

一般国道464号 北千葉道路（市川市～船橋市）環境影響評価方法書

説明会の実施状況と意見書の提出状況

1. 説明会の実施状況

	縦 覧		方法書説明会		
	縦覧場所	縦覧者数	開催日時	開催場所	出席者数
千葉県	県土整備部 都市整備局都市計画課	0			
市川市	道路交通部 交通計画課	0	8月29日(水) 19:00	市川市道の駅いちかわ	49名
船橋市	環境部 環境政策課	0	8月25日(土) 15:00	船橋市小室公民館	17名
	建設局 都市計画部 都市計画課	0			
松戸市	街づくり部 都市計画課	1名	8月26日(日) 14:00	松戸市東部市民センター	26名
鎌ヶ谷市	都市建設部 道路河川整備課	2名	9月 1日(土) 14:00	鎌ヶ谷市総合福祉保健センター	45名
柏市	環境部 環境政策課	0			
	都市部 都市計画課	0			
白井市	都市建設部 都市計画課	2名	9月 5日(水) 18:30	白井市文化会館	14名
八千代市	都市整備部 都市計画課	0			
印西市	都市建設部 都市計画課	0			
	合 計	5名			

説明会の周知方法：県報公告・千葉県ホームページに掲載・市の広報誌に掲載。

2. 意見書の提出状況

意見書の受付期間	平成30年8月14日（火）～平成30年9月27日（木）	
意見書の提出件数	2件	<p>(提出方法)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 郵送：2件 <p>(提出者の住所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 千葉県市川市：1件 ・ 千葉県白井市：1件
主な意見の概要	<p>I. 基本事項に関すること</p> <p>(1) 本方法書に書かれている予測項目、予測手法、評価手法は国土交通省令に規定された一般的な基本指針以上の内容がなく、予測地点、予測式、予測式中で用いるパラメーターなどの具体的な情報がないため、方法書として不十分だと考える。説明会ではこれら具体的な内容は、道路計画の路線や構造などが明らかでない段階であるため、決めることができない段階であるとの説明であり、道路の予測交通量さえ不明であるということであった。一般道路に加え、自動車専用道路の整備まで整備方針として決めていながら、交通量の予測さえ把握していないということは信じられないことであるが、それならば、これらが明らかになった段階で、より詳細な方法書として準備書作成前に公表し、関係住民の意見を聴くべきだと考える。特に交通量やその車種構成（大型車、普通車の構成割合）は、影響予測の基本であり、これらが明らかでない段階での「方法書」は方法書とは言えない。</p>	

(2) 千葉県は環境影響評価に関し、独自の技術指針を持っており、例えば大気汚染や騒音に関し、数値解析手法や模型実験を取り入れることや、予測結果をコンター図により、影響分布を示すなどの方法を規定して、市町村のごみ焼却場や民間事業に対しては実施を求めている。しかるに本件道路の場合についての「方法書」では、こうした県の技術指針にある予測手法を取り入れられていない。今回の環境影響評価は都市計画決定権者である千葉県として行うものであるから、国土交通省令の枠にはまるのではなく、県としての主体性をもって県の技術指針の内容を積極的に取り入れるべきである。

(3) 本件道路のルートとして想定されている地域の多くが市街化調整区域であるが、本件道路の事業化に伴い、区画整理や道路の新設がなされる可能性が高い。少なくとも現時点で計画されているこれらの事業があるならば、それらを考慮した環境影響評価を行うべきである。

(4) 自然環境については、いわゆる専門家だけでなく、自然保護団体など自然環境に関心が高く、それぞれの地域の植物、動物、生態系に知識が深い市民の意見を積極的に聴くべきである。また、貴重種だけでなく、地域を特徴づけている一般的な種の保全の見地から、樹林、草原、湿地への影響を予測評価すべきである。

II. 大気汚染について

(1) PM_{2.5}を予測評価に加えるべきである。PM_{2.5}については「原因が複雑であり、予測評価の手法が確立されていない」などとされてきたが、道路周辺での観測データが蓄積されてきており、少なくとも本件道路計画地域と類似した道路の観測データを収集するなどし、影響の程度を評価すべきである。

(2) 外環道路と接続する北千葉ジャンクション、その他のインターチェンジ、接続道路（新設道路を含め）との交差点周辺のような影響の大きい地域を予測地点、地域とするとともに、単純なプルーム、パフモデルによる予測式だけでなく、数値解析手法や模型実験による予測を実施するべきである。また予測結果はコンター図のかたちで平面、高さによる分布状況を示すべきである。用いた予測手法が既存の類似の道路の実情を再現できるものであることを示すべきである。

(3) 多くの道路周辺では、供用開始後の年月の経過とともに、汚染物質が蓄積し、バックグラウンド自体が上昇する傾向がみられる。こうした事象についても類似道路で知見を収集し、影響予測評価に取り入れるべきである。

(4) 本件道路の計画地域は多くが田園地域で、現状の汚染濃度は低い。このような地域では、大気汚染の影響評価を単純に「環境基準や県の目標値を、超えるか、超えないか」で評価するのではなく、「現状をどこまで悪化させずに、維持できる程度と言える影響か」という見地から評価すべきである。

Ⅲ. 騒音について

(1) 大気汚染と同様、ジャンクション、インターチェンジ、交差点など影響が大きい地点を予測地点に選ぶこと。数値解析、模型実験を取り入れ、騒音分布をコンター図で示すこと。類似道路の状況を再現できる予測手法を採用すること。

(2) 環境基準にある「幹線道路近傍域の特例措置」については「住民が窓を閉めて生活することを強いるもので、正当性があるとは言えない」として、国道2号線・広島高裁で明確に否定されており、本件道路における影響評価の基準として採用すべきではない。

(3) 防音壁の設置は騒音に関しては一定の効果があるものの、周囲の景観や地域の分断への影響が大きい。したがって防音壁の高さや構造に関しては、何通りかの案を設定し、騒音、景観、地域分断の影響を比較評価すべきである。

Ⅳ. 振動について

(1) 計画路線の大部分が沖積層からなる軟弱地盤であることから、広い範囲でボーリング調査を実施し、地盤の状況を把握したうえで、予測評価を行うべきである。

(2) 振動の影響評価は従来の90%除外値などではなく、瞬間的な最大値がどの程度で、それがどのような頻度で生じるかなどの評価方法を取り入れなければ、住民が感じる影響被害との整合性がとれないと考える。

V. 生態系について

環境影響評価方法書の道路事業実施区域の位置図によりますと、北千葉道路は船橋市小室地区において国道16号との交差点にインターチェンジが設置されると思われます。

交差点から、東に約1.5kmほどで白井市谷田地区に達します。

ここから国道464号線に沿った部分には、千葉ニュータウン事業除外地であった県有地で白井市と印西市に譲渡された緑地が広がっています。

白井市では、これらの谷田・清戸地区にあたる旧県有地を「(仮称) 谷田・清戸市民の森」として整備するために、周辺の地権者の方々と協議を続けています。旧県有地との近接部分には湧水も存在しています。

現在、旧県有地は、NPO団体が市環境課と連携しながら、動植物の調査や管理を続けています。環境影響評価方法書4-133に掲載されている白井市・印西市の貴重な里地、里山とは、これらの部分を指していると思います。県におかれましても、動植物の希少種の存在など、その自然度を把握されていると思います。

北千葉道路開通は地域の発展には欠かせないものと認識していますが、豊かであった県北西部の自然環境に与える影響をできる限り抑える方策をとられるよう、お願い申し上げます。