

意見書における主な反対意見の要旨と当該意見に対する認定庁の見解

○意見書の提出総数・・・1通（反対意見）

【一般国道39号改築工事（北見道路）】

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画	①	<p>事業目的である現道の渋滞対策については、平成11年度道路交通センサス交通量調査の中で北見市大通西1丁目の平日の混雑時平均旅行速度(19.9km/h)を根拠としていたが、平成17年の交通量調査では21.2km/hであり、大幅に改善されている。北見道路との並行道路の端である端野町3区でも改善されている。この渋滞は旭川・白滝・遠軽区間の自動車専用道路が完成すればさらに緩和される見込みがある。従って、事業の必要性について根拠がない。</p>	<p>平成17年度道路交通センサスにおける北見市大通西1丁目の平日の混雑時平均旅行速度21.2km/hは、全道の人口集中地区における国道の平日の混雑時平均旅行速度26.4km/hより遅くなっている。また、一般国道39号における全ての調査区間の中でも2番目に遅くなっている。したがって、北見市市街地をバイパスする本件事業を早期に施行し現道における域内交通の機能回復を図る必要性が認められる。</p> <p>なお、本件事業区間との並行道路の端である端野町3区は、混雑する市街地をバイパスする本件事業による大きな効果が期待される地域ではないと考えられる。</p>
	②	<p>事業目的である現道の交通事故対策について、交通事故による死者は、2003年～2005年の3年間において北見道路との並行道路では0人であり、目的及び必要性に説得力がない。</p>	<p>本件事業区間と並行する現道における2003年から2005年の3年間での死亡事故は0件であるが、人身事故は246件発生している。2005年の死傷事故率(105.2件/億台km)は道内の一般国道全体における死傷事故率(39.5件/億台km)に比べ著しく高くなっている。したがって、本件事業を早期に施行し域内交通の機能回復を図ることによって、交通事故の軽減を図る必要性が認められる。</p>
	③	<p>起業者は、世界遺産になった知床と連絡する道路として北見道路が必要と述べるが、札幌、旭川から知床を結ぶ自動車専用道路に関しては、旭川・白滝・遠軽間の工事が先行し、北見管内に達しつつある。また、石北峠を通る39号線から相内、大正経由で北見市内東8号線を通って、端野網走線に至る観光バスが走っている事実をみても、どちらのルートよりも遠回りとなる北見道路の必要性はない。</p>	<p>本件事業が施行される網走管内には、知床以外にも数多くの観光施設や観光名所があり、北見市及びその周辺3市町には、平成18年には約346万人の観光客が訪れている。本件事業の完成により、観光施設及び観光名所間の連絡強化等が期待される。</p>
	④	<p>起業者は救急搬送のために北見道路が必要と述べるが、救急指定病院である北見赤十字病院は、市街地中心部に位置しており、郊外を回り込んで市街地に入る北見道路は、10分以上よけいに時間がかかり、救急搬送に利用できるのかどうか疑問である。</p>	<p>本件事業区間の救急搬送上の利用については、出発点の具体的な位置や他の道路の交通状況等によって異なるものと考えられるが、北見道路の整備により、救急搬送時間の短縮が図られること、自動車専用道路であることから発進、停止及びカーブ等での揺れが少なく患者の体への負担軽減が図られること、救急搬送時の交通安全性の向上が図られることなどから、円滑な救急医療に寄与すると認められる。</p>
	⑤	<p>北見道路は将来北海道横断自動車道の一部に組み込まれることが想定されるが、北海道横断自動車道のうち足寄から北見までの区間は、抜本的な見直しが行われ、2006年2月の国土開発幹線自動車道建設会議で、北見と陸別町小利別との間の28kmのみが建設されることになり北海道横断自動車道が繋がらなくなった。それにもかかわらず北見道路工事を先行させる目的、必要性及び効果について説得力がない。</p>	<p>現道における通過交通と域内交通とを分散させ、域内交通の機能回復及び交通事故の軽減を図る必要性があること、併せて、本件事業及び現在事業中である北海道横断自動車道の陸別町小利別から北見ICまでの区間が完成することによって、物流輸送等における移動時間の短縮、定時性の確保等の効果があると認められることから、事業を早期に施行する必要性があると認められる。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画	⑥	自動車専用道路に関しては、旭川・白滝・遠軽間の工事が先行して北見管内に達しつつあるので、北見と札幌を結ぶ物流は、足寄や帯広を経ない方が容易であり、本件事業を行う必要があるのか。	本件事業及び現在事業中である北海道横断自動車道の陸別町小利別から北見ICまでの区間が完成することによって、北海道の物流拠点である苫小牧港及び新千歳空港までの時間短縮並びに定時性の確保が図られることから、本件事業は物流輸送の効率化に寄与すると認められる。
	⑦	本件事業の費用対効果はあるのか。	平成20年度に起業者が実施した本件事業に係る費用便益比の点検結果において、費用を上回る便益があると認められる（費用便益比：1.5）。
	⑧	本件計画は一般市民の常識から見ても説明が不透明で、目的、必要性及び効果に疑念がある。抜本的な見直しが必要であり、本件計画路線の中止を求める。	<p>本件事業は、一般国道39号における通過交通と域内交通との分散による域内交通の機能回復及び交通事故の軽減並びにオホーツク地域と道央地域とを結ぶ広域的な高速ネットワークの強化を図ることを目的として、2車線の自動車専用道路を建設するものである。</p> <p>本件事業の完成により、北見市市街地をバイパスする効果として、一般国道39号の沿線住民の日常生活及び経済活動による域内交通に係る機能回復が図られ、交通事故も軽減されるなど、安全かつ円滑な交通の確保が図られるとともに、円滑な救急医療活動に寄与すると認められる。併せて、北海道における広域的な高速ネットワークの強化が図られ、オホーツク地域の農産物等の物流輸送の効率化、定時性の確保に寄与することが認められる。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
ルート選定	①	本件計画は、貴重な自然地域を選んでルートを選定し、事業が周辺環境に与える影響を指摘されることを想定してトンネルと橋梁を多数建設することとしている。	本件事業のルートの決定に当たっては、利用交通量、支障物件数及び地域環境等を考慮して起終点及びインターチェンジの位置を決定した上、その起終点を結ぶ3つの代替ルート案について、社会的・技術的・経済的な各観点から比較を行い選定されていることから、本件事業のルートは合理的なルートであると認められる。 また、本件事業は一般道に比べ安全性の高い自動車専用道路として建設すること及び路面凍結の発生を抑制する排水性舗装によって施工されることから、安全性は確保されていると認められる。
	②	北海道開発局はトンネルと橋が多いと冬期間は危ないとする一方で、北見道路はトンネルと橋が多いルートであり、危ない道路をわざわざ造ろうとしている。	
	③	トンネルと橋梁を多数設ける結果、建設費は、通常の道路開削とは比べものにならないほど高まることが容易に推測できる。	
	④	本件計画路線は、北見市において最も良好に残された自然の中を通過している。環境影響評価書における植生区分図は、計画路線に沿ってのみ作成されているが、周辺を広く含んで作成されるならば、周辺には植林や耕作地等の人為植生が大半を占めていることが理解できるはずである。植生自然度だけから判断しても、何故、自然が最も良好に残された地域をわざわざ通過するようなルートが選定されたのか、極めて不思議である。	
	⑤	国土交通省が推進する「エコロード」の考え方を踏まえれば、ルート計画の段階において、自然性豊かな地域を避ける配慮がされなければならない。これは、生物とそれらの生育地・生息地の保全において、最も重視されてきた観点である。本件計画において、上記の観点から代替計画案がまったく示されなかったことは、根本的な誤りである。	
	⑥	起業者が公有地の比率が多い方が土地の取得に有利であるから本ルートを選定したとするならば、道路を容易に建設することだけを考えたものであり、「エコロード」とは最も離れた考え方である。	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (動植物)	①	本件事業がこのまま進行されるならば、貴重な自然への悪影響を排除できない。	<p>本件事業においては、起業者が、平成13年3月に環境影響評価法等に基づき適正に環境影響評価を実施している。さらに、将来交通量の見直し及び環境影響評価以降に得られた知見を踏まえ、環境影響評価法等に準じて、任意で環境影響評価の照査を行っている。</p> <p>その結果によると、本件事業区間及びその周辺の土地において、文化財保護法における天然記念物等の動物及び環境省レッドリスト等に掲載されている植物等の希少種が確認されている。</p> <p>これらの希少種のうち、本件事業により生息及び生育環境への影響が予測される動植物について、起業者は、学識者、地元市長及び地元自治会長等からなる北見道路整備における環境保全対策を考える懇談会の指導及び助言を受け、モニタリング調査及び適切な保全措置を講じることとしている。</p> <p>また、希少種が確認されている丘陵地においては、主にトンネル及び橋梁構造となっていることから、変更区域の最小化が図られている。</p> <p>なお、樹木伐採については、起業者において、伐採区域の最小化を図るとともに、植生の復元・再生を検討、実施することとしている。</p> <p>以上のことから、本件事業による自然環境及び農業漁業への影響は軽微であると認められる。</p>
	②	北見道路が計画されている地域の自然は、非常に高い価値を持つにもかかわらず、現状の環境影響評価は、その価値を不当に低く見なしている。	
	③	本件事業のため、今後、樹木29,851本が伐採される。樹木を伐採し道路を建設することは自然生態系の破壊そのものであり、地域の農業漁業への影響ははかりしれない。	
	④	<p>環境影響評価書によると、オジロワシは、確認された13ヶ所のうち、2ヶ所が計画路線上、11ヶ所が計画路線から50～5,600mの範囲にあり、懇談会資料の全確認位置図によると、計画路線はオジロワシの行動圏にある。</p> <p>環境庁自然保護局野生生物課編「猛禽類保護の進め方」によると、「巣以外の場所であっても、対象種が生息する上で特に重要と考えられる場所(繁殖期の採餌場所、巣立ち直後の若鳥の行動圏等)が明らかになった場合には、当該場所への影響についても考慮の上、検討する。・・・行動圏面積等をもとに仮の保全範囲を求めることもやむを得ない・・・ただし、この場合には、猛禽類の行動圏が巣を中心に不定形な放射状に広がっていると考えられることから、単純に巣からの直線距離だけで保全範囲を判断することは避けるべきである」と指摘されている。</p> <p>これらを踏まえればオジロワシの行動圏を最低限の保全すべき地域とするべきである。</p>	<p>起業者が行った環境影響評価及びその他の調査によると、本件区間内及びその周辺の土地において、文化財保護法における天然記念物であるオジロワシが確認されている。</p> <p>「猛禽類保護の進め方」(環境庁自然保護局野生生物課編)の中の「単純に巣からの直線距離だけで保全範囲を判断することは避けるべきである」との記述は、調査そのものが繁殖個体に重大な影響を及ぼす可能性があるためと判断される場合(生息上重要となる営巣地、採餌場所などが特定できない場合)等に、既往の調査結果等による行動圏面積等をもとに仮の保全範囲を求める場合の留意事項である。</p> <p>本件事業においては、オジロワシの行動圏について、「猛禽類保護の進め方」に基づき、現地調査(繁殖確認調査、餌場調査)により把握・検討しているため、仮の保全範囲を求める場合には当てはまらなないと考えられる。</p> <p>なお、起業者においては、本件事業の周辺で繁殖が確認されているため、懇談会の指導及び助言を受け、繁殖実態調査、工事中のモニタリング調査等を実施し、また、今後も引き続きモニタリング調査を実施し、騒音及び振動の発生を抑制する機械掘削等の対策を検討するなど適切な保全対策を講ずることとしている。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (動植物)	⑤	<p>猛禽類であるオオワシ、オオタカ、ハイタカ、または国指定天然記念物クマゲラについてもオジロワシと同様の問題がある。</p> <p>懇談会資料の猛禽類の巣確認位置図によると、猛禽類の巣とクマゲラの穿孔木（せんこうぼく）は計画路線上に多数示されており、計画路線がこれらの生息地にあることは明白であるにもかかわらず、「ワシタカ類、キツツキ類については、古巣が確認されたことから、これらの繁殖利用の有無を確認することとする」との記述にとどまっている。</p> <p>評価書や懇談会資料では、本来移動する動物の確認地点が計画路線とどの程度の距離にあるかが示され、行動圏等の生息地において営巣場所等生息上重要である場所からの距離が影響評価の大きな根拠とされている。そのため、計画路線は、多くの希少鳥類の生息地にあたるにもかかわらず、それらの生息に影響がないとの結論が導かれている。</p>	<p>起業者が行った環境影響評価及びその他の調査によると、本件区間内及びその周辺の土地には、文化財保護法における天然記念物であるオオワシ及びクマゲラ、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律における国内希少野生動植物種であるオオタカ並びに猛禽類のハイタカが確認されている。</p> <p>これらの種については、本件事業により生息環境の一部を通過することとなるが、改変区域において繁殖が確認されていないこと、本件区間周辺において営巣は確認されていないこと、生息適地と考えられる樹林環境等の改変面積は小さく改変区域と同様の環境は周辺に広く残されることから、生息環境に及ぼす影響は小さいと評価されている。</p> <p>なお、懇談会資料において、「繁殖利用の有無を確認することとする」とされた古巣については、その後の調査により、工事施工箇所及び施工箇所近傍においては、希少種の利用は確認されておらず、営巣も確認されていない。</p> <p>以上のことから、本件事業による鳥類への影響は軽微であると認められる。</p>
	⑥	<p>工事中及び道路完成後の動物への影響を排除する対策について、影響しないという生物側の反応、生態学的な根拠が示されておらず、その後に影響が続かないという保証もない。</p>	<p>本件事業においては、起業者が、平成13年3月に環境影響評価法等に基づき適正に環境影響評価を実施している。さらに、将来交通量の見直し及び環境影響評価以降に得られた知見を踏まえ、環境影響評価法等に準じて、任意で環境影響評価の照査を行う等、環境への影響について適切に評価等を行っている。</p> <p>その結果によると、本件事業により生息及び生育環境への影響が予測される動植物については、起業者において、適切な保全措置を講ずるとともに、モニタリング調査を実施し、必要に応じて適切な措置を講ずることとしている。</p> <p>よって、本件事業による動植物への影響は軽微であると認められる。</p> <p>本件事業は、南丘及び北見ヶ丘の森林地域をトンネル及び橋梁を主体として通過することから、動物の横断及び移動性は確保されること並びに起業者において土工部に進入防止柵等を設置し事故の抑制を図ることとしている。</p>
	⑦	<p>工事中の騒音・振動軽減対策について、希少な鳥類の生息に影響を及ぼさないという生態学的な根拠が示されていない。</p>	
	⑧	<p>種々の影響について、保全対策を講じ自然に配慮した工法であるから生物各種に影響がないという結論には、生態学的な根拠が示されず、その後の保証がない。</p>	
	⑨	<p>行動圏など生息地の中にある道路は、鳥類を初めとした動物のロードキルが問題視されており、その解決は容易でない状況にある。</p>	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (動植物)	⑩	ニホンザリガニ及び法令上希少な植物については移植を行うことになっているが、移植は、生物多様性条約等に示された生物保全の基本原則に反しているだけでなく、移植後の保証が何らなされていない問題がある。	起業者が行った環境影響評価及びその他の調査並びに懇談会資料等によると、環境保全措置として希少種等の動植物の移植を行うこととされている。起業者は、既に着工している区域において希少種である植物の移植を行っている。本件事業区域及びその周辺には保全対象種の生育環境が分布しており、移植に当たっては専門家から技術的指導を受けた上で従前と同様の環境に移植した結果、その後のモニタリング調査により移植した植物の生育を確認している。
	⑪	希少な植物をその自然な生育地とかけ離れた場所へ移植した結果、枯死させるなど、その後の保証がない現状にある。	また、ニホンザリガニについても、既に着工している区域において個体移植を実施しており、移植に当たっては専門家から技術的指導を受けた上で、沢の上流の生息適地へ移植しており、その後のモニタリング調査でも生息が確認されている。
	⑫	ニホンザリガニの移植については、懇談会資料に、北海道網走土木現業所北見出張所による移植事例が掲載されている。これは、北見市近隣の置戸町において、砂防ダム工事に伴って約3,000個体のニホンザリガニを移植した例であるが、その後の新聞報道によると、その9割がいなくなってしまった。この事例は、まさに移植後の保証が全くないことを示している。	起業者においては、今後着工する区域においても同様の保全措置を講じることとしている。
	⑬	懇談会資料によると、エゾモモンガに対する環境保全措置として、人工的な巣箱を設置する対策が行われているが、本来的な保全にはならない。	本件事業においては、起業者が、平成13年3月に環境影響評価法等に基づき適正に環境影響評価を実施している。その結果によると、エゾモモンガの保全対策については、学識経験者の意見を踏まえ、計画路線が通過する巣の利用状況等を調査し、代替施設として巣箱の設置等の保全対策を実施するとともに、事後調査を適切に実施し、影響が確認された場合には、保全のために必要な対策を講ずることとしている。さらに、事業を進めるに当たっては巣が確認された樹木を極力改変しないよう努めること及び巣周辺樹林の改変を最小化することに努めることから、環境保全目標を満足するとされている。よって、巣箱の設置は適切な保全措置と認められる。
	⑭	工事中の汚濁水に関する対策により、汚濁水が河川の魚類の生息の影響を及ぼさず、それを捕食する鳥類にも影響しないという根拠が示されていない。	本件事業における工事によって水質への影響が予測される場合には、起業者が適切な対策を行うこととしている。なお、既に工事に着手しているトンネル工事においては、起業者の濁水処理の結果、工事による放流水のSS（浮遊物質量）の濃度は、常呂川における放流箇所の上流の値と比較しても小さいものとなっている。よって、本件事業により発生する濁水の影響は軽微なものと認められる。

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (動植物)	⑮	完成後の排気ガス・騒音・照明等が希少動物の生息に影響を及ぼさないという根拠が示されていない。	本件事業が動物に与える影響については、起業者が、平成13年3月に環境影響評価法等に基づき適正に環境影響評価を実施している。さらに、将来交通量の見直し及び環境影響評価以降に得られた知見を踏まえ、環境影響評価法等に準じて、任意で環境影響評価の照査を行っている。 環境影響評価書によると、起業者は、供用後においても予測し得なかった著しい影響の発生がみられる場合には、必要に応じて環境に及ぼす影響について調査を実施し、保全対策を実施することとしている。
	⑯	工事用取り付け道路は、計画路線の他に設けられるが、その影響について全く触れられていない。	工事用の取り付け道路については、基本的に既設道路等を利用することとされており、起業者は、工事着手前に新たに希少な動植物が確認された場合、学識経験者の意見を聞き、現地調査を実施した上で、これらの生息及び生育環境に及ぼす影響が最小限となるよう必要に応じて適切な保全対策を講じることとしている。 よって、本件事業による影響は軽微であると認められる。
環境 (景観)	①	現在、北見市街地から南方へやや見上げる当該地域の自然景観は、自然林を主体とした緑の山として素晴らしいものがある。 しかし延長10.3kmの中に多数の橋梁を設けるこの道路計画は、多数の橋梁を市民に見せることになり自然環境としての損失が大きい。	起業者が橋梁の計画及び設計を行う際には、橋梁の構造形式、色彩等を検討し、自然環境との調和を図っていくこととしているため、自然景観に対する損失は軽微なものと認められる。
	②	急斜面のトンネル坑口付近等では危険防止のため、樹木ではなく外来のイネ科草本が植えられるかコンクリートで固めるのが通常であるので、自然環境と調和する保証がない。	起業者が行うトンネル坑口周辺の施工方法は、現地で発生した伐採物や伐根物の破砕物を吹き付けし、地域資源の再利用及び循環を図るとともに、自然環境の復元が図られる施工方法としていることから、自然環境との調和は可能な限り図られると認められる。
	③	現在進められている「在来種工法」は、種子供給の点から北海道の自生種を使用した例がほとんどない。	起業者においては、他事業での成功実績も踏まえて、学識者及び有識者の指導に基づき、在来種及び自生種の復元に向けて、萌芽性のある在来木本を現地採取し、稚樹、根株移植等を行うとともに、表土の移植、種子吹きつけ等を行うこととしている。