

「一般国道 403 号道路拡幅整備に係る環境影響評価方法書」に対する意見等への事業者の見解・対応及び事務局の見解

【意見】

No.	環境要素等	意見等の内容	【事業者】見解・対応	【事務局】意見等の取扱い
1	計画	<p>当該の事業計画全体についての費用便益分析上の B/C の値が妥当な水準ギリギリの低さであるため、進行中の円安やインフレーションによる事業費の高騰が予想される中、事業の妥当性が失われる可能性があります。</p> <p>なお、地域からの要望など総合的観点から事業を進める場合でも、代替的選択肢における事業費増大要因の精査と、事業費負担が低く、環境負荷も低くなるような選択肢の検討を真摯に行ってゆくことが必要となると考えます。行政コストが大きくても、環境負荷が大きくても、持続可能な交通計画とはならないからです。</p> <p>このため、事業実施区間内の橋梁の改修、新設等の代替的選択肢においては事業費及び環境負荷とそれらの相互関係について精査するようお願いします。</p>	<p>今回実施した費用便益分析は、国土交通省作成の「費用便益分析マニュアル（令和 7 年 8 月）」に基づき実施しています。また、令和 7 年 2 月に国土交通省道路局より「道路事業における費用便益分析に用いる費用について」が通知されており、「事業費については評価時点における最新の資材単価・労務単価を用いることを原則とする」、「将来の資機材単価・労務単価といった物価の変動は予測が困難であるため、評価時点以降の物価変動はないものとして評価する」旨が示されていることから、現時点での評価としては適切であると考えます。</p> <p>一方で、「事業化後に生じた資機材単価・労務単価の変動については、再評価の際に算定し、必要に応じて事業費を変更すること」とされているため、今後の資機材単価等の変動状況も踏まえながら適切に再評価を実施し、第三者委員会による妥当性の評価を行います。</p>	事業者の回答を以って了解としたい。

2	計画	<p>ゼロオプションの検討に関して、費用便益比が示されています。この値が1.2であり、便益が費用を上回っているため事業化が必要であるとの説明でしたが、この計算に用いた総費用や総便益についてはR7年のデータが基準となっています。</p> <p>しかし建築費や建築資材の高騰が続いている現在では、例えばR8年を基準とした場合や計画開始時を基準とした場合には、費用便益比が1を下回ることが十分考えられるのではないのでしょうか。10年先のことを予測するのは困難かもしれませんが、本事業においてゼロオプションの検討を行うのであれば、少なくとも事業開始までの数年間の総費用や総便益を推定して議論すべきではないでしょうか。</p>	<p>今回実施した費用便益分析は、国土交通省作成の「費用便益分析マニュアル（令和7年8月）」に基づき実施しています。また、令和7年2月に国土交通省道路局より「道路事業における費用便益分析に用いる費用について」が通知されており、「事業費については評価時点における最新の資材単価・労務単価を用いることを原則とする」、「将来の資機材単価・労務単価といった物価の変動は予測が困難であるため、評価時点以降の物価変動はないものとして評価する」旨が示されていることから、現時点での評価としては適切であると考えます。</p> <p>一方で、「事業化後に生じた資機材単価・労務単価の変動については、再評価の際に算定し、必要に応じて事業費を変更すること」とされているため、今後の資機材単価等の変動状況も踏まえながら適切に再評価を実施し、第三者委員会による妥当性の評価を行います。</p>	<p>事業者の回答を以って了としたい。</p>
---	----	--	---	-------------------------

3	計画	<p>ゼロオプションの検討に関して、将来交通量推定や費用便益比（B/C）を算出していましたが、方法書では予測結果のみが示されており（審査会で、総費用、総便益が示されましたが、それらも予測結果のみの提示でした。）、予測の下となったデータや予測手法が示されておらず、将来交通量推計やB/Cの値の妥当性を判断することが困難です。特に、基本となる将来交通量推定については、道路設計や騒音・振動の予測にも影響すると考えられるため、準備書では、予測の基となるデータや予測手法を明示しながら、推定値を示すようにして下さい。</p>	<p>準備書では、交通量推計やB/C算出におけるバックデータや予測手法等を示したうえで、推定結果等を示します。また、環境影響評価項目の調査、予測、評価にあたっても根拠を示しながら結果を記載します。</p>	<p>事業者の回答を以って了解としたい。</p>
---	----	--	--	--------------------------

4	計画	<p>1 回目審査会資料 2 の p. 13（小阿賀野橋に関する検討状況）について、影響の範囲について『「最大となり得る施工範囲」を想定し、環境影響評価項目の選定・評価を行う』とされていますが、それぞれの案ごとに施工内容から想定される環境負荷の種類や影響の大きさを検討した上で、「最大限の影響」を洗い出し、項目の選定・評価を行って下さい。</p> <p>また、評価地点の選定においては「施工範囲」に限定せず、「影響を及ぼす範囲」を考慮して確実に評価できる地点を選定して下さい。</p>	<p>想定される施工方法それぞれについて、環境負荷等の影響を検討したうえで、環境影響評価項目の選定・評価を実施します。準備書においても検討や評価の結果を分かりやすく示します。</p> <p>また、評価地点は、例えば水生生物であれば施工範囲の河川下流域を含める等、評価項目ごとに想定される影響範囲を検討し選定します。</p>	<p>【総括的事項（１）】</p> <p>当該事業は、詳細設計及び工事計画等の事業計画の詳細が未確定であることから、予測の不確実性を踏まえた上で適切に環境影響評価を行うとともに、事業計画の確定に至った検討経緯を環境影響評価準備書に記載すること。</p> <p>特に橋梁工事については複数の施工方法が想定されていることから、それぞれについて影響要因及び影響範囲を対象に環境影響評価項目及び地域を選定し、適切に調査、予測及び評価を行うこと。</p>
5	計画	<p>1 回目審査会資料 2 の p. 5（本事業区間の現状）に関連して、暫定 3 車線区間（茅野山 IC から小阿賀野橋）の一部が工事のため 2 車線とされており、従来よりも交通渋滞が起こりやすくなっています。また、車線も複雑で慣れないドライバーが戸惑う様子も見られます。10 年にも及ぶ工事期間において、もしもこの状況が長期に続くのであれば、利用者には大きなストレスとなり事故増加の懸念もあります。工事中の渋滞等の影響も勘案して検討・評価をして下さい。</p>	<p>現在の交通規制は、国道 403 号と接続する新潟中央環状道路の工事によるものであり、令和 7 年度末までに終了する予定です。</p> <p>検討段階で詳細な渋滞影響を予測・評価することは困難ですが、国道 403 号の拡幅工事については、既に取得済みの用地内で工事を進めることを基本としており、本事業の実施にあたっては工事中の渋滞の影響が小さくなるように工法等を検討しながら進めていきます。</p>	<p>事業者の回答を以って了解としたい。</p>

6	騒音	<p>方法書でも騒音の現況調査結果や将来（拡幅事業完了後）予測結果が示されています。また、騒音予測の方法も提示されていますが、その基礎資料として、</p> <p>① 代表的な道路断面に於ける、交通流の状況設定が重要です。それを推定する今現在における依拠する根拠等を示して下さい。</p> <p>② また、それに基づくおよその数値データを示して下さい。（時間交通量、速度、大型車小型車等の比率等。）</p> <p>③ 何らかの騒音対策が必要と想定しているか否か、想定していない場合は環境基準等をクリアする根拠、あるいは今現在想定している代表的対策方法を示して下さい。</p> <p>これら以上の情報は、準備書段階で詳しく示す必要があります。</p>	<p>準備書において、根拠資料、データを示しながら結果を示すこととします。なお、ご指摘のあった点は以下のとおり整理しています。</p> <p>① 予測地点それぞれの道路断面計画を示した上で、現地調査に基づく当該断面における現況交通量、将来交通量を明示し、予測条件とします。</p> <p>② 現況交通量の調査結果から把握した時間交通量等の比率を将来交通量に按分し予測計画交通量として示します。</p> <p>④ 準備書段階で騒音予測に適用する計画交通量は、最新の調査・推計結果により算出※しており、現段階で想定される影響は、配慮書の予測結果を上回ることはないと考えます。ただし、準備書において①、②を踏まえた予測評価の結果から、騒音対策が必要と判断された場合は、防音壁の設置等、対策方法を検討し、提示します。</p> <p>（※配慮書段階の概略予測で用いた計画交通量から2割程度減）</p>	<p>【個別事項（1）】</p> <p>事業実施区域には住居や学校等が近接している区間が存在することから、適切な調査地点及び予測地点を選定し、調査、予測及び評価を行うこと。また、地点の選定理由並びに調査、予測及び評価に用いた基礎資料を環境影響評価準備書に記載すること。</p>
---	----	---	---	--

7	土壌	<p>土壌汚染の調査地点として、工事予定地域から少し離れた1点とされていますが、工事により流出する可能性のある土壌を複数地点で確認すべきではないでしょうか。</p>	<p>方法書において、土壌汚染の状況は、自然的状況に関する情報のひとつとして資料調査の結果を記載しております。一方で、事業実施区域及び周辺地域には農用地土壌汚染対策地域や土壌汚染対策法に基づく要措置区域等の土壌汚染に係る指定地域は存在せず、既知の土壌汚染が工事により拡散するおそれは認められないため、環境影響評価項目には選定しておりません。</p> <p>事業の実施にあたっては、土壌汚染対策法など関係法令に基づきながら適切に対応していきます。</p>	<p>事業者の回答を以って了解としたい。</p>
---	----	--	--	--------------------------

8	水質 動物	<p>小阿賀野橋について、河川及び河川敷での工事が発生する可能性があり、その場合の水質や生物への影響を適切に調査・評価して下さい。河川の改変や工事による水質の変化（懸濁など）や地形の変化など、直接的・間接的影響を評価できるよう、工事手法に応じて、調査地点を増やすなどの対応をお願いします。</p> <p>また、希少生物への工事の影響を評価する上で、事業実施区域や影響想定範囲の上流又は下流での生物相についても把握する必要があると考えます。</p>	<p>小阿賀野橋の工事による環境影響については、河道内での土地の改変及び濁りの発生による影響を適切に評価できる調査地点を選定します。</p> <p>また、希少生物等への影響評価にあたっては、河道内の工事区域及びその影響想定範囲、ならびに河川の上流又は下流域を含めた生息状況等を調査したうえで、予測評価を行います。</p>	<p>【個別事項（２）】</p> <p>当該事業によって河川の水の濁り等、水質へ影響を及ぼす可能性があることから、適切な調査地点及び予測地点を選定し、調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>【個別事項（３）】</p> <p>事業実施区域沿線には河川及び水田が存在し、多様な動植物が生息・生育している可能性がある。当該事業によって生態系へ影響を及ぼす可能性があることから、最新の知見及び事例等の収集を行うとともに、適切に調査地点及び予測地域並びに調査回数を設定し、調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>調査地点の選定については、影響の広がり考虑した上で行うこと。調査の結果、地域を特徴づける生態系が存在した場合は、必要な環境保全措置を環境影響評価準備書に具体的に記載すること。</p>
---	----------	---	--	--

9	動物	<p>小阿賀野川の魚類調査について、方法書 p. 3-49 の淡水魚類の中に 66 番「イトヨ日本海型」とあり、絶滅が心配されています。文献・知見によると、もし生息・繁殖しているとすれば小阿賀野川の自然度が高いところだけと言われているため、調査時にはこの観点も踏まえて、精細な調査を行って下さい。仮にこの魚がいてもいなくても、このエリアの自然環境が高いところをご配慮いただき、工事の時に配慮して下さい。</p>	<p>魚類については、小阿賀野川の小阿賀野橋上流域、下流域の他、当該河川に接続する水路や、必要に応じ事業計画地周辺の農業用水路を含め、希少種の生息環境を考慮した調査地点の選定、調査時期の設定を行い、調査するものとします。</p>	<p>【個別事項（3）】</p> <p>事業実施区域沿線には河川及び水田が存在し、多様な動植物が生息・生育している可能性がある。当該事業によって生態系へ影響を及ぼす可能性があることから、最新の知見及び事例等の収集を行うとともに、適切に調査地点及び予測地域並びに調査回数を設定し、調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>調査地点の選定については、影響の広がり考虑した上で行うこと。調査の結果、地域を特徴づける生態系が存在した場合は、必要な環境保全措置を環境影響評価準備書に具体的に記載すること。</p>
10	生態系	<p>配慮書に対する市長意見において、生態系について意見がありましたが、生態系への保全対策について方法書では具体的に記載されていません。</p> <p>また、生態系の調査回数が少ないと考えます。調査頻度を増やし、動植物の生息・生育の状況を正確に把握して下さい。</p>	<p>生態系に係る保全対策は、方法書にもとづき調査、予測及び評価を行った準備書段階において、保全が必要と評価された保全対象ごとに、具体的な検討を行い、実施すべき措置を記載いたします。</p> <p>また、生態系及び動物、植物の調査頻度は、四季を基本としますが、対象とする生物種ごとの生態を踏まえ、当該種の生息又は生育の状況を確認しやすい時期、頻度を設定します。</p>	

11	景観	<p>国道 403 号フラワーロードについて、これまで親しまれてきた景観から一転した風景となっています。地域住民・関係機関との協議を積極的に進めて具体的な方針を検討して下さい。</p>	<p>今後のフラワーロードの在り方については、地元企業や団体、コミュニティ協議会などで構成されるフラワーロード実行委員会において検討中と聞いています。事業の実施にあたっては、実行委員会の意見を伺いながら実施するとともに、必要に応じて住民説明会の開催なども検討していきます。</p>	<p>事業者の回答を以って了解としたい。</p>
12	文化財	<p>計画地内及びその周辺には、すでに埋蔵文化財（遺跡）がいくつか存在することが確認されています。埋蔵文化財の取扱いについては、新潟市教育委員会（市歴史文化課）と協議することとされておりますので、特段問題はありますが、当該地の遺跡は地表下深く埋もれているものが多いので、未確認の遺跡が埋没している可能性も十分考えられます。重機により深く確認調査を実施したうえで、適切に対応する必要があります。また、本発掘調査には調査期間が長期に及ぶことが多く、それを念頭においた対応が求められます。</p>	<p>試掘調査の深度は、事業による土地の改変程度、道路設計、ならびに事業計画地及びその周辺における既知の埋蔵文化財の遺構面の数と深さ等を踏まえ、関係機関と協議のうえ、決定します。</p> <p>また、試掘調査の結果、本発掘調査が必要と判断された場合は、その調査範囲、期間を考慮した事業工程を計画します。</p>	<p>【個別事項（４）】</p> <p>事業実施区域及びその周辺には多くの指定文化財及び埋蔵文化財包蔵地があることから、関係機関と十分な協議を行い、適切に調査、予測及び評価を行うこと。</p>