

一般国道464号北千葉道路（市川市～船橋市）に係る環境影響評価準備書  
に対する住民等意見の概要及び都市計画決定権者の見解

1 住民等意見の概要

(1) 意見書の受付期間

令和2年2月4日（火）から3月17日（火）まで

(2) 意見書の提出件数

ア 準備書に対する意見書 8件

(提出者の住所別の内訳)

市川市 1件

船橋市 1件

松戸市 2件

鎌ヶ谷市 4件

イ 都市計画の変更の案に対する意見書で、環境の保全の見地からの意見が記載されているもの 1件

(提出者の住所)

鎌ヶ谷市

2 都市計画決定権者の見解

(1) 見解が示された日

令和2年3月23日

環境要素	一般の環境の保全の見地からの意見の概要	都市計画決定権者の見解
全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の環境影響予測における最も基本的な予測条件は交通量である。しかし本計画においてはこの予測交通量が明らかにされないまま、手続きが進められてきた。本準備書においてはじめて一般部、専用部それぞれ一日、3万台～3万5000台という数値が示されたが、この予測交通量がどこまで根拠があるかについての議論の過程は明らかにされていない。既存の国道464号の交通量が2万台程度であることを考えると、道路計画の前提として大規模な開発計画、特に物流施設などの進出があると考えなければならない。これらが明らかでないまま環境影響評価をすることは予測評価の信頼性を根本から失わせるものである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画交通量の算出方法については、準備書第3章事業特性及び準備書資料編第1章共通事項に記載のとおりです。</li> <li>計画交通量の推計に用いた将来の自動車ODや推計手法については、本事業のみならず、他の都市計画道路事業においても用いられているとともに、インターチェンジの位置などの計画、周辺地域の社会状況等を踏まえ、計画交通量を推計した上で、予測及び評価しました。</li> </ul>
全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計画案は構想段階評価を経て作られたものとされているが、構想段階評価においては複数案から、環境面からどのような計画が望ましいかが検討されたうえ計画案が作られなければならないが、そうした検討がなされていない。特に、一般国道に加え自動車専用道路を併設することの是非については、環境面からの検討結果を踏まえたものでなければならぬと考える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数案を設定しない理由については、平成30年1月に公表した配慮書に示したとおりです。</li> <li>また、これまで北千葉道路周辺地域の課題や求められる機能、道路構造等については、千葉県・沿線市・国等の関係機関で構成する北千葉道路連絡調整会議等で検討してきた結果、成田空港等の拠点への広域高速移動の強化や周辺道路の渋滞緩和、災害等の緊急輸送ネットワークの強化を図るためには、専用部（自動車専用道路）と一般部（一般国道）の併設が必要と考えています。</li> <li>なお、本事業の環境影響評価については、全ての項目で、必要な環境保全措置を実施することなどにより、環境影響は事業者の実行可能な範囲内で行える限り、回避又は低減されているものと考えています。</li> </ul>

<p>全般</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画路線の多くの区間が市街化調整区域であるが、それぞれの区域が市街化調整区域となっているのには理由があり、市街化を抑制する目的があるはずである。それらの中には緑地の保全、保水機能としての役割などがあり、こうした市街化調整区域の機能から見た環境影響評価を行うべきである。</li> <li>・道路が路線および周辺地域の保水機能、治水面へ及ぼす影響を予測評価すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域及び市街化調整区域の土地利用方針など将来の都市計画の方針については、県が策定する都市計画区域の整備、開発及び保全の方針や沿線市が策定する都市計画マスタープランに位置づけされており、本事業は、平成30年1月に公表した構想段階評価書に示したとおり、沿線市の都市計画マスタープラン等に位置づけられていることから、沿線市のまちづくりとの整合性は図られているものと考えています。</li> <li>・また、環境影響評価の項目については、平成30年8月に公表した方法書に示したとおり、国土交通省令等を参考の上、配慮書での検討結果、事業特性、地域特性及び専門家等による技術的助言を踏まえて検討し、動植物や生態系の自然環境、大気質や騒音などの生活環境に関わる計14項目を選定しており、その予測及び評価結果については、準備書に示すとおりです。</li> </ul>
<p>全般</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北千葉道路建設により環境に与える影響は甚大なものであり、多くの貴重な動植物の生態系を消滅させ、さらなる自然環境の悪化を招くことは本調査準備書からも明らかである。さらにそれは自然に住む野生の動植物だけでなく、私たち人間への悪影響も大きい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の環境影響評価については、動植物や生態系の自然環境、大気質や騒音などの生活環境に関わる計14項目の環境要素について調査、予測及び評価しました。</li> <li>・この結果、全ての項目で、必要な環境保全措置を実施することなどにより、環境影響は事業者の実行可能な範囲内で行える限り、回避又は低減されているものと考えています。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p>大気質</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予測に用いられているプルーム式、パフ式は平坦な地形において用いるべきものであるが、計画路線には低地と台地が交互に繰り返される複雑な地形である区間があり、こうした地域は地形を考慮した、数値解析の手法を組み合わせ検証すべきである。本来は単純な式であるプルーム式、パフ式の予測式に多数の複雑なパラメーターが含まれていることは、このモデルの適用範囲を超えたものであることをごまかす手法である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プルーム式は、有風時に風下に向かって連続して拡散される状態の汚染物質濃度の予測値を求めるのに適しており、パフ式は、弱風時の汚染物質の濃度の空間分布を求めるのに適しています。</li> <li>・両方の式は、広範囲にわたって適用可能で、汎用性があり、他の手法に比べて十分に検証された手法であり、科学的知見に基づき、最適な予測手法として技術的に確立されているため適用しました。</li> </ul>

大気質	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計画が物流施設などの周辺開発を前提としていることを考えると、大型車の混入率を国道6号や14号などの平均より算出するのは適切ではない。そもそも大型車混入率は、北千葉道路の予測交通量を導くにあたり、開発計画を考慮したものであれば予測交通量とともに適切に予測できるものである。合理的な値としては外環道と同じレベルの40%程度と考える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型車混入率の設定については、本事業は、東葛地域および北総地域の東西方向の骨格となる道路である点を考慮し、一般国道6号、一般国道14号、一般国道16号の交通量をもとに設定しました。</li> </ul>
大気質	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測ではバックグラウンドを現在の値に固定しているが、道路が供用されると周辺地域に徐々に汚染大気が蓄積し、供用年数とともにバックグラウンド濃度そのものが上昇する。こうした長期にわたる環境変化を予測評価に含めるべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>二酸化窒素、浮遊粒子状物質等については大気中に排出後に速やかに移流し拡散され、徐々に沈降・沈着等により大気中から消滅するため、「道路が供用されると周辺地域に徐々に汚染大気が蓄積し、供用年数とともにバックグラウンド濃度そのものが上昇する」という現象は発生しないと考えられています。</li> <li>また、準備書第4章地域特性に示すとおり、大気質の項目において予測及び評価した二酸化窒素、浮遊粒子状物質のいずれの物質も、周辺の測定局（一般局、自排局）の経年変化も、横ばいもしくは減少傾向にあります。</li> <li>バックグラウンド濃度については、現地調査等により得られた結果を用いて、供用後の影響について、適切に予測及び評価しました。</li> </ul>
大気質	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路周辺の開発計画を明らかにし、それらの影響を含めた予測評価でなければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測及び評価の条件の一つである計画交通量の算出方法については、準備書第3章事業特性及び準備書資料編第1章共通事項に示すとおりですが、周辺地域の社会状況等を踏まえ、計画交通量を推計した上で、予測及び評価しました。</li> </ul>
大気質	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事中はもちろん、道路建設完了後は恒常的に車が通り必ず大気が汚染される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>準備書第10章10.1大気質に示すとおり、供用後及び工事中の影響について調査、予測及び評価しました。</li> <li>計画路線は、道路の計画段階において集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、供用後の影響については、環境基準を下回り影響が極めて小さいと考えていること、工事の実施の影響については、環境保全措置として、「工事用車両の分散」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ることとしています。</li> </ul>

<p>大気質・騒音</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排気ガス、騒音等で完成前後の測定比較が重要と考える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気質や騒音等については、現地調査等を行った上で、供用後の影響について、予測及び評価しました。</li> <li>・完成後の調査については、予測及び環境保全措置の効果の不確実性は小さいものと考えられることから、事後調査は実施しないこととしています。</li> <li>・なお、予測及び評価の結果、「遮音壁の設置」などを実施することにより、環境影響は事業者の実行可能な範囲内でできる限り、回避又は低減されているものと考えています。</li> <li>・また、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。</li> </ul>
<p>騒音</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予測の不確実性がないことから事後調査は考えていないとのことですが、夜間の騒音が規制基準又は要請限度と同程度であるため、周辺住民の住環境には一定の影響が出るのが懸念されます。そのため事後調査又は自主的なモニタリングにより、予測結果との整合性を担保しておくことが大切だと考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・騒音については、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、確立した手法により予測及び環境保全措置の検討を行っており、予測及び効果の不確実性が小さいものと考えられることから、事後調査は実施しないこととしています。</li> <li>・なお、計画路線は新設されるものであるため、自動車の走行に伴い騒音が新たに発生しますが、計画路線は道路の計画段階において集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、基準値を超過すると予測される箇所については、計画路線において、「遮音壁の設置」などを実施することにより、環境負荷を低減することとしています。さらに、「排水性舗装の敷設」を実施することにより、環境影響のできる限り低減を図ることとしています。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p>騒音</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予測値は極めて高い値になっている。防音壁を設けることによって幹線道路近傍域の緩和された環境基準値をぎりぎりクリアできるとしているが、住民の受忍限度については昼間屋外で 65dB、夜間室内で 40dB とした、国道 43 号線最高裁判決、国道 2 号線広島高裁判決があり、最低でもこれらをクリアすべきであり、稲越地域のような住居専用地域においては屋外で昼間 60dB、夜間 55dB を達成すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該判決については、個別の道路に対する判決と考えています。</li> <li>・準備書第 10 章 10.2 自動車の走行に係る騒音に示すとおり、整合を図るべき基準としては、国土交通省令に基づいて「騒音に係る環境基準」を設定しました。</li> </ul>

<p>騒音</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車が通れば騒音が発生し防音壁などの対応はされても完全に音を消すことはできない。特に交差点、インターなどは完璧に覆うことはできないので、特に発車の時のエンジン音などが多く発生すると思われる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備書第 10 章 10.2 騒音に示すとおり、基準値を超過すると予測される箇所については、「遮音壁の設置」などを実施することにより、環境負荷を低減しています。さらに、「排水性舗装の敷設」を実施することにより、環境影響のできる限り低減を図ることとしています。</li> <li>・なお、交差点やインターチェンジ部等における遮音壁の高さや設置範囲、構造等の環境保全措置の具体化にあたっては、事業実施段階において、本環境影響評価の結果に基づき、土地利用状況、住居等の立地状況を踏まえながら、適切に検討します。</li> </ul>
<p>騒音・景観</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防音壁は騒音を低減するためには一定の効果があるが、景観の悪化や、地域分断を大きくする。したがって防音壁の設置については何通りかの案を比較し、周辺住民の意見を聴くべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備書第 10 章 10.2 騒音に示すとおり、基準値を超過すると予測される箇所については、「遮音壁の設置」などを実施することにより、環境負荷を低減することとしています。</li> <li>・また、準備書第 10 章 10.12 景観に示すとおり、遮音壁の設置を踏まえた予測及び評価した結果、「構造物の形式、デザイン、色彩の配慮」を実施することにより、環境影響のできる限り低減を図ることとしています。</li> <li>・事業実施段階において、環境保全措置の具体化にあたっては、本環境影響評価の結果に基づき、土地利用状況、住居等の立地状況を踏まえながら、適切に検討するとともに、地域住民への十分な説明等に努めます。</li> <li>・なお、地域分断については、環境影響評価法に基づく環境影響評価の対象となっていないませんが、北千葉道路と立体交差する橋梁や副道を設けるなど、主要な市道の平面交差点と併せて、地域分断がおこらないようできる限り配慮しています。</li> </ul>
<p>騒音・振動</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小室町周辺特に北側の 16 号を挟んだ東西には住宅が密集しています。全線開通後は現在の交通量より大幅に増加すると思われるので防音壁や騒音、振動の対策等周辺住民には特に十分な説明、意向の確認を行ってほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・騒音や振動については、全線開通時の将来の交通量を用いて予測しており、小室町周辺においても、基準値を超過すると予測される箇所については、「遮音壁の設置」などを実施することにより、環境負荷を低減することとしています。</li> <li>・また、事業実施段階において、環境保全措置の具体化にあたっては、本環境影響評価の結果に基づき、土地利用状況、住居等の立地状況を踏まえながら、適切に検討するとともに、地域住民への十分な説明に努めます。</li> </ul>

振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>振動に関しては夜間の大型車通行時が特に問題であり、大型車混入率を低く抑えた予測では適切な評価はできない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型車混入率の設定については、本事業は、東葛地域および北総地域の東西方向の骨格となる道路である点を考慮し、一般国道6号、一般国道14号、一般国道16号の交通量をもとに設定し、予測及び評価しました。</li> </ul>
水質・水文環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>鎌ヶ谷市地区公園（栗野の森）について、市管理の大津川水路が流れ、かつて水源は市中央児童センター当たりと白戸病院当たりがありました。今でも公園内の3面張り水路の底や側壁から水が湧き出ているところはいくつかの個所で見ることができます。この水路全般がなぜ調査対象になっていないのでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>準備書第10章10.6水文環境に示すとおり、地下水の変動等の影響を受けるおそれがあると認められる地域のうち、地下水の状況を的確に把握できる地点を調査地点として選定しており、栗野の森周辺では、地下構造物の設置は予定しておらず、地下水への影響を受けるおそれがないため、当該水路は選定していません。</li> <li>また、準備書第10章10.5水質に示すとおり、排水先となる可能性があり、かつ工事の実施に伴い水の濁りのおそれがあると認められる河川を対象としており、当該水路は、排水先として予定していないため、選定していません。</li> </ul>
水質・水文環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>水質(水の濁り)については、調査したとありますが、北千葉道路の通る箇所やその周辺における家庭用や農業用の水の水質(水の濁り)を調査していません。北千葉道路の通る箇所やその周辺における家庭用や農業用の水の水質(水の濁り)もきちんと調査することは当然の義務です。農家は、家庭用や農業用の水を井戸水に頼っている人も多いです。農業用の水は、井戸水にするのが現実的で一般的でもあります。野菜や果樹などは、食べ物ですから、水質が悪化したら食の安全にも関わります。我が家でも、飲用、洗濯や食器洗い、調理用、お風呂などにも井戸水を利用しています。水質が悪化したら生活が成り立ちません。井戸水が減少したり、井戸水の水質が悪化したりする可能性のある北千葉道路はやめてください。</li> <li>北総線の大町駅付近にある鎮守の森にある集会所の井戸や弁天池について、水質(水の濁り)を調査していません。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>準備書第10章10.5水質に示すとおり、排水先となる可能性があり、かつ工事の実施に伴い水の濁りのおそれがあると認められる河川を対象として、調査、予測及び評価しました。</li> <li>この結果、水の濁りの発生が予測されるため、公共用水域(河川)へ排水する際には、「仮設沈砂池の設置」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ることとしています。</li> <li>なお、弁天池は、排水先として予定していないため、選定していません。</li> <li>井戸水の減少については、地下水の変動が影響すると考えられることから、準備書第10章10.6水文環境に示すとおり、調査、予測及び評価しました。</li> <li>この結果、鎮守の森にある集会所の井戸などの地下水の変動が予測されるため、「復水工法の採用」などを実施することにより、環境負荷を低減することとしています。</li> </ul>

<p>水文環境</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下への埋設工事の場合、地下水の流れをせき止め、地盤沈下、地下水の汚染などの影響が考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>準備書第10章 10.6 水文環境及び10.7 地盤に示すとおり、工事の実施等により地下水及び地盤への影響が考えられることから、環境保全措置として「復水工法の採用」などを実施することにより、環境負荷を低減することとしています。</li> <li>また、現時点では地盤改良工事は想定しておらず、今後の検討において、地盤改良工事を行う場合においても、関係法令等に基づき適切に実施することで、地下水汚染のおそれはありません。</li> <li>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。</li> </ul>
<p>水文環境・人と自然との触れ合いの活動の場</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北総線の大町駅付近にある弁天池は、昔は、地下水が滾々と沸いていたようですが、近所にゴルフ場ができてから、時々干上がるようになりました。夏場はカンカン照りが続くと干上がってしまっています。弁天池がなくなったら、弁天池ではなくなってしまいます。弁天池には、メダカ、カエル・オタマジャクシ、ザリガニ、亀、鯉などが住んでおり、子どもたちがザリガニ釣りや水遊びができる大切な場所です。北千葉道路ができれば、それが奪われてしまう可能性が高いのではないですか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>準備書第10章 10.6 水文環境に示すとおり、工事の実施等により地下水への影響が考えられることから、「復水工法の採用」などを実施することにより、環境負荷を低減することとしています。</li> <li>また、弁天池は、事業実施区域から離れており、地形の改変は予定していません。</li> </ul>
<p>日照・動物・植物</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鎌ヶ谷市栗野地区では5時間の日照障害が発生すると記載されていますが、栗野の森の南側の敷地境界では現464号線の橋梁高架部と地表部で長きに渡り接しています。さらにその上を専用部が高架で走行することになりますと、森に落とす影は今以上に北側奥深くまで、そして日影時間も5時間以上となり、多くの動植物に影響がないでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>準備書第10章 10.8 日照障害に示すとおり、「予測地点4 鎌ヶ谷市栗野」の予測結果は、住居等の保全対象に対する影響が大きい、東武野田線よりも西側の予測結果を示しています。</li> <li>また、栗野の森付近では、専用部は現464号の橋梁の内側に整備されるため、森の中への新たな日影は生じません。</li> </ul>
<p>動物・植物・生態系</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画路線の大町地区西側の谷津には良好な緑地が残されている。道路がこれらを大きく減らし、周辺の緑地にも大きく影響を及ぼすと予測される。この地域の緑地保全については、しっかりとした現地調査を踏まえた適切な判断が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>準備書第10章 10.9 動物、10.10 植物、10.11 生態系に示すとおり、大町地区西側の谷津でも現地調査等を行った上で、予測及び評価しました。</li> <li>計画路線は新設されるものであるため、重要な動物の生息地等の改変が生じますが、改変が可能な限り小さくなるよう配慮した計画としており、環境保全措置として、工事の実施の影響については、「工事工程の配慮及び段階的な土地の改変」及び「移植（代償措置）」など、道路の存在の影響については、「照明の漏れ出しの抑制」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ることとしています。</li> </ul>



動物・植物・生態系	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心に近いこの地域一帯に生態系の頂点に君臨するオオタカをはじめ、貴重な動植物が残る樹林地などの環境が少なからず残っていることに驚いた。この地域に地上、地下含めた合計8車線の北千葉道路を建設することは、生態系に与える影響が甚大である。それら動植物の生育する場所に建設される場合、動植物が生存することは厳しく、減少する可能性が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備書第10章10.9動物、10.10植物、10.11生態系に示すとおり、重要な動物の生息地等の改変が生じますが、計画路線の位置は、集落及び市街地を回避しながら、河川や樹林など重要な動物の生息地等の改変が可能な限り小さくなるよう配慮した計画としており、環境保全措置として、「工事工程の配慮及び段階的な土地の改変」等を実施することにより、環境影響のできる限り低減を図ることとしています。</li> <li>・なお、オオタカや移植を実施する重要な種については、保全措置の内容をより詳細なものにするため、事後調査を実施します。</li> </ul>
景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在北千葉道路建設予定地は放置された草木で景観を損ねています。小室周辺は昔、見晴らしの良い景色が広がっていたので景観も考慮してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備書第10章10.12景観に示すとおり、環境保全措置として、「のり面等の緑化」などを実施することで、周辺景観に調和などを図ることとしています。</li> </ul>
景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高架橋は景観上又南北地域差の壁になりさまざまな利害をもたらすものとする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備書第10章10.12景観に示すとおり、高架橋区間については、環境保全措置として、「構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の配慮」を実施することにより、環境影響のできる限り低減を図ることとしています。</li> </ul>
景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北千葉道路高架橋による景観変化イメージ図の中に大町小学校前の予測を行ったケースがありましたが、主要幹線道路である県道8号線を横断する場合のイメージ写真及び図を提示して下さい。</li> <li>・特に鎌ヶ谷北部の自然景観が無くなる。</li> <li>・新京成電鉄くぬぎ山車庫あたりでは、新京成線を乗り越える高架橋がどのように見えますか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備書第10章10.12景観に示すとおり、大町小学校前など、計画路線が視認できる不特定かつ多数の者が利用している場所から眺望される景観資源があり、また、変化が生じると想定される地点を予測地点として選定しました。</li> <li>・県道8号線周辺やくぬぎ山車庫周辺については、計画路線が視認できる場所から眺望される景観資源が存在しないことから、選定していません。</li> <li>・なお、「構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の配慮」等の環境保全措置については、予測地点だけでなく、景観の構成に変化が生じるおそれのある箇所でも実施することにより、環境影響のできる限り低減を図ることとしています。</li> </ul>
景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・野田線を挟んだ東西では、一般走行部の副道を、「U字型」に廻してしていますが、そのために副線が地盤面としますと、その上に一般部が高架で、更にその上の高架部に専用部という高架部が2段となりませんか。新鎌ヶ谷ふれあい公園からのフォトモンタージュでは専用部の1段だけが描かれていますが、野田線からの距離関係から推し量りますと、この立脚点からでも高い2段の構成で見えてきませんか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備書第10章10.12景観に示すとおり、計画路線の詳細な道路構造等を踏まえ、計画路線完成後の予想図を再現し、適切に実施しています。</li> </ul>

<p>景観</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・巨大な道路が地上を走ることになり、景観に与える悪影響は必至である。色などを合わせるなどの対策はその場しのぎである。今まで緑が生い茂っていたところに巨大な人工物があればそれは心理的圧迫感、ストレスを引き起こす要因となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備書第10章 10.12 景観に示すとおり、計画路線は新設されるものであるため、道路の存在に伴い眺望景観の変化が新たに生じますが、計画段階において、改変量を極力抑えた計画としており、環境保全措置として、「構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の配慮」の他、「地形改変の最小化」や「のり面等の緑化」などを実施することにより、環境影響のできる限り低減を図ることとしています。</li> </ul>
<p>景観・人と自然との触れ合いの活動の場</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現464号線を挟んだ市制記念公園側の歩道から栗野の森を眺めると、ちょうど目線で樹冠が見られ、また見上げてみられるという絶好のロケーションにあります。ところが専用部が高架となると、この得難い景観・眺望は影に隠れて見ることが出来なくなってしまいます。なぜ景観の評価対象になっていないのでしょうか。また、市道2130号線を南側へ足を進めて行きますと、現464号線の橋梁部では2段の高架となって見えてきませんか。</li> <li>・栗野の森の中の観察路から見る樹間に専用部の橋脚が視界に入ってくる。散策路である市道2130号線からは、はっきりと現橋梁の上に重なる2段となった道路が見えてきます。これらの調査はどのようなになっているのでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備書第10章 10.12 景観に示すとおり、当該地周辺においては、主要な眺望点である市制記念公園の視点場からの眺望景観を調査しましたが、栗野の森等の景観資源を視認することができず、また計画路線を可視することができないことから、予測地点として選定していません。</li> <li>・なお、「構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の配慮」等の環境保全措置については、予測地点だけでなく、景観の構成に変化が生じるおそれのある箇所を実施し、環境影響のできる限り低減を図ることとしています。</li> <li>・また、準備書第10章 10.13 人と自然との触れ合いの活動の場に示すとおり、市制記念公園及び栗野地区公園での調査、予測及び評価しましたが、利用性の変化や快適性の変化が生じるおそれはないものと考えています。</li> </ul>
<p>人と自然との触れ合いの活動の場</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人と自然との触れ合いの活動の場については、「道路の存在による活動内容への影響が考えられる」ともあります。それなのに、ほんの一部の公園や池しか調査していません。私のところは、観光農園・体験農園として、たくさんの方が自然と触れ合いにいらしてください。子どもに、土に触れさせてあげたい、虫を捕らせてあげたい、と都会から来られる方も大勢いらっしゃいます。北千葉道路ができてしまったら、うちの体験農園はそのすべてが奪われることになり、私が生活の糧を失うだけでなく、このような色々な人たちが自然と触れ合える場所がなくなってしまいます。どうか、大勢の方がせっかく見つけられたこの場所を奪わないでください。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備書第10章 10.13 人と自然との触れ合いの活動の場に示すとおり、調査地点は、調査地域である計画路線から500m程度の範囲のうち、人と自然との触れ合いの活動の場に供せられる施設又は場が存在する地点や計画路線に近接し影響が大きいと想定される地点等、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用性や快適性に及ぼす影響を把握するための地点を選定しています。</li> <li>・なお、主要な人と自然との触れ合いの活動の場とは、不特定かつ多数のものが利用している人と自然との触れ合いの活動の場と定義しており、準備書第4章地域特性に示すとおり、沿線市のホームページなどで掲載されている施設等から選定しています。</li> </ul>

<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西に走る北千葉道路が市を南北に分断する原案は市民生活にどのようなリスクを与えるか調査願います。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域分断については、環境影響評価法に基づく環境影響評価の対象となっていませんが、国県道や主要な市道に平面交差点を設けるとともに、沿道アクセスのために設ける副道について、南北に行き来できる箇所を設けたり、歩行者などの横断については、必要に応じて立体横断施設を計画するなど、地域分断がおこらないようできる限り配慮しています。</li> </ul>
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>分断による交通環境の変化として船橋我孫子バイパスに向かう市内の東西通行車両の流れの変化を調査して下さい。また社会的状況として北千葉道路の北側に消防署があり、県道 8 号線を分断することで緊急活動の妨げになると思われるが調査して下さい。</li> <li>県道 8 号線も信号機を設置し交通の安全や円滑の観点からも付けて下さい。遮断でなく、車の通行出来る様に考えて頂きたいです。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画交通量については、準備書第 3 章事業特性及び準備書資料編第 1 章共通事項に示すとおり、平面交差点の位置等の計画、周辺地域の社会状況及び将来の道路ネットワーク等を踏まえ、推計した上で、予測及び評価しました。</li> <li>本事業及び将来の道路ネットワークについては、沿線市の都市計画マスタープラン等と整合が図られているとともに、平面交差点の位置については、安全性や円滑な交通に配慮した計画としています。</li> <li>また、本事業の整備により、緊急輸送ネットワークが強化されるとともに、周辺道路の交通混雑の緩和が図られることで、緊急車両の円滑な通行に資するものと考えています。</li> </ul>
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画路線は市川市大町地区の優良な梨畑地域を縦断する。この地域の梨畑への影響を予測評価すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境影響評価の項目については、平成 30 年 8 月に公表した方法書に示したとおり、国土交通省令等を参考の上、配慮書での検討結果、事業特性、地域特性及び専門家等による技術的助言を踏まえて検討し、動植物や生態系の自然環境、大気質や騒音などの生活環境に関わる計 14 項目を選定しており、その予測及び評価結果については、準備書に示すとおりです。</li> </ul>