

札幌市環境影響評価審議会

議 事 録

日 時 : 平成 17 年 9 月 20 日 (火) 13:30 ~
場 所 : 札幌エルプラザ 2 F 環境研修室

札幌市環境局

1. 開 会

黒河課長 それでは、定刻となりましたので、ただいまから札幌市環境影響審議会を開催いたします。

富士田委員は若干おくれておりますが、もうすぐお見えになると思います。

なお、出席委員につきましては、今の段階で8名ということで、過半数に達しておりますので、審議会として成立していることをご報告申し上げます。

また、私どもの環境都市推進部長の高宮は、議会の関係が入りまして、遅参する旨の連絡が入っております。ご容赦をいただきたいと思います。

黒河課長 それでは、まず初めに、環境局理事の原田よりごあいさつを申し上げます。

原田理事 環境局理事の原田でございます。

環境影響評価審議会の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

皆様には、大変お忙しい中を本審議会にご出席いただきまして、ありがとうございます。

本日は、皆様に、(仮称) 屯田・茨戸通環境影響評価準備書の審議について諮問をさせていただき、その後、ご審議をお願いする予定でございます。

この準備書につきましては、去る7月26日に公告・縦覧に付され、8月24日に縦覧を終了いたしました。手続状況の詳細、それから事業内容及び環境対策につきましては後ほど説明させていただきますが、この事業は、札幌市環境影響評価条例の2番目の案件でございます。道路の新設事業としては初めてでありますことから、本案件における審議及びその成果は、今後の道路事業における環境配慮に大きな示唆を与えるものと考えております。本日は、評価書に向けた市長意見の形成に当たりまして、忌憚のないご意見を賜り、ご審議をしていただきますようお願いを申し上げます。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。

2. 諮 問

黒河課長 それでは、(仮称) 屯田・茨戸通に係る審議をお願いするに当たりまして、札幌市長からの諮問書を、原田理事より渡辺会長に手交させていただきたいと思っております。

〔諮問書の手交〕

配付資料の確認

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お願いいたします。

資料1としまして、今、会長に手交させていただきました諮問書の写しをつけてございます。資料2といたしまして、手続の経過、これまでの一覧表でございます。1枚物でございます。資料3といたしまして、このたびの準備書に対して市民から意見書が届いてございまして、提出は1件でございますが、これを資料3として用意させていただきました。資料4でございますが、これは方法書に対して述べられました市民意見及びこれに対する事業者の見解を、振り返りのために用意させていただいております。資料5につきましては

も、同じく振り返りということで、方法書に対して述べられました市長意見を用意いたしました。資料6は、A3横のカラーのものですが、本日、準備書の内容につきましてパワーポイントをもってご説明させていただきたいと考えておりますけれども、そのパワーポイントを印刷したものでございます。それから、資料7といたしまして、今後のスケジュールについて用意をさせていただいております。

そのほか、委員のみに配付してございますが、前回の審議会で若干のご説明を申し上げたときに希望がございました動植物の調査、特に貴重種の調査結果と現地の詳細な図面につきまして別に用意をさせていただいております。特に、動植物の調査につきましては、貴重種が入っておりますので、取扱注意にてお願いをいたしたいと存じます。

資料は以上でございますが、おそろいでしょうか。

よろしければ、これから議事に入りますが、議事の進行を渡辺会長にお願いいたしたいと存じます。

どうぞよろしくお願いいたします。

3. 議 事

渡辺会長 それでは、議事に入らせていただきます。

まず、次第に従いまして、初めに仮称) 屯田・茨戸通環境影響評価にかかわるこれまでの手続の経過につきまして、事務局から説明を求めます。そして、準備書の内容については、事業者である札幌市市民まちづくり局に説明を求めます。よろしくお願いいたします。

黒河課長 会長よりご指示がございましたので、事務局から仮称) 屯田・茨戸通環境影響評価の手続の経過、それから今の状況につきまして、資料2の手続経過一覧表により説明を申し上げます。

平成15年4月4日、2年以上前でございますが、事業者であります札幌市の当時の企画調整局、今は市民まちづくり局でございますけれども、そちらから方法書を受理いたしまして、4月15日に公告、5月14日まで縦覧をしてございます。

この方法書に対する市民意見でございますが、4名の方から提出がありました。

15年7月3日には、事業者から市民意見に対する見解書を受理いたしまして、それを本日は資料4ということで用意させていただいております。

市長は、方法書に対する市長意見を平成15年9月16日に事業者に対して送付をしてございます。それが資料5でございます。

その後、事業者は環境調査並びに予測調査を行ってまいりましたが、調査結果の概要につきましては、本年度の5月の第1回審議会におきましても、諮問が間近であるということで、一部、ご紹介を申し上げたところです。このたび、事業者から、平成17年7月21日に準備書が提出されまして、本日、この準備書に対するご審議を諮問するという運びになってございます。

この準備書につきましては、7月26日に公告され、8月24日までの30日間、縦覧

に付してございます。同時に、市民意見募集を9月7日まで行っております。

その市民意見は1件ございまして、本日、資料3として配らせていただいております。この市民意見は、生物の生息、繁殖に関する事など、全部で八つの項目についてのものであります。市民意見がこのようにございましたことから、今後、公聴会等も予定しております。

一方、準備書縦覧の間、事業者は、8月9日でございますが、北区の屯田地区センターにて住民64名の出席を得まして、午後6時半から1時間半を使いまして準備書の説明会を実施してございます。

説明会の状況についてでございますが、路線の詳細な位置、それから構造、取り付け道路との関係、環境影響の予測と評価及び、それを踏まえた対応について説明をいたしております。

これに対して、住民から環境にかかわる環境関連の質問が一つございまして、自然との触れ合いの場へのアクセスは、道路ができて子どもが横断できるのだろうかというものです。事業者からは、信号、横断歩道等の設置権限は公安委員会にあり、主要な道路との交差点には当然設置されると考えられるので、その部分を横断してアクセスすることが可能と考えています。事業時に公安委員会と協議をしていきたいと回答しております。

その他の質疑といたしましては、平面交差とすることによります経費の節減効果、それから、路面の必要性などについての質疑があったということで報告を受けております。

さて、本日より、準備書に対する市長意見を形成するためご審議をいただくこととなりました。準備書に対する市長意見の送付につきましては、条例の規定によりまして、資料3でお示しいたしました準備書への市民意見、これに対する事業者の見解書が市長に提出されてから120日以内ということになっております。順調に見解書が提出された場合、審議会の答申は12月の末、もしくは、遅くとも1月中旬くらいまでをお願いをすることになろうかなというふうに考えております。

以上が本案件の手続経過と状況でございます。

続きまして、(仮称)屯田・茨戸通の事業者であります札幌市市民まちづくり局総合交通計画部交通計画課より、準備書の内容につきまして、約60分程度になろうかと思っておりますが、パワーポイント及び資料6によりましてご説明申し上げます。

丸田課長 札幌市市民まちづくり局交通計画課長の丸田でございます。

私の方から、(仮称)屯田・茨戸通の事業概要及び準備書の内容についてご説明をいたします。よろしく願いをいたします。

まず初めに、この事業対象路線の位置についてご説明をいたします。

札幌市北区屯田地区、石狩市との境界となる発寒川と屯田防風林、それから創成川に囲まれた屯田地域に位置しておりまして、追分通と茨戸・福移通を結ぶ延長約5.7キロメートルの道路でございます。

ただいまパワーポイントでお示ししているのは、札幌市の中での道路の位置づけでござ

いますが、第4次札幌市長期総合計画におきまして、総合的な交通ネットワークであります2連携1環状1バイパス1放射の道路連携の一つ、札幌圏連携道路の一部をなすところでございます。

図面上で示しております色のついた路線が、今申しました2連携1環状1バイパス1放射の道路の交通体系を示してございます。

そのうち、これからご説明します仮称)屯田・茨戸通は、赤い線で示しております札幌圏連携道路の中の青丸で示しております屯田地区の部分でございます。

続きまして、その路線についてももう少し詳しくご説明をいたします。

この札幌圏連携道路でございますが、札幌市の西区から始まりまして恵庭までつながる道路でございます。現在、青で示しております部分が、整備が終わっているところ、あるいは、整備中ございまして、宮の沢から屯田にかけて、追分通、花川通、それぞれ幅員が50メートル、32メートルということで整備されております。また、あいの里の部分につきましては、茨戸・福移通として30メートルから40メートルの幅員で整備されておまして、その続きのところ、点線で表示してございますが、この中沼部分については平成20年までに整備を行っていく予定でございます。その先の豊平川の橋梁につきましては、北海道と協力して整備することとしておまして、豊平川から江別市の市街地までは、現在、北海道がルートを検討しているところでございます。また、江別市街地から恵庭までの区間は既に整備が完了してございます。

そこで、今回、赤で示します屯田西茨戸地区の未整備となっている区間について、本計画を策定し、事業を行うところでございます。

次の図面で、図中の赤いラインでございますけれども、これが事業対象区域でございます。延長約5.7キロメートル、区域の幅は、道路幅員に余裕を見まして53メートルを事業対象区域として赤い線で示してございます。図中の青点線でございますが、この区域につきましては、一時的に使用の可能性のある区域ということで、道路センターより両側100メートルの範囲で区域を定めております。

それでは、路線の線形、構造、断面についてご説明いたしますが、延長が長いために、図に示す五つの区域に分けて、順次、ご説明をいたします。

まず初めに、起点側でございます。

5分の1図と出ておりますが、起点は花川通と直角に交差し、冬期間には堆雪場として使用しておりますサッカー場を通過し、南北に走る防風林を通りまして、茨戸西部中継ポンプ場のわきを抜けて、東西に走る防風林と平行に走る路線でございます。

図面上、サッカー場横のところに緑の防風林が示されておりますが、そこから茨戸西部の中継ポンプ場東側のところまでの区間が、擁壁及び高架構造によるかさ上げ区間となっております。その結果、屯田4番通及び新琴似第5横通という道路と立体で交差するような形にしてございます。

この部分の線形決定における考え方でございますが、起点側につきましては、この図で

示しますとおり、花川通との交差角を直角といたしまして、既存の交差点から離して交差点同士の影響を回避する。また、この図面に斜めに走っている黒い点線は高圧線の鉄塔でございますけれども、その鉄塔を避ける。さらに、防風林をまとまった形で残すために、既に河川で分断されている部分のできるだけ直近を通すようにし、防風林をできるだけまとまりとして残すということに配慮してございます。

さらに、屯田のところにつきましては、屯田中部区画整理ということで、今、市街地の開発が進んでございます。その地域につきましても、できる限り区画整理の西角を通るようにして、高圧線の鉄塔、茨戸西部中継ポンプ場を避けた線形として設定しております。

それでは、この区間における代表的道路の幅員構成についてご説明いたします。

初めに、先ほど申しましたように、この区間は、平面部、盛り土区間、それから橋梁部となっておりますが、平面部の幅員についてご説明いたします。この区間は橋梁区間も含んでございます。

この区間につきましては、中央帯を側帯と合わせまして4.0メートル確保してございます。さらに、車道につきましては、3.25メートルの4車線、その両側に停車帯を2メートル設置いたしまして、植樹帯が3メートル、自歩道、自転車・歩行者道路を3メートル確保してございます。その結果、総幅員は33メートルとなります。

また、現地盤との高低差でございますが、最大2メートル程度の盛り土で調整をしてございます。

次に、盛り土部分の構造についてでございます。

平面から高架に移るに当たって徐々に勾配を高めていきますが、その途中が盛り土構造になります。ここの部分につきましては、中央帯は一般部と同様、側帯と合わせて4メートルを確保してございます。車線数も3.25メートルの4車線です。路肩は、一般部では2.0メートルの停車帯部分をとっておりましたが、停車帯部分につきましては、盛り土部では50センチの路肩として確保してございます。一般部と比べまして植樹帯がなくなり、自歩道3メートルの構造で、総幅員25メートルとなります。

地上からの高さは、勾配に合わせて高さが変わっていきますけれども、0から1.1メートルの地上との高低差が生じます。

最後に、高架部分でございます。

高架部分の構造につきましては、幅員につきましては擁壁部分と同様でございます。高さは、最大で1.2メートルの高さになります。

また、この区域内で1カ所、防風林を横断しますので、横断部の断面についてご説明をいたします。

現段階における道路線形の検討では、防風林横断部分の道路の高さは、最高でも現地盤より約1メートル程度高い位置に想定してございます。法面部分につきましては、既存の草木と同様の種類による保護を行い、環境への影響をできる限り軽減したいと考えております。

写真は参考でございますが、既に防風林を横断しております新琴似通から防風林部分を写したものです。ほぼ同様の構成となるとお考えいただいてもいいかと思えます。

続きまして、五つに分けたうちの2番目でございます。

防風林は北電の鉄塔と平行に走っている線形部分でございます。

この部分の土地は、屯田兵の入植当時の用地境界が残っておりまして、防風林に対しまして直角に縦長の土地となっております。したがって、畑を大きく分断することのないように、鉄塔沿いに道路を寄せてございます。

河川との交差構造は、屯田川を橋梁で越えまして、あとは平面構造という形になってございます。

この部分には、既に決定済みの道路がございます。将来的に石狩と結ぶ屯田・紅葉山通でございます。図面の左側でございます。この道路につきましては、今回の計画にあわせて、屯田・茨戸通まで延長したいと考えております。

その断面でございますが、すなわち屯田・紅葉山通を交差する道路の断面といたしましては、車道3メートルの2車線、停車帯が両側に2メートル、植樹帯が両側に1.5メートル、自歩道3.5メートルの総幅員20メートルの道路として考えてございます。

続きまして、屯田防風林と道路との関係についてご説明をさせていただきます。

先ほどご説明しましたとおり、防風林と平行に道路が走ることとなります。防風林と計画道路との位置関係を説明しているのがこの図面でございます。

この線形部分における防風林と鉄塔、計画案との道路の位置関係を断面でご説明しますと、防風林から6.5メートルの市道が走っておりまして、そこから鉄塔を挟みまして、その北側に今回の道路を計画してございます。防風林との距離は約25メートル程度離れることとなりまして、道路の工事、自動車の通行に当たっても、動植物への影響をできるだけ小さくするよう配慮したところでございます。

続きまして、五つに分けたうちの3番目でございます。

この部分は、中間部分に該当いたしますが、道路網の充実を図るために、屯田第2横通という左側にある道路を、これも仮称)屯田・茨戸通と接続させることを考えてございます。仮称)屯田・茨戸通は、その後、カーブして、北側の西茨戸地区にある道道札幌北広島環状線という既存の道路に乗せる形で線形を決定しております。河川との交差は、東屯田川を橋梁で渡ることとしてございます。

ここが仮称)屯田・茨戸通の線形を現道の道道に乗せる部分ですが、この部分につきましても、畑を分断しないよう考慮したところでございます。

この区間内には、先ほどご説明した屯田第2横通という都市計画道路がございますが、同じく区画整理側から北向きに仮称)屯田・茨戸通に接続する路線でございます。

この屯田第2横通は、河川を挟んだ形状となります。真ん中に河川6.5メートルを挟んで両側に道路ができます。それぞれ車道3メートルの2車線、停車帯2メートル、植樹帯1.5メートル、自歩道3.5メートル、河川部分の施設帯を含めると総幅員28.

5メートルの道路でございます。

さらに、この区間内には、既に整備されている新琴似通という都市計画道路がございます。これは、現在、整備済みでございます、石狩と結ぶ路線でございます。

この断面でございますけれども、車道3メートルの2車線、停車帯2メートル、植樹帯1.5メートル、自歩道3.5メートル、総幅員20メートルとなっております。

調整区域部分は、1メートルから2メートル程度の盛り土構造となっております、その法面は既存の草木に調和する種類による保護を行い、環境への影響を軽減したいと考えてございます。

続きまして、西茨戸地区にかかるまでの現道、道道札幌北広島環状線に乗せる部分でございますが、右側の方に市街地が広がってきます。調整区域のところも、畑を大きく分断しないよう考慮したところでございます。

これが5分の4の断面でございます。

それから、最後に、五つに分けた終点部、創成川の国道231号に接続する部分でございます。この部分が、今回の対象路線の終点部になります。

ここにつきましては、現道から離れた部分からカーブしまして、既に整備済みの茨戸・福移通に接続させる線形としてございます。

ここにつきましては、創成川の築堤が高いために、スロープで上がって、橋による接続となります。中央帯は、この部分は側帯と合わせまして4.0メートル、車道3.25メートルの4車線、停車帯2メートル、植樹帯2.5メートル、自歩道3メートル、土どめ壁がございまして、擁壁が50センチ、さらに、市街地の中を通りますので、両側に8メートルの側道を設置いたします。総幅員49メートルの道路となります。

以上が事業の概要でございます。

続きまして、準備書の内容についてご説明をいたします。

まず初めに、対象事業の全般的な環境配慮事項についてご説明いたします。

路線の計画、工事の全般的な配慮項目としましては、回避、低減・代償を基本方針としております。項目といたしましては、市街地、集落を避け、住環境の保全に努めること、植林地等を必要以上に改変しないこと、機械の機種、工法の配慮、再生資源の活用、周辺植生との調和ということを基本方針としてございます。

続きまして、全般的な環境配慮事項のうち、全体に係る内容についてでございます。

住環境の保全のため、市街地や集落をできるだけ避けた路線位置を設定するということ。ヤチダモ植林から一定の距離を確保し、自然との触れ合いの場からできるだけ距離を離れた路線位置とすることとしております。自然との触れ合いの場は、一般道道真駒内茨戸東雁来自転車道及び東屯田側遊水地を念頭に置いてございます。

次に、自然との触れ合いの場との通行アクセスについて保全するという考え方でおります。

続きまして、施工に係るものの具体的内容についてご説明いたします。

施工に関する環境配慮事項としまして、低騒音・低振動型・排ガス対策型機械を積極的に採用すること。工事用車両の通行については経路を指定すること。排水性舗装や遮音壁の導入などを検討すること。沈砂池を設けるなど、極力、河川などに直接濁水を流さないように配慮すること。再生材を積極的に使用すること。再資源化施設や適切な処理施設に搬入すること。周辺植生と調和するような郷土種の活用を検討することとさせていただきます。

続きまして、環境影響評価項目についてご説明をいたします。

表に示しますとおり、縦の欄に、大気質、水環境、土壌環境、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、建設工事に伴う副産物ということ縦軸にさせていただきます。横軸に、この要素に影響を与えるであろう環境要素について記載をさせていただきます。表左上から、工事の施工時及び道路供用後の場合について評価させていただきます。

丸が予想評価の対象とした部分でございます。赤丸、緑丸が影響があると予測された部分でございます。建設機械の稼働、資材または機械の運搬に用いる車両の運行、切り土工等または既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置など、それぞれについて評価をしているところでございます。

続きまして、予想に使用した交通量についてでございます。

大気質、騒音、振動などで予想に使用いたします交通量でございますが、予想に使用しました将来交通量は、約10年に一度、札幌を含む周辺都市の道央都市圏の中で将来交通網のあり方を検討するために実施するパーソントリップ調査という交通量調査及びマスタープランづくりがございますが、そのときに行われた交通量を基本としまして、平成27年度の推計値を示してございます。花川通側で予想数値1万2,500台、国道231号側で1万8,100台を予定してございます。

縦方向に黒で書いているのは、現在の道路の交通量でございます。創成川通は、今現在、2万7,684台通過してございます。

続きまして、自動車走行に係る計画交通量でございます。

予測に用いた交通量を時間別のグラフで示してございます。これにつきましては、3地区、花川通地区、屯田町地区、西茨戸地区、それぞれ起点部、中間部、終点部における計画交通量を示してございます。大型車の混入率、時間変動につきましては、近隣付近の既存の交通量調査結果を用いた比率としてございます。

続きまして、自動車走行に係る大気質についてご説明いたします。

自動車走行に係る大気質については、黄色でお示した篠路一般環境大気観測局など4カ所の観測データをもとに予測をいたしました。

予測位置の選定理由でございますが、計画交通が地点ごとに変化しますことから、既存道路区間、新規整備区間のうち、最大計画交通量となる地点をおのおの1点ずつ選定しております。図中の の花川通、 の茨戸西地区が該当いたします。また、高架構造による影響を考慮するため、橋梁部分を選定してございます。これが、 で示す屯田地区でございます。

予測手法でございますが、石狩気象観測所のデータをもとに、風速毎時1メートルを超える場合はブルーム式、1メートル未満の場合はパフ式を使用いたしまして、年平均濃度を算出しております。

予想結果でございますが、いずれも環境基準を下回っております。

続きまして、建設機械の稼働に係る大気質でございます。

観測データは、自動車走行と同様のデータでございます。

予測位置の選定理由でございますが、市街地の影響を予測するために、の屯田地区との西茨戸地区を選定しております。

予測方法につきましては、道路環境研究所出版の道路環境影響評価の技術手法によるブルーム式を基本とした経験式を用いております。

予測結果でございますが、1カ月1平方キロメートル当たり10トンを目標値としまして、それを下回る結果となっております。

続きまして、資材及び機械の運搬に係る大気質でございます。

観測データは自動車走行と同様でございます。

予測位置の選定理由でございますが、生活環境への影響を軽減するために、工事車両の運搬経路を幹線道路に制限した場合を想定し、選定しております。

予測方法につきましては、道路環境影響評価の技術手法によるブルーム式を基本とした経験式でございます。

予測結果でございますが、月1平方キロメートル当たり10トンを目標値としまして、それを下回る結果となっております。

次に、自動車走行による騒音についてでございます。

騒音観測は、黄色で示しております屯田9条12丁目ほか5カ所を想定しております。

この予測位置の選定理由でございますが、環境基準が定められております市街化区域の屯田町地区及び西茨戸地区を選定しております。屯田町地区につきましては、建物が道路に最も近接する屯田第5横通沿いの地点でございます。

予測方法は、日本音響学会の道路交通騒音予測式を使用しております。

予測結果でございますが、赤字で示しております西茨戸地区におきまして、音源から20メートルの位置の背後地域では環境基準を超えることが予想されます。したがって、遮音壁の設置、排水性舗装、環境施設帯の設置の措置により、基準を下回るように配慮したいと考えているところでございます。

それでは、騒音の保全対象地域についてご説明をいたします。

予測の結果、保全対象となる地域は、西茨戸6条1丁目付近の第1種低層住居専用地域でございます。類型分類はA類型、保全措置の必要箇所は赤で示している部分でございます。

ここにつきましては、防音壁を設置したいと考えております。高さは1.5メートルで、環境施設帯の幅2メートルの設置をした上で防音壁を設置したいと考えております。

さらに、舗装につきましては、低騒音、排水性舗装の設置を行いまして、この組み合わせによりまして環境基準内になり、回避、低減が可能というふうに予測をしたところでございます。

騒音保全措置のイメージについてお話をいたします。

約1.5メートルの防音壁の設置を想定しております。丸の中のイメージの壁が住宅地前につくこととなります。住宅の塀は通常1.2メートル程度でございますので、1.5メートルの防音壁はそれより多少高い程度の壁となります。

それから、前回、ご質問があったかと思いますが、調整区域部分での騒音ということで予測測定をしてございます。

結果につきましては、図に示すとおりでございますが、類型区分が設定されていないため、沿線沿いの基準値を参考として判断をしていかなければならないと考えているところでございます。図には、結果のみを示させていただいております。

続きまして、建設機械の稼働に係る騒音でございます。

観測データは自動車走行と同じ観測点からのデータを使っております。

予測位置の選定理由でございます。

市街地への影響を予測するため、屯田地区、西茨戸地区を選定してございます。

茨戸地区では、道路一般部の掘削、路盤埋め戻し、舗装などについて、西茨戸地区では、これにあわせて創成川の新設橋梁のすぐ南側の既存の橋の取り壊しの騒音についても予測してございます。

予測方法につきましては、道路環境影響評価の技術手法による音の伝搬予測式でございます。

予測結果でございますが、いずれも環境基準を下回っております。

続きまして、資材及び機械の運搬に係る騒音についてでございます。

観測データは自動車走行と同様でございます。

予測位置の選定理由でございますが、生活環境への影響を軽減するため、工事車両の運搬経路は幹線道路とし、新築路線の中間部である既に整備されている新琴似通をモデルケースとして選定してございます。

予測方法は、道路環境影響評価の技術手法による騒音の予測式でございます。

予測結果でございますが、環境基準70に対して、それを下回っております。

続きまして、自動車走行に係る振動についてでございます。

このデータについても同様でございます。

予測位置の選定理由でございますが、環境基準が定められております市街化区域の屯田町地区及び西茨戸地区を選定してございます。屯田町地区につきましては、建物が道路に最も近接する屯田第5横通沿いで測定をしてございます。

予測方法でございますが、土木研究センター出版の土木技術資料による道路交通振動の予測式を使っております。

予測結果でございますが、要請限度に対し、いずれもその数値を下回っております。
続きまして、建設機械の稼働に係る振動でございます。

これも、同様に屯田地区及び西茨戸地区を選定し、想定工種は騒音時と同様でございます。
主な予測条件について、対象工種を示しております。

予測の結果でございますが、基準値75デシベルに対して、両地区ともその基準を下回っております。

続きまして、資材及び機械の運搬に係る振動についてでございます。

この予測位置の選定理由でございますが、これも同様に、新築路線の中間部にあります
新琴似通、既に整備済みの路線をモデルケースとして選定し、予測しております。

予測結果でございますが、要請限度65を下回る結果となっております。

続きまして、日照障害についてでございます。

予測位置の選定でございますが、日照への影響を受ける高架部分周辺について選定を
しております。

保全の対象としては、住宅、店舗、病院、集合住宅、工場がございます。

予測方法ですが、時刻別日陰図をかきまして、日陰図の作成による予測をしております。
保全対象が存在する範囲において、1階に相当する1.5メートルの高さでは1時間
以上の日陰は生じないという結果がでてございます。

続きまして、水質でございます。

道路工事では、工事用水を常時流す工種はございません。降雨時に裸地となっている部
分からの濁水のみでございます。

予測位置の選定理由でございますが、道路が横断する主な河川について予測位置として
ございます。

予測手法でございますが、流域面積に対する工事実施面積を求めまして、その影響を予
測しております。

予測地点の流域面積に対する事業区域面積は図に示すとおりでございまして、河川への
影響は極めて小さいと考えております。

続きまして、動植物等の調査範囲についてご説明いたします。

周辺地域調査範囲でございますが、形状的、環境的に区切られます発寒川、防風林を境
界といたしまして、事業区域より500メートル幅を確保してございます。さらに、補足
調査として、花川地区の樹林地も加えた範囲としております。したがって、調査範囲は、
形状としては図に示すような発寒川屯田防風林で区切られ、さらに事業区域より500メ
ートル幅での区域及び補足区域を加えた形となっております。

続きまして、哺乳類の調査位置でございます。

青などの線で示しておりますところが調査ルートでございまして、紫の丸はネズミの捕
獲調査位置を示しております。

痕跡調査は4期に分けて1月、6月、8月、10月、捕獲調査は2期に分けて6月、

10月に実施してございます。

確認されたのは3目4科6種で、重要種はございません。

続きまして、鳥類の調査位置でございます。

緑のラインで示しておりますラインセンサスは、10月、12月、4月、6月、7月の5期に分けて、それから、青丸で示しております地点の定点調査は、10月、12月、4月、6月、7月の5期に分けて調査してございます。

続きまして、鳥類（猛禽類）の調査位置でございます。

緑色のラインセンサス、青丸の定点とあわせまして、茶色で示してございます猛禽類調査を、12月、4月、6月、7月の4期にわたって調査をしてございます。

確認されたのは12目31科77種で、重要種は3目4科8種でございます。

重要な鳥類の予測結果でございます。

重要な鳥類として確認され、レッドデータブックで絶滅危惧種、希少種と位置づけられているものは、オシドリ、ミコアイサ、オジロワシ、オオタカ、ハイタカ、チュウヒ、ハヤブサ、オオジシギの8種でございます。

大部分の生息環境は現状どおり保全されます。周辺での繁殖はないと想定してございます。濁水の処理などの影響は極めて小さいというふうに判断してございます。

続きまして、両生類・爬虫類調査位置でございます。

青などの線で示してございます調査ルートでございますが、任意調査を4月、6月、8月、10月の4期でございます。

確認されたのは、1目1科1種のアマガエルのみでございますまして、重要種はございません。

続きまして、魚介類調査位置でございます。

青丸の16カ所が調査箇所でございます。

捕獲調査は10月と6月の2期でございますまして、確認されたのは、魚類5目7科16種、甲殻類1目2科2種、淡水貝類2目5科5種、重要種は3目3科3種でございます。

重要な魚介類の予測結果でございます。

確認された重要な魚介類3種は、エゾトミヨ、マルタニシ、モノアラガイでございます。

大部分の生息環境は現状どおり保全されます。生息水域内を改変しない遊水地に通じる小河川の一部を横断することとなりますが、改変をしないということでございます。工事の施工の濁水対策は措置をしていきたいと考えております。したがって、生息環境に及ぼす影響は極めて小さいと判断してございます。

続きまして、昆虫類調査位置でございます。

青の食用酢をポリコップに入れた罌であるベイトトラップが4カ所、オレンジのLTで示した、白熱球でおびき寄せるライトトラップが2カ所でございます。

任意採取調査が9月、10月、6月、7月、8月の5期、ベイトトラップが10月、6月、7月、8月の4期、ライトトラップが10月、7月、8月の3期でございます。

確認されましたのは、16目210科827種、重要種は4目7科9種でございます。
重要な昆虫類の予測結果についてでございます。

確認された重要な昆虫類9種は、セスジイトトンボ、オオイトトンボ、オオアイトトンボ、ババアメンボ、オオコオイムシ、エゾコガムシでございます。

大部分の生息環境は現状どおり保全されます。生息水域内を改変しません。工事の施工の濁水対策を措置いたします。ということで、生息環境に及ぼす影響は極めて小さいと判断してございます。

さらに、重要な昆虫類の予測結果といたしまして、クロルリハムシ、道路の造成部分につきましては、ヤチダモ植林の一部でありまして、影響は小さいのですが、一時的に改変する可能性がある区域、工事中道路、ヤードをヤチダモ植林に設置した場合は、改変面積が大きく影響があると予測してございます。

ミソハギハムシ、キタシリアカニクバエの2種につきましては、大部分の生息環境は現状どおり保全されるなど、影響は極めて小さいと予測してございます。

重要な昆虫類の保全措置及び評価でございます。

影響があると予測されましたクロルリハムシへの保全措置でございますが、工事施工ヤードなどは、ヤチダモ植林及びその林縁部に設置しない工事計画を策定することによりまして、生息環境の変化による個体数の減少等を低減することとしてございます。これらの措置、科学的知見に基づく予測をしておりますことから、影響は、事業者としましては実施可能な範囲内で回避・低減されるものと評価しているところでございます。

続きまして、植物相調査位置でございます。

青い線などで示しているのが調査ルートでございます。

植物相調査は4期、10月、4月、6月、8月に実施してございます。

植生調査の位置でございます。

青丸で示しております植生群落組成調査を8月の1期、緑の線で示してございます植生区分調査を10月の1期に行っておりまして、104科476種、そのうち重要種が7科9種でございます。

植生区分図でございます。

大きく4分類に分けてございまして、一つは市街地造成地をピンクと赤で示してございますが、これは約183ヘクタール、41.86%を占めます。それから、耕作地を茶色で表示してございますが、168.7ヘクタール、38.5%です。河川及びその周辺の草原が約56ヘクタール、12.85%です。それから、低地及び砂丘地の樹林が29.7ヘクタール、6.77%です。約80%が市街地及び耕作地でございます。

続きまして、重要な植物の予測結果でございます。

確認されました重要な種は、エゾノミズタテ、ギシギシ属の一種、マツモですが、対象事業によりまして消失する生育箇所はございません。工事施工の濁水対策を措置することといたします。一部、日陰となっても面積的には小さいと考えてございます。影響は極め

て小さいというふうに判断をしてございます。

エゾサンザシにつきましては、道路造成地帯では消失いたしません、工事中道路ヤードなどでの一部消失、生育阻害などが予測されるところでございます。

ホザキシモツケ、チョウジソウ、テイネニガクサにつきましても、道路造成自体での消失はございませんが、工事中道路、ヤードなどでの一部消失、生育阻害が予測されます。

イトモ、ミクリにつきましても、一部消失または日陰の影響を受けるということはあるのですが、面積は小さいと判断してございます。工事施工の濁水対策を措置いたします。影響は極めて小さいと判断してございます。

重要な植物の保全措置及び評価でございます。

先ほど影響があると予測されましたエゾサンザシ、ホザキシモツケ、チョウジソウ、テイネニガクサなどへの保全措置でございますが、工事施工ヤードは、ヤチダモ植林及びその林縁部に設置しない工事計画を策定することによりまして、生息環境の変化による個体数の減少等を低減いたします。これらの措置、科学的知見に基づく予測をしておりますことから、事業者としては影響は小さいものと判断しているところでございます。実施可能な範囲内で回避・低減していくということでございます。

続きまして、生態系の調査位置でございます。

調査位置におきまして、比較的自然的性を有する生態系であります低地及び砂丘地の樹林、それから河川及びその周辺の草原の2区分を検討対象としてございます。

まず先に、樹林地、図面でいうAでございまして、新琴似町のところに南北に走るヤチダモ植林、それから屯田町に東西に走るヤチダモ植林がございまして、これは、防風林でございまして、それから、Bの河川及びその周辺の草原ですけれども、発寒川の上流域、東屯田遊水地を対象として選定をしております。

注目種及び群衆の抽出結果でございまして。

注目種の選定でございまして、樹林といたしまして、上位性としてトビ、キタキツネ、典型性としてアカゲラ、アカネズミ、ミズバショウ、ヤチダモ植林です。それから、Bの地域におきましては、河川及びその周辺の草原でございまして、上位性についてはトビ、キタキツネ、典型性として水溶性鳥類、マガモ、カワセミ、イバラトミヨ、水生植物群落でございまして。

生態系の予測結果でございまして。

トビでございまして、道路の存在に伴い消失する営巣木はございません。工事施工ヤード及び工事中道路の設置により、一部の営巣木が消失する可能性がございまして、工事の施工の濁水対策により大部分のえさ場の環境は現状どおり保全されます。

キタキツネについてでございまして、大部分の生息環境は現状どおり保全されます。市街地は主要な生息環境となっていないことが示唆され、移動阻害や生息域の分断は起こりません。生息環境に及ぼす影響は極めて小さいと判断してございます。

続いて、アカゲラでございまして。

対象事業による営業木の消失はございません。工事の騒音・振動等の交通騒音等による間接影響も極めて小さいと判断してございます。工事施工ヤード及び工事用道路の設置により生息環境であるヤチダモ植林の一部が消失する可能性がございます。

アカネズミでございます。

道路の存在により、本種の生息環境であるヤチダモ植林を横断する箇所における移動障害が懸念されます。しかし、現在も連続性が絶たれているヤチダモ植林において本種が確認されていることから、道路の存在が本種の生息環境に与える影響は極めて小さいと判断しているところでございます。工事施工ヤード及び工事用道路の設置によりまして、生息環境であるヤチダモ植林の一部が消失する可能性がございます。

続いて、ミズバショウでございます。

道路の存在に伴う消失はございません。工事施工ヤード及び工事用道路の設置により一部が消失または生育障害や生育環境の質的变化が生じる可能性がございます。

ヤチダモ植林でございます。

道路の存在、工事用道路及び工事施工ヤードの設置によりまして、一部の群落が消失する可能性があります。工事用道路、ヤードの設置状況によっては影響を受ける面積が残存する面積と比較して小さいとは言えません。

マガモでございます。

道路の存在に伴う直接的損傷は受けません。工事施工中の濁水については対策措置をとります。生息環境に及ぼす影響は極めて小さいと判断してございます。

カルガモです。

道路の存在に伴いまして、生息環境の一部が直接改変あるいは日陰などによる間接影響を受けますが、大部分の生息環境は現状どおり保全されます。影響は極めて小さいと判断してございます。

カワセミ、イバラトミヨ、抽水植物群落、沈水浮葉植物群落についての予測結果でございます。

生息環境の一部が改変されたり、間接影響を受けたりいたしますが、大部分の環境は現状どおり保全されます。工事の施工の濁水対策については、措置をすることによって影響は極めて小さいと判断してございます。

生態系の保全措置及び評価でございます。

トビ、アカゲラ、アカネズミ、ミズバショウ、ヤチダモ植林などへの保全措置でございますが、工事施工ヤードなどは、ヤチダモ植林及びその林縁部に設置しない工事計画を策定することによりまして、生息環境の変化による個体数の減少等を低減いたします。

これらの措置、科学的知見に基づく予測をしておりますことから、その影響は、事業者としては、実施可能な範囲内で回避・低減されるものと評価しているところでございます。

参考として、緑の量でございます。

緑資源であります低地及び砂丘地の樹林、河川及び周辺の草原の改変面積の合計は 2 .

84ヘクタールでございます。それらの全体面積の3.3%程度、道路の法面は改変面積に算入してございます。しかし、周辺と調和する種の草木の導入を検討していくところでございます。

続きまして、景観調査・予測位置でございます。

予測位置の選定でございます。

この道路における主要な眺望点でございますが、かさ上げ式の高架構造の道路が計画されております事業実施予定地周辺の不特定多数の市民が憩う主要な眺望点という考え方でございます。

景観資源としまして、環境省による第3回自然環境保全基礎調査、平成元年でございますが、それにおける自然景観資源、札幌市大規模建築等物景観形成指針ガイドラインの札幌市景観構造図におけるランドマークから選定をしております。

予測手法でございます。

眺望点及び景観資源の改変につきましては、事業計画との照らし合わせを行い、真駒内茨戸東雁来自転車道から紅葉山砂丘、手稲山、藻岩山が眺望できますけれども、眺望阻害の懸念がありますのは藻岩山方向でございます。

東屯田川遊水地でございます。ここからは、手稲山、藻岩山が眺望できます。今回の道路による眺望阻害の懸念はございません。

景観の改変についてでございますが、フォトモンタージュ法によりまして予測をしております。

これが景観予測結果でございます。

方向的に藻岩山への影響が懸念されましたが、フォトモンタージュの結果、視線は阻害されません。

高架部分と周辺の高さの関係の模式図をお示しいたします。

今現在、防風林のヤチダモ植林でございますが、高さが20メートルでございます。それを平行して走ります道路の高架部は、最初にご説明したとおり、最大で約12メートルでございます。一般の2階建て住宅は10メートル程度でございます。

見る方向も角度によって異なりますけれども、周辺の高さに比べて高架部がさほど高いものではございません。

続きまして、人の集まる場所からの景観ということでございまして、今進められております中部の区画整理区域内のパークゴルフ場から西を望む写真でございます。

右手に見えておりますのが屯田防風林でございます。この防風林はヤチダモ植林でございます。

先ほどご説明したとおり、視界の阻害はほとんど考えられません。

続きまして、平面部でございます。特に高架につながる盛り土部分でございますが、平面部で現況地盤との高さ調整のために一部盛り土になります。ここにつきましては、最初にご説明したとおり、最大で2メートル程度でございます。

続きまして、人と自然との触れ合い活動の場の調査、予測位置でございます。

予測位置の選定でございます。

調査区域内の不特定多数の市民が自然環境と触れ合うことの地区を選定してございます。予測手法については、改変について事業予定地との位置関係により予測をしてございます。利用環境、アクセスルートにつきましては、現地調査及び事業計画内容との照らし合わせで予測をしているところでございます。発寒川、遊水地等の場所に対する既存道路の通行を確保することから、アクセス阻害は生じません。

現在の黒線のアクセスルートにあわせまして、緑で示します新琴似・発寒方面、石狩緑苑台、篠路・あいの里方面から、この路線を經由したアクセスがこの道路設置によって向上することとなります。

続きまして、過去に利用された産業廃棄物処理場との位置関係でございます。

図に示しております黒い部分が過去に利用された産業廃棄物の処分場位置でございます。西茨戸部分につきましては、事業区域より大きく離れておりまして、影響はございません。新琴似の部分でございますが、一時的に使用する可能性のある区域と重複してございます。

ここについて、拡大をして見ていただきたいと思っております。

この部分につきましては、整備する道路は、図面に出ております赤いラインで囲まれて中に緑の線が3本入っているところが、道路として改築をするところでございます。この部分は、既に追分通の一部として整備されておりますが、今回の道路の整備にあわせて、その中の歩車道の形状を改変いたします。しかしながら、その外側、道路の区域の外側につきましては変更はございません。この道路と過去に使われまして産業廃棄物処理場との位置は50メートル程度離れてございます。工事用道路、ヤードなどはこの部分を避けて行いますので、影響はないと予測してございます。

以上、大変長時間にわたりましたが、事業の概要と準備書の概要についてご説明をいたしました。

渡辺会長 たくさんの資料がありますが、予定よりも10分ほど早く終わっていただきました。これから、今説明いただいたところにつきましてご質問を願いますが、10分ほど時間が早く終わりましたので、50分まで休憩をしたいと思います。

[休 憩]

渡辺会長 それでは、再開いたします。

今から1時間、質疑応答の時間をとっております。

今説明いただきました資料6、それから、取扱注意の資料がございまして、5月の審議会の際に、哺乳類の調査地点あるいは確認位置、その他、鳥類、魚介類とございまして、その辺の細かい資料が欲しいというご意見がございましたので、皆さんのところに資料が配布されております。この辺を再度ご覧いただきまして、今説明いただいた内容につま

してご質問をいただきたいと思います。

ございませんか。

それでは、まず最初に、私からお聞きしたいと思います。

パワーポイントの25枚目に自動車走行に係る大気質というものがございまして、こういう図がありまして、環境基準を守れるのだ、あるいは守れない場合にはそれなりの措置を講じますということでした。それで、騒音の場合は、こうしますということですが、25枚目については、二酸化窒素が0.036、0.035という数字が出ていまして、基準値に幅がありますね。0.06なら十分守れるということで、0.04だと危ないかなと思いますけれども、この幅があるというのはどういう意味があるのでしょうか。幅があるのはここだけなのです。

黒河課長 私の方から、環境基準の考え方について述べさせていただきます。

私も、詳細について把握しているわけではございませんが、今の環境基準の定め方が0.04から0.06の範囲内という定め方ございまして、考え方としては、この範囲を下回っていれば環境基準はクリアしているというふうにとらえてよろしいかと思っております。

渡辺会長 そうなのですが、なぜここだけ幅があるのですか。それであれば0.06と書けば済むわけでしょう。風速とか、風の強いところとか弱いところとか、何か意味があって……。

原田理事 ここだけではなくて、二酸化窒素の環境基準そのものが、どこの地域であっても、全国一律でこういう幅を持って定められているということです。今、会長がおっしゃられたように、0.06でいいではないかというのは、そのとおりなのですが、環境基準が設定されるときに議論で、なるべく低い方がいいという議論があって、これだけが0.04から0.06という範囲のような定められ方をしたという経過があります。ですから、評価としては、とりあえず0.06以下であればいいけれども、可能な限り、0.04以下を目指すというふうに私たちも受けとめております。そういう基準だにご理解いただきたいと思っております。

渡辺会長 二酸化窒素だけが、特別、こういう幅を持っているということですね。そういう意味でいうと、0.036と0.04というのはいつでもオーバーしそうなものですが、0.06という上限があるので、この場合は大丈夫だというふうに受け取っていいということですね。

原田理事 そうです。

渡辺会長 そのほか、それぞれの専門の立場からお願いいたします。

長谷部委員 もうご説明があったかもしれませんが、この道路は、市道になるわけですか。

丸田課長 お答えいたします。

今回つくります道路につきましては市の道路でございます。ただ、一部、道道と重複する部分が出てきますので、今後、管理については道の方とも協議しながら、道道、市道と

いう区分けを定めていくこととなります。

長谷部委員 方法書の冒頭のところに、主要道道札幌北広島環状線の一部区間をなすとされていますけれども、そうすると、どこかにつなぎ目が何カ所があるわけですか。

丸田課長 パワーポイントの16をごらんいただきたいと思います。

ここに現道 札幌北広島環状線とありますが、これが道道でございます。点線で示されておりまして、その上になりますと赤い線が重なってきます。ここが道道と重複する区間になります。これから路線の編成をして効率的な管理を定めることとなりますけれども、札幌市の場合は指定都市でございまして、道道の管理権は札幌市にございますので、管理そのものについては札幌市が行うこととなります。

長谷部委員 環境の方の管理もすべて市が行うということですね。

丸田課長 そうです。

富士田委員 まず、この委員会で言える立場がどうか分からないのですが、お話を聞いていると、かなりの数の防風林を切ってしまうこととなりますね。この道路で2カ所分断することとなりますけれども、そのほかにも、既存の道路につなげる道路をつくるので、かなり細切れになるような印象を受けたのです。これは、ここの委員会では何も申し立てはできないのですか。

黒河課長 今回の都市計画道路の整備に伴って既存の道路を若干いじりますが、それも、今回の計画の影響評価の対象路線というふうに整理した結果が5.7キロでございますので、それにつきましても対象というふうにとらえております。

丸田課長 今回の道路で新たに防風林を切る箇所は2カ所でございます。それ以外は、既に防風林が切られた状態になっておりますので、道路に接続するだけでございます。

切る場所は、パワーポイントの5の路線平面図(1/5)で示しております縦に走る防風林1カ所と、右の横に走ります防風林を1カ所、この2カ所が防風林を横断する箇所でございます。それ以外の道路は、既に防風林のところは切られておりまして、一部、防風林と道路の間をつなぐということでございます。

大原委員 パワーポイントの10の赤い部分は、もう切れているということですか。

丸田課長 現道でございます。

大原委員 切れているのですね。

丸田課長 はい。

渡辺会長 これは、昔、僕が北大に戻ってきたころか、その前くらいに、防風林を切るとう動物が移動するところが分断されるというような意見がいろいろあったと思います。今回、移動に対しては問題がないという話ですね。ただ、ちょっと聞き漏らしたのですが、なぜ移動障害が起こらないのですか。高架になっているとか、そういうことでしたか。当然、30メートルくらいの道路がぼんと通れば、それによって全く移動できなくなってしまうのですが、そういう手段を講じてあったのですか。

高久係長 交通計画課計画調整担当係長の高久でございます。

今のお話ですが、縦の方につないでいく路線につきましては、防風林が既に切られて道路ができておりますが、その中で、アカネズミなどの動物が移動阻害を起こさずに移動して生息しているという状況があります。ですから、道路は多少太くなるのですが、その影響は小さいだろうというふうに考えてございます。

また、新たに切る端の方ですが、路線的には、花川通の方からつなぐということで、どうしても横断しなければならない箇所が2カ所出ます。ただ、その切れた位置についても、できるだけ西側に寄せて、大きなかたまりで防風林を残すという形で配慮させていただいているところです。

渡辺会長 大きなかたまりで残すことで動物が移動阻害を起こさないように配慮しているということですね。

魚道の問題とかいろいろあって結構難しいのだろうと思います。そういう配慮がうまくいったという前例がある。今のは、配慮しなかったけれども、うまくいってましたというお話でしたね。要するに、アカネズミはちゃんと道路を横切って移動しているようだということですね。

大原委員 ちょっと教えていただきたいのですが、発寒川の防風林はどこまで続いているのですか。何か地図がありますか。準備書にありますか。

富士田委員 これ（平面詳細位置図）の1枚目を見ると……。

大原委員 1枚目を見ると、道路の改善区の「道」の上で切れているということですか。

富士田委員 これを見ると、そうではないですか。

大原委員 わかりました。

中井委員 縦の防風林の方は、途中から擁壁が立ち上がってしまうような形になっていきますね。発寒側の方は平面になっているから移動は可能かもしれませんが、擁壁ができたところをどうやって避けていくのでしょうか。あの擁壁はずっとつながっていますね、かなりの箇所ですね。ですから、本当に縦にも分断されてしまうと思えるのです。

それから、景観の方についても聞きたいのですが、なぜフォトモンタージュをつくらないのかということがすごく気になるのです。ほかの写真を見ますと、そこに将来つくられるべき高さを含めた絵というか、模型の写真か何かが入っていた方がよりリアルに見えます。これを見ていますと、ただ藻岩山と手稲が見えますばかりが繰り返されていて、それも高架物の上に少し山が見えるだけの話であって、その下に高架のものと壁が見えてくるはずなのです。そういう絵を含めて写真を見せてくださいと申し上げたいと思います。

大原委員 先ほどのネズミの話ですが、今、この林を切っている道路の交通量はどのくらいなのでしょう。多分、交通量がふえるとネズミは渡れなくなると思います。

丸田課長 まず、最初にありました防風林の切る位置ですけれども、パワーポイントの1ページ目にあります5番目を見ていただきたいと思います。

先ほどご説明したとおり、縦の防風林を横切る部分については、ほとんどが平面でございます。一部、現地盤から1メートル程度の盛り土入って、そこから徐々に勾配で上がっ

ていきまして、河川と道路のところが高架になります。そこから、またおりていきまして、上の横に走る防風林につきましては平面で交差することになりますので、高架部が防風林の中に直接入ることはございません。

それから、交通量につきましては……。

大原委員 私が伺っているのは、パワーポイントの10番の既に切れているところです。そこはネズミに影響がないとおっしゃっていたのですけれども、今は交通量が少ないからネズミに影響がないのであって、道路ができると、交通量が多くなって、ネズミには影響が出てくるのではないですかという質問です。

丸田課長 交通量については、さらに予測数値等をお示ししながら、今後、さらなる資料を提出させていただきたいと思います。

大原委員 ネズミのことでお話ししますと、今、パワーポイントの5のところ、平面図なので影響はないのかもしれませんが、高架で橋にした方がネズミは行き来できると思います。平面の道路で夜中も車が走っていると、ネズミはひかれてしまうので、逃げ道というか、トンネルを掘ってあげることなどが要だと思えます。平面を道路が走っている方がネズミにとってはつらいのではないのでしょうか。

丸田課長 構造的に平面というのは事実でして、ネズミ等への影響については今後さらに検討させていただきます。そういう趣旨でお話しいたしました。

渡辺会長 ネズミにどれくらいの価値があるのかはわかりませんが、環境影響という意味ではネズミのことも考えてやらなければいけません。特に、防風林というのは生態系として非常に重要な場所なはずなのです。いろいろなものがすんでいますからね。ですから、その横切り方に対しては、今いろいろなご意見がございましたけれども、僕は平面だからいいとは思いません。むしろ、高架になっていて、下があいていた方がいいわけです。ただ、そうすると、少しコストが上がりますね。その辺を考えた上で、ネズミの穴をつくって、ネズミが通るかどうかわかりませんが、魚道の話もありますので、やはり、なるべくネズミなど野生動物のことをできるだけ考えた上で、この防風林のところを考えていただきたいと思います。平面よりは高架の方が影響は少ないということだと思います。

村野委員 ご参考までに申し上げます。

ネズミの調査をいろいろやっているのですけれども、アカネズミは、どちらかというと森林性の動物なのです。ちょっとした草原にも出てくるとは思いますが、主に森林性です。ですから、森林が途切れたらもう移動できません。例えば、回廊にしても、何も無い回廊だと余り行かないと思います。ですから、森を続かせなければなりません。その辺が難しいのですけれども、そうすると、もっと大きなところで、札幌市は、緑の基本計画で川と道路を利用した緑の回廊という構想を前に出されていますので、この評価とは違うかもしれないけれども、この道路に沿ってグリーンをもう少し設けることで回避できないか、そういう積極性があるといいのですが、そこまでできるかどうかですね。ネズミばかりでは

ないのですが、今ここで代表されているのは、森林性であるアカネズミだと思います。

渡辺会長 今言われた札幌市の基本計画、水と緑のネットワーク構想というのが一番上位にあるわけですから、今のアカネズミの話でいえば、高架になっていて移動しやすいような、それに気がつくような設計があるのかもしれませんがね。そういう工夫をしていただけるというご意見だと思います。

富士田委員 高架ではなくて、平面と言っている方が問題だと思います。この道路ができますと、かなりの交通量になりますね。今、私は篠路のあたりによく調査に行くのですが、トラックがかなり通るので、この道路がつながると、昼夜を問わず、かなりの台数が通ることになると思います。

それで、防風林のところに平面でこれだけの幅の道路ができるということがうまくイメージできないのですが、おまけに、あそこは三叉路になっていますね。花川通のところの三差路からぐっと曲がってくるようになるので、渋滞が起きる可能性も十分考えられます。そういうことで、平面につくった道路の交通量と排気ガスによって防風林に影響がないのかどうかというところがちょっと気になります。

高久係長 排気ガス等の関係につきましては、大気質の方で予測評価をいたしまして、その範囲内という形になっております。

また、渋滞の関係につきましても、交差点解析をして、車の通る量や曲がる量などを解析した中で、交通上、処理できると判断しておりますので、右折等で大きな渋滞が起きて、それによる排気ガスが予想以上に出るということは、今のところは想定しておりません。

大原委員 防風林ということは、ここは風が強いところなのでしょうか。例えば、山道に道路が通っていると、風が強くて、森の片側だけが全部枯れているという光景をよく見ます。

高久係長 この地区は、もともと風の強い地区ということで屯田兵が防風林を残したと。残した後に植林をして防風林という形になっているのですが、気象データからも、平均で、冬期間から5月くらいまでにかけて、平均3メートル程度ということで、風が強めの地域というふうになっております。

大原委員 ということは、さらされたところの森はかなりダメージを受けるということが考えられるのですね。切れたところはね。

高久係長 先ほど、新琴似通の写真も出たと思うのですが、そこを切った断面の部分でも、さほど目立ってその部分が痛んでいるという状況は確認できませんでした。

丸山委員 今、防風林の話になっているので、防風林に関して1点お伺いします。

今、風が通るところは、特に風による損傷や被害はないということでしたが、そもそもヤチダモ植林の防風林に関しての林の健康状態の調査というのは、現状、どのように行われているのか。そして、今は安定している極相のレベルなのか。次がうまく育ってきたり、また植え足したりという管理になっているのか。防風林自体の健康状態というか、管理の状況についてお伺いしたいと思います。

丸田課長 耕地防風林ということで、今はもう住宅地になっていますけれども、そこが畑だったときに、その畑を守るために植えられたもので、屯田兵のころから、その後に植林をしてということで、かなり年数がたった樹木があるそうです。

それで、昨年の風台風のときにかかなりの影響を受けまして、倒木等があったということで、ここを管理しています森林管理局は、現在もまだ倒木の処理などに追われている状況でございます。その中で、樹木について、今、さまざまな調査が行われているようですが、現状として、昨年のような規模の風台風が来るとかなり被害が出るそうですが、通常でいけば樹木の健康は良好な状態にあるということです。ただ、その管理の中で、痛んでいるものについては、管理局の方でその都度処置をしていくということで管理されている耕地防風保安林です。

渡辺会長 防風林については、今、いろいろな意見が出ておりますので、またそちらの方で検討していただきたいと思います。

そのほかに何かございますか。

丸山委員 最近、札幌市では、洪水に関するハザードマップが出まして、ここの地区を見たところ、まさに耕地に当たる区間が洪水時などは水に浸かる区間として出ていました。それらを踏まえて、今回の工事の中で特に言及されているような点は見られませんでした。川のそばということもあって、その辺の水のことにに関して特にどのような配慮がされているのかということをお伺いしたいと思います。

高久係長 ハザードマップのお話については、工事中の取り扱いということでよろしいでしょうか。それとも、道路ができた後、供用後のことになりますでしょうか。

丸山委員 まずは工事中に関してと、その後、札幌市の道がここを通るということですから、その管理とあわせてお伺いできれば一番よろしいと思います。

高久係長 ハザードマップというものが出ていますが、工事期間は限られた期間で考えておりますので、そのときに災害が重複して起きるといような、それに対する措置は実情としてはしておりません。

その中で、工事期間の配慮事項として、工事用水を使って常に流すという工種はない工事になります。その中で、土がそのまま出ている状況であれば、降雨時にその土が流出して濁水が出る可能性がありますので、それについては、沈砂池等を設けまして、その濁水を処理してから河川の方に放流しようと考えております。

それから、供用後の道路につきましては、通常、道路の施設に対して洪水のために何かをするというような状況は今のところはございません。

渡辺会長 この審議会の中で議論すべきことではないかもしれませんが、パワーポイントの2枚目に札幌圏連携道路というものがありまして、我々がここで議論しているのは丸で囲まれたところだけなのです。これは、こういう制度ができる前にできていたのですが、この赤いルートが決まったときに、今ここで話していることと直接関係ないことでも結構なのですが、ここを通るといことに対して、環境上、最も懸念されたのはどういうこと

だったのでしょうか。全体としてです。そのころは余りそういう話はなかったのでしょうか。

そもそも、これが計画されて、このルートが決まったのはいつなのでしょう。工事がこれだけ進んでしまっているわけですね。

丸田課長 正式なルートが決まるのは、それぞれ事業化に向けて都市計画の手続を行う時期ですから、まさに今お諮りしていますが、今の時期なのです。計画決定をする前ということですが、この道路自体が計画されたのは61年です。第3次長期総合計画のころから、これは恵庭と結ぶ道路ですが、最初は、北回り環状ということで、都心部への通過交通の流入を避ける、それから石狩などからの荷物などの流通系の処理を担う、そういう目的で環状系の道路として計画されたのが始まりです。

詳細な位置は、その都度、あいの里の区画整理事業にあわせてつくったところもございますし、おおむねの位置をネットワーク図で示した上で、個々に調査をした上で決めていくという手法で整備されていきます。

今回の場所も、あいの里が区画整理で整備されて、追分通が市街化区域の整備を行ってという形で、その中間部に調整区域で残っているところがルートとしてちょうど残っていたということです。

この計画に当たっては、大きく札幌圏域の中の役割を果たす道路ということでございますので、設置に当たっては、国、北海道、江別といった関係市町村の中で、それぞれこの道路が持つ役割を踏まえて検討してきた経過がございます。ただ、場所的には、地盤がちょっと悪い場所が多々ございますので、工法とかルートなどの検討につきましては、それぞれ北海道なりで検討されている部分がございます。

川を越えた江別市側のルートについては、今現在、北海道が検討を進めているところでございます。

渡辺会長 先ほど交通量の予測が出ていましたが、人口の予測も交通量も大体過大にやるものです。このルートについては、61年に計画されたころの交通量の予測値と先ほど示されたものとの間でどのような関係がありますか。

あれは最近の予測でしょう。

丸田課長 先ほどもご説明した10年に1回のパーソントリップ調査がございまして、その中で将来の交通量を算定します。したがって、当初、61年当時は、今のパーソンではないその前のパーソンのときの状況を踏まえた推定が行われています。今お示しているのは、一番当初の台数とは若干違いがあるかと思いますが、性格そのものは余り変わっておりませんので、推計台数についてはほぼ同じものと考えられます。

その辺は、後ほど、資料などをそろえた上でご説明させていただきます。

渡辺会長 私の個人的なことで、61年に計画されて、残っているのがこのところなので、まさに細かいことをお聞きいたしました。

坂入委員 ここは廃棄物の処分場が2カ所あるということで、準備書の事業者の見解と

して、廃棄物処分場について情報を確認し計画路線との位置関係を確認しますということを書いてありますけれども、その2カ所というのはなぜわかったのですか。文献上、そうあるというだけなのですか。あるいは、2カ所以外にも記録されていないものがあるということはないのですか。

高久係長 廃棄物処分場をつくるには、札幌市の事業廃棄物課の方の許可の行為になります。その資料をひもときまして、周辺地域に過去にどういうところがあったという形で調査をいたしました。

坂入委員 それでは、そのほかに記録されていないものがある可能性はないのですか。

高久係長 もし無届けの処分場があれば、それについてはちょっと把握し切れない部分がございます。

坂入委員 もしその計画上にあった場合は、それはどうするのですか。埋めてしまうのですか。

高久係長 出てくるものにもよりますが、適切な処分場なりで適正な処分を行っていきたいと思っております。

渡辺会長 この影響というのは、道路に対する影響というよりは、道路に変なものが埋まっていて、それをほじくり返して、その周辺に影響が出るのではないかという意味で出されているわけでしょう。そうすると、遺跡が出てくる話と同じで、この辺は何もないところだったから何か埋まっているかもしれませんね。それは、工事をしてみないとわからないですね。

ここは、広めに、200メートルの範囲で影響調査をしているということですが、道路を建設するための用地買収は終わっているのでしょうか。

丸田課長 用地買収はまだやっておりません。これから都市計画の手続をしまして、位置を定めた上で、今度は測量をかけることになります。その上で、個別の土地の位置、道路との関係の位置をはっきりさせた上で用地買収という行為になります。

渡辺会長 まだその段階なのですね。そうすると、反対者がいたりするとなかなか難しいと。

丸田課長 そういうこともございまして、地元への説明にあわせて、ルートなどの詳細につきまして、権利者の方々にもお集まりいただいてご説明をしたところでございますけれども、今のところ、反対ということはございません。

渡辺会長 その説明する中身としては、環境影響評価審議会の審議の結果、こういう意見があったけれども、これに対してはこういうふうに対応します、よって大丈夫ですというふうになるわけですね。

丸田課長 それもまた、地元への説明を要すると思います。

渡辺会長 そういうことで、ここでできるだけ注文をつけるというか、要望を出した方がいいと思います。

富士田委員 私は専門外でわからないのですが、パワーポイントの6ページに騒

音の保全措置というイメージ図がありますね。これを見てびっくりしたのですが、こういうものなのでしょうか。

また、地元の方に説明をなさっているのでしょうか。

何十人が集まったという話がありまして、実際にこの写真がその場所かどうかはわかりませんが、新しく拡幅される道路に面して住居がある方たちが、これに関して納得なさっているのですか。

高久係長 地元説明会の中では、これと同じイメージ写真をご提示させていただきまして、道路との境界にこのような形のものがつきますということでご説明をさせていただいております。

富士田委員 それで、特に問題はないと。

高久係長 そのときには、特段、困るという意見は伺っておりません。

渡辺会長 これは、どれくらいの長さにわたってつくのですか。

高久係長 その前のパワーポイントの29番になりますが、こちらが第1種低層住居専用地域になりまして、類型区分がA類型になっております。

渡辺会長 これは結構な距離ですね。

高久係長 延長としては、おおむね200メートルちょっとです。

渡辺会長 200メートルくらいにわたって、道路の両側にこういうものがつくわけですね。

高久係長 はい。

富士田委員 地元の方が納得なさっているのならいいかもしれませんが、景観上はかなり悪いですね。

それから、この写真を見て心配だったのは、歩道の向こう側に遮音壁があるので、子どもが道路に飛び出したりするときに車の方から見えないのではないかという心配があります。

それから、もしこういう形で設置するのだったら、景観への配慮ということで、遮音壁の外側の部分に緑を設置するとか、壁が見えないようにすると、景観上、もうちょっと体裁のいいものになるかなと思います。

中井委員 緑でサンドイッチにしてしまった方がいいと思います。住宅が嫌ですよ。だから、挟んでしまうのが一番いいと思います。

富士田委員 みっともないので、緑でカバーしてわからないようにするということはできませんか。

高久係長 今、パワーポイントの写真は、赤で表示されていたり、イメージが青だったり、見た目が景観的によろしくないと思いますが、実際に工事に入るときには、その色とか、その前につきます環境施設帯の部分への植栽の方法とか、環境施設帯の位置についても、要は距離がとればいわけですから、歩道側に寄せるとか、民地側に寄せるとか、いろいろなつけ方ができる形になります。その辺を地元の方ともご相談させていただきな

がら、実際の工事を進めていきたいと思っております。

長谷部委員 この遮音壁については、大分問題があると思います。一般的に、道路に遮音壁を立てる場合、一番基本的な考え方は音源対策です。音源のごく近くに遮音壁を立てるのが基本です。この場合ですと、逆に受音点側である民家側に立ててしまっていますので、大分損なことになってしまいますね。

評価点というポイントがありまして、その評価点のごくそばに遮音壁を立てると減音量が大きくなるので、ひょっとしたら、いろいろほかのことも考えて、ここに付けておけば無難かなという計算をされたのではないかと思っております。

これは、技術的にもまずいですし、実際にこれをやってしまうと、後から何も効果がないのではないかと言われかねない方法だろうと思います。

排水性舗装と組み合わせられるということで、冬期間の雪対策を考えて、もし排水性舗装で何とかできるのであれば、むしろ遮音壁をやらない方がいいのではないかと思うくらい、ちょっとまずい方法だと思います。これは、ぜひ再検討していただきたいと思いません。

それから、排水性舗装についてですが、これは経年変化がかなり激しいと言われておりますので、何年後にはどのくらい減音量が下がって、アセスでどこまでカバーできるのかわかりませんが、何年後くらいに必ず補修をし直す、路面の改修をする、そういう計画も含んだ上でのアセスでなければならぬと思います。この防音壁と称するものにはかなり重大な問題があるということをご指摘しておきたいと思いません。

それから、盛り土の部分についてです。

このパワーポイントの中で2種類の盛り土がありまして、1種類は、パワーポイントの6番目の斜めの法面がある盛り土です。これは、主に平面の高さ調節のための盛り土だと思います。それから、景観の部分で、パワーポイントの70番目でも、盛り土に植栽が施されて、景観上はプラスの部分になっていると思います。もう一種類は、パワーポイントの7番目に、立ち上がった擁壁で盛り土された断面図があります。

この2種類の盛り土についてですが、斜めの法面を持つものは、ひょっとしたら生態系にとって良好なものになるのかなという気がしますし、それは騒音についても良好でして、プラス側に働きます。盛り土のエッジに植栽があると、若干の吸音性が出まして、回折減衰で減衰量が大きくなる場合があります。逆に、パワーポイントの7番目は、かたい板状のものが立ち上がっていますが、こういうものは音響的にもかたくて、この場合は回折効果に若干マイナスのポイントになります。

恐らく、この計画に対して審査するという事ですから、こうした方がいいというふうには言いづらいと思いますが、パワーポイントの7番目のような断面図でも、法面が斜めになったような構造の方が音響的には望ましいです。計算上は問題ない地点になっているようですけれども、もしそういう配慮ができれば、音をやっている者としてはありがたいと思っております。

それから、パワーポイントの4番目ですが、5カ所に分割されたうちの2番目のところ、赤線で示されている道路の南側に宅地造成中という領域がかなり広くあります。ここについては何の計算もしていないのでしょうか。かなり近くまで宅地が寄ってしまうと、先ほどの遮音壁で対策した地域と全く同じことになってしまうと思います。

渡辺会長 幾つかありましたが、まず防音壁の効果に疑問があるというご指摘でした。

丸田課長 まず、防音壁についてですけれども、先ほどご説明したとおり、環境施設帯との中でどのように設置をしていったらいいかという部分について検討する余地があると思いますので、その辺の検討をした上で、またご説明させていただきたいと思います。

それから、盛り土部を法にして勾配を上げていけないかということだと思いますが、高さが高くなっていきますと、当然、すそ野が広がっていく法勾配が必要となります。そのことによって、下の方の用地に与える影響が大きくなります。

また、ちょうど防風林を横断したところから始まる盛り土部でございますので、河川とか高圧鉄塔とか、そういうものとの絡みも出てきます。それで、すそ野が広がった法面はなかなか難しいということで、0から11メートルまで勾配ですっと上げていきますので、法面のすそ野がどんどん広がります。

このようなことから、ここについては先ほどパワーポイントの7で示したような擁壁構造にさせていただいているところでございます。

それから、パワーポイントの12番目で示しました(仮称)屯田・茨戸通の新設する道路と防風林との関係でございます。この図面にあるとおり、北側の防風林は47.5メートルの幅がございまして、今、宅地開発されているのはこの南側でございます。防風林南通よりさらに南側で屯田区画整理事業が行われております。今、我々が設置する道路は、住宅地から見ますと、防風林南通という道路があり、47.5メートルの防風林があり、さらに、今現在ある市の道路が6.5メートルあって、高圧鉄塔を挟んで33メートルの(仮称)屯田・茨戸通をつくりますので、南側の住宅地に対する(仮称)屯田・茨戸通の騒音等の影響はないものと考えております。

長谷部委員 結構距離があるというお話ですが、一応、数値をチェックしていただきたいと思います。道路の幅が結構ありますと、意外と減衰が少ない場合もありますので、定量的にチェックしていただきたいと思います。

丸田課長 防風林を越えた南側の測点でよろしいですか。

長谷部委員 はい。

丸田課長 わかりました。それはやらせていただきます。

渡辺会長 盛り土の話と関係あるのですが、発寒川遊水地と東屯田川遊水地という二つの遊水地が道路の北側にあります。ここは、盛り土擁壁というもので、道路ができてしまったときに、遊水地の機能へ影響はないのですか。遊水地から見ると、この道路はずっと南側の方に位置しているから影響が出ないということよろしいのですか。

高久係長 まず、発寒川遊水地についてですが、道路が直近を通るといえるか、一部、道

路が重なる形になります。ただ、ここの部分は高架区間になりまして、遊水地自体とは立体交差になりますので、遊水地の方には影響はありません。

それから、遊水地は、川が増水したときにその水を一回受け入れるという機能のものです。したがって、この道路ができたことによって川から遊水地への水の入り方が変わるという状況はございません。

渡辺会長 入り方というよりも、そこに遊水地があって、道路があることによって遊水地のキャパシティーが小さくなるということはないのですか。

高久係長 それはございません。

石川委員 何点かあります。

先ほどアカネズミの話がありまして、キタキツネはたくさんいるので1匹くらいどうってことはないという気もするのですが、移動している場所を見ますと、川沿いとか小さな道沿いとか、歩きやすいところとか何か目的を持って歩いていると思うのです。林帯のところを長距離移動していることが確認されていますけれども、明らかに道路を横断しております。今回、今ある小さな道路が拡幅されて重なるところもあるのですけれども、その小さな道路のところもちょこちょこ動き回っている。そうすると、全体として林帯を大きく保全したとおっしゃるのですが、このキツネが最終的に川の方へ行こうとしたということを見ると、林全体を残したということではなくて、今移動しているものをどうするのかということ考えた方がいいのかなという気がしております。

それから、道路の構造ですが、この中に基本的な幅員ということで道路の絵が出ています。この道路は、構造的にこういうものだけでいいという判断でよろしいのですか。例えば、照明をつけるのかどうか、電柱はこれに平行してつけるのかどうか、共同溝についてはどうするのか、もしそういうものがあるのであればお知らせいただきたいと思います。

これだけであれば、この形の中だけで考えればいいのですが、電柱を立てますよ、ライトアップしますよ、夜間もやりますということになると、動植物の方に関しても考え方が変わってくるのかなという気がします。あとは、営巣をしているものが、トビが若干いますけれども、夜間もライトアップします、しかもすぐ横にいますということになると、ちょっとどうなのかなという気がします。

それから、魚の関係ですが、今回、評価をするに当たって、工事中は濁水なりの影響はあるけれども、できた後は濁水の影響はないという評価です。ただ、当初、この審議会で考え方をまとめるときに、できた後でもそれはありますというお話をしたと思います。結局、道路に雨が降ると、どこかでまとめて排水するわけですし、道路排水は、維持管理の方であればご存じのように、土砂がかなりたまって、それをとる作業がございます。それが追いつかないときは、礫なり泥なりが全部流されます。例えば、今回、何カ所か橋梁で渡しますけれども、そういう雨水については川の下に一切落とさない構造になっていますということであれば了解です。また、橋梁の構造も出ていないのですが、川については、一切、中にピアは立てません、現状の川の外にピアを立てて飛ばしますということであれ

ばOKです。そのときに、キツネとかネズミが通っていた川沿いのルートがありますけれども、当然、草なり草原なり灌木なりが小さな河畔林になっていると思うので、そこも含めて飛ばしますということであれば結構です。しかし、そこはいじりますということになるとまた変わりますし、逆に、道路の構造を守るためにそこに何らかの堤防を護岸の方に全50メートルやりますということであれば、それも検討の余地があるのかなという気がしております。

工事中の濁水については、道路部隊の工事は結構荒っぽくて、川屋さんの工事に比べるといつも配慮が足りないなと思っているのですが、そのあたりは、具体的にこのような配慮をしますというものを事前に出していただけるとありがたいと思います。また、運用を開始した後の道路の雨水ですね。結構な面積で、しかも、透水性とはいえ、通常の草地に比べればそれなりの水が出てきますので、その水がどこに入ってどういうふうに回していくのか、小さな川がたくさんありますので、そこに出たときの影響はどうするかということもご検討いただいております。

また、発寒川の反対側に遺跡があったと思いますが、こちらでは現時点では特に遺跡は確認されていないということですのでよろしいのでしょうか。

まとめてたくさん言って申しわけないのですが、その辺についてお願いします。

高久係長 今、たくさんご質問がございました。動物の移動の関係、それから、この道路には夜間照明が道路施設としてつく形になりますので、それらの関係、それから、濁水の関係等を検討させていただきまして、後ほどご説明いたしたいと思います。

それから、最後に出ました遺跡の関係ですが、その辺については調査しておりまして、遺跡が2カ所あるということで、関係部局と協議を進めております。

石川委員 場所は……。

高久係長 その場所の地図もございますので、後日、ご提示させていただきたいと思っております。

渡辺会長 石川委員から出た水質の問題は私もちょっと気になっていたのですが、工事中はともかくとして、道路というのはいろいろなものがたまっていきます。鉛もたまるでしょう。ですから、発寒川の近くを走る道路ですので、道路にたまったいろいろなものが雨で流されて、それがどういうふうに出ていくのか。それは、やがて茨戸に行くわけで、今、茨戸をきれいにしようということを一方でやっています。ですから、工事中だけではなくて、その道路があって、そこから流れていくいろいろなものについては簡単に考えないでいただきたいと思っております。

石川委員 大き目の現地の航空写真があれば、現状の防風林がこうなっていて、そこをどういうふうに切るのかということがわかると思います。皆さんは、できた後のものだけを見ているので、ここがあるのかないのかとお考えになってしまうと思いますので、できれば、現況の写真と、ここを切りますという感じのものがあるとありがたいと思います。

それから、先ほど先生がおっしゃっていた道路の排水の関係ですが、簡単な上部工と横

断の形状について、こういうふうにやりますというものが現時点であるのであれば、概略の図面でも結構ですので、あわせて教えていただければと思います。それに応じてこちらでも考えたいと思います。

高久係長 それでは、後日、ご用意いたします。

渡辺会長 だんだん質問が出るようになったのですが、時間が限られております。

特に、騒音の問題で、防音壁が実際に効果があるのかないのかという基本的な問題も指摘されましたが、それは極めて重要だろうと思います。それから、大気汚染についても、交通量の予測の問題と、渋滞を考えて予測しているのだろうかとも私も思いますので、大気汚染の話についても必ずしもすべてクリアされていません。それから、今、水質について議論がございました。それから、防風林との関係で、動物の移動への影響が懸念されるということも出ておりますし、景観についても、遠くの藻岩山や手稲山を見ているような景観だけではだめではないかというご意見もありました。

このようなたくさんのご意見が出されまして、また審議会でやればいいのですが、審議会でやるよりも部会で議論をいただく方が効率がいいと思いますので、今後の審議の方法について私から提案させていただきます。

本案件につきましては、その内容についてまだまだ詳細な検討が必要であるということから、札幌市環境影響評価審議会規則第6条第1項の規定に基づいて部会を設置することといたします。

部会の委員及び部会長につきましては、同じ規則の第6条第2項、第3項の規定により、私が指名することになっております。

そこで、部会委員としましては、先ほど騒音対策についていろいろご指摘をいただきました長谷部委員、昆虫類の専門である大原委員、水質あるいは魚類の専門である石川委員、植物などを専門としている村野委員、景観については中井委員、この5名にお願いしたいと思います。また、部会長につきましては、本日欠席しておりますが、内諾をいただいているということでございますので、大気汚染に詳しい太田副会長にお願いしたいと思います。以上の6名で部会を構成して審議をお願いしたいという提案でございます。

もちろん、そのほか、私も部会でやりたいという方がおられれば歓迎いたします。

おりませんでしょうか。

富士田委員 忙しくなるのは嫌なのですが、かなり重要な絶滅危惧種がここに出現しているのです、私はこれが気になります。この点について、村野委員が部会の委員になっていらっしゃるのです、対応していただけるのであれば私が委員になる必要はないのですが、ちょっと心配をしています。

石川委員 植物は、富士田先生も入って、村野先生と2人でおやりになった方がいいのではないですか。

富士田委員 実は、このあたりはほとんど開発し尽くされていて、屯田兵がつくった防風林だというお話でしたが、そういうところにしか札幌市にもともとあったような植物は

残っていないのです。リストを見せていただいたら、結構貴重なものがありますので、どうしても守っていただきたいのです。道路もつくらなければいけないと思いますけれども、何かうまい方法を考えていただきたいと思います。

渡辺会長 それでは、部会委員は私が決定できますので、ぜひ富士田委員にも入っていただいて、部会委員をもう一人ふやしたいと思います。

そういうことで、7名になりますけれども、今後の審議会の審議方法につきましては、部会を設置して、部会で鋭意検討いただくことにしたいと思います。

それでは、部会を設置するということと、部会の委員をここでご承認いただいたことといたします。

それから、スケジュールについてですが、資料7にございますようなスケジュールを考えております。

事務局の事前説明では、1月中ごろにめどに答申をいただきたいということですので、部会では、それまでの間に精力的に審議をお願いして、12月中旬ごろをめどに取りまとめを進めていただき、本審議会に報告していただきたいと思います。

部会の委員は、大変お忙しい中をまことに恐縮でございますが、よろしく願います。

なお、部会以外の委員の方からのご質問、ご意見等につきましては事務局にお寄せいただくこととしております。事務局でそういう意見を整理した後、必要に応じ、事業者である札幌市総合交通計画部の方へ問い合わせをしていただきまして、その結果を部会に報告していただくことになっております。

今説明した審議スケジュールにつきまして、また先ほどの準備書の概要についてご意見、ご質問があればお受けしたいと思います。

まず、スケジュールについてはいかがですか。

この審議会で最終的に答申を出すのは1月中旬ということによろしゅうございますか。

大原委員 滝野のときもそうだったのですけれども、今回も鳥で絶滅危惧種みたいなものがリストに大分挙がっています。ただ、この中に鳥の専門家がいないので……。

渡辺会長 鳥類の専門家については、村野先生は何でも……。

村野委員 大して詳しくないですけれども、一応は……。

渡辺会長 お話を伺っていると、鳥類も大丈夫だと思います。

大原委員 よろしく願います。

石川委員 場合によっては、滝野のときにあったような外部委員への委託というか……。

渡辺会長 本当に専門的な見解が必要な場合は、今、石川委員が言われたようなことも可能なのですね。

きょう休んでいる方の中に鳥の専門家はいないのでしょう。

ですから、村野先生に大丈夫だと言っておられるので大丈夫だろうと思いますが、万が一、本当に専門家の意見が必要であれば、外部の方の意見を聞くことができるというふう

になっておりますので、それは部会長とお話の上で進めていただきたいと思います。
ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

渡辺会長 それでは、今回、審議会でいろいろ意見が出されましたので、その意見あるいは質問については、事務局で取りまとめた上で、事業者に照会し、部会及び各委員に報告するようにしてください。

それでは、これをもちまして議事を終わります。

事務局にお返しします。

黒河課長 渡辺会長、長時間、どうもありがとうございました。

事務局からご案内をさせていただきます。

今、渡辺会長の方からお話がありましたように、準備書に関するご質問等がございましたら、事務局の方までお寄せいただきたいと思います。

また、先ほど7名の方に部会をお願いいたしました。部会に参加されない委員につきましても、審議の進捗につきましても、逐一、ご報告をしてみたいと考えております。

次回の審議会の開催予定ですが、部会とは別に、やはり現地を見るべきだろうと考えてございますので、現地視察を審議会として開催したいと考えております。時期につきましては、雪もそろそろ近くなってまいりましたので、10月の上旬に設定したいと思っております。近日中にご連絡を申し上げたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

それから、審議会からの答申につきましては、部会での審議内容が固まった段階で、部会の報告を受けまして開催することとしたいと考えております。皆様にご案内させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

また、部会委員の皆様には、今後、よろしくお願ひしたいと思っておりますが、その開催につきましても、私どもの方からご案内をさせていただいて、日程等の調整をさせていただきたいと考えております。よろしくお願ひいたします。

4. 閉 会

黒河課長 それでは、閉会に当たりまして、原田理事からごあいさつを申し上げます。

原田理事 本日は、大変お忙しい中を、長時間にわたり熱心にご議論いただきまして、ありがとうございました。

本案件の審議会での審議は本日が初めてでございますけれども、専門的立場から多数のご意見をいただきました。今後、さらに部会にてご議論を深めていただき、屯田・茨戸通がこれまでにない環境に配慮された幹線道路として市民の皆様にご利用いただけるものとなるよう、建設的なご提案をいただけたらと希望しております。

会長からもお話がございましたように、条例の規定によりまして、来年1月中旬には答申をいただきたいと思いますと考えております。今後のご審議につきましても、これから大変忙しい時期にかかり恐縮でございますけれども、私どもも審議会の事務局として全力を尽くして

対応させていただきますので、ご協力をお願いしたいと思います。

簡単ではございますが、閉会のあいさつにかえさせていただきますと思います。

本日は、どうもありがとうございました。

黒河課長 本日は、お忙しい中を長時間にわたりにまして、ありがとうございました。

これにて、本日の環境影響評価審議会を終了いたします。

以 上