

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・・・1通（反対意見）

○公聴会における公述人の公述・・・公述人10組（起業者含む。）

【一般国道42号改築工事（紀宝バイパス）】

意見書及び公述の要旨		認定庁の見解
事業計画	本路線は、新宮市内において渋滞が発生しているため、本件事業が完成しても、本件事業に対応する現道の渋滞は解消しない。	現道の成川交差点において発生している交通混雑は、現道において混合している通過交通と域内交通が、線形の悪い当該交差点に殺到するために発生しているものであり、新宮市内の本路線において発生している渋滞とは異なるものであると認められる。
	紀宝町の現道の渋滞は、新熊野大橋と熊野大橋の新宮市側のもとにおいて車が詰まっているために起こっているものである。	本件事業の完成により、現在の新熊野大橋に線形良く接続し、熊野川を渡河するために主要渋滞ポイントの成川交差点に殺到する交通も本件事業区間から新熊野大橋へ分散されることから、成川交差点における渋滞の解消、現道における交通混雑の緩和が図られると認められる。
	本件事業が完成しても、和歌山県新宮市内の国道に問題があるため、トンネル坑口から新宮市内に入るまで4回から5回位の信号待ちとなり、大渋滞となる。	また、本件事業の施行による現道の交通混雑の緩和は、紀宝町等からも強く要望されているところであり、事業を早期に施行する必要性も認められる。
	本件事業により、朝夕の通勤時間帯や連休中の渋滞がどのように解消されるのか。	本件事業の完成により、地域内交通と通過交通の分散が図られ、熊野川を渡河するために主要渋滞ポイントの成川交差点に殺到する交通も分散されるため、朝夕の通勤時間帯等における交通混雑の緩和が図られると認められる。
	本件事業の完成により、自動車交通は本件事業バイパスに転換し、紀宝町の商業地域である鶴殿地区は衰退する。地域住民の生活実態等を調査し、地域住民の生活を重視した施策を考えるべきである。	本件事業の完成により、現道の交通混雑が緩和され、円滑で安全な交通が確保されるため、現道沿線における生活環境の改善等の効果が期待される。 また、紀宝町議会、紀宝町を始めとした本路線の沿線市町村等から、現道の交通混雑の緩和、交通事故発生を低減を図るため、本件事業の早期完成を強く要望されているところである。

意見書及び公述の要旨		認定庁の見解
事業計画 (施工方法)	<p>本件事業のトンネルルートは、傾斜した花崗斑岩の上に軟弱な土砂がのっている、地すべりしやすい地質である。さらに、その地帯には活断層がある可能性が高い。</p>	<p>本件事業のトンネル掘削工事のため、起業者が平成3年に行った地質調査及び学識経験者による斜面安定に関する技術検討報告書によると、本件事業のトンネルの主な掘削対象となる基岩盤は、一般的に地すべりが発生しにくいとされる花崗斑岩から構成され、大部分が弾性波速度4.4km/sの良好で堅硬な岩盤であり、一部に、弾性波速度2.1～2.6km/sの低速度帯が確認されているが、低速度帯はいずれも小規模であり、地山の安定に支障をきたすものではないとしている。また、本件事業のトンネルの新宮側坑口付近については、その地形が緩傾斜を呈し、地質は花崗斑岩とその上にシルト岩が分布しているが、同調査において行った当該シルト岩の圧縮試験やボーリングコアの観察によると、その強度は全般にかなり良好とされている。</p> <p>これらの地質の状況に加え、起業者は、学識経験者等からなる「紀宝トンネル施工法検討委員会」による指導・助言を踏まえ、施工方法の検討を行い、十分な注意を払い施工していくとしていることから、トンネル掘削工事による地すべりの危険性は低いと認められる。</p> <p>また、同調査によると、本件事業ルート上に活断層は確認されていない。</p> <p>なお、本件事業の工事等差止訴訟に係る名古屋高裁判決においても、「掘削工事予定地付近の地山は硬岩、軟岩、土砂から構成されているところ、基岩盤は良好で堅硬な花崗斑岩から構成されている」、「トンネル工事予定地付近に主として分布する花崗斑岩は元来地すべりが発生しにくい地質である」とされており、起業者が最適な工法を選択して施工すれば、地すべり等の被害が発生する可能性は高くないものとされている。</p> <p>また、土石流危険渓流、地すべり危険箇所及び急傾斜地崩壊危険箇所等の所在を示した、三重県による「土砂災害危険箇所位置図」等によると、本件事業のルート周辺に地すべり危険箇所の指定はなされていない。</p>
	<p>本件事業のトンネルが通過する地山の南東側斜面は、典型的な地すべり地帯である。</p>	
	<p>本件事業のトンネルの新宮側坑口付近は、シルト層が長い期間の地下水の浸食により風化している地質であり、地すべりや斜面の崩落が起りやすい。</p>	
	<p>本件事業のトンネルの新宮側坑口の西側に位置する深谷地区の急斜面は、トンネル内を通過する自動車の振動でも大規模な災害が起こる。</p>	
	<p>本件事業のトンネルの新宮側坑口の西側に位置する深谷地区の急傾斜面部については、トンネルから60～70mのところに位置しており、発破による振動は十分に減衰する距離を有していること、起業者が行った上記の調査によれば、当該急傾斜面部上の移動物質は既に脱落しており、現在は安定した状態であること、起業者は発破振動を軽減する工法を採用することから、本件事業のトンネルの発破掘削による振動が、深谷地区に地すべり等の被害を与える可能性は低いと認められる。</p> <p>また、起業者が任意で行った環境影響評価によると、本件事業の供用後における自動車による振動については、要請限度を満足しており、通過交通の振動に起因する災害等の発生も想定しがたい。</p>	

意見書及び公述の要旨		認定庁の見解
事業計画 (施工方法)	<p>紀州製紙株式会社の導水管トンネルに関する調査が極めて杜撰である。導水管トンネルの側壁だけコンクリート強度を測って、アーチ、アーチと側面の間を測っていない。打音調査もしていない。矢板工法で生じた導水管トンネルの背面空洞の調査も行っていない。</p>	<p>起業者は、本件事業のトンネル区間と交差する紀州製紙株式会社の導水管トンネルの現状及び安全性の把握のため、平成13年と平成16年に現地調査を行っており、その調査において、本件事業のトンネル新宮側坑口から123m入った地点において、交差角23°にて斜交する等の位置関係、導水管トンネルのひび割れ、磨耗の程度、コンクリートの圧縮強度、補強鉄筋についての確認等を行っている。</p> <p>起業者は、その結果を考慮し、導水管トンネル付近におけるトンネル掘削に際しては、学識経験者等からなる紀宝トンネル施工法検討委員会による意見を踏まえ、機械掘削工法を採用し、工事期間中の導水管トンネルの変位の監視、背面空洞対策等、必要な調査・検討を適宜行いながら、十分な注意を払い工事を進めていくとしている。</p> <p>また、起業者が任意で行った環境影響評価によると、本件事業の供用後における自動車による振動については、要請限度を満足しており、通過交通の振動に起因する災害等の発生も想定しがたい。</p> <p>したがって、掘削工事の施工により導水管トンネルへ影響を与える可能性は低いと認められる。</p>
	<p>導水管トンネルの老朽化による水漏れが懸念される。</p>	
	<p>本件事業のトンネルは、紀州製紙株式会社の導水管トンネルと地中で近接して交差する計画であるが、本件事業のトンネル掘削工事や、供用後の自動車振動により、導水管トンネルへ被害を与えることはないのか。</p>	
	<p>導水管トンネルの上で本件事業のトンネルの掘削をすると、導水管トンネルが浮き上がって崩落が発生する。</p>	
	<p>導水管トンネルの断面は、土圧・水圧に弱いU字型であり、1秒間に2トンの水が流れている。点検通路がなく、下に池もない。下は人家密集地であり、水漏れの発見が遅れ、大災害が待ち受けている。</p>	
	<p>本件事業のトンネルと導水管トンネルが交差する付近の地質は花崗斑岩の上に地すべりの危険性のあるシルト岩である。</p>	

意見書及び公述の要旨		認定庁の見解
事業計画 (施工方法)	本件事業のトンネル掘削工事により、地下水位が低下し、地盤沈下が起こり大災害が発生する。	<p>本件事業のトンネル掘削工事のため、起業者が平成3年に行った地質調査において、地下水に関しても、ボーリング孔を利用した湧水圧による岩盤の透水試験など各種試験を実施しており、その結果によると、本件事業のトンネルが通過する地山は、土中の水の流れやすさを示す透水係数がトンネル施工基面で<math>10^{-6}</math>cm/s程度と小さいとされており、また、トンネルが通過する地山自体の規模も小さいことから、本件事業のトンネル内への湧水の可能性は低いと認められる。</p> <p>したがって、地下水位の低下に起因する地盤沈下等による被害が発生する可能性は低いと認められる。</p>
環 境 (工事振動)	起業者は、本件事業工事差止訴訟の高裁判決で示した、全線にわたる発破振動の管理基準値0.1カイン (cm/s) を守って、工事を施工するべきである。	<p>起業者は、本件事業の工事等差止訴訟に係る名古屋高裁判決を踏まえ、本件事業のトンネルの発破振動の管理基準値を0.1カインとし、これを下回る発破振動軽減工法により施工するとしていること、万が一、0.1カイン以上となった場合には、工事を中断し、工法の検討を行い、0.1カインを下回る工法で工事を進めるとしていること、振動計の設置箇所や振動の観測データの公表方法については、地域住民と十分な調整を行うとしていることから、本件事業トンネルの発破振動が地域住民に重大な影響を与える可能性は低いと認められる。</p>
	発破振動の管理基準値0.1カインを超えた場合は、直ちに工事を中止することを約束してほしい。	
	発破振動を計測する振動計は、誰でも分かる機材とし、事前に十分な説明をしてほしい。	
環 境 (大気質)	新宮市内から続く渋滞が、本件事業のトンネル区間にまで及び、トンネル内部に排気ガスが充満する。	<p>本件事業の完成により、現在の新熊野大橋に線形良く接続し、通過交通と域内交通の分散が図られるため、新宮市内から本件事業のトンネル区間まで渋滞が連なることは想定しがたいが、仮にトンネル内において一時的に交通が滞った場合においても、起業者は、トンネル内に換気施設としてジェットファンを設置する排気ガス対策を講じることとしているため、排気ガスは坑外に排出され拡散されることから、トンネル内部に排気ガスが充満することはないと認められる。</p>
	トンネル内での渋滞により充満した排気ガスがドライバーに不快感を与え、交通事故が多発する。	

意見書及び公述の要旨		認定庁の見解
環境 (大気質)	<p>起業者が行った本件事業による大気質への影響の予測は、将来交通量13,500台/日で行われているが、新熊野大橋及び熊野大橋を通過する交通量25,000台/日の54%の交通しか本件事業区間に転換しないというのはおかしい。そのほとんどの交通が本件事業区間に転換されるはずであり、その排気ガスの量は全然違ってくるはずである。</p>	<p>起業者が任意で行った環境影響評価に用いられている本件事業区間の将来交通量13,500台/日は、本件事業の完成後に見込まれる当該区間の最大の交通量であり、人口、自動車保有台数等の社会的指標により推計された地域毎の発生集中交通量、将来交通の発着地、将来道路網等をもとに適切に推計されている。</p> <p>また、当該環境影響評価の結果によると、本件事業による大気質への影響に関する項目のうち、新宮側坑口付近の二酸化窒素については環境基準0.04ppmに対し、予測値は0.033ppm、浮遊粒子状物質（SPM）については環境基準0.10mg/m<sup>3</sup>に対し、予測値は0.073mg/m<sup>3</sup>、一酸化炭素については環境基準10ppmに対し、予測値は1.770ppmであり、いずれの項目についても環境基準を満足していると評価されており、本件事業の自動車による排気ガスが日常生活に与える影響は軽微なものと認められる。</p>
	<p>本件事業のトンネルの新宮市側坑口付近は、保育所等の施設や住家が密集しており、排気ガスにより日常生活が脅かされる。</p>	
計画ルート について	<p>本件事業は、現在の計画ルートよりも、熊野川の河口に架橋し、海側を通過するルートで施行する方が合理的であり、地域の活性化にもつながる。</p>	<p>本件事業のルートの決定に当たっては、紀宝町内の本路線における交通渋滞の発生等を効果的に解消するため、起終点の位置を決定した上、その起終点を結ぶ3つの代替ルート案について、社会的・技術的・経済的な各観点から比較を行い選定されていることから、本件事業のルートは合理的なルートであると認められる。</p> <p>また、本路線のバイパスとして、熊野川河口に架橋し、新宮市内へと至るルート案については、起業者が比較・検討を行っているが、新宮市内における接続道路との接続性・利便性、長大橋の建設による施工性、経済性等の観点から、代替案として採用することはできず、本件事業のルートよりも合理的なルートとは認められない。</p>
	<p>熊野川河口又は上流部に橋を架け、交通の便を良くし、渋滞を解消することこそ必要であり、危険を回避し、安心で安全な道路建設に切り替えるべきだ。</p>	