

中部横断自動車道（長坂～八千穂） 方法書に係る意見整理表（追加回答分）

注）「技術手法」は、「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）」を略記したものです。

通し番号	内容	細区分	意見元	意見等の内容	事業予定者の回答 ※赤文字は新たな回答を示します
9	事業計画	全般	坂本	(2/10審議会) 調査は業者に発注すると思われるが、なるべく能力のある業者に、なるべくお金をかけて発注して頂いて、かつ、その結果をなるべく計画に反映して頂きたい。	(2/10審議会後) 調査を実施する業者の選定にあたっては、会計法等に基づき、関東地方整備局所管競争参加資格のある業者から適切に選定することとなります。 また、調査結果を踏まえて詳細な道路の位置及び構造の検討に反映します。
10	事業計画	全般	坂本	(2/10審議会) (2月10日資料の)別添資料のフロー図にあるように、詳細な位置及び構造の検討のところで両矢印が付いているのは、都市計画原案の策定のところになってしまうので、ぜひ都市計画課の方は、この会議での意見の様子も詳細に都市計画の検討のところに伝えること。 手続的には、私どもがルート云々ということはこの流れではできないので、その辺は都市計画課の方によるしく願います。	(2/10審議会後) ※山梨県都市計画課の見解 環境影響評価の手続き並びに都市計画決定手続きにおいて、事業予定者の協力を得ながら適切に進めていきます。都市計画審議会では、環境に係る検討の経緯を説明し、適切に配慮されるようにします。
11	事業計画	全般	後藤	(2/10審議会) この地域の地質は火山性堆積物に泥流等が幾重にも堆積した非常にローカリティ（地域性）が強い地質で、水の動きも表層と深いところで違ったり、いろんな微地形も多くある。火山性堆積物は新しい年代であるので、場所によって地質、地形が違っているので、環境調査でローカルな情報をできるだけ多く把握して、ルート選定や評価をすること。他の場所での工事と同じような工事では上手くいかない可能性もあるため、地形・地質の特殊性を考慮すること。	(2/10審議会後) 環境影響評価段階、設計段階、事業実施段階の各段階に応じて、地形・地質の特性を把握し、適切に事業を進めていきます。
14	事業計画	既存道の運用	石井	(2/10審議会) (2月10日資料の)意見番号9、10（既存道路の清里高原道路を含めた地域の環境保全）については、実質ゼロ回答のようであるが、これらについては最初に考えておかないと計画にならないため、事前にもう少し考えること。	(2/10審議会) 意見を持ち帰り検討します。（山梨県都市計画課）  (2/10審議会後) 交通規制など、地域の交通政策に関することについては、関係市である北杜市並びに道路管理者や公安委員会が交通の変化を把握しながら行うものと考えており、県が広域的な都市計画の中で定めることが難しいため、いただいたご意見については、今後の手続きに関わる協議の機会を捉え、県から関係する機関に提案してまいります。
27	項目 (温室効果ガス)	—	工藤	(2/10審議会) (2月10日資料の)意見番号21の温室効果ガスについて、単独の道路事業による適正な評価はできないとの回答であるが、事業のパウンダリー（限界）を設定した上で、然るべき方法論で計算可能なはずであるため、大きな事業であることから、排出量を計算して評価すること。	(2/10審議会後) 29に集約
28	項目 (温室効果ガス)	—	坂本	(2/10審議会) 普通に考えたら、トラックの台数に応じた排出量の計算方法等が示されているマニュアルはあると思うので、評価できるはずである。こういう回答になった背景も含めて説明をお願いしたい。	(2/10審議会後) 29に集約
29	項目 (温室効果ガス)	—	伊東	(2/10審議会) CO2に関して、この回答は荒い回答と思われる。私もライフサイクルアセスメントの研究で道路等のCO2の推計をやっているが、そういうことも手法としてはもちろんできる。ただ、縦横測して交通量や速度の推計までしないと供用後の推計ができないので、ルートが決まってからでないと計算ができない部分もあると思うが、CO2に関しては、これがいい、高い低いという評価は絶対評価ではもちろんできないので、どこの部分がCO2を多く出してしまっているのかというのをまずライフサイクルステージごとに見て、どの部分にCO2を減らせる要素があるのかを確認する。そのうえで、それをなるべく減らすように他に何かできないか、という検討をするというのが、基本的になってくるので、多い少ないというよりは、どこの部分をもっと改善できそうかという部分を、事業者としてどう努力できるかを検討すること。	(2/10審議会後) 温室効果ガス(CO2)については、計画路線だけでなく周辺道路も含めて評価すべき物質であり、環境影響評価における単独の道路事業の評価には馴染まないと考えられることから、予測・評価の対象としておりませんが、工事中の影響については可能な限りCO2排出量の低減に努めることを準備書の「事業内容」に記載します。
42	見解	—	早見	(2/10審議会後追加意見) 住民意見への回答について、住民の意見にある、現況認識、不安について、国として根拠ある説明と具体的な対処について述べていただきたい。（具体的回答がないのが住民説明の不足点である）	(2/10審議会後) ご意見を踏まえ、法・条例に規定のない説明の機会を設けるなど、可能な限り情報提供等を行い、住民の理解が得られるように努めます。
48	環境保全措置	—	伊東	(2/10審議会) 配慮書の手続きの段階でルートの選定を実施されており、これは制度の問題もあると思うが、これだけインパクトが大きい範囲にわたり、市民の関心も高く、かなり大規模な、自然の多いところを通る所でもあるので、人とか自然とかそういったものを全部含めた環境に配慮した計画づくりをされたい。	(2/10審議会後) ご意見を踏まえ、地域特性に応じた環境保全について、大気環境、動植物、人との触れ合い等の環境影響評価項目を総合的に検討し、環境影響の低減に努めます。
64	大気	調査内容詳細	工藤	(12/18審議会) 日中や夜間の循環が変わってくるので、そういった循環が起きることを念頭に入れ、観測点及び期間を設定していただきたい。各季節1週間では足りないと思うので、通年での実施と、逆転層のモニタリングを実施していただきたい。  (坂本会長) 地形図については、早く出せると思うので、準備書より前の段階で情報提供をお願いします。縦横断面図は、ルート原案の段階で提供いただけるか。	(12/18審議会) 地形図と縦横断面図の資料について、準備書より前の段階で提供することについては承知しました。  (2/10審議会) 大気質の予測において、ブルーム式及びパフ式では昼間・夜間は異なった拡散幅が設定されており、その拡散幅は実測値に基づいており接地逆転層も考慮されています。大気質に係る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（道路条件及び交通条件（交通量、走行速度等）が変化する断面ごと）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。（これは、大気質の年平均値を精度よく推定することができ、予測精度を確保する気象データが得られることによる。この他、1週間には社会活動や気象の変動の周期が含まれることなどを考慮して設定したものです。） 今後、地形条件・道路条件・既存観測局の位置等を踏まえ、専門家の助言を受けながら調査手法・調査地点の変更の必要性を含めて検討し、その結果を調査内容を示す際にあわせて示すことを検討します。
71	騒音	評価手法	坂本	(2/10審議会) 騒音の評価は心理学的な実験を含めて、一般的な人はこうだという評価が騒音計で出てくるが、他の心理学の研究では、静かなところに対して大きな音が来ると、より心理学的には抵抗があると分かっているの、そういう面も考慮し、ただ基準にあるデシベルを満たすから良いというわけではないということを念頭に置いて頂きたい。	(2/10審議会後) 騒音の評価基準については、心理学的な評価をすることとはされておらず、環境影響評価段階では、環境基準の考え方を基本として評価します。
95	水象	事後調査	岩田	(2/10審議会) 事後調査とは、どの時点での調査のことを言っているのか。火山地帯では水脈が深いところに入っており、その上流から流れてくる地下水の流れをトンネルがどう分断するかということが一番懸念され、その影響というのは、トンネルの設置位置のすぐ下流ではなく、より下流の地下水が流出するような溶岩流の末端であるとか、断層のところでの湧水量の水位の減少が懸念される。事後調査だけでは影響があったのかどうかの判定ができないため、主要な湧水箇所、観光や農業面で非常に価値の高いような地点において、水位計を設置するだけで構わないので、トンネルが設置される予定の区間の下流域での湧水や河川の流量を事前に地点を設けて観測すること。	(2/10審議会) 「事後調査」は、評価書を縦覧した後の調査を総称するもので、着工前・工事中・供用後の各段階の調査を含みます。 地下水については、予測の結果、事業が及ぼす影響について不確実性や懸念がある場合には、着工の数年前から工事の実施期間中の事後調査で調査します。ご意見を踏まえ、今後、予測から工事の実施の影響ということについて、検討に反映していきます。
101	植物・動物・生態系	保全措置	早見	(2/10審議会後追加意見) 幅1km内のルートの変動に関して、希少群落、希少種の出現によるルートの回避プランは在りうるのか明確に表現しておくこと（種によっては、回避以外選択の余地のないものもあるため）	(2/10審議会後) ご意見に基づき、今後は現地調査により貴重な動植物の所在を確認したうえで、可能な限りルートによる回避、構造等による最小化を検討し、さらに影響が予測される場合には環境保全措置として低減、代償の順に検討します。 回避、最小化、低減、代償の検討の経緯は、準備書に記載します。

中部横断自動車道（長坂～八千穂） 方法書に係る意見整理表（追加回答分）

注）「技術手法」は、「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）」を略記したものです。

通し番号	内容	細区分	意見元	意見等の内容	事業予定者の回答 ※赤文字は新たな回答を示します
114	植物・動物・生態系	湿地等	早見	(2/10審議会) 北杜市周辺は県の中でも非常に多様性に富んだ豊富な昆虫が生息し、湿地帯や、非常に小さくパッチ状に散らばった狭小な環境に生き残っている遺存的な種類も非常に多い。例えば田圃地帯でも、そこでしか生きられない生き物がたくさんいて、道路が通れば平坦なところは埋められたり、水の流れも変わる可能性もある中で、残存的な遺存種は回避や移植ができずにいなくなるため、綿密に調査すること。	(2/10審議会後) 昆虫類ほか小さな環境に生息する動植物に留意して適切に調査してまいります。
116	動物・植物・生態系	調査時期	小林	(2/10審議会) 植物、動物、あるいは地質や土壌、土地の微地形、様々なことについて綿密に調査をしなければ、生態系の予測と評価はできないと考えられ、これは非常に難しい。事業者アセスでは、事業者自身がアセスというものに関わる考え方や生態系という大切なものを保存しなければならないということについての考えを深めていく、力を高めていくということが、大きな狙いであると思われる。一般的にはこうだということではなく、どうするのが最善なのかを考えること。ひとつひとつ丁寧に調査をすれば、おそらく1年3季では調査できない量の調査をしないと、この地域の大切さは分からない。	(2/10審議会後) 生態系の調査については、ご意見を踏まえ、専門家の助言を受けながら適切に調査を行います。
126	植物・動物・生態系	調査の手法等	早見	(2/10審議会後追加意見) 調査ルート確定までの調査について、希少動植物がパッチ状に存在している地域である。詳細ルート選定のための事前調査はどれほどの精度で行われるのか、調査ルート、期間、回数などをはっきりとした計画案を提示していただきたい。また、計画ができ次第検討できるよう、事務局に早急な回答をお願いしたい。	(2/10審議会後) 方法書で意見を頂いた後、項目と手法を決定して現地調査に入る前の段階で、必要に応じて専門家の助言を受けながら具体的な調査計画を立案し、審議会に報告させていただく予定です。
143	植物・動物・生態系	調査手法等	湯本	(2/10審議会) 生態系に係る注目種の調査について、注目種だけで生きていられるわけではないので、少なくとも計画地の動植物のリストを作成すること。その上立って、注目種はこういう風に動いていたというような調査をすれば、もっとはっきりとした保護方法が出てくると思われる。	(2/10審議会後) 動物・植物については、現地調査により確認種リストを作成し、必要に応じて専門家の助言を受けながら、適切に対応します。
151	植物・動物・生態系	調査の手法等	早見	(2/10審議会後追加意見) 動物の状況に関する認識が雑である。希少種ENが存在する可能性がある中で、NTには言及しているものの、ENは挙げられていない中調査の手法が述べられている。リストアップされた文献資料と齟齬の無いような観点で判断するのが望ましい。（方法書8-21 表8-3-17）	(2/10審議会後) ご意見を踏まえ、希少性の高い種についても準備書等に適切に記載します。
158	動物・植物・生態系	保全措置	佐藤	(2/10審議会) (2月10日資料の) 意見番号130（フクロウ調査）、133（設計段階のロードキル対策）、134（地球温暖化による生態系の遷移のブロック）に対する回答は、全て「専門家の助言を受けて、調査手法の適用を検討します」ということで文脈的にはあっているが、最終的にどんな対策が考えられるのかを十分考えて設計段階に進まないとならない。回避するのであればすべてトンネルにするのが生物にとっては一番良いが、費用や地下水・湧水のこと考えれば、全てトンネルが良いとはもちろん言い切れない。それ以外に道路の両脇に何かしら生き物が道路に入り込まない方法とか、分布の連続性を分断することを避ける方法があるのかと聞かれると、なかなかそれは簡単ではないと思われる。設計段階でそこを計算しておかないと、後になって審議会で意見を言われても、もう変更できない、回避はできないので低減にすることを事業者は必ず言うので、そこはやはりこの段階で十分検討されたい。	(2/10審議会後) 動植物や、大気環境、人との触れ合い等の環境影響評価項目に係る環境保全を総合的に検討し、当地域の動植物の生息・生育ができる限り維持されるよう環境影響の低減に努めます。
159	植物・動物・生態系	保全措置	早見	(2/10審議会) 幅広く現地調査をする中でルートを決める際に、例えば1アールの湿地帯でも特殊な昆虫がいることが考えられ、そういう時にルートを回避するくらいの度量を期待する。最後の個体がいなくなるという可能性が大いにあり、トンネルや道路が通ったことで何かがいなくなったということが話題になると道路にとってマイナスが大きいのと思われる。特に観光地としても有名などころであり、最大限配慮したというアピールや、環境に最大限に配慮した工事となるようにされたい。	(2/10審議会後) 動植物や、大気環境、人との触れ合い等の環境影響評価項目に係る環境保全を総合的に検討し、当地域の動植物の生息・生育ができる限り維持されるよう環境影響の低減に努めます。
161	動物・植物・生態系	事後調査	伊東	(2/10審議会) トンネルの発破をする際の騒音と振動について、他の事例で猛禽類等がその時にいなくなってしまう事例があったので、やはりその発破時にどこでどれくらい猛禽類が生息しているか、もしくは生息地に近いところでどれくらい騒音振動が発生しているのかという調査もした方がよい。	(2/10審議会後) 発破工事を行う場合の猛禽類への影響予測や事後調査については、ご意見を踏まえ、専門家の助言を受けながら、その必要性や手法等を含めて検討し、適切に対応します。
167	景観	可視領域図	石井	(2/10審議会) (2月10日資料の) 意見番号138（可視領域図）については、「示すことを考えます」ではなく、「示す」と断定されたい。	(2/10審議会後) 今後、事業予定者である関東地方整備局にて「項目と手法の決定」を行う段階で、最終的に決定いたします。