

## 第9章 環境影響評価方法書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解

「環境影響評価法」（平成9年6月13日法律第81号、最終改正：令和2年6月10日法律第41号）第40条第2項の規定により読み替えて適用される同法第10条第1項の規定に基づき、令和4年11月1日に環境保全の見地からの山口県知事からの意見が、令和4年11月2日に環境保全の見地からの福岡県知事からの意見が提出されました。

方法書についての山口県知事からの意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解は表9-1に、福岡県知事からの意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解は表9-2に示すとおりです。

表 9-1 (1) 方法書についての山口県知事からの意見と都市計画決定権者の見解

No.	山口県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
1	<p>[全体的事項]</p> <p>(1) 対象事業実施区域及びその周辺には、重要な植物群落や重要な自然環境のまとまりの場等が認められるほか、対象事業実施区域周辺には活断層の存在も確認されていることから、ルートや位置や道路構造、工事計画の具体化に当たっては、可能な限り最新のデータの把握に努め、環境に配慮した計画とすること。加えて、本事業の実施により、既存の周辺道路においても交通量の増加等が想定されることから、交通量の変化が見込まれる範囲を的確に把握した上で、生活環境への影響が最小となるよう検討すること。</p>	<p>ルートの位置や道路構造、工事計画の具体化にあたっては、最新のデータの把握に努めるとともに、本事業の目的を勘案しつつ、環境影響をできる限り回避又は低減するよう配慮しました。対象道路に関する環境保全の配慮事項については、第3章(P.3-37～39)に記載しました。</p> <p>生活環境の予測及び評価にあたっては、交通量の変化が見込まれる範囲を的確に把握した上で、調査、予測及び評価を行い、必要な環境保全措置を検討しました。これにより、生活環境への影響をはできる限り回避又は低減が図られていると評価しました。自動車の走行に伴う生活環境の調査、予測及び評価の結果については、第11章(P.11.1-1～70、P.11.2-1～81、P.11.3-1～30、P.11.4-1～20)に記載しました。</p>
2	<p>(2) 本方法書では、具体的なルートの位置や道路構造、工事計画等が明らかにされていないことから、準備書においては、これらを明確にした上で、環境の保全の配慮に係る検討の経緯として、調査・予測地点及びその選定理由、調査、予測及び評価の結果を詳細に分かりやすく記載すること。</p>	<p>具体的なルートの位置や道路構造、工事計画等を準備書に記載し明確にした上で、調査・予測地点及びその選定理由、調査、予測及び評価の結果を分かりやすく記載するよう努めました。各環境影響評価項目の調査・予測地点及び選定理由、調査、予測及び評価の結果については、第11章に記載しました。</p>
3	<p>(3) 調査、予測及び評価の実施にあたっては、専門家からの助言、関係自治体や地域住民等からの意見を踏まえ、適切な手法の選定に努めること。</p> <p>また、調査、予測及び評価を行う過程において、環境影響評価項目及び手法の選定に係る事項に新たな事情が生じた場合には、選定した項目や手法を必要に応じて見直すとともに、追加的に調査、予測及び評価を行うなど、適切に対応すること。</p>	<p>調査、予測及び評価の実施にあたっては、専門家からの助言、関係自治体や地域住民等からの意見を踏まえ、適切な手法を選定しました。</p> <p>また、事業計画の具体化や調査、予測及び評価を行う過程で、専門家からの助言を得ながら、環境影響評価項目及び手法の見直しを行い、環境影響評価項目に自動車の走行に伴う動物を追加するとともに、動物、植物、生態系について調査・予測に関する地域及び手法の拡充等を行いました。見直しを行った環境影響評価項目及び手法の選定については、第10章(P.10-3～23)に記載しました。</p>

表 9-1 (2) 方法書についての山口県知事からの意見と都市計画決定権者の見解

No.	山口県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
4	(4) 今後の手続を進めるにあたっては、事業計画や環境保全措置等について関係自治体や地域住民、漁業者等に対して積極的な情報提供と丁寧な説明に努めること。	今後の手続を進めるにあたっては、事業計画や環境保全措置等について、関係自治体や地域住民、漁業者等に対して積極的な情報提供と丁寧な説明に努めます。
5	<p>[大気環境]</p> <p>ア 対象事業実施区域及びその周辺には、複数の住居や学校等が存在することから、大気質及び騒音・振動による影響が懸念される。このため、当該道路及び近接する道路との複合影響並びに連結部やインターチェンジ部等の道路特殊部特有の影響を踏まえ、大気質及び騒音・振動の影響について、適切に調査、予測及び評価を行うこと。また、調査・予測地点の選定にあたっては、本事業が周辺の交通ネットワークに及ぼす影響も加味した上で、適切な地点を選定すること。</p>	<p>連結部やインターチェンジ部等の道路特殊部では、対象道路及び近接、接続する道路との複合影響について、適切に大気質、騒音、振動の調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>また、調査・予測地点については、対象道路が周辺の交通ネットワークに及ぼす影響も加味した上で、対象道路による影響範囲内を対象に、適切に設定しました。自動車の走行に伴う大気質、騒音、振動の調査・予測地点並びに、調査、予測及び評価の結果については、第 11 章 (P. 11. 1-1~70、P. 11. 2-1~81、P. 11. 3-1~30) に記載しました。</p> <p>なお、事業実施段階及び供用後においても、周辺の交通ネットワークに関する交通量、生活環境の状況変化等について、関係機関と協力し、必要に応じて適切に把握します。また、著しい影響が見られた場合には、専門家等の意見を踏まえて、関係機関と連携を図り、必要な措置を検討します。</p>
6	<p>イ 本事業は、建設機械の稼働並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）の影響が懸念されるが、本方法書においては環境影響評価項目に選定されていない。対象事業実施区域及びその周辺における最新のデータが環境基準を超過する場合は、調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討するなど、生活環境への影響に配慮すること。</p>	<p>実施区域及びその周辺における大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）の最新のデータでは、現況濃度が環境基準を下回っています。このため、建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）の影響については、環境影響評価項目として選定していません。</p>

表 9-1 (3) 方法書についての山口県知事意見と都市計画決定権者の見解

No.	山口県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
7	<p>[水環境]</p> <p>本事業は海峡を渡河する大規模な橋梁構造を含むことから、工事に伴う水質・底質及び海生生物への影響や、道路の存在に伴う潮流の変化等、水環境への影響が懸念される。このため、事業計画の策定に当たっては、海域部における直接改変の箇所数及び改変面積を可能な限り最小化すること。その上で、海域において道路橋脚が設置される場合にあっては、水底の掘削等に伴う水質・底質への影響を的確に把握可能な調査地点及び調査手法を選定すること。また、道路の存在による水環境への影響を環境影響評価項目に追加することについて検討すること。</p>	<p>海域区間に設置する橋脚については、最低限の箇所数で、必要以上に断面積を大きくしないこととし、直接改変の箇所数及び改変面積について可能な限り最小化した計画としました。その上で、水底の掘削等に伴う水質、底質については、専門家の助言を得ながら、影響を的確に把握できる調査地点及び調査手法を選定しました。水底の掘削等に伴う水質、底質の調査地点、調査手法については、第 11 章 (P. 11. 5-11～13、P. 11. 6-1～3) に記載しました。</p> <p>また、道路の存在による水環境への影響については、「国土交通省令」では環境影響評価の参考項目ではなく、道路の存在による水の濁りの発生、底質の拡散を及ぼす影響はない又は極めて小さいと考えられるため、環境影響評価項目として選定していません。</p> <p>なお、道路の存在による流況への影響については、橋脚設置工法時（ケーソン設置時）による流況変化と同等な影響であるため、工事中における流況への影響について定量的な流況シミュレーション手法を用いて予測しました。橋脚設置工法時（ケーソン設置時）による流況への影響予測の結果については、第 11 章 (P. 11. 5-66、83～98) に記載しました。</p>
8	<p>[動物・植物・生態系]</p> <p>ア 対象事業実施区域には、重要な植物群落である「彦島福浦町金比羅神社社叢」が存在するほか、自然海岸や藻場等の重要な自然環境のまとまりの場が分布しており、多様な生物が生息していることが想定される。このため、調査、予測及び評価の実施に当たっては、ルートや工事計画を踏まえた適切な調査地点及び予測手法を選定の上、当該地点に生息・生育する動植物種の状況を的確に把握可能な調査時期及び期間を設定すること。関門海峡を縦断する鳥類については、調査範囲を広げる等により、主となる飛翔ルートを的確に把握すること。</p>	<p>重要な植物群落である彦島福浦町金比羅神社社叢、自然海岸や藻場等の重要な自然環境のまとまりの場が分布していることを踏まえ、対象道路の位置や工事計画を基に、専門家の助言を得ながら、影響を的確に把握できる調査地点及び調査手法を選定するとともに、動植物種の状況を的確に把握できる調査時期及び期間を設定しました。動物、植物の調査地点、調査手法、調査時期については、第 11 章 (P. 11. 9-1～19、70～87、114～119、P. 11. 10-1～10、31～39) に記載しました。</p> <p>関門海峡を縦断する鳥類の渡りを対象とした調査については、専門家の助言を得ながら、調査範囲を拡大し、実施区域及びその周辺における飛翔ルートを把握しました。</p> <p>鳥類の渡りを対象とした調査地点、調査手法、調査時期については、第 11 章 (P. 11. 9-2、7、12、18) に記載しました。</p>

表 9-1 (4) 方法書についての山口県知事意見と都市計画決定権者の見解

No.	山口県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
9	<p>イ 海域において道路橋脚が設置される場合にあつては、工事の実施に伴う水中音の発生や水質の変化、道路の存在に伴う潮流の変化等を踏まえ、海生生物への影響を的確に把握可能な調査地点及び調査手法を選定すること。</p>	<p>海生生物の調査は、専門家の助言を得ながら、工事の実施に伴う水中音の発生や水質の変化、道路の存在に伴う潮流の変化等による影響を的確に把握できる調査地点及び調査手法を選定しました。海生生物の調査地点、調査手法については、第 11 章 (P. 11. 9-71、75~85) に記載しました。</p>
10	<p>[景観] 対象事業実施区域及びその周辺は、関門海峡並びにそれに面した地域における山並み等の自然環境、歴史や文化が薫る街並み及び人々の活動により構成される「関門景観」が形成されている地域であることから、調査地点の選定に当たっては、俯瞰景のみならず、仰瞰景も含め、景観への影響について、適切に予測及び評価可能な地点を選定すること。 また、橋梁のデザイン、色彩等の検討に当たっては、フォトモンタージュを作成した上で、垂直視野角、主要な眺望方向及び水平視野も考慮した客観的な予測及び評価を行い、景観への影響を回避又は極力低減すること。</p>	<p>景観の眺望点については、俯瞰景のみならず、仰瞰景も含め、主要な眺望点のほか、身近な自然景観に係る眺望点を選定し、予測及び評価を行いました。 景観の予測及び評価にあたっては、フォトモンタージュを作成した上で、垂直視野角、主要な眺望方向及び水平視野も考慮した客観的な予測及び評価を行うとともに、構造物(橋梁等)及び道路付属物のデザイン、色彩等の検討等の環境保全措置を検討しました。これにより、景観への影響はできる限り回避又は低減が図られていると評価しました。 景観の眺望点、予測及び評価の結果については、第 11 章 (P. 11. 12-23~24、26~42) に記載しました。</p>
11	<p>[廃棄物等] 工事の実施に伴う廃棄物及び建設発生土について、発生量を把握し、発生を抑制するとともに、有効利用についても検討を行った上で、適切に予測及び評価を行うこと。</p>	<p>工事の実施に伴う廃棄物及び建設発生土については、発生量を把握し、発生を抑制するとともに、有効利用についても検討し、予測及び評価を行いました。廃棄物等の予測及び評価の結果については、第 11 章 (P. 11. 14-2~6) に記載しました。</p>

表 9-1 (5) 方法書についての山口県知事意見と都市計画決定権者の見解

No.	山口県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
12	<p>[温室効果ガス]</p> <p>事業の実施に伴う二酸化炭素等の温室効果ガスについて、その排出による環境への負荷を低減するため、工事中及び供用時の排出量を定量的に算出する等、調査、予測及び評価の実施について検討すること。</p>	<p>温室効果ガスについては、「国土交通省令」では環境影響評価の参考項目ではなく、また、本事業は多量の温室効果ガスを発生するおそれのある事業ではありません。さらに、温室効果ガスの影響は広域で評価すべき物質であり、単独の道路事業の評価には馴染まないと考えられるため、環境影響評価項目として選定していません。</p> <p>ただし、本事業では、工事に伴う温室効果ガスをできる限り削減するよう、工事における省エネルギー化の推進や再生可能エネルギーの利用等を踏まえて工事計画を検討します。また、「2050年カーボンニュートラル」の実現に関連する道路交通政策全体の検討状況を注視し、必要に応じて本事業の計画に反映するとともに、道路照明のLED化等の省エネ設備の導入、道路管理に必要な電力についての再生可能エネルギーの導入等の取組について検討し、排出削減に努めます。</p>

表 9-2 (1) 方法書についての福岡県知事からの意見と都市計画決定権者の見解

No.	福岡県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
1	<p>[全体的事項]</p> <p>(仮称)下関北九州道路に係る環境影響評価方法書(以下「方法書」という。)では、採用する道路構造や詳細な路線位置が確定しておらず、具体的な調査手法が明示されていない。</p> <p>このため、今後、事業計画の具体化等に当たっては、必要に応じて学識経験者等専門家の意見を聴いた上で、以下の取組を行うこと。</p> <p>(1)事業計画の具体化に当たっては、事業実施区域及びその周辺への環境影響をできる限り回避・低減するよう配慮すること。</p>	<p>事業計画の具体化にあたっては、本事業の目的を勘案しつつ、環境影響をできる限り回避又は低減するよう配慮しました。対象道路に関する環境保全の配慮事項については、第3章(P.3-37~39)に記載しました。</p>
2	<p>(2)事業計画が具体化した後にあっては、当該事業計画を踏まえ、調査地点の設定をはじめ、調査、予測及び評価の手法を適切に設定又は選定すること。</p>	<p>事業計画を踏まえ、専門家の助言を得ながら、調査地点の設定をはじめ、調査、予測及び評価の手法を適切に設定しました。各環境影響評価項目の調査地点並びに、調査、予測及び評価の手法については、第11章に記載しました。</p>
3	<p>(3)今後、事業計画を具体化する過程で、方法書で想定していなかった環境影響要因や、新たに環境保全に配慮すべき事項等が明らかになった場合には、環境影響評価項目の追加や調査・予測地域及び手法の拡充等を行い、実態に即した環境影響評価を行うこと。</p>	<p>事業計画の具体化や調査、予測及び評価を行う過程で、専門家の助言を得ながら、環境影響評価項目及び手法の見直しを行い、環境影響評価項目に自動車の走行に伴う動物を追加するとともに、動物、植物、生態系について調査・予測に関する地域及び手法の拡充等を行いました。見直しを行った環境影響評価項目及び手法の選定については、第10章(P.10-3~23)に記載しました。</p>
4	<p>[大気環境]</p> <p>(1)方法書では、大気質、騒音の調査・予測地域を「影響範囲内において、住居等の保全対象が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域」と記載されているが、具体的な地域が示されていない。北九州市側では、本事業実施区域の最南端付近に住宅が立地していることから、調査・予測地域の選定時には、留意すること。</p>	<p>北九州市側では、対象道路による影響範囲内に住宅等の保全対象が立地していることから、大気質、騒音の調査・予測地域に選定しました。大気質、騒音の調査・予測地域については、第11章(P.11.1-2~4、21~32、P.11.2-2~4、20~31)に記載しました。</p>
5	<p>(2)道路供用開始後の自動車の走行に伴う騒音の予測については、計画交通量が最大となる時期を選定し、既存道路との接続部では道路や建物の高さを考慮の上、平面方向の予測及び評価を行うよう留意すること。</p>	<p>自動車の走行に伴う騒音の予測対象時期については、交通量が最大となる時期を設定することが困難なため、供用後に交通量が定常状態になる時期として計画交通量の発生が見込まれる時期を設定しました。</p> <p>また、自動車の走行に伴う騒音の予測にあたっては、既存道路との接続部では道路や建物の高さを考慮の上、平面方向の予測及び評価を行いました。自動車の走行に伴う騒音の予測及び評価の結果については、第11章(P.11.2-7~81)に記載しました。</p>

表 9-2 (2) 方法書についての福岡県知事からの意見と都市計画決定権者の見解

No.	福岡県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
6	<p>[水環境]</p> <p>(1) 海域に道路橋脚が設置される場合には、「道路の存在による水環境への影響」を環境影響評価項目として選定し、予測手法については、潮流変化を含めた定量的なシミュレーション手法を採用すること。</p>	<p>道路の存在による水環境への影響については、「国土交通省令」では環境影響評価の参考項目ではなく、道路の存在による水の濁りの発生、底質の拡散を及ぼす影響はない又は極めて小さいと考えられるため、環境影響評価項目として選定していません。</p> <p>なお、道路の存在による流況への影響については、橋脚設置工法時（ケーソン設置時）による流況変化と同等な影響であるため、工事中における流況への影響について定量的な流況シミュレーション手法を用いて予測しました。橋脚設置工法時（ケーソン設置時）による流況への影響予測の結果については、第 11 章 (P. 11.5-66、83～98) に記載しました。</p>
7	<p>(2) 浚渫の際にプラスチックごみや有害物質（有機フッ素化合物；PFOA等を含む）が懸濁物質として拡散する影響についても調査、予測及び評価の対象とするよう検討すること。</p>	<p>水底の掘削等に伴う水の濁り、底質については、「道路環境影響評価の技術手法」を参考に、環境基準、底質の暫定除去基準、水底土砂に係る判定基準に規定される物質を対象に調査、予測及び評価を行っており、プラスチックごみ、有機フッ素化合物は基準がないため、調査、予測及び評価の対象にしていません。</p> <p>なお、水底の掘削等に伴う拡散影響を可能な限り回避又は低減するため、事業実施段階において、施工方法への配慮（施工速度の抑制、工事集中の回避）、汚濁防止膜の設置等を検討します。</p>
8	<p>[地形及び地質]</p> <p>海域に道路橋脚を設置した場合には、洗掘により航路等に係る海底地形への影響が考えられるため、適切に調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>地形及び地質については、「国土交通省令」を参考に、学術上又は希少性の観点から重要な地形・地質を対象に行っており、関門海峡の海底の地形はその重要な地形に該当しないため、調査、予測評価の対象にしていません。</p> <p>なお、橋脚の設置にあたり海底地形の改変が生じますが、橋脚は最低限の箇所数で、必要以上に断面積を大きくしないこととし、改変範囲を最小化した計画としました。</p>

表 9-2 (3) 方法書についての福岡県知事からの意見と都市計画決定権者の見解

No.	福岡県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
9	<p>[動物・植物・生態系]</p> <p>(1) 事業実施区域には、重要な植物群落や二次林（自然林に近いもの）、藻場等が存在しており、希少種が多く生息・生育している可能性がある。このため、動物、植物及び生態系の調査に当たっては、既存の調査報告書や研究成果などの情報収集に努めるとともに、必要に応じて学識経験者等専門家の意見を聞いた上で、適切に影響を予測・評価できる調査地点及び調査手法を選定すること。</p> <p>詳細なルート及び道路構造、工法の検討に当たっては、希少種や生態系への影響を可能な限り回避・低減すること。</p> <p>また、動物の調査計画の策定に当たっては、各調査方法の特徴や捕獲効率等を勘案し、十分な結果が得られるよう適切な調査日数や調査頻度等を設定するとともに、必要に応じて複数の調査方法を併用すること。</p>	<p>動物、植物及び生態系の調査にあたっては、既存の調査報告書や研究成果などの情報収集に努めるとともに、専門家の助言を得ながら、適切に影響を把握できる調査地点及び調査手法を選定しました。</p> <p>詳細なルート及び道路構造、工法の検討にあたっては、希少種や生態系への影響をできる限り回避又は低減しました。対象道路に関する環境保全の配慮事項については、第3章（P. 3-37～39）に記載しました。</p> <p>また、動物の調査計画については、専門家の助言を得ながら、各調査方法の特徴や捕獲効率等を勘案して、適切に動物への影響が把握できるように、調査日数や調査頻度等を設定するとともに、必要に応じて複数の調査方法を併用しました。動物、植物及び生態系の調査地点、調査手法、調査時期については、第11章（P. 11. 9-1～19、70～87、114～119、P. 11. 10-1～10、31～39、P. 11. 11-1～2）に記載しました。</p>
10	<p>ア 鳥類</p> <p>関門海峡で確認されているヒヨドリやハチクマ等の渡り鳥の飛翔ルートは、気象条件によって変化するため、関門海峡を広く現地調査の範囲とし、調査・予測の対象地域を拡大すること。</p> <p>また、重要な動物種であるカンムリウミスズメについては、調査、予測及び評価の対象種とするよう留意すること。</p> <p>なお、鳥の種類に応じて、適切な時期に調査を実施するとともに、年による変動もあることから、必要に応じて調査期間の拡大を検討すること。</p>	<p>ヒヨドリやハチクマ等の渡り鳥については、専門家の助言を得ながら、関門海峡の飛翔ルートを踏まえ、影響を的確に把握できるように範囲を拡大し、調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>重要な動物種であるカンムリウミスズメについては、現地調査では確認されませんでした。専門家の助言を踏まえ、予測及び評価の対象としました。</p> <p>鳥類の調査については、生息の可能性がある種の生態を踏まえ、専門家の助言を得ながら、適切な時期に調査を実施するとともに、猛禽類の生息状況の調査にあつては調査期間を拡大しました。</p> <p>鳥類の調査、予測及び評価の結果については、第11章（P. 11. 9-2～18、24～50、133～142、146～175、265～269、280）に記載しました。</p>
11	<p>イ 潮間帯の動物・植物</p> <p>道路構造が橋梁方式となる場合、道路下にできる日陰が潮間帯の動物・植物の生息・生育環境に与える影響についても調査、予測及び評価の対象とするよう留意すること。</p>	<p>海域区間の動物、植物への影響については、潮間帯に関連する注目すべき生息地の砂浜・干潟を対象に、専門家の助言を得ながら、橋梁構造による日陰が動物、植物の生息・生育環境に与える影響についても調査、予測及び評価を行いました。注目すべき生息地の砂浜・干潟における動物、植物の調査、予測及び評価の結果については、第11章（P. 11. 9-114～126、258～263、274～276、282）に記載しました。</p>

表 9-2 (4) 方法書についての福岡県知事からの意見と都市計画決定権者の見解

No.	福岡県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
12	<p>ウ 海棲哺乳類</p> <p>現地調査に当たっては、船舶によるライントランセクト調査と定点観察法を併用するなど、適切な調査手法を採用すること。</p> <p>また、道路構造が橋梁方式となる場合、「夜間の道路照明」、「車両通行による騒音」及び「海域に道路橋脚が設置される場合の水中騒音」が、海棲哺乳類の生息に与える影響についても調査、予測及び評価の対象とするよう検討すること。</p> <p>なお、関門海峡では重要な動物種であるスナメリの生息が確認されているため、調査、予測及び評価の対象種とするよう留意すること。</p>	<p>海棲哺乳類の調査は、専門家の助言を得ながら、船舶によるライントランセクト調査を主とし、補足として定点観察法を併用して行いました。</p> <p>海棲哺乳類の影響については、現地調査で確認された重要な動物種であるスナメリを予測及び評価の対象とし、専門家の助言を得ながら、「夜間の道路照明」、自動車の走行に伴い「橋脚から発生する水中騒音」がスナメリの生息に与える影響についても予測及び評価を行いました。なお、「車両通行による騒音」は、大気中から海面を透過する場合、大幅に低減され影響が極めて小さくなるため、調査、予測及び評価の対象にしていません。</p> <p>海棲哺乳類の調査、予測及び評価の結果については、第 11 章 (P. 11. 9-71~75、78、86、88~91、187~213、270~273、281) に記載しました。</p>
13	<p>エ 昆虫</p> <p>ライトトラップ法による採取を行う場合には、より多くの種を採取できるようボックス法とスクリーン法（カーテン法）の併用を検討すること。</p>	<p>ライトトラップ法による調査については、専門家の助言を得ながら、対象とする環境類型区分に生息する種を正確に把握することを目的に、周辺における他の環境類型区分に生息する種を誘引しないことに配慮して、ボックス法を採用しました。昆虫類の調査方法については、第 11 章 (P. 11. 9-3) に記載しました。</p>
14	<p>オ 生態系</p> <p>方法書で示された動物、植物それぞれの現地調査の範囲が異なるため、生態系の環境影響評価に当該調査結果を活用できるよう整合性を図ること。</p> <p>また、上位性、典型性及び特殊性の注目種を選定する際には、水産資源の観点も留意するとともに、水産資源の海藻類の調査については、冬期を加えた四季の調査を行うこと。</p>	<p>生態系の予測及び評価に調査結果を活用できるように、調査地域については、専門家の助言を得ながら、動物が事業実施区域の端部から 250m 程度、植物のうち動物の生息環境の基盤となる植生についても事業実施区域の端部から 250m 程度を対象とし、整合性を図り調査を行いました。動物及び植物の調査地域については、第 11 章 (P. 11. 9-6~16、75~85、115~118、P. 11. 10-6~9、35~38) に記載しました。</p> <p>また、上位性、典型性及び特殊性の注目種については、現地調査結果を踏まえ、水産資源の観点にも留意し選定するとともに、水生植物及び海藻の調査については、専門家の助言を得ながら、冬期を加えた 4 季の調査を行いました。生態系の注目種の選定については第 11 章 (P. 11. 11-19~26) に、水生植物及び海藻の調査時期は第 11 章 (P. 11. 10-39) に記載しました。</p>

表 9-2 (5) 方法書についての福岡県知事からの意見と都市計画決定権者の見解

No.	福岡県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
15	<p>[景観]</p> <p>(1) 主要な眺望点からの遠景に加えて、道路上や道路付帯施設からの近景の予測・評価についても行うこと。</p> <p>また、地域住民へのヒアリング等により「愛着のある場所」や「身近な自然景観」を把握の上、予測・評価を行うよう留意すること。</p>	<p>景観の眺望点については、主要な眺望点からの遠景に加えて、近景からの視点となる身近な自然景観に係る眺望点を選定し、予測及び評価を行いました。</p> <p>また、景観計画を策定している地方公共団体にヒアリング等を行い、「愛着のある場所」や「身近な自然景観」を把握の上、眺望点を選定し、予測及び評価を行いました。</p> <p>景観の眺望点、予測及び評価の結果については、第 11 章 (P. 11. 12-23~24、P. 11. 12-26~42) に記載しました。</p>
16	<p>(2) 予測・評価に当たっては、フォトモンタージュ法のみならず、3Dモデリング等の立体的かつ可変性のある分析手法を検討すること。</p>	<p>景観の予測及び評価については、再現性に優れ、適用範囲も広く、立体的に表現できるフォトモンタージュ法を採用しました。また、可変性の観点として、遠景・中景・近景の様々な眺望景観で、俯瞰景・仰瞰景となる視野を踏まえて、主要な眺望点のほか、身近な自然景観に係る眺望点を含めて、多角的な地点を選定し、予測及び評価を行いました。景観の予測手法、予測地点、予測及び評価の結果については、第 11 章 (P. 11. 12-21~42) に記載しました。</p>