

「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）環境影響評価書」に対する環境大臣意見

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）（以下「本事業」という。）は、千葉県南房総市から富津市を結ぶ延長約 19.2km の暫定 2 車線道路を全線 4 車線化する事業である。

本事業は、安全で円滑な交通の確保、観光振興及び地域活性化並びに防災力の強化を目的として計画されている。

対象事業実施区域及びその周辺には、学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設及び住居（以下「住居等」という。）が存在し、本事業の実施により、大気質への影響及び騒音による生活環境への影響が懸念される。

また、「第五次循環型社会形成推進基本計画」（令和 6 年 8 月閣議決定）において、建設混合廃棄物の発生量の低減や再資源化を促進する措置を講ずることで、最終処分される建設廃棄物の量を低減することとされており、本事業の実施に伴い発生する廃棄物及び建設発生土についても発生量の抑制及び再資源化を促進し、サーキュラーエコノミーへの移行に資する事業計画とすることが重要である。

さらに、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて、「地球温暖化対策計画」（令和 3 年 10 月閣議決定）において、運輸部門の取組として道路交通流対策が位置づけられており、本事業においても脱炭素化に資する取組を進めていく必要がある。

以上を踏まえ、本事業の実施に当たっては、環境への影響が最小限となるよう、次の措置を適切に講ずるとともに、その旨を補正後の環境影響評価書に適切に記載されたい。

## 1. 総論

### （1）調査、予測及び評価の再実施

本事業の工事着手及び供用開始時期は確定されていないため、本事業の実施までに交通や周辺市街地の状況等が変化する可能性がある。このため、社会環境、生活環境及び自然環境の状況について、現段階では予測し得なかった変化が見込まれる場合は、その変化を考慮した上で、生活環境及び自然環境への影響について、調査、予測及び評価の項目を再検討し、調査、予測及び評価を再実施すること。また、その時点における環境政策に応じて必要な環境保全措置を検討し、その内容を公表すること。

### （2）環境保全措置の具体化

今後の詳細な設計等に伴い具体化する環境保全措置については、これまでの調査結果や専門家等の意見を踏まえて措置の内容を十分に検討すること。また、具体化においては、専門家等の意見や検討に当たっての主要な論点、対応方針等を適切に公表するなど、透明性及び客観性を確保すること。

### (3) 地域住民等への丁寧な説明

本事業は、住居等が存在する地域及びその周辺において、長期間にわたり工事が実施される計画であることから、工事説明会等の場を活用して、上記(1)及び(2)を踏まえた本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対し丁寧に説明すること。

## 2. 各論

### (1) 大気質及び騒音

対象事業実施区域及びその周辺には複数の住居等が存在し、資材及び機械の運搬に用いる車両(以下「工事用車両」という。)の運行に係る粉じん等の降下量並びに建設機械の稼働に係る騒音の予測値が一部の地点で基準値を超過し、環境保全措置の実施を前提とすることで基準値以下となると予測されている。

このため、工事用車両のタイヤ洗浄、低騒音型建設機械の採用、仮囲い及び防音シートの設置等の対策を実施することで、工事用車両の運行による大気質への影響及び建設機械の稼働による騒音を回避又は極力低減すること。また、本事業によるこれらの影響が十分に低減できていないと判断された場合には、必要な環境保全措置を講ずること。

### (2) 廃棄物等

ア 工事に伴い発生する廃棄物は、できる限り再生利用を図るとともに、工事着手までに、廃棄物の種類及び発生量に応じた処理方法及び処分先を決定し、適正に処理すること。

イ 工事に伴う建設発生土は約186万 $\text{m}^3$ と予測されており、そのうち約146万 $\text{m}^3$ を対象事業実施区域外へ搬出することとされている。このため、対象事業実施区域内での利用及び工事間利用を推進し、建設発生土の発生量及び最終処分量の抑制に努めること。また、建設発生土の仮置場を設置する場合は、周辺的生活環境及び自然環境への影響が懸念される区域を回避して設置場所を選定すること。併せて、仮置場までの適切な運搬及び仮置場における適切な管理を図り、建設発生土の飛散、流出等による周辺環境への影響を回避又は極力低減すること。さらに、建設発生土の対象事業実施区域外への搬出に当たっては、建設発生土の利用・処分の流れを適切に把握・管理し、不適正処分等を防止すること。

### (3) 温室効果ガス等

2030年度46%削減目標及び2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、関連する施策の進捗状況を注視し、事業計画に適切に反映させていくことが重要である。

地球温暖化対策計画に基づく2030年度目標の達成に向けては、省エネ性能の高い機器の活用等による工事中の温室効果ガスの排出削減対策、道路照明のLED化等の省エネ設備の導入、道路管理に必要な電力について再エネの導入等を進めるとともに、本事業の供用前後における温室効果ガス排出量の変化の把握を検討するなど、温室効果ガスの

排出削減に向けた取組に努めること。

また、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた、地球温暖化対策計画や「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」（令和3年10月閣議決定）等の見直しの状況を踏まえつつ、道路交通政策全体の検討状況を注視し、必要に応じて本事業の計画に反映すること。

加えて、都市計画決定権者である千葉県においては、本事業に係る都市計画について、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）に基づき、当該都市計画の目的の達成との調和を図りつつ、地球温暖化対策に係る関係地方公共団体の地方公共団体実行計画と連携して温室効果ガスの排出削減対策等が行われるよう配慮すること。