

「名古屋三河道路（西知多道路～名豊道路区間）計画段階環境配慮書」に対する
環境大臣意見

名古屋三河道路（西知多道路～名豊道路区間）（以下「本事業」という。）は、愛知県が概略計画を検討している、延長約19～23kmの4車線道路を整備する事業である。本事業は、定時性・速達性の向上による物流網の信頼性確保と交流域の拡大や、交通の円滑化、交通事故の減少、災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築を目的に計画されている。

本配慮書では、事業実施想定区域（以下「想定区域」という。）において、起終点間の速達性を重視した最短距離の自動車専用道ルート（以下「Aルート」という。）、起終点間の速達性と沿線の生産拠点へのアクセス性の向上の双方を考慮した自動車専用道ルート（以下「Bルート」という。）、コストを抑えながら起終点間の既存ルートの交通容量を拡大し、速達性向上を図る現道強化ルート（以下「Cルート」という。）の3つの案が設定されている。

想定区域及びその周辺には、学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設及び住居（以下「住居等」という。）が存在している。沿道利用が比較的進展している既存道路を活用する道路構造となるCルートは、Aルート・Bルートと比較して、自動車の走行による大気質への影響が懸念される。

また、想定区域及びその周辺には、「自然公園法」（昭和32法律第161号）及び「愛知県立自然公園条例」（昭和43年条例第7号）の規定により指定された自然公園として、南知多県立自然公園が存在するほか、「鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律」（平成14年法律第88号）に基づき指定された鳥獣保護区として、佐布里池鳥獣保護区が存在しており、動植物及び生態系への影響が懸念される。

くわえて、「第五次循環型社会形成推進基本計画」（令和6年8月閣議決定）において、建設混合廃棄物の発生量の低減や再資源化を促進する措置を講ずることで、最終処分される建設廃棄物の量を低減することとされており、本事業の実施に伴い発生する廃棄物及び建設発生土についても発生量の抑制及び再資源化を促進し、サーキュラーエコノミーへの移行に資する事業計画とすることが重要である。

その上、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、「地球温暖化対策計画」（令和7年2月閣議決定）において、運輸部門の取組として道路交通流対策が位置付けられており、本事業においても脱炭素化に資する取組を進めていく必要がある。

以上を踏まえ、本事業計画の更なる検討に当たっては、以下の措置を適切に講じられたい。また、検討の経緯及び内容については、方法書以降の図書に適切に記載されたい。

1. 総論

（1）対象事業実施区域等の設定

今後の詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、「2. 各論」での指摘を踏まえつつ、環境の保全上重要な以下の施設等への影響を回避又は極力低減すること。

- ア．住居等
- イ．主要な河川
- ウ．南知多県立自然公園
- エ．鳥獣保護区

(2) 環境影響評価の項目の選定等

本事業に伴い影響を受けるおそれのある大気質、騒音、振動、水質、地形及び地質、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等、その他の環境要素等に係る項目から、環境影響評価の項目を適切に選定すること。

また、今後、本事業において当該道路への連絡道路が計画され、それにより本事業の実施に伴う環境影響に追加的な影響が生ずるおそれがある場合は、方法書以降の手続において、連絡道路の存在・供用を前提とした調査、予測及び評価を行うこと。

(3) 地域住民等への説明及び関係機関との連携

本事業は、市街地及びその周辺において、長期間にわたる工事の実施が想定されることから、本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対し丁寧かつ十分に説明すること。また、本事業の実施に当たっては、関係機関と調整を十分に行った上で、方法書以降の環境影響評価手続を実施すること。

2. 各論

(1) 大気環境

想定区域及びその周辺には、住居等が複数存在しており、特に沿道利用が比較的進展している既存道路を活用する道路構造となるCルートは、Aルート・Bルートと比較して、自動車の走行による大気質への影響が懸念される。また、いずれのルートも、住居等に対し自動車の走行による騒音が生じることが懸念される。このため、詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、大気質、騒音による影響を回避又は極力低減するよう慎重に検討すること。

(2) 水環境

本事業は、三河湾に流入する河川等を横断するため、土地の改変等に伴う濁水等の発生、水量の減少による水環境への影響が懸念される。このため、土工量等を抑制する位置及び道路構造の採用等により、本事業の実施に伴う水の濁り等による影響を回避又は極力低減すること。特に、橋梁構造を採用する場合は、河川内の土工量を抑制する位置及び構造の採用等により、河床掘削等に伴う水の濁り等による影響を回避又は極力低減すること。また、トンネル構造を採用する場合は、土工量を抑制し、地下水への影響を回避又は極力低減する位置及び構造の採用等により、地下水、河川流量等への影響を回避又は極力低減すること。

(3) 動植物及び生態系

想定区域及びその周辺には、南知多県立自然公園、佐布里池鳥獣保護区が存在しており、動植物及び生態系への影響が懸念される。このため、詳細なルート及び道路構造の検討に当たっては、本事業の実施に伴う自然環境への影響を慎重に検討し、これらの重要な自然環境の直接改変及び分断を回避又は極力低減すること。

(4) 廃棄物等

ア 廃棄物について

本事業の実施により多くの廃棄物が発生するおそれがある。このため、今後の事業計画の検討に当たっては、本事業の実施に伴い発生する廃棄物の発生量を極力抑制すること。また、やむを得ず発生する廃棄物については、可能な限り再生利用を図る等適正な処理を行う計画とすること。

イ 建設発生土について

本事業の実施に伴う土地改変、掘削等により多くの建設発生土が発生するおそれがある。このため、詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、土工量を抑制する位置、工法の採用等により土量バランスを考慮した上で、建設発生土の発生量を極力抑制すること。また、やむを得ず発生する建設発生土については、可能な限り再生資源として利用を図る等適正な処理を行う計画とすること。

(5) 温室効果ガス等

今後の事業計画の具体化に当たっては、2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、「地球温暖化対策計画」等を踏まえつつ、例えば、省エネルギー性能の高い機器の活用等による工事中の排出削減対策、道路照明のLED化等の省エネ設備の導入、道路空間への再生可能エネルギーの導入等の温室効果ガス等の排出削減に資する対策を検討すること。また、今後、道路管理者が令和7年4月9日に成立した「道路法等の一部を改正する法律」に基づく道路脱炭素化推進計画を策定した場合には、当該計画も踏まえて本事業を実施すること。