

表 8-1 (88) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (項目、並びに調査、予測及び評価全般)	225 続き	<p>建設前と後の詳細な放射線調査が絶対必要です。 そしてその事前調査結果も含めて住民や農業生産者に盛り土のことを説明し、了解を得ないと工事を進めることはできないと思います。 美しい八ヶ岳南麓を横切り幅 51 メートル範囲に盛り土をして北杜市の豊かな自然森を壊したくさんの小さな命植物たちを下敷きにして水脈を分断し獣道を分断し高速道路を通する必要が本当にあるのでしょうか？ その工事中、周囲の自然環境住民の生活への影響はどうか？ よく調査してもう一度ご考察をお願いします。 またもし工事をするなら自然や生き物たちに対して最小限の犠牲で済むようにしてまた自然環境を復活させる事。 そして放射能値を絶対に絶対にあげないように調査徹底してお願いします。</p>	前頁と同じです。
	226	<p>環境保全に対する意見 私は星見里と呼ばれる、天の川が肉眼で眺められる北杜市の空に惹かれて移住いたしました。 夜は街灯も最小限で圧倒的な大自然に抱かれて、暗闇の中で営まれる野生の営みや目にも見えない生物たちの手助けにより生かさせていると感じられております。 八ヶ岳にたくさんの方が来てくれるのは、そうした自然の営みの恩恵であり、多少不便であってもそうした体験をしたくて来られる方も多いと感じております。 新しい道により、新たな喜びを生むこともあるだろうとは重々承知しておりますが、それでも一度失ってしまった自然の連鎖を元に戻すことはきわめて難しいと思われまます。今一度何を優先にすべきなのか、バランスポイントを考えながら調査を進め対策をどのように考えているのか教えて欲しいと思います。 私が心配しておりますのは、環境省のホームページにも掲載されております、光害についてです。 https://www.env.go.jp/air/life/hoshizorakansatsu/observe-5.html 私は専門家ではありませんが、夜の街灯が増えただけでも自然の体系が変わるそうです。蛾による夜間受粉や、光合成などで発生増加する藻の問題や、普段の生活では気がつかないような小さなところから枝葉が広がり自然が変化してしまいます。またそれにより農作物への影響も多いと聞きます。 我が家も農作物を生産しておりますのでそちら心配しております。 それに光害、汚染によって星空が見えにくくなることは星見里をうたう北杜市には痛手でしかありません。たとえ都心より多少多めに星が見えたとしても、粉塵や振動、騒音とともに見る星空は、星降る音や、虫や動物の鳴き声に耳をそばだてながら見るそれとは断然質の落ちるものです。今予定されている道路建設による光害に対してどのような見通しで、何を基準に建設OK を出せるのか、対策はどのようになっているのか、対策の効果も含め明確にデータと専門家の意見によりご開示ください。よろしく申し上げます。</p>	
	227	<p>環境影響評価方法書 環境影響評価項目について 環境影響評価項に「光害」がありません。</p>	

表 8-1 (89) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (項目、並びに調査、予測及び評価全般)	227 続き	<p>北杜市は星見里としても有名な地域です、私たちもそれが目的で移住してきました。</p> <p>グラウンドの照明や家の明かりは時間がたてば消えて空の暗さが戻りますが、インターや信号機が出来ることで、空の暗さは変わってしまいます。知人も家のそばに信号機が出来てしまったら、明るさが違うと嘆いています。その「光害」の環境影響評価を考えないで、事業を進めないでください。環境影響評価項目について「光害」を追加したら、どのように検討するのか説明をお願いします。</p> <p>以上2点について意見と回答を求めます。よろしくご検討くださいようお願い申し上げます。</p>	前頁と同じです。
	228	<p>5-7~11 その他の大気に係る環境の状況について</p> <p>②建設による森林伐採及び森林面積消失等の予測等を精査し、多角的に自然や地域・生活の保全等への影響を予測・調査・評価をすることを求めます。</p> <p>北杜市八ヶ岳南麓での高速道路建設計画による懸念について</p> <p>一地域分断と行政区・組の消失について</p> <p>本件建設計画は長坂大八田を起点とした長野県境までの 20km に亘る全線新設高速道路建設計画である。今後、環境影響評価の過程で幅が絞られてこまられるものと考えられるが、八ヶ岳南麓を東西に横断する建設計画はその地域の集落、行政区を分断し組をも消失させることが容易に考えられる。地域のつながりは壊され、人口減少・高齢化の事態に今後不可欠な地域連携力の低下を懸念している。今こそ地域力の強化、と地域連携力の再構築が喫緊の課題となっている時に、高速道路建設により広範な地域が分断・消失することについては何とかくいどめなければならない時である。仮に高速道路建設が強行された場合に地域分断と消失の範囲等についての予測・調査・評価を求めます。</p> <p>北杜市八ヶ岳南麓での高速道路建設計画による懸念について</p> <p>一高速道路建設計画が山梨県、北杜市の人口減少・高齢化を加速する懸念</p> <p>山梨県、北杜市は NPO 法人と連携し移住促進を重要政策として進めている。ここ何年か移住者が減り始めているとの情報が流れている。八ヶ岳への移住リスクとして高速道路建設計画地であること、地上型太陽光発電の乱立問題等々が大きな移住を決めかねる要因となっている。こうした移住促進政策等への影響についても予測・調査・評価することを求めます。</p> <p>北杜市八ヶ岳南麓での高速道路建設計画による懸念について</p> <p>一八ヶ岳南麓の地上型太陽光発電設備 (国民契約) への対応</p> <p>地上型太陽光発電設備の乱立により住民や移住者が被害をこうむり、裁判になっている事案も起きている事態である。太陽光発電設備の事業者も高速道路建設により不利益が生ずることは容易に予測が出来る。山梨県、国交省は実態把握しているのか、どのようにこの問題を解決するのか説明を求め、こうした事案を含めた複合的環境への影響を調査・評価することを求めます。</p> <p>森林が消失することによっての気候への影響、温暖化への影響等について予測・調査・評価を求めます。</p>	

表 8-1 (90) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (項目、並びに調査、予測及び評価全般)	229	汚染土の影響について政府は、除染作業で取り除いた汚染土を福島第一原発周辺の中間貯蔵施設と名付けた場所に運び入れた後に県外に処分する、としています。1kg あたり 8000Bq(ベクレル)以下の汚染土を全国の道路や農地造成などの公共事業に再利用する計画を進めている、といった報道がありました。仮にそのような汚染土を道路建設で使用するとした場合、そこに息づく動植物への影響は全くないのでしょうか。放射能の影響は一過性のもではなく、継続的、長期的に続く問題です。そうした超長期的な視点での検証を求めるのと同時に、その検証結果の公表を求めます。	前頁と同じです。
	230	私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。 北杜市中部横断自動車道を見据えた北杜市まちづくりビジョン【道路プラン】について 北杜市では2013年から「北杜市中部横断自動車道活用検討委員会」を開催し、2015年に「中部横断自動車道を見据えた北杜市まちづくりビジョン【道路プラン】」を発表しました。その中の「4-4 道路計画の検討にあたって配慮が必要な地域資源」として「環境・景観」「くらし」「地域活性化・観光」を取り上げ、道路建設に伴う環境影響評価の調査で考慮すべき諸点を指摘しています。 今回の都市計画道路建設にあたっては、北杜市の「道路プラン」を尊重した環境影響評価の調査を行うよう求めます。 添付書：中部横断自動車道を見据えた北杜市まちづくりビジョン【道路プラン】	
	231	北杜市は、自然がすばらしいと評価を得ています。 反面、山梨県では人口流出が著しいことも現実で、北杜市もその傾向が懸念されます。自然環境と人間の調和も勿論、大切なことでもあります。 本計画の厳格な環境評価を実施・検証し、可となれば今後地方にとって、観光・産業・文化等に大きく発展できることが期待できると思います。地方の活性化策に繋がるとも思います。	
	232	道路の維持管理について、安全な通行の為融雪剤の使用が見られるが、当区間は凍結が懸念される事から通常より多い融雪剤散布が予想される為、富士川千曲川の源流として道路から河川へ流出した場合を想定した水質への影響評価をお願いしたい。	
	233	地域特性に配慮した方法書となっていますので調査よろしくお願いします。	

表 8-1 (91) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (大気質・調査項目等)	234	<p>私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また空気や水のおいしさ、豊かな緑と様々な生き物に囲まれた生活環境の恵みを受けて暮らしているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。</p> <p>しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。</p> <p>大気質調査について 方法書では大気質の調査項目として、「工事の実施及び供用後の自動車の走行に係る二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響」を調べることを選定していますが、これでは全く不十分です。八ヶ岳南麓には季節を問わず中国大陸から偏西風に乗って黄砂が飛来し、自動車などがそれにより黄色い粉をかぶったようになることがしばしばあります。中国大陸からの黄砂には、北京市はじめ中国各地で問題となっているPM2.5が含まれていることは周知の事実です。</p> <p>韮崎都市計画道路1・4・1号 双葉・韮崎・清里幹線の建設により、風向、風量に影響が出ることが予想されます。それ故、この都市計画道路建設により、PM2.5の濃度がどのように変化し、人体に影響するのか大変危惧されます。したがって、PM2.5の濃度の調査を大気質調査の項目に加えることを求めます。実際に調査を行う場合には、計画路線の長坂から長野県の県境まで、住民が住んでいるすべての地点で調査を行ってください。</p>	<p>大気質に係る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は、準備書 p. 11. 1. 1-1以降、p. 11. 1. 2-1以降、p. 11. 1. 3-1以降、p. 11. 1. 4-1以降、p. 11. 1. 5-1以降に記載しました。</p> <p>大気質に係る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は、「国土交通省令」「山梨県環境影響評価等技術指針」「長野県環境影響評価技術指針」及び「道路環境影響評価の技術手法 平成24年度版 (国土技術政策総合研究所) (以下、「技術手法」という。)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、計画段階環境配慮書の内容も反映・継承して設定しました。</p> <p>予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、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。</p>
	235	<p>大気質の調査項目についてオキシダント 都市計画道路の建設予定地である八ヶ岳南麓地域は、標高が500mから1300mにまたがる中山間地です。従って、この地域の紫外線の量は平地と比べて格段に強いものがあり、天気予報でも紫外線の強い地域として、警戒が呼び掛けられることがたびたびです。環境基準では光化学オキシダントについて設定されています。光化学オキシダントは、工場や自動車などから排出される窒素酸化物、炭化水素類等の一次汚染物質が太陽の紫外線を受けて光化学反応を起こすことで生成される物質です。その結果、その濃度が高くなった場合、人の目や呼吸器等の粘膜を刺激するなどの被害が起こることがあります。</p> <p>八ヶ岳南麓には、身体が環境に敏感に反応するため都市の汚れた空気や環境の中で生活を続けることが困難で、それを避けるため大気や化学物質の影響の極めて少ないこの地に移住して生活している人が多くいます。大気のはんのわずかな変化も、私を含め、この地で生活している人には大きな影響を与えることをご理解ください。それ故、高速道路建設による大気への影響は、単に環境基準を超えないということだけでは決定的に不十分で、そこに暮らす人々が生活を継続していくことができるかどうか、人が生きていくことができるかどうか基準とならなければならないと思います。</p> <p>オキシダントの濃度はその大きな評価基準ですので、建設ルート沿線にある住居すべてでこの濃度の調査を行い、高速道路が建設されるとどのように変化するのか予測を出すことを求めます。</p>	<p>なお、微小粒子状物質 (PM2.5) については、「技術手法」において、「中央環境審議会答申によると、その発生源は多岐にわたり大気中の挙動も複雑であることから、当面、科学的知見の集積が必要であるといわれています。また、全国的な大気環境監視結果によれば、都市域の一般的な場での濃度と沿道周辺での濃度は、ほぼ同値となっています。これらの状況から、道路事業の環境影響評価において微小粒子状物質を予測することの必要性は、現時点では低いものと考えられる。」とされており、PM2.5は環境影響評価の対象とはしていません。</p> <p>(次頁へ続く)</p>

表 8-1 (92) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (大気質・調査項目等)	235 続き	<p>一酸化炭素 また同様に、自動車の燃料の不完全燃焼により発生する一酸化炭素も調査項目に加えることを求めます。一酸化炭素は、血液中のヘモグロビンと結合しやすいため、人体に大きな影響を与える気体です。特に登り坂ではトラックなどの大型車が黒煙を出して登って行くのをよく目にしますが、この時にも燃料の不完全燃焼を起こしているのではないかと想像しています。予定されるルートでは、平均勾配が6%の地点が3か所、述べ5.5 km と全長の4分の1を占めることが予想されるので、一酸化炭素の濃度の変化の調査は必須であると思います。従って、一酸化炭素の濃度、その変化の予測の調査を、高速道路建設予定地沿線に住宅のある地点で調査することを求めます。</p>	<p>(前頁から続く) 一酸化炭素、二酸化硫黄については、「技術手法」において、「対象道路事業実施区域及びその周辺における一酸化炭素 (又は二酸化硫黄) の現況濃度が比較的高い場合に項目の選定を行う。」とされており、本事業の対象道路事業実施区域及びその周辺における一酸化炭素及び二酸化硫黄の現況濃度が環境基準よりも十分に下回っていることから、環境影響評価の対象とはしていません。</p> <p>光化学オキシダントについては、環境省によると「光化学大気汚染については、汚染メカニズムなど未解明な部分も多い」とされており、光化学オキシダントは環境影響評価の対象とはしていません。</p> <p>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はないことから、環境影響評価の対象とはしていません。</p> <p>スターウォッチングサイトに対する影響については、「人と自然との触れ合いの活動の場」の項目において、環境影響評価を行いました。準備書 p. 11. 14. 1-55 以降を参照ください。</p> <p>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、配意し、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。</p>
	236	<p>大気質—二酸化硫黄 都市計画道路の環境影響評価の方法書では、高速道路建設に伴って引き起こされる大気質への影響を調査することが記載されています。しかし二酸化硫黄の調査に関しては何も記載されていません。</p> <p>二酸化硫黄は、自動車から排出される排気ガス中に含まれ、呼吸器疾患の原因物質の一つとして、環境基準が設定されています。最近では排気ガスからの除去装置の普及により一定程度の減少が見られますが、それでも国交省が主張している高速道路建設による自動車通行量の増加により八ヶ岳南麓の清涼な空気に対してどの程度の影響が出るのか懸念されます。</p> <p>従って、建設予定ルート帯に沿った二酸化硫黄の濃度の測定と、高速道路が建設された場合にそれがどう変化するか住民がその値を確認できるように予測を行うことを求めます。</p>	
	237	<p>小生、他自治体に籍がありますが、北杜市に別宅が有り今すんでいます。北杜市の自然の豊かさに魅せられて移住しました。大泉町西井出地先にあり、高速道路がもろに通過します。今までの経過を注視してきました。なんとと言っても、大気汚染、騒音、振動が心配です。高速の有害ガスが拡散してくるはずですが、影響については殆ど発表されていません。</p>	
	238	<p>私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。</p> <p>大気質について 高速道路建設を予定している八ヶ岳南麓地域ではたびたび竜巻が発生し、家屋、施設に被害をもたらしています。竜巻により、家屋の屋根の一部が飛ばされるという被害も報告されています。この地に高速道路を建設することにより、空気の流れが大きく変化することが予測され、竜巻の発生、その進行方向やスピードにも影響することを懸念しています。具体的には、私の住居はこれまで竜巻の被害には遭わなかったのですが、高速道路の建設により、竜巻の発生個所やその大きさが変化して私の住居の方向に竜巻が進んでくることを心配しています。</p>	

表 8-1 (93) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (大気質・調査項目等)	238 続き	したがって、八ヶ岳南麓におけるこれまでの竜巻の発生状況とその大きさ、進行方向、スピードなどの調査と、高速道路建設によりそれにどのような影響を与えることになるのか予測することを求めます。	前頁と同じです。
	239	大気質について 八ヶ岳南麓は、その地形から雷雲が多く発生し、大雨や落雷による被害が起きています。雷はこの地域の電柱に落ちることが多く、それによる停電がたびたび起きて住民の生活に大きな影響を与えています。雷雲は八ヶ岳から明野の茅ヶ岳方向に移動しながら大雨と落雷をもたらすケースが多くみられます。この地に高速道路を建設することにより、これら雷雲の発生がどのように変化するのか懸念されます。それ故、八ヶ岳南麓におけるこれまでの雷雲の発生状況とその進行方向を調査することを求めます。そしてさらに、高速道路建設によりそれがどのような影響を受け (例えば雷雲の発生回数の増加、進行方法の変化など)、この地に暮らす住民に与える雷の被害の変化の予測を求めます。	
	240	私は、八ヶ岳南麓に高速道路を建設することで、地域に色々な悪影響が出ることを心配しています。 北杜市高根町に住んでいますが、近くに高速道路が出来ると、一日中自動車の騒音と排気ガスによる大気汚染に悩まされることになるのではないかと大変心配しています。また、工事期間中も同様です。	
	241	大気について 調査項目 : SO _x (SO ₂)、NO _x (NO ₂)、CO、SPM の全項目を調査する必要がある。 SPM について 10 ミクロン粒子はもちろんのこと人体により影響の大きい SPM _{2.5} (2.5 ミクロン) についてより重点的に調査すること。	
	242	大気質調査について 調査では環境基準を達成すればよいとしているが、データでは判断できない「感覚値」をどう評価するのか。道路計画地周囲に住む住民としては道路建設により現在の環境が確実に悪化するの自明であり数字での評価だけでは理解が得られない。 私は 3 年後に上記の通り北杜市高根町堤地先に居住しようとする者です。この住居は中部横断自動車道の建設予定ルート帯上にあります。自動車道建設により大気の状態がどう変わるか大変心配しています。 自動車道建設予定ルート帯や附属施設建設予定地の支障家屋や居住者に対し上記調査を行い結果の公表を求めます。	
243	今住んでいるこの緑豊かな北杜市 どうかこれ以上壊さないでください。 緑豊かな北杜市高根町、そこに高速道路が横断、この景色が気に入って移住してきました。この豊かな自然が織りなす風景、日々心癒され、わくわくすら毎日はります。 それが損なわれ、壊されてしまうと、寂しいかぎりです。 うちには小さい子どもが何人もいます。この自然の空気、どれだけ変わることか、、、。大気汚染についてしっかり調べてください。		

表 8-1 (94) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解（山梨県）

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価（大気質・調査項目等）	244	大気汚染の調査をして下さい。	前頁と同じです。
	245	道路ができることで大気汚染にもつながると思うのですが、そのことで星や月の見え方はどのように変わってしまうのか、人体へはどのような影響があるのか調べて下さい。	
	246	5-1 自然的状況 5-1-1 (1) 気象の状況災害の発生と防止に関する調査について ・自然的状況の気象の状況に関連して、建設計画予定地を全域の気象と災害発生等についての予測・調査・評価を実施するための調査項目を具体化し、気象の状況の最新状況を前提とした調査・評価を求めます。	

表 8-1 (95) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (大気質・調査全般)	247	<p>方法書では、「参考」に大気汚染常時監視測定局として「葦崎」「甲府富士見」を挙げています。しかしそれらの測定局の監視結果は、今回の環境影響評価には参考となりえません。なぜならば、「葦崎」は建設予定地域から2.5km、「甲府富士見」は3.5kmも離れており、しかも「葦崎」「甲府富士見」は甲府盆地の平坦地に位置しているのに対して、建設予定地は標高700～1300mに位置する中山間地域であるためです。従って、この地域の環境影響評価を行うに当たっては、少なくとも地域内に常時監視測定地点を設置して、通年にわたる調査が必要です。そのことで初めて都市計画道路建設の影響を調査することができるのです。都市計画道路建設予定地内に常時監視測定地点の設置と、通年の調査を行うよう求めます。</p> <p>大気質調査の範囲について 方法書では八ヶ岳南麓と、北杜市須玉町津金から清里、清里から長野県境までを大気質調査の範囲として選定しています。しかし、1キロ幅の建設予定区域の外側の影響する範囲 (拡散幅) に関する言及はありません。どれくらい外側まで調査の範囲としているのか明らかにすることを求めます。</p>	<p>大気質に係る調査手法については、準備書p.11.1.1-1以降、p.11.1.2-1以降、p.11.1.3-1以降、p.11.1.4-1以降、p.11.1.5-1以降に記載しました。</p> <p>大気質に係る調査地域、調査地点及び調査期間等については、「技術手法」等に基づき、調査地域は、影響範囲内において、住居等の保全対象が立地する地域及び立地することが予定される地域とし、調査地点は、予測地点に対応させ、濃度変化があると考えられる箇所ごとに、また代表する気象状況が得られる箇所ごとに設定し、現地調査の期間は、春夏秋冬ごとのそれぞれ1週間の連続測定を基本としています。なお、準備書p.11.1.1-2以降に調査地点を記載しました。</p>
	248	<p>予測地点の問題 p8-6 大気環境 (二酸化窒素、浮遊粒子状物質) 土地又は工作物の存在及び供用 (自動車の走行) で“道路構造及び交通条件が変化することによって区間を分割し、その区間において地域を代表する地点、特に影響を受けるおそれがある地点、保全すべき対象等への影響を的確に把握できる地点の観点から設定します。”とあるが、道路構造が変化することによって区間を分割という以上、縦断面図からどの区間を高架、掘割、トンネルにするかはわかるはずであり、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り、それまでは意見を保留する。</p>	<p>なお、大気質に係る調査結果については、準備書p.11.1.1-11以降に記載しました。</p>
	249	<p>「大気環境」の項目について 藤沢市の国道1号沿いに住んでいました。排気ガスに臭い、目の痛み等に耐えられず20年前、きれいな空気を求めて当地へ越してきました。 最も心配するのは長坂インター (標高800m) から野辺山 (1400m) への急勾配です。大型トラックの出す黒煙が見えるようです。方法書ではどの地点で調査するのか、誰がやるのか明確ではありません。少なくとも住民、専門家も参加し、10地点以上で実施すべきと考えます。 最初に人間より弱い動植物に影響が及ぶとみられることから、厳格な規制がされるよう求めます。いずれにしろ環境破壊の高速道路をつくらぬことが最善です。</p>	<p>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、配意し、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。</p>
	250	<p>方法書で調査項目はよく考えられているかもしれませんが、大気への影響調査に関しては調査地点に限定があり、建設予定路線全体で大気の調査を行う必要があると思います。</p>	

表 8-1 (96) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (大気質・調査全般)	251	<p>予測地点の問題 大気環境 (自動車の走行) で “道路構造及び交通条件が変化すると共に・・・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から設定します。” とあるが、区間横断面ごとの道路構造を示し、代表する地点、保全すべき対象などを具体的に示すべきである。</p>	前頁と同じです。
	252	<p>大気について 調査地域が環境影響を受けるおそれがあると認められる地域というのが、極めて曖昧である。 調査地点：濃度変化があると考えられる箇所とか、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所に設定するとあるが、これも極めて曖昧である。 予測地域：二酸化窒素、浮遊粒子物質に係る環境影響を受ける恐れがあると認められる地域とは何処のことなのか。調査地域、調査地点、予測地域など、まずは八千穂一長坂 32km の間に 1km 間隔とか現地測定を行うこと。 最高標高地点を明らかにし、その付近の年間の温度、風速、積雪量、を年間にわたって実測すること。最高標高地点を明らかにし、その付近の年間の道路凍結日数の予測並びに実測を行うこと。 完成時の年間月別交通量予測を明らかにすること。 上記交通量予測と大気汚染予測値を明らかにすること。 完成後運用時の年間交通量の実測と年間の大気汚染観測を実施すること。特に NO2 と SPM2.5 ミクロン。 実際の道路幅の詳細ルートは環境アセスの結果をみて決めるというなら、現地調査、測定は長野県側 1km、山梨県側 3km 幅全体にわたって行うこと。 環境影響が認められる地域とか、調査地域を代表する地点とかの表現は極めて曖昧である。 対象道路の構造は、地表式、嵩上げ式、地下式、掘割式の各方式を採用するそうだが、それぞれの構造様式によって大気汚染状況は異なってくる。環境影響を受けやすい地域で実測するような記述が随所にあるが、道路構造だけでも 4 方式あり、それぞれの箇所で実測すること。 全般的 現在 (工事着工前)、工事中、運用後と連続的に現地観測を継続すること。</p>	
	253	<p>大気質調査について 【大気】 大気調査を濃度変化があると考えられる箇所ごと、代表する気象条件が得られる箇所とているが時間軸 (朝昼晩季節ごと) 及び更に天候ごとでの計測と評価を行い、結果を公表してください。</p>	

表 8-1 (97) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (大気質・調査全般)	254	<p>大気について 調査期間 (大気共通) 調査期間は四季ごとに1週間の連続測定を基本とするところがあるが、環境影響調査の実施期間としてはあまりに短すぎる。 大気質の測定は SO₂、NO₂、CO、SPM の各項目年間を通して将来にわたり実施すべきものである。</p>	前頁と同じです。
	255	<p>気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境影響調査において、調査区域は場所による差が大きく、太平洋沿岸や日本海沿岸に比べて降水量が少なく、年 (極値) 較差が大きいといった特徴を有している。 加えて調査地域は標高の高低差が大きく、長坂 IC 付近で 700m に対し、長野県境では 1,350m と高低差が 650m ある。参考にしている大泉地域気象観測所は対象範囲外なので参考値としては適さないが、標高 750m 程度の比較的低位地においても、気温、降水量及び最大風速の年較差が大きく、平成 21 年から平成 25 年の 5 年間でも最高気温で 4.1℃、最低気温で 3.9℃、降水量で 437mm 及び最大風速で 2.3ms の年較差があり、更に月別の気象概況 (平成 30 年) では 3ヶ月おきの季毎において気温、降水量及び風速の値が大きく異なっており、特筆すべきは最多風向が 1～3 月が北西、4～9 月が南南東、10～12 月が北と異なっていることから標高差、年較差及び月較差毎の調査が必要である。 当該方法書における、二酸化窒素、浮遊粒子及び粉じんに関する工事の実施、土地又は工作物の存在及び共用において、調査すべき情報の気象状況である風向、風速の調査地点は「濃度変化があると考えられる箇所ごとに」、「調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所」とあり、また調査期間等を「四季毎に1週間の連続測定」とあるが、どのような基準あるいは尺度で定義しているか不明である。よって前述の [理由] から、一般的な温度風の考えより標高が高い方が風速が強くなることから、標高 100m 毎の測定に加え、最大風速の年較差から最低 5 年以上及び風向の季較差から四季毎に晴れ、曇、雨の各気象条件において 1 週間の連続測定が必要である。</p>	
	256	<p>大気汚染調査は調査地点を限定することなく、建設予定路線全体について調査してください。環境基準の達成で良しとするのではなく、現在の環境より悪化する場合は、どれくらいの悪化になるのか調査してください。</p>	
	257	<p>5-1 自然的状況 5-1-1 (1) 気象の状況について 気象の状況について～山梨県側は平成 30 年の大泉地域気象観測所の気象の概況を示しているが、例えば冬期において大泉では降雨であっても高根町清里に向かう途中から降雪になっている場合があるなど標高差によって気象状況が変化する場合があるので、現在提示されてる建設計画の予定地域の長坂、大泉、高根町の堤・津金・清里等に気象観測ポイントを複数設置するように求めます。 標高差や地形等を考慮し、時間帯・通年の調査を基本とした現地調査をよう求める。最近の気象の変動や想定を超える気象状況が発生していることを念頭に 1～3 年以上の継続的な調査が必要です。長野県も含めて特に冬季の凍結・降雪等の状況についての調査を求めます。</p>	

表 8-1 (98) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (大気質・予測及び評価)	258	<p>大気質調査の予測手法について 方法書では、大気質調査の手法としてブルーム式、パフ式で調査を行うと記載していますが、都市計画道路の対象地域の状況を考えると、この方式では正確な調査ができないので、三次元流体モデルを使用した調査方法に変更することを求めます。ブルーム・パフ式の調査方法では、その拡散式の前提となっているのは風向、風速一定の条件のもとでの拡散化を条件とした中で導入された式です。これは平面で平坦な地形に適用するために考えられた環境予測の手法であり、起伏に富む、山岳地域を含む都市計画道路の建設予定地の実情に合わないことは明らかです。また、その拡散係数についても統計的、経験的な数値を当てはめているにすぎず、個別八ヶ岳南麓から長野県境までの地形にあった係数とはとても考えられません。八ヶ岳南麓地域は、季節により風向、風速が大きく変化する地域です。冬の「八ヶ岳おろし」や西からの強風など、季節季節で吹く風は大きく変化している現地の状況を考慮すると、ブルーム・パフ式の前提条件は適用できません。それ故、調査手法として三次元流体モデルを使い、大気質の正確な調査を行うことを求めます。</p>	<p>大気質の予測手法については、準備書 p. 11. 1. 3-2 以降に記載しました。</p> <p>大気質の予測手法については、「技術手法」において、広い範囲にわたって適用できること、計算が容易なため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、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。</p>
	259	<p>大気質の予測手法ブルーム・パフ式では、地形変化に対応できない p8-5、p8-6 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。…なお、無風時はパフモデルが適している。(環境用語集・EIC ネット)」というものであり、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、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)及び掘割式(掘割構造)があります。” p4-4 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。</p> <p>[地域団体名]が、独自に現地で実験し「科学的にはもっと正しい方法がある」と公害調停を申請した結果、2017年2月20日に公害調停合意が成立し、「環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と、これまで大気拡散予測時に採用されている「ブルーム・パフ」モデルではなく、3次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされた。国土交通省からは「合意内容については誠実に対応していく」とのコメントを引き出したものである。こうした経緯を国土交通省は真剣にとらえ、このような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である。こうした点は愛知県でも明確になり、県環境影響評価条例に基づき尾張北部環境組合ごみ処理施設整備事業の配慮書に対し、2019年7月5日に知事意見で“事業実施想定区域が木曾川沿いに位置しているため特異な風向・風速を有すると考えられること、煙突の高さが航空法の制限を受けるためダウンドラフト等により塩化水素等の短期濃度が高くなること懸念されることから、大気質について、適切な調査、予測及び評価の手法を検討すること。”としている。</p>	<p>粉じん等の基準については、「技術手法」において、降下ばいじん量に係る参考値として、10t/km²/月が示されており、調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価しました。</p> <p>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を評価しました。</p> <p>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、配意し、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。</p>

表 8-1 (99) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (大気質：予測及び評価)	259 続き	<p>もっとも事業者はこの意見に従っているような見解を示しながら、なにの変更もなく、プルーム・パフ式を用いることとしているが……。</p> <p>粉じんの評価を参考値 (10 t/km²/月) とするのも不適切である p8-7</p> <p>建設機械及び工事車両について、基準又は目標との整合：粉じん等について、“国等による基準又は目標は示されていませんが、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/km²/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> <p>また、この法律では地域指定要件を明記せず、せいぜい通知文「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律の施行について」平成 2 年 7 月 3 日環大自 83 号で、「指定に当たっては、「住居が集合している地域その他の地域」におけるスパイクタイヤ粉じんによる健康影響又は生活環境影響に関する具体的な事例、降下ばいじん量、交通量、スパイクタイヤ装着率等を勘案し、総合的に判断することとする。」までしか決めていない。国土交通省の「道路環境影響評価の技術手法」でも、「国が実施する環境保全に関する施策による基準又は目標は示されていない。」と明言しながら、「なお、回避又は低減に係る評価については、建設機械の稼働による降下ばいじんにおける参考値として、10t/km²/月が考えられる。これは、次のようにして設定されたものである。環境を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。なお、降下ばいじん量の比較的高い地域の値とした 10t/km²/月は、平成 5 年度から 9 年度に全国の一般局で測定された降下ばいじん量のデータから上位 2%を除外して得られた値である。」 p2-3-30 というものであり、値に意味があるかのような印象を与えているだけであり、そもそもの法のスパイクタイヤ禁止という目的を逸脱するものである。</p>	前頁と同じです。
	260	<p>大気質の予測手法プルーム・パフ式では、地形変化に対応できない</p> <p>大気質の予測手法で“プルーム・パフ式”を用いるとあるが、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ものである。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、道路構造は、盛土、切土、橋梁、トンネル、掘削と複雑であり、とても「平坦地」の予測に用いる“プルーム・パフ式”では対応できない。</p> <p>[地域団体名] が、独自に現地で実験し「科学的にはもっと正しい方法がある」と公害調停を申請した結果、2017 年 2 月 20 日に公害調停合意が成立し、「科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と、これまで大気拡散予測時に採用</p>	

表 8-1 (100) 方法書についての一 般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (大気質…予測及び評価)	260 続き	<p>されている「プルーム・パフ」モデルではなく、3次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされた。国土交通省は「合意内容については誠実に対応していく」とのコメントを行った。こうした経緯を国土交通省は真剣にとらえ、このような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である。</p>	前頁と同じです。
	261	<p>大気質の環境影響予測評価手法について、プルーム・パフ式で行われているが、この手法は平坦な地形における場合には大きな問題はないが、本高速道路の如く、山間の山・谷地形では正確な予測は困難であり、コンピューター時代に即した三次元流体手法を基いて予測すべきである。やり直しを求める。</p>	
	262	<p>大気質の予測は最適な方法の採用を p8 - 5、p8 - 6 大気質の予測は、プルーム・パフ方式によるとしているが、この方式は、「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。…なお、無風時はパフモデルが適している。 (環境用語集:EIC ネット)」というものである。本件道路は八ヶ岳の山裾を通るため、道路構造は、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) 及び掘割式 (掘割構造) (p4-4) と複雑であり、とても「平坦地」の予測に用いる「プルーム・パフ式」では対応できない。 [地域団体名] が、独自に現地で実験し「科学的にはもっと正しい方法がある」と公害調停を申請した結果、2017年2月20日に公害調停合意が成立し、「環境影響評価の大気汚染予測の方法について、科学的知見に基づき最適な予測手法を用いるものとする。」と、これまで大気拡散予測時に採用されている「プルーム・パフ」モデルではなく、3次元流体モデルなど最適な方法を採用すべきという合意がされた。国土交通省は「合意内容については誠実に対応していく」と述べている。こうした経緯を国土交通省は真剣にとらえ、このような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である。</p>	
	263	<p>大気質の予測手法で「プルーム・パフ式」を用いることになっているが、この予測方式は平坦地で用いるべき手法とされている。八ヶ岳の複雑な地形を横断する中部横断道 (長坂～八千穂) の環境影響評価では予測手法を3次元流体モデルなど最適な方法に変更すべきである。</p>	
	264	<p>私は甲斐小泉地先に別荘を所有していますが、自宅の所在地は圏央道環状南線の付近で、今まさにシールドマシンの組み立て工事中の現場のすぐ近くにあります。昭和40年代終わりに開発された住宅地を貫通する6車線道路の高速道路なので、環境の悪化、特に大気汚染を引き起こさない様、国道事務所、事業者の NEXCO 東そして横浜市道路局に事業計画発表以来これまでずっと要求しています。 仮称 韮崎都市計画道路 1・4・1 号双葉・韮崎・清里幹線についても環境悪化を引き起こさない様環境影響評価を行わなければなりません。ところが大気質の予測方法はプルーム式及びパフ式で行うとされていることは間違いです。プルームパフ式は平坦な地形を想定しており、今回の計画予定地の中でも国道</p>	

表 8-1 (101) 方法書についての一 般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (大気質…予測及び評価)	264 続き	(141 号線東側区間は、山あり谷ありの複雑な地形となっています。そこでこの区間については 3 次元流体モデルを使って予測する必要があると考えます。	前頁と同じです。
	265	<p>5-1 自然的状況 5-1-1 (2) 大気質の状況について</p> <p>①大気質の状況については山梨県では本件調査区域には測定局が配置されておらず、測定地は韮崎観測所である。地元では八ヶ岳南麓台下と台上地域と表現されているが、韮崎市は台下にも該当する地域でない。韮崎観測所の観測データは使えない。建設計画地である事業位置を明確にし、気象の状況の調査同様に予定地域の長坂、大泉、高根町の堤・津金・清里等に観測所を複数設置し標高差や地形等を考慮し、時間帯・通年の調査を基本とした現地調査するよう求めます。</p> <p>②大気質の予測手法ブルーム・パフ式では中山間地、山岳地域の地形変化に対応できないと指摘されている。ブルーム・パフ式ではなく、三次元流体モデルなどこの地域に最も適切な調査方法に変更すること強く求めます。</p> <p>5-7~1 1 その他の大気に係る環境の状況について</p> <p>①山梨県と長野県において全ての年度で環境基準を達成しているとしているが、建設計画の事業区域に関する縦平面図等で示し、地形や標高を考慮した調査・評価を求めます。</p>	
	266	<p>(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方法書」に関する意見を以下に述べます。</p> <p>都市計画決定に際して当該道路事業の環境影響評価を行い沿線住民にいかなる影響を与えるか公開する必要があります。</p> <p>従来国交省は旧態依然のブルームパフ方式に固執してきました。平地での拡散を主体とした道路事業を進めるにあたって有利な方式です。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適う 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。</p> <p>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三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。</p>	

表 8-1 (102) 方法書についての一 般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (騒音・振動) 調査全般	267	<p>私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。</p> <p>騒音について 長坂～須玉町津金までのルートは当初盛土構造での建設が明らかになっていましたが、方法書の説明会で配布された資料では橋又は高架構造に変更されています。都市計画道路建設による騒音の調査は、その道路が盛土となるか高架構造となるかでその結果は大きく異なります。従って、まだ道路構造が定まっていない現状では騒音の調査は盛土、高架の両構造を想定して行う必要があります。両構造での騒音調査を求めます。</p> <p>都市計画道路は、道路幅が1.6～2.2mの片側2車線での建設を予定しています。しかし、国道141号の24時間の上下の交通量が清里で7056台(平成27年度交通センサス)と少ないことから、当面は片側1車線で建設が行われることになっています。</p> <p>従って、騒音の調査に関しては、当面の片側1車線の騒音と、将来的に整備計画がある片側2車線の場合の両方を調査する必要があります。</p> <p>片側1車線の場合の環境基準は住宅地域では昼間55dBで夜間は45dBです。これに対して片側2車線の場合は昼間60dB、夜間55dBとなっており、大きな違いがあります。</p> <p>都市計画道路が建設される当初は片側1車線なので、片側2車線の環境基準の適用はできません。</p> <p>八ヶ岳南麓は静かな農村地帯です。そこに高速道路を造れば自動車の通行による騒音は、都市などのような様々な施設や工場、騒音発生源がほとんど存在しないため、そこに暮らす住民には非常に有害な雑音となります。それ故、建設予定ルート全域の住居について、騒音の調査を行うよう求めます。</p> <p>私の家は、木々に囲まれた静かな林の中にあります。鳥の声、虫の音、風の音に混じり、時折草刈り機の音がする程度の環境なので、それがどのように悪化するのか心配しています。私の家の地点の騒音の調査を求めます。</p>	<p>騒音・振動に係る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は、準備書p.11.2.1-1以降、準備書p.11.2.2-1以降、準備書p.11.2.3-1以降、準備書p.11.4.1-1以降、準備書p.11.4.2-1以降、準備書p.11.4.3-1以降に記載しました。</p> <p>騒音の調査地点については、「道路環境影響評価の技術手法平成26年度版(国土技術政策総合研究所)」(以下、「技術手法H26」という。)等を参考に予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の影響を的確に把握できる地点を選定しました。</p> <p>また、北杜市内に設置するインターチェンジの騒音について、調査、予測及び評価を行いました。なお、長い急坂等の周波数構成が異なる道路における騒音であっても、一般的な測定方法によって測定可能であるため、周波数ごとの騒音は調査対象とはしていません。</p> <p>騒音の調査時期については、「技術手法H26」等を参考に騒音への交通量や気象条件の影響を考慮し、土曜日、日曜日、祝日を除く平日で、雨、雪、強風の日を避け、道路交通騒音が平均的な状況を呈する日を測定日として選定しました。</p> <p>なお、季節によっては、セミなどの虫の声、鳥の鳴き声等自然音が大きくなる場合もあるため、このような状況を極力避けることが望ましいとされています。</p>
	268	<p>北杜市では都市計画道路のインターチェンジが2か所計画されています。インターチェンジでは高速道路に乗り降りする自動車は、下を走る広域農道、や国道に接続するために大きな円をえがいた道路を通行することになりその分長い距離を走ることとなります。また、インターチェンジから出る車はいったん減速して加速し、高速に乗る車もいったん減速してから加速します。それに伴い当該地域では必然的に騒音が増加することが予想されます。この地域の騒音の調査・予測は重要ですので、調査地点に加えるよう求めます。</p>	<p>騒音の予測に用いる車線数については、片側2車線を基本として行いました。</p> <p>(次頁へ続く)</p>

表 8-1 (103) 方法書についての一 般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (騒音・振動) 調査全般	269	騒音も今でさえ長坂インターの音がやかましいのに、更にどれほど増えるのでしょうか？ 振動はどの程度有るのか？ 今までの国交省のやり方は、何一つ応えず、誠意を持った返事とはいえません。腹立たしい限りです。ブルトラーの様に蹴散らし事業邁進させるだけで、人の心を持ったとは到底いえません。あなたがここに住んでいるつもりで、やってもらいたい。	(前頁から続く) 振動調査の回数については、「技術手法」等を参考に道路の振動の状況を代表すると認められる 1 日について昼間及び夜間の区分ごとに 1 時間当り 1 回の測定を 4 回 (合計 8 回)、地盤卓越振動数は、原則として 10 回以上の測定によって現況を十分に把握できるものと考えています。 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、配意し、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。
	270	騒音や振動についても影響調査してほしいです。	
	271	騒音 騒音に係る環境影響を受ける恐れがある地域では極めて曖昧、騒音が年間を通して平均的な状況であると考えられる日、いったいつ測定するのか極めて曖昧である。道路構造によっても異なるであろうし、工事中と運用後についてははっきり定めて実施すること。 大気について (振動) 80km の高規格道路を軽自動車から数十トンの貨物車までが走行するわけであるが、その時の空中及び地盤を伝わる各種振動を予測し、地域住民の生活の全く影響を与えない道路構造が採用されるための調査を実施すること。 予測地点、調査地点が、対象道路の区域の境界とあるが、1km 帯とか 3km 帯とかでいったいどこを指すのか。調査期間、合計 8 回とか 10 回とかっていかにも少なすぎる。	
	272	意見：騒音予測 [調査] は騒音計のようなトータルの騒音ではなく、周波数 100Hz から 200Hz 毎に 1000Hz まで 1000Hz 以上は 2000Hz 毎に 10,000Hz 迄更に 20,000Hz の各周波数でそれぞれ測るようにして下さい。 理由：騒音の影響は周波数に関係なく騒音計で測定するのが一般的ですが、長い急坂がある道路では騒音の構成周波数が異なると考えます。 意見：騒音予測は 2019 年 9 月 17 日段階で予定路線として示されている 1km の全域で行う。 理由：現段階 (2019. 9. 17) で予定路線として示されているのは幅 1km であるから、騒音測定はこの全幅に対して行われるのが本筋である。	
	273	騒音、振動に関する工事の実施、土地又は工作物の存在及び供用の調査地点において、「調査地域を代表する状況」及び調査期間等の「1 年間を通じて平均的な状況」は、どのような基準あるいは尺度で判断するのか回答を求む。	
	274	私は 30 年ほど前から北杜市高根町村上北割地先に別荘を所有している者です。自宅と異なり、一日中静かな環境がとても気に入っており、素晴らしい所に別荘を持たたことを幸せに思っています。従って中部横断自動車道の建設により、騒音がどのようになるのか振動はどのようになるのか、各々きちんと調査をしてほしいと考えます。	

表 8-1 (104) 方法書についての一 般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (騒音・振動…調査全般)	275	調査地域を特定の点ではなく、騒音の影響を面として、広く調査していただきたく。お願い致します。e. g. [例えば] 数年前、別荘の間にある林の所有者で、山梨県人が、土地は山の中、と考えて、現地の様子を知らず、林を開いて、太陽光発電をする計画を立てられました。周辺の別荘所有者は、休日にそのような環境の変化した所に来る意味がなくなると反対されました。清里、大泉町地域では、このように、便利ではないが自然を残すことで貴重さが増す地域であることをご配慮いただきたいです。	前頁と同じです。

表 8-1 (105) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (騒音・振動…予測及び評価)	276	<p>私は八ヶ岳南麓の自然と、そこから見える南アルプスや富士山、奥多摩の山々の景観が大変気に入っています。また澄んだ空気やおいしい水、木々・草花や様々な生き物に囲まれた豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているので、その環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないと思います。しかしどうしても八ヶ岳南麓に高速道路を建設するために環境影響評価を行うというのなら、以下のことについて調査項目に加えることを求めます。</p> <p>騒音について 環境影響評価では、高速道路建設による騒音の調査方法として、予測断面における官民境界及び官民境界から2.0mの位置での高さ1.2m及び4.2mの高さの予測を実施するとされていますが、それでは不十分です。対象地域が平面であるならその予測も可能だと思われませんが、八ヶ岳南麓のように起伏に富む地形では、その手法の予測は適用できないのは明らかです。騒音の予測について、八ヶ岳南麓とそれに続く地域の複雑な地形に対してどのような手法を用いるのか明らかにすることを求めます。正確で妥当性のある騒音予測が出されてはじめて、住民がそれを検討し、騒音被害の実態を実感することができるのです。</p> <p>環境影響評価の調査の結果、騒音が環境基準を超える場合に、どのような方策で騒音を抑え、住民の暮らしへの悪影響を防ぐのか、具体的な対策を示すことを求めます。様々な対策が考えられますが、それぞれについて、騒音軽減の寄与率を明らかにすることを求めます。</p> <p>仮に環境基準に適合させるために防音壁を設置した場合、景観への影響が新たに生じることとなり、騒音と景観の双方を考慮することが必要となるからです。</p>	<p>騒音・振動に係る予測及び評価の手法については、準備書 p.11.2.1-1 以降、準備書 p.11.2.2-1 以降、準備書 p.11.2.3-1 以降、準備書 p.11.4.1-1 以降、準備書 p.11.4.2-1 以降、準備書 p.11.4.3-1 以降に記載しました。</p> <p>騒音については、予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する騒音の影響を的確に把握できる地点を選定して、工事中及び供用後の騒音の調査、予測及び評価を行い、その結果を準備書に記載しました。</p> <p>工事中の騒音予測については、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音について、住居等の各階の平均的な高さで予測しました。</p> <p>工事中の騒音の評価については、騒音規制法に基づく基準値との整合を評価しました。騒音規制法の規制区域外においても、当該基準との整合が図られているかどうかを評価しました。</p>
	277	<p>騒音について 高速道路予定地域の八ヶ岳南麓は農村地帯であるため、聞こえる音については鳥のさえずりや風の音、時折草刈り機の音などがするだけの自然環境です。高速道路が建設され自動車が行き交うようになると、それらの人工的な音はそれまで自然の音に慣れ親しんできた人にとっては雑音、騒音として聞こえるようになることは必然と言えます。</p> <p>それ故、高速道路を自動車が走行することで発生する雑音・騒音をいかに低減し、八ヶ岳南麓に居住しあるいは別荘を構える人たちにそれまでの生活環境を保障していくことは、この高速道路建設の基本であり、建設計画を進めようとする事業者の責任と言えます。そのため、ただ単に環境基準を達成しているかどうかを騒音の基準とすることには問題があります。</p> <p>それまでの自然環境、生活環境で暮らしてきた人々にとって、新たに加えられる騒音がどのような影響を与えるのかを調査する必要がありますので、高速道路建設予定地域のすべてで騒音の調査・予測を行うよう求めます。</p>	<p>なお、建設機械の稼働に伴う騒音の予測地点の高さについては、JISの騒音測定法(28731)を参考に、地上1.2mを基本としました。</p> <p>また、建設機械の稼働に係る騒音・振動の予測時期は、「技術手法」を参考に工事の区分ごとに環境影響が最も大きくなると予想される時期としました。</p>
	278	<p>p8-8 大気環境 (騒音) 工事の実施 (建設機械の稼働) で“予測断面における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位置の敷地の境界線とします。なお、予測地点の高さは、地上1.2mとします。”とあるが、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。</p>	<p>供用後の騒音予測について、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル (環境省、平成27年10月)」は、現況騒音の実測値に基づく評価を対象としたものであるため、多くのデータに基づき日本音響学会が提案する ASJ RTN-Model 2023 を用いて予測しました。 (次頁へ続く)</p>

表 8-1 (106) 方法書についての一 般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (騒音・振動…予測及び評価)	278 続き	<p>「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」は「1 特定建設作業の騒音が、特定建設作業の場所の敷地の境界線において、85 デシベルを超える大きさのものでないこと。」とされ、2階窓でも、高層ビルの6階でも騒音被害が無いように、敷地境界での全ての高さでの規制基準である。</p> <p>p8-10 大気環境 (騒音) 土地又は工作物の存在及び供用 (自動車の走行) で“予測地点の高さは、幹線道路近接空間及び背後地における住居等の各階の平均的な高さとしします。”ともしっかりと判断をしている。これは、1982 (昭和 57)年 2 月 27 日に、名古屋環状 2 号線のアセスメントに関する、日本共産党の安藤蔵議員の衆議院予算委員会での質問に、吉崎正義環境庁大気保全局長が答弁したことですでに全国的に確定した見解となっている。「○吉崎政府委員：騒音の環境基準でございますけれども、これは生活環境を保全し、人の健康の保持に資する上で維持されることが望ましい基準でございますから、通常住民が生活しておる場所にはあまねく達成されるよう各種の施策が総合的かつ有効適切に行われる必要があると考えておるところでございます。したがって、高層住宅等についても、現実に住民の生活が営まれておるのでございますから、環境基準が達成されるよう努めるべきであると考えております。」このほか、苦情が当然出てくるということが予想される場合は「あらかじめ遮音壁等の配慮をする」ことを確認している。しかし、同じ道路交通騒音の p8-9 大気環境 (騒音) 工事の実施 (資材及び機械の運搬に用いる車両の運行) の予測地点は“なお、予測地点の高さは、地上 1.2m としします。”と限定するのは矛盾している。工事車両の騒音と言えども、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> <p>予測対象時期の問題</p> <p>p8-8 大気環境 (騒音) 工事の実施 (建設機械の稼働)、p8-12 大気環境 (振動) 工事の実施 (建設機械の稼働) の予測対象時期が“工事の区分ごとに環境影響が最も大きくなると予想される時期とします。”とあるが、通常は工事中の建設機械の騒音・振動パワーレベルを合計して、その最大となる時期の予測を行っている。しかし騒音・振動の場合は、距離による減衰効果が大きいいため、遠くの発生源はあまり影響しない。近くにどれだけ大きな発生源があるかが決定的となるため、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>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。</p> <p>(参考) 西知多医療厚生組合ごみ処理施設準備書への意見 (抄) 2019 年 4 月</p> <p>温室効果ガス等の予測条件を見ると、杭打機 (山留・圧入) 130 t を 200 台/工事中、削孔機 (パイプロハンマー) 1100cpm を 125 台/工事中使用する計画である。合成した騒音パワーレベルが最大となる時期をはずれているため、予測対象としていないが、これらは大きな騒音パワーレベル発生源と知られており、これらを対象に予測すべきである。</p>	<p>(前頁から続く)</p> <p>予測地点については、日本音響学会の ASJ RTN-Model 2023 では、地形条件を考慮した昼夜の時間帯毎の任意の地点・高さの予測が可能であるため、予測地域の住居等の各階の平均的な高さにおいて最も騒音の影響が大きくなると考えられる地点を設定しました。</p> <p>なお、天候による違いは予測手法が確立されていないため、将来交通量の平均的な 1 日について予測しました。また、予測地点については、騒音の影響が最も大きいと想定される官民境界及び官民境界から 20m の地点を設定しました。</p> <p>騒音の「基準又は目標との整合」に係る評価を行うにあたっては、「環境基本法 (平成五年法律第九十一号)」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」第二十六条に基づき、当該基準との整合が図られているかを評価しました。</p> <p>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。</p> <p>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ました。</p> <p>(次頁へ続く)</p>

表 8-1 (107) 方法書についての一 般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (騒音・振動…予測及び評価)	278 続き	<p>道路交通騒音の評価が「騒音に係る環境基準」のうち、特例の「幹線交通を担う道路に近接する空間」の値を用いるのは不適當である p8-9、p8-10</p> <p>道路交通騒音の評価の手法として、“基準又は目標との整合性の検討”として“騒音に係る環境基準について” (平成 10 年環境庁告示第 64 号) 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、この環境基準は、①一般の環境基準、②ただし書きの道路に面する地域の環境基準、③特例としての幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準 (昼間 70dB 以下、夜間 65dB 以下) があることまでは告示されているが、幹線交通を担う道路の定義は、中央環境審議会の答申を経た平成 10 年環境庁告示第 64 号にはなく、その後 2001 年 1 月 5 日環大企第 3 号で通知されているだけであり、高速道路、国道、県道、4 車線以上の市道などである。</p> <p>しかし、この特例の環境基準については、広島高裁判決 (2010 年 5 月 20 日) の最高裁決定により「昼間屋外値が LAeq65dB を超える場合…受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、損害賠償を認容し、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。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である。</p> <p>道路交通振動の評価を振動規制法の要請限度で行うのは不適切である p8-12、8-13</p> <p>道路交通振動の、“基準又は目標との整合性の検討”で“振動規制法施行規則” (昭和 51 年総理府令第 58 号) に規定する「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、これは、振動規制法第 16 条で「限度を超えていることにより道路の周辺的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。」という重大事態であり、このような値を満足するから問題ないと評価するような環境影響評価なら必要なくなる。</p> <p>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。</p> <p>なお、“山梨県の調査区域には、北杜市により振動規制地域図が作成されています (計画道路延長の半分程度が規制地域)。…長野県の調査区域には、道路交通振動に係る規制区域はありません。“p5-164 という状況であるが、規制区域でない長野県側、山梨県の計画道路延長の半分程度の部分もこの要請限度を適用するのか。</p> <p>規制基準を守るのは当然 p8-8、p8-12</p> <p>基準又は目標との整合性の検討で、建設機械の稼働に伴う騒音について“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” (昭和 43 年厚生省・建設省告示第 1 号) との整合が図られているかどうかを評価します。”、建設機械の稼働に伴う振動</p>	<p>(前頁から続く)</p> <p>供用後の振動予測については、旧建設省土木研究所の提案式により、将来の道路構造、交通量、走行速度等と現在の地盤の状況の調査結果を反映して予測しました。また、「振動規制法施行規則 (昭和五十一年総理府令第五十八号)」に規定する「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した。</p> <p>騒音・振動について、予測の結果、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、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。</p> <p>なお、遮音壁の設置が想定される場合は、景観への影響も併せて検討しました。準備書 p. 11. 2. 3-55 を参照ください。</p> <p>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、配意し、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。</p>

表 8-1 (108) 方法書についての一 般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (騒音・振動・予測及び評価)	278 続き	<p>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します。」とあるが、これは建設機械の騒音・振動に対する規制基準であり、環境基準とは全く性格が異なる。騒音規制法第 15 条では「環境大臣の定める基準に適合しないことによりその特定建設作業の場所の周辺的生活環境が著しく損なわれると認めるときは、当該建設工事を施工する者に対し、期限を定めて、その事態を除去するために必要な限度において、騒音の防止の方法を改善し、又は特定建設作業の作業時間を変更すべきことを勧告することができる。」と定めており、勧告に従わない場合は命令、命令違反には罰則が定められている。振動規制法第 15 条も全く同じ構成である。</p> <p>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。</p> <p>それとも、騒音規制法の適用区域外 p5-161、振動規制法の適用区域外 p5-164 にも、この規制基準を当てはめるといふことなのか。例えば、振動規制法の規制区域でない長野県側、山梨県の計画道路延長の半分程度の部分もこの要請限度を適用するのか。もしくは、特定建設作業も含め、すべての建設工場の騒音、振動にも当てはめるといふことか。</p>	前頁と同じです。
	279	<p>騒音について 騒音は現在と道路ができた時とどうやって今時点で比較することができるのか。その比較調査を加えてほしい。</p>	
	280	<p>騒音・建設機械の稼働で「騒音の規制に関する基準位置の敷地の境界線とします。なお、予測地点の高さは、地上 1.2m とします。」とあるが、規制基準の解釈を間違えている。法では、敷地境界線のすべ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>騒音・自動車の走行で「予測地点の高さは、幹線道路近接空間及び背後地における住居等の各階の平均的な高さ」ともっともらしい判断をしている。これは、1982 (昭和 57)年 2 月 27 日に、名古屋環状 2 号線のアセスメントに関する、日本共産党の安藤巖議員 (衆院予算委) 質問に、環境庁大気保全局長が答弁したことで全国的に確定している。「吉崎政府委員：騒音の環境基準でございますけれども、・・・通常住民が生活しておる場所にはあまねく達成されるよう各種の施策が総合的かつ有効適切に行われる必要がある・・・したがって、高層住宅等についても、現実に住民の生活が営まれておるのでございますから、環境基準が達成されるよう努めるべきであると考えております。」</p> <p>しかし、同じ道路交通騒音の工事車両の運行の予測地点は「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。工事車両の騒音と言えども、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> <p>予測対象時期の問題 騒音・振動：建設機械の稼働の予測対象時期が「工事の区分ごとに環境影響が最も大きくなる時期」とあり、通常は工事中の建設機械の騒音・振動パワーレベルを合計して、その最大となる時期の予測を行う。</p>	

表 8-1 (109) 方法書についての一 般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (騒音・振動…予測及び評価)	280 続 き	<p>しかし事業所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値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ので、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>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。愛知県の西知多医療厚生組合ごみ処理施設準備書 2019 年 4 月では、温室効果ガス等の予測で、工事中杭打機を 200 台 125 台使用する計画であるが、合成した騒音パワーレベルが最大時期を外れているため騒音の予測対象としていない。</p> <p>道路交通騒音を特例の「幹線交通を担う道路に近接する空間」の値で評価するのは不相当</p> <p>道路交通騒音が「騒音に係る環境基準について」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、この環境基準は、①一般の環境基準、②ただし書きの道路に面する地域の環境基準、③特例としての幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準 (昼間 70dB 以下、夜間 65dB 以下) があることまでは告示されているが、幹線交通を担う道路の定義は、平成 10 (1998) 年環境庁告示第 64 号にはなく、その後 2001 年 1 月 5 日環大企第 3 号で通知されているだけであり、高速道路、国道、県道、4 車線以上の市道などである。</p> <p>しかも、この特例の環境基準が不十分なことは「昼間屋外値が LAeq65dB を超える場合…受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生している」とし、損害賠償を認容した広島高裁判決 (2010 年 5 月 20 日) の最高裁決定で確定している。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である。</p> <p>道路交通振動の評価を振動規制法の要請限度で評価するのは不適切である</p> <p>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、これは、振動規制法第 16 条で「道路管理者に対し・・・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。」という重大事態である。</p> <p>環境基準もなく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。</p> <p>規制基準を守るのは当然</p> <p>建設機械の稼働に伴う騒音・振動について“「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」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、これは規制基準であり、環境基準とは全く性格が異なる。騒音規制法第 15 条では「基準に適合しない・・・生活環境が著しく損なわれると認めるときは、・・・施工する者に対し、期限を定めて、・・・騒音の防止の方法を改善し、・・・作業時間を変更すべきことを勧告することができる。」と定めており、勧告に従わない場合は命令、</p>	前頁と同じです。

表 8-1 (110) 方法書についての一 般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 (騒音・振動・予測及び評価)	280 続き	命令違反には罰則が定められている。振動規制法第 15 条も同じである。 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、全ての項目について「法律を守ります」の一言で環境影響評価は必要なくなる。以上	前頁と同じです。
	281	私は、八ヶ岳南麓に高速道路を建設することで、地域に色々な悪影響が出ることを心配しています。 北杜市高根町に住んでいますが、近くに高速道路が出来ると、一日中自動車の騒音と排気ガスによる大気汚染に悩まされることになるのではないかと大変心配しています。また、工事期間中も同様です。	
	282	騒音について 方法書 5-161 では、「幹線交通を担う道路に近接する区域の要請限度 (特例値)」として、「昼間 7 5 デシベル以下、夜間 7 0 デシベル以下」と記載されていますが、5-162 ページの山梨県・北杜市の騒音の規制については、その具体的な数値の記載がありません。 騒音規制法及び山梨県の生活環境の保全に関する条例では、著しい騒音・振動を発生する施設を設置する工場又は事業場は規制の対象になりますが、高速道路はこれに該当します。 高速道路が建設予定の八ヶ岳南麓は静かな田園 (農村) 地帯であり、北杜市の「自動車騒音の限度に係る区域の区分」では第 2 種から第 3 種区域に該当し、騒音の基準値はそれぞれ「昼間 5 5 から 6 5 デシベル、夜間 4 5 から 5 0 デシベル」に規制されています。方法書の 5-161 の騒音要請限度よりはるかに低い値が要求される地域です。 方法書では北杜市のこの騒音規制を明らかにせず、一般的な高速道路の特例値が適用できるかのように記述していますが、これは誤りです。方法書に、自動車騒音の限度「昼間 5 5 ～ 6 5 デシベル、夜間 4 5 ～ 5 0 デシベル」と明記するよう求めます。	
	283	【騒音・振動】騒音 騒音は現在と道路完成後での違いをどのように現時点で評価することができるのかその調査を加えてください。具体的には地形・天候・時間による違いをどのように現時点で評価することができるのかその調査を加えてください。 私の別荘のある地区 (北杜市高根町堤地先) ではその日の時間帯・天候により近隣のレインボーライン道路の騒音の聞こえ方が異なります。具体例として私の家は緩やかな斜面を背にしているので一般的に朝晩は山側から風が降り、日中は大気の上昇で朝晩とは反対に下方の道路側 (レインボーライン) 方向から吹き上げる風向きに変わります。つまりその風向きに伴いレインボーラインを通行する自動車騒音の聞こえ方が変化します。特に朝晩は大気中の空気が冷えレインボーラインを通る自動車の騒音も明らかによく響きます。このことはそこに住む住民にしか分からない「感覚」であります。 この、数字では表せないがそこに住む当事者にとって最も大切なことを現時点で現状と完成後の違いをどのように評価するのかその調査を加えてください。	