

## 平成28年度千葉県環境影響評価委員会 意見交換会 議事録

### 1 日 時

平成29年3月17日(金) 午後2時00分から午後4時30分まで

### 2 場 所

ホテルプラザ菜の花3階菜の花

### 3 出席者

委員：吉門委員長、齋藤副委員長

石川委員、工藤委員、坂本委員、近田委員(6名)

事務局：環境生活部 大竹次長、生駒環境対策監

環境政策課 富塚課長、田中班長、伊藤副主幹、小島主査  
宮澤副主査、東副主査

事業者：(1)成田国際空港株式会社

(2)銚子市

傍聴人：6名

### 4 議題

(1)成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価方法書について(審議)

(2)東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価準備書について  
(審議)

### 5 結果概要

主な意見交換の概要は以下のとおり。

なお、本委員会は出席委員数が定足数を満たしていないため、委員会としては成立しなかった。

(1)成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価方法書について

事務局から当該計画に係るアセス手続きの状況(資料1)について説明が行われた後、事業者から前回委員会以降の質疑に対する見解(資料2-1)と方法書に対して寄せられた意見の提出状況(資料2-2)について説明があり、意見交換が行われた。

(2)東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価準備書について

事務局から当該計画に係るアセス手続きの状況(資料3)について説明が行われた後、事業者から前回委員会に引き続き事業内容(資料4)、前回委員会以降の質疑に対する見解(資料5)について説明があり、意見交換が行われた。

意見交換の詳細については別紙のとおり。

**【配布資料】**

- 資料 1 : 成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価手続の状況等について
- 資料 2 - 1 : 成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価方法書 前回委員会及びその後に寄せられた質疑・意見に対する事業者の見解【委員会意見等】
- 資料 2 - 2 : 成田空港の更なる機能強化 環境影響評価方法書説明会の実施状況等と意見書の提出状況
- 資料 3 : 東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価手続の状況等について
- 資料 4 : 東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価準備書について【事業者説明資料】
- 資料 5 : 東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価準備書 前回委員会及びその後に寄せられた質疑・意見に対する都市計画決定権者の見解【委員会意見等】

## 【別紙】

### 1 開会挨拶（大竹環境生活部次長）

本日審議いただく案件は、成田空港の機能強化の方法書と、東総広域ごみ処理施設の準備書の2件となる。いずれも、前回に引き続きとなるが、成田空港については事業者が前回委員会での回答の補足説明等をしていただくが、現地視察の際に新たに気が付いた点などあれば質問をお願いしたい。

東総広域ごみ処理施設の準備書については、前回事業者の説明が中途となっているので、事業者には残った部分の説明と、各委員から追加でいただいた質問もあったので、それに対する見解の説明をお願いしている。

委員の皆様には、専門的な見地から忌憚のない意見をいただきたい。

### 2 意見交換

#### (1) 成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価方法書について（審議）

事務局から当該計画に係るアセス手続きの状況（資料1）について説明が行われた後、事業者から前回委員会以降の質疑に対する見解（資料2-1）と方法書に対して寄せられた意見の提出状況（資料2-2）について説明があり、意見交換が行われた。

#### 【意見交換】

##### （委員）

先日、現地を視察させていただいた。のどかな場所に滑走路が敷設されるということであり、色々疑問も生じたところである。

現地は、山や田園の広がる地帯であり、その場所をコンクリートで覆うことになれば、降雨時に、これまで土壌に浸透して貯留されていた分の水が、コンクリートの上をすべて流れて排水路などに行くことになる。

昨今、集中豪雨や台風などの強雨が増えてきていることを考えると、雨の量に応じて、水質の変化だけでなく水量についても増加が見込まれる。

排水路など、水を逃がすための計画について、集中豪雨などの大雨に応じた検討がされているのかお伺いしたい。

もう一点、現地には墓所が散見されたが、墓の取り扱いについて、住民とはどのような協議が行われているのか。

##### （事業者）

空港の雨水について、通常の開発行為では50年確率の降雨強度による施設整備を行うが、空港は大規模な敷地であることから、10年確率の降雨強度で設計することとなっている。さらにそれ以上の強い雨が降った場合には、空港の中で貯留する設計をしている。空港の中が水たまりになり、雨水を

外に出さない造成計画を考えていくので、降った先からコンクリートの表面を流れていく設計とはならない。

計画地内の墓所について、現段階では関係者と話をする段階には至っていない。機能強化案を地域に説明している段階であり、墓所の移設などの話はしていない。今後、案が決まった段階になれば、関係者の方々と墓所の移設についての協議をさせていただくことになる。

(委員)

防音対策について、以前に現地を視察した際に、土を盛った山が防音対策に有効だったとの説明を受けた。

今回の計画では、計画地内の土量バランスをできるだけとり、土砂の搬入量を抑えるとしている。その場合、防音対策用の土の山は作ることができないということか。

(事業者)

防音堤は滑走路路面から10m程度の高さの山を作ったものであり、隣接地域への騒音被害を抑えることを目的として、既存滑走路の周辺に設置している。

今回の第3滑走路の区域については、非常に低い土地となっており、滑走路自体が周辺地域よりも10m程度高い位置に出来上がるため、防音堤を作ってもあまり効果が望めない可能性がある。

いずれにしても、地域と相談しながら、どのような対応が図れるのか、具体化に向けて検討していきたい。

(委員)

防音堤に替わる、防音壁のようなものができる可能性もあるということか。

(事業者)

滑走路東側の圏央道側については、圏央道自体が10m程度の高低差があるため、防音堤の役割を果たすものと認識している。

一方、西側は滑走路がかなり高い位置にできるため、空港側で発生源の対策を取るよりも、個別の住宅に対する防音工事など、音を受ける側の対策をしっかりと取った方が有効であると思っており、離れた場所に防音壁などを立てても、あまり効果的ではないため、今後、対策を検討していく。

(委員)

防音対策に対する考え等については、住民の方々に対しての周知は徹底して

行っていただきたい。

(事業者)

説明会などで、住民から同様の不安が寄せられた際には、今のような説明をさせていただいており、今後もしっかりと周知していきたい。

(委員)

降雨について、先ほどの回答の内容を確認させていただく。10年確率の降雨以上の雨が降った場合には、雨水を貯留させる設計になっているとのことであるが、現地を視察した際に見せていただいた池のことを示しているのか。

(事業者)

視察の際に見ていただいたのは滞水池で、場内からの放流を調整する場所であり、50年降雨強度に耐えられるものとなっている。

先ほど回答で述べた10年降雨強度に対する設計は、空港内部のことであり、滞水池に流れ込む手前の部分に当たり、まずは空港内の緑地などで水を溜める設計となっている。

(委員)

新しい滑走路を敷設するに当たり、いくつかの河川を潰すことになると思われるが、放流先はどのような計画になっているのか。

(事業者)

3つの河川への放流を考えており、要約書の2-6ページを参照いただきたい。今回拡張する区域のうち、黄色の区域は荒海川に放流する。荒海川は取香川に合流し利根川に流れる水系である。ピンク色の区域は高谷川に流すことを考えている。高谷川は栗山川に合流し、九十九里方面に流れていく水系である。

場所により高低差が20m近くあり、利根川方面へ流そうとすればポンプアップの必要も出てくるため、地形に沿って流すことを考えている。

(委員)

現在設置している滞水池の水はどこに流れていくのか。

(事業者)

取香川に流している。成田空港の開港時に、大規模な整備がなされることから、千葉県と当社で協定を結び、図の水色の区域の雨水については、空港側で調整の

上、毎秒 80 t まで取香川に流してもよいことになっている。

この、毎秒 80 t の水量を、滞水池の水門などでコントロールしている。

(委員)

排水に関して、資料 2-1 の No17 と関連して確認したい。

「分岐ピットでの雨水排水間の自動切り替え」とあるが、ある水質を超えたら滞水池ではなく貯留池に流れるということによいか。

(事業者)

空港内の水は、すべて滞水池に入るわけではなく、敷地の半分約 500ha の水が滞水池に入る。残りの 500ha はそのまま川に流れる。

その際に、満流状態であっても、千葉県との協定値である毎秒 80 t を超えないよう、配管を下流側に設置することで流量調整を行っている区域と、滞水池でコントロールしている区域の二つがあり、どちらも防除氷剤を含む水は、ピットを切り替えて貯留池に行くものもあれば、付近に作っている専用の溜め池に一旦送り込む作業をしたり、場所によってはバキュームスイーパーで回収するなど、区域によって、そのまま流れ出ないようにいろいろと工夫をして管理をしている。

自動的にすべて池に流れるような設計にはなっていない。

(委員)

説明にあるような内容が記載されておらず、中身が全く分からない。どのような対策を取られているのか理解ができないので、中身が分かるよう準備書は作成いただきたい。

また、T O C 濃度が 50mg/ 以上の場合にとしているが、この数値は全く問題がないと言えるのか。

(事業者)

水質汚濁防止法では、一律排水基準として B O D で 120mg/ が定められており、それを基に T O C の換算係数から考慮すれば、約 50mg/ という数字で管理している。

(委員)

排水基準はその通りだと思うが、その濃度で排水するのは水環境に良い訳がなく、その点について、どのような考え方で、実際にはどのくらいの濃度で排水しているのか、そういった情報が全くないので、準備書の段階ではそれらの情報

を出していただきたい。

排水基準を満足しているといっても、このような大きな企業が、その濃度で排水してもOKと考えて、そもそも自前で処理装置を持っているにもかかわらず、それを動かさないというのは説得力に欠ける。

これまでと同様の新しい滑走路等を作り、同じような対応をすれば、それをOKとは言えないが、どのように事業者として考えているのか。

(事業者)

基準をBOD120mg/までとして説明したが、あくまでも法的な基準の話であり、方法書の7-74ページにあるとおり、BOD等はできるだけ低くして放流しようと考えている。

NAAでは水質について常時監視できる局を設けている。そのほかに、公定法により月1回6か所で測定をしている。

滞水池からB放水路に排水されるが、7-74ページに示す調査地点2に当たり、BODの平均値は1.5~2.5mg/であり、環境基準の類型指定はB類型に当たるため、環境基準を守った排水を行っている。

(委員)

防除氷剤を使用する季節は限定されており、その際の放流水に問題はないのか、検討いただきたい。

(事業者)

今後、C滑走路を建設するに当たり、それらの取扱いについてもご意見を踏まえて再度検討を行いたいと思う。

(委員)

資料2-1のNo19にある猛禽類に関する回答の中では、「代償措置の必要が出てきた場合には」としており、調査はしっかりとしていただけのと思うが、代償の必要性の判断基準についてはどのように考えているのか。

(事業者)

猛禽類に関しては、マニュアルに従い、営巣地に関わる重要なエリアが喪失してしまう場合には、代償措置を取らざるを得ないと考えている。

(委員)

営巣地としてのエリアがある程度なくなってしまう場合を言っているのだと

思うが、今回の計画地である 1000ha 程度のエリアが、それに該当するかどうかを判断するという意味か。

(委員)

質問では、生息する猛禽類の各々がテリトリーを持っているので移る余地がないのではないかと聞いているのに対し、代償の場所を探してそちらに引っ越してもらおうという回答であり、かみ合っていないのではないかとと思われるので、少し説明いただきたい。

(事業者)

どのような場合に代償措置が必要かについて、方法書では 8-68 ページに動物の調査方法を記載している。調査の基本的な手法として、環境省が示しているマニュアルである「猛禽類保護の進め方」に従って調査を行い、調査の中で、現地のオオタカやサシバにとって重要なエリアはどこなのか解析まで行う。

その中で、特に営巣木と周辺の地域について改変があるかどうか、予測評価をしていく。

マニュアルに沿った調査と代償が必要かどうかの判断を行っていく。

また、資料 2-1 の回答については、委員の質問の意図としては、現地は似たような環境が広がっているため、空港予定地内外では猛禽類の分布は変わらないのではないかと。そういった場所で、猛禽類はそれぞれがテリトリーを持っているので、例えば、改変区域で営巣地を潰してしまった場合、代替地を探そうとしても、既に埋まっているのではないかと、という指摘と考えている。

当然、指摘の状況は想定しており「テリトリーに空きがあるかどうかの調査も行い、空いているスペースを確認の上で代償措置として検討する」というニュアンスで回答は記載している。

また、補足としては、猛禽類の調査範囲は空港周辺 2 km と広く範囲を取っており、その中で分布を調べ、テリトリーの空きについても調査を行う。

(委員)

現地を広くコンクリートで覆うことで、山や谷、田などがあったところを平らにすることにより、かなり土地利用も変わってくるので、風向や風速も大きく変わることになると思う。例えば、滑走路等から発生した粉じんや大気汚染物質が、新設する地域周辺の住宅地域などに、これまで来なかった方向から汚染物質が来ることが考えられるのではないかとと思うが、土地利用に伴う環境の変化は想定しているのか。

また、騒音等に対する住民から不安や反対意見がかなり強く出されている



ようだが、住民との調整の見込み具合については、現段階でどのようなものか。仮に、反対住民との交渉が長引いた場合、今回の事業がどの程度ずれ込みそうなのか、差支えない範囲で教えていただきたい。

（事業者）

粉じん等に関して、方法書の8-28ページに調査、予測の方法を記載している。その中で、気象については、代表点として成田空港の中にある航空地方気象台があるので、そのデータを使うこととしている。また、N A Aが常時監視測定局を持っているので、風向風速もそれぞれの地域で測定しており、それらのデータを活用し、地域の風の流れについて検討していきたいと考えている。

現地は、複雑な地形というよりは、かなり平坦な地形であるので、風の流れは大きな変化は生じないと思っている。

ただ、御指摘のとおり、造成などで粉じんの発生源を今までなかったところに持ってくることになるので、その点については十分に考慮し、各集落に、どのような変化が起きるのか予測し、出来るだけ細かく数字を出すことを考えている。

事業の見通しについて、本計画は、あらかじめ期限を切ることなく、地域住民の理解を得てから進めていくスタンスで、国、県、市町、当社の4者で協力しながら説明している。

環境アセスメント以外の説明会では、既に4,000人以上の方々との対話をしているところであり、見通しについて軽々しく言える状況にはないが、地域住民から理解が得られるよう努力をしているところである。

しっかり理解を得てから事業を進めていく考えであるので、交渉などでどの程度ずれ込むか等の回答は難しい。

（委員）

50万回の騒音コンターの記載があるが、現状の30万回の騒音コンターはどこに記載があるのか。

（事業者）

30万回のコンターは示していない。

（委員）

そうであれば、滑走路の新設と延長を行った50万回のコンターと、現状の30万回のコンターを重ねて、それぞれの地域の変化を分かり易く書いていたければ、どの地域で影響が大きくなるのか分かり易いと思う。

事前にそういった予測があるかどうかで、音の感じ方も違うと思われるので、

分かり易い準備書の作成をお願いしたい。

（事業者）

現状の30万回のコンターの記載はないが、3-38 ページでは50万回のコンターとあわせて、現状のコンターを基にして作成した、騒特法等の区域の指定の範囲は記載している。

赤い実線が50万回のコンターであり、併せて現状の30万回を基に、騒防法と騒特法の対策区域を示しており、緑の薄いラインが、現状の騒防法のラインとなる。

（委員）

分かり易い表現をお願いしたい。

（事業者）

御意見として承る。

（委員）

コンターの見方としては、1度の離着陸での影響を示しているのか、また、平均を示しているのであれば、一番大きい影響の時も知りたいと思うがどうか。

（委員）

コンターで示されている騒音のLdenの説明としては、飛行機1機分の離着陸する際の騒音の平均値があり、昼の1機は1機分、夕方の1機を3機分、深夜・早朝は1機を10機分で計算して、1日分の平均を出したものであり、数字としては小さく見える。例えば、Ldenで62 dBでは、実際に感じる音としては、90 dBくらいの音で飛行機が飛んできて着陸して静かになり、また次の飛行機が飛んでくる、というイメージとなるので、最高の値が印象として残る。

それに比べると、Ldenという表現で62 dBを見ると騒音としては小さいイメージを持ってしまう。

（事業者）

方法書の3-36 ページから、騒音コンターの前提条件を整理したものを記載している。この図面はいわゆる飛行コースを示した図であり、C滑走路を整備し、B滑走路を延長した場合に、航空機がどのように飛ぶのかを想定したものである。8-37 ページでは、想定飛行回数として年間50万回、1日当たりでは空港全体で1,383回、それぞれの滑走路は461回飛ぶことを想定している。

機材構成も将来の想定を示しており、それらの前提条件を基に 3-38 ページのコンターを作成している。なお、Lden については 8-40 ページに解説を記載している。

日本では、騒音の評価の指標として Lden が用いられており、時間帯別の重みづけをし、1日の離着陸のダイヤを組み、予測している機材がどのような方向に何時ごろ飛ぶのか、1日の総量を24時間の連続音のレベルで表現したものとなる。1機ごとの最大の騒音も含めて、総量として評価したものが Lden であると理解している。

(委員)

他に質問したい事項がなければ、本件に関しては、他に疑問等があれば、委員会終了後に事務局に出していただき、次回開催時に事業者から回答いただく。

以上で、議題1については終了とする。事業者は御退席願う。

【事業者退席】

(2) 東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価準備書について  
(審議)

事務局から当該計画に係るアセス手続きの状況(資料3)について説明が行われた後、事業者から前回委員会に引き続き事業内容(資料4)、前回委員会以降の質疑に対する見解(資料5)について説明があり、意見交換が行われた。

【意見交換】

(委員)

資料5の No12 の水質に関しての話であるが、説明の中で排水を出さないことも検討していることであり、真摯に対応する考えであるものと思う。

前回の委員からの指摘は、NP比の位置付けの話だったと思う。

NP比は、単に窒素とリンの制限の問題だけであり、本質的には濃度の問題となるので、方法書でコメントをすべき内容だったと思うが、濃度がどのように変化しそうなのかを、まず抑えてもらうのが良いと思われ、どれくらい濃度が高くなるのかを検討していただく必要がある。

NP比は、あくまで窒素制限かリン制限なのかを示すだけなので、それによりアオコの増殖が多い少ないという話とは違うので、準備書で示されている解釈については、記述を修正していただく必要がある。

また、排水濃度を高めに見積もって計算しているため、このような結果になっているのだと思うが、NP比がかなり小さくなっており、現地はリン制限の場所

であるため、排水のリンが多いという意味であり、富栄養化のリスクを高めることを示しているので、そういったことを含めて評価していただくのが良いと思う。

現状、現地でそのような問題が起きているのかはわからないが、評価の手法や考え方をもう少し整理する必要があるかと思う。

熱回収に関して、温室効果ガスの排出削減量が以外に多くないと感じた。廃棄物焼却施設での熱回収による削減量は、この位のものかとも思うが、一方、処理に使用するコークスの量も意外に多い。また、低位発熱量で検討していることも気になっている。

最近では低温でも排熱による発電ができる機材も多いと思うが、事業計画の中では、水蒸気に含まれる潜熱は捨ててしまうと理解してよいのか。

（事業者）

低位発熱量は、熱回収施設の発電などを設計するためのごみの質として設定しているものであり、潜熱を捨ててしまうわけではなく、それも含めて可能な限り熱回収ができるような設計をして、その結果に基づき、発電量などは算出している。

（委員）

潜熱も含めて低い温度まで使われていると理解してよいのか。最近では、100以下の温度も利用できるようであるが、本計画では意外に回収できている熱量が少ないように感じている。

また、コークスの使用量が多いのは、ごみの水分量が多いために燃やす必要があるためなのか。

通常に運転していても、コークスを同程度使用しなければ燃えないものなのか。

熱回収はしているが、回収量が少ないのは、水分によるものなのではないのか。低位発熱量で熱回収ができれば、もう少し熱の回収量は多くなるのではないのか。水質の話とも関係してくるが、そういった状況のところに排水を投入すれば、さらに熱の回収率が落ちてしまうのではないのか。

量的なバランスを見ていないので、よくわからないところである。

（事業者）

CO<sub>2</sub>の量については、ごみの中のプラスチックの焼却に伴うものが多くを占めているので、その影響がかなり大きいと考えている。

コークスの使用量については、焼却処理の形式が、もともと、ごみの性質に関わらずコークスを使用して熔融するシステムであるため、一定量のコークス

を使用して高温にする必要がある。

また、水を入れてしまうとエネルギーが使われてしまうのではないかと  
の疑問であるが、排ガス処理に際して、いったん排ガスの温度を下げなければ処理  
の効率が上がらないため、温度を下げるために必ず水を使う必要がある。水の  
収支としては、生活排水分を加えてもバランスは崩れないので、熱回収量が下  
らないことは確認している。

(委員)

説明は理解できた。それぞれ確認されているのであれば問題はない。

(委員)

CO<sub>2</sub> の排出量について、シャフト炉はストーカ炉や流動床炉に比べるとどの  
ように異なるのか。

また、発電量としては何 kWh になるのか。

(事業者)

詳細な資料はないが、CO<sub>2</sub> に関して、シャフト炉はストーカ炉等に比べて  
異なる点として、コークスを使用することが大きく異なるので、コークス分の  
CO<sub>2</sub> が他の焼却方式に比べて大きなものになるのではないかと思う。

準備書資料編 9-1 ページに温室効果ガスの算定結果を記載している。

廃棄物の焼却とその内のプラスチックの焼却の他、コークスの使用量を記載  
している。会社によって異なるが、コークス由来の CO<sub>2</sub> が A 社は 1 万トン、  
B 社は 4 千トン程度発生する。

発電量についても同じく 9-1 ページに記載しており、こちらも会社によって  
異なるが、A 社が 1,690 万 kWh、B 社が 1,360 万 kWh、C 社が 818 万 kWh と  
なっている。

(委員)

資料 5 の No11 の見解について、準備書 7-88 ページの図の説明があるが、  
地上気象について夏場は 7 日平均してしまうと昼も夜も 23 ~ 24 になっ  
てしまうものなのか。

また、このデータは参考として載せられてもあまり役に立たないのではない  
か。何に使用するデータなのかといえば、逆転層等の有無の状況を調べるために  
上層の気温を測定しているとのことであるが、その場合、夜や明け方の時間帯別  
の平均を示して、各高度でどのような逆転層ができているのかがわかるような  
図を載せていただいた方が参考になる。

逆転層の高さを調べているらしいが、一方で、上層気温逆転時の拡散計算については、有効煙突高さに逆転層があるものとして計算しており、データのつながりがない。

どのような考えであるのか、説明いただきたい。

(事業者)

1日、1日の時間帯ごとに気温をそれぞれ平均してしまうと、示した通りになっており、データとしては測定したことを示す参考程度のもとなるが、上空は比較的安定しており、地上部は地表の熱収支の影響を受けて温度が変化していることがわかる。ご意見を踏まえて、記載について考えていきたい。

実際の逆転層の状況については、準備書の7-91ページに回数、頻度を整理している。ここでは、区分高度として100mと300mを示しているが、100mは概ね煙突高さに近いところ、300mは有効煙突高さ付近の逆転層の状況を確認している。

清掃工場で特に気にすべきなのは、上層逆転であり、煙の上に上層逆転層があった場合に、煙が跳ね返ってくるので、その頻度を確認し、頻度が多い場合には年平均値の計算などに反映させる必要がある。

今回の調査の結果からは、通常の状態と考えられたので、年平均値の計算へは、逆転層の影響は反映させなくてもよいものと判断している。

(委員)

準備書7-105ページに上層気温逆転時における気象条件の設定の表があるが、風速3段階、安定度2段階で分かれているが、それぞれの条件における逆転層の高さをどのように設定したのか、確認できないので記載いただきたい。

(事業者)

準備書7-104ページに上層逆転層の予測は記載しており、有効煙突高さのところに逆転層ができた場合に、どのような影響があるかを予測している。

(委員)

有効煙突高さを書いていただいた方が分かり易い。

(事業者)

予測結果に有効煙突高さについては記載することとしたい。

(委員)

周辺景観の予測 CG を見ると、樹林で建物が隠され、全体の景色としては良く見える。しかし、建物を隠している樹林は計画地内の樹木ではなく、私有地の樹木が隠しており、将来造成されてなくなる可能性もある。

今回、想定している敷地内で植林を行うようなことは考えていないのか。

(事業者)

準備書 2-7 ページで土地利用計画図を示している。計画図にある将来の緑地の中で、東側の調整池側には私有地の樹林があるので、その周辺の樹林は一部残す予定である。入り口側は、現在畑なので樹林はなく、道路側に樹林を置くことは厳しいと考えている。

措置事項にも記載しているが、出来るだけ道路から離れた位置に建物は配置することとしており、道路からの景観に対する影響が小さくなるようにするとともに、建屋のデザインや色彩も周辺に配慮したものとなるよう検討していきたい。

(委員)

高台に建物を建設する計画であり、現在は周囲に樹木があるが、将来道路に沿って開発されて樹林がなくなる可能性もある。川側から見た場合に樹林で相当助けられている面も見受けられる。将来の計画として、入り口辺りにも樹木を植えるなど、考えていただければよいと思う。

(事業者)

計画地の入り口の形状は狭くなっているので、道路を配置した際にどれだけ緑地帯を設けられるかは、今後、施工事業者が決定後に、詳細の設計を協議していく中で詰めていくこととなるが、御意見を踏まえてできる限り緑地を設けられるような計画にしていきたいと思う。

(委員)

スケジュールとしては、今後も確認する機会があるので、本日のところは以上で質疑は終了とする。事業者は御退席願う。

【事業者退席】

(委員)

本日の審議は以上で終了する。傍聴者は御退席願う。

【傍聴者退席】