

令和5年度 第3回千葉県環境影響評価委員会懇談会 会議録

1 日 時

令和6年3月15日（金） 午後2時30分から午後3時40分まで

2 場 所

館山市コミュニティセンター1階 第1集会室

3 出席者

委 員：菊地委員長、齋藤副委員長

近藤委員、高橋委員、八田委員、酒井委員、水田委員（7名）

事務局：環境生活部 熱田環境対策監

環境政策課 田中副課長、高橋班長、鮫島副主幹、岩城副主査

傍聴人：0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）に係る環境影響評価準備書について（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。

(2) その他

特になし。

なお、出席委員数が定足数を満たしていないため、意見を伺うための会合として開催した。

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 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 委員から寄せられた質疑・意見に対する都市計画決定権者の見解
- 参 考 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

別紙 審議等の詳細

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）に係る環境影響評価準備書について（審議）

○事務局より資料１について説明

（質疑なし）

○都市計画決定権者より資料２について説明

（委員）

資料２の６番目の回答では、準備書 10. 15-3 ページに示す係数により算出とあるが、その係数というのは、表 10. 15. 1-1 に記載のある発生量のことか。

（都市計画決定権者）

ページ数に誤りがあり、正しくは資料編 9-2 ページであった。建設発生量の切土工事であれば、地山土量に対して土砂は 1.25 倍、軟石が 1.50 倍。トンネル工事であれば膨張率は地山の土量に対して 1.70 倍という係数を使っている。

（委員）

ハイウェイオアシス富楽里に近い下佐久間トンネル付近の地質は重要である。一般国道 127 号はそこで蛇紋岩にかかっており、超塩基性岩を横断している。暫定 2 車線を整備した時の資料は残っていないか。当時どのように対策を練ったのか。注意すべき区間だということを御認識いただきたい。問題は、地すべりがいつ起きたかということ。景観を崩したりすることも多い。バックデータでも構わないので、そういうところまで調べていただきたい。下佐久間のトンネルが一番のキーであるため、過去の研究例も含めて御検討いただきたい。

(都市計画決定権者)

本日の現地調査でも確認いただいた通り、現道の施工時には1度トンネルを掘っており、その脇には一般道のトンネルも掘られている実績があるため、今後事業者になるものには、そういったところも十分な調査をすべきと御意見があった旨を伝えさせていただく。

(委員)

杭を打ったりトンネルを掘ったりすると、盤ぶくれ等も起こると思うので、ぜひお伝えいただきたい。

(委員)

蛇紋岩は地すべりもあるが、天然由来の石綿であることも少しずつ問題になっている。その辺りも注意されたい。下佐久間トンネル付近では、地すべり地形分類図で1ヶ所ちょうど下を掘っているところがある。路線全体では、地すべり地形の下を切っているところが数ヶ所あるため、今後注意いただきたい。

(委員)

地すべり地形の分布は、以前の地質調査所の資料に掲載されている。鴨川から西までの地すべり地形の分布が載っている。地学のガイド等もぜひご覧いただきたい。話の出たアスベストは、蛇紋石起源の石綿でありクリソタイルという鉱物である。クリソタイルは労働災害にも影響してくるため、御留意いただきたい。

(委員)

現地で地下水の話伺ったが、路線を挟んで海側と山側に1ヶ所ずつということで、基本的には山から海への地下水の流れを想定しているということであった。しかし地下水の流れはそれほど単純ではなくて、近傍の地形のテクスチャーや地質の均一性によって変わる。特に浅いところでは、実にローカルな流れが出てくる。そのため、2ヶ所の観測井、それも30メートル以浅のもので、工事の地下水に対する影響を見るのはなかなか難しいと思うため、コンサル等の専門家の意見も伺いながら、十分な解析をお願いしたい。

(都市計画決定権者)

今後、工事を実施していくに当たってということか。

(委員)

工事の影響がないということは簡単に証明できるが、井戸の位置が不適合であったということが本当の理由であるかもしれないので、工事の影響が地下水に出るかどうかが、きちんと評価するためには、地下水の専門家の助言が必要かと思う。決して地下水は単純ではない。地下水流動系と言うが、川は見えるから非常に直感的にわかるが、地下水はなかなかわからない。地質が本当に均質でも、ちょっとした地形の変化による地下水面の形状変化によって実に複雑な流れ、ポテンシャル流としての流れが地下に生じる。これが本質的な地下水の流れであり難しいため、コンサルと専門家からの助言をお願いしたい。

(都市計画決定権者)

準備書を作成するにあたっては、調査入る前に専門家等の助言も伺いながら作成している。今後、工事を実施するにあたってという話か。

(委員)

なかなかこうだということは言えないが、その場所場所によって違うので、御留意いただきたいという一応コメントということでお願いしたい。

(都市計画決定権者)

我々の調査で設置した観測井は、今後事業者を引き継がれて、活用されるようにしたい。いただいたコメントも参考に進めて参りたい。

(委員)

準備書 8-4 ページの知事意見への都市計画決定権者の見解の中で、行動圏の縮小及びロードキル等を総合的に勘案しながら選定しましたとあるが、具体的にどのように勘案されたのか。

(都市計画決定権者)

現道の管理者が、ロードキルの発生状況を記録しているため、こういった種がこういった場所で発生しているのかというところを確認している。特異的に発生するような場所や、特異的な種が見られなかったため、そういった結果も踏まえて、注目種を選定している。

(委員)

私が質問した生態系に対しての追加の質問だが、植生区分は必ずしも10である必要はなく、事業区域の環境によって変わるのは当然である。重要なのはどのように区分をしたら、事業前と事業後で正しく生息環境の変化が推定できるかというところに尽きる。重要種のうち2種について、植生区分を細分化して、再度予測した結果を提示していただいたが、他の重要種に関しても同様の解析をされたか。

(都市計画決定権者)

動物の種類については、重要種は全部やり直しをしている。

(委員)

NO. 24 補足資料に記載のある本種の主な生息環境は、準備書の生息環境と一緒に。例えば、ヤマトアシナガバチだと準備書では耕作地及び緑の多い住宅環境と書かれているが、それをそのまま同じにしているのであれば、区分を分けただけで、あまり評価の方法が変わってないということになる。

(都市計画決定権者)

NO. 24 補足資料の植生区分の図で、一番左の列に元々の3区分を載せている。その中でまた10個に細分化している。例えば山地・丘陵地・台地の樹林環境であったものが、①②③全部というわけではなくて、その中で①だったり②だったりというような整理はさせていただいた。

(委員)

準備書では、水辺環境の植生区分で、開放水域と水田と水辺植生の3つを一緒にしてい

たので、これを分けて、例えば魚類だったら開放水域だけというようになっているのであれば問題ないと思うが。

(都市計画決定権者)

前回の先生の御指摘を踏まえて、見直しをしている。

(委員)

車線の関係だが、半島から出るときは渋滞があり相当苦勞するが、反対に半島に入る方の車線も2車線必要なのか。

(都市計画決定権者)

委員の御指摘の通り、半島から出るときには、かなり渋滞するということで有名で、そこは我々も課題として認識している。逆に来る方は、渋滞することは稀だが全く渋滞しないということは無く、やはり行楽期は渋滞すると高速道路会社から聞いている。

(委員)

どちらにしても高速道路だから、両方とも2車線にしないといけないという考え方で、検討されているのか。

(都市計画決定権者)

暫定2車線の対面通行の高速道路は、中央分離帯にワイヤーロープ等の簡易なものだけで分離している状況である。そういった中で衝突の事故が起こると、悲惨な事故に繋がることも多い。富津館山道路だけではなく、全国的に暫定2車線の道路は安全面や防災面で4車線にすべきというところで、必ずしも交通量だけで決まっているものではないというところは御理解いただきたい。

(委員)

道路事業の流れという資料を用意いただいているが、それによればアセス法の手続きが都市計画決定前に実施するというので、具体的な位置や工法は、都市計画決定がなされ

た後ということになっている。例えば評価書で、このような計画でこのような道路を通します、その結果このような影響が出ます、このような事後評価を計画しています、という内容であったのが、実際に工事を行ってみたら当初の評価・計画では問題があったとか、そういったことはこの後どのくらい想定されるのか。その場合は、アセスで評価したとことと違う結果になってしまうわけだが、道路事業ではよくあることなのか。

(都市計画決定権者)

都市計画決定と評価書が同じタイミングで決まってくるため、先ほどお話したように詳細な位置がまだ決まってないところで評価書まで進んでしまうような手続きになる。実際は地層地質も調査ができていない。基本的には計画を変えないことで進めていくが、どうしてもできないことがあれば変わる可能性はある。その時は、アセス法で軽微な変更の指定があるので、軽微な変更ということであれば、改めてアセスの手続きをやる必要はなく、今回の予測評価結果を基に、例えば動物や植物の位置を確認しながらやっていく形になる。

(委員)

数字の見方を確認したい。表 10. 10. 36 の主な生息環境の改変面積の分母と分子。例えばトウキョウサンショウウオの分母 1333. 66 ヘクタール。これは二次林、植林地、水田、水辺植生を合わせた面積か。

(都市計画決定権者)

そうである。

(委員)

分子の 13. 48 ヘクタールは、どういう面積か。

(都市計画決定権者)

今の計画で道路が通る部分と、道路に付随して改変が行われる場所の面積である。

(委員)

生き物はその場所にべったり均等にいるわけではなく、局所的に分布していると思う。準備書の図 4. 1-15 では、トウキョウサンショウウオと書かれた四角があるが、これはこのエリアでトウキョウサンショウウオが確認されている全ての位置と考えて良いか。

(都市計画決定権者)

図 4. 1-15 は、文献調査の結果であり、文献の方で、そのトウキョウサンショウウオが出ている場所というのをピックアップした図になる。

(委員)

ということは、潜在的に繁殖する場所がある可能性があるということか。

(都市計画決定権者)

現地調査の結果により、その可能性はある。

(委員)

重要なのは改変するところにトウキョウサンショウウオの繁殖地があるかどうかであり、必ずしもその面積が少ないから影響が少ないということではないと思う。

(委員)

水質で濁度や pH を測定しているが、溶出試験は実施しないのか。鴨川には、ニッケルの鴨川鉍産というのがあった。ニッケルが出ると同時にクロムも出るはず。今出てこなくても、先々気にしていただいた方が良い。

(都市計画決定権者)

トンネルに限らず、土工事で土が出る際は、環境法令で定められた重金属の試験を実施してから搬出する。今回も試験を実施し、注視していきたい。