

(仮称) 葦崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・葦崎・清里幹線
(仮称) 佐久都市計画道路 1・4・1 号 南牧佐久線
環境影響評価方法書についての意見の概要

1. 住民意見募集の概要

- ・ 公告日 : 令和元年 8 月 1 日 (木)
- ・ 縦覧期間 : 令和元年 8 月 1 日 (木) から令和元年 9 月 2 日 (月)
- ・ 縦覧場所 : 長野県 建設部都市・まちづくり課
長野県 佐久建設事務所 関連事業課
佐久市 建設部 道路建設課
小海町 産業建設課
佐久穂町 建設課
川上村 産業建設課
南牧村 産業建設課
南相木村 振興課
北相木村 経済建設課
国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所 総務課
- ・ 意見募集期間 : 令和元年 8 月 1 日 (木) から令和元年 9 月 17 日 (火)
- ・ 意見提出先 : 縦覧場所と同じ
- ・ 意見書提出件数 : 40 件
- ・ 意見書の内訳 : 以下のとおり

項目	件数	意見書番号
1 事業計画	29	1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 38, 39
2 調査、予測・評価全般	6	10, 13, 14, 23, 34, 37
3 大気質	4	5, 8, 14, 24
4 騒音	4	5, 8, 14, 24
5 振動	2	5, 8
6 低周波音	2	5, 8
7 水質	0	
8 水象	6	12, 13, 14, 23, 24, 36
9 地形及び地質	1	24
10 日照障害、電波障害	0	
11 動物、植物、生態系	11	4, 12, 14, 15, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 28, 40
12 景観	4	14, 15, 24, 25
13 人と自然との触れ合いの活動の場	2	7, 14
14 文化財	1	14
15 廃棄物等	0	
16 その他	4	13, 14, 20, 39

※複数の項目を含む意見書については、それぞれで1件と数えた。

2. 意見の概要

	番号	意見の概要
事業計画	1	<p>土地が中部横断道によって分断されれば生活手段のみならず生活そのものが大きなダメージを受けることとなります。</p> <p>そこに住み生活を営んでいる住人に対し最大の配慮がなされるべき。野辺山開拓の初期から今日に至るまでの歩みにもう少し目を向けて欲しい。</p>
	2	<p>野辺山原一帯の農業振興地域及び山林の現況、並びに農業の実態を詳細かつ正確に調査・把握した上で、できる限り優良農地を確保していただきたい。</p> <p>高速自動車道の整備による大規模農業への影響をできる限り回避し、仮に優良農地を通過する場合であっても残された農地が効率的に使用できる形状にするなど、農地の保全と農業の振興に配慮したルート選定が必要。</p>
		<p>高速自動車道が建設されることによる影響を正確かつ詳細に予測・評価した上で、野辺山原一帯における集団的な優良農地の潰れ地が最小となり、かつ農地に残地が生じる場合にはその残地の形状にも配慮するなどして、当該地域における大規模な農業経営にできる限り支障が少ないルートに決定することを強く要望します。</p> <p>野辺山原一帯における冬季の気象状況を詳細かつ正確に調査・把握した上で、高速自動車道の凍結防止や雪の吹き溜まり対策等（道路構造を含む）について検討していただきたい。野辺山原一帯は、標高が高く極寒の時期が長いいため、路面凍結・雪の吹き溜まりによる事故防止対策が重要。塩化カルシウムの散布による農地への影響評価とともに、道路構造（ロードヒーティングやフードの設置など）について併せて検討する必要がある。</p>
	3	<p>改善もしくは経路変更の提案：南牧村南部の「ふれあい公園から国鉄最高地点に至る」国道 141 号線の沿線部について</p> <p>①日本有数の山岳景観の認識欠如：野辺山台地をベースに、縦に千数百米の峭壁、横に八ヶ岳主峰群の連続稜線が織り成す景観は、日本有数の優れた景観と考える、②清里の計画対比：当地域では、山間部を出て台地上に至ると、各観光施設や事業体が集中する国道 141 号線に沿って計画、③高速道導入に際し配慮すべき当地特有の環境汚染：自動車の騒音と星空の喪失が問題、④マーケティング面での八ヶ岳の重要性：高速道の設置によって観光客による小海線や 141 号線利用の激減が想定</p> <p>当野辺山台地に於いては環境保全を中心に地下式（トンネル）もしくは、堀割式（半地下）の工法に依ることを提案いたします。いずれにしても遮光および防音対策を施したものを切望します。</p> <p>但し高速道導入によるメリットが当地においても少なく、高速道は不要と考えます。</p>
5	<p>「配慮書の手続きを完了しました」とあるが、環境影響評価法第 3 条の 7 で「配慮書について関係する行政機関及び一般の環境の保全の見地からの意見を求めるように努めなければならない。」とされている。これを実施していないため、地元の切実な意見が全く反映されていない。</p>	

	番号	意見の概要
事業計画		配慮書（検討書）への意見がなかったわけではなく、従来から多くの指摘があった。
	5	”配慮書において複数の計画案の検討を行ってきました”として”3つの計画案における検討が実施されました”としているが、「環境影響評価法の規定による主務大臣が定めるべき指針等に関する基本的事項」で「位置等に関する複数案には、現実的である限り、当該事業を実施しない案を含めるよう努めるべき旨を、計画段階配慮事項等選定指針において定めるものとする」とされており、これに反した手法である。
		都市計画法第5条「一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を都市計画区域として指定するものとする。」とあり、対象地域が都市計画区域外なのは明らかである。都市計画法第11条「特に必要があるときは、当該都市計画区域外においても、これらの施設を定めることができる。」をどのように適用したかを明記すべきである。
		方法書で示された事業実施区域は、配慮書の段階の路線図の長野県側の幅員3kmを幅員1kmに狭めた程度で、全線が幅員1kmである。「対象事業実施区域」が幅1kmで曖昧なままでは、道路計画が自宅にかかるかどうか判断できず、意見も提出できない。どこに、どんな構造（高さ、深さ）なのかが不明のまま、調査、予測及び評価の手法を示されても、適切な意見は提出できない。路線位置と構造が確定した段階で、再度自治体や一般からの意見を募集する必要がある。
		対象道路事業に係る位置ごとの高さも深さも不明であり、これでは騒音、振動、日照障害、電波障害、地下水への影響のおそれのある地域が特定できないため、方法書としては成り立たない。位置ごとの道路構造もないため、都市計画決定の要件を満たさない不十分な事業内容である。方法書の次の段階の準備書は都市計画の案として扱われる。そのための調査方法を定める段階で、どこがどんな道路構造になるかを示して、関係者の意見を正しく把握すべきである。
		事業の目的及び内容を始め、方法書のどこにも縦断面図が無い。 平面図のかわりに1km幅が示されているのでまだ理解できるが、縦断面勾配が無いのは致命的な欠陥である。縦断面勾配は、大気・騒音の重要な予測条件にもなり、予測地点を決める時の大きな要件になるため、縦断面図で縦断面勾配を示すべきである。
		調査地域は“環境影響を受けるおそれがあると認められる地域”と、いずれも抽象的な調査地域を限定できない。 調査地点は“濃度変化があると考えられる箇所ごと、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所”など、非常に抽象的であるため、適切に把握できる場所がどこかをこの方法書で示し、関係者の意見を集約しなければならない。 また、調査箇所案は計画沿線1km幅に延長約5kmなどの楕円を調査箇所としており、これでは調査箇所とは言えないし、その部分の道路構造（高架なのかトンネルなのか）も不明なため、意見も出せない。

	番号	意見の概要
事業計画	6	<p>第1に説明会で配布されましたルート帯では、この通過する本線の最高地点付近の標高が問題点。この付近の冬期の気候は北海道並みで、風雪や夜間の冷え込みによるブラックアイスバーン化によって、高速通過車両のスリップ玉突き事故の発生から、通路閉鎖をしなければならない日が多く発生しやすい地帯である。トンネルでは降雪による雪かきやアイスバーン化の心配は少なく、非常時の陸路確保の確実性が高く成るはず。</p> <p>第2に、説明会でのルート帯では私有地の買収箇所が多く成る。トンネルでは地下を通すため、上部土地の買収は必要ありません。</p> <p>第3として問題と成る点に、野辺山宇宙電波観測所に電波障害、光害等観測環境の悪化をもたらす事です。</p>
		<p>平成23(2011)年には環境影響評価法第3条の7が追加改正され「配慮書について・・・一般の環境の保全の見地からの意見を求めるように努めなければならない。」とされている。この努力規定を無視したため、配慮書に対する意見は国土交通大臣だけであり、一般の人たちからの意見は全く記載されていない。</p>
	8	<p>“中部横断自動車道(長坂～八千穂間)の整備にあたっては、広域的な交通基盤にあたることから、円滑な都市活動を確保し良好な都市環境を保持するために必要な都市施設として都市計画に位置づけ”とあるが、特に必要な理由を明記できない以上、このように無法で、県に責任を押し付け、土地収用法を適用するための都市計画手続きはやめるべきである。</p>
		<p>方法書で示された事業実施区域は、全線が幅員1kmである。「対象事業実施区域」が幅1kmで曖昧なままで、路線位置不明のまま、どこがどんな構造かもわからないまま、調査、予測及び評価の手法を示されても、適切な意見は提出できない。路線位置と構造が確定した段階で、再度、自治体や一般からの意見を募集する必要がある。</p> <p>都市計画対象道路事業の規模等はあるが、騒音、振動、日照障害、電波障害、地下水への影響のおそれのある地域が特定できず、方法書としては成り立たない。位置ごとの道路構造も示さない事業は、都市計画決定の要件を満たしていない。調査方法を定める段階では、どこがどんな道路構造になるかを示して、関係者の意見を正しく把握すべきである。縦断面図で縦断面勾配を示すべきである。</p>

	番号	意見の概要
事業計画	9	<p>数点危惧されることを述べる。①農地に対してなんら考慮されていない、②冬場の強風による砂塵での交通障害の恐れがある、③落葉期の落ち葉によるスリップ事故、④冬季の降雪、凍結、⑤光害、⑥地盤が脆弱である。</p> <p>関連住民からの意見の集約は計画段階で十分な周知徹底を図って頂きたかった。</p>
	10	<p>2点の観点から、トンネル式にすべきと意見します。</p> <p>①気象条件を鑑みて、地上部分での降雪期の吹き溜り、八ヶ岳風による横なぐりの雪と雨、地吹雪にさらされ、路面凍結によるスリップ事故、融雪剤による環境への影響も心配</p> <p>②広範囲にわたり畑をつぶす事となり、耕作者の経済的・精神的負担が懸念される。</p>
	11	<p>野辺山は、原野を耕し開墾したと聞いている。何故、開墾したその土地を潰さなければならないのか。</p>
	13	<p>環境の保全の要素が限定的であり、南牧村の基幹産業の農業に与える影響の記載がない。農地について外せないと思慮する。</p> <p>環境保全の要素に農業環境を方法書に明記し調査研究する事を強く求める。</p> <p>夏秋季における高原野菜の一大産地である南牧村の農地を分断するルート案である。道路建設に必要と思われる面積、または耕作面積の減少による売り上げ減少についての検証もなされていない。集約された農地を分断するルートではなく影響の少ないルートを農家・住民と検討する事を求める。</p> <p>融雪剤の影響について、圃場に飛散した場合の影響について考察されたい。</p> <p>騒音、振動、低周波について、人間に対する影響について調査項目はあるが、家畜に対するものは見られない。影響について、酪農家・獣医師等専門家の意見を得ながら調査・検討を求める。</p>
	14	<p>計画段階評価によって示された配慮書、その後の3キロ帯から1キロ帯への絞り込みにおいても国と町村担当者だけの計画調整会議で決定されるという理不尽な手法は今でも納得できるものではありません。</p> <p>しかし、今まで早期実現を進めてきたものの一人として、今後の長野県の対応が、「地方自治の本旨」に沿って、計画が民主的に進められること、そして、事業者である国交省に対して主体性をもって意見し、住民のために尽力されることを期待します。</p> <p>ルート帯上には、優良農地がぎっしり詰まっています。農地へのコントロールポイントとしての配慮は、なされていません。私有農地を回避する新たなルート帯を想定し、この周辺の環境影響調査の実施を求めます。</p>

	番号	意見の概要
事業計画	14	<p>国道 141 号線では、春の嵐による砂ぼこり、冬の吹雪、豪雪、雪や乾いた泥の吹き溜まり、路面凍結、強風、濃霧、竜巻さらに鹿などの野生動物の横断などによって事故が発生し、または通行が困難になる時期及び地域が多数あります。現状を把握するため、通行障害となる事象の発生時間及びその継続時間、発生場所、障害除去の方法、それに要した時間、具体的被害状況、遭遇した運転手の事情聴取、地元民への聞き取り調査等、詳細に調査することを求めます。</p>
		<p>長野県としてきちんと住民の意見を聞き、国の素案にとらわれず、県として主体性をもって慎重審議し、より充実した方法書の決定及び都市計画の計画決定を行うことを強く求めます。</p>
	15	<p>除雪後の排水はどうなるのか？設備が繰り返す凍結にどの位耐えられるのか？</p>
		<p>近年の雨には驚かされます。データは十分に揃っているでしょうか？崖くずれ等もありますが、大型トラック走行時の何mもの水跳ねや、乾いてからの何十mにも及ぶ粉じんの浮遊が心配です。</p>
	16	<p>親の代から農業一筋で生活しているので、生活環境として集落と農地は必要不可欠である。高原野菜と酪農観光の村を高速道路で寸断しないよう強く要望する。詳細なルートを選定においては 1k 帯のなお西にルートの設定を住民は切に望んでいる。</p>
	17	<p>農地が高速道路によって分断されれば、風通し排水の悪化や粉塵による新たな病気の発生により野菜の品質が落ち反収は減ります。ルートやインターチェンジの場所は農地を避けて選定して下さい。</p>
	18	<p>中部横断道は国道 141 号の八ヶ岳寄りに並行して走るという計画がまず間違いである。昭和 50 年代、大石川支流の大嶽川で土石流が発生し、国道、県道、JR 小海線がストップ、半日以上交通が遮断された教訓が全く生かされていない。</p>
		<p>通過地点の地質調査だけでなく、地域全体の安全調査を実施すべきと考える。大月川から杣添川の間地質については、地質調査が必要と思料される。杣添川右岸には地沁り表示があり、調査すべき箇所である。</p>
		<p>高速交通が開通することにより、ストロー管現象により、人口の一層の減少が進行するのではないか。佐久南インター・八千穂高原インターに並行する国道 141 号沿いの小売業・飲食業等に、開通後どのような変化があったのか調査し、今後生かすべきである。</p>
20	<p>高速道路を作らず、この国道 141 号線を高速道路として併用してください。景観を壊さず、自然破壊を少しでもくいとめることが出来ると思います。</p>	
	<p>出された意見を技術委員会などで参考にして、長野県知事意見として国土交通省に働きかけてください。</p>	

	番号	意見の概要
事業計画	23	<p>野辺山原は八ヶ岳東麓の標高 1300m～1450mに位置するなだらかな火山灰台地であり、山麓に広がる国有林などの山林に育まれた豊富な水が、火山岩や火山灰を伝わって湧水となり噴出している箇所が多い。</p> <p>湧水地や騒音などの環境に関して、高速自動車道が建設されることによる影響を正確かつ詳細に予測・評価をした上で、野辺山原一帯の畑作農業及び酪農経営に支障がないルートに決定することを要望します。</p>
	24	<p>ルート原案および工法の決定にあたって、慎重に検討されること。野辺山原一帯については、景観・優良農地・公共施設・住民（別荘地含む）・過酷な気象風土による危険性、学術的研究活動への影響、動植物その他自然環境への影響などに充分配慮すること。</p>
	25	<p>計画ありき、結論ありきでの進め方をして来たことに、県・国に対する信頼を持ってない。アセス評価が本来の目的にかなうよう適正に行われるようにすること。</p>
	26	<p>今後の環境調査とその結果の評価が、大自然を壊さないことに資するように行われますよう希望いたします。</p> <p>本計画が生物相への打撃をいっそう推し進めることは、かねてから多くの人によって指摘されているところですが、未来に残す負の遺産を最小限にする施策を、ぜひお願いいたします。</p> <p>当地の山野草が、大きな開発が無い中ですら 40 年間にどのように失われていったのか。</p>
	27	<p>出来る限り農地を通さず、牧場（畜舎）から離れた場所を通してください。</p>
	29	<p>自然環境が大切なことは当然であるが、同時にそこで生きている住民の暮らしが守られるべきである。</p> <p>中部横断道の用地によってその農地が奪われることは、現在のような暮らしがなくなることを意味している。中部横断道の開通により都市部への交通網が充実したところで私たちの収入を生み出し、暮らしを作っている農地が奪われれば何の意味もない。</p> <p>この地域の農業と農家の実態を正確かつ詳細に調査し、特にルート帯にかかっている農地と耕作している生産者の生活を把握した上でルートを決定するべきである。</p>
	30	<p>大々的に必要性や状況を説明公表していただきたい。</p> <p>ルートの正式決定は住居からせめて 1k m以上離れるようにしていただきたい。</p> <p>工事が始まったら周辺住民に振動、騒音、塵埃、汚水など日常生活に悪影響がないようにしていただきたい。</p>
	31	<p>標高の高い所は、トンネルによる開通をして下さい。</p> <p>凍結・風害・冬期の凍結防止剤の大量散布による作物への影響等が防がれ、景観にも好ましい。</p>

	番号	意見の概要
事業計画	32	農村の変化（農地面積、農地の質、農業人口、後継者や住民の意識、生産性など）を追跡調査したものがあれば、その結果を深く考慮してルートを検討して下さるようお願いいたします。
	33	このルート案が決定した場合、この地域での産業である農業の優良地が減少し、若者の都会への流出が進み、過疎化・限界集落へ向かってさらに突き進むのではないかと思います。 人間の便利になるからというそのエゴを自然に押し付けていいのでしょうか。
	35	日本の高規格道路の中で最も標高が高いところを通過、標高差あることから縦断勾配のある道路となる、高原野菜等の畑としての土地利用が広く行われている、地下水及び湧水の利用が広く行われている、凍結防止剤や融雪剤が散布される可能性がある、以上のことから、供用後の凍結防止剤及び融雪剤の散布の影響を把握及び予測することが必要と考えられるので、準備書において記載されますよう要望。 融雪剤・凍結防止剤の散布及びその成分の地下水、湧水、河川、土壌、作物及び家屋等への影響調査が必要と思われます。
	38	1. 高原野菜の一大産地の当村に於いて農地は掛替えのない貴重な財産です。四車線道路による農地の潰れ地はどの位かどこが分断されるのか、どのような配慮がなされているのか全く不明です。 2. 農地森林の国土保全・環境保全機能の調査を求めます。 3. 農地の生産性や、将来生産額などの状況調査を求めます。 4. 八ヶ岳の噴火、大崩落などの史実に基づいての将来予測とその対応策、雨量・風力・気温・降雪等々の気象環境の調査、綿密な地質、地下水等の調査を求めます。
	39	高速道路は作らず、141号線を高速道路と併用してください。この地域の景観を損なわないためには、必要ではないでしょうか。 長野県の環境問題を扱う技術委員会でも、集まった意見を検討して知事意見として国交省に提出してください。
調査、予測・評価全般	10	野辺山は北海道をしのぐ寒冷地、地ふぶき、路面の凍結、濃霧ときびしい気象。評価項目に気象条件を追加し、年間を通した調査をすべき。
	13	現地調査の期間について、現地調査を実施する際に期間を定めて実施する計画であるが年間を通し実施されることを要望する。一定の期間のみの調査では判明しないと思慮する。年間を通じ、予定地内の定点・継続調査が必要。
	14	今までの住民から出された意見を再度整理し、それに沿ったあらゆる構造・工法を全ルート帯に当てはめて調査することを求めます。 南牧村の市場・板橋・野辺山地区について、全線地下式（トンネル）を想定し、調査することを求めます。

	番号	意見の概要
調査、 予測・ 評価全般	23	<p>板橋集落周辺は現状が静かな自然環境であるため、騒音や低周波等による影響が、現在と比較してどの程度悪化するのかわからない。</p> <p>騒音、低周波、光などによる環境への影響調査を行い、個々の酪農家の牛舎（乳牛）等に対して悪影響が及ばないことを確認していただきたい。</p>
	34	<p>高原野菜は、デリケートな作物で環境の変化により病気になったり、発育不全を起こしやすい。</p> <p>その結果、食味が悪くなったり、品質低下を容易に起こす。</p> <p>野辺山高原では畜産農家も多く、家畜や商品作物に関する環境アセスメントは、野菜や畜産物が、健全に生産される環境の保全を旨として別途調査、予測及び評価をしていただきたい。</p> <p>病原菌やウイルス、騒音、低周波及び光の影響は、1キロ帯を超える広範囲を調査対象としていただきたい。</p>
	37	<p>高原野菜の生産に適した環境で、野菜の生育環境が変化して野菜の発育に悪影響を及ぼすことが懸念される。</p> <ol style="list-style-type: none"> 環境要素の区分に関して、農地を単独の調査区分とする。 農地区分の調査項目として、①暗渠の分断による排水障害の影響、②工事の粉塵による発育不全、病原菌及び病原ウイルスの拡散の影響、③建築物の影による日照時間の影響、④盛土構造の場合、のり面から雑草の種の飛散や根の農地への侵食状況について、⑤農地への融雪剤の影響 農地区分の調査方法の決定、調査、予測、評価は、必ず複数の農業専門家が実施する。
大気質	5	<p>大気質の予測手法で“ブルーム・パフ式”を用いることになっているが、この予測式は「平坦地で風下に向かって連続して拡散される定常状態の汚染物質濃度の予測値を求めるのに適する。今回の中部横断道（長坂～八千穂）では八ヶ岳の山すそを通るため、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）及び堀割式（堀割構造）があり、とても「平坦地」の予測に用いる“ブルーム・パフ式”では対応できない。</p> <p>複雑な地形の道路計画では予測手法を3次元流体モデルなど最適な方法に変更すべき。</p>
		<p>建設機械及び工事車両の粉じん等について、参考となる指標である降下ばいじん量に係る参考値（10 t / km³ / 月）との整合が図られているかどうかを評価とあるが、これは、「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律」の第7条のスパイクタイヤの使用の禁止、第8条で罰則、を適用する第5条の地域指定要件であり、環境基準のように一般環境で適用するような性格のものではない。</p>

	番号	意見の概要
大気質	5	大気環境（二酸化窒素、浮遊粒子物質）土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）で、道路構造が変化するごとに区間を分割という以上、縦断断面からどの区間を高架、堀割、トンネルにするかわかるはずであり、その区間を示し、その内で、地域を代表する地点、影響を受けるおそれがある地点、保全すべき対象などを具体的に示すべきである。
	8	調査地域は”環境影響を受けるおそれがあると認められる地域”と、いずれも抽象的で調査地域を限定できない。 調査地点は大気環境の”濃度変化があると考えられる箇所ごと、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所”など抽象的であり、適切に把握できる場所がどこかを示さなければならない。これでは調査区域となり、意見も出せない。
		大気質の予測手法で“ブルーム・パフ式”を用いることになっているが、今回の中部横断道（長坂～八千穂）では八ヶ岳の山すそを通るため、道路構造は、盛土、切土、橋梁、トンネル、堀割と複雑であり、とても「平坦地」の予測に用いる“ブルーム・パフ式”では対応できない。このような複雑な地形の道路計画ではより最適な予測方法に変更すべきである。
	14	車の排気ガスなどによって、空気が暖められ、あるいは粉塵による空気汚染などが、ダイヤモンドダスト現象に影響が出ることも予想されます。調査を求めます。
	24	強風、降雪、地吹雪、砂嵐、凍結、濃霧など厳しい気象条件について調査項目に追加し、過去のデータ調査とともに、今後の調査事項とすること。
騒音	5	特例の環境基準について、広島高裁判決で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。
		建設機械の稼働に伴う騒音については“「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」、建設機械の稼働に伴う振動について“「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)に規定される特定建設作業の規制に関する基準、との整合が図られているかどうかを評価とあるが、この規制基準は事業者が必ず守るべきものであり、環境影響評価で約束するまでもないことである。これだけで良しとなれば、「法律を守ります」の一言で環境影響評価は必要なくなる。
		騒音・振動の場合は、距離による減衰効果が大きいため、遠くの発生源が敷地境界線に近い場合または最寄り住居側に近い時も予測時期とすべきである。 事業地全体での騒音発生量が最大の時が、敷地境界での騒音最大時にはならない例が多いので、注意が必要である。 また主要発生源の台数が少ないために予測対象時期から外れないように注意すべきである。 杭打機・削孔機も大きな騒音パワーレベル発生源として知られており、これらを対象に予測すべきである。

	番号	意見の概要
騒音	5	<p>騒音規制法の特定建設作業の規制基準は地上1.2mに限定しているわけではない。2階窓でも、高層ビルの6階でも騒音被害が無いように、敷地境界の全ての高さでの規制基準である。</p> <p>中部横断自動車道は4車線だから、20m離れると通常的环境基準が適用されることになることを明記すべきである。</p> <p>“なお、予測地点の高さは、地上1.2mとします。”と限定するのは矛盾している。工事車両の騒音も、供用時の道路騒音と同様に住居等の各階の平均的な高さとするべきである。大気環境（低周波音）についても同様に高さ別の予測をするべきである。</p>
	8	<p>道路交通騒音で、広島高裁判決で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。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、適正な評価方法に変更すべき。</p> <p>建設機械の稼働に伴う騒音・振動について、規制基準は事業者が必ず守るべきものであり、環境影響評価で約束するまでもないことである。これだけで良しとなれば、「法律を守ります」の一言で環境影響評価は必要なくなる。</p> <p>振動・騒音で、事業地全体での騒音発生量が最大の時が、敷地境界での騒音最大時にはならない例が多い。騒音・振動の場合は、距離による減衰効果が大きいため、遠くの発生源はあまり影響しない。大きな発生源が敷地境界線に近い場合または最寄り住居側に近い時も予測時期とすべきである。</p> <p>主要発生源の台数が少ないために予測対象時期から外れないように注意すべきである。</p>
		<p>大気環境（自動車の走行）で区間断面ごとの道路構造を示し、代表する点、影響を受ける地点、保全すべき対象などを具体的に示すべきである。</p> <p>騒音・建設機械の稼働で、法では、敷地境界線の全ての高さでの規制基準とされ、2階窓でも、高層ビルの6階でも規制基準遵守を求めている。</p> <p>同じ道路交通騒音の予測地点は“なお、予測地点の高さは、地上1.2mとします。”と限定するのは矛盾している。工事車両の騒音も、供用時の道路騒音と同様に住居等の各階の平均的な高さとするべきである。</p>
	14	<p>道路開通に伴う騒音（含む低周波）、及び工事に伴う工事車両、掘削、盛土作業などの重機による騒音、振動、粉塵など生じうる障害について、周辺に与える影響について詳細に調査することを求めます。</p>
	24	<p>「静寂」を誘致の核としている自然郷他にとって、24時間継続する「自動車の騒音」は、大きな経営阻害要素となる。野辺山原一帯の住宅、公共施設、宿泊施設および南牧村内別荘地を騒音調査地点とすること。</p>

	番号	意見の概要
振動	5	道路交通振動については、環境基準がないし、規制基準もないから、もっと緩やかな値でも要請限度で評価しようという姿勢は間違いである。少なくとも、人が振動を感じ始める値（振動感覚閾値 55 デシベル）以下の値とすべきである。
	8	道路交通振動で“「道路交通振動の限度」との整合が図られているかどうかを評価します。”とあるが、環境基準もなく、規制基準もないから、もっと緩やかな値だが要請限度で評価するという姿勢は間違いである。少なくとも、人が振動を感じ始める値（振動感覚閾値 55 デシベル）以下の値とすべき。
低周波音	5	低周波音の評価の手法が“参考値との整合性の検討”として“・一般環境中に存在する低周波音圧レベル、・ I S O 7196 に規定された G 特性低周波音圧レベル”とでは不十分。 「低周波音問題対応の手引書」（平成 16 年 6 月、環境省）には、「心身に係る苦情に関する参照値」とともに、「物的苦情に関する参照値」も記載されており、苦情の発生の可能性を評価するための参照値として十分耐えうるものである。
	8	「低周波音問題対応の手引書」（平成 16 年 6 月、環境省）には、「心身に係る苦情に関する参照値」とともに、「物的苦情に関する参照値」も記載されており、これを用いるべきである。苦情の発生の可能性を評価するための参照値として十分耐えうるものである。
水象	12	野辺山原では至る処に湧水源があり作物を優位に作らせ、地域の農業を成立させている。道路地表面の位置、無慮な排水網の害、あるいは水脈の寸断、周囲への浸透の必要など、考えるべき観点は多い。 トンネル級の掘削は水系を寸断する恐れがある。大掛かりな護岸工事を必要とし河川環境を大変化させるような架橋を取り入れないでほしい。
	13	自然環境への影響、影響範囲の設定について見直しを求める。水質、水象、地形及び地質について、1 キロ帯を中心に狭い範囲での調査（案）であり下流域への影響を考慮してはいない。
	14	湧水についての調査は示されているが、深井戸が多数掘られています。すべての井戸の数や位置を確認し、その影響について調査することを求めます。
	23	数多くの湧水地が確認されている。湧水地の調査を行い、その水脈を明らかにすることにより、高速自動車道の建設によって湧水源をはじめ農地への影響がないことを確認していただきたい。
	24	地下水を農業用および飲料水用に使用している地域および、野辺山原一帯を調査地点とし、地下水脈への影響を調査すること。
	36	春のクレソンが美しい水の中で育っています。高速道路予定地が八ヶ岳のふもtoになると湧き水の事が心配です。水が枯れない様をお願いしたいです。1 キロのルート帯の西側に道路を通し、生活環境を守って下さい。

	番号	意見の概要
地形及び地質	24	地形および地質について、野辺山原全体を調査地域とし、地下（トンネル）工法の可否判断の参考とすること。
動物、植物、生態系	4	<p>計画地及びその周辺には、私たちの地域のみならず、我が国の宝ともいふべき貴重な植物が点在しています。この地域の自然環境を宝物として未来へ受け継いでいくために、この道路建設が環境に悪影響を及ぼさないものであることを望みます。より広範囲に渡って起こる環境への影響を予測でき、具体的な施策に繋がられる評価項目を取り入れることが不可欠と考える。</p> <p>ルート帯周辺で確認されている希少植物があるので、主なものをここに記すこととします。サクラソウ、ミズチドリ、・ベニバナヤマシャクヤク、ハナヒョウタンボクの群落、フナバラソウ。</p> <p>希少種と言われる植物は環境の変化に敏感なものが多く、日照、風向、風力、温度、水環境などに大きく影響を受けます。とりわけ植物生育の要ともいふべき水環境の変化は計画道路周辺のみならず、広い広範囲に渡って環境変化をもたらす可能性が高くなります。この道路計画周辺は畑地が多く、これらの自生地は植生図、地形図等では予測のつかないものもあるかと思えます。この地域の希少種、引いては生態系を将来に繋げていくために、過去の文献や既存の情報にとらわれない詳細な現地調査と、より広範囲の環境に配慮した環境影響評価が行われることを希望します。</p>
	12	<p>ハンノキの自然植生は、護岸工事などで湿地条件をなくせば消滅する。</p> <p>森林ではフクロウが多く見られ、オオタカの営巣であることも知られていることから、野鳥などの生態に対しても、最大限の環境維持がされることを求める。</p>

	番号	意見の概要
動物、植物、生態系	14	<p>筑波大学の演習林の分断は、そこに生息する動植物への影響が大きく、その実態について調査することを求めます。</p> <p>野辺山原地区には、鳥類を研究する専門家があり、意見や提案を積極的に聴取することを求めます。</p> <p>ノスリ、チョウゲンボウなど、野鳥の生態の調査を求めます。</p> <p>特別天然記念物のヤマネ、カモシカの詳細な生態調査を求めます。</p> <p>テン、オコジョ、キツネの生態の詳細な調査を求めます。</p> <p>アサギマダラやその種が好むものも含めて生態の詳細に調査を求めます。</p> <p>ミヤマシロチョウなど、貴重な蝶の生息について調査を求めます。</p> <p>キシヤヤスデの専門家などの意見を聞き、その実態調査を求めます。</p> <p>カンタンの高冷地での生態観測と、カンタンに与える影響調査を求めます。</p> <p>二ホンミツバチの生態観測と、カンタンに与える影響調査を求めます。</p> <p>タルマイスゲの調査を求めます。</p> <p>ハシバミやアオナシ（ヤマナシ）、ヤエガワカンバやズミ（コナシ）の群生など、詳細な生息調査を求めます。</p> <p>天然のイワナやカジカに与える影響も調査対象にすることを求めます。</p> <p>動植物の調査は、ルート帯から100mや250mといった狭い範囲にとどまらず、より広範囲に実施することを強く求めます。</p>
		<p>新設道路によって、生態系が破壊あるいは分断される恐れがあり、その可能性も含め、動物の種ごとより広範囲にわたり詳細な調査を求めます。</p>
	15	<p>国道に於いても、鹿との接触や猿の横断がありました。どのように防ぎますか？日々の自然との触れ合いが喜びです。建設後の問題についても、対応をお願いいたします。</p>
	18	<p>寒冷期の植生が残る貴重な場所であるとのこと。</p> <p>南牧村誌の植生調査でも、数々の貴重種が示されているが、その記載もまだ不十分。本計画の1km帯に生育するハナヒョウタンボク（絶滅危惧Ⅱ類）の記述はない。記載されているものも含め、綿密な調査をしなければならない。</p>
19	<p>道路のために、どれくらいの自然が破壊され動物や植物（生物）が消えていくことになるでしょう。道路を造られるのであれば、せめて数の減っているものの保護を真剣にやってほしい。わかっているものをお伝えします。ハナヒョウタンボク、マルバウマノスズクサ、ユクノキ、蛍の生息地、水源地。</p> <p>どうぞ、大切なものがきえてしまうことのないよう、しっかり検討をお願いいたします。</p>	

	番号	意見の概要
動物、植物、生態系		<p>八ヶ岳山麓地域には冷温帯特有の貴重な生物種が数多く生息する地域となっている。環境条件の変化が起こった場合には、個体数の減少あるいは地域絶滅となる可能性が高い。一部の動植物が失われることによって生物同士のつながり（食物連鎖や物質循環）の輪が切れてしまう可能性がある。外来種が侵入することも考えられ、農作物の被害等にもつながる危険性がある。道路建設に伴い生態系に与える影響については、十分かつ慎重に調査する必要があると考える。</p>
	21	<p>哺乳類から昆虫まで冷温帯特有の貴重な生物が生息している。生態系を支える大きな役割を担っている土壌中にも、冷温帯特有の生物相が広がっている。例えば、その一例として、土壌動物・多足類のヤスデの一種“キシヤヤスデ”があげられる。世界的にも極めて珍しい生活史を持つ種として海外の研究者も注目する生物である。</p> <p>森林の養分循環に貢献している動物が地域から失われることは、地域の自然や生態系全体のバランスを崩すことにもなりかねない。環境影響評価を行う際には、地上部の主な動物や植物だけでなく、道路建設予定地における土壌生物相の実態把握や影響の有無について、土壌生態系を考慮した調査を行うことをお願いしたい。</p>
	22	<p>「土地利用（住宅地、集落、別荘地、農地）への配慮、自然環境（貴重な動植物の生息地、湧水群）や景観に配慮」とあるが、決定された1kmルート帯の選定された考え方には、貴重な野辺山原の自然には配慮されているとは書かれていません。1kmルート帯に固執せず、柔軟な発想と地元住民の意見を聞いてより良いルート選定を強く求めます。</p>
	24	<p>コミミズクの越冬飛来地域となっている最高地点、筑波大学演習林などを調査地点とし、越冬飛来への影響について検討すること。</p> <p>サクラソウ群落、タルマイスゲ自生地などの貴重な植物群落があり、調査項目とすること。</p>
	25	<p>専門家等による技術的助言とあるが、動物、植物、生態系の項目は、どのような専門家の助言なのか。</p> <p>野辺山原には、全国的にも珍しいコミミズクが昼間に狩をする場所があり、県内外から、多数の人が野鳥観察に訪れる。研究者やバードウォッチャーなどの意見を聴くこと。</p> <p>自然環境の相互影響について、資料によるだけでなく、生態系への影響を幅広く実態調査すること。</p>
	28	<p>モウセンゴケの生えている湿地帯等、重要な植物群落の八ヶ岳東麓の湿原群に当たる。ここを避けて1km帯の西側をルートの設定をするように要望する。貴重な湿原群をアセスで調査し、十分に配慮すること。</p>
	40	<p>八ヶ岳演習林は生物多様性保全上も重要な森林です。</p> <p>八ヶ岳演習林を含む周辺の森林に大きな影響を与えることのないように十分な調査をしていただき、将来にわたって八ヶ岳周辺の森林の生態系及び生物多様性が十分に保全されるように強く要望いたします。</p>

	番号	意見の概要
景観	14	南牧村の展望地は、ルート帯の周辺3キロ巾の中に位置するところとそれから外れるところがあると思います。3キロ巾から外れる展望地も調査の対象として実施することを求めます。
	15	八ヶ岳全体が眺望景観です。損なわない道路作りをお願いします。
	24	主要な眺望点および眺望景観には、獅子岩、飯盛山、最高地点などがある。調査にあたっては、ヒアリングではなく現地踏査とし、眺望の利く天候の良い日に実施するよう要望する。調査地点に、板橋のふれあい公園、野辺山駅周辺を追加すること。
	25	<p>専門家等による技術的助言とあるが、景観の項目は、どのような専門家の助言なのか。主要な眺望を、どのような観点から選んだのか。</p> <p>八ヶ岳を有する、雄大で素晴らしい景観は、自然、牧場、農地、民家など含め、村の人々の原風景として子どもたちにも引き継ぐべき貴重な財産である。関係する幅広い層からの、景観全体の意見を聞き、それらが十分反映されたものとする事。</p>
人と自然との触れ合い活動	7	野辺山の牧場は、主要な人と自然との触れ合いの活動の場になっている。高速道路のルート設定は十分は距離をとること。また、景観計画を現実に即し、将来の村に禍根を残さないよう配慮すること。
	14	<p>南牧村は日本三選星名所の一つに指定され、人と豊かなふれあいの項目に該当する。詳細な調査を求めます。</p> <p>星の観測に適した一帯に与える高速道路の街灯による光害について調査することを求めます。</p>
文化財	14	野辺山原は、日本で最初に細石器が発見された場所です。地元にも遺跡に詳しいまた興味を持つ住民の方もいますので、調査は専門家の意見にとどまらず、地元民への聞き取り調査等の実施を求めます。
その他	13	宇宙電波観測への影響について触れられてはいない。自動車のミリ波レーダーの影響範囲の検証をされたし。
	14	国立天文台野辺山宇宙電波観測所の直径45mの電波望遠鏡、この観測に支障をきたす可能性について、詳細な調査を求めます。
		融雪剤を大量にまかなければならないが、現在使用している国道及び幹線道路への融雪剤の散布状況と、周辺土壌への残留及び周辺の畑等への影響についての調査を求めます。
		平面図だけでは道路の高低すらほとんど分かりません。縦断図を作成し再度説明会を実施し、住民等の意見を求めることを要求します。
		具体的に項目別、分野別に誰の意見を聞いたのか明記すべきです。意見を聞いたとする専門家の公表を求めます。
	20	出された意見はすべて公表してください。
39	出された意見はすべて公表してください。	