

令和5年度 第16回千葉県環境影響評価委員会 会議録

1 日 時

令和6年2月22日（木） 午後1時30分から午後4時05分まで

2 場 所

Web会議形式

3 出席者

委員：菊地委員長、齋藤副委員長

井上委員、中井委員、近藤委員、松田委員、高橋委員、八田委員、
酒井委員、岡山委員、永村委員、本間委員（12名）

事務局：環境生活部 江利角次長、熱田環境対策監

環境政策課 青柳課長、田中副課長、高橋班長、鮫島副主幹、
岩城副主査

傍聴人：7名

4 議 題

- (1) 印西クリーンセンター次期中間処理施設整備事業に係る環境影響評価準備書について（答申案審議）
- (2) 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）に係る環境影響評価準備書について（審議）
- (3) その他

5 結果概要

- (1) 印西クリーンセンター次期中間処理施設整備事業に係る環境影響評価準備書について（答申案審議）
事務局から資料に沿って説明があり、答申案審議が行われた。
- (2) 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）に係る環境影響評価準備書について（審議）
事務局及び事業者から資料に沿って説明があり、審議が行われた。
- (3) その他
特になし。

審議等の詳細については別紙のとおり。

[資料]

- 資料 1 - 1 印西クリーンセンター次期中間処理施設整備事業に係る環境影響評価手続の状況等について
- 資料 1 - 2 印西クリーンセンター次期中間処理施設整備事業に係る環境影響評価準備書に対する意見（論点整理）【新旧対照表】
- 資料 1 - 3 印西クリーンセンター次期中間処理施設整備事業に係る環境影響評価準備書に対する意見（答申案）
- 参考 1 - 1 市長意見の提出状況（印西クリーンセンター次期中間処理施設整備事業に係る環境影響評価準備書）
- 参考 1 - 2 印西クリーンセンター次期中間処理施設整備事業に係る環境影響評価準備書 委員から寄せられた質疑・意見に対する事業者の見解
- 資料 2 - 1 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）に係る環境影響評価手続の状況等について
- 資料 2 - 2 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）に係る環境影響評価準備書 事業者説明資料

別紙 審議等の詳細

議題（１）印西クリーンセンター一次期中間処理施設整備事業に係る環境影響評価準備書について（答申案審議）

○事務局より資料１－１～１－３について説明

（委員）

前文の３段落目に「湖沼水質保全特別措置法に基づく指定湖沼に指定されている印旛沼流域にあり」と記載されているが、指定されているのは印旛沼であり、流域全体が指定されているわけではないので、「湖沼水質保全特別措置法に基づく指定湖沼に指定されている印旛沼の流域内にあり」に修正した方が良い。

（事務局）

修正する。

議題（２）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）に係る環境影響評価準備書について（審議）

○事務局より資料２－１について説明

（質疑なし）

○都市計画決定権者より資料２－２について説明

（委員）

現在は暫定２車線で開通しており、今回はその４車線化を図るということで、前回の方法書時点では、道路を拡幅する部分が、少し広範囲な区域になる可能性が示されていたと思う。今回の準備書では、今ある道路の脇に接した形で新たな道路が建設されるよう見受けられるが、現状の計画について教えていただきたい。

（都市計画決定権者）

今の都市計画の案では、基本的に現道に沿った形で、近い位置に新しい道を作る計画になっている。

（委員）

以前はそこがはっきりしないという話があったので、少し離れたところに作られる場合なども想定して、その場所の地盤と災害リスクへの配慮といった意見が、これまでの手続きの中であったと思う。ほぼ同じ場所につくられるということになると、災害リスクについては、あまり考えないでもいいのか。現状を教えてください。

（都市計画決定権者）

現道に沿って道路ができることによって、例えば法面が崩落したときに、残りの車線で片側交互通行が可能になるといった防災面の機能を想定している。

(委員)

今後新たに作られる道路が増えることで、逆に言えば、防災的な観点として、リスクが減るという考え方でよろしいか。

(都市計画決定権者)

そのように考えている。

(委員)

方法書では、計画がまだ定まっておらず、特にどこに具体的に道路を通すかということが曖昧だった。そのため、その後の調査を通して具体的な保全のポイントが明らかになるため、それを道路の建設計画に反映していただくような意見を答申案に盛り込んだように記憶している。既存の道路に沿うような計画が具体的に立てられたように見受けられるが、どのような検討がなされてこのような結果に至ったのか説明いただきたい。

(都市計画決定権者)

前回も基本的には山側でという話はしていたかと思う。関係機関と協議をしていく中で決定していったというところである。また、管理運営上の合理的な部分も考慮し、あまり離れた位置よりもできるだけ近づけた位置で考え設計を進めた。

(委員)

道路の管理運営という観点から決めたという答えだとすると、配慮書の段階で我々が指摘したことは何だったのかということになる。問題になりそうな部分をかなり詳細にここで議論をして、その時の事業者の答えとしては、具体的な道路の建設計画ができてないのでわからないという回答が多かったと思う。それに対して、具体的に道路の位置を決める際に指摘したことを検討してください、それを計画に盛り込んでくださいと発言して、それで承知しましたというような趣旨の返事をいただいたかと記憶している。どのようにその検討がなされたのか説明が全くなかったので、今すぐに無理だったら、次回きちんとご説明いただきたい。

(事務局)

図書の 8-2 ページが、前回の方法書に対する知事意見とそれに対する都市計画決定権者の見解が示されている。委員のご指摘は 8-2 ページ全般的事項の初めの意見で、詳細な道路の位置等の検討にあたって、準備書でそれらの検討内容結果を明らかにすることという意見かと思う。都市計画決定権者の見解がそこに書かれているので、都市計画決定権者からは、この内容に沿ってご説明いただければ良いかと思う。

(都市計画決定権者)

確認し、次回に回答させていただく。

(委員)

廃棄物のコンクリート殻とアスファルト殻は、現在の道路を剥がして、また敷設するということだと思うが、この 6,200m³ の根拠を説明いただきたい。拡張する箇所がどこで、現行の道路から離れて接地される箇所がどこなのかといったところを、前回よりも詳しく説明いただきたい。

(都市計画決定権者)

インターチェンジ周辺は構造物があるため、アスファルトやコンクリートが出る部分であり、新規にトンネルや橋梁を作っていく箇所では発生しない。

(委員)

そうだと思うが、この 6,200m³ は基本的にインターチェンジだけということか。

(都市計画決定権者)

他には仮設の工事用道路も含まれている。

(委員)

コンクリート殻、アスファルト殻については、そのまま 100%リサイクルと記載があるが、新しい道路を作る際には、リサイクル材も積極的に使っていただきたい。千葉県では人工砕石がたくさん余っている状態である。

(委員)

図書の4-2-61を見て分かるように、地すべりと土石流、急傾斜地と、本当に土砂災害の可能性が高い場所を横断していくわけであり、山側を切ると思うが、何かこれに対して、留意されたことはあるか。

(都市計画決定権者)

予測項目として地すべりは選定していないが、今後の詳細設計で検討されていくものと考えている。

(委員)

伐採した木の再資源化について、現地でチップ化して再資源化すると書かれているが、実際には現地でどのように資源化されるのか。例えば堆肥化までされるのか。

(都市計画決定権者)

詳細は今後検討していくが、今の段階では、チップ化して搬出するというイメージである。

(委員)

チップ化してそこに堆積すると、堆肥化がどんどん進んでいってしまう。そうするとやはり悪臭が出てくる。実際には現地にどのくらい置いておくのか。

(都市計画決定権者)

基本的にチップ化をしたものは速やかに排出されるものと考えている。

(委員)

速やかには、その日のうちにとということか。

(都市計画決定権者)

発酵してにおいが出るまで置いておくということは基本的には想定してない。

(委員)

実際には、堆肥化するのか。それとも燃料として使うのか。

(都市計画決定権者)

搬出できる先を探して、その時々かと考える。

(委員)

現地に置いておくと気象条件によっては、堆肥化が進んでしまうので、そこは注意していただきたい。

(委員)

景観について1点、人触れについて1点、確認したい。まず景観だが、環境保全措置として構造物の形式やデザインを工夫すると書かれているが、これがどこまで含むか教えて欲しい。具体的には、例えば橋の場合、桁橋なのかアーチ橋なのか。あるいは、橋脚の太さや位置、桁の厚みという構造の部分が見た目の景観に影響してくるので、その辺りも含んだ書き方となっているのかというのをまず教えていただきたい。

(都市計画決定権者)

橋梁の構造については、基本的に現道と同じものをイメージしている。桁の色やデザインの部分で検討をしていきたいと考えている。

(委員)

例えば、並行して橋をかけるときに、橋脚が少しずれるだけでも大きく景観に影響することもある。地盤の状況や現地の状況にもよると思うが、そのあたりも影響してくるということを考慮いただいて、検討いただきたい。

(委員)

次に、人と自然との触れ合い活動の場についてだが、準備書では歩道や自転車道を横断しているところが結構あった。生じる影響としては、風景の変化と書かれていたが、風景の変化が生じるのであれば、景観の視点場を設けて検討すべきではないか。それからルー

トについて、原則近傍に付替道路を整備するとしているルートがいくつかあったが、付替道路の位置によっては、例えば道の駅に立ち寄れるルートが変わってしまうといったことが生じるため、人と自然の触れ合い行動に影響してくることが懸念される。付替道路は近傍にどう整備されるのか。どのような考え方で検討されているのか教えていただきたい。

(都市計画決定権者)

付替道路については、現道と同じものを考えているので、今通れるところについては、同じように通れる形で整理をしている。景観地点については、立ちどまって見る部分もあるが、実際には遊歩道やサイクリングロードになるので、走っている時というところで少し差をつけている。

(委員)

シークエンス景観という言い方をするが、おそらく方法書で指摘したときは現状の道路を通るときのシークエンスの景観だけを指摘した。今回の予測の中で検討いただいたが、周辺の道路からのシークエンスも引き続きお願いしたい。

(委員)

大気質について2点、伺いたい。まず1点目は数字の確認だが、準備書の表10.1.2-9の建設機械の稼働に係る粉じん等の評価結果では、富津竹岡地区だけ予測値が季節によってかなり大きく違っている。この理由を教えていただきたい。

2点目は、補足をお願いしたいのだが、表10.1.3.4の建設時の車両の運行に関わる粉じんの予測結果では、県道34号鴨川保田線だけが他と比べて大幅に予測値が高くなっている。基準値を2倍ぐらいオーバーしているような状況である。これに対して保全措置として、工事用車両のタイヤの洗浄と書かれているが、このタイヤの洗浄というのが果たしてどれぐらい効果があるものなのか、具体的にイメージができないため補足をお願いしたい。

(都市計画決定権者)

まず1点目について、富津館山道路が北から南に流れているが、ここだけ東西に向きが少しずれるため、北風優位の場合、地形的に値が変わってくるものと考えます。また、鴨川保田線については、表10.1-3-2に工事用車両台数を掲載しているが、鴨川保田線だけ1日

900台と多くの台数を見込んでいるため、その他の場所と比べても大きな差が出てくるというような結果になっている。タイヤの洗浄効果については、「道路環境影響評価の技術手法」に係数が提示されており、そのとおり実施したところ、ここまで数値が下がる結果となった。

(委員)

下がった結果というのが、表 10.1.3-6 になるのか。

(都市計画決定権者)

そうである。

(委員)

相当大きく下がっているが。

(都市計画決定権者)

係数で20分の1になる。

(委員)

具体的にどこの道路を通るときに、毎回水をかけるのか。どのようなことをすれば、20分の1になるのか。

(都市計画決定権者)

工事現場から発車する際にタイヤの洗浄を行う。その工事現場でついていた土埃を綺麗に洗浄する。

(委員)

その場で水をかけることを1台毎にするのか。

(都市計画決定権者)

タイヤの洗浄機があって、そういったもので土埃を払う。

(委員)

延べ900台に対して、毎回それをきちんと実施すれば20分の1になるということなのか。

(都市計画決定権者)

そうである。

(委員)

これを実際に実施されるという認識で承知した。

(委員)

方法書の際も指摘をしたが、この地域はトウキョウサンショウウオの重要な生息地になっている。予測結果を見ると、主な生息環境が水辺環境になっている。確かに産卵するときには水辺環境だが、ふ化して成体になるまでは、森林に生息してるため、生息環境に森林環境も含めるべきだと思うが、水辺環境だけにしている理由を教えてください。

(都市計画決定権者)

準備書では、主な生息環境に水辺環境と記載しているが、予測評価の中では樹林環境も含めた検討をしている。

(委員)

準備書 10.10-129 の主な生息環境の改変面積の分母である 185.35 ヘクタールには、樹林環境も入ってるということか。

(都市計画決定権者)

その数値には含まれていない。

(委員)

含まれていないということは、生息環境に水辺環境しか入れてないということであり、誤りであるため、樹林環境も入れて予測していただきたい。それに関連して、植物も含め

ての話だが、準備書では生息環境の区分が「樹林環境」「住宅地環境」「水辺環境」の3つに分類されているが、3つにした理由を教えてください。

(都市計画決定権者)

3つにした理由は、環境類型区分から選定をしている。トウキョウサンショウウオの結果は、森林区域も入れた上でもう一度確認する。

(委員)

類型区分を3つにした理由をもう一度説明いただきたい。

(都市計画決定権者)

3つにした理由は、既存文献と現地調査、それに周辺の環境を見て区分していった結果である。

(委員)

「道路環境影響評価の技術手法」の中に、この類型化に関するチャートが書いてある。対象地域の地形区分でまず5つあって、対象地域の植生区分が10ある。それを組み合わせて、地域特性に合わせて、自然環境の類型化を行うと記載されている。そのため通常は類型区分が細くなるはずである。植生区分が10あるのは、自然林と二次林では動物だけではなく植物も生育している種が異なるので、それを分けた上で、影響評価をきちんと行えるように決められているかと思う。3区分というのはあまりにも大ざっぱであり、このような類型化で正しい推定ができるのか疑問である。

図10-11-1-2の現存植生部と図10-12-1-1の生態系区分図では、大きく3つに色分けされているが、これらを比較して見ると良くわかる。耕作地及び緑の住宅地環境に、ゴルフ場や人口裸地、グラウンドまで含まれてる。これらが耕作地及び緑の多い住宅環境としてくくられて、評価に用いられるのは、かなり問題があるのではないか。その辺りに関して意見があったらお願いしたい。

(都市計画決定権者)

今回の環境類型区分の整理については、まず生物の生息場という観点から、樹林環境、耕作地及び緑の多い住宅環境で分け、それらが陸域の環境になる。次に地域環境という観点から水辺環境で分けている。今回の対象道路については、山地部を樹林環境、平野部を耕作地及び緑の多い住宅地環境とし、地形的には差異がないというところで、樹林環境と緑の多い住宅地環境を提示させていただいた。また樹林環境は、細分化するというよりは生物の生息場という観点から、まとめて樹林環境で整理させていただいた。耕作地と緑の多い住宅地環境についても、生物の生育場という観点から、合わせて評価したところである。

(委員)

今の説明はなおさら変だと思う。生物の生息の場として分類するのであれば、例えば耕作地と住宅地では全く異なる。そこを一緒に区分することは、全く説明にならない。一次林と二次林では林も全然違うため、それを一緒にする理由はおかしい。水辺環境に関しても、河川と水田を一緒にしているが住んでる生き物も全然違う。それを一緒にした予測は、正しい予測とは思えない。

(都市計画決定権者)

今回の予測手法については、「道路環境影響評価の技術手法」に則っている。

(委員)

その技術手法を見ると、先ほど言ったが、地形区分で5つに分かれていて、植生区分も10に分かれている。これらを組み合わせて、それぞれの自然環境の類型化を行うと書いているため、細くなるのであれば分かる。例えば、山地の二次林と平地の二次林が分かれるなら分かるが、これらが一緒になって樹林環境にまとめてしまう根拠がわからない。人工裸地やゴルフ場、グラウンドというほとんど生物が住まないようなところも、耕作地と緑の多い住宅地環境にしている。環境としては違うものを一緒にしたものになっている。

(都市計画決定権者)

計画路線の周辺では、樹林環境に出てくる種と、草地や耕作地に出てくるような種と大きく分けられると考える。樹林環境については、この地域では山地部が樹林になっていて、平野部が耕作地や住宅地という形で利用がされており、地形的な環境の差というのではない。天然林や二次林の違いにより、種がピンポイントで異なることはあるが、ただ樹林環境に出てきている。鳥類が山地部の天然林でしか出ないということではないので、合わせて評価している。

(委員)

鳥類であればそうであるが、明らかに生息環境を選ぶものであれば、生息環境の分母を広げることによって、結果的に過小評価になると思う。ほとんどの生き物が過小評価になるのではないか。少なくとも水辺環境であれば水田と河川とは全く異なり、水田と言っても常時水が溜まってるわけではなく、そういったところに住める生き物と、水辺、川、池、沼に住む生き物では全く異なる。一般的にこれが道路の環境影響評価で行われてる手法なのか分からないが、科学的にはかなりおかしいと思う。

(都市計画決定権者)

道路の他事例も参考にしながら実施しており、概ねこの分類で実施しているため、それらの事例に合わせている。

(委員)

それで正しくできるのか。自然関係の類型区分の定義では、対象地域の地形及び植生等のまとまりに着目し、同質の自然環境を類型化し、生物の生息環境として均質であると考えられる区域を設定したものであるという定義になっている。そのため、生物にとって均質な空間というのはいくつかに区分して、その区分に対して道路の改変面積がどの程度で影響があるか無いかという話をする。全く均質でない生息環境が含まれた形で区域設定されてるのではないか。

(都市計画決定権者)

先生のご指摘もあるとは思いますが、当方としては技術手法に基づいて、他事例も参考にしながら実施しているので、十分評価できていると考えている。

(委員)

技術手法では、もともと植生として10個の分類があり、解放水域や水田は最低限違うと書かれている。これらを一緒にしている理由が全くわからない。川に住む魚が水田にも住むのか。

(都市計画決定権者)

技術手法を整理のうえ、次回改めて説明させていただく。

(委員)

いわゆる公共のアセス手続きの流れ、民間のアセスの流れの違いで大きく異なると感じる点は、民間のアセスの場合は、担当者が基本的には同じだが、公共の場合は、場合によっては手続き期間が長いので、担当者が変わることもある。そのため、例えば今回のように、方法書段階での議論と、準備書段階での議論とでかみ合わないようなことが多い。方法書から話がどのように進んだのかわからない。我々の認識と、事業者の認識とおそらくズレがあって、それで質問と回答に大きくズレが生じてしまっていると今日の議論で感じた。

これまでの背景として、暫定2車線が既に出来ており、今回はさらに2車線増やすという話であった。基本的には同じ場所に、同じ道路をあと2車線増やして通すのであれば、環境影響はそれほど大きい話ではない。逆に新規に道路を通すとなると、道路を通す位置による影響の議論になる。本件の場合は、既に道路を通してあり、その時点である程度議論が行われているはずであるため、前回の方法書時点では、2車線増えることにより、どの程度影響があるのかを知りたかったが、事業者からは、道路の具体的な線がまだ決まっていなと回答があった。地権者との関係により全く違うところに道路が通る可能性について質問したが、今の段階ではあり得るとの回答であった。

そのような背景の中で答申を出したため、我々としては、そこで話が終わっている。話が進んで、今回、事業者から説明があったが、話がかみ合わないと感じるのは、そこに原

因がある。そのため、次回の審議では、方法書での答申に対する回答を示していただければ、審議がスムーズに進むのではないかと。先ほど私が質問した災害リスクについても、以前に委員から蛇紋岩の話があり、答申にもそれに関連した意見が盛り込まれたと思うが、結局、地質上のリスクに対して、道路の位置の検討はどのようになされたかということを示していただきたいということである。

(委員)

補足だが、工法もそうである。道路をどこに通すかだけではなく、工法によっても重要な影響を及ぼす可能性があるが、当時はまだ決まっていないという回答だった。今日の説明では、工法も含めて何の説明もなかったため、どういう経緯でそうなったのかという説明をいただきたい。トンネルを掘る際に、隣り合うとは言っても新たにトンネルを掘るため、そのトンネルの掘り方も大きく影響するのではないかと。そういうところの説明をいただきたい。

(都市計画決定権者)

道路の位置や工法については、次回、資料をまとめて説明させていただく。

(委員)

先ほどの廃棄物の件で、根拠を教えて欲しいという話をしたが、よくよく考えれば、発生土や汚泥、木材は全部算出ができています。つまり、この算出根拠はあるはずである。したがって、委員がおっしゃるように、工法やルートと照らし合わせる形で算出根拠を明記いただきたい。

(都市計画決定権者)

ご意見を踏まえて、資料を準備させていただく。

(委員)

資料2-2の12ページ、大気質の日平均値の年間98%値では、単に道路影響評価の技術手法に基づいてとあるが、こういったところは、海水浴の時期に多くなるなど、排出量自体の変動がすごいあると思う。技術手法は全国的に見て、年間平均値と98パーセントが

どういう関係にあるかということを使って変換していると思うが、特殊な事情があるところでそのまま使っているのか。

また、この技術手法は改定が何度かされているようだが、例えば二酸化窒素への変換式も変わっていると思うが、どの時点の技術手法を使われているか。

さらに、気象条件とバックグラウンド濃度で違う測定局を使っているのはなぜか。

(都市計画決定権者)

まず季節変動の話だが、周辺の測定局を見ても低濃度であり、変動が少ないため、今回は一般的なもので実施している。また、測定局が鋸南と館山で違う理由は、鋸南ではバックグラウンド濃度を測っておらず、バックグラウンド濃度として設定できる、一番近い測定局が館山市であったことから、測定局が異なっている状況である。技術手法については、24年の最新版を使っている。