

## 第10回「上尾道路（江川地区）環境保全対策検討会議」

### の議事概要について

標記の会議が、以下のとおり開催されましたのでお知らせいたします。

1. 開催日時 平成23年3月1日（火） 10：00～12：00
2. 開催場所 上尾市プラザ22 会議室
3. 議事概要

#### 1) 事業者説明要旨

①第9回上尾道路（江川地区）環境保全対策検討会議 議事概要の確認

②特定希少植物栽培株の移動報告

- ・ 特定希少植物栽培株の江川右岸への移動について報告

③上尾道路建設に伴う自然環境保全の方針

- ・ 江川周辺に生息・生育する動植物の保全方針及び保全対象を説明

④道路計画について

- ・ 圏央道の供用までに2車線で先行整備することを説明
- ・ 現都市計画幅内にて希少動植物の影響を可能な限り軽減するルートとすることを提案
- ・ 特定希少植物消滅のリスク分散を目的に、住民・環境保護団体・学識者・自治体・事業者が一体となった特定希少植物の代償措置を含めた湿地保全対策の実施を提案

#### 2) 議事

- ・ 事業者提案資料について、不十分な点を改善、補足する。
- ・ 事業者提案について、現段階では了承できない。

## 2) 意見・助言の概要

項目	委員からの意見・助言等	事業者の回答
第9回検討会議 議事概要の確認	・了承された。	
特定希少植物栽培株の移動報告	・自生株にはない乾燥や霜等の現象が栽培株では確認されているが、栽培株の成長には影響を与えないと考えられる。	
上尾道路建設に伴う自然環境保全の方針について		<p>・前回、検討会の後に、御指摘あるいは御意見をいただいた後、個別に論点の整理という形でお話しをさせて頂き、その前段として、そもそも上尾道路の周辺地、特定希少植物だけではなく、他の自然植物や動植物への対策が議論されないまま進めていくのは少し問題があるのではないかという御意見を頂きました。そこで、事業者から提案しました道路の整備の方針について、その保全対策を前提として進めていくような御説明をしたいと思っております。</p> <p>・特定希少植物については、方針のところにありますように原則移植等という保全対策という形で記載しましたが、これについては、移植ができないということから、さまざまなこういう議論をして頂いて、可能な限り自生地は回避していくという方向を指しておりますが、特定希少植物以外の植物に対しては、原則移植で保全対策を実施していきたいということです。</p>

項目	委員からの意見・助言等	事業者の回答
上尾道路建設に伴う自然環境保全の方針について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第7回会議で示された特定希少植物の保全対策の進め方によると、「生育環境への影響を最小限におさえる道路構造の検討」及び「在来自生種を消滅させないための回避措置を実施」が原則であるはずが、今回提示された方針は、「光環境、土壌水分等の変化がやむを得ない箇所に生育する希少植物に対して、原則移植等の保全対策を実施」とされており、大きな変換を迫られている。これまで議論してきたことと異なる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定希少植物は絶滅リスク分散のための対策が必要だとして基本的に原則回避とし、既定の基本計画のルートを曲げるなどの議論もしてきた。</li> <li>・特定希少植物以外の植物は特段議論がされなかった中で工事などにより影響が出るものは保全対策を実施する予定。</li> <li>・特定希少植物以外の対策を確実に位置づけるため今回提示させて頂いた。資料-2については特定希少植物の進め方の部分の記載がないので明確に位置づけがわかるように整理する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保全対策の方針として「生育環境への影響を最小限におさえる道路構造の検討」及び「在来自生種を消滅させないための回避措置を実施」は残して頂きたい。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本は自生地を保全することなので、方針にきちんと書き加えて頂きたい。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの生き物の命を支えている基礎生物として動物3種を保全対象に入れて頂きたい。</li> </ul>	
道路計画について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資料-3 方針2番の「ルートは現都市計画幅内に希少動植物の影響を可能な限り軽減」は「都市計画幅内」と制約されている。ここ1年間、積み重ねてきたものが全部かなぐり捨てられてしまった。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この資料だと全部移植すれば良いと受け取れる。ルートの変更について検討してきたのは、特定希少植物の自生地をできるだけ保護するためである。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前回から都市計画幅内でのルート選定案でいくように感じられたが、この案でいくのであれば、ルートが屋敷林にかかるため、屋敷林を水源とした湧水への影響について、きちんと説明し、問題ないからこのルートが良いと示さないと納得できない。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4つの案について日照の状態がどうなるか、出てない。「原則移植等の」という言葉には移植したいことが前面に出ており、都市計画幅内のルートしかないという書き方である。</li> </ul>	

項目	委員からの意見・助言等	事業者の回答
道路計画について	<p>・資料―3の「上尾道路建設に伴う江川周辺の環境保全（案）」は「上尾道路（江川地区）環境保全対策検討会議」から「指導助言」を得て「ルートは現都市計画幅内にて希少動植物の影響を可能な限り軽減」する案が出てきたということはないので、このような書き方は困る。</p>	<p>・指摘のとおり、事業者が進めていく案に対し、検討会議で議論し、結論を導いていきたいという意味であり、資料―3について「会議からの指導助言」という部分は削除しても問題ない。</p>
都市計画決定の変更について	<p>・平成 26 年度道路整備スケジュールへの影響から、都市計画幅外のルート案は困難とされているが、平成 26 年度までの 4 年間に軽微な都市計画の変更でできるはず。測量・用地交渉も終わって、都市計画変更を都計審に 1 回かければいだけであって、軽微な変更であれば、3 カ月で提案し、都計審にかけ、決定・告示まで 4 カ月で済む。できない理由がわからない。</p> <p>・新しく都市計画を決定したり現計画より拡大した計画になる時は都市計画法 15 条、16 条、17 条により手続きを実施するが、軽微な変更はこれによらないため、アセスをやることにはならない。</p> <p>・都市計画変更の考え方については、県に文書照会していますか。</p>	<p>・都市計画区域外へのルート案は完成形での道路整備の位置づけになり、都市計画区域外の住民への影響、新たな土地収用・取得、都市計画既定手続とアセスで訂正が必要となると指導されている。都市計画の簡易な変更かに関らず、標準所要日数が必要となり、都市計画の手続約 1 年強、事前協議、必要要件の環境影響評価手続で 2、3 年かかる。2つの手続を合算して 3、4 年かかり、平成 26 年度供用は困難となります。</p> <p>・文書照会ではなく、意見照会として調整した結果です。標準断面 57m、一般国道部と自動車専用道路は上尾道路既定計画の現計画であり、57mの道路を都計幅外に振る場合は、周辺地域への影響度の大きさも含め、都市計画変更手続きとアセスで訂正が必要との意見を県からいただいています。</p>

項目	委員からの意見・助言等	事業者の回答
都市計画決定の変更について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速部を 50 年やらないことは時間的な物差しで言えば軽微な変更ではない。高速を当面作らないと決めた時点で環境影響評価を実施せずに、江川の所が少しずれるだけで環境影響評価が必要となるのか納得できない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上尾道路は 57m幅で自動車専用部も整備するのが現行計画である。道路を振るといふ話になったとき、あくまで 57mの道路計画を振るといふことでなければ、その後整備する自動車専用部が特定希少植物に当たるため、57mの道路幅を一括して振るとした整理しか今のところ事業者としてはできません。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県が環境影響評価手続きを実施すべきとしているのであれば、そこは文書照会したうえでないと議論が進まない。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・57m 幅全体を振る必要があるとすると、57m 幅の議論をせざるを得ない。57m 幅で計画するのであれば、特定希少植物は消滅すると言っているようなもの。検討会議の意味がない。57m 幅を通す前提のため曲げられないとの説明であるが、であれば特定希少植物はすべて改変されるため、検討会議で議論する必要もない。最初からなくなることが前提となっている。</li> <li>・特定希少植物の湿地保全エリアへの移植が成功しても、屋敷林を削った時は地下水保全が難しいため成功しない確率が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・57m 幅で整備すると、都市計画幅内で最大限存地するルート案でも将来的に自生地を改変するということに対し、事業者としてそのリスクも十分認識している。その代替策として都市計画幅外側に湿地エリアを創出、約 5 年間で特定希少植物も含めた湿地を再生する方向性を出しています。</li> <li>・先行 2 車線でまず整備し、その間に湿地エリアを創出して生育環境を整備していく。成功するか期間を見定めた上で 57m 幅の道路整備を実施していくという形ですか、現段階ではお約束ができません。</li> </ul>

項目	委員からの意見・助言等	事業者の回答
都市計画決定の変更について	<p>・屋敷林を削ると湧水がどれだけ影響を受けるか説明をしていない。都市計画幅内のルート案で騒音・低周波振動により特定希少植物のポリネーターが耐えられるかも説明がない。湿地環境と生態系環境及び日照について説明がないと都市計画幅内のルート案でいいとは言いづらい。</p>	
	<p>・特定希少植物は湿地で木が一本もないかんかん照りの場所を好むため、都市計画幅内ルート案の日照6時間だとかなり影響を受けると思う。費用を考えると都市計画幅内ルート案だが、将来世代への遺伝子資源継承を考えると莫大な損失を与えるのが都市計画幅内ルート案である。将来世代への継承を考えると、ルートを振れるだけ振る方が良い。</p>	
	<p>・都市計画幅内にある特定希少植物の自生地を避ければ良いとは考えていない。特定希少植物の生育地は現在の自生地だけではなく、江川周辺一体にあるべきものと考えている。</p>	
	<p>・全国に知られたところは、今、富士山の裾野に1カ所と、ここにしか特定希少植物の群生地はもうないわけです。特定希少植物は、湧水と日照の微妙な兼ね合いで現在の自生地が残ったことが貴重なので、自生地を広げるためにも自生地の種は残すべき。少なくとも特定希少植物の自生地だけは回避しないとイケない。自生地以外の土地はコンクリートによる土壌アルカリ化や調整池の検討など課題がある中でリスクが二重、三重、四重になっている。せめて自生地は残すべきといってもいいのではないか。</p>	
	<p>・都市計画幅内ルート案の場合、道路用地内をビオトープとして管理し、湿地保全エリアも造ることを考えているため、実施してみないとわからないが自生している植物の生育地は拡大するのではないのか。</p>	

項目	委員からの意見・助言等	事業者の回答
都市計画決定の変更について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・提案されているルート案に対する都市計画変更手続きについては、埼玉県に文書照会をすべきである。</li> <li>・都市計画幅を少しでもずらしたら都市計画変更手続きが必要で、環境影響評価もやり直しになると聞いている。再度県に確認した方が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現 57m の道路計画を特定希少種の自生地を最大回避する形で 57m 振ると 1,060m の範囲が対象範囲となります。都市計画幅から 57m 外側に変更した条件で埼玉県と議論したのが事実です。</li> <li>・先行 2 車線部のみ都市計画幅外にルート変更する案の都市計画変更の必要性については県と議論していない。全道路を振る形が特定希少植物の回避措置として採れる環境対策の視点であり、一部先行部分だけを都市計画幅外へ振る選択肢は打ち出せないという判断です。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画幅外ルート案だと困難であるという説明が不足している。高速道路は、計画上は残っており、高速道路を作る時に特定希少植物が自生地でもっと繁殖している状態になった時には大問題になる。将来の想定シナリオを踏まえて、どこまでを決定しなければならないかを整理した方がいい。</li> </ul>	

項目	委員からの意見・助言等	事業者の回答
都市計画決定の変更について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・先行2車線の都市計画幅外ルート案は軽微な変更のため手続は必要ないとして決定し、道路計画と将来の高速道路も含めて変更しない案のままだと現在の決定が将来に対する制約条件になる。現在の決定が制約条件になること自体が将来、地域社会の交通需要に対してどういう影響を持つかのアセスメントができない。そこが問題である。もう一つですが、その決定をするのはこの会議の場なんですか。</li> <li>・制約条件を明確にしながら議論しないと憶測で議論することになる。また、その決定をする場ではない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既定計画で道路を進めており、道路を振ると新たな用地取得など土地所有者等への影響もある。自動車専用部の計画について、はっきりしない部分が残っているのは事実であり、道路を振るという選択肢は、周辺地域住民に対して将来ビジョンの提示ができないことから、振るのであれば、57m幅の現計画を振るという形しか道路整備計画の変更という提示はできないと思っています。先行2車線部分だけを都市計画幅外へ振って、影響を受ける方々に対して計画変更を説明するのは、将来道路計画に与える方針や担保という意味でも今与えられた条件の中では事業者として整理がつかない。</li> </ul>

項目	委員からの意見・助言等	事業者の回答
都市計画決定の変更について		<p>・今、与えられた条件の中で先行 2 車線部分を現計画取得用地の中で先行的に整備を進めていく。この場合、地元の自然、植物への影響が大きいため、代償としてビオトープや湿地再生計画を併せて実施するという形が現実的な選択肢と考えている。</p> <p>・屋敷林は、希少動植物の湿地を再生していく上で非常に重要であるため、できる限り改変しない。つまり、橋脚を少し高くして橋を長くしたり、そういった措置はこの検討会議での議論も含めて対応していく必要があると思っています。構造の具体的な設計を来年度早々から開始する準備を進めているところ。</p>
	<p>・都市計画幅外にルート変更する案がなぜだめなのかわかりやすく説明していただかなければ納得できない。</p>	
	<p>・説明の中で屋敷林に関しては守るとのことだが、57m幅の道路を整備するときはどうするのか。特定希少植物についても同じこと。それでは今の論理は破綻します。一つ一つ考え方をきちんと文章化して出してほしい。</p>	
	<p>・都市計画幅内ルート案で先行 2 車線の議論をしても、長期的に全部が道路になる前提であれば、会議で検討していることの意味がない。</p>	
	<p>・高速部分について、高架道路ではなく、将来的にトンネル構造も検討の範囲に入るという話で、地上部を全部荒らす話ではないはず。将来、一般部の残り 2 車線をつくる時に植生の状態を考慮して振ることもあり、現時点では決定不能である。</p>	

項目	委員からの意見・助言等	事業者の回答
都市計画決定の変更について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速部も一般部の残り2車線も決定できないのであれば、ルートは都市計画幅内か都市計画幅外かを決めないで湿地の保全をどうするか検討すればよい。なぜここで今、都市計画幅内か幅外かを決めなければいけないのかということにもなる。だから、議論するための与えられる条件というのは何なのかということをも明文化しておかないといけない。</li> <li>・現地で保全するのが前提だと私は言っているものであり、57mは全部道路だと言われると現地で保全するのは前提にならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・湿地保全は、道路が特定希少植物の自生地の一部にかかる場合に事業者がとるべき代償措置であるので、57m幅全てを都市計画幅外にルート変更する案を選択する場合は、道路事業者が実施する必要がないという話になります。</li> <li>・そうなった場合、再度埼玉県農林センターに戻す形を取らざるを得ません。大宮国道としてもそれは望んでいません。</li> <li>・了解が得られれば、湿地保全の整備に関する用地を地主に提供していただき、現在取り組んでいる業務の中で基盤整備を行い、今後その土地に植え替えることを想定していた。しかし、了解が得られない場合は、ポットのまま埼玉県農林センターに預けるという選択肢も出てくる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今の検討に影響のない河川区域となる湿地再生をやるエリアの中で、特定希少植物を植えるのは当初から提案されていることなので、良いのではないか。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資料-3の方針2（ルートは現都市計画幅内において希少動植物の影響を可能な限り軽減）は、外さざるを得ないだろう。これを前提にしてというふうにならないので、ルートをここで検討しなくても湿地再生エリアの対応は了解が得られると思います。それでいいですか。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ポットに入っている栽培株を現地に植え替えることは可能なのか。埼玉県農林センターに預けるのであれば現地への植え替えはできなくなる。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ポットのまま栽培株を農林センターに預けてしまうとこれまで費やした費用が無駄になってしまう。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路と関係なく、湿地に移してよいということではなく、地元の意向は道路が通るから、植物を移すという考え。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路は通らないというのではなく、特定希少植物の自生地を回避することが、今後の日本の道路行政、自然保護、環境保全にとって重要という話で、少し道路を振ることを考えていただければ良いと思う。誰も道路に反対しているわけではない。</li> </ul>	

項目	委員からの意見・助言等	事業者の回答
都市計画決定の変更について	<p>・できるだけ早く開通してもらいたいのが地元の考えであり、そうしないと、上尾道路で買った土地の利用がどうなるのか考えがつかなくなる面がある。</p> <p>・地元としては、道路が曲がろうが真っ直ぐだろうが、道路が通って、江川地区が広い自然の湿地エリアになることが一番理想的である。この辺の土地を地元の方が利用するのなら、湿地の公園的なエリアが良いと。</p>	<p>・「ルートは現都市計画幅内において希少動植物の影響を可能な限り軽減」という提案を除外することは事業者としてできません。合意事項であるかどうかは別として、事業者の提案（1. 圏央道の供用までに、2車線で道路を先行整備（先行2車線整備）、2. ルートは現都市計画幅内にて希少動植物の影響を可能な限り軽減、3. H22年度から約5年間で、環境保全対策（ビオトープ整備、湿地保全・管理）を関係者と連携し実現）の方針があり、そして湿地保全プロジェクトチームを立ち上げるという提案があつて先行的にやっていく整理であれば具体的な地域調整に入っていけると思っております。</p>
まとめ	<p>・（事業者の回答を受けて）そういうことであれば、この会議としては、了承できない。あとは（事業者が）、やるのは結構ですということではかない。会議としては結論を出しようがないので、緊急に必要であるからやるというのであれば、それはそれでやられたらいいと思います。この場では、そのような結論にさせて頂く。</p> <p>・了承できないとともに、納得のいく説明がなかったことをつけ加えていただきたい。</p>	

（※事務局よりの発言）

・今後の進め方については、議長からも提示のあった前提条件の整理をし、会議の継続スタイルも含めて委員に相談した上で議長に報告する。どのような形態で進めるか事務局が中心となって調整する。