

第2回豊田・岡崎地区研究施設用地開発事業に係る説明会の発言概要

1 主催者あいさつ<企業庁企業立地部長>

豊田・岡崎地区研究施設用地開発事業は、トヨタ自動車株式会社の新しい研究開発拠点の用地を造成し、研究開発棟やテストコースなどを建設していくものです。

自動車産業は本県のリーディング産業として関連する企業の裾野が広く、今後さらに技術開発を繰り返しながら、環境対応車の開発や車の安全性の向上など、社会に大いに貢献していただくことが求められています。将来の愛知県を支えるためにも、ぜひともやり遂げなければならない事業として、県を挙げて推進しているところです。

その一方で、この事業区域は、いわゆる里山環境となっており、環境保全には十分配慮していく必要があると考え、専門家始め、さまざまな方々のご意見を踏まえながら、希少な動植物の生息・生育環境を保全していくために、森林と水田を一体的に残すなど、土地利用構想を見直してきました。

この里山環境を動植物の生息・生育場所として維持できるよう、有識者の方々に構成する自然環境保全技術検討会を立ち上げ、保全対策や管理手法について技術的な面からご検討をいただいているところです。

まだ計画が固まっている状況ではありませんが、多くの方々に現在の状況をご説明し、事業へのご理解をいただくとともに、広くご意見を伺うため、昨年12月の豊田市内に続き、本日、第2回目の説明会を開催させていただきました。

私どもとしては、できる限り多くの方々のご意見をお聞きしながら、環境に配慮したよりよい事業計画にしていきたいと考えていますので、皆様のご理解、ご協力をお願いしてあいさつとします。

2 事業者からの説明

(1) 地域のさらなる発展と自然環境との共生をめざして<企業庁>

この事業は、本県の基幹産業である自動車産業を、引き続きこの愛知で発展させていくため、新たな研究開発施設を整備し、本県の産業振興や地域の活性化につなげていくものです。

主な経緯ですが、平成18年9月には、地元代表からトヨタ自動車に立地検討を、また豊田市、岡崎市に協力を要請されました。19年2月には、トヨタ自動車、豊田市、岡崎市から愛知県に対して開発要請がされました。これを受け、本県として開発実施の公表をし、7月には環境影響評価方法書を公告・縦覧しました。20年9月には、サンバの営巣状況などを踏まえ、土地利用構想の見直しを公表したところです。21年4月には、自然環境保全技術検討会を設置し、残置森林や水田の保全対策、維持管理手法を有識者の方々に検討いただいています。10月には、「新研究開発施設のあらまし」がトヨタ自動車から公表されています。

事業区域の位置は、東海環状自動車道の豊田松平インターチェンジ、名鉄豊田市駅と東岡崎駅からアクセスに優れた場所となっています。トヨタ自動車の本社から車で約30分の距離となっています。

事業区域は、豊田市の旧下山村と岡崎市の旧額田町にまたがる約660haで、研究開発棟、実験棟、テストコースなどを整備し、施設全体の供用時には約4,000人が働く予定です。

事業区域の北側を通過する国道301号が主要アクセスルートとなります。

この区域は自然公園などの自然環境を保全する地域として指定された場所とはなっていません。

この地域では、人工林の割合が高く、間伐遅れの森林が多くなっています。また、農業就業人口に占める60歳以上の割合も、全国、愛知県平均に比べて10ポイント程度高く、高齢化が進んでいる状況です。耕地面積も、この25年で約25%が減少しています。旧下山村では児童生徒数も少なくなっており、いくつかの小学校も廃校されている状況です。

この事業は、愛知県の条例に基づき、環境影響評価のを実施します。環境影響評価方法書は、平成19年7月に公告・縦覧し、住民の方々や愛知県知事から意見をいただいています。

これらの意見を踏まえ、現在は現地での環境調査を引き続き実施しており、調査状況等も勘案しながら事業計画を検討しているところです。今後、それらを踏まえ、環境に与える影響を予測・評価し、その結果を環境影響評価準備書として取りまとめます。

その後、準備書に対する住民意見や知事意見を踏まえた環境影響評価書を取りまとめ、公告・縦覧して環境影響評価手続を終え、各種手続を経て、造成工事に入る予定です。

なお、環境調査や保全対策など全般を通して、専門家の方々からご指導、ご助言をいただきながら実施しています。

自然環境調査について説明します。

調査の範囲は、事業区域周辺も含めた約2,000haを基本としていますが、猛禽類については飛翔エリアが広いことから、専門家のご意見等も踏まえ、約7,000haとしています。

自然環境調査にあたっては、専門家のご指導、ご意見を伺うとともに、地元にもご協力いただきながら慎重に実施しています。

現在までの調査の結果、確認された動物種は、ほ乳類が23種、鳥類が141種、は虫類が12種などとなっています。

猛禽類とミゾゴイの営巣状況について説明します。

猛禽類の調査範囲は、平成19年は約2,000ha、20年と21年は約7,000haに広げて実施しました。事業区域内のサシバの営巣は、19年に3カ所、20年に2カ所、21年に3カ所が確認されています。同じく事業区域内で、ハチクマは20年のみ1カ所の営巣が確認され、オオタカの営巣は確認されていません。また、ミゾゴイは21年に初めて、事業区域内で2カ所、事業区域外で1カ所の営巣を確認し、事業区域内の1カ所で幼鳥3羽が巣立ちしました。

ミゾゴイの営巣を確認したことから、専門家のご意見を踏まえつつ、今年も引き続きミゾゴイの調査を実施しています。

調査結果も踏まえ、ミゾゴイの保全対策を検討しています。

植物は、シダ植物が120種、種子植物が914種確認されています。

希少な猛禽類などに配慮し、当初から2回にわたって改変面積を縮小しています。土地利用計画の見直しに伴い、事業区域の約6割が森林や谷津田の、いわゆる里山環境としてそのまま残ることとなりました。

動植物の生息・生育環境となる森林・谷津田の保全・維持管理手法や、里山の安定的な維持管理手法を検討していただくため、昨年4月に有識者を構成員とする自然環境保全技術検討会を設置しました。

現在、検討会では、さまざまな観点から活発にご議論いただいております。最終的には提言をいただき、それを今後取りまとめる準備書など、環境影響評価に反映するとともに、提言に留意しながら事業を実施してまいります。

開発と生物多様性の保全の両立、企業がかかわる里山再生のモデルが提案できればと思っていま

す。

里山は、高齢化や後継者不足などによって荒廃が進み、その結果、里山に依存する多くの動植物が減少、保水機能の低下なども心配されています。そこで、今回のように事業区域内で広く残ることとなった里山を、企業と地域が協働して安定的に維持管理していくとともに、その成果を地域に広げ、それによって地域コミュニティやにぎわいを復活する。そして、このような取り組みが持続可能な開発と生物多様性の保全の一つのモデルとして、他地域にも波及していくきっかけになればと考えています。

そして、地元の皆様に設立されています、しもやま里山協議会に、それらの役割が期待されるところです。しもやま里山協議会では、今年、生態系に配慮した水田耕作の勉強会を行ったり、間伐、炭焼き、里山整備体験や、子供たちを対象とする教室を開催するなど、里山保全につながる様々な活動、試みを行っていく予定と聞いています。

(2) 新研究開発施設の必要性とあらましー環境配慮の検討状況<トヨタ自動車株式会社>

「新研究開発施設の必要性とあらましー環境配慮の検討状況」につきまして説明をさせていただきます。

トヨタ自動車は、創業以来「モノづくり、クルマづくりを通じて社会に貢献する」ということを理念に掲げ、その実現に努めてまいりました。自動車は、人、物の移動手段としまして社会に必要不可欠なものです。自動車の持つ環境性能、安全性能などを一層向上させることが、これからの車づくりに大変重要となっています。環境性能の高い車の開発が求められ、安全性能の進化も大きな課題です。

環境性能、安全性能以外についても、世界中のお客様から、車に対してさまざまなご要望をいただいています。それらの安全性能や環境性能などのご要望にお答えをしていくため、各種の車両性能にかかわる試験評価項目を多数設定し、製品としての車の完成度を上げていくことが必要です。世界各国の使用環境、あるいは各国地域に様々な規制があり、これらの対応などにより、車の基本部分に関わる試験評価の数は年々増加しています。

お客様の多種多様なニーズにお答えするため、トヨタ自動車は、グローバルに研究開発を実施しています。その中で、コア技術開発をすべて日本で実施しており、今後もコアとなる技術開発は日本で実施をしていきたいと考えています。

愛知県の本社のテクニカルセンターでは、製品としての車を開発しています。静岡県にある東富士研究所では、将来の車に活かせる様々な技術研究をしています。北海道士別市の士別試験場では、限られた条件下での特殊試験として、寒冷地試験と超高速試験を行っています。

本社テクニカルセンターには、各種の実験棟、テストコース及びその周辺施設があります。その中で、まずデザイン決定、そこから設計、さらに部品や車両の試作をし、部品や車両の試験評価を実施するという流れになります。さらに、その評価結果に基づき、直すところは直すというように設計にフィードバックをするという流れを繰り返しながら品質を高めています。これが車の開発の大きな流れです。

この際に試験評価と対策検討を繰り返し実施していくことが大変重要で、そのことを通じて、お客様へお届けする車の品質を向上させています。

ただし、現在、一部の試験評価は、本社地区だけではやり切れず、静岡県の東富士研究所にて、やむなく分担をしている状況です。

次に、現状の施設の課題です。

- ①燃費に非常に大きな影響を与える車の走行抵抗を低減する技術を開発し、環境性能向上対応を進める必要があります。
- ②実際にある道路を模擬した試験評価を行い、予防安全等の技術開発対応を進める必要性があります。
- ③電子制御部品や車の基本性能向上のための新技術開発に伴う試験評価の量が増えているというものに対する対応が必要となっています。

これらの課題を解決するために、本社テクニカルセンターの業務の一部を担う新研究開発施設が本社地区にぜひとも必要だとトヨタ自動車は考えています。

今回の予定地は、本社テクニカルセンターから距離で約 15km、移動時間で約 30 分という関係にあり、車の開発を進める中で迅速な対応が可能と考えています。

次に、この新研究開発施設に必要な機能を説明します。

車の試験評価を実施するために、テストコースはもとより、部品を組みかえる、試験車両に組みつける車両整備場、走行試験の前後に室内でさまざまな測定等を行う実験棟、さらには、そこから得られるデータ解析や対策を検討する事務棟が必要で、これらは繰り返し、また連続した試験評価の流れとなっており、密接にかかわり合っていますので、同じ敷地内にどうしても必要だと考えています。

施設の規模は、上記の業務を一連で実施するため、現在検討している規模がどうしても必要だと考えています。

その他に必要な条件が幾つかあります。地形の条件として、空気が余り薄くなりすぎると評価できない項目があるため、標高 500m 以下ということが必要です。気象条件では、風が余り強い場所では評価できない項目もありますので、平均風速 3m/s 以下という条件が必要です。車のデザインが販売前に外部に漏れないよう、周辺から開発中の車両が見えないという機密管理が大変重要です。

次に、事業の計画概要について説明します。

東側のエリアには、2km の水平な直線路、高速道路を模擬した評価路など、10 種類のテストコースと車両整備場を計画しています。施設の配置については、希少な動植物の生育・生息環境として南側の谷津田環境を残し、水田と森林を保全します。この保全エリアは機密エリアの外部と位置づけ、環境学習のフィールドとして、広く皆様にご活用いただこうと考えています。

西側エリアのうち、北側のエリアには、各種の実験棟、事務棟を計画しています。南側のエリアには、山岳地の道路を模擬した評価路と車両整備場を計画しています。この評価路の内側と北側エリアの西側に残る里山環境は、主に希少な鳥類等のための生息環境として保全をし、水田の維持・継続、森林整備等により生物多様性の向上を図っていきたいと考えています。

当施設のコンセプトについて説明します。トヨタの基本理念や地球環境憲章、生物多様性ガイドラインにのっとり、三つの考えをコンセプトとしています。

一つ目は、環境性能、安全性能、走りの感動を高次元で達成する研究開発を進めること。二つ目は、自然を活用し、自然と調和する施設の建設、運営をすること。三つ目は、人づくり、社会づくりにより地域に貢献をすることです。

環境配慮に関する検討は、基本的なステップによって進めています。

初めに、環境影響の回避策についてご説明します。平成 19 年からこれまで大きく 2 度、計画の見直しを行いました。それにより事業の改変面積は、当初の約 410ha から約 270ha に低減しています。

これはさまざまな方々からのご意見を踏まえ、調査により生息が確認をされましたサシバなどの希少な動植物の生息に配慮して、可能な限り、その営巣環境や餌場環境の改変を極力回避したことによるものです。計画の見直しに伴う保全エリアですが、森林と谷津田環境を合わせて約390haになります。これは計画地全体の59%を占めます。造成緑地も合わせますと、事業地の約72%が緑に覆われる計画です。これら保全エリアや造成緑地は、生物多様性の保全を目的として、トヨタ自動車が責任を持って維持、管理を行います。

次に、環境影響の低減策についてご説明します。

トンネルや橋梁化による地形改変面積の削減、近自然工法により尾根・谷筋の保全、調整池を利用した水辺環境の創出を図ります。これにより、動物の移動経路の確保や水生生物の生息地の保全を図ります。

次に、代償措置のご説明をいたします。

各希少種につきまして、生息環境の把握のため営巣環境や餌場環境などの調査を行っています。それらの結果に基づき、非改変区域での生息環境の創出と維持管理方法を検討しています。例として、猛禽類のサシバの保全対策としては、営巣木となるアカマツを含む針広混交林の保全、餌場環境の維持向上策として、環境保全型農法の実施や落葉広葉樹林の保全を検討しています。各希少種の保全対策及び森林や水田を含む里山生態系全体の保全と、その維持管理手法は、自然環境保全技術検討会のご意見を伺い、検討しています。

里山における森林環境保全の取り組みをご説明します。事業地内の大半を占める人工林では間伐遅れの林が多く見られることから、適切に間伐し、水土の保全等の機能を持った健全な森林を育成します。また、広葉樹林は人工林よりも多様な生物の生息環境であることから、一部の人工林については、優先的に針広混交林化、または落葉広葉樹林化を図ります。

谷津田環境の保全に関する取り組みをご説明します。基本的には、農薬、化学肥料、除草剤を極力使用しない環境保全型農法の採用を検討していますが、この地域に適した農法を地元の方々にご協力をいただき、試行しています。また、放棄水田の復旧も行っています。

次に、施設供用後の環境配慮について、3点ご説明します。

事業着手後も継続的に環境モニタリングを実施します。また、地域への貢献として、環境学習施設の運営による体験フィールドの提供も検討します。環境活動に関する情報は積極的に公開し、他の地域の参考にしていただけるように情報を発信します。

今後の課題ですが、計画を固めていく中で、より一層の環境配慮を検討します。また、地元の方々と連携をした里山保全活動のあり方を検討します。

これら新研究開発施設における活動を通じて、地元の方々を始めとする多くの方々との協働を図りつつ、地域の自然や社会の維持、発展のために取り組んでまいりたいと考えています。

3 事業に対する団体からの意見<財団法人日本野鳥の会>

私どもは、主に野鳥とその生息環境の保全ということで、人間社会と何とか折り合いをつけて暮らしていこうということを掲げて活動している団体です。私どもと同じように、主に野鳥などの自然環境を守ろうということで活動している団体の方から、今日、意見を述べさせていただくことになりました。こういう時間をつくっていただいたことについて、愛知県企業庁に感謝したいと思います。

これまでの経緯を申し上げます。昨年の夏に、ミゾゴイという里山にいてちょっと地味な鳥でな

かなか姿を見ることができない、少し謎に包まれている鳥が、巣をつくっていることを私どもも発見しました。それを契機に、8月上旬、愛知県企業庁とトヨタ自動車に、この里山の環境を破壊しないでください、里山環境ではない場所でこの事業はできないのでしょうか、ということを上げる要望書を出しました。そのときに、同じような思いを持っている方々が多いと思ったため、公開の場で説明と協議を行ってほしいということもあわせて要望し、昨年来交渉してきた結果、今回こういう場が持たれることになったと認識しています。

今日は、「愛知県野鳥保護連絡協議会」から、下山地区の生物多様性、野鳥は貴重であるということの発表と、「21世紀の巨大開発を考える会」から、この計画に対して疑問に思っている点、どうして里山を破壊するのか、生物多様性条約会議開催で世界の目が集まっている中でどうして生物多様性、生き物の豊かな土地を破壊するのか、果たして共存するのか、といった意見を発表したいと思います。

(1) トヨタテストコース計画が絶滅危惧鳥類に与える影響－生物多様性の保全のために＜愛知県野鳥保護連絡協議会＞

企業庁は、野鳥保護、特に埋め立てでは、我々を無視して何もかも続けてきました。今回初めて、企業庁から私どもに対して話があるから聞いてくれという話をいただきました。今までは、さんざん愛知県の自然を壊し続けてきたことを、まず頭に置いて私どもの話を聞いていただきたいと思います。

愛知県では、2009年の時点で398種類の野鳥の記録があります。その中で、約20%に当たる80種が県の絶滅危惧種に指定されています。愛知県指定の絶滅危惧種80種類の中で、豊田市下山地区には、単なる通過を含む、生息の可能性がある種が、およそ37種類います。下山地区では要注意と思われる約20種類を選んでご説明します。

野鳥の中でも特に留鳥として、その地で1年を通して生活する種は、その場の環境に対する指標種として非常に重要です。留鳥の代表である昼の猛禽としてはオオタカが挙げられます。オオタカは、数十年前までは非常に数の少ない猛禽で、保護すべき野鳥の代表種でした。こうした保護が功を奏したことと、オオタカの中に平野部、市街地に分布を広げてきたドバト、キジバト、ムクドリなどの鳥を食べる個体群があらわれ、今現在は平野部では増えています。ただ、オオタカの本来の生息地であった下山村のようなところでは、増加傾向ではなく、かえって減少傾向が見られています。今は確かに増えています、この増加が一時的なもので終わる可能性も十分考えられると思います。

ハチクマは、その名のとおりハチを主食するタカです。初夏に夏鳥として渡来し、繁殖期のはじめまではトカゲなどの両生類や虫類を主食としますが、雛がかえるころからハチの幼虫が主食になります。アシナガバチからミツバチ、オオスズメバチ、へボと呼ばれるクロスズメバチ、ハチなら何でも食べるようになります。下山を始めとする西三河山間部の住民と食文化を同じにする、非常に身近なタカと言えます。

サシバも夏鳥のタカです。主食は、カエルやヘビなどの両生類、は虫類あるいは大型のムカデや昆虫などですが、何でも食べます。里山の環境が良好であった20年余り前までは、知多半島や渥美半島、県内全域にある平野部の端のあたりから丘陵地、山岳地帯、非常に多く分布していた普通の里山のタカでした。しかし最近、豊田地区では東海環状線よりも東に追い詰められ、平野部もちろん、知多半島とか渥美半島からは姿を消しています。下山周辺のみが県内で比較的生息密度の

高い場所として残るだけになっています。ここ数年、全国的な傾向として、里山の代表であるサシバが里山離れの傾向にあることがわかっています。あちこちで里山を追われて、山の中だけで生活するサシバが増えています。計画地には、里山系のサシバが3つがいほど残っていますが、このうちの1つがい分の繁殖エリアは事業により多分なくなるだろうと思います。

夜の猛禽の代表はフクロウです。主食としてはネズミや小鳥類、あるいはヒヨドリやムササビなどを食べます。今の計画地とその周辺には、恐らく10つがいぐらいが生息していることが推測されます。環境の変化と生息数の変化は比例しますので、今後、このフクロウの数が減りましたら、多分環境が悪くなったというふうに、モニターとしては最適な種だと思います。

また、夏鳥を代表するのはアオバズクというフクロウです。30年ほど前までは、県内の平野から山地まで、夏の夜を代表するフクロウの仲間でした。アオバズクは昆虫を主食とする夏鳥で、下山でも恐らく40年ぐらい前には、あちこちからの神社とかお寺から声が聞こえたはずですが、今は非常に数が減っています。

コノハズクは、数年前に愛知県に依頼されて愛知県中を探しましたが、光があると全然だめな種なので、山の中に多分10つがいもないでしょうというぐらいです。ただし当時、恐らく40年ぐらい前には下山でも普通に生息していたと思われます。

アオバズクにしるコノハズクにしる減ってしまったんですが、この原因は何かといいますと、夜の光。いい道路ができて車が高速で走るとなると、まず、光が多くて、夜暗いところで生活するフクロウ類には迷惑なだけでなく、餌となる虫を殺し続けるわけです。トヨタさんも車をつくれるなら、色々なことを考えていただいて、こういった生き物を殺さないような車を考えていただきたいと思います。

フクロウの仲間ではありませんが、ヨタカも以前は非常にたくさんいました。夜飛びながら虫をとらえるため、街路灯とか車の前照灯に集まる虫を食べようとして車に当たって死んでしまうことから、ここ30年ぐらいの間に、ほとんど絶滅に近くなっています。テストコースができて、夜は走らんと聞いていますが、もし夜走ったら、例えばメインコースや山岳評価道路などで、前照灯をつけて走った場合、簡単に抹殺されてしまいます。

次はミゾゴイです。私が愛知県レッドデータの鳥類を担当しているため、昨年暮れアドバイザー一会議の委員から、「そういうのがおのになぜ初めから言わなかったのか」というようなおしかりを受けました。前もって私の方に相談があれば、計画地内にはこういう鳥がいますよ、という進言ができましたが、公表されてから仲間内からこういう計画があるということを知られました。

塩漬けになっている愛知県の中の埋立地にちょっと手を加えれば、愛知県の絶滅危惧種に指定された80種類のうち、3割ぐらいは助かります。このようなことを愛知県に対しても企業庁に対しても、ずっと前から言い続けていても、全く無視です。今回でもCOP10があるというので、こういうことに少しは力を出してください。ちょっと気を使ってもらえれば絶滅危惧種を含めて、簡単に環境を守れます。私たちの希望が聞かれるなら、通ることがあれば、協力して頑張ろうかということもあります。私の場合は、初めから色々な話を聞かせていただいて、色々相談に乗らせてもらっていますが、その場で話をしても、今まで全く聞いていただけませんでした。

(2) 里山を壊すトヨタテストコース計画の問題点<21世紀の巨大開発を考える会>

5年前、愛知県では愛知万博を行いました。愛知万博の最初の計画が580haでしたが、オオタカがいるということで、海上の森を残そうということで、長久手会場が158haと瀬戸会場15ha、総面

積が 158ha プラス 15ha に落ち着いて行われました。海上の森が残ったという意味では評価すべきことと思いますが、環境万博と言われたあのかのときの経験と理念はどこへ行ってしまったのかと思います。

また、今年には生物多様性条約の国際会議（COP10）が開催されます。生物多様性条約とは、地球上の多様な生物をその生息環境とともに保全し、生物資源を持続可能であるように利用し、遺伝資源の利用から生じる利益を公正かつ衡平に配分しようとするものです。193 カ国と、ほとんどの国が加盟しているこの国際条約は、生物多様性を資源として位置づけています。

問題点として、10 点ほど挙げました。

まず、極めて巨大な開発であるということ。これが多分 5ha の開発だったら、こんなに問題にならなかったと思いますが、660ha はディズニーランドの 13 倍、東京ドーム 141 個分。愛知万博長久手会場の 4.2 倍。そのうち造成する改変区域が 270ha という 4 割です。270ha しか改変しないと企業庁は言われますが、それでも巨大です。

さて、本当にテストコースが必要なのかということについて、先ほど説明があったわけですが、我々が簡単に調べた結果、トヨタ自動車には、北海道士別、東富士、本社のテストコースの他に、実際は田原工場にも幾つかコースがあります。その他、高岡工場、九州工場、関連のダイハツ、日野にもあります。エンジンをつくっているヤマハもテストコースを持っています。アイシンは藤岡テストコース、デンソーも額田にテストコースを持っています。アリゾナのテストコースは、多分、1 週 20km ぐらいあるんですかね。こんなにコースがいっぱいあるということです。

それから、どうしてもここに必要なのかと、それが私がどうしてもよく分からないところです。今回、660ha のうちの 270ha を造成して、その分の 85ha を造成緑地として、また木を植えるということですから、利用するところは 185ha です。660ha の 28% だけなんです。ですから、田原の埋立地を代替地としてもいいのではないかと考えています。それで十分ではないかと思っています。現在、田原 1 区には 75ha 残っており、田原 4 区には 200ha あるということになっています。そこを何とかすればいいのではというのが、我々の提案です。

田原 4 区については、蔵王山から丸見えなので、ここは向いてないと思います。田原 1 区は今 75ha しかないと言いますが、ここにはトヨタの田原工場もあるわけで、工場をつぶせばいいんです。里山をつぶすよりも。工場をつぶさなくても駐車場も随分ありますから、そこでつくっていただければいいんじゃないかと思っています。

貴重な動植物が山の中にいっぱいいます。サシバというのが今いろいろ問題になっています。そうこうしているうちにミゾゴイが出てきて、今、随分色々やっていると。県のレッドリストで IB 類、EN のヤマセミというのは、この近くで繁殖していますが、テストコースができれば、多分いなくなるのではないかと思います。

次に、アクセス道による環境破壊についてです。この事業では 270ha が改変面積ということですが、実際はアクセス道をつくらなければいけません。さらに周辺の道路も当然よくしなくちゃいけない。トータルでどれくらいの自然を壊さなくちゃいけないということですが、この改変面積と予算がわかれば、次回で結構ですので教えて下さい。また、また、県道建設にはアセスは必要ないですね。規模にもよるんでしょうが、この辺も、また問題であると思います。また、岡崎市北部に花園工業団地があります。ここの就労者が 3,300 人で毎朝大渋滞が起きています。だから今度、テストコースができれば、よっぽど整備しなければいけない。その環境破壊についても数字で教えてください。

ここから先は我々の専門外ですが、問題点としては大きいためお話しします。

愛知県企業庁が買収、造成を一企業のためにやるということが、本当にいいのか。また、職員の給料はトヨタ自動車が負担しているという話です。実際買収に当たっては、豊田市、岡崎市の職員が行いました。企業庁が最初にこの計画を記者発表したとき、希少生物がいても開発の中断はしないと申しました。それでは、トヨタさんがかわいそうですね。主役はトヨタさんですから。そういう感覚で開発されては困るということです。

しもやま里山協議会のような協議会は、テストコースができなくても、下山村には必要ではないかと思えます。ただ、ボランティアでやっている限り下山のためにはならないので、お金が回るシステムをつくらないと意味がないと思っています。いつまでも下山の人がボランティアでやるというのは、どうかと思います。

雇用の場がどれほど生まれるか私は分かりませんが、もし雇用の場ができたとなると、今まで下山の山村で林業、農業で生計を立てた人がいなくなります。そうすると、下山地区全体は荒れると思います。

下山は活性化されるのか。4,000人が就労するからといって、地元の雇用は、多分清掃とか食堂とか守衛とかと思われまます。ただ、アクセス道を整備すると、下山の人をわざわざ採用しなくても、豊田、岡崎から通ってくるようになるのではないかと思います。トヨタ自動車が4,000人雇用する場所ですと、社内に生協みたいなものが完備されて、社員はIDカードで何でも買えるわけで、コンビニすらできないのではと思われまます。

巨大な開発の場合、ミチゲーションという手法が最近はとられますが、まず、回避。縮小と回避は違います。回避というのは、やめて、別の場所に行くということです。

低減の中の最小化というものですが、この最小化がきちんに行われているのかどうか。トンネルとか橋をつくって軽減をしているということですが、270haを造成してしまうわけですから、残りの390haを残すにしても、代償としては余りにもお粗末過ぎるのではないかと思います。

アセスのフローの中で、今現在は調査と一部予測が進行しているかもしれない。この段階で、買収が終わってしまったこと自体、本当にいいのかなという気がしています。

4 会場からの意見

○発言者1

21世紀の巨大開発を考える会から話があったように、田原地区をいろいろ工夫し、トヨタテストコースを少しでも田原地区へ移す、あるいは他の場所に移すことはできないのでしょうか。そして、テストコースとして2,000mの直線路、周回路6kmが必要な根拠について説明してください。

アクセス道の面積や予算について回答してください。

○トヨタ自動車(株)の回答

田原、高岡や九州等の工場にあるテストコースは、すでに生産・販売している車の品質検査のためであり、機密管理等の必要性のないテストコースです。豊田・岡崎地区の研究施設は、将来のための新しい車の開発のため、機密保持を守りながらつくらなければいけないテストコースであり、性質、目的が違うという点について、まずご理解ください。

田原が代替地となるかどうかについても、色々ご指摘をいただきまして、トヨタ自動車としても検討しましたが、やはり難しいと思っています。その理由として、一つには、田原は海のすぐそば

の土地で、大変海風が強く、新研究開発施設に必要な気象条件としての平均風速 3m/s 以下の条件を満たしません。また、販売前の車を研究開発するため機密保持は非常に気を使っています。しかし、蔵王山からは、田原 1 区、田原 4 区とも見えてしまいます。また、スペース的にも、田原 1 区、4 区とも手狭と考えています。田原工場の土地を使って研究開発施設に転用すればいいのではないかとのご提案もありましたが、田原工場は、今現在そこで勤務している従業員が 8,000 人～9,000 人規模でいますので、ご提案のようなやり方も当社としては難しいなと思っています。

次に、直線 2 km と周回路 6 km がなぜ必要なのかという質問ですが、大規模なテストコースの必要性については、安全性や環境性の技術開発にあたり、長距離のテストコースを用いて、ある程度的高速で走った場合の燃費性能試験が大変重要な研究開発項目となっています。スピードが上がった場合の空気抵抗、エンジン関係やタイヤ等様々なところで抵抗力が生まれますので、例えば、そういうものの抵抗を少なくして、燃費のいい車を開発していくためには、どうしても長い距離のテストコースが必要と考えています。

○企業庁の回答

研究施設へのアクセス道路については、国道 301 号をメインルートとし、その他の県道東大見岡崎線などの既存の道路ネットワークの活用を基本と考えています。現在でも交通支障箇所になっている箇所は、道路管理者が一部道路改良について計画がなされていると聞いています。企業庁としては、研究開発施設へのアクセスで、地域の皆様にかかる負担ができるだけ少なくなるように、また、開発事業の進展に応じて必要な渋滞対策が図られるように道路管理者へ要望していきたいと考えています。

先ほどご質問がありました改良に係る改変面積やその事業費については、私どもから各道路管理者へ、こういうお話があったということを伝えていきたいと考えています。

○発言者 2

地元住人としてお願い申し上げたい。

今回の開発事業の話を知ったときに、過疎化が進む中山間地域にとって、またとない活性化のチャンスだと大歓迎しました。

里山は、人が手を入れないと死んでしまいます。将来は子供や孫たちに、この緑地を守ってほしい。そのためには何をすべきかということを考え、香恋の森づくり推進協議会を立ち上げました。昨年、事業地の森でどんぐりを拾い、牛乳パックを利用した鉢にそれをまき、今それぞれの学校に持ち帰って、子供たちが世話をしてくれています。これを毎年繰り返し、数年先には事業地内の造成地域に植樹をし、香恋の森として子供たちと一緒に見守っていきたいと思います。

今回の開発事業をきっかけにこうした活動を行い、命や自然の尊さを大切にすることを養い、経済活動と自然との調和に配慮した下山地区の未来環境をつくり、守っていく子供たちを育て、さらにその輪を広げていきたいと思っています。そのためにも一日も早い事業の推進を地元住民としてお願いいたします。

○発言者 3

いくら森林を守ると言っても、森林の絶対面積は減るわけですから、これまでの開発でどんどん貴重な動植物がいなくなっており、その道をまた歩むことになると思います。代替地をもう一回真

剣に考えていただいて、できるだけこの場所を使わないように望みます。

それで、荒れている人工林を自然林に戻すなどの取り組みをしていただいて、森をつくっていく作業を、この場所でやっていただきたいと思います。

道路の問題について質問します。アクセス道路、周辺道路はアセスメントの対象ではないということでしたが、どの程度の規模の工事になればアセスメントの対象になるのですか。小刻みに区切って工事をすればアセスメント逃れができるわけで、そういうことを考えているのではないかと疑問を持ちました。道路計画の全体像を示していただいて、できたらアセスメントをしていただきたいと思います。

○発言者 4

多くの点で万博前に行われた、企業庁がやった中部空港と同じようなスタンスで進められていて、全く教訓として生かされていないということを、まず最初にお話をしたいと思います。

環境調査を始めているのは非常に望ましいことなのですが、方法書ができて、色々な意見をもとに調査をきちっとやっていくスタイルをとっていただきたい。

自然環境調査の内容では、目視観察調査があります。この目視観察程度で2,500を超える種類の昆虫が観察されたとは全く思えません。おそらく文献調査から洗い出していると思いますが、2,500を超える種類というのは、海上の森の540haのときの調査の種類数に匹敵します。

ホトケドジョウの調査では、遺伝子検査を行っていますが、遺伝子の解析は何のために利用するのか。

それから、サシバの調査でヤママユというガが餌になっている。本来はカエルやヘビを食べる。ヤママユガは、十分な餌になり得るかということ、それほど食べる場所はないので、まず可能性はないと思います。きちんとした調査を行い、納得いくような形で証明されることを望みます。

○発言者 5

2008年に私たちは、トヨタ自動車に全国150団体連ねた公開質問状を提出しましたが、いまだに回答がありません。非常に誠意がないと思います。

里山が荒廃し荒れるのであれば、トヨタさんのようなところに管理してもらってやった方が保全できるという意見がありますが、これは理論のすりかえで、これだけの貴重な希少種がいるところの大規模開発というのは、最近例を見ない開発だと思います。

トヨタがどうしても開発を正当化したいのであれば、開発で残った部分、わずかな部分の里山管理を担うだけではなく、愛知県全体や日本全国の里山管理のあり方について、企業として里山イニシアチブをアピールすべきであると考えます。全国の里山管理のあり方に企業としてイニシアチブをとるかどうかということ、トヨタサイドにお聞きしたい。それができないのであれば、私たちは海外のNGOと連携して、開発中止を求める運動を展開したいと考えています。

○企業庁の回答

環境影響評価関係のご意見に対してお答えします。

方法書で示しました調査方法について、住民の方々、愛知県知事から意見をいただいています。調査を行う場合には専門家の方のご意見も踏まえ、19年から調査を実施し、平成22年もしっかりと調査を実施することとしています。

道路アセスにつきましては、道路管理者の方がやることを先ほどご説明申し上げましたが、道路のアセスの対象となるのは、4車線以上の道路に関しまして7.5km以上の改変を行う場合と記憶しています。

ホトケドジョウの遺伝子解析をどういう目的でやっているかというご質問ですが、こちらの水域は、大きく乙川の水系と巴川の水系に分かれる地域で、それぞれの水系で現在生息しているホトケドジョウが遺伝子的に同じものかどうかを確認するために、遺伝子調査を行っています。

サシバの餌にヤママユを食べている実態はどのように把握しているかというご意見については、昨年も営巣した巣で実際にサシバが雛にどのような餌を運んでいるかという調査を実施しています。その中でカエルやヘビ以外にも、この地域の特徴としてヤママユの幼虫を食べている実態がわかりました。今年度も、この状況についてはより詳細に調査をしていく予定です。

○発言者4

万博のときは、道路だとか関連事業でアセスメントをやった。だから今回も、その地域の周辺道路も関連事業としてアセスメントをやられたらいかがでしょうか。

○企業庁の回答

道路管理者が道路の整備を担当しているので、道路管理者の方に、その旨、ご指摘、ご要望があったということはお伝えをしていきたいと思っています。

○トヨタ自動車（株）の回答

代替地を真剣に検討してほしい、森の回復をしてほしい、という点について回答します。

今回の研究開発施設は、地形面、気象面、機密面、それから規模の面から難しい条件があり、豊田・岡崎地区は、これらの条件をすべて満たしています。それに加えて、地元の方から立地の検討を要請いただいているという地元の方のご意向もありますし、また、本社テクニカルセンターからも近いということで、ぜひこの場所で進めさせていただきたいと考えています。

もちろん開発を進めるに当たっては、地元の方の里山を守り、希少な動植物の保全にも十分配慮していきたいと思っています。森の回復だけでなく、耕作が行われていない田んぼの回復なども含めて、地元の方とも十分相談しながら進めていきたいと思っています。

あわせて、公開質問状の回答、それと里山への取り組みということについてご説明させていただきます。

色々な方々から色々なご指摘、ご質問をいただいています。それにつきまして、今お手元にお配りをさせていただいています、「新研究開発施設あらまし」というもので、どのような考え方、どのような具体的な方策をとっていかうかということをご説明し、また、本日のようなこのような場で、皆様のご意見を伺い、それに対していろいろなお話をさせていただく場を持たせていただいています。こういう形で進めていきたいと思っています。

里山については、開発と環境保全のバランスをとり、自然と共存し、地域とも調和したテクニカルセンターを目指していきたいと考えています。里山保全にとって、色々参考になるような努力を地元の方々と協力してやっていきたいですし、有識者の方々などのご意見もいただきながら進めていきたいと考えています。全国の里山イニシアチブにつきましては、私ども経団連の方とも一緒にやっており、その取り組みの中で、答えを検討させていただくということかと思えます。

○発言者 6

豊田市の下山地区に住んでいます。

自然をうまく利用して、過疎地の発展を一つでもしたいと、そういうふうに考えています。

今回のこのプロジェクトをうまく起爆剤として利用できたなら、今までにない活性化が図れるとともに、定住化も促進できて、今おっしゃっているような里山の手入れをすることも可能になってくるんじゃないかと理解しています。この地域の発展が図れるということを考え、今回のこの事業を本当に期待を持って推進していただきたいと思っています。

私は、下山のまちづくり推進協議会の一員ですが、今回の事業を機会に一層のまちづくりの推進を図っていきたい。今まで何度も説明を受けていますが、この中身が果たして説明どおりに実行していただけるのかどうか、それをお聞きしたいと思います。

○発言者 7

下山地区からやってまいりました。

私どもは、名古屋の都心まで車で運転してくることができません。公共バス、公共電車を使うと、朝から出かけてこないところまで来ることができません。開催場所について、もう少し配慮していただきたい。

私どもの地域は、とにかく今まで過疎を何とかしたいということで頑張ってきた。しかし、なかなか妙案が出なくて今日に至っています。そこへ今回のこういったビッグな話があったわけです。私どもは千載一遇の事業だととらえまして、何とかこれを成功させてほしい。そんな思いで地権者の皆さんにもお願いして、協力していただきました。これを機会に何とか活力を持たせたい。外へ出ている若い人たちにも、地域の将来に夢を持ってほしい。インパクトのある事業にしてほしい、していきたいと、期待は大きいわけです。

色々な意見はあると思いますが、早く事業を進めて、事業を開始してほしい。下山地区のみんなはそう思っています。そのことをしっかりお願いしておきますので、よろしくお願いします。

○発言者 8

調査、観察を続けて12年ぐらいになるものです。

ミゾゴイの生息に必要な営巣するための人が近づきにくい樹林、斜面林、採食をするための餌となる小動物が多くかつ草丈の低い草地、沢、溪流といった環境が必要だということが、今まで調べてきてわかっています。また、ミゾゴイは3年ぐらいで架巢位置を変えていることが多いです。

こういった状況を踏まえて考えますと、特定の木や狭い林分だけを囲っても意味がない。点ではなく営巣できるような環境の残っている斜面林や沢沿いを広く面として残していかなければ、点々と移動していく個体群に対して対応していくことができないと考えています。

もう一点が、改変する270haの中に斜面林、水田、水路はどのくらい含まれているのか。当初410haの改変が270haに縮小するという面積で評価するのではなくて、環境の質的問題として失われる環境や地形について、どこまで考えているかということを伺いたいと思います。

以上のような点を勘案したときに、総合的にテストコースは本当につくれるのかということを基本から考えていただきたいと思います。

○企業庁の回答

事業の発足の経緯もお聞きしており、地元の方の思いは非常に強いということは十分認識しています。私どもとしては、そういった思いの中で早く事業をしていきたいという要望を持っていますが、やはり自然環境の問題もあるため、調査をしながら進めていきたいということでご理解をいただきたいと思います。

それから、地元でもやま里山協議会をつくれ、協働する形ができつつあると思っています。協働しながら、地域の中に活動の広がりをもたせ、里山も保全され、活性化させる方法を探っていくつつあるところだと思います。下山の地域の特色や文化などについてもお聞かせいただきながら、地域の方々と一緒に協働して取り組んでいきたいと思っています。

○トヨタ自動車の回答

特に自然や地域の方々と共存、調和するセンタ一的役割を目指したいと思っています。我々だけでできることは限られています。今まで培ってきた里山、里地の保全のノウハウなど、知恵を出していただき、ともに進めていければと思いますので、引き続きよろしく願いいたします。

○企業庁の回答

ミゾゴイの調査につきましては、今年も営巣確認調査や、生態の調査として繁殖状況、また、行動の範囲、餌場環境などの調査を引き続き実施してまいります。また、広域的な調査も行います。これらの客観的な調査結果に基づき、専門家のご意見もお聞きしながら、今日いただきましたご指摘も含め、保全対策を具体的に検討していきたいと思います。

事業地内で開発する部分の斜面林や沢等の具体的な数字は、というご質問ですが、今は計画を詰めていく段階のためお出しできないことをご理解いただきたいと思います。準備書のときに、施設の計画図、機密性の問題もありますので、ある程度概略になるかもしれませんが、そういった問題も含めて、こういった形でお出しできるかも検討した上で、公告・縦覧をしていきたいと考えています。

5 閉会＜企業庁企業立地部長＞

本日は、自然保護団体からもご意見をいただきました。また、会場から貴重なご意見、ご要望をいただきました。誠にありがとうございました。

本日、皆様方からいただきましたご意見やご要望につきましては真摯に受けとめまして、専門家の方々や関係機関のご指導をいただき、自然環境にも十分配慮しながら事業を進めてまいりたいと考えていますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は誠にありがとうございました。