

3 重点課題に対する環境要素の現状と保全方針の検討状況

(1) 会場アクセス（大気環境等の現状を含む）

31 - 01 p.30、上之山町の NO₂、SPM の調査結果は「概ね周辺の県管理測定局等と同レベルであった」と断定しているが、NO_x が年平均値も年間 98% 値も最大であり、今でも自動車交通の影響を大きく受けていることが分かるはずである。また、NO₂ 年間 98% 値が最大であることから、年平均値は同程度でも年間を通してみると高濃度汚染の日が多い。こうしたことは本来、準備書の段階ではっきりさせることであるのに、年 4 季に 1 週間測定しただけで終了したことに問題がある。今回やっと 10 年 1 月からの連続測定を実施して定量的に判明したのだから、科学的な分析を行い、正確に表現し事業に反映すべきである。（他に同趣旨 2 件）

《 見 解 》

会場候補地周辺における大気質の現況濃度については、県管理局の日進市五色園及び長久手中学校、瀬戸市大気汚染測定所、並びに、本環境影響評価の現地調査地点である瀬戸市上之山町の 4 か所の常時監視測定局の調査結果を収集整理しております。（次表参照）

この 4 測定局の NO₂ 濃度を比較すると、年平均値については平成 10、11 年度ともに長久手中学校が最大であり、1 時間値の最高値及び日平均値の年間 98% 値については平成 10 年度は長久手中学校、平成 11 年度は上之山町がそれぞれ最大となっております。

また、高濃度日の日数については、日平均値が 0.06ppm を超えた日は各測定局とも出現せず、日平均値が 0.04ppm 以上 0.06ppm 以下の日数が最大となった測定局は、平成 10 年度は長久手中学校、平成 11 年度は上之山町となっております。

同様に NO_x の値を比較すると、年平均値及び日平均値の年間 98% 値については平成 10 年度が長久手中学校、11 年度は上之山町が最大、1 時間値の最高値については平成 10、11 年度ともに上之山町が最大となっております。

自動車排ガスの影響については、NO₂/(NO + NO₂) 比からみると、上之山町が他の 3 地点に比べて寄与率が大きいと思われれます。

なお、大気質の現地調査については、上之山町で連続測定による常時監視を現在も継続して行っております。また、補完的な調査として、愛知青少年公園内（一般環境）と県道力石名古屋線沿いのトヨタ博物館付近（沿道）で、昨年夏季から今年春季まで四季各 1 週間の測定を行いました。

二酸化窒素		年平均値	日平均値が 0.06 ppm を 超えた日数と その割合		日平均値が 0.04 ppm 以上 0.06 ppm 以下の 日数とその割合		1時間値の 最高値	日平均値の 年間98%値	環境基準の 適否
			ppm	日	%	日			
日進市 五色園	H 10年度	0.017	0	0	4	1.1	0.079	0.035	
	H 11年度	0.015	0	0	1	0.3	0.064	0.031	
長久手 中学校	H 10年度	0.019	0	0	9	2.5	0.086	0.040	
	H 11年度	0.020	0	0	2	0.6	0.072	0.035	
瀬戸市大気 汚染測定所	H 10年度	0.014	0	0	2	0.5	0.081	0.030	
	H 11年度	0.013	0	0	0	0	0.077	0.028	
瀬戸市 上之山町	H 10年度	0.017	0	0	4	1.1	0.077	0.036	
	H 11年度	0.018	0	0	4	1.1	0.073	0.038	

窒素酸化物		年平均値	1時間値の 最高値	日平均値の 年間98%値	$\frac{\text{NO}_2}{\text{NO} + \text{NO}_2}$
					(年平均値)
		ppm	ppm	ppm	%
日進市 五色園	H 10年度	0.027	0.261	0.079	64.1
	H 11年度	0.025	0.256	0.067	62.6
長久手 中学校	H 10年度	0.033	0.292	0.098	58.3
	H 11年度	0.031	0.269	0.080	62.2
瀬戸市大気 汚染測定所	H 10年度	0.021	0.240	0.055	67.7
	H 11年度	0.019	0.210	0.047	68.0
瀬戸市 上之山町	H 10年度	0.031	0.368	0.095	53.6
	H 11年度	0.034	0.371	0.091	53.9

注）瀬戸市大気汚染測定所の平成 11 年度データは、瀬戸市から時間値を提供していただき、事業者において統計処理した数値である。

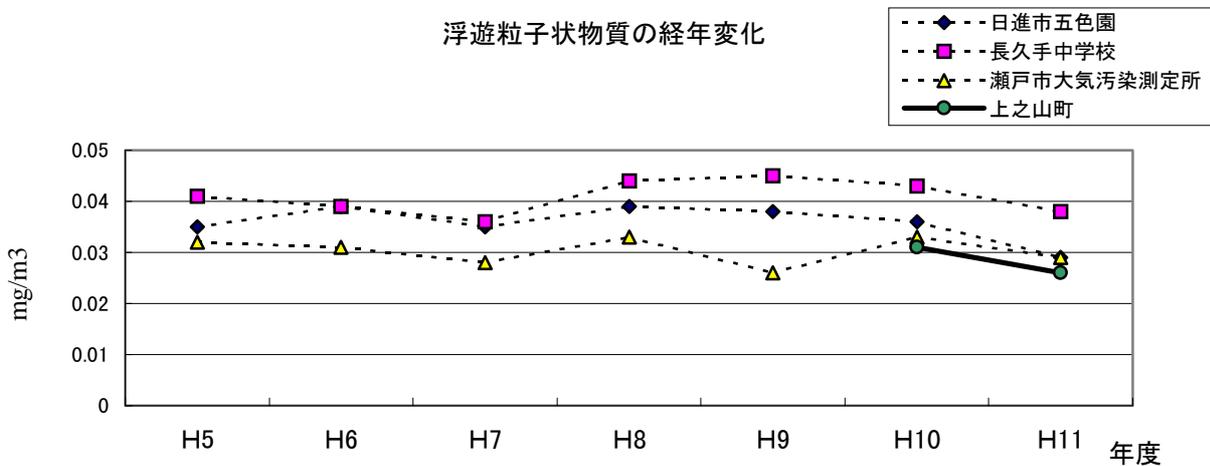
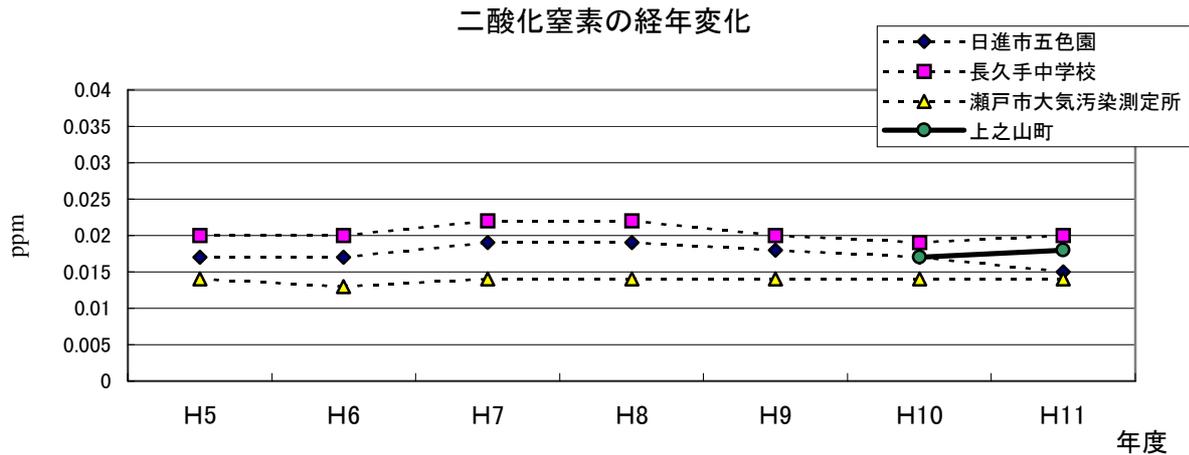
31-02 p.31、大気汚染測定局における大気質濃度の経年変化の図があるが、「10年1月から連続測定」を実施している上之山町の10年度、11年度の資料を参考までに示すべきである。なぜ上之山町の10年度の資料は隠されたままなのか。

《 見 解 》

検討状況報告書 p.31 「図 3-1-2 大気汚染測定局における大気質濃度（年平均値）の経年変化」は、会場候補地周辺の NO₂ 及び SPM の経年変化を見るため、継続して測定されている自治体管理局データをもとに7年間の濃度変化をグラフ化しました。

現地調査地点の瀬戸市上之山町は、平成 10 年 1 月に測定を開始して2年度分のデータが得られた段階のため、検討状況報告書では同一グラフ上に記載しておりません。同報告書 p.31 図 3-1-2 のグラフに重ね描画すると、次図のようになります。

なお、上之山町の平成 10、11 年度の年平均値等の調査結果は「（別冊）青少年公園環境調査結果」に記載しております。



31-03 p.30、瀬戸市大気汚染測定所の測定時間がNO₂で8692時間、NO_xで8691時間と異なるのはなぜか。

《 見 解 》

瀬戸市大気汚染測定所の測定時間数は、NO₂が8692時間、NOが8691時間のため、NO_xも8691時間となっております（出典「平成11年度版 瀬戸市の環境」（瀬戸市））。

なお、検討状況報告書 p.30「表3-1-1 大気質調査結果（平成11年度）」に瀬戸市大気汚染測定所の測定結果を「平成11年度」として記載しましたが「平成10年度」に訂正いたします。

31-04 p.32、道路交通騒音の現地調査結果で「環境基準値を下回っていた」という表現は適切ではない。騒音の環境基準は「65 dB以下」などと決められており、例えば測定結果が65 dBなら環境基準に適合していることになる。

31-05 p.32、道路交通騒音の現地調査結果で「環境基準値を下回っていた」という間違った表現なら、R-2 春期休日昼間とR-4 春期休日昼間の2回しかないが、「環境基準に適合している」というあたりまえの表現をすれば、R-2 春期休日昼間と夜間、R-4 春期休日昼間と平日夜間の一部、R

- 5 春期休日昼間と大幅に増える。現状ですでに環境基準に適合している場合が少ないからあきらめろというためにこのような姑息な手段をとったのではないか。

31 - 06 p.33、道路交通騒音の現地調査結果の表の脚注で「アンダーラインを付した値は、環境基準値を上回っていることを示す」という表現は適切ではない。通常は環境基準に適合しないものを区別して示すのではないか。

《 見 解 》

環境基準の値と測定結果を比較し、「下回った」または「上回った」と表現しております。

修正評価書、追跡調査報告書等の作成に際しては、調査結果の記載方法について、現況を適切に表現することができるよう努めてまいります。

31 - 07 p.49、予測地点 D（会場地区間連絡道路）は新しく道路が建設され環境が大きく変化するところです。環境騒音の調査結果がなければ環境影響を評価することはできません。現状の環境騒音の測定結果を示すべきです。（他に同趣旨 2 件）

《 見 解 》

現段階では、新設道路の構造、ルート等が未確定のため、会場地区間連絡シャトルバスの走行に伴う影響を検討するため、代表的な道路断面を仮想して断面 D としたものであり、特定の予測地点に設定したものではありません。今後、同シャトルバス輸送計画の具体化に対応して、必要に応じ追跡調査を実施してまいります。

なお、海上地区の騒音現地調査の一環として、会場候補地敷地境界付近で環境騒音を測定しております。D 地点最寄りの S - 3 地点（海上西地区と愛知工業大学の境界付近）においては、平日の昼間 58 dB ~ 休日の夜間 50 dB であり、D 地点は同レベルか既存道路の影響を受けてやや高いレベルと考えられます。（評価書 p.432 ~ 433）

31 - 08 p.35、自動車交通量の既存資料調査結果で、台数、大型車混入率を示しながら、走行速度を隠すのは許されない。出典の『道路交通センサス報告書』には走行速度が示されている。走行速度は大気、騒音予測にとって非常に大きな影響を与える要素であり、可能な限り正確な状況を把握し公表すべきである。

31 - 09 p.35 の表 3 - 1 - 4 「自動車交通量の現地調査結果」で走行速度は記載されていません。「愛知青少年公園及びその周辺における環境調査結果について」の p.19 にはすべての場合について平均走行速度が示されています。騒音、大気汚染の予測の大きな要因である走行速度の現地調査データがありながら報告書に記載していないのは納得できません。（他に同趣旨 3 件）

《 見 解 》

検討状況報告書の取りまとめに当たり、調査結果の記載については、環境影響の検討（予測）に必要な既存資料及び現地調査結果の概要を記載することとし、愛知青少年公園及びその周辺における 1 年間の現地調査結果については「（別冊）青少年公園環境調査結果」に記載することとしました。

今回、自動車走行に伴う大気質、騒音の予測条件として、平均走行速度は制限速度で行うこととしたため、調査結果は「（別冊）青少年公園環境調査結果」に記載しております。今後、修正評価書、追跡調査報告書等の作成に向けて、調査結果の記載方法について検討してまいります。

31 - 10 今夏までの交通量調査が基になっているが、11月に大ショッピングセンターが長久手町内にオープンし、交通量、交通の流れの大きな変化があったので、再度の調査、調整が必要。

《 見 解 》

会場候補地周辺における自動車交通に係る現地調査、予測の前提条件等については、引き続き検討してまいります。

31 - 11 主要地方道力石名古屋線では62～67 km/hの実態なのに予測では規制速度の60 km/hとし、国道155号では58～65 km/hですが予測では規制速度の50 km/hを用いています。実態と違う数値を使って予測するのは意図的に影響を少なく見せようとしていると判断せざるを得ません。予測をやり直して、現状の速度を基に実態に合ったものにすべきです。（他に同趣旨3件）

《 見 解 》

自動車排気ガスによる大気汚染の予測は、道路環境整備マニュアル（平成元年1月、社団法人日本道路協会）に基づき行っております。同マニュアルでは、「予測に用いる平均走行速度V（km/h）は、原則として、道路交通法施行令で定める最高速度（以下「法定速度」という。）とする。ただし、規制速度を予め設定できる場合には、その規制速度とする。」とされていることから、今回の検討に当たっては、A(A')、B及びC地点は現在設定されている規制速度を平均走行速度とし、また、D地点は今後新設される道路のため予想される規制速度を平均走行速度としました。

31 - 12 現状でも飽和状態に近い道路状況の中で、走行速度を60 km/h（力石名古屋線の例）で予測することは全く妥当と考えられない。現実には低速になるはず。（他に同趣旨1件）

《 見 解 》

会場周辺において道路ネットワークの整備や主要走行ルート上の交差点改良が進められていること、また、混雑が予想される地域（名古屋IC付近）からシャトルバス走行ルートを避けるなどの措置により、通常時においては渋滞が生じることなくアクセス車両は走行できるものとの前提に立って観客輸送計画を検討していることから、制限速度で走行することを予測条件としております。

今回の検討に当たっては、計画の熟度が高くない現段階において、予測の前提条件が変化した場合、どの程度の影響の変化があるかを検討するため、感度解析を行っております。大気質については30 km/hを解析下限値として試算しておりますが、具体的な走行条件を想定して設定したものではありません。

渋滞の発生等、会場候補地周辺における自動車走行に係る予測の前提条件等については、引き続き検討してまいります。

31 - 13 「駅シャトルバス及び団体バスは、できる限り自動車専用道路を経由して」とあるが、短距離といえども県道力石線に入らざるを得ず、この間での渋滞は避けられない。

断面Aを通過するバス4,030台/日は物理的に走行不能ではないか。

《 見 解 》

自動車専用道路を利用するシャトルバスについては、名古屋瀬戸道路長久手インターから力石名古屋線に入ることになります。この区間は、長久手町の市街地より少し離れたところであり、現状でも混雑は少ない地域であること、また、博覧会開催時には、現在、片側1車線で立体交差している県道田初名古屋線との交差点、県道青少年公園瀬戸線との交差点が片側2車線に拡幅される予定であるため、本博覧会のシャトルバスが走行しても支障はないものと考えております。

31-14 町内の道路交通量はここ数年急増しており、新たな道路ができれば解消されると言われている通過交通だけでなく生活系の車も多い。大型店舗の増加や人口増加の最中にある町であり、今後も平常の交通量は増加すると考えられる。会場アクセスによる影響にはこれらが加味されていない。

《 見 解 》

博覧会開催時における一般交通量については、これまでの交通量調査結果をもとに伸び率を推計し、影響を検討しております。今後、関係機関の協力を得て、その影響・対策を検討したいと考えております。

31-15 青少年公園西方向の予測地点はA地点のみであるが、重い負荷が予測されるのは更に西方であり、町内2か所の駐車場や地下鉄東山線沿線からの来場者も考慮すれば、予測地点を増やすべきである。（例）古戦場南交差点、杣が池交差点など。

《 見 解 》

会場候補地周辺における自動車走行に係る予測地点等については、引き続き検討してまいります。

31-16 p.40、大気予測の条件で、大事な発生交通量は入場者のためのシャトルバス、団体バスしか考えていないため、過少評価となっている。会場運営のための資材、食料、廃棄物などの物流による発生交通量を正確に見積もり、予測条件に追加すべきである。（他に同趣旨1件）

《 見 解 》

現段階において、資材搬入・搬出等の業務用車両については、所要台数、走行時間帯等の計画諸元の検討が具体化していないことから、定量的な検討を行うことはできません。

今回の検討に当たっては、これまでに寄せられた意見等を踏まえ、最も影響が懸念されているシャトルバス等の走行に伴う影響について、現段階の観客輸送計画の検討案をもとにその影響を予測したものです。

31-17 p.37、図3-1-7「会場アクセスの予測断面及び通過交通量」の通過交通量の根拠も示さず、現状よりも少なめの交通量と見積もられています。例えば、主要地方道力石名古屋線では現地調査(p.35)でも平日は毎日5,000台/日近くの大型車が通行し、休日でも1,300台/日近いのに、報告書では大型車が1,200台/日しか想定されていません。小型車は現地調査で平日31,000台/日、休日36,000台/日以上交通量なのに、報告書は36,500台/日しか想定されていません。

同様に、愛知青少年公園瀬戸線の断面 C も納得できません。大型車は現地調査では平日は毎日 1,300 台 / 日以上通行していますが、370 台 / 日しか想定されていません。小型車は現地調査でも平日 13,500 台 / 日を超えているのに、13,400 台 / 日しか想定されていません。（他に同趣旨 3 件）

31 - 18 p.40、大気予測の条件で、「一般交通量については、過去の交通センサデータを基に伸び率を設定し、平成 12 年度に実施した現地交通量調査結果から推定した」とあるが、p.41 で正確に見ると「春季の休日」という特殊な日を選んだため、大型車が意識的に少なくなっている。春季の平日の現況台数をもとに予測すべきである。現に工事用車両の予測では「春季の平日の最大日」（p.61）を選んでいる。

31 - 19 p.44、大気予測結果は過少になっている。一例として断面 A の主要地方道力石名古屋線の NO₂ でみると、NO₂ 98% 値 = 0.044 となっているが、一般車両を休日でなく平日分で 0.0218 (p.63 より) とするだけで、

$$\text{自動車走行分 (アクセス車両 } 0.0114 + \text{ 一般車両 } 0.0218) = 0.0332 \text{ (NO}_x\text{)}$$

$$\text{NO}_2 = 0.0879 \times (0.0332)^{0.647} = 0.0097 \text{ (期間平均値)}$$

$$\text{環境濃度} = \text{自動車走行分 } 0.0097 + \text{バックグラウンド } 0.019 = 0.0287$$

$$\text{NO}_2 \text{ 98\% 値} = 1.3921 \times 0.0287 + 0.0064 = 0.046$$

となってしまう。

また、アクセス車両 0.0114 は物流分を追加すべき。

31 - 20 p.44、大気予測結果は過少になっている。一例として断面 A の主要地方道力石名古屋線の SPM でみると、SPM 98% 値 = 0.114 となっているが、一般車両を休日でなく平日分で 0.0091 (p.63 より) とするだけで、

$$\text{自動車走行分 (アクセス車両 } 0.0065 + \text{ 一般車両 } 0.0091) = 0.0156$$

$$\text{環境濃度} = 0.0156 + \text{バックグラウンド } 0.038 = 0.0536 \text{ (期間平均値)}$$

$$\text{SPM 98\% 値} = 2.8037 \times 0.0536 - 0.0261 = 0.124$$

となってしまう。

《 見 解 》

交通量調査については、愛知青少年公園及びその周辺における 1 年間の調査を実施する中で、当初、平成 11 年 11 月（秋季）に 2 地点で実施しましたが、その後、住民からの意見等を踏まえ、昨年 5 月（春季）に 5 地点に拡大して実施しております。とくに、同公園への来園者が例年 4 月末から 5 月初めの大型連休中に多くなる傾向にあることから、この連休中に春季休日の調査を実施し、併せて、5 月中に平日（3 昼夜連続）及び同公園の休園日（＝月曜日）の調査を実施しました。

この報告書では、同公園の周辺における沿道大気質及び道路交通騒音による影響について検討していることから、予測に用いた一般車交通量は同公園の来園者が多い昨年 5 月の現況交通量データをもとに推計しております。また、シャトルバスの想定走行ルート上における現地調査地点を予測断面として選定していることから、同一条件での観測値が揃っている昨年 5 月のデータを用いております。

なお、会場アクセスによる影響については、計画基準日の予測を行っていることから、平日でなく休日の結果を用いております。

一方、工場用車両による大気質及び騒音については、平日の施工を想定していることから、一般車交通量は平日の観測値をもとに推計しております。

31 - 21 p.40、大気予測の条件で、ピーク時間を A,C 断面で 9～10 時、D 断面で 15～16 時とした根拠が不明である。

《 見 解 》

時間帯別の入場・退場率については現在検討段階にありますが、現時点の想定割合をもとに交通手段別・ルート別の計画基準日における想定来場者数を 1 時間ごとに配分した上で、博覧会アクセス関連車両（シャトルバス+団体バス）の寄与排出量を求め、最大となる時間帯を選定しました。

31 - 22 p.45、表 3 - 1 - 10「アクセス交通の 1 時間値予測結果」によれば、主要地方道力石名古屋線でのアクセス車両寄与による SPM は 0.1249 となっており、バックグラウンド濃度の 0.125 とほぼ同じ濃度で、SPM 時間値は現況の 2 倍となることを示しています。これに対して「環境基準値を上回ることが予測されるが、これは、一般車の寄与濃度とバックグラウンド濃度の和が環境基準値に近い値であることによる。」と記載して平然としているのには驚きます。何のための環境影響調査なのかでしょうか。絶対に環境基準を超えないことと、現状の環境非悪化の原則に立って車両削減などの根本的な対策を示すべきです。（他に同趣旨 3 件）

《 見 解 》

検討状況報告書 p.45「表 3 - 1 - 10 アクセス交通の 1 時間値予測結果」のバックグラウンド濃度は、自動車の影響が少ない最寄りの一般環境局の値であり、このバックグラウンド濃度（ $0.125\text{mg} / \text{m}^3$ ）に一般車両による影響濃度（ $0.0477\text{mg} / \text{m}^3$ ）を加えた値 $0.1727\text{mg} / \text{m}^3$ が、会場アクセス車両以外の影響濃度に相当します。

また、1 時間値予測は、最も高濃度になる条件の組み合わせで予測したものであり、計画基準日における時間帯別走行台数から最も排出量の多くなる時間帯において、最も高濃度になる条件下（安定度 G、静穏）で予測を行ったものです。したがって、それらの条件が合致する頻度は少ないものと思われます。

ただし、現段階の検討状況では、主要地方道力石名古屋線については環境基準の短期的評価のみならず長期的評価についても達成できないと予測されていることから、環境に及ぼす影響をさらに低減するため、今後も引き続き具体的な検討を進めて環境負荷の低減に努めてまいります。

31 - 23 二酸化窒素および浮遊粒子状物質は、近年、ディーゼル車の排出物として厳しく監視しなければならないと言われている。二酸化窒素は、昭和 53 年の環境基準の改悪により 0.02 ppm から 0.04～0.06 ppm となっているが、名古屋市では 0.04 ppm である。東京都ではディーゼル車締め出しなどが議論されている中、環境万博をうたい文句にしている愛知万博で年間 98% 値が 0.037～0.044 ppm、浮遊粒子状物質 0.050～0.114（環境基準 0.1 ppm）は決してよいとは言えない。環境基準は努力目標であり、満たしているとして満足するものでもない。

《 見 解 》

本環境影響評価において、予測結果と環境基準等との比較は、博覧会事業による影響の程度を把握する目安として行っておりますが、環境影響評価法の趣旨に沿って、より影響を低減する観点による評価を取り入れております。

検討状況報告書は、環境の保全の見地から重点的に早急に検討すべき課題について現段階の検討状況を取りまとめたものであり、より具体的な環境保全措置の検討を進めていく中で、引き続き環境負

荷の低減に努めてまいります。

31 - 24 p.49、道路交通騒音の予測結果の表で、予測地点 A,C の環境基準が示してありながら、予測地点 D（会場地区間連絡道路）の環境基準が示してないのはなぜか。

《 見 解 》

D 地点は新設道路の先行使用を検討しているところであり、道路完成後の用途地域が決定されていないため空欄としています。

31 - 25 力石名古屋線において 73 dB と環境基準をすでに上回っている。騒音環境基準は昨年の変更により基準値が 5 dB 引き上げられており、さらに兵庫県の国道 43 号線道路公害裁判において、最高裁は「道路端から 20 m 以内の等価騒音 60 dB を受忍の限度」としている。60 dB と 70 dB は対数のため 10 倍の違いになり、これは受忍限度の数 10 倍を越す値である。

《 見 解 》

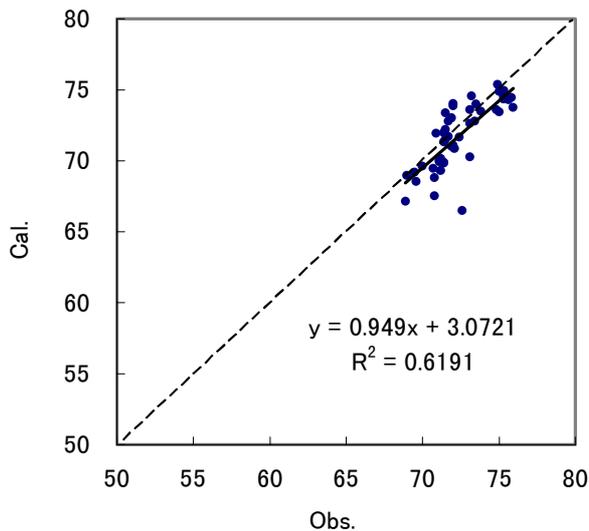
検討状況報告書は、環境の保全の見地から重点的に早急に検討すべき課題について現段階の検討状況を取りまとめたものであり、より具体的な環境保全措置の検討を進めていく中で、引き続き環境負荷の低減に努めてまいります。

31 - 26 p.49、道路交通騒音の予測結果の表で、C 地点の一般車両 + アクセス車両で 68 dB と予測されているが、この時の代入交通量は小型車 13,400 台 / 日、大型車 1,120 台 / 日（一般車 370 + シャトルバス 750）（p.41）であり、これは現況の平日交通量（小型車 14,308 ~ 15,156 台 / 日、大型車 1,317 ~ 1,550 台 / 日）（p.35）とほぼ同じである。この現況交通量で交通騒音は 71 dB と環境基準を超えている。それなのに将来予測が交通量半減に匹敵する 68 dB というのは予測方法に問題があることの証明である。走行速度の問題などを改善すべきである。（他に同趣旨 3 件）

《 見 解 》

予測手法については、現況の観測値を用いて再現性を確認しております。一般的に予測計算には各種の誤差要因が含まれており、多少のばらつきがありますが概ね再現できていると考えております。（次表及び散布図参照）

	調査地点	調査日	騒音の現地調査結果（観測値）	自動車走行台数及び走行速度の観測値から求めた予測値
力石名古屋線（A 地点）	R - 1	H12.5.24 ~ 25	72 dB	73 dB
国道 155 号（B 地点）	R - 3	H12.5.23 ~ 24	75 dB	74 dB
愛知青少年公園瀬戸線（C 地点）	R - 4	H12.5.22 ~ 23	71 dB	69 dB



- 注) 1. 断面 A,B,C の平日の観測値 (Obs.) と予測値 (Cal.) の散布図
 2. 平日のデータは、断面別に最も交通量の多い測定日を用いた。

31 - 27 p.50、パークアンドライド方式の採用による環境影響の低減の部分で「ピーク時間帯において・・・窒素酸化物総排出量は10～20%の削減が図られている。また、騒音は計画基準日の昼間で約1dB減少している」と記載してあるが、その根拠はどこにも示されていない。こんな言葉だけの環境影響評価を県も通産省も納得できるのか。

《 見 解 》

パークアンドライド (P&R) 方式によりシャトルバスを運行する場合と、P&R 方式を採用せず直接会場付近まで自家用車で来場する場合について、それぞれの NOx または SPM 排出量を比較し、削減効果を試算しております。P&R 方式を採用しない場合の自家用車の台数は、計画基準日における駐車場シャトルバスのルート別輸送人数を乗車定員3名で割り戻すことにより推定しました。また、削減効果は次式により求めました。

削減効果 (%)

$$= \left[1 - \frac{\text{駅シャトル及び団体バス排出量} + \text{駐車場シャトル排出量}}{\text{駅シャトル及び団体バス排出量} + (\text{駐車場シャトルに相当する})\text{自家用車排出量}} \right] \times 100$$

また、騒音については、一般車の台数を考慮してそれぞれのケースの L_{Aeq} を求めております。

なお、P&R 方式を採用しない場合の想定は、対象道路の交通容量や混雑率を考慮していないなど仮定した前提条件が多いことから、削減率は概数で記載しております。

31 - 28 p.51、文中「表3-1-16」は「表3-1-14」の間違い。このあたりで大事な表を削除したり欠落させたのではないかと。以下「表3-1-17」(p.53)は「表3-1-15」の間違い、「表3-1-19」(p.54)は「表3-1-17」の間違い。

《 見 解 》

記載に誤りがありましたので、ご指摘のように訂正いたします。

31 - 29 p.53、走行速度の変動に伴う影響の検討が、10、20、30km/h 減少についてされているが、大事な部分を抜かしている。大気汚染の SPM については渋滞時の加減速時（0～5 km/h）が最も影響する。また、大気汚染の NOx と騒音は高速走行時（制限速度の 60 km/h を超え、現況の約 70 km/h）ほど悪影響がある。この部分こそ感度解析を行うべきである。（他に同趣旨 2 件）

《 見 解 》

大気質の排出係数は、一般に低速度ほど大きな値となります。そのため、感度解析として、制限速度より 10、20 または 30 km/h 減少した場合について検討を行いました。

また、騒音については走行速度が速いほど影響は大きくなりますが、制限速度を遵守することを前提として観客輸送計画を検討しております。

なお、渋滞時については、通過交通量自体も減少すると考えられるため、今回は取り扱いませんでした。渋滞の発生等、会場候補地周辺における自動車走行に係る予測の前提条件や、感度解析の範囲等について、引き続き検討してまいります。

31 - 30 「排ガス規制等の強化を期待すること」による環境保全上の検討課題とされているが、環境万博としての積極的な取り組みがなされない限り、ヨーロッパの環境先進国の評価は厳しいものとなるだろう。このような協会や通産省の取り組みの姿勢は、地球温暖化防止京都会議での公約に違反する。

《 見 解 》

検討状況報告書は、環境の保全の見地から重点的に早急に検討すべき課題について現段階の検討状況を取りまとめたものであり、より具体的な環境保全措置の検討を進めていく中で、引き続き環境負荷の低減に努めてまいります。

31 - 31 p.57、「（シャトルバスのために）場外には数千台の規模の駐車場が必要となる」とあるが、「計画基準日で約 36,200 人程度と想定」しているのだから、乗用車 1 台に満員の 4 人が乗ってきたとしても、1 万台近くなる。それをたかだか数千台と表現することは許されない。

《 見 解 》

現段階の計画では、駐車場は 7 か所を想定しており、1 駐車場当たり平均で 2 千台規模となります。

31 - 32 p.36、会場アクセスとして、「会場から概ね 20 分圏内の 7 か所（予定）の場外駐車場」とは、具体的にどこを予定しているのか示すべきである。また、予測はそうした場外駐車場周辺でも行うべきである。

31 - 33 p.57、場外駐車場に係る環境配慮で 7 項目の配慮事項が示されているが、あまりにも精神訓話的である。1 か所の場外駐車場の規模は平均して 1,500 台分の乗用車置場約 45,000 m² のほかに、

シャトルバス乗り場、配慮事項 の入庫待ちスペース、利用者 5,000 人のトイレなど 5 ha を超える巨大な物になる。場外 7 か所と言われている地点名を具体的にあげ、万博関連事業として各駐車場ごとに環境影響評価を行い、地元との問題が起きないようにすべきである。

31 - 34 町内に駐車場ができることによる影響について予測すべきである。地域に及ぼす影響は大きく、大駐車場そのものの影響だけでなく、路上駐車、周辺の私設駐車場なども含めて検討すべきである。

《 見 解 》

場外駐車場の設置による環境影響については、現段階で計画が具体化していないことから、追跡調査の中で、必要に応じ大気質、騒音等の予測を実施し、必要な環境保全措置の検討等を行ってまいります。

31 - 35 p.58、シャトルバス等の運行ルートは「長久手町西部や名古屋 IC 付近を避け、できる限り自動車専用道路を經由して会場バスターミナルに至る」とあるが、そのルートを具体的に示し、その沿線の環境影響評価を行うべきである。

《 見 解 》

検討状況報告書 p.39「図 3 - 1 - 8 予測範囲と道路断面予測地点」に想定走行ルートを示しました。会場候補地西方から来場するシャトルバス等については、東名高速道路の南及び北方面から新設予定の東名日進 JCT を經由して名古屋瀬戸道路に入り、長久手 IC から力石名古屋線を経由して会場に至るルートを想定しております。また、長久手町内に開設を予定している場外駐車場からは、瀬戸大府線及び力石名古屋線を経由して会場に至るルートを想定しております。

今回の検討に当たっては、この両ルートの合流後に予測地点を設け、道路断面における環境濃度を予測するとともに、同報告書 p.39 図 3 - 1 - 8 の範囲において、博覧会アクセス車両による寄与濃度を面的に予測しております。

31 - 36 p.58、シャトルバス等の運行ルートの部分で「渋滞が懸念される交差点における渋滞長及び走行速度の予測の必要性についても今後検討を進めるものとする」とあるが、誰もが心配している交通渋滞について、この程度の姿勢では何もやらないと宣言するようなものである。予測の必要性を検討する余地はなく必須条件である。会場位置の変更までも視点においた検討を早急を実施し、その結果を公表し広く意見を募るべきである。

《 見 解 》

検討状況報告書は、環境の保全の見地から重点的に早急に検討すべき課題について現段階の検討状況を取りまとめたものであり、より具体的な環境保全措置の検討を進めていく中で、引き続き環境負荷の低減に努めてまいります。