令和２年度第２回鎌ケ谷市環境審議会　議題書

【議題】
議題１　鎌ケ谷市環境審議会会長及び副会長の選任について

現在不在となっている鎌ケ谷市環境審議会の会長及び副会長の選任について、事務局案として以下のとおり提案いたします。

	事務局案 任期　議決日～R4. 5. 31		前任者 任期　H30. 6. 1～R2. 5. 31	
会　長	木下　勇	大妻女子大学 教授	木下　勇	千葉大学 大学院教授 （R2. 4. 1より 大妻女子大学教授）
副会長	長谷川　雅美	東邦大学教授	長谷川　雅美	東邦大学教授

提案理由
新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、鎌ケ谷市環境審議会の開催を差し控えていたため、令和２年６月１日以降、会長及び副会長が不在となっているため、事務局案として、前任期に引き続き、会長に木下勇委員、副会長に長谷川雅美委員を候補とする案を提案し、選任について同意を求めるものです。
なお、会長及び副会長の任期については、特に遡及すべき事案が見られないことから、本議案の議決日から任期満了の令和４年５月３１日までといたします。

報告事項に関する概要説明書

【報告】

報告１　「鎌ケ谷市公共施設エコアクションプラン～鎌ケ谷市地球温暖化対策実行計画（事務事業）～」の進捗状況について

報告概要

本市では、平成３０年３月に策定した「鎌ケ谷市公共施設エコアクションプラン～鎌ケ谷市地球温暖化対策実行計画（事務事業）～」に基づき、温室効果ガス削減目標の達成に向けて取り組んでおります。

本計画に基づく取り組み状況として、令和元年度に市の事務事業実施に伴い市庁舎から排出された温室効果ガス排出量について、別添【報告１：資料】のとおり報告するものです。

報告２　再生可能エネルギー・省エネルギー設備設置補助金の交付状況について

報告概要

本市では、地球温暖化防止の推進に資することを目的として、温室効果ガスの削減に寄与する再生可能エネルギー・省エネルギー設備設置の普及を図るため、該当する設備を設置する市民に対し、補助金を交付しております。

令和元年度の当該設備設置に伴う補助金の交付状況について、別添【報告２：資料】のとおり報告するものです。

報告３　一般国道４６４号北千葉道路（市川市～船橋市）環境影響評価書の縦覧について

報告概要

令和２年４月に千葉県知事から沿線市長に対し、「準備書」に対する意見を求められたことを受けて、書面会議にて令和２年度第１回鎌ケ谷市環境審議会でご審議いただき、本市としての意見書を提出したところです。

沿線市の意見を受け、事業者（千葉県）が策定した「環境影響評価書」を、千葉県や沿線市において１月１２日（火）から２月１５日（月）まで縦覧いたします。本市では都市建設部道路河川整備課において縦覧を行います。

なお、千葉県が令和３年１月に発行した、別添【報告３：資料】「北千葉道路だより　第１０号」及び「環境影響評価書のあらまし」に概要が掲載され

報告４　鎌ケ谷市第３次環境基本計画の策定に向けたスケジュールについて

報告概要

鎌ケ谷市環境基本条例に掲げた目的の実現に向け、平成２５年４月に始まった鎌ケ谷市第２次環境基本計画の計画期間が令和４年度を以って終了することから、令和５年度からの次期計画として、鎌ケ谷市第３次環境基本計画策定に向けたスケジュール(案)を報告するものです。

計画策定までのスケジュール(案)は別添【報告４：資料】のとおりです。

報告１　資料

鎌ケ谷市公共施設エコアクションプラン
～鎌ケ谷市地球温暖化対策実行計画（事務事業）～の推進に係る
令和元年度市庁舎等からの温室効果ガス排出量について

１　概要

地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき、地方公共団体は地球温暖化防止のための実行計画を策定するものとされています。本市においても「鎌ケ谷市地球温暖化対策実行計画（区域施策）」を策定し、様々な取組を進めてきました。しかし、地球温暖化を巡る社会情勢の変化などから、更なる温暖化対策が必要であると判断し、平成３０年３月に「鎌ケ谷市公共施設エコアクションプラン～鎌ケ谷市地球温暖化対策実行計画（事務事業）～」を策定しました。本計画により、市の事務事業から排出される温室効果ガス排出量の削減にこれまで以上に取り組んでいきます。

２　温室効果ガス排出量

本市の令和元年度における温室効果ガス排出量は５，１５４t-CO2でした。構成はほぼ二酸化炭素（CO2）で、残りはメタン（CH4）、一酸化二窒素（N20）、ハイドロフルオロカーボン（HFC）順に多く排出されています。

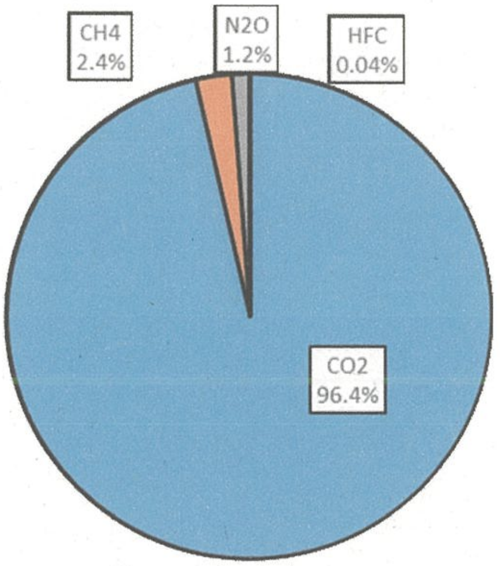
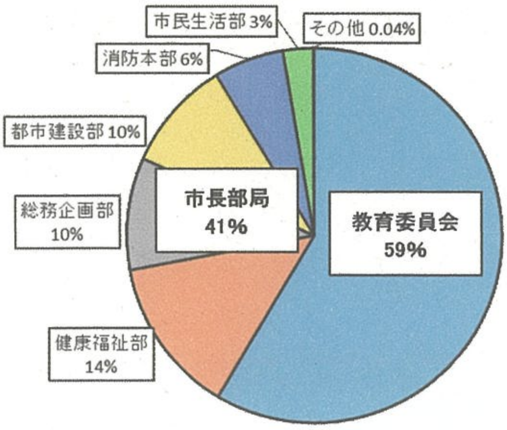


図１　温室効果ガス排出構成

３　部局別温室効果ガス排出量

温室効果ガス排出量を、施設を所管する部局別にみると、教育委員会が５９％と最も多く、市長部局は４１％でした。市長部局では、健康福祉部が１４％と最も多い結果となりました。



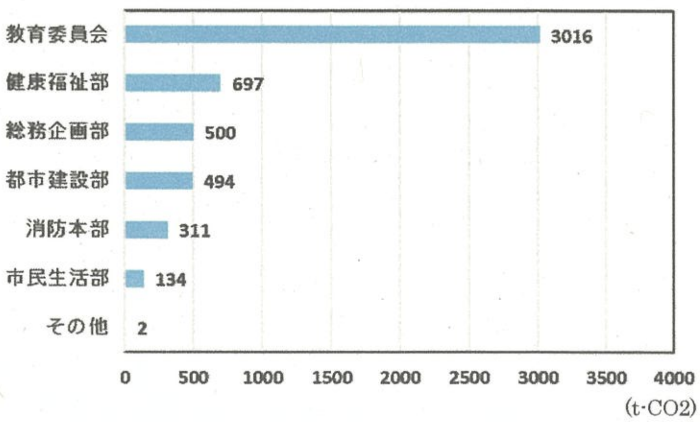


図２　部局別温室効果ガス排出量

（１） 市長部局等（教育委員会を除く）の要因別温室効果ガス排出割合

市長部局のみで比較すると、健康福祉部が最も多く３２．６％、次いで総務企画部と都市建設部の２３％となりました。健康福祉部は主に総合福祉保健センターや各保育園、児童センターにおける電気などの使用が要因であり、都市建設部は主に道路照明灯や公園灯による電気の使用が要因でした。

要因別にみると、温室効果ガス排出量の７５％が電力使用によるものであり、次いで公用車の使用によるものとなりました。要因別の排出割合は前年度から大きな変化はありませんでした。

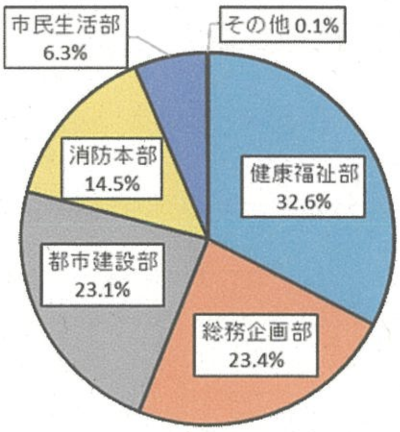


図３　市長部局等温室効果ガス排出割合

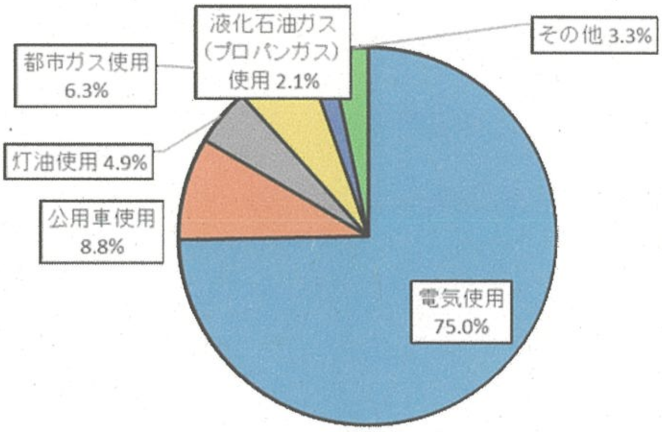


図４　市長部局等要因別温室効果ガス排出割合

（２） 教育委員会の要因別温室効果ガス排出割合

教育委員会のみで比較すると、施設単体では学校給食センターが最も多く１９．５％、次いで福太郎アリーナの６.６％となりました。なお、学校合計では４９％となりました。

要因別にみると、温室効果ガス排出量の６９％が電力使用によるものであり、次いで２５％が都市ガスの使用によるものでした。市長部局と同様に、要因別の排出割合は前年度から大きな変化はありませんでした。

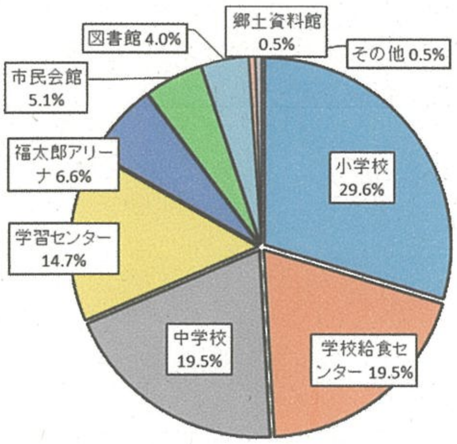


図５　教育委員会温室効果ガス排出割合

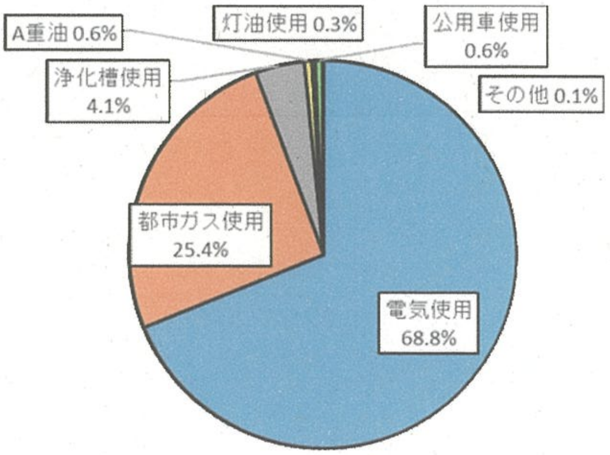


図６　教育委員会要因別温室効果ガス排出割合

4　温室効果ガス排出量比較

（1）　前年度排出量との比較

前年度との比較は以下のとおりです。

令和元年度	5，154t-CO2	－5．7％
平成３０年度	5，468t-CO2	(前年度比)

前年度と比較して、３１４t-CO2（5．7％）の排出量減となりました。

（2）平成２８年度（２０１６年度）の算定基準を基にした排出量の比較

平成２８年度との比較は以下のとおりです。

令和元年度	5，504t-CO2	－1．1％
平成３０年度	5，648t-CO2	1．5％
平成２８年度	5，565t-CO2	(平成２８年度比)

基準年度である平成２８年度に比べ、６１t-CO2（1．1％）の排出量減となっています。

5　今後の対応（別紙１「事業者別のエネルギー使用量及び温室効果ガス排出量」参照）

本市では、排出要因の７割ほどが電力使用によるものです。よって、引き続き省エネのほか、適切なタイミングにおける高省エネ性能設備や再生可能エネルギー発電設備の導入等により、電力消費の抑制を行うことで、地球温暖化対策及び財政の効率的運営（光熱費等の削減）を進める必要があります。

なお、特定規模電気事業者との契約が進められていますが、事業者によっては排出係数（電力使用量に乗じることで温室効果ガスを算定する係数）が比較的高い場合があります。令和元年度は、市長部局の電力使用量（kWh）は前年と比較して増えており、温室効果ガス排出量（t-CO2）も増えています。

一方、教育委員会では前年より電気使用量は減っており、排出量も毎年減少していることから、少しずつ改善されている傾向にはあります。

ただ、市全体として本計画では、まず平成２８年度の５，５６５t-CO2 から令和５年度までに４，４９３t-CO2 に削減すること（１９．３％減）を目標としています。４（２）のとおり、基準年度からの平成３０年度までは増加し、令和元年度は減少しているものの、その年の気候に左右されることから、市としては、大半を占めている電力や都市ガスの使用量を少しずつでも減らしていく意識を持たなければなりません。

別紙１　事業者別のエネルギー使用量及び温室効果ガス排出量（前年度比較）

（１）市長部局等（教育委員会を除く）

対象項目		活動量 上:令和元年度 下:平成30年度	(単位)	排出係数※1	排出量(t-CO2) 上:令和元年度 下:平成30年度
①電力使用		3,405,316	kWh	0.475	1,618
		3,377,065	kWh	※2	1,604
②都市ガス使用		59,068	Nm3	2.23	132
		57,886	Nm3	2.23	129
③燃料の燃焼	ガソリン（公用車以外）	963	L	2.32	2.23
		530	L	2.32	1.23
	灯油	41,995	L	2.49	105
		40,284	L	2.49	100
	軽油（公用車以外）	1,504	L	2.58	3.88
		0	L	2.58	0.00
	A重油	0	L	2.71	
		0	L	2.71	
	B重油またはC重油	10,128	L	3.00	30
		11,746	L	3.00	35
	液化石油ガス（プロパンガス）	15,187	kg	3.00	46
		17,071	kg	3.00	51
④公用車使用	ガソリン	60,693	L	2.32	141
		60,662	L	2.32	141
	軽油	14,811	L	2.58	38
		15,161	L	2.58	39
⑤その他排出要因					22
					43
合　計（令和元年度）					2,137 ※3
合　計（平成30年度）					2,144

（２）教育委員会

対象項目		活動量 上:令和元年度 下:平成30年度	(単位)	排出係数※1	排出量(t-CO2) 上:令和元年度 下:平成30年度
①電力使用		4,822,056	kWh	※2	2,076
		5,044,072	kWh	※2	2,325
②都市ガス使用		338,359	Nm3	2.23	755
		362,557	Nm3	2.23	809
③燃料の燃焼	ガソリン（公用車以外）	10	L	2.32	0.02
		20	L	2.32	0.05
	灯油	4,145	L	2.49	10
		5,452	L	2.49	14
	軽油（公用車以外）	0	L	2.58	
		0	L	2.58	
	A重油	6,295	L	2.71	17
		6,865	L	2.71	19
	B重油またはC重油	0	L	3.00	
		0	L	3.00	
	液化石油ガス（プロパンガス）	1,080	kg	3.00	3
		1,271	kg	3.00	4
④公用車使用	ガソリン	7,107	L	2.32	16
		6,664	L	2.32	15
	軽油	0	L	2.58	
		0	L	2.58	
⑤その他排出要因					138
					139
合　計（令和元年度）					3,016 ※3
合　計（平成30年度）					3,324

※1 ここで言う「排出係数」とは、地球温暖化対策の推進に関する施行令別表第一における燃料別単位発熱量に炭素排出係数を乗じたもの及び、経済産業省及び環境省が公表する電気事業別の調整後排出係数をいいます

※2 電力会社により排出係数が異なるため表示していません

※3 全ての計算にあたっては端数処理を行っているため、総排出量や部局別排出量の合計と一致しないことがあります

報告２　資料

報告２　再生可能エネルギー・省エネルギー設備設置補助金の交付状況について

鎌ケ谷市では、地球温暖化防止の推進に資することを目的として、温室効果ガスの削減に寄与する再生可能エネルギー・省エネルギー設備の普及を図るため、該当する設備を設置する市民に対し補助金を交付しています。

この制度は、千葉県の補助金を活用して実施しているものですが、鎌ケ谷市の制度の大きな特徴としまして、太陽光発電システムを除き、県の補助額に市単費を上乗せする形で補助しております。

また、すべての設備を対象として、前年度に各設備を設置された方につきましても、県補助金では対象外となりますが、市単費により補助金を支出しております。県内でも同様の上乗せ補助をしている市町村は、少ないと聞き及んでおります。

下記の表に過去からの補助実績を一覧表にしております。

（１）の「太陽光発電システム」ですが、平成２２年度から制度をスタートしておりますが、平成２３年度から増加し、平成２６年度をピークに近年は減少・横ばい傾向となっております。

これは、東日本大震災後の省エネ・節電志向の高まりにより、設置件数が増えたことによるものと推察されますが、その後は、余剰電力の買取り価格が年々引き下げられていることもあり、下がり傾向であります。令和元年度はわずかながらですが、持ち直したと状況です。

（２）燃料電池システム（エネファーム）は、平成２７年度をピークに設置件数が減少し、ここ数年横ばいになっております。

（３）リチウムイオン蓄電池システムは、前年度につづき、補助件数が伸びております。

令和元年度から再生可能エネルギーの固定価格で買取る制度（ＦＩＴ）が終了する方がでてまいりました。再生可能エネルギー（太陽光発電）で発電し売電するよりも、夜間の割安な電力を蓄電し日中に消費するといった使い方や災害時発生時の非常用としての使う面で設置する方が増えているものと考えております。

（４）エネルギー管理システム、ＨＥＭＳは太陽光発電や蓄電池の設置には必要な設備ですが、購入単価が安くなり千葉県が補助メニューから除外されています。このため、令和元年度からは補助の対象から除外しております。

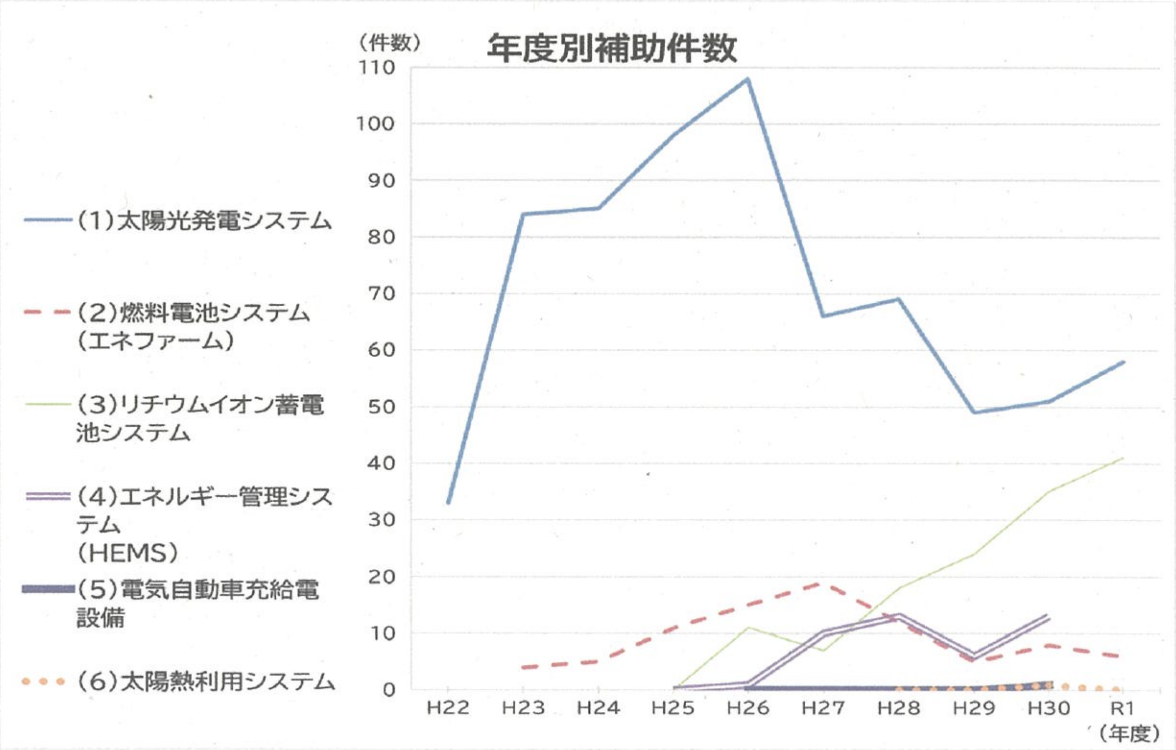
（５）電気自動車充給電システムも同様に、千葉県が補助メニューから除外しているので、令和元年度から対象外としております。

最後に、（６）太陽熱利用システムにつきましては、令和元年度の実績はありませんでした。

環境課では、広報・ホームページ・ポスター等による本制度の周知をするとともに、今後も再エネ・省エネ設備の普及に努めてまいりたいと考えております。

各設備年度別設置（補助金交付）状況　　平成22～令和元年度

年度＼設備	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	合計（件）	補助金額累計合計（円）
(1)太陽光発電システム	33	84	85	98	108	66	69	49	51	58	701	20,833,000
(2)燃料電池システム（エネファーム）		4	5	11	15	19	12	5	8	6	85	11,250,000
(3)リチウムイオン蓄電池システム				0	11	7	18	24	35	41	136	18,750,000
(4)エネルギー管理システム（HEMS）				0	1	10	13	6	13		43	455,000
(5)電気自動車充給電設備					0	0	0	0	1		1	22,000
(6)太陽熱利用システム							0	0	1	0	1	75,000



報告３　資料

報告３　一般国道４６４号北千葉道路（市川市～船橋市）環境影響評価書の縦覧について

環境影響評価書は、都市計画変更図書と併せて、県や沿線市で令和３年１月１２日（火）から令和３年２月１５日（月）まで縦覧しています。

本市においては、都市建設部道路河川整備課で縦覧可能です。

なお、環境影響評価書は千葉県のホームページでも公表しています。

https://www.pref.chiba.lg.jp/tokei/kitachiba/hyoukasyo.html

別添の令和３年１月に千葉県が発行した「北千葉道路だより」第１０号と「環境影響評価書あらまし」に縦覧の概要が書かれておりますのでご覧ください。

これまでの手続きの経緯等については以下のとおりです。

（１）「環境アセスメント手続き」の経緯

令和元年度に事業者（千葉県）は「準備書」の縦覧を行い、住民の意見を伺いました。

令和２年４月に千葉県知事から沿線市長に対し、「準備書」に対する意見を求められたことを受け、鎌ケ谷市においては、令和２年度第１回鎌ケ谷市環境審議会（書面会議）にてご審議いただき、別添写しのとおり令和２年５月１日付けで鎌ケ谷市としの意見を送付いたしました。

「準備書」に係る住民等から提出された意見に対する事業者（千葉県）の見解を記載した「見解書」を５月７日（木）から１５日間、千葉県環境生活部環境政策課及び沿線関係市で縦覧しました。

事業者（千葉県）は「環境影響評価書」を作成し、８月１４日付けで関東地方整備局長宛に送付し、環境省での審査を経て一部修正を行った後、令和３年１月に縦覧するに至りました。

※次ページに、「環境アセスメント手続き」の経緯として、表にまとめましたので、併せてご覧ください。

（２）「準備書」に対する意見を受けて「評価書」に盛り込まれた内容

令和２年度第１回環境審議会で取りまとめた意見のうち、環境評価書に盛り込まれたものをいくつかご報告いたします。

○日照阻害に対する環境保全措置として、高架構造物の上下部工の形式・配置等を工夫して、環境影響の低減に配慮する旨記載されております。(別添「環

境影響評価書のあらまし　Ｐ９　⑧日照障害」参照)
○景観（快適性）に対する環境保全措置として、周辺地域と調和するよう、構造物(橋梁等)などの形状やデザイン、色彩の配慮などを実施し、環境影響の低減に配慮する旨記載されております。(別添「環境影響評価書のあらまし　Ｐ１０　⑬景観」参照)
○総合的な評価として、「水文環境」、「地盤」、「動物」、「植物」、「生態系」については、環境への影響が生じる可能性があるとして、猛禽類の生息調査や移植した植物の生息状況調査などの事後調査を実施し、専門家の指導・助言を得ながら予測しなかった著しい環境への適切な措置を講ずるとしております。(別添「環境影響評価書のあらまし　末尾　◆事後調査 及び ◆総合評価」参照)

参考
「環境アセスメント手続き」の経緯

手続き順	公表年月	図書の説明
①環境影響評価配慮書	平成３０年１月	事業の位置・規模等の検討段階において、環境保全のために適正な配慮をしなければならない事項について、その結果をまとめた図書
②環境影響評価方法書	平成３０年８月	環境アセスメントにおいて、どのような項目をどのような方法で調査・予測・評価をしていくのかという計画を示した図書
③環境影響評価準備書	令和２年２月	環境アセスメントの調査・予測・評価の手法の結果を示した図書
④環境影響評価書	令和３年１月	縦覧した「環境影響評価準備書」に対し、寄せられた意見を踏まえ再検討し、述べられた意見についての事業者の考え方や対策を追加し、最終的な環境影響評価を示した図書。

464 ROUTE
北千葉道路だより
発行：北千葉道路広報ワーキンググループ

報告3　資料

北千葉道路の市川市から船橋市間の都市計画を変更しました。「環境影響評価書」・「都市計画変更図書」を縦覧します。

都市計画の変更、評価書・都市計画変更図書の縦覧について

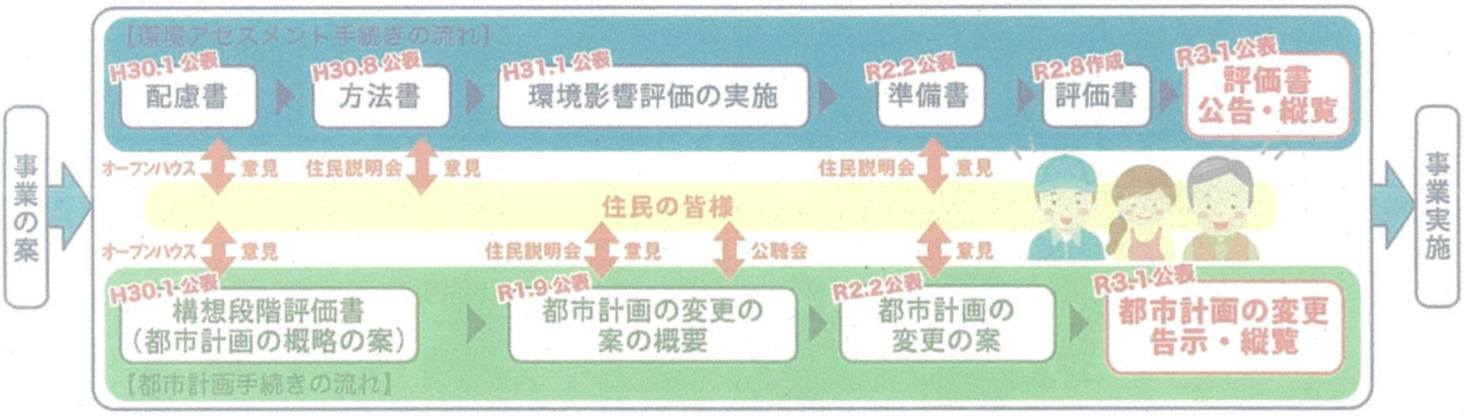
・平成30年1月から、千葉県※1において、北千葉道路の市川市から船橋市間の都市計画及び環境アセスメントの手続きを進めてきました。

・このたび、令和3年1月12日（火）に北千葉道路の市川市から船橋市間に係る都市計画道路を変更したので、「都市計画変更図書」を県庁・市役所で縦覧します。

・また、「環境影響評価書（評価書）」※2を作成したので、「都市計画変更図書」と併せて、令和3年1月12日（火）から2月15日（月）まで、県庁・市役所で縦覧します。（土・日・祝日は除く）

※1：都市計画手続きと併せて、環境アセスメント手続きを行うため、環境影響評価法の規定により、都市計画決定権者である千葉県が手続きを実施。

※2：準備書（環境調査の結果や、環境への影響について予測及び評価を行い、環境保全対策の検討の結果を示し、環境の保全に関する考え方を取りまとめた図書）に対する意見を踏まえ、必要に応じて、内容を修正し、最終的に環境影響評価の結果を示した図書。



※住民のほかに関係市長、知事、国土交通大臣等の意見を聴取しました。

※事業実施は、都市計画及び環境アセスメント手続きとは別に新規事業採択時評価等の必要な手続きを経る必要があります。

※手続きの流れは事業の規模により異なる場合があります。

●縦覧場所

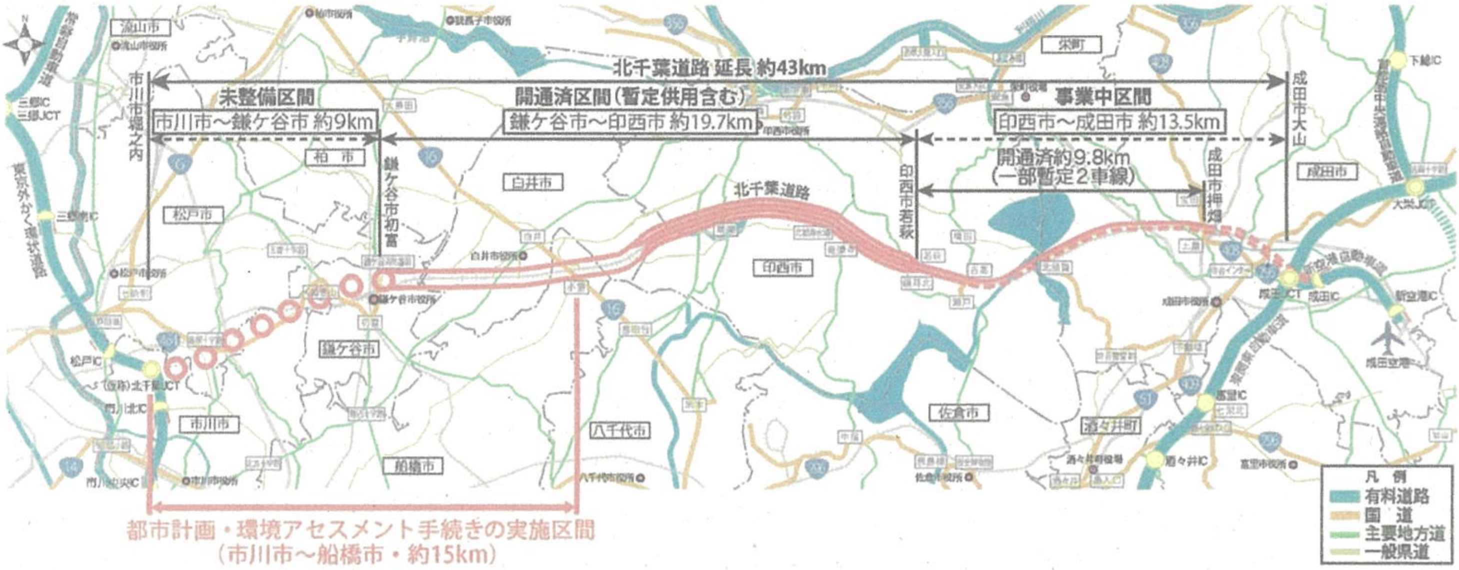
	都市計画変更図書	評価書	縦覧時間
千葉県	県土整備部 都市整備局 都市計画課		8:30～17:15
市川市	道路交通部 交通計画課	環境部 循環型社会推進課	8:45～17:15
松戸市	街づくり部 都市計画課		8:30～17:00
鎌ケ谷市	都市建設部 道路河川整備課		8:30～17:00
白井市	都市建設部 都市計画課	市民環境経済部 環境課	8:30～17:15
船橋市	建設局 都市計画部 都市計画課	環境部 環境政策課・建設局 都市計画部 都市計画課	9:00～17:00
柏市	都市部 都市計画課・環境部 環境政策課		8:30～17:15
印西市	都市建設部 都市計画課		8:30～17:15
八千代市	都市整備部 都市計画課		8:30～17:15

※「評価書」は、各縦覧場所で縦覧できる図書は同じです。また、県都市計画課ホームページでも終日縦覧可能です。

※「都市計画変更図書」は、各縦覧場所により縦覧できる図書が異なりますので、詳しくは、県都市計画課ホームページをご覧いただくか、県都市計画課（043-223-3376）までお問合せください。また、縦覧期間後も、各市において関係する都市計画区域の都市計画変更図書をご覧いただくことができます。（印西市、八千代市は縦覧期間のみ）

北千葉道路とは？

- 一般国道464号北千葉道路は、市川市と成田市を結ぶ全長約43kmの道路です。
- 東葛地域、北総地域の東西方向の骨格となる道路であり、首都圏北部、千葉ニュータウン、成田空港を結ぶことにより、国際競争力の強化を図るとともに、地域間の交流連携、物流の効率化等、地域の活性化に寄与することが期待されます。
- 市川市から鎌ケ谷市間は、東西方向の幹線道路が脆弱なため、現道の国道464号や並行する県道等では、慢性的に渋滞が発生しています。
新しい幹線道路となる北千葉道路が整備されることで、交通が分散され、渋滞の緩和が期待されます。



北千葉道路（市川市から船橋市）の令和３年度の国による新規事業化等に向けて

- これまで、北千葉道路の沿線７市※1の首長及び議会議長で構成される「北千葉道路建設促進期成同盟（会長：鎌ケ谷市長）」（平成３年設立）や、成田商工会議所や印西市商工会などで構成される「北千葉道路（印西市～成田市間）建設促進協議会（代表世話人：成田商工会議所会頭）」（平成16年設立）において、北千葉道路の整備促進を図るための要望活動等を行ってきました。
- 令和２年10月16日には、北千葉道路の早期全線開通に向けて、国等へ今後より一層強く働きかけなどを行うため、千葉県、北千葉道路の沿線７市※1及び沿線の商工団体※2による官民一体となった「一般国道464号北千葉道路建設促進期成同盟会（会長：千葉県知事）」を新たに設立しました。
- 設立総会では、「市川市から船橋市間の国による令和３年度の新規事業化」や「印西市から成田市間の早期整備に向けた十分な予算確保」などの要望書を決議しました。
- 今後も、県、沿線市等では、北千葉道路の早期全線開通に向けて、既存の期成同盟や促進協議会、新たに設立した期成同盟会において国等への要望活動を行ってまいります。

「一般国道464号北千葉道路建設促進期成同盟会」
設立総会の状況

※1：市川市、船橋市、松戸市、成田市、鎌ケ谷市、印西市、白井市
※2：船橋商工会議所、市川商工会議所、松戸商工会議所、成田商工会議所、鎌ケ谷市商工会、白井市商工会、印西市商工会

これまでに開催・公表した連絡調整会議等の会議資料や準備書等の図書、北千葉道路だより（第1号～第9号）は、千葉県HPでご覧いただけます。

北千葉道路広報ワーキンググループ

- 目的：北千葉道路（市川市～白井市）の検討状況等に関する広報活動等を実施
- 構成員：千葉県、市川市、松戸市、鎌ケ谷市、船橋市、白井市
- 問合せ先（事務局）：千葉県 県土整備部 道路計画課 北千葉道路班 TEL：043-223-3124

464
ROUTE

一般国道４６４号北千葉道路
（市川市～船橋市）

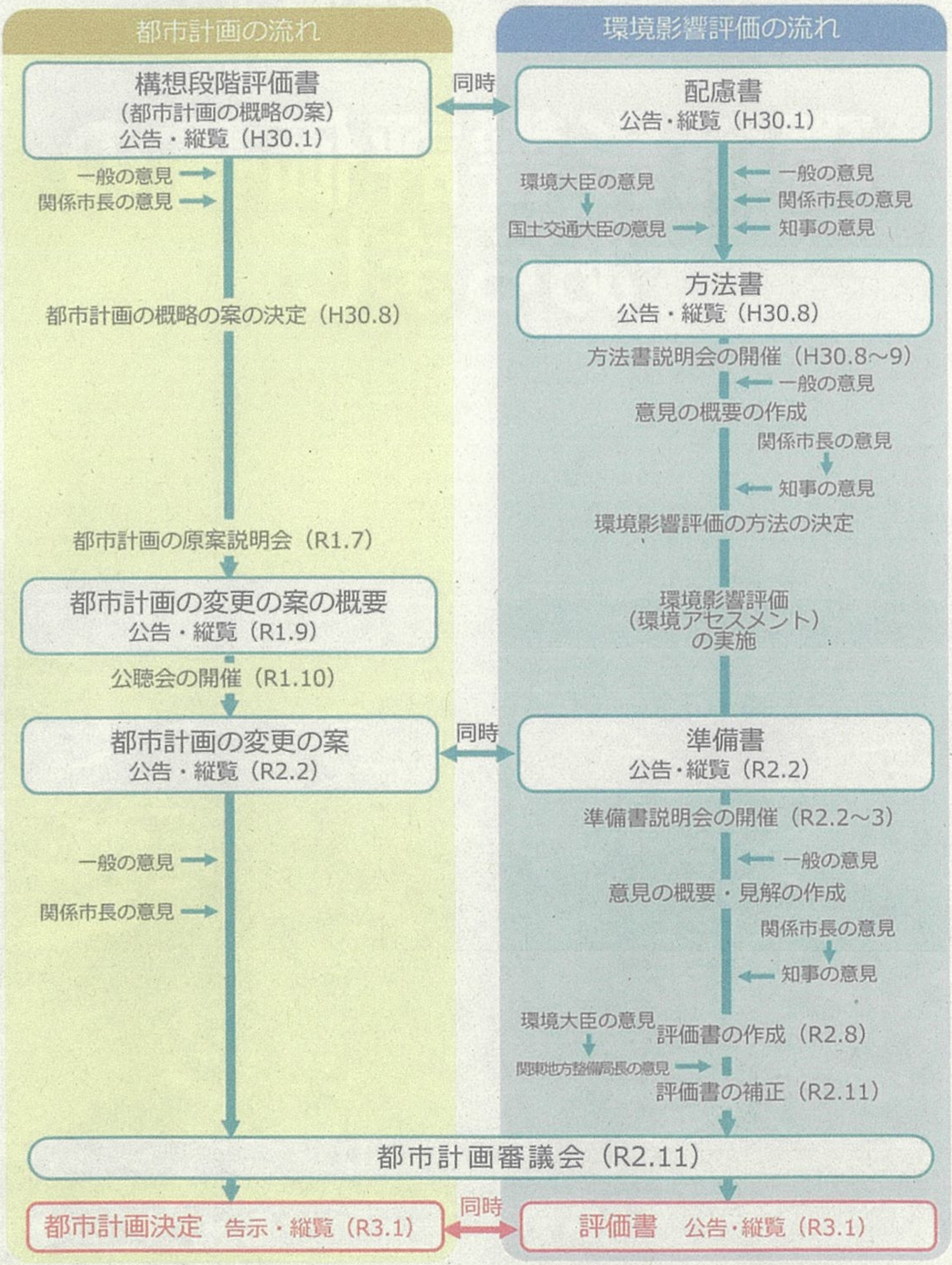
環境影響評価書のあらまし

新鎌ヶ谷駅付近

■ 評価書について

本事業は、下図のように環境影響評価と都市計画手続きを並行して進めています。

「環境影響評価書（評価書）」は、「環境影響評価方法書（方法書）」および「環境影響評価準備書（準備書）」の手続きを経て実施した環境調査の結果や、大気質や騒音、動物や植物などの環境に与える影響の予測の結果、環境への影響を回避・低減及び代償するために講じようとする環境保全措置、これらの結果を踏まえた環境影響の評価の結果等について取りまとめたものです。また、評価書と併せて、都市計画決定図書を縦覧します。



都市計画手続きとは・・・

都市計画は、将来のまちづくりを考えて、都市の骨組みを形づくっている道路等の位置、規模、構造などを定めるものです。住民に密接な影響を及ぼす計画ですので、その手続きでは、住民の意見を聴きながら案を作成するとともに、出来上がった案に対して住民の皆さんが意見を提出する機会が設けられています。

環境アセスメント手続きとは・・・

環境に大きな影響を及ぼすおそれのある事業を実施する際に、その事業の実施に伴って生ずる環境への影響について、事前に調査・予測・評価するとともに環境保全措置の検討を行い、住民や行政機関などの意見を踏まえた上で、事業実施の際に環境の保全への適正な配慮を行う仕組みです。

◆ 都市計画対象道路事業の名称　一般国道４６４号北千葉道路（市川市～船橋市）

◆ 都市計画決定権者の名称　千葉県

◆ 対象事業の目的

北千葉道路は、東葛地域、北総地域の東西方向の骨格となる道路であり、首都圏北部、千葉ニュータウン、成田空港を結ぶことにより、国際競争力の強化を図るとともに、地域間の交流連携、物流の効率化等、地域の活性化に寄与することが期待されます。

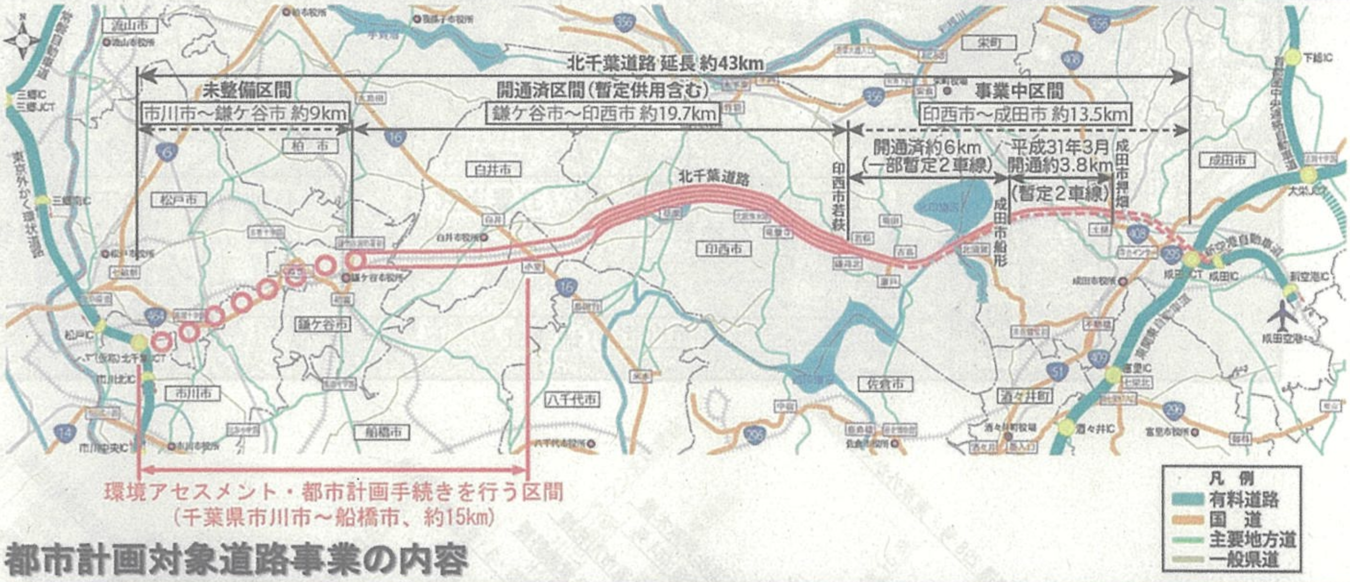
市川市から鎌ケ谷市間は、東西方向の幹線道路が脆弱なため、国道464号や並行する県道等では、慢性的に渋滞が発生しています。

新しい幹線道路となる北千葉道路が整備されることで、交通が分散され、渋滞の緩和が期待されます。これらの課題と求められる機能から、政策目標は以下のとおりです。

○成田空港等の拠点への広域高速移動の強化

○周辺道路の渋滞の緩和

○災害時の緊急輸送ネットワークの強化



◆ 都市計画対象道路事業の内容

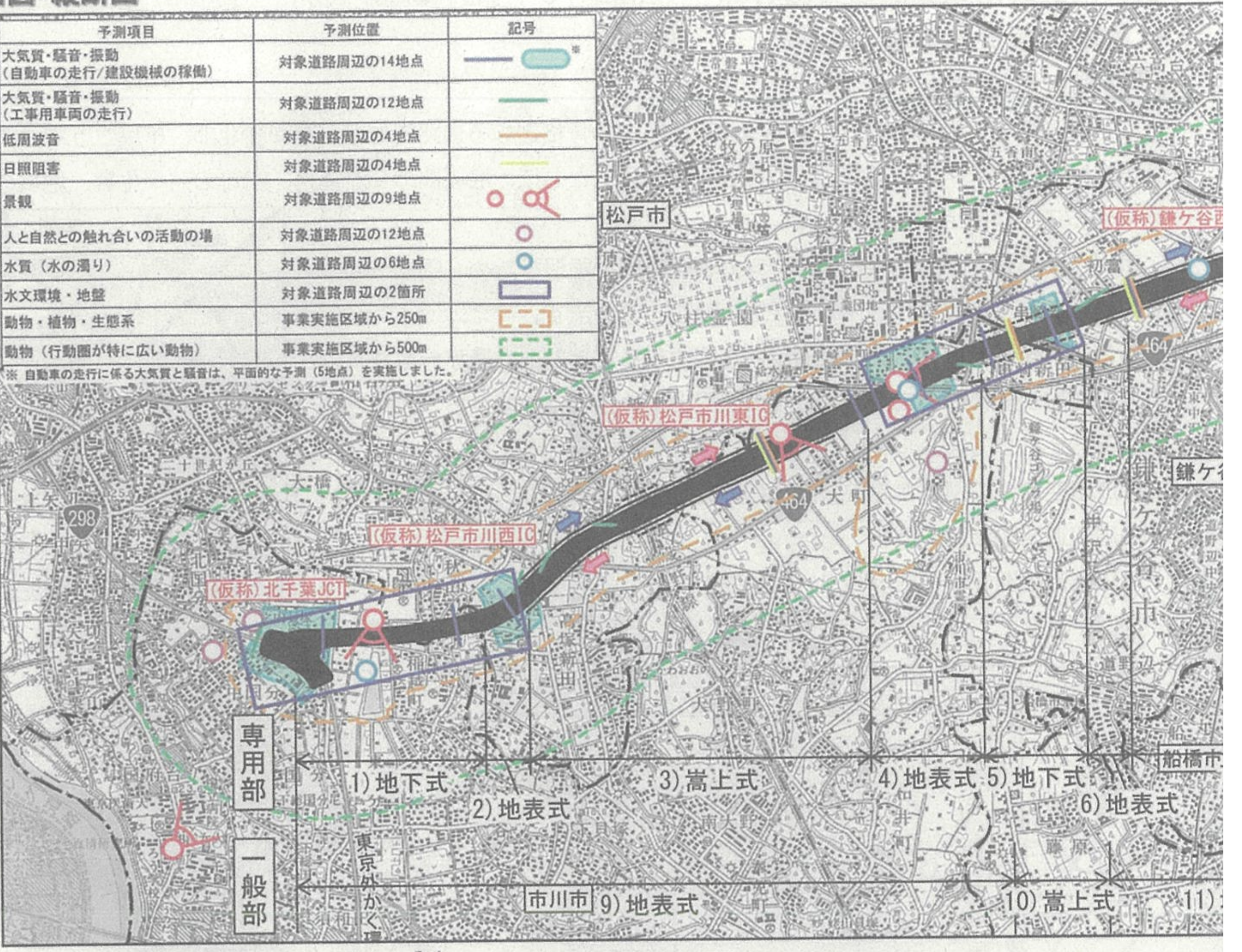
項　目	内　容
事業の種類	一般国道の改築
事業実施区域の位置	起点　千葉県市川市　　終点　千葉県船橋市
事業の規模	延長　約１５ｋｍ
道路の車線数	・市川市～鎌ケ谷市　自動車専用道路（専用部）４車線 一般国道（一般部）４車線 ・鎌ケ谷市～船橋市　自動車専用道路（専用部）４車線
道路の設計速度	専用部　８０ｋｍ／ｈ、一般部　６０ｋｍ／ｈ
道路の区分（種級）	自動車専用道路（専用部）第１種第３級 一般国道（一般部）第４種第１級
道路構造の概要	地表式（盛土部、切土部、掘割部）、地下式（トンネル部）、嵩上式（橋梁・高架部）
計画交通量	専用部：２８，３００～３６，５００　台／日 一般部：２３，６００～３６，１００　台／日

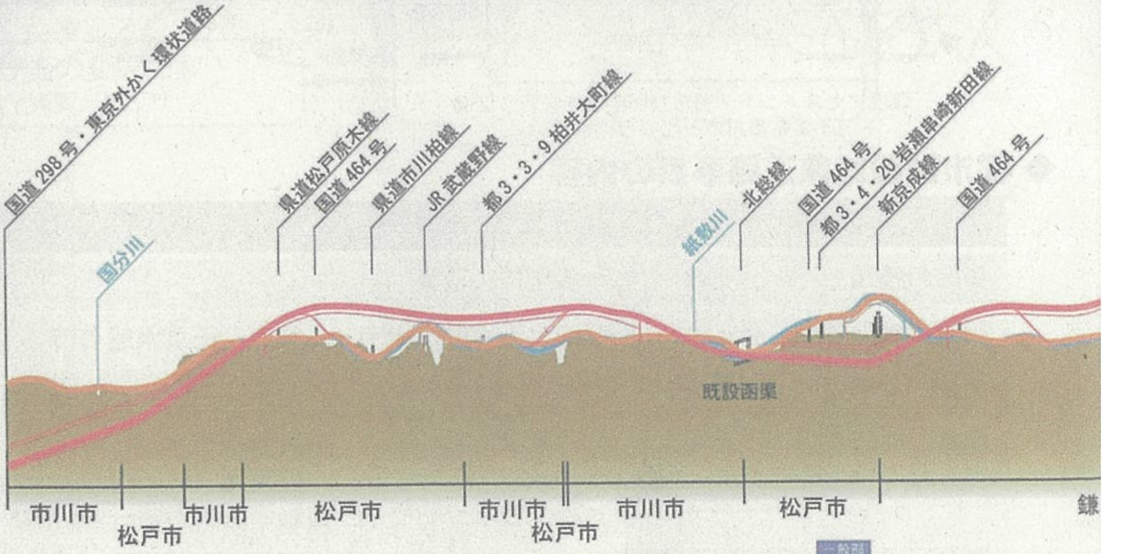
なお、休憩施設の設置の計画はありません。

◆ 平面図・縦断図

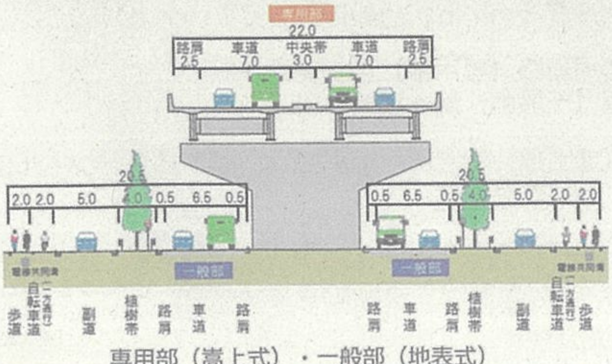
予測項目	予測位置	記号
大気質・騒音・振動（自動車の走行/建設機械の稼働）	対象道路周辺の14地点	※
大気質・騒音・振動（工事用車両の走行）	対象道路周辺の12地点	
低周波音	対象道路周辺の4地点	
日照阻害	対象道路周辺の4地点	
景観	対象道路周辺の9地点	
人と自然との触れ合いの活動の場	対象道路周辺の12地点	
水質（水の濁り）	対象道路周辺の6地点	
水文環境・地盤	対象道路周辺の2箇所	
動物・植物・生態系	事業実施区域から250m	
動物（行動圏が特に広い動物）	事業実施区域から500m	

※ 自動車の走行に係る大気質と騒音は、平面的な予測（5地点）を実施しました。

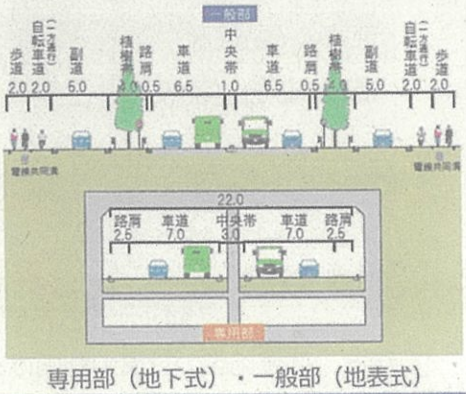




◆ 標準横断図

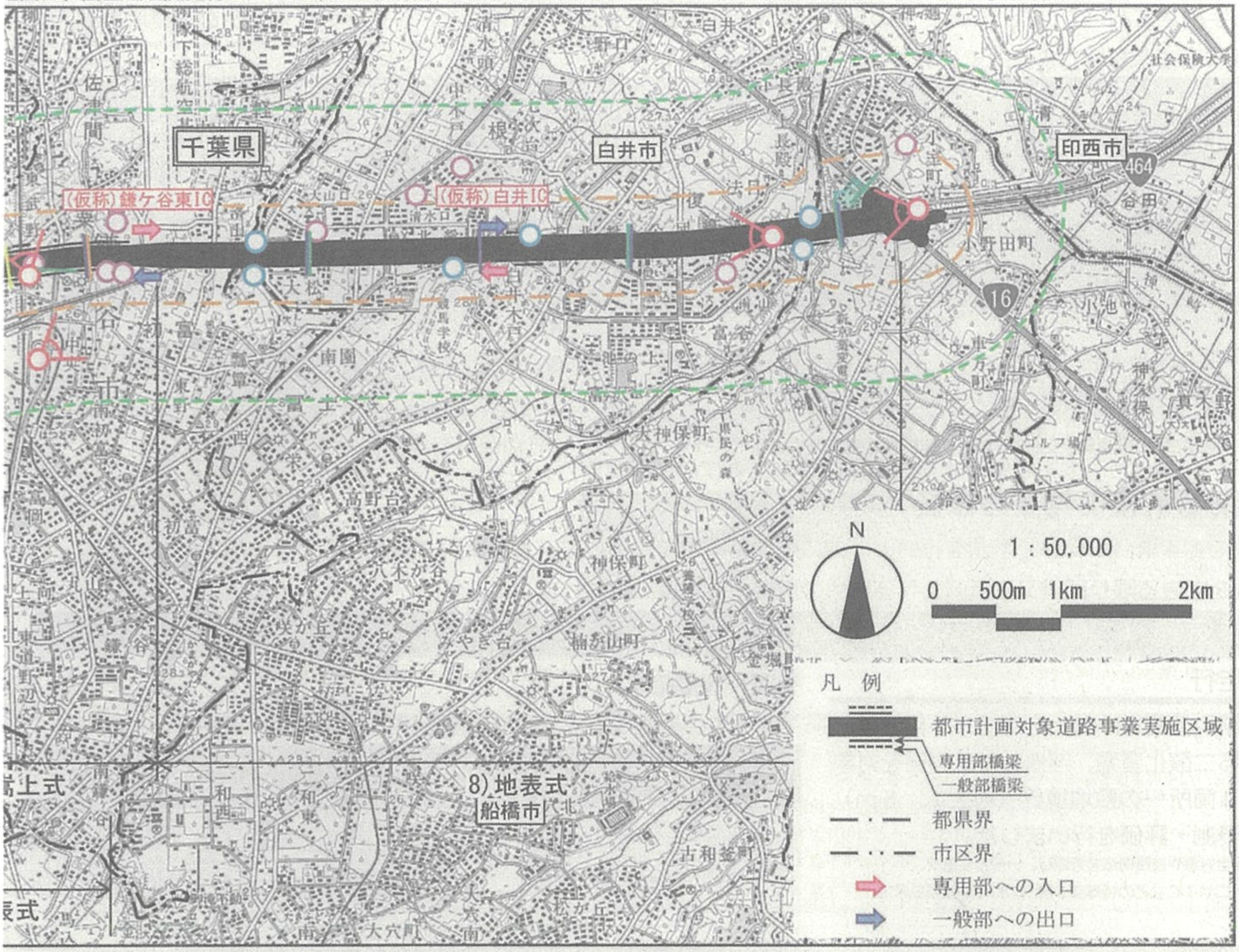


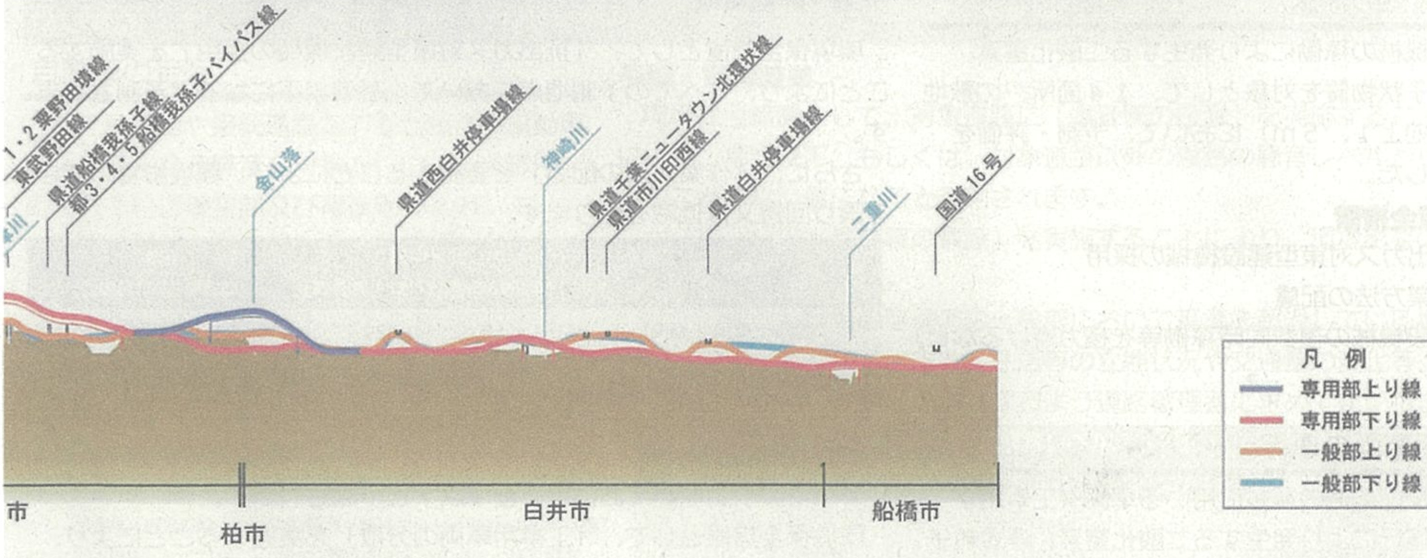
専用部（嵩上式）・一般部（地表式）



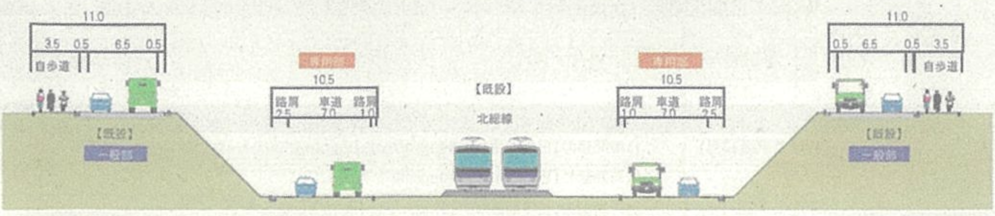
専用部（地下式）・一般部（地表式）

地図は、国土地理院発行の「1：50,000地形図、東京東北部（平成17年8月24日）・佐倉（平成10年9月1日）」を使用したものである。





（単位：m）



専用部（地表式）・一般部（地表式整備済）

◆ 環境影響評価の予測・評価項目の概要

方法書手続きにおいていただいた一般の方や千葉県知事の意見を踏まえ決定した、予測・評価項目及び環境影響要因の概要は以下のとおりです。

環境影響要因 ＼ 予測・評価項目		① 大気質		② 騒音	③ 振動	④ 低周波音	⑤ 水質	⑥ 水文環境	⑦ 地盤	⑧ 日照阻害	⑨ 動物	⑩ 植物	⑪ 生態系	⑫ 景観	⑬ 人と自然との触れ合いの活動の場	⑭ 廃棄物等
		二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	粉じん等													
工事の実施		●	●	●	●		●	●	●		●	●	●			●
完成後	道路の存在							●	●	●	●	●	●	●	●	
	自動車の走行	●		●	●	●										

※：予測・評価項目及び環境影響要因の詳細は、環境影響評価書をご確認ください。

◆ 環境影響評価の結果の概要

選定した１４項目について予測を行い、その結果、基準等を超過している場合や、超過していない場合においても環境影響をできる限り回避又は低減させるための環境保全措置を検討しました。

①－１ 大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）

自動車の走行

北千葉道路や接続道路などを走行する自動車により発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質を対象として、１４箇所※1の敷地境界（地上１．５m）において、予測・評価を行いました。

※1：住居等の保全対象や道路構造を考慮し、一般部９箇所、トンネル坑口やＩＣなどの特殊部５箇所の計１４箇所を選定。

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。

物　質	日平均値（年間98%値、又は2%除外値）	基準（環境基準又は目標値）
二酸化窒素（ppm）	0.022～0.031	0.04以下
浮遊粒子状物質（mg/m^3）	0.045～0.056	0.10以下

建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質を対象として、１４箇所※1の敷地境界（地上１．５m）において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

- ◎排出ガス対策型建設機械の採用
- ◎作業方法の配慮（建設機械の複数同時稼働等を極力避けるなど）

予測・評価結果

環境保全措置として、「排出ガス対策型建設機械の採用」を実施することにより、すべての予測地点において、基準以下になると予測されます。

さらに、「作業方法の配慮」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ります。

物　質	日平均値（年間98%値、又は2%除外値）	基準（環境基準又は目標値）
二酸化窒素（ppm）	0.021～0.029	0.04以下
浮遊粒子状物質（mg/m^3）	0.045～0.056	0.10以下

工事用車両の運行

資材及び機械の運搬に用いる車両（工事用車両）の運行により発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質を対象として、工事用車両の運行が予想される既存道路１２箇所の敷地境界（地上１．５m）において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

- ◎工事用車両の分散

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。

環境保全措置として、「工事用車両の分散」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ります。

物　質	日平均値（年間98%値、又は2%除外値）	基準（環境基準又は目標値）
二酸化窒素（ppm）	0.021～0.025	0.04以下
浮遊粒子状物質（mg/m^3）	0.045～0.056	0.10以下

整合を図るべき基準等

二酸化窒素（ppm）	「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年環境庁告示第37号）	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
	「千葉県環境目標値」	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。
浮遊粒子状物質（mg/m^3）	「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年環境庁告示第24号）	1時間値の1日平均値が0.10mg/m^{3}以下であること。

①－２ 大気質（粉じん等）

建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する粉じん等を対象として、１４箇所[※1]の敷地境界（地上１．５m）において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

◎散水

◎作業方法の配慮
（建設機械の複数同時稼働等を極力避けるなど）

予測・評価結果

環境保全措置として、「散水」を実施することなどにより、すべての予測地点において、基準以下になると予測されます。

さらに、「作業方法の配慮」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ります。

工事の区分	粉じん等（t/km²/月）				基準
	春	夏	秋	冬	（参考値）
土工部・トンネル部 橋梁・高架部	1.0～ 5.4	0.9～ 5.4	1.1～ 8.9	1.1～ 8.9	10

工事用車両の運行

工事用車両の運行により発生する粉じん等を対象として、工事用車両の運行が予想される既存道路１２箇所の敷地境界（地上１．５m）において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

◎工事用車両の分散

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。

環境保全措置として、「工事用車両の分散」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ります。

予測箇所	粉じん等（t/km²/月）				基準
	春	夏	秋	冬	（参考値）
一般国道298号 他11路線	0.2～ 1.8	0.1～ 2.6	0.2～ 3.1	0.3～ 2.6	10

整合を図るべき基準等

粉じん等	スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標を参考とした目安20t/km²/月[※]から、降下ばいじん量の比較的高い地域の値である10t/km²/月を差し引いて設定された値 ※「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律の施行について」（平成2年7月　環大自第84号）

用語の解説

・ppm：1m³の空気中に1cm³の物質が存在する場合の濃度が1ppmとなります。

・日平均値の年間98%値：1年間の測定により得られた1日平均値のうち、低い方から98%に相当する値です。

・日平均値の年間2%除外値：1年間の測定により得られた1日平均値のうち、高い方から2%の範囲内にあるものを除外した後の最高値です。

・浮遊粒子状物質：SPM。大気中に浮遊する粒子状の物質（浮遊粉じん、エアロゾルなど）のうち、粒径が10マイクロメートル以下のものをいいます。

・粉じん：大気環境中に浮遊する微細な粒子状の物質のことです。

・降下ばいじん：大気中に排出されたり、風により地表から舞い上がった粒子状物質のうち、粒子が比較的に大きいために、自重で地上に落下（降下）するものや、雨や雪に取り込まれて地上に落下するものです。

② 騒音

自動車の走行

北千葉道路や接続道路などを走行する自動車により発生する騒音を対象として、１４箇所[※1]のそれぞれ近接空間及び背後地[※2]において、住居等の高さを考慮（地上１．２m及び４．２m[※3]）し、予測・評価を行いました。

環境保全措置

◎遮音壁、側面吸音板、高架裏面吸音板の設置

◎排水性舗装の敷設

※2：近接空間／道路に近い範囲（道路から15mまたは20mの範囲）
　　背後地／近接空間より離れた範囲（道路から15mまたは20m以遠）

※3：地上高さ1.2mは1階、4.2mは2階のおおよその高さとして設定。

予測・評価結果

環境保全措置として、対象道路に「遮音壁の設置」を実施することなどにより、基準以下、もしくは、対象道路以外の道路の騒音レベルから増加することがない値になると予測されます。

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ります。

なお、鎌ケ谷以東の整備済の一般部において基準を超過している地点については、一般部においても、住居等の立地状況や交通量の変化等を踏まえ、適切な環境保全措置を実施するよう道路管理者に求めてまいります。

昼間 夜間	予測位置	等価騒音レベル （L_{Aeq}）	基準 （環境基準）
昼間	近接空間	54～67dB	70dB
	背後地	50～63dB	60または65dB
夜間	近接空間	51～64dB	65dB
	背後地	47～60dB	55または60dB

整合を図るべき基準等　【自動車の走行】等価騒音レベル（L_{Aeq}）

	地域の区分	時間区分	基準値
「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境省告示第64号）	A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	昼間	60dB
		夜間	55dB
	B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	昼間	65dB
		夜間	60dB
	幹線交通を担う道路に近接する空間（近接空間）	昼間	70dB
		夜間	65dB

注1：時間区分は、昼間6:00～22:00、夜間22:00～6:00

注2：A地域：専ら住居の用に供される地域
　B地域：主として住居の用に供される地域
　C地域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

注3：幹線交通を担う道路に近接する空間の範囲
　2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路：15m
　2車線を越える車線を有する幹線交通を担う道路：20m

建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する騒音を対象として、１４箇所※1の敷地境界（地上１．２m及び４．２m※3）において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

◎仮囲いなどの遮音対策
◎低騒音型建設機械の採用
◎作業方法の配慮
（建設機械の複数同時稼働等を極力避けるなど）

予測・評価結果

環境保全措置として、「仮囲いなどの遮音対策」を実施することなどにより、すべての地点において、基準以下になると予測されます。

さらに、「低騒音型建設機械の採用」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ります。

工事の区分	騒音レベルの90%レンジの上限値（L_{A5}）	基準（規制基準）
土工部・トンネル部 橋梁・高架部	68～85dB	85dB

整合を図るべき基準等

「騒音規制法」（昭和43年法律第98号）に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準	特定建設作業の場所の敷地の境界線において、85dBを超える大きさのものでないこと。

工事用車両の運行

工事用車両の運行により発生する騒音を対象として、工事用車両の運行が予想される既存道路１２箇所の敷地境界（地上１．２m及び４．２m※3）において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

◎工事用車両の分散

予測・評価結果

すべての地点において、基準以下、もしくは、現況値に対して騒音レベルは増加しないと予測されます。

環境保全措置として、「工事用車両の分散」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ります。

予測位置	等価騒音レベル（L_{Aeq}）	基準	
		環境基準（昼間）	要請限度（昼間）
一般国道298号 他11箇所	56～76dB （現況値：55～76dB）	70dB	75dB

整合を図るべき基準等

	地域の区分	時間区分	基準値
「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境省告示第64号）による道路に面する地域の基準	幹線交通を担う道路に近接する空間（近接空間）	昼間	70dB
「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」（平成12年総理府令第15号）による自動車騒音の限度	幹線交通を担う道路に近接する空間（近接空間）	昼間	75dB

④ 低周波音

自動車の走行

北千葉道路を走行する自動車の走行により発生する低周波音を対象として、道路構造が橋梁や高架構造となる４箇所の敷地境界（地上１．２m）において、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。

50%時間率音圧レベル（L_{50}）	G特性 5%時間率音圧レベル（L_{G5}）	基準（指標値）	
		一般環境中に存在する低周波音圧レベル（L_{50}）	ISO7196に規定されたG特性低周波音レベル（L_{G5}）
70～78dB	79～85dB	90dB	100dB

整合を図るべき基準等

一般環境中に存在する低周波音圧レベル：
1～80Hzの50%時間率音圧レベル（L_{50}）で90dB
ISO7196に規定されたG特性低周波音レベル：
1～20HzのG特性5%時間率音圧レベル（L_{G5}）で100dB

用語の解説

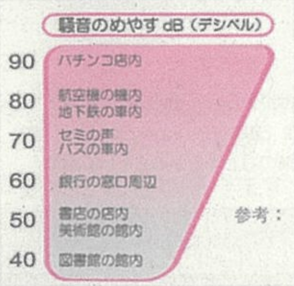
・dB（デシベル）：音や振動の大きさを表す単位です。

【騒音】

・L_{A5}：騒音レベル（A特性）の90%レンジの上端値を示します。90%レンジは、多数個の騒音値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ5%ずつ除外したものであり、L_5とは残った値のうち上端の値を指します。

・L_{Aeq}：等価騒音レベル（A特性）を示します。L_{Aeq}は変動する騒音レベルのエネルギー量の平均値であり、不規則で大幅に変動する騒音の評価値の一つで、人の感じ方との対応が良いとされています。

・A特性：人間の耳に聞こえる感覚量に補正した音（特性）であることを意味します。



参考：「騒音の目安について」
全国環境研協議会
騒音小委員会

【低周波音】

・低周波音：人の耳には感知し難い低い周波数（一般的に100Hz以下）の空気の振動を言います。

・L_{50}：50%時間率音圧レベルを示します。音圧レベルの値を大きい順に並べた場合、ちょうど中央に位置する値を示します。

・L_{G5}：5%時間率音圧レベル（G特性）を示します。G特性とは、一般的に人の耳には聞こえないとされる超低周波音（20Hz以下の低周波音）の人体感覚を評価する指標です。

③ 振動

自動車の走行

北千葉道路を走行する自動車により発生する振動を対象として、１４箇所※1の敷地境界において、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。

振動レベルの80%レンジの上端値（L_{10}）		基準（規制基準）	
昼間	夜間	昼間	夜間
40～54dB	41～54dB	65dB	60dB

整合を図るべき基準等

	区域の区分	時間区分	基準値
「振動規制法施行規則」（昭和51年総理府令第58号）による道路交通振動の限度	第一種区域	昼間	65dB
		夜間	60dB
	第二種区域	昼間	70dB
		夜間	65dB

建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する振動を対象として、１４箇所※1の敷地境界において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

◎低振動型建設機械の採用
◎作業方法の配慮
（建設機械の複数同時稼働等を極力避けるなど）

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。

環境保全措置として、「低振動型建設機械の採用」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ります。

振動レベルの80%レンジの上端値（L_{10}）	基準（規制基準）
47～69dB	75dB

整合を図るべき基準等

「振動規制法施行規則」（昭和51年総理府令第58号）による特定建設作業の規制に関する基準	特定建設作業の場所の敷地の境界線において、75dBを超える大きさのものでないこと。

工事用車両の運行

工事用車両の運行により発生する振動を対象として、工事用車両の運行が予想される既存道路１２箇所の敷地境界において、予測・評価を行いました。

環境保全措置

◎工事用車両の分散

予測・評価結果

すべての予測地点において、基準以下と予測されます。

環境保全措置として、「工事用車両の分散」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ります。

振動レベルの80%レンジの上端値（L_{10}）	基準（規制基準：昼間）
39～59dB	65dB

整合を図るべき基準等

	区域の区分	時間区分	基準値
「振動規制法施行規則」（昭和51年総理府令第58号）による道路交通振動の限度	第一種区域	昼間	65dB
	第二種区域	昼間	70dB

⑤ 水質（水の濁り）

工事の実施

工事の実施により発生する水質への影響（水の濁り）を対象として、北千葉道路が渡河する６河川において、予測・評価を行いました。

河川名称	
国分川	金山落
紙敷川	神崎川
大津川	二重川

予測・評価結果

切土工や既存工作物の除去、工事施工ヤードや工事用道路の設置などにより、法面や裸地などから発生する濁水が周辺河川へ流出することで、水の濁りの発生が予測されます。

環境保全措置として、「速やかな転圧及び法面整形」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ります。

また、供用後の路面排水による手賀沼や印旛沼の水質負荷の低減を図るため、処理桝等を設置します。

環境保全措置

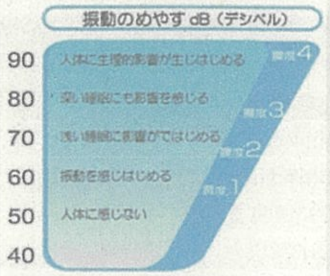
◎速やかな転圧及び法面整形　◎シート等による被覆等の実施
◎仮設沈砂池の設置

用語の解説

・dB（デシベル）：音や振動の大きさを表す単位です。

【振動】

・L_{10}：振動レベルの80%レンジの上端値を示します。80%レンジとは、多数個の騒音値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ10%ずつ除外したものであり、L_{10}とは残った値のうち上端の値を指します。



参考：「生活環境における騒音・振動を考える」（財）日本環境協会

⑥ 水文環境（河川・地下水）、⑦ 地盤

工事の実施、道路の存在

工事の実施及び道路（地下構造物）の存在により発生する河川流量や地下水位の変化、地下水位の低下による地盤沈下を対象として、河川については北千葉道路と交差する６河川を定性的に、地下水及び地盤については地下構造物を設置する２箇所において数値シミュレーション及び理論モデルによる計算により、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

地下水については、工事の実施や道路（地下構造物）の存在により、地下水が遮断されることで、上流側で水位上昇や、下流側で水位低下が発生すると予測されます。また、地下水位が低下することで、河川では国分川や紙敷川、大津川の流量の変化や、地盤では地盤沈下の発生が予測されます。

地下水の環境保全措置として、「復水工法」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ります。

また、河川流量及び地盤沈下量は、地下水位の変化による影響が大きく寄与することから、地下水と同様に、環境保全措置として、「復水工法」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ります。

なお、地下水位や地盤沈下の状況の事後調査を実施します。

項目	予測地域	対象地層	工事の実施		道路の存在	
			最大上昇量	最大低下量	最大上昇量	最大低下量
浅層地下水位の変動量	市川市稲越町～松戸市高塚新田	A Ds1	約0.6m	約-1.1m	約0.8m	約-1.0m
	市川市大町～鎌ケ谷市初富	Ds1	約0.3m	約-0.4m	約1.1m	約-1.1m

項目	予測地域	対象地層	工事の実施		道路の存在	
			最大上昇量	最大低下量	最大上昇量	最大低下量
深層地下水位の変動量	市川市稲越町～松戸市高塚新田	Ds2	約0.7m	約-1.5m	約1.1m	約-1.2m
		Ds3	約0.8m	約-1.6m	約1.2m	約-1.2m
	市川市大町～鎌ケ谷市初富	Ds2	約0.6m	約-0.9m	約1.1m	約-1.1m
		Ds3	0.2m未満	-0.2m未満	0.2m未満	-0.2m未満

項目	予測地域	最大地盤沈下量
地盤沈下量	市川市稲越町～松戸市高塚新田	約0.15m
	市川市大町～鎌ケ谷市初富	約0.02m

環境保全措置

◎復水工法の採用

◎通水工法の採用

用語の解説

・浅層地下水：
地表面から約５～２５ｍの沖積層中に存在する地下水です。（沖積層とは、約1万年前～現在までの沖積世（完新世）に堆積した層であり、河川による低地の堆積物（泥、砂、礫、泥炭など）から構成され、軟弱層が多く分布しています。

・深層地下水：
上部洪積層の砂層及び砂礫層に存在する地下水です。（洪積層とは、約170万年前～約1万年前の洪積世（更新世）に生成された地層であり、丘陵地、台地、段丘地を構成しています。）

・被圧地下水：
帯水層中の地下水が大気圧以上の圧力を受けている状態にある地下水です。一般的に深層に存在する地下水で、移動速度は非常に遅い地下水です。

⑧ 日照阻害

道路の存在

道路（嵩上式）の存在により発生する日照阻害を対象として、道路構造が橋梁や高架構造となる４箇所において、予測・評価を行いました。

予測地点	日影時間（冬至日）	基準（指標値）
市川市大町	3時間以内	5時間
松戸市串崎新田	4時間以内	
鎌ケ谷市初富	5時間以上	
鎌ケ谷市粟野	5時間以上	

予測・評価結果

冬至の日影となる時間が、参考となる指標※4の「2階で５時間以上」を超過すると予測されることから、環境保全措置として、「高架構造物の上下部工の形式・配置等の工夫」を実施することにより、環境影響のできる限り低減を図ります。

なお、本事業に起因する日照阻害については、必要に応じて関係通達※4に基づき適切に対処します。

※4：「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損失等に係る費用負担について」（昭和51年建設省計用発第4号）

環境保全措置

◎高架構造物の上下部工の形式・配置等の工夫

⑨ 動物、⑩ 植物、⑪ 生態系

工事の実施、道路の存在

北千葉道路及びその周辺において、現地調査により確認された動植物を対象として、生息・生育環境の改変の程度等を踏まえた予測・評価を行いました。

項目		確認種類等			重要な種類等		
動物	哺乳類	5 目	8 科	12 種	2 目	2 科	2 種
	鳥類(一般)	15 目	35 科	75 種	12 目	21 科	34 種
	鳥類(猛禽類)	2 目	2 科	8 種	2 目	2 科	6 種
	両生類	1 目	4 科	5 種	1 目	3 科	3 種
	爬虫類	2 目	8 科	13 種	2 目	7 科	11 種
	昆虫類	18 目	268 科	1,566 種	8 目	18 科	29 種
	魚類	6 目	9 科	19 種	4 目	6 科	9 種
	底生動物	26 目	73 科	149 種	5 目	9 科	13 種
植物	シダ植物		13 科	55 種		1 科	1 種
	裸子植物		8 科	15 種		ー	
	被子植物		120 科	826 種		22 科	39 種
	付着藻類	17 目	38 科	241 種		2 科	3 種

項目	調査結果の概要
生態系	北千葉道路周辺には、地域を特徴づける生態系として、「樹林環境の生態系」、「耕作地及び緑の多い住宅地環境の生態系」、「水辺環境の生態系」が存在しています。

予測・評価結果

動物については、猛禽類（オオタカ）は、生息環境が保全されないおそれがありますが、その他の重要な種の生息環境は保全されると予測されます。重要な植物種については、１７種で生育地が計画道路内などに位置し、生育環境が保全されない、または保全されないおそれがあると予測されます。環境保全措置として、猛禽類（オオタカ）は「繁殖期を避けた工事工程の配慮及び段階的な土地の改変」、重要な植物種は、「移植（代償措置）」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ります。なお、猛禽類（オオタカ）の生息状況や移植した植物の生育状況の事後調査を実施します。

環境保全措置

◎工事施工ヤードなどの計画区域内利用（動植物・生態系）
◎移動経路の確保（動物・生態系）
◎照明の漏れ出しの抑制（動植物・生態系）
◎工事工程の配慮及び段階的な土地の改変（動物・生態系）
◎低騒音型・低振動型建設機械の採用（動物・生態系）
◎締切·沈砂池等の濁水処理の実施（動植物・生態系）
◎移植（代償措置）（植物）

⑫ 景観

道路の存在

北千葉道路周辺の主要な眺望景観や身近な景観及び景観資源９箇所を対象として、主要な眺望点や景観資源の改変の程度、眺望景観の変化の程度について、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

直接改変される景観資源や景観の構成に変化が生じる眺望点が発生すると予測されることから、環境保全措置として、「構造物（橋梁等）などの形状やデザイン、色彩の配慮」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ります。

環境保全措置

◎構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の配慮
◎道路付属物（照明ポール、立入防止柵等）の形状、デザイン、色彩の配慮
◎地形改変の最小化　◎のり面等の緑化

⑬ 人と自然との触れ合いの活動の場

道路の存在

北千葉道路周辺の主要な人と自然との触れ合いの活動の場１２施設を対象として、改変の有無や、利用性・快適性の変化について、予測・評価を行いました。

予測・評価結果

活動の場の地形の改変は発生しませんが、散策路などから北千葉道路が視認できることにより、快適性に変化を与える可能性があると予測されることから、環境保全措置として、「構造物（橋梁等）などの形状やデザイン、色彩の配慮」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ります。

環境保全措置

◎構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の配慮
◎道路付属物（照明ポール、立入防止柵等）の形状、デザイン、色彩の配慮

⑭ 廃棄物等

工事の実施

工事の実施により発生する廃棄物等（建設発生土、建設汚泥、建設発生木材、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊）を対象として、予測・評価を行いました。

環境保全措置

◎工事間流用の促進
◎再資源化施設への搬入等による他事業等での利用

予測・評価結果

建設発生土は約２６２万m^3、建設発生木材は約０．３２万m^3などが発生すると予測されます。

環境保全措置として、「工事間流用の促進」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ります。

なお、再利用や再資源化できないものが発生した場合には、関係法令に基づき適切に処理・処分を行います。

◆ 事後調査

環境影響評価法に基づき、以下の項目について事後調査を行います。

環境要素の大区分	項目		実施理由	調査項目
	環境要素の区分	影響要因の区分		
水文環境	河川	道路（地下式）の存在、掘削工事、トンネル工事の実施	環境保全措置は、既存の知見及び事例、専門家等の意見を参考に実施するが、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため実施	河川への影響が生じるおそれのある地下水位の状況調査
水文環境	地下水	道路（地下式）の存在、掘削工事、トンネル工事の実施	環境保全措置は、既存の知見及び事例、専門家等の意見を参考に実施するが、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため実施	地下水位の状況調査
地盤	地盤沈下	道路（地下式）の存在、掘削工事、トンネル工事の実施	環境保全措置は、既存の知見及び事例、専門家等の意見を参考に実施するが、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため実施	地盤沈下の状況調査
動物	重要な種及び注目すべき生息地	道路（地表式、嵩上式）の存在、建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置	環境保全措置は、既存の知見及び事例、専門家等の意見を参考に実施するが、猛禽類の「オオタカ」については、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため実施	営巣地の移動により繁殖に影響が生じるおそれのある重要な猛禽類（オオタカ）の生息状況の確認調査
植物	重要な種及び群落	道路（地表式、嵩上式）の存在、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置	環境保全措置は、既存の知見及び事例、専門家等の意見を参考に実施するが、「移植」については、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため実施	移植した植物の生育状況調査
生態系	地域を特徴づける生態系	道路（地表式、嵩上式）の存在、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置	環境保全措置は、既存の知見及び事例、専門家等の意見を参考に実施するが、猛禽類の「オオタカ」については、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため実施	営巣地の移動により繁殖に影響が生じるおそれのある重要な猛禽類（オオタカ）の生息状況の確認調査

◆ 総合評価

本環境影響評価では、環境への影響を及ぼすおそれのある以下の１４項目について、調査、予測及び評価を行いました。

環境要素

①大気質　②騒　音　③振　動　④低周波音　⑤水　質　⑥水文環境（河川・地下水）
⑦地　盤　⑧日照阻害　⑨動　物　⑩植　物　⑪生態系　⑫景　観
⑬人と自然との触れ合いの活動の場　⑭廃棄物等

予測・評価結果

- 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、環境負荷の回避又は低減に努めており、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評価します。
- なお、「水文環境」、「地盤」、「動物」、「植物」、「生態系」については、環境への影響が生じる可能性があるため、事後調査を実施し、専門家等の指導・助言を得ながら適切な措置を講じます。

今後、詳細な計画検討に当たっては、環境影響評価の結果に基づき、環境保全に十分配慮して行うほか、詳細なものとする必要がある環境保全措置の内容については、詳細な設計や事後調査等の結果を踏まえ、十分に検討します。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。

令和２年11月 千葉県

鎌環第１３６号
令和２年５月１日

千葉県知事　鈴木　栄治　様

鎌ケ谷市長　清水　聖士

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意見について（回答）

このことについて、一般国道４６４号北千葉道路（市川市～船橋市）環境影響評価準備書の内容について、鎌ケ谷市環境審議会で審議し、意見を別添のとおりまとめました。事業者に対し十分な環境保全措置を講じることを要望し、市の意見といたします。

【問い合わせ】
鎌ケ谷市　市民生活部　環境課　環境計画係
〒２７３－０１９５　鎌ケ谷市新鎌ケ谷２－６－１
TEL　０４７－４４５－１２２７
FAX　０４７－４４５－１４００
Mail　kankyoukeikaku@city.kamagaya.lg.jp

（別添）

鎌ケ谷市環境審議会の意見

環境影響評価準備書では、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１４項目の環境要素について調査、予測及び評価をしています。全ての項目で必要な環境保全措置の実施は、事業者の実行可能な範囲となっておりますが、今後、予測し得なかった影響が発生した場合も含め、専門家等の指導・助言を得ながら、十分な環境保全措置を行っていただくことを要望いたします。

はじめに、供用後の大気質や騒音について、調査、予測及び評価では、環境基準を下回っているとの見解です。工事期間中の大気質や騒音についても、工事用車両については、計画路線近辺における既存の県道等での予測評価を行っており、工事車両を分散することで、環境要素の負荷低減が図られると評価していますが、工事用車両は極力、事業用地内を利用していただくよう配慮していただくとともに、工事車両の度重なる通行に伴う既存道路の損傷等、工事用車両の通行に起因して発生する課題への対応については、事業者側による十分な対応を要望いたします。また、高架構造物（橋梁）の継ぎ目は走行による振動・騒音が大きくなる恐れがあるので、極力、段差が生じないよう配慮するとともに防音壁を設置する等、適切な維持管理を行っていいただくよう、事業者側による十分な配慮をお願いいたします。

鎌ケ谷市内の北千葉道路の高架構造において、日照阻害の予測評価については、昭和５１年建設省通達「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用分担について」に基づき行われております。当該通達は、居住を前提とした補償（暖房、照明等）による内容となっており、日照不足に伴う沿道農地の農産物への影響（減収等）には対応できていないものと考えられますが、これが発生した場合の補償に関しても配慮をお願いします。また、高架構造は風向きが変わり、風害を生ずることが懸念されます。近隣の畑にも多大な影響が出る恐れがあることから、風害についても配慮をお願いいたします。

工事の実施や高架構造の道路の存在による、自然環境への影響は少なからずあると考えます。

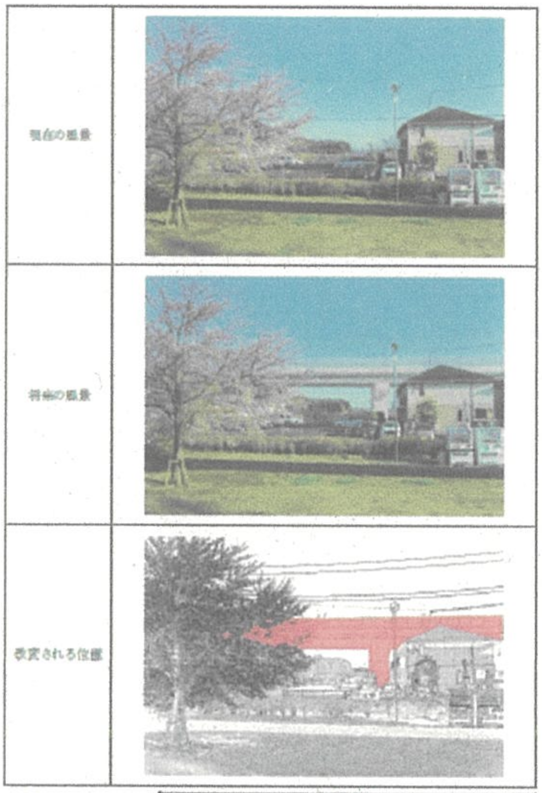
水文環境では、大津川水路において、三面水路の側壁から水が湧き出ているところを見ることができます。水位の変動の要因（準備書Ｐ10.6-2 表 10.6.1-2 及び図 10.6.1-1 の記載）により、地下水位の変動が見込まれることから、大津川へ流れる粟野地区公園近隣の水路や市制記念公園脇の新鎌ケ谷東部調整池等でも事後調査を行い、適切な対応をお願いいたします。

生態系については、環境への変化が生じる可能性があるため、事後調査を必ず実施していただくようお願いいたします。重要な猛禽類の生息状況や移植した植物の生育状況を事後調査する他、新鎌ケ谷地区でもタヌキやキジが生息するなど、市内には貴重な動

植物が多く生息していることから、その点に留意していただくようお願いいたします。
　環境への影響評価は生態系連鎖の複雑な仕組みから予測どおりにいかないこともありますので、客観的にあらゆる可能性を検討して慎重な対応をお願いいたします。
　また、住民の生活環境において、景観も重要な要素の一つです。
　鎌ケ谷市は緑や梨畑の多い景観を有していることから、高架構造は、眺望や快適な住民生活に影響を与えることが予想されます。
　景観評価は、本来連続して観る位置の動きで判断する必要がありますので、コンピュータグラフィックスで予測できればいいのですが、準備書Ｐ10.12.1-33 の写真10-12.1-1（6）主要な眺望景観の変化（新鎌ふれあい公園）（別図１参照）からの景観の影響は大きいように思われます。構造物は、一体にグレーではなく、暖色系の淡いグレーまたは緑か青のスリットでトーンを少し変化して水平ラインを強調する（別図２参照）と良いのではないかと考えます。周辺の圧迫感の軽減など、デザインに配慮し、そのデザインの決定にあたっては、鎌ケ谷市を含めた沿線市との調整をお願いいたします。
　その他、環境影響評価項目には設定されておりませんが、電波障害について、調査・検討し、必要に応じた対策をお願いいたします。
　今後、計画の実施にあたっては、環境影響評価や事後調査の結果を踏まえ、十分な環境保全措置を講じていただくことを意見といたします。

別図１

写真 10-12.1-1（6）主要な眺望景観の変化（新鎌ふれあい公園）



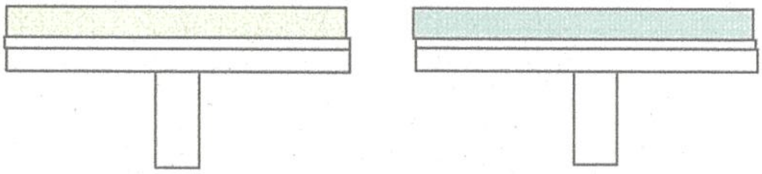
撮影条件	
撮影日	平成31年4月2日
天候	晴れ
使用カメラ	NIKON D3100
レンズ焦点距離	27mm

写真 10.12.1-1(6)　主要な眺望景観の変化（新鎌ふれあい公園）

10.12-33

別図２

暖色系の淡いグレーまたは緑か青のスリットでトーンを少し変化して水平ラインを強調したもの



（上段の防護柵はメッシュ等存在感が薄いイメージで描いています）

報告４ 資料

鎌ケ谷市第３次環境基本計画策定に向けたスケジュールについて

１　報告趣旨

鎌ケ谷市第２次環境基本計画は、鎌ケ谷市環境基本条例の基本理念の実現に向け、様々な環境施策を計画的に推進するために平成２５年３月に策定しましたが、現行計画が令和４年度をもって計画期間を終了することから、新たな計画として、鎌ケ谷市第３次環境基本計画（計画期間：令和５年度から令和１４年度まで）策定に係るスケジュール等の情報を共有することを目的とします。

２　鎌ケ谷市第３次環境基本計画の策定について

（１）計画の位置づけ

本計画は、鎌ケ谷市環境基本条例第９条の規定に基づき、良好な環境の保全等に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために定めるものです。また、本計画は「鎌ケ谷市総合基本計画」に基づく個別計画であり、「地球温暖化対策実行計画」「一般廃棄物処理基本計画」「生活排水対策推進計画」「緑の基本計画」など、他の個別計画との整合を図るよう補完・連携しあうものです。

根拠法：環境基本法（平成５年１１月１９日法律第９１号）
　　　　鎌ケ谷市環境基本条例（平成２０年３月２４日条例第５号）第９条

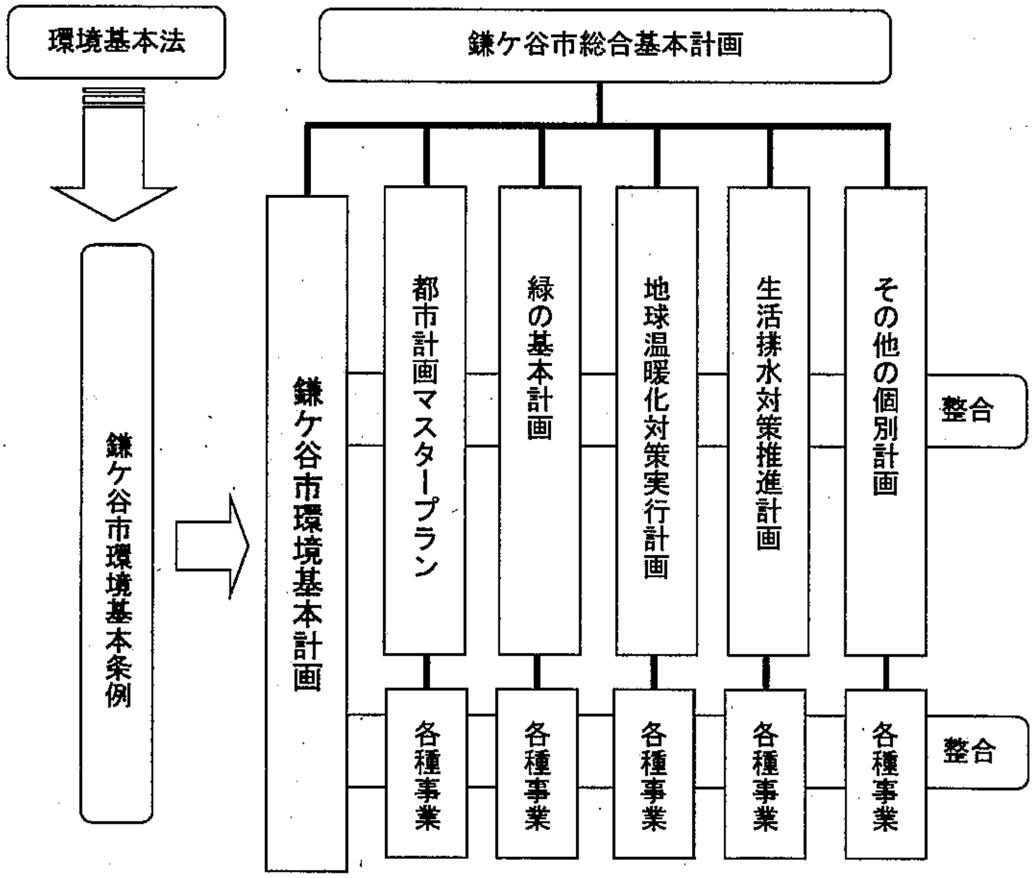


図１　環境基本計画イメージ

（２）計画の期間　　令和５年度～令和１４年度（１０年間）

（３）策定の経緯

平成２５年度から令和４年度までの１０年間を計画期間とした鎌ケ谷市第２次環境基本計画では、「自然と社会が調和する環境共生都市」の実現を目指して、「環境フェア」の開催や「鎌ケ谷市地球温暖化対策実行計画（鎌ケ谷市エコアクションプラン）」の推進など様々な環境施策を推進してきました。

なお、令和５年度から始まる鎌ケ谷市第３次環境基本計画を策定するにあたり、令和３年度は環境基礎調査を行い、令和４年度は環境基本計画を策定するものです。

（４）策定スケジュール（予定案）

令和３年　５月　計画策定に係る受注者（社）の決定
令和３年　６月　市内環境基礎調査開始（R3.6～R4.3）
令和３年　８月　令和３年度第１回鎌ケ谷市環境審議会
　　　　　　　　　アンケート調査内容の検討
　　　　　　　　アンケート調査開始
令和４年　１月　令和３年度第２回鎌ケ谷市環境審議会
　　　　　　　　　アンケート調査結果、環境基本計画素案の説明
令和４年　４月　令和４年度第１回鎌ケ谷市環境審議会
　　　　　　　　　計画案の概要説明
　　　　　　　　　関係各課に意見照会
令和４年　７月　令和４年度第２回鎌ケ谷市環境審議会
　　　　　　　　　計画の概要説明
令和４年１１月　令和４年度第３回鎌ケ谷市環境審議会
　　　　　　　　　計画（修正案）の説明
令和４年１１月　～　令和４年１２月
　　　　　　　　パブリックコメント実施
令和５年　２月　令和４年度第４回鎌ケ谷市環境審議会で承認

（４）計画の対象範囲

鎌ケ谷市環境基本条例に基づき、以下のとおりとしています。

生活環境　：　公害防止、有害物質の適正管理　など（条例第４条第１号）
自然環境　：　多様な自然環境を保全するとともに、野生生物の保護その他、生物の多様性の確保を図る（条例第４条第２号）
文化的環境：　良好な景観の形成、魅力的なまち並みなど　（条例第４条第３号）

資源循環　：　資源と環境復元力の有限性を認識し、環境への負荷の少ない持続的発展が可能な循環型社会の構築（条例第４条第４号）

地球環境　：　地球温暖化防止など地球環境の保全のために行動（条例第４条第５号）

（５）目標とする環境像

『自然と調和した災害に強いまちづくり』

（重点目標）

・市民の安全、安心な生活を確保するため、健康や生活環境に被害を及ぼす公害の防止を図る。
・市民、事業者、行政が一体となって、市域内の温室効果ガス排出量の抑制を図る。
・環境保全活動への参加機会の創出を図る。

以上