

(仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・韮崎・清里幹線

環境影響評価方法書についての

意見の概要と都市計画決定権者の見解

令和 2 年 2 月

山梨県

## はじめに

「(仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・韮崎・清里幹線 (仮称) 佐久都市計画道路 1・4・1 号 南牧佐久線 環境影響評価方法書」(以下「方法書」という。)については、「環境影響評価法(平成九年法律第八十一号)」(以下「法」という。)第七条に基づき令和元年 8 月 1 日に方法書を作成した旨を公告し、関係地域において 8 月 1 日から 9 月 2 日まで縦覧に供するとともに、山梨県のホームページにおいて電子縦覧を実施した。あわせて、法第八条に基づき、縦覧の開始から 9 月 17 日までの間に、方法書について意見を募集した。

この結果、環境の保全の見地から意見を有する者の意見書数は 284(インターネット 133、郵送 51、FAX 55、持参 45)、意見数は 494 であった。

今般、これらの意見を整理し、法第九条、及び「山梨県環境影響評価条例(平成十年三月二十七日 山梨県条例第一号)」第十条に基づき、以下のとおり意見の概要、都市計画決定権者の見解についてとりまとめた。

表 分類ごとの意見数

分類	意見数
事業計画	140
環境影響評価	352
その他	2
合計	494

注 1) 意見の概要は、原則、原文を採用し、貴重種の分布地や個人情報等は、非表示や割愛としています。また、語句を補足した箇所は、[ ] 書きとしています。

注 2) いただいた意見書の意見については、意見の内容から分類別に分割しています。

注 3) 意見の並びについては、分類別に受付順としています。

# 目次

No.	分類	頁
1	事業計画（事業計画一般：事業の経緯、必要性）	1
2	事業計画（事業計画一般：事業の計画）	18
3	事業計画（事業計画一般：都市計画）	25
4	環境影響評価（計画段階環境配慮書）	29
5	環境影響評価（環境影響評価方法書）	31
6	環境影響評価（項目、並びに調査、予測及び評価全般）	48
7	環境影響評価（大気質：調査項目等）	59
8	環境影響評価（大気質：調査全般）	63
9	環境影響評価（大気質：予測及び評価）	66
10	環境影響評価（騒音・振動：調査全般）	70
11	環境影響評価（騒音・振動：予測及び評価）	73
12	環境影響評価（低周波音）	80
13	環境影響評価（水象・水質）	82
14	環境影響評価（地形及び地質）	95
15	環境影響評価（土壌）	97
16	環境影響評価（日照障害）	99
17	環境影響評価（動物、植物、生態系：全般）	101
18	環境影響評価（動物、植物、生態系：主に植物等）	108
19	環境影響評価（動物、植物、生態系：主にほ乳類等）	111
20	環境影響評価（動物、植物、生態系：主に鳥類等）	114
21	環境影響評価（動物、植物、生態系：主に両生類・爬虫類・昆虫類等）	119
22	環境影響評価（動物、植物、生態系：主に外来生物等）	123
23	環境影響評価（景観、人と自然との触れ合い活動の場）	125
24	環境影響評価（文化財）	134
25	環境影響評価（廃棄物等）	137
26	その他	139

## 事業計画（事業計画一般：事業の経緯、必要性）（1/16）

- 「北杜市への皆様へ（お知らせ）」が配布されました。説明会のお報せと意見書提出に就いてでした。斯の道路に関しては、地域住民から環境破壊に為らないか、と言う懸念が当初から出されて居ました。其処で今回「環境影響評価方法書」の公表と成ったのでしょうか。

私は中部横断道が必要だと考えて居ます。何故なら、佐久、軽井沢、或は信越、関越、東北道方面への移動に141号線しか利用出来ず、然も141号線は道路幅が狭く、生活道でもあり事故の危険性が高いだけでなく、渋滞が慢性的で、信号の待ちも多く、時間が掛かるからです。圏央道があるとは言え、それは混雑する中央道で殆ど東京まで出て、大回りを余儀無くされます。山梨、群馬方面から東名へ出るにも、中部横断道の貫通は望まれます。

山梨県の住民の中には環境破壊を恐れる人が居ますが、今在る中央道を環境破壊と言う人が居ない様に、中部横断道も其れなりに環境には配慮して建設がすすめられることを疑いません。

- 学問的専門的な事は判らない住民の一人として、申し上げます。以下の点で八ヶ岳南麓を通す中部横断道路建設は反対です。既存の国道141号線の整備をする事で、充分です。

当、高速道路の計画は、八ヶ岳の自然を『破壊なし』では建設できない道路です。将来私たちの子孫へ豊かな自然を残したいので自然破壊の道路建設はやめて下さい。

- 高根地区での国道141号線は片側一車線の「酷道」であり、一刻も早く改善されることが望まれている。いまさら、決まったことが覆るとは思えないが、山梨県側だけでも、国道141号線を高規格道路（片側2車線、最高速度80km）にすることはできないだろうか？  
もちろん、大門ダム周辺のつづら折れは解消しないとイケないが、それでも、建設費、工期のいずれも数分の1程度になるのではないかと？

- 中部横断自動車道の早期事業化を希望するとともに、沿線地域への環境・文化・自然資源に配慮した道路整備をお願いしたいです。

この道路は、日本の中央を静岡から山梨・長野を經由し、新潟へとつながり、日本と世界の経済・物流・観光の新しい流れを生み出し、沿線地域の活性化に期待されています。

また、山梨については、首都圏や中部・北陸・北関東への幹線である中央自動車道が被災した際は、救急搬送や緊急輸送への影響が生じているため、早期の整備を求めます。

これから進められる環境影響評価については、動植物や大気等への影響を十分に配慮し、心配している沿線の各種団体の理解が得られる成果となるよう希望します。

この事業が、1日も早く事業化されることを祈っています。

- 「方法書あらまし」1ページの事業概要で道路建設の前提の説明として、現国道141号線についての不都合の点を何点か挙げられ、課題があるとして自動車専用道路が必要という記載があります。国道141号線の課題としている「不都合を改修工事によって改善することができるのではないかと」という住民の声が多数あります。現在の道路を生かしていく方法はないのでしょうか。

太平洋側の静岡県から山梨県、長野県を通して日本海側の新潟県に行く横断自動車道は必要ですが、現在、計画区間や工事区間を含めると、横断する自動車専用道路はすでに存在していると思います。中央自動車道、長野自動車道、上信越自動車道、そして関越自動車道を使えば、太平洋側の静岡から日本海側の新潟県に横断する自動車専用道路はあります。新しく自動車専用道路をつくる必要性は低いと思います。

自動車専用道路は全線つながってこそ効果が大きくなると思います。現在つながっていない長野県の八千穂高原インターがありますが、近くを走っている国道141号線を高規格道路として整備してつなぐなど、現在の道路を生かしていけば道路をつくる目的は達成するのではないのでしょうか。その方が予算も工事期間も少なく済むと思います。現在の道路を改良して安全・安心・快適な道路にすることこそ重要だと思います。

最後に、自動車専用道路建設をめぐる、道路が必要だという住民と問題を指摘して必要ないとする住民が対立しているのは、地域住民が協同してまちづくりをすすめていくうえで問題があります。時間をかけてお互いが納得できる案をさぐり、合意形成を図ることを検討すべきです。

## 事業計画（事業計画一般：事業の経緯、必要性）(2/16)

- 高速道路を推進する立場で意見を申し上げます。現在山梨から長野市方面に行く場合、中央道経由だと岡谷 JCT から長野方面に向かうルートで時間のロスが非常に多い上、料金もかさむという状況です。隣接している県同士にもかかわらず甲府市と長野市は非常に遠いと感じています。  
産業、文化交流をさかんにして両県の発展につなげていく礎として高速道路は不可欠と考えています。長坂 JCT が出来、長野・佐久方面とつながる事は新潟・群馬・栃木等とも近づきます。特に新潟港が近くなることで、そこから世界への航路へつながると思います。横浜港よりも短時間・低コストで世界へ進出するチャンスをつかむ企業も出るかもしれません。

- 清里から中央道へ通じる道は、141 号線以外に 28 号線で長坂インター、28 号線・レインボーラインで小淵沢インター、また 141 号線から新しくできた道路で長坂へなど何本かあります。まずは 141 号線を走行しやすいようにバイパス整備も含め補修改善し、また他の一般道の整備もして中央道につなげる方が安全です。

環境影響評価とは離れますが、以下の点も不可解なので追加で書きます。

「環境影響評価方法書のあらまし」の p3「事業の経緯」に「中部横断自動車道は、平成 22 年度から計画段階評価の手続きを実施しており、構想段階における道路計画のアンケート調査や…」と書かれていますが、長坂一八千穂間の山梨県側の現在の 1km 幅道路案は当時の説明会で配布された資料の 3km 幅道路案にほとんど入っていません。3km 幅を絞って 1km 幅にしたのではなく、新たな地域を通るルート案なのですから、該当する地域の住民に対してアンケート調査をするなど改めて住民の意見を丁寧に聞くべきだと思います。

- いろいろ中部横断自動車道の利点を並べ立てていますが、既開通部分の市町村は、ただ通りすぎるだけの街となり、地元へのメリットがないばかりか、衰退を招きそうです。

北杜市や山梨県が騒音や大気汚染で汚され、衰退していくのはごめんです。高速道路の建設に反対します。以上の評価をお願いいたします。

- 災害時、国道通行止めとなる場合も予想されるので、復旧活動等で必要な道路と思います。ぜひ高速道路を建設して頂きたい。

- 私は日常 141 号線、28 号線を利用させていただいております。この度中部横断道 長坂一八千穂間、特に野辺山一長坂間は高速道路としての機能を発揮させることは困難と考えられます。  
更に交通量について、28 号線は建設当初は有料でした。これが無料になったのは何故か？  
現在二本ある道路が渋滞で問題となったことはありません。  
高速道路の必要性もう一度、考えて下さるようお願い致します。

- 複数案の検討で、道路を建設しないという案が検討もされなかった。p4-6  
“複数の計画案の検討を行ってきました。”として。“具体的には、全区間で新たに道路を整備する案、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案、国道 141 号（一般道）を改良する案の 3つの計画案における検討が実施されました。”だけを検討しているが、「環境影響評価法の規定による主務大臣が定めるべき指針等に関する基本的事項（平成九年十二月十二日、最終改正：平成二十六年六月二十七日環境省告示第八十三号）によれば、第一計画段階配慮事項等選定指針に関する基本的事項で「(3)位置等に関する複数案には、現実的である限り、当該事業を実施しない案を含めるよう努めるべき旨を、計画段階配慮事項等選定指針において定めるものとする。」とされており、これに反した手法である。

- 高速道路建設を推進する立場で、意見を申し上げます。早期に着工して頂き早く完成して頂きたい。人々や物資の円滑な流通より地域活性化を目指して頂きたい。

- 高速道路計画に反対する。  
141 号線を広げれば良い。  
高速道路が出来れば山梨には下りず軽井沢方面に直進する。  
住民の過半数は反対している。  
賛成している人は、無用の私有地が売れるから。その他の人は、地元有志の顔色を見て心中は反対だがやむをえず賛成している人が多数いる事を知っている。

## 事業計画（事業計画一般：事業の経緯、必要性）（3/16）

- 都会から八ヶ岳南麓に移住して今年で 30 年目を迎えますが八ヶ岳南麓の自然とそこから見える南アルプスや富士山。森林奥多摩の山々の景観を愛し、澄んだ空気や美味しい湧き水など豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているのでその自然環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないです。高速道路で観光地が栄えたという話を、聞いたことがありません。

我々が生活している清里周辺は、国道 141 号線をはじめとし、クリスタルライン、県道、八ヶ岳大橋、八ヶ岳高原道があるのでどこに行くにも不便はありません。平日ならばどの道も空いているので国道、県道から中央道を利用して遠出する時も苦になりません。いままでに出来た道が沢山あるのですから、その道を利用、活用すれば良いではありませんか。今までに出来た道を撤去するわけにはいかないのですから新たに造る予定の長坂 IC から北の八千穂 IC の中部横断道路は無かったことにしてください。

観光客も、八ヶ岳周辺に高速道路ができることを望んでいません。高速道路が出来ると大気汚染、河川汚染、排気ガスの心配をはじめ、カモシカなどの希少動物の居場所がなくなることも無視できません。山歩きをしている時、カモシカに時々会えることがあります。健気に生きている天然記念動物のカモシカは本当にかわいいです。八ヶ岳南麓に高速道路はいりません！

- 環境の観点から意見を申し上げます。このたびの双葉葎崎清里線の幹線道路によって多くの物流や人の流れが増えることにより、環境への負荷は避けられぬ問題と考えられる。

しかしながら、雪害による物流の停止や生活の利便性を考慮すると、どちらの方が必要不可欠であるか、という点において考える必要がある。本来、自然に由来せずモノがあると、その対価として負の問題があげられるが、この幹線道路の価値は、それ以上のものであると認識している。

長年、この北杜市に住み、新宿まで約 2 時間の好立地でありながら太平洋や日本海へのルートがないのが非常に残念であり、開通することでの経済的効果が期待されることであった。つまり、長年の願いでもあり、早急に開通を願っている次第である。森林伐採や生活環境に変化が発生する地域住民の環境問題があると思うが、できる限りの補償等を考慮しつつ早期開通をぜひお願いしたい。

- 方法書の説明会では、具体的で参考になりました。私は山梨県の交通網の不便さからこの道路が早く完成することを期待する者であります。環境保全の説明会に沿った早期実行をお願いします。

- 自然豊かな山間部であることから、環境への影響を最低限とし、早期着手・完成を求めます。

- 世界にも誇れる自然豊かな素晴らしい景観を最大限に守りつつ、沿線住民の生活への影響や地域産業・経済の発展など様々な角度から徹底的に調査と協議を行ってきたこの計画にポジティブな思いしかありません。これからの未来に必要な不可欠であり、地震や大雪など自然災害の影響を考えても、一日も早い完成を望みます。

- すばらしい講習を聞きました。早く開通してほしいと思います。長野の人々の気持ちもわかりました。遠い所へ行くための便利な道路は私どもにも必要です。

- 中部横断道路を早く開通してほしい。

- 時間の観点からの高速道路メリット

高速道路を建設することで、八千穂から長坂まで行く時間は国道 141 号を利用するよりもどれくらい縮小されるのか。国道 141 号でさえ、冬の時期は道路の凍結があり、建設予定の道路でも同様だと思うが、その走行速度を鑑みても、高速道路を建設するメリットがあるのか。

- 平成 26 年豪雪を経験して、真っ先に通行止めになる道路ではなく、災害時に強い道路を造ってほしいと思います。

- これほど反対意見が多く、度重なる説明会にも住民を納得させる説明は一切なされてきませんでした。今回の関連地域 4 か所の説明会では、通過地域で圧倒的な「反対意見」が出された一方、非通過地域では参加者はほとんどなく、対照的な様相を呈していました。「コミュニケーション活動」などと言うけれど、結局「アリバイ作りの数合わせ」で国交省幹部も認めた「ボタンの掛け違い」の元凶になっています。

「ボタンの掛け違いがあった、掛け違いなら全部はずしてかけなおすべきだ」とは国交省の幹部の意見と聞いています。

## 事業計画（事業計画一般：事業の経緯、必要性）（4/16）

「コミュニケーション活動」などと真新しい作業過程は増えたけど、全過程を通じて「建設ありき」で、個々の過程での住民の意見は完全に無視されてきました。2005年(H17)の国土交通省道路局の作成した『構想段階における市民参画道路計画プロセスガイドライン』（p5④解説）によれば、「(事業化段階でも)社会情勢の変化に伴い、必要に応じて計画を見直し」とある通り、改めて今般本計画において大胆な見直しを求めます。すでに整備された長野県側の道路を含めて、141号線の整備により、当初(2005年頃)にあげられていた「必要性」はすべて解決すると思われます。それらの検証を含めて、「少子化」、「国民所得の低迷と税収の暗い見通し、環境の加速的悪化」など勘案すれば、「今不必要な道路などを造っているときではない」、と強く訴えます。その点こそコミュニケーション活動で住民が強調してきたことだったので。

公務員である国土交通省職員、県職員が「一部の奉仕者でなく全体の奉仕者(憲法15条)として市民の声に耳を傾け、ほこりをもって職責を果たしていただきたいと重ねてお願いします。

上記の、基本的観点を欠き、「間違っている」と思っても立場上「付度」が横行するのならば、住民を納得させることは不可能でしょう。この計画は「時のアセス」により白紙に戻すべきことを再度強調して意見とします。

- 八ヶ岳南麓の村山北割地先に家を建て、他自治体との二地域居住を望んでいたものです。が、半年も経たぬうちにこちらの自然がすっかり気に入りに、他自治体生まれ、他自治体育ちの私にとっては、こちらが終の住処にもなろうとしています。

土地購入の際には高速道路が計画されているとはつゆ知らず、北杜市は水と緑と太陽が財産だとばかり思っておりましたが、道路ができれば、いえ、できる迄の工事等でどれだけの環境不負がかかるのか、自分ごととして真摯にお考えください。

長野県の方は道路を造ることでメリットがあるやもしれませんが、北杜市に住んでいる者としては国道141号を充実させることで十分に思います。

景観が変わり、自然が壊されていくことへの調査をしっかりと進め、地域住民の納得できる事業にさせていただきたく筆をとりました。よろしく御検討ください。

- 来年2020年東京オリンピック、その翌年から日本の人口は減るそうです。(NHKの放送から)。2050年には今の人口の半分になる。当然物流も半分に、人も車も半分に。高速道路もリニアも飛行場もスーパーもコンビニも、食堂もパチンコ屋も何もかもこれ以上必要ないのです。為政者の方、ご存知でしょうね。いや知らない？それとも知ろうとしない？今だけが良ければ良いと思っているのですか？もしそうだとすれば、あまりにも「知性」がありません。

八ヶ岳の麓に移り住み16年。ここ数年の気象異常には辟易。地球規模でのこの異常を標高1000mでは肌感覚で感じることができます。きっとそう遠くないうちに人類はこの地球上で生きていけなくなると思っています。特にもともと災害の多いこの日本という国は、まず先に地球からの大きな洗礼を受けることでしょう。調査項目として、大気や水、景観、動植物等の項目がありますが、この地球規模での異常を考慮すれば、そんな調査などしていったい何の足しになるのですか？地球にとって我々人類が「がん細胞」となってしまっている今、せめて「良性の腫瘍」となるべく地球との共生を考えるべきです。

この山麓は、東京からもほど近く、多くの自然に恵まれた豊かな地域です。関西からも人がやって来るほどの。この立地と自然環境を生かした「エコパーク」を造るべきです。開発ではなく、それはスイスでいう“ツェルマット”の様な自然と人間が共生する山岳地帯です。

小海線から上へのガソリン車の規制。代わりに電気自動車や馬車での人、荷物の移動。地産地消の観点を軸に電気を自家発電。我が家は12枚の太陽光パネルで発電した電気をフォークリフトのバッテリーに貯めて生活しています。売電なんかは意味がありません。これなら乱立するほどパネルは必要ではなく、環境にも景観にも易しく、災害があっても自家発電をしているので停電することはありません。

そして伐採期を過ぎた木の利用です。一つはペレットにして、発電ではなくボイラーとしての活用。これはすでにオーストリアで実施されています。切り倒した山地には早生の木を植林し、それをまたペレットに。地下にあった石油やガスをもやし、二酸化炭素を増やすことなく、お湯を作り、暖房にも活用することのできるまさに地球に優しい「エコパーク」です。

我が家は薪ストーブ1台で酷寒の冬を16回快適に過ごしてきました。

残念ながら日本ではこのような思想を持った自治体がありません。ぜひ山梨県で全国に先駆けて取り組んでいただきたいです。十分この地域には、そのポテンシャルは備わっています。あとはやる気だけです。

- 中部横断自動車道建設に賛成します。

- 本計画道路1・4・1号線の計画建設に反対です。  
計画を撤回し、改めて既存の国道141号を4車線化する計画に変更するよう求めます。

**【理由】**

我が国は、既に人口減少化が始まっており今後の人口減少は著しく近々一億人を割り込むことが明らかとなっている。

また、我が国の経済・社会環境を見るに、首都圏地区等大都市圏周以外の地方町村地区は過疎化と集落消滅かを辿ることは明らかである社会環境にある。従って、高速道路の整備は現時点までに着工されているまでの範囲にとどめて、新たな高速計画は不要・不急のものであることは明らかである。

本計画道路の八千穂～長坂間は、高地で高地農業と自然を求める観光基盤に基づく人口も少なく産業基盤も極めて小さく、高速道路を基とする地域振興は及ぶべくもないものと思料される。すなわち、地域からの物流は僅かな量である。そのために必要な道路とはなりえない。

佐久地方と甲斐地区を直接物流で結びつけるような産業基盤は極めて小さい。両地区とも物流は首都圏との間のものが大半であり、それは現在の中央道、上信越道で十分な状態と言える。すなわち、この間の高速道路は物流でなく、ミッシングリンク的に単に網の目の如く高速道路を造ろうとする愚策にしかない。

中部横断道路としての一貫性を主張するだろうが、富士川沿いの南側路線とは地域環境が大きく異なり（富士川沿いは距離も長く、その間、延々と集落が続いており、かつての塩の道の如く古くから物流と往来が行われたところであり）、単に中部横断道としては、長坂～八千穂間たった40kmで、物流もほとんどなく往来もないため地区車輛のための高速道路は不要である。

この地域は、今後も高原農業と観光産業による発展が望まれる地域であり、そのためには自然を大切に維持していくことが不可欠である。

山を削り、谷を大型橋梁で直線的に結び高速道路は、大規模の自然破壊、特に自然環境観光を主眼とするための景観阻害は著しく、地域の発展のためにはそぐわない。

地域のためには、現在の国道141号線を地形に沿った形で景観阻害することなく4車線に拡幅することが最も望ましい。距離も40km程度であり、4車線化すれば一時間弱で通過できるし、それが高速道路で半分の時間で通過できるになったとしても、それほどのメリットはない。

- 賛成。（地域との連携・交流を促進することなどに必要なため）

- 私は、標記の件について、以下の理由から、推進に賛成します。

①物流を促進して、山梨の経済が発展する。

②防災や災害時の救援や救急搬送のため

よろしく願いいたします。

- こういった環境を素晴らしく思ってお客様は2時間、3時間かけていらっしゃるわけで、そして私たちのように、移り住む人たちも増えており、人口が急激に減っていくなかで、道路を新たにつくって環境を破壊して、気温を上昇させていくメリットはどこにあるのか。

SDGsな政策をどれだけ打ち出せるかが、まちの優位性としてこれだけ注目されているなかで、高速道路なんていう時代遅れの開発をしていくことに、自治体としてイニシアチブを取れるような説明ができるのか非常に疑問です。

これだけ高速道路をつくるという話から一転して、環境を守る事業に予算を当てる決断をしたら、高速道路を撤去した韓国の清溪川のように経済効果がアップし、世界からもものすごい高い評価を受けるはず。

知事は「さらに前進」みたいなことをキャッチフレーズにされていたので、後進国になった日本の貧困や教育の乏しさといった現状や環境保護に配慮した事業での経済成長などを当然ながら見越した世界に誇れる前進をするのだと期待しております。

どうぞご検討のほど、よろしくお願い申し上げます。

## 事業計画（事業計画一般：事業の経緯、必要性）（6/16）

- この度、環境影響評価に対する意見書の募集ということで、中部横断自動車道の端的に言えば是非について話し合われていることですが、私は反対です。

八ヶ岳の自然が破壊される、周辺環境が大きく変わる、風景が変わるということは勿論ですが、いったい誰のための高速道路建設なのでしょう。野辺山以北の皆さんには賛成意見が多いといった話も聞きはしますが、高速道路が出来たら、経済効果が云々などと捕らぬ狸の皮算用をしているようですが、元々観光資源に乏しい町の現実感覚の乏しさにめまいがしそうです。日本全体を見回しても、交通量の本当に少ない高速道路の多いこと。ハコもの行政の典型的なやり方の前時代的な施策に疑問を感じずにはられません。そんなことにカネを使う余裕があるなら、投入するところは幾らでもあるかと思えます。

ここに改めて反対意見の表明を致します。

- そもそもの立場としては、GDPをはるかに凌駕する国の借金をどう減らしていくのかという“財政健全化”の観点からは、よほどの必要性が見出されない限り、公共事業は抑制するべき、というものです。次世代へ負債を押し付ける政策はもはや許されない上限に達しています。

- この都市計画道路について下記の理由により異議を申し立てます。

自然環境の保護による生活環境の保護と災害への予防。

観光客誘致の低下の懸念のため。

中部横断道路の建設予定地は森林や水源そして生物などの自然の環境豊かな地であり、工事によりその環境の破壊が懸念されます。

生態系、水源、森林地の保護は、北杜市ならびに山梨県の生活環境の保護につながります。また台風の多発する近年の不安定な気候状態を見ても、森林を保護することは自然災害を防ぐためにも必要なこと。今一度森林と水源の保護について未曾有の台風被害にあったときに、どのような影響を及ぼすのか、木々の伐採や地盤の変化による影響を、調査して公開していただくことを、求めます。自然環境が最大の魅力であり移住者も多い北杜市、韮崎市の、その環境を破壊することによって、生活そのものが脅かされる懸念があると、人口の流出もおきやすくなります。

中部横断道路の建設は、近年観光客の誘致が難しくなっている清里地域に、さらなる観光客離れの打撃を与えることを懸念いたします。大きな道路に大きな商業施設、という近年どこにでも立ち並び、さらに次第に客離れが始まっているような大型施設、ではなく、文化的にも優れた観光地である清里をもう一度見直すことは、山梨県にとって有用です。大型道路はこういった優れた観光地を飛ばして一部の商業施設、外資のものなどへの金銭の流れを作り出し、長い目で見ると経済の流出となります。道路建設による一時的な利益ではなく、長期的な経済活動について、調査と企画展望を、その地の文化を創り出している民間の声も交えて、再度検討していただきたくよろしくお願い致します。

以上の理由により、韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線佐久都市計画道路1・4・1号南牧佐久線の建設について、異議を申し立てます。再度の検討をどうぞよろしくお願い申し上げます。

- 希少な動植物がいなくても環境破壊が大きい場合、韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線の建設をやめてください。

- 私は、地域の環境保全に取り組む任意団体の一員として、長年活動しています。中部横断自動車道建設についても関心があり、数多くの集會に出席して来ました。そのうち強く印象に残る事例を挙げて、意見を述べさせていただきます。

#### 1 観光（地域の産業）のための自然環境

2006年秋、国土交通省のプロジェクト「日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）」に、複数の地域団体と共に「八ヶ岳南麓風景街道」として応募した際、日本風景街道戦略委員達との意見交換会に参加しました。その際、委員の方々から以下のような評価を頂きました。

- ・全国でも星空の美しいリゾートを謳うところはあまり無い。ここにはそれがあると感じた
- ・八ヶ岳にはJR小海線（高原列車）があるが、中部横断道ができればどうなるか？カリフォルニアのワイン・トレインのような例も参考にして、今あるものを大切にしてほしい
- ・最大のセールス・ポイントである”住んでよし”という地域の良さを広げること。観光客の量よりも質を目指す方針を。

上記は、今でも十分に通用する貴重な意見だと思っています。

- ・「星空のリゾート」には、高速道路上の照明のない美しい夜空の闇が必要です。

## 事業計画（事業計画一般：事業の経緯、必要性）（7/16）

- ・JR小海線は、夏のシーズンにはよく家族と利用しますが、特に清里駅では乗降客（近年では外国からの観光客も）が多く、旅の雰囲気愛されていると感じています。
- ・”住んでよし”という地域のあり方については、今さら説明するまでもありません。

2 山岳景観だけでなく、澄んだ空気や水など”質の高い環境”を求めて移住する人が多いこと  
平成24年（2012年）夏、国土交通省による計画段階評価の中間とりまとめ結果と意見交換会（自治体や関係団体を含む地域の方々）が長野県南牧村で開かれて、私も参加しました。その折には、以下のように都会からの移住者の発言もありました。

・「八ヶ岳エリアの空気や水、環境の良さに惹かれて移住したのは、自分や家族が化学物質敏感症のため排気ガスを避けたかったから。高速道路が通ると、住むのは非常に困難になってしまう」  
このような健康に問題を抱える住民も少なくなく、彼らにとって、憲法25条で保障された「健康で文化的な最低限度の生活が営める環境」を求めるのは当然のことではないでしょうか。

3 ”住んでよし”という地域には、多様な世代が共生できる環境が必要  
今後も益々そうなることでしょう。若い世代のクルマ離れが言われて久しく、高齢者には運転免許証返納を求める声が高まっています。そもその構想（昭和62年）から30年余が過ぎ、21世紀が20年近く経過した現在では時代の変化が予測不能なほどで、国家財政等の逼迫から景気の先行きが不透明どころか「危うし」との声もメディアの報道等に散見します。  
この土地に住むあらゆる世代の人々が求めているのは、高速道路ではありません。住民同士が互いにトラブルなく暮らしていけるよう、心のゆとりの持てる自然豊かな住環境だと思います。

●高速道路建設推進にて意見

高速道路の早期整備をお願いしたい。

この高速道路建設することにより、災害時の緊急道路としての役割が果たせる事が出来ると思います。数年前の大雪時には山梨は陸の孤島となったので、この高速道路があることによって早期に広域応援災害復旧が可能になると思われます。

高速道路においては盛土切土等利用し、周辺環境に配慮し、災害に強い道路を造って頂きたい。

●高速道路の整備を願う立場で、意見を申し上げます。

自然環境への配慮を怠ることなく、起こりうることに對し、対策を熟考したうえで、取り組んで頂きますようお願いいたします。

●高速道路ができれば、現在よりもスムーズな交通環境になると期待しております。

観光などの往来のため、交通量がより増加する可能性が見込まれるかと存じます。周辺住民へのマイナスの影響が少ない方法を選択し、取り組まれますようお願い申し上げます。

●交通環境の快適化のため、高速道路の早期整備をお願いするうえで、意見を申し上げます。

高速道路を建設する際に、排気ガスがたまってしまわないよう空気の流れに考慮する等、周辺環境や住民に影響が出にくいルート選定を行うよう、お願いいたします。

●高速道路の建設について、推進の立場から意見を申し上げます。

建設工事の際に、付近の河川への影響があるかと存じますが、周辺には農家を営む方もいらっしゃると思うので、工事開始前に事前連絡を流す、何かしらの対策を取ることをご提案致します。

●高速道路の建設により、渋滞の緩和等、交通環境の整備に繋がることを願っております。

豊かな自然環境が北杜市の魅力の一つでもあるので、周囲の環境が大幅に変化しないよう十分に配慮し、工事に着手して頂きたく存じます。

●高速道路の整備に賛成の立場から、意見を申し上げます。

できる限り美しい自然を活かした形で、高速道路ができれば望ましいと存じます。あるがままの自然を優先し、ルート選定、最良の工事方法の選択をお願いいたします。

●交通の快適化のため、高速道路建設に期待しております。

建設において、周囲の自然環境・景観、そして住民に対しても負担になることが少ない方法で建設計画を立てて頂きますよう、お願い申し上げます。

- 高速道路の建設に前向きな姿勢で、意見を申し上げます。  
北杜市ならではの植物や野生動物の生態を一番に考え、周辺住民への配慮もよく考えてから、建設を始めて頂きますようお願いいたします。
- 高速道路建設を推進していただきたいと思います。  
生まれ育ったこの地が発展していくためには何かを変えていく必要があると思います。もちろん、ルートの対象になっている方々には十分に説明し、生活が不自由になることがないように配慮していただく必要はあると思います。丁寧な対応をお願いいたします。
- 高速道路設置の早期実現を希望いたします。  
北杜市の景観を愛する方々への配慮を行いつつ未来へ続く決定をしていただきたいと思います。保全すべきものは保全し、変えるべきものは変える。豊かな自然や動物たちと共存できる計画をお願いいたします。
- 高速道路建設を推進する方々に賛同いたします。  
生まれ育った北杜市がさらに発展することを願ってやみません。高速道路が出来ることで不幸になる方々が一人もうまれないように、納得できる方々が少しでも増えるように、ルートや保全の計画を説明して欲しいと思います。
- 自然と調和する高速道路建設を希望します。  
ルートになる人々への説明は必要ですが、その対策をきちんと行ったうえで早期の実現をお願いします。豊かな自然は北杜市民だけのものではありません。高速道路ができることで観光にくる人も増えると思います。北杜市の魅力がアピールできることでセカンドライフを求める人たちだけでなく、若い人たちの移住も増えるのではないのでしょうか。  
対策も植栽、植樹といった自然を活かすものであれば魅力は損なわれないと思います。
- 高速道路の整備をお願いします。  
北杜市の企業に勤務し、社員寮を使用することで、北杜市で暮らしています。環境測定方法、盛り土、切土など難しい話を聞き、ただ便利になるから道路を造ればよいというのも違うかなとは思いました。北杜市を愛する方々の気持ちも大事にしてあげてほしいと思います。しかし、正直言って、不便です。長野県にも静岡県にも行きづらく、名古屋や新潟へ出張するには相当の時間を使っています。  
働く人達のことも考えていただけるよう希望いたします。
- 高速道路建設を強く希望いたします。  
現在北杜市の企業に勤務しています。製造業であり、国内、海外に販売先を抱えています。北杜市には産業が少なく、勤務先も多くありません。景観や環境の保全は大事ですが物流の点からいえば不便と言わざるを得ません。  
バランスに配慮しつつも早期実現をお願いしたいと思います。
- 高速道路の建設を支持いたします。  
転職を機に北杜市に移住しました。自然豊かな北杜市は住みやすく、子育てを行うにも良い環境であることはうれしいかぎりです。地元が離れている私どもが開発推進をお願いすることを快く思わない方々もいらっしゃるかもしれません。  
もともとお住まいがある方々にもいろいろな意見があることは参加させていただいた説明会でも良くわかりました。  
子供たちの明るい未来の為、自然と暮らしやすさが調和した計画の推進を希望します。
- 地元住民に配慮しつつ、高速道路の建設をお願いします。  
地元に住む我々としては環境破壊、騒音等の公害等々、出来てしまってからわかるのでは遅すぎるのです。環境測定の方法、工事方法についての意見には真摯に向き合っていただきたいと思います。そのうえで保全対象を認識し、多くの人が満足できる状態にして計画を進めてくださることを希望いたします。
- 様々な意見を取り入れつつ、高速道路の建設を進めてほしいと思います。  
自然豊かな北杜市でありますので、将来にわたりそれを保全していくことは現在を生活している我々の使命であると思います。一方で災害時陸の孤島となり、生活用品すら届かないことがあったことを忘れてはいけません。  
景観、住民の生活環境を守りつつ、開発を進めてほしいと願います。

- 賛成します。  
早期着工・開通をお願いします。
- 自然破壊がすすんでいる  
生態系のこと。1992年に住み始めたときは敷地内でウサギやリスの生息を確認できた。「水の町」・「オオムラサキの町」を売りにしていた環境の北杜市に土地を買い求め自宅を建築した。水の問題、生態系の問題から大泉町の魅力を守らなくてはならない。都会の空気汚染から逃れて大泉に移住してきた人たちの環境を守らなくてはならない。ヨーロッパにも引けをとらない景観（日本の風景街道）特にレインボーラインからのパノラマな景観を失ってはならない。  
  
便利さ優先の道路  
便利さを優先するのであれば都心で充分、むしろこの不便さがある環境を望んで居を移してきている。長年居住する人の要望もあるだろうが北杜市は北巨摩郡のときから変貌し今や「移住したい町」に変わりつつあり、移住者が北杜市の人口を占めつつある「週末は山梨にいます」このキャッチフレーズがある。便利な都心から2時間あまりの自然豊かな環境であることの宣伝のはず。  
補足：東京日本橋に高架橋があり首都高が走っている、それは1964東京オリンピックを前にして突貫工事の一環で建設された。が今になって東海道53次の出発点として景観に疑問が持たれ変更が考えられている（NHKニュースから）  
成田国際空港は地元住民農民の反対を押し切り開港され世界のハブ空港を目指していたが今実際は羽田空港が国際圏内の窓口になっている。それは当時の国交省のビジョンなき航空行政にある（PREZIDENTOnlineから）
- 大泉に住むものにとって、清里、野辺山の冬の寒さは格別なものです。特に道路の積雪、凍結は冬季移動時の重要注意事項です。急な勾配、高架橋など安全を守ることができるのでしょうか。心配です。命を守る道づくりに徹してください。末筆ですが、国道141号の改良整備が最良と思います。
- 反対です。静かな自然の中で暮らしたいと移住しました。まさか目の前に高速道路ができようとは思いませんでした。早く売って長野県の静かな所に行きたいと思いましたが、高速がくると売れません。実際に高速道路を造った人の話ですがこれ以上高速道路はいらない。税金の無駄遣い、もっとほかに先になければならない事が、沢山あります。人口も少なくなり若い人の車ばなれ反対を押し切って造る必要はない。  
  
観光、出来れば山梨は置いてきぼりになります。軽井沢の方へ行きます。一部の人の利益ばかり優先して国民はたまったものではありません。141を広げれば税金も安く済みます。自分たちの苦勞しないお金ですから何も感じず使いたいほうだい若い人に借金を残すことはありません。  
今でも山梨は陸の孤島と言われているのに今以上に孤島になります。動、植物をいじめることはありません。
- そもそもこの地域に高額な建設費、維持管理の費用を投入して新たな道路を造っても、その費用を上回る利用があるとは考えられません。甚大な環境破壊につながる新しい道路建設よりも従来からある道路や橋、トンネル等の安全化にこそ限られた予算を使う可きではないでしょうか。
- 退職と同時に、残りの人生を地域に役立つことをしながら楽しみたいと、すばらしい環境に魅せられてこの地を終の棲家と定め移り住んだ。ところが、降ってわいたように高速道路が我が家の上か、前か、後か(どこを通るか未だに示されていない)通るといふ。移り住むときに何らの情報もなかった。  
これ以降、精神的苦痛が続き、また、時間、費用、体力も使わざるを得ない状況に追いやられている。我が家は井戸水で生活している。高速道路の工事により、今の水の安全は保証されるのか、これは命にかかわる問題である、さらに空気、騒音、の問題も確実に起こってくる。八ヶ岳を臨む景観も壊される。私たちにとって、この工事は、環境破壊のみならず命にかかわることである。  
この計画を認める訳にはいかないというのが偽らざるきもちである。
- 多方面にわたる調査の難しさや財政面での制約などある場合は道路建設そのものを中止してください。

●現在中央高速から野辺山に抜ける道は四つのルートがあります。日本は1,000兆円をはるかに越える借金を持っている国である。社会福祉や国保や50年前から造られた高速道路の改修等、いろいろな面で、お金を必要としている国が、余分な道路、長坂から野辺山迄の高速を造る余裕はないはずだ。新たに高速を造るより、国道141号線を拡幅充実する方に回した方が、ずっと低予算ですむはずだ。新たに危険な高速道路を造れば、騒音や景観を著しく害し問題を増幅させる事となり、反対の声をあげざるをえない。後生の為にお金を残すのが良い政治ではないだろうか。

●都会暮らしの雑踏から、退職後、自然を求め八ヶ岳の景観に魅せられ終の住処としています。ここは、縄文時代の人々が生活したであろうことも想像できる傾斜感があり、水ありの素晴らしい眺望です。人工物の道路などで遮られたくありません。山梨県は土木費が国の中でも第2位とかで交通網はかなり整備されており、道路は立派だと思います。横断道を造る費用があるなら、古い橋やトンネルなどの事故を防ぐ整備をして下さい。人口減少もすすむ中、これ以上道路を造らないで欲しいと思います。自然を残してこそ人口が増える所でもある八ヶ岳南麓です。今住んでいる人が生活しやすいように生活道路の整備こそして欲しいものです。雨が降る度に砂利が流れ車で走れなくなる程溝が出来ます。

●結論を先に述べます。

中部横断自動車道（北部区間）の建設事業に関連して、「方法書」について関係住民からの意見の提出の機会を設ける行為はもちろん、この方法書の説明会をするために関係住民を集めるという行為についても、あなた方山梨県庁の知事および役人（公務員）がこれをする事は、以下に述べる根拠に基づき絶対に許されないことであるため、現在進行中の全作業を直ちに中止することです。

そしてこのことは、この事業を実現することに執着する中央政府の国土交通省の官僚（公務員）についてもまったく同じことが言えて、直ちに全作業を中止すべきです。

なお、以下に述べることは、既に、すべて、国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所の〔担当者名〕氏（地域防災調整官）と同所の〔担当者名〕氏（計画課係長）にも、2019年9月5日、14時から16時20分に掛けて、甲府河川国道事務所にて説明してあることです。両名は私からの説明には、何一つ反論も反駁できませんでした。というより、以下に述べる、この国の秩序を民主主義的に維持する上で基本的に重要な事柄や概念についてはほとんど無知でした。無知を露呈していました。

根拠その1.

この国は民主主義（デモクラシー）の国です。

デモクラシーとは、デモス（人民または国民）とクラシー（権力）を合成したものを概念として持ち、「権力は国民が所持する」政治形態のこと。

ここで、「権力」は国民が所持するというのが重要です。官僚を含む役人一般、すなわち公務員が所持するものではない、ということです。

なお「権力」とは、他社を押さえつけ支配する力、あるいは従わせる力のこと。人々（主権者である国民）がある場所に集めるとか、その国民からアンケートを取るとか、説明会を開く、意見書を提出させる、という行為もすべて権力の行使に当たります。

根拠その2.

日本国憲法では、国民は「主権者」とであると明記され（前文）、一方、公務員は国民に対しての「奉仕者」、それも一部の国民に対してではなく全体の国民に対する奉仕者だと規定しています（第15条）。

その意味は、ある事柄についての一部の要望者に対する奉仕者ではなく、総意とみなせる要望を示す国民ないしは住民に対する奉仕者である、と解釈できます。

「主権者」とは、国家の政治のあり方を最終的に決めることのできる権利を所持している人のことです。道路建設を政策として決めるというのも政治のあり方のうちに含まれます。

言うなれば、国の主人公は国民であるのに対して、公務員はその国民の「召使い」です。ただしそれは身分上のことではなく、あくまでも公務の上でのこと、あるいは役所の中での仕事を行うときの態度や姿勢のことです。

したがって、そんな召使いに権力は元々与えられていないのです。

だから、召使いが主人公に向って、ある場所に集まれと指示するとか、その国民からアンケートを取るとか、国民に向って説明会を開くとか、今回のように、国民に意見書を提出させるなどといった権力の行使が許されるはずはないのです。

もしそれができる立場の人がいたら、それはただ一人、国土交通省の大臣のみです。

それは、民主主義の観点からも、私たちの日本国憲法の観点からも言えることです。

むしろ、そういう立場を履き違えた公務員に対しては、主権者である国民はその人物を罷免できるし、それは国民の固有の権利であるとさへ憲法は同条文にて明確にしています。

## 根拠その3.

同じく、私たちの日本国憲法は、国会は国権の最高機関だと明記しています（第41条）。この「最高」ということが重要なのです。それは、これ以上の権力を有する機関は国家のあらゆる仕組みや機関の中にもない、という意味です。もちろん県議会の持つ権力も、県知事の権力も、市議会の権力も、市長の権力も、その国会の持つ権力には比較にもなりません。

その国会が、この中部横断自動車道については、とくにその北部区間の事業化については未だ「議決」していないのです。議決しているのは、あくまでも基本計画のみです。

ということは日本国民の大多数はこの事業化には未だ「合意」してはいないということです。つまり、中部横断自動車道の北部区間については、まだ国民のお金、すなわち税金を使うことは一切まかりならないと国民はしているということです。

にも拘わらず、こうして、国土交通省の官僚と山梨県庁の役人と北杜市の役所の役人と、県知事と、市長が、一緒になって着々と事業化へのムードづくりを進めているということは、揃って国民のお金を横領していることです。

## 根拠その4.

そもそもこの中部横断自動車道の北部区間については、少なくとも北杜市内の関係住民の大多数は反対または不要としているのです。むしろ、既存の、せつかくある国道141号線の方を、お金があるのなら一実際には、中央政府にも、山梨県庁にも、北杜市役所にも、財政的には超巨額の借金ばかりで、そんな余裕はまったくないのです。将来世代へのツケを増やし、彼らから希望を奪うことになるだけです。走行安全性を高めるための改修をしてもらいたい、と要望しているのです。それが、主権者であり関係住民の「総意」なのです。そこも、是非確かめられたい。

つまり、公務員はこの総意にこそ「召使い」としての忠誠心を発揮すべきなのです。

以上が、冒頭に述べた「結論」に至る根拠です。

- 多額の税を投入して、理由が希薄な今回の事業計画を取りやめるようお願いいたします。
- 夫の定年後移住、私と夫の両親の介護を終え、夫の病をかかえて自然の中での生活を夢見て参りました。春は山菜、夏はホタル、国蝶オオムラサキ、裏山にはシカの群そして井戸の水そんな自然を破壊する道路は必要ありません。私の終の棲家は守れるのでしょうか。絶対反対です、私の生命を守ってください。
- 私は、八ヶ岳南麓にきてほぼ15年になります。ここの自然に魅せられてあつという間15年です。[山岳名]の山すそですがオオタカ、フクロウ、オオルリ、などの鳥類、オオムラサキの国蝶、それに源氏ホタル、金ラン銀ラン、イチヤクソウ、ホトトギス等々の貴重な動植物や絶滅危惧種が数多く生息、素晴らしい所です。二軒の定住者、二軒別荘という静かな環境で生活しているのに高速道路など全く不要です。環境破壊の何ものでもありません。まして国の財政をこれ以上借金を増やしどうするのか、全く理解に苦しみます。一日も早く事業の中止をお願い致します。
- 建設コストや環境に配慮した高速道路を建設して頂きたい。八ヶ岳周辺の前風景に溶け込んだ道路にできる限り近づける様な配慮や計画をお願いしたいと思います。
- 災害時、国道通行止めとなる場合も予想されるので、復旧活動等で必要な道路と思います。ぜひ高速道路を建設して頂きたい。
- 中部横断道を早期に着工して頂きたいです。圏央道を見て下さい。周辺の町は開発され大発展でうらやましいです。物流の拠点になる施設工場がどんどん建てられ人口も増えて活気に満ちています。中部横断道を早期に建設して山梨を発展させ若い人が働く場を創り若い人が集まる県にするにはこの道路しかないです。
- 高速道路建設を推進する立場から、申し上げます。建設コスト及び、人家の集落を保全対象とし、人の生活を保護するルート設定を行うようお願い致します。災害時、国道通行止め等予想されるので早期に建設を行って頂きたいです。
- そもそもこれから人口減少を考える時、新しい道路が必要かどうか、古い計画を実行すべきかどうか再検討いただきたい。

- 自然保護と環境の変化は相対的なものであって、自然保護を教条的に主張することは現実的ではない。
- 日頃は農作業をしながら八ヶ岳や富士山や南アルプスを見るのを楽しみにしています。道路建設によって、この素晴らしい景観がそこなわれることを心からうれいています。既存の道路を重点的に整備して使用するべきだと思います。
- 説明会須玉会場にて残念ながら、挙手したが質問が出来なかった1人です。あの時はもっと延長、あるいは4会場目なので、学習してもらい予めもっと余裕をもって時間設定をすべきで、多くの住民・市民の声を聞くのが公たる人間の本来の姿であろう。だから説明会自体が不十分であり、あくまで事業ありきのアセスメントと、今回も言わざるを得ない。それはリニア新幹線、新山梨環状道の時と何ら変わらない。元々おかしなアセスである。職員の1人1人は、完全にそれは感じているのであろうが、残念ながら組織の中に埋没してしまうのである。そしてこの点でも真の先進国になれないでいる。もう1つ説明会への注文がある。その全般に流れた音声なのだが、生の職員の声で読み上げてもらいたい。そのくらい緊張感のある中で仕事をしてもらいたいし、情が無さすぎる。あれではロボットでも出来てしまうということになる。（まさか、すでにそれだったりして）さて本題であるが、いくつかの項目について、順を追って意見を述べる。まず私は甲府に住むものであるが、趣味、仕事、スポーツ、人のつながりで八ヶ岳の東は野辺山から、西は原村あたりまで、40年近く好感をもってウロウロしてきた。そんな者の感性からの意見を聞いて欲しい。  
第1に八ヶ岳とその山麓には、コンクリートを始めとする巨大構造物、また開発は似合わない。すでに残念ながらそうされてしまったものが各所に存在しているが、もうこれ以上の開発は要らない。ゴルフ場、泉ライン沿線の伐採、ソーラーパネルの設置など、お金のためにやることは、この地の本来の魅力を減らしている。この高速道が出来れば経済効果だとか、医療や防災だとか必ず出て来るのだろうが、それは他の手立ても出来るし、反面それによって失うものは大きい。いくつも項目があるが、すべての面で今ある状況が大なり小なり変わってしまう。また必ず犠牲となる人間を生じさせてしまう。この負の要素をきちんと県民、市民、さらに東京など大都会の人たちにも知らせるべきである。
- 本当に高速道路が必要なのでしょうか？  
北杜市の観光産業に逆に打撃を与えないか？が心配。先日下道と完成している高速道路を使って諏訪まで行ってきましたが、下道も信号も渋滞もなくスムーズで高速道路のようなもので時間的にそれほど変わらないのではないのでしょうか？また長坂から長野県まで高速で繋いだら観光客は北杜市をビューンと素通りしていくんじゃないのでしょうか？美しい景色をみながら下道を通ってお店に寄り道しながら行けば北杜市にはかわいいお店や地元の新鮮な野菜を使った美味しいお店がたくさんあるのと思ってしまう。
- 事業概要  
事業の目的及び都市計画対象道路事業の位置について  
141号線の道路の状況や災害による通行止めなどアクセスの悪さは感じていますが、新しい道路を造るより今ある黄色の大橋やきれいな整備された道路を使ってこの事業を進めることはできないのか？
- 方法書についての意見  
4-1都市計画対象道路事業の目的について  
中部横断自動車道（長坂-八千穂）延長40kmには代替路が無いとあるが、北杜市側は県道28号、旧清里有料道路及びレインボーライン、広域農道など複数の道路があります。長野側の課題があたかも山梨北杜市側の課題のように扱われ、都市計画対象道路事業の必要性があるかのように書かれています。地元アンケートでは国交省が示した5つの課題は山梨側では51%~67%の北杜市民等が否定的でした。  
  
4-64-3-1都市計画対象道路事業の経緯について  
計画段階評価が行われたが、その手続きの進め方は不透明で住民等の意見は殆ど反映されなかった。全線で新たに道路を整備する案、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案、国道141号（一般道）を改良する案の3つの計画案が検討されたとありますが、それは八ヶ岳南麓の山岳地域の3kmルート帯の時のアンケートの対策案として提示されただけで、構想段階の住民参画で複数の計画案の検討を事実は無かった。いつ行ってきたのか検討を実施した日時と場所、出席者と検討内容を具体的に示してほしい。このようなやりもしないことをやったかのように記述した方法書は直ちに撤回し、方法書の公表等手続き及び計画段階評価のやり直すよう求めます。

## 4-6～7～8 図4-3-2 複数の計画案（対策案）の検討概要について

案2の旧清里有料道路を一部有効利用する案については勾配が急で道路構造令上はそもそも高速道路として活用することが困難である案が対策案として出されていることは重大な問題である。更に案3に国道141号（一般道）改良案が対策案となっているが、国交省は直後の関東地方小委員会に係る中間とりまとめの際に、国道141号はミッシングリンクになり得ないと対策案として提示した国交省自らが対策案から消去していた。これが実態である。結果として正当な複数の計画案（対策案）が示されず、国交省は最初から案1の全線新設高速道路建設計画ありきだったことが明白である。説明事項の内容が事実と異なる記述がある。本方法書を撤回し、建設計画の見直しと計画段階評価のやり直しを求めます。

## 4-9 図4-3-3 設定したルート帯の概要について

再三にわたりの外れの図を示し第三者機関のワーキンググループで複数案の計画案の検討を行ってきたと記述されているが、検討する際の審議資料の図は国交省が転記ミスだと認めた図である。転記ミスを訂正もせず、使い続けていることは「改ざん状態」である。国交省が転記ミスをしたと認めたことが明らかとなる図をあえて方法書で使用しなかったのは何故か説明を求める。「不都合な事実」を隠すために図4-3-3を使用したことは明白である。国交省が転記ミスを認めた後も訂正をせずに使い続けている図は2012年11月21日関東地方小委員会第1回ワーキンググループ会議で配布された国交省作成の5. ルート帯（案）連結可能位置（案）の検討図である。この改ざん図でもある転記ミスの図では、長坂～津金のルートは完全に最初に示された八ヶ岳南麓山岳地域の3kmルート帯の外側に位置していることが明らかである。

山梨県はこれまで中部横断自動車道の建設計画に殆ど関わってこなかったことで、方法書の公表の強行の際にこうした国交省による深刻な過誤と隠蔽を気づくことが出来なかったことはそれ自体が更に深刻な事態である。直ちに方法書の公表を撤回し手続きを進めることを中止し、建設計画の見直しと計画段階評価のやり直しを求めます。

## 4-13～14 計画段階環境配慮書以降環境影響評価方法書までの経緯について

2015年（H27）4月に計画段階評価の対応方針が決定された。当時の国交省のやり取りの過程では、前年の2014年（H26）の12月に環境影響に関する検討書が発行されているとは一切に知らされず、環境影響評価法の法改正の移行期間の特例として環境影響評価法第3条の3第1項の計画段階評価配慮書とみなされる書類として作成されているとは一切説明もなく、意見も求められず、知らされなかった。そして2015年（H27）3月26日に国交大臣の意見をもって配慮書としての手続きがいつの間にか完了していた。国交省と山梨県は住民らの意見を聞くべきであったと指摘しておきます。

国交省による計画段階評価の対応方針の了承については山梨県、長野県、北杜市や長野関係市町村への意見提出を求めるやり方はかなり拙速で拙撰であった。情報開示請求等による国交省の意見照会の文書を確認したところ、地方公共団体へは2014年7月23日社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会の開催に向けて、7月18日（金）に送付し、19日（土）・20日（日）・21日（月・祭日）を挟んで提出期限は関東地方小委員会開催前日の22日（火）とされていることがわかった。この事から意見照会された地方公共団体が関東地方整備局から示された対応方針（原案）について、どのような組織的協議を経て回答を行ったか、また回答提出に至る決裁文書について公文書開示請求を通じて調査を行った。結果、全て会議は開催していないので会議録はない。起案書または回議書で決裁したことが明らかになっている。対応方針に係る検討はどのようになされ行政としての意思決定に至ったのか国民には知ることができないばかりか、関東地方小委員会での対応方針の決定にも疑問を抱かざるを得ない。山梨県は自ら本件建設計画の対応方針に至る問題点等を点検・検証することなく形ばかり手続きで了承したことになる。

更に長野県で2018年7月まで1kmルート帯が決定しておらず、長い間地元説明会も行われず、複数ルート案が提示されず、比較評価の機会も与えられていない。長野県側では計画段階評価が行われてこなかったことになる。計画段階評価のやり直しを求めます。

## ●中部横断道（長坂から～清里間の意見書）

40年もむかしの拡大成長時代体制側の人たちは国に働きかけ住民に呼びかけ「君は日本海を見たか」とスローガンをかかげつくって欲しいと陳情したようです。

今地方は低成長時代人口減と財源不足と停滞の中、体制側の人たちは活路を求めて再び国に「命の道」とスローガンを替えこの高速道推進に向けて動きだしてます。

この「命の道」が実現するとすれば10～20年先になりますが、その時代を担う人々に本当に幸せをもたらすでしょうか？

この計画道路実現にはこの地域の地理的条件が悪く、多くの犠牲が伴います。野辺山からのトンネルを抜けてから標高1250mより6%の急勾配がのべ5.5km続き、しかも橋梁となる区間がのべ4km続きます。冬期より冷えて凍結による事故多発となります。

もうすでに地域間を結ぶ道路は何本も存在します。それらは更なる改良とメンテナンスが求められます。

この地域は観光と移住促進と別荘地として整備が求められる中・・・この計画道が造られるとなると大きな打撃マイナス要因となります。

この計画の高速道は地域の荒廃を加速させ安全対策費、借財と大きな負担を強いる事になります。今ほしいのは整備された一般道であり優れた景観、美しい田園と森の風景です。この計画は様々な面で環境に悪影響を与えます。どうぞ再考を、見直しを切に願います。

- 八ヶ岳南麓の風光明媚な地を気に入り、山荘を持ちました。  
ところが、この地に、高速道路を造るという話を聞き、驚きました。  
八ヶ岳南麓の生態系を維持し、このような開発を中止されるよう願ってやみません。  
箱物行政の一つとしか考えられませんが、この建設によって周辺環境はあらゆる分野で悪化すると思います。  
中止の早期決断をお願い申し上げます。
- 北杜市に別荘を建てて 35 年です。  
退職後はここが本宅になりました。  
東京が今では別荘です。  
美しい自然に囲まれて楽に呼吸ができます。  
もうこれ以上自然を壊さないで下さい。南アルプスの悲鳴が聞こえてきます。失ってからではもう遅い！これ以上の高速道路も、リニアもありません。次世代にこの素晴らしい山梨の自然を手渡していきたいのです。
- 私の住む武川は、県道市道が狭く車と車と人の事故が多くなっています。高速道路は、都市や都市近くの交通量が多いところでは必要性が一般的に高いと思いますが、北杜市は交通量が少なく高速は必要ないと思います。  
雪が多いこのあたりは道路をたもつだけでも費用が必要で、財政上赤字はあたりまえだと思っています。県道や市道の改善は第一に考えるべきです。  
高速で車を走らせるより、中速で景観を尊重して走る方が良いと思います。
- 将来の生活環境の維持向上を図るため、中部横断道路の建設は絶対必要と思います。
- 高速道路賛成です。
  - ・ 人家や集落に影響が極力ないようルートを設定してください。
  - ・ 自然環境に最大限配慮した高速道路を早期に整備してください。
- 八ヶ岳南麓には、貴重な動植物が生息しているため、施工方法を十分考慮していただき、日本一のモデル高速道路にしてください。  
国策の高速道路であるため、早期着手を強くお願いします。
- 山梨県は、山岳に囲まれ、周辺地への安全な連絡道路が少ない為、災害が発生した場合など外部地域との往来が困難な場合が時々発生しております。少しでも安全な往来が出来る様に高速道路の早期実現を希望します。  
  
ただ建設に当っては地域の環境や観光、住民生活に十分に配慮することを希望します。
- 交通の便がよくなるので、早く建設してほしいですね。
- 早期の実現を希望します。
- 1日も早い整備を望んでいます。
- 北杜市の発展のためには、中部横断自動車道は必要な道路であり、一日も早い完成が望まれるところである。ただ、北杜市の豊かな自然環境や美しい景観も大切な宝であるので、自然環境や景観に十分配慮し、事業を進めていただきたい。

## 事業計画（事業計画一般：事業の経緯、必要性）（15/16）

- 環境影響評価を行い、数値が適正であれば私はこの計画道路を建設することこそが望ましいと思います。環境へのマイナス面もあることは理解していますが、生活の面においてプラスになる可能性を秘めている計画だとも考えております。山梨県と静岡県、山梨県と長野県佐久市がつながることにより、山梨県や北杜市に物流、人の流れ、定住などの変化があるように感じています。静岡県には空港もあり、外国人観光客を誘致することも山梨県としては可能となり、峡南エリアの観光に良い影響があると思います。また静岡県への通勤を行う方がこの地域に定住することも考えられ、人口減少についても改善されるのではないかと思います。北杜市についても観光はもちろん、物流においても静岡県、長野県佐久地域との交流が生まれ、農産物の出荷において獲得できる市場がさらに拡大されると考えられます。山梨県や北杜市は自然豊かであること魅力であるのは承知していますが、私はより今の暮らしが豊かになる可能性を秘めたこの計画を早期に実現してほしいと考えます。
- 早期実現をお願いします。（2件）
- 環境影響評価等の手続きを円滑に進め、引き続き早期整備を目指し、災害に強く安全・安心な信頼性の高い道路を1日も早く整備していただきたい。
- 地域活性化のために早期整備を願います。
- 高速道路建設を推進する立場で、高速道路の早期整備を願うとともに八ヶ岳周辺の原風景に溶け込んだ素晴らしい道路を造っていただきたいという視点で、意見を申し上げます。  
参考1,2に留意して頂ければ高齢ドライバーにとっては何ら問題ありません。  
参考1) 1kmルート帯に存する既存の人家や集落については、極力保護できるルート選定を行うようお願いいたします。  
参考2) 景観の観点から、周辺景観に十分なじむような計画をお願いしたいと思います。
- 周囲の環境に十分配慮する中で、早期の実現を願うものであります。
- 路線の環境に配慮した、高速道路の早期の実現を願います。
- 八ヶ岳周辺の原風景に溶け込んだ素晴らしい道路を造っていただきたい。
- 国家プロジェクト、国民全体の利益として事業を早期に推進、実現していただきたい。  
特に、地域の災害・医療の面では非常に重要であり、僻地の対応が可能となることは、特に注目すべきことであると思われる。  
多少の反対はあるようだが、中長期的な展望としては、絶対に必要な道だと思う。  
国、県の担当の皆様も、たいへんなご苦勞があると思いますが、ぜひ早期実現をお願いします。北杜市民も応援しております。
- 交通が便利になるのはありがたいですが、周囲の環境被害の影響も考慮して、計画を進めていただけたらと思います。よろしく申し上げます。
- 土木工事を行う以上、環境への影響が全くない、ということはありません。それは高速道路に限らず、一市民が個人の住宅を建てる場合にも同じです。  
しかしながら、社会全体にとって住宅なり道路なりを建設することが望ましいのであれば、環境への影響を最小限にする努力をしたうえで事業を推進すべきです。様々な意見がある中で事業を推進することは様々な困難があると思いますが、是非がんばっていただきたいと思います。
- 中部横断自動車道の完成は、合併前から峡北区自治体の悲願であります。  
今回の環境影響評価方法書の説明内容は、理解しましたので環境影響評価を遅延なく実施し、早期の事業着手を望みます。

## 事業計画（事業計画一般：事業の経緯、必要性）（16/16）

- 貴重な動植物たちを犠牲にすることなく、141号線の改修工事に変更していただきたいです。少子高齢化により、高速道路の利用人口も減っていきます。地域の人たちに聞いて歩くと、滅多に使わない高速道路を作るよりも、既存の道路の整備維持や、生活道路の改良維持に予算を使ってほしいと言われます。八千穂～長坂間に高速道路を作らなければいけない必然性は見当たりません。予定されている区間は、冬季はマイナス30度近くまで気温が下がります。もちろん、道路も凍結するでしょう。そんな道を、高速で走行することは危険です。そういう条件では高速走行などできません。それでしたら、高速走行する道を作る意味はありません。既存の道路の拡幅整備で十分に対応できます。道路は作ってお終いではなく、その後補修・維持していかなければなりません。そのお金を孫子たちに支払わせ続けていいのでしょうか？
- 山梨県の最大の課題は少子高齢化です。これは地域の存続の問題です。地域が存続するためには人口の流出を止め、人口を呼び込まなければなりません。巨大な道路を作ることにお金を投じるより、教育や民生にお金を投じることの方が有効な少子高齢化対策です。
- 事実、山梨県の決算に占める土木費の比率は全国第一位でしたが、人びとは県外に出ていく一方でした。皮肉なことに、高速道路は山梨県から人口が流出することに寧ろ貢献したと言っても言い過ぎではありません。そして、一度失ってしまったら取り返しがつかないのが「自然」です。人間は考えることができるのですから、過去を反省し、より良い「道」を探っていただきたいと思います。

## 事業計画（事業計画一般：事業の経緯、必要性）

- 中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、太平洋（清水港）と日本海（新潟港）を結ぶ日本全体の物流の大動脈となるものです。本県にとっても、産業・経済の活性化や県外との連携を強化するとともに、大規模災害時における避難路や緊急輸送路として重要な役割を担う路線と認識しています。
- 未事業化区間である長坂～八千穂間においては、幹線道路である国道 141 号に急カーブ、急な坂、豪雨時の通行止め規制などの区間があり、走行性や安全性の課題があることから、特に災害時の代替路の確保が重要であるものと認識しています。
- 自然環境や生活環境への影響は、今後行う環境影響評価手続の中で、調査、予測及び評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討します。
- これまで中部横断自動車道の必要性和効果について、地域の皆様により理解を深めていただくため、意見交換会などのコミュニケーション活動を重ねてきました。引き続き中部横断自動車道が地域経済や土地利用、自然環境等に及ぼす影響を勘案し、公平性、透明性が確保された都市計画及び環境影響評価の手続に基づき、適切に手続きを進めていきます。沿線自治体などの関係機関と連携して確実に手続きを進めるとともに、中部横断自動車道の全線開通を早期に実現できるよう努めていきます。

●私が問題にしたいのは、建設予定道路が或る二人の政治家の所有地、もしくは親族の所有地を通ることです。道路や鉄道の路線は重要都市を経由し、且つ目的地まで最短なルートを選ぶことで効率を上げ、或は経費削減に成ることを心掛けるべきです。道路建設などの為に個人の所有地を買い上げる訳ですから、そのルート選定には政治家の利権が絡んで来るのは予想出来ます。ですから道路建設の主体となる企業、乃至は県として、そう言うことの無い様、県民に疑惑を持たれない様、公明正大に計らって貰いたいと思います。

●長坂～八千穂のルート帯の問題について、グラフに示したように高速道の最高地点が山日新聞案では高くなりすぎる点にあります。冬期は特にこの地域の高原地帯の積雪やアイスバーンの発生が高速道の車の走行に悪影響を与え降雪時には閉鎖と成り易い事になります。私の案では長いトンネルで最後部は JR 小海線の下を通す案となっています。

長坂～八千穂のルート帯の問題について、民有地の買収が多い点です。私の案ではトンネルや谷間そして南八ヶ岳広域農道の上等、極力買収しなくて通せる案と成っています。

買収交渉に手間が掛かり、部落を分断し、農地をつぶすことになる買収は推めできません。

以上簡単に3点言わせてもらいますが政府の方に細かいルート案や説明を送っていますのでそちらでお調べいただけたら幸いです。以上よろしくお願い申し上げます。

●かなりの高度の標高にある地点を、かなり急カーブを伴った高速道路は危険です。冬期は私の住む地域（標高700m）でも凍結し、降雪期は通常15センチくらいの積雪である為、標高1,000m以上の高速道路は危険です。

●計画段階評価におけるルート帯案での評価について

計画段階初期にあった検討案や表4-3-1の「環境・景観の保全」項で試算をしている次の案①～案③について本方法書により評価を実施し、総合的に最終ルートを決定する必要があると考える。特に、【案①】の全線整備案の内、(仮称)須玉 JCT～八千穂ルートや双葉 JCT～八千穂ルートは初期にあったはずの案であり、本事業の目的である救急医療施設への移動時間短縮、主要な観光地との連携向上、地域生活交通の円滑化、公共交通の利便性向上等実現のためには長野県から静岡県までの最短距離化が環境負荷削減にも資すると考えるので、これらの評価も必要であると考えます。

【案①】全線整備案

- ・(仮称)長坂 JCT～八千穂ルート A案
- ・(仮称)長坂 JCT～八千穂ルート B案
- ・(仮称)須玉 JCT～八千穂ルート
- ・双葉 JCT～八千穂ルート

【案②】旧清里有料道路活用案

【案③】国道141号改良案

●山梨県北西部（北杜市）から長野県佐久方面に向かうには湾曲の多い141号線を通らざるを得ず、これが高規格の高速道路で結ばれることは大いに賛成である。

現在の計画のうち、長野県側の計画ルートは141号線に沿ったもので極めてリーズナブルで建築コストや道路のなだらかさからいってほぼこれしかないと思われる。

しかしながら、山梨県側の計画ルートは疑問符をいくつもつけざるを得ない。

まず、なぜ、これほどの湾曲を造らなければならないのか？ICを、清里駅になるべく近く、太い道路に接続するところで造りたいとのことだが、清里駅南東部でルートを大きく湾曲させることとの整合性が理解できない（141号線への接続道路を造れば解決する話ではないのか？）

また、大門ダム周辺でも大きく湾曲しているが、もう少し西側にルートを取ってなだらかなカーブに変更することはできないか？

もちろん、高低差を克服することは難しい問題であるのは分かるが、架橋やトンネルにより、技術的な問題は克服できるものと思われる。

●「方法書あらまし」5ページ及び説明資料14ページにある「地形・地質」評価で走行の欄が無記入ですが、不安と心配があります。地形が高原地帯なので冬期間には積雪や凍結の可能性もあると思われます。カーブや上り坂、下り坂の平均勾配はどのようになるのか。冬期間でも安全に走行できるのか心配です。

また、「(仮称)都市計画道路 双葉・葦崎・清里幹線」ということでは、双葉ジャンクションから甲斐市、葦崎市、明野、須玉、清里を通して長野県八千穂につながるルートの方が「(仮称)都市計画道路」の名称にふさわしいのではないかと思います。

## 事業計画（事業計画一般：事業の計画）（2/6）

- 野辺山駅の標高は1346m、長坂インターの標高は700mなので約650mの標高差を約20kmの区間で上り或いは下りすることになります。ちなみに標高700mの長坂インターと標高470mの須玉インター間の勾配は5.4%とかなり急で、冬期は度々チェーン装着が義務付けられます。韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線には平均勾配6%の地点が3か所あるとされていますが、長坂―須玉間よりかなり標高の高い山岳地域を、冬期積雪・凍結がある時に走行するのは大変危険で、通行止めの期間もあるでしょう。  
住民説明会資料の3-1地域特性（自然的条項）P12の項目に、気温・風速や地形の勾配の影響を調べる項目がありません。冬期の積雪・凍結や強風・豪雨下での道路勾配と自動車走行（大型トラックなど様々な車種で）の関係など、この地域が高地・急勾配であることを考慮した特別な環境影響評価項目を追加するべきだと思います。人身事故を起こしかねない「道路環境」は絶対に避けるべきです。
- 高速道路を推進する立場で、意見を申し上げます。
  - ・早期着工
  - ・周辺環境との調和
  - ・観光名所となりうる、施設の設備
 上記に加え、災害時の経路の観点から、高速道を整備していただきたい。
- 高速道路の早期整備を推進する立場で意見を記載いたします。
  - ・八ヶ岳清里周辺の自然を最大限に活かし道路整備を行い、生活のためのインフラ整備を進めていってほしい。
  - ・災害など復旧作業には高速道路が必要不可欠と考えています。大雪、大雨などの対策も力に入れてほしいです。（道路自体も悪天候などの自然環境に強い道路を造ってほしい。）
  - ・多くの人アクセスできるように周辺の道路（国道、県道、市道）整備もお願い致します。
- 断固反対します。貴重な自然環境を未来に残す使命を現代の我々は担っている。環境より経済性を優先させれば徐々に環境を破壊させ後世に悔いを残す。人間は自然と共生するというエコパークの理念をもう一度考えてほしい。一人でも反対者が居ればその声に耳を傾け再考するのが住居自治の基本ではないか。  
もしも強行するのであれば八ヶ岳南麓は全線トンネル方式に又は141拡幅方式にして環境への被害を最少にしてほしい。
- 景観の観点からすると道路脇に森林を残すと思いますが、現在の県道において道路脇の倒木による通行止や停電などが多発しています。環境と防災を兼ね備えた道路を建設していただきたい。  
  
盛土や切土が多くなると工事用車両の台数も増え、環境面でマイナスに移行するようになります。また切土・盛土により生活環境や農地が分断され橋やボックスまで迂回を余儀なくされます。高架方法を適宜盛り込むよう希望します。  
  
完成時は対面交通となるのでしょうか？事故や災害の観点からすると弱い道路になってしまうように感じます。
- この道路建設費、調査費、環境アセス、その他の経費は莫大なものになると推察されます。それぞれの内訳と共に、山梨県内または（清里―長坂間）の当該都市計画道路の建設費を教えてください。
- 無理な高速道路は人命にもかかわってくると思います。急カーブ、凍結にどう対応するのでしょうか？
- 大気について  
八千穂～長坂間32kmは長野県側が1km帯、山梨県側が3km帯とルートが具体的に定まっていない。まずこれを明らかにすること。
- 方法書についての環境の保全の見地からの意見  
須玉で行われた説明会に参加し、配布資料およびHPで公開されている資料を拝読いたしました。5年ほど前に東京より移住した者なので、当初の地元との意見交換等についてはわからないことが多々ありますが、先日の説明会の状況からは、地域住民との十分な話し合いが為された上での事業計画なのか、国および県は北杜市の地域特性の理解があるのかという大きな疑問を感じました。  
質問のほとんどが事業の是非およびルート帯に関するもので、環境影響評価方法書の以前の問題が全く解決されていないと感じます。

私は、道路（高速を含め）整備自体に反対するものではありません。既存の道路が東西を結ぶものばかりであることから、南北を結ぶ道路網の整備が必要であることは理解しています。しかし、現在示されているルート帯は北杜市にとっては失うものがあまりにも大き過ぎます。国立公園、国定公園に囲まれた日本有数の山岳景勝地で、自然環境と景観が最も大切な資源です。特に大都市から近いことから、移住者が多く、観光客および別荘所有者が頻りに訪れます。市内には須玉や白州といった古くからの地元住民の多い地域は過疎に悩む地区もありますが、特に今回の計画ルートとなっている高根・大泉・長坂は観光客が多く訪れ、移住者住宅や別荘が多い地域で、これが北杜市の重要な資源でもあり経済を支えています。特に昨今の IT の発達による在宅勤務の増加などで、様々な世代の移住が増えており、静かな森の中で緑に囲まれた生活ができる理想的な住環境として発展しています。そこを突き抜けるように高速道路が造られれば、人々を魅了する自然環境や生態系は破壊され、移住も観光も衰退します。これまでの計画案の推移を見ると、清里駅地区を避けることで環境に配慮したとのお考えのように推察します。確かに主要な観光地のひとつですが、それはバブル期の遺産であり、現在の別荘を含む保養地域は大泉・長坂・小淵沢の八ヶ岳南麓エリア全体に拡大しています。このエリアに高速道路を通すこと自体が評価するまでもなく、自然環境、生活環境および景観への負の影響が計り知れないことは明らかです。

事業目的について（要約書 P 4）

1. 高速道路までの移動時間短縮：

昔のバブル期と異なり、清里へ向かう大渋滞はなくなりました。地元経済へのプラス効果を考えても I C から一般道がある程度走行する方が逆に望ましいです。

2. 救急医療施設への移動時間短縮

救急医療施設であれば韮崎・甲府方面か、諏訪・松本方面に向かうので、当該ルートを高速化する意味は、ほとんどありません。

3. 地域の生活交通の円滑化

確かに現在の国道 141 はカーブが多く道幅も狭く、問題個所があります。高速道路整備により助けられることもありますが、だからといってこのルート帯しかないわけではありません。

4. 災害時の代替路確保

説明会において、前回の大雪の際に友人が死んだために、中部横断道の早期実現を求めた方がありました。しかし、災害時、大雪、強風、大雨等で最初に通行止めになるのは高速道路です。なぜそのような基本的な事実誤認をしている人がいるのに正さないのか、疑問に感じました。都合のよい意見だったからでしょうか？自然災害時に最も有効なのは、整備された国道です。気象条件が全く異なるほど遠方で災害が起きた場合には、代替路の確保となることはあるでしょう。そうであるならば、できる限り中央自動車道との重複区間をなくしないと、代替路としての価値がなくなります。

5. 現道の走行性・安全性の向上

国道 141 のことを指していると推測しますが、国道 141 の問題は走行車数の問題ではなく、道路の構造自体の問題です。これはカーブを減らす、車線を広げる、車道と沿線住宅との余地を確保することをしなければ走行性・安全性は向上しません。高速道路の整備に拘わらず、国道 141 の整備・改良は絶対に必要です。

6. 企業誘致・雇用促進

この目的の可能性はあります。しかし、現ルート帯に限ったものではありません。北杜市では、主に農業法人の誘致がありますが、それならば生産拠点に近く、国道 20 号線と接続できる武川や明野等に近づいた方が有利だと考えられます。

7. 公共交通の利便性の向上

高速バスの乗り入れ等が考えられますが、山地に訪れるのは都市部からの人々なので、静岡や長野からの人の流れはほとんど期待できず、ごく限られたものになると考えられます。

8. 環境・景観の保全

これを目的に挙げることは真逆であり、全く理解できません。どんな形であれ、高速道路は環境と景観を少なからず破壊します。

上記に述べたように、現行のルート案は被害が甚大であり、ルート帯および周辺住民の激しい反対は避けられません。そうなれば用地取得にかかる時間とコストは莫大になります。

本来高速道路は、走行性・安全性の観点からできる限りカーブを減らすことが原則であり、それには現行の計画のように無理やり曲げて長坂 I C に接続するのではなく、当初の原案通りに双葉 I C 接続するのが最善と考えます。説明会では、I C を造る平地が確保できないという話がありました。

双葉がどうしても不可能とするならば、韮崎 I C に向かうルートが考えられます。平沢からまっすぐ檜山牧場の西側を通り、増富の手前、明野を通過して韮崎 I C に入るのがよいと考えます。

須玉・明野経由 韮崎ルートの特長

- ① 移住住宅・別荘が少ない。景観や環境への関心度が薄く、用地取得が容易

## 事業計画（事業計画一般：事業の計画）（4/6）

- ② 中央道、国道 20 号、国道 141 号の現道とは別の拠点ができる。
- ③ 須玉町の過疎地域の活性化
- ④ 増富地域、甲武信エコパークへの利便性向上
- ⑤ 既に住宅が多い大泉・長坂地域の生活環境保全
- ⑥ 中央道との重複を少なくすることにより、代替路としての意義向上
- ⑦ 農産物等の生産拠点近くに I C を造ることにより、物流の利便性向上

現行ルート案は、市議会および県議会議員等地元が土地所有していることによる利権が目的という声が、当然のように聞こえてくるほど、不自然に長坂へ接続されています。広域の走行、および北杜市の長期的な展望に立って、ルートの再考をまずご検討いただき、その上で環境影響評価に着手していただきたくことを強く要望いたします。

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。

都市計画道路の環境影響評価調査の対象となる地域に関して

方法書では、都市計画道路は道路幅が 16～22m の片側 2 車線で建設することを前提としていますが、その根拠が示されていません。この道路は国道 141 号の代替え道路として北杜市の田園地帯を通過する道路です。しかし国道 141 号の 24 時間の上下の交通量が清里で 7056 台（平成 27 年度交通センサス）と少ないことから、片側 2 車線で建設する必要はありません。どうしても高速道路を建設するというのなら、八ヶ岳南麓の自然、生活環境、景観の保護のためにも片側 1 車線で建設するよう求めます。

- 高速道路建設に対し、賛成の立場から意見を申し上げます。  
高速道路周辺の環境整備に、より一層力を入れて進めて頂きますよう、お願い申し上げます。
- 妥当投資額いかん  
環境影響評価方法書（令和元年 8 月）P4-10 表 4-3-2 ルート帯案の比較表より B 案が良いとのこと。そこで費用が約 1000～1800 億円とあります。また日交通量は P5-112 の表 5-2-13 より国道 141 号清里地点（高根町箕輪）で平日約 10,108 台/24 時間交通量とあります。  
よって、概算投資額を還元できる年月を算出すると、利用料金約 1000 円/台（自家用乗用車）と仮定すると、 $1600 \text{ 億円} \div (10,000 \text{ 台} \times 1000 \text{ 円/台}) = 16,000 \text{ 日}$  となり、 $16000 \text{ 日} \div 365 \text{ 日/年} = 43 \text{ 年間}$   
よって、資金を返却できるのは約 43 年間 +  $\alpha \approx 50$  年間かかります。  
つまり NEXCO 東日本（中日本）では事業採算が成りたちません。従って、国交省の新直轄方式で施工するしかないと思われれます。

新直轄方式における問題点

現在中部横断道（富沢～六郷）を国交省が主体となり鋭意進められています。

しかし、事業費が当初約 2,000 億であったところ変更され、約 1,154 億円が加算され、現在約 3,154 億となり、ぼう大な予算が使われています。

そこで今回この区間においても上記 §1. の予算約 1,600 億円を超えることが十分想定されます。

よって、自然破壊、社会環境にも十分配慮した合理的な事業が進行されるよう願うものです。

今回計画区間における未公表値のすみやかな公表

この事業概要を読んだ限りでは、以下の事項が不明確です。

1. 直轄方式か NEXCO 方式か
2. 総事業費
3. 設計交通量
4. 事業に対する費用便益比（B/C）
5. 当地の山岳地形に伴う道路縦断線形及び登坂車線、追越し車線の必要性とその検討結果
6. その他

- 万が一高速道路を建設することになっても、可能な限り住宅（別荘）が立っていない地域に通すか、騒音影響を考慮してトンネルにすべきだと思います。

#### <利便性>

清里周辺に建設予定されているインターチェンジ（清里 IC）は「丘の公園入口」交差点より南側（地図参照）にあると利用者にとって便利だけでなく、「清里駅方面」と「牧場通り～清泉寮方面」に振り分けられることで渋滞発生を抑止できます。また、「丘の公園入口」交差点の南側（国道 141 号線沿い）にある観光施設・店舗などにも観光客が振り分けられるため地域発展や収益向上にも繋がります。廃墟になっている大きな建物の整理・解体や新規の観光施設・店舗の誘致にもつながるのではないのでしょうか。

清里 IC の場所が清里駅から多少離れていても（渋滞で 30 分停滞することに比べれば）迂回ルートを選択できるほうが利便性は高いはずですが、そもそも高速を利用するドライバーは清里駅を目的にすると思えません。

清里 IC を清里駅の近くに造ると、「清里」交差点周辺の渋滞が激化し、地元住民と観光客の双方に多大な悪影響を及ぼします。また、長野県側から南下してくる車にとっては、清里 IC で高速道路を下りて国道 141 号線を通るほうが葦崎・双葉・甲府方面への最短距離であることから、国道 141 号線の渋滞事情がさらに悪化する恐れもあります。

また、「清里」交差点から 200m ほど南にある、国道 141 号線から「[施設名]」に入る道はその先に数々ある別荘や大小のペンション（バスの出入りがある）があり、観光のピーク時には今でも国道 141 号線に出入りするのが困難な状態です。駅周辺施設に入ろうと行き場のない車が数珠つなぎの状態になるときもあります。地元の農家さんのトラックがなかなか進入できない時もあります。

これらの現状を悪化させないためにも、清里 IC は、先に提案した「丘の公園入口」交差点より南側（地図参照）にすべきと考えます。

※そもそも提示された地図の精度が粗く、道路や清里 IC の正確な建設予定地が全く分かりません。精度の高い地図を早期に提示願います。

#### <費用（建設・管理維持費）と収入>

冬期の路面凍結などを考えると、利用者としてはトンネルの方が安心ですが、維持費や水質調査費も発生するので検討が必要です。

道路建設費と今後の維持費にかかる費用のうち地域住民にかかる負担の試算額はどれほどになるのでしょうか。現在、日本国民の加速度的な高齢化・人口減少が現実となり、「公的医療・介護・福祉の抜本的改革の必要性」、さらには「既設の道路インフラの維持・補修・更新への対応（費用負担の方法）」などが国家問題となっています。

そのような情勢のなか、数十年前に計画された高速道路建設計画を今なお推進することによって見込まれる収入（通行料だけでなく、居住者・別荘保有者への便益、観光客の来訪によって期待されているあらゆる経済効果を含む）はどれほどあるのか不安視しております。

当然ながらシミュレーションをされていると思いますので、情報開示してください。

- 中部横断自動車道計画に対する意見を以下の通り提出いたします。

清里の最有数観光地のご真ん中に高速道路を通すという愚行

清里駅周辺は、都心からたくさんの観光客が訪れる貴重な場所。

夏には、世界から有名なプリンシパルを呼んで、開催される野外バレエは、バレエ界では大変有名であり、子供への教育のために都心から毎年たくさんの親子連れが訪れる。[施設名]のカレーを食べ、[施設名]での避暑を毎年楽しみにしている人たちであふれている。

その貴重な環境のご真ん中に高速道路を通し、景観をぶち壊して地元の稼ぎ頭を潰す今回の計画は、どう考えても愚の骨頂であり、ここに高速道路を通すことでの経済的ダメージを確実に調査、数値化して、地域へのダメージと貢献度を比較検討し、結果を地元住民へ公平に公開すべきである。

景観を壊すことによる観光収入減の額について、具体的な明示を求める。

#### 景観について

八ヶ岳南麓の一番の財産は、その景観にある。

人々は、都会の喧騒を隣れて景観に癒されるためにこの観光地へ訪れ、お金を落としていく。景観が一番の財産であるこの地に、その景観を破壊する高速道路を地上へ造るメリットはどこにあるのか。

造るとするのなら、せめて、トンネルを掘るなど、景観に配慮することが大前提ではないのか。

なぜわざわざ地上に高速道路を建設する計画を押し進めようとしているのか、具体的な回答を求む。

- ルートに関しては県外からの流入の利便性を考慮すること。

県内にインターチェンジを設置すること。

- 費用対効果の納得できる詳細な説明を聞きたい。周辺住民の「平穏な生活」の維持は可能か。これを著しく阻害されるとなれば「生存権」の侵害となる。

- 4-4-4-2-4都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数について  
車線数が4車線とあるが、現道の国道141号の交通量の実態からしても4車線を要するとは考えられない。南部区間においても片側1車線である。まずは交通センサスB/Cを出し4車線とする根拠を示すよう求めます。

4-4-4-2-5都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度について  
設計速度が80kmとされているが、私たちが国交省への情報公開請求で入手した縦平面図と図-B案根拠図面からすると急な勾配が長距離に続く箇所が複数あり、設計速度80kmとした場合には交通事故などの誘発等、危険に至る場合があると考えられます。南部区間でさえ設定速度は70kmである。特に冬季の気象状況からは長期間の積雪と凍結等が想定されるので設定自体に無理があります。方法書の設計速度の想定を修正すべきです。

4-1-1-Bルート帯案を対応方針（案）として決定した過程について  
対応方針（案）が決定された過程は杜撰なものであった。1.に「清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したBルート案」とするとあり、理由が何点か記述されている。まさに主要な観光地間の連携とあるが、長坂大八田～大泉下出地区～高根町村山西割～堤～海岸寺、津金の建設計画地域は高速道路建設による影響とダメージが集中し、清里の特定の地域には観光を念頭に利便性が配慮されているルート帯と言える。清里の一部の観光地域への影響を回避させたかのような利益誘導・偏重と思われる建設計画とルート帯の選定であり、問題であることを指摘します。

環境影響評価の方法書の段階での建設事業費の概算について  
現在も長野側の建設事業費の概算は示されていない。山梨側は平成25年1月～2月の地元説明会で示されている。更に長野県側の建設事業概算費はまだ明らかにされていない。つまり未だに費用対効果B/Cが出されていない段階での環境影響評価が手続きの強行を中止するよう求める。多額の建設費用、税金を浪費して使えない道路、危険な道路、八ヶ岳南麓の自然・景観・生活等を大規模に破壊する建設計画を中止するよう求めます。

- 平成24年度 峡北地域環境影響検討業務で示されているルート図を開示請求で入手したが、説明会で甲府河川国道事務所の対策官から、これは費用を算出するために検討した図、と説明があった。この資料には工法、勾配等が記されていて、この図面によると私の住んでいる長坂大八田～津金までは盛土で示されている。しかし、説明会で配布された資料20,21頁の一覧表で「切土工法」となっている。文章としては「切土工法」の文字は無く実際の所どのような工法になるのか文章で明示すべきである。また、盛土工法で費用を算出しておいて、切土工法にした場合は費用額が違ってくるので、B/Cにも影響がある。文章で工法を明示し、今まで示していた金額との違いを示すべきである。

- 地域の特性（農地・観光・動植物）を配慮した中で速やかにルートの原案が作れることを望みます。

- 私の知人から、今ある八ヶ岳の環境が変わってしまうのは、よろしくないという意見を聞いています。私は、平成5年生まれですが、これからを担う若い世代からも、地元の中部横断道について関心が強いと思っています。個人的な意見としては、高速道路の建設には大いに賛成しているところですが、若い世代からも様々な意見があるということを念頭に置いていただければと思います。環境影響評価については、説明会の内容を遂行していただくと同時に、建設に向けた積極的な行動をお願いいたします。

その他に、個人的な意見とはなりますが、現在は80km/hの道路線形を計画していることと思いますが、100km/hの線形で片側2車線の建設をお願いしたいと思います。特に、現在の基本計画区間は坂が多く存在している区間ですので、カーブを緩くして、かつスピード減少による混雑、または渋滞の発生を抑えていただきたいと思います。

佐久市から静岡市を結ぶ、大切な道路になりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

## 事業計画（事業計画一般：事業の計画）

- ルートは、計画段階評価において、走行性や安全性、環境や景観の保全、経済性等から、複数の計画案の比較を行い、今回の計画案を選定しました。
- 今後、本事業の詳細な道路の位置及び構造等の検討を進める予定であり、道路の詳細な計画案については、都市計画手続きにおいて、地域の住民等に説明して意見を伺い、環境への影響についても、環境影響評価の手続きを適正に進めながら、検討を進めていきます。  
この際、自然環境、生活環境、景観等について、十分配慮し、決定します。
- 中央自動車道と接続する位置については、中央自動車道の構造から接続可能な平坦でカーブが緩やかな区間が限られており、現在の接続位置としたものと認識しています。  
また、中央自動車道の双葉 JCT や須玉 IC 付近を接続位置とする場合、金ヶ岳などの山地が近くなり、縦断勾配等の構造上の安全性を確保するための基準「道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）」を満足するためには、大規模な構造物の構築が必要となり、周辺に与える影響や整備コストも大きくなると考えられることから、長坂付近への接続としたものと認識しています。
- 本事業に関する道路の計画については、現時点では、道路構造規格を第 1 種 3 級とし、設計速度 80km/h、4 車線を計画していますが、整備主体や暫定的な整備を行う等の整備手法は決定していません。
- また、費用便益比（B/C）については、今後、詳細な設計とともに検討を進めていきます。

- これまで中部横断自動車道長坂八千穂線と称していたのに、なぜ「韮崎都市計画道路」北杜市の道路であるのに理解できない。

都市計画道路となれば住民に都市計画税の負担が固定資産税に上乗せになるのではないかと。

中央自動車道長坂インター出口にある「一流の田舎まち」の看板と都市計画道路とは矛盾するのでは。

- 都市計画区域外なのに都市計画決定は法の趣旨に反する

“中部横断自動車道(長坂～八千穂間)の整備にあたっては、広域的な交通基盤にあたることから、円滑な都市活動を確保し良好な都市環境を保持するために必要な都市施設として都市計画に位置づけ” p3-1 とあるが、都市計画法第 11 条では「都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる施設（道路等）を定めることができる。この場合において、特に必要があるときは、当該都市計画区域外においても、これらの施設を定めることができる。」とあり、都市計画法第 5 条では「都道府県は、市又は人口、就業者数その他の事項が政令で定める要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を都市計画区域として指定するものとする。」とあり、この地域が都市計画区域に該当しないことは明らかである。

そもそも、5-2. 社会的状況 p5-98<sup>〜</sup>では、人口及び産業の状況、土地利用の状況があるだけで、図 5-2-3 土地利用の状況、p5-104 で、都市集落、農地、隣地等、図 5-2-4 土地利用基本計画図 p5-106 で、都市地域、農業地域、森林地域があるだけの不十分なものである。都市計画法に基づく都市計画区域の位置図ぐらひは示し、「特に必要があるときは、当該都市計画区域外においても、これらの施設を定めることができる。」をどのように適用したかを明記すべきである。

都市計画法の規定により定められた用途地域 p5-184 で、“調査区域には、「都市計画法」…の規定により定められた都市計画用途地域の指定はありません。”と一言の説明があるが、用途地域を定めることができる都市計画区域の状況説明がないのは、この道路を都市施設として都市計画決定することの問題を認識しており、出来るだけ触れないようにしようという自信のなさのあらわれである。

- 都市計画区域外なのに都市計画決定は法の趣旨に反する

“中部横断自動車道(長坂～八千穂間)の整備にあたっては、広域的な交通基盤にあたることから、円滑な都市活動を確保し良好な都市環境を保持するために必要な都市施設として都市計画に位置づけ”とあるが、都市計画法第 11 条では原則として都市計画区域内で道路の都市計画決定ができるとしている。ただし、都市計画区域外でも「特に必要があるときは、…これらの施設を定めることができる。」とされている。特に必要な理由を明記できない以上、このように無法で、県に責任を押し付け、土地収用法を適用するための都市計画手続きはやめるべきである。

- 都市計画法第三条 3「都市計画 国及び地方公共団体は、都市の住民に対し、都市計画に関する知識の普及及び情報提供に努めなければならない」とありますが、本件で言う「都市計画」はこの「都市」のいかなる「計画」を指しているのですか？

「(仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・韮崎・清里幹線」という名称は「仮称」とはいえ、この道路が計画されている地域と無関係の地域(韮崎)が含まれていて、韮崎では一般的な道路整備以外に、高速道路の敷設を必要とするような「都市計画」はみあたりません。韮崎市に訪ねても「県にきいてみてくれ」というばかり。また、「1・4・1 号」が意味すると思われる 141 号線も本計画には入ってないようです。「仮称」の意味するところが理解できません。道路名称は間違っているのではないですか？

「仮称云々」なる名称はどのような意味があるのですか？なぜ「(仮称) 長坂—八千穂線」と言わないのですか？

- 今回の環境影響評価方法書のタイトルである「(仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・韮崎・清里幹線」について気になる点があります。

山梨県は、過日の説明会で「都市計画は、2010 年に策定済み。それに基づいて県が環境影響評価を行う」と説明されました。

県の HP を調べてみましたが、山梨県都市計画マスタープラン（2010 年 3 月）、及び山梨県都市計画地域マスタープラン（2011 年 3 月）には、韮崎都市計画区域として、韮崎市と甲斐市の一部として韮崎駅周辺地域の開発計画が記載されていました。しかし、この韮崎都市計画区域には、中部横断自動車道の整備に関しては全く触れられていません。

北杜市に関する記述としては、「都市計画区域マスタープラン」の「都市計画区域外における土地利用コントロールの方針」の部分で、「長坂以北」の中部横断自動車道に関する記述がありますが、正式に都市計画区域と指定されてはいません。

## 事業計画（事業計画一般：都市計画）（2/3）

北杜市には、”市の一部”も含めて都市計画はありません。開発行為についての北杜市のHPでも、現在は「都市計画区域外」であることが明記されているだけです。

このような状況で、市も正式に認定していない都市計画をもとに、県が勝手に事業を進めることが許されるのでしょうか？甚だ疑問であることを申し添えます。

- 都市計画決定に当たり、2010年から2015年まで国（国交省関東地方整備局）が大々的に行ってきた計画段階評価「中部横断自動車道（長坂～八千穂）の名称はどこへ行ってしまったのか、都市計画決定にこの路線名がなくなってしまったのは住民騙しの目眩ましではないか。賛成する人も反対する人も「中部横断自動車道（長坂～八千穂）の名称がなくなったことに驚きを隠せない。「中部横断自動車道（長坂～八千穂）32kmは造るんですか、造るのならその名称を消さないでほしい。

- 中部横断自動車道（長坂～八千穂）を山梨県が都市計画道路に指定した経緯について、県民への説明が全く行われていない。

県の突然の要求により、国土交通省が送った方法書の中身が僅か300ページの薄っぺらな内容に終始してしまった。

これは国土交通省による、より丁寧な環境影響評価を受ける権利を当該住民から奪う結果になったことに抗議する。またこの都市計画道の指定にかかる一連の県の作業を即時中止すべきであり中止しないのであれば、都市計画道に指定する為の当該住民への説明会を早急に実施すべきである。

方法書には横断面図や横断勾配が無い。道路ルート内は標高1350mの高地もありルートの約7割が勾配のある区域となる。道路構造が橋梁の場合は盛り土に比べ道路表面の凍結の可能性があること素人でも容易に考えられる。更に平均勾配6%の地点では凍結に伴い大変危険な道路になる事は当然で、このような危険な道路を山梨県は何の検討もせず県民に提示することは到底容認できない。

本当にこのような山間地で高速道路を推進するのであれば、山梨県独自に道路構造を検討し県民に詳細を説明すべきである。

『命がけの道路』を県民や道路の利用者に押しつけた結果、事故が多発または凍結による通行止めが多発する道路になった時の責任は山梨県にある事を自覚してもらいたい。

- これまで、この道路は中部横断道路（長坂一八千穂）という名称と認識していましたが、今夏の名称変更に至る経過の詳しい説明を求めます。

- 山梨県が都市計画道路としてこの調査を行うことになったようですが、これまで県は、この道路のルート決定等に全く関わってこなかったにも拘わらず、唐突に調査の主体となるとの決定は納得がいきません。また、中部縦断道の山梨県内区間は全て北杜市を通るのに、韮崎市等の都市計画を利用しての法適用は、とても適法とは思えない便乗商法です。

- 第1章から第5章都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況について（地域特性）とあるが、住民説明会では方法書の説明の概ねとされる説明をしたとしているが、都市計画対象区域であることについての具体的な説明があったとは言えない。ましてやこれまで北杜市は都市計画対象地域ではないとされていた。もう一度、住民に対して都市計画対象地域と高速道路建設計画地域との関連や影響、計画の内容の詳細についての提示と説明が行われなくては都市計画に関連した高速道路建設計画の環境影響評価の方法書とは言えない。したがってまずは都市計画に係る説明会が開催されるべきと考える。住民説明会をやり直すよう求めます。

- 現在進めている環境影響評価の手続きの即時中止を求めます

山梨県は環境影響評価の手続きはできない

山梨県は、中部横断自動車道を含む（仮称）韮崎都市計画道路1・4・1号の都市計画が、山梨県内に限る都市計画であり長野県にまたがる都市計画ではないと強弁しています。しかし、8月1日に公表された方法書では、「都市計画対象道路事業の位置」として、「起点：山梨県北杜市長坂町終点：長野県南佐久郡佐久穂町」と書かれており、この道路に関する都市計画は山梨・長野両県にまたがるものであることを認めています。

都市計画法、環境影響評価法では、二つ以上の都府県にまたがる都市計画の決定権者は国土交通大臣又は市町村となっており、山梨県が都市計画決定権者となりえないことは明白です。

## 事業計画（事業計画一般：都市計画）（3/3）

しかも方法書は山梨県・長野県の連名で出されており、その内容も両県にまたがる環境影響評価の方法を記述したものとなっており、山梨県が主張する「山梨県内の都市計画」とは大きく逸脱し矛盾するものとなっています。説明会では、山梨県は県内に関わる都市計画道路の環境影響評価の方法書の説明を行わなければならないにもかかわらず、その説明の内容と配布された資料は山梨・長野両県にまたがった環境影響評価の説明及び資料となっていました。説明会で、参加者からこの矛盾を追及された山梨県は、「参考として長野県のものも載せた」と釈明しましたが、これは全く説明とは言えないものです。山梨県内の都市計画に関する環境影響評価の説明と一緒に、長野県の環境影響評価の説明がわざわざ行われたことは、山梨県自らが都市計画が二県にまたがることを認めたものに他なりません。説明会の参加者は、一体何についての説明会かこれでは理解に苦しむと言う声もありました。

## 事業計画（事業計画一般：都市計画）

- 中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、国の計画に適合しつつ国土レベルの広域的な自動車交通を処理する自動車専用道路で、都市計画区域外を含む全県を対象とした都市計画の上位計画となる「山梨県都市計画マスタープラン」に県土の軸となる路線として位置づけております。この道路の機能及び通過する地域の土地利用等を勘案し、また一の都市計画区域を越える広域的な道路については、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、その区間が都市計画区域外にわたる場合であっても都市計画に定めることが望ましいということが、国の「都市計画運用指針」において示されているところであり、都市計画決定権者である山梨県がこれを参考に判断し、都市計画区域外を含めて、都市施設として位置づけることとしました。
- 都市施設として位置づける区間としては、路線の一体性、連続性を考慮し、中央自動車道と一部重複するが、双葉 JCT を起点とし、（仮称）長坂 JCT を経由して長野県境としています。
- 起点となる双葉 JCT は、韮崎都市計画区域に含まれることから、長坂～八千穂区間も含め、韮崎都市計画区域の都市施設として位置づけることとしておりますが、都市計画決定の手続きは、具体的な道路の位置の決定と併せて行うこととなります。  
  
なお、本事業については、山梨県区間は韮崎都市計画区域、長野県区間は佐久都市計画区域に位置付ける都市計画施設となることから、両県にまたがる都市計画区域に該当しません。
- また、名称は、双葉 JCT を起点とし、（仮称）長坂 JCT を経由して長野県境（清里）に至る道路であることから、都市計画上の名称を（仮称）双葉・韮崎・清里幹線としているものであり、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の名称も併存します。
- 都市計画税については、「地方税法」に基づき定められており、各市町村が状況により判断します。

## 環境影響評価（計画段階環境配慮書）

## ●配慮書への意見募集がなかった

”これまでの検討結果を踏まえ作成した「中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響に関する検討書」（平成26年12月発行）を、環境影響評価法第3条の3第1項の計画段階環境配慮書とみなされる書類として作成し、平成27（2015）年3月26日の国土交通大臣意見をもって、配慮書の手続きを完了しました。” p4-13とあるが、この配慮書とみなされる書類に対して、既に平成23年4月には環境影響評価法第3条の7が改正され「配慮書について関係する行政機関及び一般の環境の保全の見地からの意見を求めるように努めなければならない。」とされている。これを実施していないため、地元の切実な意見が全く反映されていない。その証拠に、第7章は“計画段階環境配慮書に対する国土交通大臣の意見と都市計画決定権者の見解”があるだけで、一般の人達からの意見は全くなく、通常のアセスメント案件とは異なる行政内部の手続き（環境大臣意見を受けた国土交通大臣の意見だけ）となっている。今後の手続きの方法書、準備書は“意見を求めるため…公表しなければならない”と必須事項とされているが、法で配慮書への意見募集は“努めなければならない”とされていることは誠実に実行することが必要である。現に、リニア中央新幹線でさえ、この改正された環境影響評価法の計画段階環境配慮書の施行前に意見募集を先取りして実施している。

参考までに、名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画の「環境影響に関する検討書」2016. 3. 8についても同様に公表だけして一般の意見を求めなかったため、意見を自主的に提出したところ、国土交通省中部地方整備局は、遅まきながら2016年5月27日に「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画」の環境影響に関する検討書に対するご意見の募集を始めました。として、全く同じ検討書について、あきらめて意見の募集を始めた。当時の国土交通省の意識はこの程度のものである。

## ●配慮書への意見募集がなかった

“平成27（2015）年3月26日の国土交通大臣意見をもって、配慮書の手続きを完了しました。”とあるが、平成23（2011）年4月には環境影響評価法第3条の7が改正され「配慮書について・・・一般の環境の保全の見地からの意見を求めるように努めなければならない。」とされている。この努力規定を無視したため、配慮書に対する意見は国土交通大臣だけであり、一般の人たちの意見は全く記載されていない。

リニア中央新幹線でさえ、この改正された環境影響評価法の配慮書の施行前に意見募集を先取りして実施している。また、中部国際空港沖公有水面埋立事業の配慮書（検討書）2016年3月は、公表だけして一般の意見を求めなかったため、住民意見も求めるよう要請文を出したところ、国土交通省中部地方整備局は、2ヶ月以上後に全く同じ配慮書について遅まきながら意見募集を始めた。

## ●配慮書には一般の環境の保全の見地からの意見を求めるべき

『「中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響に関する検討書』（平成26年12月発行）を、環境影響評価法第3条の3第1項の計画段階環境配慮書とみなされる書類として作成し、平成27（2015）年3月26日の国土交通大臣意見をもって、配慮書の手続きを完了しました。」（p4-13）との記載である。しかし、平成23年4月には環境影響評価法第3条の7が改正され「配慮書について関係する行政機関及び一般の環境の保全の見地からの意見を求めるように努めなければならない。」としている。本件ではこれを実施しておらず、地元の意見が組み込まれていない。努力義務であるからといって回避することは、真摯な姿勢とは言えない。直ちに、追加で意見募集を行うべきである。

## ●配慮書への意見募集がなかった。

環境影響評価法第3条の7で実施することが決められているにも関わらず実施していない。このことを実施していない事だけ取り上げて住民無視、業者に対する利益配分最優先であることが読み取れる。

以上の事から見ても建設ありきで進んでいるとしか考えられない。

道路の勾配図も無し。中央道の葺崎～小淵沢間の急こう配をご存知でしょう。

この中部横断道はさらに300m高い場所に到達しなければならない。

この時の勾配はどの程度になるかも公表されていない。

まったくもって住民不在であると思えない。勾配が急であれば自動車のシリンダー内に多量の燃料を送り込む必要があり、当然、有毒排気ガスも増えることは理屈抜きでもわかること。

『他にいろいろな不都合が山積しているこの道路は建設すべきでない』と提案します。

## 環境影響評価（計画段階環境配慮書）

- 本事業における計画段階環境配慮書の手続きは、「環境影響評価法の一部を改正する法律（平成二十三年四月二十七日法律二十七号）」附則第六条第一項第一号、及び「国土交通省告示第三百二十五号（平成二十五年三月二十九日）」第二条第一号の規定に掲げる書類を計画段階環境配慮書とみなす経過措置が適用されており、適切に手続きが完了しているため、追加の手続きは不要と考えています。
- なお、経過措置による計画段階環境配慮書とみなす書類は、「国土交通省告示第三百二十五号」第二条第一号の規定により、その作成の根拠が国の行政機関に係る行政指導等であるものは、「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」第4章の4により作成された複数の比較案の比較評価をとりまとめた書類とすることとされております。
- 本事業における計画段階環境配慮書とみなされる書類については、計画段階評価において、国土交通省の「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」に基づき、平成22年12月より「社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会」における審議を踏まえ、市民等とのコミュニケーション活動として、アンケート、オープンハウス、意見交換会、第三者機関のワーキンググループでの住民意見を伺いながら、検討、及び審議を行った複数の比較案の比較評価をとりまとめて作成されており、その書類を方法書第6章 p.6-2～p.6-6に記載しています。  
また、計画段階環境配慮書への意見募集については、「環境影響評価法」第三条の七に基づく意見聴取ではなく、計画段階評価における市民等とのコミュニケーション活動により、意見を伺ったものと認識しています。

## 環境影響評価（環境影響評価方法書）(1/16)

## ●環境影響評価の範囲について

環境影響評価の対象範囲が新たに整備する中部横断自動車道（長坂～八千穂）の区間となっているが、都市計画に定める区間は、既設の中央自動車道（双葉 JCT～（仮称）長坂 JCT）の区間及び新たに整備する中部横断自動車道の区間（（仮称）長坂 JCT～長野県境）の区間として実施すべきと考える。方法書の説明会の開催に、甲斐市や韮崎市が含まれていることからそういった質問等を想定しているのではないのでしょうか。

## ●アセス調査情報の閲覧について、アセスがしっかりとおこなわれているか、調査に不備がないかチェックしたい。工事計画が策定される前に開示すること。→この段階でなければアセスの意味がない。市民、県民にその情報の開示に関しての、日時、開示場所、方法などを教えてもらいたい。

以上、上記に対する返答を、令和元年9月30日までメール、または郵送でいただきたい。（県側の都合で県民に対して、意見書の提出期限を設けているので、私も私の都合で回答期限を設けさせていただきます）。その期日に間に合わない場合は、その理由と、そちらの回答期日を明記して、返信いただきたい。

今回、本来、国交省が進めるべき事案を、無理にも早く事業をすすめたいがために、山梨県が事業の名前を変えて進めてしまったことにたいへん不信感がつります。県民に対して、情報の非開示、見てみぬふりをする、無視をする、などの「県の身勝手」がないよう。人としてあたりまえの道德観をもって対応していただくをお願いします。

## ●「環境影響方法書」にはサービスエリア（SA）およびパーキングエリア（PA）に係る記載がありません。近年のサービスエリアは巨大化し、周辺環境や地域経済に与える影響は小さくないと考えます。もし、本対象区間にサービスエリアが整備されるのであれば、事業の内容にサービスエリアを含めるべきと考えます。

## ●国交省から県に丸投げされたことで、国交省が責任を負わなくてすむ様になりましたが、同じ不誠実な回答のままごり押しすれば、北杜市の衰退に拍車をかけ、山梨県の人口減少を加速させるだけです。

## ●住民の要請（意見）に正式な文書回答を

「[地域団体名]」では2018年12月に超党派国会議員の同席で公開ヒアリングを開催し、質問事項を事前に提示し回答を求めた。その場で国会議員から、21項目の質問についてヒアリングで説明した内容とそれに対する住民からの再質問回答も含め文書で回答するよう要請があり、国交省の担当者は了解した。しかし回答がなく、再三の国会議員の催促により、2019年2月5日に国交省道路局から回答書なるものが国会議員事務所を通じて送られてきたが、表題もなく、宛て名も、日付もなく発行部署名や文書責任者の氏名も記載されていないもので、公務員が職務上作成したとは言えない文書である。

配慮書（検討書）への意見がなかったわけではなく、従来から多くの指摘があったので、この21項目については、正式な環境影響評価手続きの意見として取り上げ、少なくとも、正式な文書回答をすべきである。

事業実施区域が幅1kmの範囲であり、調査方法を検討するための方法書とは言えない。p4-3

今回の方法書で示された事業実施区域は、配慮書の段階の路線図の長野県側の幅員3kmを幅員1kmに狭めた程度で、全線が幅員1kmである。これでは方法書といえない。環境影響評価法では、方法書の作成について、第五条で①事業者の氏名及び住所、②対象事業の目的及び内容、③対象事業が実施されるべき区域及びその周囲の概況、④対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法、を記載した環境影響評価方法書を作成しなければならない。としている。「対象事業実施区域」が幅1kmで曖昧なままでは、道路計画が自宅にかかるかどうか判断できず。意見も提出できない。中部国際空港への西知多道路のアセスメントでさえ幅250mの範囲での方法書である。どこに、どんな構造（高さ、深さ）などが不明のまま、調査、予測及び評価の手法を示されても、適切な意見は提出できない。通常のアセスメントの方法書のように、路線位置と構造が確定した段階で、確定方法書を公表するなど、再度、自治体や一般からの意見を募集する必要がある。

対象道路事業に係る位置ごとの構造が示されていない。p4-4

都市計画対象道路事業の規模：延長 40km、車線数：4 車線、設計速度：80km/h、道路規格：第 1 種第 3 級とあり、そのあとで、“道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）及び掘割式（掘割構造）があります。主な道路構造の整備イメージは図 4-2-2 に示すとおりです。”とあるだけで、位置ごとの高さも深さも不明。これでは騒音、振動、日照障害、電波障害、地下水への影響のおそれのある地域が特定できないため、方法書としては成り立たない。関係者の意見を述べる正式な機会が 1 回減ることになる。

都市計画法第 11 条第 2 項に基づき、政令で定める事項として、都市計画法施行令第 6 条【都市施設について都市計画に定める事項】で「①道路種別及び車線の数（車線のない道路である場合を除く。）その他の構造とあり、位置ごとの道路構造もないため、都市計画決定の要件を満たさない不十分な事業内容である。

今回の方法書は、都市計画決定をする手続と併せて環境影響評価その他の手続が行われているが、方法書の次の段階の準備書は、環境影響評価法第 41 条 2 項により「都市計画法第 17 条第 1 項の都市計画の案と併せて縦覧」することで、都市計画の案として扱われる。そのための調査方法を定める段階で、どこがどんな道路構造になるかを示して、関係者の意見を正しく把握すべきである。

【参考】環境影響評価法 38 条の 6

…第一種事業に係る施設が同条第五項に規定する都市施設（以下「都市施設」という。）として同法の規定により都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る第一種事業については、第三条の二から第三条の九までの規定により行うべき計画段階配慮事項についての検討その他の手続及び第五条から第三十八条までの規定により行うべき環境影響評価その他の手続は、…当該第一種事業…に係る施設に関する都市計画の決定又は変更をする手続と併せて行うものとする。

縦断面図が無い。

第 4 章の事業の目的及び内容を始め、方法書のどこにも縦断面図が無い。あるのは、4-2-2 事業区域の位置（山梨県：北杜市、長野県：南牧村始め 6 町村、5 万分の 1 地図に 1 km 幅）、4-2-3 事業の規模（延長 40km）、4-2-4 車線の数（4 車線）、4-2-5 設計速度（80km/h）、4-2-6 その他（道路規格：第 1 種第 3 級、）構造の概要：地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）及び掘割式（掘割構造）。主な道路構造の整備イメージ）だけである。

平面図のかわりに 1km 幅が示されているのでまだ理解できるが、縦断面勾配が無いのは致命的な欠陥である。2019 年 7 月 24 日の公開ヒアリングでは、「[地域団体名]」から、「高速道路の平均勾配 6%は非常にきつい。当然登坂車線を付けなければならない。それが全ルートの 4 分の 1 にもなる。その費用は当初の概算事業費に算定されているのか。」に質問に対し、国土交通省は「概算事業費の算定は標準的な断面でやっている。登坂車線をつけるかどうかまでの精度はない。」「[地域団体名]」「高地で標高 1350m がある。凍結、積雪の対策は。」に対しても「今の時点でここをこうしましょうという対策を考えているわけではない。」（[地域団体刊行物名]）という程度のことしか考えていない。

縦断面勾配は、大気・騒音の重要な予測条件にもなり、本線でも平均勾配が 6%もあるため、ましてインターチェンジ部ではもっと急な勾配となり、大きな補正をする必要があり、予測地点を決める時の大きな要件になるため、縦断面図でそのインターチェンジを含め、縦断面勾配を示すべきである。

調査地点は“濃度変化があると考えられる箇所ごと、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所”、p8-5 大気環境（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-6 大気環境（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）。“調査地域を代表する騒音の状況、地表面の状況が得られる箇所”、p8-8 大気環境（騒音）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-9 大気環境（騒音）工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）、p8-10 大気環境（騒音）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）。“調査地域において水象の状況を適切に把握できる地点”、p8-14 水環境（水質）工事の実施（切土工又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工所用道路の設置及び水底の掘削）、p8-15 水環境（水質）工事の実施（水底の掘削）。“重要な地形及び地質の状況が適切に把握できる箇所を選定します。”土壤に係る環境その他の環境（地形及び地質）工事の実施（工事施工ヤードの設置並びに工所用道路の設置）。など、非常に抽象的であり、これではアセスメントの教科書の丸写しである。適切に把握できる場所がどこかをこの方法書で示し、関係者の意見を集約しなければならない。

なお、文化財の調査地点が“文化財の特性を踏まえ、文化財の影響を予測し、評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点とします。調査地点については、地域特性で示した文化財（史跡・名勝、建造物・石造）より選定することが考えられます。”p8-26 とあり、地形及び地質よりはましな表現であるが、地域特性で示した文化財のどれに限定するのか、すべてなのかなど曖昧である。調査箇所案（その 1）〈大気質、騒音、振動〉p8-28、調査箇所案（その 2）〈水質、水象、地形及び地質〉p8-29、調査箇所案（その 3）〈日照障害、電波障害〉p8-30 は、計画沿線 1km 幅に延長約 5km などの楕円を調査箇所としており、これでは調査箇所とは言えないし、その部分の道路構造（高架なのかトンネルなのか）も不明なため、意見も出せない。

p8-10 大気環境（騒音）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）で“原則として予測地域の代表断面において、騒音に係る環境基準に規定された幹線交通を担う道路に近接する空間とその背後地の各々に設定します。“とあるが、幹線交通を担う道路に近接する空間の基準の問題は既に述べたが、騒音の環境基準を説明した p5-148 にも”その後背地“の意味と基準値の説明がない。

【参考】騒音に係る環境基準の改正について公布日：平成 10 年 9 月 30 日環大企 257 号

「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、次の車線数の区分に応じ道路端からの距離によりその範囲を特定するものとする。

(1) 2 車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15 メートル

(2) 2 車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20 メートル

つまり、この中部横断自動車道は 4 車線だから、20m 離れると通常的环境基準が適用されることになる。このことを明記すべきである。

なお、(14)環境基本法の規定により定められた環境基準の種類の指定状況 1) 騒音に係る環境基準 p5-148 で、表 5-2-31 騒音に係る環境基準、表 5-2-32 騒音に係る環境基準（道路に面する地域）、表 5-2-33 騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準）が並列して記載してあるだけだが、表 5-2-32（道路に面する地域）は、「ただし」、表 5-2-33（幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準）は「特例として」という重要な序列を告示通り記載すべきである。

【参考】騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について公布日：平成 13 年 1 月 5 日環大企 3 号「騒音に係る環境基準について」の第 1 の 1 中「幹線交通を担う道路」とあるのは、次に掲げる道路をいうものとする。

(1) 道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 3 条に規定する高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村道にあっては 4 車線以上の区間に限る。）

(2) 前項に掲げる道路を除くほか、一般自動車道であって都市計画法施行規則（昭和 44 年建設省令第 49 号）第 7 条第 1 項第 1 号に定める自動車専用道路。

- 八ヶ岳南麓の住民として、豊かな自然、美味しい水、素晴らしい景観を少しでも守りたいと思っておりますが、最近の太陽光発電の林立、山梨は通過するだけのリニア工事に関し、地下水脈の変化、危険な工事工程に心を痛めております。中部横断自動車道が仮にこの国に必要なものとしても、住民の意見を無視したルート決定や、説明会でも何度も質問とかけ離れた答えには到底納得できません。そんな時国交省ではなく県が環境影響調査とは？

- 今回も配慮書（検討書）への意見がないわけではなく従来から多くの指摘があった。「[地域団体名]」では 2018 年 12 月に超党派国会議員の同席で公開ヒアリングを開催し、21 項目の質問についてヒアリングで説明と再質問・回答も含め文書で回答するよう要請し、国交省の担当者は了解した。再三の国会議員の催促により、2019 年 2 月 5 日に国交省道路局から回答書なるものが国会議員事務所を通じて送られてきたが、表題、宛て名、日付、発行部署名、文書責任者の氏名も記載されておらず、公務員が職務上作成したとは言えない文書であった。最低限この 21 項目については、配慮書への意見として取り上げ正式な文書回答をすべきである。

- 事業実施区域が幅 1km の範囲では調査方法を検討できない

方法書で示された事業実施区域は、配慮書の段階の長野県側の幅員 3km を幅員 1km に狭めた程度で、全線が幅員 1 km である。環境影響評価法第 5 条では、対象事業が実施されるべき区域などを記載した方法書を作成しなければならないとしている。

「対象事業実施区域」が幅 1 km で曖昧なままでは、道路計画が自宅にかかるかどうか判断できない。中部国際空港への西知多道路のアセスメントでさえ幅 250m の範囲である。

路線位置不明のまま、どこがどんな構造かもわからないまま、調査、予測及び評価の手法を示されても、適切な意見は提出できない。路線位置と構造が確定した段階で、再度、自治体や一般からの意見を募集する必要がある。

道路構造、縦断面図が示されていない

都市計画対象道路事業の規模：延長 40km、車線数：4 車線、設計速度：80km/h、道路規格：第 1 種第 3 級とあり、そのあとで“道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）及び掘割式（掘割構造）があります。”とあるだけだが、これでは騒音、振動、日照障害、電波障害、地下水への影響のおそれのある地域が特定できず、方法書としては成り立たない。

また、都市計画法では都市計画に定める事項として、「道路：種別及び車線の数（車線のない道路である場合を除く。）その他の構造」とあり、位置ごとの道路構造も示さない事業は、都市計画決定の要件を満たしていない。

## 環境影響評価（環境影響評価方法書）（4/16）

都市計画決定と併せて環境影響評価手続を行うということなので、方法書の次段階の準備書は、環境影響評価法第41条2項により、都市計画の案として扱われる。そのため調査方法を定める段階では、どこがどんな道路構造になるかを示して、関係者の意見を正しく把握すべきである。

方法書のどこにも縦断面図が無い。あるのは、事業区域の位置（山梨県：北杜市、長野県：南牧村はじめ6町村、5万分の1地図に1km幅の平面図）だけである。縦断面勾配は、大気・騒音の重要な予測条件であり、本線でも平均勾配が6%もあるため大きな補正をする必要がある。予測地点を決めるときの重要要件になるため、縦断面図でそのインターチェンジも勾配を含め、縦断面勾配を示すべきである。

調査が抽象的で意見も出せない

①調査地域は“環境影響を受けるおそれがあると認められる地域”と、いずれも抽象的で調査地域を限定できない。この点は予測地域でもほとんど同じ表現であり、同じ問題を抱えている。

② 調査地点は大気環境の“濃度変化が考えられる箇所ごと、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所”など抽象的であり、アセスメントの教科書の丸写しである。適切に把握できる場所がどこか方法書で示し、関係者の意見を集約しなければならない。

調査箇所案（その1）大気質、騒音、振動（その2）水質、水象、地形及び地質、（その3）日照障害、電波障害は、計画沿線1km幅に延長約5kmなどの楕円を調査箇所としており、これでは調査区域となり、意見も出せない。

- 意見提出期間が縦覧期間終了後に定められているのはなぜですか？期間中に方法書をもう一度見ることはできないのですか？インターネットでは縦覧が可能なのですか？

2011年、「コミュニケーション活動（全2回）」と称してまことに不可解なアンケート調査が行われました。住民への提示の仕方も集計の取り方も公平性と客観性を欠くものであったことは後に小委員会でも明解に暴露されていますが、それによれば、「巨人ファンもアンチ巨人も巨人に関心がある」として結果を故意に捻じ曲げたことは衆人のしるところです。それでも集計結果は国交省の思惑通りにならず、「高速道路建造意見が多数」という「結果」が捏造されました。そのような不正な方法と手続きによって策定された「計画」に基づくものであり、手続きを最初にもどして、住民の意見を再度公平中立に聴取してから計画をやりなおすことを強く主張します。

費用対効果について伺います。2012年、計画の段階で、北杜市内各地で全10回以上の説明会が行われました。そのどこにおいても「B/C（費用対効果）」は1以下との説明でした。またこの道路は当初、「採算が合わないので県ではなく国直轄になる」と説明されていたような記憶があります。現時点では「県が当事者となって国（税金）が事業費を出す」のですか？また有料道路になるのですか？

莫大な費用をかけて建設し、老朽インフラの修理改修の経費に圧迫される一方、今回も大量に投入される国家予算（「国交省が出す」すなわち国民の税金）で、今は蚊帳の外に置かれている将来の納税者を苦しめます。笹子トンネルのような事故や、水脈の破壊による水供給量の減少などが起きれば被害者は少子化に悩む国民で、国交省は「責任は管理会社」とばかりにだれも責任をとりません。「中日本高速道路会社」などの下請け天下り機関に安上がりの管理と補修責任を丸投げし、無駄な公共事業を続け、設計ミスや工事過程に起因する事故があっても責任を一切とらない構造は許せません。決定権者と土地所有者の一部にささやかれる利権と贈賄疑惑はかならずや暴かれるものと信じます。その時本稿を読まれる貴職各位が、憲法に基づき公務員の「矜持」を把持されることを願ってやみません。

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。

調査計画案について

方法書に高速道路のルート帯の縦断面図を掲載することを求めます。

方法書の調査計画案22ページでは、長坂から高根町堤までと海岸寺の山から県境までは道路構造が橋又は高架とされており、また同20ページでは高根町堤から海岸時の山は切土構造及びトンネル構造等を予定していると記載されています。

この様に建築構造が予定されているにもかかわらず、方法書には1キロルート帯の縦断面図が掲載されていないのは、方法書の重大な瑕疵です。環境影響評価の調査・予測を実施するに当たっては、どういう構造物をどこに建築するのかによってその調査手法は大きく異なり、それにより値も異なってきます。

## 環境影響評価（環境影響評価方法書）（5/16）

この高速道路が建設されるルートは山岳地帯を標高1350mまで登るルートであり、全長20kmの高速道路の4分の1は平均勾配が6%という非常にきつい勾配となることが予想されています。これは事業者の国交省も認めている事実です。しかし、高速道路の縦断面図が示されていないので、方法書を読んだだけではこのことは分かりません。

道路構造令では6%の勾配の高速道路には登坂車線を併設することが義務付けられています。多くの荷物を積んだトラック等の大型車両はこの併設された登坂車線を登る場合が多いと思われ、それに伴う騒音、排気ガス、低周波音等の影響は通常の平坦な道路を走行する場合より大きくなると予測されます。それ故、縦断面図はこのような事態を調査する予測地点を決める際の重要な材料となるもので、方法書にルート帯の縦断面図を掲載することは必須と言えます。

道路構造のイメージの具体的な数値の表記を求めます。

方法書の図4-2-2では対象道路の道路構造イメージとして「地表式（盛土構造）」「地表式（切土構造）」「嵩上式（橋梁構造）」「地下式（トンネル構造）」「掘割式（掘割構造）」の図が掲載されています。しかしその図の中に道路幅、高架の高さ、トンネルの幅などの基本的な数値がまったく記載されていません。これでは建設が予定される高速道路の構造の実態を把握することはできず、したがって環境影響評価の調査・予測を行うことは不可能です。

以上のことから、現在公表されている方法書は全く不備であるため、方法書を撤回し、再度、事業位置選定を含めた手続きをやり直すよう強く求めます。

## ●大気について

予測地点：道路構造、交通条件が変化する区間を分割し設定するにあたり、八千穂～長坂32km全線にわたって、道路構造の全貌が明らかになっていない。早急に明らかにすること。

## ●今回環境影響評価の方法書説明会が北杜市では4回実施されたようですが、私の別荘にも自宅にもその案内書は配達されず後から知ることとなり説明会に参加できませんでした。案内書の配達対象が地域の郵便局に住居登録?がある者と聞きましたがこれは全く行政の不作为です。この地域は別荘保有者が多い為住民登録をしていない者は郵送されず説明会に参加できなかった人々が相当数いるとのこと。これでは「住民との丁寧な対話・説明」は不可能です。住居登録のない別荘保有者は対象外ということでしょうか。このような重要な説明会なので、定住者に限らず別荘保有者の居住住所まで出来るだけ調べ、可能な限り郵送・周知させるべきではないでしょうか。我々は別荘住所の自治体に市県民税を納めているのですから自宅住所など調べる気になればいくらでもできるはず。今回のことは大変憤りを感じています。

これまでも国交省、山梨県、北杜市は中部横断自動車道（長坂～八千穂）山梨県側では道路建設推進派の方々や利害関係者対象には対話は様々行いそれを持って「地域住民との丁寧な対話」を行い、理解を得たとしていますが、反面、我々のような道路建設ルート帯や周辺に住む者、行政の不作为で当初の3キロルート帯から絞られた1キロ帯に入ってしまった、寝耳に水でいわゆるとぼっちりを受けた、道路建設を快く思っていない者たちには対話や説明など決して丁寧な対応をしてもらっているとは誰も思っておりません。2012年から始まった住民説明会やこれまでの住民アンケート結果は大量の資料により公表されていますがその結果は多くは建設に否定的です。説明会やアンケートという既成事実は確かに作ったが対話はなく計画は進み今日に至っています。大昔の閣議決定にも関わらず、時代背景の変化や国の借金が莫大であろうが、決まったことはとにかく進めるという印象がぬぐえません。もちろん日夜一生懸命事業を推進している行政の方々も当然多く、実際はそうではないのですが、残念ながらそのような印象に受け取られています。皆さんも当然ご存知のように今は高度経済成長期ではない。我々国民は機関に重大な欠陥を見つけながら出発しなければならない機関士の気持ちです。辛辣なことを沢山書きましたが何とぞ私たちの意見を真摯に受け止めてください。

方法書が不備の多い状態で発効しないよう意見を提出する次第です。

宜しくお祈りします。

## ●水環境[及び]地下水

予測地点、調査地点などは事前に住民に明らかにすること。

切土掘削、地下トンネルなど道路構造により影響を受けるので、事前に地域ごとの道路構造を住民に明らかにすること。切土構造、トンネル構造を予測している地域では住民にその場所が分からない。これではダメ。

(2件)

## ●景観

盛り土構造による地域分断、景観価値の喪失が起こる。ルートの詳細と道路構造の詳細を調査前に住民に明らかにすること。

## ●土壌

予測地点、予測地域、調査地域などは事前に住民に明らかにすること。

●高速道路の建設には大なり小なり犠牲が伴います。その中でも特にルート帯に住む住民および周辺住民にとっては、人生を変えられてしまう深刻な問題です。単に多数決で決めるべきことではありません。しかし、説明会での山梨県および国土交通省の職員には、不安に駆られる住民への配慮が全く感ぜられず、上から頭ごなしに決めつける態度には大変失望いたしました。住民の質問は遮って早く終わらせようとするのに、全く意味のない【個人名】の質問とは言えない冗長な推進意見表明は、遮ることはありませんでした。一般市民にとっては、あのような大きな会場に慣れない中で、意見を要領よく手短かにまとめるのは決して容易ではありません。今一度公務員は公僕であること、住民に対する真摯な姿勢を忘れないでいただきたいと思います。

●高速道路は盛り土をしようが、何しようが、地球を破壊する事には変わらない。その結果もたらすのは、生態系を破壊することだ。生態系を壊すという事はそこに存命している、あらゆる動植物に著しいダメージをもたらす。その結果の責任は誰が負うのか？ 施工業者か、国か、県か。はっきりさせて欲しい。誰も責任を負えはしないだろう。そうした中で高速道路を造ってしまううんだから、気楽なものよ。

●私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。

## 動物の調査について

方法書では動物の調査に関し、5-42～43 ページで文献資料の一覧が示されています。しかしこの文献一覧に掲載されている様々な動物のデータは昭和47年から平成17年までのもの（平成30年の山梨県のレッドデータブックは一応掲載されている）であり、動物の生態系の変化や環境の変化による行動範囲を知るうえであまりにも古いものであり、今回の都市計画道路建設に伴う環境影響評価の調査・予測には役立たないものです。それ故、今回公表された方法書を撤回し、最新の文献に基づいた新たな方法書を作成して、環境影響評価の手続きのやり直しを求めます。

●[大門ダムおよび大門ダムの清里湖周辺には多くの野鳥が来ますので、野鳥愛好家も毎日のように観察に来ています。清里湖およびその周辺は自動車の通行も殆ど無く、また人も殆ど来ない為に野鳥にとってはこの上ない良い環境だと思います。野鳥愛好家は山梨県の方だけでなく他県からも来ているようでその人達の宿泊も考えると、観光資源としても地元の人にとっては重要なものとなっています。

中部横断自動車道の建設が始まればこれらの自然はかなり破壊される可能性があります。ルート変更をすることが一番の対策ですが、まずは現状を精査しておくことが重要と考えますので、以下のような調査の実施が必要と思います。

意見：清里湖に飛来する全ての野鳥の種類、個体数、群数を季節毎に毎年調べる。

理由：清里湖で良く見かける“おしどり”ははじめ季節によって見られる“まがも”、“じょうびたき”、“やませみ”に留まらずその他清里湖で見られる全ての野鳥を調べる。野鳥は工事が始まれば来なくなる可能性が十分考えられます。したがって調査は工事開始後ではなく、工事開始前の現在の状態をまず季節毎にかつ野鳥の種類毎に調べ、工事開始毎比較出来るようにすること。

意見：野鳥に関連する以上の調査は最低でも季節毎に毎年しかも期間は最低5年は継続すべきと考える。

理由：野鳥、魚、水位など上記の調査は自然の状況把握ですから気候変動にも大きく影響される。したがっていずれの調査においても調査期間は最低でも5年は継続すべきと考える。

意見：水辺や水面を主たる生活圏とする野鳥が食べているのは多くの場合、清里湖の魚ですが、どんな野鳥がどんな魚を捕っているか季節の変化に合わせて調べる。

理由：野鳥が飛来する目的の一つはそこに魚がいる為です。したがって生息している魚の種類と野鳥が捕食している魚とを野鳥の種類に合わせて調査しなければ野鳥が飛来しなくなったときの原因調査が難しくなります。

意見：野鳥に関連する以上の調査は最低でも季節毎に毎年しかも期間は最低5年は継続すべきと考える。

理由：野鳥、魚、水位など上記の調査は自然の状況把握ですから気候変動にも大きく影響される。したがっていずれの調査においても調査期間は最低でも5年は継続すべきと考える。

意見：野鳥に関連する以上の調査は最低でも季節毎に毎年しかも期間は最低5年は継続すべきと考える。

## 環境影響評価（環境影響評価方法書）（7/16）

理由：野鳥、魚、水位など上記の調査は自然の状況把握ですから気候変動にも大きく影響される。したがっていずれの調査においても調査期間は最低でも5年は継続すべきと考える。

意見：水辺や水面ではなく清里湖周辺を生活圏にしている野鳥も多種類いる。これらの野鳥は魚ではなく昆虫や木の実などを食べている。したがってこれらの野鳥の食生活に関係する昆虫類および植物の調査が不可欠である。

理由：水辺を生活圏としないが清里湖周辺の昆虫や植物の葉および果実を食べている野鳥も沢山来ている。これらも野鳥観察者にとっては保存こそすれ今以上に増加することが望まれます。工事および高速道路開通ともなつてこれらにも変化が起きる可能性がありますので、年間を通して季節毎に調査することが必要である。

意見：清里湖の水位の測定を年間を通して調べること。

理由：清里湖の水位は野鳥の生息に大きな影響をもたらします。しかもこの水位は当然ながら年間を通して変化しています。水位の変化を年間を通して調べること。なお年間の降雨量は年によって変わるから、水位の変化は少なくとも5年を継続して調べること。特に気候変動の大きい最近の状況を鑑みると今後5年は最小限必要と考える。過去5年の変化が判れば気候変動の影響が過去を含めて10年間となり、かなり信憑性の高いデータとなる。

意見：野鳥に関する調査範囲は2019年9月17日段階で予定路線として示されている1Kmの全域で行う。

理由：現段階（2019.9.17）で予定路線として示されているのは幅1Kmであるから、野鳥の調査範囲はこの全幅に対して行われるのが本筋である。]

意見：上記意見に沿った検討および調査の計画および実施状態は毎年公表すること。

理由：上記意見は関係者にとって大変重要であると考えます。

- [大門ダムは多目的ダムであり、農業用水のほか、飲料水および電力にも利用されている。農業用水にしる飲料水にしるその水質は大変重要である。清里湖に流入する水の多くは大門川であるが、その他に中沢川があるほか名前が無い小さなクリーク状の流れもある。これらの川の上流はいずれも八ヶ岳であり、湧水も流れ込んでいる。また清里湖に流れ込むまでの何カ所かに牧畜農場もあり、それらの合計として清里湖の水質に影響を受けている。飲料水は北杜市民に供給され多くの市民がその水を生活用水として利用しているので、この水質は大変重要である。したがって水質管理は今迄も法律にもとづく範囲で行われている筈だが、水質が例えば基準値以下で推移するとしても、その変化を継続的に調査することは今迄以上に重要となる。そこで以下のような調査を行うことが今後大変重要になる。

意見：大門川の上流から清里湖への流入地点までの水質検査。大門川上流は長野県になるが、長野県と連携の上で実施する。調査地点は大門川と建設予定の道路が交差する地点の前後、および千ヶ滝、大滝周辺と清里湖への流入地点など。検査項目としてはBOD、SS、DOおよびpHの他全窒素、全燐など。

理由：清里湖に流入する大門川の水質を上流から流入地点迄で調査する。清里湖への流入地点の調査だけでなく、水源地から流入地点迄の間で水が汚染される可能性を考えると、水源地から清里湖への流入地点迄の間で建設予定道路と交差する地点を含み、千ヶ滝や大滝近辺。なお大門川の上流は長野県に入りますので、上記調査は長野県側とも連携して行う。なお大門川は上流に行くと複数の川が集まり、それぞれの川も大門川と名付けられているから、これら全ての大門川で調査が行われるべきである。

意見：検査の回数は季節変動などかなり大きいから2ヶ月に1回とし、5年間の継続的な検査が必要。

理由：年間を通して降雨量は季節変動などかなり大きいから、季節に応じて年4回ではなく、2ヶ月に1回程度で早めに変化を測定出来る態勢をとる。しかもこの調査も年間変動および気候変動の影響を受けるから、5年間の継続的な調査が上記全てにわたって必要。

意見：大門川に流入する中沢川およびその他の小さな流れの調査も行う。

理由：清里湖に流れ込む川は大門川だけでなく中沢川および小さな流れもほぼ同じであり、大門川に準じて調査すること。

意見：検査の回数は季節変動などかなり大きいから2ヶ月に1回とし、5年間の継続的な検査が必要。

理由：年間を通して降雨量は季節変動などかなり大きいから、季節に応じて年4回ではなく、2ヶ月に1回程度で早めに変化を測定出来る態勢をとる。しかもこの調査も年間変動および気候変動の影響を受けるから、5年間の継続的な調査が上記全てにわたって必要。

意見：清里湖の水質調査は流入口だけでなく湖内の10地点で行う。

理由：清里湖は透明度が悪く飲料水としては良い水とは言い難く誰が見ても綺麗な水の湖ではない。これ以上水質を悪くすることは“世界に誇る水の山”を標榜している北杜市としては何が何でも避けなければならない。湖の中では水が流れている箇所と流れが淀んでいる場所も多々見受けられるし湧水もある。したがって清里湖の水質調査は流入口周辺だけでなく清里湖への河川の流入地点のほか水の淀んでいる箇所を含めて10カ所程度の調査点を設定すべきだ。

意見：検査の回数は季節変動などかなり大きいから2ヶ月に1回とし、5年間の継続的な検査が必要。

## 環境影響評価（環境影響評価方法書）(8/16)

理由：年間を通して降雨量は季節変動などかなり大きいから、季節に応じて年4回ではなく、2ヶ月に1回程度で早めに変化を測定出来る態勢をとる。しかもこの調査も年間変動および気候変動の影響を受けるから、5年間の継続的な調査が上記全てにわたって必要。

意見：[清里湖の]調査地点では水質の他水位の変化も同時に行われるべきである。

理由：水質と水量とは相関があるから、上記を鑑みて野鳥の飛来と水位は相関があります。よって水質だけでなく水位の測定も必要です。

意見：検査の回数は季節変動などかなり大きいから2ヶ月に1回とし、5年間の継続的な検査が必要。

理由：年間を通して降雨量は季節変動などかなり大きいから、季節に応じて年4回ではなく、2ヶ月に1回程度で早めに変化を測定出来る態勢をとる。しかもこの調査も年間変動および気候変動の影響を受けるから、5年間の継続的な調査が上記全てにわたって必要。

意見：[清里湖の]水質調査の項目は飲料水が一番厳密だと思われるので、飲料水検査の基準を用いるほか工事現場から出るとされる物質の検査を追加する。

理由：工事に伴って無機質の混入が想定されるから、一般的な水質検査の他に工事現場から出ると考えられる物質の検査特に金属イオンの検査を追加する。

意見：検査の回数は季節変動などかなり大きいから2ヶ月に1回とし、5年間の継続的な検査が必要。

理由：年間を通して降雨量は季節変動などかなり大きいから、季節に応じて年4回ではなく、2ヶ月に1回程度で早めに変化を測定出来る態勢をとる。しかもこの調査も年間変動および気候変動の影響を受けるから、5年間の継続的な調査が上記全てにわたって必要。]

意見：上記意見に沿った検討および調査の計画および実施状態は毎年公表すること。

理由：上記意見は関係者にとって大変重要であると考えます。

- （仮称）葦崎都市計画道路1・4・1号双葉・葦崎・清里幹線の環境評価方法書についての環境保全の見地からの意見は当該地区住民ばかりでなく国民にとって大変関心が有るばかりでなく、意見の内容が今後どのように取り上げられ実施されるかを監視することが重要と考えます。よって次の事項の実施を要求します。

意見：（仮称）葦崎都市計画道路1・4・1号双葉・葦崎・清里幹線の環境評価方法書についての提出された意見書は全て公表すると共にそれらに対する実施状況を適時公表することを要望します。

理由：意見書を提出した方々は意見書に書かれた内容が実施されることを切に望んでいますので、実施状況を公表することを望んでいます。これは単に望んでいると云うに留まらず、私は意見書を提出した方々の権利でもあると思っています。

意見：上記意見に沿った検討および調査の計画および実施状態は毎年公表すること。

理由：上記意見は関係者にとって大変重要であると考えます。

- [大門ダムおよび大門ダムの清里湖周辺には野生動物の“けもの道”が幾筋もあります。この地域は銃猟禁止区域ですから、地元の有志は“罾”をかけて鹿や猪の捕獲に勤めています。高速道路建設に伴う橋桁工事その他のためにこれらけもの道が破壊されると、動物達の居場所が無くなるばかりでなく、別の場所に出没することになり、今迄動物による被害から免れていた農家にも新たな被害が発生しかねないと思われま。

この問題は実際問題として大門ダム周辺に限らず八ヶ岳南麓全体で同じような事態が考えられます。したがって以下のような調査と対策が必要です。

意見：八ヶ岳南麓、特に国道141号線の周辺および建設予定の高速道路周辺の“けもの道”を調査する。その上で“けもの道”を保存する方策を考えること。

理由：けもの道は鳥獣被害対策上、その存在を知ることは大変重要である。高速道路建設に伴う工事の為に“けもの道”が破壊されると鹿や猪の出没地域が変化し、それ迄は鳥獣被害に遭っていない農家にも影響が出る可能性が高くなる。それゆえけもの道を調査し、それが工事によって破壊されないように対策を考えることもまた重要である。

意見：現在ある“けもの道”を破壊せざるを得ないときは、鹿やイノシシ等の新しい“けもの道”を作ることを検討する。

理由：けもの道を知ることは鳥獣被害地域を知る上で大変重要であるので、これを破壊するときは、あらかじめ新しいけもの道を作り被害が最小になるように考慮しなければならない。

意見：高速道路予定地域の農家が鹿やイノシシ等によって被っている被害の程度を把握すること。

理由：高速道路建設に伴って発生する可能性のある鹿やイノシシ等による新しい被害によって農家から補償などの要求が出ることを予想した調査が必要。

意見：けもの道の調査範囲は2019年9月17日段階で予定路線として示されている1Kmの全域で行う。

理由：現段階（2019.9.17）で予定路線として示されているのは幅1Kmであるから、けもの道調査はこの全幅に対して行われるのが本筋である。]

意見：上記意見に沿った検討および調査の計画および実施状態は毎年公表すること。

理由：上記意見は関係者にとって大変重要であると考えます。

- [高速道路建設で騒音の大きさが気になります。今予定されている八ヶ岳南麓の高速道路周辺地域は自然豊かな地域で、141号線周辺を除くと自然の音以外は殆ど聞こえません。そのような環境の地域に高速道路が出来れば騒音障害がどの程度になるか大変関心があるだけでなく、環境破壊が大変心配です。

意見：この地域の高速道路の上り坂は今迄にない急坂があるので、予定路線の全域にわたって騒音予測が必要。特に上り坂周辺での騒音の全貌を把握する為に当該地域の地形図を基にしたコンピュータシミュレーションを実施し、確度の高い騒音予測をすることをして下さい。

理由：高速道路の上りのある地点は特に騒音が大きくなります。特に予定路線には今迄に無い急坂が有るだけでなく、その急坂の距離がこれも今迄に無く長いことが特徴です。したがって地形断面図を基にして正確な地形をコンピュータ上に再現し、更に予定道路をその地形の上に実際にコンピュータ上で実現する。それに基づいて騒音のシミュレーションを実施することを考えて下さい。予定道路はまだ1Km幅でしか決まっていますから、シミュレーションもそれに応じて1km幅で色々やってみる必要が有ります。

意見：騒音予測[調査]は騒音計のようなトータルの騒音ではなく、周波数100Hzから200Hz毎に1000Hzまで1000Hz以上は2000Hz毎に10,000Hz迄更に20,000Hzの各周波数でそれぞれ測るようして下さい。

理由：騒音の影響は周波数に関係なく騒音計で測定するのが一般的ですが、長い急坂がある道路では騒音の構成周波数が異なると考えます。

意見：騒音予測は2019年9月17日段階で予定路線として示されている1Kmの全域で行う。理由：現段階（2019.9.17）で予定路線として示されているのは幅1Kmであるから、騒音測定はこの全幅に対して行われるのが本筋である。]

意見：上記意見に沿った検討および調査の計画および実施状態は毎年公表するようして下さい。

理由：上記意見は関係者にとって大変重要であると考えます。

- 事業実施区域が幅1kmもあり、調査方法検討に入るレベルではない。p4-3

今回の方法書で示された事業実施区域は、長野県側の幅員3kmを幅員1kmに狭めた程度で、全線が幅員1kmである。これでは方法書といえない。環境影響評価法では、方法書の作成について、第五条で①事業者の氏名及び住所、②対象事業の目的及び内容、③対象事業が実施されるべき区域及びその周囲の概況、④対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法、を記載した環境影響評価方法書を作成しなければならない。としている。「対象事業実施区域」が幅1kmで曖昧なままでは、道路計画が自宅にかかるかどうかとも判断できず。意見も提出できない。

計画所在地、構造（高さ、深さ）などが不明のまま、調査、予測及び評価の手法を示されても、適切な評価はしえない。通常のように、路線位置と構造が確定した段階で、自治体や一般からの意見を募集する必要がある。

対象道路事業における位置と構造の関係が示されていない。p4-4

都市計画対象道路事業の規模：延長40km、車線数：4車線、設計速度：80km/h、道路規格：第1種第3級とあり、そのあとで、“道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）及び掘割式（掘割構造）があります。主な道路構造の整備イメージは図4-2-2に示すとおりです。”とあるだけで、道路各地点の高さも深さも知りようがない。地点と構造の関係が不明のままでは、騒音、振動、日照障害、電波障害、地下水へ影響を及ぼすであろう地点・地域を特定できない。方法書として成立していない。

同様に、縦断面図がないため、大気・騒音は、勾配が予測地点を決める重要要件である。本線、ICを含め、勾配によっては登坂車線が必要になり、燃費も変わってくる。冬季の凍結があれば、季節的な変動にも大きく影響することになる。この面でも、方法書として成立していない。

調査地域はあいまいで特定できず。これでは方法書とは言えない。

現地調査の地域は、「環境影響を受けるおそれがあると認められる地域」と、いずれも抽象的で調査地域を限定できない。この点は予測地域でもほとんど同じ表現であり、同じ問題を抱えている。

## 環境影響評価（環境影響評価方法書）（10/16）

その具体例は、p8-5 大気環境（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-6 大気環境（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）、p8-7 大気環境（粉じん等）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-8 大気環境（騒音）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-9 大気環境（騒音）工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）、p8-10 大気環境（騒音）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）、p8-11 大気環境（低周波音）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）【道路構造が橋又は高架構造の限定、なお、調査地点は記載がない】、p8-12 大気環境（振動）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-13 大気環境（振動）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）【住居等の保全対象が立地する地域の限定】、p8-17 水象地下水工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去、トンネル工事の実施）、p8-18 土壌に係る環境その他の環境（地形及び地質）工事の実施（工事施工ヤードの設置並びに工事用道路の設置）などである。

●県による環境影響評価の方法書は問題を更に泥沼化にします

3年前に霞が関にある国交省の本省で交渉をしたことがありました。その時の国交省の代表である課長補佐が私たち（[地域団体名]）の主張に対して「複数回のボタンの掛け違いがあった。」と発言しました。国交省が長坂・八千穂間の中部横断道建設に及び腰である理由の一つであります。

そして、今回の山梨県の国交省に替わる環境影響調査の取り組みは3回目のボタンの掛け違いになるのは間違いありません。

異議申し立てをしている地域住民を力づくで押しえつける方法（環境影響調査の方法書）は問題を更に泥沼化してしまいます。

1キロ幅内に居住する住民へのヒアリングをすべきである。

高速道路ができてどのようなマイナスの影響があるのかを調査する環境影響評価を考えると当然にも地域住民のためのものである。高速道路のルート直近に生活をしている人々が何を不安と思っているのか、生活上の低下は何なのかを調査する必要がある。中部横断道長坂・八千穂間ルート1キロ幅は具体的に提示されている。その1キロ幅に居住する人々に対してヒアリングをする必要があると考えます。

私たちの場合

私たち家族は18年前に[個人情報]を機に首都圏から移り住んだものです。八ヶ岳南麓の自然の中で老後を静かに過ごそうと考えての結果でした。行政上では[地域団体名]に属しています。[地域団体名]は都市からの移住者で作られていました。その多くの人たちはここ八ヶ岳南麓の自然の中でおちついた生活を享受していました。しかし、7年前の中部横断道長坂・八千穂間のABルートの発表から生活は一変しました。「静かな落ち着いた生活」から「不安の中の生活」に変わったのです。私の家は1キロ幅の中心に位置していました。一番遠くても500mの場所に昼夜に亘り高速で走るトラック・乗用車による騒音・排気ガスに直面します。その前の高速道路建設を目の当たりにしての生活も余儀なくされます。

一番の問題は地域住民間の亀裂の発生です。

7年前にABルートが発表され後になって初めて地域で高速道路推進の運動が続けられていることを知りました。当然のことですが推進運動母体は賛成。ルートにかかわる住民、自然を求めて移住してきた人たちは反対と色分けが鮮明になりコミュニケーションが不十分であることから感情的なものに発展しています。このことは7年前に突然のルート変更、ABルートの発表をした国交省に大きな問題がありました。ルート発表の翌年3月北杜市議会でも高速道路推進運動にかかわってきた議員が「高速道路のルートの決め方に憤りを感じます。」と発言したことに象徴されます。

住民同士の関係が良好であるということが豊かな生活の基盤であることは言うまでもありません。そして行政は常に住民同士の良いコミュニケーションの推進を推し進める義務があると思います。

●メンテナンスや管理は誰がやっていくのかといった見通しは立っているのか。

●環境影響評価法第8条の規定に基づき、当該意見書を事業者に提出することを求める。

また第9条「事業者は・・・都道府県知事及び当該地域を管轄する市町村長に対し、前条第一項の規定に述べられた意見の概要を記載した書類を送付しなければならない」及び第10条「都道府県知事は、同条の書類の送付を受けたときは、・・・政令で定める期間内において、事業者に対し、方法書について環境の保全の見地からの意見を書面により述べるものとする」との規定の履行を確実にを行うことを求める。

当該方法書は環境共有の法理に基づき、環境基本法第3条ないし第5条に謳われた基本理念を達成すべきものであり、社会的な合意に基づく意思決定の実現を図るものである以上、科学的かつ民主的な手続きに従う必要がある。よって第三者の立場にある環境NGOや専門家の参加に加え、住民参加の環境影響評価を強く求める。

また意見書に対する事業者の対応の義務化を要求する。

環境 NGO 及び専門家の選定にあたり、公共事業において事業者側を経験した団体及び個人については、事業者への利益供与が懸念されるので選定候補から外すこと。

環境 NGO は多くの事例比較が可能で、全国にて活動を行っている団体及び環境評価についても多岐に亘る実績を有する団体が望ましく、日本自然保護協会がこの条件に適する。専門家については当該方法書の環境要素である大気環境（大気質、騒音、振動、低周波）、水環境（水質、水象）、土壌に係る環境その他の環境（地形及び地質、日照障害、電波障害）、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合い活動の場、文化財、廃棄物に関して、各要素の実績及び規模が最も大きい学会を選定し、その学会が推薦する学会員を最低でも3名選出すること。

住民の選出は、男女、年齢、居住地及び先住民に加え、その代に移住してきた住民についても均等に選出すること。環境 NGO、専門家及び住民選出の情報開示を要求する。

- その他景観や水環境、廃棄物等についても表や図書を使って分かりやすく報告して下さい。

<最後に>平成 27 年 3 月 5 日に環境省が国土交通大臣に提出した「中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響に関する検討書に対する環境大臣意見」はこの方法書の国土交通大臣の意見とほぼ同じですが、環境大臣意見の概要の最後にこうあります。

「以上の措置を適切に講ずるとともに、これら措置の内容について方法書以降の図書に記載すること。」環境大臣もこのように意見を伝えていますので、調査や措置の内容を図書などに記載してください。

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。

方法書が使用している古い資料地図について

方法書では 5-92 ページで「主要な人と自然との触れ合いの活動の場」として 24カ所をあげ、その中に「大泉村ハイキングコース…」があります。

大泉村は 13 年前の町村合併で「北杜市大泉町」となり、「大泉村」の名称は無くなりました。したがって、この方法書で使用している文献は 13 年以上も前の古い資料であり、その後の変化を全く考慮しておらず、方法書の資料として使用できないものです。私は高根町に住んでいますが、このハイキングコースについて聞いたことがありません。

また、5-115 ページでは、学校教育施設として 15カ所が挙げられています。その中に「高根北小学校」「高根清里小学校」がありますが、この 2校は高根東小学校に統合されて現在廃校となっています。

さらに図 5-1-9 地形分類図、5-1-10 表層地質図に至っては、現在から 46 年も前の昭和 48 年のものを使用しています。

上記はほんの一例です。これらは方法書全体を通して共通し、方法書で使用している資料、図類はきわめて古いものなので、これらの古い資料・図類は環境影響評価の基礎的な資料とはとても言えないものです。それ故、この方法書を撤回し、新しい資料に基づいた方法書を作成して、環境影響評価の手続きをやり直すよう求めます。

- 専門家の意見について

方法書の作成に当たっては、専門家の意見を聞いたとされていますが、その専門家はその分野で環境影響評価の適切な意見を出すことができる人物であるかどうかは、客観的に評価されなければなりません。そうでなければ、「専門家の意見」としての妥当性に欠けると言えます。

従って、方法書に、方法書の作成に関して意見を出した以下の専門家の一覧を掲載することを求めます。

- 環境影響調査をする事業者を市民が指定することができるようにしてください。

- 省庁や公的機関によるデータの改ざんや不備・不注意がニュースをにぎわしている今日この頃ですが、県民の命の礎であり、最大の財産である自然環境の調査データは世界に恥じないようにきちんと作成してください。せっかく調査を行うのであれば、調査データは公表し、誰でも利用できるような、研究者や専門家、一般市民がどの動植物がどのような危機に瀕していて、どのような行動をとれば、それらを保全し、再生できるのか検討できるようにしてください。

## 環境影響評価（環境影響評価方法書）（12/16）

また、どのような手法、メンバー、スケジュールで調査するかをきちんと練って、それを県民に広くお知らせください。

- 山梨県は、今回の意見書の公開について、まとめて集計し公表すると回答されたが、これでは高速道路を推進する立場の県が、推進に支障が出る意見を恣意的に排除できるものです。全ての意見をフィルターに通すことなく一言一句公開することを最後に求める。
- 現在、中部横断自動車道（長坂～八千穂）は全線幅員 1 km のままで、である。環境影響評価法では、方法書の作成について、第五条で『①事業者の氏名及び住所、②対象事業の目的及び内容、③対象事業が実施されるべき区域及びその周囲の概況、④対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法、を記載した環境影響評価方法書を作成しなければならない。』とされており、詳細な範囲も示されず道路構造も曖昧なままでは周辺でどのような環境影響が出るのか判断が出来ず適切な意見は提出できない。住民の意見を示す大切な権利を侵害しており今後このままの状態環境影響評価を行う事は許されないので、即時中止して新たに幅 250m の範囲での詳細な方法書を作成提示するか即時中止するべきである。

私を含め多くの沿線住民並びに別荘所有者、商店主は、国土交通省が進める建設計画に多くの瑕疵があり、真摯な対応を要求し続けてきた。また、旧〔個人名〕知事県政時から、国土交通省が行っている事業手法の不当性を山梨県にも認識してもらえよう知事面談を要望したが実現できず、高速道路推進課との面談を通じても理解協力を要請してきたが「事業主は国土交通省」として県民の話に耳を傾けず放置してきた。にもかかわらず、今度は〔個人名〕知事の実績作りに手を貸し、何ら独自に検証しないまま盲目的に高速道路計画を推進し、結果として沿線住民に適切な環境影響評価の機会を奪い、意見表明の機会を奪っている罪は大きい。百歩譲って山梨県がこの高速道路計画が山梨県の発展に寄与すると信じて推進していると主張するのであれば、せめて行政の手続は丁寧な、適正に、住民の声に耳を傾けつつ推進するのが公務員として仕事では無いだろうか。あなた方山梨県職員の仕事の評価はおそらく 10、20 年後にこの中部横断道（長坂～八千穂）の利用状況や沿線自治体の人口動態に表れるが、『想定外』では許されない。山梨県民の平穏生活権を奪うような仕事はやめて頂きたい。山梨県職員としての自覚と責任を持って業務を推進して頂きたい。

## ●ずさんな計画性

当初高原道路を利用した計画では物流で利用するトラックドライバーから冬場の積雪・凍結時には通行することが危険である。道路計画の広報が周知徹底していなかったこと。この環境を望んで別荘を持つ人たちが増えたが肝心のその別荘所有者にはその広報が全くされていなかったこと。甲府河川事務所にいた〔担当者名〕氏によると高原道路を通るルートは白紙に戻すこと、この計画があまりにも容易に進めてしまったことをわびる説明があった。住民をあまりにも無視したものと思っていたがやはりそれは国交省側の道路計画を進めるためのポーズであったことを後で思い知る

## a. 5-103 ページ土地利用の状況

図 5-2-3 の土地利用状況は昭和 60 年 6 月の国土地理院土地利用となっている現在の土地利用状況が必要である 5-124 ページ (2) 住宅の配置概況は平成 31 年の情報を基に地図が作成されているがそれは学校・病院・施設等であり一般住宅の配置状況こそ必要である

方法書の中で特に騒音・握動についての方法書があまりにもずさんであることを指摘したい

## 第 5 章 5-12. 5-13 ページ騒音測定結果曖昧な点

- a. 5-1-9 の表で見られる騒音測定の結果とこの地域の規制値との比較ができない、なぜなら規制値が示されていない。添付①騒音規制法に基づく規制基準の都道府県・指定都市別設定状況 p273
- b. 5-1-10 の表にある騒音測定住居戸数は全てを対象に測定したのではなく代表家屋で測定しその結果シミュレーション？をして 5-1-10 の結果になった、また測定の際に敷地境界から 50 メートルの地点の〔頂いた原文のまま記載しています〕  
回答：県土整備部都市計画課〔担当者名〕氏
- c. 5-15 ページ振動・低周波についての見解がなし。添付②〔騒音規制法に基づく規制基準の都道府県・指定都市別設定状況 p276〕の規制値あり
- d. 8-8 ページ 8-3-4 表予測の手法予測地域の範囲が曖昧。添付④〔建設作業騒音〕予測範囲（計画敷地境界から 100 メートル）について回答すべき
- e. 工事中の騒音のレベル 8-3-3 表について添付⑤〔計画路線にかかわる予測フロー〕や⑥〔道路交通騒音の予測〕にあるようにさらに詳細な調査をし、この方法書に載せる

f. 5-148 ページにある環境基準の騒音レベルと 5-13 ページ 5-1-9 5-1-10 表測定結果の整合性はどうか

よって私はこの環境アセスの方法書には納得できない。私は大好きな環境を守るため次の世代に負の遺産を残さないためにも、このようなずさんな山梨県の環境アセスの方法書を多くの人に伝え、多くの専門家およびメディアに伝えていくつもりだ。

- 「環境影響評価方法書」に対するすべての意見を公表してください。
- 環境影響評価というのは何といっても人に与える環境の影響評価がもっとも重要であるはずであるが、その視点、がほとんどないことが問題である。一日中続く騒音や排気ガスの汚染・景観の悪化などは人によって影響の度合いが異なるのでまずは現在示されている 1km 範囲の住民に個々に確認する作業が行なわれていないことが住民重視の視点に根本的に欠けていることだと思う。まずはその確認を実施して下さい。生活環境というもっとも大切な環境への影響を調べるには候補予定地に入っていない住民の声をいくらかたくさん集めてもあまり参考にはならない。現在の候補ルートに拘らずもっとも住民の反対が少ないルートを選択して高速道路の是非を問うという手順を踏まなければ住民重視の公共事業にはならない。今すぐに必要な道路ではないのだから時間をかけて丁寧に住民の声を確認するべきだと思う。災害対応のために必要だというのならその道路は別に造ればよい。建設費用が多少高くなっても住民が求める道路ならば多くの住民が受け入れることができる。特に、県や市が率先して進めるならば地元の声を真剣に受け止めて国に毅然と提示することは地方自治体として欠かすことができないものだと思う。
- 計画・工事中・工事完成後環境の全てに全責任を負う人を選出して下さい。異動で姿を消してしまう公務員の方や選挙で落選したら責任がなくなる県知事でなく、この道路の環境に全責任を負う人をきちんと選出して下さい。なぜなら生涯にわたり私たち住民は道路により悪化する環境で生きていかなければならないからです。環境の影響評価は、1年2年で結果がわかるものではないでしょう。
- 道路構造について、路線のどこが盛土なのか、切土なのか、あるいは橋梁なのか、トンネルか、分かりません。構造により周辺に与える影響は全く異なります。凡その位置を示して意見を求めないのはなぜですか。図示した方法書の再提示をして下さい。
- 2018年12月、超党派国会議員の同席で公開ヒアリング開催し、質問事項を事前に提示し、回答を求めた。その場で国会議員から21項目の質問についてヒアリングで説明した内容とそれに対する住民からの再質問回答も含め文書で回答するよう要請があり、国交省の担当者は了解した。しかし、未だに正式な文書回答がない。この21項目については、正式な環境影響評価手続きの意見として取り上げ、少なくとも正式な文書回答をすべきだと考えます。

方法書のどこにも縦断面図面がない。

2019年7月24日の公開ヒアリングでは、「[地域団体名]」から「高速道路の平均勾配6%は非常にきつい。当然、登坂車線が必要で、それが全ルートの1/4にもなる。高地で標高1,350mもある。凍結、積雪の対策を具体的に質した」が明確な返事がなかった。

縦断面勾配は、大気、騒音の重要な予測条件にもなり、本線でも平均勾配が6%もあるため、まして、インターチェンジ部ではもっと大きな勾配となり、予測地点を決める時の大きな要件になるため、縦断面図で、そのインターチェンジを含め、縦断面勾配を示すべきだと思う。

#### ●意見

国交省は私たち住民らに本件建設計画や国交省所管公共事業評価「計画段階評価」進め方の問題点及び多岐にわたる指摘事項や直近の問題に関する21質問事項等への説明・回答に対応できていません。

山梨県知事及び山梨県庁は速やかに本建設計画の内容とこれまでの経過及び指摘されている問題点等について建設計画及び手続き等の検証・評価を行うよう求めます。

中部横断自動車道（長坂―八千穂）の建設計画では、2010年12月国交省社会資本整備審議会道路部会関東地方小委員会の決定により国交省所管の公共事業計画段階評価が行われるとされました。しかしながら構想段階からの市民参画型道路計画プロセスが実行されませんでした。この事は国交省による国交省「構想段階における市民参加型道路計画プロセスのガイドライン」の違反・軽視ともいえるべき問題などがあることを指摘しておきます。

山梨県知事におかれましては中部横断自動車道（長坂―八千穂）長坂以北について建設ありきではなく、建設計画の見直しを求めます。

## 環境影響評価（環境影響評価方法書）（14/16）

そして多岐にわたる問題点、指摘事項については別の機会に直接面談が出来る機会をつくっていただくよう求めます。

<意見書のとりまとめと取扱いについて>意見書の取扱いについては、意見書への意見として提出された全ての意見を国交省、山梨県の公的ホームページに公表することを強く申し入れます。山梨県の恣意的なとりまとめはせず、適正な取り扱いをお願いします。

## 4-2 都市計画対象道路事業実施区域の位置について

使用されている図には国交省が超党派国会議員が同席する公開ヒアリングでも公然と認めている転記ミスの地域がある。長坂大八田から堤山と旭山そして海岸寺に至る地域です。転記ミスは訂正されず、しかもこの地域はこのルート帯ありきで複数ルート帯案の提示もなく比較評価の機会も与えられませんでした。そもそも転記ミスだと認めた図を掲載し、都市計画対象道路事業実施区域の位置として示す基本図としていること自体、方法書の正確性を著しく欠いているものと考えます。本件方法書を撤回し、速やかに方法書の公表に至る手続きをやり直すように強く求めます。正確な事業実施区域の位置を示す縦平面図を示すべきです。

## 4-5 図4-2-2 対象道路の道路構造イメージについて

道路構造イメージとあるが、方法書の段階では道路構造の標準横断図を示すべきである。私たちが国交省への情報開示請求で入手した標準横断図を示し切土部・高切土部・盛土部・橋梁部の構造を詳細に示すべきである。道路構造のイメージ図ではどのような構造のものがどこにつくられるか不透明で環境への影響等について検討することができない。本方法書を撤回し、正確で具体的な規模の数字を入れた道路構造に関する標準横断図を示す方法書の公表の手続きをやり直すことを求めます。

## 4-1 0 表4-3-2 ルート対案の比較表について

ルート対案の比較表とあるが、ここに示されているA案とB案は2つの独立したルート帯案ではない。長坂大八田を起点とした1キロ帯ルート案の清里の一部分をA案とB案としたもので、比較評価の対象となる複数ルート帯の提示とは言えない。清里の一部以外はそのルート帯ありきとされた。山梨県は国交省がにわかで作成した方法書を自ら検証もすることなく、国交省作成の方法書の内容をうのみにし、県民、北杜市民らに公表するに至った。(7)で指摘した事と同様に深刻な事態である。直ちに方法書の公表を撤回し手続きを進めることを中止し、建設計画の見直しと計画段階評価のやり直しを求める。

方法書には縦平面図と図-B案根拠図面、詳細な道路構造図が示されていない。について

①方法書には環境影響評価の対象地域と建設計画に係る道路構造図などの基本事項を示さず、これでは検討も出来ない。杜撰な方法書と言わざるを得ない。山梨県は今回の方法書を撤回し内容について再点検することを求めます。

②繰り返すが建設事業費概算に関連した情報開示請求で既に公表されている平成24年度峡北地域環境検討業務の資料では詳細な縦平面図と図-B案根拠図面、詳細な道路構造図が公表されているが方法書にはこれらの具体的な図面が公表されていない。情報開示請求で公表された図面によると長坂大八田から大泉・高根町村山西割や堤、津金等と長野側の南牧村は大規模な盛り土での建設計画となっている。多くの住宅・別荘・商店そして水田や畑、地域分断と行政区の再編と消失等が引き起こされることになる。この事についても説明を求める。建設計画の構想について包み隠さず明らかにすることを求めます。

## ● 正式な回答をしないままの方法書の公表は行政の責任を果たしていない。

「[地域団体名]」では2018年12月に超党派国会議員の同席で公開ヒアリングを開催し、質問事項を事前に提示し回答を求めた。その場で国会議員から、21項目の質問についてヒアリングで説明した内容と、それに対する住民からの再質問回答も含め文書で回答するよう要請が有り、国交省の担当者は了解した。しかし回答がなく、再三の国会議員の催促により、2019年2月5日に国交省道路局から回答書なるものが国会議員事務所を通じて送られてきたが、表題もなく、宛名も、日付もなく発行部署名や文書責任者の氏名も記載されていないもので、公務員が職務上作成したとは言えない文書である。このような状態がなんら解決されてもいないのに、方法書を送付し意見を求めることは国民に混乱をもたらしております。説明責任を果たしてから方法書を示すよう、まっとうな対応を求めます。

事業実施区域が1kmの範囲であり、調査方法を検討するための方法書とは言えない。

「対象事業実施区域」が幅1kmで曖昧なままでは、道路計画が自宅にかかるかどうか判断できず、意見も提出できない。

対象道路事業に係る位置ごとの構造が示されていない。

位置ごとの高さも深さも不明。これでは騒音、振動、日照障害、電波障害、地下水への影響のおそれがある地域が特定できないため、方法書としては成り立たない。位置ごとの構造を示してから意見を求めるべきである。

縦断面図が無い。高地での対策が示されていない。

縦断面図が無いのは致命的な欠陥である。

縦断面勾配は、大気・騒音の重要な予測条件にもなり、本線でも平均勾配が6%もある。さらに高地で標高1350mあり凍結、積雪に対する対応が示されていない。方法書の不備を指摘せざるをえない。これでは意見も提出できない。

説明会の資料の地図には八ヶ岳高原大橋が載っていません。八ヶ岳高原大橋は1998年に共用されており、使用されている地図は20年以上も前のものと思われます。最新の地図を使用して下さい。

- 中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山積みの問題を放置したまま都市計画に関連させた山梨県の環境影響評価の強行に抗議し、中止を求めます。

私たちは国土交通省が中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県区間で計画している高速道路での整備計画とその進め方に対し、これまで7年間にわたりその問題点を具体的事実に基づいて指摘し、国交省や関係諸機関への要請や、国会議員の出席のもとでの公開ヒアリングの開催等を行いながら、この計画に重大な瑕疵があることを明らかにしてきました。山梨県庁はこれらの経緯と問題点について、この間把握・検証もせず放置し、住民がこうむる権利の侵害や不利益等に対する対策を一切講じてきませんでした。

八ヶ岳南麓を横断するこの建設計画は、豊かな自然環境や景観・生活環境と農業・商業活動等に重大な影響を与えることが懸念されるだけでなく、少子高齢化対策の目玉として山梨県や北杜市が推進している県外者の移住促進の政策とも大きく矛盾するものです。またこの建設計画により、沿線住民の私たちの日常生活は大きく乱され、日本国憲法で保障されている平穏な生活を送る権利が侵害され、さらに財産権も脅かされている状態が続いています。

山梨県はこのような高速道路建設に関し、2019年5月に突如都市計画を持ち出し、その都市計画の決定権者は山梨県であるとして、中部横断自動車道の環境影響評価の手続きを都市計画道路の環境影響評価として行うことを表明しました。そして8月1日にその方法書の公表を強行し、説明会を開催しました。このような対応は、高速道路建設に際し、県民であり当事者である住民、別荘所有者等が置かれている状況を全く考慮しない不当なやり方と言わざるを得ません。

山梨県は、県民の立場に立ち、公平な行政を行う義務があることは言うまでもないことで、現在山梨県が行っていることは著しく公平性、正当性を欠くものです。

おざなりの方法書の公表・縦覧・住民説明会に問題あり

山梨県都市計画課は、8月1日に方法書の縦覧と意見書の提出、住民説明会の開催についてホームページに掲載しました。しかしそれは都市計画課のホームページであるため、県民や関係者は山梨県のホームページのどこにそれが掲載されているのか容易に見つけることができない状態でした。[地域団体名]の指摘で、ようやく山梨県のトップページの「注目情報」に掲載されました。

しかも方法書の縦覧と説明会の告知は当初、山梨県のホームページと甲斐市、韮崎市、北杜市の広報誌とCATVに掲載しただけでしたので、[地域団体名]から、それでは高速道路建設が予定される北杜市の住民等に周知できないことを指摘し、知る手段を有していない別荘所有者にも周知するよう要請しました。

山梨県都市計画課はその要請を受けて「配達地域指定」という形で「お知らせ文」を郵送・配布しました。しかしそれでも「ポスティング」という方法を取らなかったため、知らせが届かなかったという声が[地域団体名]に多く届いています。方法書の説明会が住民、関係者にその開催を十分に周知しないで開催されたことは、行政の怠慢と言うべきものです。

さらに、その説明会も、甲斐市1回、韮崎市1回、北杜市2回と少ないものです。とりわけ、高速道路建設が予定される北杜市は、前述のように4万7千人もの住民がおり、多くの人がこの問題に関心を持ち成り行きを見守っているのです。にもかかわらず、北杜市での説明会は高根町1回、須玉町1回だけであり、高速道路建設に密接に関係する長坂町、大泉町では説明会が開催されなかったことは、説明会の開催の大きな問題です。2013年に行われた地元説明会は、北杜市だけで10回にわたり開催されています。

8月21日に甲斐市で開催された説明会では、プロジェクターで映した図をもとに説明が行われましたが、その説明のもととなる資料は用意されておらず、参加者はただ録音された音声説明を延々と聞かされることになりました。参加者から苦情が相次ぎ、そのため[地域団体名]では説明会資料を用意するように山梨県都市計画課に要請し、次の韮崎の説明会から参加者へこの資料が配布されることになりました。

## 環境影響評価（環境影響評価方法書）（16/16）

また、山梨県都市計画課が事前に準備した資料の数は、4 説明会の会場定員分（1165 名—都市計画課に確認）しかなく、北杜市の人口 4 万 7 千人だけを考えてもきわめて少ない数しか用意していない実態が明らかとなっています。さらに都市計画課以外の縦覧場所には住民説明会の資料は置いておらず、北杜市においては〔地域団体名〕が都市計画課に要請して資料を北杜市に届けさせ、〔地域団体名〕がその資料を住民に配布したのが実態です。これでは、山梨県都市計画課ができるだけ多くの住民・関係者に対して方法書の説明会の開催について準備したとはとても言えず、ただただ実績づくりのために行ったと言えます。また説明会では参加者から「なぜ都市計画なのか」「環境影響評価は国交省が行うのではないか」などの質問が出ましたが、山梨県都市計画課はそれにも妥当性のある合理的な説明をできませんでした。このような不十分なままで説明会を「終了」したとすることには重大な問題があります。

従って、現在山梨県が進めている「（仮称）韮崎都市計画道路 1・4・1 号双葉・韮崎・清里幹線」の環境影響評価の手続きを直ちに中止することを求めます。

## 環境影響評価（環境影響評価方法書）

- 本事業に関する方法書の作成にあたっては、「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（平成十年建設省令第十号）」（以下、「国土交通省令」という。）第二十条第三項の規定に基づき、作成したものと認識しています。
- 本事業の都市計画対象道路事業実施区域（以下「事業実施区域」という。）については、現在決定している1km幅の概ねのルートの位置を事業実施区域として方法書に記載しています。  
なお、方法書の事業実施区域については、対象道路事業により土地の形状の変更、並びに工作物の新設、及び増築が想定される概ねの範囲を示したものであり、工事施工ヤード、及び工事用道路等の設置が想定される概ねの範囲も含むものです。  
詳細な道路の位置や構造、インターチェンジの位置等については、今後、環境の保全上重要と考えられる対象に十分配慮したうえで、具体的な検討を実施するものと考えています。  
その検討結果を踏まえ、都市計画手続きにおいて、詳細な道路の位置や構造、インターチェンジの位置等の案を示していく予定です。
- 本事業の事業予定者は、方法書に記載のとおり国土交通省関東地方整備局であり、都市計画決定権者である山梨県は、都市計画決定手続きを行うとともに、「環境影響評価法」に基づき、環境影響評価の手続きを行います。  
環境影響評価の手続きにあたっては、事業予定者に道路の安全性や環境配慮に係る資料提供、並びに説明会への出席その他の協力を要請し、事業の環境配慮を適切に検討します。また、準備書、評価書、報告書の各段階で得られた環境情報を都市計画の検討に反映します。  
なお、事業予定者が変更になった場合においては、「環境影響評価法」に基づき、環境影響評価の結果は引き継がれ、管理者が異なる場合においては、「国土交通省令」に基づき、当該者への要請の方法、及び内容等を事後調査報告書に記載することにより、適切に引き継がれます。
- 方法書の説明会の開催にあたっては、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、適切に周知し、開催したものと考えています。  
方法書に対する意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、都市計画決定権者は、寄せられた住民の意見、並びに知事の意見を踏まえ、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法に検討を加え、選定しなければならないとされており、適切に実施します。
- 事後調査の内容及び事後調査報告書の公表の時期は、調査、予測及び評価の結果を踏まえ、準備書に記載し、縦覧します。  
また、方法書に記載した内容は、決定している事業内容、及び入手可能な最新の文献その他の資料等に基づき、整理した情報ですが、方法書に記載すべきとの意見を頂いた内容についても、更新・追加・検討を行い、準備書を作成し、縦覧します。
- 本事業に関するこれまでの経緯や現在の状況、今後の手続きに対するご意見については、事業予定者と山梨県が連携し、説明する機会を設けるなど、都市計画決定及び環境影響評価の手続きが円滑に進むよう努めていきます。

## 環境影響評価（項目、並びに調査、予測及び評価全般）（1/10）

●当、高速道路建設に、東京電力福島第一原発の汚染土を用いると聞きました。この八ヶ岳南麓には、住民の飲み水である大門ダムがあり、豊かな田や畑があり、山梨だけではなく関東圏への米、野菜、果実の供給源となっている地域です。原発の汚染を拡散させないで下さい。

●事業の環境影響評価項目について

大気環境（大気質）において、地球温暖化に影響すると思われる二酸化炭素を要素として入れるべきと考える。また、廃棄物ではないが、交通量から推定する化石燃料の消費量を環境要素として入れるべきと考える。本計画のライフサイクルにおける二酸化炭素の総排出量、化石燃料の消費が少なくなるルートを選定すべきと考える。

●本計画の高速道路建設にあたっては、広範囲で盛り土を行うとのことですが、その土はどこから持ってくるものですか？

2011年の東京電力福島原子力発電所事故により、東北から北関東一帯は放射能の汚染にさらされました。放射能（セシウム137など）の半減期は長く、一度汚染された土は数十年、数百年にわたってガンマ線を放出しつづけます。

ところが現在、日本政府は、8000ベクレル/kg以下の汚染土を全国の公共事業で利用する計画を立てています。本計画の高速道路の通過予定の山梨県北杜市は、奇跡的に放射能汚染を免れた貴重な土地です。

（専門機関にて複数個所の放射能検査を行い、確認しています）

その北杜市に、8000ベクレル/kgの汚染土で盛り土を行うということがどれほど愚かなことか、想像にたやすいと思います。

まず、最低限最初に行うべきことは、安全性の評価として、現状の計画地の詳細な土壌放射能汚染の調査、そして盛り土後の放射線、また近隣の湧き水などの放射能汚染調査など、建設前後での比較調査かと思えます。しかしその結果、万が一でも、汚染の広がり確認された場合、山梨県としては県民に対し、どのように責任を取るおつもりなのでしょう。

湧き水が汚染されれば農業用水も汚染され、山梨県産のぶどうや桃、米などの農産物は壊滅的な風評被害を受けることとなります。

1)盛り土には8000ベクレル以下の汚染土を利用するのか。

2)もし利用しようとする場合、安全性をどう担保するのか。またそのための調査はいかようなものを計画しているか。

3)万一でも汚染が流出した場合、県はどう責任を取りどう対処するのか。

4)流出した放射能を回収することは不可能ですが、その点についてはどう考えているのか。

5)風評被害を受けた農産物や畜産物に対し、どのように賠償を行うのか。

以上のことを県民、ならびに農業生産者に対して広く周知し、説明を行うよう強く求めます。以上。

●私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。

また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。

しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

大気質について

高速道路建設計画では、片側2車線で道路幅50mの道路が建設される計画で、ルート予定地の八ヶ岳南麓から須玉町津金地域、高根町清里まで多くの森林が伐採されることとなります。現在、日本はじめ世界各地で温暖化現象が進み、それへの対策が緊急の課題として求められています。山梨県でも温暖化が進むことが指摘されており、近い将来には約4度の温度の上昇と、それに伴う気象の大変化の予測も出されています。温暖化を減らす森林の保護は北杜市にとどまらず山梨県全体の重要な課題の一つです。それ故、高速道路建設に伴う森林伐採には、自然環境の破壊ということだけでなく、地球温暖化の面からも強く懸念しています。高速道路建設によりどのくらいの森林が伐採されるかという調査と、それに伴い北杜市・山梨県の気候の温暖化にどのような影響を与えることになるか予測することを求めます。

●高速道路が出来ればこの気温もますます高くなると思うと空恐ろしいです。美しい八ヶ岳南麓の大自然をこのままずっと残して行きたいです。

- 心配なのは、盛土による工事の土はどこから搬入するのでしょうか。まさか福島県の放射能で汚染された残土を基準値以下だからといって使用するの絶対止めて頂きたい、そんなことをすれば、観光客や移住しようとする人も居なくなってしまい町は寂れてしまいます。  
騒音や大気汚染による汚染度がどのようになるか調査、予測して下さい。
- 中部横断自動車道の建設方針の件について  
中部横断自動車道の建設にはあくまでも反対であるが、どうしても建設するというのであれば、時間とお金をかけて全国に誇れる自然環境に配慮した高速道路を建設すべき。  
良い道路の条件は、自然環境に配慮、景観への気配り、万全な騒音対策、先進的な交通安全など、であり個別に提案をする。
  - ・大気、騒音、振動、景観、動物・・・道路脇の盛り土や切土部分には樹木を植栽し大気浄化、騒音・振動の軽減を計る。盛り土部分に植栽を施すことで道路を周辺地域から見えなくして、景観の阻害要因を軽減すること。
  - ・道路上の排水対策・・・高速道路上の排水については、直接河川に流れ込まないように各所に小規模なビオトープを設け、ゴミや油を含んだ排水の浄化を図り河川の汚染を防止すること。
  - ・哺乳類動物の保護対策・・・特に盛り土部分は幅広く緑地帯を設け、野生動物の移動を可能にするための緑の回廊（グリーン・コリドー）を維持し、野生動物の移動を妨げないように各種獣道（アニマルパスウェイ・動物用トンネル）を設置するなどの配慮をすること。
- 迫りくる南海地震、東南海地震、東海地震などの巨大地震の影響予測を行うこと。  
富士山の噴火の影響を予測すること。
- 都市化や交通網の発達等による屋外照明の増加により、夜空の明るさが増大し、天体観測等への障害となることが「光害」として指摘され、照明の不適切または過剰な使用による、眩しさといった不快感、野生動物や農作物等への悪影響が報告されており、適切な対応が求められている。周辺環境より著しく過剰な輝度あるいは照度・色彩及び時間的な変化等は地区の景観や良好な光環境を破壊する。人々の明るさ感覚は相対的であるため、不用意に周辺より明るい照明を設置すべきではない。山梨県の調査区域には大型施設等が無いいため、夜間の照明は家庭からの照明に限定されるので、少しの光源であっても居住者は苛立たしさや不快感、景観の阻害や暗い環境の遺失等を生じさせる。また動物においては光への誘引による希少種の誘殺やホタル及び夜行性鳥類の消失、植物ではイネやハウレンソウの育成障害が懸念され環境に大きく影響する。  
当該方法書の環境要素の項目には「光害」の項目が無いので追加しなければならない。調査の手法は環境省が策定した「光害対策ガイドライン」に沿って、その対象を動植物及び人間の諸活動への影響に対して行わなければならない。  
中でも居住者（住居窓面）において、道路・街路等の屋外照明が住居内へ強く差し込むと、居住者の安眠、プライバシーなどに悪い影響を及ぼすため、CIE（国際照明委員会）においては、「居室の窓面における照度の上限を規定しているが窓面照度は極力低くすることが望ましい。」との見解を踏まえ、踏査法により調査する必要がある。また調査地域は対象区域の両端から照明の届く距離に加えて、IC 概略位置については IC 照明設備に準じた調査及び予測が必要である。（2件）
- 福島第一原発由来の放射能汚染土壌について、国はk g 当たり 8000Bq 以下の使用を認めたが、高原野菜や高根米、そばなど地域のブランド農産品に著しい影響を及ぼすので盛り土などに絶対に使用しない事。国の安全基準は国際的にチェルノブイリ基準と比べて極めて甘く、実被害、風評被害発生の恐れ極めて大きい。
- 地盤沈下  
地下水位の低下による地盤沈下の恐れの有無を調査確認のこと。

## ●精神的なストレスについて

私は職場でのストレスから「不安神経症」となり家から一歩もでることができなくなりました。通院しながら家族や友人の支えの中、職場復帰をしましたが薬は手放せなくなりました。そんな状態の中〔個人情報〕になったとき、早期退職をし、八ヶ岳南麓のこの素晴らしい景観の中での生活が始まり、体調も良くなり薬にたよることもなくなってきました。毎朝、窓から駒ヶ岳をみて元気をもらい、小鳥のさえずりで気持ちよく一日がはじまっていました。畑に出れば、南には富士山や南アルプスの山々が見え、北には八ヶ岳が見える中での生活は本当に素晴らしいもので、すっかり病気とは縁遠い生活になるはずでした。それが、中部横断道長坂八千穂間の発表以来、精神的にまた不安定になってきました。ましてや、我が家の目の前に高架あるいは盛土になる高騒音高速道路ができて今まで目にしてきた素晴らしい景観がさえぎられることによる精神的不安はと考えるとき、その精神的負担はどのように保障してくれるのだろうかと思うのです。

ストレス度はどのように調査するのでしょうか、教えてください。

以上、生活する人たちの視点にたってどのように調査するのか回答して下さるようお願いいたします。

## ●ルート予定帯の北杜市の森林は貴重な植物の宝庫となっています。

清い小川に貴重な野鳥、昆虫たちや魚。（世界かんがい施設遺産に登録された村山六ヶ村堰疎水もその一部で、後世に大事に継承していくべきもののひとつであります。）それらの生態系、環境があつてこそ北杜市の美しい景観が成り立ち、その結果として観光客も訪れます。移住者が非常に多いのも同様です。横断道が建設されることは利便性の向上という観点から有益であるのは承知しております。しかしこのすばらしい恩恵を与えてくれている自然環境は一度壊れてしまうと元に戻すことはできません。この先の未来もすばらしい自然と共存している北杜市でありますように、中部横断道の建設による影響が最低限にとどめられますよう、各方面の専門家の方々と慎重に審議いただいた上で進めていただきます様、お願いを申し上げます。

## ●放射能に汚染された土やガレキが使用されるので、周辺の放射線量を測定してください。

全く放射能に汚染されていない土は日本のどこにあるのでしょうか。

中でも強烈に汚染された土を持ってこられるのでしょうか。地下を浸透してくる水の影響は長い年月かかって出るはずで。長期間の川・湧水・井戸水の水質検査、放射線量の測定が必要です。

生態系やら水の調査をして、結果どうだからと何か対策を行うことができるのですか？さまざま悪い結果が出たときの対策を提示してください。

## ●国の方針では建設盛土に放射能の8000ベクレル以下の汚染土は使ってもよいとされたそうですが、こちらの建設にあたってそのような汚染土の使用の計画はあるのでしょうか。建設にあたっては絶対不使用を求めます。また建設前と後の詳細な放射線調査の実施し、数値での安全性の提示公開をお願いします。八ヶ岳は福島からの移住者も多く、建設に際して汚染土が使用されることがあつては移住の意味がありません。

また建設予定地は湧き水も多く、現地のみならず下流域への汚染が心配です。水質調査も継続して行っていただきたい。山梨県産ぶどうや桃をはじめ、県が誇る農産物・畜産物に風評被害が出ることはないよう、建設にあたっては慎重な対応をお願いします。

また野辺山は日本でも有数の天体観測地であると思われませんが、道路が建設されたあと夜間点灯される照明による光害はどれほどの影響があるのだろうか懸念されます。こちらも今後の影響のないよう建設地の選定に慎重になっていただきたいです。

## ●方法書では、都市計画道路の「対象事業実施区域」は幅1kmの範囲とされており、環境影響評価の調査区域となっています。しかし幅1kmではその都市計画道路がどの住居にかかるものなのか判断できず曖昧で、関係住民に対して心配を与えるだけです。国交省はその規則で都市計画に関わる高速自動車国道の環境影響評価を「幅250m」の区域で行うと定めていることから、今回の環境影響評価の調査も幅250mの区域で実施することを求めます。

## 環境影響評価（項目、並びに調査、予測及び評価全般）（4/10）

●高速道路建設計画地は日本一標高の高い場所です。標高 900 メートル付近からは一般道でも冬季の凍結が大変危険で、高速道路では凍結が原因の重大事故が起こることは必至です。以前中部横断自動車道の説明会でどなたかが、凍結して危ないのではないかと質問されていましたが、山梨県の担当者は「塩カリをたくさん撒くので、大丈夫です。」と回答されていました。たくさんとはどのくらいの量でしょうか。計画地は貴重な水源や清流が多数あるところですので、必要に応じて大量に撒くというような成り行き次第では大変心配です。環境への影響が問題にならない年間使用限度量（1km あたり）をご提示ください。また、その量以上を使用できないルール、運営方法をご提示ください。地球温暖化でますます気候・天候が激しく恐ろしいものになってきています。年によって凍結が著しい場合の環境に負荷のかからない代替え方法などもご提示ください。このような高い標高での高速道路は今までにないので、前例とか今までの通例とかではなくきちんと調査、研究してお知らせください。

## ●福島を除染土利用が与える環境影響についての疑問

最後になりますが、環境省が発表している「放射線 8000 ベクレル、260 万トンの放射性除染廃棄物を公共工事その他に使用する」という方針は如何なものでしょうか。科学的にも、希釈するというのは効果的な解決策ではあり得ないと聞いています。人間だけでなく、あらゆる生物の生態系に対する悪影響に関して、どのように環境影響評価がされているのでしょうか。

新規就農希望者が当地を定住候補地として考慮するケースも少なくないと聞きます。当事者である全住民に対して、公明正大に説明すべきと考えるのは私だけではない筈です。

以上、私自身の経験と考えに基づいて意見を述べさせて頂きました。ご査収のほど、よろしくお願い申し上げます。

## ●環境の保全の見地から意見を述べます。

今回の中部横断自動車道（長坂～八千穂）に関する方法書の説明会を踏まえ意見の理由を含めて記載いたします。山梨県が主催した須玉の説明会質疑応答において、女性の質問者が福島放射性物質が含まれた除染土を道路の盛土に使う可能性について質問したが、国土交通省の〔担当者名〕氏は、その可能性については答えず、土の適性を満たしたものを使用すると答えている（録音有）。

この答えは可能性がゼロだとは言っていないわけで、国（環境省）が適正と定めれば除染土も適正な土となるわけで、使う可能性があれば環境影響評価の対象となると考えます。

国の機関である環境省が福島を除染土を全国の公共事業で使うことを発表している事実は、国の機関である国土交通省は否定できないはずで、

私はこの質問した女性と同じく、国土交通省の担当者である〔担当者名〕さんに環境省の道路土盛の内部に除染土を使う計画に対して質問しましたが、計画はされていないというだけで、可能性については同じく答えてくれませんでした。

今は計画されていなくとも後で計画されることもあると言う含みを持たせた回答だと思います。

よって、環境影響評価の項目に福島放射性除染土を土盛に使用した場合の工事や工事中の風による放射性物質の飛散範囲や、住民の放射能内部被ばくの可能性や動植物の生態系に与える放射能の影響など多岐にわたる詳細な検証が必要不可欠です。

又このような住民の生命財産に影響が出る汚染物質を建設に使うことを後から付け加える場合は、住民の命に係わる重要事項の変更ですから、計画段階評価に戻り住民に信を問うべきですし、もちろん環境影響評価もやり直しであり、事業化はできません。

賛成している住民も放射能汚染が起こる場合は反対を表明する人もいると思います。

国土交通省の担当者〔担当者名〕氏に環境影響評価とは、どの様なものかについて聴くと、道路が造られると環境にどのような変化が生じるかを調べるものという回答を得ています。

またパソコンで、環境影響評価を調べると「主として大規模開発事業等による環境への影響を事前に調査することによって、予測、評価を行う手続き」と書かれている。

この事を考えるとき動植物、特に絶滅危惧種などへの配慮は必要だが、建設地に暮らす住民の環境変化の影響はとりわけ重要だと思う。

しかし国土交通省などの環境影響調査では、オオタカなど絶滅危惧種の巣や、繁殖地は重要視されるが、住民の生活地への配慮は少ないように思う。

国土交通省が行ったアンケートでは新設された時の買取対象家屋が約 70～約 170 件と記載されている。

土地の地価が極端に安いこの地では、強制的に住む場所を奪われたら、僅かな補償では、同じ生活水準を維持することは不可能に近いし、高齢や家族構成によっては銀行すらお金は貸してはくれない。

これに当てはまる人の生活の変化に対する環境影響評価をするべきである。

僅かな補償で立ち退きを迫られた場合の後の生活の環境変化は、基本的な人権を踏みにじるものではないのかなど道路を造ることによる生活者の今後についても検証し対策を取るべきである。

現在の環境影響評価は、公害などには事前検証し予測評価するかもしれないが、強制的に住処を追われる人間という動物のその後の生活環境変化については予測しようとしなない。

是非とも予測、評価し国として人を守る対策をお願いしたい。

- 私の住宅では湧水を使用しているが、その他多くの住民が井戸水を使用している。また多くの土地では圃場として米や農作物が作られているが現在、詳細なルートと道路幅、構造が示されていない為、盛り土構造の場合は福島県で除染されたとされる8000ベクレル以下の汚染土壌が道路工事に使用された場合の土壌並びに水の放射線による汚染が懸念される。  
又、橋梁構造であれば、杭を打ち込む事による水枯れや水量の減少等の懸念やコンクリートに使用される除染土による水や土壌の汚染も懸念される。  
北杜市は、福島原発事故による放射能汚染を免れた関東でも大変貴重な地域である為、震災直後から多くの被災者が移住をし、現在に至っても放射線に汚染された地域に居住を余儀なくされた人々が年に数回の保養地としてキャンプに来る場所として利用されている。そのような貴重な場所が道路工事によって放射線汚染地域にならない為に工事前と工事以降の放射線汚染土の長期間の管理が必要不可欠であり、長期に管理する為のシステムを山梨県自ら責任を持っておこなうべきである。
  - 高速道路早期実現を切に願います。  
反対されている方々の心情は察しますが、やや感情的になり過ぎていると感じます。もとより賛成している人々は意見書を出さないでしょうし、説明会で質問もしないと思います。私の周りでは賛成者が多くおりますが、公の場で意見を言うことはほぼありません。東北の汚染土と言った方がおりましたが、同じ日本人として使用するべき言葉ではないと思います。地域の活性化、産業の育成など総合的な見地から判断していただくことをお願いいたします。
  - 私は北杜市の自然、そして、この土地が放射能に汚染されない土じょうであることに魅力を感じ、3年前に、家を買って年の半分をこちらで暮らしています。今回、中部横断自動車道の計画を知り、豊かな自然がこわされました、盛り土に8000ベクレルの汚染土が使用される可能性があるを知り、しょう激を受けました。  
汚染されていない清らかな水、農産物がもし汚染されたらどうするのですか？  
工事前の放射能検査をていつ的にし、運び込まれる、土が、絶対に汚染土でないという調査、検査をしてください。将来的に永住も考えていましたがこの計画を知り悩んでいます。  
放射線量が高くなければ農産物、畜産物も食べられなくなり、北杜市に移住する意味もなくなります。
  - 私は北杜市高根町村上北割に別荘を所有する者です。私は八ヶ岳山麓の空気、自然(森林)環境、水などが大変気に入って、この地を幾度となく訪れております。  
高速道路の建設ですが、これにより、①大気汚染、②希少動植物、③地下水及び水量への影響に懸念を抱いており、状況の調査を依頼致します。  
道路完成による上記項目並びに、景観の悪化は避けようがないと考えており、公共事業による短期的経済効果に対して、将来の世代から観光資源(美しい景観・豊かな自然)を奪う本件に強い懸念を抱いております。以上を踏まえ、慎重な調査と、公平公正な調査書の公開を求めます。どうぞよろしくお願い致します。
  - 風向き・風力調査について  
大きいビニールハウス一つ出来るだけで、風向き・強さの変化を実感しています。八ヶ岳おろしで有名な南麓です。高速道路が出来たら、風向き風力がどう影響するのか(変化するのか)調べて下さい。
  - 事業が影響する温暖化について  
近年北杜市でも地球温暖化による異常気象が続いています。  
今回の大事業による気候の変動をどのように評価されているのでしょうか？  
事業は、自然の環境を破壊するのは明らかです。
- 走行する工事用トラックによる環境被害の予測を出すべきです。  
工事中のトラックの走行は、尋常ではない環境になります。  
県知事は、現在の工事予定地を見たことがあるのでしょうか？  
南アルプスのエコジオパーク内に指定されている事業予定地は、国内でも貴重な保存しなければいけない景観です。  
その景観を切り売りしてまで実行すべき事業でしょうか？  
トラックが一日何台走行し、騒音、振動、大気汚染をひき起こすのか、きちんと評価すべきだと思います。  
その上で、北杜市は住民投票を行い、民意を確認しなければならないと考えます。

## 環境影響評価（項目、並びに調査、予測及び評価全般）（6/10）

- 私は中央道から比較的近くに住んでいます。道路は夜中も関係なく車が走っています。静かな夜になれば道路の音がより大きく聞こえてきます。周辺住民や森に住む動物たちは、そこが住みかです。1つの工事というのは思いもかけない影響を近隣だけでなく、つながって思いもかけない場所へ表れたりします。自然の絶妙なバランスの中で、1つ人間が手を加えることで、様々な影響が出るのは容易に想像できます。大丈夫という絶対はありません。その上で工事をするとすれば影響を最小限にしていけるにはどうするのか、真摯に向きあい、ごまかしやうそのない調査をして下さい。私たちの決断がこの先10年、100年、1000年・・・と、子どもたちの未来へと、どういう影響が考えられるのかをきちんと調査して下さい。私は子どもも未来に美しい地球を手渡してあげたいと心から願い、実行してゆきます。専門家ではないので、この想いをたくし、お願いするしかありません。どうか人間のエゴからでない環境に十分配慮した調査となるようお願い致します。工事をしてしまってから戻すことはできません。慎重に調査して下さい。政治的な圧力や人間本意の急いだ決断ではなく。水や土や微生物や木々や空気や動物や人間や・・・あらゆるものにとって、どういう影響があるのか、人間以外の立場からも調査をお願いします。

なだれの調査をして下さい。

周辺住民の工事中の心的ストレスへの影響を調査して下さい。  
完成後の心的ストレスを調査して下さい。

- 1kmルート帯のみならずその他必要施設の環境アセスメントの必要性
  - ①道路工事が始まると工事用道路（仮設道）、残土処分場等が必要になります。  
この工事用道路は多大な面積の自然破壊に及びます。またトンネル掘削、切土、盛土工事によって生じた残土の処分にも配慮が必要です。  
具体的な事例として（六郷～富沢）区間において、身延町は江尻窪（えじりくぼ）地先に約10万 $m^2$ 、約200万 $m^3$ （内買収面積約5万 $m^2$ 、[個人情報]で町が用地取得）の発生土処分場を準備し、国交省が約10年間で盛土を行なう予定です。  
このように、約10km離れた場所にも附属工作物が必要です。そのための環境アセスメントも「1km帯」のみならず必要ですので事前調査区域に追加すべきです。なおこの江尻窪残土処理場には「オオタカ」が営巣していたのですが、工事が始まって以来、ここは（ここには）やってきていません。営巣を放棄したことを追記します。
  - ②南部町残土置き場から湧出した重金属類の地下水の汚染の事例  
かつてトンネル等から発生した岩ズリを現「道の駅なんぶ」に置いていた。するとそこから湧出した自然由来の重金属が、民家の井戸水を汚染する事故が発生し、その対策等に長期に亘る工事の一時休止状況が続いた事例が発生した。
- もしこの地域で地震があった場合、高速道路がある事で予測できる災害について調査して下さい。  
工事の方法によって、地盤への影響はどのようなことが考えられるのか教えて下さい。  
この高速道路は、本当に必要なものなのでしょうか？得るものに対する失うもののあまりの大きさを思うと、私は次の世代への責任を感じます。インディアンは7世代先のことを思い、考えて、今の選択をします。今この道路をつくる事が未来の何の喜びや幸せにつながるのか想像を皆でしたいです。今の事だけ考えての選択ばかりの国では、次の世代に自信をもってバトンタッチする事ができないように思います。こういう事のひとつひとつも少子化に心情としてつながっていくと思います。どうか今の選択がどこまでもつながり続けている事を想像していただけないでしょうか。  
この国がいつまでも美しく、そこに住む人々の命が輝くことをどんな人も仕事にしてゆけることを願います。
- 高地を走るため冬季は凍結防止剤の多用が考えられ、河川や土壌への汚染が心配です。しかし方法書には記載がありません。冬季の凍結、積雪時の対応と対策、影響に触れないのはおかしいと思いますが予測調査して下さい（この問題は道路完成後の騒音、振動等を予測するのと同じと考えます）。

## ●自然的状況

大気環境のうち道路交通騒音の拡散について、分岐点のスタート直後の長坂・高根地区は比較的になだらかな傾斜が続いており、盛土による工事が想定されるが、その際の騒音及び大気汚染の拡散が心配されることからきめ細かい調査・観測を希望します。

## ●方法書について

まずは工法別に調査項目を設けて調査すべきと思います。現行方法はあまりに杜撰であると指摘します。（盛土・切土・トンネル・橋りょうなど）

放射能測定を求めます

工事着工前から測定していないと変化が不明となります。汚染土を使用しないことが一番ですので強く求めます。農作物への風評も心配されます。

●＜自然環境＞

我々の移住地周辺（浅川北部（相の原地区の南部））では敷地内にシラカバ、アカマツの大樹や高原植物・きのこだけでなく、アトリやエナガ、ジョウビタキをはじめ多くの野鳥の生息・営巣しております。ニホンジカやヤマネ、キツネ、ウサギなどの生活圏、通行圏でもある、静寂で自然豊かな地域です。

このような場所に高速道路を建設すれば、清里高原全体の価値が下がります。観光地ということだけでなく、居住地・別荘地としての価値も下がることになるため、観光客のみならず移住者も減少し、地域全体の発展・存続にも多大なる影響を及ぼす恐れがあると危惧します。

もし高速道路の建設計画を推進するのであれば、直接的な影響（自然環境に与える要素）だけでなく、間接的な影響（周囲住民・別荘地所有者の生活や資源価値に与える影響要素）について、そのシミュレーション結果をもれなく開示してください。

●道路による地域分断について

高速道路が建設されることでこれまで自由に往来ができていた地域が広範囲にわたって分断されることとなる。これは、高速道路を日々利用することなく、そのローカル地域で生活する住民にとっては大きな不利益である。住民は、盛土、切土、橋梁、掘割など、およそトンネル以外の道路構造において、それぞれどれだけの分断影響が発生するのかを知っておく必要がある。

よって、盛土、切土、橋梁、掘割それぞれの構造をとった場合の地域間移動距離と移動時間それぞれの増加量について詳細なシミュレーションを行い、その結果の公表を求める。

沿線住民にとっては、生活圏の交通に大きな支障をきたす恐れがあるため、道路両側沿線百メートル毎に地点をサンプリングし、それぞれの地点から道路反対側のそれぞれの地点への移動シミュレーションを要求する。

融雪剤による農作物への影響について

八ヶ岳山麓に高速道路を建設した場合、冬季路面凍結対策として、凍結防止剤、融雪剤が使用されることが予想される。

沿線には、これらの薬剤とタイヤやブレーキ、エンジンから排出される粉塵が巻き散らされることとなる。

こうした公害物質が与える農作物への影響について調査を要求する。

特に野辺山地域では、レタスやキャベツなどの「葉物」野菜の栽培が盛んであり、これらが酪農と並んで八ヶ岳地域のブランド作物ともなっている。

葉物野菜はその名の通り、地表に露出した「葉」をそのまま食用にする作物であり、公害物質の付着はそのまま品質の低下となる。この品質低下に起因する経済的損失についても具体的なシミュレーションを行う必要があると同時に、八ヶ岳、野辺山ブランドのイメージ低下についてもその影響を具体的に計算する必要がある。

温室効果ガスの増減について

京都議定書には、温室効果ガスの「吸収源」という言葉が使われている。

中部横断自動車道の建設は、大規模な面積において樹木伐採を伴う「吸収源喪失」事業である。

高速道路を利用することで輸送効率が向上し、吸収源喪失分を埋め合わせることができるとのレポート（国土交通省）もあるが、これは、高速道路の利用割合が大幅に増えた場合の数値であり、利用に際して通行料金が足かせとなる日本の高速道路には必ずしも適用できない試算である。

現在の国道 141 号線や、高速道路を含む周辺の交通量から予想される、中部横断自動車道の交通量や、事業により失われる樹木の本数と吸収源の減少量により、温室効果ガスの発生がどれほど増加、もしくは減少するかをシミュレーションし、その結果の公表を要求する。もちろん高速道路の建設により付随して発生する開発による影響も考えなくてはならない。

なお、温室効果ガスの増減は数十年、数百年にわたって影響が続くものであるから、少なくとも今後 100 年間程度のシミュレーションを地球規模のパラメーターも組み込んで行う必要がある。

この問題は、八ヶ岳周辺地域だけでなく、地球規模の懸案事項である。

●建設に要する土石に放射能、ダイオキシン、石綿、その他有害な産業廃棄物の混入を防ぐ方策は徹底されているか。

●道路建設により、多くの環境が破壊されます。

地球温暖化が問題になっている今、環境破壊して道路を建設するのは、反対です。

北杜市は原発事故による放射能汚染を奇跡的に免れた貴重な土地です。

## 環境影響評価（項目、並びに調査、予測及び評価全般）（8/10）

そこに、汚染土を運び込むということは、あってはならないことだと思います。  
道路を造るにあたって、8000 ベクレル以下の汚染土が使用される可能性があると言われてはいますが、安全性をどう担保されるのでしょうか？

万が一、汚染が広がってしまった場合、県はどのように責任をとる考えなのでしょうか？

私達家族は素晴らしい自然環境の北杜市で子育てをしたく、2017年の3月に移住してきました。定住を約束されていますが、汚染が広がった場合、引っ越しをしたいと思っています。

定住の約束を解除していただきたいです。

もし、建設が実行されるのなら、建設前と後の詳細な放射線調査を必ず行ってください。

市民の納得のいく形での調査をお願いします。

湧き水の汚染も心配です。

また、山梨県産ぶどうや桃をはじめ、県が誇る農産物・畜産物に風評被害が出たらどう対応するのでしょうか？

どうか、北杜市の自然を守ってください。

地球に優しい生活を私達は望んでいます。

よろしく願い致します。

●盛り土 8000 ベクレル以下の汚染土を使うか心配、

北杜市は奇跡的に土壌が汚染されていない事を、放射能汚染土を調べている

みんなのデータサイト友人から聞いてこちらに最終的には移住を考え、家を買いました。

でも他の土地から土が運ばれてくることに強い危機感を感じています。

万が一にも汚染が広がったらどうするのですか？

私は家を手放すしかないと思っています。

豊かな湧き水農産物畜産物そしてもちろん人体にも全てに多大な影響を及ぼします。

建設前と後の詳細な放射線調査が絶対必要です。

そしてその事前調査結果も含めて住民や農業生産者に盛り土のことを説明し、了解を得ないと工事を進めることはできないと思います。

美しい八ヶ岳南麓を横切り幅 51 メートル範囲に盛り土をして北杜市の豊かな自然森を壊したくさんの小さな命植物たちを下敷きにして水脈を分断し獣道を分断し高速道路を通する必要が本当にあるのでしょうか？

その工事中、周囲の自然環境住民の生活への影響はどのようなのか？

よく調査してもう一度ご考察をお願いします。

またもし工事をするなら自然や生き物たちに対して最小限の犠牲で済むようにしてまた自然環境を復活させる事。

そして放射能値を絶対に絶対にあげないように調査徹底してをお願いします。

●環境保全に対する意見

私は星見里と呼ばれる、天の川が肉眼で眺められる北杜市の空に惹かれて移住いたしました。

夜は街灯も最小限で圧倒的な大自然に抱かれて、暗闇の中で営まれる野生の営みや目にも見えない生物たちの手助けにより生かさせていると感じられております。

八ヶ岳にたくさんの方が来てくれるのは、そうした自然の営みの恩恵であり、多少不便であってもそうした体験をしたくて来られる方も多く感じております。

新しい道により、新たな喜びを生むこともあるだろうとは重々承知しておりますが、それでも一度失ってしまった自然の連鎖を元に戻すことはきわめて難しいと思われれます。今一度何を優先にすべきなのが、バランスポイントを考えながら調査を進め対策をどのように考えているのか教えて欲しいと思います。

私が心配しておりますのは、環境省のホームページにも掲載されております、光害についてです。

<https://www.env.go.jp/air/life/hoshizorakansatsu/observe-5.html>

私は専門家ではありませんが、夜の街灯が増えただけでも自然の体系が変わるそうです。蛾による夜間受粉や、光合成などで発生増加する藻の問題や、普段の生活では気がつかないような小さなところから枝葉が広がり自然が変化してしまいます。またそれにより農作物への影響も多いと聞きます。

我が家も農作物を生産しておりますのでそちら心配しております。

それに光害、汚染によって星空が見えにくくなることは星見里をうたう北杜市には痛手ではしかありません。

たとえ都心より多少多めに星が見えたとしても、粉塵や振動、騒音とともに見る星空は、星降る音や、虫や動物の鳴き声に耳をそばだてながら見るそれとは断然質の落ちるものです。今予定されている道路建設による光害に対してどのような見通しで、何を基準に建設 OK を出せるのか、対策はどのようなになっているのか、対策の効果も含め明確にデータと専門家の意見によりご開示ください。よろしく願い致します。

## ●環境影響評価方法書

環境影響評価項目について

環境影響評価項目に「光害」がありません。北杜市は星見里としても有名な地域です、私たちがそれが目的で移住してきました。

グランドの照明や家の明かりは時間がたてば消えて空の暗さが戻りますが、インターや信号機が出来ることで、空の暗さは変わってしまいます。知人も家のそばに信号機が出来てしまったら、明るさが違うと嘆いています。その「光害」の環境影響評価を考えないで、事業を進めないでください。環境影響評価項目について「光害」を追加したら、どのように検討するのか説明をお願いします。

以上2点について意見と回答を求めます。よろしくご検討くださいますようお願い申し上げます。

## ●5-7~11 その他の大気に係る環境の状況について

②建設による森林伐採及び森林面積消失等の予測等を精査し、多角的に自然や地域・生活の保全等への影響を予測・調査・評価をすることを求めます。

北杜市八ヶ岳南麓での高速道路建設計画による懸念について

—地域分断と行政区・組の消失について—

本件建設計画は長坂大八田を起点とした長野県境までの20kmに亘る全線新設高速道路建設計画である。今後、環境影響評価の過程で幅が絞こまれるものと考えられるが、八ヶ岳南麓を東西に横断する建設計画はその地域の集落、行政区を分断し組をも消失させることが容易と考えられる。地域のつながりは壊され、人口減少・高齢化の事態に今後不可欠な地域連携力の低下を懸念している。今こそ地域力の強化、と地域連携力の再構築が喫緊の課題となっている時に、高速道路建設により広範な地域が分断・消失することについては何とかくい止めなければならない時である。仮に高速道路建設が強行された場合に地域分断と消失の範囲等についての予測・調査・評価を求めます。

北杜市八ヶ岳南麓での高速道路建設計画による懸念について

—高速道路建設計画が山梨県、北杜市の人口減少・高齢化を加速する懸念—

山梨県、北杜市はNPO法人と連携し移住促進を重要政策として進めている。ここ何年か移住者が減り始めているとの情報が流れている。八ヶ岳への移住リスクとして高速道路建設計画地であること、地上型太陽光発電の乱立問題等々が大きな移住を決めかねる要因となっている。こうした移住促進政策等への影響についても予測・調査・評価を求めます。

北杜市八ヶ岳南麓での高速道路建設計画による懸念について

—八ヶ岳南麓の地上型太陽光発電設備（民民契約）への対応—

地上型太陽光発電設備の乱立により住民や移住者が被害をこうむり、裁判になっている事案も起きている事案である。太陽光発電設備の事業者も高速道路建設により不利益が生ずることは容易に予測が出来る。山梨県、国交省は実態把握しているのか、どのようにこの問題を解決するのか説明を求め、こうした事案を含めた複合的環境への影響を調査・評価することを求めます。

森林が消失することによっての気候への影響、温暖化への影響等について予測・調査・評価を求めます。

## ●汚染土の影響について政府は、除染作業で取り除いた汚染土を福島第一原発周辺の中間貯蔵施設と名付けた場所に運び入れた後に県外に処分する、としています。1kgあたり8000Bq(ベクレル)以下の汚染土を全国の道路や農地造成などの公共事業に再利用する計画を進めている、といった報道がありました。仮にそのような汚染土を道路建設で使用したとなった場合、そこに息づく動植物への影響は全くないのでしょうか。放射能の影響は一過性のものではなく、継続的、長期的に続く問題です。そうした超長期的な視点での検証を求めると同時に、その検証結果の公表を求めます。

## ●私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。

北杜市中部横断自動車道を見据えた北杜市まちづくりビジョン【道路プラン】について

北杜市では2013年から「北杜市中部横断自動車道活用検討委員会」を開催し、2015年に「中部横断自動車道を見据えた北杜市まちづくりビジョン【道路プラン】」を発表しました。その中の「4-4道路計画の検討にあたって配慮が必要な地域資源」として「環境・景観」「くらし」「地域活性化・観光」を取り上げ、道路建設に伴う環境影響評価の調査で考慮すべき諸点を指摘しています。

環境影響評価（項目、並びに調査、予測及び評価全般）（10/10）

今回の都市計画道路建設にあたっては、北杜市の「道路プラン」を尊重した環境影響評価の調査を行うよう求めます。

添付書：中部横断自動車道を見据えた北杜市まちづくりビジョン【道路プラン】

- 北杜市は、自然がすばらしいと評価を得ています。  
反面、山梨県では人口流出が著しいことも現実で、北杜市もその傾向が懸念されます。  
自然環境と人間の調和も勿論、大切なことであります。  
本計画の厳格な環境評価を実施・検証し、可となれば今後地方にとって、観光・産業・文化等に大きく発展できることが期待できると思います。地方の活性化策に繋がると思います。
- 道路の維持管理について、安全な通行の為融雪剤の使用が見られるが、当区間は凍結が懸念される事から通常より多い融雪剤散布が予想される為、富士川千曲川の源流として道路から河川へ流出した場合を想定した水質への影響評価をお願いしたい。
- 地域特性に配慮した方法書となっていますので調査よろしく申し上げます。

## 環境影響評価（項目、並びに調査、予測及び評価全般）

- 環境影響評価の項目、並びに調査、予測及び評価の手法については、方法書第8章に記載しています。
- 環境影響評価の項目、並びに調査、予測及び評価の手法については、「国土交通省令」「山梨県環境影響評価等技術指針（平成11年2月22日告示第72号）」「長野県環境影響評価技術指針（平成10年9月28日告示第476号）」及び「道路環境影響評価の技術手法 平成24年度版、平成26年度版（国土技術政策総合研究所）」を参考として、事業特性及び地域特性、並びに専門家等による技術的助言を踏まえ、計画段階環境配慮書の内容も反映・継承して設定されています。  
予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。
- 事業に使用する材料については、各種法令に基づき、適切に使用がなされるものと認識しています。  
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気質、騒音、振動については、工事トラックの日交通量に基づく影響の程度を予測及び評価します。
- 「中部横断自動車道を見据えた北杜市まちづくりビジョン【道路プラン】」については、方法書を作成するにあたり、同プランの内容を踏まえて作成しており、今後も内容を踏まえながら、調査、予測及び評価並びに環境保全措置の検討を行います。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（大気質：調査項目等）（1/3）

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また空気や水のおいしさ、豊かな緑と様々な生き物に囲まれた生活環境の恵みを受けて暮らしているのです。その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

## 大気質調査について

方法書では大気質の調査項目として、「工事の実施及び供用後の自動車の走行に係る二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響」を調べることを選定していますが、これでは全く不十分です。八ヶ岳南麓には季節を問わず中国大陸から偏西風に乗って黄砂が飛来し、自動車などがそれにより黄色い粉をかぶったようになることがしばしばあります。中国大陸からの黄砂には、北京市はじめ中国各地で問題となっているPM2.5が含まれていることは周知の事実です。

韭崎都市計画道路1・4・1号 双葉・韭崎・清里幹線の建設により、風向、風量に影響が出ることが予想されます。それ故、この都市計画道路建設により、PM2.5の濃度がどのように変化し、人体に影響するのか大変危惧されます。したがって、PM2.5の濃度の調査を大気質調査の項目に加えることを求めます。実際に調査を行う場合には、計画路線の長坂から長野県の県境まで、住民が住んでいるすべての地点で調査を行ってください。

- 大気質の調査項目について

## オキシダント

都市計画道路の建設予定地である八ヶ岳南麓地域は、標高が500mから1300mにまたがる中山間地です。従って、この地域の紫外線の量は平地と比べて格段に強いものがあり、天気予報でも紫外線の強い地域として、警戒が呼び掛けられることがたびたびです。環境基準では光化学オキシダントについて設定されています。光化学オキシダントは、工場や自動車などから排出される窒素酸化物、炭化水素類等の一次汚染物質が太陽の紫外線を受けて光化学反応を起こすことで生成される物質です。その結果、その濃度が高くなった場合、人の目や呼吸器等の粘膜を刺激するなどの被害が起こることがあります。

八ヶ岳南麓には、身体が環境に敏感に反応するため都市の汚れた空気や環境の中で生活を続けることが困難で、それを避けるため大気や化学物質の影響の極めて少ないこの地に移住して生活している人が多くいます。大気のはんのわずかな変化も、私を含め、この地で生活している人には大きな影響を与えることをご理解ください。それ故、高速道路建設による大気への影響は、単に環境基準を超えないということだけでは決定的に不十分で、そこに暮らす人々が生活を継続していくことができるかどうか、人が生きていくことができるかどうかを基準とならなければならないと思います。

オキシダントの濃度はその大きな評価基準ですので、建設ルート沿線にある住居すべてでこの濃度の調査を行い、高速道路が建設されるとどのように変化するのか予測を出すことを求めます。

## 一酸化炭素

また同様に、自動車の燃料の不完全燃焼により発生する一酸化炭素も調査項目に加えることを求めます。一酸化炭素は、血液中のヘモグロビンと結合しやすいため、人体に大きな影響を与える気体です。特に登り坂ではトラックなどの大型車が黒煙を出して登って行くのをよく目にしますが、この時にも燃料の不完全燃焼を起こしているのではないかと想像しています。予定されるルートでは、平均勾配が6%の地点が3か所、述べ5.5kmと全長の4分の1を占めることが予想されるので、一酸化炭素の濃度の変化の調査は必須であると思います。従って、一酸化炭素の濃度、その変化の予測の調査を、高速道路建設予定地沿線に住居のある地点で調査することを求めます。

- 大気質—二酸化硫黄

都市計画道路の環境影響評価の方法書では、高速道路建設に伴って引き起こされる大気質への影響を調査することが記載されています。しかし二酸化硫黄の調査に関しては何も記載されていません。

二酸化硫黄は、自動車から排出される排気ガス中に含まれ、呼吸器疾患の原因物質の一つとして、環境基準が設定されています。最近では排気ガスからの除去装置の普及により一定程度の減少が見られますが、それでも国交省が主張している高速道路建設による自動車通行量の増加により八ヶ岳南麓の清涼な空気に対してどの程度の影響が出るのか懸念されます。

従って、建設予定ルート帯に沿った二酸化硫黄の濃度の測定と、高速道路が建設された場合にそれがどう変化するか住民がその値を確認できるように予測を行うことを求めます。

## 環境影響評価（大気質：調査項目等）（2/3）

●小生、他自治体に籍がありますが、北杜市に別宅が有り今すんでいます。北杜市の自然の豊かさに魅せられて移住しました。大泉町西井出地先にあり、高速道路がもろに通過します。今までの経過を注視してきました。なんとと言っても、大気汚染、騒音、振動が心配です。高速の有害ガスが拡散してくるはずですが、影響については殆ど発表されていません。

●私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

## 大気質について

高速道路建設を予定している八ヶ岳南麓地域ではたびたび竜巻が発生し、家屋、施設に被害をもたらしています。竜巻により、家屋の屋根の一部が飛ばされるという被害も報告されています。この地に高速道路を建設することにより、空気の流れが大きく変化することが予測され、竜巻の発生、その進行方向やスピードにも影響することを懸念しています。具体的には、私の住居はこれまで竜巻の被害には遭わなかったのですが、高速道路の建設により、竜巻の発生個所やその大きさが変化して私の住居の方向に竜巻が進んでくることを心配しています。したがって、八ヶ岳南麓におけるこれまでの竜巻の発生状況とその大きさ、進行方向、スピードなどの調査と、高速道路建設によりそれにどのような影響を与えることになるのか予測することを求めます。

## ●大気質について

八ヶ岳南麓は、その地形から雷雲が多く発生し、大雨や落雷による被害が起きています。雷はこの地域の電柱に落ちることが多く、それによる停電がたびたび起きて住民の生活に大きな影響を与えています。雷雲は八ヶ岳から明野の茅ヶ岳方向に移動しながら大雨と落雷をもたらすケースが多くみられます。この地に高速道路を建設することにより、これら雷雲の発生がどのように変化するか懸念されます。それ故、八ヶ岳南麓におけるこれまでの雷雲の発生状況とその進行方向を調査することを求めます。そしてさらに、高速道路建設によりそれがどのような影響を受け（例えば雷雲の発生回数の増加、進行方法の変化など）、この地に暮らす住民に与える雷の被害の変化の予測を求めます。

●私は、八ヶ岳南麓に高速道路を建設することで、地域に色々な悪影響が出ることを心配しています。北杜市高根町に住んでいます。近くに高速道路が出来ると、一日中自動車の騒音と排気ガスによる大気汚染に悩まされることになるのではないかと大変心配しています。また、工事期間中も同様です。

## ●大気について

調査項目：SO<sub>x</sub> (SO<sub>2</sub>)、NO<sub>x</sub> (NO<sub>2</sub>)、CO、SPMの全項目を調査する必要がある。

SPMについて10ミクロン粒子はもちろんのこと人体により影響の大きいSPM<sub>2.5</sub> (2.5ミクロン)についてより重点的に調査すること。

## ●大気質調査について

調査では環境基準を達成すればよいとしているが、データでは判断できない「感覚値」をどう評価するのか。道路計画地周囲に住む住民としては道路建設により現在の環境が確実に悪化するのには自明であり数字での評価だけでは理解が得られない。

私は3年後に上記の通り北杜市高根町堤地先に居住しようとする者です。この住居は中部横断自動車道の建設予定ルート帯上にあります。自動車道建設により大気の状態がどう変わるか大変心配しています。

自動車道建設予定ルート帯や付属施設建設予定地の支障家屋や居住者に対し上記調査を行い結果の公表を求めます。

## ●今住んでいるこの緑豊かな

北杜市

どうかこれ以上壊さないでください。

緑豊かな北杜市高根町、そこに高速道路が横断、この景色が気に入り移住してきました。この豊かな自然が織りなす風景、日々心癒され、わくわくすら毎日します。

それが損なわれ、壊されてしまう、寂しいかぎりです。

うちには小さい子どもが何人もいます。この自然の空気、どれだけ変わることか、、、。

大気汚染についてしっかり調べてください。

- 大気汚染の調査をして下さい。
- 道路ができることで大気汚染にもつながると思うのですが、そのことで星や月の見え方はどのように変わってしまうのか、人体へはどのような影響があるのか調べて下さい。
- 5-1 自然的状況 5-1-1 (1) 気象の状況災害の発生と防止に関する調査について
  - ・自然的状況の気象の状況に関連して、建設計画予定地を全域の気象と災害発生等についての予測・調査・評価を実施するための調査項目を具体化し、気象の状況の最新状況を前提とした調査・評価を求めます。

## 環境影響評価（大気質：調査項目等）

- 大気質に係る環境影響評価の項目、並びに調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-5～7 に記載しています。
- 大気質に係る環境影響評価の項目、並びに調査、予測及び評価の手法については、「国土交通省令」「山梨県環境影響評価等技術指針」「長野県環境影響評価技術指針」及び「道路環境影響評価の技術手法 平成 24 年度版（国土技術政策総合研究所）」（以下、「技術手法」という。）等を参考にして、事業特性及び地域特性並びに専門家等による技術的助言を踏まえ、計画段階環境配慮書の内容も反映・継承して設定されています。  
予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。
- なお、微小粒子状物質（PM2.5）については、「技術手法」において、「中央環境審議会答申によると、その発生源は多岐にわたり大気中の挙動も複雑であることから、当面、科学的知見の集積が必要であるといわれている。また、全国的な大気環境監視結果によれば、都市域の一般的な場での濃度と沿道周辺での濃度は、ほぼ同値となっている。これらの状況から、道路事業の環境影響評価において微小粒子状物質を予測することの必要性は、現時点では低いものと考えられる。」とされており、PM2.5は環境影響評価の対象とはしていません。
- 一酸化炭素、二酸化硫黄については、「技術手法」において、「対象道路事業実施区域及びその周辺における一酸化炭素（又は二酸化硫黄）の現況濃度が比較的高い場合に項目の選定を行う。」とされており、本事業の対象道路事業実施区域及びその周辺における一酸化炭素及び二酸化硫黄の現況濃度が環境基準よりも十分に下回っていることから、環境影響評価の対象とはしていません。
- 光化学オキシダントについては、環境省によると「光化学大気汚染については、汚染メカニズムなど未解明な部分も多い」とされており、光化学オキシダントは環境影響評価の対象とはしていません。
- 道路建設と竜巻の発生、雷雲や落雷の発生に関連があるとの知見は一般的ではないことから、環境影響評価の対象とはしていません。
- スターウォッチングサイトに対する影響については、「人と自然との触れあいの活動の場」の項目において、環境影響評価を行います。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（大気質：調査全般）（1/2）

- 方法書では、「参考」に大気汚染常時監視測定局として「葦崎」「甲府富士見」を挙げています。しかしそれらの測定局の監視結果は、今回の環境影響評価には参考となりえません。なぜならば、「葦崎」は建設予定地域から25km、「甲府富士見」は35kmも離れており、しかも「葦崎」「甲府富士見」は甲府盆地の平坦地に位置しているのに対して、建設予定地は標高700～1300mに位置する中山間地域であるためです。従って、この地域の環境影響評価を行うに当たっては、少なくとも地域内に常時監視測定地点を設置して、通年にわたる調査が必要です。そのことで初めて都市計画道路建設の影響を調査することができるのです。都市計画道路建設予定地内に常時監視測定地点の設置と、通年の調査を行うよう求めます。

## 大気質調査の範囲について

方法書では八ヶ岳南麓と、北杜市須玉町津金から清里、清里から長野県境までを大気質調査の範囲として選定しています。しかし、1キロ幅の建設予定区域の外側の影響する範囲（拡散幅）に関する言及はありません。どれくらい外側まで調査の範囲としているのか明らかにすることを求めます。

- 予測地点の問題

p8-6 大気環境（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）で“道路構造及び交通条件が変化すると共に区間を分割し、その区間において地域を代表する地点、特に影響を受けるおそれがある地点、保全すべき対象等への影響を的確に把握できる地点の観点から設定します。”とあるが、道路構造が変化すると共に区間を分割という以上、縦断面図からどの区間を高架、掘割、トンネルにするかはわかるはずであり、その区間を示し、その内で、地域を代表する地点、影響を受けるおそれがある地点、保全すべき対象などを具体的に示すべきであり、それまでは意見を保留する。

- 「大気環境」の項目について

藤沢市の国道1号沿いに住んでいました。排気ガスに臭い、目の痛み等に耐えられず20年前、きれいな空気を求めて当地へ越してきました。

最も心配するのは長坂インター（標高800m）から野辺山（1400m）への急勾配です。大型トラックの出す黒煙が見えるようです。方法書ではどの地点で調査するのか、誰がやるのか明確ではありません。少なくとも住民、専門家も参加し、10地点以上で実施すべきと考えます。

最初に人間より弱い動植物に影響が及ぶとみられることから、厳格な規制がされるよう求めます。いずれにしろ環境破壊の高速道路をつくらないことが最善です。

- 方法書での調査項目はよく考えられているかもしれませんが、大気への影響調査に関しては調査地点に限定があり、建設予定路線全体で大気の調査を行う必要があると思います。

- 予測地点の問題

大気環境（自動車の走行）で“道路構造及び交通条件が変化すると共に・・・地域を代表する地点、特に影響を受ける恐れがある地点、保全すべき対象等への影響を的確に把握できる地点から設定します。”とあるが、区間横断面ごとの道路構造を示し、代表する地点、保全すべき対象などを具体的に示すべきである。

- 大気について

調査地域が環境影響を受けるおそれがあると認められる地域というのが、極めて曖昧である。

調査地点：濃度変化があると考えられる箇所とか、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定するとあるが、これも極めて曖昧である。

予測地域：二酸化窒素、浮遊粒子状物質に係る環境影響を受ける恐れがあると認められる地域とは何処のことなのか。調査地域、調査地点、予測地域など、まずは八千穂ー長坂32kmの間に1km間隔とか現地測定を行うこと。

最高標高地点を明らかにし、その付近の年間の温度、風速、積雪量、を年間にわたって実測すること。

最高標高地点を明らかにし、その付近の年間の道路凍結日数の予測並びに実測を行うこと。

完成時の年間月別交通量予測を明らかにすること。

上記交通量予測と大気汚染予測値を明らかにすること。

完成後運用時の年間交通量の実測と年間の大気汚染観測を実施すること。特にNO<sub>2</sub>とSPM2.5ミクロン。

実際の道路幅の詳細ルートは環境アセスの結果をみて決めるというなら、現地調査、測定は長野県側1km、山梨県側3km幅全体にわたって行うこと。

環境影響が認められる地域とか、調査地域を代表する地点とかの表現は極めて曖昧である。

## 環境影響評価（大気質：調査全般）（2/2）

対象道路の構造は、地表式、嵩上げ式、地下式、掘割式の各方式を採用するそうだが、それぞれの構造様式によって大気汚染状況は異なってくる。環境影響を受けやすい地域で実測するような記述が随所にあるが、道路構造だけでも4方式あり、それぞれの箇所でも実測すること。

全般的

現在（工事着工前）、工事中、運用後と連続的に現地観測を継続すること。

●大気質調査について

【大気】

大気調査を濃度変化があると考えられる箇所ごと、代表する気象条件が得られる箇所としているが時間軸（朝昼晩季節ごと）及び更に天候ごとでの計測と評価を行い、結果を公表してください。

●大気について

調査期間（大気共通）

調査期間は四季ごとに1週間の連続測定を基本とするがあるが、環境影響調査の実施期間としてはあまりに短すぎる。

大気質の測定はSO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、CO、SPMの各項目年間を通して将来にわたり実施すべきものである。

●気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境影響調査において、調査区域は場所による差が大きく、太平洋沿岸や日本海沿岸に比べて降水量が少なく、年（極値）較差が大きいといった特徴を有している。

加えて調査地域は標高の高低差が大きく、長坂IC付近で700mに対し、長野県境では1,350mと高低差が650mある。参考としている大泉地域気象観測所は対象範囲外なので参考値としては適さないが、標高750m程度の比較的平地においても、気温、降水量及び最大風速の年較差が大きく、平成21年から平成25年の5年間でも最高気温で4.1℃、最低気温で3.9℃、降水量で437mm及び最大風速で2.3m/sの年較差があり、更に月別の気象概況（平成30年）では3ヶ月おきの季毎において気温、降水量及び風速の値が大きく異なっており、特筆すべきは最多風向が1～3月が北西、4～9月が南南東、10～12月が北と異なっていることから標高差、年較差及び月較差毎の調査が必要である。

当該方法書における、二酸化窒素、浮遊粒子及び粉じんに関する工事の実施、土地又は工作物の存在及び共用において、調査すべき情報の気象状況である風向、風速の調査地点は「濃度変化があると考えられる箇所ごとに」、「調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所」とあり、また調査期間等を「四季毎に1週間の連続測定」とあるが、どのような基準あるいは尺度で定義しているか不明である。よって前述の〔理由〕から、一般的な温度風の考えより標高が高い方が風速が強くなることから、標高100m毎の測定に加え、最大風速の年較差から最低5年以上及び風向の季較差から四季毎に晴れ、曇、雨の各気象条件において1週間の連続測定が必要である。

●大気汚染調査は調査地点を限定することなく、建設予定路線全体について調査してください。環境基準の達成で良しとするのではなく、現在の環境より悪化する場合は、どれくらいの悪化になるのか調査してください。

●5-1 自然的状況 5-1-1 (1) 気象の状況について

気象の状況について～山梨県側は平成30年の大泉地域気象観測所の気象の概況を示しているが、例えば冬期において大泉では降雨であっても高根町清里に向かう途中から降雪になっている場合があるなど標高差によって気象状況が変化する場合があるので、現在提示されてる建設計画の予定地域の長坂、大泉、高根町の堤・津金・清里等に気象観測ポイントを複数設置するよう求めます。

標高差や地形等を考慮し、時間帯・通年の調査を基本とした現地調査するよう求める。最近の気象の変動や想定を超える気象状況が発生していることを念頭に1～3年以上の継続的な調査が必要です。

長野県も含めて特に冬季の凍結・降雪等の状況についての調査を求めます。

## 環境影響評価（大気質：調査全般）

- 大気質に係る調査手法については、方法書 p. 8-5～7 に記載しています。
- 大気質に係る調査地域、調査地点及び調査期間等については、「技術手法」等に基づき、調査地域は、影響範囲内において、住居等の保全対象が立地する地域及び立地することが予定される地域とし、調査地点は、予測地点に対応させ、濃度変化があると考えられる箇所ごとに、また代表する気象状況が得られる箇所ごとに設定し、現地調査の期間は、春夏秋冬ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本としています。なお、方法書 図 8-3-1 (1) に調査箇所案を記載しています。
- なお、大気質に係る調査結果については、準備書に記載し、縦覧します。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## ●大気質調査の予測手法について

方法書では、大気質調査の手法としてブルーム式、パフ式で調査を行うと記載していますが、都市計画道路の対象地域の状況を考えると、この方式では正確な調査ができないので、三次元流体モデルを使用した調査方法に変更することを求めます。ブルーム・パフ式の調査方法では、その拡散式の前提となっているのは風向、風速一定の条件のもとでの拡散化を条件とした中で導入された式です。これは平面で平坦な地形に適用するために考えられた環境予測の手法であり、起伏に富む、山岳地域を含む都市計画道路の建設予定地の実情に合わないことは明らかです。また、その拡散係数についても統計的、経験的な数値を当てはめているにすぎず、個別八ヶ岳南麓から長野県境までの地形にあった係数とはとても考えられません。八ヶ岳南麓地域は、季節により風向、風速が大きく変化する地域です。冬の「八ヶ岳おろし」や西からの強風など、季節季節で吹く風は大きく変化している現地の状況を考慮すると、ブルーム・パフ式の前提条件は適用できません。それ故、調査手法として三次元流体モデルを使い、大気質の正確な調査を行うことを求めます。

## ●大気質の予測手法ブルーム・パフ式では、地形変化に対応できない p8-5、p8-6

大気質の予測手法で“ブルーム・パフ式”を用いることになっているが、この予測式は、「平坦地で風下に向かって連続して拡散される定常状態の汚染物質濃度の予測値を求めるのに適する。…なお、無風時はパフモデルが適している。（環境用語集：EIC ネット）」というものであり、今回の中部横断道（長坂～八千穂）では八ヶ岳の山すそを通るため、“道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）及び掘割式（掘割構造）があります。” p4-4と複雑であり、とても「平坦地」の予測に用いる“ブルーム・パフ式”では対応できない。

[地域団体名]が、独自に現地で実験し「科学的にはもっと正しい方法がある」と公害調停を申請した結果、2017年2月20日に公害調停合意が成立し、「環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と、これまで大気拡散予測時に採用されている「ブルーム・パフ」モデルではなく、3次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされた。国土交通省からは「合意内容については誠実に対応していく」とのコメントを引き出したものである。こうした経緯を国土交通省は真剣にとらえ、このような複雑な地形の道路計画では予測手法を3次元流体モデルなど最適な方法に変更すべきである。

こうした点は愛知県でも明確になり、県環境影響評価条例に基づく尾張北部環境組合ごみ処理施設整備事業の配慮書に対し、2019年7月5日に知事意見で“事業実施想定区域が木曽川沿いに位置しているため特異な風向・風速を有すると考えられること、煙突の高さが航空法の制限を受けるためダウンドラフト等により塩化水素等の短期濃度が高くなることが懸念されることから、大気質について、適切な調査、予測及び評価の手法を検討すること。”としている。もっとも事業者はこの意見に従っているような見解を示しながら、なにの変更もなく、ブルーム・パフ式を用いることとしているが……。

粉じんの評価を参考値（10 t /km<sup>2</sup>/月）とするのも不適切である p8-7

建設機械及び工事車両について、基準又は目標との整合：粉じん等について、“国等による基準又は目標は示されていませんが、参考となる指標である降下ばいじん量に係る参考値（10 t /km<sup>2</sup>/月）との整合が図られているかどうかを評価“とあるが、これは、「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律」の第7条のスパイクタイヤの使用の禁止、第8条で罰則、を適用する第5条の地域指定要件であり、環境基準のように一般環境で適用するような性格のものではない。

また、この法律では地域指定要件を明記せず、せいぜい通知文「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律の施行について」平成2年7月3日環大自83号で、「指定に当たっては、「住居が集合している地域その他の地域」におけるスパイクタイヤ粉じんによる健康影響又は生活環境影響に関する具体的な事例、降下ばいじん量、交通量、スパイクタイヤ装着率等を勘案し、総合的に判断することとする。」までしか決めていない。国土交通省の「道路環境影響評価の技術手法」でも、「国が実施する環境保全に関する施策による基準又は目標は示されていない。」と明言しながら、「なお、回避又は低減に係る評価については、建設機械の稼働による降下ばいじんにおける参考値として、10t/km<sup>2</sup>/月が考えられる。これは、次のようにして設定されたものである。環境を保全する上での降下ばいじん量は、スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標を参考とした20t/km<sup>2</sup>/月が目安と考えられる。一方、降下ばいじん量の比較的高い地域の値は、10t/km<sup>2</sup>/月である。これらの差である10t/km<sup>2</sup>/月を参考値とした。なお、降下ばいじん量の比較的高い地域の値とした10t/km<sup>2</sup>/月は、平成5年度から9年度に全国の一般局で測定された降下ばいじん量のデータから上位2%を除外して得られた値である。」 p2-3-30 というものであり、値に意味があるかのような印象を与えているだけであり、そもそもの法のスパイクタイヤ禁止という目的を逸脱するものである。

## 環境影響評価（大気質：予測及び評価）（2/3）

- 大気質の予測手法ブルーム・パフ式では、地形変化に対応できない  
大気質の予測手法で“ブルーム・パフ式”を用いるとあるが、この予測式は、平坦地で風下に向かって連続して拡散される定常状態の汚染物質濃度の予測値を求めるのに適するものである。今回の中部横断道（長坂～八千穂）では八ヶ岳の山すそを通るため、道路構造は、盛土、切土、橋梁、トンネル、掘割と複雑であり、とても「平坦地」の予測に用いる“ブルーム・パフ式”では対応できない。  
〔地域団体名〕が、独自に現地で実験し「科学的にはもっと正しい方法がある」と公害調停を申請した結果、2017年2月20日に公害調停合意が成立し、「科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と、これまで大気拡散予測時に採用されている「ブルーム・パフ」モデルではなく、3次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされた。国土交通省は「合意内容については誠実に対応していく」とのコメントを行った。こうした経緯を国土交通省は真剣にとらえ、このような複雑な地形の道路計画では予測手法を3次元流体モデルなど最適な方法に変更すべきである。
- 大気質の環境影響予測評価手法について、ブルーム・パフ式で行われているが、この手法は平坦な地形における場合には大きな問題はないが、本高速道路の如く、山間の山・谷地形では正確な予測は困難であり、コンピュータ時代に即した三次元流体手法を基いて予測すべきである。やり直しを求める。
- 大気質の予測は最適な方法の採用を p8-5、p8-6  
大気質の予測は、ブルーム・パフ方式によるとしているが、この方式は、「平坦地で風下に向かって連続して拡散される定常状態の汚染物質濃度の予測値を求めるのに適する。…なお、無風時はパフモデルが適している。（環境用語集：EIC ネット）」というものである。本件道路は八ヶ岳の山裾を通るため、道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）及び掘割式（掘割構造）（p4-4）と複雑であり、とても「平坦地」の予測に用いる“ブルーム・パフ式”では対応できない。  
〔地域団体名〕が、独自に現地で実験し「科学的にはもっと正しい方法がある」と公害調停を申請した結果、2017年2月20日に公害調停合意が成立し、「環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と、これまで大気拡散予測時に採用されている「ブルーム・パフ」モデルではなく、3次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされた。国土交通省は「合意内容については誠実に対応していく」と述べている。こうした経緯を国土交通省は真剣にとらえ、このような複雑な地形の道路計画では予測手法を3次元流体モデルなど最適な方法に変更すべきである。
- 大気質の予測手法で“ブルーム・パフ式”を用いることになっているが、この予測方式は平坦地で用いるべき手法とされている。八ヶ岳の複雑な地形を横断する中部横断道（長坂～八千穂）の環境影響評価では予測手法を3次元流体モデルなど最適な方法に変更すべきである。
- 私は甲斐小泉地先に別荘を所有していますが、自宅の所在地は圏央道環状南線の付近で、今まさにシールドマシンの組み立て工事中の現場のすぐ近くにあり、昭和40年代終わりに開発された住宅地を貫通する6車線道路の高速道路なので、環境の悪化、特に大気汚染を引き起こさない様、国道事務所、事業者のNEXCO東そして横浜市道路局に事業計画発表以来これまでずっと要求しています。  
（仮称）韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線についても環境悪化を引き起こさない様環境影響評価を行わなければなりません。ところが大気質の予測方法はブルーム式及びパフ式で行うとされていることは間違いです。ブルームパフ式は平坦な地形を想定しており、今回の計画予定地の中でも国道141号線東側区間は、山あり谷ありの複雑な地形となっています。そこでこの区間については3次元流体モデルを使って予測する必要があると考えます。
- 5-1 自然的状況 5-1-1 (2) 大気質の状況について
  - ①大気質の状況については山梨県では本件調査区域には測定局が配置されておらず、測定地は韮崎観測所である。地元では八ヶ岳南麓台下と台上地域と表現されているが、韮崎市は台下にも該当する地域でない。韮崎観測所の観測データは使えない。建設計画地である事業位置を明確にし、気象の状況の調査同様に予定地域の長坂、大泉、高根町の堤・津金・清里等に観測所を複数設置し標高差や地形等を考慮し、時間帯・通年の調査を基本とした現地調査するよう求めます。
  - ②大気質の予測手法ブルーム・パフ式では中山間地、山岳地域の地形変化に対応できないと指摘されている。ブルーム・パフ式ではなく、三次元流体モデルなどこの地域に最も適切な調査方法に変更すること強く求めます。

5-7~11 その他の大気に係る環境の状況について

  - ①山梨県と長野県において全ての年度で環境基準を達成しているとしているが、建設計画の事業区域に関する縦平面図等で示し、地形や標高を考慮した調査・評価を求めます。

- 「(仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1 号双葉・韮崎・清里幹線環境影響評価方法書」に関する意見を以下に述べます。

都市計画決定に際して当該道路事業の環境影響評価を行い沿線住民にいかなる影響を与えるか公開する必要があります。

従来国交省は旧態依然のプルームパフ方式に固執してきました。平地での拡散を主体とした道路事業を進めるにあたって有利な方式です。私たち横浜環状南線では地形の複雑性に鑑み科学的に理に適う 3 次元流体モデル方式を使用し自費にて信頼できる環境調査会社を起用し横浜環状道路計画予定地を調査しました。発表されていた道路計画の諸データを採用して評価したところ環境基準をオーバーすることが確認できました。この事実を以って神奈川県公害調停委員会に諮り 5 年を掛けて事業者とも議論を重ね、既存の評価方式を最新の技術を検討して採用すべしとの調停での裁定を得ました。

国はこれに基づき最新の技術に基づいた評価を今後は各事業に採用すべきです。国交省は調停後 2 年を経過したものの「検討中」として新技術を発表しません。しかしこの度の中部横断道（上記道路計画の一般名）については山岳地帯を通過する道路として従前の方式は全くそぐわず三次元流体モデルを含む最新の評価方式を採用することが必要です。因みに文科省では福島原発の災害に際して三次元流体モデル方式に基づいた危険予報を国民に発表していたことを申し添えます。

## 環境影響評価（大気質：予測及び評価）

- 大気質の予測手法については、方法書 p. 8-5～7 に記載しています。
- 大気質の予測手法については、「技術手法」において、広い範囲にわたって適用できること、計算が容易なため汎用的な手法であること、これまでの調査・研究の資料が豊富に蓄積され、他の手法に比べて検証が十分になされていることを踏まえ、参考手法として示されているブルーム式及びパフ式を適用しています。なお、道路事業の環境影響評価では、大気汚染の予測手法としてブルーム式及びパフ式が一般的な手法として用いられており、地域特性等を考慮した係数を適切に設定することにより、地域条件を考慮した大気汚染の状況を予測できるものとして、これまで一般的に使われており、多くの検証により、その信頼性が確認されているものと考えています。
- 粉じん等の基準については、「技術手法」において、降下ばいじん量に係る参考値として、10t/km<sup>2</sup>/月が示されており、調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価します。  
また、「基準又は目標との整合」に係る評価のほか、「回避又は低減」に係る評価として、環境影響が、実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかを評価します。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（騒音・振動：調査全般）（1/2）

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

## 騒音について

長坂～須玉町津金までのルートは当初盛土構造での建設が明らかにされていましたが、方法書の説明会で配布された資料では橋又は高架構造に変更されています。都市計画道路建設による騒音の調査は、その道路が盛土となるか高架構造となるかでその結果は大きく異なります。従って、まだ道路構造が定まっていない現状では騒音の調査は盛土、高架の両構造を想定して行う必要があります。両構造での騒音調査を求めます。

都市計画道路は、道路幅が16～22mの片側2車線での建設を予定しています。しかし、国道141号の24時間の上下の交通量が清里で7056台（平成27年度交通センサス）と少ないことから、当面は片側1車線で建設が行われることになっています。

従って、騒音の調査に関しては、当面の片側1車線の騒音と、将来的に整備計画がある片側2車線の場合の両方を調査する必要があります。

片側1車線の場合の環境基準は住宅地域では昼間55dBで夜間は45dBです。これに対して片側2車線の場合は昼間60dB、夜間55dBとなっており、大きな違いがあります。

都市計画道路が建設される当初は片側1車線なので、片側2車線の環境基準の適用はできません。

八ヶ岳南麓は静かな農村地帯です。そこに高速道路を造れば自動車の通行による騒音は、都市などのような様々な施設や工場、騒音発生源がほとんど存在しないため、そこに暮らす住民には非常に有害な雑音となります。それ故、建設予定ルート全域の住居について、騒音の調査を行うよう求めます。

私の家は、木々に囲まれた静かな林の中にあります。鳥の声、虫の音、風の音に混じり、時折草刈り機の音がする程度の環境なので、それがどのように悪化するのか心配しています。私の家の地点の騒音の調査を求めます。

- 北杜市では都市計画道路のインターチェンジが2か所計画されています。インターチェンジでは高速道路に乗り降りする自動車は、下を走る広域農道、や国道に接続するために大きな円をえがいた道路を通行することになりその分長い距離を走ることとなります。また、インターチェンジから出る車はいったん減速して加速し、高速に乗る車もいったん減速してから加速します。それに伴い当該地域では必然的に騒音が増加することが予想されます。この地域の騒音の調査・予測は重要ですので、調査地点に加えるよう求めます。

- 騒音も今でさえ長坂インターの音がやかましいのに、更にどれほど増えるのでしょうか？

振動はどの程度有るのか？

今までの国交省のやり方は、何一つ応えず、誠意を持った返事とはいえません。腹立たしい限りです。ブルトナーの様に蹴散らし事業邁進させるだけで、人の心を持ったとは到底いえません。あなたがここに住んでいるつもりで、やってもらいたい。

- 騒音や振動についても影響調査してほしいです。

- 騒音

騒音に係る環境影響を受ける恐れがある地域では極めて曖昧、

騒音が年間を通して平均的な状況であると考えられる日、いったいつ測定するのか極めて曖昧である。

道路構造によっても異なるであろうし、工事中と運用後についてはっきり定めて実施すること。

## 大気について（振動）

80kmの高規格道路を軽自動車から数十トンの貨物車までが走行するわけであるが、その時の空中及び地盤を伝わる各種振動を予測し、地域住民の生活の全く影響を与えない道路構造が採用されるための調査を実施すること。

予測地点、調査地点が、対象道路の区域の境界とあるが、1km帯とか3km帯とかでいったいどこを指すのか。調査期間、合計8回とか10回とかっていかにも少なすぎる。

## 環境影響評価（騒音・振動：調査全般）（2/2）

- 意見：騒音予測〔調査〕は騒音計のようなトータルの騒音ではなく、周波数 100Hz から 200Hz 毎に 1000Hz まで 1000Hz 以上は 2000Hz 毎に 10,000Hz 迄更に 20,000Hz の各周波数でそれぞれ測るようにして下さい。  
理由：騒音の影響は周波数に関係なく騒音計で測定するのが一般的ですが、長い急坂がある道路では騒音の構成周波数が異なると考えます。  
  
意見：騒音予測は 2019 年 9 月 17 日段階で予定路線として示されている 1km の全域で行う。  
理由：現段階（2019. 9. 17）で予定路線として示されているのは幅 1km であるから、騒音測定はこの全幅に対して行われるのが本筋である。
- 騒音、振動に関する工事の実施、土地又は工作物の存在及び供用の調査地点において、「調査地域を代表する状況」及び調査期間等の「1 年間を通じて平均的な状況」は、どのような基準あるいは尺度で判断するのか回答を求む。
- 私は 30 年ほど前から北杜市高根町村上北割地先に別荘を所有している者です。自宅と異なり、一日中静かな環境がとても気に入っており、素晴らしい所に別荘を持てたことを幸せに思っています。従って中部横断自動車道の建設により、騒音がどのようになるのか振動はどのようになるのか、各々きちんと調査してほしいと考えます。
- 調査地域を特定の点ではなく、騒音の影響を面として、広く調査していただきたく。お願い致します。  
e. g. [例えば] 数年前、別荘の間にある林の所有者で、山梨県人が、土地は山の中、と考えて、現地の様子を知らず、林を開いて、太陽光発電をする計画を立てられました。周辺の別荘所有者は、休日にそのような環境の変化した所に来る意味がなくなると反対されました。清里、大泉町地域では、このように、便利ではないが自然を残すことで貴重さが増す地域であることをご配慮いただきたいです。

## 環境影響評価（騒音・振動：調査全般）

- 騒音・振動に係る環境影響評価の項目、並びに調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-5～7 に記載しています。
- 騒音の調査地点については、「道路環境影響評価の技術手法 平成 26 年度版（国土技術政策総合研究所）」（以下、「技術手法 H26」という。）等を参考に予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の影響を的確に把握できる地点を選定するものと考えています。  
また、北杜市内に設置するインターチェンジの騒音について、調査、予測及び評価を行います。  
なお、長い急坂等の周波数構成が異なる道路における騒音であっても、一般的な測定方法によって測定可能であるため、周波数ごとの騒音は調査対象とはしていません。
- 騒音の調査時期については、「技術手法 H26」等を参考に騒音への交通量や気象条件の影響を考慮し、土曜日、日曜日、祝日を除く平日で、雨、雪、強風の日を避け、道路交通騒音が平均的な状況を呈する日を測定日として選定するものと考えています。  
なお、季節によっては、セミなどの虫の声、鳥の鳴き声等自然音が大きくなる場合もあるため、このような状況を極力避けることが望ましいとされています。
- 騒音の予測に用いる車線数については、片側 2 車線を基本として行います。
- 振動調査の回数については、「技術手法」等を参考に道路の振動の状況を代表すると認められる 1 日について昼間及び夜間の区分ごとに 1 時間当たり 1 回の測定を 4 回（合計 8 回）、地盤卓越振動数は、原則として 10 回以上の測定によって現況を十分に把握できるものと考えています。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（騒音・振動：予測及び評価）（1/6）

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

## 騒音について

環境影響評価では、高速道路建設による騒音の調査方法として、予測断面における官民境界及び官民境界から20mの位置での高さ1.2m及び4.2mの高さの予測を実施するとされていますが、それでは不十分です。対象地域が平面であるならその予測も可能だと思われませんが、八ヶ岳南麓のように起伏に富む地形では、その手法の予測は適用できないのは明らかです。

騒音の予測について、八ヶ岳南麓とそれに続く地域の複雑な地形に対してどのような手法を用いるのか明らかにすることを求めます。正確で妥当性のある騒音予測が出されてはじめて、住民がそれを検討し、騒音被害の実態を実感することができるのです。

環境影響評価の調査の結果、騒音が環境基準を超える場合に、どのような方策で騒音を抑え、住民の暮らしへの悪影響を防ぐのか、具体的な対策を示すことを求めます。様々な対策が考えられますが、それぞれについて、騒音軽減の寄与率を明らかにすることを求めます。

仮に環境基準に適合させるために防音壁を設置した場合、景観への影響が新たに生じることとなり、騒音と景観の双方を考慮することが必要となるからです。

- 騒音について

高速道路予定地域の八ヶ岳南麓は農村地帯であるため、聞こえる音については鳥のさえずりや風の音、時折草刈り機の音などがするだけの自然環境です。高速道路が建設され自動車が通行するようになると、それらの人工的な音はそれまで自然の音に慣れ親しんできた人にとっては雑音、騒音として聞こえるようになることは必然と言えます。

それ故、高速道路を自動車が走行することで発生する雑音・騒音をいかに低減し、八ヶ岳南麓に居住しあるいは別荘を構える人たちにそれまでの生活環境を保障していくことは、この高速道路建設の基本であり、建設計画を進めようとする事業者の責任と言えます。そのため、ただ単に環境基準を達成しているかどうかを騒音の基準とすることには問題があります。

それまでの自然環境、生活環境で暮らしてきた人々にとって、新たに加えられる騒音がどのような影響を与えるのかを調査する必要がありますので、高速道路建設予定地域のすべてで騒音の調査・予測を行うよう求めます。

- p8-8 大気環境（騒音）工事の実施（建設機械の稼働）で“予測断面における特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準位置の敷地の境界線とします。なお、予測地点の高さは、地上1.2mとします。”とあるが、騒音規制法の特定建設作業の規制基準は地上1.2mに限定しているわけではない。「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」は「1 特定建設作業の騒音が、特定建設作業の場所の敷地の境界線において、85 デシベルを超える大きさのものでないこと。」とされ、2階窓でも、高層ビルの6階でも騒音被害が無いように、敷地境界での全ての高さでの規制基準である。

p8-10 大気環境（騒音）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）で“予測地点の高さは、幹線道路近接空間及び背後地における住居等の各階の平均的な高さとしします。”ともっともな判断をしている。これは、1982（昭和57）年2月27日に、名古屋環状2号線のアセスメントに関する、日本共産党の安藤巖議員の衆議院予算委員会での質問に、吉崎正義環境庁大気保全局長が答弁したことですでに全国的に確定した見解となっている。「○吉崎政府委員：騒音の環境基準でございますけれども、これは生活環境を保全し、人の健康の保持に資する上で維持されることが望ましい基準でございますから、通常住民が生活しておる場所にはあまねく達成されるよう各種の施策が総合的かつ有効適切に行われる必要があると考えておるところでございます。したがって、高層住宅等についても、現実に住民の生活が営まれておるのでございますから、環境基準が達成されるよう努めるべきであると考えております。」このほか、苦情が当然出てくることが予想される場合は「あらかじめ遮音壁等の配慮をする」ことを確認している。しかし、同じ道路交通騒音のp8-9 大気環境（騒音）工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）の予測地点は“なお、予測地点の高さは、地上1.2mとします。”と限定するのは矛盾している。工事車両の騒音と言えども、供用時の道路騒音と同様に住居等の各階の平均的な高さとするべきである。

## 環境影響評価（騒音・振動：予測及び評価）（2/6）

## 予測対象時期の問題

p8-8 大気環境（騒音）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-12 大気環境（振動）工事の実施（建設機械の稼働）の予測対象時期が“工事の区分ごとに環境影響が最も大きくなると予想される時期とします。”とあるが、通常は工事中の建設機械の騒音・振動パワーレベルを合計して、その最大となる時期の予測を行っている。しかし騒音・振動の場合は、距離による減衰効果が大きいため、遠くの発生源はあまり影響しない。近くにどれだけ大きな発生源があるかが決定的となるため、大きな発生源が敷地境界線に近い場合または最寄り住居側に近い時も予測時期とすべきである。

事業地全体での騒音発生量が最大の時が、敷地境界での騒音最大時にはならない例が多いので、注意が必要である。また、主要発生源の台数が少ないために予測対象時期から外れないように注意すべきである。

（参考）西知多医療厚生組合ごみ処理施設準備書への意見（抄）2019年4月

温室効果ガス等の予測条件を見ると、杭打機（山留・圧入）130tを200台/工事中、削孔機（バイプロハンマー）1100cpmを125台/工事中使用する計画である。合成した騒音パワーレベルが最大となる時期をはずれているため、予測対象としていないが、これらは大きな騒音パワーレベル発生源と知られており、これらを対象に予測すべきである。

道路交通騒音の評価が「騒音に係る環境基準」のうち、特例の「幹線交通を担う道路に近接する空間」の値を用いるのは不相当である p8-9、p8-10

道路交通騒音の評価の手法として、“基準又は目標との整合性の検討”として“「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号）との整合が図られているかどうかを評価します。”とあるが、この環境基準は、①一般の環境基準、②ただし書きの道路に面する地域の環境基準、③特例としての幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準（昼間70dB以下、夜間65dB以下）があることまでは告示されているが、幹線交通を担う道路の定義は、中央環境審議会の答申を経た平成10年環境庁告示第64号にはなく、その後2001年1月5日環大企第3号で通知されているだけであり、高速道路、国道、県道、4車線以上の市道などである。しかし、この特例の環境基準については、広島高裁判決（2010年5月20日）の最高裁決定により「昼間屋外値が $L_{Aeq}65dB$ を超える場合…受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、損害賠償を認容し、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。判決で確定した受忍限度を5dB上回るような特例の環境基準は廃止すべきものであることを理解し、さらに、欧州WHOが日本の基準より20dB低い夜間の交通騒音基準を提唱していることを考慮したうえで、適正な評価方法に変更すべきである。

道路交通振動の評価を振動規制法の要請限度で行うのは不適切である p8-12、8-13

道路交通振動の、“基準又は目標との整合性の検討”で“「振動規制法施行規則」（昭和51年総理府令第58号）に規定する「道路交通振動の限度」との整合が図られているかどうかを評価します。”とあるが、これは、振動規制法第16条で「限度を超えていることにより道路の周辺的生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」という重大事態であり、このような値を満足するから問題ないと評価するような環境影響評価なら必要なくなる。

環境基準がないし、規制基準もないから、もっと緩やかな値でも要請限度で評価しようという姿勢は間違いである。少なくとも、人が振動を感じ始める値（振動感覚閾値55デシベル）以下の値とすべきである。

なお、“山梨県の調査区域には、北杜市により振動規制地域図が作成されています（計画道路延長の半分程度が規制地域）。…長野県の調査区域には、道路交通振動に係る規制区域はありません。”p5-164 という状況であるが、規制区域でない長野県側、山梨県の計画道路延長の半分程度の部分もこの要請限度を適用するのか。

規制基準を守るのは当然 p8-8、p8-12

基準又は目標との整合性の検討で、建設機械の稼働に伴う騒音について“「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（昭和43年厚生省・建設省告示第1号）との整合が図られているかどうかを評価します。”、建設機械の稼働に伴う振動について“「振動規制法施行規則」（昭和51年総理府令第58号）に規定される特定建設作業の規制に関する基準との整合が図られているかどうかを評価します。”とあるが、これは建設機械の騒音・振動に対する規制基準であり、環境基準とは全く性格が異なる。騒音規制法第15条では「環境大臣の定める基準に適合しないことによりその特定建設作業の場所の周辺的生活環境が著しく損なわれると認めるときは、当該建設工事を施工する者に対し、期限を定めて、その事態を除去するために必要な限度において、騒音の防止の方法を改善し、又は特定建設作業の作業時間を変更すべきことを勧告することができる。」と定めており、勧告に従わない場合は命令、命令違反には罰則が定められている。振動規制法第15条も全く同じ構成である。

## 環境影響評価（騒音・振動：予測及び評価）（3/6）

この規制基準は事業者が必ず守るべきものであり、環境影響評価で約束するまでもないことである。これだけで良しとなれば、「法律を守ります」の一言で環境影響評価は必要なくなる。

それとも、騒音規制法の適用区域外 p5-161、振動規制法の適用区域外 p5-164 にも、この規制基準を当てはめるといふことなのか。例えば、振動規制法の規制区域でない長野県側、山梨県の計画道路延長の半分程度の部分もこの要請限度を適用するのか。

もしくは、特定建設作業も含め、すべての建設工事の騒音、振動にも当てはめるといふことか。

## ●騒音について

騒音は現在と道路ができた時とどうやって今時点で比較することができるのか。その比較調査を加えてほしい。

## ●騒音・建設機械の稼働で“騒音の規制に関する基準位置の敷地の境界線とします。なお、予測地点の高さは、地上 1.2m とします。”とあるが、規制基準の解釈を間違えている。法では、敷地境界線のすべての高さでの規制基準とされ、2 階窓でも、高層ビルの 6 階でも規制基準遵守を求めている。

騒音・自動車の走行で“予測地点の高さは、幹線道路近接空間及び背後地における住居等の各階の平均的な高さ”ともっともらしい判断をしている。これは、1982（昭和 57）年 2 月 27 日に、名古屋環状 2 号線のアセスメントに関する、日本共産党の安藤巖議員（衆院予算委）質問に、環境庁大気保全局長が答弁したことで全国的に確定している。「吉崎政府委員：騒音の環境基準でございませうけれども、・・・通常住民が生活しておる場所にはあまねく達成されるよう各種の施策が総合的かつ有効適切に行われる必要がある・・・したがって、高層住宅等についても、現実に住民の生活が営まれておるのでございますから、環境基準が達成されるよう努めるべきであると考えております。」

しかし、同じ道路交通騒音の工事車両の運行の予測地点は“なお、予測地点の高さは、地上 1.2m とします。”と限定するのは矛盾している。工事車両の騒音と言えども、供用時の道路騒音と同様に住居等の各階の平均的な高さとするべきである。

## 予測対象時期の問題

騒音・振動：建設機械の稼働の予測対象時期が“工事の区分ごとに環境影響が最も大きくなる時期”とあり、通常は工事中の建設機械の騒音・振動パワーレベルを合計して、その最大となる時期の予測を行う。しかし事業所全体での騒音発生量が最大の時が、敷地境界での騒音最大値にはならない例が多い。騒音・振動の場合は、距離による減衰効果が大きいので、遠くの発生源はあまり影響しない。大きな発生源が敷地境界線に近い場合または最寄り住居側に近い時も予測時期とすべきである。

また、主要発生源の台数が少ないために、予測対象時期から外れないように注意すべきである。愛知県の西知多医療厚生組合ごみ処理施設準備書 2019 年 4 月では、温室効果ガス等の予測で、工事中杭打機を 200 台 125 台使用する計画であるが、合成した騒音パワーレベルが最大時期を外れているため騒音の予測対象としていない。

道路交通騒音を特例の「幹線交通を担う道路に近接する空間」の値で評価するのは不相当

道路交通騒音が“騒音に係る環境基準について”との整合が図られているかどうかを評価します。”とあるが、この環境基準は、①一般の環境基準、②ただし書きの道路に面する地域の環境基準、③特例としての幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準（昼間 70dB 以下、夜間 65dB 以下）があることまでは告示されているが、幹線交通を担う道路の定義は、平成 10（1998）年環境庁告示第 64 号にはなく、その後 2001 年 1 月 5 日環大企第 3 号で通知されているだけであり、高速道路、国道、県道、4 車線以上の市道などである。

しかも、この特例の環境基準が不十分なことは「昼間屋外値が LAeq65dB を超える場合…受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生している」とし、損害賠償を認容した広島高裁判決（2010 年 5 月 20 日）の最高裁決定で確定している。判決で確定した受忍限度を 5dB 上回るような特例の環境基準は廃止すべきものである。さらに、欧州 WHO が日本の基準より 20dB 低い夜間の交通騒音基準を提唱していることを考慮し、適正な評価方法に変更すべきである。

道路交通振動の評価を振動規制法の要請限度で評価するのは不適切である

道路交通振動で、“道路交通振動の限度”との整合が図られているかどうかを評価します。”とあるが、これは、振動規制法第 16 条で「道路管理者に対し・・・道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」という重大事態である。

環境基準もなく規制基準もないから、もっと緩やかな値でも要請限度で評価しようという姿勢は間違いである。少なくとも、人が振動を感じ始める値（振動感覚閾値 55 デシベル）以下の値とすべきである。

## 環境影響評価（騒音・振動：予測及び評価）（4/6）

規制基準を守るのは当然

建設機械の稼働に伴う騒音・振動について“「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」との整合が図られているかどうかを評価します。”とあるが、これは規制基準であり、環境基準とは全く性格が異なる。騒音規制法第15条では「基準に適合しない・・・生活環境が著しく損なわれると認めるときは、・・・施工する者に対し、期限を定めて、・・・騒音の防止の方法を改善し、・・・作業時間を変更すべきことを勧告することができる。」と定めており、勧告に従わない場合は命令、命令違反には罰則が定められている。振動規制法第15条も同じである。

この規制基準は事業者が必ず守るべきものであり、環境影響評価で約束するまでもないことである。これだけで良しとなれば、全ての項目について「法律を守ります」の一言で環境影響評価は必要なくなる。以上

- 私は、八ヶ岳南麓に高速道路を建設することで、地域に色々な悪影響が出ることを心配しています。北杜市高根町に住んでいますが、近くに高速道路が出来ると、一日中自動車の騒音と排気ガスによる大気汚染に悩まされることになるのではないかと大変心配しています。また、工事期間中も同様です。

- 騒音について

方法書5-161では、「幹線交通を担う道路に近接する区域の要請限度（特例値）」として、「昼間75デシベル以下、夜間70デシベル以下」と記載されていますが、5-162ページの山梨県・北杜市の騒音の規制については、その具体的な数値の記載がありません。

騒音規制法及び山梨県の生活環境の保全に関する条例では、著しい騒音・振動を発生する施設を設置する工場又は事業場は規制の対象になりますが、高速道路はこれに該当します。

高速道路が建設予定の八ヶ岳南麓は静かな田園（農村）地帯であり、北杜市の「自動車騒音の限度に係る区域の区分」では第2種から第3種区域に該当し、騒音の基準値はそれぞれ「昼間55から65デシベル、夜間45から50デシベル」に規制されています。方法書の5-161の騒音要請限度よりはるかに低い値が要求される地域です。

方法書では北杜市のこの騒音規制を明らかにせず、一般的な高速道路の特例値が適用できるかのように記述していますが。これは誤りです。方法書に、自動車騒音の限度「昼間55～65デシベル、夜間45～50デシベル」と明記するよう求めます。

- 【騒音・振動】

騒音

騒音は現在と道路完成後での違いをどのように現時点で評価することができるのかその調査を加えてください。具体的には地形・天候・時間による違いをどのように現時点で評価することができるのかその調査を加えてください。

私の別荘のある地区（北杜市高根町堤地先）ではその日の時間帯・天候により近隣のレインボーライン道路の騒音の聞こえ方が異なります。具体例として私の家は緩やかな斜面を背にしているので一般的に朝晩は山側から風が降り、日中は大気の上昇で朝晩とは反対に下方の道路側（レインボーライン）方向から吹き上げる風向きに変わります。つまりその風向きに伴いレインボーラインを通行する自動車騒音の聞こえ方が変化します。特に朝晩は大気中の空気が冷えレインボーラインを通る自動車の騒音も明らかによく響きます。このことはそこに住む住民にしか分からない「感覚」であります。

この、数字では表せないがそこに住む当事者にとって最も大切なことを現時点で現状と完成後の違いをどのように評価するのかその調査を加えてください。

一例ですが山梨県上野原町で中央自動車道の高い橋脚の下に住む住民が、上空を通る高速道路の継ぎ目をタイヤが通る時のパカン、パカン、という上空からの騒音が常時、野に山に響き渡り悩まされています。このように周辺住民が被害をこうむることは絶対にあってはならないと思います。

振動

同様に振動が自動車道直近の居住者にどのような影響を及ぼすのか現在と道路完成後での違いをどのように現時点で評価することができるのかその調査を加えてください。

また上記[騒音と振動]は自動車道の構造（橋脚・トンネル・盛り土）によっても周囲への騒音・振動の反響が異なります。これを現在と道路完成後での違いを現時点でどのように評価することができるのかその調査を加えてください。

●高速道路建設で騒音の大きさが気になります。今予定されている八ヶ岳南麓の高速道路周辺地域は自然豊かな地域で、141号線周辺を除くと自然の音以外は殆ど聞こえません。そのような環境の地域に高速道路が出来れば騒音障害がどの程度になるか大変関心があるだけでなく、環境破壊が大変心配です。

意見：この地域の高速道路の上り坂は今迄にない急坂があるので、予定路線の全域にわたって騒音予測が必要。特に上り坂周辺での騒音の全貌を把握する為に当該地域の地形図を基にしたコンピュータシミュレーションを実施し、確度の高い騒音予測をすることをして下さい。

理由：高速道路の上りのある地点は特に騒音が大きくなります。特に予定路線には今迄に無い急坂が有るだけでなく、その急坂の距離がこれも今迄に無く長いことが特徴です。したがって地形断面図を基にして正確な地形をコンピューター上に再現し、更に予定道路をその地形の上に実際にコンピューター上で実現する。それに基づいて騒音のシミュレーションを実施することを考えて下さい。予定道路はまだ1km幅でしか決まっていま

せんから、シミュレーションもそれに応じて1km幅で色々やってみる必要が有ります。

●道路交通騒音の評価が「騒音に係る環境基準」のうち、特例の「幹線交通を担う道路に近接する空間」の値を用いるのは不相当である p8-9、p8-10

道路交通騒音の評価の手法として、“基準又は目標との整合性の検討”として“「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号）との整合が図られているかどうかを評価します。”とあるが、この環境基準は、①一般の環境基準、②ただし書きの道路に面する地域の環境基準、③特例としての幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準（昼間70dB以下、夜間65dB以下）があることまでは告示されているが、幹線交通を担う道路の定義は、中央環境審議会の答申を経た平成10年環境庁告示第64号にはなく、その後2001年1月5日環大企第3号で通知されているだけであり、高速道路、国道、県道、4車線以上の市道などである。

しかし、この特例の環境基準については、広島高裁判決（2010年5月20日）の最高裁決定により「昼間屋外値がLAeq65dBを超える場合…受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、損害賠償を認容し、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。判決で確定した受忍限度を5dB上回るような特例の環境基準は廃止すべきものであることを理解し、さらに、欧州WHOが日本の基準より20dB低い夜間の交通騒音基準を提唱していることを考慮したうえで、適正な評価方法に変更すべきである。

●方法書の中には「騒音」という項目があるが、この豊かな八ヶ岳南麓には自然が発する音、木と木がこすれる音、葉がささめく音など、多くの暗騒音に囲まれているが、人工的な音（航空機・自動車・草刈り機）などは一時でしかなく高速道路ができてしまえば連続的にその騒音に悩まされることは容易に想像が付く。八ヶ岳南麓は全域にわたって静かな環境といえる。暗騒音も少なく。この静けさを求めてこの地を選ぶ人も少なくない。そのため、騒音を細かく区切って調査することが肝要と思われる。

・特定騒音

（主に人間の耳で）聞き分けられる個々の騒音であり、何が騒音源であるか特定できることが多い。

・残留騒音

総合騒音からすべての特定騒音、即ち音源の特定できる騒音を除いた残りの騒音であり、特に都市部においては都市全体を覆う（指向性の感じられない）遠方の道路交通騒音などが主な騒音源であると考えられる。

・暗騒音

ある特定の騒音に着目したとき、それ以外のすべての騒音を暗騒音という。したがって、たとえ着目している騒音以外のある騒音の方が大きく支配的であっても、それは暗騒音（の一部）である。

という区分の中から道路が与える騒音、スラブを伝わって音が共鳴するなど、細分化して調査するべきと考える。また、気象によって音圧レベルが変わるときがあることを、そして、この堤地域は旭山・堤山と山地に囲まれている複雑な形状であり、反響音も考慮する必要もある。従って多くのデータに基づき、シミュレーションをすることが大切であると考え

騒音に係る環境基準の評価マニュアル（2017年10月）

[https://www.env.go.jp/air/noise/manual/01\\_ippan\\_manual.pdf](https://www.env.go.jp/air/noise/manual/01_ippan_manual.pdf)

このマニュアルに従って詳しく分析するべきである

●工事を強行する時の騒音はガマンできない程度と思うがそのための対策は？大阪四条畷の経験からもきわめてひどいものであった！

●騒音について

沿線住民、特に別荘所有者や移住者は、八ヶ岳山麓の景観や気候だけでなく、「静かさ」を非常に重視している。高速道路が建設されれば、当然騒音が発生する。

現在普通車のエンジンや排気の騒音に対する規制はとて厳しいものとなっており、静音化が確実に進んでいる。

## 環境影響評価（騒音・振動：予測及び評価）（6/6）

しかし、高速走行時におけるトラックの騒音は普通車と比較して非常に大きい。  
中部横断自動車道は、長距離輸送のトラックが多数利用する全国輸送網の一部となる高速道路である。  
当然住民だけでなくそこに生息する野生動物にも大きな影響を与える。  
盛土、切土、橋梁、掘削それぞれの構造において、道路からの距離毎に騒音強度のシミュレーションを行い、その結果の公表を求める。  
このシミュレーションにはトラックの走行台数、普通車の走行台数、雨天時および晴天時、夏用および冬用タイヤ装着時といった複数の条件パラメーターを組み込み、それらのパラメーターの公表も同時に要求する。

- 高速道路建設の推進を望みます。  
ルートに隣接する家屋の騒音対策を十分に配慮していただきたい。
- 騒音／環状道工事でそのものすごさの実体験から、工事中の主な音を知ってもらうため、現在進行中の事業などから、その音を用意すべく対処すること。（録音すること）

## 環境影響評価（騒音・振動：予測及び評価）

- 騒音・振動に係る予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-8～10、8-12、8-13 に記載しています。
- 騒音については、予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の影響を的確に把握できる地点を選定して、工事中及び供用後の騒音の調査、予測及び評価を行い、その結果を準備書に記載し、縦覧します。
- 工事中の騒音予測については、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音について、住居等の各階の平均的な高さで予測します。  
工事中の騒音の評価については、騒音規制法に基づく基準値との整合を評価します。騒音規制法の規制区域外においても、当該基準との整合が図られているかどうかを評価します。  
なお、建設機械の稼働に伴う騒音の予測地点の高さについては、JIS の騒音測定法 (Z8731) を参考に、地上 1.2m を基本としています。  
また、建設機械の稼働に係る騒音・振動の予測時期は、「技術手法」を参考に工事の区分ごとに環境影響が最も大きくなると予想される時期としています。
- 供用後の騒音予測について、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル（環境省、平成 27 年 10 月）」は、現況騒音の実測値に基づく評価を対象としたものであるため、多くのデータに基づき日本音響学会が提案する ASJ RTN-Model 2018 を用いて予測します。  
予測地点については、日本音響学会の ASJ RTN-Model 2018 では、地形条件を考慮した昼夜の時間帯毎の任意の地点・高さの予測が可能であり、予測地域の住居等の各階の平均的な高さにおいて最も騒音の影響が大きくなると考えられる地点を設定します。  
なお、天候による違いは予測手法が確立されていないため、将来交通量の平均的な 1 日について予測します。  
また、予測地点については、騒音の影響が最も大きいと想定される官民境界及び官民境界から 20m の地点を想定します。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(1)に記載しています。
- 騒音の「基準又は目標との整合」に係る評価を行うにあたっては、「環境基本法（平成五年法律第九十一号）」に基づく環境基準として「騒音に係る環境基準」が環境省から示されているため、「国土交通省令」第二十六条に基づき、当該基準との整合が図られているかを評価します。  
本事業は、環境基準における「幹線交通を担う道路」の定義に該当し、幹線交通を担う道路に近接する空間の特例値が適用されることから、道路端から 20m の範囲においては当該特例値を基準値として評価します。  
また、「基準又は目標との整合」に係る評価のほか、「回避又は低減」に係る評価として、環境影響が、実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかを評価します。
- 供用後の振動予測については、旧建設省土木研究所の提案式により、将来の道路構造、交通量、走行速度等と現在の地盤の状況の調査結果を反映して予測します。  
また、「振動規制法施行規則（昭和五十一年総理府令第五十八号）」に規定する「道路交通振動の限度」との整合が図られているかどうかを評価します。
- 騒音・振動について、予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。  
なお、遮音壁の設置が想定される場合は、景観への影響も併せて検討します。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（低周波音）

- p8-11 大気環境（低周波音）についても“代表断面における住居等の位置の地上 1.2mを原則とします。”とあるが、同様に高さ別の予測をすべきである。

低周波音の評価の手法が“参考値との整合性の検討”として“・一般環境中に存在する低周波音圧レベル、・IS07196に規定されたG特性低周波音圧レベル”とでは不十分である p8-11

ここで記載されている IS07196 に規定された G 特性低周波音圧レベルは LG5 で 100dB のことであり、低周波音とはいえ、あまりにも過大である。また、予測の基本的手法は“道路環境影響評価技術手法”とされているが、基準又は目標との整合性の検討 p5-14 では“参考となる指標”として、①一般環境中に存在する低周波音圧レベル（L50 で 90dB）、②IS07196 に規定された G 特性低周波音圧レベル（LG5 で 100dB）、③心身に係る苦情に関する評価指針（LG で 92dB）とあるため、それぞれの値（参考となる指標）を記載すべきである。また、①②だけではなく、③心身に係る苦情に関する評価指針も追加して評価すべきである。

「低周波音問題対応の手引書」（平成 16 年 6 月、環境省）には、「心身に係る苦情に関する参照値」とともに、「物的苦情に関する参照値」も記載されている。さらに、「手引き」には、それぞれの参照値が基本的には 1/3 オクターブバンド音圧レベルごとの値が定められており、4. 2 心身に係る苦情に関する評価方法は (1) G 特性で 92dB 以上であれば、20Hz 以下の超低周波音による苦情の可能性が考えられる。(2) 低周波音の 1/3 オクターブバンド音圧レベルを表 2 と比較し、参照値以上であれば低周波音による苦情の可能性が考えられる。(3) 上記 (1)、(2) のどちらにも当てはまらなければ、低周波音問題の可能性は低い。その場合には、100Hz 以上の p8-11 音や地盤振動などについても調査を行い総合的に検討する。とされており、(1)、(2)、(3) まとめて評価することになっている。しかし、この方法書では (1) の「G 特性で 92dB 以上であれば…苦情の可能性が考えられる。」だけを不十分に適用している。

なお、この手引きの参照値の留意事項で「本参照値は、低周波音によると思われる苦情に対処するためのものであり、対策目標値、環境アセスメントの環境保全目標値、作業環境のガイドラインなどとして策定したものではない。」とあるが、苦情の発生の可能性を評価するための参照値として十分耐えうるものであり、他の事業者も環境影響評価の基準並みに扱っている。リニア新幹線の環境影響評価では、この値で評価している。また、豊橋田原ごみ処理施設でも、準備書（2019 年 1 月）で手引きの心身に係る苦情に関する参照値との比較をしている。さらに、トヨタ自動車田原工場風力発電所設置事業環境影響評価準備書では、方法書への意見に従い、国又は地方公共団体による基準又は目標との整合性の検討で、環境省の「低周波音問題対応の手引き」に示される「物的苦情に関する参照値」及び「心身に係る苦情に関する参照値」との比較検討を行った。

- 低周波音の評価の手法は不十分である

「低周波音問題対応の手引書」（平成 16 年 6 月、環境省）には、「心身に係る苦情に関する参照値」とともに、「物的苦情に関する参照値」も記載され 1/3 オクターブバンド音圧レベルごとの値が定められており、これを用いるべきである。なお、この手引きの[参照値の]留意事項で「本参照値は、低周波音によると思われる苦情に対処するためのものであり、対策目標値、環境アセスメントの環境保全目標値、作業環境のガイドラインなどとして策定したものではない。」とあるが、苦情の発生の可能性を評価するための参照値として十分耐えうるものであり、他の事業者も環境影響評価の基準並みに扱っている。

リニア新幹線の環境影響評価書 2019 年 8 月では、この値で評価している。また、トヨタ自動車田原工場風力発電所設置事業準備書 2017 年 2 月では、方法書への意見に従い、環境省の手引書に示される「物的苦情に関する参照値」及び「心身に係る苦情に関する参照値」との比較検討を行っている。

## 環境影響評価（低周波音）

- 低周波音に係る環境影響評価の項目、並びに調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-11 に記載しています。
- 低周波音の予測については、住居等の生活面の平均的な高さを踏まえ、「技術手法」を参考に、原則として地上 1.2m の高さで予測します。
- 低周波音における「心身に係る苦情に関する参照値」と「物的苦情に関する参照値」については、「低周波音問題対応の手引書（平成 16 年 6 月、環境省）」では「環境アセスメントの環境保全目標値として策定したものではない。」との記述に加えて、「交通機関等の移動発生源とそれに伴い発生する現象には適用しない」と記載されていることから、環境影響評価の参考値とはしていません。
- なお、「回避又は低減」に係る評価として、環境影響が、実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかを評価します。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（水象・水質）（1/12）

●人家のない山を切り通すか、トンネル化の場合、地下の自然体系の破壊や山を切ることで、雨水の浸透量の減少や山自体の保水力をどのように評価し、影響を最小限とするのか、工法による影響とその対策が事前に分かれば安心できるのではないかと。たとえば、ボックスカルバードで高速下を抜ける場合は地中の影響はこうで、橋梁だと地中への影響はこうで、一方眺望は橋梁の方が見通しがいいなど具体的なものがあればいいのではないかと。

## ●水源への影響について

私の家は長坂町大八田です。自家用水源は井戸水を使用しています。またとなり2軒も井戸水使用です。この地域は住民説明会の資料 20, 22 項で切土・高架になる地域と記されていますが、そのどちらでも水脈に多大な影響があると思われる。井戸水が枯れることはないのか、また水質にはどのような影響があるのかを、この地域の工法を示し具体的で納得いく調査をして明示すること。

●西川、油川、甲川を横切る道路建設によって、水質、水量に影響がでないかどうか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べてください。

下流の葦崎地域にも水質・水量に影響があるのか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べてください。

すべての工法で、上記について調べてください。（5 件）

●中部横断道建設の際に西川、油川、甲川などの河川を横断することになると聞きました。

水脈、水源、環境、生態系への配慮がどのようにされているのか大変気になります。

どのような形で横断することになるのか教えていただけますでしょうか？

工事・施工内容などがわかる資料をいただけましたら拝見させていただけないでしょうか？

人が生活する上で、道もとても大切ですし環境保護の観点だけでは語れないところもあることは理解していません。道をどのように造るかは昔から人と自然が共生する際にとても重要なテーマだと思います。何か落とし所があるようお手伝いできたら幸いです。

どうぞよろしく願いいたします

●私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活が続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

## 地域特性について

八ヶ岳南麓の高根町を流れる村山六カ村堰疎水は、1000年にもわたる歴史をもち、この地の住民が長い間その維持・管理を続けてきた重要な疎水です。そして2016年11月には、国際かんがい排水委員会により歴史的価値のある農業水利施設として「世界かんがい施設遺産」に登録され、北杜市産業観光部も「地域の宝が世界に認められてうれしい。誇りに思うとともに守っていく責任を感じている」とコメントしています。高速道路建設計画では、この村山六カ村堰を横切るルートとなっており、その影響が大変懸念されます。

方法書ではこの歴史的に価値のある世界遺産を重視しておらず、一般の調査項目としてしか検討の対象としていません。これは大きな間違いです。世界かんがい遺産は、かんがい農業の発展に貢献し、技術的にも優れた水路や堰などを保全するのが目的であり、その保全はこの地域だけでなく日本の世界に誇れる遺産としての価値が大きいからです。

それ故、高速道路建設の環境影響評価に際してはこの世界遺産をこの地域の重要な地域特性として位置づけ、綿密な調査を行う必要があることは言を俟ちません。従って、この村山六カ村堰を、地域特性に加えて詳細な調査を行うことを求めます。

●下流の葦崎地域にも水質・水量に影響があるのか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べてください。

川を横切る道路建設によって、水質、水量に影響がでないかどうか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べてください。

## ●趣旨

この計画道路が横切るとなれば、51メートルの幅で何らかの工事が、横切るとなれば、どんなことになるでしょう。護岸で保水力を失うかもしれない。ブリッジで上を通すにしても、地下水脈を壊してしまうかもしれない。

下流の葦崎地域で農を営むみなさんは、すでに数年前から水の不足に困っていて訴訟もおきていると聞きました。

農業は、水が全てと言っても過言ではありません。

水脈は人間の想像もつかないところがあります。わが稲城市でも大開発があり、こんな遠くの小川、水路が枯れているという事態も目にしています。また、数件の畑の上の開墾で木を切ったことによって、水の流れが変わり、大雨が降ると、折角植えた苗が流されたりしているのを見た事もあります。

自然を破壊することは、遠因としては昨今の異常気象にも影響があります。

それに、今回、参考にした資料の中の文、以下です。

この西川は、そう簡単に濁りません。水かさの増え方も穏やかです。

川筋が変わるほどの増水は、去年の、倒木で地域が停電しまくったあの大きな台風の時だけです。

流域すべてが、大地と接して、呼吸するように水を上げ下げしているこの状態。

大水を食い止めるのに、だいたいだいたいな要素なのではと。私は、そう感じるのです。

以上、これは全てを物語っています。

人間本位にダムや護岸を造ることは、大雨などでは鉄砲水を作る事になり、災害を助長します。

海外でも、護岸は自然戻す方向になっています。将来、人口減少になっていくというのに、自然を破壊し、生き物たちを減少させ、道路だけが立派に便利になっていくのはどうでしょうか？異常気象を将来世代に押し付けることにもなります。そこで、要望です。

「川を横切る道路建設によって、水質、水量に影響がでないかどうか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べてください」

「下流の葦崎地域にも水質・水量に影響があるのか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べてください」

「すべての工法で、上記について調べてください」

## ●西川・甲川・油川を横切る道路建設によって、水質、水量に影響がでないかどうか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べていただきたく、メールをさせていただきます。

私も、普段は高速道路を使って移動をしているので、建設を反対するというではありません。ただ、この環境が気に入って移住した一人の住人の言葉を、お聞きいただきたいのです。

下流の葦崎地域にも水質・水量に影響があるのか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べていただけませんか。

できうる限るの、すべての工法で、上記について調べていただけますよう、どうかお願いいたします。

わたしの周りには、私以外にもこの美しく雄大な自然環境が魅力的で、移住をしてきている仲間がたくさんおります。

私たちはこの環境がとても気に入っていますし、ここに住む全ての生き物も同じです。この先もこの環境は多くの人を癒し続けてくれると思います。

そしてこの環境は、これから先の子供達、その先の子孫たちにとっても、重要な財産です。

だから、今の世代だけの小さな価値観で扱う事なく、大きく、永い視野でこの自然環境を大切に大切に扱っていただきたいのです。

どうか、どうか、この美しい自然環境が保たれますよう、よろしく願いいたします。

## ●八ヶ岳は「水の山」と言われ、地質構造から内部に豊富な水を蓄えています。住民説明会資料の3-4 調査計画

(案) P20 の図には、清里湖周辺に5か所の湧水地が記載されていますが、資料を調べたところ「原長澤湧水」(湧水量14リットル/S)をはじめすべての湧水地で現在湧き出しており、「弘法水」以外の湧水は水道水・養魚用水・生活用水・灌漑用水などに使われています。八ヶ岳の内部に蓄えられている水が大規模な掘削によって大量に湧き出す可能性がある一方、それにより水脈が変わって枯渇する湧水や流量が減少する河川があるかもしれません。

また、大泉町は、P20 の図の泉川の源である「大湧水」を水源として、それより標高の低い大泉町のすべての水道水・農業用水を賄い、全町にいきわたるように水道管が地下に埋設されています。もし切土構造やトンネル構造をとるなら、水道水や農業用水に大きな影響が出る可能性があります。

現在工事進行中のリニア中央新幹線工事でも大井川の流量減少が問題になっています。ここ八ヶ岳の麓で日々水の恵みを受けている私たち、またそれを利用して稲作をはじめ農業を営んでいる人々にとって、水は命と生活の源です。河川だけでなく、地下水脈の詳しい調査と掘削による影響を調べるべきです。

過去八ヶ岳では度々台風による大規模な被害を被っており、近年各地で起こっている大水害の状況を見ても、八ヶ岳の水脈に大きな変化を与える可能性のある高速道路建設のような大規模工事は行うべきではないと考えます。

- 村山六ヶ村堰疏水の流れは、自然のままの清流で見る人の心を清らかにしてくれます。この環境が変わってしまうことが許されるはずがありません。水脈、水質を予め調査し、十分な配慮をして下さい。
- 調査の基本的な手法で、2)現地調査が抽象的で意見も出せない。これでは方法書とは言えない。調査地域は“環境影響を受けるおそれがあると認められる地域”と、いずれも抽象的で調査地域を限定できない。この点は予測地域でもほとんど同じ表現であり、同じ問題を抱えている。その具体例は、p8-5 大気環境（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-6 大気環境（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）、p8-7 大気環境（粉じん等）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-8 大気環境（騒音）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-9 大気環境（騒音）工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）、p8-10 大気環境（騒音）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）、p8-11 大気環境（低周波音）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）【道路構造が橋又は高架構造の限定、なお、調査地点は記載がない】、p8-12 大気環境（振動）工事の実施（建設機械の稼働）、p8-13 大気環境（振動）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）【住居等の保全対象が立地する地域の限定】、p8-17 水象地下水工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去、トンネル工事の実施）、p8-18 土壌に係る環境その他の環境（地形及び地質）工事の実施（工事施工ヤードの設置並びに工所用道路の設置）などである。  
 なお、水象河川及び湖沼工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去、トンネル工事の実施）の調査地域が、p8-16 “公共用水域において、切土構造及びトンネル構造等を予定している水域とします。”とあるが、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）及び掘割式（掘割構造）の構造全てが、河川等への水質汚濁のおそれがあるため、現地調査対象とすべきである。
- 私は山梨県北杜市高根町村山西割地先に定住しています。まさに横断道が通る予定の1kmの範囲内に住んでいます。一番心配なのは、建設による地下に基礎工事をして杭を打つ等で地下水が汚染されることです。この近辺では皆井戸水を生活用水として使用しています。人間が生きていく上で一番大事なものは水です。万一汚染、枯水等があった場合、住むことができなくなり大変大きな問題となります。地下水にどのような影響が出るのか正確な調査をお願いしたい。
- 自然を壊し建設する高速道路は本当に必要ですか？これまでも太陽光パネルの乱立で景観や資源を壊し続けています。子どもたちの故郷の風景をもう壊さないでください。  
 大切な水を守ってください。  
 八ヶ岳南麓、西川、油川、甲川流域、その下流の塩川周辺を横切る道路建設によって、水質、水量に影響がないかどうか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的にかつ徹底的に調べてください。  
 これは大人の責任であり、公の責任です。よろしくお願いします。私たちにできることは喜んでお手伝いします。
- 西川、油川、甲川を横切る道路建設によって、水質、水量に影響がないかどうか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べてください。  
 下流の韮崎地域にも水質・水量に影響があるのか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べてください。  
 すべての工法で、上記について調べてください。  
 北杜市は名水の里日本一なのですよ？そんな地域でこのような心配事が起きるのは恥ずかしい事ではないでしょうか？積極的に水を守る行動をするべきなのに。水を守るには森を守らなければなりません。道路の必要性もわかります。便利な道が出来れば利用もします。  
 しかし、私達を育む大地のとても重要なところはきちんと確保して守らなければならないと思うのです。昨今の異常気象による災害は、人間達の都合だけで大地を切り開いたツケだと思うのです。私達の行為が招いた人災なのです。この地球に住まわせてもらっている人間は、そこをよよく考えて、未来にも美しい自然を繋げていかなければならないと思います。どうか、宜しくお願い致します。
- 河川の汚染も心配ですのでそのような調査もしてほしいです。

## ●今回の予定建設ルート上の川について

高速道路が建設されることで、川の水量、水質にどのぐらい影響があるのか。それによって、川を利用している生態系にどのような影響を及ぼすのか。また川の水を畑や田んぼに使用している人たちの生活にどこまでの影響が出るのか（下流域の葦崎の人々も含めて）。

また自動車の排気ガスや排水が増えることによって、川の水に溶け込む有毒成分がどれぐらい発生するのか。動物もだが、人も川を利用させてもらっているため（夏は子どもが頻りに川で遊んでいます）、人体への影響も細かく調べてください。そこに暮らしている人たちの生活が第一だと思う。その人たちの生活が保障（変わらない生活を送れることが決定）された上で、建設しても問題がないのかを判断してほしい（高速道路建設ありきではなく）。

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

## 水象について

私の家は高速道路建設予定地内にあり、飲み水は共同井戸を利用しています。大変おいしい水で、それを飲料水とすることで家族が皆健康に暮らすことができます。しかしこの地に高速道路が建設されることになると、それに伴う地面の形状の変更、高架の土台建設のために地面を深く掘ることなど、工事に伴う水脈への様々な影響が危惧され、井戸水が枯れたり水質が悪化するなどの影響を懸念しています。それ故、これからも安心して暮らしていくために、私たちが利用している共同井戸の水質と水量の調査と、それが高速道路建設によりどのように変化するか予測を求めます。

また、私の家の周辺の住宅では、少なくとも2か所の共同井戸が利用されていることを確認しています。それぞれについても同様に、水質、水量の調査と、それが高速道路建設によりどのように変化するか予測を求めます。

- 工法の決定は地形によると思われるのですが、すでに候補地が決まっているとすれば必然的に、また候補地決定の要素としても、工法は既に決まっていると思われる。しかしその情報は全く公表されず、アセス方法書にも項目すら表示されていません。盛土、切土、橋梁それぞれに、アセス項目、方法が違ってくるはずですが、一例だけあげれば、国交省の言う「景観を阻害しない」とする「切土」では特に、八ヶ岳南麓の地下のどこにもある水脈を切ることは必然的に予測されます。各地で井戸や湧水が枯渇、川の水量が減少することは必然と思われる。その場合誰がどのように責任をとるのでしょうか？  
なおこの点に関して、方法書のどこにも、具体的調査の手法が述べられていません。これは重大な瑕疵です。リニアと同じ河川の流量減少や枯渇などの問題が発生することは目に見えています。道路建設自体の中止を求めます。

- 2009年4月現在で作成された「大泉簡易水道配置図」というのを当然承知されていると思います。大泉町（他町もそうだと思います）は水源が数十カ所もあり複雑に張り巡らされた水脈は大泉村時代から村民が大切に管理し、営々と維持してきました。大泉町民の大切な遺産です。  
例え下井出地区であろうと、どの場所を工事しても“水脈”を切ることになります。特に工事方法が“切土”である場合、杭を打ち込む場合は必ずどこかの管をこわします。そのあらゆる場合においてアセスの方法を公開して意見を募るべきです。方法書には全く書かれていません。初めから丁寧な説明と意見聴取のやり直しを求めます。必ずお返事ください。

## ●八ヶ岳南麓に高速道路を建設する事へのお願い

私、高根町堤地先ですが、

計画ではトンネルになるとの事、トンネルを掘るのであれば、水のすじ道が変わるのは必至です。

井戸の水を使用しています。トンネルを掘る事により、水が枯れたり、水質の悪化が考えられ、生活に支障が出ます。

私の家の場所の井戸の現在の水位と水質を調査し、それが工事でどのように変化するかを調査、予測してください。

- ここ南麓に6年前に移住したのも、美味しい空気と緑豊かで景観が素晴らしく静かな所だからこそ選びました。騒音、大気汚染ばかりではなく、井戸水を使用している人は、水質が悪くなるのではないかと心配している人もいます。

●私は、八ヶ岳南麓の景観や自然環境に惹かれて、2001年5月に現在地（大泉町の湧水地区、標高1000m）に移住してきました。不動産を購入した時点では、井戸を掘る予定でしたが、大湧水の近くであったために条例でさく井の禁止区域であったことに加え、簡易水道が近くまで敷設されることが分かったので水道に切り替えました。

移住後、地元の長老などに話を聞き、当地では簡易水道も自分たちで作業に従事して敷設してきたこと、湧水は下流域の水田を中心とした農業も支えていることを知りました。この地の住民は、昔から八ヶ岳南麓の湧水や地下水と深く結びついた生活をしてきました。八ヶ岳は「水の山」と言われています。簡易水道の水源としては、湧水だけではなく地下水（井戸）も何箇所か使われています。また、簡易水道は八ヶ岳の斜面を利用して水道水を供給しているため、水道管は現在想定されている中部横断自動車道の範囲を超えて敷設されています。

八ヶ岳南麓に高速道路を建設することで、河川や地下水の流れに悪影響を与えないか心配しています。地表の河川と違って、湧水に至る地下水脈や地下水の流れは目に見えません。結果的に地下水脈が切断・変更されてしまうと、元に戻すことは実質的にできなくなり、多くの住民の生活が一変する恐れが出てきます。

いろいろな工法が想定されていますが、具体的にその工法によって道路予定地周辺及び以南の、地下水脈及び湧水の現状を明らかにして、それがどのようになるかを調査、予測してください。

#### ●水象調査について

方法書では、八ヶ岳南麓での水象調査の項目として地下水、帯水層の地質、水理、水源として、表5-1-1で主要な河川、ダム貯水池をあげています。しかし、湧水地の場所として5-1-5図に掲載されているのは建設予定地内3カ所、沿線を含めても7カ所しかありません。この数はあまりにも少な過ぎ、湧水の調査が十分行われたとは言えないことを示しています。

八ヶ岳南麓は豊富な湧水の地域であることは、北杜市が「水の山」とも称していることから明らかで、私の家の近くにも湧水がありますがその図には掲載されていません。

高速道路建設により、この豊かな湧水群にどのような影響が出るか懸念されます。それ故、八ヶ岳南麓とりわけ建設予定地域とその周辺にある湧水群を詳細に調査し、高速道路建設がそれらの湧水とそれにより生活を営んでいる住民の生活にどのような影響を及ぼすことになるかの予測を行うことを求めます。

#### ●水質調査について

方法書では、水質調査の対象の主な湖沼として大門ダム貯水池、塩川ダム貯水池をあげています。しかし八ヶ岳南麓の田園地帯に散在する農業用貯水池に関しては何も取り上げていません。しかしながら、すべての農業事業者にとって貯水池の水質、水量の変化は農業生産に直接影響するため大きな問題です。

高速道路建設により、これらの農業用貯水池の水質、水量にどのような影響がでるのか懸念されます。それ故、高速道路の建設が予定されている地域とその周辺にある農業用貯水池を詳細に調査すること及び、高速道路建設によりその水質、水量にどのような影響を及ぼすことになるか予測を求めます。

#### ●方法書についての環境の保全の見地からの意見

西川、油川、甲川を横切る道路建設により、水質、水量に影響が出ないかどうか、影響がある場合はどのような影響があるかを詳細に調べていただきたい。

#### ●水質調査に関して

高速道路の予定されているルートは、大門ダムのすぐ近くを通過することになっています。方法書ではこの大門ダム貯水池のBODは環境基準値を超える1.2となっており、このダム貯水池の水が北杜市の水道源として使用されていることを考慮すると、現在でも憂慮すべき水質の状態であると言え非常に懸念されます。

高速道路建設が、この大門ダム貯水池の水質にさらにどのような悪影響を与えるのか調査することを求めます。これは、大門ダム貯水池の水を水道水として使用している北杜市民の健康に関する重要な問題であり、徹底した詳細な調査が必要です。

#### ●道路予定ルートが横切る地域のすべての河川、および周辺森林帯についての意見

道路予定地は、西川・甲川・油川といった小さな川を多く横切っています。

ここ一帯は、地図上に川が生まれ始める地域でわずか6～7キロ上流へと向かうと常には水の流れていない川がたくさん見られます。

ここは、川そのものだけでなく、周囲の森林帯をも含めて全域が下流の韮崎方面、その先の地域への水源となっています。

この水源地域において道路建設が予定されていることについて以下の調査と検討が行われるようお願いいたします。

その際には専門家のみならず、この河川の影響を受ける下流域すべての地域の住民、農業従事者などの意見を取り入れてください。

すべての工法において、その比較検討をしてください。

#### 水質・水量

現在、下流葦崎地域へと流れ込む農業用水の減少が問題になっていて訴訟もおきていると聞きました。

工事によって水質・水量が損なわれる場合、この地域のみならず海まで続く広範囲の地域に多大なる影響を及ぼします。

#### 防災

昨今つづく異常気象、この地域でも何度か「これまでにない」と表現されるような大雪、大雨などに見舞われましたがこれまで一度も森林帯の外に水が溢れ出るようなことはなく住民が恐怖を感じるようなことはありませんでした。

また逆に今年前半のような、少雨の続く時期にも水が完全に枯れるようなことはありませんでした。

工事によってこの地域の保水力が失われ、すぐ氾濫するようになったり、逆に枯れてしまったりすることのないように慎重な調査を求めます。

#### ●【水質】

地下に基礎工事をし、杭など打つ、トンネルを掘るなどで地下水脈にどのような影響を及ぼすのか調査してください。

特に八ヶ岳南麓は世界的にも特異・貴重な水脈が豊富な地です。道路工事による損傷、水質汚染、沢の枯渇などどのような影響が発生するのか、どのような調査を行うのか具体的に公表してください。

上記私の家および周囲の定住、別荘等数軒は中部横断自動車道建設予定ルート帯上にありますが生活の水を共同で井戸の地下水を使用しています。15年を越す居住ですが毎年保健所に水質調査を依頼し大変好成績なデータを得ており証拠書類として全住戸でそれを保管しています。この水質が道路建設開始により汚染、水質悪化、枯渇などが現在と道路工事開始後にどのような影響を及ぼす可能性があるのか、それを現時点で評価することができるのか調査を加えてください。

また万が一、道路建設開始と同時に水質悪化、水量減少などが発生した場合、工事による影響なのかどうかを判断できる方法を調査し方法書を公表、対象住民に事前に対話・周到な説明などを求めます。

そして道路工事による影響が確認された場合の対処・補償を具体的にどうするのか、私に限らず建設予定地周辺には地下水使用世帯が定住、別荘共に非常に多い地域です。水は生活の根幹に関わる最も重要なことなので周到な検討・調査・方法書の公表、住民（別荘含む）との対話説明を求めます。

#### ●水環境

各河川 鳩川、甲川、西川、大門川、千曲川、柏木川、南相木川などの各河川の年間流量を実測し明らかにすること。

水質については国の水質基準項目51項目を測定すること。

実測調査は現在（着工前）、工事中、工事完了後にわたって行うこと。

調査期間は、季節によっても雨量によっても工事の状況によっても明らかになるよう年間を通して行うこと。

年間を通した地下水量、湧水量を調査、明らかにすること。

水質については、環境基準原則51項目を測定すること。

#### ●今住んでいるこの緑豊かな

##### 北杜市

どうかこれ以上壊さないでください。

この景色が気に入って移住してきました。この豊かな自然が織りなす風景、日々心癒され、わくわくすら毎日します。ゆっくりゆっくり登っていく、清里の道も大好きです。大好きです!!! うちには小さい子どもが何人かいます。工事が進めば騒音も問題がでてきます。寝れなく困ることが多々あるかとおもいます。そして我が家は井戸水です。いまは、とても甘くて美味しいお水です。3年、5年後、10年後今と変わらず井戸水を飲むのか。

水質に問題がないのかしっかりと年月をかけて調べてください。

うちには小さい子どもが何人かいます!!! 忘れないでください!!!!

## 環境影響評価（水象・水質）（7/12）

- 大門ダムは多目的ダムであり、農業用水のほか、飲料水および電力にも利用されている。農業用水にしる飲料水にしるその水質は大変重要である。清里湖に流入する水の多くは大門川であるが、その他に中沢川があるほか名前が無い小さなクリーク状の流れもある。これらの川の上流はいずれも八ヶ岳であり、湧水も流れ込んでいる。また清里湖に流れ込むまでの何カ所かに牧畜農場もあり、それらの合計として清里湖の水質が影響を受けている。飲料水は北杜市民に供給され多くの市民がその水を生活用水として利用しているので、この水質は大変重要である。したがって水質管理は今迄も法律にもとづく範囲で行われている筈だが、水質が例え基準値以下で推移するとしても、その変化を継続的に調査することは今迄以上に重要となる。そこで以下のような調査を行うことが今後大変重要になる。

意見：大門川の上流から清里湖への流入地点までの水質検査。大門川上流は長野県になるが、長野県と連携の上で実施する。調査地点は大門川と建設予定の道路が交差する地点の前後、および千ヶ滝、大滝周辺と清里湖への流入地点など。検査項目としてはBOD、SS、DOおよびpHの他全窒素、全磷など。

理由：清里湖に流入する大門川の水質を上流から流入地点迄で調査する。清里湖への流入地点の調査だけでなく、水源地から流入地点迄の間で水が汚染される可能性を考えると、水源地から清里湖への流入地点迄の間で建設予定道路と交差する地点を含み、千ヶ滝や大滝近辺。

なお大門川の上流は長野県に入りますので、上記調査は長野県側とも連携して行う。なお大門川は上流に行くと複数の川が集まり、それぞれの川も大門川と名付けられているから、これら全ての大門川で調査が行われるべきである。

意見：検査の回数は季節変動などかなり大きいから2ヶ月に1回とし、5年間の継続的な検査が必要。

理由：年間を通して降雨量は季節変動などかなり大きいから、季節に応じて年4回ではなく、2ヶ月に1回程度で早めに変化を測定出来る態勢をとる。しかもこの調査も年間変動および気候変動の影響を受けるから、5年間の継続的な調査が上記全てにわたって必要。

意見：大門川に流入する中沢川およびその他の小さな流れの調査も行う。

理由：清里湖に流れ込む川は大門川だけでなく中沢川および小さな流れもほぼ同じであり、大門川に準じて調査すること。

意見：検査の回数は季節変動などかなり大きいから2ヶ月に1回とし、5年間の継続的な検査が必要。

理由：年間を通して降雨量は季節変動などかなり大きいから、季節に応じて年4回ではなく、2ヶ月に1回程度で早めに変化を測定出来る態勢をとる。しかもこの調査も年間変動および気候変動の影響を受けるから、5年間の継続的な調査が上記全てにわたって必要。

意見：清里湖の水質調査は流入口だけでなく湖内の10地点で行う。

理由：清里湖は透明度が悪く飲料水としては良い水とは云い難く誰が見ても綺麗な水の湖ではない。これ以上水質を悪くすることは“世界に誇る水の山”を標榜している北杜市としては何が何でも避けなければならない。湖の中では水が流れている箇所と流れが淀んでいる場所も多々見受けられるし湧水もある。したがって清里湖の水質調査は流入口周辺だけでなく清里湖への河川の流入地点のほか水の淀んでいる箇所を含めて10カ所程度の調査点を設定すべきだ。

意見：検査の回数は季節変動などかなり大きいから2ヶ月に1回とし、5年間の継続的な検査が必要。

理由：年間を通して降雨量は季節変動などかなり大きいから、季節に応じて年4回ではなく、2ヶ月に1回程度で早めに変化を測定出来る態勢をとる。しかもこの調査も年間変動および気候変動の影響を受けるから、5年間の継続的な調査が上記全てにわたって必要。

意見：[清里湖の] 調査地点では水質の他水位の変化も同時に行われるべきである。

理由：水質と水量とは相関があるから、上記を鑑みて野鳥の飛来と水位は相関があります。よって水質だけでなく水位の測定も必要です。

意見：検査の回数は季節変動などかなり大きいから2ヶ月に1回とし、5年間の継続的な検査が必要。

理由：年間を通して降雨量は季節変動などかなり大きいから、季節に応じて年4回ではなく、2ヶ月に1回程度で早めに変化を測定出来る態勢をとる。しかもこの調査も年間変動および気候変動の影響を受けるから、5年間の継続的な調査が上記全てにわたって必要。

意見：[清里湖の] 水質調査の項目は飲料水が一番厳密だと思われるので、飲料水検査の基準を用いるほか工事現場から出るとされる物質の検査を追加する。

理由：工事に伴って無機質の混入が想定されるから、一般的な水質検査の他に工事現場から出ると考えられる物質の検査特に金属イオンの検査を追加する。

意見：検査の回数は季節変動などかなり大きいから2ヶ月に1回とし、5年間の継続的な検査が必要。

理由：年間を通して降雨量は季節変動などかなり大きいから、季節に応じて年4回ではなく、2ヶ月に1回程度で早めに変化を測定出来る態勢をとる。しかもこの調査も年間変動および気候変動の影響を受けるから、5年間の継続的な調査が上記全てにわたって必要。

- 水象河川及び湖沼工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去、トンネル工事の実施）の調査地域が、p8-16“公共用水域において、切土構造及びトンネル構造等を予定している水域とします。”とあるが、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）及び掘割式（掘割構造）の構造全てが、河川等への水質汚濁のおそれがあるため、現地調査対象とすべきである。

- 方法書についての環境の保全の見地からの意見

私は夫と二人で定年後の人生を豊かに暮らしたいと18年前に東京から移住してきました。そして、6年前に家を建て直し自然の中で車いすになっても生活できる家を造ろうとより快適な暮らしを求め、住んでいた家を取り壊した矢先「中部横断道長坂八千穂間ルートの説明会」がありました。

そして地域住民に説明もないまま、8月23日やまびこホールで、(仮称) 葦崎都市計画道路1・4・1号 双葉・葦崎・清里幹線、(仮称) 佐久都市計画道路1・4・1号 南佐久線環境影響評価方法書の説明会がおこなわれたのでした。

私たちは、具体的な説明も受けないまま、名称もいつの間にか変わり、「環境評価方法書はこうして行います」と言われても戸惑うばかりです。そこに住む人々の生活を無視してはことは決してすみません。県道28号線の近くに住む私たちの家は高架か盛土になります。以下環境影響評価をやるさいの意見を述べたいと思います。

#### 油川の水質検査を

隣接する油川は自然のままの姿で、ホテルがでたりして楽しむことができました。護岸工事によってコンクリートで固められた他の川と違い自然豊かな川として存在しています。また、この辺りは湧水があり、田んぼや井戸水で生活している方も多くおります。高架や盛土になった場合、水質が多く変わるのではないかと心配されます。我が家の近くを流れる油川の水質及び湧水の水質検査を継続的に行うよう要望します。

- 北杜市全域に関する水源、野鳥、遺跡についての意見

・私は北杜市大泉町に住んでいます。

水源は井戸で、この水は八ヶ岳の山々の雪解け水が長い時間をかけて地下を流れて湧き出て来る、冷たくて美味しい水です。

この貴重な水は、ここ一帯でこの井戸を利用する私たちのかけがえのない宝物です。

中部横断道路建設によって、この水源に影響が出ることを危惧しています。影響が出ないことを調査し、影響が出ない方法を講じ、立証して下さい。

また、ここだけでなく、北杜市全域には有名な湧水も数多くあることから、地下から湧き出る水源を生活用水として利用している地域や個別のご家庭もあると思います。それらの有名な湧水や、湧水を利用している地域やご家庭の水源に影響が出ないか心配です。このため、水脈がどのように通っているのかについて専門家の調査を依頼し、どのくらいのどの程度の影響が出るのかを示し、また、影響が出るのならその対策を講じて頂きたいと思います。

そして、その調査及び対策を公表して下さい。

- 北杜市全域に関する水源、及び長坂を生息地とするオオムラサキについての意見

私は大泉在住で、近隣の住民の方達と共有の井戸水をポンプで汲み上げて使用しています。

夏は冷たく冬は温かい大泉の井戸水はとても美味しく、また私達の生活になくてはならない、命を保つための貴重な資源です。

私は、工事によりこの井戸水に影響が出ることを非常に心配しています。

また北杜市には、私達の地区だけでなく井戸水に頼って生活をしている地区が無数にあるはずで。

このため、北杜市の地下水脈がどのようになっているのか詳細に調査し、工事によりどの地区でどのような影響が出るのかを具体的に分析し、万が一どこかの地区で何かしらの影響がでると予想される場合にはどのような処置が考えられるのかを具体的かつ詳細に調査し、影響が出ない方法を講じてください。

●「環境影響評価方法書」への意見ですが、細かくは多岐に亘ってしまうので、そのうち、いくつかを列記します。まず、自然的状況からは、湧水群を抱える八ヶ岳南麓地域は、地下の微妙な地質特性により長年月の歳月を費やして今日の国内でも有数の湧水群を形成しています。これへの影響調査、評価の仕方は、最新の知見を踏まえて、もっとも厳しい条件の下で実施されるべきです。その具体的方法について、事前に周知すべきものと考えます。

●調査区域は標高差、年較差及び月較差が大きいといった特徴を有している。

当該方法書における水環境及び水象に関する工事の実施、土地又は工作物の存在及び供用において、調査すべき情報の水質、水象及び水底の土砂の状況については、標高の高低差による水質、水象及び水底の土砂の違いから標高 100m 毎の調査が必要である。

また大泉地域気象観測所の観測結果より、平成 21 年から平成 25 年の 5 年間に於いて降水量で 437mm の差が観測されているので最低 5 年以上の調査、更に月合計の降水量の差も平成 30 年においては 373mm と大きいので、月 1 回、晴天時と降雨時の調査が必要である。

調査対象は事業実施区域とその周辺の河川、湧水及び地下水採取場の全ての箇所が対象でなければならない。試料は流れの真ん中から採水し、pH、DO、BOD、COD、SS、大腸菌、油分、全窒素、リン、亜鉛測定が必要である。

当該方法書における水象に関する地下水の工事の実施、土地又は工作物の存在及び供用において、予測の手法である「事例等の引用による定性的な手法」が当該調査区域への引用に適切であるかの検証結果と専門家による妥当性の評価報告及び「理論モデルによる計算あるいは数値シミュレーション」の結果に対する実際の検証結果 5 例以上の対比による計算とシミュレーション結果の正確性に関する専門家（地下水学会推薦の 3 名以上の学会員）の評価報告の開示を求める。

以下、参考に地下水学会の地下水流動シミュレーションの見解を示す。

地下水流動シミュレーションを試行するには、地下水に関わるさまざまな要素（データ）を収集整理する必要があります。それらは、一般的なシミュレーションでも、涵養域の地形、地質（帯水層構造）、帯水層の地下水水理定数、帯水層別の地下水位の分布、地下水利用実態、地域の降水量分布、蒸発散量分布、などのデータと、帯水層構造を反映した数値計算モデル、などが必要となります。データが不足している場合は、新たにデータを構築することも必要になり、時間としても 3 年以上、費用としても数千万円規模が想定されます。

以上、地下水に関する数値シミュレーションに関しては調査区域における地下水に関わるさまざまな要素（データ）の収集整理のためだけに最低 3 年以上の調査が必要である。

●上記〔方法書に掲載された〕工事により、西川、甲川、油川の水質汚染や、周辺環境の悪化が懸念されます。山梨県が誇る水の郷である八ヶ岳南麓エリアを未来へと残していける様に、どうぞ今一度周辺環境の調査を切に願います。一度壊した自然は元には戻りません。どうか知事の慎重な判断をお願いいたします。

●八ヶ岳南麓の湧水群

この八ヶ岳南麓地域では、多くの湧水群が存在する。HP で北杜市は、3 つの名水百選とミネラルウォーター生産量日本一を誇る名水の里だという観光のメインにしているぐらいである。

北杜市だけでも 20 カ所以上の湧水群があり、多くの住民が井戸の利用もしている。そこに大きな建設物ができれば井戸枯れ、滝枯れ、沢枯れなど多くの影響が出ることは圏央道などの建設で明らかになっていることである。特に大八田のホテルの里秋葉公園などは毎年ホテルを楽しみに多く人が集まり保全活動も行われている。そのすぐの上流を中部横断自動車道建設地にすること、そのような多くの水資源のスポットを調べればおよそこんなひどい建設ルートはあり得ないはずである。

中部横断自動車道に直接的に関係してくる湧水群は弘法の湧水（東念場）である。この湧水は水量が多く八ヶ岳湧水群とは水脈を異にしている。

地層を分断し水脈を切ってしまうことがどれだけ多くの自然に大打撃を与えるか、人間の営みだけでなく、多くの動植物の生きる糧である水を奪ってしまうことがどれだけ罪深さになるか真剣に考えてもらいたい。

かつて堤地区では旭山からの湧水で水道を賄っていた。現在も旭山城址跡の林道には井戸の取水口があり、それはまだ稼働状態にあるが水自体は使われていない。八ヶ岳の外輪山には小さな湧水があちこちに点在しており調べ上げれば相当な数に及ぶ。梅雨の時だけに現れる湧水もある。このような貴重な湧水群は八ヶ岳の豊かな自然から恩恵を受けたものである。

油川というホテルもよく見かけ、周辺の豊かな自然を育んだ川も中部横断道によって寸断される可能性がある。要するに沢枯れであるが、油川の起点が湧水であり、これも調査の対象となるのは当然である。

県の独自の調査のシートを添付する。

このような貴重な湧水群は守られるべきであり

ルートの変更を求める

- 現在は井戸で、ポンプで水をくみあげて使っておりますが、一年中おいしく水をいただいております。八ヶ岳の豊かな地下水脈にどのような影響があるのか、私の別荘の村山北割という地域はどんなふうになるのか、（もしくは変わらないのか）調査をお願いしたいのです。これらの調査の結果を提示されることを強く望みます。
- 八ヶ岳南麓に高速道路を建設することで、この地域の地下水や用水に悪影響が出ないか心配しています。私は北杜市高根町村山西割地先に住んでいますが井戸水を使って生活しています。また、北杜市高根町村山北割地先で椎茸栽培を営んでおり、井戸水を使って、椎茸の栽培を行っています。「美味しい椎茸を作るポイントは水と空気と温度」椎茸は90パーセントが水分。椎茸は美味しい水で作ると美味しい椎茸ができます。高速道路建設によりその水が枯れたり、水質が悪化することになれば、生活と仕事に重大な支障がでます。私の家の場所と仕事の場所の井戸の現在の水位と水質を調査し、それが工事でどのように変化するのかを調査・予測してください。
- 八ヶ岳南麓には多くの湧水があり、また、豊富な地下水が雨天の後などは湿地となってみられるところも多々あります。先人は長い歴史の中で治水に苦労して現在の豊かな田んぼの風景を創り上げてきたと聞きます。また豊富な地下水を利用して、井戸水を利用している市民も多くいます。地下水の枯渇、行き場を失った地下水による新たな問題がおきないように調査検討を求めます。また、簡易水道網、住民立ち合いのもと現在の井戸水の利用状況、水質検査を調査してください。
- 八ヶ岳南麓を通過する高速道路の建設工事によって河川や地下水脈に、どのような影響が出るかは、すべての個所について調査、公表してください。
- 私は北杜市高根町、村山北割地先において水田耕作をしています。この水田は湧水を田んぼに引いています。道路予定地は、この水田の直近を通る予定になっています。以前には、農地の構造改善事業（農林省所管）によって、近辺の湧水（八ヶ岳湧水）が枯渇した事例もあります。今回の道路建設によって、生き残った湧水が完全に停止してしまう可能性も充分考えられます。八ヶ岳山麓の湧水地帯の中央部を横切ろうとする今回の計画路線にはとても賛成できるものではありません。
- 水質/現在は井戸を使用  
地下水脈に多大な影響が予想されるがどのような調査を行うのか？
- 八ヶ岳南麓は、豊富な地下水や沢、河川があります。高速道路は水質悪化や水枯れを引き起こす可能性があります。その面での調査を必ずしてください。
- 道路計画地は数多くの河川を横切ります。更に計画地の中や近傍には湧水が存在しています。中央幹線アルプス区間の静岡県部分では大井川の水量が毎秒2トン減少することが解決されていないとして静岡県知事が同意しておりません。この道路計画においても工事中だけでなく供用後について、水量が減少することの無い様、又、切土工事、トンネル工事に伴う地盤改良材によって河川、湧水の水質悪化を招かない様きちんと予測して下さい。
- 私は八ヶ岳南麓の自然とここから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大好きです。澄んだ空気、水、木々、草花や様々な生き物に囲まれた豊かな自然の中で生きています。その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。地下水脈の調査について私の知人は、国道20号線ができたため、国道より150m位しか離れていない所で、井戸水が涸れました。台風15号の千葉の例からしても井戸水・湧き水がどうなるか全部調査してください。
- わき水、井戸水に対する影響、山の水脈への影響を調査して下さい。周辺土壌に対して、水の流れや微生物への影響を調査して下さい。川への影響、さらに流れついた海への影響を調査して下さい。
- 道路をつくることで、水質がどのように変化するのか調査して下さい。

## ●八ヶ岳南麓の河川と地下水について

計画図によると、河川、地下水ともに一部地域しか調査しないことになっています。しかし、この地域には2つの問題があります。農業用水の確保をめぐる水争いが多発してきたことです。もうひとつは、井戸の利用者が多数あることです。南麓中心部は大きな河川がなく早の夏には農業用水の確保に苦労したと聞きます。多数のため池と細かい水路が先人たちの苦労を物語っています。道路が傾斜地を分断することから、相当な影響が考えられます。このような地域特性を考えれば、ルート範囲だけでなく、南麓下部も含め河川水利用状況と地下帯水層や水脈の調査をして、影響の出ないルートとして下さい。

## ●（水質）地下に基礎工事をし、杭など打つことで、地下水脈にどのような影響を及ぼすのか調査してほしい。滝枯れ、沢枯れなど実際に行われた公共事業では散見されるが八ヶ岳南麓ではどのような調査を行うのか

（河川）道路ができるということで河川が汚染することが考えられる。排気ガスの成分があら流され、またアスファルトの成分の流入も考えられる。そのような調査はどのようになされるのか。

## ●トンネルを掘削する場合も、周辺地域の利用水量、水質、水位への影響を可視化するためにも綿密な水量調査、水質調査が必要と考えます。

## ●水の関係全般／工事に使用する薬品の公開、その処理と処理水の流れの公開をすること。工事現場での雨水の処理方法と河川などへの排出方法と、その現場想定図を示すこと。

地下水／伏流水が多くあると聞いている。理論（文献）よりも地元民の話を優先すべきで、またその心配される地点をきめ細かく設定すること。

## ●水の里大泉に住んでいます。湧水（地下水）が豊富な地で有名ですが、高速道路の造成による地下水脈や地表水（河川多数流れております）の分断等の影響がとても心配です。

井戸水を飲料水として使用されている家庭も多いですので、是非とも詳細な調査の実施をお願いします。その上で、影響が懸念される結果が出れば、計画中止の英断を期待します。

## ●私は、後世に生きる子どもたちに豊かな自然を残せるだろうかと危惧しています。

西川、油川、甲川を横切る道路建設によって、水質、水量に影響がでないかどうか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べてください。

また、塩川をはじめとする下流の葦崎地域にも水質・水量に影響があるのか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べてください。

すべての工法で、上記について調べてください。

## ●5-16～26水象、水質、水底の底質その他の水に関する環境の状況について

①水に関する環境については生態系の保存、動植物・住民等、農業生産活動等においてもその保全は重要事項である。農業用水や井戸による給水等を行っている場合は、水質・水脈・水量等の保全に関する調査は実態調査も含めて全域に亘る具体的な調査を求めます。

②方法書の井戸及び地下水等の調査については具体性が欠ける。北杜市の建設計画地域の特徴、地域の現状を住民へのヒアリング、実態調査を通じて具体的な把握の元に行う調査・評価を求めます。

③継続監視調査の地域に建設計画地域の地域が対象となっていない場所があるので、現時点から調査を開始するよう求めます。建設が強行された場合、建設強行前後の被害の実態が明らかにならない。これまでの旧態依然とした調査を改め、新たに調査が求められる地域の追加等も含め調査・評価するよう求める。事後調査・評価を可能とする対応を求めます。

④建設計画に係る工事方法、建設計画における道路構造が国交省によりあいまいにされているが、広範な地域が盛り土によって埋め尽くされる事態になれば、八ヶ岳南麓の全域を流れている川の保全について大変懸念される。小さな川や六か村堰に注いでいる川を寸断することになる。そこに生息する生態系、動植物は全て命を絶たれることになる。現地調査も含めて調査・評価を求めます。

## ●調査分類の水環境→水象→地下水について

工事実施（切土工、既存工作物撤去、トンネル）・供用後に地下水に影響が考えられる。

調査手法として、既存井戸や観測井の水位調査とある。

現時点でトンネル位置などが明確になっていない場合、観測井の設置はどのようにするのか不安を感じている。湧水等に影響が無いよう、調査の選定位置は十分に検討してほしい。

なお、中部横断の開通には調査等時間を要すると思いますが、早期の着手を希望いたします。

- 長坂から分岐して清里へ接続するルート上には、湧水や井戸等も広く分布していることから、特に切土を予定している箇所については、地下水に影響しないよう十分な調査をお願いしたい。（特にトンネル設置予定箇所は、注意願いたい）
- 利用者としては交通インフラの整備は歓迎です。環境を整備しつつ工事を進めていただきたいと思います。当日の質問は控えましたが、建設予定地には湧水も多く、これらを利用したソバなどを栽培しております。水脈が変わらないよう工事がお願いできればと思っています。工事にあたって横の範囲は1キロ範囲での計画図を資料提供いただきましたが、縦の計画図（高架なのかトンネルなのか）は添付がありませんでした。こちらは、計画がある程度決まってからお示しいただけるということよろしいでしょうか？  
リニア工事についてもトンネル掘削による水脈影響が懸念されております。是非ともご配慮いただき工事を進めていただきますようお願いいたします。
- 村山六ヶ村堰は果樹栽培をはじめ、受益者のおおい水資源であるため影響を最小限にさせていただきたい。

## 環境影響評価（水象・水質）

- 水象・水質に係る環境影響評価の項目、並びに調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-14～17 に記載しています。
- 水質は、水の濁り及び水の汚れについて、「技術手法」等を参考にして、必要に応じて専門家の助言を得ながら、方法書 p. 8-14 及び p. 8-15 に記載のとおり、環境影響評価を行います。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(2) に記載しています。
- 河川、湖沼及び地下水の水量、水位等の水象については、「山梨県環境影響評価等技術指針」及び「長野県環境影響評価技術指針」等を参考にして、必要に応じて専門家の助言を得ながら、方法書 p. 8-16 及び p. 8-17 に記載のとおり、環境影響評価を行います。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(2) に記載しています。
- 水象・水質については、予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。
- なお、河川、湖沼、湧水等の改変や水量、水位等の変化による生態系への影響については、動物、植物、生態系の項目において、必要に応じて専門家の助言を得ながら、調査、予測及び評価を行います。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

環境影響評価（地形及び地質）

- 5-32 土壌及び地盤、5-36 地形及び地質の状況について
  - ・ 土壌及び地盤、地形及び地質、河川の状況の調査に加え、昨今、深刻な災害被害として問題になっている谷及び沢の埋め土の災害が起きうる地域について把握・可視化する詳細な予測・調査・評価を求めます。

環境影響評価（地形及び地質）

- 地形及び地質に係る環境影響評価の項目、並びに調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-18 に記載しています。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(2)に記載しています。
- 地形・地質条件から谷及び沢の崩壊が想定される地域における道路の設計については、最新の技術基準に基づき、安全性を考慮した計画とするものと考えています。

環境影響評価（土壌）

●土壌

カドミウム、セレンなど有害金属の有無についても土壌調査を行うこと  
環境省土壌汚染ガイドラインに基づき土壌汚染の調査を行うこと

●地形地質と重金属等の出現

中部横断（六郷～富沢）区間においては、トンネル、山腹掘削に伴う発生土から自然由来の重金属類（セレン、ヒ素など）が発生し、その処理処分に多大な費用と時間がかかっています。  
また当地の八ヶ岳は安山岩質溶岩、玄武岩質溶岩が存在します。よって当然ながらこの岩質等から発生する自然由来の重金属類の追跡調査が必要で、処分地周辺における井戸水等に与える影響をさげなければなりません。

●5-3-4 土壌汚染の状況について

①土壌汚染に係る問題は確認されていないという事だが、現在の調査区域は建設計画区域ではない。建設計画地域での新たに調査地点を設定し、調査・評価を求めます。

②中部横断自動車道南部区間の工事において採掘した土から有害物質である「ヒ素」や「セレン」が出ている。北部区間の建設計画においては試験採掘等を行い予測・調査・評価し、地域住民等への健康被害を未然に防止する対策が実行できるための調査を求めます。

環境影響評価（土壌）

○自然由来の有害金属の有無における土壌調査については、資料調査においては既存の土壌汚染は確認されず、岩質が類似している場合でも重金属の含有量が多いとは必ずしも言えないことから、土壌汚染については環境影響評価の対象とはしていません。

なお、今後の設計段階において自然由来の重金属の含有量が多いことが明らかとなった場合には、「土壌汚染対策法（平成十四年法律第五十三号）」、「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル（暫定版）（建設工事における自然由来重金属等含有土砂への対応マニュアル検討委員会、平成22年3月）」及び「建設工事で発生する自然由来重金属等含有土対応ハンドブック（土木研究所、平成27年3月）」等に基づき、調査及び環境保全措置を実施するものと考えています。

○頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（日照阻害）

- 第8章 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法の表 8-3-15 日照阻害において、調査の手法欄の調査地域は、道路構造が橋又は高架構造となる周辺地域において...とあるが、この記述では盛土構造などは含まない事になる。  
是非、日照阻害の要因となる、道路構造全てと付帯構造物が設置される周辺地域とすべきである。

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。

## 日照阻害について

方法書では、日照阻害について、「道路構造が橋又は高架構造となる周辺地域において、土地利用及び地形の特性を踏まえて、日照阻害に係る環境影響を受ける恐れがあると認められる地域」として、二つ指定しています。しかし、道路構造の橋、高架の大きさが不明であり、それがどの地点に建設予定なのか具体的に明らかにされていないため、高速道路建設による日照阻害を調査・予測することは不可能です。

従って、不備のあるこの方法書を撤回し、現在の方法書の図 4-2-2 に道路構造物の大きさを詳細に記載し、さらに縦断面図を提示した新たな方法書を作成し、環境影響評価の手続きをやり直すよう求めます。

## ●日照の問題

我が家は畑をやっておりますが、高架あるいは盛土によって日照が変わってきます。現在順調に育っている野菜にどのような影響があるか我が家の畑の日照について検査を継続的にやってもらうよう要望します。

## 我が家の山野草について

我が家の庭は山野草を中心に自然をテーマに庭造りをしていて、毎年春先から秋まで可憐に咲く山野草を楽しみに生活しています。山野草は環境に大いに左右されることは③ [主に植物等に分類：県道 28 号近くに群生する山野草について] でも申しましたが我が家の庭とて同じです。今咲いている山野草が日照の変化によって変わってしまうことをどう保証されるのか、どのような調査をしていただけるのか、お知らせ願いたいと思います。

- 八ヶ岳南麓は非常に素晴らしい景観に恵まれた地域であるので、自動車道の設計においては、環境への負荷をできるだけ少なくするため盛り土工法を採用する部分も多いと思うが、農地や地域の分断等が起こった場合、これらに与える日照等の影響調査については慎重にお願いするとともに、東富士五湖道路のように、道路周辺への緑地化対策をお願いしたい。

- 毎年6月から7月下旬にかけてさくらんぼ狩りの観光バスを始め、多くの観光客の方が足を運んでいただきます。また、この地域は[農園名]だけでなく、周辺にもさくらんぼ園があり、同様に多くの観光客の方がいらっしゃいます。人と自然の触れ合いの場に該当すると考えます。

それぞれのさくらんぼ園でホームページを開設する他、JA 梨北高根さくらんぼ狩り部会として、インターネットでもいくつかのサイトで取り上げていただいています。

高根町は、八ヶ岳の新鮮な空気、村山六ヶ村堰のおいしい水と恵まれた日照環境を生かして果樹栽培をしています。今後も果樹栽培を継続していくにあたり、この環境を守っていくことが必要だと考えています。そのため、下記の点に点に留意した事業実施をお願いしたく意見書を提出させていただきます。

さくらんぼ園については、日照条件が既存産業の継続の可否に繋がるため、影響を最小限にできるよう調査を依頼したい。

環境影響評価（日照阻害）

- 日照阻害に係る調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-19 に記載しています。
- 日照阻害の影響の予測については、「技術手法」を参考に、等時間の日影線を描いた日影図の作成により行います。  
また、予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。
- 日照阻害の「基準又は目標との整合」に係る評価については、「建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）」等の指標を参考に、調査及び予測の結果との間に整合が図られているかを評価します。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：全般）（1/6）

- 現在わたしは、上記、北杜市大泉町西井出地先の借家に居住しながら、北杜市高根町堤地先に家を建てているところです。昨年暮れにこの土地に出逢い、その自然豊かな環境と景観に魅せられて本年初めに購入。以来、自分たち家族や知人・友人らの協力で、手造りの家を建てているところです。  
本年・10月末には、家の完成・引っ越しを予定しております。この引っ越し予定地は、「韮崎都市計画道路1・4・1号 双葉・韮崎・清里幹線」の敷設が計画されているゾーンに含まれております。  
毎日、家を造りにこの土地に通う中で、その森や林、小川や田畑などで、たくさんの野生動物、鳥類、昆虫や魚類たち、それから美しい植物と出逢います。中でも、鹿やキツネ、アカショウビン、カブトムシ、ミヤマクワガタ、タマムシ、蛍、イワナ、アマゴ、色とりどりのキノコ達、などとの出逢いは心ときめくものです。その中には、今や日本においては希少な動植物も含まれており、この地域の豊かな自然環境は、とても貴重なのではないかと思います。この、貴重な地域の真ん中に、大きな道路が建設されるということは、豊かな自然環境のあり方に、多かれ少なかれ、影響を及ぼすのではないかと考えます。新天地での、自然豊かな暮らしを夢見ている一市民としての意見を、どうぞお酌み取りの上、道路敷設の計画について、今いちど、ご再考くださいますよう、お願い申し上げます。
- 自然を壊さないようにすること、できるだけ町や道路を開発しないようにすることが山川の生き物を守ることにつながり、きっと人間の生活をより豊かにすることにつながると思います。  
自然を壊せば、いずれ人間自身がコンクリートやプラスチックを取り込むようになり、目に見えるもの、感じる音や空気の匂いがすべて工業製品になってしまえば私たち人間の脳や皮膚にも工業的なものが芽生えるでしょう。殺伐とした機械の中のような街に住み、心から楽しいと思えることもなく、だんだんストレスが溜まって犯罪が起きることも考えられるでしょう。  
自然を守ることが、守るように配慮することが私たち人間の心の豊かさになり、生活の豊かさになります。普段知らない、関わらないと思っている山や川の生き物は、めぐりめぐって私たち自身になります。それを壊せば、人間も壊れます。  
便利なこと、経済的なことを色々理由につけて優先したくなる人も世の中にたくさんいるかもしれませんが、本当にあなた自身の良心に耳を傾けてみてください。
- 生態系の工事の実施（工事施工ヤードの設置、工事用道路の設置及びトンネル工事の実施）で、p8-23“調査地域は、事業実施区域及びその端部から250m程度を目安とします。”とあるが、動物の調査地域p8-21は250m程度だから理解できるが、植物の調査地域p8-22は100m程度であるため、生態系としての調査は不可能である。
- 私は生まれ育ったこの津金とその周辺の緑豊かな地が大好きです。この天からの授け物を人間だけの都合で壊す事は止めて頂きたいです。未来に残すのはコンクリートで出来た化け物ではなく、大自然にしてほしいです。
- 今住んでいるこの緑豊かな北杜市どうかこれ以上壊さないでください。我が家には赤ちゃん、ちいさい子どもがいます。毎朝、鳥のさえずり、川の音で目覚める朝、それが高速道路により崩され壊されます。聞こえなくなります。どれだけ子ども達にとって成長の上で問題になるか、豊かさがそなわれるか考えてください調査してください!!!
- 大泉、清里から、長野の野辺山にかけての、標高1000mから1400mに広がる八ヶ岳高原は、貴重な動植物の宝庫です。  
植物では、絶滅危惧IB類に指定されている「アサマフウロ」があります。冷涼な高原地帯にしか生育できず、ちょうど高速道路の予定ラインに自生地が分布しています。[地名]、[地名]、[地名]、[地名]、[地名]にかけて、年々少なくなってきた自生地をこれ以上脅かすことがないように徹底した調査をお願いします。  
少し下ったラインには国蝶である「オオムラサキ」も繁殖しています。これも年々少なくなっているため、危惧しています。予定ラインにオオムラサキの好きな「えのき」がないかどうか、よく調査してください。オオムラサキは、その木に登って蝶になります。  
八ヶ岳南麓から東麓にかけて、猛禽類もよく見かけます。観光客がいなくなり、静かになった大空を「トビ」や「ノスリ」が飛び交う様は圧巻です。夜になればフクロウの鳴き声も聞かれます。その営巣地の調査もしつかりお願いします。  
清里では、ロードキルが起こらないように小動物のパスウェイが造られていますが、さらに高速道路が作られると、どんどん動物たちの囲い込みが行われ、生息地も狭まることになります。特に「ヤマネ」は清里を代表する貴重な動物です。その棲息状況を調査するには、一年では足りないと思いますけど、してください。

## ●動物 1

陸生及び水生のあらゆる生息動物の種類、分布状況を調査するとあるが、そのための予測地域、調査地域があまりない。事業実施区域の端部から 250mではなく、八ヶ岳東麓、八ヶ岳南麓、飯盛山周辺、など広く現地調査を行う必要がある。

長野県側 1km ルート帯、山梨県側 3km ルート帯の範囲でさえ動物調査、特に移動範囲の広い動物の場合は広範囲な調査が必要である。

特に大型野生動物の移動経路、活動範囲を明らかにすること。

水田とその周辺の森で子育てを行い、東南アジアと日本を行き来するサンバの生息実態を調査すること。

盛り土による動物の哺乳動物、鳥類、昆虫類の移動の影響を調査すること。

## ●植物

調査区域が事業実施区域及びその端部から 100mとあるが、長野県が 1km ルート帯、山梨県側が 3km ルート帯としか決まっていけないのに、事業実施区域の端部 100mというのはどうやって決めるのか。決めようがないじゃないか。未発見も含めて分布状況を調査するには、少なくともルート帯全体をカバーする必要がある。

## ●以下に、[個人名] 氏（[地域団体名]）からお聞きした話の賛同できる部分を抜粋、要約します。

『行きたくても簡単に行かれないリゾート地として長い歴史のある軽井沢に容易に行けるようになれば、今まで八ヶ岳を訪れていた方々のかなり多くの方が素通りして軽井沢に行ってしまうことが心配されます。実際に、長野新幹線が観光地として人気の高い金沢まで延長され北陸新幹線が出来た後の長野県と、新潟県が新幹線開通を見据えた街づくりをしたにもかかわらず、前年より訪問者は減少したという現象が起きています。北杜市がこのストロー効果に見舞われずにすむか否かは通過しようとする人々にどれだけ八ヶ岳で足を止めてもらえるかに懸かっている訳ですが、その観点から考えると確実に最良の策は八ヶ岳の南麓には高速道路を建設せず、この区間は一般道を走ってもらうことです。休憩に食事に買い物に、そして高速を降りたついでに付近の観光スポットまで足を延ばしてみようと思ってもらえるリゾート地にふさわしい道づくり・街づくりをしていけば、ストロー効果を回避できるだけでなく、北杜市全体の観光にとって新たな展開をもたらす大きなチャンスになるはずで。

大手の企業グループがその大半を担うことが予想される高速道路の建設とは違い、この道路づくり・街づくりは地元の企業に少なくない経済効果をもたらすはずで。

高速道路が途切れることで他の地域の人たちからは不満の声が聞かれるかもしれません。しかし自然と景観を守るためという理由はこれからの時代、人々から理解を得られるのに十分なはずで。更に、自然と景観を守るため高速道路を通さなかった北杜市は観光地としてのイメージアップに確実に繋がります』

## ●私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

## 動物について

①私が五町田の交差点から県道 2 8 号線を北に登っていくと、途中で動物が車にはねられて道路上で死んでいる姿をたびたび見かけます。動物はタヌキ、テンが多く、これらの動物のけもの道が県道を横切っているのではないかと考えられます。

高速道路建設により、これらの動物の生態と行動範囲にどのような影響がでるのか調査を求めます。

②国道 1 4 1 号の道の駅南きよさと付近で、動物が車に引かれて死んでいる姿を時々見かけます。タヌキなどが多いですが、国道 1 4 1 号を横切って活動しているものと思われます。

高速道路建設により、これらの動物の生態と行動範囲にどのような影響が出るのか調査を求めます。

## ●高速道路の新設にあたっては、生物の多様性の確保、多様な自然環境の体系的保全の観点から「動物」、「植物」、「生態系」に対して、環境影響評価を行うこととなっている。「動物」、「植物」、「生態系」における環境影響評価を行う場合の課題は、他環境要素と異なり、対象種や立地条件によって全て対応が異なることや、定量的な評価が困難であり、検討する際に参考となる科学的知見や類似事例等が全般的に不足しているため、事業者が環境影響評価を行う場合において、調査期間は長期的に行わなければならない、保全措置の検討も方法書において考慮しなければならない。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：全般）（3/6）

環境保全措置は、予測の結果から、環境影響の程度が極めて小さいと判断された場合以外において、事業者により環境影響を回避、低減することと、損なわれる環境の価値を代償することを目的として実施されなければならない。当該対象地域における具体的な項目に関しては〔以下〕に4項目、取りまとめ記載する。

## 1. 「動物の生息地の分断対策」

生息動物において、生息域の分断とロードキル（自動車による轢死）が深刻な弊害となるため、動物が安全に横断出来る、横断路のような対策を実施しなければならない。

## 2. 「希少猛禽類の対策」

希少猛禽類の生態系の保全を図る上で、事後調査の継続が必須であるが、低減措置として、抱卵期の工事の中止、遮音パネル及び低振動低騒音型機械の使用を実施する。

## 3. 「動物、植物の移植・移設」

貴重な動植物はさまざまな影響を受けるので、保全措置として、貴重植物の移植及び代替生育地の創出や貴重動物種の代替生息地の創出・卵囊等の移設対策が必要である。

## 4. 「動物、植物に対する道路照明設備の配慮」

貴重動植物において、夜間の照明は影響を与える。保全措置として、道路外への光漏れ防止、低圧ナトリウム灯及び遮光版の採用といった対策をしなければならない。

- 私は山梨に移住して約20年、北杜市長坂上条に居住して約10年になります。ここで春見られる雪山の景色、近くの森から聞こえるさまざまな鳥や虫の声、豊富な湧水群の美味しい水などは私の人生の大切な基盤になっています。都会や都市ではどこか息苦しさをおぼえ、北杜市に戻ってくると清々しい空気や景色に安堵し、いつも大きな息を吐きだしています。私は都会では暮らせないタイプの人間なのだと思います。世の中にはそのような人々も大勢いて、それぞれの人生設計を営んでいるのだと思います。

都会に住む人々からは、田舎の土地はまだまだ建造物を造る余裕があり、高架橋による道路を造る余地もあり、コンクリートで固められた建造物が近くにできようが大した変化はないと思われてしまうのでしょうか？希少生物が減ろうが、そこに住む人々が被害をこうむろうが、便利さや速さが優先される風潮は少しも足を緩めないように私は感じています。

自然景観は人々が努力して創り上げてできるものです。都会の景観にはそれなりの美学があるでしょうし、田舎にも景観に対する美学があります。この国の希少生物、水資源、音の環境、山や森や土の環境、空気的环境、美しいと思える眺め等々、それらがすべて景観へとつながります。私たち日本人は、美学を持ち、美意識をもっと磨いて日本の景観を創っていかなくてはならないと思います。

そこで私は今回の方法書に次の2点の意見を述べたいと思います。

表 7-1 (2) にある国土交通大臣意見の各論 (1) ~ (4) の調査結果と予測そして対策をどのように行うのかをもっと明確にしてください。

方法書では国指定特別天然記念物であるライチョウをはじめ国指定天然記念物であるオオワシ、イヌワシ、ヤマネ他多くの動植物が絶滅危惧種であり、環境省のレッドリストや山梨県のレッドデータブックに載っている種類だとあります。にもかかわらず方法書の8章にある「調査、予測、評価の手法」には具体性がありません。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階評価 第7回説明資料の最後には<参考資料>「長野県側の環境調査の状況報告」があり、次のように載っています。

## 「猛禽類調査」

○行動圏が広く移動能力の高い猛禽類について、既存資料による情報収集及び現地調査

- ・平成24年秋から、ルート帯及びその周辺での古巣確認調査を実施中
- ・平成25年繁殖期から、営巣場所、繁殖状況、古巣の分布状況などの現地調査実施中

長野県側ではこのような調査を実施中と知りながら、山梨でこのような調査がされているのかどうか、その調査状況はそうなのか、調査団体を調べたのかどうかなど何も示されていないと思います。

これでは山梨ではこれらについて何の調査もされていないのかと感じてしまいます。表を使う、営巣地域を地図に落とし込む等、伝える方法はいくつもあります。実施したことや予測、対策などが県民・国民に伝わるように報告して下さい。

表 7-1 (2) の3,各論-(1) -③には「重要な動物の生息地が分断されるおそれがある場合は、(中略)重要な動物の選好性を踏まえるとともに、動物専用の横断施設を設置する等、重要な動物の移動経路を確保するよう努めること。」とあります。

この重要な動物の生息地が分断されるかどうか調査した結果を地図に落とし込むなどして公表し、その結果どのような措置を取るのか県民・国民に報告して下さい。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：全般）（4/6）

●希少な植物があった場合、移植することになると思いますが、移植後10年以上は調査をして報告してください。

●高速道路建設計画地はまさに、国定公園、そして、八ヶ岳観光圏を横断するものですが、野草の宝庫であったはずのこの地域の植生は既存の開発により本当に貧しいものになりつつあります。植物の多様性の激減により、昆虫類、鳥類、魚類、哺乳類など生物も著しく減少しています。八ヶ岳南麓地域の高速道路計画地は、未開発の貴重な森林や草原ですので、これ以上、生態系が失われることにならないように環境アセスメントを慎重に行ってください。

そもそも山梨県は富士山麓以外たいした動植物の調査データがありません。ですので、この機会に、必ず現状の植物の学術的な調査を行うべきです。八ヶ岳は4つのプレートの地殻変動により隆起して形成された世界的にも大変貴重な自然環境を有しておりますので、環境影響評価は世界基準にあったグレードで、山梨県として、各分野の専門家を投入して行うようにイニシアチブをとるようにしてください。自然、環境はつながっていて、相互に影響しあっているの、計画ルートだけでなく北杜市長坂町、大泉町、高根町の広い範囲で調査してください。

調査対象 その1：八ヶ岳自生植物 ウツボグサ、ヒヨドリバナ、ソバナ、ツリガネニンジン、シキンカラマツソウ、ユウスゲ、ヤツタカネアザミ、フジアザミ、ホタルサイコ、フシグロセンノウ、ヤマオダマキ、ミヤマタムラソウ、トラノオイブキゼリモドキ、クルマバナ、サクラソウ、オオビランジ、アサマフウロ、ヒメシオン、クララ、キンレイカ、オミナエシ、ツルボ、アキノキリンソウなど全て

調査対象 その2：八ヶ岳自生植物を食草とする生物 昆虫類、鳥類、哺乳類など全て

自然環境を壊してから、再生を考えるような時代ではありませんので、現在のデータ、計画が行われた時のダメージ、そして再生の方法までを事前にお考えください。ここ数年で地球温暖化は具体的な被害を実感できるまで進みました。特に甲府盆地は酷暑が著しく、人間も生物的な生存も危ぶまれるようになっていきます。今回の計画通りですと、広大な森がダメージを受けるのは必至ですので、壊した分をカバーする方法を考えなければなりません。そのときには地域の遺伝子を有する植物を用いなければ、後世に悪影響を及ぼすことを心に刻んでください。

それでは、まずは、現状の動植物調査を詳細に行なってください。

●私は、北杜市に移り住んで、10年になろうとしています。北杜市の自然、景観に惹かれ、それを守る地域の人々に共感してきました。しかし、今、北杜市の自然は、人々の高齢化による耕作放棄地の増大、林業不振による森林の放置、松枯れ病の拡大、森林伐採による地上設置型の太陽光発電施設の乱立等の問題が起きています。これに加えて中部横断自動車道の建設で、自然破壊、生活破壊が一層深刻になると思います。北杜市には、貴重な動植物、猛禽類が生息しています。フクロウやヤマネは、かなり標高が低いところでも発見され、沢にはハコネサンショウウオが生息し、オキナグサも花を咲かせています。

動植物の調査は、専門家を入れて時間をかけて調査してください。植物は道路建設で大きな影響を受けます。植生を調査し時間をかけて実施してください。

●木々・草花・小動物の調査

人間が自然の中で生かされていることを実感するものです。

●希少生物や植物に対する影響を調査して下さい。

動物のすみかが守られるか調査して下さい。

虫や昆虫への影響を調査して下さい。

●貴重種の保全

①八ヶ岳地方には「ヤマネ」が生息し、現国道141号には小動物が道路を横断することによって、車との接触、轢きこられることが発生したため、小動物用の「橋」がかけられています。

よって、シカ、イノシシ、タヌキ、ヤマネなど現在生物の死傷を防ぐ意味でも「環境影響評価方法書」4-5ページにある地表式でなく、上記小動物の通過予想の高い地区においては掘割式など採用し、上部空間を自由に往来できる区域を設置する工夫を願うものである。

②鳥類特に猛禽類（クマタカ、オオタカ、イヌワシ、サシバ等）の生息環境の保全

かつてJR東海施工の「地名」におけるイヌワシ、クマタカ、オオタカなど、中部横断（六郷～富沢）におけるクマタカ、サシバ、オオタカなど、当然工事前には十分保全に向けて努力しますが事業者はしていますが、実際にはそのような努力はせず、通年に亘って施工しています。

せめて繁殖期前後は工事を休止するなど最大限の努力を実際に行うべきです。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：全般）（5/6）

〔地名〕では営巣地であった場所が工事区域となり、当地では営巣を放棄した事例が多く見られます。ぜひ八ヶ岳地方では、そのような事態がないよう学識者及び地元経験者の意見を聞き、十分な配慮を行うべきです。なお、既に「中部横断道猛禽類保全検討委員会」が平成19年12月20日に第1回委員会が開催され、H29年11月28日まで全21回が開催されています（H30年9月現在）。よってこの保全検討委員会の「力」を借りて、当八ヶ岳地方における貴重種の保全、保護に務めていただきたい。

また、JR東海のリニア新幹線工事ではJR東海は3年に一度の定期報告、毎年一回の年次報告を山梨県及び関係市町村に送付し、さらにホームページにも公開している。

よって上記①、②を踏まえ、この事業も当然JR東海のようにホームページにおいて、工事の進捗状況と環境に与える影響とその対策等を定期、定時的に積極的に公表公開するようにされたい。

③バードストライクなど夜行性動物の保全策

フクロウ、ミミズクなど夜間車のヘッドライトに飛び込む衝突死が多数みられる。

また、道路附属施設の遮音壁の亚克力透明板にはオオタカなど小鳥を捕食する鳥類が頭から当り死傷する事例が多数みられる。

よって、これらの対応策を当初から望むものです。

●生態系にどのような影響があるのか調査して下さい。

●高速道路建設にあたり、家の周りの自然への影響を心配しています。

私は北杜市高根町村山北割地先に住んでおります。我が家の西側の森にはふくろうやりすが住んでおり、6月になるとうちの横を流れる川に蛍が見られます。工事によりどのような影響があるのか調査して下さい。

●『生息動物について』

八ヶ岳南麓は、全国的にも珍しい希少種の宝庫です。調査は専門家の意見を入れて時間を掛けて調査すべきです。今の段階では動物類の調査報告が見当たりません。各種希少種動物などは2繁殖期で2年間、動物の移動距離などの調査をお願い致します。またここ数年、天候が大変不順なので調査予備日を入れて最低4日間調査をお願い致します。

●自然環境について

非常に貴重な自然が生息する八ヶ岳南麓、動植物や多くの野鳥が生息するこの地域において、環境を破壊する地上高速道路は、自然へのダメージもさることながら、未来の地球を担う子どもたちへの悪影響も多大に心配される。

仮にこの地に地上高速道路が建設されてしまった場合、個々の動植物への影響、どれほどの生き物が数を減らし、また絶滅する可能性があるのか、を具体的に調査し、明示することを求める。

●動物・植物／これも文献や調査員よりも、まず地元の話聞くこと。安易にボックスカルバートなどで保全するなどと言わないこと。動物ならその身になり考えること。そういう野生が無くなれば、生態系への影響は必至だ。

●事業を行う上での前提として、高速道路の利用者のために、その土地で暮らし、文化を育む住民の声が無視されることはあってはならないと思います。もし、住民アンケートなどで反対が過半数を上回るなどの場合は、既存の道路の拡幅等で、住民と利用者、事業者の三方にとって平等かつふさわしい事業となることを望みます。一方のメリットだけになるようなことは避けていただきたいです。

その上で、住民が高速道路の設置をOKとした場合、動物たちの生息域が分断されることのないように最大限の配慮をしていただきたいと思います。高速道路の下に移動用の空間を設ける必要があると思います。その数は数カ所ではなく、多数必要で、そうすることで動物へのダメージを少なくすることができます。道路の建設によって、動物が孤立し、異性に会えなくて繁殖できず、絶滅に追いやるようなことがあってはならないと思います。動物たちに配慮をすることは、子どもたちにとっても良い影響があると思いますし、動物のいる健全な環境を受け継ぐことはとても大切であると考えます。

● 5-4-2 動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況について

①現在、自宅の周辺ではキツネ・キジ等の小動物等が生息している。高速道路建設の強行により八ヶ岳南麓の自然が壊され生息する小動物等がこの地を追われて、殺してしまう事になる。どのような影響を受けるか希少動物に限らず八ヶ岳南麓に生育する多くの動物を守るために必要な調査・評価をするよう求める。動物は広範囲に移動する、建設計画地域に限らず八ヶ岳南麓、関係地域の動物にどのような影響を与えるか予測・調査・評価するよう求めます。

②植生及び生態系の保全についても同様に現地にて調査を成長の過程等を追い、希少なものに限らず長期間に亘る調査・評価を求める。八ヶ岳南麓の建設計画地域に限らず関係地域も含めて調査・評価を求めます。

③保全対策のため必要とされる調査項目と手法等を具体的に示すことを求めます。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：全般）

- 動物及び植物、生態系に係る調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-21～23 に記載しています。
- 動物、植物、生態系については、頂いた分布情報等を踏まえ、既往の環境影響評価における調査手法等を参考にして、必要に応じて専門家の助言を得ながら調査、予測及び評価を行います。  
予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。  
なお、重要な種の位置や環境保全措置の具体的な位置については、重要な種の乱獲を防止するための観点から、情報公開することは控えるものとします。
- 調査期間については、動物の繁殖状況等を把握できる期間として1年間を基本とするものと考えています。  
なお、「技術手法」に、動物、植物、生態系の調査期間の目安は最低1年間との記載があります。  
調査時期については、調査地域に生息・生育する可能性がある種の生態的特徴を踏まえ、可能な限り多くの種を確認できる時期に調査します。  
調査時間帯については、種によって活発に行動する時間帯や、個体や痕跡に遭遇する可能性が高い時間帯が異なるため、基本的に、昼間を中心に調査を行うものとしませんが、哺乳類、両生類、昆虫類等は夜間に活動する種も多く、鳥類は早朝が活発な活動時間と言われていることから、生態的特徴を踏まえて、時間帯を設定します。  
なお、植物については、昼間を中心に調査します。
- 調査地域については、「技術手法」を参考に、環境影響を的確に把握できる範囲として、動物は事業実施区域から約250mの範囲、植物は事業実施区域から約100mの範囲を基本として設定します。  
生態系の基盤をなす植生については、動物と同様に事業実施区域から約250mの範囲を調査範囲とし、当該地域の生態系の状況を調査します。  
なお、「技術手法」では、「行動圏の広い重要な種等の生息が確認され、特に道路による移動経路の分断の影響を予測する必要がある場合は、現地踏査を行う範囲を当該種の生態に応じて適宜拡大する。」とされており、猛禽類（鳥類）等の行動圏が広い動物種については、生態に応じて調査範囲を拡大していくものと考えています。  
なお、調査箇所案は、方法書 図8-3-1(4)に記載しています。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に植物等）（1/2）

## ●植物と植生に対する保全について

路線計画帯の中に重要な植物と植生があります。

## ・植生

植生 1. 野辺山の湿地(R141の八ヶ岳側)おそらく筑波大学演習林内

植生 2. 長野・山梨県境の大門川の畦畔林とそのまわりにできた湿地

植生 3. 津金山北、大門ダムの上から、大門川左岸の植生豊かな里山

## ・植物

1、植生 1 に対する植物として、タルマイスゲ、トキソウ、サクラソウが現認されている。

2、植生 2 に対する植物として、ザゼンソウ、サクラソウ、ドロノキ、ハリモミ、ハルニレなど、山梨では極めて貴重な植生がある。

3、植生 3 に対する植物とし、アズマイチゲ(群落)カタクリが生育している。カタクリは秩父地の生育の西限にあたる、学術上貴重なもの。

工事計画や実施について、これらの生育に影響がないように十分気を付けること。以上の植生と植物の個体が保全されるよう、また、開通後の 1 年、3 年、5 年、10 年で上記の植生と個体がどのような変化があるのか調査を行うこと。またこれらの衰退が認められる場合は道路設置後でも、絶滅の回避、生育環境の改善、保護措置を取ること。もしその計画が無ければ、計画を立てて実施すること。

## ●高根町堤西川沿いの森林地帯・及び堤山旭山周辺他における自然布の原料採取と織技術の再興活動について

「自然布」とは、かつて生活の布として人々が自ら栽培し、あるいは山野から採取した植物から作られたその土地に根ざした織物のことです。自然布の技術の多くはこの 100 年の間に急速に失われました。しかし日本では世界の国々に比較して、わずかとはいえ現在も作り・使われている技術がいくつか残されています。実際に糸づくりをしていた世代がこの世を去る前に、と今全国で、自然布の技をつないでいこうという動きが広まっています。ここ北杜市、長坂町、堤の近辺でも有志で活動をはじめています。自然布の継承には、素材の確保が欠かせません。かつてはどこにでもあり、ちぎって捨てるほどだった、ありふれたものばかりです。しかしだからこそ「衣」の自給を支えることができたのであって、自然布の技術は、どこにでもあたりまえにあった植物がのびのび育つ豊かな自然環境でなければ、継承できません。

以下、これまでに私たちが見つけ、実際に制作に使用した素材の一例です。

・赤麻(アカソ)・・・採取地→[地名]:花穂がつく前、初夏のころに採取します。裂いて撚りながら糸にします。織れば固めの布になります。土に還る紐として農作業などにも役立っています。

・葛(クズ)・・・採取地→[地名]:どこにも巻きつくことなくまっすぐ伸びた、土と水の清浄な土地の葛が良い繊維になります。画像左の白く光る繊維が葛です。(右の緑の糸は苧です。後述します)梅雨明けからお盆ごろまでに採取し、発酵作業の後、糸にします。よく光る糸で、最初はハリがきついですが使い込むと柔らかくなじみます。

・山繭・・・採取地→[地名],[地名]:山繭は「繊維のダイヤモンド」と呼ばれるほど貴重なものです。この繭をつくる虫は、飼育がとても難しいようで、私たちは野山に自生するクヌギの木に、野生のまま暮らしている彼らの繭を、偶然みつけたものを集めておいて糸にします。こちらは別の希少種、ウスタビです。

・苧(カラムシ)・・・採取地→[地名]:全国どこにでも見られたはずの苧ですが、ここではまだ一箇所で見つけられていません。移植を試みてもうまくいかず、現在その一箇所のみが頼りです。計画ルート帯のなかに苧の繁茂する場がないか、調べてください。苧は、木綿以前の日本人の衣生活を長く支えてきた大事な植物です。大変貴重になってしまった今、保護する必要があります。和綿と共に布にすると、通気性のよい涼しげな布になります。

他に、カゴづくりに有用なアオツヅラフジ、山葡萄、アケビ。染色の色材に、日本アカネ([地名]から[地名]にかけて、自生ポイントあり)、ヤシャブシ、ゴバイシ、藍、ヨモギ、キハダ。以上、少なくとも 14 点において、

・計画ルート帯に生息または繁茂しているかどうかを調べてください。

工事によって繁茂地が埋まる場合

→その植物は移植可能なのか調べてください。

→可能だとして、工事の前に実際に移植してみて、少なくとも 3 年、定着したかどうか観察してください。(1~2 年は発芽するものの、3 年目に消滅する例はたくさんあります)

→移植不可能の場合、どの工法を選択すればその地域での絶滅を防げるか、各工法で比較調査してください。

柳田国男氏の「木綿以前のこと」で知られる自然布の文化継承は、もはや風前のともし火です。この地ならではの繊維を使って、長い歴史を今後も紡いでいけるように慎重な調査と各工法の比較検討をよろしくお願いいたします。

## ● 県道28号近くに群生する山野草について

高架あるいは盛土になる県道28号線沿いの近くには、山野草のアマドコロが群生しています。山野草は環境に多く左右されます。日照が遮られればなくなってしまうことも考えられます。こうした自然のなかで長い年月をかけて保ってきた山野草をむやみにつぶしてはならないと思います。この点の調査はどのように行われるのでしょうか。

## ● 山梨県の調査区域には、157科1,672種の植物の生息情報があり、調査地域の高低差が大きいことから、気温、降水量及び最大風速の差が大きいので植物種は豊富である。当該方法書において、重要な種等の状況の調査における調査地点及び調査期間等は「生息する可能性の高い場所」及び「確認しやすい時期」と設定が曖昧である。

調査区域は標高差が大きいとの特徴を有しているため、標高100m毎の調査が必要であり、森林、農用地及び河川沿いの環境の異なる場所の調査も必要である。当該方法書の調査期間等において、植物相及び植生の状況から「春夏秋冬の3季」とあるが、万年青やシモバシラは冬に特徴的な形態を示すので冬季の調査も必要である。調査期間は気温、降水量及び風速の値が年毎、月毎に異なっているため、毎月毎に気候条件の異なる日において最低5年以上、対象地域の森林、農用地及び河川沿いの全ての場所での調査が必要である。

山梨県の調査区域には、水田周辺において重要な種が確認される可能性があるため注意して調査を実施すること。調査区域に関しては、調査区域は標高差が大きいとの特徴を有しているため、標高100m毎の各標高を代表する水田での植物に関する調査が必要である。

また一概に水田といっても水路、ため池、水田及び農道・畦畔で構成されるので、全ての場所での調査が必要である。水路は用水路3地点と排水路3地点の計6地点、ため池は1地区あたり最低1地点、水田も最低1地点、畦畔も最低1地点の合計9地点以上の調査が必要である。調査期間は、毎月毎に気候条件の異なる日において最低5年以上、対象地域の水路、ため池、水田及び農道・畦畔の全てで行う必要がある。

## ● 植物の多様性

この八ヶ岳南麓地域では固有種はもちろんのこと、絶滅危惧種も多く点在する。

これらの植物は環境変化に対応することができずに激減した種も多く存在する。そのため、建設計画の幅にとられずに広範な調査が必要となる。

まず、八ヶ岳南麓には赤松林が広がっている。この赤松林に多く見られるのがキノコ類、シダ類である。シダ類は特にホソバトウゲシバ、スギラン、コスギラン、ヒメスギラン、ヤチスギラン、ミズスギ、アスヒカズラ、チシマヒカゲノカズラ、ミヤマヒカゲノカズラ、マンネンスギ、ヒカゲノカズラ、スギカズラ、タカネスギカズラ、タカネヒカゲノカズラは南麓に多く点在するシダ類である。一つ一つ丁寧に当たり徹底的に調査するべきと考える。

そのほか「イチヤクソウ」がカラマツの林に見ることができる[地名]、[地名]では少ないが確認することができる。東京都などは、絶滅危惧種Cランクに指定している希少種であるため徹底的に調査が必要である。この地域に自生している「キンラン」は国が絶滅危惧種にしている。

このほか絶滅危惧種も含め多くの植物が八ヶ岳南麓に集中していることは多くの研究者に明らかにされている。方法書のリストの範囲をさらに拡大し調査をすることが重要だと思われる。

また、植生については多くの研究者が八ヶ岳南麓に注目していることも知ってほしい。ここに高速道路を造ればいかなる形でも植生が破壊されることを知らないからこそ、このようなところに人工建造物を平気で造る発想が生まれると感じる。資料を基にこの建設計画を白紙に戻すことを要望する。

## ● 北杜市八ヶ岳南麓での高速道路建設計画による懸念について

—建設による森林伐採・消失面積と温暖化への影響—

長野との県境までの広範な高速道路建設の強行により伐採され消失する森林面積と環境への影響を予測・調査・評価することを求めます。

森林が消失することによって動植物、生態系等への影響も含める環境への影響を予測・調査・評価を求めます。

## ● 野辺山高原は、絶滅危惧種1B類に指定されている「あさまフウロ」の数少ない自生地でもあります。信州大学野辺山演習林および筑波大学八ヶ岳演習林付近から、[施設名]、[施設名]、さらに[施設名]にかけて、自生地が分布していると思われますので、必ず、実地調査をしていただきたいです。花期は8月上、中旬から9月にかけてです。

他にも、ソバナ、マツムシソウ、コオニユリ、ウメバチソウ、シャジン、連理草、グンナイフウロ、キスゲ、などなど、枚挙にいとまがないほどの目面しい花の宝庫なのです。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に植物等）

- 植物に係る調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-22 に記載しています。
- 植物については、頂いた分布情報等を踏まえ、既往の環境影響評価における調査手法等を参考にして、必要に応じて専門家の助言を得ながら調査、予測及び評価を行います。
- 植物の調査時期については、調査地域に生育する可能性がある種の生態的特徴を踏まえ、可能な限り多くの種を確認できる時期に調査します。  
調査地域については、環境影響を的確に把握できる範囲として、「技術手法」に記載のとおり、植物は事業実施区域から約 100m の範囲を基本として設定します。  
生態系の基盤をなす植生については、動物と同様に事業実施区域から約 250m の範囲を調査範囲とし、当該地域の生態系の状況を調査します。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(4) に記載しています。
- 予測にあたっては、重要な種・群落の生育地が消失・縮小する区間及び程度を把握し、それらが重要な種・群落の生育に及ぼす影響の程度を、科学的知見や類似事例を参考に予測します。  
予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。
- 「自然布」の素材となる植物等 14 点については、生態系の注目種として調査・予測を行うものと考えています。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主にほ乳類等）（1/2）

- 高根町長沢近くで小鳥のように「チッチッ」と鳴く黒っぽいリスを見ました。生態を調査し、繁殖をさまたげないような工事方法を選定して下さい。
- 先日（8/28）八ヶ岳中部横断道計画コースについて、北杜市大泉町総合会館にて集会がありましたので参加させていただいたものです。自宅（約40年前から宿経営）は、直接的には横断道路の建設予定地からは、はずれていますが、シカ、時にはイノシシ、狐、狸など野生動物がうろうろし夜中に叫んでいるのを聞きます。住宅も、40年も経つ間に、だいぶ立て込んで参りました。（放棄された別荘なども多いです）封書で写真3枚を添付しつつGoogleマップで、シカの群れで歩くコースを印刷・添付させていただきました。シカの通るルートに従い細長いマルをつけて提出致し同封致します。家のすぐ隣の沢（一級河川富士川上流）を群れで歩いている姿をよく見かけるものです。そして最終的には、うちより700-800m下の「[農園名]」の広場（駐車場）まで行き着いて群れで二十頭ぐらいで、夜などにたむろしているそうです。うちの宿のお客様やタクシーの運転手さんなどが目撃者です。シカが増えすぎているので撃っている友人も知っていますが、我が家としては、シカを殺してほしいというのが目的・主旨ではなく（シカの頭数は増えているのが現状としても）基本的に人が、増えすぎ、また、開発（農耕地、住宅、森林を破壊して造る道路、建設物）が行き過ぎて、かれらが生息地を追われているのではないかと懸念しています。他の野生動物についても同様です。標高1000m地帯くらいは、もとは、彼らのすみかであって、里山だった地帯を、人間のがわが浸食しているのに、頭数が増えたからといって、彼らのすみかであった「里山をあらたに復元して与えずに」、現れたらただ簡単に撃ち殺す、という方法でよいのかどうか疑問です。イノシシ、熊（熊はうちのほうにはまだ出ません）などにも同じ事が言えると思います。こうした生き物の生息状況の調査を、きちんとしてください。また、人が増えつつある環境ではありますがそんな中でもヒトの為の食物（畑）を作るばかりだけでなく、彼らの棲むべきだった里山とその自然な食べ物を復元してください。道路建設も、そのような環境保全と矛盾しない形で施行して下さるようお願い致します。道路建設によってその生物に影響がでないかどうか、影響がある場合どんな影響があるかを、具体的に調べて下さるよう、また結果報告をきちんと住民に下さるようお願い申し上げます。
- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。

## 動物の調査方法について

方法書では、動物の哺乳類相に関してカモシカ、ニホンジカ、ツキノワグマ、コウモリ類、ヤマネ、ノウサギ、タヌキ、キツネ、イタチが広く分布していることに言及していますが、その調査方法は記述されていません。動物調査では高速道路建設の前後での比較検討を可能とするため、定量的な調査を行うことを求めます。洞穴調査、テント設営での調査等様々な方法がありますので、適切な時期と方法を用いて定量定期的な調査を行うことを求めます。

- 大門ダムおよび大門ダムの清里湖周辺には野生動物の“けもの道”が幾筋もあります。この地域は銃猟禁止区域ですから、地元の有志は“罾”をかけて鹿や猪の捕獲に勤めています。高速道路建設に伴う橋桁工事その他のためにこれらけもの道が破壊されると、動物達の居場所が無くなるばかりでなく、別の場所に出没することになり、今迄動物による被害から免れていた農家にも新たな被害が発生しかねないと思われれます。この問題は実際問題として大門ダム周辺に限らず八ヶ岳南麓全体で同じような事態が考えられます。したがって以下のような調査と対策が必要です。
  - 意見：八ヶ岳南麓、特に国道141号線の周辺および建設予定の高速道路周辺の“けもの道”を調査する。その上で“けもの道”を保存する方策を考えること。
  - 理由：けもの道は鳥獣被害対策上、その存在を知ることには大変重要である。高速道路建設に伴う工事の為に“けもの道”が破壊されると鹿や猪の出没地域が変化し、それ迄は鳥獣被害に遭っていない農家にも影響が出る可能性が高くなる。それゆえけもの道を調査し、それが工事によって破壊されないように対策を考えることもまた重要である。
  - 意見：現在ある“けもの道”を破壊せざるを得ないときは、鹿やイノシシ等の新しい“けもの道”を造ることを検討する。
  - 理由：けもの道を知ることには鳥獣被害地域を知る上で大変重要であるので、これを破壊するときは、あらかじめ新しいけもの道を造り被害が最小になるように考慮しなければならない。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主にほ乳類等）(2/2)

意見：高速道路予定地域の農家が鹿やイノシシ等によって被っている被害の程度を把握すること。

理由：高速道路建設に伴って発生する可能性のある鹿やイノシシ等による新しい被害によって農家から補償などの要求が出ることを予想した調査が必要。

意見：けもの道の調査範囲は2019年9月17日段階で予定路線として示されている1kmの全域で行う。

理由：現段階（2019. 9. 17）で予定路線として示されているのは幅1kmであるから、けもの道調査はこの全幅に対して行われるのが本筋である。

- 私が事業を営み、また家族と暮らす長澤地区は、長澤というだけあって、山と山の谷間にある集落で、予定する「葦崎都市計画道路1・4・1号双葉・葦崎・清里幹線」にも近く、長澤にジャンクションをつくってほしいという要望をする市民もいるのですが、それによる環境破壊が大きいと、飲食・観光業を営む私にとってはイメージダウンも甚だしく、事業へのダメージも大きいと、私は反対です。

まず、この囲まれた山にはキツネ、タヌキ、シカ、イノシシはもちろんこと、山の上のほうにはクマタカの巣があるようで、気持ちよく飛んでいる様子をよく目にします。調査のほどよろしくお願ひ申し上げます。そのうえで、それら生態系を崩すことがない開発ができる根拠を提示していただきたいです。

- 山梨県の調査区域には、7目16科41種の哺乳類の生息情報があり、山や沢が深いことから哺乳類相は豊富である。中でも国指定特別天然記念物であるカモシカに関しては調査区域内の県道141号線に接する標高900m付近において本人が直接、確認している。

カモシカの保護管理は鳥獣保護法及び文化財保護法の両法に基づいて行われなければならない。

カモシカのモニタリングは計画的、科学的に行われなければならない。期間は5年毎に複数回、実施する必要がある。

またカモシカ1頭の行動圏は雄15ha、雌10haのため調査区域の両端から約半径400mの範囲での調査が必要であり、500m以上の距離を踏査し、踏査ルートの内側2.5mの範囲にある糞塊、足跡及び食痕を調査する糞塊法と調査者一人5ha程度を数時間かけて歩き頭数を数える区画法の両法での調査を通常期と積雪期の年2回、気候条件の異なる日において、全ての森林で行う必要がある。

[上記の] カモシカ以外の哺乳類の調査も必要である。

調査区域は標高差が大きいといった特徴を有しているため、標高100m毎の調査が必要である。

また調査期間は代表的なニホンジカの生活史から発情期と非発情期の年2回、気候条件の異なる日において、最低5年以上、全ての森林で行う必要がある。

前述の調査方法に加え、ニホンジカは夜行性のため、昼間調査に加えて夜間調査も必要である。

調査方法は糞塊法、区画法に加えてカメラトラップ法の3法での調査が必要である。

- 計画地周辺の自然環境

天然記念物である「ヤマネ」をはじめ周辺では猛禽類が繁殖しています。今夏、「ヤマネ」が近隣の家の中に入り保護したといわれています。確実な調査を求めます。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主にほ乳類等）

- 動物に係る調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-21 に記載しています。
- 哺乳類については、頂いた分布情報等を踏まえ、既往の環境影響評価における調査手法等を参考にして、必要に応じて専門家の助言を得ながら調査、予測及び評価を行います。
- 哺乳類の調査時期については、調査地域に生息する可能性がある種の生態的特徴を踏まえ、可能な限り多くの種を確認できる時期に調査します。  
調査地域については、環境影響を的確に把握できる範囲として、「技術手法」に記載のとおり動物は事業実施区域から約 250mの範囲を基本として設定します。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(4)に記載しています。
- 予測にあたっては、重要な種等の生息地が消失・縮小する程度や重要な種等の移動経路が分断される程度を把握し、それらが重要な種等の生息に及ぼす影響の程度を、科学的知見や類似事例を参考に予測します。  
予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。
- ヤマネ、カモシカ、ニホンジカについては、既往の環境影響評価における調査手法を参考にして、必要に応じて専門家の助言を得ながら調査、予測及び評価を行います。  
また、ニホンジカやイノシシ等によって被っている被害の程度については、既往の調査結果を参考にします。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に鳥類等）（1/4）

- 野鳥に対する保全について 野辺山高原には、6月にオオジシギ、冬にコミミズク、オオタカは通年、生息し、北杜市ではフクロウが生息しています。  
工事計画や実施について、これらの生息に影響がないように十分気を付けること。以上の野鳥と生息環境が保全されるよう、また、開通後の1年、3年、5年、10年で上記の個体がどのような変化があるのか調査を行うこと。またこれらの衰退が認められる場合は道路設置後でも、絶滅の回避、生息環境の改善措置を取ること。もしその計画が無ければ、計画を立てて実施すること。
- 〔河川名〕沿いの森林帯は数多くの野鳥が訪れ、中には希少な種もいます。  
これらの生態に道路建設がどのように影響をおよぼすのか、影響がある場合どのような影響があるのか、各工法についてそれぞれ調査検討してください。  
また野鳥の生態観測にはそれぞれ四季をつうじて：いつ：どのくらいの期間で：少なくとも何期にわたって調べることが適正であるのか、専門家に依頼してきちんとした手法で調査してください。  
以下、私が確認した、〔河川名〕の野鳥の名前です。  
「アオゲラ」「アオサギ」「アオバト」→5～6月ごろ、声だけきこえます。海にまで渡る不思議な鳥です。  
「アカゲラ」「アカショウビン」→5～6月ごろ、よく響く声で鳴いています。とても希少な渡り鳥です。  
「ウグイス」「エナガ」「オオマシコ」「オナガ」「カケス」「カッコウ」「カワラヒワ」「キジ」「キジバト」「キセキレイ」「コガラ」「コゲラ」「コサメビタキ」  
「コジュケイ」「ゴジュウカラ」「サンコウチョウ」→特徴的な鳴き声と、長い尾をヒラヒラさせる姿が5～6月ごろ見られます。  
「シジュウカラ」「シメ」「ジョウビタキ」「スズメ」「ツバメ」「トビ」「ヒバリ」「ヒヨドリ」「フクロウ」「ホオジロ」「ホトトギス」「ムクドリ」「メジロ」「モズ」「ヤマガラ」  
「ルリビタキ」→メスの画像を添付します。人から5メートルほどのところから、つかず離れず、こちらを観察しています。  
以上、〔河川名〕にすぐ隣接する我が家から見られるだけの数ではありますがよろしくおねがいたします。
- 清里幹線を造る周辺ですが、アカショウビンらしき鳥類をみかけたことがありますので生息調査をしていただきたくお願いいたします。
- 高根町の総合体育館、グラウンド近くでカラスよりもふた回りほど大きな鳥が木に留まっているのを見ました。生態調査を2生殖期以上、お願いいたします。
- 平成22年12月中部横断自動車道の計画が発表された時点から、高速道路建設の反対運動をしておりますが、当時の交渉相手は国交省でした。山梨県や北杜市などは自分たちが係る事業ではないとして第三者の立場を貫き、つい最近まで国に建設促進の陳情を繰り返しておりました。ところが環境影響評価方法書の住民説明会では山梨県が中心になって説明を行なっていることについては、非常に違和感を覚えるとともに騙された気分です。山梨県はこのような状況になることは分かっていたにもかかわらず、県民に対して不誠実な対応をし、県民を欺いたとしか思えません。山梨県は県民に対して謝罪し、反省をすべきです。真摯な対応を要望します。説明会で国交省が環境影響調査の実施は1年間との説明を行った件について1年間だけの調査で何がわかるというのでしょうか。調査を行いましたという形だけ整えればよいと考えているとしか思えません。環境影響調査の実施は最低でも道路建設前の5年間行って現状の把握をし、道路建設中の影響、道路完成後の変化の調査も継続的に行うべきである。環境アセスメントに関しては地元の各専門家を調査に参加させ、より精度の高い調査を行うべきである。  
私は北杜市内においてフクロウの生態調査、保護活動を20数年に亘って行っているフクロウの専門家です。北杜市の市の鳥はフクロウで、中部横断自動車道の建設予定地の内、南清里道の駅近くのインターチェンジ付近から以北の山間部には、ほぼ万遍無くフクロウが周年留鳥として生息をしております。フクロウは山梨県では準絶滅危惧種に指定されている貴重な種です。中部横断自動車道の建設中は建設重機の騒音・振動などでフクロウの繁殖妨害となりますし、中部横断自動車道の建設により生息地・縄張りが分断されることとなります。また、高速道路上でのフクロウのロードキルの発生が確実です。これらの大きな問題に対しは、事前に十分な検討と対策が必要となります。この十分な検討と対策は、即座に実施するよう要望します。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に鳥類等）（2/4）

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

## 動物について

方法書では、重要な鳥類として55種類をあげていますが、ここに掲載されていない鳥も多くいます。私の農業用ハウスの近くでは、猛禽類の「ノスリ」を毎日のように見かけます。電柱に止まったり、蛇などを取って飛び去るのを目撃しています。このハウスは高速道路建設予定地のすぐそばに位置しているため、高速道路の工事や建設によりどのような影響を受けるのか危惧しています。この「ノスリ」の調査を行うことを求めます。

私のハウスの周り是一片の田んぼで、春になるとシラサギと灰色のサギが飛来します。田んぼでカエルや小動物を食べているようで、寒くなるとどこかに行ってしまう。高速道路建設で、これらのサギがどうなるのか心配しています。高速道路の工事、建設の影響を調査することを求めます。

- 動物について

私の家の東側の林で、フクロウの鳴き声を聞いています。また暗い夜、車で通った時に鳥が飛び立つ羽音を聞いています。夜に行動する鳥はフクロウ以外考えられないので、私の住んでいる地域にフクロウが生息していると思われます。その調査を求めます。また、高速道路建設により、そのフクロウがどのような影響を受けることになるか予測を求めます。

- 動物について

私の家の南側の林には枯れた木があり、アカゲラやコゲラがやってきて木を突っついていきます。高速道路が建設されるとこれらの鳥がどうなるのか心配です。アカゲラとコゲラの調査と、高速道路建設によりどのような影響が出るのか予測を求めます。

- 動物

山梨県森林総合研究所の報告（2015/4）によれば、八ヶ岳周辺にはイヌワシ、クマタカ、オオタカ、サシバが生息し（サシバは渡り鳥で比較的低位）その保護には最新の注意が必要である。飛翔範囲も広いので、ルート帯に関係なく長野県側、山梨県側の広範囲にわたっての現地調査が必要である。

- 大門ダムおよび大門ダムの清里湖周辺には多くの野鳥が来ますので、野鳥愛好家も毎日のように観察に来ています。清里湖およびその周辺は自動車の通行も殆ど無く、また人も殆ど来ない為に野鳥にとってはこの上ない良い環境だと思います。野鳥愛好家は山梨県の方だけでなく他県からも来ているようでその人達の宿泊も考えると、観光資源としても地元の人にとっては重要なものとなっています。中部横断自動車道の建設が始まればこれらの自然はかなり破壊される可能性があります。ルート変更をすることが一番の対策ですが、まずは現状を精査しておくことが重要と考えますので、以下のような調査の実施が必要だと思います。

意見：清里湖に飛来する全ての野鳥の種類、個体数、群数を季節毎に毎年調べる。

理由：清里湖で良く見かける“おしどり”はじめ季節によって見られる“まがも”、“じょうびたき”、“やませみ”に留まらずその他清里湖で見られる全ての野鳥を調べる。野鳥は工事が始まれば来なくなる可能性が十分考えられます。したがって調査は工事開始後ではなく、工事開始前の現在の状態を先ず季節毎にかつ野鳥の種類毎に調べ、工事開始毎比較出来るようにすること。

意見：水辺や水面を主たる生活圏とする野鳥が食べているのは多くの場合、清里湖の魚ですが、どんな野鳥がどんな魚を捕っているか季節の変化に合わせて調べる。

理由：野鳥が飛来する目的の一つはそこに魚がいる為です。したがって生息している魚の種類と野鳥が捕食している魚とを野鳥の種類に合わせて調査しなければ野鳥が飛来しなくなったときの原因調査が難しくなります。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に鳥類等）（3/4）

意見：水辺や水面ではなく清里湖周辺を生活圏にしている野鳥も多種類いる。これらの野鳥は魚ではなく昆虫や木の実などを食べている。したがってこれらの野鳥の食生活に関係する昆虫類および植物の調査が不可欠である。

理由：水辺を生活圏としないが清里湖周辺の昆虫や植物の葉および果実を食べている野鳥も沢山来ている。これらも野鳥観察者にとっては保存こそすれ今以上に増加することが望まれます。工事および高速道路開通ともなつてこれらにも変化が起きる可能性がありますので、年間を通して季節毎に調査することが必要である。

意見：清里湖の水位の測定は年間を通して調べること。

理由：清里湖の水位は野鳥の生息に大きな影響をもたらします。しかもこの水位は当然ながら年間を通して変化しています。水位の変化について年間を通して調べること。なお年間の降雨量は年によって変わるから、水位の変化は少なくとも5年を継続して調べること。

特に気候変動の大きい最近の状況を鑑みると今後5年は最小限必要と考える。過去5年の変化が判れば気候変動の影響が過去を含めて10年間となり、かなり信憑性の高いデータとなる。

意見：野鳥に関連する以上の調査は最低でも季節毎に毎年しかも期間は最低5年継続すべきと考える。

理由：野鳥、魚、水位など上記の調査は自然の状況把握ですから気候変動にも大きく影響される。したがっていずれの調査においても調査期間は最低でも5年は継続すべきと考える。

意見：野鳥に関する調査範囲は2019年9月17日段階で予定路線として示されている1kmの全域で行う。

理由：現段階（2019. 9. 17）で予定路線として示されているのは幅1kmであるから、野鳥の調査範囲はこの全幅に対して行われるのが本筋である。

- 私が借りている畑がある大泉町五里畑で時々白い鷺が飛来するのを見ます。いつも2羽で飛び、南の方に舞っていきます。

普通、鷺は森には生息しない、ということ考えると、ここから葦崎方面に生息していることが考えられます。鷺の生態に道路建設がどのように影響をおよぼすのか、影響がある場合どのような影響があるのか、各工法についてそれぞれ調査検討してください。

また、野鳥の生態観測にはそれぞれ四季をつうじて

：いつ

：どのくらいの期間で

：少なくとも何期にわたって

調べるのが適正であるのか、専門家に依頼してきちんとした手法で調査してください。

- 山梨県の調査区域には、15目44科180種の鳥類の生息情報があり、低山帯から高山帯まで環境変化に富んだ森林が多く存在しているため森林性の鳥類種が豊富であり、また旅鳥、迷鳥を含めると240種の鳥類が生息している。中でも重要な鳥類（山梨県）に指定されているオオタカに関する調査は、当該報告書において調査地域及び調査期間等にある「猛禽類については、必要に応じ、適宜拡大する」との曖昧な設定ではなく、「猛禽類保護の進め方（改訂版）（環境省、平成24年12月）」に沿って忠実に行われなければならない。調査地域に関しては、行動圏の推定において、巣の位置から3kmの円を描くことから、ここでは安全側をとって調査地域の両端から約3kmの範囲での調査が必要である。調査期間は巣場所が判明した場合は繁殖が成功した1シーズンを含む2営巣期を含む1.5年以上、判明しなかった場合にも再踏査による調査を2～3月の求愛造巣期と6～7月の巣内育雛期の年2回、最低5年以上の調査が必要である。

[上記の] オオタカ以外の鳥類の調査も必要である。調査区域は標高差が大きいといった特徴を有しているので、標高100m毎の調査が必要である。

また調査期間は5～6月の繁殖期、12月～2月の越冬期それぞれ6回の調査を気候条件の異なる日において、最低5年以上、全ての森林で行う必要がある。

調査方法は1日に3回（一往復半）の調査を実施し、2週間あけて再度1日（3回）実施するか、1日に2回（一往復）の調査を10～14日程の間隔をあけて計3日実施する。

調査地域をおよそ時速2kmで歩き、ルートの前側50mの範囲で確認された鳥を記録する調査が必要である。

山梨県の指定鳥類の180種以外に、60種の旅鳥、迷鳥に関する調査も必要であり、実際に旅鳥のアカショウビンを対象地域の〔河川名〕沿いの森林で本人が直接、確認している。調査期間は各旅鳥の渡りの時期から夏と冬の年2回、気候条件の異なる日において最低5年以上、全ての森林で行う。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に鳥類等）（4/4）

〔上記の〕調査方法に加え、フクロウ等の夜行性鳥類の調査を行うため、昼間調査に加えて夜間調査も必要である。

- 八ヶ岳野鳥クラブが2019年1月に発行した『八ヶ岳南麓の野鳥 2019 野鳥センサス調査のまとめ』（北杜市環境保全基金活用事業を利用して発行、北杜市内図書館全館に寄贈されている。）によると、当該道路沿線上の清里湖周辺で11年間（2008年～2018年まで）毎月1回の調査、観察を行い結果95種の野鳥が記録されている。中には山梨県レッドデータブックに掲載されている鳥類が11種掲載されている。1アカショウビン、2ハチクマ、3ハイタカ、4ハヤブサ、5オオタカ、6サシバ、7サンショウクイ、8ヤマセミ、9トラツグミ、10ミヤマホオジロ、11オオマシコ、上記を始め多くの猛禽類が生息しているがその生態に道路建設がどのように影響をおよぼすのか、影響がある場合どのような影響があるのかを各工法についてそれぞれ調査検討する必要がある。また野鳥の生態観測にはそれぞれ四季を通じて：いつ：どのくらいの期間で：少なくとも何期にわたって調べることが適正であるのか、専門家に依頼した適正な手法での調査を要望する。

- 先ず人間を含めた生物の循環に悪影響がないかの調査をお願いしたい。  
オオタカなど希少種の保存は確保できるのか。

- ルート帯の森林で、アカショウビンの声を毎年ききます。  
場所は〔地名〕の森。  
季節は、5～6月ごろ。  
希少な渡り鳥だということです。  
道路建設によってアカショウビンの住む場所が壊されることの無いよう、各工法について調査検討してください。

- 私は3年前に北杜市の豊かな自然大好きな動物や野鳥や小さな生き物たちが多くまた美味しい湧き水無農薬自然栽培の農産物が多いこと。  
そして、関東近くでは奇跡的に放射能汚染をされていない土壤に魅力を感じ貯金をはたいて小さな家を買いました。  
仕事のある東京と行ったり来たりで1年の半分近くを八ヶ岳南麓で過ごしています。  
ただ乱立するソーラーパネルに生き物たちの住処が奪われることに心を痛めていました。  
その上今回高速道路計画を知り大きな衝撃を受けています。  
まずは  
生き物たちの住処が破壊されてしまう心配

私の森の家の周りにも  
たくさんの種類の野鳥がいます。  
ヤマガラ  
シジュウカラ ゴジュウカラ  
コガラ  
アカゲラ カワラヒロ  
メジロ  
ひよドリ  
キジ  
ヤマバト

名前がわからない鳥たちもたくさん鹿やリス狐もいます。  
でも悲しい事に道路で轢かれている野生動物を目撃した友人の話を聞く事もあります。  
高速道路建設により自然を破壊し動物達の住処を奪い通り道を遮ることになるのでは？ととても心配です。  
野生動物鳥虫たちそして貴重な植物の調査をちゃんとして発表してください。

- 私が住んでいる長坂町大八田のあたりには、シラサギ（ダイサギ）、アオサギ、カワセミ、冬にはカモも、農業用水のため池に多く見かけます。また、家にくる珍しい鳥としては、アオゲラ、アカゲラ、などが毎日みかけられます。高速道路が出来ることによってどのような影響がでるのか、調査をして下さい。

- 野辺山～清里にかけての標高1200～1600mのエリアでは、広大な野辺山高原が広がっています。高原野菜畑の開発が進んではいますが、まだかなりの原野や森が残っています。  
観光シーズンが終わり、人びとがいなくなり静かになると、大型の猛禽類たちの遊び場になります。中でも「トンビ」が群れて大空を飛び交う様は雄大なものです。どうぞ、大型猛禽類の営巣状態の確認をお願いします。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に鳥類等）

- 動物に係る調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-21 に記載しています。
- 鳥類については、頂いた分布情報等を踏まえ、既往の環境影響評価における調査手法を参考にして、必要に応じて専門家の助言を得ながら調査、予測及び評価を行います。
- 鳥類の調査時期については、調査地域に生息する可能性がある種の生態的特徴を踏まえ、可能な限り多くの種を確認できる時期に調査します。  
調査の時間帯については、種によって活発に行動する時間帯や、個体や痕跡に遭遇する可能性が高い時間帯が異なるため、基本的に、昼間を中心に調査しますが、生態的特徴を踏まえて、時間帯を設定します。  
調査地域については、環境影響を的確に把握できる範囲として、「技術手法」に記載のとおり、動物は事業実施区域から約 250mの範囲を基本として設定し、猛禽類等の行動圏が広い動物種については、生態に応じて調査範囲を拡大します。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(4)に記載しています。
- 予測にあたっては、重要な種等の生息地が消失・縮小する程度や重要な種等の移動経路が分断される程度を把握し、それらが重要な種等の生息に及ぼす影響の程度を、科学的知見や類似事例を参考に予測します。  
予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。
- アカショウビン等の渡り鳥については、鳥類調査の中で渡りの時期や繁殖期を考慮して生息状況を確認します。  
イヌワシ、クマタカ、オオタカ、サシバ等の猛禽類については、「猛禽類保護の進め方（改訂版）（環境省、平成 24 年 12 月）」及び「サシバの保護の進め方（環境省、平成 25 年 12 月）」に準拠して、必要に応じて専門家の助言を得ながら調査します。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

- 旭山周辺は、蛍がたくさん見られます。  
 蛍の生息に必要な条件を損なわぬよう、水質、大気、騒音、振動、全てにおいての調査をお願いします。  
 そして、その素敵な環境を私の息子に残してやりたい。なので、しっかりきちんと調査して頂きたいのです。  
 よろしく願いいたします。
- ゲンジボタルの生態について調査をしてください。  
 長坂インターチェンジの東側に、泉川という川があり、そこに「ホタルの里 秋葉公園」があります。自然発生したゲンジボタルの名所として、山梨県内でも数少ない貴重な場所となっています。  
 ゲンジボタルは環境による影響を受けやすく、特別な配慮を必要とします。  
 泉川は現在発表されているジャンクションの中央に位置し、護岸工事などが行われた場合、ゲンジボタルの減少や絶滅に直結します。  
 ゲンジボタルの繁殖には、自然のままの河岸が必要となります。  
 さらに、長坂インターチェンジの北側には農地が広がっており、その自然の河の状態がゲンジボタルの繁殖に大きな役割があると思われます。  
 以上のことを踏まえ、道路やジャンクションの建設に際しては以下の調査を実施することを求めます。  
 ①ゲンジボタルの幼虫の生息状況を泉川全域に亘って調査することを求めます。  
 幼虫期については10ヶ月から2年と個体差があるため、専門家による調査を少なくとも2期に亘り行なってください。  
 ②ゲンジボタルの成虫の発生状況を、5月中旬から7月上旬にかけて専門家による調査を少なくとも2期に亘り行なってください。  
 ③建設に際しては、どの工法がゲンジボタルの生態への環境負荷が少ないかを、全ての工法について専門家による調査をすることを求めます。
- ゲンジボタルの生態について調査をしてください。  
 北杜市高根町堤に西川という川があり、その周辺に自然発生したゲンジボタルが生息しています。ゲンジボタルは環境による影響を受けやすく、特別な配慮を必要とします。  
 西川は現在発表されている道路建設予定地を横切る形で流れています。  
 護岸工事などが行われた場合、ゲンジボタルの減少や絶滅に直結します。  
 ゲンジボタルの繁殖には、自然のままの河岸が必要となります。  
 上流には「村山六ヶ村堰」という世界かんがい施設遺産に指定された場所があり、自然のままの流れが長年に亘り保護されてきました。  
 以上のことを踏まえ、道路やインターチェンジの建設に際しては以下の調査を実施することを求めます。  
 ①ゲンジボタルの幼虫の生息状況を西川全域に亘って調査することを求めます。  
 幼虫期については10ヶ月から2年と個体差があるため、専門家による調査を少なくとも2期に亘り行なってください。  
 ②ゲンジボタルの成虫の発生状況を、5月中旬から7月上旬にかけて専門家による調査を少なくとも2期に亘り行なってください。  
 ③建設に際しては、どの工法がゲンジボタルの生態への環境負荷が少ないかを、全ての工法について専門家による調査をすることを求めます。
- タゴガエルも鳴き声を聞くことがあったのでこちらも合わせて調査および道路を造ることによっての影響の報告をお願いいたします。
- 旭山・堤山付近で、オオムラサキとタマムシを見かけました。これらの昆虫は、エノキしか食べません。工事によりこれらの昆虫の生態をおびやかす樹木の伐採が行われないよう、配慮してください。
- 高根町堤西川沿いの森林帯・及び堤山旭山周辺で見られる昆虫等についての意見書  
 上記の地域は高速道路の計画ルート帯に入っているところです。この地域で見られる昆虫は種類豊富で、例えば蜂だけでも一体何種いるのか把握できません。  
 この地域に生息する昆虫について、何種類いるのか、希少な種はどのくらいいるのか、を調査してください。  
 また、それらの昆虫がこの道路建設によってどのような影響を受けるのか、影響があるとしたらどういう影響があるのか、各工法についての調査検討をお願いいたします。  
 以下、私がこの地域で目にした、名のわかるものを記します。  
 ・ホタル（光り方から、ゲンジボタルと思われます） ・アサギマダラ（広範囲に渡りをする美しい蝶です）  
 ・カブトムシ ・クワガタ（体長5～6センチ、羽をひろげると子どもの手のひらほどあります）

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に両生類・爬虫類・昆虫類等）（2/3）

・オオムラサキ（国蝶）・アゲハチョウ ・ミヤマクロアゲハ ・ニホンミツバチ ・キイロスズメバチ ・クマバチ ・マルハナバチ ・アシナガバチ ・イトトンボ ・オハグロトンボ ・オニヤンマ ・シオカラトンボ ・赤とんぼ・ウスタビ・山繭・ハルゼミ ・ヒグラシ ・アブラゼミ ・ツクツクホウシ ・スズムシ ・コオロギ ・バッタ各種 ・コガネムシ各種 ・蛾各種 ・アリ各種  
また昆虫ではありませんが ・ジムグリ ・シロマダラ ・アオダイショウ その他名のわからぬ美しい蛇がいます。

これら多様な生物の生態系が道路建設によって影響をうけるのかどうか、専門家に具体的に調査方法をきいて的確な時期に的確な日数、年数をかけて有効な手段での調査をお願いいたします。

- 八ヶ岳南麓は日本ミツバチの自然群及び日本ミツバチの養蜂家が多い。八ヶ岳南麓に生息する日本ミツバチの全体像を調査把握すること。

- 「動物・植物」の項目についての要望

北海道の石狩平野で育った私は、雪が少ないこと以外よく似た気候で、美味しい米の穀倉地帯である、この北杜市をととても気に入っています。

北海道では見たことのないキジや日本ミツバチが、我が敷地内（高根町村山北割）に訪れてくれることに感激しています。中部横断自動車道の建設によって、微笑ましいつがいのキジ、近辺で養蜂を手掛けている人が多い日本ミツバチとその蜜源植物への予想される影響を是非綿密に調査して頂きたいです。

PS；方法書に希望を書かせてもらいながらも、これは形式的に行われていることで、住民の意見を取り上げてもらえないのではというあきらめと、道路が造られる過程と完成後の懸念が拭い去れないのが正直な心境です。この事業は、地域の活性化・発展の期待で進められていると思いますが、果たしてその経済効果は期待されたものになるのか疑問です。建設時は一時的に土木関係業者には潤うことになるでしょうが、北杜市を通過する高速道路はストロー効果（高速交通機関の整備によるその経路上の中間地点の空洞化現象）と言われる現象が予想されることです。

- こどもの頃から虫が好きで、虫好きたちの憧れの地とも言えるこの地域に23年前に移り住むことができました。虫好きの間で、北杜市という名前はそれほど知られていませんが、日野春という地名は知らない人がいないほどに、この地域は虫の種類、そして個体数が多く全国的にも珍しい地域であり、この地域に新しくできるという道路に関して虫好きとして強い危機感を持っています。

ひとつは、この地域が日本で最も生息密度の高いと言われているオオムラサキという蝶についてです。この蝶のオスはテリトリー意識の強く、自分の縄張りに他の動物や鳥などが入ってくると追い払うことが知られています。自分の体よりも大きなツバメでさえ、テリトリー内に入ってくると排除しようと体当たりもしくは、追尾します。

この習性によりオオムラサキは新しく道路ができると、生息数を減らしてしまいます。フォッサマグマの最西、七里岩をつづれ折れで登るループ橋が開通して以来、道路周辺、小淵沢・白州のオオムラサキは生息数を減らしてしまいました。最盛期にこの道路を走ると多くのオオムラサキが道路上に死んでいて、近くに住む虫好きとして、いたたまれないような悲しさを感じています。

これまで観察したところでは、最盛期には一日に十頭以上のオオムラサキが自分のテリトリーに入ってきた自動車に対して体当たりしてしまい、道路上に死んでいたりしました。周辺住民に聞き取り調査をしてもらえば、多くの方がそのことに気が付いていると思います。新しい道路が開通することで、この地域が未来に誇ることのできる掛け替えのない資産である国蝶オオムラサキの生息数を減らしてしまうことにならないかとても心配です。

もうひとつ、危惧しているのは、タガメと水棲昆虫に関してです。現在すでに絶滅危惧種として知られているタガメですが、タガメが生息数を極端に減らした背景には道路の新設による影響が大きいと言われていています。タガメは走光性（光に集まる性質）が強く、特に動く強い光に反応しやすいと言われていています。そのために夜間の自動車のヘッドライトに反応してしまい、交通事故で全国的にその数を減らし、隣県長野県ではすでに絶滅してしまったのではないかとと言われるほどにその数を減らしてしまっています。

タガメやオオムラサキ、その他にも、オオクワガタやゴマシジミ、ヒメギフチョウ、ゲンジボタルなどなど、ヒトが農的な暮らしを続けてきた期間が長いこの地域には、ヒトともに暮らすことが遺伝子に刷り込まれた、俗に言う里山に暮らす貴重な生物がたくさん生息している全国でも珍しい地域です。

そしてこうしたヒトの暮らしとリンクした里山に暮らす生物たちの多様性がいま、全国的に失われつつあり、地方が全国的に過疎化する中、農的な暮らしをするヒトが多いこの地域ならではの希少生物が失われることのないように調査し、十分に注意をはらう必要があると思います。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に両生類・爬虫類・昆虫類等）（3/3）

どうしても必要な道路である、というのであれば、少なくともこれらの多くの里山に暮らす生物たちに与える影響をしっかりと調査し、極力影響の出ない方法で、時には、未来に向けて本当にこの道路が必要かどうか、精査し決断してほしいと思っています。

- オオムラサキは、環境庁が自然環境を測定する目安の指標昆虫の一つとして選んだ国蝶です。そして北杜市長坂は、全国的に有名なオオムラサキの生息地であり、日本で一番生息地が多いと言われている地域です。この貴重なオオムラサキは、諸々の自然環境の条件が整わないと生息ができません。クヌギ林が多く残っていること、水辺にエノキが多く生えていること、冬は寒く乾燥が少ないことなどの条件によって初めて生息が可能と言われていますが、これら以外にも多くの微妙な条件によって初めて生息が実現しているものと思われます。工事により自然環境に少しでも変化が生じることによって、この貴重なオオムラサキの生息にどれだけの影響が出るのかを、具体的かつ詳細に調査し、影響を出さないための実現可能な方法を具体的に講じてください。
- 山梨県の調査区域には、10目77科390種の昆虫類の生息情報があり、山や沢が深いことから昆虫類は豊富である。重要な昆虫類において長野県では指定されているホタル科が山梨県では指定されていないが、山梨県の調査区域である西川沿いで本人が直接、確認している。当該方法書において、重要な種等の状況の調査における調査地点及び調査期間等は「生息する可能性の高い場所」及び「確認しやすい時期」と設定が曖昧である。ホタルのモニタリングは初めに調査区画の設定を行う。調査区域は標高差が大きいとの特徴を有しているため、標高100m毎の調査が必要である。同時に、各区画での調査方法として、ある定点から区画内をカウントする定点法と、区画内を踏査してカウントする踏査法の両法での調査をゲンジボタルは5～6月、ヘイケボタルが6～8月と年2回、気候条件の異なる日において最低5年以上、対象地域の全ての河川で行う必要がある。山梨県の調査区域には、水田周辺において重要な種が確認される可能性があるため注意して調査を実施すること。水田周辺には山梨県の重要な昆虫に指定されているゲンゴロウが生息している。調査地域に関しては、調査区域は標高差が大きいとの特徴を有しているため、標高100m毎の各標高を代表する水田での動物に関する調査が必要である。また一概に水田といっても水路、ため池、水田及び農道・畦畔で構成されるので、全ての場所での調査が必要である。水路は用水路3地点と排水路3地点の計6地点、ため池は1地区あたり最低1地点、水田も最低1地点、畦畔も最低1地点の合計9地点以上の調査が必要である。調査期間はゲンゴロウの生活史から、5～6月の卵期、6～8月の幼虫期、6～9月の蛹期、通年の成虫期より2ヶ月毎に気候条件の異なる日において最低5年以上、対象地域の水路、ため池、水田及び農道・畦畔の全てで行う必要がある。
- 蛍がみられる場所がたくさんあります。蛍の生息に必要な環境を守れるのか危惧しています。水質への影響、大気、騒音、振動などによる複合的な観点からの調査をお願いします。
- 北杜市はオオムラサキ生息数が全国1位です。その生息実態を調査し、保全策を講じて下さい。
- ルート帯の森林で、蛍を見かけます。場所は高根町堤西川沿いの森。季節は、6月～7月ごろ。ここ山梨でもあまり見かけなくなった蛍。水の綺麗な北杜市と謳っていらっしゃるのならば、道路建設によって蛍の住む場所が壊されることの無いよう、各工法について調査検討してください
- 私は、後世に生きる子どもたちに豊かな自然を残せるだろうかと危惧しています。旭山周辺は、蛍がたくさん見られます。蛍の生息に必要な条件を損なわぬよう、水質、大気、騒音、振動、全てにおいての調査をお願いします。すべての工法で、上記について調べてください。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に両生類・爬虫類・昆虫類等）

- 動物に係る調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-21 に記載しています。
- 両生類・爬虫類・昆虫類については、頂いた分布情報等を踏まえ、既往の環境影響評価における調査手法を参考にして、必要に応じて専門家の助言を得ながら調査、予測及び評価を行います。
- 両生類・爬虫類・昆虫類の調査時期については、調査地域に生息する可能性がある種の生態的特徴を踏まえ、可能な限り多くの種を確認できる時期に調査します。  
調査の時間帯については、種によって活発に行動する時間帯や、個体や痕跡に遭遇する可能性が高い時間帯が異なるため、基本的に、昼間を中心に調査しますが、昆虫類や爬虫類は夜間に活動する種が多いと言われていきますので、生態的特徴を踏まえて、時間帯を設定します。  
調査地域については、環境影響を的確に把握できる範囲として、「技術手法」に記載のとおり、動物は事業実施区域から約 250m の範囲を基本として設定します。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(4) に記載しています。
- 予測にあたっては、重要な種等の生息地が消失・縮小する程度や重要な種等の移動経路が分断される程度を把握し、それらが重要な種に及ぼす影響の程度を、科学的知見や類似事例を参考に予測します。  
予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。
- ニホンミツバチについては、頂いた分布情報等を参考にして、調査、予測及び評価を行います。  
ホタル類については、当該地域には、ヒメボタル、ゲンジボタル、ヘイケボタルが生息している可能性があり、ホタルは夕方から夜間の時間帯に発光する生態であるため、必要に応じて専門家の助言を得ながら、調査の必要な項目・回数・時期を含めて、実施を検討します。  
オオムラサキの生息地及び食樹のエノキ等とその生育地については、頂いた分布情報等を参考にして、現地調査により消失・縮小する程度を把握し、オオムラサキの生息に及ぼす影響の程度を、科学的知見や類似事例を参考に予測します。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（動物、植物、生態系：主に外来生物等）

## ●事業の環境影響評価項目について

【地表式】（盛土構造）の場合は、どこからか土を持って来ると思われますが、その土壌に含まれる動植物の調査とそれらが盛られた地域での動植物の生態系に影響を与えることが無いかの評価が追加必要ではないかと考える。

## ●外来生物への対応

①外来植物、テッポウユリ、タカサゴユリ、アレチウリ、ニセアカシア、ニワウルシ、セイタカアワダチソウ、オオキンケイギクなど外来種ではなく非常に繁殖力の高い植物が中央高速道路双葉から葦崎 IC の道路法面に繁茂しています。このような植物は車や人の移動、自然の風力による移動など考えられます。よって八ヶ岳区間においても繁殖が懸念されます。

②一方外来動物としては、ブラックバス、マツクイムシ（松くい虫）など非常に繁殖力の強い動物が出現しています。ともにこれらは人為的な行動に伴うものともいわれています。

そこで現況の勢力範囲を把握することも大事です。

## ●この度、中部横断自動車道建設にかかる意見書を提出させていただきます。以下、僕が気になっている点です。

外来種の影響について高速道路を建設することで、物流にかかる点で自然環境の影響を受けると思われます。例えば、港から運ばれてくる貨物を移動する際に当高速道路を通過する場合、外来植物の種子、及び外来種が道路に落ち、その地域の生態系にも大きな影響を受ける可能性はないのでしょうか。どういった国から貨物が運ばれてくるのか、それはどんな動植物か、また、そうした事態が起きた際、在来種へ具体的にどのような影響があるのか。そうした検証を具体的に長期にわたりおこなうことが必要であると考えます。過日起きたヒアリの被害が八ヶ岳南麓へ広がることだって十分に考えられるはずですが、また、現在蔓延している豚コレラ、鳥インフルエンザなどの拡大にも繋がってしまう恐れはないのでしょうか。そのような調査を強く求めるのと同時に、その検証結果の公表を求めます。

環境影響評価（動物、植物、生態系：主に外来生物等）

- 動物及び植物、生態系に係る調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-21～23 に記載しています。
- 確認された侵略的外来種については、今後実施する調査において、記録を残すものと考えています。  
また、事業実施により、侵略的外来種の生息・生育域が拡大することによる在来種等への影響については、既往の環境影響評価における調査手法を参考にします。  
なお、事業実施段階においては、「特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律（平成十六年法律第七十八号）」に基づき、特定外来生物の運搬・播種等を行わないよう適切な措置を講じます。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（景観、人と自然との触れ合い活動の場）（1/8）

- 長坂～八千穂の中部横断自動車道ルートについての環境保全の見地から意見を提言致します。2018年9月19日付の山日新聞のルート調査の記事を見ておりますが、これより以前にも私も長坂～八千穂間のルート案について長野、甲府国交省事務所と内閣府、国土交通大臣にも提言書を送っております。山日新聞に発表された案の問題点について3点程あります。

第1に国立天文台野辺山太陽電波観測所の近くを通すことは、光の害及び振動による害が観測所の業務に悪影響を与える可能性が有ることです。私の案ですとずっと離れた所にトンネルを通す案ですのでこの精密観測に与える影響は少なくなると考えられています。

- 周囲の景観が壊されるとする度合いや、受忍限度はそれぞれであることから、完全な賛成は得られませんが、可能であれば人家のない山を切り通すか、トンネル化すれば少なくとも眺望は保てると思います。
- 環境面から言えば、ルート上の山梨県高根清里地区は畑作を中心とした風光明媚な原風景が広がっており、これは清里が観光地と存在する理由の一つでもある。

## ●景観について

私の家は1kmルート帯の真ん中に位置しています。28年前、山登りが趣味だった私はここの風景に魅せられて移住してきました。八ヶ岳南麓のなだらかに開けたこの土地からは、八ヶ岳はもちろん南アルプス、富士山、茅ヶ岳、金峰、瑞牆(みずがき)など山々に囲まれた美しいところです。

外国旅行をした人の話でも、ここは素晴らしいところ、世界にも誇れるところ、と云うことです。南麓(八ヶ岳の)になだらかに、これほどのスケールで存在するのは珍しいそうです。私は、四季おりおり自然は厳しい時もありますが、それを含めて楽しみ癒されております。

北杜市では何ら不便は感じていないのに、この美しい景観を壊す、そして北杜市のかげがえない財産を大なしにする高速道路を建設することには反対です。また、ある日突然ここがルートになりました、と言われ、道路が家の前なのか、後ろなのか、家が潰されるのかわかりませんが全く理不尽としか言いようがありません。公共の福祉のためと言われても、その中身の説明は尽くされているとは思っていません。納得できません。

最後は土地の強制収用までいく多大な権力を行使するのですからその説明責任、住民合意は不可欠であると考えますが、山積みの問題を残しており説明責任が果たされていないし、住民は納得していません。

しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、景観については次のような調査を求めます。

- ① ここがどのような工法で行われるのかを明らかにし、道路を遠景、近景から俯瞰した場合の景観を複数の地点から調査をし、どのような景観になるのか具体的に示すこと。
- ② その景観が客観的に許容される範囲なのかは、住民も参加し判断すること。

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

## 地域特性について

八ヶ岳南麓は全国でも日照時間が長い地域で、陽当たりのよい南斜面が多いために所構わず虫食いだらけのように森林が次々と伐採され、住宅に隣接してたくさんの太陽光発電設備が設置されています。その数は2019年3月で50kw未満の施設1750、50kw以上の施設は57にのぼり、今後設置が予定されているのは1300カ所以上です。

このように多くの地上設置型太陽光発電設備がすでに設置され、これからも多くが設置されようとしている地域に新たに高速道路を建設することにより、様々な問題が引き起こされることが予想されます。それは、太陽光発電施設の設置により既に多くの森林が伐採され八ヶ岳南麓の自然環境に大きな影響を与えている現状を、さらに悪化させることへの懸念です。

高速道路建設は、個別の太陽光発電施設の設置よりもはるかに規模が大きく、それ故より多くの悪影響を八ヶ岳南麓の自然環境と景観、生活環境に与えることになることは、容易に予想がつきます。従って、この高速道路建設の事業者は太陽光発電施設の設置に加えて新たにこの地域に高速道路を建設することで、住民の生活環境に対してどのような影響を及ぼすことになるのかを調査する必要があります。

また、これは景観の面からもさらに検討し、調査する必要があります。

従って、今回の環境影響評価の方法書には、「地域特性」として太陽光発電施設の設置を加え、そして高速道路を建設する予定地域内にどれくらいの規模の太陽光発電施設がどれほどあるのか調査することを求めます。

## 環境影響評価（景観、人と自然との触れ合い活動の場）（2/8）

更に太陽光発電施設と高速道路が併設される地点では、それが景観にどのような影響を及ぼすのかの調査・予測を求めます。

- 長坂インター北側の金生遺跡・谷戸遺跡から見る富士山方面の風景は、視界がひらけ、人工物が目立たない素晴らしい写真スポットです。せっかくの風景が無機質なコンクリートで台無しにならぬように配慮して下さい。（中学・高校生でもこの場所が好きだと言っている風景です）

⑧ 高根町の船形神社の南の田園から見る甲斐駒ヶ岳への落日の風景も心に響く美しい情景です。自然のまま太古の昔から同じように人間が感動してきただろう景色です。道路によって失われることが無いようお願いいたします。

- 方法書では景観について、景観資源として42ヶ所、主要な眺望点として26ヶ所が挙げられており、これらの景観資源への影響や、眺望点からの影響の変化を検討することによって、景観への影響を判断することになっている。また人と自然との触れ合いの場についても50ヶ所の場が選定され、それらの場が中部横断道によってどのような影響を被るかを検討することによって、影響の有無を判断することになっている。

しかしながらこれらの限定された場所だけの調査で、景観や人と自然の触れ合いの場への影響の有無やレベルを判断するという方法は、基本的に誤っており、アセスとしては不十分、かつ不適切なものである。なぜなら、八ヶ岳山麓はそれ全体がどこもかしこも良好な景観を保持しており、同様に良好な人と自然の触れ合いの場を保持しているからである。

指定された場所は、考えてみると、観光客などが注目する特定の場が多い。観光客は、おおむね一回性の、或いは少ない回数の訪問客である。大事なのは、建設される道路の沿線に住む、住民たちの視界であり、行動する場であるということだ。住民たちが今後、日常的にどのような景観の中で暮しどのような形で自然と触れ合う場所が確保されるのかということである。このアセス(方法書)には、そうした視点が欠落している。その欠落を補うための提案を以下に記しておく。

一つは、視点場を住民の日常に置くことである。住民の中には、この八ヶ岳南麓の景観が気に入って、ここに移住したものも多い。従って、視点場は景観資源や特定の眺望に限らず、各町の各集落に視点の場を設けそこに生活する住民が日常的に景観上どのような影響を被るかを明らかにしなければならない。そのためには、方法書にそれらの視点場を取り込む必要があり、それは数百、場合によってはそれ以上を数えることになるかもしれない。またこれについては住民への聞き取りも必要である。

次に、アセスの景観や人と自然とのふれ合いにおいては近景の場合が無視されがちである。眺望上の被害が生じるのは、施設の直近に住み、生活を営む人たちにおいてである。したがって問題になるのは、0m~200mくらいに住む人たちの景観や自然とのふれ合いである。上記の集落に住む住民の視点場も、この範囲を特に重視し、そこで眺望の変化、自然とのふれ合いの変化を調査し準備書に記述せねばならない。

またもう一つ、八ヶ岳山麓の景観が最も注意されねばならないのは当然であるが、該地に住む住人は、富士山や南アルプスも重要な山岳景観である。従ってそれらの眺望がどうなるのかも、上記二点に基づきながら、検討されねばならない。

概して、この方法書はまことに杜撰である。俗に言えばスカスカである。国交省ともあろう者が、このような杜撰なアセスによって、事業を進めるのは、信じ難い。

リニアのアセスも史上稀に見る杜撰なもので最悪のアセスだと思っていたが、今回のアセスは、それを上回るのではないかとさえ思われる。その恐ろしく杜撰なアセスをそのまま借用して、都市計画決定権者として山梨県がこれを履行することは行政府としての責任が問われなければならない。このようなアセスのレベルで着工に向けて事業を進めようというのは行政として恥とせねばなるまい。厳しく反省を求め、改善を促しておきたい。

- 景観について

八ヶ岳南麓の特有の景観が道路建設で悪化することが明らかであるが、眺望の調査はどのような観点から行われるのか明らかにしてほしい。

- 「景観及び人と自然との触れ合いの活躍の場」の項目について

方法書では、山梨県の景観資源として42カ所、主要な眺望点として16カ所、人と自然との触れ合いの場については50の場が選定され、それらが中部横断自動車道の建設によってどのような影響を受けるか調査して判断しようとしています。しかし、工事の盛土や橋桁によって影響を受けるのはそのピンポイントの地点だけではなく、もちろん中部横断自動車道から0~100メートル以内の住民のみならず、北杜市民や観光客は中部横断自動車道が視覚に入る範囲を車や徒歩で通る度に破壊された景観や自然環境、目障りな橋桁を否応なしに見せつけられる事になります。調査計画(案)(その他の環境要素1/2)によると、特に北杜市内では90%以上が橋、又は高架構造になるのではありませんか?パーセンテージをはっきりと教えてください。

## 環境影響評価（景観、人と自然との触れ合い活動の場）（3/8）

私は八ヶ岳南麓の山岳景観と豊かな自然環境に惹かれて東京から〔個人情報〕で移住してきました。ご存じの通り北杜市は移住先としてとても人気の高い地域です。山岳景観と名水、温かい人情にふれ田舎暮らしを満喫しています。しかし、現在でも無秩序に建設され続ける太陽光パネルに加え、今後この中部横断自動車道の建設によってますます自然が破壊されたら、今後、移住希望者に見向きもされなくなってしまうですよ。現に北杜市は2018年小さい町（人口10万人以下）ランキングで移住先人気1位だったのに2019年には、ベスト3にも入っていません。一度壊してしまったら、自然も生態系も元には戻せません。私は不必要な中部横断自動車道の建設に反対します。環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ありません。

- 甲武信ユネスコ・エコパークに登録された地域に位置する「海岸寺」について、自然と人間との調和の観点から、「海岸寺」に高速道路が通ることについて、地域の人々や檀家の人々がどのように考えているのか、アンケートをとって公表してください。

1500年近くの歴史を持つ「海岸寺」は海拔1000mに位置するので、道路がトンネルになる可能性があります。その場合水枯れや断水に対する対策についてお示しください。

八ヶ岳南麓は、その景観によって観光地としての価値を持っています。沿線住民はもちろんのこと、観光地全体に与える影響について、どのように考えますか？

- 世界へ誇るこの地の景観そのものに価値がある。日本全土を見渡しても稀有なエリアであり、将来にわたって大きな日本の資産であることは間違いない。古都京都やアスペンや世界中にある価値あるエリアの一つとして保全するという視点を持って評価して貰いたい。短期的な経済合理性での評価は時代を経れば価値観も変わってくる。GDPよりハピネス指数に重きをおかれ、国民のコンセンサスとなる日はそう遠くないであろう。この視点から見ると、高速道路そのもの橋ゲタ等を含めた存在そのものが、景観価値を低下させる。長期的にこの地の資産価値を低下させ、大きな予算を投下した上に、経済的にもマイナスな効果を生むことになる。

- 当該地域にはスターウォッチングサイトが存在するので「夜空の明るさ」に関しても調査しなければならない。

- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。

「景観及び人と自然との触れ合いの活動の場」の項目について

方法書には、景観資源として42カ所、主要な眺望点として16カ所が挙げられており、これらの景観資源がどのように影響を被るかとか、眺望点からの景観がどのように変わるか、という検討をすることによって、景観への影響を判断しようとしています。

しかしながら、この方法書の方針は誤っています。なぜなら、八ヶ岳南麓は、中部横断自動車道の沿線すべてが、景観が良好な場であり、また人と自然が触れ合う場であるからです。また景観は、八ヶ岳だけを対象とすることは許されません。なぜなら、計画路線沿線からは、南アルプスや富士山といった山岳景観も重要な景観として存在しているからです。つまり、沿線住民の見渡す四方の景観全体を対象として取り上げ、調査する必要があります。それを是非検討項目に加えてください。

また上記の選定された場だけで調査することには、もう一つの不備があります。それは、それらの場では、中部横断自動車道を近景として取り上げるケースがきわめて少ないか、無いに等しいからです。道路の建設によって、盛土や橋桁によって景観上の影響を受けるのは、0～100m以内の住民です。すなわち、景観の変化や影響は、沿線の住民の立場に立って検討する必要があります。是非、眺望点を各集落に設けてください。

私は北杜市高根町西割に住んでいる住民ですが、都市計画道路の建設によって、私が日々楽しんでいる山岳景観や自然景観がどう変わるのか、大変心配しています。つきましては私の住んでいる地点を是非眺望点に加え、さらに方法書が指定している景観資源だけでなく、私が日々楽しんでいるそれらの景観も重要な景観資源として検討することを、強く要望します。

- 「景観及び人と自然との触れ合いの活動の場」の項目について

方法書には、人と自然の触れ合いの場について50カ所の場が選定され、それらの場が中部横断自動車道の建設によって、どのような影響を被るかを検討することによって、人と自然の触れ合いの場がどうなるかを判断しようとしています。

## 環境影響評価（景観、人と自然との触れ合い活動の場）（4/8）

しかしながら、この方法書の場の選定は誤っています。なぜなら、方法書では「大泉村ハイキングコース」という記載がありますが、「大泉村」は13年前に他の町と合併して「北杜市大泉町」となりました。ということは、方法書で使用している地図及びデータは13年以上前の古いもので、その後の変化を十分に反映したものとは言えません。

従って、この項目に関しては、まず最新のデータに基づいて選定する必要があります。

八ヶ岳南麓は、中部横断自動車道の沿線すべてが、景観が良好な場であり、また人と自然が触れ合う場です。それを是非検討項目に加えてください。

また上記の選定された場だけで調査することには、大きな不備があります。それは、それらの場以外でも、地域住民の努力により自然との触れ合いの活動の場が増えている現実があるのです。例えば建設予定地沿線の「道の駅南きよさと」では、毎年5月のこどもの日に開催されるイベントには、県の内外を問わず多くの人が参加し、様々なイベントを楽しんで交流を深めている事例があります。

中部横断自動車道の建設による自然との触れ合いの活動の場の変化や影響は、沿線の住民の立場に立って検討する必要があります。

私は北杜市高根町に住んでいる住民ですが、中部横断自動車道の建設によって、地域との触れ合いがどう変わるのか、大変心配しています。つきましては私の住んでいる地域を自然との触れ合いの活動の場に加え、検討することを、強く要望します。

- 景観への配慮、そのための影響評価は、全国レベルで優れた景観を誇る八ヶ岳南麓地域を横切る高速道路建設計画ですから、それなりの説得性ある方法・条件が求められると考えます。調査計画案（景観）に示された調査ポイントだけでは景観に対する影響の評価としては不十分だと思います。また、三つの調査項目が記載されていますが、表現が抽象的で、評価の客観性が確保されていないようにみえます。景観への影響を肯定的に評価するか、逆に、否定的に評価するか、どちらにも“転ぶ”基準ではないでしょうか？

- 山梨県の調査区域には清里高原を中心とした八ヶ岳高原が広がり、八ヶ岳や溪谷・滝・湧水等、主要な眺望点及び多数の自然景観資源が分布している稀有な地域である。この優れた景観を目的に多くの移住者が定住している。本人もこの景観を目的に東京より移住してきた経緯がある。しかし当該方法書の景観に関する対象が観光客にのみ特化しており、定住者への考慮がなされていない。専門家等による技術的助言の景観においても「主要な眺望点だけでなく生活眺望点が重要であり」との助言があることから、生活者の景観を無視してはならない。しかし当該方法書の調査地域は「主要な眺望点が存在する地域」と設定しており、生活眺望点を無視している。加えて北杜市が選定した眺望点は低標高の場所に集中しており、選定場所が9ヶ所と非常に少なく、高標高を含めた生活眺望点の選定及び追加が必要であり、生活眺望点の選定には、対象地域内住民の参加が必要である。

当該方法書において、調査地点及び調査期間等は「主要な眺望景観の変化が生じると想定される地点」及び「主要な眺望景観が当該地域において代表的なものとなる期間、時期及び時間帯」と設定が曖昧である。

調査地域に関しては、調査区域は標高差が大きいとの特徴を有しているため、標高100m毎の各標高を代表する主要眺望点及び生活眺望点において各10地点以上の調査が必要である。

調査期間は季毎に気候条件の異なる日に加え、霧が発生した日において最低5年以上、主要眺望点及び生活眺望点の全ての場所で行う必要がある。

山梨県の調査区域は、山梨県北西部に位置し、八ヶ岳中信高原国定公園を中心とした高原レクリエーション地帯となっており、湧水や溪谷をめぐるハイキングコースやキャンプ場、乗馬のできる牧場、スターウォッチングサイト等が多く見られるが、当該方法書の主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布の活動の場一覧（山梨県）においては、ハイキングコース11ヶ所、サイクリングコース1ヶ所、キャンプ場9ヶ所、バードウォッチング1ヶ所、スターウォッチングサイト2ヶ所と非常に少なく、活動の場の設定が不十分である。また牧場の設定が行われていないことに代表されるように、活動の場の設定先は公共施設が主であり、個人経営の活動の場の設定が皆無であることが問題である。

前述の問題を踏まえ、公共施設に加え、個人経営のハイキングコース、サイクリングコース、キャンプ場、バードウォッチング施設、スターウォッチング施設の全てを列挙し、各施設の責任者及び使用者の意見を反映させる必要がある。

更に当該地域にはスターウォッチングサイトが存在するので「夜空の明るさ」に関しても調査しなければならない。

## 環境影響評価（景観、人と自然との触れ合い活動の場）(5/8)

- 次の眺望点からの現在の眺めと建設後のそこからの眺めの予想図を示して下さい。  
表 5-1-52 中の眺望の良い場所「Y16 から Y26」は地図上で「市選定」と書かれており、ほとんどがルート上、或いは直近です、また「Y9 八ヶ岳高原大橋」は「観光道路上の眺めの良い場所」、「Y13 金生遺跡」は「集落周辺・寺社等地域に密着した眺望の良い場所」でこのふたつもルートの直近か極めて眺望に影響があると思われるます。  
表 8-3-20 の予測の手法の中に「主要な眺望景観の変化については、フォトモンタージュ法等の視覚的な表現方法により、眺望景観の変化の程度を把握します。」とありますので、これらの眺望点からの現在の眺めと建設後に予測される図を、影響が少なく見えるようなフィルターはかけずにきちんと示して下さい。
- 私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。  
  
人と自然との触れ合いの活動の場について  
八ヶ岳南麓は標高が高く、空気が澄んでいるため天体観測に適した場所で、県外からも多くの人が星を見に訪れます。都会では見るができなくなった天の川もこの地域ではくっきりと見え、きれいな星空に感動する人も多いです。  
私の家の近くにも、天体観測するために家屋を立てて天体望遠鏡を設置している家があり、高根町清里では、ペンションに天文台を設置し、星空観察を特徴としているところもあります。また、長野県との県境近くには野辺山の天文台があります。  
高速道路の建設で、道路に設置される照明や自動車のライトにより天体観測に多大な影響が出ることを懸念しています。それ故、これらの場所だけでなく高速道路建設予定地全域で、天体観測にどのような悪影響が出るのか調査することを求めます。
- 八ヶ岳南麓の美しい景観は山梨県の大きな観光資源であり、そこに暮らす住民にとっては日々見るたびに感動を受ける景色です。観光ポイントだけでなく、南麓に生活する住民の視点から眺望を守る調査を求めます。
- (仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1 号双葉、韮崎、清里線環境影響評価方法書について「住民説明会」令和元年 8 月の資料を拝見して、一年の内、多くの時間を別荘(大泉町)で過ごしているものとしての意見を申し上げます。  
全体として、別荘に、移住、又は、休日を過ごす、都市部(首都圏)からの人の大切にしたいものは、自然の中の静かな空間です。清里駅周辺を除くと、清里、大泉町には、特別な観光施設は少なく、利便性よりも、清流、空気よさ、を目的に、家屋を所有しています。そのような価値観から、計画書で最も違和感を覚えるのが、景観 1/2 で、調査地点として、・谷戸城からの田園風景と金生遺跡・高原大橋から...・長澤の鯉のぼりと花の森公園・津金の三代校舎... 他観光拠点があげられていますが、別荘地に居て、住民税、固定資産税を納めている人々は、これ等の観光拠点は、一度行けば以後利用することはまれで、むしろ、家屋所在地の環境、家の庭から高架橋が見える等の悪化をきらいます。  
調査地域を特定の点ではなく、居住者の家屋、別荘からの眺望、騒音の影響を面として、広く調査していただきたく。お願い致します。
- 景観/現在は家の正面に八ヶ岳が見え毎朝感謝しているが、この眺望をダメにすることはないか、そのための調査や手続きはどうか？
- 方法書では、42 か所の景観資源、眺望点として 16 か所、人と自然の触れ合いの場として 50 か所が挙げられていますが、八ヶ岳南麓は、沿線全てが景観良好で人と自然が触れ合う場所です。また、景観は八ヶ岳だけを対象とするのではなく南アルプスや富士山等の山岳景観も重要です。景観の変化や影響は沿線住民の立場に立って検討してください。各集落に眺望点を設けてください。
- 子どもの頃から、八ヶ岳や南アルプス、富士山を眺め、親しんできました。  
都会では見ることでできない貴重な植物や動物に触れることができたのも、北杜市ならではの思いです。その景観や環境を悪化、破壊してしまう高速道路は、北杜市には必要ないと感じています。  
景観資源についての調査をより丁寧に行ってください。他のどの都道府県にもないすばらしい景観をどう保護していくのか、より詳しく調査、考察された方法書を求めます。

## 環境影響評価（景観、人と自然との触れ合い活動の場）（6/8）

●八ヶ岳南麓は日本でも有数の美しい景観を誇る地域です。その景観を支えるのはさわやかな空気、おいしい水、可憐な山野草や小さな生き物たち、森に住む大小の動物たち、空を飛ぶ野鳥や虫たちです。縄文の昔からこの豊かな土地で星や月を見、自然を享受してきた人間達が、近代になって自身の便利さのために他の生物を次々と滅ぼしながら自然を破壊してきた罪は大きい。必ずや人間自身に振りかかってくる。これ以上人間の便利さ、効率のみを考えた行為はしてはいけません。地球の悲鳴が聞こえるようです。中部横断自動車道の建設によって、失われてしまうものについて長い視野で調査し考えて下さるよう、お願いします。

●景観について、八ヶ岳南麓は全国でも有数の南側の開けた高原で、かつ首都圏にも近く、移住者や別荘が相当数にのぼります。その多くは豊かな自然と富士山、甲斐駒はじめ四囲の山並みの景観に魅かれて来ていると思います。

方法書では、「主要な眺望点」「主要な景観資源」についての調査しか言及していません。それが全てですか。方法書によると住居は一応「保全」対象だが、「眺望」については全く無視しているとしか読めません。最近では眺望権や景観権も保護すべきとする考えが強まっています。「専門家による技術的助言」にもあるように生活眺望点はどのように位置づけるのか明らかにして下さい。前述したように私たちは、生活点からの景観がここに本拠を置く重要な価値となっています。無視は絶対許せません。従って少なくとも、南麓ルート全域に亘り道路構造に応じた1キロ幅内での眺望の変容を調査し、眺望の変容を避けるルートとして下さい。またこのルート周辺に残る林や森林は市街地域に残る貴重な緑で、次の世代に引き継がなければなりません、絶対に残して下さい。

●『環境景観について』

今後この都市計画道路ができる事により、ここ北杜市の美しい景観が失われていくことの無いよう、観光者目線の景観シミュレーションだけでなく、この景観が好きで居住している方々の住民目線での景観シミュレーションを専門家の意見も踏まえて調査をお願い致します。

景観とは、自然の歴史とそこに居住している人々の歴史を象徴しているものです。景観を読む事により、その町の自然の歴史や人々の歴史もわかります。

北杜市は、移住者の多いとても魅力ある町です。

移住を決意された方々は自分の人生を心地よく暮らすために住みたい町を常に探しています。

移住を経験された方々は、今後の北杜市の環境が悪化する事を予測し更なる移住を考え始めています。

移住を経験された方々は、年齢や家族構成などで生き方（住み方）を変えられる事を知っていて一度、移住を経験すると居住地を変える事に対してあまり負担に思っていないようです。

最近では、この都市計画道路の計画を機会に年齢の高い方々は病院へのアクセスなど老人でも暮らしやすい町への移住、若い方々は身軽なので新たなる魅力ある町へ居住先を変える事を簡単に決断できます。子育て世代の方々は、子供に良い環境を与える事を優先し検討し始めています。

実際、家を建てる予定を中止し今後の様子を見ている方もいます。

今後は、ネットの普及などにより定住しなくても仕事ができる環境はますます整ってきます。

この都市計画道路により北杜市の環境が悪化するのであれば、この北杜市を離れ移住を考えている方々の話によく聞きますし、今後の居住地をどのようにするかと聞かれる事が多くなりました。

住民目線で美しい景観で、ある事や環境の整った地域は、観光に来た方々にも美しく感じられ、また訪れたいと思わせる町である事は、ここ北杜市へ移住したいと思わせる事と同じではないでしょうか。

環境保護への姿勢で、ここ北杜市の価値が上がると予測されます。

首都圏からのアクセスも良く景観や環境に配慮された町という事は北杜市民にとって誇りになるのではないのでしょうか。

そして住民が誇りを持つ事により移住者が増え、人口減少、少子高齢化の歯止めになりここ北杜市への移住者が見込めると予測します。

●「景観及び人と自然との触れあいの活動の場」の項目について

方法書には、景観資源として42カ所、主要な眺望点として16カ所の景観がどのように変わるか検討し、景観へのえいきょうを判断しようとしています。

道路の建設により景観上の影響を受けるのは0～100km以内の住民です。景観の変化やえいきょうは、沿線住民の立場で検討する必要があります。

私は北杜市高根町村山北割地先に住んでおり、高根町村山西割地先に住居を移したいと考えています。

中部横断自動車道の建設によって、沿線住民の山岳景観、自然環境がどうかかわるのか、大変心配しております。

方法書の指定した景観資源だけでなく、住民の景観も重要な景観資源として検討することを、強く希望します。

方法書が杜撰で不備の多いものとして未熟な段階で発効しないよう、方法書に対する意見を提出する次第です。

## 環境影響評価（景観、人と自然との触れ合い活動の場）（7/8）

- 「景観及び人と自然との触れ合いの活動の場」の項目について、方法書には、景観資源として42カ所、主要な眺望点として26カ所が挙げられており、これらがどのような影響を受けるか、眺望点からの景観がどのように変わるか検討することにより、景観への影響を判断しようとしています。

また、人と自然との触れ合いの場について50カ所の場が選定され、それらの場が中部横断道建設によってどのような影響を受けるか検討することにより判断しようとしています。

しかしながら、この方法書の方針は誤っています。なぜなら八ヶ岳南麓は中部横断道の沿線すべてが、景観が良好な場であり、また人と自然が触れ合う場であるからです。また、景観は、八ヶ岳だけを対象とすることは許されません。南アルプスや富士山といった山岳景観も重要です。つまり沿線住民の見渡す四方の景観全体を対象として取り上げ、調査する必要があります。それを是非項目に加えて下さい。

さらにまた、道路の建設によって盛土や橋桁によって景観上影響を受けるのは、0～100m以上の住民です。景観の変化や影響は沿線の住民の立場に立って検討する必要があります。是非眺望点に各集落を設けて下さい。

私は、高根町村山北割地先に住んでおり、仕事場が高根町村山西割地先にある住民です。現在仕事場に新居新築を計画中です。私が日々楽しんでいる山岳景観、自然景観がどう変わるか大変心配しております。つきましては、私の仕事場があり、新居新築する予定地を是非眺望点に加え、さらに方法書が指定している景観資源だけでなく、私が日々楽しんでいるそれらの景観も重要な景観資源として検討することを強く要望します。

- 景観／これまでの経験から言うと、対象物までが遠い。ずっと近景のモニタージュを用意すること。主要な場所としては、浅川資料館、高根東小、同清里小、三代校舎ふれあいの里、南清里道の駅、海岸寺、金生遺跡、県道28号との交差するあたり。[施設名]。さらに地元の人たちがよく行き来し、散歩する小道、となり合うことになりそうな田畑といった地点を住民に聞いて選ぶこと。

つまりこの調査には地元民への問いかけが、絶対的に必要である。

最後に今の行政はどうしたのか。まだまだ土木行政から抜けられないのか。次々守らなければならない山梨の宝を壊そうとしている。南アルプスにリニア、八ヶ岳に横断道、盆地の優良農地に環状道、富士山にはまたまた登山鉄道。これではどうかしていると思えない。

- 5-85 景観及び人と自然との触れ合いの活動の状況について

①八ヶ岳南麓は国交省により日本風景街道「八ヶ岳南麓風景街道」として登録がされている。国土文化の再興に向けて、文化資源の保存や保護、活用だけではなく、美しい国土景観の形成、地域活性化や観光振興を有機的につなぐものであるとされている。指定されている地域に高速道路建設計画が含まれる。多くの住民、移住者と観光客は、この自然環境等に魅せられ生活を営み、癒される時間を過ごしている。国交省、山梨県はこの点においてはどのような調査を行うのか説明を求めます。

②方法書には、景観資源として42カ所、主要な眺望点として16カ所が挙げられており、これらの景観資源がどのように影響を蒙るかとか、眺望点からの景観がどのように変わるか、という検討をすることによって、景観への影響を判断しようとしている。また、人と自然の触れ合いの場について50カ所の場が選定され、それらの場が中部横断自動車道の建設によって、どのような影響を蒙るかを検討することによって、人と自然の触れ合いの場がどうなるかを判断しようとしている。こうした限定的な調査・評価を行わないように求めます。

③この方法書の方針は誤っています。なぜなら、八ヶ岳南麓は、中部横断自動車道の沿線すべてが、景観が良好な場であり、また人と自然が触れ合う場であるからである。また景観は、八ヶ岳だけを対象とするのではなく、計画路線沿線からは、南アルプスや富士山といった山岳景観も重要な景観として存在していることを重視してほしいと考える。沿線住民の見渡す四方の景観全体を対象として取り上げ、調査する必要がある。それを是非検討項目に加えるよう求めます。

④方法書での選定された場だけで調査することには、もう一つの不備がある。道路の建設によって、盛土や橋桁によって景観上の影響を受けるのは、0～100m以内の住民である。すなわち、景観の変化や影響は、沿線の住民の立場に立って検討する必要がある。八ヶ岳南麓の建設計画地域に限定せずに調査地点、眺望点を設定した調査・評価を求めます。

北杜市八ヶ岳南麓での高速道路建設計画による懸念について

一甲武信水の森ユネスコパークへの影響と懸念—ユネスコパーク（生物圏保存地域）は、「自然と人間社会の共生」を目的にした取り組みとされている。自然環境や地域資源を活かした持続可能な発展等がコンセプトである。自然保護活動の活性化、教育や経済への効果も期待される県のパンフレットには紹介されている。建設計画地に含まれていることに驚きを隠せない。この地域に限定せずに広く高速道路建設の強行による多大な影響を強く懸念する。調査・評価を求めます。

## 環境影響評価（景観、人と自然との触れ合い活動の場）（8/8）

- エコパークへの影響について過日、北杜市のある山梨県が南アルプスユネスコエコパークの認定を受け、移行地域に道路が建設される可能性もある状況において、エコパークの趣旨である「自然保護と地域の人々の生活（人間の干渉を含む生態系の保全と経済社会活動）とが両立した持続的な発展」がどのようにして達成されるのでしょうか。仮に北杜市において環境や生態系において大きな影響を受ける、となった場合は提携している他自治体への影響も計り知れません。徹底した調査を強く求めるのと同時に、その検証結果の公表を求めます。現段階において反対の声を、というわけにはいかないという理解ではありますが、仮に高速道路が完成したとして、その影響を受けるのは未来を生きる子どもたちであり、また声を上げられない動植物たちです。そうした、次世代、次々世代にツケを払わないため、慎重にかつ徹底した調査をして頂き、またリスクが伴う場合には建設凍結、といった英断も是非検討して頂きたく意見書を提出します。
- 高速道路を推進する立場で申し上げます。  
景観の観点から、斜面などを利用した植栽や高速道路わきに高木などを植樹するなど周辺景観になじむような計画をお願い致します。
- 高速道路の早期整備を願うとともに八ヶ岳周辺の前風景に溶け込んだ素晴らしい道路を造っていただきたいという視点で意見を申し上げます  
景観の観点から盛土・切土斜面などを利用した植栽や高速道路わきに緩衝帯を設けて高木等を植樹するなど、高速道路を森林で覆うことで周辺景観に十分なじむような計画をお願いしたいと思います。
- 中部横断自動車道を早期に着工してください。  
景観の観点から盛土、切土などに植栽や高木等を植えて森林で覆う様な道路を計画してください。  
防災の観点からも早期に開通出来る様国県市の担当者皆様ガンバッテください  
よろしく申し上げます
- （仮称）韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線の開通予定地域につきましては、近年南アルプスユネスコエコパークに登録された地域を含め、自然を住環境や観光等の商業の面からも重要としている地域があるため、環境影響調査につきましては厳格に行って頂き、必要であれば調査項目の追加等の対応をして頂きたいと思っております。  
同時に、環境調査の予定範囲は、建設予定範囲よりも広域にあることもあり、調査自体が余計に環境への影響を与えぬよう、無駄を省き決められた期間で効率的に進めていただきたいと思っております。
- 北杜市は、空気が澄んでおり、全国的にも星空が見やすい天体の観測にも非常に適した地域である。しかし、星空は照明等によって阻害されてしまうため、道路照明が光害とならないよう道路設置を想定した光の影響調査をお願いし、併せて公害対策にも配慮願いたい。
- 八ヶ岳高原大橋はCMに使われるなど観光地として利用されており、中部横断自動車道についても新たな取り組みにより地域の活性化に期待しているが、国道141号交差点から長野方面は夜空を観察する者や自然の空気を楽しみに訪れる観光客に商売している者が多く居るのでその市民への配慮を含めた影響評価を考えていただきたい。
- 高速道路の早期整備をお願いするとともに、既存の人家や集落の保全を守りよりよいルート選定をお願い致します。  
なお、景観などをそこなわない様、盛土、切土、斜面などを利用した植栽や高速道路わきに緩衝帯を設けて高木等を植樹するなど心掛け周辺景観に十分なじむよう計画をお願い申し上げます。
- さくらんぼ園は人と自然との触れ合いの場の植物園に該当するのではないかと、調査対象としていただきたい。

## 環境影響評価（景観、人と自然との触れ合い活動の場）

- 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場に係る調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-24～25に記載しています。
- 景観の調査時期については、「技術手法」を参考に、主要な眺望点の利用状況、景観資源の自然特性を考慮し、四季の織り成す要素を的確に把握できる時期として、春季、夏季、秋季、冬季の四季調査を考えています。具体的には、春季であれば桜の開花時期、秋季であれば紅葉時期、冬季であれば降雪時期など、季節特性を考慮して、適切に設定します。また、調査する時間帯についても、景観資源の自然特性を踏まえ、適切に設定します。
- 景観の調査地点とする眺望点は、地域特性で示した眺望点のうち、事業と景観資源が視認できるか否かを確認した上で、両方を視認できる眺望点を、調査地点として設定します。環境影響評価で扱う景観は、「技術手法」を参考に、観光資源となるような有名な眺望点や傑出した景観資源等からなる眺望景観だけでなく、地域の人々が日常的に利用している場所や地域の人々に古くから親しまれてきた身の回りの「身近な自然景観」についても、現地踏査、聞き取り調査を踏まえ、調査地点として設定します。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(5)に記載しています。
- 景観の予測については、「技術手法」を参考に、フォトモンタージュ法等により、眺望景観の変化を視覚的に表現する方法により行います。予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。
- 人と自然との触れ合い活動の場の調査地点は、「技術手法」を参考に、触れあい活動の場の利用性の変化、快適性を生じさせる範囲として、事業実施区域から 500m 程度の範囲内にある人と自然との触れ合いの活動の場とし、スターウォッチングサイトも含めた公園や日常的な触れ合いの場等を想定していますが、現地踏査、聞き取り調査を踏まえ、調査地点を設定します。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(6)に記載しています。野辺山天文台については、1km 幅の概略のルート位置を設定するにあたり、野辺山天文台から半径約 1km の範囲を「ルート帯検討」が不可能な範囲として回避しています。
- 人と自然との触れ合い活動の場については、予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。
- ユネスコエコパークについては、地域特性に追加し、調査、予測及び評価にあたり、適切に配慮します。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

## 環境影響評価（文化財）（1/2）

- 長坂町大八田の建設現場で、基礎工事前の遺跡調査で人骨が出て来ました。谷戸城近くの土地でも遺跡が出ました。この辺りは昔から人が住みかとしていた跡が多いので詳細な調査をお願いします。

旭山は城（山城）であるため地形が重要な意味を持っています。堀の跡や門の場所が失われることが無いよう、充分な調査をお願いします。

- 文化遺産・宗教施設と、欲の塊である高速道路は共存できないと私は考えます。

## ●文化的価値

村山六ヶ村堰が世界かんがい施設遺産に選ばれるほどに、人々の知恵と工夫と、保持管理してきた歴史そのものがこの地域のかげがえのない資産です。

上記の地域の川と、その周囲の森林帯は現在地域住民が手入れをしながら良い状態を保っています。

ゲンジボタルが明滅する夏の風景はかつては日本中どこにでもあったものですが今では貴重なものとなっています。

50年後、100年後の人々に誇れる村山六ヶ村堰のような治水工事が新規道路建設には不可欠です。よろしくおねがいたします。

- 道路建設予定地には、たくさんの遺跡が予想されます。

現に、山梨県北杜市大泉町谷戸寺金生に所在する金生遺跡は国指定の史跡です。

道路建設予定地に存在すると考えられる文化財の調査、保管、管理はどのように行うのか、私たちにもわかるように具体的に示して下さい。

- 文化財に関する調査については、北杜市地域は縄文中期の遺跡が多数発見、発掘されています。事業実施区域から500m以内には、未発見の縄文遺跡が潜在的に存在しているはずですが、工事がはじめてから遺跡の存在が確認されたとしても、ときすでに遅しです。道路建設計画地のベルト地帯にどの程度の遺跡分布が在りうるのか、事前の調査が必要だと考えます。縄文中期にこの地域一帯がどのような役割を持っていたのか、現在でも調査、研究の途上にあるわけです。標高のどのあたりが上限かがわかれば、当時の気象環境、縄文人の生活状況などが予測されます。文化的にも大変貴重な調査となるものです。北杜市の教育委員会内で鋭意発掘調査を進めています。考古学の観点からも、調査には力点を置いてほしいものです。

その他はとりあえず省きます。多数の市民が、それぞれに貴重な意見を提出していることと推察します。主権者国民の声をおざなりにすることなく、調査方法を充実させ、時間を惜しまずに、しっかりと、説得力ある結果報告を作成してください。

冒頭に書きましたとおり、本来、わが国の財政状況、経済的特徴などから、高速道路建設は時代遅れだと考えます。限りある予算をどこに、どう振り分けるのか、日本は今、岐路に立たされているものと認識しています。熟慮に期待します。

- 山梨県の調査区域には「山梨県文化財保護条例」、「北杜市文化財保護条例」により指定された史跡、名勝又は天然記念物が存在する。

加えて対象地域内には数多くの埋蔵文化財が存在する。当該方法書において、調査地点を「地域特性で示した文化財（史跡・名勝・建造物・石造）より選定する」とあるが、史跡・名勝・天然記念物の指定において、石造に関する指定は「小尾兵之進の墓」の1件のみで不十分である。当該方法書は文化財保護法に謳われた基本理念を達成すべきものであり、第二条「有形の文化的所産で我が国にとって歴史上又は芸術上価値の高いもの」との指定から、山梨県の対象地域である高根町堤地区には歴史的に阻害された時期があり、住民による信仰の対象としての小さな石仏が数多く存在するが、生活道路沿いにあるとは限らないため、地域住民へのヒアリングに加え、対象地域の全ての場所において踏査法による現地調査が必要である。

文化財保護法第二条「地域における人々の生活又は生業及び当該地域の風土により形成された景観地で我が国民の生活又は生業の理解のため欠くことのできないもの（以下「文化的景観」という。）」との指定から、対象地域において風土により形成された防風林として整備された樹林帯なども重要な景観要素となりうるため、対象地域の全ての場所において、調査期間は気温、降水量及び風速の値が年毎、月毎に異なっているため、毎月毎に気候条件の異なる日において最低5年以上、対象地域の樹林帯の全ての場所での調査が必要である。

- 高速道路予定地には、たくさんの遺跡があります。それらの文化財の調査・保管・管理をどのように行うのか時間をかけて検討してください。

## ●埋蔵文化財の調査

方法書 8-26 ページには多数の埋蔵文化財が存在しますと記載されている。よって文化財保護法に則り適切な調査とその対応策を願うものです。

- 水環境のうち特に高根地区には、貴重な湧き水が豊富に存在しています。すべての湧き水を横断し遮断することになります。また、新たに注目された「堰」の存在を忘れてはいけません。先人の人々が営々として築いてきたこの遺産群をいかに後世に引き継いでいくかは私たちの大きな責務であると考えます。以上について真剣に取り組んでください。

## ●河川について

村山六ヶ村堰を横切る計画となっていますが周辺の保全できるかどうか、自然環境を含めて調査を求めます。

## ●北杜市八ヶ岳南麓での高速道路建設計画による懸念について

一国際かんがい排水委員会が歴史的価値のある農業水利施設を登録する世界かんがい施設遺産に選定された村山六か村堰（北杜）への対応—長年にわたり農業用水は元より、防火用水としても地域が必要とする重要な用水である。建設計画地に存在し、建設計画地に留まらず八ヶ岳南麓全体の田畑に水を供給し続けている。村山六か村堰も含めて大小の各地域に存在する堰についての調査・評価を求めます。

## 環境影響評価（文化財）

- 文化財に係る調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-26 に記載しています。
- 文化財の調査地域は、「山梨県環境影響評価等技術指針」及び「長野県環境影響評価技術マニュアル」等を参考にして、環境影響を受ける恐れのある地域として、事業実施区域の範囲を設定します。なお、調査箇所案は、方法書 図 8-3-1(7)に記載しています。
- 北杜市の遺跡や石仏等の文化財の状況については、既存文献資料の確認、教育委員会等へのヒアリング及び現地踏査により把握するものと考えています。
- 文化財については、予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること等を目的として環境保全措置を検討します。環境保全措置としては、関係する教育委員会との協議を行い、記録保存等の適切な措置を講じるものと考えています。  
また、未周知の埋蔵文化財が発見された場合においても、「文化財保護法（昭和二十五年法律第二百十四号）」に基づき、同様の対応を行います。
- 文化的景観とされる防風林に及ぼす影響要因については、主要な眺望点の利用状況、景観資源の自然特性を考し、四季の織り成す要素を的確に把握できる時期として、春季、夏季、秋季、冬季の四季調査とするものと考えています。
- 村山六ヶ村堰等の湧水を起源とする用水が一部の農地で活用されており、なおかつ文化的価値を有していることは、把握しています。湧水の起源となる地下水については、トンネル工事の実施及びトンネル構造物の設置に係る地下水の項目で、また周辺の自然環境については、動物、植物、生態系の項目で予測を行うものと考えており、地下水位の低下が及ぼす影響の低減に努めます。
- 頂いた意見については、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」に基づき、配意し、方法書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定します。

意見の概要

環境影響評価（廃棄物等）

- 切土、トンネルなどによる残土発生量と盛り土の土壌量の過不足バランスを明らかにすること。

環境影響評価（廃棄物等）

○廃棄物等に係る調査、予測及び評価の手法については、方法書 p. 8-27 に記載しています。

○本事業で発生する建設発生土については、現場内利用や他の公共事業に活用することを基本として、検討を進めます。

## その他

## ●関係者は大門ダムに行ってください。

私は10年前に大門ダムの水を見て驚きました、全国各地にあるダムを見ましたが、こんなに汚いのは他にありません、そのためお茶と料理に使う水は白州道の道の駅の水を使っています。

大門ダムの管理をされている職員に聞きました。「ダムの中で泡が出ているのはなぜですか?」「あれで水を攪拌している、あれをやらないと汚泥が沈殿してダムの機能が無くなる」とのことです。毎年同じことを繰り返しています、もっと抜本的な改善策を実施してください。

## ●&lt;危機管理&gt;

現在でも、国道141号線沿いの〔施設名〕の前には毎年夏に暴走族がたむろし、清里の景観と環境を破壊しています。中部横断自動車が開通した暁には、高速道路が近いことで集まる暴走族の数や頻度が増える可能性が十分に予測されます。

つきましては、暴走族を流入・活動させないための未然防止策を明示ください。

その他

○大門ダムの水質改善に対する意見、及び暴走族を流入・活動させないための対策については、所管する関係機関へ伝えます。