

意見の概要と都市計画決定権者の見解新旧対照表

新	旧	新ページ																				
<p>はじめに</p> <p>(略)</p> <p>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<u>284</u>(インターネット <u>133</u>、郵送 51、FAX 55、持参 45)、意見数は<u>494</u>であった。</p> <p>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。</p> <p style="text-align: center;">表 分類毎の意見数</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">分類</th> <th style="width: 50%;">意見数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業計画</td> <td style="text-align: center;"><u>140</u></td> </tr> <tr> <td>環境影響評価</td> <td style="text-align: center;"><u>352</u></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: center;"><u>494</u></td> </tr> </tbody> </table> <p>(略)</p>	分類	意見数	事業計画	<u>140</u>	環境影響評価	<u>352</u>	その他	2	合計	<u>494</u>	<p>はじめに</p> <p>(略)</p> <p>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<u>274</u>(インターネット <u>123</u>、郵送 51、FAX 55、持参 45)、意見数は<u>481</u>であった。</p> <p>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。</p> <p style="text-align: center;">表 分類毎の意見数</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">分類</th> <th style="width: 50%;">意見数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業計画</td> <td style="text-align: center;"><u>139</u></td> </tr> <tr> <td>環境影響評価</td> <td style="text-align: center;"><u>340</u></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td style="text-align: center;"><u>481</u></td> </tr> </tbody> </table> <p>(略)</p>	分類	意見数	事業計画	<u>139</u>	環境影響評価	<u>340</u>	その他	2	合計	<u>481</u>	<p>—</p>
分類	意見数																					
事業計画	<u>140</u>																					
環境影響評価	<u>352</u>																					
その他	2																					
合計	<u>494</u>																					
分類	意見数																					
事業計画	<u>139</u>																					
環境影響評価	<u>340</u>																					
その他	2																					
合計	<u>481</u>																					

新			旧			新ページ
目次			目次			—
No.	分類	頁	No.	分類	頁	
1	事業計画(事業計画一般:事業の経緯、必要性)	1	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	2	事業計画(事業計画一般:事業の計画)	17	
3	事業計画(事業計画一般:都市計画)	25	3	事業計画(事業計画一般:都市計画)	24	
4	環境影響評価(計画段階環境配慮書)	29	4	環境影響評価(計画段階環境配慮書)	28	
5	環境影響評価(環境影響評価方法書)	31	5	環境影響評価(環境影響評価方法書)	30	
6	環境影響評価(項目、並びに調査、予測及び評価全般)	48	6	環境影響評価(項目、並びに調査、予測及び評価全般)	46	
7	環境影響評価(大気質:調査項目等)	59	7	環境影響評価(大気質:調査項目等)	57	
8	環境影響評価(大気質:調査全般)	63	8	環境影響評価(大気質:調査全般)	61	
9	環境影響評価(大気質:予測及び評価)	66	9	環境影響評価(大気質:予測及び評価)	64	
10	環境影響評価(騒音・振動:調査全般)	70	10	環境影響評価(騒音・振動:調査全般)	68	
11	環境影響評価(騒音・振動:予測及び評価)	73	11	環境影響評価(騒音・振動:予測及び評価)	71	
12	環境影響評価(低周波音)	80	12	環境影響評価(低周波音)	77	
13	環境影響評価(水象・水質)	82	13	環境影響評価(水象・水質)	78	
14	環境影響評価(地形及び地質)	95	14	環境影響評価(地形及び地質)	91	
15	環境影響評価(土壌)	97	15	環境影響評価(土壌)	93	

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

16	環境影響評価(日照障害)	95
17	環境影響評価(動物、植物、生態系:全般)	97
18	環境影響評価(動物、植物、生態系:主に植物等)	104
19	環境影響評価(動物、植物、生態系:主にほ乳類等)	107
20	環境影響評価(動物、植物、生態系:主に鳥類等)	110
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)	115
22	環境影響評価(動物、植物、生態系:主に外来生物等)	119
23	環境影響評価(景観、人と自然との触れ合い活動の場)	121
24	環境影響評価(文化財)	130
25	環境影響評価(廃棄物等)	133
26	その他	135

新	旧	新ページ
<p style="text-align: center;">事業計画(事業計画一般:事業の経緯、必要性) (3/16)</p> <p>●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。</p> <p>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。<u>いままでに出来た道が沢山あるのですから</u>、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。</p> <p>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。高速道路が出来ることで大気汚染、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！</p> <p>(略)</p>	<p style="text-align: center;">事業計画(事業計画一般:事業の経緯、必要性) (3/15)</p> <p>●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。</p> <p>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。<u>_____</u>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。</p> <p>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。高速道路が出来ることで大気汚染、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！</p> <p>(略)</p>	<p style="text-align: center;">3</p>

新	旧	新ページ
<p style="text-align: center;">事業計画(事業計画一般:事業の経緯、必要性)(16/16)</p> <p>●<u>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？</u></p> <p><u>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の方が有効な少子高齢化対策です。</u></p> <p><u>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。</u></p>	<p>(新設)</p>	<p>16</p>

新	旧	新ページ
<p style="text-align: center;">事業計画(事業計画一般:事業の計画) (3/6)</p> <p>(略)</p> <p>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。</p> <p>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ICに接続するのではなく、当初の原案通りに双葉IC接続するのが最善と考えます。説明会では、ICを造る平地が確保できないという話がありました。</p> <p>双葉がどうしても不可能とするならば、葦崎IC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、明野を通って葦崎ICに入るのがよいと考えます。</p> <p><u>須玉・明野経由 葦崎ルートのメリット</u></p> <p>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</p>	<p style="text-align: center;">事業計画(事業計画一般:事業の計画) (3/6)</p> <p>(略)</p> <p>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。</p> <p>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ICに接続するのではなく、当初の原案通りに双葉IC接続するのが最善と考えます。説明会では、ICを造る平地が確保できないという話がありました。</p> <p>双葉がどうしても不可能とするならば、葦崎IC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、明野を通って葦崎ICに入るのがよいと考えます。</p> <hr/> <p>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</p>	<p style="text-align: center;">20</p>

新	旧	新ページ
<p data-bbox="407 288 842 316">事業計画(事業計画一般:都市計画)(2/3)</p> <p data-bbox="241 336 286 363">(略)</p> <p data-bbox="241 435 376 462">● _____</p> <p data-bbox="241 483 1003 799">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。</p> <p data-bbox="241 871 286 898">(略)</p>	<p data-bbox="1207 288 1641 316">事業計画(事業計画一般:都市計画)(2/3)</p> <p data-bbox="1043 336 1088 363">(略)</p> <p data-bbox="1043 435 1205 462">● <u>大気への意見</u></p> <p data-bbox="1043 483 1805 799">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。</p> <p data-bbox="1043 871 1088 898">(略)</p>	<p data-bbox="1883 288 1921 316">26</p>

新	旧	新ページ
<p data-bbox="398 288 853 316">環境影響評価(環境影響評価方法書)(4/16)</p> <p data-bbox="241 336 286 363">(略)</p> <p data-bbox="241 435 1003 651">●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。</p> <p data-bbox="241 722 450 750"><u>調査計画案について</u></p> <p data-bbox="241 770 927 798">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。</p> <p data-bbox="241 818 1003 994">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。</p> <p data-bbox="241 1015 1003 1190">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。</p> <p data-bbox="241 1211 1003 1329">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</p>	<p data-bbox="1198 288 1653 316">環境影響評価(環境影響評価方法書)(4/15)</p> <p data-bbox="1041 336 1086 363">(略)</p> <p data-bbox="1041 435 1115 462">(新設)</p>	<p data-bbox="1883 435 1921 462">34</p> <p data-bbox="1883 1211 1921 1238">35</p>

新	旧	新ページ
<p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>道路構造のイメージの具体的な数値の表記を求めます。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p>		

新	旧	新ページ
<p>環境影響評価(項目、並びに調査、予測及び評価全般)(2/10)</p> <p>(略)</p> <p>● <u> </u></p> <p>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。</p> <p>(略)</p>	<p>環境影響評価(項目、並びに調査、予測及び評価全般)(2/10)</p> <p>(略)</p> <p>● <u>大気への意見</u></p> <p>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。</p> <p>(略)</p>	49
<p>環境影響評価(騒音・振動:予測及び評価)(4/6)</p> <p>(略)</p> <p>● <u>騒音について</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>騒音規制法及び山梨県の実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。</u></p> <p><u>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</u></p>	<p>環境影響評価(騒音・振動:予測及び評価)(4/5)</p> <p>(略)</p> <p><u>(新設)</u></p>	76

新	旧	新ページ
<p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p style="text-align: center;">環境影響評価(低周波音)</p> <p>(略)</p> <p>●低周波音の評価の手法は不十分である</p> <p>「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。</p> <p>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</p>	<p style="text-align: center;">環境影響評価(低周波音)</p> <p>(略)</p> <p>●低周波音の評価の手法は不十分である</p> <p>「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。</p> <p>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</p>	80

新	旧	新ページ
<p>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。</p> <p style="text-align: center;">環境影響評価(水象・水質) (5/12)</p> <p>(略)</p> <p>●水質調査に関して</p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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係する重要な問題であり、徹底した詳細な調査が必要です。</u></p> <p>●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</p> <p><u>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。</u></p>	<p>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。</p> <p style="text-align: center;">環境影響評価(水象・水質) (5/11)</p> <p>(略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p><u>(新設)</u></p>	<p style="text-align: center;">86</p> <p style="text-align: center;">86</p>

新	旧	新ページ
<p><u>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葦崎方面、その先の地域への水源となっています。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>すべての工法において、その比較検討をしてください。</u></p> <p><u>水質・水量</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>防災</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u> (略)</p>		87

新	旧	新ページ
<p style="text-align: center;">環境影響評価(日照阻害)</p> <p><u>●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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>●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。</u></p> <p><u>日照阻害について</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u> (略)</p>	<p style="text-align: center;">環境影響評価(日照阻害)</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p>	<p style="text-align: center;">99</p>

新	旧	新ページ
<p data-bbox="344 288 904 316">環境影響評価(動物、植物、生態系:主に植物等)(2/2)</p> <p data-bbox="255 336 304 363">(略)</p> <p data-bbox="237 384 1003 608">●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るので、必ず、<u>現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。</u></p> <p data-bbox="237 628 1003 751">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。)</p>	<p data-bbox="1144 288 1704 316">環境影響評価(動物、植物、生態系:主に植物等)(2/2)</p> <p data-bbox="1061 336 1111 363">(略)</p> <p data-bbox="1043 384 1115 411">(新設)</p>	<p data-bbox="1877 384 1926 411">109</p>
<p data-bbox="344 869 904 896">環境影響評価(動物、植物、生態系:主に鳥類等)(2/4)</p> <p data-bbox="237 917 1003 1141">●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。</p> <p data-bbox="237 1161 1003 1236">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。</p> <p data-bbox="237 1257 383 1284"><u>動物について</u></p> <p data-bbox="237 1305 1003 1332">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</p>	<p data-bbox="1144 869 1704 896">環境影響評価(動物、植物、生態系:主に鳥類等)(1/4)</p> <p data-bbox="1043 917 1115 944">(新設)</p>	<p data-bbox="1877 917 1926 944">115</p>

新	旧	新ページ
<p><u>ない鳥も多くいます。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>私のハウスの周りは一面の田んぼで、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つてしまいます。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。</u></p> <p><u>●動物について</u></p> <p><u>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、車を通つ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る。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。</u></p> <p><u>●動物について</u></p> <p><u>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ついています。</u></p> <p><u>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。</u></p>	<p>(新設)</p> <p>(新設)</p>	

新	旧	新ページ
<p style="text-align: center;">環境影響評価(動物、植物、生態系:主に鳥類等) (4/4)</p> <p>(略)</p> <p><u>●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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p style="text-align: center;">環境影響評価(文化財) (1/2)</p> <p>(略)</p> <p><u>●文化的価値</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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のですが今では貴重なものとなっています。</u></p> <p><u>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。よろしくおねがいいたします。</u></p>	<p style="text-align: center;">環境影響評価(動物、植物、生態系:主に鳥類等) (4/4)</p> <p>(略)</p> <p><u>(新設)</u></p> <p style="text-align: center;">環境影響評価(文化財) (1/2)</p> <p>(略)</p> <p><u>(新設)</u></p>	<p style="text-align: center;">117</p> <p style="text-align: center;">134</p>