

「中部横断自動車道（長坂～八千穂）」準備書に係る意見整理表

N o	意見元	委員意見（赤字は要点部分）	事業予定者回答(5.11)	事業予定者回答(後日)	事業予定者回答に対する意見①	事業予定者回答①	事業者回答に対する意見②	事業予定者回答②
1	石井委員	(0511審議会) 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ます。利用価値は、そこを渡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るでしょうけれど、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ないかとは思いますが、今は技術の進歩が、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しまうと思いますが、それをほめ込んでいくと、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るでも、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。		景観については、主要な眺望点及び主要な眺望景観の他に、身近な自然景観として、地域の人々が日常的に利用している場所等の身近な眺望点からの景観資源についても、地域の景観特性として把握しています。 把握方法としては、既存の文献資料の他に景観資源の管理者や関係地方公共団体に対してのヒアリング又は現地踏査を行い、必要な情報を確認しており、そこから調査地点の選定を経て、調査、予測、評価を行っており、事業実施区域が通過するエリア全体の景観を踏まえ検討しています。 今後の事業実施段階において、道路構造や橋梁の形式・デザインなどの細部を関係機関と調整した上で、周辺の景観になじむようにするなどの検討を行います。 (準備書p11.13.1-1～105)				
		次は都市計画についてでありますが、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お答えいただいていたのですが、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。	(0511審議会) 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います。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。					
2	石井委員	(0511審議会) 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。方法書の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で、これでは住民も納得しないのではないかと思います。 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。そうであるとなると、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ってこともあり得るのでしょうか。 (0511審議会) その時は、ここでの議論の情報は伝わるのか。 (0511審議会) なるべく詳しく説明していただくいいと思います。	(0511審議会) 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。 (0511審議会) 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。					
3	石井委員	(0511審議会) 最後にアセスの話で、準備書に可視領域図を書いていた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いない。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、06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無い。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うところもある。 それから、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、盛り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車の大きさとかを並べておいてももらえないとわからない。		可視領域図は、方法書についての知事意見を基に日常景観への影響を把握するため、道路が見える範囲を示す地図として作成しました。 図中の薄緑色着色部が、道路が見える範囲としています。 範囲としては事業実施区域（黒太線）の端から3kmとしています。 その図に景観の調査地点となる主要及び身近な眺望点及び景観資源の分布、視覚的關係及び対象道路の位置等を踏まえ、主要及び身近な眺望景観の変化が生じると想定される地点を30箇所プロットしています。 この可視領域図により公益性のある地点での計画路線の可視・不可視の確認を行ったことを視覚的に表したものととなります。 (準備書p9-7.資料10.1-2) 調査地点は、公益性の観点から、地域を代表する地点を選定しているため、予測において、計画路線に近づいてフォトモンタージュを作成すると、公益性のある地点における予測結果としてみせなくなるため、予測地点は調査地点と同一としました。 景観への影響については、水平見込角やスカイライン切断の有無等、技術手法に示されている視覚に関する物理的指標の例を参考にしています。 (準備書p11.13.1-50～51) 様々な位置からの都市計画対象道路の位置や構造物の具体的な見え方・スケール感等については、事業実施段階において細部検討を行います。				
4	石井委員	(0511審議会) ハ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。	(0511審議会) ハヶ岳高原大橋に関して、おっしゃる通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、冬とかからって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。					
		(0511審議会) また、道の駅清里からは見えませんか。	(0511審議会) 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。					
		(0511審議会) 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ね。そうするとその時見えるかどうかはやはりチェックした方がいいと思う。見えないというのであれば、見えないでいいと思う。	(0511審議会) その点については精査したいと思います。	道の駅南きよさとからケーブルカーで移動した地点にある「花の森公園」については、人と自然との触れ合いの活動の場の予測地点として選定しており、花の森公園の一部から計画路線（土工・橋梁部）が視認されることを確認していますが、計画路線が視認される範囲は一部であり、構造物（橋梁等）及び道路付属物の検討に当たって、形式、デザイン、色彩について周辺景観との調和や地域住民へ配慮することで、快適性の変化による影響が生じる可能性は低いと予測しています。 (準備書p11.14.1-74)				
		(0511審議会) 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。	(0511審議会) 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、やはり難しいのかなと。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。					
		(0511審議会) 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をもチェックしてもらいたい。		眺望点に到達するまでのアプローチからの計画路線の見え方については、可視領域図としてお示ししています。 また、景観の調査地点について、道路事業は事業の特性上、事業区域が広く、主要及び身近な眺望点に行くまでに計画路線が見える全ての面で、その見え方を整理することは難しいため、景観の調査地点は、主要及び身近な眺望点及び景観資源の分布、視覚的關係及び対象道路の位置等を踏まえ、主要及び身近な眺望景観の変化が生じると想定される地点を公益性を有する眺望点と考慮して設定しました。				

「中部横断自動車道（長坂～八千穂）」準備書に係る意見整理表

N o	意見 元	委員意見（赤字は要点部分）	事業予定者回答(5.11)	事業予定者回答(後日)	事業予定者回答に対する意見①	事業予定者回答①	事業者回答に対する意見②	事業予定者回答②
5	石井委員	(0511審議会) 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。		「環境影響評価法に基づく基本的事項（環境庁告示第87号）」第二第一項（6）において、「評価は、調査及び予測の結果を踏まえ、対象事業の実施により選定項目に係る環境要素に及ぶおそれのある影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避され、又は低減されているものであるか否かについての事業者の見解を明らかにすることにより行うものとする。」と定められています。				
6	石井委員	(0511審議会) 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。 (0511審議会) 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。	(0511審議会) 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。					
7	田中委員	(0511審議会) 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ません。 (0511審議会) 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。		準備書の内容は本編以外にも「要約書」を作成しています。さらに、概要版として「準備書のあらまし」という冊子を作成しています。	質問に対する回答になっていません。それでは審議会で、要約書、概要版の内容で、当方の指摘したことがメリハリをつけて記述されている箇所を抽出して説明してください。	「準備書のあらまし」におけるメリハリの工夫として、予測結果の影響が大きいものは詳細な記述（例として、大気質で対策前予測値と対策後予測値を併記、水象等で具体的な地名の記載、動物で具体的な種類の記載など）を行い、予測結果の影響が小さいものは簡略な記載として、メリハリを付けています。		
8	田中委員	(0511審議会) 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項の、「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焦点を置くような、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けれども、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っち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。		「環境影響評価法に基づく基本的事項（環境庁告示第87号）」第二第一項（6）において、「評価は、調査及び予測の結果を踏まえ、対象事業の実施により選定項目に係る環境要素に及ぶおそれのある影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避され、又は低減されているものであるか否かについての事業者の見解を明らかにすることにより行うものとする。」と定められています。 なお、環境影響を回避、低減するための環境保全措置の概要は、審議会説明資料に記載したとおりです。 詳細は準備書本編の各論に記載しています。	質問に対する回答になっていません。それでは、以下の内容について定性的かつ定量的に示したものを審議会で説明してください。 ① 負の環境影響の種類と程度。 ② ①の中で回避できると判断した悪影響とその方策。 ③ ①の中で回避できないと判断した悪影響とその理由。 ④ ③の回避できないと判断した悪影響の中で最小化できると判断した悪影響とその方策。 ⑤ ③の最小化できない（即ち回避も最小化もできない）と判断した悪影響とその理由。 ⑥ ⑤の最小化できない（即ち回避も最小化もできない）と判断した悪影響を最後の手段として代償するための方策。また、その方策が代償ミティゲーションと判断できる理由。	① 負の環境影響の種類と程度は、環境影響評価項目表に示したとおり、重要な種及び注目すべき生息地に係る「建設機械の稼働」「工事施工ヤードの設置」「工事用道路等の設置」「トンネル工事の設置」「道路の存在」による影響で、その程度は重要な種の種類毎に準備書に整理しており、概要としては、ヤマネ、ハチクマ、ツミ、オオタカ、フクロウについて生息環境が保全されない可能性があると予測しています。 ② ①の中で回避できると判断した悪影響とその方策としては、「建設機械の稼働」に係る猛禽類への影響を「工事工程の検討及び段階的な工事の実施」により回避し、「工事施工ヤードの設置」「工事用道路等の設置」に係る猛禽類の営巣地への直接改変の影響を「ルート位置の検討」段階で回避しています。 ③ ①の中で回避できないと判断した悪影響とその理由は、②以外の動物に係る影響で、これ以上のルート変更の検討は困難であるためです。 ④ ③の回避できないと判断した悪影響の中で最小化できると判断した悪影響とその方策は、「低騒音型建設機械の採用」「移動経路の確保」などです。 ⑤ ③の回避できないと判断した悪影響の中で④の最小化できない（即ち回避も最小化もできない）と判断した悪影響とその理由は、一部のオオタカとフクロウに係る影響であり、その理由は、既に環境影響に配慮しながら事業の目的を達成できるように検討した最適と考えるルートにより生じる影響について、道路設計基準を遵守しつつ検討をした結果、土地の改変に伴う直接的な営巣地への影響は回避が困難であるためです。 ⑥ ⑤の最小化できない（即ち回避も最小化もできない）と判断した悪影響を最後の手段として代償するための方策。また、その方策が代償ミティゲーションと判断できる理由は、「代替営巣地の創出」であり、これは「道路環境影響評価の技術手法 事例集」で代償として例示されています。		
9	小林（拓）委員	(0511審議会) 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も記載されていますが、具体的にどうするのかって書いておか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。		「排出ガス対策型建設機械の採用」については、具体的に「二次排出ガス対策型建設機械」の採用を想定しています。 (準備書p11.1.1-53) なお、参考値を超過していた二酸化窒素の建設機械の寄与度に関して、対策前は0.0046～0.0069ppmでしたが、二次排出ガス対策型建設機械を用いることにより、0.0020～0.0037ppmとなり、参考値内となります。 「作業方法の改善」については、具体的に「停車中の車両等のアイドリングを止める」、「建設機械の複合同時稼働・高負荷運転を極力避ける」等を想定しています。 (準備書p11.1.1-56)				

「中部横断自動車道（長坂～八千穂）」準備書に係る意見整理表

N o	意見元	委員意見（赤字は要点部分）	事業予定者回答(5.11)	事業予定者回答(後日)	事業予定者回答に対する意見①	事業予定者回答①	事業者回答に対する意見②	事業予定者回答②
10	高木委員	(0511審議会) 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ご配慮ください。		建設機械の稼働に係る騒音について、事業実施段階においても住民に丁寧に説明し、理解を得られるよう努めます。				
11	高木委員	(0511審議会) 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、覆れると、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。その根拠をお示しください。		予測断面Y2は盛土構造であり、上り側の近接空間の高さ1.2mにおける対策効果は昼間で-4dB、夜間で-5dBであり、背後地の高さ1.2mでは昼間-5dB、夜間-5dBとなっております。 近接空間の対策効果が低くなっている理由は、保全措置前の段階で法肩の回折により、近接空間の方が背後地より既に音が低減されているため、遮音壁を立てた際の効果としては小さくなっているためです。また、昼間と夜間における対策効果の差は実際にはほとんどありませんが、予測値の小数第1位を四捨五入した関係で、対策効果に1dBの差があるように見えています。 補足説明資料を用いて次回審議会にてご説明させていただきます。				
12	高木委員	(0511審議会) 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。		保全措置前後の予測値及び対策効果を示しました。例えば、Y2地点の昼間では保全措置前の騒音レベルは、61～68dB、保全措置直後の騒音レベルは、56～60dB、対策効果は-4～-8dBとなります。 補足説明資料を用いて次回審議会にてご説明させていただきます。				
13	高木委員	(0511審議会) 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、どれだけ元の静穏の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。 (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ことじゃないかと思えます。		騒音に関して、現況及び保全措置前後の予測値を示しました。例えば、大泉町西井出1の昼間では、現況の騒音レベルは61～62dB、保全措置前の騒音レベルは、61～68dB、保全措置後の騒音レベルは、56～60dBとなります。 補足説明資料を用いて次回審議会にてご説明させていただきます。 低周波音については、調査手法に調査すべき情報として「住居等の位置」のみとなっていることから、現況値は測定していません。また、予測値は、参考値以下の見込みであるため、環境保全措置の検討は行っていません。 (準備書p11.3.1-24)				
14	高木委員	(0511審議会) 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、元の静かな環境をどれだけ維持できるのかにおいてください。		環境基準は「人の健康の保護及び生活環境の保全のうえで維持されることが望ましい基準」として定められたものであり、環境影響評価において整合を図るべき基準としています。 事業実施段階において環境影響が認められた場合には、関係機関と協議し、専門家の助言を得ながら適切に対応していきます。				
15	高木委員	(0511審議会) 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えます。		遮音壁の高さについては、高くするほど騒音の低減効果は有利になりますが、一方、景観や日照阻害への影響が生じるおそれがあります。 なお、環境保全措置の具体化の検討は事業実施段階において保全すべき対象等の状況を勘案し、最新の技術指針等を踏まえて決定することとしています。				
16	箕浦委員	(0511審議会) 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んですけども、その考え方や背後地という概念がどのぐ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。	(0511審議会) 騒音予測の背後地の距離について、ご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となっております。					
17	箕浦委員	(0511審議会) 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えますので、丁寧にに対応をお願いしたいなと思うところで。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、どのようにご対応されるかの御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ご指摘の通り環境基準に對しの検討していることは確認できましたが、現況に対してどのような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もので、御説明は必要と思えます。あわせて、その地域全体としての騒音の影響というのが、結局どういふ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えます。予測地点はいくつか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えますけれども、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えます。 (0511審議会) 道路沿いもありますが、道路からどれだけ離れ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、そのあたりの評価がわかるかというなと感じました。 (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。 (坂本会長) その中で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。	(0511審議会) そうです。 「現況の騒音レベルを大きく変化させる場合」については、「環境基準を超える場合」としており、環境保全措置を検討しています。 環境基準は「人の健康の保護及び生活環境の保全のうえで維持されることが望ましい基準」として定められたものであり、環境影響評価において整合を図るべき基準としています。 事業実施段階において環境影響が認められた場合には、関係機関と協議し、専門家の助言を得ながら適切に対応していきます。 地域全体としての騒音の影響については、準備書では道路構造及び交通条件が変化することによって区間を分割し、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で、10箇所で見積りを予測しています。そのうち、自動車の走行における騒音予測値が5箇所（大泉町西井出1、高根町村山北割、高根町清里2、高根町清里3、高根町清里4）で環境基準を超過する結果となっております。 これらの地域は環境保全措置を講じることで環境基準以下となっていることから、これら地域全体としての騒音は総じて「人の健康の保護及び生活環境の保全されるもの」ととらえています。 なお、環境保全措置の具体的な対策については、事業実施段階において適切に対応します。					
18	後藤委員	(0511審議会) 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。	(0511審議会) 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きますと思います。	準備書記載箇所案内に誤りがありました。 正しくは準備書第3章の3.4.4環境保全への配慮事項のうち、（2）工事計画に係る配慮事項 1）工事全般の第2段落に、重金属を含んだ有害な土砂の対処方法として、土壌汚染対策法や関連マニュアルに基づいて対応を行うことを記載しています。 (準備書p3.4-14)				
19	後藤委員	(0511審議会) 2点目、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。		廃棄物等の項目は廃棄物の量に係る評価項目となっています。 重金属を含む有害な土砂が現地に存在する情報はありませんが、それらが発生した場合の対応は、準備書第3章の3.4.4環境保全への配慮事項のうち、（2）工事計画に係る配慮事項 1）工事全般の第2段落に記載のとおり、土壌汚染対策法や関連マニュアルに基づいて対応を行います。 (準備書p3.4-14)				

「中部横断自動車道（長坂～八千穂）」準備書に係る意見整理表

N o	意見元	委員意見（赤字は要点部分）	事業予定者回答(5.11)	事業予定者回答(後日)	事業予定者回答に対する意見①	事業予定者回答①	事業者回答に対する意見②	事業予定者回答②
20	後藤委員	(0511審議会) 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 でしょうか。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。		参考設計図に路面の地上高さを付記した図面を次回審議会にて補足説明資料として提示します。	盛土につきましては、切土と盛土を分けて平面図と断面図を作成いただければ分かりやすくなると思います。	次回審議会にて提示するとした補足説明資料において、平面図では盛土、切土のほか、トンネル、橋梁・高架の違いが分かるよう色分けするとともに、盛土、切土の区間においては断面図を示します。 盛土の高さは11.8mの箇所や、4.6mの箇所があります。 切土の深さは8.5mの箇所や、21.7mの箇所があります。		
21	後藤委員	(0511審議会) 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。		観測修正法は、工事中の状況に応じて最適な構造・工法を採用する環境保全措置であるため、現段階で具体的に何を行うかは決定していません。 一般的な事例としては、ボーリング調査、透水試験、地下水観測などの地盤調査に基づき、薬液注入等といった環境保全措置を行います。 また、モニタリング調査を継続し、施工前に決定した対策にさらなる修正を加えるような措置も事例としてあります。				
22	後藤委員	(0511審議会) 43ページの環境保全措置に、A B C D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。		水質に係る環境保全措置として、「 湧水処理施設の設置 」、「 速やかな転圧及び法面整形 」、「 シートによる被覆等の実施 」、「 河川への影響に配慮した施工 」を実施することで、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又は低減されているものと評価しています。 基本的なことを確実に実施することも環境保全措置と考えています。 なお、事業実施段階において新技術等による環境保全措置が可能であれば、適切に対応します。				
23	後藤委員	(0511審議会) 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 と思いますが、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。		事後調査の実施段階で、環境影響評価準備書及び評価書の予測結果と異なった結果が得られた場合は既往事例を参考に、追加の環境保全措置を検討するなどして、事業計画にフィードバックします。	中部横断道路の山梨県の峡南地域における事後調査は実施されたのでしょうか。 フィードバックし直すのではなく、すでに完了している事後調査の成果を事業計画にフィードバックしてください。そうしないと、過去の経験が活かされません。	中部横断道峡南地域の事後調査は実施しています。 具体的には、植物の移植、工事中の猛禽類調査等です。 植物は38種（カンアオイ属、エビネ等）を対象に移植を実施し、その後のモニタリングを約3年間実施しています。最初の移植実施は平成20年ですが、平成8年の評価書公表後から10年以上経過していたため、平成18年から移植前の分布調査や移植先の具体的検討を開始していました。 猛禽類は4種（オオタカ、サシバ、ハチクマ、クマタカ）を対象に、工事中のモニタリング調査を実施しています。環境保全措置として人工代替巣を設置しており、オオタカの利用やサシバの繁殖成功も確認されています。猛禽類調査は平成19年から開始していました。 峡南地域の事後調査結果については、地域特性や対象種等の違いを考慮しつつ、本事業においてフィードバックしていきます。		
24	小林（富）委員	(0511審議会) 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、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、ハヶ岳山麓で、重要な種や希少な植物群落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についても同様。そうではなくて、例えば、ハルニシ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った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。たとえば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。	(0511審議会) 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。	いただいたご意見も踏まえ、事業実施段階において専門家等の助言を受けて適切な環境保全措置を実施します。				
25	小林（富）委員	(0511審議会) 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。	(0511審議会) 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。	今後、事業実施段階において、事業予定者が専門家等の助言を仰ぎつつ、専門性を有する調査者が調査（監視）を実施していくことから、不確実性は小さいと評価しました。 (準備書p11. 11. 1-182)				
26	佐藤委員	(0511審議会) 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り土だろうか、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るこの高速道路の両側にいるんですけど、そういうことを、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、これでは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らない。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、非公開部分ももっとわかりやすく表示 してもらいたい。		重要種の確認位置と道路構造の位置関係を、非公開資料の図面で示しています。 猛禽類をはじめとする保全対象種については、希少種の位置を示した準備書非公開資料において道路構造と重ね合わせた図面（拡大図含む）を整理しています。 (準備書(参考資料)非公開版 参考資料3 p3-2～23) その他の重要な種・注目種については事業実施区域のみを示しているため、次回審議会にて準備書非公開資料の図面を修正して提示します。 (準備書(参考資料)非公開版 参考資料1 p1-2～49) (準備書(参考資料)非公開版 参考資料2 p2-2～8) (準備書(参考資料)非公開版 参考資料4 p4-2～61)				
27	佐藤委員	(0511審議会) 2点目として、 鳥類を含めた資料編に掲載されている表に 、データが入ってない。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。 (0511審議会) 要するに年月日です。これが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。	(0511審議会) 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ご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ご指摘と認識してよろしいでしょうか。 (0511審議会) 表の近くに記載がないということできちっと反省しまして、わかりやすいように、また御説明したいと思います。	それぞれの項目の確認種目録の下に季節の調査年月日を具体的に記載したものを、補足説明資料として提示します。				

「中部横断自動車道（長坂～八千穂）」準備書に係る意見整理表

N o	意見 元	委員意見（赤字は要点部分）	事業予定者回答(5.11)	事業予定者回答(後日)	事業予定者者回答に対する意見①	事業予定者回答①	事業者回答に対する意見②	事業予定者回答②
28	佐藤委員	(0511審議会) 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」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もよろしいですね。何人が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。		影響の回避について、ルート検討の段階で集落、景観の主要な眺望点、猛禽類の営巣地などをできるだけ回避するように計画しています。 (準備書p3.4-13) 全ての動植物の確認地点を回避することは難しく、道路の走行安全性の確保の観点からルートを設定しています。 ルート検討で回避できなかった動植物については、準備書段階において影響を低減できる環境保全措置を検討しています。 具体的には、猛禽類の環境保全指書として工事工程の検討によるコンディショニングを回避、低減策として挙げています。 (準備書p11.10.1-377、380)				
29	田中委員	(0511審議会) 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、数値で表が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図に終端していますが、本当はそれだけでは駄目ということです。環境影響評価が法制化したときに、従来の動植物種、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、生態系という言葉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の存在していてそれが工事後にどうなるのか、それが消失するのか、どのように予測されるか という点については、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、ネイチャーボ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。先ほどの議員の議論のように、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。その 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ぬ情報です。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が、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。もしくはすると膨大な文書のどこかに断片に既載し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、またご検討ください。		動物、植物、生態系の生息環境（ハビタット）の改変状況（改変率）については、準備書第11章の各節の予測結果(下記参照)に種毎に記載しています。 各種の生息環境とその面積（延長）、事業の影響を表す改変率を一覧表で整理したものを、補足説明資料として提示します。 動物 ・哺乳類（準備書p11.10.1-129～164） ・鳥類（準備書p11.10.1-165～255） ・両生類（準備書p11.10.1-256～260） ・爬虫類（準備書p11.10.1-261～263） ・魚類（準備書p11.10.1-264～276） ・昆虫類（準備書p11.10.1-277～370） ・底生動物（準備書p11.10.1-371～374） 植物（準備書p11.11.1-78～177） 生態系 ・水田耕作地生態系（準備書p11.12.1-76～88） ・須玉川里山生態系（準備書p11.12.1-93～111） ・清里高原生態系（準備書p11.12.1-115～126）				
30	北原委員	(0511審議会) 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、今日事業者様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。香気になったのは、P51の 重要な動物のうやマナネ、ハチクマ、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は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、重要種がどれくらい出てきたかという点、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、底生動物15種と極めて多種確認されており、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、やれることはある訳です。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。		重要な種の生息環境や生育環境の改変率を定量的に算出した上で影響予測を実施した結果、動物5種、植物5種、生態系2種以外の重要な種や注目種については、影響が小さいと判断しています。 例えば、重要な種や注目種の移植には、移植先の生態系を攪乱するという側面もあるため、地域個体群・群落として存続可能で環境影響が小さいと予測される重要な種や注目種については、環境保全措置を行わない予定としています。				
31	北原委員	(0511審議会) 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のかどうか、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ぐらい個体群のサイズが違ってきたか。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。		動物5種、植物5種、生態系2種以外の事後調査については、山梨県環境影響評価条例に基づき実施します。 (準備書p13.2-1) また、環境影響が生じることが明らかとなった場合には、専門家等の助言及び指導を得て、適切に対応します。 ・動物（準備書p11.10.1-387） ・植物（準備書p11.11-187） ・生態系（準備書p11.12.1-199）				
46	田中委員	(0511審議会) 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ついてない。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？周辺という言葉の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、実は開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。	(0511審議会) 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んですけど、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かいうものではありません。	影響を検討する分母は、調査地域（＝予測地域）としており、計画ルート案を中心に幅1km+250m(動物)および+100m(植物)の範囲としています。 「周辺には同様の生息環境が広く残されます」との表現は、この調査地域内のことを示しています。 この調査地域の中で、直接改変により消失する個体や群集の状況を踏まえた上で、地域の個体群が存続可能かどうかを予測・評価しています。	「周辺」が調査地域（予測地域）だとすれば、これは事業者が今後、土地の状況をコントロールできる土地ではないため、そこに調査時に残されていたとしても現在も含め、将来に残されているとは言えないため、そのことが「影響がない」と判断する根拠にはなりえない。その「周辺」の土地を後述するひいご地の例のように事業者がコントロールできるという根拠がなければ、影響がないという表現に影響がある、という正しい表現に変える必要があります。	事業予定地の周辺の動植物に対して、別の事業等によって将来的に及ぼす影響は、別の事業等で環境保全措置を検討することになります。具体的な別事業が想定されない現状では、周辺の環境は維持されると想定されることから、周辺の一定範囲内において改変の程度が極めて小さい場合には、学識経験者の助言を踏まえ、動植物の個体群は存続すると予測することが一般的です。		

「中部横断自動車道（長坂～八千穂）」準備書に係る意見整理表

N o	意見元	委員意見（赤字は要点部分）	事業予定者回答(5.11)	事業予定者回答(後日)	事業予定者回答に対する意見①	事業予定者回答①	事業者回答に対する意見②	事業予定者回答②
47	田中委員	(0511審議会) 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っています。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なのかといった、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必要があるだと思います。		移植先の選定については、事業実施段階において、専門家の意見を伺いながら検討します。	環境アセスメント制度は環境への悪影響を未然防止することが制度の目的。根幹です。したがって、環境保全措置の重要なポイントに関しては環境アセスメントの準備書の段階で開示される必要があります。定性的かつ定量的で具体的な提案が準備書段階で開示されなければ「評価」は理論的に不可能です。この件については、やむを得ないので補正準備書などのような形で公開することが望ましい。	移植先の選定を事業実施段階としたのは、移植実施時期が相当期間先となることから、環境の変化等が生じ移植先として適さなくなる可能性があること、また、移植元の個体数等の生育状況変化、事業実施段階になってからの測量・設計により影響する個体数が増減する可能性もあります。したがって、現時点においては、移植先の選定は demasi かな候補の検討を行うこととし、詳細な移植先の選定は事業実施段階で実施します。		
48	田中委員	(0511審議会) 閣議決定要綱の環境アセスメントの項だったと思いますが、国交省の岡山県の道路事例で、ひいご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・生息しているのが、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。	(0511審議会) はい。お考えはその通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。	今後、事業実施段階の保全措置の詳細検討の際に、専門家の意見を伺いながら検討します。	47番の項目と同じで、予測される負の環境影響、特に、回避も最小化もできない悪影響に対する代償の対策の内容があいまいな状況で、環境アセスメントを実施し評価を行うことは理論上、不可能である。何故ならば、そのような情報だけでは、予測される悪影響が未然防止できるかどうか、判断できないからである。 開発事業に伴う環境影響を未然に防止することを実現する機会が環境アセスメントであるわけなので、何とか有効かつ実行可能な保全対策を実現するようにお願いします。なお、閣議決定要綱時代の道路事業のひとつの良い見本として岡山県の「ひいご池湿地」の保全対策事例があります。以下の当方の論文を参照してください。 田中章(2000)環境影響評価制度におけるミティゲーション手法の国際比較研究。平成11年度日本造園学会賞受賞者業績要旨、ランドスケープ研究。Vol. 62, No. 5, 170-177	ご紹介いただきました岡山県の「ひいご池湿地」の保全対策事例も参考とさせていただきます。		