

（仮称）韮崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・韮崎・清里幹線
環境影響評価準備書に対する意見に係る都市計画決定権者の見解

1. 一般意見募集の概要

- ・ 公告日 : 令和 8 年 2 月 2 日（月）
- ・ 縦覧期間 : 令和 8 年 2 月 2 日（月）から令和 8 年 3 月 2 日（月）
- ・ 縦覧場所 : 山梨県庁 都市計画課
山梨県庁 県民情報センター
山梨県 中北建設事務所 都市整備課
甲斐市役所 都市計画課
韮崎市役所 建設課
北杜市役所 まちづくり推進課
国土交通省 甲府河川国道事務所 総務課
- ・ 意見募集期間 : 令和 8 年 2 月 2 日（月）から令和 8 年 3 月 16 日（月）
- ・ 意見提出先 : 山梨県庁 都市計画課
山梨県 中北建設事務所 都市整備課
- ・ 意見書件数 : 124 通（意見数 1,865 件）
- ・ 意見書の内訳 : 以下のとおり

項目	意見数	項目	意見数
1 事業計画	721(58)	12 動物・植物・生態系（全般）	195(11)
2 環境影響評価手続き	196(12)	13 動物	222(38)
3 環境全般	199(25)	14 植物	5(5)
4 大気質	21(21)	15 生態系	2(2)
5 騒音	9(9)	16 景観	87(7)
6 振動	3(2)	17 人と自然との触れ合いの活動の場	1(1)
7 水質	4(4)	18 文化財	95(3)
8 水象	10(9)	19 廃棄物等	6(6)
9 地形及び地質	1(1)	20 温室効果ガス	4(4)
10 日照障害	83(3)		
11 電波障害	1(1)	合 計	1,865(222)

※提出された意見書を項目別に整理すると 20 項目、意見数は、合計 1,865 件
1,865 件の意見のうち、同様の意見を集約した意見概要数は、222 件
222 件の意見に対して、都市計画決定権者の見解を作成

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
事業計画	1	◆沿線に居住する住民として、率直な疑問と懸念、住民説明会が提示された環境影響評価準備書を熟読しての疑問、懸念、感想を記し、国土交通省及び山梨県庁に私の意見を伝えたいと思います。 そもそもどの視点で考えても、今この高速道路を巨額の税金を使って建設しなければならない必然性がないということです。「仮称 韮崎都市計画道路141号双葉・韮崎・清里幹線」の地域も、東西南北多くの道路が走っており、住民の救急においても、物流、運搬においても十分確保されており、支障をきたす状況にはありません。“命の道”と言われるかもしれませんが、この地域の気象条件、提示されているルートの施工計画を考えると、“命を危険にさらす道”と言わざるを得ません。 高度経済成長時代に全国に張り巡らされた高速道路（トンネルも橋も）、上下水道や通信網、道路や河川など日常生活を支えるインフラなどが経年劣化を起こしています。ここ数年、全国いたるところで市民生活に支障を来したり、大きな事故に繋がったりしている状況にあることが報じられています。これらの安全点検、補修こそが喫緊の課題ではないでしょうか。まさに国民・県民の命に係わる課題です。そして、これには膨大な予算と人手を要します。 人口も減少、車の使用も減少していく社会で、新たな高速道路を作る必然性はありません。 自然豊かなこの地で、穏やかに心豊かな生活を送りたいと願っている私たちを、この計画は10年以上の長きに亘って悩ませ、苦しませてきました。自然は一度壊すと、二度と元に戻すことは出来ません。 必然性のない人工物のためにこの大事な自然を壊さないで下さい。景観も、生きものたちも、草木も、自然は数百年、数千年という単位で育てられるものです。人類の、国民の、県民の大切な財産です。大きな心でこの計画を見直して頂きたい。	1～4について 事業予定者による計画段階評価の手続きにおいて、国道141号の改良案については、標高差が大きく、雨量通行規制区間、幅員狭小区間、線形不良箇所、急勾配箇所が存在するという課題等があり、これらの課題を解決するため、「全区間で新たに道路を整備する案」を対応方針としています。 本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。 費用便益分析（B/C）は、路線全体の詳細な設計や構造物の形式等が決定する「事業実施段階」において、最新の人口、GDPなどの経済指標等や整備に必要な事業費をもとに、事業予定者が算出・検証することとなります。
	2	◆この自然豊かな北杜市に高速道路は必要ありません。今後はこの自然を保全し活かしていくことが北杜市・山梨県・日本国にとって最も経済的にも利益がある事です。	
	3	◆都市計画案について、「本当に必要なのか」を再検討出来ませんか？ この計画が決定した頃は若しかして「無くて困っている」状態だったのかもしれませんが。しかし現在もそうですか？ 「代替路が無い」は本当ですか？ 建設費高騰の折B/Cも大いに疑問です。 無くて困っている→あって欲しい→あればいい→あってもいい 無くていい→無い方がいい（僕はこれです）→あっては困る 本当に市民はどう考えているのか？ 50年否100年に一度の自然災害が頻発する現状は理解しています。 「国土強靱化」は是非とも必要でしょう。 141号の走行性向上も必要でしょう。（これこそ早急に改善してください） 少子化、高齢化、過疎化、ストロー現象、自然災害、経済的問題等々色々な立場の人がいます。 本当に困っている地方が多数有る事が報道されています。 国の優先順位と地方のそれとは違うと思います。 国の仕事と地方の仕事、一旦立ち止まって優先順位を考え直す事、出来ませんか？ 「一流の田舎町」を目指す北杜市に高速道路（ソーラーパネルも）は必須不可欠なのではないでしょうか？	
	4	◆高速道路までの移動時間短縮――中部横断道を使って中央道に行く場合、高根ICか清里ICから入ることになる。ハケ岳南麓は縦横に既存の道路が複数あり、それらを使った方が中央道へのアクセス性が良い場合が多い。単純に時間短縮になるとは限らない。	
	5	◆方法書知事意見を踏まえ以下に意見を述べます。知事意見への真摯かつ誠実な対応を求めます。 知事意見【全般的事項】3. 道路位置について、計画段階評価配慮書とみなす書類（以下、「配慮書」という。）、方法書、準備書の各段階における環境保全の観点からの検討経緯及び結果を準備書に記載すること。特に、配慮書においてルート帯をB案にした際の環境への配慮事項を詳細に記載すること。 【意見】知事意見にある「環境保全の観点からの検討経緯及び結果を準備書に記載」がなされていません。知事意見は「環境保全の観点から」と強調しているにも関わらず、図3. 4-2および表3. 4-1の比較項目のほとんどは環境以外のものであり、p. 3. 4-5に記載されている理由についても利便性等を多数あげて強調する一方で、「環境・景観には十分に配慮」としか述べられておらず、環境・景観への想定される影響の具体的記載を避けていると言わざるを得ません。B案における予測・評価結果を見る限り環境・景観への影響は甚大です。環境保全の観点からどのように検討したのかその経緯と、どのような判断基準で結果に至ったのかは全く記載されておらず、知事意見が反映されていません。環境保全の観点からは案③、整備なしの影響を回避できるとの評価が高くなってしかるべきではないでしょうか。知事意見が求めていることに的確に応えてください。 また、道路位置の選定にあたり、利便性等のメリットと環境・景観への影響というデメリットという尺度の異なるものをどのように天秤にかけ判断に至ったのか、案②、案③、整備なしがなぜ排除されたのか検討プロセスの具体的説明を求めます。	5～18について 中部横断自動車道（長坂～八千穂）については、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、事業予定者により、地域の声を聞きながら計画段階において事業評価を行う新たな取組である「計画段階評価（試行）」を取り入れ、平成22年（2010年）12月より検討を開始しました。 この取組において、第1回及び第2回の関東地方小委員会の審議を経て、平成23年（2011年）2月～3月にかけて第1回コミュニケーション活動として、沿線住民や道路利用者、地元自治体・経済界等からアンケートにより意見を聞き、頂いた意見を踏まえ、第3回及び第4回関東地方小委員会の審議を経て「案1（全区間で新たに道路を整備する案）」、「案2（旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案）」、「案3（国道141号（一般道）を改良する案）」、「整備なし」を対象に、「周辺地域の課題」「課題を解決するための目標」「対策案」等を設定し、地域へのアンケートやオープンハウスなどの活動を行い、地域住民の皆様とコミュニケーションを図りながら検討が進められています。 その後、平成24年（2012年）10月の第6回関東地方小委員会において、意見交換会の場やこれまでに頂いた意見を踏まえ「南麓地域での整備での異論」や「旧清里有料道路の活用への懸念」が多くあったことから、「対策案」について、『「案1（全区間で新たに道路を整備する案）」を改良し、清里高原の南側のルートを含めてワーキンググループで検討すること』また、「丁寧なコミュニケーション活動を行っていく必要がある」が委員長から提案され了承されています。 平成24年（2012年）11月の第1回ワーキンググループでは、これまでのコミュニケーション活動で頂いた意見を踏まえ、山梨県内区間について「ルート帯（案）の考え方」に基づいて、「土地利用（住宅地・集落・別荘地・農地）」、「自然環境（貴重な動植物の生息地、湧水池）や景観」、「観光地（清里地域等）へのアクセス性」、「コスト縮減」に配慮したルート帯（案）として、A案：清里高原の南側を通るルート、B案：清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルートの2案を設定し、3回のワーキンググループの実施と北杜市内で地元説明会を10回開催するなど、丁寧に地域の意見聴取等を行いながら検討した結果、平成26年（2014年）7月に1km幅のルート帯（B案）をとりまとめられており、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しています。 都市計画原案については、令和5年（2023年）7月にルート（事業予定者案）が送付され、令和5年（2023年）10月に4回の原案説明会、令和6年（2024年）12月に公聴会を開催し、都市計画決定の手続きを進めてきたところです。 また、法定手続きに加え、令和6年（2024年）1月に4回の説明コーナーを開催、令和6年（2024年）9月に北杜市主催の地区説明会が3回開催され、より丁寧な説明を行っています。 事業予定者によるルート検討の段階から、現地調査の結果などから把握した既存集落、公共施設、発電施設、工場、動植物の生息、生育箇所などのコントロールポイントを極力回避し、道路構造における安全性・走行性、コストなど総合的な判断により検討しています。 その後、都市計画案は、令和8年（2026年）2月から3月にかけて、公告縦覧及び意見書の受付を行うとともに、説明会を開催したところです。 都市計画案は、現地調査を行い、その上で、土地利用や自然環境等の様々な要素や道路の安全性・走行性などを総合的に考慮し、土地の改変や自然環境への影響が極力抑えられた計画としています。 また、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じることにより、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又は低減が図られています。 なお、準備書第13章（p. 13. 2-1）に記載のとおり、事業予定者が「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づき、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するために、全ての評価項目について事後調査を行い、中間報告書及び完了報告書の公表等の手続きを行います。
	6	◆知事意見【全般的事項】9. 環境保全措置は、回避、最小化、代償の順で検討すること。 【意見】B案における予測・評価結果を見る限り環境・景観への影響は甚大です。環境保全措置として記載されている内容はオプションではなく当然行うべき対策です。準備書記載の内容はいまいなものが多く、保全が保証されるものにはなっていません。一度失われれば取り戻せない環境があるということの重大性を肝に銘じていただき、「回避」をまず優先する立場で、案②、案③、整備なしのルート案に立ち戻る必要があるのではないのでしょうか。	
	7	◆木を見て森を見ず、仏作って魂入れず、後は野となれ山となれ、切にルート変更願います。 （同意意見2件）	
	8	◆P 1.、1－1 環境影響評価手続きの事業の経過及び今後の進め方の説明箇所に平成26年12月に「計画段階評価配慮書」を公表した後、事業予定者による対応方針を決定したとしている。平成24年11月に突然、新聞報道により寝耳に水でハケ岳南麓の高速道路建設計画、中部横断自動車道建設計画の関係地域の1キロ幅ルート帯に住んでいる関係住民となったときの驚きは今も忘れることはできません。その後、住民説明会が開催されましたが、計画段階評価配慮書が作成されていたことについても知らされず、一切の説明もなく、関係地域住民等の意見等も聴取されず、手続き上の正当性についても確認することなく公表されたことについて、説明を求めます。	
	9	◆最初の説明会でルート案が3案有ったが現行案がベストであるとのことで、比較内容も公開されず納得できない。比較検討が公開されないまま住民説明会を行っても、現行案で押し通すことを示した上＜説明した＞と云う実績造りの為の催し事にしている。内実には＜強行＞している。	
	10	◆＜公聴会における意見＞にある通り、原稿案に対する疑問・問題提起が圧倒的に多い。このまま都市計画審議会に諮る事は蔽に避けなければいけない。	

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
事業計画	11	◆より広範な人・事業者に当該計画の評価を図るべき。東京・神奈川・静岡・長野各県の、頻度の高い道路利用者向けにSNS等を使い評価をしてもらう必要があります。道路利用者の意見が重要です。	
	12	◆建設計画案の住民へ公開から都市計画決定に至るまですべて段取り通りで、異論は排除の算段である。説明会も環境評価も「計画者側に誤謬なし、知らしむべからず寄らしむべし」の極めて旧態依然とした計画の執行であり、また住民への工事計画の告知から都市計画（直接的に表現するなら「道路建設計画」とそれに伴う「都市計画区域指定」であり、住民対策のための婉曲な表現である）決定の工程計画を確定するための形式的な催しが住民説明会・公聴会に過ぎない。	
	13	◆説明責任（アカウンタビリティ）の完遂要求：「長野県では可能で、なぜ山梨県では検討すらされないのか」という不平等、および「最新の物価で採算は本当に合うのか」という疑義に対し、客観的証拠をもって再証明することを求める。これなき審議移行は、国民・県民に対する重大な説明責任の放棄である。 （同意見計93件）	
	14	◆適正手続（デュー・プロセス）の遵守 実質的な合意形成を軽視し、住民の理解を置き去りにしたまま審議を強行することは、適正手続の形骸化であり、民主主義的な行政運営に対する重大な背信行為である。疑義が解消され、透明性が確保されるまでの間、一切の審議プロセスを停止することを強く求める。 （同意見計93件）	
	15	◆令和3年（2021年）に住宅を建て、その後新聞の発表で初めて道路建設予定地に該当するを知りました。その後、説明会や公聴会に参加していますが、いつも話内容が一緒に話を聞いてくださっている感じがしない印象を受けます。住宅地は除くという条件があるのにもかかわらず、道路建設予定地には住宅地が含まれています。その件に関して何回も質問や意見をしてきましたが明確な回答をいただいております。十分な説明がないまま話だけ進んでいく印象を受けております。 （同意見計2件）	
	16	◆令和3年（2021年）に住宅を建て、その2年後に道路建設を新聞で知った。その後、説明会や公聴会に参加をしているが、質問や意見をしてしても明確な回答をいただいた事はありません。十分な説明がないまま道路建設の話だけがどんどん進んでいく印象を受けます。 （同意見計2件）	
	17	◆公明正大、公平無私、事実隠蔽なくお願いします。	
	18	◆「地域間格差」による平等原則の逸脱：住民意見を反映し「地下式（トンネル）約3.2km」を採用した長野県区間（2026年2月公開資料）に対し、同様の地理的条件を持つ山梨県区間において構造的検討（地下化等）を等しく行わず「一律地上ルート」を選択し続けることは、行政運営の公平性を著しく欠くものである。 （同意見計93件）	
	19	◆都市計画審議会には、当該計画に改善や変更を求める者の参加を求める。公募方式で参加者を募るべきです。このまま結論を出すには検討機会が不足です。意見のある者とのより深い検討機会を設けるべきです。	19について 山梨県都市計画審議会は、山梨県都市計画条例に基づき、学識経験者や市町村代表など各分野の専門家で構成され、中立かつ客観的な視点から計画の妥当性を厳正に審議する体制を整えています。 これまでも、法定手続きに加え、説明コーナーや地区説明会を実施しており、引き続き都市計画及び環境影響評価の手続きについては山梨県都市計画課担当窓口へ、事業計画及び準備書の内容については国土交通省甲府河川国道事務所担当窓口へご連絡いただくなど、個別に対応させていただきます。
	20	◆ハヶ岳南麓は、自然、歴史、文化、風景など「訪れる人」と「迎える地域」の豊かな交流による地域コミュニティの再生、美しい街道空間の形成を目指した国土交通省の施策「日本風景街道」に認証されたハヶ岳南麓エリアのモデルルート「ハヶ岳風景街道」があります。北杜市のホームページにも記されており、その景観をアピールして多くの方に北杜市に訪れるよう呼び掛けています。私もその通りだと思います。 北にハヶ岳連峰、西に南アルプス、南に富士山が見えるレインボーラインから見る景色は何物にも代えがたい素晴らしい景観だと思います。それが、眺望景観が壊され、北杜市の観光にも大いに影響を及ぼす中部横断自動車道によって景観が損なわれようとしています。景観が壊されることによる「損失被害額はどの程度か」と会場で質問しましたが「調査はしていない」との回答でした。ハヶ岳南麓の観光をアピールしながら、損害額を調査もせずただただ作ることを目的とすることにはまったく賛成できません。 環境影響評価準備書の「道路の存在に係る景観」の項で、眺望景観に一部変化が予測される個所が明記されていますが、「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生じないと予測」と書かれています。 しかしながら、東京をはじめとする都市部から素晴らしい景観を求めて訪れた方々に、長坂ICを降りてハヶ岳方面に向かう場合、五野田交差点を左折して広々とした田園風景の中に現れる高速道路、これでは、素晴らしい景観と呼べません。「影響はほとんど生じない」どころが大いに生じてしまうのです。 双葉ルートや須玉ルートを再考してほしいと願います。	

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
事業計画	21	◆都市計画区域外にも拘わらず北杜市を韮崎市都市計画にくっつけて広域的連携などと無理やりに押し通してます。双葉、須玉のルート案がありながら長坂まで引っぱってのハケ岳の南麓を分断するルートの環境影響評価のみで、結果が基準以下やら、できる限り回避又は低減されている。は原案時からの住民の意見を無視してます。環境影響を被る住民に対し他ルート案の調査もして比較を明示した丁寧な説明を求めます。 当地への移住時に甲府河川国道事務所より、この高速道は遠くに見えるぐら이의影響と確認し、建築完成直前に立ち退きと言われた住民、自然の享受を確信して移住した住民、別荘所有者、この地に生まれずーっと自然を当たり前として暮らし、工事中もその後も高速道路と共生しなくてはならない住民、その全ての住民に対してこの自然がいかに変貌してしまうか、この高速道が必要であるか、今まであがってきた意見を取り上げずにこのルートのみで進める理由を丁寧に納得出来る説明をよろしくお願いします。	
	22	◆令和8年（2026年）2月17日（於・ハケ岳やまびこホール）の長坂JCTへの経路の計画の正当性について、「諏訪方面の流れを勘案すると長坂に接続する妥当性がある」との説明がなされたが、中部横断道静岡方面や中央高速道東京方面の交通量予測を考察すれば、須玉から双葉JCT方面に接続する意見に優る計画となる理由にならない。当該計画は中部横断の為のルート造りであり、佐久～新清水の一部区間として効率利用を実現するルートでなければならない。従って長坂に接続する現行案の妥当性は説明者が自ら否定している事になる。佐久・野辺山方面から諏訪に行くには一般道路で長坂・小淵沢ICに行く事で不便ではない。当該計画の長坂にJCTに接続する正当な理由にならない。＜「環境影響評価準備書のあらまし」の計画交通量に記してある＞との説明では、当方の要求した事が説明できていない。当該計画の全体の交通量を記してあるだけです。 長坂JCT案が正しいなら、現在の静岡側から双葉JCTに繋いだことは間違いで、静岡方面ルートは長坂に接続されていた筈。つまり当該計画の長坂での接続は、中部横断自動車道の根幹目的から外れ、捻じ曲げた計画であると考察せざるを得ない。須玉以东～双葉JCTを再考し、現行計画は白紙にすべきである。	
	23	◆佐久方面から双葉JCTに接続するには、トンネル工事区間多く工事期間・費用の嵩みがあり長坂方面になった旨であるが、期間・費用が嵩んでも双葉JCTに接続すべきである。工事が嵩めば県内土木事業とその関連業界が潤うことも勘案すべき。トンネル工事の進歩はSNS動画上で取り上げられています。静岡県側はトンネルルートがとても多く採用されています。静岡側の努力を見習ってください。極力、双葉JCTかそれに近い場所にすべきです。 中部横断自動車道建設の目的は静岡・山梨・長野の利便向上による発展向上に資することであり、佐久方面から既設の双葉JCTに通すことが最も基本で、合理的である。	
	24	◆道路利用者の為の観点から意見がない。令和6年（2024年）12月21日の公聴会で述べた事が、当該書面「公聴会における＜意見の要旨＞＜見解＞」に無視されている。道路利用者は静岡・佐久間を鉤型に走行する事になり、燃料使用と道路使用料が嵩上げされてしまい、その上時間まで浪費することになる。 とりわけ業務用車両は利用頻度が多くなり余分な負担を強いる事となる。今後恒久的にエネルギー資源と人件費と時間の浪費と非効率を強いることになる。不便や無駄や余分な出費を利用者に負担を強いる事はいけません。この事に対し説明や検討が示されていない。ドライバーとして現行案に納得や妥協することができない。	
	25	◆野辺山から長澤に接続することが最短なルートであるとの事だが、近視眼的に絞った範囲を見ての見解に過ぎない。「都市計画案について」の紙の上だけで説明をする為のすり替えの見解である。中部横断道の利用効率から勘案して野辺山・双葉JCT間ルートを採用すべきであり、視野を意図的に絞って当該ルートを正当化している。野辺山から白根IC間、中部横断道全体を見る必要があり、野辺山から双葉JCTが最短であり、中部横断道路の利用効率を基に計画する事が必須です。そして後々の世代から評価される道路建設であるべきです。	
	26	◆山梨県の利用効果に触れられていない。新山梨環状道路へのアクセスも効率的にして、中部横断道を山梨県内での利便をより一層高くするためにも野辺山から双葉JCTに接続するべきである。	
	27	◆環境影響評価は長坂JCT起点とするルートありきで進められています。平成29年（2017年）1月16日に国交省への平成24年度峡北地域環境影響検討業務に関する資料に関する情報開示請求により平成29年（2017年）1月16日に国交省より開示・公表された資料から、双葉JCT付近から分岐したルート、須玉IC付近から分岐したルートが検討されていたことがわかりました。開示された文書は保全されています。環境影響評価準備書が作成、公表される以前に方法書の段階においても、長坂ICルートありきではなく、検討されていた3ルートについての環境影響評価を実施し、住民等に環境影響評価の結果を方法書及び準備書に反映し、再度、意見等を聞く機会をつくるように求めます。	
	28	◆ルート案について、私は以下の理由により、ハケ岳南麓を横断するルート案ではなく、須玉インターと韮崎インターの間付近から清里方面へ抜けるルートがより現実的だと考えます。 このルートは、トンネル工事が必要で工事費が問題とされていますが、南麓ルートより居住者数が少なく、用地買収や、ルート沿線への防音対策、遮音対策、遮光対策も容易になると考えられます。 北杜市の大きな観光資源である眺望を阻害する心配も殆ど不要と考えられます。 更に現行のルート案では安全性の問題が指摘されている、長坂インターと長坂ジャンクションが近接している事による危険性も解決できます。 もう一つ、南麓ルートは、国内でも有数の湧水地帯を横切るもので河川水の減少や井戸、湧水への影響は避けられないでしょう。 以上の理由によりルート案の再検討を要請するものです。 つくってしまったから後悔するものではなく、後世の人に諸々の問題を指摘されない計画をお願いいたします。	
	29	◆準備書の図4.1.6-1（1）主要な景観資源位置図では、長坂JCT予定地域は「歴史的的自然環境」となっています。ここに高速道路を建設すればこの「歴史的的自然環境」を破壊することになります。それを避けるためには、韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線（中部横断自動車道双葉JCT～長野県境）のルートを双葉か須玉分岐とすることが望ましいと言えます。しかし準備書では、この回避策の検討が行われていないため、環境影響評価の観点からこの2つのルート案を長坂分岐案と比較検討することを求めます。	
	30	◆準備書の図4.2-13埋蔵文化財包蔵位置図をみると、中部横断自動車道の建設計画地の長坂地域にはたくさんの埋蔵文化財が存在していることが分かります。実際、金生遺跡などが付近にあり、保存されています。現在の長坂ルート案の建設工事により多くの埋蔵文化財への悪影響が懸念されます。この地域の埋蔵文化財保護のためには、現在の長坂ルート案と双葉分岐案、須玉分岐案の比較検討が必要です。	

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
事業計画	31	◆今後電気自動車やハイブリッド車が増えると、車両の重量増加になりタイヤ摩耗の粉塵や路面のメンテナンスの量が増える。周辺圃場環境と道路保全整備の観点から長坂への接続は不適切。	31について 今後見込まれる社会情勢も考慮する中で、交通・周辺状況や気象条件など特性を捉え、適切かつ効率的に行われるものと考えています。 詳細については、事業予定者が事業実施段階で適切に検討していきます。
	32	◆我が家は高根町●●地区の行政班●●班の住所に、永住し始めて14年ほどたちます。今回のルート案では直撃を受け立ち退きを強いられる者です。また、4年前に行政班班長も引き受け、地元の状況も理解しております。 今回2月実施の説明会で配布された冊子「都市計画案について」のP.8に記されている、「地域コミュニティが分断され、北杜市まちづくりビジョンへの配慮がされていない」という住民意見について「住宅地・集落、別荘地、工場等の土地利用や自然環境等へ配慮し影響を小さくするよう位置を決定する（した）・・・・・・」という都市計画決定権者の見解（？非常に曖昧）が返されていますが、ルート選択に住民が関与できる機会もなく、ルート発表も具体的な説明もなく、一方的、強圧的であったと感じざるをえません。 現在提案されているルート案（現ルート案）では●●地区あたりで9軒近くの直撃家屋（うち永住は8軒余り）、掠（かす）る家屋が10軒近く、合計20軒近くあります。地域をよく知る地元住民から見れば、『少し南側にずらせば人家をほとんど回避できるルート（現在ほとんど住んでいない家屋3軒のみ）』があり、こちらの方が相応しいことは地元民には自明のことです。なぜ地域の居住実態（常住、仮住、非住）を知る地元民の意見をひとこと聞かなかったのか？航空写真で家屋の有無だけで、居住実態に思慮が及ぶことなく決めたのではないかとという疑念を禁じえません。都市計画決定権者の見解に謳われた「住宅地・集落、別荘地、・・・へ配慮し・・・位置を決定し」た、という文言に比し、住民意見を十分聴取しなかったという手続き上の瑕疵があったと言わざるを得ません。 （同意見計2件）	32～34について 都市計画原案については、令和5年（2023年）7月にルート（事業予定者案）が送付され、令和5年（2023年）10月に4回の原案説明会、令和6年（2024年）12月に公聴会を開催し、都市計画決定の手続きを進めてきたところです。 また、法定手続きに加え、令和6年（2024年）1月に4回の説明コーナーを開催、令和6年（2024年）9月に北杜市主催の地区説明会が3回開催され、より丁寧な説明を行っています。 事業予定者によるルート検討の段階から、現地調査の結果などから把握した既存集落、公共施設、発電施設、工場、動植物の生息、生育箇所などのコントロールポイントを極力回避し、道路構造における安全性・走行性、コストなど総合的な判断により検討しています。 起点側に位置する（仮称）高根10は、国道141号の緩勾配区間への接続をコントロールしながら、10計画位置まで上がるためのランブ延長を確保し、また、旭山城跡、津金発電所を回避するため、ルート帯北側での計画となります。また、標高の低い南側を通過する場合盛土高が高く周辺への影響が大きく、配慮ポイントである工場等の支障、10へ至る平面線形など、総合的な観点から現状のルートが最適と認識しています。 なお、道路構造の詳細については、事業予定者が事業実施段階で適切に検討していきます。 法定手続きに加え、令和8年(2026年)5月に北杜市において対話形式による説明の場を設けました。引き続き都市計画及び環境影響評価の手続きについては山梨県都市計画課担当窓口へ、事業計画及び準備書の内容については国土交通省甲府河川国道事務所担当窓口へご連絡いただくなど、個別に対応させていただきます。
	33	◆（高根町）の“南側にずれたルート案”を再検討し、両案の比較（3軒と20軒）において、住民負担への配慮、技術面、コスト面、などでどのようなウェイト査定で現ルート案を是としたのかわかる資料を、直撃住民をはじめ影響を受ける周辺住民に対して具体的に説明をし、対話の機会をいただきたい。 （同意見計2件）	
	34	◆個人的な要望です。若しそれでも実施するのであれば最後の歩み寄り案です。計画に依ると道路が我が家と接しています。南側の景観は全て塞がってしまいます。しかし（仮称）高根10を北に少しずらすとすれば我家の北側になります。構造上全く問題ないと思います。可能か否か、若し否の時はその合理的理由をお答えください。	
	35	◆長期にわたって中部横断道の件につき我々県民市民として現地説明会に参加した中で国民（県民）地権者の要請要望等多数の問題で実は通過についてこまっているところです。 横断道のコースの変更、目の前の圧迫感、長男の住宅を通過されては宅地で家中でこまっています。 まず、コースを変えてほしい等の要望が多数あります。現状では日当り、騒音、景観、近所の分断等あり、我が地域では県外から多数の人達がこの土地に来て良かったと喜んでいます。 国では国民として要望の中で進めたいと国会国土庁に住民の要望にいたる協議をお願いします。	35について 都市計画案は、現地調査を行い、その上で、土地利用や自然環境等の様々な要素や道路の安全性・走行性などを総合的に考慮し、土地の改変や自然環境への影響が極力抑えられた計画としています。 騒音、日照、景観に及ぼす影響については、「技術手法」を参考に影響評価を行い、環境保全措置を行うことで回避・低減を図ることとしています。 なお、道路構造の詳細及び環境影響を回避・低減させるための措置については、事業予定者が事業実施段階で適切に検討していきます。
	36	◆企業誘致・雇用の促進――現在では既存の道路環境は一定良好に保たれていると考える。ハケ岳南麓は中央道が近く北杜市内に10が須玉、長坂、小淵沢の3か所有る。 中央道へのアクセスに時間的問題は無いし、もし既存道路に不備があればそこを改良整備すれば問題は無い。また、企業のなかにはこのハケ岳南麓を生かそうという企業がすでに有ります。商店、飲食店、癒し系の施設等。これらにとって南麓を横断する中部横断道は阻害要因となる。中部横断道が無いことは問題ではない。このハケ岳南麓の環境を守ることこそ、この地が発展できるかどうかの鍵だと思います。	36について 事業予定者による計画段階評価の手続きにおいて、国道141号の改良案については、標高差が大きく、雨量通行規制区間、幅員狭小区間、線形不良箇所、急勾配箇所が存在するという課題等があり、これらの課題を解決するため、「全区間で新たに道路を整備する案」を対応方針としています。 本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。
	37	◆計画の凍結を求めます 地球環境は危機に瀕しています。「少し便利になる」ために膨大な自然が破壊されます。物言えぬ動物や植物、土壌も数限りなく命を失います。どうか、いまある道路を快適にするため努力してください。	37について 自然環境への影響については、「技術手法」を参考に影響評価を行い、環境保全措置として重要な動植物の生息・生育の「回避」や影響の「低減・代償」といった環境保全措置を行うことで回避・低減を図ることとしています。なお、環境影響を回避・低減させるための措置については、事業予定者が事業実施段階において詳細に検討していきます。
	38	◆準備書の図4.2-20砂防指定地位置図には、高速道路が長坂町の砂防指定地域を横切ることが示されています。しかし示されているだけで、それを回避する措置は何も記載されていません。準備書では砂防指定地域を通過することによる災害を予測しそれを回避する措置も検討するはずです。建設ルートの変更を含めた予防措置を明らかにすることを求めます。	38について 中部横断自動車道の整備において、ルート上の砂防指定地を通過する計画については、事業予定者が砂防法を遵守し適切に対応していきます。今後の事業実施段階においても、事業予定者が橋梁の配置や構造の詳細について関係機関と協議を行っていきます。 なお、都市計画原案については、令和5年（2023年）7月にルート（事業予定者案）が送付され、令和5年（2023年）10月に4回の原案説明会、令和6年（2024年）12月に公聴会を開催し、都市計画決定の手続きを進めてきたところです また、法定手続きに加え、令和6年（2024年）1月に4回の説明コーナーを開催、令和6年（2024年）9月に北杜市主催の地区説明会が3回開催され、より丁寧な説明を行っています。 具体的なルートの位置については、事業予定者によるルート検討の段階から、現地調査の結果などから把握した既存集落、公共施設、発電施設、工場、動植物の生息、生育箇所などのコントロールポイントを極力回避し、道路構造における安全性・走行性、コストなど総合的な判断により検討しています。 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「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）」、最新の科学的知見等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を第11章（p.11.1.1-1及びそれ以降の頁）に記載しています。調査、予測及び評価の結果に応じて、事業予定者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られています。 なお、道路構造の詳細については、事業予定者が事業実施段階で適切に検討していきます。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
事業計画	39	◆過去何回か説明会が実施されてきました。その中で最初から国交省及び県の説明の中で最初の原案長坂→八千穂間のルートの変更案を提案しましたが、それが全然反映されず毎回同じルートの説明で終始しました。この様な説明会では何回実施しても住民の理解は得られないと思います。 こんな重大な問題なのにただただ一方的に押し付けて進めようとしている考えが間違っていると思います。 高速道路は今計画中の（案）の段階でこれからが始まりだと思えます。 権力の力でやるのではなく、もっともっと地元住民の声を聞いていただき納得のいく説明を求めます。 私の家も主人が75才になって無理に無理を重ねて家を建て8年目になります。今になってこんな問題が起きるとは想定思いも寄りませんでした。 長野の八千穂→小諸間を何回か通行しましたがかなりの部分が2車線で中部横断道の交通量を考え山梨県側でも2車線の部分を検討し住宅地等を考慮して出来るだけ2車線の実施を検討願います。 (同意見計2件)	39～40について 都市計画案は、現地調査を行い、その上で、土地利用や自然環境等の様々な要素や道路の安全性・走行性などを総合的に考慮し、土地の改変や自然環境への影響が極力抑えられた計画としています。 車線数については、「道路構造令の解説と運用」において、第1種第3級の計画路線における2車線での基準交通量は10,000台/日であり、推計交通量が約16,700台/日から21,100台/日となるため、4車線で環境影響評価及び都市計画の手続きを進めていますが、将来の整備計画は未定であり、事業予定者が事業実施段階で適切に検討していきます。
	40	◆事業計画について【本編p3.3-5】本事業は、新東名高速から上信越自動車道までを接続し、利便性を測ることを目的としている。その目的や意義は理解できるが、今後人口減少となる日本において、交通量が減少していくのは明白である。事業計画において様々な案を比較検討してきていると考えられるが、今後の交通量減少を鑑みて2車線（片側1車線）という選択肢はなかったのか。なかったのならはその理由を示すべきではないか。	
	41	◆代わりに、今回の準備書で、計画交通量が追加され（p3.3-5）、「現況の自動車ODは、平成27年度道路交通センサスで作成された自動車ODを基にゾーニングを実施、～将来の自動車ODは～同様の考え方により作成、将来交通量の推計は、(D)将来の道路ネットワークに対して、(E)将来の自動車ODを行い、～推計しました。」とあります。 この推計のもとになる(D)将来の道路ネットワーク、(E)将来の自動車ODを公開し、その正当性を説明してください。 また、将来交通量と同時に、現況道路網とその交通量を追加して、本当に地域内でこれだけ交通量が増えるのかを理解できるようにしてください。 たとえば、清里駅周辺で並行する国道141号の現況（日交通量7,060～10,590台p4.2.4-1）と将来交通量（横断道・清里IC附近に20,400台p3.3-7+周辺道路）を併記してください。	41～43について 本事業における交通量推計については、準備書第3章（p3.3-5～7）に記載しているとおり、現況の自動車ODは「平成27年度（2015年度）道路交通センサス（全国道路交通情勢調査）」に基づき作成された自動車ODを基礎として、対象地域状況に応じたゾーニングを行ったものを使用しています。 また、将来の自動車ODについても、同様の考え方により、将来の人口動向や土地利用、関連計画等を踏まえて作成されたものです。 将来交通量の推計にあたっては、これらの将来自動車ODを用い、当該計画の実施を含め、将来供用が見込まれる道路を反映した将来道路ネットワークを設定した上で、国や他の道路事業においても一般的に用いられている交通量配分手法により計画交通量推計を行っています。 交通量推計の妥当性については、「推計手順」、「ゾーニングや将来道路ネットワーク設定」などを準備書に記載しているとともに、現況交通量との整合性などを通じて、推計結果の合理性・妥当性を確認した上で、環境影響の予測および評価に用いています。 以上のことから、本事業の交通量推計は、一般的な手法であり、他の道路事業も同様の考え方に基づいて実施されていることから適切なものと考えています。 また、交通量推計は、周辺の道路からの交通の転換や流入を考慮して行っています。 中部横断自動車道については、主に並行する一般国道141号や長野自動車道、県道などを利用している交通が転換することを見込んでいます。 現況の国道141号は、地域内の交通に加えて県外からの広域交通が混在して通行している状況にありますが、これらの広域交通がより速達性・定時性に優れた中部横断自動車道へ転換することで、国道141号は主に地域内交通を担うなど、両路線の機能分担が図られるものと考えています。 さらに、中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、新東名高速道路、中央自動車道、上信越自動車道が接続され、広域的な幹線道路として機能することから、沿線地域内の転換交通に加え、これまで別の経路を利用していた広域交通が本路線を利用するようになることも見込まれます。 このように、広域的な道路ネットワークが多重化されることにより、災害時における代替路の確保など、道路ネットワークのリダンダンシーが強化され、物流体系の確立や、広域的観光ゾーンの開発・支援等に寄与するものと期待されます。 事業実施段階以降のスケジュールについては未定ですが、工事期間15年は、一般的な工事期間を予測評価のために想定したものです。そのため、将来交通量推計の年次を超えた工事期間となっています。 実際の着工時期や工事期間については、社会経済状況等を考慮して、事業予定者が事業実施段階で、具体的に検討していきます。
	42	◆【本編p3.3-5】交通量の推計年次は、交通が定常状態となる西暦2040年となっている。一方p3.3-27では、工事期間が15年となっている。双方を照らし合わせると、推計年次時点ではまだ工事期間中ということになる。工事期間中の交通量を推計しても意味はないのではないか。上記と合わせると、完成した時にはすでに交通量が減少している、という状況になるのではないか。	
	43	◆【本編p3.3-27】工事着手から完成までは15年と記載されているが、着工はいつなのか。諸事情により現時点では決定できないのは理解できるが、想定でよいので記載いただけないか。 （住民としてはいつ工事が始まるのか気になる）	
	44	◆道路の構造については、トンネル区間以外はボックスカルバートとして橋梁は避けて、騒音対策と景観の侵害の対策にすべきです。	44～45について 騒音、日照、景観に及ぼす影響については、「技術手法」を参考に影響評価を行い、環境保全措置を行うことで回避・低減を図ることとしています。なお、環境影響を回避・低減させるための措置については、事業予定者が事業実施段階において詳細に検討していきます。 なお、都市計画原案については、令和5年（2023年）7月にルート（事業予定者案）が送付され、令和5年（2023年）10月に4回の原案説明会、令和6年（2024年）12月に公聴会を開催し、都市計画決定の手続きを進めてきたところです。 また、法定手続きに加え、令和6年（2024年）1月に4回の説明コーナーを開催、令和6年（2024年）9月に北杜市主催の地区説明会が3回開催され、より丁寧な説明を行っています。 具体的なルートの位置については、事業予定者によるルート検討の段階から、現地調査の結果などから把握した家屋、既存集落、公共施設、発電施設、工場、動植物の生息、生育箇所などのコントロールポイントを極力回避し、道路構造における安全性・走行性、コストなど総合的な判断により検討しています。 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」、最新の科学的知見等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を第11章（p.11.1.1-1及びそれ以降の頁）に記載しています。調査、予測及び評価の結果に応じて、事業予定者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られています。 なお、道路構造の詳細については、事業予定者が事業実施段階で適切に検討していきます。
	45	◆北杜市はソーラーパネルを条例で規制して環境を護っている。これに倣い、橋梁のルートは止めるべきである。	

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
事業計画	46	◆説明会をお受けして…15年前の説明会からそうだったが、この高速道をつくる前提で役所の方々が御苦労されていたこの計画はいつからどのような方たちがこのレールを敷かれたのか？当時から話し合う場ではなかった事が残念。この計画が浮上してから50年余り発つとの事。この間、社会情勢は大きく変わり人口減少…少子高齢化…人手不足…税収入は減少の一途…高度成長期からつくり続けたインフラの老朽化対応…など、その最中計画されているこの道路の予想される危険は傾斜がきつい事です。 野辺山高原標高1375mから長坂までの標高差約650m平均傾斜4%と成ります。又、冬季凍結しやすい高架橋が約6ヶ所もあり、その安全確保の為に保守管理費が大きな負担となります…など 私の道路に対しての理想は(観光地としてのこの地域の道路に対して)財産である自然の保全を優先して、現状の道路をより安全により美しく整備する事として、その具体策として、要所の交差点を信号機の無い環状交差点に造り替えて…新時代のインフラの象徴として脚光を浴びることです。これからの時代を担って行かれる人たちに負の遺産と成らぬように多くの住民が話し合い議論を重ね最善な道を創って頂きたい。	46について 本道路の構造については、安全を確保するための縦断勾配等の構造上の基準（道路構造令）を満足する構造となっています。具体的には、道路構造令では設計速度80km/hでの最小曲線半径は280m、縦断勾配は4%以下と規定されているのに対して、山梨県内でカーブがある須玉町津金付近では、曲線半径800m、縦断勾配は4%以下となっており、基準を満足しています。また長坂JCT～高根IC間は積雪寒冷地域のその他の地域、高根ICから長野県境は、積雪寒冷地域の積雪寒冷のはなはだしい地域の基準を満足しています。 積雪や凍結、安全に対する具体的な環境保全措置については、事業予定者が事業実施段階で検討していきます。 事業予定者による計画段階評価の手続きにおいて、国道141号の改良案については、標高差が大きく、雨量通行規制区間、幅員狭小区間、線形不良箇所、急勾配箇所が存在するという課題等があり、これらの課題を解決するため、「全区間で新たに道路を整備する案」を対応方針としています。 本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。 中部横断自動車道（長坂～八千穂）については、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、事業予定者により、地域の声を聞きながら計画段階において事業評価を行う新たな取組である「計画段階評価（試行）」を取り入れ、平成22年（2010年）12月より検討を開始しました。 この取組において、第1回及び第2回の関東地方小委員会の審議を経て、平成23年（2011年）2月～3月にかけて第1回コミュニケーション活動として、沿線住民や道路利用者、地元自治体・経済界等からアンケートにより意見を聞き、頂いた意見を踏まえ、第3回及び第4回関東地方小委員会の審議を経て「案1（全区間で新たに道路を整備する案）」、「案2（旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案）」、「案3（国道141号（一般道）を改良する案）」、「整備なし」を対象に、「周辺地域の課題」「課題を解決するための目標」「対策案」等を設定し、地域へのアンケートやオープンハウスなどの活動を行い、地域住民の皆様とコミュニケーションを図りながら検討が進められています。 その後、平成24年（2012年）10月の第6回関東地方小委員会において、意見交換会の場やこれまでに頂いた意見を踏まえ「南麓地域での整備での異論」や「旧清里有料道路の活用への懸念」が多くあったことから、「対策案」について、『「案1（全区間で新たに道路を整備する案）」を改良し、清里高原の南側のルートを含めてワーキンググループで検討すること』また、「丁寧なコミュニケーション活動を行っていく必要がある」が委員長から提案され了承されています。 平成24年（2012年）11月の第1回ワーキンググループでは、これまでのコミュニケーション活動で頂いた意見を踏まえ、山梨県内区間について「ルート帯（案）の考え方」に基づいて、「土地利用(住宅地・集落・別荘地・農地)」、「自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水池)や景観」、「観光地(清里地域等)へのアクセシビリティ」、「コスト削減」に配慮したルート帯（案）として、A案：清里高原の南側を通るルート、B案：清里高原の南側を通りつつよりアクセシビリティに配慮したルートの2案を設定し、3回のワーキンググループの実施と北杜市内で地元説明会を10回開催するなど、丁寧に地域の意見聴取等を行いながら検討した結果、平成26年（2014年）7月に1km幅のルート帯（B案）をとりまとめられており、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しています。 都市計画原案については、令和5年（2023年）7月にルート（事業予定者案）が送付され、令和5年（2023年）10月に4回の原案説明会、令和6年（2024年）12月に公聴会を開催し、都市計画決定の手続きを進めてきたところです。 また、法定手続きに加え、令和6年（2024年）1月に4回の説明コーナーを開催、令和6年（2024年）9月に北杜市主催の地区説明会が3回開催され、より丁寧な説明を行っています。 具体的なルートの位置については、事業予定者によるルート検討の段階から、現地調査の結果などから把握した既存集落、公共施設、発電施設、工場、動植物の生息、生育箇所などのコントロールポイントを極力回避し、道路構造における安全性・走行性、コストなど総合的な判断により検討しています。 その後、公表した都市計画案は、令和8年（2026年）2月から3月にかけて、公告縦覧及び意見書の受付を行うとともに、説明会を開催したところです。
	47	◆長坂JCTと長坂IC間の距離について、都市計画決定者見解に異議がある。中央高速道上り線の車両合流で、この区間の下方勾配は5.5%でIC進入には30kmに減速する必要がある。長坂IC進入を図る車両は強い減速状態に入る。中部横断道から中央高速に合流する車両は流れる中央高速道の車両に合わせて加速を図る。ドライバーの実感として当該設計距離での減速中の車両と加速中の車両の交差は危険でしかない。安全で快適な運転環境がこの短い距離の中で突然危険ゾーンになる。中央高速道の下方勾配5.5%とIC進入に30kmまで減速中車両と中央高速に合流車両の運転者の意識を配慮すべきである。当該計画は速度差20～30km/hで減速車と加速車両の合流が100m位の距離で交差する危険への配慮が欠けている。	47について （仮称）長坂JCTの設置箇所については、「道路構造令の解説と運用」において、IC(JCT)接続箇所の本線幾何構造の基準は平面曲線半径1,100m以上、縦断勾配3.0%以下と規定されており、当該箇所は平面曲線半径1,200～1,300m、縦断勾配約1.1～2.9%となり、規定値内であることを確認しています。 （仮称）長坂JCTと長坂IC間については、「道路構造令の解説と運用」に基づき、第1種、設計速度80km/hでの加速車線長（210m）と減速車線長（150m）で設計されていることを確認しています。 「道路構造令の解説と運用」に基づくランプ接続端間の必要長（最小120m、標準215m）も満足していることを確認しています。 事業予定者のルート（案）については、「道路構造令の解説と運用」を満足しており、問題ないと認識しています。
	48	◆費用便益比（B/C）を出し、必要性の説明を p8～30「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。」と方法書p23と同じ見解です。しかし、費用便益比（B/C）ぐらいは、配慮書・方法書段階で検討しないと意味がありません。 現に、国土交通省令「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」第20条で、方法書について「一事業特性に関する情報」として「計画交通量」を把握することが求められ、しかも「当該情報に係る過去の状況の推移及び将来の状況を把握すること」も求められています。このため、方法書段階でH27（2015年）交通センサスを基に将来交通量を推計・公表し、費用便益比B/Cを示し、1.0以内（便益以上に費用がかかる）なら、いくら便利になるにしても費用がかかりすぎるようなら計画を中止すべきでした。 人口減少が明らかで、交通需要も減少するはずなのに、こんな大規模な自動車専用道路が必要なのか、の説明はありません。	48～52について 費用便益分析（B/C）は、路線全体の詳細な設計や構造物の形式等が決定する「事業実施段階」において、最新の人口、GDPなどの経済指標等や整備に必要な事業費をもとに、事業予定者が算出・検証することとなります。
	49	◆適正手続における「地域間格差」の是正と最新経済情勢の反映 本事業は、隣接する長野県区間との構造的配慮の格差、および不透明な収支計画という二点において、重大な欠陥を抱えている。 ・収支計画(内訳)の全面開示と再評価の要求：現在、事業者はB/C(費用便益比)の結論のみを提示し、その積算根拠となる詳細な収支計画(用地買収費、資材費、労務費等の内訳および需要予測の基礎データ)を一切開示していない。根拠データが非開示のまま、2026年3月現在の物価高騰を反映せぬ旧来の数値で審議を強行することは、客観的な検証を不可能にしている。知事が他事業で標榜する「科学的・客観的なエビデンスに基づく議論」を本事業でも実践するならば、まず収支計画の全内訳を開示し、最新の経済指標(建設工事費デフレーター等)を用いた再計算結果を公表することを強く要望する。 （同意見計93件）	
	50	◆最新物価高騰(令和8年（2026年）3月)を無視した「B/C」への疑義：現在、エネルギー価格や建設資材価格は騰貴を見せている。この事態を反映しているかすら分かりえない不透明な計画のまま事業を強行することは、「将来世代への多大な経済的負担(負の遺産)」を強いる可能性を示唆する。 （同意見計93件）	

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
事業計画	51	◆次世代に負担を強くないよう、最新の需要予測に基づいた収支計画の健全性についても、納得感のある説明をお願いしたく存じます。 (同意見計81件)	
	52	◆本事業が将来にわたって地域に過度な負担を残さないよう、最新の情勢に見合った精緻な収支計画の妥当性についても、十分な説明をお願いしたく存じます。 (同意見計13件)	
	53	◆地域の生活交通の円滑化――中部横断道が八ヶ岳南麓を横断することにより、嵩上げ式の場合遠回りが必要になるなど近隣への移動の阻害要因となる場合が多い。	53について 道路構造の詳細については、事業予定者が事業実施段階で適切に検討していきます。 現在の認定市道や農道など、近接する狭隘な道路を統合するケースもありますが、事業予定者が事業実施段階で地元や地元自治体と協議して、機能補償道路を設置することで機能を確保していきます。
	54	◆インターチェンジさえ決まっていない p8-47「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ました。～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…案を示していく予定です。」とありますが、要するに、現在は1km幅しか決まっていない。と言いながら、事業実施区域図3.3-1 (p3.3.-2～p3.3.-4) では、高根IC、清里tIC、野辺山IC、海ノ口IC、小海ICが(仮称)と明示しており、道路種の種類は表3.3-2 (p3.3-10～p3.3-13) 及び図3.3-5 (図3.3.14～3.3.-16) に示す通りです。とあるので、「案を示していく予定です。」ではなく、「案を示しました。」とすべきを、間違えています。	54について P8-47に記載されている内容は、令和元年(2019年)に公告・縦覧された方法書の意見に対する見解であるため、インターチェンジの概ねの位置は公表していたものの、本計画における詳細な道路の位置や構造は決まっていませんでした。その後、令和5年(2023年)7月にルート(事業予定者案)が送付され、令和5年(2023年)10月にインターチェンジの位置を示した都市計画原案を公表しています。なお、インターチェンジの構造等につきましては、環境影響評価手続き及び都市計画手続きが完了した後、事業予定者が事業実施段階で詳細な現地調査や測量を行った上で検討していきます。
	55	◆都市計画区域外でも都市計画決定は、国の責任逃れ(都市計画運用指針の解釈まちがい) p8-41「一の都市計画区域を超える広域的な道路については～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、～都市施設として位置付けることとしました。」とありますが、都市計画運用指針(令和2年(2020年)9月・令和3年(2021年)11月一部改訂)では、そのように明示した文章はありません。「Ⅲ.都市計画制度の運用にあたっての基本的考え方」で、「都道府県が一の市町村の区域を超える広域的な見地から適切な判断を行うことが必要」p5、「*市町村の区域を超える特に広域的・根幹的な都市計画についてのみ、都道府県が決定することとしている」p6、「用途地域が定められていない地域においては当該地域の市街化の促進につながるような都市施設を都市計画に定めることは望ましくない。」p16とまで書いてあります。必要なら準都市計画区域に指定することが望ましい、とされています。「準都市計画区域は、都市計画区域外において、都道府県が広域の観点から土地利用の秩序又は環境の保全が必要な区域に指定する制度であり、～このため、特に、道路等の整備状況など、自然的又は社会的条件から判断して、大規模な集客施設が立地する可能性がある区域については、農地を含め広く準都市計画区域を指定することが望ましい。」p64。いったいどこに、「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」ということが書いてあるのですか。 国の「都市計画運用指針」まで持ち出して、国(関東地方整備局)のボタンの掛け違いをした中部横断道路建設計画を投げだして、県の都市計画道路として県に責任を押し付けるために、都市計画法を適用させるような行為は許されません。最後まで、国が責任をもって事業を進めてください。現に事後調査は国(関東地方整備局)が行なうこと(p11.10.1-386など)になっています。	55について 都市計画区域外に定める場合の取扱いについては、都市計画運用指針(令和2年(2020年)9月)のP257に記載されています。その後の改正版でも、引き続き、記載されています。 また、都市計画法第11条において、都市計画区域外であっても、特に必要があるときは都市施設(道路等)を定めることができると法的に規定されています。 ひとつの都市計画区域を越える広域的な道路(自動車専用道路等)につきましては、地域の健全な発展と秩序ある整備を図るという観点から、対象区間が都市計画区域外にわたる場合であっても、一連の施設として都市計画に位置付けることが望ましいと考えています。この広域的見地からの趣旨を踏まえ、都市計画法第15条の規定により、自動車専用道路の都市計画決定権者となる山梨県・長野県が総合的に判断し、本道路を都市施設として位置付けることとしました。 さらに、「環境影響評価法」第38条の6の規定により、対象事業を都市施設として都市計画に定める場合、事業予定者に代わって「都市計画決定権者」が、都市計画手続きと併せて環境影響評価手続きを行うこととなっています。 事業予定者である国土交通省は、令和元年(2019年)5月に都市計画決定権者からの「環境影響評価法」第46条の規定による協力依頼・要請に基づき、必要な協力を行っています。 事後調査の実施主体は事業予定者です。 なお、準備書第13章(p.13.2-1)に記載のとおり、事業予定者が「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づき、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するために、全ての評価項目について事後調査を行い、中間報告書及び完了報告書の公表等の手続きを行います。
	56	◆「情報の非対称性」の解消と一次データの全面公開 案内不備により公聴会等の参加機会を逸した多くの住民の権利を回復し、情報の非対称性を解消するため、2026年2月17日の説明会における詳細な質疑応答を含む「未編集の一次データ(議事録原案、音声記録等)」の全面公開を求める。 (同意見計93件)	56～57について 環境影響評価準備書説明会での主な質問と回答の要旨は、県ホームページに令和8年(2026年)4月に公表しています。 事業予定者による手続きのなかで、平成25年(2013年)1月30日から2月16日までの間に、北杜市での説明会を計10回開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からのご意見を頂いています。 令和元年(2019年)8月1日から9月2日までの間に、環境影響評価方法書の縦覧を行い、その間に北杜市で計2回の説明会を行うとともに環境保全の見地からご意見を頂いています。 また、令和5年(2023年)10月には都市計画原案説明会を北杜市で計2回開催し、公聴会においてご意見を伺っています。 さらに、令和8年(2026年)2月2日から3月2日までの間に、環境影響評価準備書及び都市計画案の縦覧を行い、その間に北杜市で計2回の説明会を行うとともに、環境保全の見地および都市計画についてのご意見を頂いており、適切に手続きを行っていることを認識しています。
	57	◆昨年移住し、十分な説明無く計画は進行している状況と感じます。2月の説明会の議事録未公開は遅すぎます。 (同意見計2件)	
	58	◆憲法第29条に基づく生活再建の補償について 日本国憲法第29条第3項の「正当な補償」の精神に基づき、現在の物価や建築資材の高騰を十分に反映した実勢価格による補償基準の策定を求めます。単なる機械的な算定ではなく、住み慣れたこの地と同等の生活環境を確実に再建できるような配慮を、審議会にてご検討頂ければ幸いです。 (同意見計13件)	58について 皆様方の生活環境の状況は個々に違うため、補償にかかる詳細は事業予定者が事業実施段階で、個別に相談・ご説明させていただきます。
環境影響評価手続き	59	◆韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線(中部横断自動車道双葉JCT～長野県境)の準備書には、山梨県の環境影響評価の調査結果、予測手法、予測地点、予測結果が記載されていますが、同時に山梨県の都市計画とは関係のない長野県の都市計画の環境影響評価の結果も記載されています。これで山梨県の都市計画道路の準備書と言えるのでしょうか。山梨県の環境影響評価の準備書と長野県の環境影響評価の準備書は別のものであり、分ける必要があります。 山梨県が長野県の都市計画の環境影響評価の結果を山梨県の関係住民、県民等に環境影響評価準備書で提示しても、山梨県の住民等は山梨県の都市計画と何の関係があるのか分からず混乱させられます。長野県の都市計画の環境影響評価の結果を山梨県の関係住民、県民へ提示す必要は全くないだけでなく、かえって混乱や不信を招くことになります。山梨県が長野県の環境影響評価の結果を山梨県の住民、県民等に読ませようとするなら、それは時間の無駄以外ではありません。山梨県の都市計画道路の環境影響評価の準備書であるなら、山梨県内についての環境影響評価の結果だけを掲載するべきです。なぜ山梨県がこのような準備書を建設予定地の住民、県民等に提示したのか疑問です。山梨県は、このような準備書を関係住民、県民等に提示し、無用な混乱を与え時間を浪費させることを恥ずかしいと思っていないのでしょうか。説明を求めます。	59について 環境影響評価法では「相互に関連する二以上の対象事業を実施しようとする場合は、当該対象事業に係る事業予定者は、これらの対象事業について、併せて準備書を作成することができる。」とされており、法の規定に則った手続きをしています。(環境影響評価法第14条第2項で準用される第5条第2項)

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
環境影響評価手続き	60	◆見解の大部分は方法書の繰返し等で、見解とは言えない。 例：p8-2～8-29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。」とありますが、方法書p4－1にある通りです。 「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。」とありますが、方法書p4－1にある通りです。 「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。」とありますが、環境影響評価法第2条の環境影響評価の定義のとおりです。 「これまで中部横断自動車道の必要性と効果について、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、中部横断自動車道的全線開通を早期に実現できるよう努めていきます」とありますが、方法書p4－6～12方法書都市計画対象道路事業の経緯のとおりです。	60について 「日本全体の物流の大動脈の形成」や、「国道141号における急カーブ・急勾配・災害時の代替路確保」といった内容は、本道路を整備する上での根幹となる「目的・必要性」です。 これらは一貫して掲げている方針であり、手続の段階（方法書から準備書、都市計画案等）で繰り返し説明しています。そのため、方法書の段階から継続して同様の記載をしています。
	61	◆見解件数は全26項目ごとに1頁のまとめ、少なすぎる。 事業の必要性への意見が103件もありながら、見解はたった1ページ（日本全体の物流の大動脈、本県の産業・経済の活性化、大規模災害時の重要な役割。長坂～八千穂の国道141号の代替路確保。環境への影響は必要に応じて保全措置を検討した。これまで、必要性と効果の意見交換会などを重ねた、引き続き確実に手続きを進め早期実現に努める）だけで、内容は配慮書、方法書から、一歩も進んでいません。 意見には、国道141号の改良、他の一般道整備で中央道に繋げる、複数案で道路建設をしないことが検討もされなかった、度重なる説明会でも納得させる説明はなかった、観光客誘致の低下、定年後移住の夢を壊すな、多額の税を投入して理由が希薄な事業をやめるように、人口減少を考えると新しい道路は必要か、など具体的問題にそれぞれの見解を示してください。 事業計画への意見も26件あり、都市計画への意見も11件とありながら、見解はそれぞれ方法書のまま、たった1ページ。こんなことでは、事業への理解が深まるわけがありません。説明会での見解「環境影響評価準備書においてお示しすることになります。」は果たしていません。 環境影響評価法第5条に基づく施行規則では確かに「一般の意見の概要」を方法書に記載することになっているが、意見をまとめすぎ、重要な意見を見直し、それへの見解がありません。リニア中央新幹線の方法書（H23年（2011年）9月）では、一般からの意見の概要をp168～195の27頁で149件にまとめ（地質とルートだけで13件も掲げてある）、それぞれに見解を記載している。また、名古屋市、愛知県での環境影響評価では、一般の意見は全て原文のまま記載し、それぞれについて個別に見解を示している。こうした全国的な動きに倣ってください。	61～62について 方法書に対して皆様から寄せられた多岐にわたる意見については、内容が重複するものや共通するテーマも多いことから、主要な論点ごとに取りまとめて見解をお示しする方針としています。 見解の内容を詳細に記載した準備書の該当ページも示しており、個別の意見に対応した見解であると認識しています。
	62	◆まとめた見解ではどの意見に対応するのか不明 まとめた見解では、どれが意見に対応しているのか分からないしかも、最初と最後に必要のないこと（方法書の～に記載している、頂いた意見…配慮）があり見解量を増やしている。 このため、表の「見解件数」では「1（4）」などと示したが、特に意見の多かった事業の必要性103件はたった1件の見解にまとめている（実は4件の見解）、しかも内容は、配慮書、方法書の繰返しです。これでは、103件の意見のどれにどう見解を示したのかわかりません。 しかも、環境影響評価（評価全般～廃棄物等）に関するNo6～No25意見番号189～492（p8-76～p8-181）では、ほとんどすべて、最初に「～については、準備書～に記載しています。」、最後に「～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、配慮し、（準備書に記載）します。」といかにも少ない見解数を多く見せかけています。（地形及び地質、廃棄物はそれぞれ1件しかないため、最初の「～については、準備書～に記載しています。」だけです。他に、動物、植物、生態系：主に両生類、爬虫類、昆虫等も最初だけ・忘れたのか）。見解の内容が少なすぎるため、前後に意見に関係ない言葉を入れて、見解量を膨らませているとしか考えられません。 水象・水質65件、環境影響評価項目、並びに調査、予測及び評価全般45件は、それぞれたった4件の見解、環境影響評価方法書44件は7件の見解、景観、人と自然との触れ合い活動の場39件は7件の見解、というように、個別の意見については全く見解がない。 これでは準備書とは言えません。環境影響評価手続きを中断し、方法書意見への見解を個別に再検討して、見解を再度示してください。	
	63	◆無視した意見に見解を 方法書への意見が第8章にあります。284通、494件の意見がありました。批判も多かったため、意見だけは全て記載したようですが、それを事業者の判断で26分類したのですが、見解件数は26項目ごとに1頁のまとめ、少なすぎます。特に次の点に具体的な見解をし、法とは別の説明会を開いてください。この点で「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、説明会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。」（p8-48見解）を早急に具体化してください。 ①特に、12件もある放射能汚染土（8000ベクレル/kg以下）は、環境省が音頭を取り「中間貯蔵施設は、福島県内のご地元の皆様に大変重いご決断をいただいた上で、設置しています。県民の皆様の重すぎる負担を踏まえ、福島県内で発生した除去土壌等については、中間貯蔵開始後30年以内（2045年3月まで）に、福島県外で最終処分を完了するために必要な措置を講ずることと法律で規定されています。～可能な限り早期に再生利用を進めることとしており、県外最終処分に向けた取組を進めていきます。～2021年6月には、環境省から那須塩原市に、農家保管の農業系指定廃棄物に係る暫定集約及び8,000Bq/kg以下となったものについて、指定解除を経た上での処分などの協力を要請しました。～同市では搬出された指定廃棄物のうち、8,000Bq/kg以下に減衰した農業系指定廃棄物について指定解除の手続きを経て、他の一般廃棄物と混焼するなどの取組が行われました。そのほか、日光市及び大田原市では暫定保管場所への搬出作業が完了し、また、那須町では暫定集約に向けた作業が進められるなど、関係市町において取組が進められています。千葉県においても、長期管理施設の詳細調査の実施について、地元の御理解を得る努力を継続しているところです。茨城県については2016年2月、群馬県については2016年12月に、「現地保管継続・段階的处理」の方針が決定しました。」放射線による健康影響等に関する統一的な基礎資料（令和6年度版）として、全国的な取組をしています。この一環として道路の盛土にこの放射能汚染土を用いることが考えられるので、あえて、問題を指摘しておきます。見解で盛土等に放射能汚染土を用いないと明記すればいいことです。説明会で「頂いたご意見については、事業予定者につたえます。」と押し付ける前に、都市計画決定権者としての知事の意志を示してください。 その他、②光害（星空が見にくくなる、蛾の夜間受粉、藻の増加）、③凍結防止用の塩化カルシウムによる大気汚染、農作物への影響、④ハケ岳おろし、⑤工事用トラックによる環境被害、⑥残土の処分、⑦樹木伐採による地球温暖化、⑧地域分断、⑨大泉町の水源数十カ所などの水脈に多大な影響（p10.2～3非選定理由として「対象事業実施区域及び周辺には、地下水位汚染（pH、六価クロム）が存在する恐れはないことから、選定していません。」と水脈量の減少、他の汚染物質を考慮しない。）、⑩村山六カ村堰疎水（世界かんがい施設遺産）を地域特性に（文化財の一部に扱っているだけ。）、⑪川を横切る道路が水質、水量に影響しないか、⑫ハケ岳の内部分水が掘削によって大量に湧き出す可能性、⑬基礎工事等で地下水汚染、⑭利用している共同井戸の水質と水量の調査、⑮田園地帯の農業用貯水池への影響、⑯ハケ岳南麓の湧水群、⑰果樹、シタケ栽培への影響。などの無視した意見にも、それぞれ、都市計画決定権者としての知事の見解を述べてください。	63について 法定手続きに加え、令和8年(2026年)5月に北杜市において対話形式による説明の場を設けました。引き続き都市計画及び環境影響評価の手続きについては山梨県都市計画課担当窓口へ、事業計画及び準備書の内容については国土交通省甲府河川国道事務所担当窓口へご連絡いただくなど、個別に対応させていただきます。 方法書へのご意見に対する見解は、基本的に準備書に示したとおりです。個別のご指摘に対する見解の概要を下記に示します。 ①：盛土材につきましては、本事業におけるトンネル掘削等で発生した建設発生土の再利用に必要な量を十分に満たす計画となっています（準備書第11章（p.11.16.1-2））。 ②：光害については、星空観察等への影響を低減するため、山梨県側では「光害に配慮した道路照明の検討」や「植栽による遮蔽」を環境保全措置として採用することとしています（準備書第11章（p.11.14.1-95～96））。 ③：道路への凍結防止剤の散布については、現時点において周辺環境への影響に関する研究が少なく、現在の知見において影響の予測、評価が困難であるため、事業実施段階において、各種研究機関からの情報を基に、専門家の助言を参考に影響の予測・評価が可能であるか検討していきます（準備書第9章（p.9-5））。 ④：ハケ岳おろし（強風）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」に基づき検討した結果、影響評価を行う項目には選定しませんでした。大気質の予測においては、地域特性を考慮した係数を適切に設定して予測しています（準備書第8章（p.8-83.89））。 ⑤：工事用トラックによる影響については、工事車両を分散させることにより、特定の道路に負担が集中することを防ぎ、大気・騒音・振動の環境負荷を軽減することとしています（準備書第11章（p.11.1.2-38,p.11.2.2-27,p.11.4.2-21））。 ⑥：残土の処分について、発生した土は現場内での再利用を最優先とします。余剰分が生じた場合も他の公共工事等での利用を基本とし、適切に処分することとしています（準備書第11章（p.11.16.1-2））。 ⑦：温室効果ガスについては、効率的な施工計画の策定などで発生量の低減を図ることとしています（準備書第3章（p.3.4-16））。 ⑧：地域分断については、道路整備によって生活圏が面的に分断されないことがないよう、既存の市道や農道の機能を確実に確保する計画としていきます。 ⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯：地下水・井戸・湧水・河川等への影響について、水源として利用されている主要な井戸・河川等については調査予測を行い、環境保全措置として「観測修正法」を採用することにより、環境影響の低減を図ることとしています（準備書第11章6節）。なお、各戸で利用されている井戸や局所的な地下水への影響については、事業実施段階で必要に応じて詳細な調査を行っていきます。工事の施工により水枯渇等が生ずるおそれがあると認められるときは、「公共事業に係る工事の施行に起因する水枯渇等により生ずる損害等に係る事務処理要綱」に基づき、工事前、工事中、工事完了後の水枯れ等の原因等の調査を実施し対応します。 ⑩：村山六ヶ村堰疎水への影響については、「世界かんがい施設遺産」であることを踏まえ、文化財と同等の価値を持つものとして影響評価しています（準備書第11章第15節）。計画路線付近では暗渠（地下水路）であることや、主要な施設の改変を伴わないことから、景観や文化的価値の変化は生じないと予測しています（準備書第11章（p.11.15.1-24））。 ⑰果樹・シタケ等農作物への影響については、盛土や高架による日陰の影響は限定的であり（準備書第11章（p.11.8.1-17））、農作物への影響は小さいと考えています。 今後、事業予定者が「事業実施段階」において、必要に応じて調査や設計上の検討・対応をしていきます。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
環境影響評価手続き	64	◆令和元年（2019年）8月の環境影響評価方法書が公表された際に、県民等から284通494件の意見が出されていますが、この意見の取扱いについては準備書の説明会では関連する手続きとしての説明もなく、説明会資料の環境影響評価の手続きのフロー図にも記載ありませんでした。住民説明会で都市計画課担当者に尋ねると山梨県森林環境部での対応になると簡略化した説明に留まり、後日、電話で山梨県森林環境部大気水質保全課が所管であると言うことで方法書の際に出された住民等の意見の取扱いと行われる手続きについて知ることが出来ました。本来ならば、今回の環境影響評価準備書に関連する重要な手続きでもあり、県内外等から提出された多くの意見について軽く扱うことなく、山梨県県土整備部都市計画課とは他局での対応であっても住民説明会資料の環境影響評価の手続きP4にしっかりと反映させるべく適正な対応が求められます。住民説明会資料にも明記し、県内外から提出された環境影響評価の方法書の際の意見の評価・反映した内容にも説明を尽くし、説明会資料にも追記すべき事項です。これについての説明を求めます。	64について 方法書に対する意見は、環境影響評価法に基づき適切に準備書へ反映されています。準備書には意見とそれに対する見解が明確に記載されています。 また、意見に応じた具体的な対応として、例えば、準備書第10章や第11章に記載のとおり、工事の実施に係る騒音に予測地点の考え方（地上1.2mを原則として住居等の状況を踏まえて騒音予測の高さを設定）を追加したこと（準備書第10章（p.10.3-5,p.10.3-6）、第11章（p.11.2.1-21,p.11.2.2-25））、河川調査地点を実施区域の下流側の離れた地点にも追加（準備書第11章（p.11.6.1-2以降））、水象の調査項目にその他水利用の状況（地下水に係る井戸、ため池）を明記（準備書第10章（p.10.3-13）,第11章（p.11.6.1-19以降））、動植物の踏査ルートを村山六ヶ村堰周辺に拡大して調査（準備書第11章（p.11.10.1-12以降,p.11.11.1-9））、景観の調査地点に身近な眺望点を追加し、景観資源に防風林を追加（準備書第11章（p.11.13.1-11以降））、人と自然の触れ合い活動に「甲武信ユネスコエコパーク」の拠点を追加（準備書第11章（p.11.14.1-2以降））、文化財の対象に埋蔵文化財を追加（準備書第10章（p.10.3-23）,第11章（p.11.15.1-1以降））などの具体的な対応を行っています。
	65	◆知事意見【全般的事項】12. 本意見に基づき検討した経緯及び結果を記載すること。また、準備書手続開始までの間に、県に情報提供を行った資料を掲載すること。 【意見】9章に知事意見に対する対応が記載されていますが、それに応えたとする準備書の内容は知事意見が求める核心に触れていないものが多く、検討・対応が不十分です。なんのために環境影響評価を行っているのか本来の目的に立ち返り、これを真に意味のあるものにするために、再検討を求めます。	65について 方法書に対する山梨県知事意見に基づき検討した経緯及び結果を準備書第9章（p.9-1以降）「環境影響評価方法書についての県知事の意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解」に記載しました。準備書手続開始までの間に、情報提供を行った資料についても準備書資料編（資料1.1.1現地踏査計画書、資料1.1.2現地調査計画書を参照）に掲載しました。
	66	◆知事意見【全般的事項】14. 住民等が理解しやすいよう、文章表現、図表等の使用、図書の構成や分量に配慮すること。 【意見】 住民等が読んで理解するには分量が極めて多すぎる一方、住民等の知りたい肝心なことが記載されていません。あるいは内容が漠然としていて核心をはずしています。この知事意見が求めることを反映した準備書になっていません。	66～70について 具体的な数値や詳細な根拠を整理した「準備書本編」のほか、住民等が理解しやすいよう、法に基づく「要約書」を作成し、さらに詳細な「資料編」に分割する工夫を行っています。 また、図表を用いて概要を分かりやすく整理した「準備書あらまし」も作成しており、関係する資料を山梨県都市計画課HP（ https://www.pref.yamanashi.jp/toshikei/kannkyoueikyoyouyouka/r1hutabakiyosatokannkyoueikyoyouyouka.html ）に掲載しています。 法定手続きに加え、令和8年(2026年)5月に北杜市において対話形式による説明の場を設けました。引き続き都市計画及び環境影響評価の手続きについては山梨県都市計画課担当窓口へ、事業計画及び準備書の内容については国土交通省甲府河川国道事務所担当窓口へご連絡いただくなど、個別に対応させていただきます。 環境影響評価準備書の意見概要書・見解書については、「山梨県環境影響評価条例」に基づき、1か月間縦覧するとともに、環境保全の見地から意見を聴くための公聴会を開催することになります。 公聴会の周知については、関係市の広報誌や県・市ホームページなどでお知らせするとともに北杜市については、それを補足するため、市全域を対象とした地域指定郵便により適切に周知していると認識しています。
	67	◆対話の完遂と「透明性」の確保（正当な手続きの要求） ・対話の完遂と実効性のある「再開催」の要求 住民の根源的な疑義が解消されるまで議論を尽くす「対面式説明会」の再開催を、審議プロセス移行の不可欠な前提条件とする。一方的な情報伝達に終始する形式的な説明ではなく、双方向の対話を完遂することが行政の責務である。 （同意見計93件）	
	68	◆いずれにしても、準備書の段階で、具体的な路線と構造等が示されても、意見を出せるだけで、その見解について論議する場所はありません。あとは事業者がどんな判断をして評価書を作成するかというだけです。それを防ぐため、法の手続きとは別に準備書への意見に対する見解の説明会を開いてください。	
	69	◆住民参加の機会と収支計画の透明性について 令和6年（2024年）12月の公聴会を知る機会を逃した住民が多数おります。地域全体の理解を得るためにも、改めて情報共有を徹底して頂き、再度、広く意見を交わす場を設けて頂けることを希望いたします。 （同意見計81件）	
環境全般（地域概況）	70	◆適正な行政手続きの履行と収支計画の透明性について 令和6年（2024年）12月の公聴会、および先日の説明会において、直接の利害関係者に対する個別通知や周知が不十分であったと感じている住民が少なくありません。行政手続きにおける公平性を期すためにも、改めて全世帯への丁寧な説明や、再度の対話の場を設けて頂けることを願っております。 （同意見計13件）	
	71	◆準備書で使用している地図等の資料は古すぎるため、現在のハケ岳南麓の自然や環境、景観を反映しているものとは言えません。50年以上も前の地図、資料を現在計画されている中部横断自動車道の環境影響評価の準備書で平気で使用する国交省、山梨県の感覚が分かりません。最新の地図、資料で準備書の内容を作り直すことを求めます。	71について 地域の概況を把握するための資料は、最新の既往資料を使用しており、環境影響評価においては、令和元年（2019年）の航空写真測量による地形図作成や、令和2年（2020年）以降の詳細な現地調査など最新の情報を反映して予測・評価を行っています。
	72	◆準備書の図4.1.3-1（1）土壤図、図4.1.4-1（1）地形分類図、図4.1.4-2（1）表層地質図は昭和48年（1973年）に経済企画庁が作成した図を基にしています。作成された時点から50年以上も経過すれば、自然は大きく変化することは当たり前のことです。それを「変化していない」ものとして扱って「検討」することは、環境影響評価の科学的調査とは言えません。	72について 昭和48年（1973年）の図面（土壤図等）を引用している理由は、ハケ岳南麓の基盤となる地質構造など、数十年単位では変化しないマクロな特性を把握する基礎資料として、現在でも有効であるためです。 地形や地質の現況については、令和元年（2019年）の航空写真による地形図作成や、令和2年（2020年）以降の詳細な現地調査など最新の情報を反映して、予測・評価を行っています。
	73	◆図4.1.5-1（1）重要な動物確認位置図は、昭和51年（1976年）と昭和56年（1981年）に環境庁が作成した図を基にしていますが、これも44年も前の資料です。国交省、山梨県は、44年前と現在で、動物の種類、個体数、生態に変化がないとでも説明するのでしょうか。そんなことはありません。	73について 昭和51年（1976年）等の過去の資料を引用している理由は、対象地域における重要な動物・植物の概況を把握するための基礎資料（既存文献調査）として活用するためです。 動物の現況については、令和元年（2019年）の航空写真による地形図作成や、令和2年（2020年）以降の詳細な現地調査など最新の情報を反映して、予測・評価を行っています。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
環境全般（地域概況）	74	◆図4. 1. 5-5（1）自然環境類型区分図では出典先の記載がなく、資料としての信頼性に欠けます。	74について 「自然環境類型区分図」に出典の記載がない理由は、本図が既存文献の引用ではなく、最新の調査データを用いて解析・作成した資料であるためです。 「自然環境類型区分図」は、令和元年（2019年）の航空写真による地形図作成や、令和2年（2020年）以降の詳細な現地調査など最新の情報を反映して、植生分布、土地利用などの客観的データを重ね合わせています。その上で専門家の助言を得ながら、地域の生態系を「低地の水田」「河畔の里山」「高原の樹林」「山地の樹林」の4つに科学的に分類しました。
	75	◆図4. 2-3土地利用の状況は昭和60年（1985年）に国土地理院が作成した図を基に作成された図です。40年以上前から八ヶ岳南麓の土地利用の状況は大きく変化しています。この状況を反映していない古い図を使用しても、現地の正確な情報を把握することは出来ず、検討などなおさら出来ないのは当たり前です。	75について 昭和60年（1985年）の「土地利用の状況図」を引用している理由は、対象地域における土地利用の概況を把握する基礎データ（既存文献調査）として活用するためです。 事業予定者によるルート検討や環境影響評価においては、令和元年（2019年）の航空写真による地形図作成や、令和2年（2020年）以降の詳細な現地調査など最新の情報を反映して、新築住宅や別荘地、農地など現在の土地利用状況を直接確認しています。また、関係機関からの最新情報も収集・反映させています。 具体的なルートの位置については、事業予定者によるルート検討の段階から、現地調査の結果などから把握した家屋、既存集落、公共施設、発電施設、工場、動植物の生息、生育箇所などのコントロールポイントを極力回避し、道路構造における安全性・走行性、コストなど総合的な判断により検討しています。
	76	◆国交省、山梨県が40年以上前の古い資料を、現在でも変化ないものとして準備書で採用していることは、環境影響評価準備書の調査や評価、予測の信頼性を大きく損なっています。それ故、これらを最新の資料に基づいて調査、検討、予測を行い、準備書を作り直すことが必要です。	76について 準備書に引用した古い資料は地域の概況を把握するためのものであり、実際の調査や予測は最新データに基づいています。具体的には、令和元年（2019年）の航空写真による地形図作成や、令和2年（2020年）からの現地調査（動植物の実態等）の結果など最新の情報を反映して、家屋、既存集落、公共施設、発電施設、工場、動植物の生息、生育箇所などのコントロールポイントを極力回避し、道路構造における安全性・走行性、コストなど総合的な判断により検討した都市計画原案について影響評価をしています。 そのため「古い資料に基づくため作り直しが必要」とのご指摘に対しては、影響評価は令和2年度（2020年度）からの現地調査結果に基づき環境保全措置を立案していることから、現在の準備書は適正であると認識しています。
	77	◆既存資料が古すぎる p11. 1. 1-9大気質の既存資料、p11. 5. 1-7水質の既存資料が2007(平成19)年度となっているが古すぎます。今は既に2026（令和8）年2月で、10年前の既存資料で説明しています。これは、方法書（2019(令和元年)9月）のため、2007(平成19)年度が最新という事情です。既にどの県でも令和5年度の調査結果を公表しています。 また、自動車排ガス測定局は、一般環境局よりN02が高いため（図の甲府市役所自排）、その資料も参考として最新年度までの経年変化を追加してください。	77について 準備書第11章では平成19年度（2007年度）の過去資料は使用していません。大気質の既存資料は、現地調査の実施時期と整合を図るため令和2～4年度（2020～2022年度）を使用しています。水質の現況把握では、令和2～3年（2020～2021年）及び令和6年（2024年）の調査結果を使用しています。 また、自動車排ガス測定局については、調査区域内から遠く離れており、一般環境大気測定局の状況については、準備書第4章（p. 4. 1. 1-7及びそれ以降の頁）において、令和元年度（2019年度）から令和5年度（2023年度）の最新の経年変化を整理・記載しています。
環境全般（評価項目）	78	◆光害に関する懸念 野辺山～清里地域は、星空を大きな観光資源としており、夜空の暗さを担保するために「光害」を防止する必要がある。しかし環境影響評価準備書では、建設時、運用時双方とも光害予測が欠落している。今後、通常の照明設備の場合の光害予測、岡山県井原市美星町の光害防止条例準拠の照明設備の場合の光害予測等、星空観光資源のどの程度の毀損で収まり得るかを予測することが必須となる。	78～82について 人と自然との触れ合いの活動の場については、「技術手法」を参考に調査、予測、評価を適切に行っています。 また、光害については環境保全措置として、光害に配慮した道路照明の検討を行い、環境負荷を低減します。 道路に設置する照明には、「光害対策ガイドライン」（令和3年（2021年）3月改訂、環境省）等を考慮し、漏れ光、障害光の発生度の低い照明機器（LED灯等）を導入します。 「光害対策ガイドライン」では各種対策における対策効果が示されていますが、具体的な対策は事業予定者が事業実施段階で検討していきます。 なお、環境保全措置の詳細や農作物等への影響については、事業予定者が事業実施段階で適切に検討していきます。 また、準備書第13章（p. 13. 2-1）に記載のとおり、事業予定者が「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づき、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するために、全ての評価項目について事後調査を行い、中間報告書及び完了報告書の公表等の手続きを行います。
	79	◆夜間照明による光害が予想されますが、極力光が拡散しないようにしてください。そのためにはどのような方策を取り、効果はどれほど有ると見込んでいますか。	
	80	◆ICは夜間照明が点灯し続ける。この事も周辺住民や周辺通行者周辺土地の利用者には非常に目障りです。自然・景観環境の破壊です。	
	81	◆本計画による生活環境を強く懸念しています。夜間照明騒音などの影響について十分な情報公開と説明が必要です。意見を踏まえた慎重な審議を求めます。 （同意見計3件）	
	82	◆環境アセスメントの開示と、24時間照明(LED)等による影響への配慮について 騒音や排ガスに加え、24時間点灯し続ける高輝度LED照明による「光害」が、住民の睡眠環境や精神的健康、および周辺の農作物に及ぼす影響を深く懸念しております。（SDGs目標3「すべての人に健康と福祉を」）。これらの影響予測を含む環境アセスメントの結果を審議会前に速やかに開示し、遮光板の設置や減光対策など、具体的な保全措置を提示いただくことを期待しております。 （同意見計81件）	
	83	◆地下水汚染があるので環境影響評価の項目に選定を p 5-25地下水水質調査結果で、北杜市高根町箕輪で、硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素が18>10mg/ℓ、北杜市須玉町下津金で砒素が0. 012>0. 01mg/ℓと環境基準を超過しています。P10. 2-3「非選定理由で「対象事業実施区域及び周辺には、地下水汚染（pH、六価クロム）が存在する恐れはないことから、選定していません。」p10. 2-3は、虚偽の選定理由です。やはり、意見のように、環境影響評価の項目に選定してください。	83について ご指摘の環境基準を超過している物質は、硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素、砒素であり、道路事業において発生するおそれがあるpH、六価クロムが環境基準を超過している現況データはありません。 砒素等の自然由来重金属等については、準備書第3章（p. 3. 4-14）に記載のとおり、「土壌汚染対策法」（平成14年（2002年）法律第53号）に関連するマニュアル類に基づき、事業予定者が事業実施段階で対応していきます。 トンネル工事において地下水質に影響を及ぼすと想定される六価クロムについては、準備書第4章（p. 4. 1. 2-13～p. 4. 1. 2-22）に記載のとおり現状では環境基準を超過していないため、評価項目として選定していません。 なお、自然由来の重金属については、事業予定者が事業実施段階において、トンネル掘削に伴う発生土における自然由来の重金属の含有量を把握し、必要に応じて「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（2023年版）令和5年（2023年）3月」（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改訂委員会）に準拠して、調査および環境保全措置を実施していきます。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
環境全般（評価項目）	84	◆環境影響評価の項目が住民説明会の時点で①～⑩示されていますが、予測方法・予測・評価結果の説明について調査・評価の見解も具体性と妥当性に欠け、専門的な見解も示されず説明が尽くされていません。本来の事業責任者である国交省が多額な委託費を支払い、調査等をコンサルタント会社に依頼しているにも関わらず、環境影響評価の方法書から準備書とした段階としては、あまりにも杜撰です。環境影響評価の一切の手続きを中断し、環境影響評価の再検討を行い、都市計画決定権者の見解を再度示してください。当然ながら事業責任者としての国交省の責任も免れません。住民説明会の説明を聞いていた最中から、コンサルタント会社を変更するか、複数のコンサルタントを関わらせ環境影響評価等の適正化等を求めます。説明を求めます。	84について 中部横断自動車道の環境影響評価は、「技術手法」を参考に、適切な調査・予測評価を実施しています。調査・予測手法についても、「山梨県環境評価等技術審議会」等の専門家による助言を反映させることで、科学的な客観性と妥当性を確保しています。 実施体制については、特定の企業に依存することなく、地質・生物・予測評価などの各分野に精通した複数の専門コンサルタント会社が関与する体制を構築し、相互検証を通じてデータの適正化を図っています。
	85	◆環境影響評価の項目にはまったくパターン化された内容の無い、「環境影響は事業予定者の実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されいるものと評価」と記載され説明されました。その項目に基づき専門的・具体的な環境保全策措置は示されず、まったく杜撰な内容です。国交省自らが全国の風景街道の地域でもある「八ヶ岳南麓風景街道」として指定している八ヶ岳南麓地域であり、農水省にも関連する世界かんがい施設遺産に登録されている「村山六カ村堰疎水」がある地域であり、更に建設計画地には「南アルプスユネスコパーク」に關係する地域も含まれています。環境保全が要する重要な地域特性を有する八ヶ岳南麓で大規模環境破壊等がもたらされることが明らかであるにもかかわらず、山梨県・国交省の環境影響評価の実施に対する対応の杜撰さは言い訳できないことです。そして総体的に評価、環境保全措置の杜撰を見過ごすわけにはいきません。一度環境破壊がされれば取り返しがつきません。環境影響評価の配慮書、方法書そして準備書の再検証をを求めます。このまま手続きを進めることは看過できません。厳しく見解、説明を求めます。	85～89について 評価結果を定型表現で説明したことにしましては、環境影響評価の結論は、「技術手法」を参考に、「国土交通省令」に基づいた表現を用いることとなっています。説明会資料は「概要版」であったため、各項目の評価を指針に則った総括的な表現に統一して記載・説明しましたが、具体的な調査・検討内容については「準備書本編」に詳細に記載しています。 村山六ヶ村堰疎水については、計画路線と交差する箇所はありますが、カルバート等の設置により水路自体を改変しない計画としています。また、水路橋、石碑、階段水路等の文化財としての施設等の改変はなく、農業振興のための保全管理、共同作業、文化財価値の変化は生じないと予測しています。 ユネスコエコパークの自然保護と持続可能な発展を実現する地域の調和（自然と人間社会の共生）を図る「移行地域」を計画路線が通過するに当たり、環境影響を調査・予測した結果、準備書11章14節(p. 11. 14. 1-84)に記載のとおり、ユネスコエコパークにおける人と自然の触れ合いの活動の場の拠点である「おいしい学校」について、その価値や機能への影響は無いと考えています。
	86	◆村山六ヶ村堰疎水について、準備書の図4. 2-25世界かんがい施設遺産位置図では、高速道路がこの疎水を横切るのは1か所だけと記載されています。しかしこれは誤りです。図4. 2. 24の「施設マップ」を見ればわかりますが、高速道路は少なくとも3か所で村山六カ村堰を横切り、その影響は多大です。この疎水が何処をどの様に流れているのか正確に把握できていないで、国交省、山梨県がその保全措置を講じることが出来るのか疑問です。	
	87	◆村山六ヶ村堰疎水は地元で1000年にわたって維持・管理され、生活と農業などに活用される大切な農業用水です。しかし国交省は、世界かんがい施設遺産に登録されているこの大切な疎水を高速道路が横切ることに関し、その管理者に何の相談もしないで現在の建設計画を決定した経緯があります。当事者を抜きにして計画を進めることは、国の行政機関の対応として不誠実なものであるだけでなく、住民等の不信を生み出すものです。それ故、環境影響評価の手続きにおいては「村山六ヶ村堰利用組合」だけでなく関係住民等への丁寧な説明を求めます。	
	88	◆準備書では村山六ヶ村堰疎水の保全策に関する記述はありません。何故ないのでしょうか。村山六ヶ村堰疎水と高速道路のルートとの関係をきちんと把握し、どういう対策を講じればこの疎水を保全できるのか、その方策を示すことを求めます。	
	89	◆準備書の図4. 2-10、自然公園等位置図では、高速道路が甲武信ユネスコエコパークの移行地域を約2kmにわたり通過する予定となっています。山梨県は方法書の公表時に韭崎都市計画道路1・4・1号双葉・韭崎・清里幹線がユネスコエコパークの地域を通過することを指摘され、それに「配慮する」と説明しましたが、この図を見ると配慮の跡は全く見られません。ルートを少し変更すればユネスコエコパークの地域の通過を避けることは可能ですが、その検討もされていません。ルートの変更を含めた複数案の比較評価を行うよう求めます。	
	90	◆準備書説明資料P46、環境影響の総合評価の評価について雑駁で・・・計画路線が周辺にの環境に及ぼす影響についてできる限り回避又は低減が図られている。として決論ありきで結語されていることに呆れるばかりです。そして、このことから計画路線に係る環境の保全について適正な配慮がなされていると評価されると結論づけられています。真に事業責任者である国交省、多額委託料支払って民間委託している大日本コンサルタントが関わったのでしょうか。何かあった際の対応についても明記が無く、事後調査についても何ら具体的な説明がありません。説明を求めます。	90について 評価結果を定型表現で説明したことにしましては、環境影響評価の結論は、「技術手法」を参考に、「国土交通省令」に基づいた表現を用いることとなっています。説明会資料は「概要版」であったため、各項目の評価を指針に則った総括的な表現に統一して記載・説明しましたが、具体的な調査・検討内容については「準備書本編」に詳細に記載しています。 事後調査の実施主体は事業予定者です。 事後調査は、準備書第13章（p. 13. 1-2～3）に記載のとおり、事業予定者が対象事業の工事前、工事中及び供用後において、評価書に記載された環境影響評価の項目に係る環境の状況及び環境の保全のための措置の実施状況を把握するために、実施します。 また、準備書第13章（p. 13. 2-1）に記載のとおり、事業予定者が「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づき、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するために、全ての評価項目について事後調査を行い、中間報告書及び完了報告書の公表等の手続きを行っていきます。
環境全般（調査）	91	◆環境影響評価準備書について（工事影響を最少化・最小化する為の管理体制について） 若し工事が始めれば騒音、振動、粉塵に依る空気汚染、ゴミの排出、水（特に私共は井戸の為、その水質、水量等の保証、保障）、交通渋滞（工事優先を声高に主張する現場監督を多数知っている）etc 完成後は更に低周波、電波障害、動植物の生態系の変化、夜間の光害、騒音等、問題山積みです。 これらの回避、低減（科学的知見による証明、保証）の為、どの様な体制で工事前/工事中/工事後どの様に管理するのか（若し問題発生時、即座に工事を中止するのか）責任の所在を含めてお答えください。	91～93について 事後調査の実施主体は事業予定者です。 事後調査は、準備書第13章（p. 13. 1-2～3）に記載のとおり、事業予定者が対象事業の工事前、工事中及び供用後において、評価書に記載された環境影響評価の項目に係る環境の状況及び環境の保全のための措置の実施状況を把握するために、実施します。 また、準備書第13章（p. 13. 2-1）に記載のとおり、事業予定者が「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づき、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するために、全ての評価項目について事後調査を行い、中間報告書及び完了報告書の公表等の手続きを行っていきます。
	92	◆水象、動物、植物、生態系以外は事後調査についての記載がないですが、騒音、粉塵、水のにごり、水量の変化についても事後調査を行ってください。そのうえで、問題があれば適切な措置を講じて下さい。	
	93	◆【本編p12-38他同様の記載箇所を含む】「事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じることが判明した場合は、・・・適切な措置を講じます」と記載されているが、著しい影響が生じた後では、措置のしようがない（手遅れ）ということにもなるのではないかな。著しい影響が生じることが判明する前に、著しい影響が生じることが予測された時点で措置を行うべきではないかな。	
環境全般（その他）	94	◆「実測重視」の基準適用とダブルスタンダードの解消：住民という「現場の目」による確かな生息情報を無視し、既存資料の引用や不完全な推計シミュレーションに依存した現状の予測は、客観的な実測に基づいた誠実な検証とは言えない。山梨県がリニア事業等で主張してきた「実測データに基づく厳格な環境保全」の基準を、本事業においてのみ緩和し、希少種の死滅を容認するような審議を航行することは、行政判断の一貫性を欠く「ダブルスタンダード（二重基準）」である。 （同意見計93件）	94について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」、最新の科学的知見等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を第11章（p. 11. 1. 1-1及びそれ以降の頁）に記載しています。調査、予測及び評価の結果に応じて、事業予定者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られています。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
環境全般（その他）	95	◆準備書に記載されている環境影響評価の調査に関しては、建設計画の道路幅約20mの決められたルートと道路構造を前提として調査地点、調査手法、保全措置などが決定されています。しかしこれは一つの調査結果にすぎず、ルートの移動や道路構造の変更による調査は実施していません。これは山梨県の環境影響評価条例に違反するものです。 山梨県の環境影響評価条例では、「事業者は、事業の実施が必ず環境に影響を及ぼすことを前提として、計画地及びその周辺の環境に及ぼす影響を緩和するために、回避、最小化、代償の順でミティゲーションを検討することとします。また、明らかとなった環境に及ぼす影響について、複数の環境の保全のための措置（複数案）を立案し、比較検討することにより、より効果のある環境の保全のための措置を選定するようにします」（環境影響評価手続きの手引き27P）とあり、複数案の比較検討を行うよう定めています。 また「複数案とは、ある環境影響に対する環境の保全のための措置を選定するにあたり、事業者が行うこととした環境に及ぼす影響の緩和を実現するために立案される複数の環境の保全のための措置のことです。実施する環境の保全のための措置は複数案の比較検討を行い、決定します。 例えば、事業者が（煙突からの排出ガスによる）大気環境への影響に係るミティゲーションを最小化により行おうとする場合、それを実現するために、煙突の位置や高さ等を変更した複数の案を立案し、比較検討を行ったうえで環境の保全のための措置を決定するということです。事業者が行うこととした、ミティゲーションの基本的な考え方を踏まえた環境の保全のための措置の妥当性を明らかにするために、比較を行った複数案及びこれらの検討の経緯を環境影響評価準備書に記載することとします」（同28P）とあります。 山梨県が公表した環境影響評価の準備書では、建設予定の高速道路の位置や構造等を変更した複数案は出されておらず、ただ一つの固定された状態での調査、予測、環境の保全措置が記載されているだけです。条例で最も優先されるべきとされるルートの変更による「回避」については調査、検討もされていません。これでは山梨県の環境影響評価条例に違反していることは明らかです。 山梨県は建設予定の高速道路の位置や構造を変更して作成した複数案を比較検討し、その結果を準備書に掲載することを求めます。	95について 中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、環境影響評価法の対象事業（第一種事業）として、環境影響評価手続きを進めています。 計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、既存集落及び市街地、学校・病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設、重要な地形及び地質、注目すべき生息地、重要な植物群落、主要な眺望点及び景観資源、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源、現在確認されている文化財の通過をできる限り回避するとともに、自然環境及び土地の改変量、道路構造における安全性、走行性、コストなどを極力抑えた総合的な判断により検討された計画としており、環境負荷を回避又は低減させた計画であると認識しています。 また、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じることにより、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又は低減が図られています。 さらに、本環境影響評価では、環境に及ぼす影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を講じることとしていますが、事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じることが判明した場合は、事業予定者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。 なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業予定者が事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、地域の方々に理解が得られるよう、具体的な説明等を行っていきます。
	96	◆配慮するだけ p8-92「『道路環境影響評価の技術手法』で、微小粒子状物質（PM2.5）は当面、科学的知見の集積が必要、一酸化炭素、二酸化硫黄は現況濃度が比較的高い場合に行うとされているので対象としない。光化学オキシダントは環境省が未解明な部分も多いとしているので対象としない。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ないため対象としない。」と全て予測、評価を拒否。ということは、「頂いたご意見については（法、条例）に基づき、配慮し、準備書の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定しました。」とつじつまが合いません。	96について 自動車の走行に係る大気質の環境影響評価の項目は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき、方法書での検討結果や国土交通大臣意見を勘案し、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得ながら、選定しています。
	97	◆準備書の4.1.1. 気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境の状況の（2）大気質の状況で、「調査区域には測定局は配置されていません」と記述されています。しかし八ヶ岳南麓には大泉地域気象観測所が設置されており、そこで気象、大気質は観測していないのか質問します。	97について 大泉地域気象観測所の気象測定結果は、準備書第4章（p. 4.1.1-2）に記載しています。大気質は同観測所では測定されていません。
大気質	98	◆準備書の図4.1.1-2、大気質測定位置図では、韭崎に加えて甲府穴切、甲府富士見を参考として記載されています。中部横断自動車道の建設予定地は標高600m以上ある中山間地で、韭崎や甲府はそれよりずっと標高の低い盆地部に位置しています。また、車両の交通量も韭崎や甲府に比較してはるかに少ないこともあり、韭崎や甲府の大気質の状態を八ヶ岳南麓の参考とすることには無理があります。	98について 大気質の環境影響評価の項目は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき、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て、適切に実施しています。計画路線周辺の大気質については、計画路線周辺の7地点で現地調査を実施し、状況を把握しています。
	99	◆自動車からの大気質、騒音は1点のみの予測 p11.1.3.-61自動車からのNO2.SPMは「寄与濃度、道路敷地境界の地上1.5mにおける値である。」とあるように、道路断面での等濃度レベル線でないため非常にわかりにくくなっています。自動車からの騒音についても近接空間は敷地境界の地上1.2mと地上4.2mの2点だけです（p11.2.3.-51など）。 しかし、背後地については道路からどれだけ離れた地点での地上1.2mと地上4.2mかはわかりません。 いずれにしても、ブルーム・パフモデルでは、高架、盛土、掘割と目まぐるしく変化するこの地域の大気汚染状況を正しく反映できません。安定度、気流も変わり、かつ走行も斜面に平行であったり、横断的であったりするわけで、適正に評価できるとは思えません。3次元モデルなどで再予測すべきです。 最低限でも、愛知県の名岐道路のように、大気質こそ道路敷地境界の地上1.5mだけの予測でしたが、騒音については騒音等レベル線を示すことで、理解しやすくすべきです。 なお、資料2大気質には、平面図で地上1.5mの大気等レベル線図が示してあります。この図が出来るなら、断面図の等レベル線図を追加することはできるはずです。	99について ブルーム・パフモデルは、高架、盛土、掘割という道路構造について、適切な係数を設定することにより予測できる手法として、多くの検証により、信頼性が確認されています。 大気質及び騒音の予測地点については、「技術手法」を参考に、各区間で代表的な地点を適切に選定しています。また、「技術手法」を参考とした予測手法にて、大気質の予測評価を適切に実施しています。 なお、二酸化窒素（NO2）と浮遊粒子状物質（SPM）の予測断面の等レベル線図については、いただいたご意見を参考に評価書での記載を検討していきます。
	100	◆図11.1.3-6（1）から続く自動車の走行に係る大気質の予測断面予測範囲図で示されている調査地点はいずれも建設予定の道路幅の中にあるだけです。しかもその予測範囲はジャンクション、インターチェンジを除けば道路の幅しかありません。これで、車両の通行による排気ガスのなどの影響を正確に把握できると考えているのでしょうか、疑問です。高速道路のすぐそばは排気ガスの影響を直接受けることになりますが、それより遠く離れていても、拡散することで多大な影響を受けることは当然のことです。高速道路から離れた場所にも調査地点を設置して、重層的な調査を行って排気ガスの影響する範囲を把握し、適切な予防、軽減措置を検討することを求めます。	100について 自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に関しては、「二酸化窒素に係る環境基準について」及び「大気の汚染に係る環境基準について」の環境基準以下となり、環境影響は極めて小さいと考えています。 大気質の影響は一般的に道路から離れるほど、影響は小さくなります。 なお、二酸化窒素（NO2）と浮遊粒子状物質（SPM）の予測断面の等レベル線図については、いただいたご意見を参考に評価書での記載を検討していきます。
	101	◆知事意見【全般的事項】 13. 専門家等の助言を受けた場合は、専門分野、助言の内容、検討の経緯及び結果を記載すること。 【意見】 10.1の記載について、大気質についての専門家に知事意見15、16の内容を相談されたのでしょうか？相談されたのであれば知事意見に対する専門家の意見はどのようなものであったのか、検討の経緯が不明です。肝心のことが何も記載されていません。	101について 環境影響評価項目及び調査、予測及び評価の手法の選定にあたっては、専門家等の助言を受けています。助言内容は準備書第10章（p. 10.1-1）に記載のとおりです。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
大気質	102	◆大気質の予測手法 p8-98「大気質の予測手法については、「技術手法」において、…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。」との見解ですが、9件中9件全てがブルームパフ式の問題指摘（このうち、4件は横浜環状南線での公害調停で、国土省が最新技術を検討、採用すべしと裁定されたことを紹介している。）です。地域特性に合う予測手法を、に対する見解とは言えません。 また、山梨県環境影響評価等技術審議会議事録（令和元年（2019）.12.18）では、工藤委員から「住民の皆さんが懸念しておられるように、ブルーム式パフ式では、真っ当な評価結果は出てこないと思います。安定度も変わり、気流も変わり、かつ走行も斜面に平行であったり、横断的であったりするわけで、これが単純にブルーム式パフ式の拡散幅を変えただけで、適正に評価できるとは私は思いません。」と質問され、コンサルタントは「測定結果を見てからどれを適用するのが適切であるか、相談していきたいと考えております。」と、曖昧答弁。 「おそらくこのぐらいの複雑さになると、野外拡散実験とか、やはり数値モデルにシミュレーションというのは必要になってくるかと思えますけども、そのあたりも念頭に検討されていますでしょうか。」の質問に、事業者の国（甲府河川国道事務所）は「より慎重に、調査なり、予測をしていく必要があると思っています。」「この場では即答できませんので、持ち帰りをさせていただいて、回答を準備させていただければと思います。」と即答はできませんでした（12月18日技術審議会議事録概要31/52~33/52山梨県WEB）。 そもそも、方法書は令和元年（2019年）8月1日から縦覧され、意見受付は9月17日締切でした。ブルームパフ式の問題点はその時点で出そろっていました。10月11日、12月18日の技術審議会議になっても、この程度の回答では、意見を真剣に検討したとは言えません。 横浜からの貴重な意見「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合う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3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。」を参考に、三次元流体モデルを含む最新の評価方式を採用すべきです。「（技術手法）等を参考にし、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、計画段階配慮書の内容も反映・継承して設定しました。」p 8-92を真剣に取り上げてください。	102～107について 自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気拡散予測式については、準備書作成の段階で再度検討し、事業特性や周辺の地形、気象などの条件に基づき、専門家による助言等を踏まえて、ブルーム式及びパフ式が適用できると考えています。 ご意見にある数値モデルシミュレーションは、係数の設定が非常に多く、道路事業における予測・評価の実績がほとんどないため、その信頼性が十分に担保されないと考えられます。 一方で、予測手法の参考としている「技術手法」では、「道路構造が複雑な場合で、かつ、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある場合、あるいは対象地域が通常より拡散しにくい地形を有する場合で、かつ、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある場合は、参考手法に他の手法を組み合わせで予測する。」と記載されています。本事業の道路構造及び現地調査における調査結果に基づき、大気質の予測手法については、広い範囲にわたって適用できること、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、ブルーム式及びパフ式を適用しています。なお、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、多くの検証により、その信頼性が確認されています。
	103	◆知事意見【個別事項】（大気質） 1 5. 大気拡散予測式（ブルーム式及びパフ式）の適用は、道路構造が決定した段階で、周辺の地形や気象などの条件を踏まえ、再度検討すること。 検討は、大気安定度把握のための気温測定や煙流実験を行うなど、当該地域の大気の 移流・拡散の特性を把握した上で行うこと。 検討の結果、ブルーム式及びパフ式で適正な予測及び評価が難しい場合は、野外拡散実験や数値解析モデルなどの手法を検討すること。 【意見】この意見に対する表4-1(4)の事業者見解は「・・・大気拡散予測式について再度検討し、事業特性や周辺の地形、気象などの条件からブルーム式およびパフ式と判断しました。」となっていますが、まったく答えになっていません。再度検討した内容を具体的に示し、ブルーム式およびパフ式が適切であると判断した根拠を説明してください。 八ヶ岳南麓は晴天率が高く、夜間は放射冷却による極めて強い接地逆転層の出現頻度が多いと考えられます。つまりかなり強い安定になっていることが想定され、夕方や早朝にも強い安定になっている可能性があります。であるからこそ、拡散幅について車両通行の影響があっても安定度E～Gの出現の可能性が懸念され、知事意見で「検討は、大気安定度把握のための気温測定や煙流実験を行うなど、当該地域の大気の移流・拡散の特性を把握した上で行うこと。」が要請されたわけです。これを行わなかったのでしょうか？また、道路環境影響評価の技術手法（平成24年度（2012年）版）における「通常より拡散しにくい地形」（道路構造の影響も含め）にあたらなにかについて検討されたのでしょうか？専門家にはこの点を相談されなかったのでしょうか？もし、現実到大気が中立よりも安定の状況が出現しているようであればブルーム・パフ式による結果は過小評価ということになり、きわめて不適切です。 さらに、この地域の標高の影響が加味されていないことにより影響が過少評価されている可能性もあります。標高が高くなるにつれ酸素濃度が低下すると、エンジンの燃焼効率の低下により排ガス中の有害物質が増加する傾向があります。ちなみに米国では、高地における大気汚染を防止するため、厳しい排ガス規制を設けています。	
	104	◆大気質の拡散の予測方法は、八ヶ岳南麓のような起伏にとんだ地域では2次元の予測方式のブルーム・パフ方式では無理であり、最新の3次元流体方式で行わなければ正確な結果を得られません。そもそも3次元の立体的な空間で、2次元のブルーム・パフ方式による拡散の予測評価を行おうとすること自体無理な話なのです。したがって、大気質の調査を3次元流体モデルで計測しなおし、その結果を準備書に掲載することを求めます。そうすれば、ブルーム・パフ方式の問題点もはっきりします。	
	105	◆（準備書説明資料）P 4～に限らず環境影響評価の実施項目の説明では国交省及び同席していた大日本コンサルタント株式会社は調査手法についてブルームパフ式と説明していたが、既に専門家等からも指摘されていますが、建設計画地の八ヶ岳南麓は山岳地域です。地域の特性から三次元方式の採用が最適・必須とされていますが、説明を求めます。	
	106	◆大気質の測定方法について、準備書第10章の表10.1-1専門家等の専門分野、助言内容では、大気質に関し、「方法書案の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異論無し」と記載されています。しかし環境影響評価の方法書の山梨県の審議会では、山梨県がブルーム・パフ方式での予測方法を示したことにに対し、日本気象協会の委員が「ブルーム式パフ式では、真っ当な評価結果は出てこないと思います。安定度も変わり、気流も変わり、かつ走行も斜面に平行であったり、横断的であったりするわけで、これが単純にブルーム式パフ式の拡散幅を変えただけで、適正に評価できるとは私は思いません」と反対の意見を表明しました。出席していた国交省甲府河川国道事務所の補助役のコンサルタント会社の担当者がそれに異論を表明したという経緯があります。「専門家等の助言を受けた」とありますが、誰から、どのような助言を受け、どのように判断したのか明らかにすることを求めます。	
	107	◆知事意見【個別事項】（大気質） 1 6. 盛土構造等による周辺の気流や気温等の変化について、類似事例を参考に影響を検討し、必要に応じて解析のためのシミュレーションを行うこと。 【意見】この意見に対する表4-1(4)の事業者見解は「・・・現時点において周辺環境への影響に関する研究が少ないため、供用時の状況を踏まえ、必要に応じて観測を行い、類似事例を参考に検討を行います。」となっていますが、供用されてからでは手遅れです。国内外の関連研究を探す努力をされましたか？ 道路の盛土が冷気流をせき止めることによってダムのように冷気湖をつくり周囲にかなりの気温低下をもたらすとのシミュレーション結果があり、他にもいくつかの研究があります。遅霜を悪化させるなどの影響の可能性がありますので共用を待たず積極的に情報収集し、シミュレーションを行ってその影響を評価し、影響の回避を検討すべきです。 https://www.n-koei.co.jp/assets/pdf/consulting/rd/thesis/200212/forum11_010g.pdf また、盛土構造によってシカやクマなど野生動物の行動範囲が制限され、被害地域が集中するなどの影響も懸念されます。	

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
大気質	108	◆自動車排出係数のごまかし 11.1.3-41自動車排出係数として、道路環境影響評価の技術手法（国総研資料714号）を基に設定したとありますが、この出典を確認すると、この排出係数は「平成42年度を予測対象として設定された」（714号p2-1-39）とされています。つまり、2028（平成42）年度を予測対象とした排出係数です。「予測対象時期は、計画交通量の発生が見込まれる時期としました。」p11.3.-35であり、この計画交通量は3章で「西暦2040年としました。」p3.3-5とあります。 2040年の計画交通量に対して、2028年の排出係数を用いては、過少な予測になるはずです。それとも、2028年から12年後にも排出規制は強化されないのですか。また、工事車両の排出係数も走行速度が30、40、50km/hの場合がありますが同様の問題がありますp11.1.2-18。	108について 自動車排出係数については、中央環境審議会の第十次答申による挑戦的目標までの自動車排出ガス規制・低減対策に基づいて、平成42年度（2030年度）を予測対象として設定された最新の排出係数を用いて予測をしています。なお、自動車の性能は今後も向上が見込まれ、排出係数も低下することが想定されます。
	109	◆縦断勾配による補正は行ったのか p11.1.3-.42「道路環境影響評価の技術手法（国総研資料714号）に基づき、縦断勾配による補正を行いました。」とありますが、現地調査は大気質と気象だけで縦断勾配は調査せずp11.1.3-1、大気質予測地点位置図p11.1.3-13～p11.1.3-17にも縦断勾配はなく、予測断面及び予測範囲図p11.1.3-18～p11.1.3-35には、横断面図に横断勾配が記載してあるだけで、予測条件の縦断勾配はどこにも記載されていません。縦断勾配による補正は本当に行ったのですか。また、工事車両の縦断勾配の補正p11.1.2-19も同様の問題があります。	109について 自動車の走行に係る大気質の予測における縦断勾配による補正については、都市計画案における最新の道路設計及び地形図を参考に適切な縦断勾配を設定し、補正計算を実施しています。 なお、供用後の大気予測に適用した縦断勾配の記載については、いただいたご意見を参考に評価書での記載を検討していきます。 また、工事中の工事用車両の運行における予測地点については、工事用車両走行ルートに位置する保全対象の位置を踏まえ、代表地点として選定しています。供用後の大気予測と同様に、縦断勾配による補正は十分に長い上り勾配にのみ適用することとしており、選定した予測地点は、十分に長い上り勾配には該当しないため、予測条件として縦断勾配は考慮していません。
	110	◆自動車走行に既存道路の寄与を追加すべき p11.1.3-80自動車走行の大気質予測結果は、既存道路の寄与濃度が含まれていません。p11.1.2-34の工事車両の運行の大気質予測結果は、既存道路の寄与濃度が含まれています。 横断道路の場合は既存道路は近くを走らないのですか。N02などは特に大きな影響を与えることは山梨県の公表資料（令和5年度（2023年度）大気汚染状況の常時監視結果）でも明らかです。	110について 自動車の走行に係る大気質の予測における既存道路の影響は、準備書第11章（p.11.1.3-57及びそれ以降）に記載のとおり予測条件としたバックグラウンド濃度に含まれています。 バックグラウンド濃度とは、評価対象となる発生源による影響を含まない、その場所にもともと存在している代表的な濃度をいいます。大気質の予測評価は、このバックグラウンド濃度に発生源となる自動車の走行による濃度を足して実施しています。
	111	◆交通量は上下に分けて記載を p11.1.3-38予測に用いた交通量は、予測地点ごとに日交通量が示してありますが、大気質の予測結果p11.1.3-80は「上り、下り別」になっています。騒音p11.2.3-48など、振動p11.4.3-21なども同じです。 たしかに、大気、騒音、振動は、上り、下り別でないと、近接側の交通量に影響されるので、当然のことですが、その予測条件がまとめた交通量だけでは、予測結果の確認ができません。予測条件の交通量は1日上下別の交通量を示してください。 例えば、断面-Y6ではN02寄与濃度が上下ともに0.0000(0.00005未満)ppmとなっていますが、こんなことがあるのですか。よほど計画交通量が少ない不用品道路なのでしょう。	111について 準備書第11章（p.11.1.3-36及びそれ以降）に基本となる「将来の日交通量」を記載していますが、予測条件としては、準備書第11章（p.11.1.3-37及びそれ以降）に記載のとおり「平成27年度（2015年度）道路交通センサス（全国道路交通情勢調査）」のデータに基づいた「時間変動係数」を用いて、上下線に等分で設定しています。 大気、騒音、振動に係る予測は、「技術手法」を参考に適切に行っています。
	112	◆環境基準以下なら何の検討もしないのか p11.1.3-64自動車走行に係る予測結果は「環境保全措置の検討」で「環境基準以下となり、環境影響は極めて小さいと考えられることから、環境保全措置の検討は行わないものとする。」とありますが、環境基準以下だから問題はない、対策も不要という考えを取るべきではありません。 しかも、p11.1.3-60断面-Y10の下りでは、現況0.003+寄与濃度0.0042=0.0072ppmで寄与濃度は58%にもなります。つまり、N02が0.003ppmという良好な環境が、それ以上の0.0042ppm（それでも環境基準の長期的評価98%値は0.017ppmで、環境基準0.04ppmを下回る）という道路公害が毎日降りかかるという事態を見逃してはなりません。 環境基準は、この程度までの汚染は我慢しなくてはならないという消極的なものではなく、より積極的な目標として組み立てられたものです。そのために、1)回避又は低減に係る評価で「集落及び市街地をできる限り回避した計画としており」p11.1.3-64という程度では不十分です。配慮書段階で、複数案を検討し、道路を作らない、国道141号改築などを検討すべきでした。	112について 二酸化窒素（N02）に係る環境基準は、「環境基本法（平成5年（1993年）法律第91号）」に基づき「人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」として定められた、行政上の目標値となっています。予測結果は、環境基準等の数値以下であるため、生活環境は保全され则认为しています。
	113	◆工事車両の環境保全措置（車両の分散）の効果はあるのか p11.1.2-38工事車両の環境保全措置で「工事車両の分散」を採用していますが、「工事車両の分散運行により、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の発生の低減が見込まれる。」とありますが、発生量そのものの低減はできないはずです。寄与濃度の低減の間違いと思われますが、それにしても、こんな山奥で工事車両を分散できるのですか。どの地点での寄与濃度の低減のことですか。通常は「工事の平準化」ということで、1日当たりの負荷量を目指すものです。	113について 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に関しては、予測結果は「二酸化窒素に係る環境基準について」及び「大気の汚染に係る環境基準について」で示されている環境基準以下となっています。 さらに、事業予定者の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を目的として、「工事用車両の分散」を考えられています。工事用車両の分散により、各運行ルートから発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響の低減が見込まれると考えています。なお、工事用車両の分散や工事の平準化等の具体的な計画については、事業予定者が事業実施段階で適切に対応していきます。
	114	◆降下ばいじんの対策を p11.1.4-22で、建設機械の稼働（ばいじん）の環境保全措置がありますが、採用したのは「散水」と「作業方法の改善」の2点ですが、技術手法p2-3-29には、6種類の対策が記載されています。このうち「仮囲いの設置」、「作業時間への配慮」など、適用できそうなものがあるのに、なぜ採用しなかったのですか。 少なくとも、建設機械稼働の環境保全措置として掘削工はすべて「軟岩掘削」となっており、p11.1.4-23で、建設機械の稼働（ばいじん）の散水対策で、基準降下ばいじん量a20,000を5,455（軟岩掘削）、4,636（土砂掘削）としています。表の（注）「散水による効果は、硬岩掘削の係数と硬岩掘削（散水）の係数を比較し、低減する割合（約27%）を参考にaの値を設定した。」の文意がわかりません。硬岩掘削の係数は既知なので、硬岩掘削（散水）の係数を知りたいだけです。その値はどんな資料から導いたのか、それを確認できるようにしてください。 p11.1.4-24で「参考値10t/km2/月」を超える山梨県3か所、長野県3か所だけに「散水による低減効果」が再予測してありますが、そもそも「参考値」は環境基準とは性格が全く違うもので、スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律に基づき、20t/km2/月を超えれば、指定地域として指定し、スパイクタイヤの使用を禁止するための参考値です。 技術手法p2-3-30では「環境な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/km2/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/km2/月である。～これらの差である10t/km2/月を参考値とした。」というものです。こんな参考値を基に環境保全措置の必要性を検討することが間違っています。全ての現場で、散水をするを環境保全措置として採用すべきです。	114について 建設機械の稼働に係る粉じんの環境保全措置は、予測評価の結果を踏まえて検討した結果、粉じん等の発生を効果的に抑制できること等の理由から、「散水」と「作業方法の改善」の実施が最適であると考えています。 また、土砂掘削及び軟岩掘削の散水効果については、「技術手法」（p.2-3-27）に記載されている硬岩掘削の係数a(110,000)と硬岩掘削（散水）の係数a(30,000)を比較し、低減する割合（約27%）を参考に、土砂掘削（散水）及び軟岩掘削（散水）の係数aの値を設定しています。 なお、基準等を超過した箇所については準備書（p.11.1.4-23及びそれ以降の頁）に示した環境保全措置を実施します。さらに、その他の箇所についても事業予定者の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を目的として、事業予定者が事業実施段階において「作業方法の改善」の検討を行っていきます。
	115	◆道路の建設予定地付近には、わかば保育園、清里放課後児童クラブ、森のピッコロようちえんなどがあり、近隣の調査地点で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質や粉じんが基準を上回る予測が出ています。こうした施設は、子どもたちが長時間過ごす場所であることから、健康への影響が懸念されるため、より厳しい基準により徹底した監視や低減措置が図られるようお願いします。 また、高根インター建設予定地の1.5キロほど南に中学校の新設予定があり、付近の調査地点では、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質や粉じん、騒音いずれも基準を上回ることが予測されています。通学路への工事車両の通行による事故や排気の影響も心配されることから、車両の通行ルートや時間等に配慮するとともに、粉じん・騒音等の監視や低減措置の徹底をお願いします。	115について 二酸化窒素、粉じん、騒音については、計画路線周辺の一部で基準値を超過する予測結果となっていますが、環境保全措置を実施することにより、整合を図るべき基準又は目標を満足しています。 事業実施にあたっては、準備書で記載した環境保全措置を実施し、環境影響を低減します。さらに、事業予定者の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を目的として、環境保全措置の具体的な計画については、事業予定者が事業実施段階で適切に検討していきます。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
大気質	116	◆環境・景観の保全――夜間照明による光害、排気ガス問題（科学過敏症の方等が避難的に移住されている）など、明らかに住民に多大な影響を及ぼす。これらに対する対策はどの様になされますか。	116について 道路に設置する照明には「光害対策ガイドライン」等を考慮し、漏れ光、障害光の発生度の低い照明機器を導入します。「光害対策ガイドライン」では各種対策の効果が示されており、事業予定者が事業実施段階において適切に検討していきます。 また、排気ガスの問題については、自動車の走行に係る大気質においては、環境基準を満足する予測結果となっています。 なお、光害や排気ガスについて、供用後に環境影響のおそれがあると認められる場合には、状況等の調査を実施し、事業予定者が事業実施段階で適切に対応していきます。
	117	◆トンネル工事でダイナマイトは使用しないのか p10.2-2トンネル工事の実施について、騒音、振動は「※」がつき、「※「トンネル工事の実施」による騒音（振動）は、「建設機械の稼働」の項目に含めて評価します。」とありますが、トンネル工事でダイナマイトは使用しないのですか。その場合は、通常の建設機械だけではなく、ダイナマイトによる騒音、振動、低周波音が発生する可能性があるので、環境影響評価項目に正式に選定してください。 騒音・振動（建設機械の稼働）の予測調査地点Y1～Y12,N1～N8p11.2.1-12、p11.4.1-11には、道路構造は、高架、盛土、切土だけで、トンネル構造はありません。まして環境保全措置にはダイナマイトの使用量、使用方法などの配慮はありません。また、低周波音については※印もなく、予測さえしないことになっています。	117について 建設機械の稼働に係る影響については、現時点で想定される施工計画を基に、適切に予測及び評価を行っています。 なお、トンネルにおける発破工事の実施については、事業予定者が事業実施段階において、地質調査や詳細設計を実施し施工方法を検討するため、現段階では想定していません。トンネル工事において発破を実施する場合には、事業予定者が事業実施段階で適切な火薬量による発破工法の採用や、防音扉の設置等により環境保全措置を検討し、影響の低減に努めていきます。
	118	◆また、工事車両の縦断勾配の補正p11.2.2-13には縦断勾配補正の記載がありませんから、行っていないようですが、なぜ、供用時の自動車走行では縦断勾配補正を行いながら、工事中は補正をしないのですか。	118について 工事中の工事用車両の運行における予測地点については、工事用車両走行ルートに位置する保全対象の位置を踏まえ、代表地点として選定しています。供用後の騒音の予測と同様に、縦断勾配による補正は十分に長い上り勾配にのみ適用することとしており、選定した予測地点は、十分に長い上り勾配には該当しないため、予測条件として縦断勾配は考慮していません。
騒音	119	◆自動車走行騒音パワーレベルの疑問 p11.2.3.-15自動車走行騒音パワーレベル（密粒舗装）は、 $LWA=a+b\log V+C$ となっており、定数a,bの出典は「道路交通騒音の予測モデル” ASJRTN-Model2023”」（令和6年（2024年）日本音響学会誌80巻4号）とされています。 しかし、この出典によれば、表-2.3密粒舗装、表-2.4自動車専用道路の排水性舗装、表-2.5一般道路の排水性舗装、表-2.6自動車専用道路の高機能舗装Ⅱ型が示されており。どの表の係数を用いたのかを明記する必要があります。そのためには、自動車専用道路の舗装をどうするのか（密粒舗装、排水性舗装、高機能舗装Ⅱ型）を示す必要があります。標題で自動車走行騒音パワーレベル（密粒舗装）とするのでは不十分で、本文に自動車専用道路の舗装種類を明記してください。	119について 自動車走行騒音のパワーレベルの舗装種類については、準備書第11章（p.11.2.3-15）の本文及び表題において記載しているとおり、「密粒舗装」を想定し、予測を行っています。
	120	◆縦断勾配による騒音補正は行ったのか p11.2.3-.16「道路の縦断勾配による走行騒音の変化に関する補正量は、密粒舗装の道路を走行する大型車類に次式に示す縦断勾配補正を適用しました。なお、この補正は十分長い上り勾配側車線にのみ適用し、下り側車線には適用していません。」とありますが、現地調査は騒音の状況と沿道の状況だけp11.2.3-1、騒音予測地点位置図p11.2.3-24～p11.2.3-28にも縦断勾配はなく、予測断面及び予測範囲図p11.2-19～p11.2.3-46にも、どこにも記載されていません。縦断勾配による補正は本当に行ったのですか。 おこなったのなら、それぞれの予測地点の縦断勾配を記載してください。	120について 自動車の走行に係る騒音の予測における縦断勾配による補正については、都市計画案における最新の道路設計及び地形図を参考に適切な縦断勾配を設定し、補正計算を実施しています。 なお、供用後の騒音予測に適用した縦断勾配の記載については、いただいたご意見を参考に評価書での記載を検討していきます。
	121	◆背後地の定義がない p11.2.3-22「背後地（山梨県では道路敷地境界から15m又は20m以遠、長野県では道路敷地境界から20m以遠）における地域の平均的な住居の高さを考慮し、地上1.2m及び4.2mとしました。」とあるのは、山梨県側では「背後地とは、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メートルとある」ことからして、4車線ではなく2車線以下の部分があるかと理解しようとしてました。予測断面から見て、Y1長坂町大和田のランプウェイ部分の2車線以下だとわかりました。そうすると、他の10でも2車線以下のランプウェイ部分があるのですね。その地域を明らかにしてください。また、そうした地点は長野県側にはないのですね。 p4.2.27-29そもそも、騒音の環境基準で、本来の表4.2-32騒音に係る環境基準、ただし書きの表4.2-33騒音に係る環境基準、特例としての表4.2-32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、説明もなく並列に記載してあることが間違いです。それぞれの表の性格の違いを告示文を正確に記載してください。また、背後地の定義は重要なので、出典：「騒音に係る環境基準について」（平成10年（1998年）9月30日環境庁告示第64号）から、その部分を追加してください。	121について 騒音の「基準又は目標との整合」に係る評価については、「環境基本法（平成5年（1993年）法律第91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26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ています。 評価にあたっては道路に面する地域で行っており、幹線交通を担う道路に近接する空間においては特例の基準値を用いています。なお、幹線交通を担う道路に近接する空間は、幹線交通を担う道路が2車線以下の場合は15m、2車線を越える場合は20mと規定されています。 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ています。
	122	◆背後地の騒音予測が不十分 p11.2.3-38～p11.2.3-51供用後の自動車騒音の予測結果が、上下別・近接空間と背後地で、地点別に示してありますが、「予測地点は、予測地域の中から、道路構造及び交通条件が変化することに区間を分割し、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の観点から設定しました。なお、予測高さは、`地上1.2m及び4.2mとしました」p11.2.3-22とありますが、あたりまえのことが書いてあるだけで、意味が分かりません。予測地点図でも影響を受ける恐れがある地点や保全すべき対象等への影響を的確に把握できる地点を選んだかがわかりません。また、高さ1.2mと4.2mではそれ以外の高さの騒音がわかりませんし、背後地の住居が道路からどれだけ離れているのかもわかりません。 やはり、愛知県の名岐道路評価書(令和6年（2024）.10.29)のように、騒音の等レベル線図を示してください。また、その区間に中高層住宅がある場合には、道路敷地境界からの距離及び最上階の高さを示し、そこでの予測を行ってください。	122について 騒音の予測については、「技術手法、平成24年度(2012年度)版及び令和7年度(2025年度)版」（以下、「技術手法」という）を参考に予測評価を行っており、環境影響を適切に把握できていると考えています。 予測地点は、予測地域の中から住居等の保全対象の存在、道路構造等を考慮し、環境影響の程度が最大となると想定される地点で、影響を適切に把握できる代表地点としました。なお、予測高さは、地域の平均的な住居の高さを考慮し、敷地境界及び背後地の地上1.2m及び4.2mと設定しています。 なお、予測地域においては、中高層住宅は存在していません。 また、断面図等による予測結果の記載方法については、いただいたご意見を参考に評価書での記載を検討していきます。
	123	◆自動車走行（大気・騒音）は等濃度レベル線を p11.1.3-18～p11.1.3-35自動車走行（大気）、p11.2.3-29～p11.2.3-35自動車走行（騒音）の予測断面図等で、やっと予測地点の具体的な構造がはっきりしました。予測地点は大気が境界線の地上1.5m、騒音は境界線の地上1.2mと4.2mだけ。しかも断面図の高さ方向の縮尺がでたらめで、騒音の断面図Y6須玉町上津金では、高さ88.1mもの頭上に高架道路が計画されていますが、虫メガネでないと読み取れません。その割に予測点高さ1.2mと4.2mが大きく描かれ、そんなに高くないように見えます。そうしたことのないよう、高さ方向も縮尺を正しくしてください。 いずれにしても、境界線だけの評価では無理が出ます。高架から騒音・排ガスが降りかかるような等濃度レベル線を示してください。愛知県の名岐道路アセスでは、騒音の等濃度レベル線を書かせました。 なお、資料3、騒音には、環境保全措置後の等濃度レベル線がありますが、断面図ではなく、平面図だけです。しかしこの平面図ができるのなら、断面の等濃度レベル線ができるはずです。	123について 予測断面図については、予測地点の概況を模式的に示したものとなっています。 大気質、騒音については、「技術手法」を参考に予測評価を行っており、環境影響を適切に把握できていると考えています。 断面図による予測結果の見せ方については、いただいたご意見を参考に評価書での記載を検討していきます。 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 自動車の走行に係る大気質および騒音の調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」、最新の科学的知見等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を準備書第11章（p.11.1.1-1及びそれ以降の頁）に記載しています。調査、予測及び評価の結果に応じて、事業予定者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られています。 さらに、本環境影響評価では、環境に及ぼす影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を講じることとしていますが、事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じることが判明した場合は、事業予定者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。 なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業予定者が事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、地域の方々に理解が得られるよう、具体的な説明等を行っていきます。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
騒音	124	◆騒音の評価（環境基準）の不備 p8-107「騒音の「基準又は目標との整合性」に係る評価～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した。」とありますが、方法書で全く考えていなかったものを、「幹線交通を担う道路に近接する空間」の特例値もあることを認めたものです。 しかし、特例の騒音環境基準については、広島高裁判決（平成22年（2010年）5月20日）の最高裁決定により「屋間屋外値がLAeq65dBを超える場合…受忍限度を超える…と認められる」とし、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定しました。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す。	124について 自動車の走行に係る騒音の評価は、「技術手法」に記載されている「整合を図る基準又は目標」である「騒音に係る環境基準」で行っており、適切に評価しているものと考えています。 なお、環境保全措置の詳細については、事業予定者が事業実施段階で適切に検討していきます。 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 自動車の走行に係る騒音の調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」、最新の科学的知見等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を準備書第11章（p.11.2.3-1及びそれ以降の頁）に記載しています。調査、予測及び評価の結果に応じて、事業予定者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られています。 事業予定者による今後の詳細な計画検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、事業実施段階及び供用後の周囲の生活環境（土地利用の変化）や自然環境の状況変化、規制区域及び環境基準の変更並びに交通量等について、関係機関と協力し、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切に把握するものとしします。 さらに、本環境影響評価では、環境に及ぼす影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を講じることとしていますが、事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じることが判明した場合には、事業予定者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。 なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業予定者が事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、地域の方々に理解が得られるよう、具体的な説明等を行っています。
	125	◆建設機械の稼働（騒音）の仮囲いはあたりまえ p11.2.1-21建設機械稼働（騒音）の予測結果（地上1.2m、4.2m）で山梨県ではY5、Y7、長野県ではN-1以外の7地点で、規制基準さえ超えています。そのため環境保全措置（低公害型建設機械の採用、仮囲い等の配置、作業方法の改善）を検討しp11.2.1-23、「低減効果の検証は、規制基準を超過している地点について実施しました。」ということで、山梨県ではY5、Y7は高さ3.0mの仮囲い、長野県の7地点では高さ4.5mの防音シートを設置した場合が示してありますp11.2.1-24。 これらの環境保全措置を実施するとは明記してありませんが、本当に実施する予定ですか、大気 の 粉 じ ん の 環 境 保 全 措 置 で 設 置 を 考 え て い な い の で 不 安 で す 。 p11.2.1-27評価結果でも「環境保全措置として、「低公害型建設機械の採用」、「仮囲い等の設置」及び「作業方法の改善」を実施することで、環境負荷を低減します。」とありますが、間違えないですね。自動的に建設機械の大気粉じん対策も行なうのですね。 p11.2.1-25「仮囲い等の設置」による低減効果では、Y7の地上4.2mが規制基準の85dBぎりぎりですが、こうした場合は、橋梁工と高いところでの作業を考え、地上4.2m以上の高さで規制基準を超えることを考え、仮囲いの高さをもう少し高くするものです。 そもそも地上1.2mと地上4.2mでしか評価しないのが間違いです。騒音規制法では敷地境界上で規制基準を守ることであり、高さの限定はしていません。	125について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 建設機械稼働に係る騒音の調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を準備書第11章（p11.2.1-1及びそれ以降の頁）に記載しています。 予測地点は、予測地域の中から工事の区分ごとに住居等の保全対象の存在、道路構造、工種及び工事量を考慮し、環境影響の程度が最大となると想定される地点で、影響を適切に把握できる代表地点としました。また、予測高さは、地域の平均的な住居の高さを考慮し、工事敷地境界の地上1.2m及び4.2mと設定しています。 なお、環境保全措置として、準備書第11章（p.11.2.1-23 及びそれ以降の頁 ）に記載のとおり「低騒音型建設機械の採用」、「仮囲い等の設置」及び「作業方法の改善」を実施することで、環境影響の回避・低減に努めることとしており、保全措置の実施にあたっては、事業予定者が事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、具体的な対応を行っています。
振動	126	◆工事車両の振動が大きすぎる p11.4.2.20工事車両の振動予測結果が大きすぎます。山梨県側では、Y4高根町村山北割の現況振動が32dBに工事車両が追加されて、8dB増えて40dBにもなります。長野県では9地点中7地点が12〜20dB増えてしまいます。3dB増えれば、発生源のエネルギーが2倍になったのと同じことです。10dB増えれば10倍にエネルギー増加で、とんでもない事態です。 要請限度65dBには届きませんが、要請限度は環境基準と性格が全く異なります。この値を超えれば、振動規制法第16条により「市町村長は、第十九条の測定を行った場合において、指定地域内における道路交通振動が環境省令で定める限度を超えていることにより道路の周辺の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（昭和三十五年（1960年）法律第百五号）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、工場の規制基準のようなものであり、環境影響評価の基準にするようなものではありません。	126について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 振動に係る調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を準備書第11章（p.11.4.2-20）に記載しています。 また、「地方公共団体担当者のための建設作業振動対策の手引き、平成24年（2012年）4月」（環境省水大気環境局）によると、人体の振動感覚閾値は、50%の人が感じる振動レベルでおおよそ60dB、10%の人が感じる振動レベルでおおよそ55dBとされており、工事用車両の運行に係る予測結果の最大値は52dBと閾値を下回っています。 なお、要請限度を超過しない場合であっても、準備書第11章（p.11.4.2-21）に記載のとおり、環境保全措置として、「工事用車両の分散」を実施することで、環境影響の回避・低減に努めていきます。 詳細な対策にあたっては、事業予定者が事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、具体的な対応を行っています。
	127	◆工事中、自動車道開通後の振動に対する回避・低減を要望します。工事中のモニタリング、開通後のモニタリングデータの開示を要望します。 （同意見計2件）	127について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 振動の調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を準備書第11章（p.11.4.1-22, p.11.4.2-20, p.11.4.3-21）に記載しています。 振動の調査、予測結果は、いずれの地点においても整合を図るべき基準とした法令等の基準（要請限度）を満足しています。 なお、要請限度を超過しない場合であっても、準備書第11章（p.11.4.1-24, p.11.4.2-21）に記載のとおり、事業予定者が環境保全措置として、「工事用車両の分散」などを実施することで、環境影響の回避・低減に努めていきます。 詳細な対策にあたっては、事業予定者が事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、具体的な対応を行っています。 また、準備書第13章（p.13.2-1）に記載のとおり、事業予定者が「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づき、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するために、全ての評価項目について事後調査を行い、中間報告書及び完了報告書の公表等の手続きを行います。
水質	128	◆水質は調査しただけ p11.5.1-1「山梨県区間では、現地調査地点は～事業実施区域が地上で通過する河川の12地点を選定しました。～長野県区間では、現地調査地点は～事業実施区域が地上で通過する河川の22地点を選定しました。」とあり、とんでもなく多くの小河川がこの地域を流れていることがわかりました。しかも地上で通過する河川でこれだけですから、住民意見の地下水への影響を調べるべきです。 しかも水質（浮遊物質量、濁度）、水象（流量）、水底土砂（粒径組成比率）の調査をしただけで、「水の濁りの予測は、類似事例を参考におこないました。」p11.5.1-18というだけで、予測結果は「濁水が発生する可能性（裸地等の表土、降雨等、トンネル工事、切土工等、施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）、（橋脚の設置予定`仮締切工法や流路の切りを市行います）、ただし、工事にあたっては、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濁りが派生する可能性がある」と予測されます。」p11.5.1-20とあきらめろと言わんばかりです。 そして環境保全措置として「濁水処理施設の設置」、「速やかな転圧及び法面整形」、「シートによる被覆等の実施」及び「河川への影響に配慮した施工」を採用しp11.5.1-21、評価は、環境保全措置で、環境負荷を低減するので「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」p11.5.1-23と自我自尊の評価です。	128～131について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 地下水の状況に係る調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」等に基づき、適切に実施し、その結果を準備書第11章（p.11.6.2-33～34）に記載しています。 なお、地下水の水位及び湧水の状況については、事業予定者が事業実施段階において、詳細な調査を行い、影響が予測される場合は、観測修正法等により地下水位及び湧水に影響を及ぼさない方法を検討していきます。 河川の水質については、既往の実施事例等により、環境保全措置の効果に係る知見は蓄積されており、環境保全措置により環境影響は回避・低減されるものと考えています。 なお、水質について、工事の施工により環境影響のおそれがあると認められる場合には、状況等の調査を実施し、事業予定者が事業実施段階において適切に対応していきます。
	129	◆私は、長坂町大八田に居住しており予定ルートから300メートルほど下方に位置しています。私宅は井戸水を使用しています。近隣でも井戸水を使用しているお宅が複数あります。本工事で井戸の水の水質の悪化等が心配されますが、その心配はありませんか？もし、それらが起こってしまったとき保障はされますか。	
	130	◆計画地には住居用の水源だけでなく、農業用水の水源や水路が多数あります。六力村堰と吐竜の滝付近で水を分ける箕輪堰は、長沢を通り箕輪へ水を引いています。こうした水路の水質が悪化していないかも調査し、対策を講じて下さい。	
	131	◆工事により、水質が悪化した場合、補償はあるのでしょうか。住居だけでなく、農業などへの損失も補償されるのでしょうか。住民や農家、事業経営者に対する補償を徹底するとともに、必要な財源を確保したうえで事業を行ってください。	

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
水象	132	◆地下水について かねてから、南麓には井戸水を利用する住宅が多数あり、説明会等でも高速道路工事の影響を心配する声がありました。しかし、準備書では東念場で調査したようですが、そのほかは心配ないと断定していますが、納得できません。地表式はともかく嵩上げ式は橋脚の杭を岩盤まで打つとすれば、水脈に無関係と言えるのでしょうか。再調査を求めます。	132～139について 水象の影響については、「技術手法」を参考に調査、予測、評価を適切に実施しています。 なお、環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。 また、水象について、工事の施工により環境影響のおそれがあると認められる場合には、状況等の調査を実施し、事業予定者が事業実施段階において適切に対応していきます。
	133	◆水象に関しての懸念 計画地域においては、「セギ」と呼ばれる農業用水路（多くは土水路）が多数存在し、河川よりも主な流路となっている場合がある。実は国土地理院による地形図上でも「西沢セギ」の用水路を誤って「油川」と一級河川表記していたりする。そのような特殊事情のある環境下で、河川水象のみの影響評価にとどまり農業用水の検討が欠落しているのは環境影響評価準備書としては不備となる。今後、各土地改良区や水利組合に確認し、「水源がどの湧水で、そこから水路がどう流れて、どこを受益地としているか」をマッピングし、水象データのサンプルポイントを定める必要がある。各湧水及びそこから続く水路の水は、法的に各土地改良区や水利組合がステークホルダーであり、水利権上訴訟事例も多いため綿密な事前配慮が必要である。	
	134	◆私の個人的な被害も多々予想されます。一番の不安は水の問題です。我が家は豊かで美味しい井戸水の生活です。濁ったり、枯れたりすると死活問題です。環境影響評価の準備書には「回避又は低減されているものと評価」と書かれていますが、どんな根拠に基づいて言えるのでしょうか。我が家の周りは豊かな水田が広がっています。この田んぼの水が確保できる根拠はありません。日本人の主食である米の栽培にかかわってきます。 近隣の住居の中には新築したばかりの家がルート上にあったり、畑がルートにかかっていたり、根こそぎ生活が破壊される方々も何人もおられます。不安とストレスを抱えての毎日を送っておられます。 準備書に記載されているどの調査にも「事業予定者の実行可能な範囲内で出来る限り回避又は低減されているものと評価」の文言が書かれていますが、あまりにも無責任であり、当事者の気持ちを踏みにじるものではないでしょうか。今の私たちの平穏な生活が続けられるよう、この計画は見直して頂きたい、強く願うものです。県民の1人として、また当事者の1人として、意見を申し述べます。	
	135	◆北杜市民は飲料水として多くの家庭で井戸水を利用しています。その井戸水に関する調査が全くありません。また工事が始まった後に影響が出たか供用後の継続的な調査も必要です。人体に影響がない事をどのように証明・保証するのでしょうか。明確に説明をお願いします。	
	136	◆盛り土を伴う工事は地下水の流れが変わり井戸枯れの可能性があり生活用水として井戸を利用している住民に重大な影響を与えかねません。井戸水利用の住人全戸の工事前のデータ取得・観測井戸の設置保証制度の明示を要望します。 (同意見計2件)	
	137	◆私は、長坂町大八田に居住しており予定ルートから300メートルほど下方に位置しています。私宅は井戸水を使用しています。近隣でも井戸水を使用しているお宅が複数あります。本工事で井戸の水枯れが心配されますが、その心配はありませんか？もし、それらが起こってしまったとき保障はされますか。	
	138	◆計画地には住居用の水源だけでなく、農業用水の水源や水路が多数あります。六力村堰と吐竜の滝付近で水を分ける箕輪堰は、長沢を通り箕輪へ水を引いています。こうした水路の水が減少していないかも調査し、対策を講じて下さい。	
	139	◆工事により、水量が低下した場合、補償はあるのでしょうか。住居だけでなく、農業などへの損失も補償されるのでしょうか。住民や農家、事業経営者に対する補償を徹底するとともに、必要な財源を確保したうえで事業を行ってください。	
地形及び地質	140	◆水道水源への影響を正しく p11.6.1-18水道水源が無数にあることがわかります。挾北地域広域水道企業団の大門ダム（13,000m3/日）を始め、多くの簡易水道水源（山梨県で深井戸11、湧水4、伏流水1箇所、長野県で深井戸6、湧水81箇所）p11.6.1-19。 住民意見で、・川を横切る道路が水質、・水量に影響しないか、・ハケ岳の内部水が掘削によって大量に湧き出す可能性、・基礎工事等で地下水汚染、・利用している共同井戸の水質と水量の調査、・田園地帯の農業用貯水池への影響、・ハケ岳南麓の湧水群、・果樹、シイタケ栽培への影響などがあっても、具体的な見解はなく「環境影響評価を行い～予測の結果～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した。」p8-117と逃れるだけです。 それどころか地下水については「周辺には、地下水位汚染（pH、六価クロム）が存在する恐れはないことから、選定していません。」p10.2-3と水脈量の減少、他の汚染物質を考慮しないような姿勢を改め、「事業予定者と山梨県が連携し、説明会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。」（p8-48見解）を早急に具体化し、各地域の水源利用についての説明会を開いて、地域住民の不安を解消してください。 また、事後調査の必要性で「予測の手法は不確実性は小さいと考えられます。しかし、「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、～事後調査を実施します。」「事後調査の概要：調査項目（地下水の水位、トンネル内の湧水量、河川等の流量）、実施主体（国土交通省関東地方整備局）、調査期間（工事前、工事中及び完成後）」p11.6.1-30を確実に実施してください。特に工事前の調査結果が未公表では、国の姿勢が疑われます。電波障害では事前調査をしっかりと行い、この準備書に載せてあります（p11.9.1.-2～p11.9.1.-11）。こうした調査を参考に、水道水源の事前調査をしっかりと実施してください。	140について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 水道水源の事前調査は、準備書第11章（p.11.6.1-18）に記載のとおり、既存文献調査及び関係機関等によるヒアリングを実施しています。また、予測及び評価の結果は、準備書第11章（p.11.6.2-33）に記載しています。 なお、地下水の水位及び湧水の状況については、事業予定者が事業実施段階において、詳細な調査を行い、影響が予測される場合は、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」を実施することで、環境影響の回避・低減に努めていきます。 これまでも、法定手続きに加え、説明コーナーや地区説明会を実施しています。 引き続き都市計画及び環境影響評価の手続きについては山梨県都市計画課担当窓口へ、事業計画及び準備書の内容については国土交通省甲府河川国道事務所担当窓口へご連絡いただくなど、個別に対応させていただきます。
	141	◆重要な地形（大月川泥流堆積物）は回避できる p11.7.1-15重要な地形（大月川泥流堆積物）は、図でわかるように、事業予定地が泥流の南端をかすめているだけです。つまり、路線位置を南に500mずらせば、大月川泥流堆積物から外れてしまいます。 このため、予測結果の「地形改変に伴う消失又は縮小」で「計画路線は～トンネル構造となります。また、工事施工ヤードは計画路線上とし、工事用道路は」既存道路を利用し、工事の実施による土地の改変を最小限に抑えた計画としており、大月川泥流堆積物の地形改変は生じません。」p11.7.1-17とありますが、路線位置を南に500mずらすことで、こんな問題は生じません。こうした根本的な解決をしてください。	141について 本事業による地形及び地質に及ぼす影響については、準備書第11章（p.11.7.1-1及びそれ以降の頁）に記載のとおり、計画路線は、大月川泥流堆積物を通過する箇所では、想定される堆積物より深い位置にトンネル構造を計画しており、土地の改変も抑えていることから、重要な地形の大月川泥流堆積物は保全されると予測しています。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
日照阻害	142	◆日照阻害は地表面を対象に p11. 8. 1-17予測結果で「注2）公共施設の設置後の日陰時間は、「公共施設の設置に起因する日陰により生じる損害等に係る費用負担について」の公共施設の設置後の日陰時間である。」とあるように、日照阻害については、日照補償をすることで良しとしており、住宅居室の冬至の8～16時の日陰で計算し（よくても1階の窓中央）、30年間の金銭渡仕切りというものです。 環境影響評価の対象なのに、人間生活だけを対象とするのは不十分で、環境影響評価では動植物・生態系も必要な対象となります。保全対象を住居等と限定して高さ1.5m（p11. 8. 1-16）とするのではなく、住宅の庭、保育園・小学校の校庭で遊びまわる子どもたち、放牧されている牛や農作物の成長を対象に、地表面を予測対象としてください。 なお、その意味では、予測結果で「日陰は生じない」（Y2, 5, 6, N1, 3, 5）は、誤解を生じないよう、「住宅居室高さ1.5mの冬至の8～16時」に限定した表現として下さい。	142～143について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 日照阻害に係る調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」等に基づき、保全対象を住居に限定して高さ1.5mを対象に実施しています。 なお、予測高さは準備書第11章（p. 11. 8. 1-16）、予測対象時期は準備書第11章（p. 11. 8. 1-11）に記載しています。 また、「環境影響評価法」で定める環境影響評価を行う項目は、「環境基本法」第14条各号に掲げる事項の確保を旨として定められており、農地等への日照の影響は、これに該当するものではないと考えられることから、調査・予測及び評価の対象とはしていませんが、事業予定者が事業実施段階において、本事業に起因した影響のおそれがあると認められる場合には、状況等の調査を実施し、適切に対応していきます。
	143	◆工事により、日照が低下した場合、補償はあるのでしょうか。住居だけでなく、農業などへの損失も補償されるのでしょうか。住民や農家、事業経営者に対する補償を徹底するとともに、必要な財源を確保したうえで事業を行ってください。	
	144	◆沿線住民への具体的な生活環境保全・補償措置について 高速道路の敷設による日照阻害、および不動産価値の減損は、住民にとって看過できない不利益です。これに対し、高度な遮音・遮光壁の設置、緑地帯による緩衝、あるいは個別家屋の防音・遮光改修支援など、実行性のある環境保全措置および不利益に対する適切な補償・配慮を審議の必須条件として検討して頂けるようお願い申し上げます。 （同意見計81件）	144について 日照阻害等については、「技術手法」を参考に適切に調査、予測、評価を実施しています。 なお、具体的な環境保全措置については、事業予定者が事業実施段階で適切に対応していきます。 また、日照阻害等について、供用後に環境影響のおそれがあると認められる場合には、状況等の調査を実施し、事業予定者が事業実施段階において適切に対応していきます。
電波障害	145	◆電波障害対策の確認を p11. 9. 1-14電波障害の予測結果で、山梨県：長坂JCT～高根ICで道路北に400m幅、110m長さ、高根IC～清里ICで道路北に1200m幅、70m長さ、清里IC～県境で道路北に600m幅、250m長さで電波障害が発生すると予測され、長野県：甲府局の21～27chの障害予測範囲は、計画路線から最大300m、穴山中継局の39～52chで最大200m、南牧中継局の23～33chで最大600m、八千穂中継局の13～18chで最大900mとなりますが、～共同受信施設、またはケーブルテレビに加入しています。また、～関係者と協議のうえ適切な改善策を講じる等の配慮を行い～電波障害への影響はないものと考えられ、」として、環境保全措置の検討p11. 9. 1-15では、山梨県区間では「高架構造物の上下部工の形式・配置等の工夫」を採用するとなっていますが、事後調査は「山梨県区間の予測の手法は、科学的手法に基づくものであり、予測の不確実性は小さいと考えられます。また採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に把握できていると判断でき、効果の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は行わないものとします。」p11. 9. 1-15とありますが、そもそも、高架構造物の上下部工の形式・配置等の工夫で解決するとは思われませんし、具体的にはどのような工夫をするのかわかりません。このため手抜きせず、しっかり事後調査をしてください。	145について 電波障害に関しては、環境保全措置として「高架構造物の上下部工の形式・配置等の工夫」を実施することで環境負荷を低減できると考えています。 なお、電波障害について、本事業に起因した環境影響のおそれがあると認められる場合には、状況等の調査を実施し、事業予定者が事業実施段階において適切に対応していきます。 また、準備書第13章（p. 13. 2-1）に記載のとおり、事業予定者が「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づき、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するために、全ての評価項目について事後調査を行い、中間報告書及び完了報告書の公表等の手続きを行っていきます。
動物・植物・生態系（全般）	146	◆近年、オナガ、スズメ、トノサマガエルといった普通種も急速に数を減らしていると報告されています。重要な種だけでなく、普通種に対しても生息環境の保全に配慮する必要があります。生物多様性は危機的な状況にあり、これ以上の開発は不要と考えます。開発するならば、同じだけ人間の生息地を野生の動植物に返すといった対策をしなければ、後戻りできないTipping Pointを超えてしまいます。2030年までにネイチャーポジティブを目指すといった方針と矛盾しない国土利用計画を検討して下さい。	146について 重要な種に該当しないいわゆる普通種に関しては、準備書第11章（p11. 12. 1-1～200）に記載のとおり、生態系の注目種として代表的な普通種を選定し、調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、事業予定者が実行可能な範囲で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られています。
	147	◆社会的責任と説明責任の放棄：地域のアイデンティティとも言える希少な生態系が、ずさんな調査によって「存在しないもの」として処理されようとしている現状は、真に「地域との共生」を目指す事業者の姿勢とは到底言い難い。こうした不誠実なプロセスを、客観的な報道機関や社会がどのように捉えるか、事業者はその重い社会的責任を自覚すべきである。 （同意見計93件）	147について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 生態系に係る調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」等に基づき、適切に実施し、結果を準備書第11章（p. 11. 12. 1-1～200）に記載しています。 その結果に応じて、事業予定者が実行可能な範囲で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られています。
	148	◆動植物・生態系で一部だけ約束 p8-147動物、植物、生態系（主に植物等）「『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・予測を行いました」について、ただ一つ生態系の注目種に追加を約束した。このように、他の項目についても、ひとつずつ、見解を示すべきである。「頂いた意見については、…配慮」するだけなのか方法書の追加、修正はしないのか。配慮は、勘案、配慮より更に緩やかな言葉である。 p8-155動物、植物、生態系（主に鳥類等）「アカシヨ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した。」について、ただ一つ渡り鳥の渡りの時期や繁殖期を考慮した生息状況を約束した。このように、他の項目についても、ひとつずつ、見解を示すべきである。 p8-160動物、植物、生態系（主に両生類・爬虫類・昆虫類等）：「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（ニホンミツバチ、オオムラサキ）…調査、予測及び評価を行います。生態的特徴を踏まえて、時間帯を設定します（ホタル）」と両生類・爬虫類・昆虫類等は、それなりに各意見に見解を述べているが、標高100m毎、最低5年以上の調査が必要、などの意見には答ええない。 p8-167景観、人と自然との触れ合い活動の場：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、～「おいしい学校」を調査及び予測地点に選定しました、とユネスコエコパークを地域特性に追加する。これは専門家等の技術的助言があったから（p10. 1-1）。その他の意見は全て「配慮」するだけです。	148について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 動物、植物、生態系に係る調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」等に基づき、専門家の助言を得ながら適切に実施し、準備書第11章（p. 11. 10. 1-1以降、p. 11. 11. 1-1以降、p. 11. 12. 1-1以降）に記載しています。 動物、植物、生態系については、準備書第8章（p. 8-139～165）に記載している「方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見」として頂いた動植物の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計画を立案し、調査、予測及び評価を行っています。 調査期間については、「技術手法」（p. 13-1-36及びそれ以降の頁）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。 動物の調査期間については、専門家の助言を得ながら、「技術手法」を参考に、動物の繁殖状況等を把握できる期間として1年間を基本としています。 植物の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ています。 また、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、生態系の基盤をなす植生は事業実施区域から約250mの範囲を基本として設定し、当該地域の生態系の状況を調査しています。 動物、植物、生態系の調査期間、調査時期、調査地域については、動物は準備書第11章（p. 11. 10. 1-11～61）、植物は準備書第11章（p. 11. 11. 1-8～19）、生態系は準備書第11章（p. 11. 12. 1-2～8）に記載しています。
	149	◆配慮するだけ p8-140動物、植物、生態系（全般）：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、配慮し、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。（各項目の最後にある定型文）とありますが、調査期間（1年間）、調査時間帯（基本的に昼間、生態的特徴も踏まえる）、調査地域（動物250m、植物100m）など、方法書に書いてあることをくり返し、意見には具体的見解が一つありません。①アサマフウロ、オキナグサ、②オオムラサキ、えのき、③フクロウ、ヤマネ、ミミズク、④キツネ、タヌキ、テン、⑤動物生息地の分断、⑥ハケ岳自生植物：ウツボグサ、ヒヨドリバナなど、⑦事後調査の継続、公表。 なお、動植物や生態系の調査の方法書を、特別にもう1回出してもらうとかそういうことはできないのかの質問に事業者の国（甲府河川国道事務所）が「現地調査に入る前に調査計画を立案した時点で、ご報告、説明させていただきたい」（12月18日技術審議会議事録概要p51/52山梨県WEB）、と答えているが、方法書がこれほど不備だったのだから、技術審議会議の委員だけではなく、一般住民にも再説明会を開催すべきです。	149について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 動物、植物、生態系に係る調査、予測及び評価は、「技術手法」を参考に、「山梨県環境影響評価等技術指針」等に基づき、準備書第11章（p. 11. 10. 1-1以降、p. 11. 11. 1-1以降、p. 11. 12. 1-1以降）に記載しています。 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、準備書第11章（p. 11. 10. 1-1以降、p. 11. 11. 1-1以降、p. 11. 12. 1-1以降）に記載しています。 動物、植物、生態系については、準備書第8章（p. 8-139～165）に記載している「方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見」として頂いた動植物の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計画を立案し、調査、予測及び評価を行いました。 なお、「技術審議会議の委員だけではなく、一般住民にも再説明会を開催すべきです」とのご要望につきましては、令和3年（2021年）10月に、具体的な地点や方法を記載した「現地調査について」を公表しており、環境影響評価の手続き以外で、説明コーナーを実施しています。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
動物・植物・生態系（全般）	150	◆重要な動物種の環境保全措置は不十分 ヤマネ、ハチクマ、ハイタカ、ツミ、オオタカ、フクロウだけが「生息環境は保全されない可能性がある」p11. 10. 1-119～p11. 10. 1-128（まとめがp11. 10. 1-375）です。それら6種だけへの環境保全措置は「移動経路の確保」、「工事工程の検討及び段階的な工事の実施等」、営巣木が近接する3地区の「営巣地の創出」は当然として、「工事施工ヤード等の路線区域内利用」、「低騒音型建設機械の採用」、「夜間工事照明防止のブラインド、扉の設置、誘因性の低い照明の採用」などとのことですが、いずれも「事業予定者の実行可能な範囲内」での環境保全措置です。 このうち、「移動経路の確保」は、ヤマネに対してだけ、「移動阻害が予測される箇所」に「アニマルパスウェイ等や植栽」p11. 10. 1-382というものですが、どこに、どれだけ設置するのも示していません。 また、ハチクマ営巣地周辺5箇所（BY, CY, FY, GY, HY）、ツミ営巣地周辺1箇所（IY）、オオタカ営巣地周辺2箇所（NY, OY）、フクロウ営巣地周辺1地区（JY）で「工事工程の検討及び段階的な工事の実施等」を採用しますが、「繁殖期間に配慮して、建設機械の稼働、段階的施工で騒音に馴化させる」p11. 10. 1-380というもので、いくら事後調査をするからp11. 10. 1-386といっても到底容認できません。通常これだけ多くの重要鳥類が見つかれば、路線の変更、廃止を考えるものです。	150～151について ヤマネの移動経路の設置位置等の環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施します。 ハチクマ、ツミ、オオタカ、フクロウの環境保全措置は、「技術手法」や「既往類似事例」を参考に複数案を比較した上で検討したものであり、適切であると考えています。 具体的には、ヤマネ等の小動物に対してはアニマルパスウェイ（横断道）の設置や植栽による移動経路の確保を行い、ハチクマやオオタカ等の猛禽類に対しては、工事工程の工夫（コンディショニング）や代替営巣地の創出を通じて繁殖環境への影響を抑制していきます。 準備書第13章（p. 13. 2-1）に記載のとおり、事業予定者が「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づき、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するために、全ての評価項目について事後調査を行い、中間報告書及び完了報告書の公表等の手続きを行っていきます。 なお、具体的なルートの位置については、事業予定者によるルート検討の段階から、現地調査の結果などから把握した家屋、既存集落、公共施設、発電施設、工場、動植物の生息、生育箇所などのコントロールポイントを極力回避し、道路構造における安全性・走行性、コストなど総合的な判断により検討しています。 また、準備書では、予測・評価を行っており、集落及び市街地、学校・病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設、重要な地形及び地質、注目すべき生息地、重要な植物群落、主要な眺望点及び景観資源、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源、現在確認されている文化財の通過をできる限り回避するとともに、自然環境及び土地の改変量を極力抑えた計画としており、環境負荷を回避又は低減させた計画としています。
	151	◆客観的な実測データに基づく再評価（検証）とSDGsの理念遵守 本準備書における現地調査は極めて限定的であり、網羅性に欠ける。 ・希少種の保全「断念」に対する断固たる拒絶：準備書（27P、32P）において、天然記念物ヤマネ、ハチクマ、ツミ、オオタカ、フクロウといった極めて希少な野生動物について、「本事業によって生息環境が保全されない可能性」を自ら予測しながら、抜本的な回避策を講じず事業を強行することは、自然共生社会を目指す山梨県の姿勢として疑念を感じる。 （同意見計93件）	
	152	◆生態系について【本編p12-36他同様の記載箇所を含む】「オオタカについて、工事の実施に伴う騒音等・・・生息環境は保全されない可能性がある」と予測されます。」と記載されているが、“保全されない可能性がある”と記載されると賛成しづらい。右列の環境保全措置を実施すれば保全されるということなのか、どの程度保全されるのか、少しわかりづらい印象であるので、記載を検討いただけないか。	152について ご指摘のとおり、準備書第12章（p. 12-35～38）の「環境保全措置及び事後調査」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又は低減されるものと評価しています。該当箇所は準備書第11章で予測・評価した結果を一覧表で再整理したものであり、この様式で整理しています。
	153	◆ハチクマ、ツミ、オオタカおよびフクロウといった鳥類の「生息環境が保存されない可能性がある」と予測し、「代替営巣地の創出を実施する」とありますが、近隣の森林にはすでに別の個体が営巣している可能性があることから、新たに営巣地となる森を作らなければならないこととなります。予定地があり、森を作り始めたとしても、営巣できる環境が整うのに数十年を要します。実現可能なのでしょうか。非現実的な回避・低減策だと思われます。もし実現可能ならば、工事区域に生息する個体が代替営巣地に移動したことを確認した後に工事を着工してください。	153について 代替営巣地は、森林の創出ではなく、類似事例のある人工代替巣及び巣箱への誘導を想定しています。 環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。
	154	◆生態系の環境保全措置・事後調査も新味なし 動植物の調査方法、調査結果が不十分なため、生態系も同様ですが、環境保全措置の検討で「須玉川里山生態系のオオタカ、清里高原生態系のフクロウの2種について、生息環境が保全されない可能性がある」と予測されました。」p11. 12. 1-193とあります。また、事後調査も、内容は動物の環境保全措置、事後調査と同じで、新味がありません。生態系の事後調査なのに「オオタカ及びフクロウの生息状況」p11. 12. 1-199を調べるだけです。	154について 生態系の保全対象種が、動物の保全対象と同じ種（つがい）となっているため、準備書第11章（p. 11. 10. 1-375及びそれ以降の頁）に記載している動物と同様の環境保全措置、事後調査を準備書第11章（p. 11. 12. 1-193及びそれ以降の頁）に記載しています。
	155	◆動植物及び生態系への影響の事後調査を、だれがいつ（何年後）まで行い、財源はどうするのかを計画に明記して下さい。また、調査の結果（データ）をホームページ等で速やかに公開してください。	155について 事後調査の実施主体は、事業予定者になります。 事後調査の実施時期及び実施方法等については、事業予定者が事業実施段階において、専門家等の意見を踏まえて検討し、適切に事後調査を実施します。 また、事後調査結果の公表については、原則として事業予定者が行いますが、公表時期及び方法については、関係機関と連携しつつ適切に行います。
	156	◆生物や植物への影響は軽減できないとして事後調査を行うとされていますが、その公表方法や継続的にどこの事業者が調査して影響が保全できない場合にはどこの機関が責任を取るのでしょうか。明確に説明をお願いします。	156について 事後調査結果の公表については、原則として事業予定者が行いますが、公表時期及び方法については、関係機関と連携しつつ適切に行います。 事後調査の実施時期及び実施方法等については、事業予定者が事業実施段階において、専門家等の意見を踏まえて検討し、適切に事後調査を実施します。
動物	157	◆重要な動物種の調査は不十分 重要な動物種として多くに種が見つっていますが、そもそもの調査方法が不十分です。方法書では「ハヶ岳地区では、カモシカ、ニホンジカは標高1,000m以上の山岳地帯に、ツキノワグマは標高800m以上の雑木林に、家住性と森林性のコウモリ類、ヤマネ、ノウサギ、タヌキ、キツネ、イタチは広く分布しており、ニホンリスは標高600m付近から全域に分布しているとされています。」p5-46と一般的な動物相の状況がありますが、このほか、クモ類、貝類はいなかったのですか。 名古屋三河道路環境影響評価方法書ではジグモ、カネコトタテグモ、コガネグモ、コモリグモ、ネコグモ、カニグモ。タニシ、カワニナ、ワカウラツボ、カワザンショウガイ、オカミミガイ、モノアラガイ、ヒラマキガイ、オカモノアラガイ、スナガイ、クチミゾガイ、ナンバンマイマイ、イシガイ、シジミ、マルスダレガイ、シオサザナミ、オキナガイの16科が見つっています。クモ類と貝類の分類が難しいから削除したのではないですか。 方法書の調査手法では「動物の状況～貝類1種の確認記録があり、～マルタニシ等が生息しています。」、「脊椎動物及び昆虫類並びに水生の貝類及び十脚甲殻類等の種名およびその分布状況を調査します。」p8-21と少なくとも、絶滅危惧Ⅱ類（VU）のマルタニシの生息は承知しています。	157について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 動物の調査・予測の項目については、専門家の助言を得て検討し、山梨県環境影響評価審議会や山梨県知事意見を経て、哺乳類、鳥類、両生類、爬虫類、魚類、昆虫類、底生動物を選定しています。 なお、マルタニシ等の淡水産貝類については、準備書第11章（p. 11. 10. 1-62～63）の表11. 10. 1-7～8に記載のとおり、底生動物の項目で整理・記載しています。 また、クモ類、貝類の状況については、準備書第13章（p. 13. 2-1）に記載の「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づく、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するための事後調査において、事業予定者が必要に応じて対応を検討していきます。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
動物	158	◆重要な動物種は多いが、予測は不十分 p11. 10. 1-86, 68, 75, 76, 77, 79, 82, 85, 90, 101重要な動物種として、山梨県区間で、ヤマネ、カモシカなど哺乳類が6目10科19種、ハチクマ、フクロウなど鳥類が8目17科31種（ハチクマ8地区、ツミ1地区、ハイタカ2地区、オオタカ5地区、フクロウ11地区、それぞれ営巣を確認）、両生類が1目1科2種、爬虫類が1目1科2種、魚類が3目3科4種、昆虫類が6目19科26種、底生動物が6目11科15種、長野県区間で哺乳類が5目7科11種、鳥類が5目12科19種（ハチクマ11地区、ハイタカ2地区、オオタカ5地区、それぞれ営巣を確認）、両生類が2目2科3種、爬虫類が1目1科1種、魚類が4目6科7種、昆虫類が7目34科54種、底生動物が7目13科16種でした。 こうした重要な動物種についての予測結果は、予測手順が「生息環境の一部が消失・縮小、分断されるが、周辺に同様な生息環境が広く分布する」p11. 10. 1-118であるため、ほとんどすべて「生息環境は保全される」と片付けています。	158について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています 動物については、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、予測及び評価を行っています。 具体的には、予測の手法は、事業の実施に伴う改変範囲と重要な動物種の分布範囲を重ね合わせ、科学的知見及び類似事例を参考に予測しており、予測の不確実性は小さいと考えています。 移動経路の確保等の環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて検討していきます。
	159	◆第11章11. 10. 動物、p. 11. 10. 1-387、2）に記載されているようなことにならないよう、現段階から各生き物の専門家が参画する調査と協議が必要であると考える。	159について 環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。 また、環境保全措置の内容をより詳細なものとするため、事後調査を実施します。 事後調査の実施時期及び実施方法については、事業予定者が事業実施段階において、専門家等の意見を踏まえて検討し、適切に事後調査を実施します。
	160	◆第11章11. 10. 動物、p. 11. 10. 1-387、3）については、早め早めの情報公開を希望する。	160について 事後調査結果の公表については、原則として事業予定者が行いますが、公表時期及び方法については、関係機関と連携しつつ適切に行います。
	161	◆要旨、本意見書は、韮崎都市計画道路1・4・1号（双葉・韮崎・清里幹線）の環境影響評価準備書に対し、国指定天然記念物ニホンヤマネ（ <i>Glirulus japonicus</i> ）への影響評価および保全措置について科学的観点から意見を述べるものである。 ニホンヤマネは日本固有の樹上性哺乳類であり、生息域を森に依存する種である。特に、森林の連続性および餌条件、営巣場所、冬眠場所、繁殖場所の環境要素に強く依存する。そのため森林面積の減少率のみを指標とした評価では、不備である。ヤマネは「枝を道とする動物」のため道路による森林分断は餌確保、営巣場所確保、異性との出会いの確保を困難として、遺伝子にまで影響を及ぼす可能性がある。そのため、十分に調査し、評価しながら、事業を進める必要がある ヤマネは文化財保護法により保護される国指定天然記念物であり、山梨県レッドデータリスト準絶滅危惧種、さらに北杜市の小動物として指定されている重要な種である。ヤマネの保全は森林生態系全体の保全につながり、生物多様性保全、ネイチャーポジティブ、グリーンインフラ、生態系ネットワーク形成、さらにはSDGsの複数目標達成にも寄与する。 さらに北杜市・山梨県では世界で初めて樹上動物通路（ヤマネブリッジ、アニマルパスウェイ）が創出され、その技術は英国にも紹介されている。 以上を踏まえ、本事業ではヤマネの生息状況、行動圏、食性、繁殖期および冬眠期繁殖場所、冬眠場所などの詳細調査を実施するとともに、生態系ネットワークを維持する保全措置を実施すべきであり、そのための調査が必要である。さらに、保全措置を環境教育や街づくりに活用すべきである。 1背景 近年、生物多様性の回復を目指すネイチャーポジティブ（NaturePositive）の概念が国際的に重要視されている。 日本においても国土交通省は ・グリーンインフラ ・生態系ネットワーク形成 を推進しており、社会基盤整備と自然環境保全の両立が求められている。 森林生態系に生息する樹上性小型哺乳類ニホンヤマネ（ <i>Glirulus japonicus</i> ）は森林の豊かな生物多様性と健全性を示す重要な指標種である。 ヤマネの保全は ・森林生態系の維持 ・生物多様性の保全 ・生態系ネットワーク形成 ・森林の継続性の維持 ・森林環境保全 に寄与する。 また、三重県尾鷲市での自動車専用道路開発とヤマネ保全と環境教育と防災への取り組みは、複数のSDGs目標を達成したこと示唆されている ・SDGs15（陸の豊かさ） ・SDGs11（住み続けられる町） ・SDGs4（質の高い教育） ・SDGs17（パートナーシップで目標達成） など複数のSDGs目標の達成にも寄与する。 2ヤマネを守る意義 ニホンヤマネは文化財保護法により厳重に保護される国指定天然記念物である。 文化財保護法では天然記念物は周到な注意をもって保護することが求められている。 またヤマネは ・山梨県レッドデータリスト準絶滅危惧種 ・北杜市の小動物 として指定されている。 つまり 国 山梨県 北杜市 の各レベルで保護すべき重要な動物である。 さらにヤマネは日本列島に古くから生息する日本特産種であり、学術的にも重要な樹上性哺乳類である。	161について ヤマネの環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。 また、環境保全措置の内容をより詳細なものとするため、事後調査を実施します。 事後調査の実施時期及び実施方法については、事業予定者が事業実施段階において、専門家等の意見を踏まえて検討し、適切に事後調査を実施します。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
動物	161	3ヤマネは日本列島最古参哺乳類 ヤマネ科の最古の化石は約5000万年前のドイツで発掘され、その後、ユーラシア大陸をヨーロッパから東アジアへ枝の道を進み、日本には、約510万年前から生息してきたことが遺伝学研究で証左されている。そのため、ニホンヤマネは日本列島に長期にわたり生息してきた種である。日本列島では、現代、9つの地理的遺伝的グループがあり、山梨産ヤマネは、猪苗代湖から南アルプスまでの関東集団に属している。南アルプスが遺伝子分化の要因と考えられている。 このようにヤマネ日本列島最古参の哺乳類の一種で、山梨の森に生息してきた。 そのためヤマネは ・進化生物学 ・生物地理学 ・森林生態学 の観点からも重要な研究対象であり、同時に森の邦である山梨にとりかけがえのない貴重な種である。 4ヤマネは森林のアンブレラ種 ニホンヤマネは花、花蜜、果実、昆虫など、森林の多様な食物を利用する樹上性哺乳類である。 そのためヤマネを守ることは ・花を咲かせる樹木 ・果実をつける樹木 ・昆虫の生息環境 を守ることにつながる。 花には昆虫が集まり、それを捕食するクモや野鳥が集まる。 したがってヤマネ保護のための森林づくりは 森林生態系全体の保全 につながる。 このようにヤマネは 森林のアンブレラ種 として重要な役割を持つ。 そして、森は水・酸素・癒し・ウェルビーイングなど人にとって恵み場所であるため 森林環境を守ることに繋がるヤマネ保護は、人の今と持続可能性・未来にも貢献する 5生態系ネットワークの重要性 国土交通省が推進する生態系ネットワークは、生物の移動や生息場所保全、遺伝子多様性の保持することなどを目的としている。 ヤマネの行動圏は 成獣で5～6ha 1晩の移動距離800m に達することがある。 そのため道路による森林分断は ・行動圏の分断 ・餌確保の困難 ・営巣場所確保の困難 ・異性と出会うことの困難、繁殖の困難 ・個体分散の阻害 ・遺伝子多様性への影響 を引き起こす可能性がある。 6道路分断と遺伝子への影響 富士山麓の森林で行われた研究では、道路によって森林が分断された結果、小型哺乳類の個体群間で遺伝的に影響が生じている可能性が報告されている。 7海外研究 海外でも樹上性哺乳類の遺伝子に対する道路の影響が報告されている。 そのため、世界でも道路両側にヤマネ、サルなど樹上で暮らす生きものが道路を渡ることができる「樹上通路」の開発が、ブラジル、ケニア、シンガポール、アメリカ、イギリスなど世界で近年、開発研究と建設が実施されている。 8北杜市のヤマネブリッジの国際的意義 平成9年（1997年）、山梨県道路公社は、北杜市高根町清里において世界で初めてのトンネル型のヤマネいきものトンネルを建設した。 平成10年（1998年）、山梨県道路公社はヤマネ研究者と連携しながら、世界で初めてのブリッジ型の「ヤマネブリッジ」を開発し、成功させた。これは2025年グリーンインフラとしても紹介された。平成19年（2007年）、ヤマネ研究者と北杜市は、吊り橋型としては世界初のヤマネのための「アニマルパスウェイ」を建設し、3ヶ月で約1000回の動物たちの利用を得た。ヤマネを守るための工夫などは研究者が提供し、アニマルパスウェイの設計はゼネコンの2社がボランティアで担当し、アニマルパスウェイの建設費は北杜市が担った。今、このアニマルパスウェイは、国内外で普及し、参照されている。 このように、北杜市と山梨県 樹上動物通路（ヤマネブリッジ） が世界で初めて創出された。 この技術は樹上性哺乳類の道路横断を可能にする技術であり、その技術は環境先進国イギリスにも活用されている。そヨーロッパヤマネが利用し、その映像はBBCで放送され、約600万にが視聴された。 このように北杜市は世界的にも先進的な野生動物保全技術を有する地域である。この技術は環境創造都市・北杜市の重要な環境資産となっている 9アニマルパウェイ・キャノピーブリッジ の教育的、街づくりへの活用 国内の自動車専用道路開発では、アニマルパウェイ・キャノピーブリッジを地元の小学生、高校生などの環境教育にも活用し、SDGsにも寄与している。 アメリカでは、街づくりにも活用している。本事業でもこれらを参考としながら、保全措置を教育と街づくりに応用することが大切である	

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
動物	161	10課題 現在の計画では次が課題である ・ヤマネの繁殖地への影響（例：浅川地区など） ・ヤマネの冬眠への影響 ・ヤマネの生息する森そのものの喪失（清里地区やインターチェンジ地区など） ・生息地の分断の発生の危惧（ ・工事時期をいつにするかを判断する冬眠時期・冬眠場所・繁殖時期・繁殖場所 などの把握の不確かさ ・保全措置のデータとなる季節的食性把握の不確かさ ・ヤマネを守るためには、その地域のヤマネの状況を知る調査必要であるが、その調査が不備・不足となっている ・環境保全を具体化する措置とそのための調査の不確かさ 11調査と教育の必要性 国総研資料第1319号では 繁殖期および冬眠期を避けて工事を行う必要性とオーバーパスなどの必要性がが示されている。 そのため、上記の課題である ・季節的食性 ・行動範囲 ・繁殖期・繁殖場所 ・冬眠期・冬眠場所 ・巢材資源調査 ・アニマルパスウェイを建設する場所の調査 ・ヤマネのための餌となる樹、巢材となる樹を把握する調査。 これらには、ヤマネ専門家の協力と参画をえることが重要となる。 また、紀勢道国道事務所にならい、道路開発と教育を行うための地元の学校に教育を行う活動が必要である 上記をすべての道路予定地で調べるヤマネ調査が必要となる 12保全措置 ・樹上動物通路（アニマルパスウェイ） ・食物植物の植栽 などの保全措置を創りだすための基礎的な調査が必要である 保全措置はネイチャーポジティブ、グリーンインフラにも貢献する。+J190 13 結論 ヤマネは ・国指定天然記念物 ・山梨県準絶滅危惧種 ・北杜市の小動物 であり、日本固有の森林生態系を象徴する動物である。 ヤマネ保全は ・生物多様性保全 ・生態系ネットワーク ・ネイチャーポジティブ ・グリーンインフラ ・SDGs に寄与する。 そのため本事業では ・詳細調査 ・生態系ネットワーク維持 ・樹上動物通路 ・教育・街づくりへの活用 の実施が必要がある	
	162	◆文化財保護上の懸念 環境影響評価準備書のファイル名h_11-15において、文化財保護法の対象となる天然記念物「ヤマネ」に関する表記が完全に欠落しているため準備書段階以降の修正が必要。 そのヤマネに関しては、環境影響評価準備書のファイル名h_10-10_part1の中の表11. 10. 1-44（19-1）重要な哺乳類の予測結果（山梨県）において、「主な生息環境の改変面積は3. 82%と小さく」と表記されているが、表記自体に論理矛盾を抱えており無効な表現となっている。「主な」という定性的予測と「3. 82%」という定量的判断が混在しており学術上も法的にも無効である。おそらく「3. 82%」との表記は、今回の巣箱調査での生息確認地面積を何らかの母数面積に対して表現し「影響面積／全生息面積」の意図で比率としたものだろうが、母数側の具体性がなく全生息面積を表している蓋然性がない。影響面積に関しては、今回の調査以外の既往研究による生息確認も含めると、資料1. 1. 1-16の表記による巣箱調査地点S4、S5、S6、S8、S9、S10でヤマネの生息が確認されている。今回の調査はあくまでサンプル調査であり、本来の生息地を見落とすことは止むを得ないことだが、山梨県有林をたどるように道路線形が計画されていることから、定性的には「ほぼ100%」ヤマネの生息地を消失させる計画となっている。現時点での環境影響評価準備書としては生息実態把握が欠落しているため、今後、専門的研究者を交えた調査を実施することが必須となっている。他種生物に対しても再度影響評価を行うべきであろうが、ヤマネに関しては文化財保護法上の保全義務を負うものであるため、今後、メッシュを細かくした調査を実施し、地点ごとに「ここは昼間も伐採可能、ここは冬期に土工できない」などの条件を確認することが必須となる。	162]について 準備書第11章「11. 15. 文化財」の項では、指定文化財及び埋蔵文化財包蔵地等を整理しています。種を指定している天然記念物については、その生息状況も調査する必要があるため、準備書第11章「11. 10. 動物」の項で整理・記載しています。 ヤマネの分布範囲は最新の研究成果や既存事例、専門家の助言等により、可能な範囲で推定しています。推定した分布範囲（本種の主な生息環境である落葉広葉樹林、常緑針葉樹林、落葉針葉樹林）を計画路線区域と重ね合わせ、それらが消失・縮小する面積を定量的に表記しています。 また、ご指摘にある環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。 なお、環境保全措置の内容をより詳細なものとするため、事後調査を実施します。 事後調査の実施時期及び実施方法については、事業予定者が事業実施段階において、専門家等の意見を踏まえて検討し、適切に事後調査を実施します。
	163	◆第11章11. 10. 動物、p. 11. 10. 1-377、用語の説明では、「アニマルブリッジ」とあるが正しくは「ヤマネブリッジ」であるので修正をしていただきたい。また、樹上性動物のための保全策については、前述の通り、多くの対策方法があるためきちんと資料の確認をしていただきたい。	163]について 『「技術手法」「13. 動物、植物、生態系」における環境保全のための取り組みに関する事例集（令和6年度（2024年度）版）』における用語に準じて、「アニマルパスウェイ」に変更します。
	164	◆第4章4. 1. 5. 動植物の生息又は育成、植生及び生態系の状況、p. 4. 1. 4-55、表4. 1. 5-29のNo.1と2に天然記念物であるヤマネが記載されていることが問題であると考える。 この2つの森林環境でもヤマネは生息確認されているため、ヤマネが記載されておらず本資料の検討が行われていることは、環境調査結果に大きな不備があると考えられる。 ヤマネは国の天然記念物であり文化財保護法でも保護されている動物であることから本事業に置いて考慮されるべき動物である。本事業は、森林環境を大きく改変することになり、完全に樹上性であるヤマネに対して慎重な対応がされる必要があると考えるため、ヤマネの生息と生態系についてきちんと記載をここでしていただき、この後の検討をしっかりと行っていただきたい。	164]について 文献資料等の調査結果の概要である準備書第4章（p. 4. 1. 5-55）表4. 1. 5-29のNo.1と2におけるヤマネについては、いただいたご意見を参考に評価書での記載を検討していきます。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
動物	165	◆第10章10.3.調査、予測及び評価の手法、p.10.3.-18、表10.3-1（17）の2.動物の状況について、ヤマネは天然記念物であり、天然記念物の記載がない。環境省が定める規定により、天然記念物は文化財保護法できちんと管理されるべき動物であることからきちんと天然記念物についての記載し、認識をした上で調査がされるべきであると考えするため、天然記念物はどのような種があったのかを記載していただきたい。	165について 準備書の第10章（p.10.3-18）表10.3-1（17）の「当該項目に関連する地域特性」の「2.動物の状況」においては、重要な種の選定根拠として「法律」も記載しています。ここでの記載の「法律」が「文化財保護法」「天然記念物」等を指しています。 なお、各種の詳細な選定根拠については、準備書11章「11.10動物」の「ii）重要な哺乳類」（p.11.10.1-66～67）で整理・記載しており、ヤマネを国指定天然記念物としています。
	166	◆第11章11.10.動物、p.11.10.1-155、ヤマネについて、天然記念物であることを明記する必要がある。理由は、環境保全措置を行う上で、その重要性が正確に認識される必要があるからである。	166について 準備書第11章（p.11.10.1-155、156）の表11.10.1-44（19-1、19-2）の重要な哺乳類の予測結果は、重要な哺乳類（ヤマネ）の予測結果を整理したものです。ヤマネが天然記念物に該当する種であることについては、準備書11章（p.11.10.1-66～67）「11.10動物」の項で「ii）重要な哺乳類」で整理・記載しています。
	167	◆第11章11.10.動物、p.11.10.1-58、調査期間が不足していると考え。天然記念物であるヤマネは、場所によって巣箱の利用頻度が異なり、1年間という調査期間では、その生息の有無を判定するには短い期間である。地域によっては生息確認が1年では不可能であることが困難であることがある。この短期間での調査でヤマネの本体、もしくは痕跡確認がなく生息なしと判断すると、ヤマネの存在を傷つける可能性があり、生態系を大きく毀損する危険性がある。そのため、事業中も調査を続行しその生息について調査する必要がある。また、その調査には専門家がきちんと関わる必要がある。	167について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 ヤマネについては、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を行っています。 ヤマネの環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。 また、環境保全措置の内容をより詳細なものとするため、事後調査を実施します。 事後調査の実施時期及び実施方法については、事業予定者が事業実施段階において、専門家等の意見を踏まえて検討し、適切に事後調査を実施します。
	168	◆p.10.3.-18以降、（5）調査期間等について、4季実施と記載されているが調査期間が記載されておりません。調査期間、調査頻度が記載されていないと、その調査が適切であったかが検討できません。また、それぞれの生物で生態が異なることから、それぞれに合った調査が設定されているのかをきちんと明確に記載し、適切な調査頻度でない場合には、再調査を行っていただきたい。なお、適切な調査方法については、それぞれの生きものの専門家へとヒアリングしていただきたい。	168について 準備書第10章（p.10.3-2～p.10.3-24）の表10.3-1（1）～（23）は、事業の環境影響評価の項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由を示すものであるため、調査期間の概要を記載しています。詳細な調査期間については、準備書第11章の各項目において、整理し記載しています。また、調査方法や調査頻度については、専門家の助言を得ながら設定しています。
	169	◆第11章11.10.動物、p.11.10.1-155、工事の実施による影響について、夜行性に配慮した工事は実施すると記載がありますが、冬眠期間についての記述がない。ヤマネは冬季冬眠をするため（清里では6か月間ほど）その期間に重機などが入ると本種を大きく傷つける可能性がある。冬季工事についてもヤマネの専門家と相談し対応を早急に考える必要がある。	169～176について ヤマネの環境保全措置は、工事中より実施する計画です。 また、ご指摘の内容も含め、ヤマネの環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。 また、環境保全措置の内容をより詳細なものとするため、事後調査を実施します。 事後調査の実施時期及び実施方法については、事業予定者が事業実施段階において、専門家等の意見を踏まえて検討し、適切に事後調査を実施します。 両生類、爬虫類については、専門家等の指導を得ながら行った予測・評価の結果、生息環境は保全されると予測されたため、環境保全措置は行いませんが、事業予定者が事業実施段階において、準備書第13章（p.13.2-1）に記載の「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づく、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するための事後調査にて、必要に応じて対応を検討していきます。
	170	◆第11章11.10.動物、p.11.10.1-377、工事工程の検討及び段階的な工事の実施の環境保全措置の検討結果では、ヤマネの冬眠期間についての記述がない。冬季はヤマネも両生類、爬虫類共に冬眠しており重機を用いることで大きく傷つける可能性があるため、必ず検討に入れるべきである。	
	171	◆第11章11.10.動物、p.11.10.1-378、工事工程の検討及び段階的な工事の実施の環境保全措置の検討結果では、ヤマネの冬眠期間についての記述がない。冬季はヤマネも両生類、爬虫類共に冬眠しており重機を用いることで大きく傷つける可能性があるため、必ず検討に入れるべきである。	
	172	◆第11章11.10.動物、p.11.10.1-377、環境保全措置について以下の4点を追加希望。 1）トンネルの坑口への植栽植物の検討 植物は、生息する生物が利用できる植物を積極的に取り入れる必要がある。伐採により損失する植物を補完し、元来生息していた生物への生息環境を回復することができる。また、この際にヤマネが利用する植物の植栽（例：清里地区であれば、ヤマツツジ、ヤマブドウなど）をすることで、ヤマネ以外の昆虫類、鳥類などにとっても好適環境を提供できる可能性がある。 2）アニマルパスウェイなどの樹上性動物のための保全措置 森林の回復不可能な場合には、ヤマネブリッジやアニマルパスウェイなどの設置をしていただきたい。樹上性動物にとっては、森林伐採はロードキルを招き、遺伝子の多様性を損なう可能性もあるため本対策は重要であると考え 3）みえのわアニマルパスウェイの設置について 工事時に仮栈橋を建設するのであれば、仮栈橋撤去後に、三重県で用いているみえのわアニマルパスウェイを用いる必要がある。低減措置と共に、回復措置もとるべきである。みえのわアニマルパスウェイを設置する場所にはヤマネの生息にとって重要な資源となる植物をある程度の大きさのものを導入する必要がある。みえのわアニマルパスウェイは、樹木回復後は自然へ還る素材として作成するため 4）ヤマネの専門家とともに進める 専門家の視点とこれまでの実績を兼ね備えて進めることで適格な対応が可能となる。	
	173	◆第11章11.10.動物、p.11.10.1-386、環境保全措置、また、工事期間中、事後において、適切にヤマネの調査は実施すべきである。理由は、今回結果で記載されている調査では、不十分であると言えるからである。また、調査は専門家と共に実施する必要がある。	
	174	◆第11章11.12.生態系、p.11.12.1-101、「移動経路の分断」について、ニホンリスよりも体長が小さいことから分断される距離の影響はよりも大きいと想定されるため、ヤマネブリッジやアニマルパスウェイなどの設置を要望する。動物の移動ルートは決まっていることが多く、ニホンリスにおいても森林伐採によりロードキルなどが発生する可能性もあるため、ルートの連続性の確保は慎重に検討し、対策を実施する必要がある。	
	175	◆第11章11.10.動物、p.11.10.1-155、移動経路が確保されると記載されているが、全長15cm程のヤマネにとっては工事用道路の架設も大きく移動経路を失うこととなるため、その生息へ大きく影響を及ぼす可能性がある。そこで、樹上性動物の移動経路を確保するため、伐採地域へはヤマネが利用する地域性のある植物を植栽しながら工事を進める必要があり、また、植物が成長するまでは、三重県で設置されているみえのわアニマルパスウェイの設置も検討する必要があると考える。また、森が分断されたままになる場所には、ヤマネブリッジやアニマルパスウェイの設置の必要があると考える。（参考資料：nature-positive.pdf、R6_グリーンインフラ事例集.pdf）	
	176	◆ヤマネは専門家による参画が必要です	

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
動物	177	◆第3章、p. 3. 3-14からp. 3. 3-16、本地図にある、清里高原、須玉地区、飯盛山地区、小海地区全てにおいて天然記念物であるニホンヤマネ（以下、ヤマネ）が生息確認されていることを考慮する必要がある。 ヤマネは国の天然記念物であり、文化財保護法で保護されている動物である。また、森林性で完全に樹上性であるため、食餌、繁殖、活動期の休息にも樹木を依存しているため、森林環境の改変には周到な注意を持って実施する必要がある。ヤマネが地上を歩くという情報もあるが、体の構造上手足が真横から出ており樹上に適した構造となっている。そのため、地上を移動する際には腹をするような形で行動することになり、地上には適しておらず、地上を歩くことで地上徘徊性の肉食性捕食者の脅威にさらされることになり、また道路路上に出現することでロードキルにも遭うことになりその存在が危険にさらされる。 現在の状況のまま事業が進行すると生物多様性を損なう危険性があると考える。以下にそれぞれの問題点を挙げていく。	177～179について 準備書第3章（p. 3. 4-13～15）に記載のとおり、土地の改変量は極力抑えた計画としています。 ヤマネの環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。 また、環境保全措置の内容をより詳細なものとするため、事後調査を実施します。 事後調査の実施時期及び実施方法については、事業予定者が事業実施段階において、専門家等の意見を踏まえて検討し、適切に事後調査を実施します。
	178	◆第3章、p. 3. 3-14、清里ICを中心に大門川方面から飯盛山まではヤマネの生息が多い地域である。そのため、伐採は最小限に抑える必要があると考える。	
	179	◆ヤマネの繁殖が確認されている浅川地区、南清里は、特に保全措置が必要です。	
	180	◆第11章11. 10. 動物、p. 11. 10. 1-386、事後調査の概要について、ヤマネの生息状況の確認については巣箱調査で実施する必要がある。目視での観察は不可能であり、手法として不適格である。また巣箱調査を実施することで、様々な痕跡からも存在確認や生態の状況確認も可能となるため、適切な状況確認となる。	180について 目視観察は巣箱調査を含んでいます。
	181	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-24、国の天然記念物であるヤマネは重要種であるため、図に入れるべきである。	181～191について 準備書第11章動物の章でヤマネについて調査予測をしています。ご指摘のとおり、ヤマネを樹上性の典型的な動物として位置づけ、須玉川里山生態系、清里高原生態系の生態系横断模式図については、いただいたご意見を参考に評価書での記載を検討していきます。
	182	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-26、国の天然記念物であるヤマネは重要種であるため、図に入れるべきである。	
	183	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-26、国の天然記念物であるヤマネは重要種であるため、図に入れるべきである。	
	184	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-28、国の天然記念物であるヤマネは重要種であるため、図に入れるべきである。	
	185	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-37、樹上性小型哺乳類の所に、ヤマネも挙げるべきである。ヤマネはニホンリスとは食性が異なり、植物から昆虫まで餌資源とする。そのため、ニホンリスのみ注目された調査は生態系保全には不足すると考える。須玉地区でもヤマネは生息確認されているため十分な配慮をする必要がある。また、今回掲載されている調査では調査期間が短期間であるため、正確性に疑問が生じるため、工事期間中、工事後についても調査をしながら、生息について考慮して保全対策を講じていく必要がある。	
	186	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-40、ヤマネの生息が多く確認されている地域であるのに、きちんと記載されていないのには何か理由があるのか。国の天然記念物であるヤマネはきちんとここに挙げられるべきであり、このヤマネの記載がないことから樹上性動物に関する評価が不足していると考える。きちんと生態系を保全する必要があるため、ヤマネの生態についても考慮される必要がある。	
	187	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-41、飯盛山でもヤマネの生息が確認されている地域であるのに、きちんと記載されていないのには何か理由があるのか。国の天然記念物であるヤマネはきちんとここに挙げられるべきであり、このヤマネの記載がないことから樹上性動物に関する評価が不足していると考える。きちんと生態系を保全する必要があるため、ヤマネの生態についても考慮される必要がある。	
	188	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-91、こちらに天然記念物であるヤマネの記載をすべきである。ヤマネも樹上性小型哺乳類ではありますが、ニホンリスとは全く異なった生態であり、冬季は冬眠をするため工事のために重機が入ると天然記念物であるヤマネを毀損する可能性がある。また、夜行性であることから昼間は樹洞などで休息をしており、昼に伐採をするとヤマネを毀損する可能性がある。さらに、食性も異なり堅果類をヤマネは食することは不可能であることから漿果類を好み、また昆虫類も含め季節ごとに餌資源が変わるため生息環境には多様な環境が必要となる動物である。その上で、ニホンリスだけを注目種とするのは評価不足であると言える。	
	189	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-114、生息が確認されており、天然記念物であるヤマネについてきちんと掲載されるべきである。ヤマネは小型樹上性哺乳類であるが、生態系の上位の方に位置すると考えられるため注目種に記載されるべきであり、そのヤマネが記載されていないためこの予測結果については対象種が不足していると言える。	
	190	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-127、様々な樹種と関係しながら存在するヤマネの生態が考慮されていないため、偏った影響評価となっていると言える。ヤマネにとってはサクラ類、ツツジ類、つる植物類などの樹種も必要であり、これらの植物はヤマネだけでなく、昆虫類、鳥類、他哺乳類にとっても重要樹種となる。そこで、今回のヤマネの記載がない本資料の対生態系への影響評価は不適格と考えるため、ヤマネを考慮し、再度検討される必要がある。	
	191	◆第11章11. 12. 生態系、p. 11. 12. 1-129、清里高原と同様に、飯盛山でもヤマネは確認されているためヤマネを掲載し、評価の再検討が必要である。	

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
動物	192	◆天然記念物保護を考える対象にカモシカ、ヤマネなどの動物も加えるべきです。	192について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 カモシカ、ヤマネについては、準備書第11章「11.10. 動物」の項で重要な動物として、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、予測及び評価を行っています。 カモシカについては、生息環境は保全されると予測されています。 ヤマネについては、環境保全措置としてアニマルパスウェイ等の設置や植栽を行うことによって移動経路の確保を行うこととしています。
	193	◆「選別的保全」の不当性と天然記念物ホタルの看過 ・「選別的保全」による客観性の欠如　：本準備書は、ヤマネ等の特定希少種のみを挙げ「その他の重要な種の生息環境は保全される」と断定している。しかし、収容予定地に隣接する清流に現存するホタルについては、影響評価の対象から事実上除外されている。これは、事業者が都合の良い種のみを選択して評価する「選別的保全」であり、科学的客観性を欠く不当な評価と言わざるを得ない。 (同意見計93件)	193～194について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 本事業によるホタル類（ゲンジボタル、ヘイケボタル）への影響については、準備書第11章（p11.12.1-84、106、183等）に記載のとおり、生態系の注目種（地域を代表する昆虫類）として、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、予測及び評価を行っています。その結果、ホタル類（ゲンジボタル、ヘイケボタル）の生息地や生息環境が一部消失しますが、周辺には多くの生息地と生息環境が広く残されることから、ホタル類（ゲンジボタル、ヘイケボタル）の生息環境は保全されると予測しています。なお、ご意見をいただきました「天然記念物ホタルの生息環境」は、文化財保護法、山梨県文化財保護条例、北杜市文化財保護条例に基づく天然記念物としては指定されていません。 なお、ホタル類への工事中及び供用後の状況については、準備書第13章（p.13.2-1）に記載のとおり、事業予定者が「山梨県環境影響評価条例第46条」に基づき、工事中及び供用後の環境の状況及び環境保全措置の実施状況を把握するために、全ての評価項目について事後調査を行い、中間報告書及び完了報告書の公表等の手続きを行っています。
	194	◆現況調査の致命的な不備（「山の神」周辺）：「名水・北杜」の象徴であり、県・市が保護を掲げる天然記念物ホタルの生息環境を看過したまま、生態系が保全されると強弁する本計画は、環境影響評価の本旨を著しく逸脱している。事実、計画地内の「山の神」周辺等においては、地域住民が長年継続して生息を確認し、具体的な場所まで特定している。事業者がこの周知の事実を把握すらしていないことは、現況調査の妥当性を根本から揺るがすものである。 (同意見計93件)	
植物	195	◆重要な植物種の調査は不十分 重要な植物種として多くに種が見つっていますが、そもそもの調査方法が不十分です。方法書では、植物の状況として「重要な植物（維管束植物）として、山梨県側では71科236種、長野県側では83科351種の確認記録があり」p8-22としかしていないので、最初から維管束植物に限定していたのかもしれませんが、植物、維管束植物（シダ、裸子植物、被子植物、双子葉植物）の他に非維管束植物（コケ、藻類）が存在しています。この非維管束植物（コケ、藻類）はいなかったのですか。名古屋三河道路環境影響評価方法書ではミズゴケ、ゼニゴケ、ウロコゴケが見つっています。	195について 植物の調査・予測の項目については、専門家の助言を得て検討し、山梨県環境影響評価審議会や山梨県知事意見を経て、植物相（維管束植物）、植物群落を選定しています。 なお、非維管束植物である大型紅藻類については、準備書第11章（p.11.12.1-2）の表11.12.1-1～2の生態系の水生植物群集で整理・記載しています。
	196	◆重要な植物種は多いが、予測は不十分 p11.10.1-178重要な植物種として、「A主な生育環境の大部分が消失する。B一部が消失・縮小する』ものが、山梨県区間で、ヘラオモダカ、ホソバノアマナ、ハンノキ、サクラソウ、バアソブの5種、長野県区間でエビラシダ、イトトリゲモ、トリゲモ、イトモ、ユウスゲ、ミクリ、ヒロハノハネガヤ、ボタン属、ハナムガロ、ツルカメバソウ、トダイハハコ、の11種でしたp11.11.1-66。 こうした重要な植物種についての予測結果は、p11.11.1-67～p11.11.1-77にまとめてありますが、それ以後は調査個表がp11.11.1-78～p11.11.1-177と100頁も続きます。 例えば、ヘラオモダカは計画路線区域に2箇所（154株）、路線周辺に17箇所（360株）あり、路線区域内の「151株の生育環境が消失します。」、「また、改変されない360株のうち、27株の生育環境は工事の実施区域に近接していることから、工事に伴い光環境等の変化による生育環境の質的变化が生じる可能性が考えられます。よって、現地調査で確認された生育株の34.38%が消失し、生育環境の一部が消失・縮小します。」p11.11.1-88と断言しています。	196～197について 植物については、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、予測及び評価を行っています。 具体的には、予測の手法は、事業の実施に伴う改変範囲と重要な植物種の分布範囲を重ね合わせ、科学的知見及び類似事例を参考に予測しており、予測の不確実性は小さいと考えています。 移植先等の環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。
	197	◆重要な植物種の環境保全措置は不十分 重要な植物種として、「A主な生育環境の大部分が消失する。B一部が消失・縮小する』ものが、山梨県区間で、ヘラオモダカ、ホソバノアマナ、ハンノキ、サクラソウ、バアソブの5種、長野県区間でエビラシダ、イトトリゲモ、トリゲモ、イトモ、ユウスゲ、ミクリ、ヒロハノハネガヤ、ボタン属、ハナムガロ、ツルカメバソウ、トダイハハコ、の11種でしたp11.11.1-66。 これらへの環境保全措置は、山梨県区間は「生育環境の質的变化の影響を受けるハンノキ、サクラソウに対しては「工事中・供用後の監視」p11.11.1-180だけです。また「生育環境が消失する可能性のあるヘラオモダカ、ホソバノアマナ、サクラソウ、バアソブに対しては「重要な植物種の移植又は播種」を採用しました。」p11.11.1.-180とあるだけです。長野県区間も植物種は多くなりますが、基本は同じです。 ハンノキ、サクラソウに対する「工事中・供用後の監視」では不十分と思ったのか、「監視期間は～工事終了後3年間とし、移植又は播種への実施への移行についてはアセス調査時の株数から3割以上減少した場合に検討する。」p11.11.1.-182だけで、移植等を約束したわけではありません。 また、ヘラオモダカ、ホソバノアマナ、サクラソウ、バアソブに対する「重要な植物種の移植又は播種」を採用しました。」は、全国でもその成功事例が少なく、移植先等の周辺調査等が必要なのに、その候補地も条件も選定していません。この事後調査だけは必要として、実施主体が国土交通省関東地方整備局p11.11.1-186として計画されていますが、県に責任を押し付けるわけにはいかなかったでしょう。	
	198	◆草原や森林の表土には埋土種子などが含まれており、元々の植生を回復させるために大変貴重な資源です。道路建設により改変される場所、資材や車両置き場、進入路造成のためにかく乱する箇所の表土を保存し、工事終了後に敷きならすことで、植生の回復を早め、外来種の侵入を抑えることができると期待されます。こうした植生回復に配慮した工法を取り入れるようお願いします。	198について 表土の保全と復元については、いただいたご意見を参考に、評価書での記載を検討していきます。
	199	◆「ヘラオモダカ、ホソバノアマナ、ハンノキ、サクラソウ及びバアソブは生息環境が保全されない、または保全可能性があると予測」され、保全措置として「工事中・共用後の監視」または「移植または播種」を実施することで影響を回避又は低減できるとしていますが、種子を採集するといった作業が必要となり、発芽や定着に数年を要すると考えられます。だが、工事着工の何年前からこうした作業を開始し、定着したかどうかの調査を行うのか、施工後何年間監視するのか、移植等がうまくいかなかった場合にはどうするのか、計画に明記してください。ハンノキ、サクラソウにおいても「監視」するだけでなく、必要に応じて移植、繁殖、域外保全といった措置を講じて下さい。	199について 環境保全措置の実施主体は、事業予定者になります。 環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。 また、環境保全措置の内容をより詳細なものとするため、事後調査を実施します。 事後調査の実施時期及び実施方法については、事業予定者が事業実施段階において、専門家等の意見を踏まえて検討し、適切に事後調査を実施します。 事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じることが判明した場合は、事業予定者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
生態系	200	◆農業は、果菜の花粉媒昆虫や害虫の天敵となる鳥・小動物・虫などに支えられています。道路建設によるそうした生きものの減少により、実着きが悪くなる、食害が増えるといった影響が出る可能性がありますので、そうした環境影響の評価も行ってください。	200iについて 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 動物や植物の調査・予測の項目については、専門家の助言を得て検討し、山梨県環境影響評価審議会や山梨県知事意見を経て、選定、評価しています。 なお、動物や植物の関係性を踏まえた生態系の項目において、訪花性ハチ類を注目種として選定し、予測及び評価を行っています。
	201	◆工事により外来生物（特に植物）の侵入が危惧されます。盛り土や建設機械による持ち込みに注意するとともに、進入が無いが監視し、確認され次第駆除するといった措置を講じて下さい。近年アレチウリ等により、かく乱された林野が覆われ、既存植生の回復や遷移を妨げている状況をよく目にします。道路沿線を中心とし、ハケ岳南麓に外来種が広がることの無いよう、徹底した対策をお願いします。	201iについて 外来種の侵入防止や確認された場合の対応策については、いただいたご意見を参考に、評価書での記載を検討していきます。
景観	202	◆環境評価書の写真ではカメラレンズに広角を使い、実像に平体をかけて橋梁部分も目立たなくしている。画像操作を使って実態を隠蔽している。実態はもっと目障りになる。見える部分の距離と高さを明示していないから、正しい説明では無い。工事後、住民にく造ってしまったことは仕方がない>と諦めさせる算段はいけません。計画撤回を求めます。	202～203iについて 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 道路の存在に係る景観については、「技術手法」を参考に、調査、予測及び評価を実施しています。 景観に係る環境保全措置については、事業予定者が事業実施段階において、構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩を工夫することにより、極力、景観が損なわれないよう、検討していきます。
	203	◆各所に来る切通しの法面、景観阻害になる構造は止めるべき。その上、旭山の稜線を分割する事は身近な自然・景観環境を破壊することになる。	
	204	◆私は北杜市に暮らす住民として、本計画について意見を述べます。 この地域の本質的な価値は、利便性や開発可能性ではなく、ハケ岳南麓に広がる独特の景観構造、歴史ある水利、里山と農地が織りなす環境の連続性にあります。これらは数値や面積では測ることのできない、この土地の「基盤」とも言えるものです。 長坂IC周辺は、日本を代表する画家・東山魁夷が若き日に訪れ、ハケ岳を望む風景に深く魅了されて作品「山国の秋」を描いた場所です。この作品は、現在計画されているJレート付近からハケ岳を望む里山の風景を描いたものです。これは単なる個人的な印象ではなく、この地域の景観が文化的価値を有する風景として認識されてきたことを示す具体的な事実です。この地域の景観は、芸術作品にも表現された文化的景観としての価値を有していると考えます。 北杜市の景観には明確な特徴があります。ハケ岳南麓と呼ばれる通り、沢や水路は南へ流れ、田畑や人家も南に向かって展開し、人々の視線も南傾斜からハケ岳へと向かいます。この「南北方向の空間秩序」こそが、この地域の景観の骨格です。東西に長大な構造物を設置することは、物理的分断だけでなく、この長い時間をかけて形成された景観の方向性そのものを断ち切る可能性があります。 また、本地域を潤してきた村山六ヶ村堰は、千年近い歴史を持ち、世界かんがい施設遺産にも登録されている生きた水利システムです。H27年（2015年）発行の「村山六ヶ村堰疎水植生調査報告」にもある通り、「植物は自然環境を表す生き証人」であり、「個々の植物よりもそれを育んだ環境こそが重要」とされています。この堰は単なる水路ではなく、地域の農業、生活、自然環境を長年にわたり支えてきた基盤そのものです。本計画がこの水利体系を横断・分断することについては、通常の土木構造物として扱うのではなく、時間軸を含めた慎重な配慮が必要と考えます。 さらに、既存の中央自動車道周辺の状況を実際に体感すると、高速道路がもたらす景観・騒音・心理的分断の影響は決して小さくありません。防音壁やフェンスに囲まれた無機質な構造は、人間的な親しみを持ちにくく、周囲の風景や生活空間と強い断絶を生みます。このような構造がハケ岳南麓に持ち込まれることには強い懸念を抱きます。 北杜市に暮らす住民にとって、高速道路の利便性は既に小淵沢IC、長坂IC、須玉ICによって十分に確保されています。一方で、この地域の魅力は、広く青い空、ハケ岳の眺め、静けさ、季節ごとに姿を変える田畑、水の豊かさ、そして多様な価値観を受け入れる風土にあります。これらの環境こそが人を惹きつけ、この地域の持続性を支えています。 以上の観点から、本計画においては、 1. ハケ岳南麓特有の南北方向の景観構造への配慮 2. 村山六ヶ村堰およびその周辺環境への特別な配慮 3. 山林・農地・里山環境の連続性を分断しない構造的検討 4. 高速道路特有の無機質な景観・心理的分断を回避する構造・景観配慮 について、慎重な再検討を強く求めます。 この地域の景観と水と環境は、私たちの生活の土台であり、将来へ継承すべき財産です。計画にあたっては、この地域の本質的な価値に見合った道路構造となるよう、強く要望いたします。	204iについて 1. ハケ岳南麓特有の南北方向の景観構造への配慮、及び4. 高速道路特有の無機質な景観・心理的分析を回避する構造・景観配慮 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 道路の存在に係る景観については、「技術手法」を参考に、調査、予測及び評価を実施しています。 景観に係る環境保全措置については、事業予定者が事業実施段階において、構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩を工夫することにより、極力、景観が損なわれないよう、検討していきます。 2. 村山六ヶ村堰およびその周辺環境への特別な配慮 村山六ヶ村堰疎水については、計画路線と交差する箇所はありますが、カルバート等の設置により水路自体を改変しない計画としています。また、水路橋、石碑、階段水路等の文化財としての施設等の改変はなく、農業振興のための保安全管理、共同作業、文化財価値の変化は生じないと予測しています。 3. 山林・農地・里山環境の連続性を分断しない構造的検討 道路整備によって生活圏が面的に分断されることがないように、事業予定者が事業実施段階において、既存の市道や農道の機能を確認に確保する計画としています。
	205	◆景観は環境保全措置がない 景観の予測図がp11. 13. 1-62～p11. 13. 1-103と42枚もあるが、1000m～2000m離れたモンタージュ図が中心で、非常にわかりにくい景観図です。例えばKY7海岸寺（119m離れ）は「本眺望景観から計画路線は視認できない」p11. 13. 1-68とありますが、なぜ視認できないのか全く分かりません。KY12小泉町西出（160m離れ）は「近景に位置し・可視部の要素やディテールが目につきやすいです。`稜線のスカイラインを切断しますが、切断範囲は眺望景観の一部にとどまります。`景観資源の眺望は大きく変化しません。} 変化の事実を淡々と述べていますが、結論は手前勝手なものです。こうした近景の景観図を中心にしてください。 いずれにしても、環境保全措置として「「地形改変部（法面含む）の緑化」、「構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」を採用します。」p11. 13. 1-104とありますが、さらにわかりにくい表現です。構造物等の形式やデザインが大事なのはわかりますが、どんな形式、デザインがいいのか、何色にしたのかを示し、それに対する意見を求めるのが準備書です。また、地形改変部の緑化も大事ですが、緑化をできるだけ早く、地元の植材で行なう事が求められているのです。検討することを採用するでは準備書と言えません。	205～206iについて 予測地域は、主要な眺望点、身近な眺望点、防風林の眺望点及び景観資源の改変が生じるおそれのある地域として、「技術手法」を参考に、環境影響評価方法書の段階の実施区域及びその端部から3km範囲内の近景域を含む範囲を設定しています。 また、フォトモンタージュの作成地点は、主要な眺望景観の変化が生じると想定される地点を設定しています。 また、「地形改変部（法面含む）の緑化」、「構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」の環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。
	206	◆景観について【本編p12-42他同様の記載箇所を含む】環境保全措置の内容が記載されているが、構造物の形式、デザイン、色彩はどういったものにするのか、具体的な例を挙げて記載いただけないか。（色彩については背景になじむ色彩かと推測するが、形式やデザインについて分らない）	
	207	◆（夜間照明による光害による）景観に対する対策はどのようになされますか。	207iについて 道路に設置する照明は、「光害対策ガイドライン」等を考慮し、漏れ光、障害光の発生度の低い照明機器を導入します。「光害対策ガイドライン」では各種対策の効果が示されており、事業予定者が事業実施段階において適切に検討していきます。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
景観	208	◆沿線住民への具体的な生活環境保全・補償措置について 高速道路の敷設による景観悪化、および不動産価値の減損は、住民にとって看過できない不利益です。これに対し、高度な遮音・遮光壁の設置、緑地帯による緩衝、あるいは個別家屋の防音・遮光改修支援など、実行性のある環境保全措置および不利益に対する適切な補償・配慮を審議の必須条件として検討して頂けるようお願い申し上げます。 (同意見計81件)	208について 景観については、「技術手法」を参考に適切に調査、予測、評価を実施しています。 景観に係る環境保全措置については、事業予定者が事業実施段階において、構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩を工夫することにより、極力、景観が損なわれないよう、検討していきます。
人と自然との触れ合い活動の場	209	◆触れ合いの活動の場は調査が不十分 調査地点として、山梨県区間は田園空間博物館フットパスが0m、清里フットパスが345m、ほたるの里秋葉公園221m、道の駅南清里534mなど、26地点、長野県区間は野辺山高原サイリング（ロングコース、ショートコース）・飯森山ハイキングコース0m、松原湖周遊コース54m、八ヶ岳ふれあい講演67m長湖54mと、路線に近接して、触れ合いの活動の場が多数存在していますp11. 14. 1-2～p11. 14. 1-3。 ところが、利用者数はまとめがなく、現地調査時にであった人数だけが調査個表に記載してあるだけで「人と自然との触れ合い活動の場」の調査としては不十分です。年間の利用者ぐらいは調べるべきでしょう。また、どんな交通機関でそこに到達したか、駐車場は便利かなども調べていません。 環境保全措置は、景観と同じ「構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」、「地形改変部（法面含む）の緑化」、のほかに、「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」を作用します。」p11. 14. 1-94です。色彩の検討、道路照明の検討はどのような方向で検討するのかを示さなければ、意見も出せません。	209について 人と自然との触れ合いの活動の場については、「技術手法」を参考に予測評価を行っており、環境影響を適切に把握しています。 また、「地形改変部（法面含む）の緑化」、「構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」などの環境保全措置の具体的な検討は、事業予定者が事業実施段階において、専門家の助言を得ながら、最新の技術指針等を踏まえて実施していきます。
文化財	210	◆文化財（埋蔵文化財）がない 文化財の調査地域として「調査地域は、指定文化財及び埋蔵文化財包蔵地の特性を踏まえ、～指定文化財の調査地点は、表11. 5. 1-1～表11. 5. 1-2及び図11. 5. 1-1に示すとおりです。埋蔵文化財の調査地点は、表4. 2. -30～表4. 2-31及び図4. 2-13に示すとおりです。」p11. 15. 1-1とありますが、埋蔵文化財の図表は見当たりません。この11章には、埋蔵文化財のことは触れていません。図表番号が違っていても、文化財のなかで埋蔵文化財を無視するような調査はしないものです。現に、方法書の文化財の状況で「周知の埋蔵文化財包蔵地が多数存在します。」p8-26とあるので、そのことは承知しているはずですが。なぜ、埋蔵文化財を調査しないのですか。	210～212について 埋蔵文化財の位置等については、準備書第4章（p. 4. 2. 7-19～28）の表4. 2-30～表4. 2-31及び図4. 2-13に記載のとおりです。 埋蔵文化財については、準備書第11章（p. 11. 15. 1-26）に記載のとおり、事業予定者が近接する工事に先立ち文化財保護法に基づき適切な措置を講じます。周知されていない埋蔵文化財等が確認された場合にも関係法令に基づき適切な措置を講じます。
	211	◆地域資産と憲法に基づく財産権の守護について 縄文遺跡群の保護は、SDGs目標15「陸の豊かさ」にも通じる課題です。住民の生存権（憲法第25条）や財産権（憲法第29条）を尊重し、地域の資産価値が損なわれないよう、具体的かつ持続可能な回避策について、審議会において、真摯な議論がなされることを節に願っております。私たちの暮らしの平穏が守られるよう、本意見書の内容を十分に汲み取った審議をお願い申し上げます。 (同意見計81件)	
	212	◆SDGsの理念に沿った環境保全と情報開示について SDGs目標11. 4（文化遺産の保護）および目標15（陸の豊かさ）の観点から、縄文遺跡群の保存と環境負荷の軽減を強く希望します。特に、供用後の環境変化に関する環境アセスメント（環境影響評価）の結果については、審議会における最終決定がなされる前に、広く住民に開示・説明されることを期待しております。 (同意見計13件)	
廃棄物等	213	◆廃棄物の積算根拠を 建設発生土の発生量（山梨県区間が掘削工事により約1, 771, 000m3、うち1, 761, 000m3を実施区域内で再利用。長野県区間で切土及びトンネル掘削で約4, 560, 000m3、うち2, 190, 000m3を実施区域内で再利用）。建設汚泥（山梨県区間約10. 500m3、長野県区間140, 000m3）p11. 16. 1-2、の積算根拠ぐらいは資料編に示してください。	213について 建設副産物の発生量については、最新の事業計画に基づき算出しています。 また、根拠資料については、概算数量であるため、記載していません。 建設副産物の発生量の詳細については、今後、事業予定者が事業実施段階で検討していきます。
	214	◆建設発生木材（山梨県区間約6, 000m3、長野県区間2, 7000m3）は、「森林の伐採工事等」により発生するとありますがp11. 16. 1-4、この積算根拠も資料編に示してください。 なお、環境省の通知（平成11年（1999年）11月10日衛産81号によれば「建設業に係る木くずであって工作物の新築、改築又は除去に伴って生じた廃棄物は産業廃棄物であるが、森林内において建設工事等に伴い生じる根株、伐採木及び末木枝条（以下「根株等」という）は、生育していたその場で適切に自然還元利用することなどにより、森林を保全することが従来から行われてきたところである。～当該根株等は廃棄物として規制する必要のないものである。」としているが、「森林の伐採工事等」を建設発生木材として捉えることに問題は無いのですか。	214について 建設発生木材の発生量については、最新の事業計画に基づき推計しています。 また、根拠資料については、概算数量であるため、記載していません。 建設発生木材の処理や再利用等の詳細については、今後、事業予定者が事業実施段階で検討していきます。
	215	◆廃棄物の再資源化率の目標は建設発生木材だけか 建設発生木材だけが「建設リサイクル推進計画2020（関東地方版）」に定められた再資源化率の目標値を上回るように再利用・再資源化に努めます。～現時点の事業実施区域周辺の中間処理施設の処理能力から。予想される発生量は適切に処理可能であると判断しています。」p11. 16. 1-4とありますが、建設発生土、建設汚泥、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊は、こうした目標はないのですか。	215について 準備書第11章（p. 11. 16. 1-5及びそれ以降の頁）に記載のとおり、建設発生土、建設汚泥、コンクリート塊やアスファルト・コンクリート塊についても、事業予定者が「建設リサイクル推進計画」に基づき、再資源化目標を掲げて取り組んでいきます。 また、建設発生土については、現場内での流用を最優先とし、他工事への供給などによる有効利用を推進することで、事業全体として資源の循環と廃棄物の削減に向けて取り組んでいきます。
	216	◆建設発生土の目標85%以上が、2024達成基準値（関東地域）80. 4%と極端に低く、山梨は71. 6%、長野は78. 3%と低いため、目標値を定めなかったと思われます。この目標値達成率をあげるよう、特に山梨県は努力してください。	216について 建設発生土についても準備書第11章（p. 11. 16. 1-5及びそれ以降の頁）に記載のとおり、事業予定者が「建設リサイクル推進計画」に基づき、再資源化率の目標値を上回るよう再利用・再資源化に努めていきます。 また、建設発生土については、現場内での流用を最優先とし、他工事への供給などによる有効利用を推進することで、事業全体として資源の循環と廃棄物の削減に向けて取り組んでいきます。
	217	◆コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊、建設発生木材は「現時点の事業実施区域周辺の中間処理施設の処理能力から。予想される発生量は適切に処理可能であると判断しています。」p11. 16. 1-4とありますが、事業実施区域周辺の中間処理施設（破碎処理機、焼却施設等）の処理能力を調査した形跡がありません。どのような根拠から判断したのですか。	217について 中間処理施設の処理能力については、行政上の資料を用いて確認を行っています。

2. 意見書の内容と都市計画決定権者の見解

環境要素	番号	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
廃棄物等	218	◆発生土が土壤汚染されている場合が多いことから、土壤調査を必ず実施してください。	218について 自然由来の重金属については、事業予定者が事業実施段階において、トンネル掘削に伴う発生土における自然由来の重金属の含有量を把握し、必要に応じて「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壤への対応マニュアル（2023年版）令和5年（2023年）3月」（建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壤への対応マニュアル改訂委員会）に準拠して、調査および環境保全措置を実施していきます。
温室効果ガス	219	◆地球温暖化対策の追加を中部横断道路の脱炭素化推進計画を 近年、地球温暖化の進行に伴い、世界中で異常高温や大雨、干ばつなど極端な気象現象が観測されるなど、気候変動の深刻さは年々増してきており、その対応は人類共通の喫緊の課題となっています。 我が国においても、令和2年（2020年）10月に「2050年カーボンニュートラル」が宣言され、それを契機に脱炭素社会の実現に向けた取組が急速に進み、令和7年（2025年）2月の地球温暖化対策計画で2035年度には平成25年度（2013年度）から60%削減することを目指しています。こうした状況の中で、「あいち地球温暖化防止戦略2030（改訂版）」で、「2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指す」という長期目標の下～2030年度を目標年度として、本県の温室効果ガス排出量を2013年度比で46%削減します。」という目標が定められました。 山梨県も令和5年（2023年）3月改定の地球温暖化対策実行計画で、平成25年度（2013年度）の発生量49,468tを2030年度には58%削減する計画です。この地球温暖化対策の目標達成にどの程度貢献できるのか、逆行するのかを準備書では検討してください。その際は、道路法の改正で追加された第1条の2（基本理念）「道路網の整備は…道路の脱炭素化の推進等により環境への低減には配慮」しつつ、第48条の67「道路管理者は、道路脱炭素化推進計画を定めることができる。」に基づき、道路管理者として道路脱炭素化推進計画を定めてください。	219～222について 本環境影響評価は、「環境影響評価法」及び「山梨県環境影響評価条例」、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。 温室効果ガスについては、対象道路事業では、大量のエネルギー消費を伴う施設計画がないことから、選定していません。 今後、準備書第3章（p.3.4～16）に記載のとおり、事業予定者が2050年カーボンニュートラルの実現に向けた、地球温暖化対策計画や、「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」（令和3年10月閣議決定）等の見直しの状況を踏まえつつ、道路交通政策全体の検討状況を注視し、必要に応じて本事業の計画に反映していきます。
	220	◆地球温暖化対策は、工事中だけではなく自動車運行も予測を p10.2-3環境影響評価の項目として選定しなかった環境要素とその選定理由として、「温室効果ガスについては、対象道路事業では、大量のエネルギー消費を伴う施設がないことから選定していません。」とありますが、道路建設のために、この地域の貴重な緑地をつぶすことが、温室効果ガスの吸収源減少に大きな影響を与えます。総延長40.4km×幅員20.5m≒82万haもの道路面積が追加され、森林・牧場・畑の伐採・消失が考えられます。これは、山梨県地球温暖化対策実行計画（令和5年（2023年）3月）森林吸収源の分野で「森林整備の実施面積」を6,124ha（平成30年度（2018年度））を7,300ha（令和11年度（2029年度））に増加させる計画にも反します。 また、道路走行による大気汚染（NO2,SPM,ばいじん）を予測・評価しながら、温室効果ガス（CO2）にふれないのは、技術手法に書いてないと言っても現状に追いついていません。温室効果ガス（CO2）について、工事中の建設機械稼働・森林等伐採による吸収源減少、供用時CO2排出について、予測・評価を行い、評価は、1.回避又は低減に係る評価、だけではなく、2.基準又は目標との整合性として「山梨県地球温暖化対策実行計画（改訂版）」の目標達成にどう影響するかをわかるようにしてください。	
	221	◆温室効果ガスの排出量の算出について 気候危機が叫ばれ、温暖化が加速しています。ここ南麓の真夏も20年前とは打って変わって、外に出るのが危険な日が続きます。その南麓をコンクリートを敷き詰めた高速道路が横断し、農地が削られ、森林が伐採されて温暖化はさらに進むことは確実です。 国土交通省は、昨年道路法を改正して、脱炭素推進計画をまとめています。また環境省も道路にける温室効果ガス排出量に関する環境影響評価ガイドラインを示しています。それにもかかわらず、このたびの準備書には言及がありません。 温室効果ガスの排出量の環境影響評価を求めます。全長40.0キロを通して、影響のある農地面積や森林伐採面積を明らかにして下さい。特に森林伐採は炭素の吸収源を失うことで温暖化が加速します。森林伐採の代償措置を求めます。脱炭素社会への取り組みは、国、自治体の責務です。このままの準備書を認めるわけにはいきません。	
	222	◆知事意見【全般的事項】7.方法書で選定しないこととした環境影響評価の項目について、方法書に基づく現地調査等によって、評価の必要性が生じた場合は、追加して評価を行うこと。 【意見】P.10.2-3、表10.2-2について：温室効果ガスを環境影響評価項目として非選定としていますが、事業者として極めて不適切な態度であると言わざるを得ません。I P C C第6次評価報告書が示すように地球温暖化は二酸化炭素の累積排出量とほぼ比例関係にあります。長期間にわたる多数の工事用車両の運行および建設機械の稼働による累積排出量は無視してよいレベルではありません。温室効果ガス排出量を算定し、排出量を低減する対策を明記してください。	