

札幌市環境影響評価審査議会部会

議 事 録

日 時 : 平成 17 年 10 月 12 日 (水) 9:30 ~
場 所 : S T V 北 2 条 ビル 7 階 5 号 会 議 室

札幌市環境局

1. 開 会

黒河課長 それでは、大原委員と富士田委員がおくれていらっしゃるようでございますけれども、定刻を過ぎておりますので、ただいまから札幌市環境影響評価審議会(仮称) 屯田・茨戸通第1回部会を開催させていただきたいと存じます。

私は、事務局の黒河でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、石川委員は本日は出張ということで欠席されておまして、まだお二人が見えておりませんが、出席委員は過半数を超えておりますので、部会が成立していることをご報告いたします。

それでは、環境局環境都市推進部長の高宮よりごあいさつを申し上げます。

高宮部長 おはようございます。

環境都市推進部長の高宮でございます。

皆様には、早朝から、また大変お忙しい中を(仮称) 屯田・茨戸通準備書に関する審議会部会にご出席いただき、まことにありがとうございます。

また、先日は、審議会として現地調査にご参加をいただきまして、重ねて御礼を申し上げます。

さて、本日は、(仮称) 屯田・茨戸通環境影響評価準備書について、当部会にて、科学技術の専門家としてのお立場から第1回部会の審議をお願いしたいと思っております。

私どもといたしましては、今回の案件は大規模開発事業でありますことから、いかに環境影響を少なくするかが重要な課題と思っております。さまざまな制約のある中で、少しでも環境に配慮した開発事業となるよう、ご意見をいただければ幸いと存じます。

また、この部会は、この後に何回か開催されることになるものと思っております。皆様には、大変お忙しいこととは思いますが、よろしくお願いいたしますと思っております。

簡単ではございますが、あいさつにかえさせていただきます。

黒河課長 それでは、議事に入ります前に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思っております。

事務局の方で用意しました資料としまして、資料1の審議会からの検討事項というA4縦の2枚物がございます。こちらにつきましては、議事録を確認いたしまして、事務局の方で項目出しをさせていただいております。それから、資料2でございますが、見解書の写しを用意させていただきました。これは、昨日、事業者の方から提出されたものでございます。

なお、この見解書につきましては、市民意見に対しまして、事業者が見解をのべたものでございますが、昨日から告示・縦覧を所定の場所で行っていることをご報告いたします。

そのほかに、事業者より配付された資料が1冊ございますが、これにつきましては、後ほど、事業者の方から内容の確認、説明をさせていただきたいと考えております。

資料は以上でございますが、落丁はございませんでしょうか。

それでは、これより議事に入りますが、議事の進行を太田部会長にお願いしたいと

存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

2. 議 事

太田部会長 きょうは、お集まりいただきまして、ありがとうございました。

それでは、本日の審議を始めさせていただきたいと思います。

本日いただきました資料1は、審議会からの検討事項ということで1から11までございます。また、市民意見に対する見解書という簡単なメモがあります。この検討を行うに先立ちまして、事業者の方から追加資料及び見解が配付されておりますので、まず最初にこの内容を説明していただいて、審議会からの検討事項と、先日調査した後に議論になったことを踏まえて審議をさせていただきたいと思います。

それでは、資料の説明をお願いいたします。

丸田課長 おはようございます。

交通計画課長の丸田でございます。

それでは、今、部会長からご指示がありましたので、事業者として資料の追加提出、それから、そのご説明をさせていただきます。資料につきましては、お手元に1冊ご用意させていただきましたが、この中身を説明しながら、資料についてもご説明させていただきたいと思います。

それでは、少々お時間をいただきまして説明をさせていただきます。

説明は、高久の方からさせていただきます。よろしくお願いいたします。

高久係長 説明の順番ですが、おおむね準備書の記載順番に沿いまして、今までご意見やご質問があった事項について順番に説明させていただきたいと思います。

まず1点目に、道路の線形ということで、資料は冊子の1ページ目になります。

前回のご説明で、地元の意向や了解、それから都市計画上の考え方などを踏まえましてルートを決めたというご説明を申し上げましたが、そのときに東屯田川遊水地寄りの路線線形と現在の線形を比較検討しているということをご説明いたしました。それで、資料の1ページ目についているのが、実際に比較検討した結果です。

この結果の概要を申しますと、現地は耕作地がほとんどでして、その耕作地の分断や隙間地を最小限にするということを考えています。さらに、貴重な動植物が生息すると思われる東屯田川遊水地からは距離を離すという形で線形を決定しております。

札幌市では、現在、コンパクトシティということで、市街化の拡大の抑制を考えております。青で示してある路線が浮いた形になりますと、そこに大規模開発ということで市街化を誘発する可能性がありますので、そのようなことも考えて現在の赤の線形に決定したところです。

資料を1枚めくっていただきまして、審議会のお話の中で、防風林の横断位置をもう少し西側に寄せられないかというお話がございましたので、この部分の線形をどのように考

えたかをご説明したいと思います。

まず、上の絵ですが、花川通から90度、直角に交差しまして、さらに既存の交差点の東15丁目・屯田通と屯田4番通の交差点がありますので、そちらの方から一定の距離を離しまして交差点の影響を回避するという事を考えております。さらに、付近には、黒の点線で示しております高圧線がありまして、その鉄塔が線形の決定要素という形になってきております。

それから、下の絵に行きまして、東西の防風林を分断する部分ですが、ここにつきましても鉄塔がありまして、これ以上西側に寄せると、鉄塔の間を抜けるのは困難になります。さらに、茨戸西部中継ポンプ場がございまして、それも避ける形で、でき得る限り西側に寄せた線形として路線を計画しております。

次に、石狩に抜ける屯田・紅葉山通ですが、石狩部分の開通がまだであれば、もっと後に工事ができないか、路線の接続を後にできないかというお話がございました。その辺についての説明は資料の3ページ目になります。

道路網の計画としましては、幹線道路、補助幹線道路といういろいろな役割を持って道路網ができております。幹線道路は、地域間をつなぐ道路であり、物流や人の移動を大きくするものでございまして、補助幹線道路は、その地域内の主要な道路として、また幹線道路につなぐ路線として機能しております。

仮称)屯田・茨戸通と紅葉山通、屯田2番通、縦に入ってくる2本の道路ですが、この接続は幹線道路をつなぐという目的を持ちまして、交通ネットワーク上は重要なものとなります。それから、地域の方からも、近くに幹線道路ができるということで、接続の要望も出ているところでございます。

この接続に当たりまして、青で囲んでいる部分に住まわれている方が仮称)屯田・茨戸通を使用することができるようになりまして、利便の向上、さらに、あいの里とか新琴似の地域間の移動もスムーズに行われるということで、今回の事業にあわせてこの道路を接続するというふうに考えてございます。

それから、幅員の縮小ができないかというお話がありました。

道路の幅員は、道路構造令で定められておりまして、それをもとに幅員33メートルを計算しているところでございます。さらに、1部分のみの幅員を変更すると、視線誘導と言いまして、自動車運転者の視点が動くことによって事故を誘発する可能性がございますことから、幅員の変更は基本的にはできないと考えております。

次に、屯田防風林を札幌市でどのように考えているのかという部分と、その管理が重要であるというお話をいただきましたので、その部分についてご説明したいと思います。

資料の4ページに、札幌市の屯田防風林に関係ある施策を列記してございます。上段の方ですが、本市の第4次長期総合計画、都市マスタープラン、緑の基本計画というそれぞれの計画が関連を持って位置づけられております。

当該地域は、屯田西公園、屯田公園などの都市公園のほか、多目的広場や水辺のふれあ

い広場、東屯田遊水地などのオープンスペースが整備されております。屯田防風林は、これらの緑地をネットワーク上でつなげる重要な緑地資源の一つと考えております。

札幌市は、これらの緑地資源について、緑地保全地区や保安林等、法的な制限を加えることによって保全策を進めております。

その中で、屯田防風林は既に保安林に指定されているという状況がございまして、将来とも、このような形で保存されていくものと考えております。

次に、維持管理の方ですが、屯田防風林は北海道森林管理局の石狩森林管理署が管理を行っております。耕地防風林の管理ということで、営林というスタンスで管理をしておりますので、必要に応じて伐採や植林という営林的な管理をしているところでございます。

さらに、現在、北区の方では、南側に住宅地が大分広がってきたということもございまして、林縁部における防犯、火災、不法投棄、危険木などについて、ボランティア等を活用して管理をしていくということを石狩森林管理署とお話しさせていただいているところでございます。

資料4ページの下になりますが、お話の中に緑の量というものがございました。緑を5%減したのであれば、どこかで増やしてプラス・マイナス・ゼロになるようにというお話がございました。

それについてですが、こちらの表に示しています緑の改変面積は1.41ヘクタールとなっております。ただ、この面積は、道路幅員にあわせて法がつくのですが、その法は片側10メートルずつという余裕を持った面積を出しております。ですから、実際にはこれより多少小さくなると考えてございます。

それに対しまして、歩道部、中央分離帯部につく植樹帯の面積は、計算しますと3ヘクタールでございます。面積的には倍くらいあるのですが、その木の密度や周囲にということもありますので、すべてが補完できるとは考えておりませんけれども、この道路ができることによって緑のネットワークの新しいルートが形成されるように努めていきたいと考えております。

それから、たびたび話題に出ておりました緑の回廊についてお話をさせていただきます。

札幌市で考えられている緑の回廊は、長期総合計画などから位置づけられてきているのですが、市民・企業・行政のパートナーシップにより、市街地内のさまざまな緑の密度を高めて面として広げるといことと、道路や河川などで緑をつなぐことによって環状緑地に至るネットワーク化を図るという構想を持っております。

したがいまして、この道路に対して植樹をしていくことで新たな緑のネットワークができるというふうに考えているところでございます。

次に、動植物の関係にまいりまして、資料の5ページ目になります。

ここでは、アカネズミとキタキツネというお話が出ましたので、それにつきまして我々事業者がどのように考えていたかということのを再整理させていただいております。

要点を申しますと、アカネズミについては、移動阻害が多少懸念されます。ただ、現在、

道路や新琴似川、屯田川によって分断されている部分でアカネズミが確認されているので、その分断された林の中で生息できていると考えております。

事業の計画に当たりましては、防風林をできるだけ西側に寄せて大きな面積を残すとか、生息する2路線についても、既存道路の拡幅ということですので影響は小さいという予測をしました。

次にお話が出ましたキタキツネですが、発寒川と東屯田川遊水地付近での痕跡が集中しております。したがって、この辺を主体的に利用していることが考えられます。ただ、防風林の林縁部にも確認されていることから、防風林の近辺を改変することになりますと、生活環境の一部が適さなくなるということも懸念されるところです。

ただ、今回の事業地周辺につきましては、樹林や草原が広範囲に分布しておりますので、大部分の生息環境は現状どおり保全され则认为まして、環境影響は小さいという予測をいたしました。

6ページ目には、それらの道路にかかわる計画交通量を示しております。これは、平成27年度にこういう交通量になるだろうという推計数値です。

横の方にグラフを出していますが、夜間交通量は非常に小さいということも読み取れます。

ただ、委員から、カルバートなどを設置して移動障害に対応すべきではないかというお話がございました。動物の移動用に管とかカルバートなどの埋設につきましては、その施設による事故や事件などに対する防犯的な問題があります。それから、地方では、横断管の部分だけ道路が盛り上がっているという状況を目にすることがあると思いますけれども、ここの部分は地盤が悪い状況がありますので、構造的、維持管理的な問題、それから、管の中に雨水が流れ込みますので、その辺の水処理など、いろいろ検討しなければならないところがございます。

しかし、委員のご意見の中で、移動障害の影響が否定できないというご意見がございましたことから、技術的な検討や経費について、実施に向けた検討をしてみたいと考えております。

次に、道路ができた後、供用後の水質の問題についてですが、これについては、資料はご用意していないので、口頭で説明させていただきます。

雨水処理につきましては、現在、全国的にも雨水を汚水という形で扱っておりません。したがって、未処理というか、そのまま河川等に放流するのが一般的な考え方になっております。河川の機能としまして、降った雨の表面水を受けて流下させるのが河川の機能になっておりますので、雨水はそのまま速やかに公共用水域に流すという考えでやっております。

さらに、舗装自体は排水性のものでなくて、路線自体も盛り土構造となりますが、その法面部分の植栽等で土砂の流出は非常に少ないと考えております。周辺地域は耕作地とか素掘りの側溝や排水が点在している状況なので、濁水ということを考えますと、畑から

の泥の流出の方が大きいのではないかと考えてございます。

道路施設としましては、雨水ますと排水口ということで、その管路を通じて河川等に放流される形になりますが、それらには、泥だめとか、土砂の流出を防ぐような措置もされています。

これは私どもが得ている情報だけなので確定的ではございませんが、今まで道路が原因で水質問題になっている事例は確認しておりません。

それでは、資料に戻って7ページ目になりますが、騒音保全措置の検討ということで防音壁関係について整理しております。

まず、設置位置の考え方についてご説明したいと思います。

騒音関係は7、8、9ページの3ページにわたって資料をつけておりまして、順番が前後しますが、まず9ページをご覧いただきたいと思います。

9ページには、道路の除雪状況ということで、絵1枚と写真2枚をつけております。一番上の絵は、冬期間の雪の堆積状況を示しております。夏の間は、3.25メートルの車道二つと駐車帯が2メートルという形で運用されていますが、冬期間には除雪された雪を堆積する部分になります。

下の方に冬期間幅員ということで引き出しておりますが、端からまいりますと、まず歩道が2メートルあります。それから、2次堆積幅というのは車道除雪で寄せた雪を一たんためておくところです。そして、その都度、車道除雪をして寄せられる雪が1次堆積幅の2.25メートルです。この6メートルの部分が堆雪幅となります。

真ん中に車道除雪状況という写真を載せております。これは、モーターグレーダーで路肩に雪を寄せている絵です。機械の下の方に細長く出ていますのが1次堆積の雪で、その横の丸く盛り上がっている部分が2次堆積で、このような大型の重機で路肩に寄せていくという作業になります。したがって、横からの側圧と申しますか、面で受ける形になりますと、かなりの力を受ける状況になります。

さらに、その下の運搬排雪状況ですが、堆積された雪をダンプトラックに積んで運んでいく作業になります。ダンプトラックに積む前に、タイヤ式のバックホーで雪を引き出します。それは、一番上の絵の2次堆積幅の部分をすべて引き出す形になりますので、この部分に防音壁が入っていると、この作業に支障を来すということです。

それらのことを考慮しまして、現在一番好ましいと思われる、除雪作業等に一番支障とされないと考えられる民地側に防音壁を寄せて検討させていただきました。

ただ、この位置での検討というのは、長谷部委員がおっしゃられたとおり、音源から遠い形になりまして、解析上は不利な形になります。ただ、この環境施設帯の中の設置位置については、付近の住民のご意見を伺いながら調整できる部分でございますので、一番不利な条件で検討していることから、それらの位置の変更についても対応できると考えてございます。

それから、保全措置の組み合わせということで、排水性舗装と環境施設帯だけで対応で

きないのかというお話がございました。

その部分についても検討させていただいたのですが、騒音基準を満足することができず、やはり防音壁の設置が必要という形の検討になっております。

さらに、排水性舗装について、経年変化によって防音効果が落ちるというお話がございまして、計算上はその部分も考慮しております。

歴年の低減効果をお示ししているのが7ページよりやや下の表です。今回は、3年打ちかえという形で検討をしております。

それから、南側の住宅地での騒音予測というお話がございましたので、それについて計算をしました。それが、7ページの一番下の表になります。

設定の条件としましては、防風林を挟んでいる形で、距離的に道路の敷地境界から85メートルの位置に住宅地がありますので、85メートル離れまして予測評価をしております。

防風林の評価の仕方ですが、実際には樹林でございまして、それ自体、防音効果が多少あると考えられますけれども、何せ林の状況ですので、定量的な効果は評価できないということで、木自体については低減効果という部分から外しております。

さらに、林床部分についての評価ですが、芝で評価すべきなのか、固い地面なのかという議論があったのですけれども、危険側を考慮しまして、固い地面という形で評価をしております。

それから、騒音関係の最後の部分ですが、小原病院での騒音予測をしております。高架の近くに病院がありまして、その部分での騒音予測もというお話がございましたので、計算いたしました。

ここでは、計画交通量が1万2,500台で、構造としては8メートルの高さに道路があるということで評価をしております。

1階、2階、3階で予測をしまして、いずれも環境基準を下回っているという結果が出ております。

次に、10ページ目をご覧ください。

道路に照明灯などの付属物がつくのであれば、その構造をお示しいただきたいというお話がございましたので、その部分について仕様をつくりました。

まず最初は照明灯でございます。

照明灯は、高さ10メートルということで、180ワットのナトリウムランプがつかます。設置の状況は、50メートルの千鳥です。ですから、片側でいくと100メートルピッチでの配置になります。

それで、夜間に照明灯の明かりが鳥などの移動に影響があるのではないかというお話がございましたので、照明灯の設置に当たっては、上部や背後の部分にできるだけ光が漏れないような形の構造の検討をしたいと思っております。

そのほかの道路付属物として、11ページと12ページの施設がつかます。

こちらは写真をご用意しなかったのですが、11ページは案内標識です。矢印がありまして、その方向に屯田とかあいの里という地名が書いてある大型案内標識です。これは、地上高7メートル45センチの高さにつきまして、張り出し幅が5メートル30センチという大型の案内標識です。

そのほかにつくものとしまして、大型鋼製スノーポールです。よく矢羽根と言われるものですが、白と赤で塗り分けられた矢印がつくものです。これは、除雪するときに、路肩の位置を示して、除雪車が歩車道の位置を確認しながら除雪するために使われるものです。この設置につきましては、直線部では80メートル間隔で設置されるのが一般的でございます。

続いて、次の13ページに付近の航空写真をつけております。現地視察のときにもお渡ししましたが、あれはいろいろと付記事項がございましたので、見やすいように改めて載せております。

次に、14ページから18ページですが、橋梁の構造を見たいというお話がありましたので、橋梁一般図並びにその付近の写真を添付した資料をおつけいたしました。

それから、19ページですが、遺跡などについてもお話がございましたので、札幌市で出しております埋蔵文化財包蔵地分布図のコピーをつけております。

路線に関しましては、K496、K498の二つの遺跡があるというふうに確認されております。これらにつきましては、教育委員会の方で事前に協議を行っておりまして、今後の措置としましては、道の教育委員会へ事前協議書を提出、それから、所在調査と試掘調査等を経まして、遺跡等の保全措置を行うという流れになっております。

次は、資料の20ページと21ページで景観についてご説明をいたします。

景観の位置と景観資源の考え方につきましては、眺望点として不特定多数が利用して公共性のある場所と考えております。景観資源としましては、自然環境保全基礎調査並びに札幌市の景観構造図で規定されている景観資源を対象として景観を予測してございます。

実際にどのような形で現地調査を行ったのかということで、準備書にも記載されているのですが、今回、改めて撮った写真を整理してこちらの方に出しております。

委員から、住宅地からの景観というお話もございましたので、ナンバー4を追加しました。これは、前回、パワーポイントでもお見せしましたが、パークゴルフ場から西側を望んでおります。それから、9番も住宅地から西側を望んでおります。それから、10番の防風林の方を向いた写真も差し込んでございます。

それから、これは資料をご用意していないのですが、地盤沈下について留意していただきたいというお話がございましたので、一般的にどのような措置を行っているかということをご説明したいと思います。

道路の部分につきましては、花川通では、地盤が悪いということで、道路の下の部分を砕石などに置きかえる置換工法で施工しております。したがって、ここの路線につきましても、同様の置換工法で軟弱部分を良質材で置きかえるという形の施工になるものと

考えております。

それから、周辺への影響ということで、地盤が悪い地域で掘削等を行う場合には、周辺に影響が出ないように、矢板という鉄の板を打ち込んだり、掘削や盛り土については掘削勾配なり高さなりを検討しながら進めているところでございます。

さらに、周辺に家屋があった場合には、事前と事後にその家屋の調査をしまして、工事による影響がなかったかということを確認しながら工事を進めております。

次に、調査期間というお話がございましたので、その部分について簡単にご説明したいと思います。

資料の22ページです。

環境影響評価条例の技術指針においては、地域特性を考慮して年間を通じた動植物の把握ができる程度という位置づけをされております。今回の調査につきましても、年間を通してという部分では網羅されていると考えております。

さらに、今回は重要な猛禽類の営巣などは確認されませんでしたので、複数年にわたる調査は必要ないというふうに判断いたしました。

猛禽類の繁殖期を考えると、春から初夏にかけての調査で、高い頻度で確認された場合やディスプレイ飛翔があった場合には、2シーズンくらいの現地調査の必要がある場合もあると思いますが、今回はそのようなことはございませんでした。

ということで、動植物の調査期間は本アセスについては適切になされていると私どもは考えてございます。

最後になりますが、事後調査というお話が出ましたので、この部分について事業者としての見解を述べさせていただきたいと思っております。

環境影響評価の項目において、不確実性の検討をしているところでございますが、検討の手法については、最新のデータを使いまして、調査についても入念に行っていると考えております。したがって、現在の予測において、不確実性は小さいというふうに私どもは考えてございます。

不確実性が小さいということで、事後調査自体は不要と考えておりますが、事業の着手までに数年を要することも想定されることから、事業の前と後については、ポイントを絞りまして自主的な調査をやらせていただきまして、環境の保全に努めていきたいと考えております。

以上で、審議会等でご質問、ご指摘を受けた部分についての説明を終わらせていただきます。

太田部会長 ありがとうございます。

今、事業者である交通計画課の方からお話しいただきました。

今お話しいただいたことは、審議会での検討事項と前回の現場視察の後の討議事項がかなり含まれております。

まず、きょうは石川委員が欠席されておりますので、今、出席されている委員の方々か

ら、前回の審議会で出された意見、それから、前回、現場視察の後に出された意見を踏まえて、今日の回答に対していろいろご意見をいただきたいと思います。

それでは、村野委員の方から順番にお願いします。

前回、緑の代償措置についてと、鳥獣関係の安全性の問題について言われております。

村野委員 緑の代償措置については、丸山委員から意見があったのですが、今の説明の中で、かなり代償措置が裏にあると思いましたが。ここでは基本的なことしか言えないのですけれども、防風林が一番問題で、草地とか耕地の緑も当然重要です。同時に、札幌市のほかの施策と連携して、札幌市の緑の基本計画などで位置づけられているものと一緒になった形の道路建設で、要するに道路そのものも緑の連携の一部として位置づけるくらいの方向性があったらいいということだったと思います。川と既存の緑地として防風林があるわけですが、道路も含めて、グリーンベルトというか、コリドーの働きをするような形にするために、道路に附帯した緑は3ヘクタールと倍になるということでしたが、その法面なども含めて、ネイティブな、そしてコリドーとなるような緑のふやし方をしていくという形のものがあればいいかなと思います。

説明を聞いてわかったのですが、生物の多様性にしても、緑の充実にしても、どうも基本的にはマイナスになっているのではないかという気がするのです。

それから、生息動物の影響ということでお話ししていますが、一つは、質問に対する回答の説明にもありましたけれども、調査ですね。動物の調査で、哺乳類が主体ですが、その中でネズミ類と中型動物について挙げていますけれども、哺乳類の中ではコウモリ類というのが非常に大きな存在です。滝野でも申し上げたことがありましたが、哺乳類というからは、当然、コウモリ類も調査すべきであったと思います。いないかもしれないけれども、あれだけのグリーンベルトがあると、いる可能性の方が大きいのです。これは大きな問題にしたいのです。

コウモリは、夜に行動して、樹林や樹洞の中ですごすものですから、我々の見えないところで生活しています。最近、札幌市の中でも、コウモリに対する関心が高くなって、いろいろなところで調査が始まっています。これも、これからいろいろなところで指摘されると思いますが、いなくてもいいから調査してほしいと思います。今後、調査された方がいいと思います。

ただ、捕獲しなければ種類が正確にはわからないのですけれども、最近、エコロケーションの調査が進んでいますので、バットディテクターである程度の種類は特定できます。バットディテクターの調査の仕方でも、通り一遍にある程度歩きながら、そこでとまって探索するだけでは、いないという結果が出るに決まっています。いろいろな音域のバットディテクターを用意して調査すべきだと思います。いないという結果がわかればいいのですけれども、多分、いるのではないかと考えています。

それから、今の説明にもありましたように、動物の調査の中でキタキツネを評価していましたけれども、これについては私は逆の考え方を持っています。キタキツネをアンブレ

ラ種として頂点に立つ地表性の動物と位置づけて、これについて着目してやっています。大昔はそうだったかもしれないけれども、キタキツネは、都市の中に入り込んできて、人の生活の中で生ごみに依拠して生活しているということと、エキノコックスを持っているということで、これを全面的に評価する必要があるのではないかと思います。生態系で見ると、今は頂点に立っているかもしれませんが、その辺も考えながら評価していくべきではないかと思います。

それと同じように、トビについてもそうなのです。トビも、都市の中では大部分が人のごみによって生活していると思います。もちろん違うところもありますけれどもね。もともと、この地域でネイティブなものからいえば、トビは生態系の頂点ではなかったと思います。今は、オオタカとかハイタカとか、そういったものが頂点だったと思います。住民感情として、トビの巣があれば、それは守りたいということはわかりますけれども、ネイティブな生態系や多様性のある生態系を保持しようとするのであれば、トビの評価の仕方もあるべきかなと思います。現状の中ではいいと思いますが、今後はそういうところを考えていかなければいけないのではないかと考えております。

とりあえずは以上です。

太田部会長 ありがとうございます。

村野委員のお話は、全面的に否定というわけではないけれども、補足的にということでした。特に、コウモリの調査は、今後、可能かどうかということも含めて、できれば次回までにお答えいただきたいと思いますが、もし今の時点でお答えが可能な点があればお願いしたいと思います。

丸田課長 大きく3点あったと思います。

まず、緑の代償措置の件については、既存の緑を壊したかわりの代償措置という意味合いも当然ありますが、我々としては、それ以上に、新たな道路は畑のところにできるわけで、そこにさらに緑を植樹することによって緑の密度を高めていく、地域としての緑という意味合いで我々もとらえておりますので、道路の中央分離帯の植樹については、ただ植えるということではなくて、緑ということ意識しながら検討させていただきたいと思います。

それから、コウモリについてですが、今回の調査では巣が確認できなかったということです。それでも不足というご指摘かと思いますが、我々の調査の中では、営巣が確認されなかったとか、適するような大木がないのではないかとか、さまざまな観点から営巣には適さないのではないかと判断をしたところです。ただ、次回までに時間がどれくらいあるかということが問題ですけれども、改めて確認調査をさせていただこうかと思います。それに当たっては、村野委員に、方法も含めてご相談をさせていただきたいと思います。

それから、キタキツネとトビの話は、私どもとしてどう判断していいか非常に難しいところでございます。考え方として、頂点として位置づけるのではなくて、ネガティブな、

都市の中で生活を維持しているという考え方をどう盛り込んでいいのかということは、私どもとしても非常に難しいところがございます。現状というよりは、将来に向けての課題という受けとめ方をさせていただければと思います。そこについて、我々がどうこうという判断はなかなかできないと思います。

太田部会長 これは、今日渡されたばかりですが、石川委員からの意見にハイタカの話があります。これは、私は専門ではないのでよくわからないのですが、石川委員の方からもハイタカの意見が出てきておりますので、これを含めて、次回までに委員の方々に読んできていただきたいと思います。交通計画課の方も、次回に、石川委員のハイタカに関する意見も含めて、生態系の位置づけの話についてお答え願いたいと思います。

村野委員 参考までに申し上げますが、コウモリについては、やっていないことをやるべきだというのは大変だと思います。それで、コウモリは、今でも活動していますが、温度が10度以下くらいになると行動がにぶくなって、バットディテクターでのキャッチも難しくなりますので、10月いっぱいくらいがタイムリミットなのです。でも、その時期に活動するコウモリの種類も限られていますから、いないかもしれないけれども、いる可能性も大きいので、調査したという事実を残しておくのがベターだと思います。どこから指摘されるかわかりませんし、私と同じような考えの人もいるかと思っています。

太田部会長 それは検討してください。

丸田課長 はい。

ただ、生態系のお話は、我々としてどういう見解を 先ほど村野委員がおっしゃった見解が一つあると思いますし、従来の頂点にすえてやる見解もあると思いますが、私どもとしてどのようなまとめをしてご報告させていただければいいのか、イメージがつかめない状況ですので、その辺もご相談させていただいてよろしいでしょうか。

村野委員 それは、意見として取り上げていただければと思います。今の枠組みの中では、現時点の頂点としてということを行っています。ただ、石川委員が言われるように、ハイタカの方もあるのではないかとかいろいろ出てきますので、その辺は別として、キタキツネについてはそう言わざるを得ないです。こういう意見があったということですね。

丸田課長 ご意見としてお伺いするということにいたします。

太田部会長 それでは次に、富士田委員からお願いします。

富士田委員 現地を見せていただいたのですが、立派な防風林なので残念です。もうこの委員会で話し合うべきことではないのでしょうかけれども、ルートの設定自体が間違っているというふうに言いたいです。

残っている防風林は、札幌市の方はよくご存じのように、ごく限られた面積しか残ってなくて、それがどのような機能を果たしているかということを考えますと、札幌市の開拓とともに、文化的あるいは歴史的な側面も背負っている場所なのです。

それから、この近隣は、昔は森林だったり湿原だったりしたところですが、わずかに残った防風林に生き物が逃げ込んでいて、遺伝子がプールされている場所になっているので

す。そこを切り刻めば、おのずと生き物が減っていく、あるいは絶滅していきます。その種自体はどこかにいるかもしれませんが、札幌の近隣に生きていた個体群あるいは遺伝子は失われるということについて覚悟しなければいけません。この委員会で認めるということは、今の時代、もうわかっていることを我々委員が認めることになるので、私はかなり気分が落ち込んでおります。

できれば、もう無理だと思いますが、この道路の機能性を考えると、札幌市及び近隣市町村とつながる広域的な道路ですね。環状線ですから、この先、江別の方にもつながる道路なので、行政でそういうことは難しいのかもしれませんが、空中写真を拝見する限り、石狩市の方に道路を通せば問題ないのです。防風林を切らなくてもいいのです。その話し合いがこういう縦割り行政でできなかったというところが非常に残念です。石狩支庁という視点で考えれば、別のルートの設定が可能だったのではないかと思います。この検討委員会にかかった時点で厳しいというのが実際だと思えます。

防風林に関して言わせていただきますと、切り刻まれることになりますから、現在よりもよくなることは決してなくて、最初に申し上げたように、失われる部分の方が必ず多いです。それは間違いないと思います。道路に付随する法面とか緑化する部分が3ヘクタールあるというお話でしたが、それは余りにも質が違いますので、全く代償にはなりません。見た目には緑が増えるかもしれませんが、単に木を植えた場所が防風林にとってかわることはあり得ないので、これについては私は全く評価いたしません。どうしようもないというのが実態なので残念だとしか言いようがないのですが、道路に付随する法面などの緑化はほとんど役に立たないと思います。

最初にご説明がありましたように、この限られた条件の中ではこのルートしかとりようがないでしょうから仕方ないでしょうけれども、これは丸山委員とも話していましたが、発寒川の向こう側を通すような案があってもよかったのではないかとというのが私個人の意見です。

それから、アカネズミの話がありました。アカネズミ自体は1キロ以上移動しますので、ごく狭い限られた防風林の中で、とりあえず小さな個体群を維持しているというお話でしたが、そのうち、絶滅とまでいかななくても、かなり衰退する状態になることは間違いないです。

キツネに関しては、村野委員からもお話がありましたように、逆に都市の方に適応してきていますので、余り考える必要はないと私も思います。現に、一時期、植物園にキツネが巣をつくって繁殖していた時期がありまして、そのキツネに農学部の教授だった阿部先生のところの学生がタグをつけたのですが、それがつかまったのは月形町でした。それくらいの移動をしているということなので、キツネに関しては余り心配する必要はないかと思います。

それで、代償措置については、もうちょっと広い視野で別の形で考えられないでしょうか。

一方で、札幌市内の緑の回廊という話がありますので、それから考えると、新琴似のところに細長い防風林がありまして、今回、最初の道路の取りつけのところで南北に伸びる防風林が切られてしまうのですが、その南側の方が長いので、そこを新琴似を結ぶような新たな防風林を設置するような発想がとれないかどうか。

もちろん、これも土地の取得などの問題があって難しいと思いますが、現状から考えると、そういう形で防風林をつなくような努力をすれば、もう少しうまく機能するのではないかという気がしています。

それから、これは私は門外漢で、長谷部委員から詳しい話があると思いますが、騒音の図を拝見していると、除雪のことがあるので一般のお宅のそばに防音壁をつくるという発想になるのはよくわかりますが、逆に、個人のお宅の方が除雪をするときにこの防音壁が邪魔になることはないのでしょうか。

それから、植物園もよく除雪で雪の壁をつくられるのですが、逆に冬場は、6メートルの除雪幅ということだったので、そこに雪の壁ができると、それが防音の役目を果たしているとも考えられるのです。ですから、夏場だけ防音壁を植樹帯の内側に設置して冬場は取り外すというようなフレキシブルな防音壁は考えられないのかと思ったのです。

この間見せていただいたときに一番感じたのは、防風林の分断のことと、こここのところに住んでいる方は相当うるさくて大変ではないかなと思いましたが、そこは知恵を絞れないかということです。

太田部会長 それでは、騒音の点は、長谷部委員のお話の後に答えていただくことにしたいと思います。

最初の石狩支庁との話は、富士田委員の要望ということですが、私も、それは意見としてのせておいていただきたいと思います。将来的に、この案件が別の考え方で見直される時期がありましたら、そういうことが可能になる可能性があります。

それから、緑の回廊の点と質の点についてはいかがでしょうか。

これは、考え方が少し違うのではないかというお話です。

丸田課長 札幌市の緑の考え方は、滝野のような奥山、里山につながる自然的な緑ということと、この耕地防風林も、もともとあったとは言いますが、ほとんどは耕地防風林の役割として植栽を施した緑、すなわち人工的な緑でどうやっていくかということでした。大きくはこの二つがございませう。

山側における奥山、里山になる深い緑、自然的な緑の部分については、環境保全、緑地保全のための公的な措置を講ずるなどの保全をしておりますし、人工的な北区、東区のような低地帯における緑については、その緑の創出ということを基本的な概念にしながら整備をしてきております。

ただ、緑の創出というのは、公園としての設置ということも含めてございまして、例えば、環状グリーンベルト構想の中では、ごみの埋め立てをして、その土地を緑の地帯としての役割を持たせようということで、厚別の山本などでは、そういう考え方のもとに緑を

創出したり、さまざまな都市の活動とあわせた中での緑のあり方ということを試行していると思います。

この防風林についても、我々が道路という新たな工作物をつくる際に、できる限り環境に配慮して、環境影響をできるだけ少なくするということが目標にこれまでやってきておりますし、今回についても、植栽ということで、道路の構造上、中央分離帯の中に植樹帯を設けるなど、緑の創出ということに関して努力をしていきたいと思っております。

したがって、代替措置にはならないというお話もありましたけれども、ただ道路を作ってもしないということではなくて、新たな緑の創出という部分を道路として担える範囲内でやっていきたいと思っております。

それから、新琴似の防風林とつなぐというお話がございましたが、これはポプラ通の斜めのところですね。この斜めに走っている防風林は、今、この両側が都市計画道路として道路整備が行われていまして、道路の一部として管理されております。防風林という機能ではなくて、道路の一部として機能しております。そして、その西側に屯田西公園という三角になっている公園がございまして、このポプラ通の緑については、緑を守りつつ、なおかつ活用していこうという考え方のもとに整備が行われてきています。

これを調整区域側、航空写真で見ていただくと、市街地の切れ目からもう少しつなぐことによって防風林の連続性ということでもありますけれども、今言いましたように、このポプラ通の緑そのものの意義が違うのではないかと考えております。連続性確保のためには用地買収などの困難性もありますけれども、この斜めの通りのポプラそのものは道路として管理をしているものでございます。その先を超えると、森林管理局の方で管理するものがありますけれども、今は北区の方で、活用という視点で、散策路をつくるとか、ボランティア的な活動が行われているところでございますので、先ほどお話があった緑のままの状態の保全という意味とはちょっと違う緑の活用がされている場所でございます。

村野委員 私も基本的には富士田委員と同じ考え方です。ちょっと無茶かもしれないけれども、あえて言えば、この防風林はやはり大事ですし、道路側の方は後でつくるわけですから、これを保全するために高架なりトンネルなりという発想までいければいいのですが、それは不可能でしょうか。

太田部会長 横断する部分ですか。

村野委員 そうです。横断する部分をトンネルないし高架で 高架だと景観的にちょっとという感じがしますけれどもね。

丸田課長 この縦のラインの防風林のことでしょうか。

村野委員 場所は、最初のところと2番目のところです。

丸田課長 両方ですね。

村野委員 とにかく、防風林そのものはもう分断されている場所があるので、本当はこれに絡めてコリドー的に上の方の橋を渡すとか、札幌市の緑の回廊ということを生かそうとすれば、この遮断されているところをふさいだり、なおかつ新しく道路を建設するところ

るはトンネルなり高架なりにすればいいと思うのです。気持ちとしてはそう思っているのですけれども、いかがでしょうか。

太田部会長 道路の計画として、むしろ道路の方を上げたり潜らせたりするということでしょうか。

丸田課長 まず、道路をつくるためには、先ほどもご説明したような道路の基準がございます。交通量によって決まる幅員、そして構造令に基づく構造、そういったものが制約条件としてあります。それから、ここでいう花川通との交差点につきましては、公安委員会からの指導もあり、90度の直角に交差するような線形を求められます。

それから、現地を見ていただいた追分通と、東15丁目屯田通という大きな通りがありますけれども、この道との交差点の影響を考えると、今の道が必然的に決まってくる。ここからさらに直角で行ってカーブを切りながら上がっていくという構造ですので、今は、防風林をできるだけ切らないということで、既存の切れている場所に近づけるような努力をさせていただいていますが、これ以上、この線形を変えるのは難しいと思います。

それから、こういう線形ですから、高架として上げるときに、すぐに勾配を高く上げることはできません。基本的に、車の走行、それから人もそうですけれども、今は最低4%勾配ということで、それ以上の勾配になると冬期間の交通に支障を来してしまいます。ですから、そういう勾配で上げるということを考えたときに、まず屯田の防風林の位置に決まったという状況がございます。

高架で上げることは、花川通との接続、そういったことの安全性などの面で難しいというふうに判断しています。

それから、右側の方ですが、市街地側で区画整理事業という面的開発が行われております。住宅供給公社による50ヘクタール近い区画整理事業でございますが、そのエリアの中を通ります。そして、中継ポンプ場という大きな建物が一つございます。今言ったような構造からいきまして、この部分を上げようとするれば、ここは川を横断するところを徐々に上げて高架部分にはなるのですけれども、この高架をさらに防風林を超えるような形で持っていくと、今度は発寒川の方に線形をずらすことになります。そうしたときに、我々が道路の施設をつくる際に判断する走行性なり経済性なり土地利用なり農業なりというご説明をしましたけれども、そういう判断材料とあわせて判断したときに、今の形が、環境への影響を少なくして、道路としての考え方も満たす線形であるというふうに判断させていただいております。

したがって、今お話があったことは十分理解できるところでございますけれども、線形を変更するのは難しいという判断を我々はしております。道路という性格上、環境面だけの評価で道路を決めることにはなりにくいところもあると、我々道路部隊としてはそういう要素も強いということをご理解いただければと思います。

太田部会長 今のお話だと、この線形であれば、地下を潜らせたり上に上げたりすることは技術的に不可能であるというお答えですね。

丸田課長 難しさがあります。例えば、思い切り発寒川の方に振って、そっちまで高架で持っていくということであれば可能性はあると思いますが、経済性とか走行性等の影響を考えたときに、今度はそちらに問題が出てくると思います。だからといって環境を切ったということではないですけども。

中井委員 今の線形の問題はともかくとしまして、6ページの屯田・紅葉山通と屯田第2横通と今回の道路との接続部分がありますが、そこを拡幅しないということは不可能なのですか。

例えば、防風林の中の道を現状維持で、接続する部分を拡幅しない。そうすると、分断の面積がすごく減っていくわけです。ですから、現状維持にしてしまうということです。造成地としても、これから住宅地になっていくわけですから、通り抜けの通過交通がふえるということは決してプラスにはならないと思うのです。ですから、通過交通をふやすのではなくて、石狩街道へ抜けるバイパスと考えていけば、何も防風林を抜けなければならないということにはならないと思うのです。そうすると、防風林の中の通りを拡幅する部分がなくなるではないですか、現況のままで持っていくわけですからね。オーバーパスの場合はそれでいいのですけれども、そういう案もあるのではないかと思うのです。何も接続部分を拡幅する必要はないと思います。

丸田課長 現況を見ていただいたと思いますが、接続部分については、既存の細い道路が通っております。それで、新たな幹線道路をつくったときに、当然、既存の細い道路は幹線道路とぶつかります。整備するかしないかは別として、そういう通れる道ができます。そこに、ここの幹線道路系の1万2,800台という交通量が発生するわけですけども、そこからの市街地側の流入というよりは、つながったことにより、市街地側からの交通がふえるものと考えられますので、現状の細い道路の中で交通を処理するのは難しいと我々は考えております。したがって、安全確保の上で、それから幹線と接続していく道路の役割として、ある程度の整備が必要であろうという判断のもとに、既存のつながっている部分を拡幅するという考え方をしたわけでございます。

中井委員 それは通常の道路のつくり方であって、今回は防風林のところをわざわざ通らなければならないというのであれば、より犠牲を少なくするためにこの部分は拡幅しないと。それは、逆に言えば、造成地に対しても宅地の中の騒音や交通量の増加を防ぐことになるわけですから、別に問題にならないと思います。ですから、通過交通は石狩街道の方に全部行ってしまえばいいわけです。

例えば、浄水場のわきを通っていくところ、新琴似通でしょうか、そっちの方が現況ではかなり広いわけですが、車の場合はここから抜けても別に問題ないのではないですか。新琴似通と結んで防風林を通っていく道があって、これは現況でも少し広いです。ここは拡幅する必要はないわけですから、この通りを通って抜けていくことも考えられるわけです、車の場合はね。わざわざ屯田・紅葉山通や屯田第2横通も通らなくてもね。車の場合は、これだけの距離であれば、自分が広い道に行きたければもっと先に行って抜けても構

わないのではないかと思います。広くすることによって通しやすくする必要はないのではないかとというのが私の考え方です。それによって防風林の拡幅を防げるということであれば、そちらの方がよりいいのではないかと思います。ですから、今拡幅しなければならない二つの通りを拡幅しないということであれば、現況のまま防風林を維持できるわけですよ。

丸田課長 先ほどご説明したとおり、今、既存の道路が通っておりまして、その通っているところに幹線の太い道路がきます。そうすると、当然、使う人がふえます。そして、狭い中で通る量がありまして……。

中井委員 ですから、幹線に出す道路を太くしなければいいのです。

丸田課長 ですから、細いままの現状でというのが中井委員のご意見だと思いますけれども、我々はそういう判断をしておりません。そこについては、だまっけても接続されてしまうわけです。もう道路があるわけですからね。

中井委員 だから、そこで太くする必要がないのではないかとということです。

丸田課長 交通安全という視点から、それを確保するためには拡幅整備した方がいいという判断でございます。

中井委員 ただ、普通、道路というのは、太い道路も細い道路もあるし、全部接続するときに太くするわけではないですね。どの道路も太くなっていくわけではないと思いますよ、街なかの道路はね。優先順位があると思いますけれども、この道路を太くするから交通量がふえてしまうのであって、太くしなければ交通量はふえないのではないかと気がします。しかも、大した長さではないから、車の場合だったら先の広い通りを選ぶことも可能だと思います。右折あるいは左折するときですね。

だから、この2本に関しては、広くして接続することに問題があるのではないかと気がします。そうすると、現況のまま防風林を全然いじらなくていいわけです。

丸田課長 そこについては、先ほどおっしゃったとおり、私ども交通の考え方との見解の違いだと思います。

中井委員 だから、どちらを優先するかという話になると思います。

丸田課長 それについては、公安委員会とかほかの機関との関係もございまして、今我々がご説明した接続に関する考え方は、道路をつくる際の 中井委員がおっしゃるような考え方もあると思いますけれども、公安委員会等の安全協議といった中での基本的な考え方でございます。

高宮部長 中井委員が言ったのは、これは全くバイパスに徹しなさいということですね。ただ、道路は、やはり生活道路という意味合いもありますから、できるだけネットワークを図りたいということも……。

中井委員 ただ、防風林の価値に対する札幌市民の意見がこれだけあるのなら、ここはあえてそういう判断を下すことも可能ではないかとということです。線形を変えられないのであればですよ。

高宮部長 この地区の方にとっては、現状の防風林は、ごみは捨てられるし、環境も悪いということで、何とか整理してほしいところがあるのです。こういったところに見えるような道路ができれば防風林の管理もよくなるだろうという地元の期待も結構あるのです。

富士田委員 札幌市の低地部に自然の形の林がなくなるということですね。それでいいということでしょう。道路の方を優先し、市民の生活がまず大事だというのは確かにそうですから、それだったら切ってなくしてしまう。ただ、この委員会でそれを認めたという事実が後生に残りますので、そこは覚悟した方がいいと思います。そこまでおっしゃるのなら、私は責任がとれないのでやめてもいいです、冗談じゃないです。

だって、札幌市内の低地には本当に残っていないのですよ。石狩市にはたくさんありますよ。でも、違うのでしょう。道路を石狩市の方は通せない、行政区分が違うとおっしゃるのだから、それだったら、札幌市内の自然をどう考えるかという考え方の問題です。皆様方は道路関係の方だから、そうおっしゃるのは当然だと思いますけれども、文化都市を名乗っている割には随分ひどい政策だと私は思います。本当に最後の砦ですからね。

まあ、切るなら切って道路をつくれればいいでしょう。ただ、私は認められないし、責任を持ってません。

太田部会長 富士田委員のお話もわかりますけれども、私はあいの里に住んでいるものですから、一般市民として町内会などに出ていますと、意見が二つあるのです。きちっと草などを刈ってきれいにしてほしいという人と、絶対切るなという人がいるのです。

富士田委員 それはそうですよ。価値観が多様ですからね。ただ、一度失ったものは後からつくれないということだけは念頭に置いてください。自分たちで自然がつかれるなどというのは、余りにも思い上がった考え方で、それはできない話です。一度壊したらおしまいです。

太田部会長 ですから、できるだけ影響を小さくするにはどうするかということで話をしているので……。

富士田委員 もちろんそうですが、何を言っても、結局、この形しかないという返答しかないではないですか。代替地もできない、道路の変更もできない、中井委員の意見に対しても安全上からできない、ただこれを認めなさいという感じですからね。何もよくなりません。何のために話し合っているかわからないです。私もこんなことは言いたくないけれども、こうしたらどうだ、ああしたらどうだと言っているのに、これもだめ、あれもだめという返事しか返ってこないではないですか。だったらやったらいいではないですか。ただ、委員として責任は持ってません。

太田部会長 ただ、環境影響評価審議会としては、これに対する意見はこうだということをも市長に上げるわけで、最終的に判断するのは市長です。ですから、我々としては、これは非常に問題であるという意見を出していいわけで、何もここで賛成ということでもとめる必要はありません。審議会としては、この点はおかしい、この点についてはこういう異論があるということを出せばいいということです。

富士田委員 この内容は、滝野の話よりもずっとシビアですよ。軽く考えられていらっしゃるかもしれませんが、あそこは山ですから近隣に代替地がたくさんあったわけです。

長谷部委員 生態系に関してよろしいですか。

道路をまたいで、植物の帯を、道路を乗り越えるような構造物で連続性を保つということとはできないのでしょうか。

高宮部長 道路と道路を交差させるということでしょうか。

長谷部委員 そういうことです。

高宮部長 先ほどあったご意見と似たような……。

丸田課長 高架にして越えると。

長谷部委員 その高架の部分に専用の植樹帯といいますか……。

丸田課長 イメージがつかめないのですが……。

長谷部委員 防風林をそのまま延長して、道路を乗り越えるということですか。

高宮部長 上に上げるということですね。それについては、先ほど村野委員の方から……。

村野委員 それとトンネルかどちらかでという話をいたしました。

太田部会長 道路をということですか。

長谷部委員 防風林を高架部分の上に乗せるということですか。村野委員の案は道路を上に乗せるというお話ですね。私の案は逆です。

高宮部長 ということであれば、逆に道路を地下にということに……。

長谷部委員 道路はそのままです。

高宮部長 防風林を上ということですか。

長谷部委員 ええ。

太田部会長 動物が通るような道路を上につくるということですか。

長谷部委員 そうです。その大規模なものです。

高宮部長 谷などを走る道路では、トンネル構造にするか、一度オープンにしてしまう場合は、覆土をして、またそこに何メートルか生物が行けるようなものを設けますが……。

太田部会長 そうしたときに、先ほどのネズミなどがそこを通るのかどうか。

村野委員 そういう方法は、コリドーということをやっていますね。例えば、シカのコリドーとか、動物の方でやっていますね。要するに、道路をまたいで樹林があるということであればトンネルですが、そうではなくて、樹林をまたぐ形で道路があると。ですから、今おっしゃったことはそれとまたちょっと違うかもしれませんが、いずれにせよ、道路の上に橋を渡すということですね。

長谷部委員 そういうことです。

村野委員 その橋は、場合によっては、余り高くなくても、動物が行き来できる程度であれば低くても構わないと思います。つまり、景観上、余り高くはできないということであれば、そういうことも考えられると思います。その可能性はないのだろうかと思います。

それだけではなくて、ほかの施策も絡めて今の防風林につなぐと。ですから、皆、同じようなことを考えられるわけです。将来的には、現状の道路も含めて、その上に緑の回廊、あるいはその下を通すとか、またぐようなことも含めて考えて、総合的にやらないと、札幌市のグリーンベルトやコリドーは実現しないと思っています。

太田部会長 この委員会の意見としてそういうことを出します。我々はそういう意見を出しますので、そちらでまた考えていただくということにしたいと思います。できるだけ防風林一帯を切らないで分断を避けたいというのが皆さんの意見ですし、この部会の統一見解だと思っていますので、それに対してどういう措置が考えられるかということを考えていただきたいと思います。

それでは、長谷部委員から、騒音・振動のことにお願いいたします。

長谷部委員 遮音壁の話ですが、原理的な話をさせていただきます。

遮音壁というのは、回折現象を利用しています。回折現象というのは、音の場合は目に見えないのでなかなかわからないのですが、目に見える同じようなものとして光の現象があります。音は、音源と言いまして、この場合は自動車ですけれども、自動車から音が放射されています。それを光に置きかえますと、音源のかわりに光源がありまして、そこから光が出ているわけです。例えば、電球から光が出ているということを考えればいいわけですが、その光の陰をなるべく強く、しかも広くつくれば、遮音壁としては効果的だということになります。ですから、電球になるべく近い位置に同じ大きさの壁を立てると、陰が非常に大きく広くできるのです。そして、ある点で評価して、ここでこのくらい暗くなるのでOKというふうになります。ところが、光源からずっと離れた位置に同じ大きな遮音壁を立てても、確かに陰のすぐ裏では暗くなりますが、その周りはかなり広い領域で明るいわけです。そういう意味で、この場合は、自動車から遠い位置に遮音壁を立てるのは非常にまずいわけです。仮に、計算上、ある一点で環境基準はOKですといっても、周りは全部だめというのが一般的な考え方です。

そういう認識はもちろんされているというご回答でしたが、そうはできない理由として除雪の問題があるということでした。先ほど富士田委員から大変すばらしいご指摘が二つほどありまして、一つは私も考えていたのですが、もう一つの住民側の除雪の問題は考えていませんでした。確かに、今後、具体的にはそういうことが出てくると思います。

それから、除雪の問題に対する私の意見としては、もし車道側にしかるべき高さの遮音壁を立てるのであれば、7ページの文章の中に『遮音壁』であれば環境基準を満足できるが、人の背を超えるような高さになる」とありますけれども、人の背を超える2メートルとか3メートルの遮音壁は当然あってしかるべきで、このように否定的な書き方をされるのはちょっと腑に落ちません。仮に、道路側のなるべく道路に近いところに遮音壁を立てたとしても、除雪に関しては、私の見聞きしたところでは、ダンプとバックホーのようなものとの組み合わせで排雪できるのではないかと思います。こういう特殊な状況ではちょっとお金がかかるかもしれませんが、特に不可能ではないような気がします。

それから、富士田委員の話にもありまして、私も主張しようと思っていたのですが、冬の間だけ遮音壁を取り払うということも十分可能ではないかと思います。遮音壁というのは、支柱を立てまして、そこに壁を落とし込んで組み立てますので、冬の間だけ、落とし込みの逆の手順で取り払って、その間は雪を積んだままにしておく。雪というのは、透過損失は十分あり吸音性もあるので、非常に良好な遮音壁になります。どちらをとるかわかりませんが、そういうことで十分対応できるのではないかと思います。

あとは、小原病院の計算については、地表面に関する超過減衰値がちゃんと入ってこうなっているのかどうか、具体的な超過減衰値を後で教えていただきたいと思います。

以上です。

太田部会長 今の長谷部委員と富士田委員の騒音の質問に関してはいかがですか。

特に、冬に取り払えばいいという新たな提案も出ました。

丸田課長 確かに、脱着式という方法は可能だと思います。ただ、これも道路の管理面からすると、また問題があるところだと思います。そういうご意見をいただきましたので、環境施設帯の中でという考え方も一つありますが、今のご意見も踏まえて、管理部門とも相談をして検討してみたいと思います。

それから、個人除雪の話が出ましたが、まさしく環境施設帯のどこに置くかによってそういう課題も生じてくるということを我々も認識しております。したがって、回答の中では、地域の皆さんと協議をしながらというお話をしましたが、そこは地域の皆さんのご意見をしっかり聞かなければいけないだろうという認識を持っております。

その位置と、前段の脱着式等のことも含めて検討させていただきます。

高宮部長 今、長谷部委員が言ったように、防音壁1.5メートルは音源より離れているということですが、これが縁石のところだったらどのくらいになるのでしょうか。

30センチくらいでしょうか。

実は、あいの里で音源の同じような問題がありまして、縁石を高くしているところがあるので。車輪からの騒音ということで縁石を高くしたのです。

長谷部委員が言ったように、音源の陰は大きい方がいいわけですからね。

それから、この植樹帯はバッファゾーンにならないのですか。

富士田委員 どのくらいの密度で木を植えるかによります。

高宮部長 この例は、東15丁目・屯田通を見ていただければわかるのです。5メートルくらいですよね。

高久係長 ただ、今、木については、均一性がないということで、減衰効果は余り見込まないという考え方です。

高宮部長 長谷部委員、どうなのでしょう。

長谷部委員 木はそうですね。ただし、地面については、実際は吸音性があるのですが、予測式上は、よくわからないから評価しないということにしています。

太田部会長 危ない方で予測するということですね。

高宮部長 多分、このあたりは雪山になるから、長谷部委員が言ったように、本当に遮音壁になってしまいますね。

高久係長 冬期間については、当然、雪山になりますので、遮音効果はある程度考えられます。

富士田委員 ただ、これは大変だと思います。歩道がありますよね。ここはまた別に除雪するのでしょうか。

高宮部長 そうです。生活道路ですからね。

富士田委員 現実的には、歩道の除雪が行き届かなくて車道を人が歩いているということがしょっちゅう見受けられるので、これだけの交通量があったら、歩道側の除雪をよほどこまめにやらないと危ないことになると思います。

それから、除雪のときに木を痛めるということも別の委員会でやっています。それはしょうがないのですが、植樹帯にそんなに高密度に木を植えることはできないし、期待できないと思います。

太田部会長 1.5メートルより高い方がいいというのはわかるのですが、逆に、余り高いと、見えないことによって歩行者が外に出るときなどに危険性はありませんか。それから、外が見えないことに対する不安感や圧迫感ですね。

長谷部委員 そういうことに対しては、透光性の遮音壁があります。アクリル系のものもあります。だんだんお金がかかるようになりますが、対処方法はあります。

太田部会長 確かに高い方がいいと思います。極端に言えば、かなり高くすれば、音は来ないけれども、どこを歩いているか全くわからないということがあるかなと私は思うのです。

長谷部委員 家のそばに立てますと、一般住民の歩道へのアクセスの必要からぶつぶつ切らなければいけないのです。そうすると、そこから音が入り込んでくるので、遮音壁の意味を全くなさくなります。

太田部会長 それでは、高さの点と、冬期に取り除くことが可能かどうかということもある程度検討しておいていただきたいと思います。

富士田委員 こういう工事は、道路の工事と一緒にやっしまわなければいけないものなのですか。

丸田課長 基本的には、その一つの事業の予算の中でやりますので、後というのはなかなか難しいですね。やるのであれば、その事業の予算の中で執行していくということになります。

中井委員 環境施設帯というのはどういう処理になるのですか。例えば、グリーンになるのか……。

丸田課長 基本的には、どのようにでも工夫できます。

中井委員 できれば、これも地被類でも何でもいいのでグリーンにしてほしいです。

それから、もし8ページの形で防音壁が出てくるのであれば、防音壁そのものもつたを

絡ませてしまうということはないでしょうか。本州の方で、花で覆ってしまうということをやっています、そうすると、ずっと生け垣になっていくのです。そういう美観的な処理をこれからはしてほしいと思います。

高宮部長 これは、実際につくとしたら、こっちの方からでしょう。石狩街道側でしょう。

丸田課長 そうです。市街地の方です。

高宮部長 これは、地元の方は、こんなものはやめてくれと嫌がりますよ。

丸田課長 地元は了解されています。ただ、それによって、どういう結果が見えてくるかというところまでの理解はされていないかもしれません。ですから、これからまた説明をしなければいけません。

中井委員 1.5メートルといったら、かなり高いですからね。

丸田課長 この前も言いましたように、これについては、アイデアがあればどんどんいただいて、何か工夫できないかという気持ちであります。ですから、つたのようなものを施して景観に配慮した防音壁も当然考えられると思います。ただ、まずは位置が問題になっていますので、その辺をどうするかということも考えつつ……。

長谷部委員 これが供用されるのは10年後ということですが、そのころの住民がどう考えるかですね。えらいうるさい、こんなはずではなかった、これは無理やり説得されたのではないかとか……。

丸田課長 今後、道路を前提として住まわれる方が多くなると思います。ですから、その部分がどう理解されるかだと思います。利便性を求めて来られる方が多くなるのか、あるいは現状と同じような環境を求められるのか、その辺は我々はなかなか把握し切れないところですが、しっかりした対策を打っておく必要はあると思います。

長谷部委員 当然、住宅地周辺は広く環境を守ることをやりましたということもこの委員会ですらなければいけないと思います。

太田部会長 それでは、中井委員から、景観のことについてお願いします。

中井委員 20ページと21ページの写真を見せていただいたのですが、この写真に、高架がどういうふうにかかるのかという線か何かを入れてほしいのです。この写真を見せられても、この景観の中に高架がどういうふうに入ってどう変わるかということがわかりません。

丸田課長 この部分は道路が平面なのです。だから、出てこないのです。

中井委員 ただ、高架の方を見ている部分もありますよ。ナンバー4とかね。

高久係長 ナンバー4で見えるのですが、ここに建物が見えると思いますけれども、この陰になるくらいの高さなのです。そんなに大きく出てくる状況にはならないのです。

中井委員 それは、不特定多数云々はあるけれども、近景の方、住宅地の方はすごく圧迫感を持って住むわけですね。それは、アセス云々ではないのだけれども、検討してあげるべきことではないかと思います。近景の道路から見えるボリュームというか、どのくら

い見えてくるのかということとは少し検討してあげるべきではないかと思います。

高宮部長 民家が近いところは、ちょうどこの法面になる場所ですね。

高久係長 その細くなったところから擁壁で上がっていきます。

高宮部長 これは法面になるのでしょうか。

高久係長 そこは、今は丘のように高くなっている形です。

中井委員 だから、そういう部分ですよ。どういうふうに見えてくるかということです。

高宮部長 中井委員が言っているのは、こういう方たちを圧迫するような状況にならないのかということですね。

中井委員 あるいは、その辺に大きな道路もありますよね。

高宮部長 それは、全部、生活道路ですけどもね。

中井委員 必然的に高架になるわけですから、高架の作り方があっていいと思います。その辺は、景観としては、デザイン的に処理できる部分もあるわけですから、検討した方がいいと思います。このアセスでやるかどうかは別ですけどもね。

丸田課長 今おっしゃったとおり、この図面でいう高架部と言われるところは、ここから平面で来て、ここから徐々に上がって行って、構造物になって、また擁壁による盛り土の部分があって平面に落ちてきますので、この右側になれば、もう平面ですから、この写真上では大きな建物が出てくることはないということです。この部分の擁壁とか、高架部の見た目とか、圧迫感を与えないとか、そういった工夫はさせていただくように検討したいと思います。

ただ、どういうものかというのはいろいろなご意見があるところでしょうから、その辺は、地域の方々ともご相談をしながら十分検討していきたいと思います。

中井委員 道路の向こう側ですね。向こう側の体育施設などから高架の部分がはっきり見えてくるのではないですか。この運動公園のようなところからです。それも防風林の陰になりますか。

高宮部長 そこからは見えますね。

丸田課長 防風林が高さ約20メートルで、高架の最大値が12メートルくらいの構造物なのです。ですから、木を通すので、そのまま見えるわけではないですが、その隙間とか、時期によってはこのラインが見えてくることになると思います。

この高架部の最大の高さは12メートルで、この防風林の高さ平均が20メートルくらいです。

中井委員 ですから、防風林に対する影響はあるということですね。公害的な排ガスとかね。

太田部会長 ですから、ここの防風林を切るのですね。

丸田課長 またいだここだけは切ります。先ほど説明したように、道路の構造として、ここからいきなり防風林の20メートルを超えるような高さはとれません。

太田部会長 2カ所切るということですね。

丸田課長　そうです。

黒河課長　今のは、シミュレーションというか、重ね合わせたような絵で……。

中井委員　ですから、近景で周辺の人から見える部分が当然ありますので、それを重ね合わせた写真が欲しいと思います。話だけは聞いていますが、連続してどうやって見えてくるのかということは気になる場所なのです。

高宮部長　それでは、この中に鳥瞰的なものを用意した方が……。

中井委員　本当は、両面から見た……。

丸田課長　それでは、市街地側から擁壁部分を見たものをつくらせていただきます。

中井委員　向こう側からもです。河川の方からもです。そっちからの方が見えるような気がします。できれば、高架になるところは、見えない部分も含めての連続性で見せてほしいです。

丸田課長　この部分と、こっち側と、防風林を越えた側の3カ所ですね。それは次回までに用意いたします。

太田部会長　中井委員の方から、ほかにありませんか。

中井委員　以上です。

太田部会長　それから、私は前回の審議会に出れなくて申しわけなかったのですが、議事録を読ませていただいた中では、水質汚濁については先ほど回答をいただきましたが、これはどうでしょうか。その回答の文章を渡辺会長と石川委員にファクスか何かで渡していただいて、ここは問題があるとか、これで了承したとか、そういう形で次回までにいただけますか。

私は素人ですから、お答えいただいた限りでは、そういう対策をするのかということがわかったのですが、その対策で十分かどうかというところがあります。別の対策があるかどうかということです。

それから、遺跡については、ちゃんと調査をして、それなりの対策をするということですね。これはこれでよろしいと思います。

それから、光の関係で、村野委員からだったと思いますが、夜に鳥が飛ぶときにどういう問題があるかということです。それで、照明と案内標識について具体的な図をいただきましたが、これに関してはどうでしょうか。

村野委員　これは、私からではなかったと思います。

黒河委員　照明については、石川委員からでした。

太田部会長　わかりました。

それでは、委員から、これに関してご意見があればいただきたいと思います。

コウモリは夜に飛びますけれども、村野委員、どうでしょうか。

村野委員　やはり、光というのはどこでも問題になります。鳥の渡る時期とかですね。コウモリについては、街灯の周りに虫が集まりますから、そこにコウモリが来やすいのです。したがって、そこに来たコウモリが交通事故に遭うということはありません。ただ、こ

の辺のところは、光が上に漏れないようにするというお話がありました。

例えば、野幌森林公園では、記念塔の下に街灯を置いているのですが、そうすると、夏の間、そこにいろいろな虫が来るのです。それで、そこで死んでしまうので、光を抑制するようにという注文があって、消灯時間を早くしたりということをしています。

これについては、今、しっかりとしたコメントはできません。

太田部会長 ただ、当たり前ですが、ここは道路の安全上からいうとつけっ放しということになります。

長谷部委員 光が広がらないように、余分なところまで光が当たらないようにするためには、当然、高さを低くして本数を多くすればいいのですが、そういう調整はあるのでしょうか。

丸田課長 今回は、標準的に考えた中で、両側で50メートルずつの千鳥で置くという考え方です。ただ、全部照明ではなくて、局部照明になると思います。ですから、高速道路のように明りが連続するというイメージではありません。部分的に明りが千鳥であるという程度で、その照度もかなり広い範囲ということではありません。

写真をつけましたけれども、市街化調整区域でもあるので、このレベルの照明にしたいと思っています。さらに、遮光板などを工夫の必要があれば、やる用意はしています。

太田部会長 それから、事後調査に関しては、不確実性は小さいからやらないということではなくて、事業の前後で自主的にしていただけるということなので、私はそれで結構だと思います。

私が前にも言いましたように、現在は不確実性が小さいのでやらないということになりますと、事業をやって、その後に何か起きたときに、その以前のデータが全くないというのはまずいのではないかと思うのです。そのためにも、供用後、1年か2年後くらいに一回、全部とは言いませんが、大気汚染や騒音・振動も含めて、そういうデータをとっていただきたいと思います。そうしておく、周りに人家などがどんどん建って宅地化してきて何か問題が起きたときなどに有力なデータになるだろうという気がします。

それから、鳥などに関しては、供用後の2年後くらいにある程度とっていただければいいわけですね。

村野委員 事後の調査で望ましいのは影響調査です。影響はないと言い切ってしまうないうで、できるだけモニタリングすべきだと思います。これは、また後でお話ししようと思いますけれども、コウモリの調査はやっていませんが、オオジシギとかいろいろ出ています。オオジシギも、この説明資料にありますけれども、要するに生息地を縦断する形になるのです。オオジシギを1羽確認したということは、やはり繁殖しているのです。ですから、やはり事後の影響のモニタリングはすべきだと思います。

特に、防風林に対する影響はどうなのか。近かったら相当影響を受けると思います。防風林に対する防音壁というのはないかもしれないけれども、何か対策を講じなければならないこともあり得るかもしれません。非常にあいまいな言い方ですけれども、これから長

い期間、工事にもかかるということですから、まだ調査を継続すべきだと思います。

この中には1年間で一通りやれたらいいという表現もありますが、やはり足りないと思います。

富士田委員、いかがでしょうか。例えば、いろいろな植物が出てきていますね。ミズバショウとかミズクサなどが出ていますけれども……。

富士田委員 この間見せていただきましたが、道路で切られているところの両側でヤチダモが枯れていましたよね。川のところでね。それで、今度は道路幅が相当広いわけですから、防風林を切ると、両側が枯れる可能性が十分ありますので、そういう面で必要ではないでしょうか。

太田部会長 事後調査がですね。

富士田委員 そうです。

村野委員 影響がないという結果が出ればいいのですが……。

富士田委員 影響がなければ一番いいのです。しかし、影響があったときに、札幌市さんは何もやっていなかったのかと市民から言われると思うので、事前のアセスと同じ規模でやる必要はないと思いますが、絞り込んで、今ここでどれとどれがということは言えませんけれども、多少はやった方がいいと思います。

太田部会長 それでは、時間が足りなくなってきました。

石川委員の意見は、持ち帰って読んでおいていただいて、次回に石川委員が出席していただければ詳しく言っていただこうと思います。ハイタカの話ですので、これは読んでおいていただきたいと思います。

それから、市民意見に対する見解書をいただきましたが、これは、私たちとしてここで議論するというわけではないですね。これも、読んでいただいて、何かあれば……。

黒河委員 市民から寄せられた意見の中に、この審議会の中でご議論いただいている事柄に共通するものもございますし、それに対する事業者の今の段階での考え方が示されていますので、今後、部会として意見を形成する上で参考としていただければと思います。

太田部会長 それでは、石川委員の意見と見解書については、次回までに読んでいただいて、もし問題があれば、また次回にやりたいと思います。石川委員の意見は、石川委員が来られれば述べていただけると思います。

それでは、きょうの議論は……。

村野委員 一つだけよろしいでしょうか。

ちょっとお聞きしたいのですが、屯田の防風林はエゾリスがいることで有名で、道路を横断する途中にコリドーをつくったりしていましたね。最近はエゾリスが見つからないということですがけれども、そういう過去の事例もきちっと載せて対応すべきだと思います。

エゾリスは全然見つかりませんでしたでしょうか。

丸田課長 今回は見つかりません。

村野委員 可能性は全くないようですか。

丸田課長 我々の調査では出てきていません。

富士田委員 それは、今の防風林ですか。

高宮部長 空中でつないだやつですよ。

村野委員 そうです。

高宮部長 あれは手前です。

富士田委員 新琴似の方ですね。

高宮部長 そうです。市街地の方です。

富士田委員 ちゃんと調査していないからわからないのですが、この間見せてもらった限りだと、ヤチダモの植林地ですね。ですから、えさになるような実つきのいいオニグルミなどが少ないと思うので、いない可能性は高いです。ですから、植樹するときにそういうものを植えれば戻ってきます。

中井委員 リスが車の前に出てくると怖いですよ。

村野委員 ですから、つなぐ必要があるのです。

富士田委員 つなぐか、あるいは、ある程度の面積を確保して、防風林と同じような緑化というか植樹をして、その中にリスが好む実がなるようなものをまぜてやるのです。それで、そのエリアの面積がある程度確保されれば、そこで繁殖します。防風林が細長いので、えさはないとしても移動できます。緑地の中にえさの量が十分確保できればすみつukのです。

北大で放していますが、失敗しています。結局、植物園の方に来て何年か繁殖したのです。なかなかよかったのですが、カラスにやられていなくなってしまったのです。

村野委員 森をつなぐということを考えると、さっき言った高架の発想が出てくるのですけれども、高さ20メートルではとても無理だというお話であれば、例えば10メートルに落として、その橋の下は灌木帯にしてとにかくつなげると、退路が開けてくると思います。そういう可能性も検討してほしいと思います。

つまり、樹林の中の両わきに木があって、その10メートルくらいのところを車が走るのであれば、これは環境としてもいいし、下は動物のコリドーとする。

富士田委員 今言われているのは平面の道路ですね。先ほど話があったように、谷のようなところを道路が通っていると、上に橋を一本かけてということはよくあります。それから、タヌキなどでしたら下を通るアンダーグラウンドの道路という感じになるのですが、今対象になっている動物の種類と道路構造を考えると、上を通すのはなかなか難しいので……。

村野委員 ですから、低くて……。

富士田委員 低くするか、あるいは、幹線道路を横切る道路が何本かできますので、その道路の両側にグリーンベルトよりもうちょっとグレードアップした緑地をつくってやればいいのです。そうすると、動物は、我々が気がつかない夜などにそこを移動します。そういう工夫をすればいいかもしれません。

丸田課長 それは、防風林と同じ方向で……。

富士田委員 防風林を切りますよね。そうしたら、そのところに、どうやったらいいのかが……。

上を通すのは難しいですね。通る車を考えると、トラックがかなり多いだろうから、高さの制限があるので、上に、長谷部委員がおっしゃったようなものをつくって……。

村野委員 私が言っているのは、橋げたを低くするという意味です。つまり、地上から20メートルのところに橋げたをやるのではなくて、10メートルまで落として……。

高宮部長 切り込むということですね。

村野委員 そこを灌木谷にするということですか。

高宮部長 防風林を切るけれども、地上部分はつなげましょうということですね。

村野委員 そうということですか。

高宮部長 それは可能でしょうね。

丸田課長 それは可能ではないかと思います。今の提案は検討する値があると思います。

さっき中井委員がおっしゃった方法は、2本、既存のものをちょうど防風林のところで広げるといふことがありますが、今の方法のように、既存の道路のところは切られているので、その整備にあわせて、こちらに接続するときに少し上げてやって、その下に今言われたような工夫をしてあげて緑の部分をつなぐのは可能だと思います。勾配などの問題がありますけれども、これから検討してみます。

先ほど言いましたように、我々としても、ルートを変更できないというお答えをしているところですが、できるものはできる限りやりたいですし、環境の影響が少ないようにしたいという意思はありますので、今のご提案は持ち帰って検討させていただきたいと思っております。

太田部会長 それでは、そろそろ時間ですので、委員会の皆様には、見解書と石川委員の意見を持ち帰って、ぜひ見ていただきたいと思います。次回は、きょう残った問題点と、もし可能であれば、今のことも含めてお答えいただける点を中心に審議させていただきたいと思っております。

それでは、事務局にお返しいたします。

黒河課長 部会長、どうもありがとうございました。

3. その他

黒河課長 それでは、事務局の方から、今後のスケジュールについてお話しさせていただきます。

本日、たくさん意見が出されましたけれども、内容としては、石川委員と大原委員がいらっしゃらないということで、次の部会の議論に持ち越しになった部分もございます。また、きょうのお話の中で、審議会としての意見形成に当たりまして、これは意見になってくるというご判断もございましたので、その辺も含めまして、一度、私どもの方で取りま

とめさせていただきます。その取りまとめの形でございますが、議論をしていない部分は残すにしても、部会の意見として出そろった部分については、素案のような形でお示しさせていただくのがいいのかなと考えております。全体が一緒ではなくて、早いものと遅いものがあるというイメージですが、そんな形でまとめまして、次の部会でご提示させていただければと思っております。

次の部会の開催予定ですが、取りまとめる時間がございますので、11月の中旬か、遅くとも下旬までには開催させていただきたいと考えてございます。もちろん、事前にスケジュール調整をさせていただきますので、決定しましたら、改めてご連絡を申し上げたいと思います。

そのほか、何かございますでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

4. 閉 会

黒河課長 それでは、本日はこれで終了いたしたいと思います。

長時間にわたりご審議をいただきまして、本当にありがとうございました。

以 上