

一般国道127号富津館山道路
(富浦インターチェンジ～富津竹岡インターチェンジ)

環境影響評価書の あらまし



令和7年1月

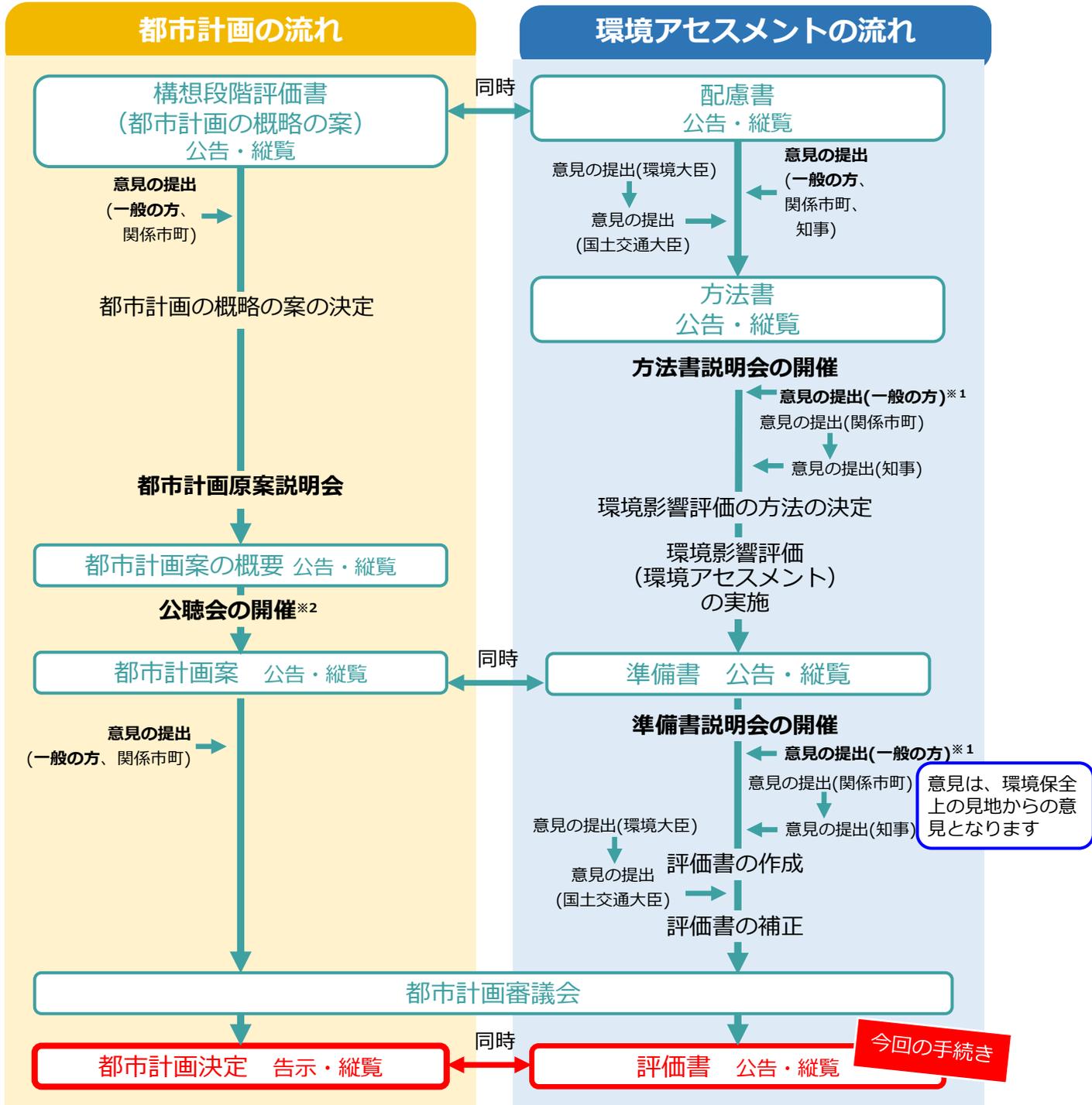
千葉県

◆評価書について

本事業は、下図のように環境影響評価と都市計画手続きを並行して進めています。

今回、環境影響評価法に基づく「環境影響評価書（以下、「評価書」）」を作成しました。

評価書は、環境影響評価方法書（以下、「方法書」）および「環境影響評価準備書（準備書）」の手続きを経て実施した環境調査の結果や、大気質や騒音、動物や植物などの環境に与える影響の予測の結果、環境への影響を回避又は低減するために講じようとする環境保全措置、これらの結果を踏まえた環境影響の評価の結果等について取りまとめたものです。また、評価書と併せて、都市計画決定書を縦覧します。



都市計画手続きとは・・・

都市計画は、将来のまちづくりを考えて、都市の骨組みを形づくっている道路等の位置、規模、構造などを定めるものです。住民に密接な影響を及ぼす計画ですので、その手続きでは、住民の意見を聴きながら案を作成するとともに、出来上がった案に対して住民の皆さんが意見を提出する機会が設けられています。



環境アセスメント手続きとは・・・

環境に大きな影響を及ぼすおそれのある事業を実施する際に、その事業の実施に伴って生ずる環境への影響について、事前に調査・予測・評価するとともに環境保全措置の検討を行い、住民や行政機関などの意見を踏まえた上で、事業実施の際に環境の保全への適正な配慮を行う仕組みです。



◆ 都市計画対象道路事業の名称

一般国道127号 富津館山道路（富浦インターチェンジ～富津竹岡インターチェンジ）

◆ 都市計画決定権者の名称

千葉県

◆ 対象事業の目的

現在、富津館山道路の交通量は1日平均で1万台を超えており、特に交通が集中する休日の夕方には、上り線の金谷第一トンネル付近を先頭に鋸南保田インターチェンジ付近まで、渋滞が発生しています。また、暫定2車線区間では、その大部分が対面通行であることから、対向車線への飛び出しによる事故が起きやすく、一度事故が発生すれば重大な事故となる確率が高くなるなど、安全性や走行性、大規模災害時の対応等に大きな課題があります。

このため、安全で円滑な交通を確保し、観光振興や地域活性化を図るとともに、防災力を強化することを目的として、早期の全線4車線化を図るものです。

なお、令和元年9月には国土交通省道路局が公表した「高速道路における安全・安心基本計画」において、4車線化の優先整備区間に全線が選定されています。



▲写真 渋滞の状況

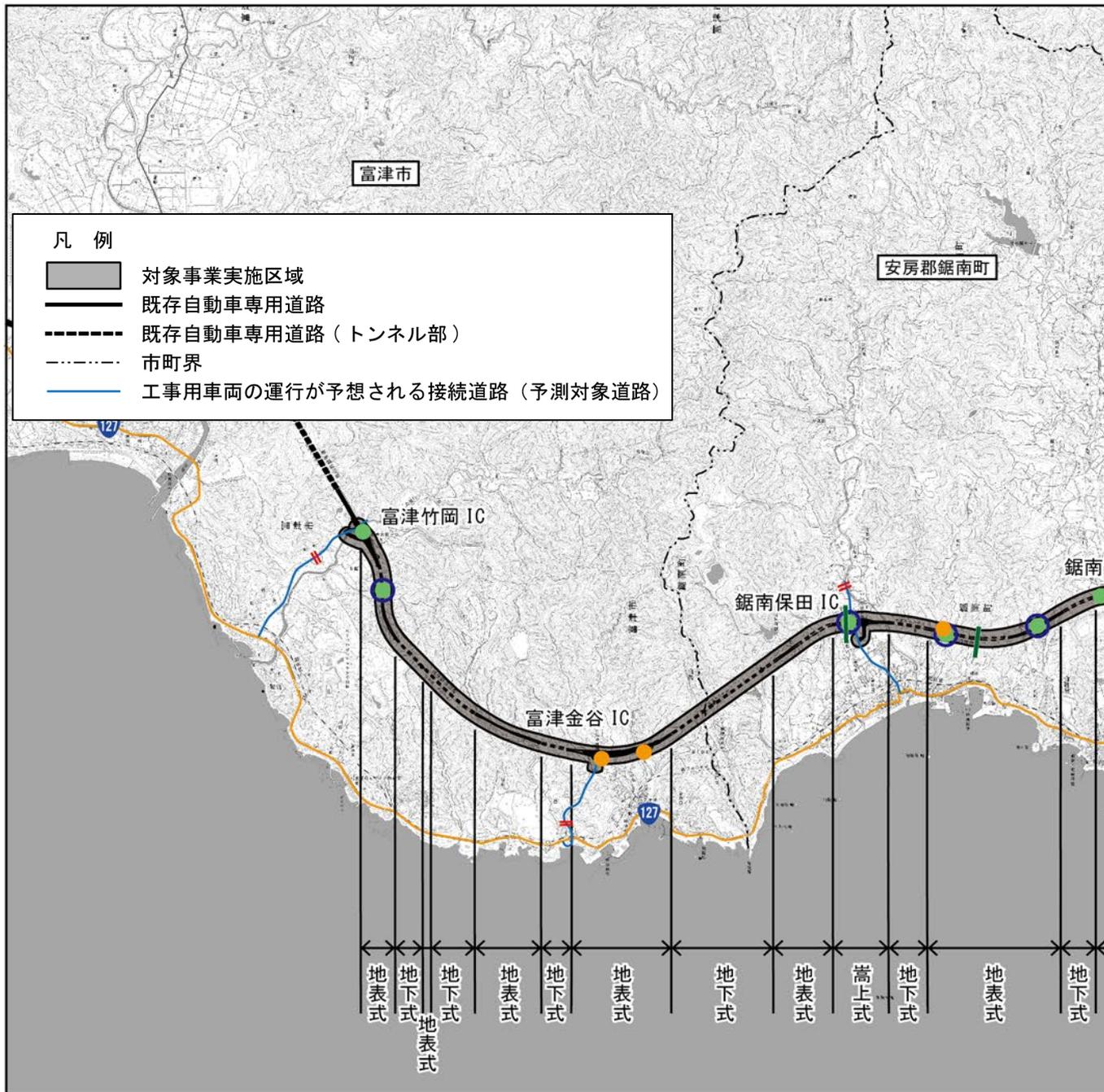


◆ 都市計画対象道路事業の内容

項目	内容
事業の種類	一般国道の改築
事業実施区域の位置	起点 千葉県南房総市 終点 千葉県富津市
事業の規模	延長 約19.2 km
道路の車線数	一般国道（自動車専用道路）4車線（2車線増設）
道路の設計速度	80 km/h
道路の区分（種級）	自動車専用道路：第1種第3級
構造の概要	地表式（土工部）、 嵩上式（橋梁部）、地下式（トンネル部）

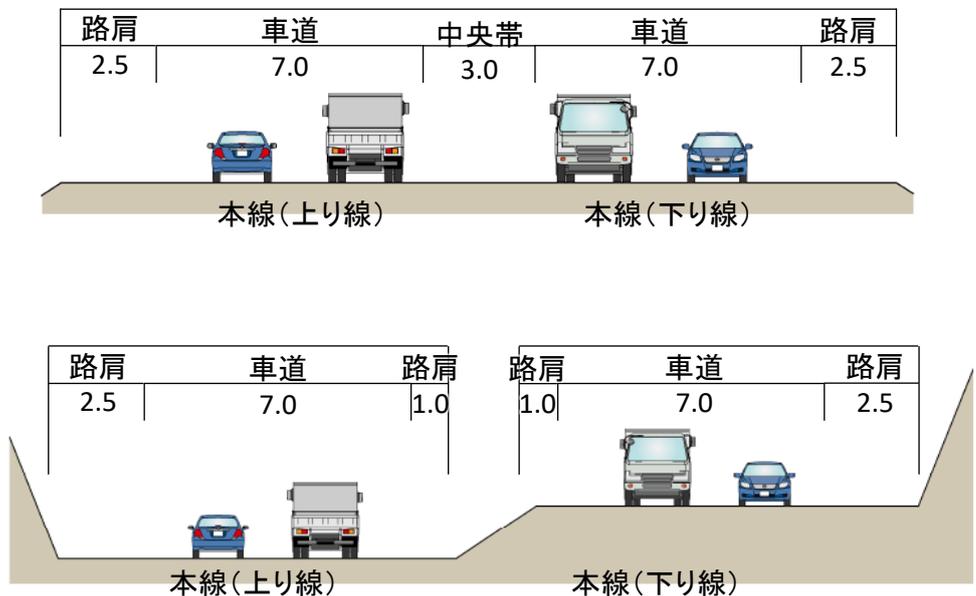
なお、休憩所及び換気塔を新たに設置する計画はありません。

◆ 平面図



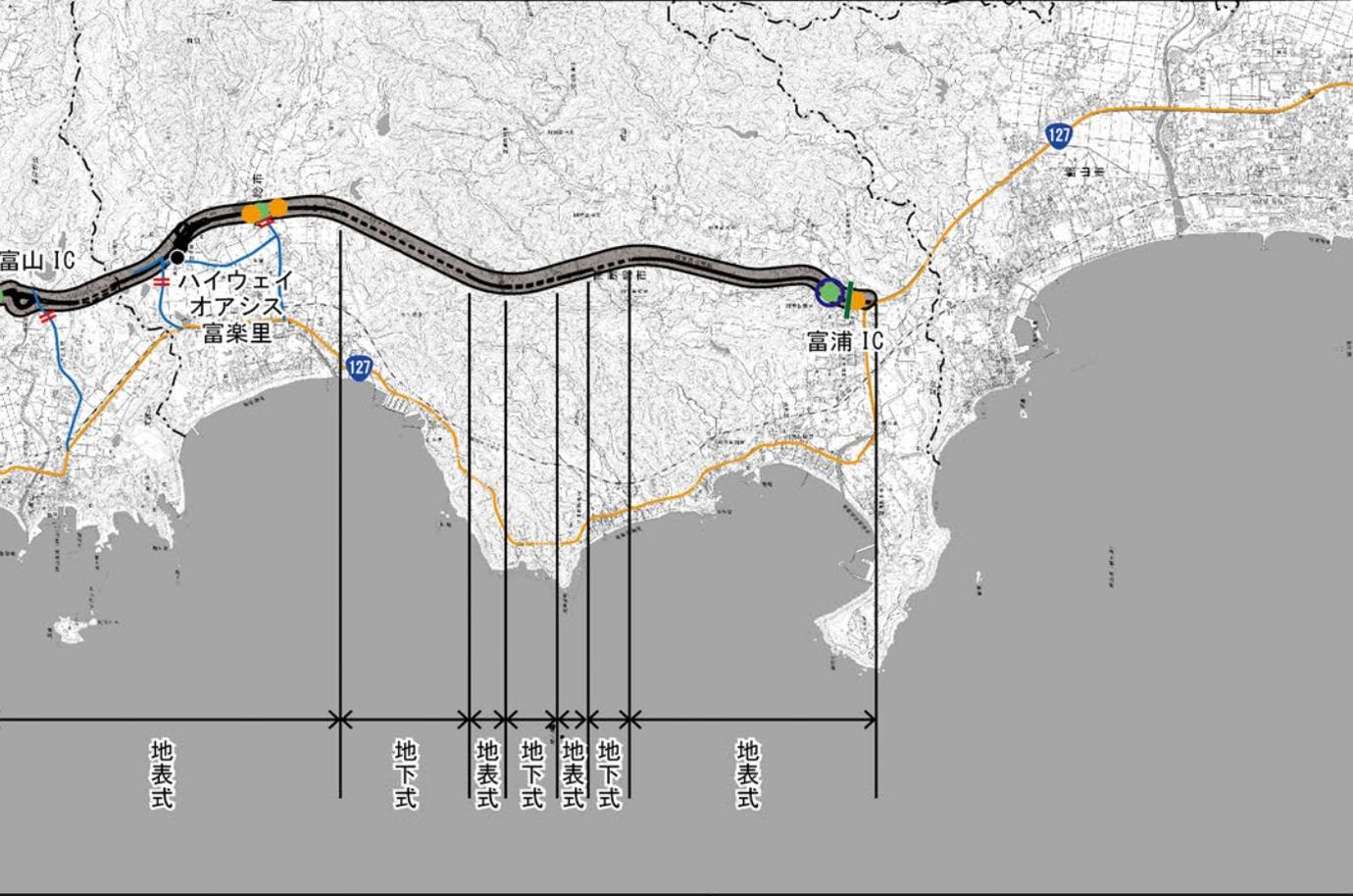
◆ 標準横断面図

地表式区間
(土工部)



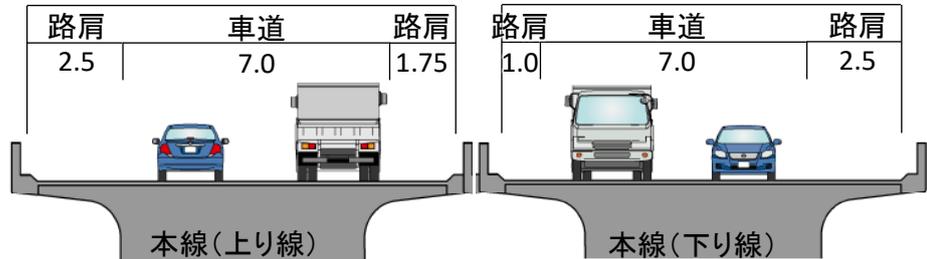
※数字の単位はメートル(m)、図は整備イメージです。

予測項目	予測位置	記号
大気質・騒音・振動 (自動車の走行)	対象道路周辺の8地点	●
大気質・騒音・振動 (建設機械の稼働)	対象道路周辺の5地点	○
大気質・騒音・振動 (資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	対象道路周辺の6地点	≡
低周波音	対象道路周辺の6地点	●
日照阻害	対象道路周辺の3地点	—

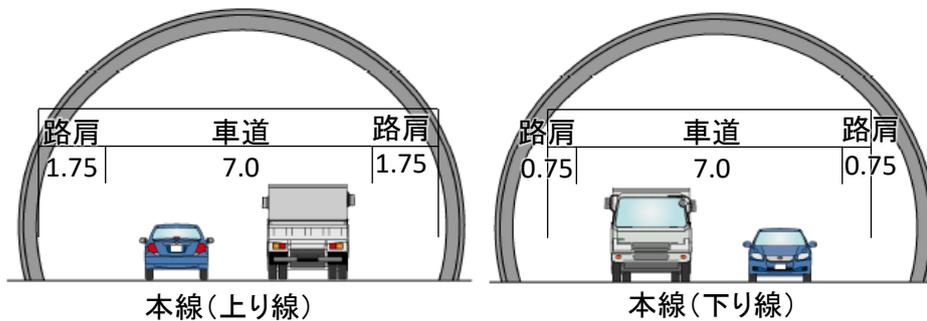


※都市計画対象道路事業実施区域とは、事業により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増設が予想される概ねの範囲であり、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置が想定される概ねの範囲を含む区域のこと。

高上式区間
(橋梁部)



地下式区間
(トンネル部)



◆ 環境影響評価の予測・評価項目の概要

方法書手続きにおいていただいた一般の方や千葉県知事の意見を踏まえ決定した、予測・評価項目及び環境影響要因の概要は以下のとおりです。

予測・評価の項目 環境影響要因	①大気質		②騒音	③振動	④低周波音	⑤水の濁り	⑥水文環境	⑦重要な地形及び地質	⑧地盤沈下	⑨日照阻害	⑩動物	⑪植物	⑫生態系	⑬景観	⑭人と自然との 触れ合いの活動の場	⑮廃棄物等	
	浮遊粒子状物質 二酸化窒素	粉じん等															
工事の実施		●	●	●		●	●	●	●		●	●	●				●
完成後	道路の存在						●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	自動車の走行	●		●	●	●											

※：予測・評価項目及び環境影響要因の詳細は、環境影響評価書をご確認ください。

◆ 環境影響評価の結果の概要

選定した15項目について予測を行い、その結果、基準等を超過している場合や、超過していない場合においても環境影響をできる限り回避又は低減させるための環境保全措置を検討しました。

①-1 大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）

評価書P10.1-1～53

自動車の走行

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。

富津館山道路や接続道路などを走行する自動車により発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質を対象として、8箇所の敷地境界（地上1.5m）において、予測・評価を行いました。

物質	日平均 (年間98%値、又は2%除外値)	基準 (環境基準又は目標値)
二酸化窒素 (ppm)	0.013	0.04以下
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	0.031	0.10 以下

整合を図るべき基準等

二酸化炭素 (ppm)	「二酸化窒素に係る環境基準について」 (昭和53年環境庁告示第38号)	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
	「千葉県環境目標値」	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	「大気の汚染に係る環境基準について」 (昭和48年環境庁告示第25号)	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること。

用語の解説

- ・ ppm：1m³の空气中に1cm³の物質が存在する場合の濃度が1ppmとなります。
- ・ 日平均値の年間98%値：1年間の測定により得られた1日平均値のうち、低い方から98%に相当する値です。
- ・ 日平均値の年間2%除外値：1年間の測定により得られた1日平均値のうち、高い方から2%の範囲内にあるものを除外した後の最高値です。
- ・ 浮遊粒子状物質：SPM。大気中に浮遊する粒子状の物質（浮遊粉じん、エアロゾルなど）のうち、粒径が10マイクロメートル以下のものをいいます。
- ・ 粉じん：大気環境中に浮遊する微細な粒子状の物質のことです。
- ・ 降下ばいじん：大気中に排出されたり、風により地表から舞い上がった粒子状物質のうち、粒子が比較的に大きいために、自重で地上に落下（降下）するものや、雨や雪に取り込まれて地上に落下するものです。

建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する粉じん等を対象として、5箇所の敷地境界（地上1.5m）において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

- ◎作業方法の配慮
- ◎散水

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

工事用車両の運行により発生する粉じん等を対象として、工事用車両の運行が予想される既存道路6箇所の敷地境界（地上1.5m）において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

- ◎工事用車両のタイヤ洗浄
- ◎工事用車両の分散

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。さらに、環境保全措置として「作業方法の配慮」及び「散水」を実施することにより、環境影響のできる限りの回避又は低減を図ります。

工事の区分	粉じん等 (t/km ² /月)				基準 (参考値)
	春	夏	秋	冬	
土工部・トンネル部 橋梁部	0.4~ 2.6	0.4~ 2.6	0.4~ 2.6	0.4~ 2.6	10

予測・評価結果

1箇所で、基準を超過すると予測されます。環境保全措置として「工事用車両のタイヤ洗浄」を実施することにより、基準以下になると予測されます。さらに、「工事用車両の分散」を実施することにより、環境影響のできる限りの回避又は低減を図ります。

予測箇所	粉じん等 (t/km ² /月)				基準 (参考値)
	春	夏	秋	冬	
県道258号富谷丸山線他 5路線	0.6~ 4.1	0.7~ 4.9	0.6~ 5.8	0.5~ 7.2	10

整合を図るべき基準等

粉じん等	スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標を参考とした目安20t/km ² /月※から降下ばいじん量の比較的高い地域の値である10t/km ² /月を差し引いて設定された値 ※「スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律の施行について」（平成2年7月 環大自第84号）
------	--

② 騒音

自動車の走行

富津館山道路や接続道路などを走行する自動車により発生する騒音を対象として、8箇所のそれぞれ近接空間及び背後地※1において、住居等の高さを考慮（地上1.2m及び4.2m※2）し、予測・評価を行いました。

環境保全措置

- ◎排水性舗装の敷設
- ◎植栽による道路の遮蔽

※1：近接空間／道路に近い範囲（道路から15mまたは20mの範囲）

背後地／近接空間より離れた範囲（道路から15mまたは20m以上）

※2：地上高さ1.2mは1階、4.2mは2階のおおよその高さとして設定。

予測・評価結果

すべての地点において、基準以下になると予測されます。さらに、環境保全措置として「排水性舗装の敷設」及び「植栽による道路の遮蔽」を実施することにより、環境影響のできる限りの回避又は低減を図ります。

昼間 夜間	予測位置	等価騒音レベル (L _{Aeq})	基準 (環境基準)
昼間	近接空間	45~69dB	70dB
	背後地	47~59dB	65dB
夜間	近接空間	38~60dB	65dB
	背後地	39~52dB	60dB

整合を図るべき基準等【自動車の走行】 等価騒音レベル (L_{Aeq})

「騒音に係る環境基準について」 (平成10年環境省告示第64号)	地域の区分		時間区分	基準値
	B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	昼間	65dB	注1: 時間区分は、昼間6:00~22:00、夜間22:00~6:00 注2: B地域（主として住居の用に供される地域）、C地域（相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域） 注3: 幹線交通を担う道路に近接する空間（近接空間）の範囲 2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路: 15m 2車線を越える車線を有する幹線交通を担う道路: 20m
		夜間	60dB	
	幹線交通を担う道路に近接する空間（近接区間）	昼間	70dB	
夜間		65dB		

建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する騒音を対象として、5箇所の敷地境界（地上1.2m及び4.2m※2）において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

- ◎低騒音型建設機械の採用
- ◎作業方法の配慮
- ◎仮囲い等の遮音対策

予測・評価結果

3箇所で、基準を超過すると予測されます。環境保全措置として「仮囲い等の遮音対策」を実施することにより、すべての予測地点において、基準以下になると予測されます。さらに、「作業方法の配慮」及び「低騒音型建設機械の採用」を実施することにより、環境影響のできる限りの低減を図ります。なお、騒音の状況や環境保全措置の効果について確認し、その状況に応じ、適切な措置を講じます。

工事の区分	騒音レベルの90%レンジの上限値 (L _{A5})	基準 (規制基準)
土工部・トンネル部 橋梁部	72~85dB	85dB

整合を図るべき基準等【建設機械の稼働】 騒音レベル (L_{A5})

「騒音規制法」(昭和43年法律第98号)に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準	特定建設作業の場所の敷地の境界線において、85dBを超える大きさのものでないこと。
---	---

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

工事用車両の運行により発生する騒音を対象として、工事用車両の運行が予想される既存道路6箇所の敷地境界（地上1.2m及び4.2m※2）において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

◎工事用車両の分散

予測・評価結果

すべての地点において、基準以下になると予測されます。さらに、環境保全措置として「工事用車両の分散」を実施することにより、環境影響のできる限りの低減を図ります。

予測位置	等価騒音レベル (L_{Aeq})	基準	
		環境基準 (昼間)	要請限度 (夜間)
県道258号富谷丸山線 他5路線	62~66dB	70dB	75dB
	(現況値58~65dB)		

整合を図るべき基準等【自動車の走行】等価騒音レベル (L_{Aeq})

	地域の区分	時間区分	基準値
「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境省告示第64号）による道路に面する地域の基準	幹線交通を担う道路に近接する空間（近接空間）	昼間	70dB
「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」（平成12年総理府令第15号）による自動車騒音の限度	幹線交通を担う道路に近接する空間（近接空間）	昼間	75dB

③ 振動

評価書P10.3-1～38

自動車の走行

富津館山道路を走行する自動車により発生する振動を対象として、8箇所の敷地境界において、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。

振動レベルの 80%レンジの上端値 (L_{10})		基準 (規制基準)	
昼間	夜間	昼間	夜間
20~46dB	19~43dB	65dB	60dB

建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する振動を対象として、5箇所の敷地境界において、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

すべての地点において、基準以下になると予測されます。さらに、環境保全措置として「作業方法の配慮」及び「低振動型建設機械の採用」を実施することにより、環境影響のできる限りの回避又は低減を図ります。

環境保全措置

◎作業方法の配慮 ◎低騒音型建設機械の採用

工事の区分	騒音レベルの80%レンジの 上限値 (L_{10})	基準 (規制基準)
土工部・トンネル部 橋梁部	58~66dB	75dB

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

工事用車両の運行により発生する振動を対象として、工事用車両の運行が予想される既存道路6箇所の敷地境界において、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。さらに、環境保全措置として「工事用車両の分散」を実施することにより、環境影響のできる限りの回避又は低減を図ります。

環境保全措置

◎工事用車両の分散

振動レベルの 80%レンジの上端値 (L_{10})	基準 (規制基準：昼間)
36~48dB	65dB

整合を図るべき基準等【自動車の走行】振動レベルの80%レンジの上端値 (L_{10})

	区域の区分	時間区分	基準値
「振動規制法施行規則」（昭和51年総理府令第58号）による道路交通振動の限度	第一種区域	昼間	65dB
		夜間	60dB
	第二種区域	昼間	70dB
		夜間	65dB

注1: 時間区分は、昼間8:00～19:00、夜間19:00～8:00

注2: 第1種区域/住居などが立地する区域、第2種区域/商業や工業などに供される区域。本アセス書では第1種区域の値を目標として設定。

整合を図るべき基準等【建設機械の稼働】騒音レベルの80%レンジの上端値 (L_{10})

「振動規制法施行規則」（昭和51年総理府令第58号）による特定建設作業の規制に関する基準
特定建設作業の場所の敷地の境界線において、75dB を超える大きさのものではないこと。

整合を図るべき基準等【工事用車両の運行】振動レベルの80%レンジの上端値 (L_{10})

	区域の区分	時間区分	基準値
「振動規制法施行規則」（昭和51年総理府令第58号）による道路交通振動の限度	第一種区域	昼間	65dB
	第二種区域	昼間	70dB

注1: 時間区分は、昼間8:00～19:00、夜間19:00～8:00

注2: 第1種区域/住居などが立地する区域、第2種区域/商業や工業などに供される区域。本アセス書では第1種区域の値を目標として設定。

④ 低周波音

自動車の走行

富津館山道路を走行する自動車の走行により発生する低周波音を対象として、道路構造が橋梁や高架構造となる6箇所の敷地境界(地上1.2m)において、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。

50%時間率音圧レベル (L ₅₀)	G特性5%時間率音圧レベル (L _{G5})	基準 (指標値)	
		一般環境中に存在する低周波音音圧レベル (L ₅₀)	ISO7196に規定されたG特性低周波音レベル (L _{G5})
62~64dB	72~75dB	90dB以下	100dB以下

整合を図るべき基準等
 一般環境中に存在する低周波音音圧レベル：
 1~80Hzの50%時間率音圧レベル (L₅₀) で90dB
 ISO7196に規定されたG特性低周波音レベル：
 1~20HzのG特性5%時間率音圧レベル (L_{G5}) で100dB

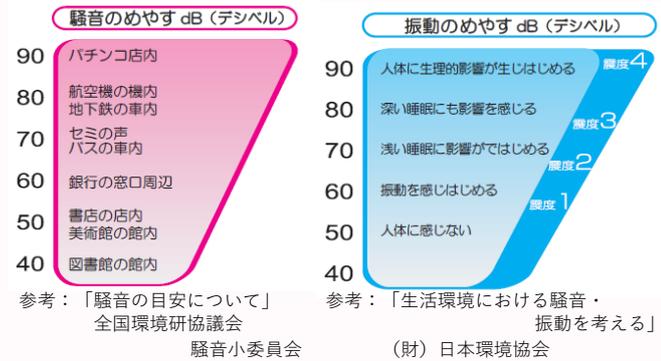
【低周波音】
 ・低周波音：人の耳には感知し難い低い周波数（一般的に100Hz以下）の空気の振動を言います。
 ・L₅₀：50%時間率音圧レベルを示します。音圧レベルの値を大きい順に並べた場合、ちょうど中央に位置する値を示します。
 ・L_{G5}：5%時間率音圧レベル（G特性）を示します。G特性とは、一般的に人の耳には聞こえないとされる超低周波音（20Hz以下の低周波音）の人体感覚を評価する指標です。

用語の解説

- ・dB（デシベル）：音や振動の大きさを表す単位です。
- 【騒音】**
 - ・L_{A5}：騒音レベル（A特性）の90%レンジの上端値を示します。90%レンジは、多数個の騒音値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ5%ずつ除外したものであり、L₅とは残った値のうち上端の値を指します。
 - ・L_{Aeq}：等価騒音レベル（A特性）を示します。L_{Aeq}は変動する騒音レベルのエネルギー量の平均値であり、不規則で大幅に変動する騒音の評価値の一つで、人の感じ方との対応が良いとされています。
 - ・A特性：人間の耳に聞こえる感覚量に補正した音（特性）であることを意味します。

【振動】

- ・L₁₀：振動レベルの80%レンジの上端値を示します。80%レンジとは、多数個の騒音値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ10%ずつ除外したものであり、L₁₀とは残った値のうち上端の値を指します。



⑤ 水質 (水の濁り)

工事の実施

工事の実施により発生する水質への影響(水の濁り)を対象として、富津館山道路が渡河する8河川において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

- ◎速やかな転圧及び法面整形
- ◎シートによる被覆等の実施
- ◎仮設沈砂池の設置 ◎濁水処理施設の設置
- ◎河川への影響に配慮した施工

予測・評価結果

切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードや工事用道路の設置、水底の掘削等に伴い水の濁りが発生しますが、工事の実施による土地の改変を最小限に抑えるとともに河川の改変を極力抑えた計画として環境負荷の回避又は低減を図ります。さらに、環境保全措置として、「速やかな転圧及び法面整形」、「シートによる被覆等の実施」、「仮設沈砂池の設置」、「濁水処理施設の設置」及び「河川への影響に配慮した施工」により河川に流入する濁水に対する処理を適切に行うことで、環境負荷の回避又は低減を図ります。

⑥ 水文環境、⑦地形及び地質、⑧地盤

工事の実施、道路の存在

工事の実施及び道路の存在により発生する河川流量や地下水位の変化、地下水位の低下による地盤沈下を対象として、河川については富津館山道路と交差する8河川を定性的に、地形及び地質については既存資料により、地下水及び地盤については橋梁が計画される3箇所において数値シミュレーション及び理論モデルによる計算により、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

予測の結果、工事の実施(切土工等)及び供用後の道路(地表式、地下式)の存在による、河川の流量、重要な地形及び地質、地盤はほとんど変化しないと予測されました。計画路線は道路の計画段階において、改変量を極力抑えた計画としており、河川の流量、重要な地形及び地質、地盤への影響に配慮し、環境負荷の回避又は低減を図っています。

予測地域	地下水の変動量	最大地盤沈下量
千葉県安房郡鋸南町保田	1cm未満	0.1mm未満
千葉県安房郡鋸南町中佐久間~下佐久間	約1.4cm	約0.14mm
千葉県南房総市富浦町深名	約40cm	約6.7mm

⑨ 日照阻害

評価書P10.9-1～11

道路の存在

道路（嵩上式）の存在により発生する日照阻害を対象として、道路構造が橋梁や高架構造となる3箇所（地上4m）において、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

道路（嵩上式）の存在に係る日照阻害は、全ての予測地点において「参考となる指標(5時間以内)」との整合が図られています。

なお、本事業に起因する日照阻害については、必要に応じて関係通達※3に基づき適切に対処します。

予測地点	予測結果		参考となる指標
	地形による日照時間	高架構造物設置後の日影時間	
富浦IC付近	地形等の影響なし	高架構造物の影響なし	5時間
江月水仙ロード付近	2時間以内	3時間以内	
鋸南保田IC付近	地形等の影響なし	高架構造物の影響なし	

※3：「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損失等に係る費用負担について」（昭和51年建設省計用発第4号）

⑩ 動物、⑪ 植物、⑫ 生態系

評価書P10.10-1～247,P10.11-1～169,P10.12-1～28

工事の実施、道路の存在

富津館山道路及びその周辺において、現地調査により確認された動植物を対象として、生息・生育環境の改変の程度等を踏まえた予測・評価を行いました。

予測・評価結果

重要な種のうち、動物ではミゾゴイ、オオタカ、サシバ、フクロウが、植物ではマツバラ、ウチワゴケ、シロヤマシダ、ノコギリシダ、ギンラン、キンラン、ツチアケビ、クロムヨウラン、コクラン、イヌアワ（10種）が、それぞれ生息・生息環境が保全されない、または保全されないおそれがあると予測されます。その他の重要な種の生息・生育環境は保全されると予測されます。この他、地域を特徴づける生態系は保全されると予測されます。

環境保全措置として、ミゾゴイ、オオタカ、サシバ、フクロウは「繁殖期を避けた工事工程の配慮及び段階的な土地の改変」などを実施し、植物10種は「重要な植物種の移植」などを実施することにより、環境影響のできる限り回避又は低減を図ります。

なお、ミゾゴイ、オオタカ、サシバ、フクロウの生息状況や移植する植物の生育状況については、事後調査を実施します。

項目	確認種類等			重要な種類等			
	目	科	種	目	科	種	
動物	哺乳類	7目	13科	23種	5目	8科	11種
	鳥類(一般鳥類)	16目	37科	79種	12目	25科	38種
	鳥類(猛禽類)	3目	4科	10種	3目	4科	9種
	爬虫類	2目	7科	12種	2目	6科	10種
	両生類	2目	7科	13種	2目	5科	10種
	昆虫類	22目	251科	1,449種	11目	36科	53種
	クモ類	1目	33科	179種	1目	1科	1種
	ヤスデ類	13目	24科	47種	7目	8科	12種
	陸産貝類	4目	17科	42種	2目	5科	6種
	魚類	7目	11科	28種	4目	5科	6種
	底生動物	24目	85科	176種	5目	14科	25種
植物	維管束植物(種子植物、シダ植物)	153科	1,018種	45科	89種		
	非維管束植物(藻類)	20科	101種	1科	1種		
	非維管束植物(蘚苔類)	58科	177種	9科	10種		
	非維管束植物(地衣類)	13科	38種	2科	7種		
	非維管束植物(大型菌類(きのこ類))	98科	374種	2科	2種		

項目	調査結果の概要
生態系	富津館山道路周辺には「山地・丘陵地、台地の樹林環境の生態系」、「耕作地及び緑の多い住宅地環境の生態系」、「水辺環境の生態系」が存在しています。

環境保全措置

- ◎ 工事施工ヤード及び工事用道路の対象事業実施区域内利用（動植物・生態系）
- ◎ 工事工程の配慮及び段階的な土地の改変（動物） ◎ 低騒音型・低振動型機械の採用（動物・生態系）
- ◎ 仮設沈砂池、濁水処理施設の設置（動植物・生態系） ◎ 河川への影響に配慮した施工（動植物・生態系）
- ◎ 夜間工事照明の誘引性の低い照明の採用（動物・生態系） ◎ 移動経路の確保（動物・生態系）
- ◎ 照明の漏れ出しの抑制（動植物・生態系） ◎ 重要な植物種の移植（植物）

道路の存在

富津館山道路周辺の主要な眺望景観や身近な景観及び景観資源18箇所を対象として、主要な眺望点や景観資源の改変の程度、眺望景観の変化の程度について、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

6箇所では眺望景観に変化が生じると予測されます。

環境保全措置として、「構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」及び「法面等の緑化」を実施することにより、環境負荷の低減を図っています。

環境保全措置

- ◎ 構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討
- ◎ 法面等の緑化

道路の存在

富津館山道路周辺の主要な人と自然との触れ合いの活動の場7施設を対象として、改変の有無や、利用性・快適性の変化について、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

すべての地点で活動の場の地形の改変は発生しないが、5施設で風景の変化が生じ、快適性に与える可能性があると予測されます。

環境保全措置として「構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」及び「法面等の緑化」を行い、環境負荷の低減を図っています。

環境保全措置

- ◎ 構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討
- ◎ 法面等の緑化

工事の実施

工事の実施により発生する廃棄物等（建設発生土、建設汚泥、建設発生木材、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊）を対象として、予測・評価を行いました。

環境保全措置

- ◎ 工事間流用の促進
- ◎ 再資源化施設への搬入等による他事業等での利用

予測・評価結果

建設発生土は約186万m³、建設発生木材は約3.75万m³などが発生すると予測されます。

環境保全措置として「工事間流用の促進」及び「再資源化施設への搬入等による他事業等での利用」を実施することにより、環境影響のできる限りの低減を図ります。また、「建設リサイクル推進計画2020～「質」を重視するリサイクルへ～」（令和2年9月 国土交通省）及び「千葉県建設リサイクル推進計画2016ガイドライン」（平成29年4月（平成31年4月最終改正） 千葉県）をもとに設定された目標値を上回るように再利用・再資源化に努めます。

◆ 総合評価

本環境影響評価では、環境への影響を及ぼすおそれのある以下の15項目について、調査、予測及び評価を行いました。

環境要素

- ①大気質
- ②騒音
- ③振動
- ④低周波音
- ⑤水質
- ⑥水文環境（河川・地下水）
- ⑦重要な地形及び地質
- ⑧地盤
- ⑨日照阻害
- ⑩動物
- ⑪植物
- ⑫生態系
- ⑬景観
- ⑭人と自然との触れ合いの活動の場
- ⑮廃棄物等

予測・評価結果

- ・ 全ての項目に必要な環境保全措置を実施することなどにより、環境負荷の回避又は低減に努めており、環境影響は事業者の実行可能な範囲内で行う限り回避又は低減されているものと評価します。
- ・ なお、「動物」、「植物」については、環境への影響が生じる可能性があるため、事後調査（重要な猛禽類の生息状況や移植した植物の生育状況の調査）を実施します。

今後の本事業における詳細な計画検討に当たっては、環境影響評価の結果に基づき、環境保全に十分配慮して行うほか、詳細なものとする必要がある環境保全措置の内容については、詳細な設計や事後調査等の結果を踏まえ、十分に検討します。

なお、本環境影響評価の段階において予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合や、工事用車両の運行による大気質や建設機械の稼働による騒音への影響が十分に低減できていないと判断された場合には、必要に応じて専門家等の指導・助言を得ながら、適切な措置を講じます。

また、環境保全措置の具体化におきましては、専門家等の意見や検討に当たっての主要な論点、対応方針等を適切に公表するなど、透明性及び客観性を確保します。

◆ 評価書の縦覧について

縦覧場所

- ・千葉県県土整備部都市整備局都市計画課
- ・館山市建設環境部都市計画課
- ・富津市建設経済部都市政策課、富津市市民部天羽行政センター
- ・南房総市建設環境部建設課
- ・鋸南町建設水道課

縦覧期間及び時間

令和7年1月28日（火）から2月28日（金）まで（土日祝日を除く。）
午前9時～午後5時

インターネットによる公表

千葉県 県土整備部 道路計画課 ホームページ
<https://www.pref.chiba.lg.jp/doukei/douro/documents/hyoukasho.html>



● ご質問・お問合せ先 ●

千葉県 県土整備部 都市整備局 都市計画課 都市計画班
〒260-8667 千葉市中央区市場町1番1号
TEL：043-223-3376
MAIL：tokei12@mz.pref.chiba.lg.jp