

1 「2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)」についての  
経済産業大臣の助言及び博覧会協会の見解

助 言	見 解
<p>1. 大気質について、シャトルバスにおける低公害車の積極的採用、低公害車による来場の推進、駐車場周辺住民のシャトルバス利用への対応等、観客輸送に係る交通手段の低公害化及び駐車場周辺の交通量の低減を促進する対策により、駐車場周辺地域における大気汚染物質の排出量の更なる低減のための方策を検討すること。</p>	<p>1. 駐車場周辺地域における大気汚染物質の排出量を低減させる方策として、鉄道等の公共交通機関への来場者の積極的な誘導の徹底やアイドリングストップの励行の強化に加え、低公害車による来場を推進するため、低公害車両を利用することで利用者に特典があると感じてもらえるような取り組みを行う他、駐車場周辺住民のシャトルバス利用の対応について検討し、駐車場周辺地域における大気汚染物質の排出量の更なる低減に努めてまいります。</p> <p>なお、協会が直接手配するシャトルバスの内、八草・瀬戸会場間についてはCNGバスとする外、会場間については、CNGバスより、より低公害車であるFC(水素燃料電池)バスを導入いたします。</p>
<p>2. 大気質に関する予測において、博覧会事業の実施自体による浮遊粒子状物質濃度の増分が少ない場合であっても、大気の状態やバックグラウンド濃度によっては環境基準を超える場合がありますことから、影響を可能な限り小さなものとするよう細心の注意を払いながら事業を実施すること。</p>	<p>2. 工事中においては工事用車両に最新規制適合車などを積極的に導入するよう工事関係者に働きかけ、供用中においてもシャトルバスに、排出ガス除去装置装着車や最新規制適合車を優先的に配車していただけるよう、愛知県バス協会や関係行政機関に要請し、影響を可能な限り小さなものとするよう、細心の注意を払いながら事業を実施してまいります。</p>
<p>3. ダルマガエルについて、別の生息環境適地への移入という環境保全措置の効果について、予測の不確実性が伴うものであることから、必要に応じ、生息地を保全することを含めて、ダルマガエルの生息環境の維持・創出に努めること。</p>	<p>3. ダルマガエルの移入を含めた環境保全措置については専門家の指導や助言をいただきながら実施してまいります。なお、ダルマガエルの生息環境を保全するため、計画地内の一部の田を保全地として残すこととして、駐車場計画を見直すこととします。</p>
<p>4. 追跡調査報告書における動物の予測・評価については、影響の回避・低減が図られると評価されているものの、予測の不確実性が伴うものであることから、環境保全措置実施後の生息環境が適切に維持されるよう細心の注意を払いながら事業を実施すること。</p>	<p>4. 追跡調査報告書において動物の予測・評価については、影響の回避・低減が図られると評価いたしましたが、予測の不確実性が伴うものであることから、環境保全措置実施後の生息環境が適切に維持されるよう、モニタリング調査を含め、細心の注意を払いながら事業を実施してまいります。</p>
<p>5. 駐車場における景観について、視覚的変化の影響の低減をプランターの設置により検討しているが、植栽コンテナの設置など駐車場規模と景観との調和に留意した影響の低減方策も検討すること。</p>	<p>5. 駐車場における景観については、プランターの設置に限らず、植栽コンテナ等の設置など駐車場規模と景観との調和に留意して、視覚的変化の影響を低減する方策も検討してまいります。</p>
<p>6. また、平成16年3月26日付けの環境大臣助言(別添)において述べられた事項についても適切な対応を検討すること。</p>	<p>6. 環境大臣からの助言において述べられた事項についても以下のとおり、適切に対応してまいります。</p>

<p>(以下、環境大臣助言)</p> <p>2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価については、平成 14 年 5 月に「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価書(案)」に対する環境大臣意見(以下「平成 14 年環境大臣意見」という。)並びに「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その 1)」、「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その 2)」及び「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(モニタリング調査)報告書(平成 14 年度)」に対する環境大臣助言を述べたところであり、これらについては引き続き適切に対処される必要がある。この意見、助言に加え、今般、「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その 3)」(以下「追跡調査報告書」という。)が送付されたことから、環境保全上必要な助言を下記のとおり述べるものである。</p>	<p>(以下、環境大臣助言)</p> <p>事業の実施にあたっては、「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価書(案)」に対する環境大臣意見及び今回の報告書を含めたこれまでの報告書に対する環境大臣助言を踏まえ、引き続き適切に対処してまいります。</p>
<p>(1) 名古屋空港駐車場に係る浮遊粒子状物質及び騒音についての検討及び保全対策</p> <p>名古屋空港駐車場に係る浮遊粒子状物質及び騒音については、追跡調査報告書において、現空港機能移転前と比較してそれらの程度が小さくなることをもって環境影響は小さいと判断しているが、供用時の駐車場及びその周辺の沿道における浮遊粒子状物質並びに駐車場における騒音に係る環境影響がなお懸念されるため、その影響を定量的に検討するとともに、必要に応じ環境保全対策を実施すること。また、その検討結果については供用時まで公表すること。</p>	<p>(1) 名古屋空港駐車場に係る浮遊粒子状物質及び騒音についての検討及び保全対策</p> <p>名古屋空港駐車場については、現空港機能移転前と比較して浮遊粒子状物質及び騒音の環境影響は小さいと判断いたしましたが、供用時の駐車場及びその周辺の沿道における浮遊粒子状物質並びに駐車場における騒音に係る環境影響についてのご懸念に対応するため、その影響を定量的に検討し、必要に応じた環境保全対策を実施いたします。また、その検討結果については供用時まで公表します。</p>
<p>(2) 駐車場に係る浮遊粒子状物質及び騒音についての保全対策</p> <p>追跡調査報告書において、駐車場及びその周辺の沿道における浮遊粒子状物質並びに駐車場周辺の沿道における騒音が、工事中及び供用時に環境基準値を超過する等の高い水準にあることから、これらの環境影響を可能な限り軽減するため、次のような措置を実施する必要がある。</p>	<p>(2) 駐車場に係る浮遊粒子状物質及び騒音についての保全対策</p>

<p>「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価書」、「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査（予測・評価）報告書（その1）」及び追跡調査報告書に記載されている環境保全対策の実施にあたっては、工事の平準化や資材等の搬出ルート・時期の分散化の徹底、鉄道等の公共交通機関へ来場者の積極的な誘導の徹底、アイドリングストップの励行の強化、シャトルバスへの低公害車の積極的な導入、駐車場周辺の渋滞対策の強化等について、最大限の効果が得られるよう具体的な内容を十分検討し、その結果に基づき強力に推進すること。</p>	<p>「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価書」及び、今回の報告書を含めたこれまでの報告書に記載されている環境保全対策の実施にあたっては、工事の平準化や資材等の搬出ルート・時期の分散化の徹底、鉄道等の公共交通機関へ来場者の積極的な誘導の徹底、アイドリングストップの励行の強化、シャトルバスへの低公害車の積極的な導入、駐車場周辺の渋滞対策の強化等について、最大限の効果が得られるよう十分検討を行い、その結果に基づく方策を推進してまいります。</p>
<p>工事中及び供用時における円滑な交通の確保や自動車交通の抑制のための対策について、関係機関と連携して検討し、実施されるよう措置すること。</p>	<p>工事中及び供用時における円滑な交通の確保や自動車交通の抑制のための対策について、関係機関と連携して検討し、実施してまいります。</p>
<p>(3) ダルマガエル等の貴重な動物についての保全対策</p>	<p>(3) ダルマガエル等の貴重な動物についての保全対策</p>
<p>ダルマガエルについては、尾張旭駐車場予定地内を中心として生息しており、周辺の生息地も含め事業による影響を受ける範囲が広いと考えられることから、改変が可能な限り少なくなるよう、工事計画をさらに検討すること。</p> <p>また、移動を行う場合には、専門家の意見を聞き、ダルマガエルの生息に適した環境を確保した上で行うこと。</p>	<p>ダルマガエルの移動を含めた環境保全措置については専門家の指導や助言をいただきながら実施してまいります。なお、ダルマガエルの生息環境を保全するため、計画地内の一部の田を保全地として残すこととして、駐車場計画を見直すこととします。</p>
<p>一部の駐車場内及びその周辺では、ツマグロキチョウ等の貴重な動物が生息することから、平成 14 年環境大臣意見の中「4 具体的な環境モニタリング計画の策定及びそれに基づく対応」に基づき、工事中及び供用時において適切な措置を実施すること。</p>	<p>一部の駐車場内及びその周辺では、平成 14 年環境大臣意見の中「4 具体的な環境モニタリング計画の策定及びそれに基づく対応」に基づき、工事中及び供用時において適切な措置を実施してまいります。</p>

2 「2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)」についての  
愛知県知事の助言及び博覧会協会の見解

助 言	見 解
<p>事業者は、以下の事項について十分に検討し、事業を実施すること。</p> <p>1 共通事項 事業者は、事業の実施に際して、平成14年5月24日付けの評価書(案)に対する知事意見、平成15年4月25日付けの報告書(その1)に対する知事助言、平成15年10月27日付けの報告書(その2)等に対する知事助言を踏まえることはもとより、報告書(その3)に記載されている環境保全措置を徹底することで、環境保全について十分に配慮すること。 また、環境への影響に関して新たな事実が判明した場合などにおいては、必要に応じ適切な措置を講ずること。</p>	<p>1 共通事項 事業の実施にあたっては、評価書(案)に対する知事意見、今回の追跡調査報告書(その3)を含めたこれまでの報告書に対する知事助言を踏まえ、環境保全措置を徹底し、環境保全について十分に配慮してまいります。 なお、環境への影響に関して新たな事実が判明した場合などにおいては、必要に応じ適切な措置を講じて参ります。</p>
<p>2 大気質、騒音 (1)工事の実施に当たっては、近傍に住宅、学校等が立地しているところもあることから、建設機械の配置や作業時間に配慮するとともに、低公害型の建設機械を積極的に導入すること。</p>	<p>2 大気質、騒音 (1)工事の実施に当たっては、記載した環境保全措置を徹底し、近傍の住宅、学校等の立地状況を勘案して建設機械の配置や作業時間に配慮し、低公害型の建設機械を積極的に導入して参ります。</p>
<p>(2)工事の実施に当たっては、工事用車両の走行に係る浮遊粒子状物質や騒音の予測結果が環境基準値を上回ることもあることから、工事用車両に最新規制適合車などを積極的に導入すること。</p>	<p>(2)工事の実施に当たっては、記載した環境保全措置を徹底し、工事用車両に最新規制適合車などを積極的に導入するよう工事関係者に働きかけて参ります。</p>
<p>(3)駐車場の供用に当たっては、近傍に住宅、学校等が立地しているところもあることから、騒音について昼夜を問わず十分に配慮すること。</p>	<p>(3)駐車場の供用に当たっては、近傍の住宅、学校等の立地状況に十分配慮して参ります。</p>
<p>(4)駐車場を利用する自家用車の誘導に当たっては、本報告書で想定している経路の道路状況などを勘案し、必要に応じ、より適切な経路の利用について関係機関と調整すること。 また、駐車場周辺での交通渋滞の発生、生活道路への進入等を防ぐために、適切な誘導方法、駐車場運営方法等について、十分に検討するとともに、関係機関と調整すること。</p>	<p>(4)駐車場を利用する自家用車の誘導に当たっては、長久手町長よりいただいた助言に基づく長久手インター駐車場における県道春日井長久手線の活用について長久手町等と協議する外、必要に応じ、より適切な経路の利用について関係機関と調整して参ります。 なお、駐車場周辺での交通渋滞の発生、生活道路への進入等を防ぐために、適切な誘導方法、駐車場運営方法等について、十分に検討するとともに、関係機関と調整して参ります。</p>

<p>(5) シャトルバスの走行に係る浮遊粒子状物質や騒音の予測結果が環境基準値を上回ることもあることから、シャトルバスに低公害車や最新規制適合車を積極的に導入すること。</p>	<p>(5) シャトルバスの走行に係る浮遊粒子状物質や騒音のより一層の低減を図るよう、シャトルバスに、排出ガス除去装置装着車や最新規制適合車を優先的に配車していただけるよう、愛知県バス協会や関係行政機関に要請してまいります。</p> <p>なお、協会が直接手配するシャトルバスの内、八草・瀬戸会場間についてはCNGバスとする外、会場間については、CNGバスより、より低公害車であるFC(水素燃料電池)バスを導入いたします。</p>
<p>(6) 工事中及び供用時の予測結果が、環境基準値を上回ることもあることなどからモニタリング調査を行い、必要に応じ適切な措置を講ずること。</p>	<p>(6) バックグラウンドの状況及び博覧会事業による負荷の予測結果を踏まえたモニタリング調査を効果的に実施するとともに、その結果著しい環境への影響が認められた場合には、適切な措置を講じて参ります。</p>
<p>3 水質 (1) 工事中の降雨に伴う流出水については、沈砂池の維持管理を適正に行うとともに、濁りの状況を把握し、必要に応じ適切な措置を講ずること。</p>	<p>3 水質 (1) 工事中の降雨に伴う流出水については、沈砂池の維持管理を適正に行うとともに、濁りの状況を把握し、必要に応じ適切な措置を講じて参ります。</p>
<p>(2) 供用時に浄化槽を設置する駐車場については、地域特性及び利用者数に見合った浄化槽を設置し、その維持管理を適正に行うとともに、放流先においてモニタリング調査を行い、必要に応じ適切な措置を講ずること。</p>	<p>(2) 供用時に浄化槽を設置する駐車場については、地域特性及び利用者数に見合った浄化槽を設置し、その浄化槽の維持管理を徹底するとともに、より環境への負荷が低減される方法を検討して参ります。また、放流先においてモニタリング調査を行い、必要に応じ適切な措置を講じて参ります。</p>
<p>4 動物 (1) 尾張旭駐車場計画地で生息が確認されたダルマガエルの保護及び生息環境の保全について、基本設計の見直しも含め回避、低減策を検討すること。</p> <p>また、ダルマガエルの移動や生息環境の創出を行う場合には、専門家の指導や助言を得て、適切に行うこと。</p> <p>なお、博覧会終了後のダルマガエルの保全について、関係機関などと十分に調整すること。</p>	<p>4 動物 (1) ダルマガエルの移動を含めた環境保全措置については専門家の指導や助言をいただきながら実施してまいります。なお、ダルマガエルの生息環境を保全するため、計画地内の一部の田を保全地として残すこととして、駐車場計画を見直すこととします。</p> <p>また、博覧会終了後のダルマガエルの保全については、尾張旭市をはじめとする関係機関などと十分に調整して参ります。</p>
<p>(2) 長久手インター駐車場計画地で確認されたカヤネズミのための保全措置の実施に当たっては、営巣を阻害しないよう、カヤ場の創出時期及び規模について、専門家の指導や助言を得て、適切に行うこと。</p>	<p>(2) 長久手インター駐車場計画地で確認された、カヤネズミのための保全措置の実施に当たっては、営巣を阻害しないよう、専門家の指導や助言をいただきながら適切に行って参ります。</p>

<p>( 3 ) 長久手インター駐車場計画地で確認されたツマグロキチョウのための保全措置の実施に当たっては、産卵を阻害しないよう、産卵場所の創出時期及び規模について、専門家の指導や助言を得て、適切に行うこと。</p>	<p>( 3 ) 長久手インター駐車場計画地で確認されたツマグロキチョウのための保全措置の実施に当たっては、産卵を阻害しないよう、専門家の指導や助言をいただきながら適切に行って参ります。</p>
<p>5 その他  ( 1 ) 駐車場の実施設計に当たっては、地域特性を勘案した緑化や施設整備を行うこと。  また、舗装については、気温緩和機能を有する方法や地下水位への影響を緩和する方法を検討し、可能な範囲内で採用すること。</p>	<p>5 その他  ( 1 ) 駐車場の実施設計に当たっては、周辺の状況や施設の計画規模を勘案した緑化や施設整備を行って参ります。  なお、舗装については、計画地の一部に透水性舗装や気温緩和機能を有する保水性舗装の実施について検討してまいります。  また農地として復元しない、長久手南駐車場および三好インター駐車場では地下水位への影響緩和方策について、可能な範囲内で検討して参ります。</p>
<p>( 2 ) 関係市町長からの助言に対しては、適切な対応を図ること。</p>	<p>( 2 ) 関係市町長からいただいた助言に対しても、適切な対応を図って参ります。</p>
<p>( 3 ) 住民などからの環境に関する要望などに対して、迅速かつ適切な対応を図ること。</p>	<p>( 3 ) 住民の方々などからの環境に関する要望などをいただいた場合には、迅速かつ適切に対応して参ります。</p>
<p>( 4 ) 今後、事業者が公表する環境影響評価追跡調査報告書などについては、住民などにわかりやすい内容及び適切な表現となるよう努めること。</p>	<p>( 4 ) 今後公表する環境影響評価追跡調査報告書などにつきましても、住民の方々にはわかりやすい内容及び適切な表現となるよう努めて参ります。</p>

【参考】「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その 3)」についての関係市町長の助言及び博覧会協会の見解

(1) 「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その 3)」についての長久手町長の助言及び博覧会協会の見解

助 言	見 解
<p>1 全体事項 (1)事業の実施にあたっては、「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価書(案)」に対する町長意見を踏まえ、適切な環境保全措置を講じるとともに、本報告書に記載されている環境保全措置を徹底し、環境影響の回避又は低減に努めること。</p>	<p>1 全体事項 (1)事業の実施にあたっては、「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価書(案)」に対していただいた町長意見を踏まえ、適切な環境保全措置を講じるとともに、本報告書に記載した環境保全措置を徹底し、環境影響の回避又は低減に努めて参ります。</p>
<p>2 個別事項・長久手インター駐車場 (1)供用時における自家用車の誘導にあたっては、本報告書で想定している経路(県道瀬戸大府東海線・長久手町岩作早稲田)ではなく、道路状況等を勘案し、より環境負荷の小さい県道春日井長久手線を活用すること。</p>	<p>2 個別事項・長久手インター駐車場 (1)供用時における自家用車の誘導にあたっては、ご指摘に基づき県道春日井長久手線の活用について協議させていただきます。</p>
<p>(2)工事中及び供用時の予測において、駐車場及び自家用車の誘導経路の浮遊粒子状物質の1時間値及び騒音の予測値が、環境基準値を上回っていることから、シャトルバス、自家用車のアイドリングストップを徹底し、特にシャトルバスについては、圧縮天然ガス(CNG)車両をはじめとする低公害の車両を導入するなど、より一層の環境負荷の低減に努めること。</p>	<p>(2)シャトルバス、自家用車のアイドリングストップを徹底する方策を検討して参ります。シャトルバスについては、排出ガス除去装置装着車や最新規制適合車を優先的に配車していただけるよう、愛知県バス協会や関係行政機関に要請して参ります。</p>
<p>(3)本駐車場の周辺には住宅が立地しており、工事中及び供用時において、騒音及び振動、夜間照明などによる生活環境への影響が一定程度見込まれることから、住民の生活環境への影響の低減に努めること。</p>	<p>(3)工事の実施及び駐車場の供用に当たっては、近傍の住宅、学校等の立地状況を勘案し、騒音及び振動、夜間照明などについて、住民の方々の生活環境への影響を低減するよう努めて参ります。</p>
<p>(4)本報告書で予測・評価している大気質及び騒音については、モニタリング調査を実施し、必要に応じて適切な対応に努めること。</p>	<p>(4)バックグラウンドの状況及び博覧会事業による負荷の予測結果を踏まえたモニタリング調査を効果的に実施するとともに、その結果著しい環境への影響が認められた場合には、適切な措置を講じて参ります。</p>
<p>(5)カヤネズミ及びツマグロキチョウの注目すべき動物種については、工事中及び供用時において、環境保全措置を徹底し生息環境の保全・創出を図るとともに、モニタリング調査を実施し、適切な対応に努めること。</p>	<p>(5)カヤネズミ及びツマグロキチョウの注目すべき動物種については、専門家の指導や助言をいただきながら、環境保全措置を徹底し、生息環境の保全・創出を図って参ります。またこれらの注目すべき動物種についてのモニタリング調査を実施して参ります。</p>
<p>3 個別事項・ながくて南駐車場 (1)工事中及び供用時の予測において、駐車場及び自家用車の誘導経路の浮遊粒子状物質の1時間値及び騒音の予測値が、環境基準値を上回っていることから、シャトルバス、自家用車のアイドリングストップを徹底し、特にシャトルバスについては、圧縮天然ガス(CNG)車両をはじめとする低公害の車両を導入するなど、より一層の環境負荷の低減に努めること。</p>	<p>3 個別事項・ながくて南駐車場 (1)シャトルバス、自家用車のアイドリングストップを徹底する方策を検討して参ります。シャトルバスについては、排出ガス除去装置装着車や最新規制適合車を優先的に配車していただけるよう、愛知県バス協会や関係行政機関に要請して参ります。</p>

<p>(2) 本駐車場の周辺には住宅が立地しており、工事中及び供用時において、騒音及び振動、夜間照明などによる生活環境への影響が一定程度見込まれることから、住民の生活環境への影響の低減に努めること。</p>	<p>(2) 工事の実施及び駐車場の供用に当たっては、近傍の住宅、学校等の立地状況を勘案し、騒音及び振動、夜間照明などについて、住民の方々の生活環境への影響を低減するよう努めて参ります。</p>
<p>(3) 本報告書で予測・評価している大気質及び騒音については、モニタリング調査を実施し、必要に応じて適切な対応に努めること。</p>	<p>(3) バックグラウンドの状況及び博覧会事業による負荷の予測結果を踏まえたモニタリング調査を効果的に実施するとともに、その結果著しい環境への影響が認められた場合には、適切な措置を講じて参ります。</p>
<p>4 その他 (1) 駐車場の供用時における自家用車の誘導経路及び駐車場の周辺地域においては、生活環境への影響が一定程度見込まれることから、円滑な交通を確保するための具体的な交通対策について関係機関と連携して実施し、住民の生活環境への影響の低減に努めること。</p>	<p>4 その他 (1) 駐車場の供用時における自家用車の誘導経路及び駐車場の周辺地域においては、交通渋滞の発生、生活道路への進入等を防ぐために、適切な誘導方法、駐車場運営方法等について、十分に検討するとともに関係機関と連携して実施し、住民の方々の生活環境への影響の低減に努めて参ります。</p>
<p>(2) 駐車場整備にあたっては、同時期の周辺で工事を実施している道路工事等と十分調整を図り、工事車両の分散や効率的な運行に努めるなど、住民の生活環境への影響を低減する対策を講じること。</p>	<p>(2) 駐車場整備にあたっては、同時期の周辺で工事を実施している道路工事等にも可能な限り調整を図り、工事車両の分散や効率的な運行に努め、住民の方々の生活環境への影響を低減する対策を講じて参ります。</p>
<p>(3) 本報告書に寄せられた助言及び住民の意見等については、十分検討し適切に対応すること。</p>	<p>(3) 本報告書にいただいた助言及び住民の方々のご意見等については、十分検討し適切に対応してまいります。</p>

(2) 「2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)」についての  
豊田市長の助言及び博覧会協会の見解

助 言	見 解
<p>1 共通事項 報告書に記載されている環境保全措置等を徹底すること。</p>	<p>1 共通事項 報告書に記載されている環境保全措置等の徹底を図り環境への影響の低減に努めて参ります。</p>
<p>工事期間中及び供用時において、事前に予想し得ない環境への影響が生じた場合は、関係機関と調整し、適切な措置を講じ、地元住民等への影響をできる限り少なくするとともに、周知に努めること。</p>	<p>工事期間中及び供用時において、事前に予想し得ない環境への影響が生じた場合は、関係機関と調整し、適切な措置を講じ、地元住民等の方々への影響をできる限り少なくするとともに、周知に努めて参ります。</p>
<p>2 個別事項 藤岡インター駐車場に設置される浄化槽の放流水について、富栄養化に関する項目(全窒素・全りん)等の状況把握及び低減措置を行い、放流先となる西中山川の水質の保全に努めること。</p>	<p>2 個別事項 藤岡インター駐車場に設置される浄化槽の放流水について、地域特性を勘案し、富栄養化防止の観点から、より環境への負荷が低減される方法を設備も含めて検討するほか、浄化槽の維持管理を徹底して参ります。</p>
<p>3 その他 放流先の河川水質の追跡調査(モニタリング調査)を実施し、その結果を事業に反映させ、環境負荷の低減に努めること。</p>	<p>3 その他 放流先においてモニタリング調査を行い、必要に応じ適切な措置を講じ、環境負荷の低減に努めて参ります。</p>

(3) 「2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)」についての尾張旭市長の助言及び博覧会協会の見解

助 言	見 解
<p>1 農地の復元に関する措置 博覧会終了後のシート及び構造物の撤去時に、農地に有害物質及び建設廃棄物等が残らないよう適切な対応を図ること。</p>	<p>1 農地の復元に関する措置 博覧会終了後の構造物等の撤去については、「会期終了後に伴う環境影響調査」において予測・評価し、環境への影響を低減するよう適切な対応を図って参ります。</p>
<p>2 自家用車駐車場の運営に関する措置 シャトルバスにCNGバスやハイブリッドバス等の低公害車両を用いることにより、さらなる環境負荷の低減に努めること。</p>	<p>2 自家用車駐車場の運営に関する措置 シャトルバスについては、排出ガス除去装置装着車や最新規制適合車を優先的に配車していただけるよう、愛知県バス協会や関係行政機関に要請して参ります。</p>
<p>3 工事中における環境の保全のための措置 (1)浮遊粒子状物質及び騒音が環境基準を超えている本市の状況についても十分留意し、工事用車両の効率化、分散化、より環境への負荷の小さい工事用車両の利用促進など負荷の低減に努めること。</p>	<p>3 工事中における環境の保全のための措置 (1)尾張旭市の環境状況についても十分留意し、工事用車両の効率化、分散化、より環境への負荷の小さい工事用車両の利用促進など負荷の低減に努めて参ります。</p>
<p>(2)尾張旭駐車場は近隣に住宅、医院、学校等が点在するため、工事中の騒音、振動、粉塵等の防止対策に万全を期すとともに、特に夜間、早朝における資材の搬入、重機の稼働など住環境に影響を及ぼすおそれのある工事を行わないこと。</p>	<p>(2)工事の実施に当たっては、近隣の住宅、学校等の立地状況を勘案して、騒音、振動、粉塵等の防止対策に万全を期してまいります。なお、原則として夜間、早朝における資材の搬入、重機の稼働などは行わないこととしております。</p>
<p>(3)当該地域は周囲が水田地帯であるため濁水対策、土砂流出防止対策に万全を期すこと。</p>	<p>(3)工事中の降雨に伴う流出水については、沈砂池の維持管理を適正に行うと共に、濁りの状況を把握し、必要に応じ土砂流出防止対策について適切な措置を講じて参ります。</p>
<p>(4)工事に当たりやむを得ず有害物質を使用する場合には、必ず市長に報告し管理を徹底すること。</p>	<p>(4)工事に当たり、やむを得ず有害物質を使用する場合には、尾張旭市長あてご報告すると共に、管理を徹底して参ります。</p>
<p>4 存在影響に対する環境の保全のための措置 尾張旭駐車場用地で生息が確認されたダルマガエルの保護及び生息環境の保全に関して、基本設計の見直しも含め生息地の保全にできるかぎりの配慮をするとともに、ダルマガエルの移入にあたっては、移入先の生息状況を調査したうえで、専門家の意見を参考に最善の移入方法を検討すること。 ダルマガエルを計画地周辺の生息地に移入した後も継続的に生息状況を調査し、ダルマガエルの生息に対し必要な措置を講ずること。</p>	<p>4 ダルマガエルの移入を含めた環境保全措置については専門家の指導や助言をいただきながら実施してまいります。なお、ダルマガエルの生息環境を保全するため、計画地内の一部の田を保全地として残すこととして、駐車場計画を見直すこととします。 また、ダルマガエルの移動や生息環境の創出を行う場合には、専門家の指導や助言をいただきながら実施して参ります。 なお、博覧会終了後のダルマガエルの保全については、尾張旭市をはじめとする関係機関などと十分に調整して参ります。</p>
<p>5 供用時における環境の保全のための措置 排気ガス、騒音などによる生活環境への影響が見込まれることから、博覧会来場者の車両の適正な誘導を行い、生活道路等に進入しないようにするとともに、路上駐車を防ぐこと。</p>	<p>5 供用時における環境の保全のための措置 駐車場の供用時における自家用車の誘導経路及び駐車場の周辺地域においては、交通渋滞の発生、生活道路等への進入等を防ぐために、適切な誘導方法、駐車場運営方法等について、十分に検討するとともに、関係機関と調整し、住民の方々の生活環境への影響の低減に努めて参ります。</p>

(4) 「2005 年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)」についての  
日進市長の助言及び博覧会協会の見解

助 言	見 解
<p>1．事業の実施にあたっては、本報告書に記載してある工事中及び供用時における環境保全のための措置を適切に実施することはもとより、更なる回避・低減にも努めること。</p>	<p>1．事業の実施にあたっては、本報告書に記載した環境保全のための措置を適切に実施すると共に、更なる回避・低減にも努めて参ります。</p>
<p>2．排気ガス、騒音などによる生活環境への影響が見込まれることから、駐車場運営の検討に当たっては、駐車場開門前に博覧会来場者の車両が路上で待機しないようにすること。</p>	<p>2．駐車場利用者への開門時間の周知徹底を図ると共に、駐車場開門前に博覧会来場者の車両が路上で多数待機することが明らかなきは、駐車場内に誘導し、路上での待機がおこらないよう努めて参ります。</p>
<p>3．排気ガス、騒音などによる生活環境への影響が見込まれることから、博覧会来場者の車両の適正な誘導を行い、生活道路に進入しないようにするとともに、路上駐車を防ぐこと。</p>	<p>3．駐車場の供用時における自家用車の誘導経路及び駐車場の周辺地域においては、交通渋滞の発生、生活道路への進入等を防ぐために、適切な誘導方法、駐車場運営方法等について、十分に検討するとともに、関係機関と調整し、住民の方々の生活環境への影響の低減に努めて参ります。</p>

(5) 「2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)」についての  
豊山町長の助言及び博覧会協会の見解

助 言	見 解
<p>1 名古屋空港駐車場周辺区域の生活道路に、万博利用者の車両が流入しないよう誘導案内標識等を設置するとともに違法駐車をしないよう対策を講ずること。</p>	<p>1 名古屋空港駐車場周辺区域の生活道路に万博利用者の車両が流入しないよう、誘導案内標識の設置を含めた適切な誘導方法を行って参ります。また、関係機関と調整し、住民の方々の生活環境への影響の低減に努めて参ります。</p>
<p>2 名古屋空港駐車場及び周辺で工事を施工する際は、住宅が密集しているため、騒音対策に配慮すること。</p>	<p>2 名古屋空港駐車場及び周辺で工事を施工する際は、近傍に住宅が密集している状況を勘案して、騒音の低減対策に十分配慮して参ります。</p>
<p>3 本報告書の想定を超える事態が生じた場合は、速やかに対策を講ずること。</p>	<p>3 事前に予想し得ない環境への影響が生じた場合は、関係機関と調整し、適切な措置を講じ、地元住民等の方々への影響をできる限り少なくするとともに、周知に努めて参ります。</p>

(6) 「2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)」についての  
三好町長の助言及び博覧会協会の見解

助 言	見 解
<p>1 全般 (1)報告書に記載されている環境保全のための措置等を徹底し、駐車場及びその周辺の環境の保全に努めること。</p>	<p>1 全般 (1)事業の実施にあたっては、本報告書に記載した環境保全のための措置等を徹底して参ります。</p>
<p>(2)工事期間中及び供用時において、予想しえない環境影響が確認された場合は、関係機関と協議し、地域住民等への環境負荷を低減するための必要な措置を講ずるとともに、周知することで理解を得られるよう図ること。</p>	<p>(2)事前に予想し得ない環境への影響が生じた場合は、関係機関と調整し、適切な措置を講じ、地元住民等の方々への影響をできる限り少なくするとともに、周知に努めて参ります。</p>
<p>2 大気質、騒音 報告書により、浮遊粒子状物質、道路交通騒音の現況及び予測値が環境基準を超えている状況と、近隣に教育施設がある本町の現状について十分考慮し、工事期間中及び供用時のさらなる環境への負荷の低減に努めること。</p>	<p>2 大気質、騒音 工事の実施及び駐車場の供用に当たっては、近傍の学校等の立地状況を勘案し、騒音などに対する環境保全措置を徹底し、住民の方々の生活環境への影響を低減するよう努めて参ります。</p>
<p>3 その他 工事期間中及び供用時において、工事車両や駐車場利用車両の増加が見込まれるので、地域住民の生活環境への影響を低減するため、工事車両や駐車場利用車両の誘導を適正に行うとともに、不法路上駐車などの対策を図ること。</p>	<p>3 その他 工事車両や駐車場の供用時における自家用車の誘導経路及び駐車場の周辺地域においては、交通渋滞の発生、生活道路への進入等を防ぐための、適切な誘導方法や駐車場運営方法等について、十分に検討するとともに、関係機関と調整し、住民の方々の生活環境への影響の低減に努めて参ります。</p>

(7) 「2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)」についての  
藤岡町長の助言及び博覧会協会の見解

助 言	見 解
1、工事機械の騒音・振動について、近隣住宅地への影響が無いよう対策を講じること。	1、工事の実施に当たっては、近隣の住宅等の立地状況を勘案し、騒音及び振動などに対する環境保全措置を徹底し、住民の方々の生活環境への影響を低減するよう努めて参ります。
2、駐車場工事期間中及び万博開催期間中において、工事関係車両及び万博来場自家用車の誘導を徹底し、近隣住宅地の生活道路を通行しないように、また、付近道路での路上駐車を防ぐようにすること。	2、工事車両や駐車場の供用時における自家用車の誘導経路及び駐車場の周辺地域において、交通渋滞の発生、生活道路への進入等を防ぐために、適切な誘導方法、駐車場運営方法等について十分に検討するとともに、関係機関と調整し、住民の方々の生活環境への影響の低減に努めて参ります。
3、藤岡インター駐車場予定地で確認されたハッチョウトンボ対策として、報告書の記載どおり、駐車場の一部を湿地として保全するなり最善の対策を講じること。	3、藤岡インター駐車場予定地で確認されたハッチョウトンボの保全対策として、駐車場の一部を湿地として保全し、生息環境を保全して参ります。

3 住民意見の概要及び博覧会協会の見解

- (1) 「2005年日本国際博覧会に係る追跡調査の手法等について(その3)」についての  
住民意見の概要及び博覧会協会の見解  
(住民意見の内、本追跡調査報告書に関連するものを対象としました。)

意見の概要	見 解
<p>尾張旭駐車場予定地にて、絶滅危惧種のダルマガエルが200個体以上確認されていますが、安易に移動させ生息環境を破壊することは絶対に避けてください。また、長久手インター駐車場予定地には絶滅危惧種のカヤネズミ、ツマグロキチョウが確認されていますがダルマガエルと同様、生息に影響を与えない場所を選定し直してください。</p>	<p>尾張旭駐車場予定地や長久手インター駐車場予定地で確認された注目すべき動物種について、環境への回避又は低減の方策について専門家の方々に指導・助言をいただきながら検討を行ってまいりました。この結果につきましては2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)に掲載しております。</p>
<p>藤岡インター駐車場予定地にて、ハッチョウトンボが確認されていますが、この地域に特有の貴重な湿地の環境の保全のためには、周辺域にも範囲を拡げて慎重な調査を実施してください。</p>	<p>藤岡インター駐車場予定地のハッチョウトンボに係る湿地の保全については、専門家の方々に指導・助言をいただきながら検討を行ってまいりました。この結果につきましては2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)に掲載しております。</p>
<p>ダルマガエル、カヤネズミ、ツマグロキチョウ、ハッチョウトンボの調査には、調査日数を増やしての慎重な調査を、地元の住民や学校などと協力して継続的に行ってください。</p>	<p>ダルマガエル、カヤネズミ、ツマグロキチョウ、ハッチョウトンボに対する環境保全措置の方策については専門家の助言等をいただきながら検討してきました。</p>

- (2) 「2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)」についての  
 住民意見の概要及び博覧会協会の見解  
 (住民意見の内、本追跡調査報告書に関連するものを対象としました。)

意見の概要	見 解
<p><b>1 手続き</b></p> <p>万博アセス要領では「意見があった場合は配慮する」とあるが、いつまで、どこで、どのように受付けるかの情報が全く明かされていない。記者発表資料にはそれらを明記すべきである。            (他に同趣旨1件)</p>	<p>経済産業省の2005年日本国際博覧会環境影響評価要領(以下要領と記す。)には、「追跡調査報告書の公表後、それに対して寄せられた住民等の意見があった場合はこれに配慮して」と記されており、期限は定められておりませんが、大臣助言等の後、速やかに協会見解をまとめることとなりますので、公表後概ね45日以内に、ご意見をいただいた場合には大臣助言等に対する協会の見解に併せて公表しているものです。いただく方法はメールや手紙等の文書として残るものをお願いします。報告書の記者発表資料には担当部署と電話番号が記載してありますが、意見の提出先や方法がわかるよう、その方法についてさらに検討して参ります。</p>
<p>協会の記者発表やインターネットでは、新聞発表された2月20日から5日間もたった2月25日正午になっても、報告書の概要版さえ入手できない。至急閲覧できるようにすべきである。また、報告書の閲覧、貸出しなどを行うこととし、その旨を記者発表資料に明記すべきである。</p>	<p>「2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価追跡調査(予測・評価)報告書(その3)」については、マスコミや協会のホームページを通して公表しており、公表時に併せ閲覧・貸出用として、協会窓口に報告書及び概要版を用意しています。マスコミへの公表と同時にホームページに掲載するよう努めておりますが、今回直前の修正等もあり、ホームページへの掲載作業時間等と併せて掲載日が遅れました。公表日には掲載できるよう、さらに注意してまいります。また記者発表に際しては、報告書の閲覧・貸出を行っていることがわかるよう明示して参ります。</p>
<p>通常的环境影響評価と同様に、住民意見を、知事と経済産業大臣にも送付し「助言」の参考とすべきである。</p>	<p>要領には「追跡調査報告書の公表後、それに対して寄せられた住民等の意見があった場合はこれに配慮して」と記されており、県にはいただいた住民意見をお示ししているほか、必要に応じて経済産業省にもお示ししております。</p>
<p>万博アセス要領には無い手続きとして、「調査手法の公表」、「住民意見等への見解の公表」を行っているが、今後、催事・照明、ヘリコプター発着、会期終了後の工事と3回の追跡調査があるので、「はじめに」の部分で、万博アセス要領に基づく手続き、プラスアルファの手続きを明記し、住民がどう関わるができるかを明確にすべきである。</p>	<p>今後予定される追跡調査については、住民の方々の関与についてなどを、記者発表資料等でお示しして参ります。</p>

<p>報告書公表後、基本的な点で何箇所も「訂正」が行われている。時間に追われてであったとしても、事業者はこの点について責任を明確にすべきである。</p>	<p>報告書の作成に当たっては間違いのないよう努めてきたところですが、転記ミスや計算上の間違いが発見された場合には直ちに訂正を行っており、経済産業省の2005年日本国際博覧会に係る環境影響評価会及び愛知県環境影響評価審査会には訂正した報告書で審査をいただきました。今後さらにチェック体制を強化し、ミスが起きないように努めて参ります。</p>
<p>なぜ駐車場がこの場所でなければならないか、代替案との比較衡量の経緯および結果などが明らかにされていない。慎重な調査に基づく十分な情報を住民にわかりやすく提示し、住民と一体になって環境影響評価を行うよう要望する。</p>	<p>パークアンドライド方式を採用することとなった時点で、駐車場の位置につきましては、会場を中心として各方面である程度の面積を確保できる箇所を何箇所か候補として選択したうえで、会場を中心とした配置、利便性、周辺の状況等に加えて、借地及び利用の可能性について検討し、決定しています。</p>
<p><b>2 共通事項</b></p>	
<p>駐車場計画が変更されたが、駐車台数10600台/日だけを辻褃あわせをただけではないか。どの方面からの車をどれだけどの駐車場で受け持つかの資料を示すべきである。</p>	<p>p.4 表 1.1-1 に、各駐車場ごとに対象とする方面を示しており、環境への負荷が集中しないよう最も近い駐車場に誘導することとしています。</p>
<p>協会による瀬戸市駐車場は断念されたが、瀬戸市駐車場が市費で建設された場合は、車の配分はどう変わるのか。</p>	<p>瀬戸市が考えておられることなので博覧会協会ではお答えできませんが、博覧会協会としては、計画が具体化するまでは現在の計画で進めてまいります。</p>
<p>環境影響評価の手続きが始まったばかりなのに、すでに工事の契約が済んでいるのは、環境影響評価制度の形骸化である。もし事業計画を変更する気があるなら、「はじめに」の部分で、「工期の関係で契約だけは済ませたが、環境影響評価により必要に応じて事業計画を変更する」旨を明記すべきである。</p>	<p>これまでも、決められた事業計画に基づきアセスメントを実施しておりますが、その結果により事業計画が変更された場合には、適切に対応してきております。</p>
<p>工事に係る予測で、2002年6月の環境影響評価書では、大型車 50km/h のNOx排出係数が4.050 g/台・kmを用いているのに(p481)今回は2.749 g/台・kmを用いている(p208等)。SPM排出係数は工事用車両1.431、一般車両1.022と同じであるし、工事時期も同じはずなのに、なぜこのように小さな値を用いるのか。</p>	<p>評価書時点では事業計画の案、案との比較が必要であると判断し、準備書段階のものと同じ排出係数を用いて予測を行っていますが、追跡調査(その1)以降については、これまでの事業計画との比較の必要性がないと判断し、その時点で採用できる最新の資料を基に排出係数を再設定し予測を行っています。</p>
<p>今回の駐車場は、貴重種に対して移し替え、生息場所確保など何らかの対策をとる計画であり、一定の評価はできる。これまでは周辺に多く生息しているからとして対策を取っていなかったが、方針を変えたということか。</p>	<p>長久手会場及び瀬戸会場の計画に際しては、植生調査や注目すべき動植物種の調査等を実施し、その結果により直接改変域を会場面積の約半分に設定しています。協会が長久手会場や瀬戸会場で行ってきた方針と今回駐車場で行う保全のための方針は、できる限り生息環境を確保するという観点において、変わっておりません。</p>
<p>渋滞を前提にした予測がされていない。特に大気予測に大きな悪影響を与えるため渋滞時の予測をすべきである。</p>	<p>博覧会交通の流れを予測し、渋滞を招かないよう、関係道路管理者、交通管理者始め関係機関と検討を行っておりますので、渋滞を前提とした予測は行っておりません。</p>

<p>渋滞を解消するための料金收受方法、右折車線の確保、訓練された場内誘導員の配備など具体的対策を明らかにすべきである。</p>	<p>駐車場入場による渋滞を解消するために、入場ゲートの位置や自家用車入場の方法については左折を中心として計画したほか、訓練された場内誘導員の適切な配置などの対策を行うこととしています。</p>
<p>供用時大気質の「回避又は低減のための方針」に「シャトルバス及び駐車場利用車のアイドリングストップを励行する」とあるが（p 2 1 8 等）これは既に平成 1 5 年 1 0 月から施行されている「県民の生活環境の保全等に関する条例」により定められている。アイドリングストップを励行することは当然のことであり、どのように効果的に周知するかを具体的に示すことが必要である。</p>	<p>シャトルバスについては、運転手に対してマニュアル等によるアイドリングストップの周知徹底を図り、また、駐車場利用者に対しては、入口を始め場内に看板を設置するなどにより、アイドリングストップの励行をお願いします。</p>
<p>工事車両、供用時の駐車場利用車両の大気予測で、バックグラウンド濃度を周辺の大気汚染測定局のデータを用いているが（p 2 1 1 等）大気の現況調査を行わないのは不自然である。幹線道路の現況大気を測定すると、予測値が大きくなりすぎるためではないか。ちなみに、尾張旭駐車で試算すると、周辺で一番近い自動車排出ガス測定局の千種区役所では平均値で NOx が 0 . 0 5 ppm、NO2 が 0 . 0 3 ppm なので、p 2 1 2 等の予測式にあてはめると、日平均値の年間 9 8 % 値は 0 . 0 4 7 ppm（p 2 1 3）ではなく、0 . 0 6 2 ppm と NO2 の環境基準を超えてしまう。他の地点も含め十分慎重な検討が必要である。</p>	<p>予測・評価は「道路環境影響評価の技術手法」に基づいて行っていますので、バックグラウンド濃度は自動車排出ガス測定局ではなく近隣の一般環境測定局のデータを用いています。</p>
<p>光害の「国等の環境保全施策」で「光害対策ガイドライン」の「屋外照明等ガイドラインとの整合性」とあるが（p 3 1 6 等）2 . 2 キ「環境の保全を目的とする法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況」で記載しておくべきである。逆に、p 6 7 からの特定工場に係る騒音の規制基準、p 7 6 からの悪臭防止法は何の評価にも用いていないので、細かな数値までは不要である。</p>	<p>光害対策ガイドラインは規制ではありませんので、評価の際に引用に留めています。 地域概況では一通り周辺の状況を確認しますので、特定工場に係る騒音の規制や悪臭の規制についても記載しています。その地域概況の調査結果で得られた事業予定地の状況及び博覧会計画を基に評価項目を選定しました。</p>
<p>名古屋空港駐車場の予測評価をしない根拠のひとつにしている騒音・振動調査の地点（p 1 7 8）が意図的である。交通量と騒音・振動は同一地点で行うのが常識となっているのに、別の地点を選んでいる。騒音・振動調査は地点を追加すべきである。</p>	<p>空港利用交通量は現在の空港利用車両のみを把握する目的で調査を行っています。また、それとは別に周辺の状況を把握するため交通量と騒音・振動は同一地点で調査を行っています。なお、調査地点については周辺の住居や道路構造を勘案し地点を選定しています。</p>

<p>名古屋空港駐車場の自家用車ルートにおいて、利用車は北の方から来るとするならば、その交通量を調査してどの程度増えるかを検討すべきである。予測評価をしない理由として「関係車両...現在より小さくなると考えられる。」(p180)とあるが、この北側の地点だけで考えれば間違いの可能性が高い。</p>	<p>大阪、京都、岐阜等からの来場者は、名神高速道、名古屋高速道、国道41号線を経由し、県道名古屋豊山稲沢線を利用して名古屋空港駐車場に誘導する計画となっています。現在は名古屋空港が供用中であるため、空港機能の縮小後である博覧会開催時の一般交通の交通量を調査によって把握することはできませんが、周辺の道路の状況(下記)及び平成15年11月~12月に実施した交通量調査結果(下記)から、現在の県道の交通量の多くは名古屋空港を利用する車両であり、空港利用交通量が減少する博覧会開催時には県道名古屋豊山稲沢線及び国道41号線から進入する交通量は共に減少すると考えられます。</p> <p>計画基準日における県道を通行する駐車場利用交通量は約2,000台/日であることから、多客日においても県道や国道41号の交通量は現行より増加することはないと考えております。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>空港国内線側入口から空港外周に沿って国際線側入口へ向かう道路が町道で幅員が大きくないこと、その他の道路が狭隘な生活道路であることを考慮すると、国内線側入口を通行する車両は、大半が県道名古屋豊山稲沢線を経由していることが考えられます。</p> <p>平成15年11月~12月に名古屋空港周辺において交通量調査を行った結果、平日の県道名古屋豊山稲沢線交通量は約10,000台/日、空港国内線側出入り口を出入りする交通量は約7,000台/日、休日の県道名古屋豊山稲沢線交通量は約8,000台/日、空港国内線側出入り口を出入りする交通量が約8,000台/日(調査日は異なる)となっており、ほぼ同程度の交通量です。</p>
<p>誰が計算しても同じ答えが出るように、予測条件を明記することは、環境影響評価の基本であるが、どのような車種分類、年代別車両、未規制車の割合をもちいたかでも変わるはずであり、その正確な算出方法を明らかにして議論に耐えうるものとすべきである。</p>	<p>今回の予測評価に際してもこれまでの報告書との整合を勘案し、「道路環境影響評価の技術手法」に基づいて行っており、排出諸元についても安全側に立った値を用いています。</p>
<p>工事機械の大気発生源位置で「排出量の総和を均等に配分し面煙源として予測」(p191等)とあるが、総和までは巻末資料で分かるが、面煙源をいくつ、どの位置に仮定したかが不明である。</p>	<p>対象となる面積により、計算量と計算精度を考慮して、排出量の総和をp184等の自家用駐車場範囲に、同一強度で、均等に配置しています。</p>
<p>駐車場内における車両の走行について大気発生源位置も同様に、線煙源、面煙源(p220等)の位置をどのように仮定したかを明記すべきである。</p>	<p>駐車場内における車両の走行についての、大気発生源位置として、線煙源、面煙源位置はp221等に示しています。</p>

<p>駐車場内における車両の走行について騒音・振動の発生源位置も同様に、「走行区間内及び駐車ブロックに点音源・点源として20m間隔に分割して配置」(p268等、p298等)の位置をどのように仮定したかを明記すべきである。騒音・振動が最大となるような位置に配置してあるのか。</p>	<p>駐車場内からの騒音・振動については、駐車場の規模等を勘案し、発生源を適切に設定しております。駐車ブロックからの騒音・振動については、ブロック内の走行状況や駐車場の複雑な形状を考慮し、駐車ブロックからほぼ均等に騒音・振動が発生すると仮定して、発生源を配置しています。駐車場内走行通路では、駐車場の入口を起点として20m間隔に発生源を配置しており、このような配置は一般的と考えられることから、駐車ブロック内、走行通路ともに妥当であると考えております。</p>
<p>「すべての工事機械が同時に稼働しているものとした」とあるが、例えば巻末資料(p282等)で予測対象時期の10月にタンパは4台、モーターグレーダは50台となっている。これを月稼働日数23日で割って、それぞれ0.17台、2.18台としてパワー合計した値で予測するという方法を用いたのか。そうするとタンパが稼働している時は全て過小評価となる。</p>	<p>工事については、工事機械の集中による影響を回避するために、極力平準化を図ることとしています。工事機械の騒音・振動予測においても、計算対象とする工事の種類における代表的な稼働状況として、月当たりの工事機械台数を稼働日数で除し、その結果を切り上げた後の整数の工事機械台数を想定配置し、配置された機械が同時に稼働しているものとして計算しており、安全側の予測を行っています</p>
<p>工事機械の騒音・振動発生源の位置(p260等、p291等)は、非常に意図的な配置である。平均的な状況を予測するなら、音源も平均的に配置すればよいのではないか。</p>	<p>工事機械の騒音・振動発生源の位置は、工事の種類及び機械の稼働計画に合わせた機械台数を配置しています。</p>
<p>工事機械の騒音予測時期は「工事機械の騒音パワーレベルの合計が最も大きくなる時期」(p259等)としているが、敷地境界に接するところで調整池を掘り下げるためにバックホウを使用するはずだが、パワーレベルが最大の114dBのバックホウが1台稼働するだけで、予測式によれば(p258等)1m点で106dB、2m点でも100dB、10m離れても86dBで規制基準の85dBを超える。調整池造成工事には何らかの騒音対策が必要である。</p>	<p>工事機械の騒音予測時期はこれまでと同様、工事区域において騒音のパワーレベルの合計が最大となる時期を予測の対象時期とし、工事機械は工事計画にあわせて配置しています。なお、騒音対策も記載しております。</p>
<p>工事機械の振動予測時期は「工事機械からの振動レベルの合計が最大となる時期」(p288等)としているが、振動ローラ(7mで74dB)は12~2月に稼働、ガードレール支柱打込機(5mで69dB)は12,1月に各24台稼働(p304等)となっている。これらが現実にとどの位置で何時間稼働するかを記載すると共に、そのことを見極めた予測・評価が必要である。</p>	<p>工事機械の振動予測時期は工事区域において振動レベルの合計が最大となる時期を予測の対象時期とし、工事機械は工事計画にあわせて配置しています。この予測方法はこれまでの予測方法と同様です。</p>

<p>大気の工事車両、供用時車両の排出係数の算定に用いた車速は、「規制速度」が原則となっている（p 208等、p 234等）。環境影響評価の世界で常識となっているのは「道路環境影響評価の技術手法」（平成12年11月（財）道路環境研究所）であり、万博協会も至るところで用いている。これによれば、「沿道環境保全の観点から適切な値を用いることができる」とされ、具体的には「自動車専用道路の場合…法定速度よりも10 km/h程度高めの走行速度とすることができる。」「一般道路の場合は、信号交差点により走行速度が低下し、排出係数が増加する場合もあることから、適切な平均走行速度を設定する」とされ、この「平均走行速度の目安」として規制速度が60 km/hなら45 km/h、50 km/hなら40 km/h、40 km/hなら30 km/hが示されている（道路環境影響評価の技術手法2巻p 28）。こうした常識的な速度を用いるべきである。</p>	<p>予測・評価は「道路環境影響評価の技術手法」に基づいて行っておりますが、ご指摘のとおり、走行速度については道路交通法施行令で定める法定速度、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本とする一方、沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることもできます。</p> <p>今回の走行速度の設定に当たっては、現状の周辺交通の状況が円滑な走行が行われており、工事用車両及び駐車場利用車両の走行を考慮しても渋滞が想定されないと判断し、このため博覧会関連車両の走行に合った規制速度で予測を行うことが妥当であると判断しました。</p>
<p>大気予測の評価でいたるところに「なお、浮遊粒子状物質についてはバックグラウンド濃度も相対的に高い傾向があることから、継続的に保全対策を検討することとした」（工事中p 217等、供用時p 239等）とあるが、継続的に保全対策を検討するとは何をさすのか、少なくとも現地でのモニタリング調査を追加すべきである。</p>	<p>保全対策等については、ハード、ソフトの総合的観点から検討中であり、工事の実施の際にはこの結果に基づいて保全対策等を実施してまいります。</p>
<p>騒音の工事車両、供用時車両の騒音パワーレベルの算定に用いた車速は、「規制速度」が原則となっている（p 264等、p 272等）。環境影響評価の世界で常識となっているのは「道路環境影響評価の技術手法」（平成12年11月（財）道路環境研究所）であり、万博協会も至るところで用いている。これによれば、「沿道環境保全の観点から適切な値を用いることができる」とされ、具体的には「必要に応じ法定速度よりも10 km/h程度高めに設定した速度のことをいう。」（道路環境影響評価の技術手法2巻p 211）とされている。こうした常識的な速度を用いるべきである。</p>	<p>予測・評価は「道路環境影響評価の技術手法」に基づいて行っておりますが、ご指摘のとおり、走行速度については「道路交通法施行令で定める法定速度、又は規制速度を予め設定できる場合にはその速度を基本とする一方、沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることもできます。</p> <p>博覧会関連車両は工事用車両及び供用時のシャトルバスともに安全上及び規制遵守の観点から規制速度を厳守させますので、より実態に合った規制速度で予測を行うことが妥当であると判断しました。</p>
<p>「供用時に係る予測及び評価」に「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針」がでてくるが（p 267等）、本来は既に公表された調査手法の「社会的状況」のなかの「キ 環境の保全を目的とする法律等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況」でこの内容が調査されていてしかるべきである。「特定工場に係る規制基準」や悪臭防止法を紹介しながら（p 67、76）後の評価で用いる指針に何も触れないのは間違いである。</p>	<p>博覧会事業は大規模小売店舗立地法の対象事業であると承知しておりますので、「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針」については参考として記載したものです。指針との整合性は大規模小売店舗立地法に基づく手続きの中で評価されるものと理解しております。</p> <p>なお、地域概況では一通り周辺の状況を確認しておりますので特定工場や悪臭についても記載したものです。</p>

<p>駐車場内における車両の走行による騒音の評価が「住居側において昼間 55dB 以下、夜間 45dB 以下であり、大規模小売店を設置するものが配慮すべき事項に関する指針に示された基準値以下」(p 273 等)とあるが、予測結果 (p 269, 270 等)をみても、どこに住居があるかわからない。住居ごとの予測値を示せとまでは言わないが、せめて予測結果の図に住居を明記すべきである。</p>	<p>予測結果には最新の地図を用いておりますが、住宅については現地により確認を行い結果を示しています。</p>
<p>「供用時に係る予測及び評価」に「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針」がでてくるが (p 267 等)、指針値は Leq で「昼間 55 dB、夜間 45 dB」とされているが、ほかに夜間については「最大値の規制」があるはずである。なぜこの点について記載しなかったのか明確にするとともに、最大値の予測とその評価を早急を実施すべきである。</p>	<p>博覧会事業は大規模小売店舗立地法の対象事業であると承知しておりますので、「大規模小売店舗を設置するものが配慮すべき事項に関する指針」については参考として記載したものです。指針との整合性は大規模小売店舗立地法に基づく手続きの中で評価されるものと理解しております。</p>
<p>植物・動物調査は不十分である。「調査対象地域内を踏査し、...注目すべき植物・動物種...目視観察による確認」(p 318 等、p 322 等)とあるが、その踏査ルートさえ示していない。本当に調査を実施したのであれば、調査対象地の図に踏査ルートを記載すべきである。</p>	<p>現地が民地であり、水田等を耕作していることなどから一定の制約の中で調査対象種の生態を考慮し調査を実施していますが、対象地が狭いことから、対象地内をくまなく調査していません。このため、図化すると煩雑になることから、踏査ルート図は省略しています。</p>
<p>植物・動物調査は不十分である。植物調査は、14年4月14日に尾張旭駐車場、長久手インター駐車場、藤岡駐車場の3カ所を1日で駆け足調査したことになる (p 318 等)。15年10月3日も3カ所調査している上に尾張旭駐車場の動物調査までしたことになる。また、動物調査は、14年8月20日、15年1月23日、15年4月18日の3季節とも尾張旭駐車場、長久手インター駐車場、藤岡駐車場の3カ所を1日で駆け足調査したことになる (p 322 等)。それぞれの調査時間も明記すべきである。 (他に同趣旨4件)</p>	<p>植物・動物の調査はそれぞれ2パーティに別れ、1ヶ所あたり4～8時間をかけて調査しております。なお、基本的に調査範囲が小さい「尾張旭駐車場」と他の駐車場を組み合わせると同一日に実施いたしました。</p>
<p>尾張旭、長久手インター、藤岡駐車場として利用される地域は、排ガス、騒音等の影響を受け、天候により極度の乾燥、高温に見舞われることも少なくなく大変厳しい環境であり、ダルマガエル、カヤネズミ、ツマグロキチョウ及びカワラケツメイ、ハッチョウトンボに対しこれまでより環境が悪化することは明らかで、慎重な調査と駐車場を移動させる代替案も含めた検討をするべきだ。</p>	<p>ご指摘の駐車場における大気質及び騒音による影響については、本報告書で予測・評価しており、現況の環境と比べて大きな影響はないと考えておりますが、駐車場の一部を透水性舗装などにしたり、中高木を植えたコンテナなどを設置し、一部の駐車場の法面には低木等を植栽することにより、ヒートアイランド化を少しでも抑えることとしております。また、必要に応じて計画地内に生育地の一部保全を図る措置をとるなど会期終了後には耕作地等現況に復旧させる計画としております。</p>
<p>注目すべき動物種に対する環境保全措置の効果が不確実性を伴うことを認識するならば、リスクを最大限低減されるべく、計画の変更も含めた抜本的な見直しが優先されるべきだ。</p>	<p>注目すべき動物種に対する環境保全措置については、専門家のご意見を参考に計画しておりますが、その効果はある程度不確実性を伴うことから、必要に応じてモニタリング調査を含めた保全対策を検討・実施してまいります。</p>

<p><b>3 尾張旭駐車場</b></p>	
<p>工事車両は主に東側方面から出入りする計画となっているが（p204）東中学校の通学の安全、道路からの右折による渋滞を考えると、西側方面からの出入りとする方がいいと思われるし、出入り口は1号調整池の北西角が周辺への影響も少ないのではないかと。いずれにしても複数案の検討をしたのか、したのならその検討内容を明記すべきである。</p>	<p>建設資材の多くは東方面から来る工事用車両で搬入されることと、これにより必ずしも渋滞が発生することはないとの判断から、東側方面から直接右折して進入する計画といたしました。しかし、工事開始後、渋滞が見られる場合には、北側の名古屋瀬戸線を経由し駐車場の西側から左折で、東側の交差点を利用して駐車場へ出入りすることも含め、渋滞対策を検討します。なお、1号調整池の北西側には住宅があることから、この近くを通る西側交差点からの利用は控える事としました。</p>
<p>尾張旭駐車場は瀬戸方面（東側）からの一般車両利用は無いことになっているが（p231）瀬戸市駐車場断念にともない、瀬戸方面からの一般車両利用があるのではないかと。稲葉町（東側）の 대기、騒音、振動の予測を駐車場利用車はほとんどシャトルバスだけで行っているが、夕方に瀬戸方面へ帰る車が1時間に1～8台という仮定（p250）ではなく、現実的な予測条件とすべきである。</p>	<p>瀬戸市方面からの車両の中心的なルートについては、朝の混雑する時間帯における右折進入による渋滞を避けるため、城山街道から中央通を誘導し、左折で駐車場に進入するルートとしております。</p>
<p>計画地の北東に隣接する東中学校、1号調整池西側の既存住宅1軒（p10）については、 대기、騒音、振動、光害の全てについて慎重な配慮が必要である。特に既存住宅への影響を考慮すると、この住宅より西側は中止し、道路南側の農地に計画した方が望ましいと思われるが、そうした複数案について検討したのか。</p>	<p>道路南側についても検討しましたが、ほとんどの車両が名古屋方面からの車両であることから、朝の来場時間帯においては左折入場できるよう、幹線道路の北側に計画することが妥当であると考えました。</p>
<p> 대기、騒音、振動の予測条件として、「規制速度とし、尾張旭市 50 km/h とした」（p208、p234、p264、p272、p294）とあるが、あまりにも現実離れしている。万博協会自らが行った現地調査の結果は、平日、休日共に平均走行速度は 74 km/h もある。これは特に騒音予測にとって大きな問題となる。新設道路の計算なら約 15 dB 過小計算となる。</p>	<p> 대기、騒音、振動の予測条件としては、現状よりも交通量が増えることも考慮し、実測速度と規制速度を勘案した妥当な速度設定にしています。</p>
<p>「再び農耕地として速やかに利用できるよう、現地地形の上にシートを敷設して、その上に盛土を行い、地形の平準化と舗装を行った後に供用し、博覧会終了後にシート及び構造物を撤去して農地の復元を図る。」（p321、p327）とあるが、1号調整池、2号調整池は農地を掘削するはずである。この部分はどうするのか。</p>	<p>調整池の掘削した耕作土は適正に保管し、博覧会終了後の撤去工事の際に元に戻し、農地に復旧する計画です。</p>

<p>貴重種の「ダルマガエルの成体205個体を確認した（平成15年秋期調査）」（p324）ということは、14年夏、秋、15年冬、春、と調査した後の15年秋の10月3日にしかダルマガエルを確認できなかったので、1週間後の10月10日、10月28～30日に追加調査をしている（p322）。春と夏にしっかり調査すればもっと多くのダルマガエルが確認できるのではないが。更なる追加調査が必要である。</p>	<p>4季の調査は、基本的に注目すべき動物種を対象とした広い範囲の動物種を調査対象としております。ダルマガエル等両生類の確認には、主に夏季や秋季時の調査時にあたっており、平成14年夏季調査においても目視において確認してはいましたが、夏季は田圃に稲等が生育しており、田圃に入って捕獲することは困難であったことから、平成15年の10月に捕獲し、同定しました。平成15年10月10、28～30日については、計画地のより広い周辺域を調査範囲とした追加調査です。なお、ダルマガエルの習性として、春から夏季においては広く分散していると考えられるため、秋季の方が水の溜まっている限られた場所に集まってくるため、確認しやすいとされています。</p>
<p>「計画地内で確認されたカエル類（ダルマガエル以外も含む）は捕獲するとともに、計画地周辺の生息環境（水路等）へ移入する。」（p327）とあるが、さすがに環境影響評価というミチゲーション、代償措置という言葉は使えなかったようである。移入先の生息環境を全く調査せずに安易にこうした計画を実行すべきではない。 （他に同趣旨1件）</p>	<p>周辺の水路等への移入や調整池の整備でダルマガエルの生息環境が足りるとした訳ではなく、多種類の生息環境を用意することで、周辺域も含めた生息環境での生息の可能性を高めようとしたものです。なお、専門家の助言等により駐車場の一部をダルマガエルの保全地として残すこととしております。</p>
<p>計画地周辺の生息環境（水路等）とは、15匹、4匹確認されている駐車場南側の農地の水路と思われるが（p326）これは底面も含め3面ともコンクリート製であり、カエルが生息できる場ではない。少なくともここで冬眠できる条件はない。こんな場所に移入すべきではない。</p>	<p>ダルマガエルは駐車場計画地内でも確認されており、その多くは同様な水路内であるコンクリート水路を移動や一時的な生息の場所として利用していると考えられます。ここで確認されたダルマガエルも生息地はその周辺の田圃等と考えられます。このためコンクリート面をカエルが登りやすいよう網等を設置し、移入先の生息環境の改善も検討しておりますが、移入については専門家の助言等をいただきながら対応してまいります。なお、専門家の助言等により駐車場の一部をダルマガエルの保全地として残すこととしております。</p>
<p>「移入先の水路のコンクリート面は、カエル類が登りやすいよう網等を設置し」（p327）とあるが、この水路は深さ1m近くあり、しかも垂直の壁になっている。こんな垂直壁に網等を設置してもダルマガエルが1mも登ってこれるような事例はあるのか。</p>	<p>個体が多く確認された水路と同様、移入の対象と考えている水路は深さが約40～60cmのコンクリート製で、その上は土による法面となっています。実施にあたりましては専門家の助言等をいただきながら対応してまいります。</p>
<p>長久手インター駐車場のカヤネズミ、藤岡駐車場のハッチョウトンボについては、いずれも駐車場計画地内の一部を活用した生息場所確保が計画されている（p493、p915）。この尾張旭駐車場でも同様に駐車場計画地内の一部を活用した生息場所の確保をすべきである。</p>	<p>専門家の助言等により駐車場の一部をダルマガエルの保全地として残すこととしました。</p>

<p>この周辺で冬眠できる最適の場所は73匹確認された湿った畑地と思われる。ここはシャトルバスの出入り口が計画されているが、その位置を少し南側に変更するなどして、ダルマガエルの生息場所を確保すべきである。</p>	<p>専門家の助言等により駐車場の一部をダルマガエルの保全地として残すこととしました。</p>
<p>「ダルマガエルの生息環境となるよう、駐車場の調整池を緩傾斜構造とし、浅瀬を整備する」(p327)という対策も掲げているが、シートを敷設した上に作る浅瀬で、どれだけ生息環境・繁殖環境としての機能があるか、餌となる昆虫類がどれだけ生育するのか不明である。</p>	<p>調整池の整備でダルマガエルの生息環境が足りるとした訳ではなく、多種類の生息環境を用意することで、周辺域も含めた生息環境での生息の可能性を高めようとしたものです。</p>
<p>特に動物の場合は、貴重動物を移入するだけでは不十分であり、餌となる小動物や植生なども含めた生態系が確保されなければならない。生息地を部分的に改変する場合も同様であり、生態系が維持できることが確認された計画とすべきである。</p>	<p>博覧会会場の整備計画に当たっても動植物の生息状況を調査し、直接改変域を半分程度としており、計画に当たっては、まずは動植物の生息環境を保全することを検討しております。</p>
<p><b>4 長久手インター駐車場</b></p>	
<p>北東側の駐車場は住居も多く、公園も挟み込んだ無理な形になっている(p17)。大気、騒音、振動、光害の全てについて慎重な配慮が必要である。特に住居群への影響を考慮すると、この北東側をバスプールに変更し公園より北東部分を削除することで影響は緩和されるのではないかと。そうした複数案について検討したのか。</p>	<p>北西側の駐車場は関係者用駐車場を予定しており、現行の地形をほとんど変えず、簡易な舗装を行うことにしているため、工事量は少ないので工事中の住居群への影響は小さいと考えております。また、供用中は関係者用駐車場であることから、駐車場内からの大気、騒音、振動、光害等への対策は、一般利用者の駐車場よりも指導を行うことが容易であるため、対策はとりやすいと考えています。</p> <p>なお、簡易な舗装としているため、バスプールとしての使用は考えておりません。</p>
<p>駐車場利用車の主なルートとして、長久手町岩作(早稲田)と長久手町長湫(横道)が示してあるが(p391)岩作(早稲田)の道路は狭い上に毎日渋滞し、かつ長久手中学校、長久手小学校の前を通る生活道路的な道である。もう1本西の新しい道路へ誘導することを地元とも相談すべきである。</p>	<p>現況の交通量から、岩作(早稲田)の道路断面による予測を行っておりますが、県道春日井長久手線への誘導も長久手町及び関係機関と協議してまいります。</p>
<p>供用時の大気、騒音、振動の予測地点(p391)が駐車場利用車通過点しかないのは不十分である。尾張旭駐車場と同様に、シャトルバスの通過点も予測すべきである。特にこの長久手インター駐車場では新設の都市計画道路御富士線が今年9月に供用され(p17)今まで農地の中にあつた住居が道路騒音に突然さらされることになり、大きな環境変化がおきる。シャトルバスという大型車が夜の9時に36台入庫する(p410)という事態が発生する。この状況を予測し評価すべきである。</p>	<p>本事業による影響が最も大きいと考えられるルートの内、代表的な道路構造の場所を選定して予測評価しています。</p> <p>なおシャトルバスについては、各方面からシャトルバスが集中する長久手町前熊断面で、既に予測しております。</p>
<p>貴重種の「カヤネズミ、ツマグロキチョウの生息が確認された」(p487)というが、尾張旭駐車場のダルマガエルのように、どの時期の調査で確認されたかは記載すべきである。</p>	<p>それぞれ、カヤネズミ、ツマグロキチョウは以下の日程で確認いたしました。カヤネズミ：H14/8/20、8/23(植物調査時)、H14/10/10、H15/9/30、10/1、ツマグロキチョウ：H15/10/10</p>

<p>ツマグロキチョウの食草のカワラケツメイの追加調査が10月10日、28～30日となっているが(p487)こんな枯れた状態の時期の調査で十分な把握はできたのか。</p>	<p>このカワラケツメイ調査時においても植物体は確認され、特にカワラケツメイの同定に必要な特徴的な葉が残っていたため、植物体の識別は可能でした。</p>
<p>「カヤネズミ及びツマグロキチョウ(成虫)の確認適期を考慮した」(p487)とあるが、確認適期とは誰が判断したのか。東部丘陵線のアセスメントでも確認されているのだから、もっと早い時期にもっと適当な季節に確認できたはずである。</p>	<p>カヤネズミは草本が枯れ始める秋季が確認しやすいため、ツマグロキチョウは秋型個体の方が他のキチョウ類と区別が付きやすいため、秋季を主体として調査を行いました。</p>
<p>「生息個体の直接的損傷を回避・低減するため、カヤネズミの営巣前及びツマグロキチョウの産卵前に計画地内の草本類を刈り取る」(p493)とのことだが、これは近隣に同様の営巣、産卵場所がある場合に行えることであり、それが可能かどうかの判断はこの程度の追加調査ではできないはずである。もし不可能な場合は、営巣、産卵の場を根絶することになってしまう恐れがある。このような不透明な対策をとるべきではない。</p>	<p>追加調査により駐車場計画地の周辺部においてもカヤネズミの生息地、ツマグロキチョウの食草となるカワラケツメイの生育地が確認されています。 また、これらの方策については専門家にもご意見をいただき計画しているものです。</p>
<p>「計画地内(残地林の隣接地)の一部に、計画地内のうちススキが優先する土壌を客土し、「カヤ場」としての草地を創出し、駐車場の存在中はこれを維持する。」(p493)とあるが、計画地内にカヤ場を創出する方針はいいとしても、しっかりした移植実験に基づくものならいいが、ススキが優先する土壌を客土すればカヤ場を創出できるという論理には飛躍がある。確実なのはカヤ場をそのまま残すことである。さいわい、カヤ場は駐車場北部に集中しているので、そのまま残すことは可能であるし、この長久手インター駐車場は、閑散期の団体バスのバスプールという名目で南部に約3haもの予備面積がとってあるので充分対応できるはずである。</p>	<p>表土の移植による草地の創出は、類似の事例により検証されており、技術的にはほぼ確立された手法であると考えております。</p>
<p>ツマグロキチョウの「幼虫の食草であるカワラケツメイ(マメ科植物)の生育環境を播種等により整備する」(p493)とあるが、播種等の等とは何か、移植のことか。また、造成地への人為的な播種によりカワラケツメイが生育する実証データはあるのか。専門家とはどのような相談がされているのか。</p>	<p>専門家からの助言により、計画地内の個体から種子を取っており、これを播種する予定です。また、必要に応じて移植も試行する予定です。なお、現地調査では、カワラケツメイは造成地で確認されております。</p>
<p>駐車場の周辺域に営巣場所を誘導するとしているが、カヤネズミの行動圏は20m四方と言われており、人間が思うように誘導することは難しいと考える。</p>	<p>カヤネズミは草地や田圃の稲等に営巣することが分かっており、駐車場予定地の周辺部にもこのような草地や田圃が存在します。駐車場予定地が一時的に営巣地として使えなくなることから、カヤネズミは駐車場予定地からその周辺部に営巣地を求めて移動するものと判断しています。なお、駐車場内の一部に「カヤ場」を創出・維持する保全措置も合わせて実施します。</p>

<p>駐車場予定地では本報告書が発表される以前に、取り付け道路のための大規模な工事が進んでいることには驚いている。これは環境影響評価の意義を損なう、大変不当な行為ではないか。</p>	<p>長久手インター駐車場の周辺では、駐車場予定地北側に平成16年9月完成を目指した都市計画道路御富士線が、駐車場予定地の間には平成17年2月完成を目指した県道瀬戸大府東海線を建設しております。ご指摘の工事はこれらの工事を指していると思われ、協会の駐車場整備の工事は行っておりません。</p>
<p><b>5 ながくて南駐車場</b></p>	
<p>北西方向に長湫西部線が万博に合わせて供用されるが(p18)この道路を用いる名古屋市方面からの車を全く考慮せず、予測を東側だけで行う(p558)のはおかしい。西側でも予測すべきである。</p>	<p>名古屋市方面からの車両については、名古屋市東部及び西部の車両は長久手インター駐車場に誘導し、ながくて南駐車場には名古屋市南部の車両を国道153号から瀬戸大府東海線を通じて南側から誘導することを想定しています。</p>
<p>ながくて南の予測条件の交通量は平成15年1月の実態調査を用いているが(p561)この西側、名古屋市方面への道路は建設中であり平成17年3月に完成する予定であり、供用時に大幅に交通量が増加するはずである。その交通量を用いて予測すべきである。</p>	<p>長湫西部線、片平竹の山線とも区画道路として整備されており、また長湫西部線が博覧会開催時には部分供用であるため、この地域の道路ネットワークとしては未完成で、竹の山における交通量は現状と変わらないと判断し、現況の一般交通量測定結果を使用しております。</p>
<p>助言を求める関係市町村がどこになるかを明記すべきである。「既存資料等により把握する範囲は...自家用車駐車場の位置する豊田市、尾張旭市、日進市、長久手町、豊山町、三好町及び藤岡町のうち、自家用車駐車場の敷地境界から概ね1kmの矩形内を基本とする」(p22)としながら、500mしか離れていない名古屋市が抜けているのはおかしい(p23)。グリーンロードの渋滞を避けるため、このながくて南駐車場からは南西方向、北西方向へ抜け出す車が多く予想され、その車は直ちに名古屋市内に環境上の悪影響を与えるはずである。また、バックグラウンド濃度に名東保健所のデータを用いる(p522)ほど近名古屋市に接している点からも名古屋市長の助言を受けるべきである。</p>	<p>助言を求めるべき関係市町長は、要領により「本博覧会事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域の市町村長」とされており、地域の状況やグリーンロードが全線片側2車線化となることなどを踏まえ、地域の影響が少なくなるよう計画した駐車場敷地から500m程度離れているため、環境影響は名古屋市に及ばないものと判断したものです。</p>
<p>ながくて南駐車場の出入りは竹の山南部区画整理地を横断する形になっており、すでにその沿線には住宅が建ち始めている(p18)。1本北側の東名高速道路沿いからの出入りとする方が、こうした住宅街への影響は少なくなるのではないか。そうした複数案について検討したのか。</p>	<p>ご指摘の道路については走行ルート検討時において、道路幅員等、安全上の観点から走行ルートから除外しました。</p>
<p>駐車場内の車両走行による騒音は「住居地における予測結果は、昼間50dB以下、夜間45dB以下であった。」(p592)とあるが、夜間の予測結果図(p594)では進入道路東側のすぐ北側の住居2~3軒が45dBを超えている。事実を確認するとともに必要な騒音対策をとられたい。</p>	<p>ご指摘の住居は、現在居宅ですが、区画整理事業により移転する予定となっており、現在新築工事中で、移転時期は博覧会開催時期より前になると聞いています。</p>
<p><b>6 三好インター駐車場</b></p>	

<p>「予測の対象としている道路は計画道路であり現在建設中のため、一般車両の交通量は愛知県資料及び平成15年1月に行った断面における交通量調査を基に設定した」(p666)というが、なにのことが分からない。愛知県資料及びこの断面における交通量調査を巻末資料に示し、どのように設定したかを記載すべきである。</p>	<p>県道豊田知立線の、三好町福谷(坂上)での現地調査結果に基づく一般車交通量の時間配分を、愛知県資料による計画道路の日交通量にあてはめて設定しました。交通量は章末資料に記載してあります。</p>
<p>大気・騒音の工事中・供用時の予測条件として、「設計速度として、三好町(根浦)は60km/hとした。」とあるが(p691、p720、p727)設計速度だけはあるのに計画交通量が無いような道路計画があるのか。断面における交通量調査を基に設定したような交通量は現在の不便な道路網を前提としており過小に見積もることは間違いない。計画交通量を用いるか、設計交通量を用いて予測すべきである。</p>	<p>供用時においては、都市計画道路上伊保知立バイパスは計画4車線ですが、現在2車線の部分供用となっています。また、道路の取り付け先も完成していませんので、計画交通量は用いていません。</p>
<p>三好町(根浦)を通る都市計画道路上伊保知立バイパスの規制速度が設計速度の60km/hと同じになる保障はあるのか。同時に予測している三好町福谷(坂上)の規制速度は40km/hとなっており(p727)この周辺にこの規制速度が適用されるなら、大気予測としては危険側となる。</p>	<p>現段階において都市計画道路上伊保知立バイパスの規制速度は不明ですので設計速度としています。</p>
<p>三好インター駐車場の南側は、草本類が相当多く茂っており、ダルマガエルのいる尾張旭駐車場、カヤネズミのいる長久手インター駐車場より貴重種がいる可能性がある。この部分の動物・植物の調査をすべきである。</p>	<p>三好インター駐車場は、駐車場としての事業が開始されるまでは土地区画整理事業者により工事が行われており、当該事業者として必要な草刈等の作業が行われます。また、土地返却後に関しましては、土地区画整理事業による残事業が継続されますので、博覧会協会が行う今回追跡調査の調査・予測評価の対象としておりません。</p>
<p>三好インター駐車場の大気、騒音、振動の予測をしている福谷(根浦)の先は、すぐ東郷町である(p688)。しかも駐車場敷地から300m程度しか離れていない。東郷町長にも助言を求めるべきである。</p>	<p>助言を求めるべき関係市町長は、要領により「本博覧会事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域の市町村長」とされており、地域の状況を踏まえ、地域の影響が少なくなるよう計画した駐車場敷地から300m程度離れているため、環境影響は東郷町に及ばないものと判断したものです。</p>
<p><b>7 藤岡駐車場</b></p>	
<p>動植物調査は駐車場計画地を含んで少し広く範囲を取っているが(p912)植物調査は駐車場計画地の西側を除外して行っている(p908)。なぜ動物のように計画地全域を調査しないのか。</p>	<p>動物は移動するため、計画地を含めた周辺域を調査しておりますが、植物については、調査対象外の駐車場計画地の西側は土地所有者が改変する予定になっており(調査期間中に改変工事が終了)その後駐車場予定地として土地を借用することから、博覧会協会が行う今回追跡調査の調査・予測評価の対象としませんでした。</p>
<p>「計画地内に一時的に出現した湿地状の水たまりにおいて、ハッチョウトンボのオス1個体を確認した」(p913)とあるが、いつの季節に確認したかを記載すべきである。</p>	<p>計画地内に一時的に出現した湿地状の水たまりにおいて確認した、ハッチョウトンボのオス1個体は平成14年8月20日に確認いたしました。</p>

<p>報告書ではハッチョウトンボのオス1個体を確認したがどのあたりかもわからない。尾張旭駐車場のダルマガエル、長久手インター駐車場のカヤネズミのように、もう少し分かりやすい報告書とすべきである。</p>	<p>基本的に貴重種保護の観点から貴重種の位置について表記する際は、基図としての地形図を除いております。ハッチョウトンボについては1地点のみの確認であったことから、図面に表記する情報が少なく、図面を省略しました。</p>
<p>藤岡駐車場計画地には「一時的に出現した湿地状の水たまり」、人が入り込めないほどカヤが密集しているところがいたるところにある。調査が不十分なためハッチョウトンボのオス1個体しか確認できなかった可能性が高い。再調査が必要である。</p>	<p>カヤが密集しているところについても中に入って調査を行っておりますが、ハッチョウトンボは基本的に開けた明るい湿地を生息場所としており、こうした環境での生息は確認できませんでした。</p>
<p>工事用車両の 대기・騒音は2地点（豊田市猿投町神郷、藤岡町西中山）で予測しているのに（p791、p851）供用時の 대기・騒音は藤岡町西中山の1地点（p818、p858）では不十分である。確かに藤岡町西中山は狭い道で、東海環状道の建設中でもあり、一般車両はほとんど通行していない。そこに6430台/日もの駐車場利用車が通過することになるので予測を優先する必要はあるが、豊田市猿投町神郷は工事中の大型車350台/日が利用するし（p833）供用時にはシャトルバス840台/日が全てこの道路を通る（p835）。しかも朝の8時から夜の11時までである。この大型車の影響を予測する必要がある。</p>	<p>工事中は豊田市猿投町神郷を大型車が通行する計画ですので予測しておりますが、供用時には、シャトルバスなどの関係車両は通行する計画になっておりませんので、予測の対象とはしていません。</p>
<p>駐車場利用車両の騒音予測で、基礎になる「一般車両（予測結果）」は、道路構造が現状と異なるため予測計算結果を用いているが（p858）「工事車両の上乗せによる騒音レベルの増加L」（p848）を無理にあてはめる必要はない。新設道路として予測すればいいはずである。</p>	<p>他の駐車場の予測断面と同様、本事業寄与分がわかりやすくなるように同じ表現としました。なお、予測計算は新設道路として行っています。</p>
<p>駐車場利用車両の騒音と振動について、一般車両（予測結果）と一般車両及び駐車場利用による車両の予測結果の差がありすぎる。特に夜間は騒音が43dBが58dBと15dBも増加するのに（p858）振動は30dBが40dBと10dB増加するだけである（p884）。予測手法の当てはめ又は予測手法の根本的欠陥があるのではないか。</p>	<p>藤岡町西中山断面については現況交通量が少ないため、予測にあたっては補正を行わない計算で求めることとしました。この結果は別添の「2005年日本国際博覧会に係る環境影響追跡調査（予測・評価）報告書（その3）の訂正について」に掲載しました。</p>
<p>予測手法の是非は別にしても、藤岡駐車場の場合は、特に騒音の増加が著しい。「夜間は58dBであり、環境基準値を下回っている」（p859）から問題ないとする姿勢は許されない。現状の夜間騒音が45dBであることからすると、とんでもない環境悪化である。駐車場利用車両の出入り口の南側には住居が密集していることから考えても、ここには特別な騒音対策が必要である。</p>	<p>計画基準日における設定交通量による予測結果ですが、駐車場利用車両が通過する町道から直近住宅地までは離隔距離がありますので、地形的な状況等を考慮し、保全対策を検討してまいります。</p>