

山梨県環境影響評価等技術審議会議事録概要

日時:令和8年5月11日(月)13:30~17:45

場所:恩賜林記念館2階大会議室

会議出席者:

<出席委員>

坂本委員、石井委員、北原委員、後藤委員、小林(富)委員、小林(拓)委員
佐藤委員、芹澤委員、田中委員、箕浦委員、湯本委員

<事業者>

国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所 石井保全対策官

大日本ダイヤコンサルタント株式会社

小田氏他2名

株式会社建設環境研究所

河野氏他2名

株式会社長大

宮澤氏、茂木氏他2名

※事業者の希望により発言者以外は出席者数のみ掲載

県都市計画課

細川都市企画監

直井課長補佐

早川副主幹

県高速道路推進課

細田課長

在原課長補佐

外川課長補佐

遠藤副主幹

<事務局>

山梨県 森林環境部 大気水質保全課

野中参事・課長、佐野総括課長補佐、土橋主幹

有泉課長補佐、芦沢副主査、深沢主任

1 開 会

2 議 事

議題 (仮称) 韮崎市都市計画道路1・4・1双葉・韮崎・清里幹線 準備書
について

3 その他

4 閉 会

(配布資料)

次第・座席表

山梨県環境影響評価等技術審議会委員名簿

資料1 事業概要と準備書手続について

事業者説明資料1 環境影響評価準備書の概要(概況【共通事項】)

事業者説明資料2 環境影響評価準備書の概要(環境影響評価【山梨編】)

事業者説明資料3 環境影響評価準備書の概要

(環境影響評価【山梨編】(参考資料)非公開版)

1 開会

(司会 佐野総括課長補佐)

定刻となりましたので、ただ今から、山梨県環境影響評価等技術審議会を開催いたします。委員の皆様には御多忙中のところ、御出席をいただき厚く御礼申し上げます。

私は、山梨県大気水質保全課 総括課長補佐 佐野でございます。本日の進行を務めます。よろしくお願いいたします。

はじめに、参事 大気水質保全課 課長 野中から御挨拶を申し上げます。

(事務局長 野中課長)

森林環境部 参事の野中です。引き続き大気水質保全課長も務めております。

本日はお忙しいところ、山梨県環境影響評価等技術審議会に御出席いただきありがとうございます。

さて、本日の議題である「中部横断自動車道 長坂～八千穂」の事業につきましては、令和元年から令和2年にかけて方法書の手続きが行われています。今年に入り、環境影響評価準備書がわたくしどもに送付され、2月からは公告縦覧が行われ、住民意見が募集されました。本来であれば、住民意見に対する事業者見解を記した意見概要書の提出されたところで準備書の審議に入るわけですが、しかし、より中身の濃い審議を行うため、今回は前倒しで審議会を開催することといたしました。

本日は、まず事業者から説明を受け、その後、委員の皆様には質疑や意見交換等をお願いすることとなります。なお、本事業に関しては山梨県と長野県にまたがるものですので、今後、長野県と情報共有を図りながら審議していく予定としております。

委員の皆様におかれましては、限られた時間ではございますが、幅広い観点から御審議いただきますようお願いいたします。

(司会 佐野総括課長補佐)

続きまして、審議会の開催の可否について御報告いたします。本日の出席状況については、15名の委員のうち、会場に7名、ウェブ参加で4名の計11名の出席をいただいております。2分の1以上の出席が得られましたので、条例第47条第11項の規定に基づき、本審議会が成立していることを御報告いたします。

ここで、配布資料の確認を行います。事前に郵送にてお送りさせていただいて

おりますが、資料は6種類ございます。

傍聴人は、受付時に配布した傍聴券に記載の「傍聴の心得」を御覧いただき、心得に沿って傍聴願います。委員及び事業者の皆様におかれましては、公開部分の審議については、傍聴人による撮影や録音が行われておりますので、御承知おき願います。なお、事務局にて、審議会の記録のために、審議の途中で、写真を撮影する場合がございます。

次に、今回の会議は、対面とウェブによる参加を併用して開催しております。議事録作成のため、会議内容については、録音をさせていただきます。誠に恐縮ですが、御発言の際は、必ずマイクを使用して、大きな声でお願いいたします。また、御発言の都度、お名前を仰っていただくようお願いいたします。加えて、長時間の会議となることが予想されますので、端的な質疑応答をお願いいたします。それでは、これより次第に従いまして、議事に入らせていただきます。

本審議会の議長は、条例第47条第10項により、会長が当たることと定められておりますので、坂本会長に議事進行をお願いしたいと思います。坂本会長、よろしくをお願いいたします。

2 議事

議題 (仮称) 韮崎市都市計画道路1・4・1双葉・韮崎・清里幹線 準備書について

(坂本会長)

それでは、議事を進行させていただきます。案件の審査に入る前に、本審議会の運営方法について確認をお願いします。

本審議会については、平成17年7月8日の技術審議会において御議論いただきましたとおり、制度の主旨である『公平性・透明性』を確保するため、審議そのものについても、広く公開する中で行うことが必要であることから、

- ・ 動植物の希少種や個人情報に係る部分を除いて全て公開とする
 - ・ 議事録については、発言者名を含む議事録を公開する
- ということをお願いいたします。

「希少動植物保護の観点」から、一部の審議については、非公開で行います。非公開の内容に関する審議の際には、報道関係者及び傍聴人には本会場から退出いただきます。以上、御協力をお願いします。

本日の議題は、都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線他(中部横断自動車道)長坂～八千穂 準備書に関するものです。

事務局から経緯等の説明後、事業者から準備書の内容について説明してい

たきます。

事業者説明は、前半と後半で2部に分け、その都度、質疑応答・意見交換を行います。なお、希少動植物に係る部分については、後半に非公開で審議を行います。終了時刻は、16時45分頃を予定しております。

それでは、本日の議題に入ります。事務局から説明をお願いします。

(事務局 有泉課長補佐)

大気水質保全課の有泉でございます。資料に基づき説明させていただきます。資料1「事業概要と準備書手続について」を御覧ください。

まず事業概要についてですが、対象となる事業は、「(仮称) 葦崎都市計画道路1・4・1号 双葉・葦崎・清里幹線」です。高速自動車国道の新設であるため、環境影響評価法第1分類事業に該当します。

次に準備書手続についてです。本件は、約6年前の令和2年5月に方法書手続を終えており、今回の準備書手続は、事業者が、方法書に基づき実施した環境影響評価の結果をとりまとめ、公開することによって、住民や知事・市町村長から意見を聞く手続となります。3の都市計画の特例についてですが、環境影響評価法では、アセス対象事業に係る施設が都市施設として都市計画に定められる場合には、都市計画決定権者が事業者に代わるものとして環境影響評価の手続きを行うこととされています。本件に係る環境影響評価については、都市計画決定権者である山梨県が手続きを行います。4の準備書手続の流れとなります。まずは、都市決定権者が、準備書を公表して住民等から意見を聞く手続きで、本件では令和8年2月2日から3月2日にかけて縦覧を行い、3月16日まで住民の方から意見の募集を行いました。今後は、その住民等意見の概要と意見に対する都市決定権者の見解が記された書面が、知事及び市町村長に送付されます。次に知事は、公聴会を開き、県も直接、県民から意見を聞くとともに、技術審議会を開催し、皆様、有識者からの意見、市町村長からの意見も聞いたうえで、都市決定権者から意見概要等が提出されてから120日以内に、都市決定権者に知事意見を述べることとなります。環境影響評価の各手続では、標準的には90日で知事意見を述べ、審議会は2回程度開催しておりますが、準備書手続は120日が確保されている最も検討を要する手続であるため、通常、3回から4回程度の審議会を開催しております。

裏面を御覧ください。本件のスケジュールですが、都市計画決定権者から意見概要書の提出があり次第、関係地域である北杜市長へ意見照会を行うとともに、公聴会を開催し3回程度技術審議会を行う予定です。本日は、これから、事業者より、準備書について説明がありますので、それを踏まえて、準備書につい

て御審議いただきたいと思ひます。そして、先ほど申し上げたとおり、現時点では全体で4回の審議会を予定しているところであり、その後知事意見を述べることとなります。

今後の進め方についてですが、本日の会議が終わりましたら、次回の審議会までに、審議会で出された意見、意見概要書等の意見、公聴会での意見及び北杜市長の意見を集約したいと考えています。集約した意見等を整理し、知事意見の骨子を作成し、次回以降の審議会に提示することを予定しています。知事意見の骨子に対する審議会意見を踏まえ、知事意見の素案を作成し、審議会を経た後、庁内調整を行ったうえで、期限までに知事意見を述べます。以上で、資料1の説明を終わります。

(坂本会長)

ただ今、事務局から「事業概要と準備書手続」について説明がありました。続いて、事業者から、事業者説明資料1「概況」及び事業者説明資料2「環境影響評価準備書の概要」の公開資料に基づき、70分で説明をお願いします。途中、適宜休憩を取りたいと思ひます。

(国土交通省甲府河川国道事務所 石井保全対策官)

私の方から次第に記載してございます「事業者説明資料 1:環境影響評価準備書の概要(概況)」共通事項につきまして御説明をさせていただきます。お手元にあるA4横の右肩に「資料1」と記載されている資料になります。併せて画面共有を行っております。会場のスクリーンにも同じ資料をお示ししておりますので、併せて御確認ください。

まず、ページ1を御覧ください。目次が記されております。目次の内容は御覧のとおりです。続きましてページ2になります。ページ中央下にページ数を記載しております。1番、環境影響評価の経緯について説明いたします。3ページ目をお開きください。フローに示しておりますとおり、現在、環境影響評価と都市計画の手続きを並行して進めております。

環境影響評価の手続きについては、資料で示す上側の青枠の部分が該当します。配慮書は平成26年に作成し、方法書案の作成・項目・手法の選定の段階で本技術審議会に御審議いただきました。今回は準備書に対する意見への見解作成という段階で、本技術審議会で御審議いただく予定です。次のページを御覧ください。

続きまして、事業の目的及び内容について御説明いたします。5ページ目をお開きください。中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に、山梨県甲斐市を

経由し、長野県小諸市に至る高速自動車国道です。中部横断自動車道が整備されることにより、新東名高速道路、中央自動車道、上信越自動車道とのネットワークが構築され、物流体系の確立、広域的観光ゾーンの開発・支援等に寄与することが期待されています。6 ページを御覧ください。

続きまして、事業の内容について説明いたします。資料の下段に事業の内容を示しております。中部横断自動車道は、都市計画道路として、環境アセスメント手続きを進めております。名称としましては、記載のとおり、山梨県と長野県で、各々都市計画道路の名称がついております。都市計画の手続きについては、山梨県・長野県の各県で進めております。起点終点の延長は記載のとおりでございます。車線数等については下段右側に記載してございます。車線数は 4 車線。設計速度は時速 80km。道路区分は、第 1 種第 3 級となります。道路構造の概要は、地表式、嵩上げ式、地下式となります。形式の詳細については、のちほどお示しする標準断面図で御説明いたします。

次に上段に記載の図面を御覧ください。左側が山梨側の起点となる中央道接続の(仮称)長坂ジャンクション、右側が長野側の終点となる八千穂高原インターチェンジとなります。本線やインターチェンジ部分は太い黒線で示しておりますが、これは予測を行う上で設定している都市計画対象道路で事業実施区域の幅を示しています。事業実施区域は、道路中心から片側各 100m を基本として、改変の可能性がある範囲を示しています。また、旗揚げで、仮設道路を複数示しております。仮設道路についても現況道路の改変や新設するものを太い線で示しております。次のページを御覧ください。

こちらの資料は、標準断面構成についての御説明になります。先ほど構造の形式について説明いたしましたが、地表式は低い盛土、切土構造、嵩上げ式は高い盛土構造、高架橋梁構造、地下式は、トンネル構造となります。道路幅員につきましては、車道 1 車線当たり 3.5m を基本とし、構造により路肩幅員に違いはございますが、地表式、嵩上げ式で、19.5m から 20.5m の幅員となります。トンネル構造については、片側幅員で 8.5m となります。この構造形式に対する予測評価結果等については、この後の資料 2 となる環境影響評価山梨編で御説明をさせていただきます。次のページを御覧ください。

次に縦断面図について御説明をいたします。左側が山梨側の起点となる中央道接続の(仮称)長坂ジャンクション、右側が長野側の終点となる八千穂高原インターチェンジとなります。図面に県境と記載されている、左側が山梨県内、右側が長野県内となりまして、図面中央付近に位置する。(仮称)野辺山インターチェンジ付近が標高約 1,400m で、路線の中で最も高い位置になります。(仮称)長坂ジャンクションでの標高は約 780m。こちらは八千穂高原インターチェンジで標

高約 850m となります。(仮称)長坂ジャンクションから(仮称)野辺山インターチェンジの間と、(仮称)野辺山インターチェンジから八千穂高原インターチェンジまでの間の縦断勾配については、いずれも 4%以下に抑えた設計としております。次のページを御覧ください。

次に、計画交通量について御説明いたします。図は、左側が起点、右側が終点となります。本線区間の計画交通量は 1 日当たり 16,700 台から 21,100 台となります。詳細な内訳は、図面の方を御覧ください。共通事項の説明については以上となります。

続きまして資料の 2 の説明に入りたいと思います。

(大日本ダイヤコンサルタント(株) 小田)

資料 2 について御説明させていただきます。

資料 2 の目次については御覧のとおりとなっております。まず、方法書についての住民意見と、都市計画決定権者である山梨県の見解を御説明します。次のページを御覧ください。

方法書についての住民意見と都市計画決定権者の見解になります。令和元年 8 月 1 日から 9 月 2 日の 1 ヶ月間、縦覧を行い、住民意見は 494 件が出されております。494 件の意見の区分については記載のとおりでございます。事業の経緯、必要性や事業の計画といった全般的なものから、環境影響評価に係る個別的なものに関する意見がございました。

次に、方法書についての知事の意見と、都市計画決定権者の見解を御説明します。知事の意見は、環境影響評価法第 40 条第 2 項の規定により読み替えて適用される同法第 10 条第 1 項の規定に基づき、環境保全の見地から知事意見が提出されております。知事意見の発出日は令和 2 年 5 月 1 日で、意見数は 35 件でした。お示ししている表は、35 件の知事意見を要素別に分類したものです。次のページから個別の御説明をいたします。

こちらにお示ししておりますのが、基本的な考えと事業計画に分類された知事意見として、これに対する都市計画決定権者の見解を整理したものです。このうち、4 番の「次の計画について、環境調査結果を踏まえて速やかに検討し、計画が決定する前の段階で、位置や構造がわかる図面等により、検討経緯を含めて県に報告し、ホームページ等で情報公開すること」という意見につきましては、「環境影響評価の手続きを踏まえ、道路構造等の計画が決定した段階で、検討経緯を含め、山梨県に報告し、ホームページ等に掲載します」との見解を示しております。次のページをお願いします。

こちらは、項目の選定、調査・予測・評価の手法、及び環境保全措置の検討に

分類された知事意見に対して、都市計画決定権者の見解を整理したものです。このうち、6番の「環境影響評価項目に選定しない場合は、その理由を準備書に記載すること」との御意見につきましては、環境影響評価項目に選定しなかった項目について、その理由を準備書に記載しております。次のページをお願いします。

こちらにお示ししていますのは、準備書の作成にあたっての留意事項及び大気質に分類された知事意見に対して、都市計画決定権者の見解を整理したものです。このうち、15番の「ブルーム式及びパフ式の適用について」という御意見については、「本事業の道路構造や地形が一般的であることから、適用できると判断した」ということを見解として示しております。

次のページでございます。こちらにお示しておりますのは、騒音、振動、低周波音、水質、水象に分類された知事意見に対して、都市計画決定権者の見解を整理したものです。このうち、20番の水質・水象の予測については、現地観測データや既存資料を用い、できる限り定量的に予測及び評価を行った結果を、準備書に記載しております。

次のページに参ります。10ページ目となります。こちらにお示しておりますのは、引き続き水質・水象、それから土壌、日照障害、動物、植物、生態系に分類された知事意見に対して、都市計画決定権者の見解を整理したものです。このうち、24番の「盛土構造であっても、日照障害が著しくなる場合は、予測及び評価を行うこと」とについては、高盛土における断面予測結果を準備書に掲載させていただいております。

次のページに参ります。11ページ目です。こちらにお示しておりますのが、動物、植物、生態系、それから景観、人と自然との触れ合いの活動の場に分類された知事意見に対して、都市計画決定権者の見解を整理したものです。このうち、28番の「猛禽類の環境保全措置について、猛禽類の環境保全措置は、周辺地域に生息する猛禽類の営巣地、行動圏を把握し、行動圏の土地利用の変化、餌の生息環境の変化を踏まえ、検討すること」とされておりますので、その検討結果を準備書に記載しております。

次に参ります。こちら、景観、人と自然との触れ合い活動の場、廃棄物と温室効果ガスに分類された知事意見に対して、都市計画決定権者の見解を整理したものです。このうち、32番の「星空観察についての調査、予測評価」と、33番の「バードウォッチングの調査、予測評価」とについては、人と自然との触れ合いの活動の場の評価項目において、調査、予測及び評価を行い、環境保全措置を検討した結果を準備書に記載しております。

ここまでが、方法書に関する知事の意見と都市計画決定権者の見解の御説

明になります。

次に、専門家による技術的助言の内容について御説明します。14 ページになります。お示しておりますのは、環境影響評価項目、並びに調査・予測・評価の手法を選定するにあたり、方法書作成時の平成 31 年 4 月から、準備書作成時の令和 7 年 8 月までに、専門家等から御助言をいただいた内容です。その結果は、令和 8 年 2 月に公告縦覧した、準備書に反映をさせていただいております。今お示している部分は、大気質、騒音、振動、低周波音、水質、水象、地形及び地質において、技術的助言をいただいた内容と、それに対して準備書に反映した箇所を整理したものです。

次のページです。15 ページになります。こちらにお示しておりますのは、専門家の方から、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場につきまして、技術的助言をいただいた内容と、それに対して、準備書に反映した箇所を整理して示しております。ここから環境影響評価の結果についての御説明を行いたいと思います。

((株)長大 宮澤)

ここから環境影響評価の結果について説明させていただきます。説明者が変わって、私、株式会社長大の宮澤と申します。よろしくお願ひいたします。環境影響評価を実施した項目の一覧表をお示しております。環境影響評価を行った項目は、事業や地域の特性から環境に影響を及ぼす恐れのある要因を抽出して、配慮書、方法書の手続きの結果を考慮し、表に記載の大気質、騒音、低周波音、振動、水質、水象、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の活動の場、文化財、廃棄物等を選定して、予測評価を実施して参りました。続いて各環境要素における調査手法、調査結果を 3 ページにかけて一覧表にしております。各環境要素における調査は、主に環境影響評価の技術手法を参考に実施しました。各環境要素の現地調査は、令和 2 年度から令和 3 年度にかけて実施し、既存資料の調査結果、現地調査結果を基に、予測及び評価を行いました。2 ページ飛びまして、こちらでは方法書からの変更点について示しております。方法書からの変更点は、例えば、日照障害の調査地点に関して、盛土区間を追加するなど、こちらに示してある 10 点について、方法書から変更して準備書を作成しております。

続きまして、こちらから具体的な項目の説明に入りますが、まずは大気質の建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質になります。予測地点、予測方法につきましては、12 ヶ所の予測地点において、技術手法に記載されているプルーム・パフ式によって予測を行いました。二酸化窒素に、12 箇所です。

た結果、図中で赤く丸付けしてある 5 ヶ所で、建設機械の寄与濃度に関して、評価指標とする参考値を上回る結果となりました。続いて浮遊粒子状物質に関しては、建設機械の寄与濃度、日平均値の年間 2% 除外値ともに、基準以下となっておりました。そのため環境保全措置としまして、排出ガス対策型の建設機械の採用を実施することとし、その結果、二酸化窒素についても参考値以下の結果となっております。さらに、環境負荷を低減する保全措置として、作業方法の改善も実施することから、環境影響は事業予定者の実行可能な範囲内のできる限り回避、または低減されているものと評価しております。

続いて、大気質の工事用車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質になります。工事用車両の運行が予測される 7 ヶ所について、予測をプルーム式、パフ式によって予測を実施しております。予測の結果、二酸化窒素について工事用車両の寄与濃度及び日平均値の年間 98% 値がすべての時点で基準以下となりました。浮遊粒子状物質についても工事用車両の寄与濃度及び日平均値の年間 2% 除外値について、すべての地点で基準以下となりました。さらに環境負荷を低減する保全措置としまして、工事用車両の分散も図って参ります。そのことから、環境影響は事業予定者の実施可能な範囲内のできる限り回避または低減されているものと評価しました。

続いて、自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質になります。予測地点につきましては、住居等の保全対象や道路構造を考慮して、インターチェンジ部やトンネル部などの特殊部 4 ヶ所、一般部で 6 ヶ所、計 10 ヶ所で予測をプルーム式、パフ式によって実施いたしました。予測の結果、二酸化窒素について日平均値の年間 98% 値、浮遊粒子状物質については日平均値の年間 2% 除外値について、すべての地点で基準値以下となりました。そのため、環境影響は事業予定者の実施可能な範囲内のできる限り回避または低減されているものと評価しました。

続きまして、大気質の建設機械の稼働に係る粉じん等になります。粉じんの予測については、12 ヶ所で予測を実施しております。そのうち、3 ヶ所で降下ばいじん量が基準値を上回る結果となりました。そのため、その保全措置として、散水を実施することで参考値としている基準以下となっております。さらに、環境負荷を低減する保全措置としまして、作業方法の改善を実施することから、事業者の実施可能な範囲内のできる限り回避または低減しているものと評価しております。

続いて、工事用車両の運行に係る粉じんになります。工事用車両の運行が予測される 7 ヶ所で予測を行っております。予測の結果、すべての地点で降下ばいじん量に関して基準値以下となりました。環境負荷を低減する保全措置としま

して、さらに、工事用車両の分散を実施することから、事業予定者の実施可能な範囲内でできる限り回避または低減しているものと評価しております。

続いて、ここから騒音の結果になります。まずは、建設機械の稼働に係る騒音になります。建設機械の稼働の騒音につきましては、12ヶ所で予測を行っております。予測方法につきましては、技術手法に記載されている日本音響学会の予測式で予測評価を実施しました。その結果、赤丸で示しております2ヶ所について、建設機械の稼働に係る騒音が基準値を上回る結果となりました。そのため、環境保全措置として仮囲い等を設置することで、基準値以下となる評価をしております。さらに環境負荷を低減する保全措置として、低騒音型の建設機械の採用や作業方法の改善も実施することから、事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減しているものと評価しております。

続きまして、工事用車両の運行に係る騒音についてです。工事用車両の運行につきましては、7ヶ所で予測を行っております。予測手法としましては、技術手法に記載されている日本音響学会の予測式で予測評価を実施いたしました。予測の結果、工事用車両の運行に係る騒音は、すべての地点で基準以下となりました。さらに環境負荷を低減する保全措置としましては、工事用車両の点検及び整備による性能維持や工事用車両の分散、環境負荷低減を意識した運転の徹底を実施することから、事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減がされているものと評価しております。

続いて、自動車の走行に係る騒音になります。自動車の走行に係る騒音については、インターチェンジ部やトンネル坑口部の特殊部で4ヶ所、一般部の6ヶ所、計10ヶ所で住居等の高さも考慮しながら、技術手法に記載されている日本音響学会の予測式によって、予測評価を実施しました。予測の結果、5ヶ所で基準を上回る結果となりました。そのため、環境保全措置として、遮音壁の設置やトンネル吸音盤の設置を実施することで、環境基準以下となっております。以上を踏まえ、事業予定者の実施可能な範囲内でできる限り回避または低減されているものと評価しております。こちらからは、環境保全措置を実施することとなった5ヶ所について、具体的にどこに遮音壁等の設置をするかを示しております。まず、断面のY2、大泉町西出地区については、上下車線の端部に遮音壁を設置いたします。断面Y4、高根町の村山北割の地点になりますが、こちらでは、下り車線側に遮音壁を設置いたします。続いて、断面Y8高根町清里2になりますが、こちらでは、下り車線に遮音壁を設置いたします。続いて、平面Y9、高根町清里3の地点になります。こちらでは、トンネル吸音板を設置いたします。最後、断面Y10、高根町清里4の地点になりますが、こちらにつきましては下り車線に遮音壁を設置し、近傍のトンネルにつきましてはトンネル吸音板を平面Y9と同

様のものを設置いたします。

続きまして、自動車の走行に係る低周波音になります。予測地点につきましては、高架構造が想定される 8 ヶ所で予測を行いました。予測の結果、自動車の走行に係る低周波音は、すべての地点において基準値以下となりました。そのため、環境影響は事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減しているものと評価しました。

ここからは、振動の結果になります。まずは、建設機械の稼働に係る振動です。建設機械の稼働に係る振動につきましては、12 ヶ所で予測を行っております。予測の結果、建設機械の稼働に係る振動は、すべての地点において基準値以下となりました。さらなる環境負荷の低減としての保全措置としまして、低振動型建設機械の採用や作業方法の改善も実施することから、事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減されているものと評価しております。

続いて、工事車両の運行に係る振動です。工事用車両の運行に係る振動につきましては、7 ヶ所で予測を行っております。予測の結果、工事用車両の運行に係る振動は、すべての地点で基準以下となりました。さらなる環境負荷を低減する保全措置としまして、工事用車両の分散を実施することから、事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減されているものと評価しました。

続いて、自動車の走行に係る振動についてです。自動車の走行に係る振動については、10 ヶ所で予測を行いました。予測の結果、自動車の走行に係る振動は、すべての地点で基準以下となりました。そのため、環境影響は、事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減されているものと評価しております。

続いて、ここからは、水質、水象の結果になります。まずは工事の実施、水底の掘削等に係る水の濁りになります。工事の実施、水底の掘削等に係る水の濁りについては、事業実施区域が通過する 12 河川を対象として、技術手法に記載されている類似事例を引用した道路事業における裸地等から、降雨などによる濁水の事例をもとに予測評価を実施しております。予測の結果、切土または既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置に伴う裸地等の表土から降雨などによって濁水が発生する可能性やトンネル工事による濁水が周辺の河川に流出する可能性、水底の掘削等に伴い水の濁りが発生する可能性が考えられる。このことから、水の濁りが発生すると予測しております。そのため環境保全措置として、濁水処理施設の設置や速やかな転圧及び法面整形、シートによる被覆等、河川への影響に配慮した施工を実施することとしております。以上を踏まえ、事業予定者の実施可能な範囲内におけるできる限り回避または低減されているものと評価しております。

続きまして、水底の掘削等に係る水の汚れについてです。予測地点、予測方法につきましては、水底の掘削等を予定している水域を対象として、事例の引用により予測評価を実施しました。予測の結果、工事排水の周辺河川への流出が懸念され、水底の掘削等に伴い水の汚れが発生する可能性がある結果となっております。そのため環境保全措置として、河川への影響に配慮した施工を実施いたします。以上を踏まえ、事業予定者の実行可能な範囲内で回避または低減されているものと評価しております。

続いて、道路の存在、工事の実施に係る河川について説明いたします。道路の存在、工事の実施に係る河川については事業実施区域が近傍を通過する河川を対象に、河川の改変を極力抑えるなどの事業計画及び調査結果に基づき、定性的な手法により、河川の流量に及ぼす影響の予測評価を実施しております。予測の結果、計画路線が地上部で渡河する河川につきましては、河川の改変の抑制や河川機能を確保いたします。計画路線が橋梁で渡河する河川につきましては、低水路に接しない位置に橋脚を設置するとともに、必要以上に橋脚の断面積を大きく計画しないこととし、河川への影響を最小限にしており、河川の流量はほとんど変化しないと予測しております。計画路線がトンネル部で通過する河川につきましては、河川水と地下水が連続している可能性があるため、河川の流量が変化する可能性があるかと予測しております。そのため環境保全措置として、観測修正法による最適な構造及び工法の採用を実施することとしております。また、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、事後調査を実施することとしております。以上のことから、環境影響は、事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減されているものと評価しております。なお、予測手法は、事業計画及び調査計画に基づき実施しており、予測や環境影響措置の不確実性は小さいと考えておりますが、観測修正法による最適な構造及び工法の採用の内容をより詳細なものにするため、地下水の水位、トンネル内の湧水量、河川等の流量の事後調査を実施いたします。

続いて、道路の存在、工事の実施に係る地下水について説明いたします。予測地点につきましては、道路の存在、工事の実施に係る地下水への影響が想定される簡易水道水源で 16 ヶ所、主要な湧水の 9 ヶ所、温泉源泉の 2 ヶ所を対象に、定量的、定性的な手法で予測評価を実施しております。まず、水道水源につきましては、山岳地を通過する事業実施区域においては、地形的に尾根と谷が交互に連続することから、各トンネルや切土区間は短く浅い。そして、長い区間にわたって、地下水の流動を阻害する構造は存在しておりません。このため、地下水への影響は全体的に小さいと考えられることから、トンネル区間に近接する水源を除けば、水位はほとんど変化しないと予測しております。主要な湧水に

つきましては、トンネル区間に近接する稗田湧水については、水位の低下が予測され、湧水量が変化する可能性があるとして予測されています。温泉源泉につきましては、影響はないものと予測しております。影響があると予測した湧水については、保全措置として、観測修正法による最適な構造及び工法の採用を実施いたします。また、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、事後調査を実施することとしております。以上を踏まえ、環境影響は、事業予定者の実行可能な範囲内で行える限り回避または低減しているものと評価しております。なお、予測手法につきましては、事業計画及び調査計画に基づいて実施しており、予測や保全措置の不確実性は小さいと考えているところですが、観測修正法による最適な構造及び工法の採用の内容をより詳細なものとするため、地下水の水位、トンネル内の湧水量、河川等の流量について事後調査を実施いたします。

続いて、ここから道路の存在に係る日照障害についてです。道路の存在に係る日照障害については、道路構造が高架構造等となる6ヶ所で、予測評価を実施しております。予測の結果、日影は0時間から4時間となり、6地点において、参考となる指標以下となっております。そのため、環境保全措置の実施は必要ないと考えておりますが、本事業に起因する日照障害につきましては、必要に応じて、国の補償基準である「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損失等にかかる費用負担について」に基づき、適切に対応を図ることから、事業予定者の実行可能な範囲内で行える限り回避または低減されているものと評価いたしました。

続いて、道路の存在に係る電波障害についてです。道路の存在に係る電波障害については、道路構造が高架構造等となる3ヶ所について、予測評価を実施いたしました。予測の結果、障害予測範囲は最大幅が約1,200m発生する可能性があるという結果となっておりますが、電波障害が発生した地域においては、速やかに受信状況調査を行い、電波障害を解消するため、また関係者と協議を行い、状況に応じて、共聴施設の設置や事業損失に係る個別補償を検討することとしております。そのためすべての予測地点において、影響はないと予測を行っているところでございます。さらに、環境保全措置として、高架構造物の上下部工の形式や配置等の工夫を実施することから、事業予定者の実行可能な範囲内で行える限り回避または低減されているものと評価しております。

((株)建設環境研究所 河野)

つきまして、動物・植物・生態系の説明に入ります。担当します建設環境研究所の河野と申します。よろしく申し上げます。

それではまず、道路の存在・工事の実施に関わる動物についてです。予測地

点・予測方法につきましては、事業実施区域及びその周辺において、現地調査により確認された動物を対象としました。

現地調査で確認された重要な種は、哺乳類 19 種、鳥類 31 種、爬虫類 2 種、両生類 2 種、魚類 4 種、昆虫類 26 種、底生動物 15 種となっております。

予測の結果、ハチクマ、ツミ、オオタカ、フクロウの一部の営巣地周辺では、建設機械の稼働に係る騒音、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置、トンネル工事の実施、道路の存在に係る樹林地の消失・縮小により、繁殖活動への影響が生じる可能性が考えられ、生息環境が保全されない可能性があるという結果となっております。

また、ヤマネの繁殖が確認された一部の生息地周辺については、移動経路が分断される可能性が考えられ、生息環境が保全されない可能性がある結果となっております。これら 5 種(ハチクマ、ツミ、オオタカ、フクロウ、ヤマネ)の予測結果の詳細については、準備書の掲載ページを載せております。

まず、ヤマネにつきましては、何か所かで確認をしております。準備書第 11 章、11.10.1-155 ページにどこで確認したか、何箇所を確認したかが書いてあります。その下の予測の一番上に、本種の主な生息環境を載せています。ここに落葉広葉樹林や常緑針葉樹林といったヤマネの生息環境を示しており、こうした生息環境が事業によってどの程度改変されるかを計算しております。

ヤマネにつきましては改変率 3.82%であり、生息環境そのものに対する影響は大きくないだろうと評価しています。ただし複数箇所で確認されており、一部の箇所で繁殖が確認されました。その繁殖箇所のうち 1 箇所につきましては、非常に近接した場所で繁殖が行われていたため、移動経路の阻害が生じるのではないかと予測しています。このため、この 1 箇所については生息環境が保全されないと予測しており、保全の対象種となっております。

もう一点、猛禽類の事例を示します。準備書第 11 章、11.10.1-176 ページになります。ハチクマについては、非常に多くの場所で生息・繁殖が確認されています。結果には対象ペアについては、アルファベットで Y、BY などと名前を付けて、繁殖状況や巣の位置がどういったところにあるのかを記載しています。各ペアについて地区別で予測を行っています。ハチクマにつきましては、全ての地区に対して、影響があるわけではなく、近接するものと遠隔なものがあるため、個別に次ページで予測をしています。基本的には生息環境を重ね合わせて予測していますが、猛禽類については行動圏解析を行っており、行動圏の高利用域や営巣中心域がどの程度改変されるかを整理し、それに基づいて影響の予測を行っています。地区数、ペア数が多いのでコメントが長くなっております。ハチクマにつきましては、複数の地区で影響があると予測しています。紹介したのは影響

がある種ですが、影響がない種についても 1 種 1 種表を作成し、詳細な評価を実施しております。

その他重要な種につきましては、先に述べたとおり、生息環境の一部が消失・縮小しますが、周辺に同様の環境が広く残ることから、生息環境自体は保全されると予測しています。

生息環境が保全されない可能性があるとしたハチクマ、ツミ、オオタカ、フクロウについて、工事工程の検討及び段階的な工事の実施、代替営巣地の創出を考えています。またヤマネについては移動経路の確保を実施します。コンディショニングとは、猛禽類の営巣地に対して工事を遠方から開始し、徐々に近づけて慣らしていく、段階的な工事を実施するといった方法です。

さらに環境負荷を低減するために工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域の利用、低騒音型建設機械の採用、濁水処理施設の設置、河川の影響に配慮した施工、観測修正法による最適な工法の採用、夜間工事照明の漏れ出し防止ブラインド・トンネル坑口への扉の設置及び誘因性の低い照明の採用、道路照明の漏れ出しを防止する構造及び誘因性の低い照明の採用等を実施する予定です。環境影響については、事業者の実行可能な範囲でできる限り回避または低減されていると評価しました。

次に動物の事後調査についてです。予測の不確実性及び環境保全措置の不確実性は小さいと考えていますが、工事工程の検討及び段階的な工事の実施、代替営巣地の創出、移動経路の確保については、環境保全措置の内容をより詳細なものにするために事後調査を実施します。

続きまして、道路の存在・工事の実施に関わる植物についてです。予測地点・予測方法については、事業実施区域及びその周辺において現地調査で確認された植物を対象に、技術手法に記載のある方法で予測・評価を行いました。現地調査で確認された重要な植物種は 38 種、重要な群落は 2 群落となっております。

予測の結果、ヘラオモダカ、ホソバナアマナ、ハンノキ、サクラソウ、バアソブは、直接改変または生育環境の質的変化が生じると考えられ、生育環境は保全されない、または保全されない可能性があるとして予測しました。これら 5 種の予測結果の詳細については準備書の掲載ページを掲載しております。

植物についてもどのように予測を行ったかを説明します。代表で準備書第 11 章、11.11.1-88 ページ、ヘラオモダカを用いて説明します。非常に多くの地点で確認されており、箇所数と植物の場合は株数を記載しております。動物では生息環境の予測をしましたが、植物は改変される生育地点数や実際に植わっている改変状況を評価しています。地点数の改変率が 10.53%であるのに対し、実

際の株数の改変はもっと大きく、29.55%となっており、比較的影響が大きいと考えております。

また、質的な環境の変化も見ており、日照状況や水環境等から質的影響は5.28%と見ています。これらの実際の改変状況を踏まえて影響の有無を整理しております。詳細な文章は改変率、河川の変化の影響、水環境の影響ということが書いてあります。

今紹介したのは、改変される種の代表的なヘラオモダカですが、ヘラオモダカなどの5種以外の重要な種については、生育環境の一部が消失・縮小するが、周辺に生育地が広く残されるため、生育環境は保全されると予測しております。生育環境が保全されない可能性があるとして予測した種に対する環境保全措置として、ハンノキ、サクラソウの2種は工事中、供用後の監視を行います。また、ヘラオモダカ、ホソバナアマナ、サクラソウ、バアソブの4種については移植又は播種を実施します。

さらに環境負荷を低減するために濁水処理施設の設置や河川への影響に配慮した施工を実施するなどから、環境影響の方は事業者の実行可能な範囲で可能な限り回避・低減していると評価しました。

次に植物の事後調査について説明します。事後調査につきましては、予測の不確実性や環境保全措置の不確実性は小さいと考えていますが、重要な種の移植又は播種については、環境保全措置の内容をより詳細なものにするために事後調査を実施します。

続きまして、道路の存在・工事の実施に関わる生態系についてです。生態系は既存資料の調査及び現地調査結果に基づく予測です。事業実施区域及びその周辺の生態系につきましては、いくつかに分けており、山梨県では、「水田耕作地生態系」「須玉川里山生態系」「清里高原生態系」「飯盛山生態系」の4つの生態系を区分して整理しております。これらの生態系は地形、植物群落の分布などを参考に区分しました。

また、それぞれの生態系で「上位性」、「典型性」、「特殊性」の観点から代表的な種として「注目種・群集」を選定し、調査・予測を行いました。

生態系の場所はイメージではありますが、この図面に示したように一番左側が「水田耕作地生態系」というもので長坂地区付近の低地の水田地帯、水色に見える部分が水田、茶色っぽい箇所が耕作地で、こういったものが中心に広がることを水田耕作地生態系としました。その右側にあるのが、「須玉川里山生態系」というところでこちらは緑色が見えますが、主に低地、山地、台地に広がるクレーコナラ群集、ケヤキ二次林、スギ植林などの樹林が主となる生態系です。

続きまして、「清里高原生態系」は、清里高原の少し高いところに分布するコナ

ラ群落、アカマツ植林やカラマツ植林等の植林と畑の耕作地が分布する箇所が「清里高原生態系」としています。

最後に、「飯盛山生態系」は、分布するアカマツ群落、カラマツ植林、落葉広葉樹の群集など樹林を主体で構成される生態系です。

これらの生態系について予測を実施しました。生態系の予測の結果「須玉川里山生態系」のオオタカ及び「清里高原生態系」のフクロウなどの注目種については、工事の実施に係る騒音等により繁殖に影響が生じる可能性があると考え、生息・生育環境は保全されない可能性があるとして予測しました。これら2種の予測の結果の詳細についても準備書の掲載ページを示しています。

生態系それぞれの中で挙げた注目種について予測評価をしております。須玉川里山生態系内だけでの予測になるため、先ほど示した、改変率とは変わっております。これについて工事の実施による影響として、生息環境基盤の消失の状況あるいは生息環境の質的变化の状況を示しております。また、道路の存在による移動経路の分断等も整理しております。以上の予測結果から、影響があると予測しております。

保全されない可能性があるとして評価した須玉川里山生態系のオオタカや清里高原生態系のフクロウについては、工事工程の検討及び段階的な工事の実施、代替営巣地の創出等を実施する予定です。先ほどの生態系の中で水田耕作地生態系や飯盛山生態系は同様の環境があるため、影響が無いと評価しています。上記二つの保全措置に加えて動物の方で述べた工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用や低騒音型建設機械の採用等の措置を同様に実施する予定です。このようなことから事業者の実行可能な範囲でできる限り回避または低減していると評価しております。

最後に、生態系の保全措置についてです。動物と同様に、予測の不確実性及び環境保全措置の不確実性は小さいと考えておりますが、工事工程の検討及び段階的な工事の実施、代替営巣地の創出については環境保全措置の内容をより詳細なものにするため事後調査を実施する予定です。

以上で、動物・植物・生態系の説明を終わります。

（株）長大 宮澤

続いて道路の存在に係る景観について説明いたします。説明者の方ですけれども、改めまして私、株式会社長大の宮澤に変わらせていただきます。道路の存在に係る景観については、事業実施区域周辺の眺望点としまして33ヶ所、景観資源としまして44ヶ所を対象に、技術手法に記載されている方法によって、主要な眺望点や景観資源の改変の程度、眺望景観の変化の程度について、予測

評価を実施しております。なお、道路の存在に係る景観につきましては、住民意見や専門家の御意見などに基づいて、身近な眺望点と景観資源として、防風林を予測対象として追加しております。予測の結果、主要な眺望点、身近な眺望点については、計画路線による改変はないと予測しております。景観資源については、「長坂」、「丘の公園通り」の 2 ヶ所、身近な自然景観として、「田園風景」、「耕作地」、「山間部の新緑/紅葉」の 3 ヶ所において、改変される可能性があるが、改変はごく一部に限られると予測しております。眺望景観の変化については、11 ヶ所について、眺望景観に変化が生じると予測しております。その他の眺望点につきましては、計画路線はほとんど目立たないことから、眺望景観の変化による影響はほとんどないと予測しているところです。保全措置としましては、橋梁などの構造物及び道路附属物の形式、デザイン、色彩の検討、地形改変部の緑化を実施することにより、事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減されているものと評価しております。以降に影響があると予測している箇所について、フォトモンタージュを示させていただいております。まず、金生遺跡につきましては、景観資源の近傍のスカイラインは切断されませんが、遠方のスカイラインの一部に切断が生じるため、眺望景観に変化が生じると予測しているところです。続いて、長坂町大八田の長坂インター南側につきましては、計画路線は近景に位置して、盛土部が視野に含まれ、可視部の要素やディテールが目につきやすい状況です。水平見込み角が約 52.3 度と目立ちやすい値となっているため、現在の景観構成要素に変化が生じると予測しています。また、遠方のスカイラインの切断が生じ、長坂、田園風景は計画路線の一部と重なるため、眺望景観に変化が生じると予測しているところです。続いて、大泉町谷戸の長坂インターの北側になりますが、計画路線が中景に位置し、橋梁、盛土が視野に含まれることで、可視部の形態がとらえやすく、対象が景観の主体となっております。また、水平見込み角が約 56.9 度と目立ちやすい値となっており、現在の景観構成要素に変化が生じるため、眺望景観に変化が生じると予測しております。長坂町大八田地点においては、計画路線が近景に位置し、盛土が視野に含まれ、可視部の要素やディテールが目につきやすい状況です。水平見込み角が約 73 度と目立ちやすい値となっており、現在の景観構成要素に変化が生じます。また、遠方のスカイラインの切断が生じ、長坂、田園風景は計画路線の一部と重なるため、眺望景観に変化が生じると予測しております。大泉町西井出の地点につきましては、計画路線が近景に位置し、盛土が視野に含まれ、可視部の要素やディテールが目につきやすい状況です。また、水平見込み角が 89.2 度と目立ちやすい値となっており、現在の景観構成要素に変化が生じるため、眺望景観に変化が生じると予測しております。高根町五町田の地点につきましては、計画

路線が中景に位置し、橋梁、盛土が視野に含まれ、可視部の形態がとらえやすくなっております。水平見込み角が約 12.9 度と、やや目立ちやすい値となっており、現在の景観構成要素に変化が生じます。また、遠方のスカイラインの切断が生じるため、眺望景観に変化が生じると予測しております。高根町村山北割の共同墓地については、計画路線が中景に位置し、盛土が視野に含まれ、可視部の形態がとらえやすくなっております。また、水平見込み角が約 44 度と目立ちやすい値となっていることから、現在の景観構成要素に変化が生じるため、眺望景観に変化が生じると予測しております。おいしい学校駐車場付近では、計画路線が中景に位置し、橋梁が視野に含まれ、可視部の形態がとらえやすくなっております。水平見込み角が約 42.2 度と目立ちやすい値となっており、現在の景観要素に変化が生じるため、眺望景観に変化が生じると予測しております。観音寺周辺では、計画路線が近景に位置し、橋梁が視野に含まれ、可視部の要素やディテールが目につきやすいです。また、水平見込み角が約 44.2 度と目立ちやすい値となっており、現在の景観構成要素に変化が生じるため、眺望景観に変化が生じると予測しております。玉川神社では、計画路線が中景に位置し、橋梁が視野に含まれ、可視部の形態がとらえやすく、対象が景観の主体となっております。水平見込み角が約 33.2 度と目立ちやすく、可視部がとらえやすいため、現在の景観構成要素に変化が生じます。また、遠方のスカイラインの切断が生じるため、眺望景観に変化が生じると予測しております。丘の公園入口の交差点付近では、計画路線が近景に位置し、清里インターチェンジ、切土が視野に含まれ、可視部の要素やディテールが目につきやすい状況です。水平見込み角が約 28.5 度と目立ちやすく可視部がとらえやすいため、現在の景観構成要素に変化が生じると予測しております。また、計画路線と景観資源である丘の公園通り、新緑/紅葉と重なることから、眺望景観に変化が生じると予測しているところがあります。

続きまして、道路の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場について説明いたします。予測地点については、事業実施区域やその周辺の主要な自然との触れ合いの活動の場、26 ヶ所を対象に、技術手法に記載してある方法によって、改変の有無や、利用性、快適性の変化について、予測評価を実施しております。なお、人と自然との触れ合いの活動の場については、知事意見や住民意見、専門家等の意見に基づいて、自動車の走行からの観点や、予測対象としてバードウォッチングサイト、スターウォッチングサイト、甲武信ユネスコエコパークの拠点を追加しております。予測評価につきましては、触れ合い活動の場、及びそれを取り巻く自然環境の改変の程度は、すべての地点で保全されると予測しております。利用性の変化につきましては、清里中央オートキャンプ場、金生遺跡の 2

ヶ所で、照明施設による星空観測の阻害が生じる可能性があります。その他の地点では、計画路線による利用の支障や到達時間、距離については変化が生じないと予測しております。快適性の変化につきましては、清里湖畔、大門ダムのところで、自動車の走行により生じる騒音により、快適性の変化が生じる可能性があります。その他の地点では、快適性の変化による影響が生じる可能性は低く、もしくは生じないと予測しているところです。環境負荷を低減する環境保全措置として、橋梁等の構造物及び、道路附属物の形式デザイン、色彩の検討、地形改変部の緑化、光害に配慮した道路照明の検討、植栽等による道路の遮蔽を実施することから、事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減しているものと評価しております。

続きまして、道路の存在、工事の実施に係る文化財について説明いたします。予測地点については、事業実施区域及びその周辺の文化財の8ヶ所を対象に、文化財及びその周辺環境の改変の位置、程度について、予測評価を実施しております。予測の結果、すべての地点で文化財そのものが改変されないことから、文化財及び周辺環境の雰囲気及び利用環境の変化は生じないと予測しております。なお、埋蔵文化財包蔵地に関しては、複数の地点で事業の実施によって、改変が予測されることから、道路の存在、工事施工ヤードの設置、工所用道路等の設置における影響を最小限にとどめるための環境保全措置を実施します。環境保全措置については、工事に先立ち、文化財保護法に基づき、必要な届け出や協議を県教育委員会及び市教育委員会に行うなどの適切な措置を実施して参ります。また、工事施工中に未周知の埋蔵文化財等が確認された場合は、速やかに教育委員会などの関係機関に報告し、関連法令に基づいて適切な措置を実施いたします。以上を踏まえ、文化財の環境影響は、事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減できるものと評価しております。

続きまして、工事に係る廃棄物等について説明いたします。予測方法につきましては、工事の実施により発生する廃棄物などを対象として、技術手法に記載された方法によって予測評価を行っております。予測評価につきましては、事業実施区域外に搬出する建設副産物は、建設発生土、建設汚泥、コンクリート塊、建設発生木材が発生すると予測しております。環境保全措置として、建設発生土の工事間流用の促進や、再生資源化施設への搬入など他事業等での利用を実施することから、環境影響は事業予定者の実行可能な範囲内でできる限り回避または低減しているものと評価しています。

最後に、各項目の予測評価を踏まえた環境影響の総合的な評価結果です。本対象事業におきましては、計画路線の位置及び基本構造の検討段階から、環境保全に配慮しており、各環境要素について、事業予定者が実行可能な範囲内で

環境保全措置を講ずることにより、計画路線が周辺の環境に及ぼす影響について、できる限り回避または低減が図られていると考えております。また、水象、動物、植物、生態系につきましては、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、事後調査を実施し、専門家等の指導、助言を得ながら、適切な措置を講ずることとしております。以上のことから、計画路線に係る環境保全について適正な配慮がなされていると評価しました。

(仮称) 葦崎都市計画道路 1・4・1号 双葉・葦崎・清里幹線に係る環境影響評価準備書の内容については以上となります。

(坂本会長)

ありがとうございました。最初なので、全体の説明ということで、時間かかりましたけれど、これから質疑応答を始めますが、生物分野の動植物・生態系の部分は後回しにして、最初にそれ以外の部分について、御質問、御意見をお伺いしたいと思います。

(石井委員)

3つの視点から、コメントと質問をしていきたいと思います。それぞれの観点ごとに質問の部分はお答えいただけたらと思います。

まずは景観について、このエリアは都市公園ではないが、一般に都市公園の価値には利用価値と存在価値があると言われていています。利用価値は、そこを使って初めて価値が見いだされるということであり、存在価値は、そこに公園があるからそれだけで意味があるという価値観のことです。

このエリアを考えたときに、今のその自然環境がそこに存在しているということ自体に価値があるのではないかと思います。それは歴史的な意味からも、人がどのようにしてこうした厳しいところと関わってきたかということが残っていることに非常に価値があるのではないかということを感じます。説明では、今の状態の存在価値という視点が欠けているような気がします。もちろん、環境アセスの項目の中にそういうものが入ってないということもあってしょうけれど、そのような視点が、もう少し入ってこないか、実際にどのような対策をすればいいのか、ということに繋がっていかないのではと思います。これは技術の進歩が、昔は人が自然とどのように折り合いをつけていくかというせめぎ合いの中でバランスを取ってきたが、今は技術が進歩してきたので、簡単に自然を征服できてしまうことを考えてみると、ここ清里エリアのスケールに対して、今見せていただいた地形などの断面は非常に大きい。当然高速道路なので、曲率半径や勾配などが決まっていますが、それをはめ込んでいくと、非常にオーバースケールに見

えてしまう。その点に対して、どのように考えているのかが見えません。個別にはいろいろやっていただいておりますが、本来であれば清里エリア全体の環境シミュレーションみたいなものが必要なのではないかと思います。

中部横断道の山梨から静岡の区間を見ますと、景観の面から見て、これでいいのかなというような状況なので、皆さんがこれでいいと言われても疑問に感じます。個別の話で、清里のような場所は、目的地に到着するまでの過程も重要なのですが、そのような話がない。例えば萌木の村に到着するまでの行程とか、そういうところももう少し考慮していただきたい。

次は都市計画についてであります。都市計画道路として位置付けている理由がわかりません。長野県の住民説明会の質問で、都市の経済発展のために重要だからとお答えいただいておりますが、そうすると高速道路は全部が都市計画道路であるのか、という話になると思います。中部横断道の山梨から静岡の区間や新東名は都市計画道路ですか。

(山梨県都市計画課 直井課長補佐)

中部横断道の静岡から山梨の区間につきましては、増穂から双葉までは都市計画決定が行われております。その区間以外のところにつきましては、土地利用が少ないということもあり、都市計画決定はされていません。

(石井委員)

なぜ都市計画道路にするのか、土地収用がやり易いなど理由があるのか。方法書するときにも言いましたが、都市計画道路であれば都市計画の視点の説明が欲しいです。

例えば、この道路を通す代わりに清里高原道路には大型車は通さない、であるとか、そのような説明がない限りは、ただ、またもう一本大きな車の通る道が増えただけなので、これでは住民も納得しないのではと思います。災害時の緊急道路に使用するという話もあるが、最近は大雪だと高速道路を先に止めてしまう状況です。そうであるとすると、災害時に緊急道路になるのかなという疑問もあります。

先ほどの表を見ると、今後、都市計画決定がされるのですよね。そうすると、県の都市計画審議会で審議するのですよね。その場で何か異論が出て変わることあり得るのでしょうか。

(山梨県都市計画課 直井課長補佐)

都市計画の手続きを同時並行で進めております。最終的に都市計画審議会

で審議を行い、都市計画決定という形になります。

(石井委員)

その時は、ここでの議論の情報は伝わるのか。

(山梨県都市計画課 直井課長補佐)

手続きの話も含めて環境審議会での審議内容について説明をさせていただきます。

(石井委員)

なるべく詳しく説明していただくといいと思います。最後にアセスの話で、準備書に可視領域図を書いていたのはありがたいが、この可視領域図から何を読み取るのかが示されてない。当然、森林とか建物とかがあって現状では見えないのがほとんどだと思いますけども、図を見るとかなりの範囲から見えるポテンシャルがある。何かの拍子に見える可能性があるエリアはほとんどのエリアで、見える可能性がある図ができたということなので、何かそこら辺もきちんと議論の中に入れてもらいたい。

それから、主体と対象場というものの見方がここにはあまり入ってなくて、例えばさきほど、CG 見せてもらいましたけど山の稜線を切っていないからといっても手前にこのような人工的な線が入ってしまうと、全然風景としては違う風景になってしまうという視点がない。そういう点についても考えていただきたい。影響は小さいと説明があった箇所でもフォトモンタージュを見る限り、影響が大きいのではと思う。また、フォトモンタージュももうちょっと近いところだったら見える箇所もあるのではと思えるところもある。

また、我々が見ればどのくらいのスケールかがわかるんですけど、一般の方に見せるには人など、スケールがわかるように入れていただかないとどれくらいのサイズなのか全然わからない。断面図で見ると、盛土はすごく大きくて高い。ほぼ壁のようなスケールのものはフォトモンタージュの中に人の大きさとか車の大きさとかを並べておいてもらわないとわからない。

それから、八ヶ岳高原大橋については、歩道側からは見えてないが、反対側の車線を通る車の乗客からは視点の位置が高いから多分見えるのでは。また、道の駅清里からは見えませんか。

((株)長大 茂木)

八ヶ岳高原大橋に関して、おっしゃるとおり、歩道が山側にあって、そこからだ

と計画路線は見えないですが、車道側ですけれども、大型車両であれば場合によっては見えるかもしれない。例えば、バスとかである。一般車では、動的なので断定はできないですけれども、先ほどお話のあった全体の可視領域図の話に絡めると、どこかの季節、例えば、冬とかちらっと見える可能性があるかもしれないが、静的に安定して見えるというものではないと思う。

あと 2 点目、南清里ですけれども、上にある花と緑の公園がケーブルカーで上がったところにあるのですが、そこに行ったら、ひょっとしたら見えるかもしれないですが、南清里自体は周辺がかなり囲まれているため、道の駅は広いので特定のスポットに行ったときには見える可能性もあると思うが、駐車場、お土産物屋、あと食べ物屋さん、鯉に餌をあげられるような水辺などがありますけれども、絶対に見えないのかということ難しいけれども、予測では見えない可能性が高いと考えております。

(石井委員)

ただケーブルカーに乗って上まで行く人は展望を見るために乗るわけですよ。そうするとその時見えるかどうかはやはりチェックしといた方がいいと思う。見えないというのであれば、見えないでいいと思う。

((株)長大 茂木)

その点については精査したいと思います。

(石井委員)

それから海岸寺ですが、平面図を見ると、本線とアプローチ部などで囲まれているように見えるが、フォトモンタージュでは海岸寺のワンポイントからは見えないという絵になっている。ワンポイントからは見えないが、周辺からは見えるということはないのか。

((株)長大 茂木)

海岸寺につきましては、境内とかありますが、基本的にトンネル構造で通過しますので、路線自体は近くに存在しているが、明かり部とかが見えるかということ、やはり難しいのかなど。大分南に下った、県道 608 号ではその途中に見えるスポットがあると思うが、海岸寺をポイントとしてとらえた場合には、見えないと、事業者として考えております。

(石井委員)

今、重要な点について触れていただきました。重要な眺望点に行くまでの一般の人が通るアプローチ上の重要なところで見えるかどうかもチェックしてもらいたい。それから、「事業者が実行可能な範囲」という表現があるが、誰が可能かどうかを判断するのか。例えば今回の説明の中に、上下線の分離とか全く話が出てこない。地形になじませる高速道路とか、こういう高規格の道路の手法としては例えば上下線分離、中央道では随分いろいろありますけど、上下の車線を分けて高さを変えてあげると、土地の改変が少なくて済むが、その点は検討しているのでしょうか。

(坂本会長)

配慮書手続きで行ったのであれば、それでも結構です。不明なら次回答えていただければいいです。

(石井委員)

最後に自分の専門の景観ではないですけどヤマネの説明がありましたが、ヤマネミュージアムの湊さんとはコミュニケーションはとっているのでしょうか。

(国土交通省甲府河川国道事務所 石井保全対策官)

湊先生とは、コミュニケーションをとらせていただいております。

(石井委員)

湊さんは、清里高原道路のエコロード化に意見を出されて、切り通しをトンネルに変更した例もあった。そういう意見をなるべく取り入れていただきたい。本来であればこの事業もエコロードにしなきゃいけないような場所なので、できるだけ事業者の実行可能な範囲を広げていただければと思います。

(坂本会長)

最後の3番目は、準備書についての話、1番と2番については意見か。

(石井委員)

確認と意見になる。最初は景観について清里のスケールの中に、大きな構造物を入れるという視点でもう少しいろいろ検討して欲しい。それから都市計画の視点では、都市計画としてやるのであれば、いろいろな都市計画的な配慮ができるのではないかという意見。最後は景観について。

(田中委員)

本来なら住民意見をまとめてから審議会を開催するべきだと思いますが、今回はその前に開催したわけでその理由を教えてください。

(事務局長 野中課長)

意見概要書提出の前に本審議会を行う理由ですが、意見概要書が届くと法律の規定で知事意見出す場合は 120 日以内に出さなくてはならないということで、意見概要書と見解書が出るまでの期間、あらかじめ中身について委員の皆さんも含めてよく理解していただくことも含めて、今の段階でまず 1 回目を開いたということです。意見概要書が出た後を省きたいからというわけではございません。

(田中委員)

わかりました。そうすると、また意見概要書が提出されたらまた審議会があるってことですね。というのは今日の事業者さんの意見でも、住民意見に配慮して、検討しなければいけない調査方法だとか項目などが多く出てくると思うので、気になりました。

次は、意見ですけれども、この膨大なこの資料。これ住民もほとんど読めないと思います。大学でも大学院生ぐらいが修士論文かなんかの対象にすれば、読むかもしれないけどそうじゃない限りおそらく、ほぼ誰も読めないと思う。また、ページの作り方とか、章の作り方とか、あえて読みにくいように作ってあるのではと疑うぐらい読みにくいです。審議会の進め方と関係していますが、限られた時間ですから、問題となる環境影響の中でも特に重要なもの、2 番目に重要なもの 3 番目に重要なものというように重要で深刻な項目の順に議論できるようにできれば良いですね。それと同様に、報告書の作り方にしても発表の仕方にしても、重大なものとそうでないものとメリハリをつけることで、もっと見やすい報告書にするなど何か工夫ができないのでしょうか。これはもしかすると事業者さんじゃできなくて、事務局の方の問題かもしれないですが。

次の意見は、先ほど石井先生がおっしゃられた、「実行可能な範囲でできる限り回避、低減しているものと評価する」という言葉を全部に結論として記述してある件ですが、その日本語の本当の意味はなんなのか。例えば、私のミティゲーション政策の専門分野から言えば、回避と低減はまったく異なるものであり、これらを一緒くたにするような表現は意味をなしていません。このことは、昔の閣議決定要綱による環境アセスメントの頃の、「環境への影響は軽微である」、「環境への影響はない」という金太郎飴的表現と同じで、今回の表現を昔のように

書き換えても同じことなんではないか。環境アセスメントの専門家の方々が、このような言い訳みたいな文章をわざわざ丁寧にきっちり書くことに時間をかけるのではなく、本当にどうしたら当該環境影響を避けることができるのかに力点を置くような、環境保全措置を提案し、それを示す文書にすることはできないのでしょうか。なお、これに関してもやっぱり県の事前の指導みたいなものが、これは国の事業だからその辺の関係性がよくわかりませんが、丁寧に事務局側と話をすれば、今申し上げたような形骸化した文章の作り方とか、こんな50センチ近い厚さにしないような工夫を、実は一昔前はよくありましたけれど最近は見ないものですが、章立ての工夫や表の使い方など、そういうところからきちっと指導する必要があると思うのです。何かこのような分厚い文書を作ることが環境アセスメントの意味のようになっていませんか。文書はあくまでも副産物であって、問題である環境影響をできるだけ回避し、回避できないものは最小化し、回避も最小化もできないものはやむを得ずに代償することを検討することによって地域としての環境影響を未然防止することが第一目的でなければならないと思います。我々委員ももしかしたらそういうところがあるかもしれませんが、特に今回の事業の環境アセスメントは形骸化していると思いました。

(坂本会長)

第1回ということもあり、全体を説明するためにそうなったというふうにも考えられますが、事業者側で影響があったというところには、そこを絞ってもう少し詳しく書くとか説明するとか工夫していただければと思います。

(小林(拓)委員)

確認ですが、大気質の予測結果の中で、例えば、二酸化窒素と粉じんの値がオーバーしていて対策として排出ガス対策型建設機械の採用と作業方法の改善がどちらにも記載されていますが、具体的にどうするのかって書いとかなないとわからないので、もう少しわかるように書いてください。

(坂本会長)

今日欠席している高木委員も騒音関係で内容が重複するかもしれないので、高木委員が文書であらかじめ提出してくれているので先に聞きましょうか。

(事務局 有泉課長補佐)

高木委員から提出のあった資料をお読みします。当日資料の30ページをお開きください。建設機械の稼働による騒音に関することです。適切な仮囲いの設

置などの対策で、85 デシベルをクリアするという趣旨は理解できます。建設機械の稼働が長期にわたることも予想されるので、住民から理解をえられるように御配慮ください。

次に当日資料の32ページになります。自動車の走行にかかる騒音について、確認をお願いしたい点があります。道路交通騒音の予測モデルで予測し、環境基準をクリアできないので、遮音壁とトンネル吸音板の設置を行うという計画です。予測結果を見ると、近接空間では、昼間に2デシベル程度の効果、夜間に6デシベル程度の効果を予測しています。後背地では、昼間はほぼ効果はないのですが、夜間には9デシベルの効果があるという結果になっています。一般に遮音壁を設置した場合、遮音壁に近い点で、地上高さが低い点では効果が大きく離れると、或いは、地上高さが高くなると、効果は少なくなります。それに対して、ここで示された予測では、近接空間よりも、後背地で大きな効果が出ていること、また、昼間は効果がないのに、夜間では大きな効果がえられています。どのような条件でこのような結果になったのかよくわかりません。その根拠をお示してください。

資料33ページから、37ページにそれぞれの場所での詳細が示されています。これを見ると、上記で示した後背地の夜間に予測値が59デシベルになった時点はY2だと思えます。この場所での遮音壁の効果はどれほどだったのかは、遮音壁を設置しない場合の予測値が表示されていないため読み取れません。33ページから37ページに、遮音壁、或いは吸音板を設置しない場合の予測値も示してください。すべての評価が環境基準をクリアすることを目標としています。住民からの意見にも複数あるように、この地域は静穏な環境を求めて住んでいる住民が多い地域です。騒音、低周波振動も含めて、現状、予測値、対策後の予測値の3種類の値を示さないと、どれだけ静穏な環境に現状があり、そこに道路建設をすることで、どれほどの影響が出て、それに対して対策を施すことにより、どれだけ元の静穏な環境に近づけることができるのかがわかりにくいです。ぜひ、上記3種の値を示してください。

そして、平穏な地域においては、目標を環境基準にするのではなく、元の静音な環境をどれだけ維持できるのかにおいてください。現在予定している遮音壁は高さが1メートルと比較的低いものです。これは高い遮音壁に変更すればそれなりに効果は大きくなると思います。また、必要であれば、道路舗装も吸音性の高いものに変更することも可能だと思います。

(坂本会長)

一番の肝は、もともと静穏な場所ということで、現状、予測値、対策後の予測値、この3つの値をしっかりと示してくださいというのが一番大事なところじゃないかと思います。高木先生の御意見も受けて箕浦先生、御発言をお願いします。

(箕浦委員)

今の高木先生の御意見と重なる部分もありますけれども、意見と質問を述べさせていただきます。

まず1つ目は質問です。供用時の自動車の走行騒音の予測が近接空間と背後地で行われているのですけれども、その考え方や背後地という概念がどのくらい離れているのか御説明をいただけるとありがたいと思いました。

もう1点は、先ほどの高木先生の話と重なる部分になりますが、騒音に関しましては住民の生活への影響も非常に大きく、住民の皆さんの関心も、非常に高い領域だと思いますので、丁寧な御対応をお願いしたいなという思うところです。また、方法書の知事意見18番目に、静穏な住居環境が広く存在している地域であることから、その現況を把握できる調査地点を選定し、自動車騒音等が現況の騒音レベルを大きく変化させる場合には、環境保全措置を検討することとありまして、現況の騒音レベルを大きく変化させる場合にはという、記述が特段に設けられています。その点につきまして、どのように御対応されるかの説明が必要と感じました。現状の、準備書の表記の中では、先ほどの高木先生の御指摘のとおり、環境基準に対する検討していることは確認できましたが、現況に対してどうなのかということを検討した形跡が私の方では確認できなかったので、御説明は必要と思います。

あわせて、その地域全体としての騒音の影響というのが、結局どういうものなのかということがわかるような示し方も必要かと思います。予測地点はいくつかのの時点で予測して計算するということは限定的にやらざるをえないのだと思いますけれども、これらの予測地点でこのように予測されたことが、地域全体に騒音の影響として評価は、より広域的に住んでおられる皆さんが心配されて居ると思うので説明をお願いしたいと思います。

(坂本会長)

地域全体とは道路に沿って全部の箇所を示して欲しいという理解でいいですか。

(箕浦委員)

道路沿いもありますが、道路からどれだけ離ればどのぐらい影響があるのかなど、住民の方はこの予測地点の近傍だけに住んでいるわけでもないので、そのあたりの評価がわかるといいなと感じました。

(坂本会長)

この事業は道路なので長い範囲で住民への影響がありますのでその辺についても考えてください。

(後藤委員)

資料の 10 ページにある知事意見の 23 番について。トンネル掘削などにより重金属を含んだ有害な土砂が生じる可能性があるかとあります。これについては準備書の 3.3.4.(2)1) 工事全般に記載しましたとありますが、場所の記載がないように思います。

2 点目が、重金属を含んだ有害な土砂については、78 ページの廃棄物等には重金属の記載はありませんが、どのような位置付けと評価になっているのでしょうか。

3 番目に、盛土とトンネルが出てきますが、地図には「高い盛土」などの表現がありますが、具体的な盛土の高さは何mなのでしょう。他にもトンネルの位置、高架橋の高さなど、個別の図面等があればイメージしやすいと思います。

(坂本会長)

理想的に言えば、道路に沿って全ての構造物の大きさをCGか何かで示していただければ良いのですが、そこまでは困難だと思いますので、肝となる場所の構造物の大きさを数値で示していただくことはできませんでしょうか。このままでは、盛土の高さなどをイメージできません。

((株)長大 宮澤)

騒音予測の背後地の距離について、御回答させていただきます。道路が 2 車線を超える場合の背後地は 20m です。2 車線以下の場合は 15m としております。これは環境基準の特例の基準の中で明記されている距離になっております。

(坂本会長)

その地点を選んだのは人が住んでいるからとそういう話ですか。

(株)長大 宮澤

そうです。

(後藤委員)

48 ページ等に、いろんな環境保全措置で観測修正法による最適な構造工法の採用とか、最適な構造工法の採用とかで書いてある箇所は具体的に書いていただきたい。

43 ページの環境保全措置に、ABCDがありますが、これも速やかな転圧、法面整形は当たり前のことではある。シートによる被覆等の実施についても、水の濁りが発生しないためには当たり前のことである。それらに加えて何をプラスするか具体的に書いていただかないと、環境保全措置にならないと思いました。

最後に、いろんな環境の影響評価をされていますが、この手法が、例えば中部横断道路の山梨県の峡南地域などを通る南部区間の環境影響評価に使った方法と同じだと思えますが、その時、もし、環境影響評価の結果が実際と違った場合は今回それをちゃんとフィードバックして評価するようにしていただきたい。

(国土交通省甲府河川国道事務所 石井保全対策官)

御意見・御質問いただいた件については、1 度持ち帰らせていただきまして次回、御質問・御意見等に対するお答えをさせていただければと思います。

(坂本会長)

わかりました。まだ次回が設定されていませんが、事務局としては、次回までに、委員の皆さんに文書で質問とか意見を照会し、委員の皆さんには事業者の方が具体的にやることがはっきりわかるような記述をお願いします。

(事務局長 野中課長)

事務局としては次回でお答えいただくというより、次回の前に回答をいただきたいと思っています。回答を書面でやりとりする中で、先生たちに見ていただいて、答えを持った状態で次回をと考えています。

(坂本会長)

ということは、皆さんの意見を明確にするにはあまり時間ないけど大丈夫でしょうか。

(事務局長 野中課長)

意見概要書と事業者見解を受け取ってから 120 日以内に知事意見を出しますので、まだそこがスタートしていません。それまでは一応ペンディングの様な形になります。

(小林(富)委員)

まず 1 点目は、8 ページの 13 の知事意見に関し、専門家等の助言を受けた場合は助言の内容、検討の経緯等を記載するとあって、専門家等による技術的助言の内容が資料 15 ページに書いてあります。準備書に書いてある内容と植物の部分は同じですが、これが本当に技術的助言といえるものなのか。例えば、放棄水田には希少種が多く確認されるため、現地調査の際に確認することが望ましいとあるが、これは当然のことである。また、八ヶ岳山麓で重要な種や希少な植物群落を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についても同様です。そうではなくて、例えば、ハルニレ群落やハンノキなど湿地性の樹木があることについて、専門家から助言をもらうことなどが技術的な助言といえる。また、サクラソウの群落は全国的に減少しているけれども、なぜこの地域には、サクラソウがこのくらいの株数生育しているのか、またそれについて、専門家はどのように説明してくれたとか、あるいはその群落を保全するために、このような技術的助言をもらったなど。たとえて言えばそういうことが技術的助言だと思います。現地調査で確認することが望ましいとか、注意して調査するなんていうことは、わざわざ専門家に聞くような技術的助言ではないと感じました。これは意見です。

2点目は、植物の環境保全措置について、例えば 53 ページで、環境保全措置としてハンノキとサクラソウについて工事中及び供用後の監視が挙げられていますが、これは環境保全措置とは言えないと思います。工事中及び供用後にサクラソウやハンノキについて、誰が何を見るということが一切不明確である。

次に 54 ページ。事後調査、環境保全措置の不確実性は小さいとあるが、これ小さいでしょうか。監視していれば、不確実性は小さいというのは違うと思う。私は、植物についての、予測評価、環境保全措置ということに関わっていますが、これは間違いじゃないのかなと思う。これを公開できるのかなというところまで心配しています。

(国土交通省甲府河川国道事務所 石井保全対策官)

詳細については非公開版の中、御説明の方をさせていただきたいと思います。

(佐藤委員)

まず1点目。計画道路のトンネル部分と明かり部分の区分けがわかりづらい。どこがトンネルでどこが明かりで切り土なのか盛土だろうか、目をこらさないとわからない。また、トータルで山梨県区間、できれば長野県部分もなんですけども、エリア全体の、高速道路の構造がどうなっていて、どういう生物がそこに分布していて、個体数が幾ついるとか生物種の分布も重ねるよう表示してほしい。そうでないと例えば、ハチクマについて1の個体と2の個体、1のペアと2のペアはこのくらいくっついてここにいてこの高速道路の両側にいるんですとか、そういったことを、一目で見られないと生態系の連続性を評価するときに、このペアについては影響あるが、このペアについては影響ないかもしれないという評価しかできなくなってしまう。やはりトータルで評価できるように、これは別に非公開、希少種だけの問題ではなくて、普通種においてもそうですが、そこに高速道路を通すことによってどのくらいその生態系の分断を起こるのか全然わかりません。生物名が多く書いてありますけども、これじゃわからないと思います。私もわからないので一般の人なんか見たら全然わかんない。これをもう少し表示方法を変えていただきたい。公開部分だけでなく、非公開部分をもっとわかりやすく表示してもらいたい。

2点目として、鳥類含めた資料編に掲載されている表に、データが入っていない。例えばこのデータは2024年の何月何日とか、何月から何月のデータという記載がないため、データとしては役にも立たず意見を言うことができない。きちんとデータを入れていただきたい。

3点目は、すでに上がりましたが、「事業予定者の実行可能な範囲内で」という表記がありますけども、その実行可能な範囲で回避、または低減って書いてありますよね。現実的に、実行可能な範囲内で回避するとはどういうことなのか、事例を挙げてもらいたいと思います。ここは詳細な説明とか文章の言い回しを変えるなどしていただかないとちょっと理解不能だと思います。まずは回避で、回避できない場合は、低減なり、代替策の順序で行う必要があるにもかかわらず、そこが一緒になってしまっていると感じました。

(坂本会長)

今の御意見ということでよろしいですね。何人か委員から実行可能な範囲について質問等ありましたが、私の感覚では、いくつか方法はあるんだけど、これは実行不可能でこれは可能なんでこれにしましたとか、それぐらい具体的に説明していただければいいと思っています。

(大日本ダイヤコンサルタント(株) 小田)

今の御意見の内容を確認お願いしたい。2 つ目の御意見に、表にデータが入っていないという御指摘をいただきましたが、調査の時期が表に記載されていないのでわかりづらいという御指摘と認識してよろしいでしょうか。

(佐藤委員)

要するに年月日です。これいつのデータかということが見ても全然わからないということです。この準備書のあらゆるところです。

(大日本ダイヤコンサルタント(株) 小田)

表の近くに記載がないということでちょっと反省しまして、わかりやすいように、また御説明したいと思います。

(坂本会長)

公開部分は以上でよろしいですか。

(田中委員)

動植物生態系関係についてですが、別に非公開である必要性もない意見なので、ここで述べたいと思います。要望ですが、今から申し上げるような内容を端的にわかりやすく具体的に、数値で表か何かにして見せていただきたい。それがあれば我々も市民も、先ほどの回避・低減できるということについても一目でわかるようになります。それに伴う図もあった方が本来はいいのですが、とりあえずは以下のような表を明示していきたいと思います。植物でも動物でも水生生物でも守るべき種があります。今回の報告ではそれらの確認地点や株数とか、そのポイントポイントの話に終始していますが、本当はそれだけではだめだということです。環境影響評価が法制化したときに、従来の動物植物、水生生物に追加したのが生態系という項目です。ここでの生態系というのは、先ほどの守るべき種のハビタット、それらの生息、生育する環境、スペース、物理空間をどうしたら守れるのかという検討のためにあったわけです。そうすれば守るべき生物、当時は貴重種と呼んでいましたが、それらの単体の種だけでなく、同様のハビタットを必要とするその他の生物種も守ることに繋がるということなんです。それが、現在までに生態系の意味が様々な見解から創意工夫もあって本来の趣旨とはかなり変わってきてしまっているのです。ところが今、生態系という文言がまた独り歩きして、本来の守るべき生物を守ること、それらのハビタット(生態系)を守ることとは意味がずれてきて、それらを保全することとは直接の関係のない分析が

巷の環境アセスメントで一般化している状況です。したがって、もう 1 回、なんのために時間とお金と多くの人々が関わる環境アセスメントを行うのか、初心に戻っていただき、今からいうようなことを準備書や評価書に明示していただきたいのです。まず皆さんが考える、守らなきゃいけない動植物やそのハビタットですが、まずは法や条例やガイドラインなどで指定されているもの、その中には現在のところ指定はされていないが専門家や自然保護団体や住民の方からの要望があるもの、法的に守られているものなどその根拠はいろいろあります。ハビタットというのは、ある生物の生息・生育環境、生育・生息地、棲み処のことです。今回の文書の中でも本来、ハビタットという用語で統一できることも、いろんな言葉に言い換えて使われているので、ハビタットの意味の文章ではハビタットと統一して示していただきたいです。そして、守るべき生物のハビタットについて定量的に、提案開発事業の前、工事中、提案開発事業後(供用後)の各タイミングについて、工事前はどこにどれだけ存在していてそれらが工事後にどのくらい消失するのか。そして、そのように予測された悪影響はどのような環境保全措置で、つまり回避、最小化、代償のどのような保全措置でどこがどれくらい改善できるのか。即ち、ビフォー・アフターの環境情報の定量的開示です。例えば、ある種の棲み処だった空間 10 ヘクタールが、当初の開発計画では5ヘクタールに減少することになっていたが、〇〇〇のような保全措置を講ずることで2ヘクタールの減少になった。避けられない2ヘクタールの消失に対する×××の保全措置に関しても、日本では代償ミティゲーションとしての生物多様性オフセットがまだ法的に義務付けられていませんが、ネイチャーポジティブ時代の環境アセスメントですからそこは開発事業者の前向きな保全措置に期待したいと思います。先ほどの騒音の議論のように、現状、予測値、対策後にデシベルがどういうふうに変化するのかを数値で示せというのと同じ環境アセスメントの基本情報です。この数値を見やすい 1 つの表にして準備書に明示してください。その表自体は別に非公開にする必要はまったくなく、むしろ環境アセスメントにおいて一番、情報公開しなければならない情報です。この表はいわば環境アセスメントの結論部分です。その情報が今は何だかわかんないわけです。ビフォー・アフターの過程で守るべきものがどれくらい消失、変質してしまうのか、それをどれくらい環境保全措置で防げるのか、あまり細かな区分でなく大ざっぱな区分で良いので、まずそのような表データが示される必要があります。そのような定量的分析が明示された上で、さきほどの回避、低減するという表現が続くのであれば意味があるのですが、回避・低減というよくわからない表現だけが先走りして中身がないわけです。もしかすると膨大な文書のどこかに断片に既に載っている部分もあるのかもしれませんが、やっぱりそこは環境アセスメントの最終結果、結

論部分ですので、見やすいように生物多様性分野として1ヶ所にわかりやすく示すべきだと思います。この件で何か質問があれば質問してください。

(坂本会長)

という御意見ですが、また御検討ください。

(北原委員)

いくつか意見と要望をちょっと述べさせてもらいます。今、田中先生からありましたビフォーアフターという考え方はとても重要で、今日事業者の御説明の中で影響がある種と影響がない種という言い方をされましたけど、開発すればすべての種に影響はあります。普通種と言われるモンシロチョウやアゲハチョウもみんな影響が出てくるわけです。一番気になったのは、P51の重要な動物のうちヤマネ、ハクマ、オオタカ、フクロウ、これらは生息環境が保全されない可能性があるということです。しかし問題は、その次のその他の重要な種は生息環境の一部が消失、縮小分断されるが、これは田中先生がおっしゃったハビタットに該当しますが、周辺に同様の環境(ハビタット)が広く残されているために、保全されると予測しています。ここでは保全されるといってもハビタットは失われるわけですから、保全されるというのは何を意味しているかを深読みすると、要は事業を実施後もその種は絶滅しないでそこにまだいるという意味合いだと思います。ですけれども、事業によって間違いなく、各種個体群にはかなりの影響があって現実にハビタットは失われるわけです。ですから、その他の重要種個体群のサイズで考えた場合は、ビフォーを100とした場合、この道路を通した場合は、どんな種であっても事業実施後は必ず100にはいかないと思います。ほぼ全ての種の個体群のサイズは減少すると考えられます。ですから、そのほかの重要な種は、予測では保全されるとされているため、保全措置は何もしないことになるのですが、それではまずいと思います。P20に示されていますが、今回のアセスの調査で、重要種がどのくらい出てきたかという、動物だけで哺乳類が19種、鳥類が31種、爬虫類が20種、両生類が2種、魚類が4種、昆虫類が26種、底性動物15種と極めて多種確認されております。このうち保全措置を実施するのは、ヤマネ他5種だけやるというのは余りにも生物多様性の保全上うまくない計画ではないでしょうか。ですから、例えば植物に対しては今回の事業行為でもって、影響のある重要種を移植したりすることが書いてありますが、このことを考えると、例えば動物の場合だって、やれることはあるわけです。例えば、今回重要種の中にもあるオオムラサキに対しては何もしないわけです。でもオオムラサキのいる里山林もかなり切り開かれます。これに対しては、そこのオオムラサキの食

樹であるエノキの木を全部他のハビタットへ移植するとか、或いは冬であれば、越冬しているオオムラサキの幼虫を全部移植するとか、そういうなんらかの保全措置を行えば、個体群サイズが減少するというようなことは、最小限に食い止められるのではないかと思います。このところは事後評価も含めて再考をお願いしたいと思います。と言いますのは、ヤマネ、ハチクマ、ツミ、オオタカ、フクロウは事後評価をするわけですね。でも他の重要種も全部事後評価を行わないことになっています。他の重要種こそは、事業による影響が最小限に食い止められたかどうか、事後評価を実施して下さい。今回道路を通すことによって事前と事後でどのくらい個体群のサイズが違って来たか。絶滅しなかったか、そのあたりをしっかりと評価して欲しいと思います。さらに言いますと、もし個体群サイズがすごく減少してしまった場合は、何らかの措置をお願いしたいと思います。

【公開の部終了】

【非公開の部】

【公開の部再会】

(坂本会長)

最後にまとめということに行きたいと思い、何かありますか。

(田中委員)

動植物の続きですが、別に非公開である必要はないので、ここで発言します。北原委員からも発言があったかと思いますが、環境への影響を評価するときに、その影響を受ける範囲の周辺地域にまだ同種がたくさん生育・生息しているから影響はないという説明は影響がないという判断の根拠にまったくならない。まず周辺とは具体的にどの範囲なのか？1キロ離れているのか100メートル離れているのか、10キロ離れているのか？周辺という言い方は環境アセスメントでは、余りにもいい加減すぎます。そのような評価は、実は閣議決定要綱以前のアセスではよくあったのですが、根拠がないことと、当該開発行為によって直接、消失する個体や群落・群集が問題なのであり、そのことについての評価がまず必要です。このことと関連して、代償措置として移植するという作業がよく提案されますが、実は、その移植先がどういう場所なのかが重要です。たまたま同種が確認された場所があったのでそこに移植するというのでは環境アセスメントの環境保全措置にはなり得ません。本来の環境保全措置は、その移植先が事業者のコントロールできる土地であることが前提となります。先ほどの周囲にたくさんあるから影響がないという説明も、事業者が全くコントロールできない場所にたま

たまただたくさん生育・生存しているからそれで影響はない、ということだったとしたら、当該開発事業の影響を緩和するという環境アセスメントは成り立ちません。このことは環境アセスメントを実施する上で根本的なところにもかわらず、毎回、審議対象の環境アセスメントで出てきます。日本特有の悪しき慣習の言い回しだと思います。第2版の準備書や評価書ではそういう根拠のない評価がないようにお願いします。また、移植するのであっても移植先の状況はどうかといった、生態学的な情報と土地管理などの情報を移植先ごとにしっかり説明することは最低限必要だと思います。周辺にたくさんあるからという根拠についても、今後、それらの土地が管理されそれらの個体がちゃんと守られるのか、守られないのか、不明なのか、という説明をちゃんとすることが必要だと思います。

((株)建設環境研究所 河野)

承知しました。1点だけお話しすると、周辺にあるという表現はしていますが、今回対象にしているのは調査地域、イコール予測地域なのですが、予測地域の中だけでやっていますので、際限なく周りにあるというものではありません。

(田中委員)

閣議決定要綱の環境アセスメントの頃だったと思いますが、国交省の岡山県の道路事例で、ヒイゴ池湿地の例がありましたね。この事例は、道路開発によって直接改変される土地ではない隣接する土地を湿地保全のために余分に確保し、そこで保全活動をしたというものです。要するに、近隣の土地に同種が生育・生息しているようが、移植しようが、その土地が当該開発事業の事業者によって管理できる土地であることを明示しなければ、それは環境保全措置とはいえないということです。当方のかなり前の造園学会の論文として掲載されていますので参考にしてください。

((株)建設環境研究所 河野)

はい。お考えはそのとおりだと思いますので、具体的に事業実施段階の保全措置の詳細検討のときに、専門家の意見を伺いながら、検討していきます。

(坂本会長)

その他に全体を通して何かございますか。ないようでしたら、私の担当分は閉めてよろしいでしょうか。委員の皆さんどうもありがとうございました。それでは事務局にマイクをお返しします。

(司会 佐野総括課長補佐)

委員の皆様におかれましては、議事進行に御協力いただきありがとうございました。坂本会長には議事の円滑な進行誠にありがとうございました。

3 その他

(司会 佐野総括課長補佐)

それでは、3、その他ですが、事務局お願いいたします。

(事務局 有泉課長補佐)

事務局より、今後について御説明をさせていただきます。本日冒頭に御説明しましたとおり、次回の審議会は、知事意見骨子の作成に向けた意見の整理について、御審議いただきたいと考えております。正しく皆様の御意見や事業者の受け答え、事業者の考えを反映させるため、まずは事務局にて、本日の議事録を作成し、皆様にメールにてお送りいたしますので、議事録が届きましたら、御自身の発言について誤りがないか御確認いただけますようお願いいたします。また、追加の御意見御質問がございましたら、1週間後の5月18日月曜日をめどに、事務局宛ベタ打ちで構いませんので、メールにて送付をお願いします。事務局では、皆様からの追加の御意見や御質問に加え、本日欠席された委員からの御意見御質問を取りまとめ、事業者にお送りしますので、事業者におかれましてはそれらの意見、質問について回答の作成をお願いします。県では委員の皆様からの意見や事業者からの回答を整理し、また次回以降の審議会にてまたお示しをさせていただきますと思います。事務局からは以上でございます。

4 閉会

(司会 佐野総括課長補佐)

では、今、事務局案の説明に対しまして何か委員の皆様から何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。それではこれもちまして、山梨県環境影響評価技術審議会を終了いたします。御審議ありがとうございました。