

令和3年度 第4回千葉県環境影響評価委員会 会議録

1 日 時

令和3年8月20日（金） 午後2時から午後4時まで

2 場 所

Web会議形式により開催

3 出席者

委員：葉山委員長、菊地副委員長、
井上委員、齋藤委員、大瀧委員、近藤委員、松田委員、高橋委員、
八田委員、酒井委員、足立委員、岡山委員、永村委員、本間委員
（14名）

事務局：環境生活部 石崎次長、江利角環境対策監
環境政策課 小泉副課長、坂元班長、森主査、岩城副主査

傍聴人：2名

4 議 題

- (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）に係る計画段階環境配慮書について（審議）
- (2) その他

5 結果概要

- (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）に係る計画段階環境配慮書について（審議）
事業担当部局（以下「担当部局」）及び事務局から資料に沿って説明があり、審議が行われた。
- (2) 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 一般国道127号富津館山道路（富浦IC～富津竹岡IC）に係る環境影響評価手続の状況等について
- 資料2 一般国道127号富津館山道路（富浦IC～富津竹岡IC）の計画段階環境配慮書について
- 資料3 答申案審議に向けた論点整理（たたき台）
- 参考資料 一般国道127号富津館山道路（富浦IC～富津竹岡IC）の計画段階環境配慮書 参考資料

別紙 審議等の詳細

○事務局より資料1について説明。

【審議】

意見等、特になし。

○担当部局より資料2について説明。

【審議】

(委員)

事業実施想定区域の周辺については、ハイウェイオアシスの辺りから東側、外房の鴨川にかけて続く地滑り地帯である。また、ハイウェイオアシスの辺りには、斑レイ岩や蛇紋岩が多く、特に蛇紋岩は実例において地滑りを起こしており、斑レイ岩も、筑波の北方において傾斜角度 30 度以下で地滑りを起こしている。地滑りや地質に関して、配慮書にて考慮されていないので、考えを聞きたい。

(担当部局)

地滑りについては、今後、道路の構造を検討していく中で、調べていきたい。
なお、別件で、砂防指定の場所等の整理を行っている。

(委員)

例えば、配慮書の 16 ページを見ていただきたい。複数の河川が、東方から東京湾に向け流れており、鋸南保田インターチェンジの辺りや、ハイウェイオアシスの周辺からその上流側にも多くの地すべり地帯が存在している。地すべり防止区域があるということは地すべりが起こる、或いはかつて起こったということであり、これに、地形図や地質図を対応させると、蛇紋岩の分布や斑レイ岩、特に蛇紋岩の分布が関連してくると思う。このことについて、何らかの形で、配慮書にて考慮すべきではないか。

(担当部局)

今後方法書の中で検討させていただきたい。

(委員)

切土をして地滑りを起こす前に、詳細に調べていただきたい。

(担当部局)

ハイウェイオアシスの周辺は一部 4 車線化されており、今回は基本的に改変されないものと考えているが、御意見を参考に、検討させていただきたい。

(委員)

当該地域は千葉県における貴重な自然が残るところであり、重々注意していただきたい。

資料2の 4 ページに、位置、規模、構造について複数案を示さない旨説明があり、併せて下のイメージ図を見るとほとんど修正の余地は無いように思える、一方、資

料2の24・25ページにおいて、動物、植物、生態系への環境影響をできる限り避けて位置を決定するとともに、環境影響が小さい構造で決定する旨記載されており、これから影響に配慮して位置及び構造を修正するようにも読めるため、事実として、どこまで決定されており、どの程度の修正の余地があるのかを教えてください。

(担当部局)

基本的に、道路構造については決定していないため、これから検討していくところである。

(委員)

つまり、アウトラインが決定しているということで、今後具体的に道路を通す位置や構造を決定し、その過程において動植物や生態系に配慮していくということによいか。

(担当部局)

そのとおり。

(委員)

次に、鋸山はトンネル構造なので重要な生態系への影響について問題ない旨説明されていたが、トンネル掘削時の影響も考えられ、配慮いただきたい。また、技術指針にない手法かもしれないが、4車線化による影響の増加を検討するに当たり、2車線部分と現在4車線化している部分で比較することを検討していただきたい。特に、騒音、振動など、2車線では超過しなくても、4車線化により超過するかもしれない。

それから、動植物、生態系について、すでに配慮されているとの先ほどの説明の意味を教示願う。2車線の整備時に既に配慮しているということか。

(担当部局)

御意見については、今後検討させていただきたい。また、説明が悪かったかもしれないが、今後配慮していくということである。

(委員)

了解した。

(委員)

只今の御意見と関連して伺いたい。本件は、すでに供用されている2車線の道路を4車線化する事業であり、2車線での整備時にアセスメントを行っていないとのことだが、現在までの供用において、自然環境への影響が表面化していることがあるかもしれない、従前の環境に対して影響を及ぼしてきたかを確認、整理する考えはないか。

(担当部局)

長年供用し、基本的にすでに状況ができあがっているものと考えているが、御意

見も踏まえた上で、今後方法書で検討していきたい。

(委員)

具体的に一点挙げると、道路上の野生動物の交通事故、いわゆるロードキルの問題は、実際に事故情報が蓄積されているのであれば、保全措置の余地があると解釈でき、他の項目についても同様の考え方で検討していただくことが必要と思う。

(委員)

今回対象とするインターチェンジなどがある部分は、沿岸部を通る、もともとの国道127号線のいわゆるバイパスであり、その2車線部分を4車線化する工事という理解でよいか。また、この道路が無料道路、有料道路のいずれか教えてほしい。

(担当部局)

お見込みのとおり、国道127号のバイパスとなる。また、有料の自動車専用道路である。

(委員)

了解した。この地域は令和元年の台風15号時に多大な被災をした地域であり、特に鋸南町付近の海岸部分の道路には、多量の災害がれきが積み上がっていた。台風被害が契機となり、計画が発動しているように推察するが、令和元年の災害時に4車線化していれば、救援や、支援物資の輸送、災害がれきの運搬等に効果があったのか。

(担当部局)

富津館山道路は台風時に大雨で通行止めになっているが、4車線化により回避できたかまではわからない。他の4車線化された路線において、通交帯を確保できた事例があり、期待しているところではある。

(委員)

動物について、陸生生物は情報が少なく、評価が定性的になるのはやむをえないが、既存の資料において解析的、定量的に評価できる種がいる場合には、その資料も用いて評価していただきたい。今回に関して言えば、トウキョウサンショウウオについて、千葉県内の種分布モデルにより地域ごとの分布確率が出ており、事業実施区域内の生息確率について、事業実施による減少が定量的に予測できると思う。

(担当部局)

方法書以降で検討させていただきたい。

(委員)

今回使用している分布データと同様、改めて調査するわけではなくて、既存の公表資料を用いるだけだが、配慮書で行わない理由を伺う。

(担当部局)

配慮書については、既に提出しており、修正する手続きがないので、方法書時に検討させていただきたい。

(事務局)

只今担当部局が説明したように、配慮書を修正する手続きはないので、方法書に意見等を反映し、環境影響評価の調査、予測及び評価につなげることとなる。

(委員)

事業の進め方について、既存の暫定2車線の道路の増設であり、規模や構造について複数案を設定しないことは理解できるが、今後検討するとされる詳細な道路構造、検討の余地についてもう少し具体的に説明いただきたい。例えば、既存の2車線道路の隣に限らず、環境影響の大きい箇所の回避を検討するということか。

(担当部局)

おっしゃるように、既存の道路の隣にするのか、少しずらすのかというところも今後検討していく。

(委員)

インターチェンジや、すでに4車線化しているところ以外に関しては、できる限り環境負荷のかからないルートを方法書以降で検討し、いわば複数案考えた中で、最適な案を検討していくということでしょうか。

(担当部局)

最初から複数案ということではないが、具体的な位置を選んでいくというようなことを方法書以降でやっていきたい。

(委員)

騒音、振動の関係で、まず資料2の7ページ、自然的状況(2)に「調査は実施されていない」旨記載されているが、今後、振動の調査をするのか。それとも、調査しないのか。また、低周波音を調査するのか。

(担当部局)

既存資料に令和元年度における調査がないということであり、今後、方法書以降に検討していくことになるが、必要に応じて現地調査を行っていく。低周波音については、方法書の中で検討した上で、適切に対応していきたい。

(委員)

同じページの騒音の状況における、環境の基準値以下の割合が99.8%から100%とされている。昼夜間の等価騒音レベルより算出しているものと思われるが、具体的な算出方法を教えていただきたい。

(担当部局)

配慮書の 18 ページ表 3.1-4 の環境基準との比較を転記している。出典は千葉県環境白書による。

(事務局)

富津市の環境白書によると、当該測定地点の対象となる住居戸数が 600 件余りあり、うち基準値以下の戸数の割合を算定したもの。

(委員)

了解した。最後に一点、表 3.1-4 の環境基準類型ではB類として考えているとのことであり、参考資料の 21 ページの表 3-1.5 の下の注釈4に昼間70db、夜間65dbとされているが、環境基準ではそれぞれ65db、60dbではないか。

(担当部局)

参考資料の 131 ページ、表 3.2-21 (2) と (3) の間のただし書きにて示す通り、「幹線交通を担う道路に近接する空間」については、上表にかかわらず特例とされており、表 3.2-21 (3) 下の注に示す基準を参考にしている。

(委員)

景観において、方法書の段階で配慮をいただきたい点だが、道路の景観を検討するに当たり、配慮書で挙げている道路の外側からの景観だけでなく、既存の道路を走行時の景観も変化すると思われるので、調査項目としていただきたい。全線の調査は困難なため、ポイントとして、今回は既存の道路から土工、橋梁、トンネル等の構造が想定できるため、それを踏まえ、景観の変化がある所をピックアップして調査していただくとよいと思う。

また、道路の外側からの景観について、眺望点に関しては挙げられた箇所でよいと思うが、遠くからの眺望よりも、むしろ盛土、橋梁等の近くからの圧迫感が気になる可能性があるため、参考資料の 168 ページの図に集約されている、環境保全の配慮が必要な施設からどのように、道路が見えるのか、見えないのかというところを調査していただきたい。

(担当部局)

御意見を参考に、今後検討させていただきたい。

(委員)

動物の分布状況に関する図について、どのような情報を基に緑色の枠を書いているのか。

(担当部局)

参考資料の 65 ページの図が元の図になっており、基本的には、昭和 51 年と 56 年の環境庁による自然環境保全基礎調査の「優れた自然図」と「動植物分布図」を出典としている。

(委員)

この分布図からは、この中に満遍なく生息する印象を受けるが、例えば、この大きい緑の枠の中に、これらの重要な動物種が全て確認されているということか。

(担当部局)

その範囲内において確認された可能性があるとのことだが、大まかな調査のため、今後、方法書以降で現地調査等を行うことも検討していくことになる。

(委員)

資料 2 の 23 ページ中、植物の部分に関連して 2 車線から 4 車線に拡幅する道路の予定ライン中の現在の植生状況、あるいは予定地にほとんど木がないのかなど、森林の状況について教示願う。

(担当部局)

参考資料の 79 ページの図 3.1-16 の現存植生図に整理しているが、詳細な道路予定地については今後検討していく内容になる。

(委員)

暫定 2 車線のすぐ脇に 2 車線を作るとは限らず、かなり離れることもある前提として、図中の赤いラインの範囲内のどこに線が入るのか、まだわからないと理解してよいか。また、用地買収はされているのか。

(担当部局)

説明したとおり、その赤い枠の中で検討していきたいと考えている。用地買収については、一部のみされていると聞いている。

(委員)

技術というより、施策の観点からの質問だが、ある程度森林伐採等が発生する場
合においては、定性的よりも、定量的に予測、評価していただきたい。背景として
CO₂削減の関係を含めて、というところだが、配慮書段階での見通しを伺いたい。

(担当部局)

基本的に、今後現地にも入りながら、準備書の中で定量的、あるいは定性的に評価をしていくという形になるので、今の段階では、回答が難しい。

(委員)

環境省でも森林伐採等による CO₂ の影響について色々数字を示しており、可能であれば方法書において、森林伐採等がどの程度発生するか、発生する場合の CO₂ の影響を定量化し、計算過程から、代償措置も含めた検討等に発展させて検討いただければと思う。

(担当部局)

御意見を参考にしながら、今後検討していきたい。

【担当部局退席】

○事務局より資料 3 について説明。

【審議】

(委員)

資料 3 の 2 ページ目の各論に、地形、地質、土壌いずれかにせよ、大気環境の後に、地滑り、斜面の問題を追加していただきたい。

産総研の地質図 Navi において、地滑りを起こしやすい岩石の分布状況を誰でも閲覧できる。担当部局は表層地質の地図を作成しているが、地すべりが生じるのは最表層、その直下、さらに下の表層地質よりももっと下であり、情報が足りないように思う。

(委員)

担当部局説明時の質疑についても、論点整理に反映するとのことだが、事務局作成の資料 3 も含め、複数案を取らないことが強調され、道路の位置、構造を規定路線としているような印象を受けるので、道路の具体的な位置については、かなり幅があるとのことを改めて確認しておきたい。

また、全般的事項において、人の施設に対して影響しないよう計画の具体化を求めるのと同様に、生物、生態系についても、その生物のためだけでなく、この地域の非常に大きな観光資源である点からも、よく保全する必要があるので、複数案という形はとらないにせよ、アセスメントの手続きを通じ、今後詳細な調査結果を踏まえ、事業に反映させていくという、理想的な形になるようお願いしたい。土地の取得まで時間的な猶予もありそうなので、十分可能だと思う。

(事務局)

御意見の趣旨を踏まえ、事務局にて別案を検討する。

(委員)

只今の意見に付随して述べたい。単一案しか出されないとの前提なので、先ほどの質問時点では、道路の位置が大体決定し、既に用地補償されているものと思ひ込

んでいたが、まだ一部とのことであった。買収済みの箇所については基本的にそこを通すこととなり、説明がないことに違和感があった。供用済みの暫定2車線に隣接して投資するのが最も環境影響が少ないと感じるものの、このことについて、環境部局の意見を聞きたい。

(事務局)

環境部局では、事業の進め方、具体的な状況までは把握できていないところ。

(委員)

齟齬が生じないように、道路の位置の考え方、用地買収の状況などを方法書に記載した方がよい。

(委員)

資料3の各論に、(1)超低周波音を入れたのは大変良いと思うが、20ヘルツ以下の超低周波音の計測は測定器の選定など難しく、風の音などの無意味な測定値が出されないよう、専門家の意見等を聞いた上で、正確に測定をしていただければと思う。

(事務局)

適切に指導してまいりたい。

(委員)

各委員から様々な意見を伺ったが、ルートをどこに通すかが、非常に重要な論点に思う。単純に、既存の道路に隣接させると最もコスト的、工法的に有利に思われるが、地盤を例にすると、クリティカルポイントが存在し、1車線の掘削で安定していても、もう少しの掘削により危険になることも考えられる。全般的事項の(1)について、事業計画を具体化するに当たり、住環境、施設等への影響に加え、先ほど挙げられた動植物、地下水系、地盤、景観等を全て含めて影響を考慮し、ルートや構造を明確にするよう求めるよう、変更することは可能か。

(事務局)

道路の都市計画アセスにおいては、他事業のような事業アセスと異なり、計画段階であることから仮の位置、構造が前提となり、今後方法書、準備書段階においても構造、ルートを明確に出すことまでは難しいと考えている。

(委員)

様々な環境影響についての検討を踏まえた案にならずに、結果的に事業買収の容易な、通しやすいルートに決定するのでは、アセスメントの意義を失う。それで土砂崩れなど何か甚大な災害が生じた場合に、検証において、委員は認めていないに

も関わらず、アセスメントによりルートを追認したことにならないかと危惧する。

(委員)

先ほど、只今の意見と同様に、全般的事項の(1)に生物、生態系の配慮も含め事業計画を立てることを求めたが、取り上げてもらえるのか。

(事務局)

現時点では、詳細な道路の計画を作成する段階ではないため、全般的事項の(1)については、計画を具体化するという趣旨であり、事務局で案を検討させていただきたい。

(委員)

計画と計画の具体化は違うという説明は納得できない。担当部局は未定の部分が大きく、今後生物への影響に配慮して計画を作成すると回答していたと思う。コスト的に可能な範囲があるのは理解しており、無理を言うつもりはないが、最初から計画ありきではないことを確認しておきたい。この場の議論がなかったことにならないよう、論点に落とし込んでいただきたい。

(事務局)

説明が不足していたかもしれない。都市計画アセスでは、道路を通すエリアに幅をもたせて都市計画を決定する形であり、今回200m位の幅の中でどの位置に通すかということについては、今後アセスの後に決定するような仕組みになっている。

(委員)

本件は、新規に路線を決定するのではなく、すでに2車線あるのが難しいが、制度上の取扱いは基本的に同じになるのか。

(事務局)

新規においても幅をもたせて都市計画を決定する形であり、考え方は変わらない。

(委員)

既存の道路があり、さらに2車線増やすに当たり、我々環境影響評価委員会の立場としては、環境への影響をできる限り回避、低減するよう考えるが、あくまでも都市計画の幅の範囲で、このような方向性にすべきという結論を出すしかないものと解釈する。

(委員)

御意見出尽くしたということで、事務局はここまでの議論を踏まえ、次回の最終審議に向けて整理をお願いする。