

一般国道464号北千葉道路  
(印旛～成田)

環境影響評価準備書についての  
意見の概要等

平成17年2月

千 葉 県

## 1. 環境の自然的構成要素の良好な状態の保持に係る意見

### 1) 大気質に関する意見

意見の概要	事業者の見解
<p>(1) 押畑新地地区について、長期にわたり身体への影響が考慮されることから、定期的に影響調査と住民に対する健康診断を実施すること。</p> <p>定期的調査により身体への影響が出た場合は、対策するとともに永久的に保証すること。</p>	<p>大気汚染は、人の健康影響の観点から大変重要と認識しており、道路事業につきましては、供用後の自動車の走行及び工事中の建設機械の稼働などによる大気汚染について予測を実施しましたが、その影響は小さいと考えております。</p> <p>なお、工事実施時及び供用後に本事業により周辺環境へ新たな影響を与えるおそれが発生した場合には、影響の程度、内容を確認の上、関係機関と協議を行い適切な対応を図ってまいります。</p>
<p>(2) 事後の調査項目として、生態系に対するもののみとなっている。八代地区は、今後、騒音、振動、大気質の改悪化とともに過ごすことになる。このため、少なくとも、この項目について、事後調査を行い、必要に応じて、速やかに対策を講ずることを明記されたい。</p>	<p>本事業では、計画路線近傍に家屋がある地区の代表地点を対象に予測を実施しております。</p> <p>騒音等の影響を低減させる配慮事項として、住宅密集地や学校・病院等の施設の付近を極力避けた計画とし、さらに、騒音につきましては、環境保全措置として工事中は仮囲いを設置し、供用時は必要に応じて遮音壁の設置や排水性舗装を敷設し、影響の低減を図ってまいります。振動、大気質につきましては、予測の結果、影響は小さいと考えております。</p> <p>予測は科学的知見のある手法を用いており不確実性が小さく、また、類似の事例として対策効果がある環境保全措置を講じているため、事後調査を実施しないこととしています。</p> <p>八代地区につきましては、計画路線から約200m以上離れていることから、予測を実施した地区よりも騒音、振動、大気質の影響は距離減衰によりさらに小さくなると考えています。</p> <p>なお、工事実施時及び供用後に本事業により周辺環境へ新たな影響を与えるおそれが発生した場合には、影響の程度、内容を確認の上、関係機関と協議を行い適切な対応を図ってまいります。</p>

2) 騒音、振動に関する意見

意見の概要	事業者の見解
<p>(1) 押畑新地地区の防音壁の設置について、現在示されている高さ（2m）以上を確保し、防音設備を拡大すること。</p>	<p>本事業では、計画路線近傍に家屋がある地区の代表地点を対象に予測を実施しております。</p> <p>騒音への影響を低減させる配慮事項として、住宅密集地や学校・病院等の施設の付近を極力避けた計画とし、さらに、環境保全措置として必要に応じて遮音壁の設置や排水性舗装を敷設し、影響の低減を図ってまいります。</p> <p>押畑新地地区につきましては、計画路線から約 60m 以上離れていることから、予測を実施した地区よりも騒音の影響は距離減衰によりさらに小さくなると考えています。</p>
<p>(2) 八代地区の現況は印旛沼と融和した環境を持ち、騒音・振動についても、静かな地区である。このため、環境基準値以下とするのではなく、現況に極力近づけるものとされたい。</p>	<p>本事業では、計画路線近傍に家屋がある地区の代表地点を対象に予測を実施しております。</p> <p>騒音等への影響を低減させる配慮事項として、住宅密集地や学校・病院等の施設の付近を極力避けた計画とし、さらに、騒音につきましては、環境保全措置として必要に応じて遮音壁の設置や排水性舗装を敷設し、影響の低減を図ってまいります。</p> <p>八代地区につきましては、計画路線から約 200m 以上離れていることから、予測を実施した地区よりも騒音、振動の影響は距離減衰によりさらに小さくなると考えています。</p>
<p>(3) 押畑新地地区の将来家屋への防音設備及び改修等の必要性が生じる可能性があることから、運転供用開始後に定期的（年 2 回程度）に騒音・振動の測定を義務付け実施すること。</p>	<p>本事業では、計画路線近傍に家屋がある地区の代表地点を対象に予測を実施しております。</p> <p>騒音等への影響を低減させる配慮事項として、住宅密集地や学校・病院等の施設の付近を極力避けた計画とし、さらに、騒音につきましては、環境保全措置として必要に応じて遮音壁の設置や排水性舗装を敷設し、影響の低減を図ってまいります。</p>
<p>(4) 押畑新地地区については、長期的な微振動等の蓄積により、地盤沈下等の影響が懸念されることから、運転供用開始後、家屋及び土地への定期調査（5 年毎）を義務付け対策を実施すること。</p> <p>定期的な測定及び環境調査により、家屋等への影響が出た場合は対策するとともに永久的に保証すること。</p>	<p>押畑新地地区につきましては、計画路線から約 60m 以上離れていることから、予測を実施した地区よりも騒音、振動の影響は距離減衰によりさらに小さくなると考えています。</p> <p>なお、工事实施時及び供用後に本事業により周辺環境へ新たな影響を与えるおそれが発生した場合には、影響の程度、内容を確認の上、関係機関と協議を行い適切な対応を図ってまいります。</p>

### 3) 地下水に関する意見

意見の概要	事業者の見解
<p>(1) 地下水への影響を評価の項目に加えていないが、印旛沼の水源である地下水への影響はないのか、影響評価をすべきである。</p>	<p>開削工事や切土工事を行う予定の箇所は、印旛沼周辺の低地部より標高が高い台地部となります。</p> <p>低地部につきましては、道路は橋梁又は低盛土構造としているため、地下水を遮断するようなことはないと考えています。</p> <p>台地部につきましては、計画路線上の吉高地区と松崎地区で代表的に地下水位調査を平成15年4月から平成16年7月まで毎月1回継続して調査を実施いたしました。</p> <p>その結果、平均水位高さは、吉高の台地でTP+6m程度、松崎地区でTP+16m程度での位置で観測されています。</p> <p>道路事業における松崎地区での最深掘削位置はTP+22mとなっているため、地下水が存在する位置まで工事を行わない計画となっています。</p> <p>また、工事において地下水を強制的に汲み上げる工法は採用しないこととしています。</p> <p>したがって、地下水への影響は小さいと考えています。</p> <p>なお、工事実施前に周辺の井戸調査を行い、井戸の状況（水位・水質）を把握して、工事による影響が生じた場合には適切な対応を図ってまいります。</p>

## 2. 生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全に係る意見

### 1) 動物に関する意見

意見の概要	事業者の見解
<p>(1) 当該事業に係る環境影響の総合的な評価に「本事業により実施する工事による影響や道路施設における直接改変等による存在の影響について、一部影響を生じるが、それぞれ第8章に示した環境保全措置の実施を行うことにより、回避または低減できるものと判断した。」と示しているが、回避または低減できると判断する根拠が非科学的であり、サンカノゴイについては生息地への影響等、チュウヒについては埒や生息地の分断等への影響等、チュウサギについては生息地や餌量への影響等、ムナグロについては生息地への影響等、ヨシゴイ及びその他の重要な鳥類については生息地への影響等が考えられることから、決して容認できるものではない。したがって、影響が大きいと判断され、準備書でも「注目すべき生息地」としている北印旛沼（印旛沼北部調整池及び甚兵衛広沼）の区域及びそれに隣接する水田地帯においては、路線を迂回させるとか地下埋設するなど路線変更を含めた事業計画の変更を行うこと。</p>	<p>本事業のルートは、事業特性や地域特性を勘案し、国道など主要道路との接続性に配慮し、集落の分断や学校・病院などの施設を極力避け、自然環境（樹林地や印旛沼のヨシ原）の改変を出来る限り抑えられるよう距離を短くする等の配慮を行い、方法書の段階で250m幅を設定しております。</p> <p>準備書段階ではこの250m幅の範囲において、地域の社会環境や生活環境への影響、土地の改変及び廃棄物等の環境への影響並びに地域住民の利便性、経済性等の観点も考慮し、最も望ましいものとして、本計画を策定しております。</p> <p>この計画に基づいて、周辺環境への影響を予測し、予測の結果、影響を及ぼすと考えられた種などにつきましては、環境保全措置を講じることとし、事業者として実行可能な範囲で影響の回避・低減に努めることとしております。</p> <p>また、希少な鳥類につきましては、専門家へのヒアリングや文献等の調査を行い、現地調査に当たっては、一般鳥類調査とは別に、希少な鳥類の確認調査を2繁殖期にわたり実施いたしました。</p>
<p>(2) 通過予定コースは里山環境（谷津田を含む）及び北印旛沼において希少種を含む鳥類、中でも里山環境におけるオオタカ、北印旛沼におけるサンカノゴイ、チュウヒの生息環境を物理的に分断し、鳥類の生息条件をいちじるしく悪化させる。また、サンカノゴイについては、橋梁施設との衝突、チュウヒについては列車や橋脚に衝突する可能性もあることから、希少鳥類生息環境保全の立場に立って、路線変更もしくは地下トンネル工法を、再検討すること。</p>	<p>その調査結果を基に、湿地性鳥類につきましては、事業による影響についてメッシュ解析により予測し、またオオタカ等の猛禽類については、行動圏解析や餌量解析等により、定量的な予測・評価を実施いたしました。</p> <p>しかしながら、騒音による鳥類への影響等につきましては、知見の少なさ等から定性的かつ不確実性をもった予測及び環境保全措置を行う内容としております。</p>

意見の概要	事業者の見解
<p>(3) 準備書によれば、一部のサンカノゴイの生息環境に影響が予測されると明記され、措置としてコンクリート製高欄を設置することで、影響を低減させると記されている。また生息地の分断に関しては、ボックスカルバートの設置等により、生息環境の保全を図ることで、「千葉県環境基本計画」の施策に整合しているため、分断してもかまわないと評価している。オオタカやサシバなどの猛禽類については、狩場の消失による影響が予測されるが、改変された狩場環境に適応できるように土地改変を徐々に行うと記されている。湿地性希少鳥類に対しては、生息場所としてヨシ原を造成することにより新たな生息場所を創り出すと記されている。</p> <p>以上のような環境保全措置により、環境影響を回避または低減できると判断して本計画は遂行できると結論づけている。</p> <p>しかしながら、鳥類に影響を及ぼす要因が任意に特定されている上、これらの措置で回避または低減できると判断する科学的根拠が示されてなく、説得力がなく、これらの措置が有効であるとは容認しがたい。環境を大きく破壊して取り返しのつかないことになるリスクの方が大きいと思われる。</p>	<p>したがって、知見等が乏しく、その効果に不確実性を伴う環境保全措置につきましては、工事実施時から供用後においても事後調査を実施し、その効果の確認や新たな知見の収集に努め、環境への影響をできるだけ少なくするよう努力してまいります。</p> <p>さらに、工事実施時及び供用後に本事業により新たな影響を与えるおそれが発生した場合には、影響の程度、内容を確認の上、関係機関と協議を行い適切な対応を図ってまいります。</p>

意見の概要	事業者の見解
<p>(4) 環境省の絶滅危惧種指定の「オオタカ」の営巣が複数確認され、国内でも貴重な生息地となっている。調査でも特にD地区における道路建設で、オオタカの生息に大きな影響があると記されている。</p> <p>そのような、重大な影響があるという結果が出されているからには、影響が十分に回避されるように、ルートを変更することを含めた環境保全措置を行うべきである。配慮事項として示している、土地の改変を徐々に行なうことや、高欄を設置するという措置は、環境影響を回避する措置としては不十分である。</p> <p>印旛沼は県の鳥獣保護区に指定されており、貴重種の安定した繁殖地としては国内唯一という指摘もある(山階鳥類研究所)。日本野鳥の会を始め、全国の環境保護団体が見守っている工事であることから、慎重な判断をすること。</p>	<p>「1) 動物に関する意見」の(1) (2) (3)と同様の見解</p>
<p>(5) 環境影響がもっと少ないルート(サンカノゴイの生息地を分断しないルート)を再検討すること。</p>	

意見の概要	事業者の見解
<p>(6) 猛禽類の繁殖活動を攪乱することに対する認識が甘すぎる。</p>	<p>猛禽類につきましては、専門家へのヒアリングや文献等の調査を行い、現地調査に当たっては、一般鳥類調査とは別に2繁殖期にわたり調査を行い、想定される影響について行動圏解析や餌量解析等により、定量的な予測・評価を実施いたしました。</p> <p>オオタカ、サシバの繁殖阻害への措置としまして、極力繁殖時期に工事が集中しないよう配慮するとともに、影響の回避・低減を図るために環境保全措置として猛禽類が工事に慣れるよう段階的な土地の改変(コンディショニング)を実施いたします。</p> <p>また、サシバにつきましては、専門家の意見を踏まえて、営巣環境よりも餌場環境に依存するということから、環境保全措置として、止まり場設置等による新たな生息適地確保について検討いたします。</p> <p>しかしながら、環境保全措置の効果が不確実のため、工事実施時から供用後においてその有効性について事後調査を実施し、確認いたします。</p>
<p>(7) 当該地域は、全国的に見ても希少な種が多く生息しており、オオセッカやコジュリンなどのように環境省のレッドデータブックに記載されている種も記録されている。なかでもサンカノゴイは全国的に個体数の少ないサギで、当該地域で毎年繁殖しており、日本全国でも唯一の継続繁殖地と言われている所である。計画路線はこのサンカノゴイの繁殖地を分断するように計画されているため、事業の影響が懸念される。</p>	<p>希少な湿地性鳥類につきましては、専門家へのヒアリングや文献等の調査を行い、現地調査に当たっては、一般鳥類調査とは別に2繁殖期の行動確認調査を行っております。</p> <p>サンカノゴイにつきましても、事業による影響についてメッシュ解析により、定量的な予測・評価を実施いたしました。</p> <p>しかしながら、サンカノゴイへの騒音による影響につきましては、知見の少なさ等から、どのような音が影響を与えるのか不明確であるため、定性的な予測を実施しております。</p> <p>予測の結果を踏まえ、環境保全措置として、ヨシ原の造成や防音壁を設置することとしておりますが、影響の程度及び環境保全措置の効果が不確実であることから、工事実施時から供用後において事後調査を実施いたします。</p> <p>さらに、工事実施時及び供用後に本事業により新たな影響を与えるおそれが発生した場合には、影響の程度、内容を確認の上、関係機関と協議を行い適切な対応を図ってまいります。</p>



意見の概要	事業者の見解
<p>(8) チュウヒのねぐらに関しては、確認されている場所が全国でも限られていることから、本地域は貴重な場所である。チュウヒは広いヨシ原でねぐらをとるため、近くに構造物ができると、移動が妨げられるだけでなく、ねぐらの放棄につながる可能性が危惧される。仮に環境保全措置として、「ヨシ原の造成」で対処する場合においても、同等の面積を確保し、なおかつ供用開始までにねぐらとしての条件を満たすのは極めて困難であり、影響は避けられないと思われる。</p>	<p>チュウヒにつきましては、環境影響評価準備書では種の保全の観点からねぐら位置を記載しておりませんが、確認されている箇所は路線から400m程度離れています。</p> <p>したがって、本事業の実施によりチュウヒのねぐらへの影響は小さいものと考えております。</p> <p>また、道路施設による飛翔への影響につきましても、チュウヒは回避行動をとると考えており、影響は小さいと予測しております。</p>
<p>(9) 橋梁施設は、飛翔鳥類が走行中の列車や自動車と衝突することを回避するために、橋梁の最高点に達する（鉄道においてはパンタグラフが隠れる高さ、道路においては車両の隠れる高さの）コンクリートのチューブまたは遮音壁を設置すること。</p>	<p>飛翔鳥類が自動車と衝突するおそれは少ないものと判断し、道路事業としては予測・評価を実施しておりません。</p> <p>なお、鳥類への騒音低減策として設置するコンクリート製の高欄は、衝突回避の効果も期待出来ると考えております。</p>
<p>(10) 当該地域は、甚兵衛大橋を通過する車両の騒音があるものの比較的静穏な地域であることから、数値の比較は環境基準値、要請限度値等との比較ではなく、静かな現状との比較をし、いかにサンカノゴイ等の希少鳥類の生息環境が悪化するのか数値で評価すべきである。</p>	<p>動物への騒音の影響につきましては、公的な評価の指標が存在しないため、鳥類等への影響の程度について専門家へのヒアリングや文献等の調査を行いました。知見が乏しいことから、定量的な予測は実施できませんでした。</p> <p>しかしながら、サンカノゴイのように静かな環境に生息するとされる特性の種等につきましては、定性的に騒音の影響があると判断し、環境保全措置として騒音低減の効果があるコンクリート製の高欄を北印旛沼橋梁部に設置することとしております。</p>

意見の概要	事業者の見解
<p>(11) 鳥類を含む動物について、供用後 2 年間事後調査を行うとあるが、調査を実施した結果、どのような影響が認められた時にどのような措置を講じるのか明記されていない。影響の内容とどのような措置を講じるかを明記すること。</p>	<p>鳥類等動物の事後調査につきましては、今後の具体的な環境保全措置の内容策定により調査方法等の詳細を確定していく予定であります。</p> <p>その際には、出来るだけ定量的に影響の程度や環境保全措置の効果が把握できるように新たな知見の収集に努め、環境への影響をできるだけ少なくするよう努力してまいります。</p>
<p>(12) 道路供用後 2 年間調査を行い、サンカノゴイに対するコンクリート製高欄の措置の効果の確認、猛禽類に対する土地改変の効果の確認、湿地性希少種に対するヨシ原設置効果の確認などを行うと記載がある。しかし、これらの鳥類に対する影響の程度を、どのような点から評価するのか、判定基準が明示されていない。またこれらの措置の効果が不十分だということになったとき、どうするのか記載がない。既に手遅れであることは明白である。着工前に効果をテスト確認しない限り、リスクが大きすぎて、有効な措置とはいえない。</p>	<p>さらに、工事実施時及び供用後に本事業により新たな影響を与えるおそれが発生した場合には、影響の程度、内容を確認の上、関係機関と協議を行い適切な対応を図ってまいります。</p>

### 3. 人と自然との豊かな触れ合いの確保に係る意見

#### 1) 景観に関する意見

意見の概要	事業者の見解
<p>(1) 八代地区からの景観は印旛沼と一体化した田園風景の醍醐味である。この風景に対して道路が当地区の一部をかなり高い位置で通過される計画となっているので、この景観に対し評価し、必要に応じて対策を明記されたい。</p>	<p>道路事業において、当該地区は平坦地であることから、道路を利用しやすくすること、日影の影響を少なくすることなどに配慮し、かつ眺望阻害が出来るだけ生じないように主に低盛土構造としています。</p> <p>ただし、一部、既存道路の機能を確保するため、高盛土構造としていますが、延長はできるだけ短くし、盛土の法面を緑化することで、周辺との調和が図られるよう努めてまいります。</p> <p>なお、印旛沼周辺の田園風景を如何に調和した景観に出来るかにつきまして、道路・鉄道施設を加えた景観が外側から施設を見る景観（外景観）に加え、施設側から外側を見る景観（内景観）の視点も含め、より良い景観となるよう、事業者の判断のみならず、景観の専門家による外部検討会を設置し、同検討会による客観的評価を参考にしつつ、対策等を講じてまいります。</p>

#### 4. その他（環境全般）に係る意見

意見の概要	事業者の見解
<p>(1) 環境保全全般については、単純に法の基準を遵守するだけでなく、周辺住民に配慮し影響を極力抑える努力をすること。</p>	<p>環境影響評価の実施にあたっては、法などにより定められた基準との整合だけではなく、環境影響評価準備書に記載しました各種配慮事項や環境保全措置を確実に履行し、事業者として実行可能な範囲で影響の回避、低減を図るよう努めてまいります。</p> <p>なお、事業の実施に際しては、これら環境の回避、低減策等につきまして、地元の皆様のご理解・ご協力が得られるよう、誠意を持って対応してまいります。</p>

#### 5. その他に係る意見

意見の概要	事業者の見解
<p>(1) 一般国道464号北千葉道路（印旛～成田）の事業は独立案件として環境影響評価準備書が作成しているが、国道だけを施工するなら、環境のすばらしいところを通す必然性はまったくない。いくらでも迂回路が考えられる。</p>	<p>北千葉道路は、成田空港のアクセス強化を図るとともに、沿線地域の交流・連携の促進や利便性の向上など、地域の活性化や発展に資する東葛飾、北総地域を東西に連絡する幹線道路です。</p> <p>このため、対象道路事業である印旛村から成田市間の計画に当たっては、事業特性や地域特性を勘案し、社会環境、生活環境及び自然環境などへの影響並びに地域住民の利便性や経済性等の観点を総合的に考慮し、最も望ましいものとして本ルートを選定しています。</p> <p>なお、地域分断や周辺土地利用、自然環境などへの影響をできる限り少なくするため、同時に計画されている成田新高速鉄道とは併設し、一体的に整備を進めることとしたものです。</p>
<p>(2) 押畑新地地区について、鉄道及び道路と人家との間に十分な緩衝地帯を設けること。</p> <p>新潟地震等、震災による高速道路の崩壊、新幹線の脱線等の多大な被害なども考慮して、高架の崩壊、車輛の転落等、その他自然災害に対しても人災とならないような対策と十分な緩衝地帯と距離を確保すること。</p>	<p>本事業では、民家などからの距離をできる限り確保するよう配慮しているところであり、押畑新地地区と計画路線とは、約 60m 離れております。</p> <p>また、橋梁などの構造物につきましては、大規模な地震（兵庫県南部地震のような内陸直下型地震）を想定した設計基準に則り、設計・施工いたします。</p>

意見の概要	事業者の見解
<p>(3) 八代地区を盛土構造で計画されており、現状の生活道路（特に農作業）を数多く分断されることになる。このため、農作業に与える影響を評価し、対策を明記されたい。</p>	<p>北千葉道路の整備による既存道路の取り扱いにつきましては、できる限り生活や農作業に支障を来たさないよう配慮していくこととし、計画の確定に当たっては道路管理者と協議するとともに、当該地区の方々とも相談してまいります。</p>
<p>(4) 八代地区は農業振興地域であり、かつ、土地改良事業により、良質な米を効率的に生産が可能な地区である。この良質な米等農産物に対して日照障害の影響を把握し、評価し、必要に応じて対策を明記されたい。</p>	<p>当該地区の道路構造は、主に低盛土構造としていますが、一部、既存道路の機能を確保するため高盛土構造が存在します。この箇所における道路による日影は、道路法面などの範囲内に生じるものと想定しています。</p> <p>なお、万一、本事業の日影により稲作への影響が生じた場合は適切に対応してまいります。</p>