

# 令和5年度第2回熊本県環境影響評価審査会第二部会

## 議 事 概 要

### 1 日 時

令和5年（2023年）8月28日（月）午後2時から午後4時まで

### 2 場 所

熊本県庁本館5階 審議会室  
（熊本市中央区水前寺6丁目18番1号）

### 3 出席者

- （1）熊本県環境影響評価審査会第二部会  
委員13名中11名出席
- （2）事業者等  
菊陽町、西日本技術開発株式会社 計7名
- （3）県関係課及び市町村  
出席者なし
- （4）事務局  
熊本県環境生活部環境局環境保全課 5名
- （5）傍聴者等  
傍聴者なし、報道関係5社  
以上、オンライン出席者を含む。

### 4 議 題

「（仮称）原水駅周辺土地区画整理事業に係る環境影響評価方法書」について

### 5 議事概要

事務局（環境保全課）から、今回の事業概要等について説明した後、事業者等から事業及び方法書の概要について説明が行われた。

主な質疑の概要	
部会長	意見・質問があればお願いしたい。
委員	調整池及び沈殿池について二点伺う。 方法書の11ページに調整池の位置が示されているが、この位置と容量はどのようにして設定したのか。降雨の時間雨量については、100mmを超えるような降雨が日常的に観測されている。今の説明で

	<p>は従来のデータを使って計算するということであったが、それを超えるデータにも配慮が必要だと思う。</p> <p>二点目について、方法書の15ページに工程表、16ページに工事区域が示されている。1から3工区の内、駅の近くの1工区と3工区を先に行い、沈殿池を先行して設置して、それを最終的には調整池として利用することが書いてあったが、2工区の中に沈殿池及び調整池が記載されていない。1工区と3工区にしかない。1工区と3工区から先に行くから、その両方の沈殿池等を使うという意味なのか。とりあえず2工区は沈殿池を設置して後で埋め立てるのか、どのような仮設沈殿池を考えているのか。</p>
<p><b>事業者</b></p>	<p>調整池の位置と容量については、説明資料7ページに現在の調整池の位置を示している。現在計画中であり、既存のデータを基に必要な容量を計算しながら設置を考えているが、近年、集中豪雨などもあるため、事業実施にあたってはそういったものも考慮しながら位置や容量を適切に検討していきたいと思っている。</p> <p>沈殿池について、工期を3工区にわけて実施するにあたり、2工区については、必要に応じて沈殿池の計画を適切に行っていきたいと思っている。1工区と3工区のみで対応できないということであれば、2工区においても沈殿池を設置し、その後調整池として利用できるのか検討し、できないのであれば埋め戻すことで計画を考えている。</p>
<p><b>委員</b></p>	<p>配慮書の段階でJRの新駅については、ほとんど白紙の状態であったと思うが、方法書ではJRの新駅という表記が出ており、どの程度計画が進んでいるのか。</p> <p>もう一点は、この計画自体が区画整理ということで、ここに新しく住んでいく人たちが、どのように快適に住んでいけるのかということがまずは重要ではないかと思う。知事意見のところにも、騒音や交通に関して、配慮してください、調べてくださいということがありますが、方法書に書かれている交通量や騒音に関しては、機械・運搬に対するものや大気質の項目として出てくるものであり、最終的にどれだけの車が流入・通過して人と車が接触する機会がどれくらい増えるかなど安全面での観点や新しく宅地に住む人たちがどれだけ騒音を感じるかという観点での項目が入った方が良いのではないかと。車だけではなくてJRがあるため、JRの騒音についてアセスの評価の中から外してよいものか分からないが、実際には大きくかわってくるのかなど。地図を見ると、JRのギリギリのところまで宅地として使うのか、線路と宅地の間に遊歩道を作って車が入らないようにする、騒音が届かないようにするなど、交通の騒音についてはそういった観点で見ていただきたい。</p>

<p><b>事業者</b></p>	<p>J Rの新駅の計画については、現在、町とJ Rの方で協議しているところであり、具体的な事を申し上げることが難しい。新駅設置に向けて、町では計画を進めている状況である。</p> <p>騒音と交通量について、おっしゃるとおり、方法書では工事関係の機械や車両の通行について記載している。J Rの騒音について、J R沿線については、県の指針では、用途地域の中で専用住宅地を設定することができないということもあるため、住宅が建ち並ぶようなことにはならないような用途の設定を考えている。</p> <p>実際に住んだ後に騒音や交通量を受けることについて、現在、用途地域を検討しているところであり、実際にどのような建物が建て、どれくらいの人がここに住むのかということを検討しているところである。それに伴って、どのような道路を造るのか、公共交通をどのようにするのかを検証していくことになるが、ここに住む人たちができるだけ快適に暮らしていけるように、騒音の低減や、交通量についても、町では交通渋滞が問題となっているので、波及しないような土地区画整理事業にしていきたい。そういったところも含めて検討していきたい。</p>
<p><b>事業者</b></p>	<p>補足させていただく。騒音・振動の供用後については、方法書の250ページに記載している。工事中の建設機械の稼働や運搬車両等の影響を予測・評価するが、それ以外の工事後、供用後の自動車の走行についても予測・評価を行うこととしている。こちらについては、冒頭の2章などの説明にもあったが、まだ確定していないが、対象事業実施区域内を東西に通っている杉並木公園線や、北から南に延びている菊陽空港線などを延伸する予定としている。こういった路線における具体的な交通量や情報等が今後出てくるため、そういった条件を踏まえて、供用後における自動車の走行による影響について予測・評価をしていきたいと考えている。</p>
<p><b>委員</b></p>	<p>区画の中に、交通量の調査地点が設定されているが、今後、新しい道路などが出てきたら、改めてここで行うことになるのか。</p>
<p><b>事業者</b></p>	<p>予測・評価にあたっては、将来の道路と交通の情報も踏まえて、予測を行う。</p>
<p><b>委員</b></p>	<p>杉並木公園線は途中で線が切れているが、その先にもつながるのか。</p>
<p><b>事業者</b></p>	<p>まだ計画中にはあるが、この後、東側の方へ延伸を考えている。</p>
<p><b>委員</b></p>	<p>交通量や騒音に関する議論があったが、今回の対象地域は、半導体の工場と比較的近い場所に事業が計画されていると思うので、その動向も踏まえながら進めるべきだと思う。大気質や騒音などについて、今日示していただいているものでは、杉並木公園、図では左側のところで調査地点や予測地点を設定されているが、半導体の工場は北東方</p>

	角にあるため、予測地点として適切なのか。
事業者	対象事業実施区域内の調査地点については、工事車両の運搬計画が方法書の17ページに記載されているが、今回の事業については、17ページの図の菊陽バイパスと菊陽空港線、これらを通って、それらが合流して杉並木公園に北上して下原堀川線に接続されて、そこから対象事業実施区域の中に入って行く工事車両のルートを考えている。本事業の環境影響評価の調査地点については、この工事車両のルートを踏まえた上で、それが把握できる場所として調査地点を設定している。それが図中の下原堀川線周辺の調査地点となっている。
委員	分かった。将来の交通量なども予測しながら検討を進めるという話もあったが、結論的には、工事期間中の環境影響を特に重点的にされるといふことでよいか。
事業者	工事中は、杉並木公園線の延伸部分や菊陽空港線の延伸部分は、まだできていないので、今ある道路から工事車両が入ってくる。そのため、杉並木公園や図書館周辺の地点で調査・予測を行うことになる。 一方で、供用後、道路や住宅ができた後の騒音については、点線で示している杉並木公園線や菊陽空港線はできているので、交通量も多いと思われる。供用後の予測については、点線の部分のどこか、一番影響が大きい所で予測することになると思う。どこで予測するかについては、計画交通量がはっきりしていないため、一番影響が大きい所は現時点では分からないが、準備書段階ではお示しできると思うので、そこで予測結果をお見せしたいと思う。
委員	地下水の関係で、計画されている地域は広域的な地下水の循環系にとって、顕著なかん養の地域である。まず、説明資料16ページの地下水に関する知事意見において、地下水のかん養に対する変更や、それに対してどのように対応していくのかとあることについて、下から3行目のところに「地下水のかん養量の数値化・図示化すること」と書いてあり、説明資料31、32ページあたりで現状での対応として説明があったと思う。31ページの予測手法等について、実際に数値化するにあたってどのようなことを考えているのか。 この地域はかん養にとって重要な所であり、浸透性の良い田んぼだったところを宅地やアスファルトに変更してしまうことによって、浸透の効果が損なわれるので、何か数値として出てくると思う。それをどういった形で、別の場所もしくはその地区内においてかん養を促進するのか、エリアと数値を出して求めていくことが大事になるかと思う。今後、宅地が広がるイメージであるが、コンクリートやアスファルトで覆うことになると、調整池に水を集めて排水するか処理することを考えていると思う。調整池で浸透を試みる場合、何もケアをしな

	<p>ければ調整池も能力が下がってくるので、ケアをどうするのか。調整池が持っている能力とケアについて考慮する必要があると思う。何か、御意見があればお願いします。</p>
事業者	<p>地下水について、二つの観点で調査・予測・評価を考えている。一つ目は、地下水脈を事業によって切らないかという観点。それについては、既往のボーリング調査のボーリングコアを調べることによって、事業実施区域周辺でどの深さに地下水が流れているかを調べたいと考えている。その調査結果と事業計画を重ねることによって、本事業によって地下水脈を切ることがないかを予測・評価したいと考えている。</p> <p>もう一つは、地下水の浸透の話である。方法書10ページの公共施設計画の「③雨水排水計画」において、「浸透側溝及び浸透井戸などを検討し、雨水の流出水量の低減と地下水かん養の推進」、「調整池は地下浸透式を検討しており、長期間の使用により土砂などが堆積し、容量が減少していくことから、定期的に土砂の堆積状況を把握し、必要に応じて浚渫することにより機能を維持する計画である」ということを考えている。もう少し具体的なところは準備書でお示しする。</p>
委員	<p>いずれにしても、これから何年かかけてやっていくことになると思うが、かん養の数値化のところは考慮すべきだと思う。地下水脈を切ることについては、地下インフラを造るなどの工事をしなければ、そういったことにはならないと思うが。地下水脈を切ってしまうということよりも、かん養の状況を変えてしまうということ、もう少し検討の中に入れていただければと思う。</p>
委員	<p>今の段階としては未定かもしれないが、これから10年後とか、移住してくる人の観点と道路計画の観点での質問であるが、外から町に、新しくできる所から周辺に移動する際の生活道路の面が気になる。例えば、説明資料8ページで、(事業実施区域の)中の生活道路は描かれていると思うが、それが周辺とどのようにつながっていくのか、もしも決まっていれば教えていただきたい。今のところは主に駅周辺の南北のところを両側つながっていくことが、次の9ページの道路計画で示されている。東西に1.5kmくらいかと思うが、その間をつなぐ生活道路の計画があれば教えていただきたい。</p>
事業者	<p>東西の道路については、杉並木公園線を延伸する計画となっており、西側の杉並木公園から東側に延伸を計画している。説明資料9ページの図では、区画整理地内では線が止まっているが、それを東側へ延伸する計画であり、そのまま南方大人足線に接続する計画である。そちらの方が生活道路としても重要な道路となると考えている。駅が2駅あるため、公共交通も十分活用できるようなことも検討している。駅からバス等に接続して、各周辺に移動できるような公共交通の</p>

	利用促進を考えているところである。
委員	気になったのは、その間を切る南北の生活道路は計画されているのか。このままだと、2箇所の十字路が非常に混むことになる。JRも含めて、南北の生活道路は計画されているのか。
事業者	決定されたものではないで、今後検討することになると思う。本町は交通渋滞の問題があっており、できれば生活道路の部分と種類の異なる交通は分断して、少し静かに暮らせるということも重視していきたいという考えもある。これは余談である。
委員	わかった。コンセプトによって分けないと。
事業者	今後、検討していく必要がある。
委員	馬場地区について、旧集落の道路が通っているが、そことの接続はいかがか。
事業者	まだはっきりとは決まっていないが、菊陽空港線の延伸というところで進めているものはあるが、面的な整備が終わった後にどうなるかは、いただいた様な論点を踏まえて、検討していく。
委員	そちらのテーマに沿って、まず案を作っただけであればと思う。
委員	杉並木公園線と菊陽空港線の延伸は、今回の計画とは別の計画であると思うが、それらの計画は、区画整理事業よりも前にできるのか。
事業者	菊陽空港線に関しては、別事業である。一部工事の発注も済んでおり、この事業よりも先に開始されると思う。もう一方の杉並木公園線の延伸については、まだ、はっきり決まっておらず、一部分をこの事業に取り込みたいという部分もある。基本的なラインをどうするか、道路の担当と協力しながら進めているところである。具体的なお答えができない部分については、こちらを事業化するために取り組んでいる段階であり、まだはっきり事業が決まったわけではない。これから取り組んでいくという時に、いただいた御意見を活かして環境に配慮した事業として組み立てていければと思っている。
委員	未定なところがある上で予測の手法などが書かれているが、例えば宅地と商業施設の割合などが、今計画しているものと、実際に整備して宅地に人が入らないから商業施設を入れようかみたいな場合となった時に、アセスメントの予測が狂ってくるのではないか。そのあたりはどの程度確定させて予測されるのか。
事業者	宅地と商業施設の割合が、現在書かれているものと変わってくることについて、現在書かれているものについては検討しているものであり決定されたものではないが、区画整理事業の主旨は宅地の整備であるため、多くは宅地として整備していきたいと考えている。ここに書かれている内容について、大幅に変わることは現時点では考えていない。

委員	大きく変えることはないということか。
事業者	決定ではないというお答えになってしまうが、ある程度、駅前の利用など、沿線でしかない街づくりということをイメージしている。実際に、この規格の道路が通るかということなど、変わってくる部分はあるかと思うが、駅前の（土地利用の）比率的なところは、駅前ならではの利用をしていきたいというところはある。根本的な考え方が覆ることはないと思うが、未確定な部分があるので。
委員	他のアセス案件で、鳥類、特に猛禽類の調査は2回くらいやらないとはっきりした結果が出ないため、正式な調査に先立って、前倒しして猛禽類調査を行うものがあったが、今回の計画では前倒し計画は入っていないか。
事業者	はい。おっしゃるとおりである。
委員	調査をするかしないかの基準の様なものはあるのか。
事業者	猛禽類については、配慮書の段階でも文献等を整理しており、専門家の意見も聴取しているが、注目する必要があるような猛禽類の情報がないため、EIA（環境影響評価）においては、一般鳥類の調査をしっかりと行い、その中で確認されるようなことがあれば、検討していく必要があると考えている。
委員	計画が不透明という議論が進んでいる中での質問であるが、例えば知事意見の騒音のところ、「今後の周辺地域の半導体関連企業の進出、菊陽空港線の延伸を見込んで将来の交通量も含めて予測評価を」ということが求められている。大きな方向として問題はないかと考えているが、評価をする時の比較対象となる基準値についてはどのように計画されているのか。例えば、方法書の115ページに騒音に環境基準、117ページに地域類型の指定を示していただいております。現状は住居等に供される地域ではないので、騒音の環境基準ではC類型が適用されるが、供用後は住宅に主たる用途として供される地域になり、A類型に移行する可能性も十分にあると思う。その中で、現状のC類型だけで比較されると評価の目的にうまく当てはまらないと思うが、どのように考えているか。
事業者	本事業は、都市計画法に基づく事業であり、準備書の際には用途地域の区分けの案とセットでお示しすることになる。現状の用途地域のC類型ということはありません。将来的な用途地域、おそらく第一種低層住居となると思うが、そういったものに当てはめて類型指定した予測・評価を行うことになると思う。
委員	そのように進めていただければと思う。騒音に関する環境基準の例で申し上げたが、様々な基準について同様なことになっているので進めてもらえればと思う。

	<p>もう一点、方法書の126ページの図について、騒音の規制基準値の地域類型の凡例のところで「第四種危機」を「第四種区域」に修正されたい。</p>
事業者	<p>修正する。</p>
委員	<p>地域の周りの人たちが、どのような交通量で接触するのか、交通量がわからないということで回答ができない部分があった。今計画を進めているところであり、仕方がないのかもしれないが、それであれば、方法書の審査会を今のタイミングで開催する必要があったのか、疑問である。</p> <p>計画だけが先走りしているような気がする。環境アセスメントのスケジュール感でやっているようには思えなかった。計画が決まって、JRとの話も済んでとか。もう少し丁寧に進めてもよいのではと思った。</p>
委員	<p>単純には菊陽町の拡大ということになるかと思うが、街を拡大する時についやってしまいがちなのが、生息地と生息地の間を切る（分断する）ということ。説明資料の6ページで、右に水源があって、下にも水源があって、途中に山があって、これらは意外とつながっているの、間の小川（水路）で切るということをしないう方がよいと思った。この辺りを調査すると、小さい小川があって、あまり見ない種がいるので。コメントである。</p>
委員	<p>方法書の11ページに、現在の水路と、新しく作られる水路が示されている。その中で、現在の水路の上に破線が入っているが、ここは改修するのか、それとも新しく水路を造るのか、この水路は何か機能があるのか。方法書の43ページには、新しく水路ができる第1工区において6月にかんがい事業が示されている。ちょうど、この付近を水路が通る計画となっているが、この辺りで地下への透水施設としてこの水路を考えておられるのか。どういう計画なのかお聞きしたい。</p>
事業者	<p>現時点では、具体的なことを申し上げることは難しいが、必要に応じて水路の幅や透水機能を持った水路等を検討しながら事業を計画していきたい。既存の水路は下流もつながっているため、できるだけ影響が出ないように計画を進めていくこととしている。</p>
委員	<p>方法書の19ページで、本事業が実施された場合、透水施設として計画されている側溝や井戸を設置する場合について、先ほど地下水の先生がおっしゃったように、この辺は地下水涵養において重要なところだと思う。非常に透水係数が高く、<math>10^{-5}</math>から<math>10^{-2}</math>である。それを考えると。これは環境アセスではなくて、都市計画で考えられることだと思うが、6月開始の湛水事業がなされており、公園としてこの辺に透水施設を作った方がよいのではと思った。ちょうど、その所を</p>



	水路が通るように計画されている。何か意図的にこの湛水事業と関係しているのかと思い、拝見した次第である。どのような計画をお持ちなのか。
事業者	今の関連の御質問については、直接的なものがないが、一つ、区画整理事業ということで、エリアの中でもある程度涵養が図れないかという取り組みもやっていく。また、エリアにとらわれず、それ以外のエリアでもできる取り組みがないか、議論しているところである。公園の地下に浸透施設をというアイディアは内部でも出ているが、今の時点で決定したものはない。
委員	水路はどのようなものを考えているか。今の水路を改修するのか。
事業者	詳細な構造はこれから検討することになるが、今の時点でははっきりお答えできるものがない。
部会長	他に質問等がないようであれば、これで終了する。

※配付資料

(資料1) 令和5年度第2回熊本県環境影響評価審査会第二部会 次第

(資料2) (仮称) 原水駅周辺土地区画整理事業に係る環境影響評価方法書手続きについて

(資料3) 「(仮称) 原水駅周辺土地区画整理事業に係る環境影響評価方法書」に係る意見について (委員限り)

【事業者資料】 (仮称) 原水駅周辺土地区画整理事業に係る環境影響評価方法書の概要