

平成29年度 第8回千葉県環境影響評価委員会 会議録

1 日 時

平成30年2月16日（金） 13時30分から16時00分まで

2 場 所

千葉商工会議所第1ホール

3 出席者

委 員：村上副委員長、齋藤(尚)委員、工藤委員、重岡委員、八田委員、
岡山委員、本間委員（7名）

事務局：環境生活部 生駒次長
環境政策課 熱田副課長、松本主幹、三田班長、茶谷主査、
宮澤副主査、出口副主査

傍聴人：9名

4 議題

- (1) (仮称)蘇我火力発電所建設計画に係る環境影響評価方法書について
(諮問、審議)
- (2) 一般国道464号北千葉道路（市川市～船橋市）に係る計画段階環境
配慮書について（答申案審議）

5 結果概要

- (1) (仮称)蘇我火力発電所建設計画に係る環境影響評価方法書について
(諮問・審議)

事務局より資料1について、事業者より資料2について、それぞれ説明
され、審議が行われた。

- (2) 一般国道464号北千葉道路（市川市～船橋市）に係る計画段階環境
配慮書について（答申案審議）

事務局より資料3、資料5、資料6について、事業者より資料4につい
て、それぞれ説明され、審議が行われた。

審議の結果、答申案は再度、各委員に確認した上で取りまとめることと
された。

審議等の詳細については別紙のとおり。

[資料]

- 資料 1 : (仮称) 蘇我火力発電所建設計画に係る環境影響評価手続の状況等について
- 資料 2 : (仮称) 蘇我火力発電所建設計画環境影響評価方法書
【事業者説明資料】
- 資料 3 : 一般国道 4 6 4 号北千葉道路 (市川市～船橋市) に係る環境影響評価手続の状況等について
- 資料 4 : 一般国道 4 6 4 号北千葉道路 (市川市～船橋市) の計画段階環境配慮書 委員から寄せられた質疑・意見に対する都市計画決定権者の見解【委員会意見等】
- 資料 5 : 答申案審議に向けた論点整理
- 資料 6 : 一般国道 4 6 4 号北千葉道路 (市川市～船橋市) の計画段階環境配慮書について (答申案)
- 補足説明資料 : 一般国道 4 6 4 号北千葉道路 (市川市～船橋市) 計画段階環境配慮書参考資料

【別紙：審議等の詳細】

(1) (仮称) 蘇我火力発電所建設計画に係る環境影響評価方法書について
(諮問、審議)

○事務局より資料1について説明。

【審議】

意見等、特になし。

○事業者より資料2について説明。

【審議】

(委員)

知事意見に対する事業者の見解にバイオマスの混焼についての記載があるが、書面上では今後導入を検討していくとしているが、事業者説明ではバイオマス混焼を進めていくとのことだった。事業者としては今後バイオマス混焼を積極的に進めていくつもりなのか。

(事業者)

温暖化対策については、バイオマス混焼も含め、今後どのような対策が実行可能かについて検討を進めていく。少なくとも準備書の段階で提示できるよう検討を進めたいと考えている。

(委員)

JFEスチール株式会社は東工場に、メタン発酵を利用したバイオマス発電があったと記憶している。このバイオマス残渣を炭化する技術をJFEエンジニアリングがお持ちだったと記憶しているが、バイオマス残渣の炭もカーボンニュートラルであると考えられる。これについて、本事業計画で使用することを検討しているか。

(事業者)

ご指摘の施設があることは承知しており、今後活用が可能であれば使用することも検討していきたいが、現時点では具体的な検討は行っていない。

(委員)

各項目の測定点についてお示しいただいているが、同じような場所を選定しているように見える。例えば底質については、調査地点が取水口及び放水口付近に限定されている。石炭の揚炭等については、密閉構造のため飛散しないとのことだが、現実には完全な密閉は困難と思われる。石炭には様々な微量成分が含まれているが、調査項目も有害物質のみとなっている。

また、流向、流速の調査地点は3点しかないが、これではシミュレーションの精度が低くなるのではないか。

(事業者)

流況については、現地で連続調査を行う地点は3地点だが、この海域については過去の流況測定データが多数存在することから、シミュレーションによる再現は可能と考えている。底質の有害物質については、建築機械の稼働による浚渫土砂の影響について把握するために、浚渫計画の範囲内に調査地点を設定している。

(委員)

大気に放出される固体物質の科学的な分析はいかがか。

(事業者)

石炭中に重金属が含まれているので、大気に放出される重金属を予測、評価することを考えている。方法書 p.315 に調査ポイントを示しているが、自治体の調査を補完する形で、4点調査で調査をすることとしている。調査地点については、配慮書時点で予測された最大着地濃度の地点及び、頻出風向の風下3地点を選んでおり、バックグラウンドに対して着地濃度がどの程度か評価する。

(委員)

事業敷地のすぐ東側に蘇我スポーツ公園が存在しており、公園利用者への影響を把握する必要があるが、これに対する評価は具体的にどう考えているか。気象に関していえば、煙突がスポーツ公園寄りにあるが、煙突のそばで気象観測を行うのか。

(事業者)

地上気象の調査地点については、方法書の p.314 に記載している。気象調査については気象庁が作成している気象観測指針に基づいて行うこととしており、周囲に何もなく建物等の影響を受けない場所を選定する必要がある。その中で可能な限り煙突に近い地点を調査地点として設定している。また、上層気象については煙突と同程度の 190m の高さについても把握することとしている。なお、煙突から上方に煙が放出され、さらに拡散していくため、隣地のスポーツ公園に排ガスが落ちてくることは考えにくいと考えている。

そのほか、蘇我スポーツ公園に影響を与える要素として、工事車両の交通、道路の騒音等についても評価していくことを考えている。

(委員)

地上気象の観測地点だが、建物ができる前と後で、風向、風速が違ってくるのではないか。

(事業者)

排ガスの拡散は煙突の高さ付近の風況によるが、煙突高さは 190m あるので、建物の影響を受けることはないと思われる。

(委員)

重金属の調査地点について、4 地点を選んだ根拠を改めてご説明いただきたい。

(事業者)

千葉特別地域気象観測所の風配図を基に、出現頻度が高い風向の風下側に 3 地点調査地点を設定している。また配慮書で実施した地上濃度の年平均予測に基づき、最大着地濃度の近傍 1 地点を選定している。

これらの地点について、事業実施予定区域の 10km 圏内に調査地点を設定した。

(委員)

本計画のプラントは今度どのくらいの期間利用する計画か。

(事業者)

事業期間は定めてはいないが、火力発電所としては一般的に数十年程度がプラントの寿命である。中国電力の発電施設では、長いものは50年、USC方式のものについては20年程度稼働している。

(委員)

プラントを長期的に活用していく中で、温室効果ガスの収支をどのように立てていくのか。長期的なスタンスとして、例えば貯炭場の屋根を再生可能エネルギーに活用するとか、CO₂の負荷を森林保護で補う等の、温室効果ガスの収支を削減するための計画を検討いただいたうえでお示しいただきたい。

(事業者)

まずは2030年、さらには2050年の温室効果ガス削減目標に向けて、今後長期的な視点で検討していく。

(委員)

隣地のJFE株式会社でコークス燃料として使用する石炭と、当該計画で必要な石炭の比率はどの程度か。

(事業者)

ほぼ同量である。

(委員)

石炭は、どのような方式で品質の良い石炭を輸入する計画か。

また石炭灰についてどのように処理をするのか。セメント以外の利用方法を考えているのであれば説明いただきたい。

(事業者)

炭種を選ぶに当たっては、自治体と締結する協定値が守れる炭種を選定していく。JFEの鉄鋼原料としてはオーストラリアから石炭を輸入しており、当該計画についても同じようなところから輸入することを想定している。

石炭灰については、セメント原料としての有効利用を考えており、海外輸出も含め、複数の会社と話をしているところである。

【事業者退席】

(2) 一般国道464号北千葉道路（市川市～船橋市）に係る計画段階環境配慮書について（答申案審議）

○事務局より資料3について説明。

【審議】

意見等、特になし。

○事業者より資料4について説明。

【審議】

(委員)

資料4のNo.21についてであるが、成田空港の発着回数が50万回に増えるため、交通量は現行の1.7倍と想定して評価すべきという意見に対し、現時点では、道路構造等が決まっていないため、計画交通量の推計を行っていないとの回答であった。理由として、道路構造等が決まっていないためとしたことについて、補足して説明していただきたい。

(事業者)

例えば、専用部と一般部を結ぶインターチェンジの位置や北千葉道路と交差する都市計画道路の整備などについては、まだ決まっていないことから、交通量の推計ができていない。

発着回数が30万回から50万回になり、道路交通量が現行の1.7倍に増えるとの意見については、発着回数の中には旅客や貨物などがあり、交通量は発着回数に単純に比例するものでは無いと考えている。今後、交通量推計を行う上では、最新の知見に基づいて実施する。

(委員)

道路の計画に当たっては、発着回数が増えることによる交通量を想定して行われるものとする。

(委員)

騒音においては、これから電気自動車に代わることで、小さくなると考えるが、事業の完成はいつ頃か。

(事業者)

現段階で、道路の完成目標は示していない。環境影響評価を行う上では、国の技術手法を参考にしながら、最新の知見に基づいて実施する。

(委員)

トラックは、これから先も下がらないと思う。騒音の評価に当たっては、大型車の混入率で変わっていくと思うので、その根拠はしっかり捉えておく方がよい。

(委員)

道路の位置が確定していないとのことだが、場合によっては、梨農園が無くなるかもしれないが、地元の状況はどうか。

(事務局)

住民への説明としては、北千葉道路の沿線地域で、オープンハウスを1月下旬から2月上旬にかけて計8日間実施した。そこでは、配慮書の内容やこれまでの検討状況などのパネル展示を行うとともに、県と市で住民への説明を行った。

その際に、梨農家の方もおいでになった。既に都市計画決定されている道路であることから、地元では昔から知っている方もいる。

道路ができることによる農地の分断や他に農地を確保することができるのかなど、いろいろ相談を受けた。また、道路ができることで、農家を続けるのではなく、他の用途に使いたいという方もいた。今後も道路構造の検討にあたっては、地元の方々と相談していきたい。

(委員)

資料4のNo.22について、(1)のルートについては、他のルートは現実的ではないと思うが、(2)の構造の複数案は示さないのかとの意見に対し、構造はイメージであり決定していないとの回答であった。

配慮書5ページの整備イメージにおいて、鎌ヶ谷市以東は記載の整備イメージしかないと思うが、市川市～鎌ヶ谷市の構造は2つイメージが示されている。区間によって、どちらかの案になるという意味なのか。

(事務局)

現在の検討状況としては、外環道が掘割構造のため、そこから約2kmの範囲は、整備イメージ①のように専用部は掘割構造で考えている。その先、鎌ヶ谷市に向かっては、整備イメージ②のように専用部は高架構造を基本として考えている。

今後、環境調査などを行い、その範囲を検討していく。その中で、どのように環境へ影響があるか評価していきたい。

(委員)

整備イメージ①は掘割構造であるため、掘削土が出る、また費用は高くなると思う。その一方で、用地取得の面積については、小さくなるという利点もあるかと思う。

区間毎に用地取得面積や費用、また約2kmを地下にした場合や全部地下にした場合の比較などが示されると判断しやすい。

(委員)

他になければ、事業者は、ご退席願う。

【事業者退席】

○事務局より資料5、資料6について説明。

【審議】

(委員)

特になければ、審議を終了させていただく。

答申については、今後、事務局から委員に確認していただき、その後、事務局でとりまとめていただく。答申のとりまとめに当たっては、委員長、副委員長で調整させていただく。

【傍聴者退席】

以上