

令和7年度第1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7年（2025年）11月17日（月）午後2時から午後4時30分まで

2 場 所

ホテル熊本テルサ 3階 たい樹（熊本県熊本市中央区水前寺公園28-51）

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9名出席
- (2) 事業者等
菊陽町、（株）エイト日本技術開発 計8名
- (3) 関係機関
関係機関3名
- (4) 事務局
熊本県環境生活部環境局環境保全課 計6名
- (5) 傍聴者等
傍聴者5名、報道機関1社

※出席者にはオンラインを含む。

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準備書」について

5 議事概要

事務局（環境保全課）から、今回の手続の概要について説明した後、事業者等から事業及び準備書の概要について説明が行われた。

また、一部の非公開情報については、事業者からの説明及び質疑応答を非公開として審議を行った。

主な質疑の概要	
部会長	事業者の説明について、質問等があればお願いしたい。
委員	造成工事中の濁水処理として、仮設沈砂池が計画されているが、その件について伺いたい。 調整池と沈砂池は明確な役割の違いがあり、調整池は水量調整のた

	<p>めに設置される。沈砂池は濁りを取るという目的がある。</p> <p>ここでいう沈砂池は、沈降理論に基づいた設計とはなっていないよう思う。沈降理論に基づくと、幅の広い3~4mの、一般的には二連の水路を設け、そこに連続的に一方向から層流を流す。一連の場合には堰を設けて、粒径0.3mm以上を沈降させるという目的がある。これが沈降理論に基づいた沈砂池である。</p> <p>準備書536ページに「仮設沈砂池に集水後、貯留したのち放流する」とあり、一時的に貯留し、その上澄みを流すという構造である。仮設調整池という考え方で良いのか。</p>
事業者	今回の予測においては、仮設沈砂池では、一時的に滞留させて濁りを除去し、上澄みを放流する予測条件で値を出している。
委員	<p>沈降実験は、粒度分布を求めるときのような実験であるが、実際の降雨時には、SS 2,000mg/Lの水が次から次へと流れてくる。そのため、実際には、何分経ったからSS 100mg/L程度になったとはならない。</p> <p>SS 2,000mg/Lの水が連続的に流れてくる場合の除去率は、沈降実験では分からぬのではないか。</p>
事業者	<p>委員指摘のとおり沈降実験を基に、土砂の沈降しやすさを求めている。</p> <p>降雨時のSS 2,000mg/Lの濁水が連続して流入してくる場合、どれくらいの時間であれば沈砂池で対応できるかは、資料53ページに示している。大雨を想定した上位5%値でどれくらい滞留できるか、予測している。</p> <p>例えば1工区では9.6時間の連続降雨であれば、その間は沈砂池内で滞留でき、沈砂池外へは出でていかない。その9.6時間に流出する上澄みの濁りがSS 108.6mg/Lと予測している。また、最終的に公共用水域に流入した後の予測値がSt.1、St.2で示す予測結果となっている。</p> <p>降雨の連続時間が9.6~14.6時間であれば、予測値の範囲となる。ただ、それ以上降雨が続いた場合は、これ以上の濃度になることも想定はされうる。</p>
委員	これは調整池ということか。沈砂池ではない。
事業者	<p>言葉の定義は、再度確認したいが、仮設沈砂池という位置づけで考えている。</p> <p>今回の予測では、一度に工事する面積、裸地となる面積は、現時点では想定できない部分もあり、かなり大きな面積で想定している。</p> <p>その裸地面積に応じて将来の具体的な工事段階で必要な濁水を調整するような機能を持った仮設沈砂池を設ける。それは洪水の防災面からの流出抑制の機能も兼ねている。この設計は、それぞれの工事段階</p>

	<p>でさらに具体的に検討していく。</p> <p>同時期にどれだけの工事を一斉に可能か、現時点では想定できていない。これは、土地区画整理事業という事業の特性であり、全面を同時に工事するわけではなく、地権者との合意ができた段階で工事をしていく。</p> <p>そういう理由で、予測上は、広い範囲を同時に工事する計画で行っている。そのため、予測には不確実性がある。</p> <p>そこで、その時々に応じて事後調査を実施し、周辺に影響が出ていないか確認する予定としている。</p>
委員	<p>現地視察の際に伺ったが、盛土の入手先は決まっていないという話だった。ほとんどが盛土となる条件では、かなりの濁水が発生すると予想され、沈砂池が重要である。事後調査の結果に基づいて、次の対応策を考えいただきたい。</p>
委員	<p>調査の結果、鳥類が 44 種確認されている。そのうちレッドデータブックに載っているような重要な種は 4 種である。それを踏まえ、事後調査には鳥類が入っていない。</p> <p>レッドデータブックに載っているような重要な種が事業によってどのような影響を受けるのかは重要であるが、それ以外の普通種がどのような影響を受けるかも、ぜひ後世に残しておくべきデータではないかと思う。今回の調査でもスズメやヒバリが確認されており、たくさんいるが、おそらく開発により減少することが予測される。</p> <p>現在は、別の場所で生息できるかもしれないが、その積み重ねで当たり前に確認できた鳥類がいなくなることは防いでいただきたい。</p> <p>可能ならば、事後調査では重要な猛きん類だけではなく、鳥類だけではなく、昆虫類や哺乳類も含め、一般的な種がどのような影響を受けたか、調査をお願いしたい。</p>
事業者	<p>一般的な種の影響についての検討も重要なことは十分に理解しているが、今回の準備書においては方法書に示した方法で調査・予測・評価を行っており、重要種を対象に事業の影響を予測し、事後調査の必要性の検討を行った。</p>
委員	<p>景観に関し、準備書 753 ページに示されているように西側におそらく高い建物が建つように思う。</p> <p>例えば、準備書 758、759、762、763 ページに示されている写真は、すべて冬季のものであるが、ハレーションにより見づらい状態になっている。春や夏などには、もっとはっきり見えるのではないか。</p> <p>各予測地点の景観は、他の季節は違う状態になるため、違和感のある掲載方法になっている。</p> <p>建物群の景観、外装について、どのように対策をするか、検討され</p>

	<p>うことになる。例えば、大手コンビニでも地域に合わせた色合いにするなど、そういった対応をされているところがある。そういった検討ができないことになる。</p> <p>最もよく見える条件で建物の配置等を検討していただきたい。</p>
事業者	<p>説明不足の部分があつて申し訳ないが、景観の調査は四季行っており、その結果は、資料編に掲載している。今回の16地点で季節により景観の変化が生じる地点は、別途資料編に掲載している。</p> <p>ハレーションについては、時間帯など、見づらい写真となっていたのは申し訳ない。</p>
事業者	<p>今回の土地区画整理事業では、新しい市街地を形成していくことになる。委員から指摘があつたとおり、外観などの形状については、何かしら統一性が持たれたような外観がいいといったこともあると思われる。新しい街であるため、そういった点も踏まえて検討は進めていきたい。土地区画整理事業は、地権者に土地を返して、土地を利用していくだけ形のため、どこまで町ができるか約束はできないが、検討はしていきたい。</p>
委員	外装の計画についてはよろしくお願ひしたい。
委員	景観について、現地視察の際も話したが、新駅からの景観は確認していないようであり、その理由を伺いたい。
事業者	<p>今回は、方法書で示した方法に基づいて調査・予測を行い、その結果を取りまとめている。</p> <p>方法書段階では、現時点で主要な眺望景観と考えられる場所を対象に現地調査を実施し、予測・評価を行うこととして整理していた。新駅はまだ存在しないため、現況では主要な眺望点となっていないと判断し、調査は行っていない。</p>
委員	規定上は仕方ないとは思うが、今後、原水駅と同様に開発されいく地点の景観を調査しないのは、非常にもったいない。手抜きと言わっても仕方がないくらい、今後は、原水駅と同様に大事な場所となる。
事業者	景観については、今回予測対象とした地点で事後調査を行う予定である。事後調査を行う中で、周辺の状況についても現地で確認可能なため、供用後に新たに創出される、新駅や新しい交差点などの景観地点についても将来の状況を踏まえて、別途把握などが必要かどうかを含めて検討していきたい。
委員	景観について伺いたいが、シミュレーションでは、例えば原水駅の結果では、かなり存在感のある建物が確認できるが、これはどのくらいの大きさの建物、何階建てを想定しているのか。
事業者	景観の予測に当たっては、将来どのような建物が立地するか、実際には想定が難しい。将来の用途地域を踏まえて立地する建物を想定し

	<p>ている。</p> <p>原水駅の周辺では、戸建て住宅も一部あるが、集合住宅で高さを設定している。また、事業実施区域の東側には中層マンションなどを想定してモデルを作成している。</p>
委員	<p>杉並木やさんふれあなど、他の予測地点では割と目立たないように見えるが、同じ建物を配置し、遠くであれば見づらいというように予測しているのか。</p>
事業者	<p>駅周辺については、用途地域として準住居地域を想定している。そのため、1万m²を超えるような大きな商業施設等は考えていない。一定程度の集合住宅やホテルを想定しているが、きわめて大きな建物は想定していない。</p> <p>一方、真ん中の地域は、第一種住居地域を検討しており、駅周辺と比べると低い建物が立地することをイメージしている。</p>
委員	<p>まだどのような建物が建つか、決まっていないと聞いたが、どの程度の大きさであれば目立つなど、参考となるデータがあると良いのではないか。</p>
委員	<p>新しい道路ができる際などに、騒音などの環境基準を満足することは最低ラインであり、静かな環境で生活している住民にとっては、わずかな変化であっても非常に大きく感じることがある。そのため、聞き取りなどにより、工事車両が通行する時間帯などの配慮をお願いしたい。</p>
委員	<p>住んでいる人もそうだが、公園を利用する人も多くいるため、イベントなどの人と自然との触れ合いの活動を行われる場合に、その時間帯の交通なども考慮し、スケジュールを調整していただきたい。</p>
事業者	<p>工事中については、意見を踏まえて検討していきたい。</p>
委員	<p>騒音については、静かだったところに新たに音が発生すると、基準を満たしている場合でも問題となりうるリスクがある。そのことを留意し、事業を実施していただきたい。</p> <p>資料43ページにある、自動車の走行による騒音について、環境基準を満足していると予測している。手引きに従うとそのとおりであり、妥当な判断である。ただ、例えば昼間の菊陽空港線の66 dBというのは、実際には結構大きな音である。比較対象となっている70 dBは、幹線交通を担う道路の基準は、30年近く前に設定されたものであり、見直しが進んでいない。今回の事業の実施に当たってはそれ以外に比較する数値もないが、基準としては緩いものであり、感覚的にはこの基準を満たしているから影響が軽微であるとは言えない。</p> <p>また、同様に杉並木公園線の沿線の予測では、環境基準をC類型としており、用途地域が定められていない地域ではC類型を当てはめる</p>

	<p>ものではある。ただし、今回計画されているような地域では、第一種中低層住居専用地域などになり、より厳しい基準が適用される可能性もある。</p> <p>予測値が基準を満たしているということは確かであるが、安心できる状況ではないということに留意し、今後の事業実施に活用いただきたい。</p> <p>資料 29 ページに、建設機械の稼働による騒音の予測結果が示されている。環境 4、5 は線路に近いところであるが、この環境基準は C 類型かつ、車線を有する道路に面する地域となっている。この基準が適用されているのは合っているのか。鉄道沿いであり、道路ではないのではないか。</p>
事業者	<p>環境基準の設定について、環境4、5は、鉄道沿線の状況把握のため設定した地点である。ここには鉄道の北側に道路があり、道路の沿道で適用される基準を示している。</p>
委員	生活道路ではなく、2車線以上ある道路か。
事業者	例えば原水駅の前の環境4の地点では、2車線の道路があり、それが線路の北側に走っている。
委員	<p>繰り返しではあるが、道路があれば緩い基準が適用される、類型も不明瞭であれば緩和されるため、問題が生じかねない騒音レベルである。</p> <p>加えて、先ほど別の委員から指摘があったとおり、元々静かだった場所に音が発生することによる影響は、定量的には評価できないこともあるため、留意いただきたい。</p>
委員	<p>資料63ページについて、現在、田畠が主である、浸透機能が高い土地から、宅地が50%程度に変わるという変更である。ビフォーアフターがあるとわかりやすいと思うが、宅地化すると浸透機能がなくなってしまうため、それを軽減するために浸透型調整池を建設するということであると理解している。</p> <p>一般的に設置される遊水池と、今回、かん養にとって重要な地域で設ける浸透性の調整池はどのように違うのか。</p> <p>かん養量への影響について、「約45%にあたる約100万m³/年が回復する」とあるが、そもそも「回復」ではないのではないかと感じた。</p> <p>また、現在の田畠は河川水を使って灌漑していると思うが、河川水を入れることで、雨水に加えてかん養をしている。今後、住宅にすることにより、河川水でかん養されていた分は減るのではないか。</p> <p>資料の文章は、わかりにくいため、正確に確認し、記載する方が良い。</p> <p>また、白川流域に対するかん養量の変化の部分については、周辺地</p>

	域は広くかん養域があつて、事業実施区域は小規模だからあまり影響がないということを言いたいのだと思われるが、周辺も土地利用の変更があるため、かえつて混乱するのではないか。 影響を正確に書くと良いのではないか。
事業者	<p>指摘のとおり、現在、雨水由来の地下水かん養と、河川から農業用水として灌漑され、農業用水としてのかん養と二つの地下水かん養のソースがある。</p> <p>調整池についてであるが、通常の調整池では、大雨時に時間を遅らせて下流河川で氾濫が起きないようにするものであり、総量としては、すべて流れる。今回、計画している浸透型調整池は、下流側には表流水として流さず、すべて地下に浸透させる計画である。</p> <p>そのため、雨水由来の水は、現在下流に排水されているものを含めてすべて地下に浸透していく。</p> <p>一方、農業用水として利用していた水は、農地として利用しないため、地下に浸透しなくなる。</p>
委員	二つのソースは考慮して結果を示しているということか。
事業者	そのとおりである。最終的に、農業用水由来の120万m ³ /年が減ってしまうということである。
委員	大気質、騒音、振動について、例えば資料42ページに令和22年の計画交通量を杉並木公園線で11,100台/日、菊陽空港線で9,600台/日としているが、計画交通量はどのように算出したのか。
事業者	<p>計画交通量は、町単独で算出したものではなく、まず元となっているデータが、5年に1回国土交通省が主要な道路で調査している交通センサスの結果である。その結果を基に菊陽空港線や大津植木線などの道路の拡幅計画や、町で計画している杉並木公園線の延伸などの計画を踏まえた交通量の解析を県が行っている。</p> <p>地区の道路交通網にどの程度の台数が通るかという解析結果を活用しているため、今回の事業のためだけの結果ではない。</p>
委員	シミュレーションをして、その結果を引用しているということか。
事業者	そのとおりである。
委員	<p>交通量について、予測は事業実施区域に宅地が増えることや人口が増えることを要素として含めた予測なのか。</p> <p>この事業のための予測ではない道路整備のための計画であれば、事業によりプラスアルファがあると思われるが、いかがか。</p>
事業者	通過交通という考え方を考慮すると、この地域に3,000人程度の人が住むということは考慮されているかもしれないが、細かく地点別の宅地が算出されているものではない。
委員	今回の予測は、対象事業実施区域に宅地などができたうえでの騒音

	や交通量であるため、そういうデータが反映されていないと不安材料になるのではないか。
事業者	<p>将来の計画交通量については、周辺の開発が盛んに行われているため、不確定要素が含まれる。</p> <p>そのため、実際の交通量については、事後調査の中で騒音や交通量の実態を調査する。今回予測に用いた条件及び予測値と将来の実態の調査結果を比較して事後調査として報告する予定である。</p> <p>事後調査の結果、事業に伴う環境影響が確認された場合は追加的な環境保全措置を検討する。</p>
委員	<p>事後調査をしたとしても、供用を開始している状況では交通量を減らすわけにもいかないため、どういう対策をするのか。</p> <p>追加的な環境保全対策とはどのような対策なのか、提案があるのであれば、事例を聴きたい。</p>
事業者	<p>今回の予測では、特に騒音対策は講じていない結果である。実際に影響が生じた場合の対策としては、排水性舗装の敷設により騒音の原単位を減少させることや、歩道端や歩車道境界に低層遮音壁を設けることなどがある。</p>
委員	<p>排水性舗装の場合であれば、多分舗装をやり替えることになるが、予測が甘かった場合に追加的に発生する事業費は誰が負担することになるのか。</p>
事業者	<p>費用負担者は、それぞれの道路管理者になる。町道であれば町が、県道であれば県となると見込まれる。</p>
委員	<p>本事業は町の事業であるが、県も事業費を負担することを了承したうえで事業を進めるということで良いか。</p>
事業者	<p>杉並木公園線については、町道のため、町で新たに造る道路である。菊陽空港線については、県の施工区間、町の施工区間があり、それれ共同で実施している。</p>
委員	<p>環境アセスメントとして大切な議論であるが、事前にきちんと予測・評価をして、よりよい環境を保持しようという制度であるため、事後で対策するということは望ましくないため、十分留意いただきたい。</p> <p>ちなみに、新たにこの地区に住む住民の方の交通量は、予測には含まれていないはずである。</p> <p>騒音に対する寄与度としては、交通量が2倍になつたら、現在の11,100台/日が22,200台/日になつたら、3dB増加する程度であるため、基準値の超過などの影響が想定される。今回の事業で計画されている3,000人の増加は、影響の程度はそこまで大きなものではないと思われる。そこは安心材料ではある。</p> <p>ただ、事前に予測・評価するという趣旨を理解し活用していただき</p>

	たい。 以降、準備書の非公開情報の審議を行うため会議を非公開
委員	<p>動植物について、質問する。希少な動植物が生息・生育している中で、再開発、クリアランスともいえる事業をすることで、ほとんどの動植物は住まいを奪われるか、殺されるかすることになる。</p> <p>こうした状況の中で、例えば、対策としてビオトープなどの生息地を意図的に造るというのも一つの方法であるが、準備書に記載されている社寺林の保全以外の対策があれば伺いたい。</p>
事業者	<p>今回確認された重要種の多くが、対象事業実施区域外や [REDACTED] や [REDACTED] などの土地改変がされない部分で確認されたため、これらに関しては、影響がないと判断している。</p> <p>その他、ゲンゴロウ類は、改変される可能性がある水路に生息・生育している。現時点では、具体的にどの水路をどのように改変するかは検討中であるが、重要種が確認された位置で既存の環境が維持できる水路は維持していく。</p> <p>水路に関しては、防災上改変しなければならないところはある。委員から話があった [REDACTED] 自体は改変しない予定であり、その横の水路はタンスイベニマダラやホタルの生息地となっている。</p> <p>また、その他の箇所においてもホタルの生息地もその一部は維持するように検討していく。</p>
委員	貴重な動植物への対策として濁水を出さないようにするというものであったが、濁水を出さなければ大丈夫なのか。それによって重要な動植物が救えるものなのか、伺いたい。
事業者	<p>水路に生息・生育する生物については、直接水路が改変されることは一番の存続の危機に関わるような影響であることは理解しているが、現時点で具体的に水路の改修の検討等がないため、水質の変化による影響に焦点を当てて保全対策を検討している。</p> <p>濁水がどの程度影響するかという指標については、準備書558ページに記載しているが、人為的に加えられる懸濁物質がSS 5mg/L以下という水産用水基準がある。今回は、この5mg/L以下にコントロールすることで、周辺の生物への影響は低減されると予測している。</p>
委員	水路そのものの改修はしないのか。今ある水路を大きく変えてしまえば、棲み処が完全に変わってしまうが、そういうことはしないのか。濁水を出さなければ大丈夫ということか。
事業者	<p>水路を改変しないかどうかは現時点では不明であり、改変する可能性もある。濁水の対策と事後調査の中で調査していく。</p> <p>今回、特定の水路でのみ確認された重要種ではなく、複数箇所の水路に広く分布している種がほとんどであるため、ある水路で生息が確認</p>

	<p>できなくとも、他の水路で生息が確認できれば事業としては影響を回避することができる。</p> <p>また、水生生物の影響を低減するための濁水の発生抑制以外にも、資料68ページ及び準備書663ページに記載しているとおり、工事中及び供用時の環境保全措置を検討している。</p> <p>当初、情報がない中では環境保全措置として濁水の発生抑制を考えていたが、重要な種の確認による予測結果を踏まえて、環境保全措置を追加で検討した。これは、事業者としての配慮の結果であると理解いただきたい。</p> <p>このページで示しているのは、方針のみで具体的な位置や設計まではできていないが、準備書に記載したものは、事業を実施するうえで、約束として守っていくものである。</p>
部会長	以上で審議を終了する。

※配付資料

(資料1) 令和7年度第1回熊本県環境影響評価審査会第二部会 次第等

(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準備書の手続について

(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準備書」に係る意見について (照会) ※委員限り

【事業者の説明資料】

- ・(仮称) 原水駅周辺土地区画整理事業に係る環境影響評価準備書の概要 (公表版)
- ・(仮称) 原水駅周辺土地区画整理事業に係る環境影響評価準備書の概要 (非公表版)
※委員限り