

平成25年度 第4回 帯広市都市計画審議会 議事概要

日 時：平成26年2月27日（木）午前10時00分～午前10時50分
場 所：帯広市役所10階 第6会議室
出席委員：仙北谷会長、稲葉委員、大竹口委員、大林委員、菅野委員、キャンベル委員
後藤委員、清水委員、鈴木委員、新妻委員、松原委員、横川委員、吉田委員
（以上13名）
事務局：安達都市建設部長、福島都市建設部企画調整監
長江市民環境部環境担当調整監、澤土木課長、鈴木みどりの課長
清水土木課長補佐、林中環境都市推進課係長、小泉環境都市推進課主任補
（都市計画課）久保課長補佐、松原基本計画係長、加賀主査、高間主査
金津主任補、村上係員
傍聴者等：2名（その他：報道関係者2名）
配付資料：会議次第、議題の概要、資料1、資料2、資料3、
参考資料（環境調査等に関する資料）、委員名簿、座席表

1 開 会

○出席確認

事務局から、17名中13名の委員が出席しており、審議会が成立していることが報告されました。

2 会長挨拶

皆さんおはようございます。ちょっと変な話かもしれませんが、何事も多数決で決めてしまうような話だと、話し合いをする必要はない訳でして、話し合いをするということは、少数者の意見をしっかり聞いて、必要なところは十分取り入れていって、良い案を考えていくということが必要なのだらうと思います。そのために、じっくり時間をかけて話し合いをしていって、良い策を考えるということが必要なのだらうと思います。そういう意味でも今日のご審議、皆さんよろしくお願ひしたいと思ひます。

3 配布資料の確認

既に配付された資料と当日配付された資料について確認がされました。

4 議 題

(1) 報告事項 都市計画決定について

ア 帯広圏都市計画地区計画の決定（付議）

・弥生北地区

イ 帯広圏都市計画地区計画の決定（付議）

・新川西地区

平成25年11月12日及び平成25年12月19日の都市計画審議会承認された案件について、都市計画決定したことから決定に至るまでの経緯を報告するものです。

○ 報告事項に係る質疑

事務局からの説明及び報告事項に係る委員からの主な意見・質疑は以下のとおりです。

(事務局からの説明)

本件の報告につきましては、平成25年11月12日および25年12月19日の都市計画審議会でご承認頂きました案件につきまして、都市計画決定致しましたことから、決定に至るまでの経過を報告するものです。

決定した案件は2件ですが、いずれの案件も都市計画審議会でご承認頂いた内容のとおり都市計画決定をしております。

1件目の案件はア「帯広圏都市計画地区計画の変更」です。こちらは地区計画の決定を行ったもので、個所といたしましては「弥生北地区」です。

「案件の概要」としては、帯広第六中学校グラウンド跡地において、民間による環境に配慮した省エネ住宅などを普及促進させる地区とする計画があることから、住環境の悪化を未然に防止し、良好な住環境が形成されるよう、地区計画を決定したものでございます。

「決定までの経過」としては、審議会の後、案の縦覧、承認書の交付を経まして、最終的に本年1月15日の告示をもって変更の決定となっております。

2件目の案件はイ「帯広圏都市計画地区計画の変更」です。こちらも地区計画の決定を行ったもので、個所といたしましては「新川西地区」です。

「案件の概要」としては、新川西地区の活性化、コミュニティの維持を図るとともに、周辺の田園環境と調和したゆとりある良好な農村集落の形成をはかるため、地区計画を決定したものでございます。

「決定までの経過」としては、審議会の後、案の縦覧、承認書の交付を経まして、最終的に本年2月7日の告示をもって変更の決定となっております。

(委員からの主な意見・質疑)

委員からの意見・質疑はありませんでした。

(2) 付議事項

ア 帯広圏都市計画道路の変更（付議）

- ・ 学園通り
- ・ 公園東通
- ・ 稲田2号線
- ・ 稲田4号線
- ・ 共生通

<学園通り>

道路南側に隣接する帯広農業高校カシワ林が、北海道環境緑地保護地区等に指定されていることから、自然環境への影響を配慮した道路計画を検討した結果、線形と一部幅員を変更するものです。

<公園東通 稲田2号線 稲田4号線 共生通>

稲田川西地区の字名改正に伴い、地区内の都市計画道路の起終点の位置表示を変更するものです。

○ 付議事項に係る審議

上記の付議案件について審議が行われ、素案の通り承認されました。

事務局からの説明及び付議案件に係る委員からの主な意見・質疑は以下のとおりです。

(事務局からの説明)

「変更内容」は、学園通の一部幅員の縮小変更と線形の変更でございます。

「変更理由」としては、学園通南側に隣接する帯広農業高校カシワ林が、防風保安林や北海道環境緑地保護地区に指定されていることから、自然環境への影響を配慮し道路計画を検討した結果、線形の変更と一部幅員の縮小変更をおこなうものであります。

学園通は昭和38年に、国道38号と国道236号を結ぶ 多様な都市機能を支える幹線道路として位置付けた環状線の一部として、都市計画決定されたものであります。変更案は、平成20年度より長期未着手となっている都市計画道路を中心に見直し作業を行った結果、学園通においては 環境緑地保護地区および防風保安林に指定されている農高カシワ林の保全を考え、4車線として必要な機能、安全性を確保した上で線形を北側に振り、幅員を縮小することとしたものであります。

都市計画道路の区域内には、都市計画法第53条による建築制限が課せられており、現在の計画では、整備の見通しが無いまま建築制限をかけることになり、見直しが必要と考えております。

学園通周辺では、4車線道路の現計画に基づき 土地区画整理事業などにより宅地整備が進められており、地域からは早期整備を求める声も上がっています。整備にあたっては、農高カシワ林の貴重性だけでなく、そこで暮らしている地域住民への負担や生活へ配慮した中で、都市計画変更の手続きを早期に進める必要があります。

「変更箇所」としては学園通の未整備区間であり、公園東通～共栄通間が今回の変更箇所となります。なお、未整備区間の前後は 4車線道路として既に整備が完了しております。

「変更内容の詳細」といたしましては、道路区域がカシワ林へかかることを避けるために、緩い曲線をもって北側に振ることとし、カシワ林の区間においては幅員を狭めるというものであります。

農高正門前の共栄通交差点部より西側においては、既に整備が終わっておりますことから、一度北側に振った線形を元に戻す必要があるため、約140メートルの区間においてカシワ林に影響がございます。

次に、縦覧期間中に提出された意見書の要旨をご説明いたします前に、12月の審議会で委員の方から出されました質問と意見が、縦覧中に提出された意見書に関連もございましたことから、最初に、委員から出された質問に対しましてお答えさせていただきます。まずは、質問の主旨についてご説明いたします。

希少種の数について平成9年に調査したとき44種で、平成23年の調査では102種に増えているが、カシワ林周辺の調査結果がどうなっているのか。それが今回の提案である学園通の都市計画変更にどのような影響を受けるのか。とのことでした。

まずは環境省のレッドリストの選定種数の動向についてご説明いたします。選定種数は年を追うごとに増えており、平成11年からは植物がリストに追加されたため、極端に増加しております。

続きまして、帯広市環境課が実施した平成9・10年度と平成22・23年度に実施した環境調査についてご説明いたします。

いずれの調査も、調査年次以前に帯広市街地で行われた調査資料を収集し、資料に記載された種を集計、整理する調査であり、収集した文献数も異なっております。

文献の収集数を比較すると、平成9・10年度の調査では50点ですが、平成22・23年度の調査では97点でした。集計の結果、確認された種数は ほぼ同数でありましたが、希少種数が44種から102種と2倍以上になっております。

確認種数に差がないのに希少種数が増えたという結果については、前段で説明いたしました、レッドリストの選定種数の増加に起因していることが考えられます。

これらの調査は帯広市全域で行われた調査を集計する文献調査であり、農高カシワ林周辺の環境調査ではないため、調査結果を基に 学園通整備によるカシワ林への影響を推測ことはできませんが、今後はこの様な調査資料を参考に保全対策を検討していきたいと考えております。

また、もう一つの意見の主旨でございますが、以前おこなっている若葉の森、稲田の森の調査結果について説明して欲しい。また、その結果からの類推で、学園通整備によるカシワ林全体へどのような影響を与えると考えられるのか、専門家の意見を聞くことが必要との意見も出されておりました。

その回答でございますが、若葉の森については、事業実施前の環境調査の結果から、動物類の移動障害や地下水の影響が懸念されたため、環境保全対策について、数度にわたり環境団体等、関係者に説明を行い、貴重なご意見、ご指導をいただきながら事業を進めておりました。

供用開始後の平成 22 年には 保全対策の追跡調査を行っており、その結果、橋梁部の植生の一部に変化が見られたものの、若葉の森全体としての植生に大きな変化は見られず、環境保全対策実施により工事の影響は低減されたとの報告がされております。

稲田の森についても、数度の説明会をおこない 環境保全対策を行いながら事業を進め、工事完了後の平成 20 年に環境団体に現地の工事後の状況を確認していただくとともに、移植した樹木及び貴重種の生育状況の確認を行っております。生育状況については活着率が約 9 割という状況であり、概ね良好な経過であることが確認されております。

来年度完成予定の稲田 4 号においても、事前に調査を行いながら進め、事後評価を行う予定であります。若葉の森や稲田の森の調査結果から、学園通整備によるカシワ林全体へ与える影響を推測することについては、カシワ林の研究に携わっている畜大教授や専門家に確認しましたが、条件等が違うため比較することは出来ないとの お話を伺っております。

見直し案についても意見を伺っておりますが、『農高カシワ林は段丘になっており、台地上のカシワ林と下の湿性林が連続している貴重な林であり、この段丘部分の保全も必要』『現計画よりは影響も少なく改善されているが、研究者の立場からすると 手を付けないことが最善であるが、やむを得ない場合は出来る限り切らないよう、残せるものは残してもらいたい』という意見もいただいております。

林縁部の伐採方法などについては、全体を一度に伐採するのではなく、伐採時期をずらして数回に分けて伐採をおこなうなどの工夫も必要との意見もいただいております。また、カシワ林の学園通沿いにあった 希少種のヤマコウモリの個体群については、樹木の老朽により別の場所へ移動しており、道路整備の影響は ほとんど無いと聞いております。

学園通の整備においては、カシワ林の林縁部を伐採することによる林全体への影響が懸念されているが、今回の見直しにより縦断的にカシワ林を削る計画から変更部を一部区間の伐採に変更することで、相当程度影響を低減できると考えております。

今後は、専門家の意見を聞きながら、環境調査を行った上で、環境保全対策や伐採方法などについて、学識経験者、関係者と協議しながら進めていく考えでおります。

続きまして、縦覧期間中に提出された意見書の要旨と帯広市の見解をご説明いたします。

「提出された意見書の 1 件目」は、「農高カシワ林について、帯広市は市街地に残された貴重な自然であると貴重性を認めている。道路線形を決定する前に、農高カシワ林の林縁部伐採が既存林に与える影響を評価するための協議の場を設け、議論することが不可欠であった。

また、工事着手前に林縁部伐採が既存林に与える影響を評価するための協議の場を設け、結果によっては更なる計画変更を検討すべき。」とのご意見です。

「帯広市の見解」としては、今後の学園通整備にあたっては、事業実施前に環境調査を行い、実施設計、詳細設計の中で、環境への影響を低減するための施工方法や環境保全対策など学識経験者、関係者と協議しながら進めていく考えでおります。

この見直し案は、カシワ林に対する影響を低減するとともに、道路構造令に則り北海道や公安委員会と協議し、4 車線として必要な道路の機能および安全を確保し 必要最小限の幅員とした見直し案であり、地域住民と環境団体関係者と協議を重ね、カシワ林だけでなく、地域住民の負担や生活への影響にも配慮した変更案であり、環境調査の結果によって線形を変更するのではなく、環境保全対策によって影響を低減することを検討し、学識経験者などと協議しながら進めていく考えでおります。

「意見書の 2 件目の 1 点目」は、「学園通南側の農業高校カシワ林は十勝の原風景であり、極めて貴重であることは多くの研究者が指摘しており、これまでの各種説明会でも繰り返し説明されているが、変更案は根本的な点が素通りされている。林縁部は森林にとって極めて重要な役割を果たしているため、林縁部を除去することで林内の微気象が変化するなどして、在来種の消失など本来の森林生態系が損なわれる。林縁部伐採による林内への影響について評価していないので、計画変更案を出す段階ではない。」とのご意見です。

「帯広市の見解」としては、農高カシワ林については、これまでの各種調査で市街地に残された貴重な自然林と報告されており、現計画ではカシワ林に対する影響が大きいと考えられることから変更が必要と考えております。

影響については、施工方法や時期、伐採方法などによって変わってくることから、環境調査を行った上で環境保全対策などについて学識経験者などと協議しながら進める考えでおります。

「意見書の2件目の2点目」は、「2車線にすれば、現道幅において十分な右折レーンを設けることや、南側に歩道を設けることは可能であり、4車線整備にこだわるべきではない。2車線整備することで線形も直線になり、用地取得費用がほとんどかからず道路維持費も抑えられる。人口減少の次世代にとって、負担の少ない道路整備になる。」とのご意見です。

「帯広市の見解」としては、都市計画道路の整備は、将来交通量の推計に基づき必要な車線の数が決められており、平成20年3月にまとめられた帯広圏総合交通体系調査の結果において推計された学園通の交通量は1万台以上あり、道路構造令により4車線の幹線道路として整備が必要と考えております。

また、公安委員会からは「安全面からも車線数が増減する変則的な整備については危険性が増すために認められない」とされており、安全な道路をつくるという観点からも、この区間だけ2車線で整備することはできないと考えております。

(委員からの主な意見・質疑)

【委員】

まず、平成9年と22年と23年の希少種調査について、貴重種が増えた理由について、ご報告の中では、文献収集数が増えたことが原因だという結論が示されたわけなのですが、細かいことは別の場所で議論させていただきますけども、果たしてそうなんですかということです。

平成9年の調査にもとづいて環境基本計画が作られ、その後第2期に入っている訳なのですが帯広市としてみどりの計画等々、環境保全という施策を打ち出してきている中で、22年23年の調査結果について、この10数年の行ってきた環境行政の評価なしに、文献収集数の増加をもってのみ増えたと断じることが、帯広市の見解だとしたら私は異論がありますから、違う場所で議論させていただきたいというふうに思っております。

ここの中心的な問題は、9年と22年の比較、22年をしたときには時期がたっているから、同じ場所を選定して行くと、こういう調査方法がとられているわけで、カシワ林を特定して調査をやっていないわけなのですよ。前にも申し上げましたけど。この部分でいけば稲田地域という一つの地域、カシワ林、それから日甜のところです、それから清流の里の付近ですね、この辺全体が稲田地域という形で調査対象となっている訳で、今回の件についてはカシワ林ですから、カシワ林の環境がどのように影響を受けるのかということについて、どう考えているのだということをお聞きしているのであって、そのことについては、具体的に資料はないということなのです。ですから、お答えできないということだと思っております。説明の中で、今後具体的に進めていく中での、調査も行っていくというお話がありましたから、そのなかでどういうふうに詰めていくかということだろうと思っております。今後の調査の中でということは、今後工事を進めていく中で、進める前にいろんな計画を立てていく、その中で概略設計等々進めていく中で、どういう道路をつくるのか、そのことがカシワ林にどういう影響があるのかと、そういう両面からですね、きちっと専門家の意見も聞きながら委員会への逐次の報告ということもございましたから、そういったことも含めて、ぜひやって頂きたいということは改めてお願いしておきたいと思っております。

次に、前回の質疑の時に、ミチゲーションの5原則というお話が委員さんの中から出されております。今の説明の中でもカシワ林の専門の研究者の方も基本的にはなるべく手を付けない方がよいということベースにしながらも、どのように進めていくのかということについて相談をしているというお話がありました。段丘部から湿地帯にかけて保全ということになるわけなのですが、海拔70mくらいの段丘部から湿地帯にかけて、もともとの形をどう残していくのかということも大事になるというふうに思う訳です。

今あるものを、これ北海道の土地になるわけですから、帯広市が勝手に手を付けるということになりませんが、ミチゲーションの原理から考えると手を付けた部分をもう少し進化させて元の形に復元するような形での対応ということ、ぜひこれは研究していただきたいと思う訳なんです。

その辺は過程の中ですすめていくことは出来るのではないかというふうに思っておりますので、お願いしたいと思っています。この辺の考え方をお聞きしたいと思っております。

【事務局】

前段の部分、絶滅危惧種というんでしょうか、貴重種の数ということで、少し補足させていただければと思います。

実際こういうものの調査をする際には文献調査の話をご説明させていただいておりますけども、一つは文献の調査で大きくやる部分、それから実際に地域に入って調査をする部分、両方やっておりますが、かなりの部分が文献調査によっているというところがございます。

平成9年と平成10年と、22年と23年の調査でまったく同じものを同じ形で、また実際に入ったところも同じ場所だけをやっていくのであれば、単純に比較しやすいのでしょうか、その土俵が違っているところから、直接的な比較がなかなか難しいという所でございます。

文献の収集数が違ったからだけだということではなくて、本来9年10年にもいたであろうものが、なかなか当時の調査では確認できず、22年23年で確認し得たという部分がかなりあるんだろうなというふうに思っております。

そういう意味では、数が変わったものが、文献収集の数のみだということではないということについてはご理解いただければと思います。また、帯広市はいろんな環境の部分で施策を打ってきてございます。その効果がこれだけあったからこう増えたというのは、なかなか指し示すことができる類の施策ではないものですから、そのあたりについても、申し訳ありませんが、ご了承ご理解いただければと思います。

後段のカシワ林につきましては、環境基本計画でも稲田地区のコアエリア、また緑の基本計画におけるみどりの拠点の位置づけがされております。そうしたことからこの稲田エリアにおける、カシワ林を全体としてどう保全していくべきかということかと存じます。

前回の審議会でもご意見が出まして、削った分、代替措置として同等の面積を植樹してはどうかというお話でございましたが、農高の敷地ということで、この土地につきましては、北海道教育庁が管理する土地でございます。

そうしたことから代替措置としまして、植樹する部分があるのかどうか土地所有者の考えもありますので、私どもとしましては、農高のカシワ林の位置づけ、そういったものも含めまして、カシワ林全体の位置づけ、段丘部分がまだ完全な形で残っていない。そうしたことからこの全体を残すには、そういう代替措置も必要でないかということをお話させていただきながら、今後、具体的な協議時は私どもの考えも述べながら、お話をさせていただきたいと思っております。

【会長】

委員のお話にはいくつかポイントがあったと思うのですが、環境調査についてはここで議論するつもりはないとおっしゃっていますので、林縁部を切ることで内部にどんな影響があるのかということの説明がなかったということが一つポイントだと思いますが、この点についてはどうなのでしょう。

【事務局】

この点に関しましてはこれまでも環境団体との説明会、地域住民の方の説明会でいろいろ議論されてきたところでございます。具体的には農高カシワ林にどういう貴重種がいるのか、林がどういう構造になっているのかという既存資料の中で、いろんな貴重種がいて、カシワ林につきましては、世代交代が繰り返され行われた貴重なカシワの純林になっているということで報告を受けております。

そうしたことから、こちらについては出来るだけ手をかけないのがベストだということでこの見直し案を作成したところでございますが、具体的に伐採することで影響はどうかということ、今後環境調査を行ったうえで畜大の専門家や関係者のご意見を聞きながらどういった影響があるのか、その辺を含めて調査をしていきたいと考えております。

【委員】

環境調査の方はですね、先ほども言いましたけども、ここで議論する場ではないと思っておりますから、また別な機会にとっております。

ただ、環境保全に対する意識の変化ということも、調査方法それから調査結果に表れているというふうに私自身思っております。

林縁部の問題については例えば、前回若葉の森だとか稻田の森との比較というお話もしたわけなんですけども、状況が違うから比較できないというのはその通りだと思うんですね。若葉も稻田も林の真ん中を切り裂いているわけですから、もともとあった林縁部を取ることによってどうなったかということにはならないという事は分かっていますが、環境が変わった時に当初想定したものと、どういうふうな変化があったかという押さえが一つあったらうと。それが他の場所で考えるときに、推測できる一つの指標になるのではないかという意味でお聞きしたわけなんです。

今回の林縁部については、自然の力なのですよ。つまり林縁部の面積に対する生息数、樹木が何本立っているかという数はですね、中と比べてやはり密生しているわけですよ。それは今回の伐採する面積の縮小する割合と、樹木数の伐採する数の比較をすれば前回も申し上げましたように明らかに違っている。

つまり、林を守ろうとする自然の力が働いてですね、長い期間をかけて作り上げて行くものなのです。それがなくなるとどういった影響があるのかというのは、林全体の保全の中でも影響があるのではないですかと、そういうことなのですね。

それは今まで比較できるものがないということで、今後調査をしながら手法について検討することです。それは改めて先ほど申し上げましたとおり、ぜひ、その都度委員会で報告していただくということで、改めてここでお願いしときたいというふうに思います。

確認しておきたいことがひとつあるのですが、前回の報告の中で、中央帯について、道路法に基づく道路構造の技術的基準に示された最小値である1mとすると、こういう報告があったわけなんです。道路法、あるいは構造令はその都度変わってくる訳なのですが、この基準というのはいつ変わったものなのでしょうか。

【事務局】

道路構造令の話でございます。実は昨年、地方分権一括法案の関係で第3次だったと思っておりますけども、その中で構造令については、それぞれの条例で決めなさいということになりました。

昨年度になりますが、帯広市の方でも帯広市道路の構造令の技術的基準等を定める条例といったことで出ささせていただいております。

そのなかで、中央分離帯の幅についての運用については1mということを決めさせていただいております。以上でございます。

【委員】

わかりました。条例ということですね。なぜお聞きしたかといいますと、学園通に接続する弥生新道がございます。この柏林台通との交差点の中央分離帯がですね、交差点部分から分離帯がポールに変わっているわけですね。

ポールということは幅がないわけですから1mないわけですよ。1mが除かれれば、2.7mマイナス1mということになりますし、それから歩道じゃなくて自歩道3.5mというふうになっていますけども、道路構造令の中では歩行者の通行量が多いところは4m、そうじゃないところは3mという基準もございますね。

これが3m、3mということになれば50cm、50cmで足して1m、真ん中の1mとあわせると2m、つまり2.7mのうち2m調整できると、またかなり変わってくるんじゃないかという、

これは単純な発想なんですけども、現実には帯広市内の接続する片側2車線の道路でそういうことがやられている。

道路構造令の中では、当然のことながらやむを得ない場合の規定もございまして、例えば車線の分離ということもですね、やむを得ない場合には標示しなくて良いということまで書かれている訳なんです。そうすると何をもってやむを得ないとするかというのは判断になってくるわけですから、その判断の解釈を今回いろいろ御苦労なさっているなかで、もうひとひねりするとかなり変わってくるのかなという、これは素人の発想ですけども、法律の解釈になってきますから、その辺でどうなのかなというこの確認をしたかったわけです。

【事務局】

道路の構造の主に幅員の関係かと存じます。まず、やむを得ない場合というのはどういうところで適用になるのかということで、まさしくやむを得ないということで、私どもこの案を作るときには、何度も北海道と協議をした中で、最小値を使ってやむを得ない場合はさらに狭められないのかということで、いろいろ協議した経過がございます。

しかしながら、新規に道路を作る場合にはできる限り標準値を使うという原則がございます。それで、ここの学園通りにつきましてははやむを得ないということではなくて最小値、交差点部分の中央帯につきましては最小値の1.0mを採用しております。

通常の所は、北海道は冬季の積雪がございますので1.5mの中央帯となっておりますけども、交差点の部分につきましては、右折レーンを作る関係と、農高カシワ林への影響をできる限り与えないようにということで、更に縮小して1mを作っております。それで、委員のほうからありましたけども、学園通りに接続する弥生新道の柏林台通との接続部分、一部交差点部分が中央帯が途切れてポールになっているところもございます。

こちらにつきましては確かにポールはたっていて分離帯はないんですけども、ゼブラ、白線、そういったもので、ほぼ中央帯と同じような幅員が取られておりますので、センターラインひとつということではなくて、ポールにして必要な復員を確保した状況となっております。

それと自歩道の関係で委員のほうからお話ありました。通常であれば3mという幅員でございますけども、実は歩道作る際には路上施設帯ということで、歩道に電柱とか標識を立てるスペースが必要になってございます。そうしたことから、こちらにつきましては自歩道の3mにプラスして路上施設帯0.5mで総幅員3.5mとしております。

通常あの植樹帯の現計画のところには、植樹帯1.5mと自歩道3mということで計画しておりますけども、植樹帯のある分につきましては、その植樹帯が路上施設帯も兼用できるということで、特に0.5mをプラスするということにはございません。植樹帯がないところにつきましては、自歩道3mプラス路上施設帯としての、0.5mを加えた3.5mが必要となってまいります。以上でございます。

【委員】

わかりましたというか、なかなか微妙なところで、法律の最後の部分は解釈の問題になってきますから、いずれにしても道路法だとか、道路構造令にもとづいた整備をしなければいけないという縛りがありますので、それをどういうふうに解釈するかということです。自歩道の関係も3m、3.5m、路肩の関係、それから自歩道の脇の0.5mという扱いだとか、色々あるかと思いますが、これから具体的な実施設計等進める中で、更に改善できる部分があれば、研究しながら進めていくということで、ぜひお願いしたいと思います。

【会長】

ありがとうございました。

【事務局】

委員長、ちょっとよろしいでしょうか。今、委員からもお話ありました。繰り返しになるかもしれませんが、私も地域の要望ですとか、そういったことも含めながら進めて、なおかつこのカシワ林も守っていきたいということで、これまでも、1200㎡を180㎡としたりですね、いろんなことをさせていただきました。

やはり交通安全という観点からは、ぎりぎりの、今、構造令の話もありましたけども、そこはまた公安委員会ですとか、いろんなところをめぐりながらやってきました。

このカシワ林の関係についてはですね、やはり工事中も細心の注意を払わなければならない、先ほど担当の方から稲田4号の話が出ました、その部分についてもですね、やはり団体さんの意見を聞きながらやってございますので、そういったような方法については、私ども意を用いながらやっていきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【会長】

ありがとうございます。他にご意見ご質問いかがでしょうか。意見書2通いただいておりますけども、ひとつ目の意見書につきましては、ポイントは進め方に問題があるということなのだろうと思ひます。ちゃんとした評価、客観的評価しないで、進めるのは環境行政としてどうなのだというようなことがポイントなんじゃないかと思ひます。

それから2枚目の意見につきましては、林縁部が損なわれることで本来の森林生態系が損なわれてしまうのでよろしくないということと、進め方について評価をしないでこういう開発をしちゃうのは、よろしくないということがポイントなんじゃないかと思うんですけども、事前の客観的な評価につきましては、事務局のほうから説明があったように、正確なところの評価はしていないけども、工事の進め方で十分対応できるんじゃないかというふうな説明でした。

それから森林の生態系が損なわれるということにつきましては、林縁部は委員からもありましたとおり大変重要ですけども、少しづつ移行させるような、林縁部を内側に移動させるというんですか、そういうふうな工事を進めることによって、元の生態系について損なわれるというところまでいかないのではないかとというふうな、判断なのだろうと思ひます。

いずれにしろ、進め方について今後慎重に、研究しながらすすめて、内部についての影響はなるべく抑えるような形で進めるということで、おそらく現在の農高カシワ林の貴重性が損なわれるとこまではいかないだろうというふうな判断だと思ひます。

それから代替につきましては、以前もお話ありましたけども、3段の段丘が現在3段になっていないので、それを新たに再生するような方向で整備したらどうかというご意見がありますけども、それが今回の開発とは別に議論することです、よい環境を作るということは、別の場で議論すべき課題なんじゃないかというふうなことだと思ひます。

というようなまとめになるかと思うんですけども、他に皆様からご意見いかがでしょうか。

それではご意見特にないようですので、ここで本案について諮りしたいと思ひます。本案は承認することと決定してよろしいでしょうか。

異議なしと認めそのように決定いたします。

以上が、各委員からの主な意見及び質疑です。

— 了 —