は、47,900台/日であると認められる。</p>

意見書及び公述の要旨		認定庁の見解
事業計画	<p>今回の事業認定申請区間は、近隣に住宅やマンションがあり、道路が開通することによる地域の分断を心配する声が住民から出ている。</p>	<p>本件事業区域のうち堀割構造となる地区については、車両の公道への自由な出入りを確保し、交通利便性の向上を図るため本線と分離して副道を設け、さらに東西方向の交通を確保するため横断道路を設けることとされており、従前機能の回復が図られ、地域内の交流は確保されるものと認められる。</p>
	<p>子供達や高齢者・地域住民の健康を守り、残り少ない自然環境の保全を最優先した都市・町・コミュニティを作っていくことが最優先されなければならない。</p>	<p>本件事業は環境影響評価法等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成5年度、7年度、8年度、15年度から16年度及び18年度に任意で環境影響評価を実施したところ、大気質又は振動については環境基準又は要請限度を満足すると評価されている。騒音については、一部環境基準を上回るものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足するものと評価されており、当該評価を受けて、起業者は遮音壁の設置を行うこととしている。さらに、将来地域環境が変化した際は、適宜現況での測定を実施し、環境基準を超える場合には遮音壁の設置する対策を講じることとしている。これらの措置を講じて、大気質、振動、騒音の生活環境の保全に配慮することとしている。</p> <p>また、動物、植物及び生態系についても、生息及び生育が確認された動植物に対する予測・評価や地域環境との整合を図った道路整備において培った知見を踏まえ、専門家の意見を聴きながら自然環境の保全に配慮することとしている。</p> <p>さらに、主要な眺望点である美山ふれあい橋からの眺望について、周辺景観に配慮した構造物及び道路付属物の色彩を採用し、のり面緑化等に努めることとしている。</p> <p>以上から環境の保全に対しての配慮がなされていると認められる。</p>
	<p>第10次の道路整備計画では53兆円という莫大なお金をかけて道路を整備し、車の速度が今よりも13キロメートル上がり、ガソリンの節約が370万キロリットルになるという予測であったが、実際には56兆円のお金を使って道路を建設して、そして、スピードは3キロ落ちた。それから、ガソリンは1,600万キロリットル、これだけ増えた。試算と結果は逆だった。</p>	<p>第10次道路整備五箇年計画において、当初計画通りに事業が進捗しなかったのは事実であるが、そのことをもって直ちに本件事業計画が誤りであるとはいえず、また、本件事業における交通量推計の予測手法について確認したところ、当該手法は多くの道路管理者が通常用いるのと同様の手法により推計を行ったものであり、妥当であると認められる。</p>
	<p>近隣住民も参加できる、森造りと一体の道路造りをすべきである。</p>	<p>事業計画の策定にあたり、住民参加や専門的学識経験者が参画することを否定するものではないが、本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。</p>
	<p>自然環境の植物、鳥類、魚類等の専門家を道路を造る上で参加させてもらいたい。</p>	

意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
環境全般	<p>本件事業は環境影響評価法等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成5年度、7年度、8年度、15年度から16年度及び18年度に任意で環境影響評価を実施したところ、大気質又は振動については環境基準又は要請限度を満足すると評価されている。騒音については、一部環境基準を上回るものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足するものと評価されており、当該評価を受けて、起業者は遮音壁の設置を行うこととしていることから、影響は軽微であると認められる。</p> <p>本件事業区域の周辺においては「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」（平成4年法律第75号）及び同法施行令に規定する国内希少野生動植物種であるオオタカの飛翔が確認されているが、本件事業区域及びその周辺地で営巣が確認されていないこと、また、起業者は、周辺環境の状況把握に努めることにより環境保全に配慮することとしていることから、生育環境に与える影響は軽微であると認められる。環境省レッドリストの準絶滅危惧として掲載されているミサゴについても飛翔は確認されているが営巣は確認されていないことから、生育環境に与える影響は軽微であると認められる。</p> <p>また、環境省レッドリストの準絶滅危惧として掲載されているシデコブシ及び愛知県版レッドデータブックの準絶滅危惧として掲載されているウキシバの生育も確認されているが、起業者は、本件事業施行により改変又は消失すると予測される生育環境の復元に努めるほか、移植が可能な個体について移植措置を講ずること等により、環境保全に配慮することとしている。</p> <p>さらに、愛知県版レッドデータブックの準絶滅危惧として掲載されている昆虫類のヒメタイコウチは事業区域内に生息していることから、影響を受けない生息地へ移殖するとともに、継続してモニタリングを実施するなど、専門家の意見を聴きながら保全措置を講ずることとしている。</p> <p>以上のことから、動物、植物及び生態系への影響は軽微であると認められる。</p> <p>景観については、本件事業区域周辺は市街地であり主要な景観資源は存しないが、起業者は、主要な眺望点である美山ふれあい橋からの眺望について、周辺景観に配慮した構造物及び道路付属物の色彩を採用し、のり面の緑化等に努めることとしていることから、道路の存在が眺望環境に与える影響は小さいものと認められる。</p>
<p>長期的にみれば必ずしも渋滞解消に繋がらない事業のために地域住民の生活環境や生態系に影響を与えるようなことは避けるべきである。</p>	
<p>自然環境・環境保護は今や地球規模で取り組むべき課題であり、本件事業とどのように整合するのか。</p>	
<p>本件事業は空気浄化の大きな役割を果たしている雑木林や池、湿地帯を根絶やしにしてしまう。</p>	
<p>これまでの公共事業の計画実施においては、環境の悪化などのマイナスの影響に配慮が欠けていた。企業の経済、利便性と住民の健康や生活環境のどちらを守るべきかは明らかである。</p>	
<p>自然を残してほしい。</p>	
<p>地域に残された小さな自然を大切にしたい気持ちを理解してほしい。</p>	
<p>子供達が歩いていける自然を残してほしい。</p>	
<p>工場区域、住宅区域にある自然だからこそ壊さずに、残すべきである。</p>	
<p>残った既存の森と歴史的な景観が壊され、失われるため、構造変更すべきである。</p>	
<p>本件事業によりため池が支障となるが、ため池周辺の良好な自然環境が破壊される。</p>	
<p>本件事業地内のため池は、地下水が湧出し、葦原あり、マガモが飛来する。自然環境を急激に失っている豊田市にとって重要であり、この点について配慮されていない。</p>	
<p>ため池は市民の憩いの場所であり、破壊すべきではない。</p>	
<p>ため池の周りは住民の憩いの場となっており、住環境をこのまま維持すべきである。</p>	

意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
騒音、振動、大気質	<p>本件事業は環境影響評価法等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が平成5年度、7年度、8年度、15年度から16年度及び18年度に任意で環境影響評価を実施したところ、大気質、振動については環境基準又は要請限度を満足すると評価されている。騒音については、一部環境基準を上回るものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足するものと評価されており、当該評価を受けて起業者は遮音壁の設置を行うこととしていることから、影響は軽微であると認められる。</p>
<p>今回の事業認定申請区間は、近隣に住宅やマンションがあり、道路が開通することによる環境悪化を心配する声が住民から出ている。</p>	
<p>マンションなどの建物がある住宅地を道路が通過することは、健康への影響や住環境への影響が心配である。</p>	
<p>本件事業は肺ガンの原因となり花粉症の患者を増やす原因物質とされる浮遊粒子をまき散らすことになる。</p>	
<p>二酸化窒素の濃度が上がるにつれて喘息にかかる率が高くなるが、その濃度をできるだけ現状維持していくことが大切である。</p>	
<p>本件事業の完成により、騒音、振動は幹線道路だけでなく、住宅地の裏通りにまで拡大する。</p>	
<p>公害をまき散らす施設に真の公益性があるのか。狭い地域社会の利益が軽視されてよいのか。</p>	
<p>騒音、大気質について、できるだけ現状維持ということの対策をすべきである。</p>	
<p>移転の対象とはならない、道路に隣接して残された住民の健康のために緩衝林地を設けるべきで、側道などは極力緩衝林地に変更できないのか。</p>	

意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
<p>騒音、振動、大気質</p> <p>起業者は、大気質の環境予測を4カ所で予測し、それぞれ環境基準を満たすと予測して問題がないとしているが、二酸化窒素の環境基準について、以前は「0.02ppm以下」という基準値であったが、1978年に「0.04～0.06ppm」に変更されている。</p> <p>現行基準のただし書きとして、ゾーン内、あるいは、0.04ppm以下の地域は原則として環境基準の水準の維持、または大きく上回らないようにということで、0.04ppm～0.06ppmの中でもできるだけ現状維持するようにとされている。</p> <p>全国保険医団体連合会の機関誌「月刊保団連（2007年1月）」によると、二酸化窒素の濃度が年平均で0.02ppmを超えた場合に喘息の被患率が5%を超えているという特徴があり、二酸化窒素の濃度が上がるにつれて喘息にかかる児童が増えている。</p>	<p>環境基準とは、環境基本法第16条第1項において、「大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」とされており、また、同条第3項において「常に適切な科学的判断が加えられ、必要な改定がなされなければならない。」とされていることから、起業者が国の環境基準を用いて環境影響評価を行っていることは適切であり、その結果、二酸化窒素については環境基準を満足すると評価されていることから、影響は軽微であると認められる。</p>
<p>騒音に関しての予測で、ほぼ環境基準を満たすという予測がされているが、騒音の環境基準は一般の地域と道路に面する地域、幹線道路に近接する空間でそれぞれ基準値が異なる。道路が計画されると一般地域から道路に面する地域や、また特例の地域ということで環境基準自体が変わることとなる。</p> <p>豊田南バイパスの予測においても、この特例と道路に面する地域というのが当てはめて評価されているが、1995年の国道43号線の騒音訴訟の最高裁判決でも65デシベル以上は距離に関係なく違法とされており、基準自体は昼間の特例地域はそれを超える基準値が設定されている。</p>	<p>環境基準とは、環境基本法第16条第1項において、「大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」とされており、また、同条第3項において「常に適切な科学的判断が加えられ、必要な改定がなされなければならない。」とされている。</p> <p>また、本件事業区域の騒音の環境基準に係る基準値の適用については、平成10年9月環境庁告示及び平成11年3月愛知県告示により、「B類型の地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域」及び「C類型の地域のうち車線を有する道路に面する地域」に該当し、昼間65db以下、夜間60db以下とされている。さらに、道路端から20mの範囲については「幹線交通を担う道路に近接する空間」に該当することから、特例値として道路昼間70db以下、夜間65db以下とされている。</p> <p>起業者が行った環境影響評価においては、国の環境基準を用いており、その適用についても適切であると認められる。環境影響評価の結果、一部、環境基準を上回るものの、遮音壁を設置することにより環境基準を満足するものと評価されており、当該評価を受けて、起業者は遮音壁の設置を行うこととしている。</p> <p>以上から、騒音の影響は軽微であると認められる。</p>

意見書及び公述の要旨	認定庁の見解
動物、植物、生態系	<p>本件事業区域の周辺においては「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」（平成4年法律第75号）及び同法施行令に規定する国内希少野生動植物種であるオオタカの飛翔が確認されているが、本件事業区域及びその周辺地で営巣が確認されていないこと、また、起業者は、周辺環境の状況把握に努めることにより環境保全に配慮することとしていることから、生育環境に与える影響は軽微であると認められる。環境省レッドリストの準絶滅危惧として掲載されているミサゴについても飛翔は確認されているが営巣は確認されていないことから、生育環境に与える影響は軽微であると認められる。</p> <p>また、環境省レッドリストの準絶滅危惧として掲載されているシデコブシ及び愛知県版レッドデータブックの準絶滅危惧として掲載されているウキシバの生育も確認されているが、起業者は、本件事業施行により改変又は消失すると予測される生育環境の復元に努めるほか、移植が可能な個体について移植措置を講ずること等により、環境保全に配慮することとしている。</p> <p>さらに、愛知県版レッドデータブックの準絶滅危惧として掲載されている昆虫類のヒメタイコウチは事業区域内に生息していることから、影響を受けない生息地へ移殖するとともに、継続してモニタリングを実施するなど、専門家の意見を聴きながら保全措置を講ずることとしている。</p> <p>以上のことから、動物、植物及び生態系への影響は軽微であると認められる。</p> <p>なお、猛禽類調査については、起業者が上記環境保全対策の一環として平成19年2月から同年8月にかけて実施した生息状況の調査を指すものと考えられるが、この調査結果によれば、本件事業が猛禽類の生息に特段の影響を及ぼすものではない。</p>
道路構造等について	<p>本件事業は、現道及び周辺幹線道路の渋滞緩和を図り、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、将来予測される自動車交通量に対処し、地域経済の発展に寄与することを目的として計画されたものであり、本件道路構造については、道路構造令（昭和45年政令第320号）に基づき、また、地域特性、交通特性及びネットワーク特性を考慮しつつ、地形条件などの各種の制約、経済性、整備の緊急性、道路利用者のニーズなど地域の実情も踏まえて決定されたものであると認められる。</p> <p>また、路線（ルート）については、既存の家屋連たん地区及び公共施設の回避、沿道開発の促進、周辺道路網との整合性、道路の線形や勾配、構造物等の技術的条件、事業の経済性といった社会的、技術的及び経済的な観点から検討され、決定されたものであると認められる。</p> <p>なお、本件事業は豊田都市計画道路3・4・15駒場線及び豊田都市計画道路3・2・25衣浦豊田線と位置、中心線等に変更はなく整合しており、豊田市の骨格を成し豊田市のまちづくりを担うものとして、周辺の開発が進められていることから、現時点でのルート変更は地域開発の損失に繋がることや周辺住民に与える影響が大きいと認められる。</p>

意見書及び公述の要旨		認定庁の見解
収用の必要性	地域住民が不安を感じている以上、起業者には説明責任があり、現段階で事業の認定をすべきではない。	慢性化している現道及び周辺幹線道路の交通混雑の緩和をできるだけ早期に図る必要があると認められる。 また、豊田市長を含む関係6市長で構成される衣浦豊田道路建設推進協議会を始め、豊田南バイパスの整備促進が強く要望があることなどからも、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。
	土地所有者に説明もないまま、土地収用の手続が進められている。	
	バイパス計画について住民に不安がある以上、土地収用を行ってまで事業を拙速に進めるべきではない。	
	高規格道路拡充と歩道の拡充、どちらに金を使うべきか、住民の声が活かされるべきである。	
その他	用地買収に応じなかったことで、これまで様々な不当な扱いを受けてきた。	いずれも本件事業認定において考慮すべき事項ではないと考えられる。
	口にこそ出さないが、地区の市民は憂慮の声を漏らしている。事業に批判的な立場をとる市民は、地区で疎外されてきた。	
	昭和56年の第1回道路説明会時に、昭和47年に計画が変更された理由を尋ねた者が、その後、職を解かれた。	
	自治会は道路対策委員会を作り、一部の者の利益を図り、正常な意見を大きな圧力で踏みつぶした。	
	当初予定されていた路線が変更されるなど、本件事業の用地取得には多々疑問が残る。	
	豊田南バイパスは、都市計画決定されていた道路が昭和47年に変更されており、その後40年間、国・県・市は住民を無視し、人権、環境等については振り向いてくれなかった。	
	今まで行政から遺産相続に介入することはできないと聞いているが本当にそうなのか。	