

評価書(案)についての住民意見の概要および博覧会協会の見解

5 騒音

意見所の概要	見解
<p>05-01</p> <p>・工事中の騒音についてはヒトだけでなく動植物に与える影響を予測評価すること。</p>	<p>動物に対する工事中の騒音による影響の予測・評価は、影響要素区分「動物」の項目で取り上げております。</p>
<p>05-02</p> <p>・騒音の海上現地調査で、地点番号 S-1、S-2 で、夕方に約 70dB の騒音(中央値)が出現しているが(p531)、このような高い異常値がでた原因は「虫の声によるものです」(p191 準備書への意見への見解)と断定できるなら、その旨とそう判断した根拠をこの表の注に明記すべきである。本当に測定者や測定器に問題はなかったのか。</p>	<p>地点 S-1 及び S-2 の夕方に測定した騒音結果は虫の声によるものに間違いなく、測定者及び測定機器にも問題はありません。</p>
<p>05-03</p> <p>・p534、工事中の環境配慮で、騒音の「資機材等の搬出入時期の分散化」は実現の可能性は低いと思われる。搬出入時期の分散化ができるほどゆったりした工程が組めるのか。</p>	<p>工事期間中の資機材の搬出入をできる限り分散化を図るとともに、一日のうちでも分散化を行うなど引き続き騒音の防止に努めてまいります。</p>
<p>05-04</p> <p>・工事に係る予測及び評価の結果で、工事機械の稼働について「規制基準と整合性が図れるように努める」(p534、p1064)とあるが、規制基準は遵守すると明言するのがあたりまえである。環境影響評価を行うような事業ではもっと積極的に、特定建設作業だけにかかわらず、工事全体にこの規制基準を当てはめるべきである</p>	<p>建設作業に係る国等の規制基準は、法令に定める特定建設作業から発生するものを対象としています。今回の予測評価に当たっては、トラッククレーンや発動発電機などの規制対象外の作業も含めて予測評価を行っております。</p> <p>要領によれば、国等の基準が示されている場合は、基準と予測結果との整合が図られているか否かについて検討することとなっていることから、p534 及び p1064 のような表現としたものです。</p> <p>なお、今回の規制対象外の作業も含めた予測結果でも規制基準を超過しておりません。</p>
<p>05-05</p> <p>・工事に係る予測で「細分化した工事区域の中心に工事機械を配置して」とあるが(p537、1066)、そこにどんな機械を何台と想定したのか、重要な予測条件が欠落しては環境影響評価と言えない、巻末資料は1月当たりの台数であり意味が無い(p554、1084)。</p>	<p>評価書の資料編に記載してまいります。</p>

意見所の概要	見解
<p>05-06</p> <p>・予測対象とする工事の最盛期は「工事機械からの騒音パワーレベルの合計が最大となる時期」としたとのことだが(p537, 1066)、その根拠を示すべきである。</p>	<p>評価書の資料編に記載してまいります。</p>
<p>05-07</p> <p>・工事に係る振動予測で「その時期に稼働する建設機械は6台/日(海上地区 p537)」というが、最盛期の119台/月(p554)から計算して稼働日は20日/月なので、例えば杭打機6台/月は0.3台/日(6/20)だということにして、平均騒音パワーレベルを求めて予測したというなら、非常に危険側の予測となる。最大値が問題となる騒音で、116dBもの騒音パワーレベルを0.3台分として扱うことになる。予測条件の再確認が必要である。青少年公園地区(145台/日、p1097)も問題である。</p>	<p>建設機械1台未満の稼働は考えられないため、計画の月延べ台数を日台数に整理する際、切り上げて全て整数として処理しております。</p>
<p>05-08</p> <p>・工事機械の騒音パワーレベル一覧表(海上地区 p539)で、ブルトーザ32tとトラッククレーン550t、100tと前回の準備書(p316)より規格が大きい機種を使うことになっている。開発規模を大幅に縮小した海上地区で、なぜこれだけ規格が大きい機種が必要なのか。</p>	<p>工事機械の選定は、工事内容や施工現場の状況、また、工事予定場所に至る道路の状況等も考慮して総合的に勘案して行います。したがって、開発面積が縮小されたからといって、工事機械の機種が小さい規格のものになるものではありません。</p>
<p>05-09</p> <p>・騒音予測にはちよくちよく間違いがあった。大きな騒音が予測された地点(p540, 1069)の予測条件を明記し、必要な検討ができるようにすべきである。</p>	<p>可能な限り評価書の資料編に記載してまいります。</p>
<p>05-10</p> <p>・工事に係る予測で、青少年公園地区では北側の愛知県立大学で65～70dBもの騒音が予測されるため(p1069)規制基準とは別に防音壁などの対策が必要である。</p>	<p>更なる低騒音型工事機械の導入、工事工法の工夫などについて、引き続き検討してまいります。</p>
<p>05-11</p> <p>・道路交通騒音の状況の注3(p526)で、「()内の数値は右側が環境基準値を、左側が要請限度を示す。」とあるが、右と左が反対である。</p>	<p>ご指摘のとおり左右が反対でしたので修正いたします。</p>

意見所の概要	見解
<p>05-12</p> <p>・工事車両による騒音予測条件で「大型車に重み付けした工事用車両の走行台数が最大となる時期とした」(p543、1070)とあるが、その根拠を示すべきである。</p>	<p>平成11年10月の評価書資料編のp80に記載した根拠と同じです。評価書の資料編にあらためて記載してまいります。</p>
<p>05-13</p> <p>・海上地区の工事車両による騒音予測条件を準備書と比較すると、山之上町で一般車両の交通量が増加しているにもかかわらず(準備書 p320、今回 p543)、一般車両の騒音は減少している(準備書 p322、今回 p545)。予測条件、計算過程を逐次確認して、この不思議な現象の理由を明確にすべきである。</p>	<p>今回の騒音の予測に当たっては最新の予測方法である日本音響学会の「ASJ Model 1998」を用いております。</p> <p>なお、一般車両数が増加しているのは、予測対象時期が異なること及びご指摘の台数が準備書では昼間のみ台数、評価書(案)では24時間の台数であるためです。</p>
<p>05-14</p> <p>・工事車両による騒音予測条件で制限速度を走行速度としているが、『道路環境影響評価の技術手法』には、法定速度を基本とするが、沿道環境の保全の観点から、必要に応じ法定速度よりも10km/h程度高めに設定した速度を用いることができる旨の記載がある。この速度を適用して環境影響評価を行うべきである。(他に同趣旨2件)</p>	<p>博覧会関連の車両については制限速度を遵守するよう指示してまいります。従いまして予測に当たっては制限速度を用いております。</p>
<p>05-15</p> <p>・供用時の騒音予測で、自動車及び人声のパワーレベルは示してあるが、その位置と量(何台、何人)を具体的に示すべきである。「会場内交通量及び観客の移動者数から騒音パワーレベルの合計を求め」(p550、1077)では、確認のしようもない。</p>	<p>評価書の資料編に記載してまいります。</p>
<p>05-16</p> <p>・供用時の騒音予測で(p550、1077)、自動車及び人声という、会場そのものに限って予測しているが不十分である。会場へのアクセス交通による騒音予測を追加すべきである。</p>	<p>該当個所では会場内からの影響を予測・評価しています。アクセス交通に係る予測については、p1080以降に記載しております。</p>

意見所の概要	見解
<p>05-17</p> <p>・供用時騒音の回避・低減のための方針で「騒音低減効果のある排水性舗装等の検討」(P548、1076)とあるが、走行速度を制限速度にするなど低めに予測した値でさえも「長久手町前熊では道路に面する地域に係る環境基準値を上回っている。」(P1081)という状況なのだから、排水性舗装は検討する余地がなく、当然実施すると明言すべきである。</p>	<p>ここで記述しました「騒音低減効果のある排水性舗装等の検討」とは、会場内での対応であります。会場外の道路については、事業主体となる道路管理者の判断によるものと考えております。</p>