

2. 準備書知事意見に対する補足資料

2.1. 概略計画策定における住民意見とその反映状況

準備書知事意見（Ⅰ.全般的な事項 Ⅱ.事業計画 Ⅲ）計画路線決定までの経緯（PI 等の成果及び結果の反映）に対する補足資料

2 おおむねのルート・構造について

広報紙2号（平成17年9月発行）において、県と国が有力と考えている「計画のたたき台」を例としてみなさんに提示し、おおむねのルート・構造について、さまざまなご意見をいただきました。

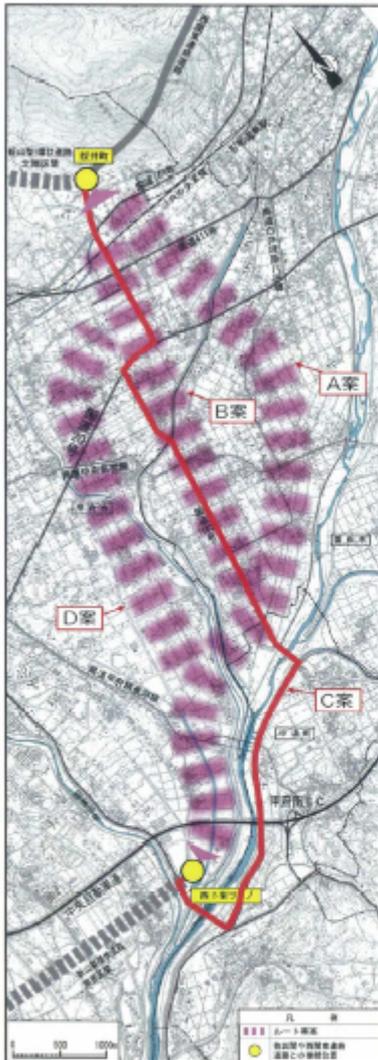
また、協議会においても、「たたき台に賛同する意見が多かった」ことなどから、たたき台を基本として、概略計画立案にあたっての配慮事項を整理することが確認されました。

配慮事項の整理にあたり、たたき台を基本とした理由 （「協議会から道路管理者への報告」より）

- （ア）複数ルート帯案による比較検討（次頁参照）を行い、交通・土地利用・費用・施工性などを総合的に検討した結果、東側バイパス案が最も優れていたこと。
- （イ）市民等とのコミュニケーション活動を通じ、計画に対する多数かつ多様な意見をいただいたが、早期整備を望む意見や、たたき台に賛成する意見、たたき台に基本的に賛成だが配慮してほしいことがあるといった意見が多かったこと。
- （ウ）甲府中心部の交通混雑の緩和に新山梨環状道路が有効であり、環状道路としての機能が最大限に発揮されること。

これらを踏まえ、「計画のたたき台」（A案）を基本に、概略計画を立案することになりました。

複数ルート帯案による比較検討（「協議会から道路管理者への報告」より）



ルート帯の幅は500mで示しています。

比較ルート帯	A案（東側バイパス案）	
ルート帯概要	南部区間との接続箇所である西下条ランプから、蛭沢川、濁川・平等川を渡河後、笛吹市石和町を通過し、国道20号に接続し、平等川を渡り、桜井JCTに至るルート帯	
構造概要	盛土・高架の組み合わせを基本とした立体構造（アクセス箇所） 国道358号、県道甲府精進湖線、国道140号、県道白井河原八田線、県道甲府笛吹線、国道20号、国道411号城東バイパス、国道411号、国道140号	
延長	約9 km	
補償物件（うち店舗、工賃等）	150軒（20軒）	
各ルート帯における特徴と比較	経済性	(○) ・住宅地等を迂回しているため延長は長い、比較的盛土構造が多用でき、経済性に優れる
	用地・物件	(△) ・延長が長く盛土構造が多いため、必要用地面積が最も多い ・住宅地や店舗の移転数がDルートに次いで少なく、用地補償費に優れている
	地域への影響	(△) ・延長は長いが住宅地等を極力回避しているため、既存商業地や住宅地等への影響は比較的少ない ・農地への影響が比較的多い
	交通機能	(○) ・既存の幹線道路が相互に連結され、“分散機能”により周辺道路の渋滞緩和に期待が持てる ・国道140号とは別ルートとすることにより、国道140号が適正な交通量となり、環状道路と一体となって機能することができる
	施工性	(○) ・必要用地面積が多いものの、店舗や住宅地の移転が少ないため、工事着手に要する時間が短い ・市街地を避けているため工事による現況交通への影響が少なく、早期整備が可能である
《総合判定》	○ 環状道路としての機能が最大限に発揮され、経済性等を総合的に判断し、最も優れた案である	

出典：「みなさんのご意見に対する考え方」（山梨県、国土交通省甲府河川国道事務所）

B案（現道を改良する案）	D案（西側バイパス案） 【住民意見により追加検討した案】	C案（新たな整備をしない案）
南部区間との接続箇所である西下条ランプから、蛭沢川、濁川・平等川を渡河後、苗吹市石和町の国道140号を利用し国道20号に接続し、桜井JCTに至るルート帯	南部区間との接続箇所である西下条ランプから、蛭沢川を渡河後、小瀬スポーツ公園の東側を通過し、濁川を渡河後、国道20号に接続し、桜井JCTに至るルート帯	南部区間との接続箇所である、西下条ランプから既存の国道140号をそのまま利用し桜井JCTへ至るルート
国道140号部は現道を外側にずらし、中央部分を高架とした立体構造（アクセス箇所） 国道358号、県道甲府精進湖線、国道140号、県道白井河原八田線、県道甲府苗吹線、国道20号、国道411号城東バイパス、国道411号、国道140号	高架を基本とした立体構造。その他は盛土構造とした立体構造（アクセス箇所） 国道358号、県道甲府精進湖線、県道甲府苗吹線、国道20号、国道411号城東バイパス、国道411号、国道140号	既存の国道140号をそのまま利用するので、平面2車線の構造であり、他の道路とは平面交差となる
約8km	約8km	約10km
300軒（80軒）	120軒（10軒）	
(×) ・延長は短い、国道140号を拡幅するため、住宅地や店舗等の移転が多く、さらに高架構造が多いため、経済性に劣る	(△) ・延長が短く、住宅地等を迂回しているため住宅地や店舗等の移転が少ないが、将来市街化が見込まれる区間が多く高架構造となるため、経済性に劣る	(×) ・既存の道路を利用するため、環状道路の他の区間と同等の道路規格とならずに、環状道路全体として機能が発揮できず、既存の渋滞などは解消できない ・新たに西下条ランプや桜井JCTでボトルネックとなることが予想される
(×) ・国道140号沿線の既存商業施設・住宅地等の殆どが補償対象となる ・国道敷を利用できるものの、移転件数が最も多く用地補償費や期間を多大に要する	(○) ・延長が短いため、必要面積・住宅地や店舗の移転数が最も少ない	・特に、東部区間から南部、北部区間へスムーズに利用することが出来ないため、南部、北部区間の整備効果も薄れてしまう
(△) ・国道140号沿道の住宅地や店舗等を移転しての新道整備であり、高架構造となるため、沿道の商業形態が大きく変化せざるを得ない ・農地への影響が比較的少ない	(○) ・住宅地等を極力回避しているため、既存商業地や住宅地等への影響は比較的少ない	
(△) ・既存の幹線道路が相互に連結され、“分散機能”により周辺道路の渋滞緩和に期待が持てる ・国道140号の上空を利用するため、ICを設置する主要道路との交差において、交通が輻輳する	(×) ・既存の幹線道路が相互に連結されるものの、甲府市街地に近いルートであり、“分散機能”による周辺道路の渋滞緩和の期待が低い ・国道140号とは別ルートとなるが、国道140号や交通の集中する国道20号の向町交差点などを環状道路の内側に取り込むことができず、国道20号の渋滞解消効果が小さい	
(×) ・住宅地や店舗等の移転が多いため、工事着手に要する時間が長い ・住宅地内や沿道商業地における工事となるため、制約が多い ・現道を拡幅するため交通の切り回しが必要となり、施工性に劣る	(△) ・店舗や住宅地の移転が少ないため、工事着手に要する時間が短い ・市街地を避けているため工事による現況交通への影響が少なく早期整備が可能である ・桜井JCT付近は現道上を通るため、集中する交通の切り回しが必要となり、施工性に劣る	
△	×	×
経済性および、用地物件が多いことによる周辺の土地利用への影響が大きい点でA案に劣る	比較においてはB案より優れるが、周辺道路を利用する交通を導入分散する機能がA、B案より発揮できない	環状道路としての機能が最も発揮できない案である

(注)○ △ × は、比較するルート帯の相対的な判定結果である。

出典：「みなさんのご意見に対する考え方」（山梨県、国土交通省甲府河川国道事務所）

2-1 A案について

◆ A案が良いといったご意見をいただきました。

県・国としては、複数ルート帯案による比較検討を行い、交通・土地利用・経済性・施工性などを総合的に検討した結果、A案（東側バイパス案）が最も優れていると考えました。それに対し、みなさんから計画に対する多数かつ多様なご意見をいただきましたが、早期整備を望む意見や、たたき台に賛成する意見、たたき台に基本的に賛成だが配慮してほしいことがあるといった意見を多くいただきました。

これを受け、協議会からの報告も踏まえ、A案を基本に概略計画を決定しました。

◆ A案で良いが、地域分断や水害等への対策のため、高架構造が良いといったご意見をいただきました。

総合的な観点から、基本的にA案で良いが、地域分断や水害等への対策を考えた道路構造としてほしいといったご意見を多数いただきました。

県・国としては、整備効果、経済性、土地利用との整合等の観点から、盛土構造を基本としたA案が有力と考えていましたが、地元地域にお住まいの方々にとっては、地域分断や水害に対する懸念があることから、「必要な区間について高架構造の検討を行うこととする」など、地域の実情を考慮した構造となるよう、概略計画を決定しました。

●盛土構造のイメージ



◆ A案で良いが、土地利用（農地、宅地）への影響に配慮してほしいといったご意見をいただきました。

地元地域にお住まいの方々からは、「基本的にA案に賛成だが土地利用に配慮してほしい」との声がありました。概略計画の立案にあたっては、住宅密集地や学校・高齢者福祉施設等の公共施設や神社・仏閣等をできる限り避けたルートとしました。また、できる限り斜め横断をしないよう、農地の形状に沿ったルート設定とすることで、農地への影響を低減させる計画としました。

◆ A案で良いが、環境、景観等に配慮してほしいといったご意見をいただきました。

道路の整備にあたっては、大気質や住宅地における騒音の影響や地域景観との調和などについて、十分配慮しなければならないものと考えています。このため、概略計画決定後は、環境影響評価手続きの中で、詳細に現況調査や予測・評価、保全対策の検討を行います。

また、協議会からの報告を踏まえ、道路建設による地下水脈の分断などの影響がないよう、設計・施工に際しては適切に対処していきます。

◆ その他、A案で良いが、配慮して欲しい事があるといったご意見をいただきました。

その他、配慮してほしい事として「移転家屋の補償費用を抑え、その分道路自体は耐久性のある、高い品質の道路にすべき」とのご意見をいただきました。

県・国としては、財政状況が厳しい中、事業のあらゆる段階においてコスト縮減に努めてまいります。やはり、地震や水害などの災害時に緊急輸送路として機能することは、前提の条件であると考えていますので、設計・施工においても十分配慮していきます。

◆ A案について否定的な意見があるといったご意見をいただきました。

「A案の場合、住宅地等は回避され移転家屋を抑えることができるが、農地への影響が大きくなる」「A案は農業を軽視しているとしか思えない」など、A案についての否定的なご意見をいただきました。確かにA案の場合、基本的に農地を通過するルートとなりますが、これはコスト面・補償費用の削減の観点だけでなく、環状道路としての交通機能が発揮できるかどうか、工事による現況交通への影響や早期実現性が高いかどうかなど、総合的な観点から検討し、また、協議会からの報告を踏まえて判断した結果、A案が最も優れていたというものです。

また、A案（500m幅）を基本に概略計画（200m幅）を決定しましたが、その際には、できる限り斜め横断をしないよう、農地の形状に沿ったルート設定とすることで、農地への影響を極力低減させる計画としました。

2-2 B案について

- ◆ 盛土構造による水害発生を考えると、高架構造であるB案が良いといったご意見をいただきました。

「A案（東側バイパス案、盛土構造）では盛土構造により水害の発生を助長するおそれなどがあるので、B案（現道を改良する案、高架構造）が良い」といったご意見が寄せられました。

今回のP1を通じ、地元地域の方々は「笛吹川等河川の氾濫による水害の発生」について経験されてきており、「盛土構造の道路建設によってさらに水害の被害が拡大するのではないか」という強い懸念を持たれていることが分かりました。

ただし、B案とした場合、高架構造が基本となるものの、経済性や家屋への影響、交通機能や施工性など、総合的にはA案に劣ると判断されるため、県・国としては、A案を基本にするが、過去の水害状況や周辺河川の整備状況などを調査し、流水の障害が起こらないようなルート位置の設定や、必要な区間について高架構造の検討を行うこととしました。

- ◆ B案について否定的な意見があるといったご意見をいただきました。

「B案は国道140号を改良することのだが、移転家屋も多く、時間と費用が掛かる」など、B案についての否定的な意見が寄せられました。

県・国としても、経済性や早期実現性などを含めた総合的な検討を行った結果、A案が最も有力であると判断しています。

2-3 C案について

◆ C案が良いといったご意見をいただきました。

「財政状況が厳しい中、新しい道路は必要ないのでC案が良い」「少子高齢化が進めば、今後自動車を利用する人口は減少するはずなのでC案で十分」といったご意見をいただきました。

山梨県は、甲府都市圏への交通の一種集中により、渋滞に伴う経済損失の発生、交通事故による身体・生命の犠牲、現道における沿道環境の悪化、また、道路ネットワークの不足による産業・経済の停滞等、様々な問題を抱えています。

県・国としては、これらの問題に対処すべく、新規道路である新山梨環状道路東側区間を計画しています。もし、C案（既存道路をそのまま利用する案）を採用すれば、新たな建設費・維持費は必要としませんが、上記のような問題を解決できません。環状道路は、全線がつながることにより、交通のバイパス機能や分散導入機能などをより発揮できるようになるため、残る東側区間についても早期に完成することが必要です。

また、今後、山梨県の人口は減少していく傾向にありますが、高齢者人口が増加する傾向にあります。このことから、今後ますます、安全かつより使いやすい道づくりが必要であると考えています。

◆ C案+部分改良が良いといったご意見をいただきました。

「現道を基本に、井戸交差点などを部分改良すれば、新しい道路は必要ない」などのご意見をいただきました。

甲府都市圏における渋滞発生の原因は、甲府市を中心に形成された放射状の道路ネットワークにあり、部分的な道路改良だけでは、根本的な渋滞対策にはならないと考えています。そのため、甲府都市圏を環状に結び、各放射道路との相互ネットワークを形成することで、渋滞問題が解決できると考えています。

◆ C案について否定的な意見があるといったご意見をいただきました。

「C案では環状道路のネットワークを活用できないので論外」など、C案についての否定的なご意見をいただきました。

県・国としても、C案では本来の目的である甲府都市圏の渋滞問題の解決に結びつかず、新規道路の建設が必要であると考えています。

2-4 その他のルート の提案

- ◆ 笛吹川等の河川上や河川敷を利用してルートを通すべきといったご意見をいただきました。

洪水等による災害の発生を防ぎ、地域の安全を確保するため、笛吹川等の河川上を利用して流水を阻害する道路を造ることはできません。

- ◆ 笛吹川等の土手・堤防を利用してルートを通すべきといったご意見をいただきました。

「笛吹川等土手・堤防を補強すれば、水害にも強くなり、一石二鳥」といったご意見をいただきました。

現在ある土手・堤防を補強して利用するルートは、既存道路との接続も河川沿いとなり、地域の利便性に劣ること、河川沿いの集落を避けられないことなどの欠点がありますが、ご指摘の利点もあるため、有効な場合には活用するよう、さらに検討します。

- ◆ 笛吹川より東側にルートを通すべきといったご意見をいただきました。

「現在の案では笛吹川の東側地域の発展が見込めない」「笛吹川の東側に通さなければ、石和側の渋滞緩和は見込めない」などのご意見をいただきました。

県・国としては、笛吹川を渡河させるためには巨大な橋梁構造とせざるを得ないため、経済的な負担が大きくなることや甲府都市圏の渋滞問題を解決するためにはルートが遠回り過ぎることなどから、笛吹川西側を前提としたルート検討を進めることとしました。

また、新山梨環状道路東側区間の整備と併せ、笛吹川東側地域との連絡強化など、関連する道路の整備についても検討します。

◆ その他のルートについての提案があるといったご意見をいただきました。

A案・B案・C案のほか、以下のようなルートの提案がありました。(次頁に図で示しています。)

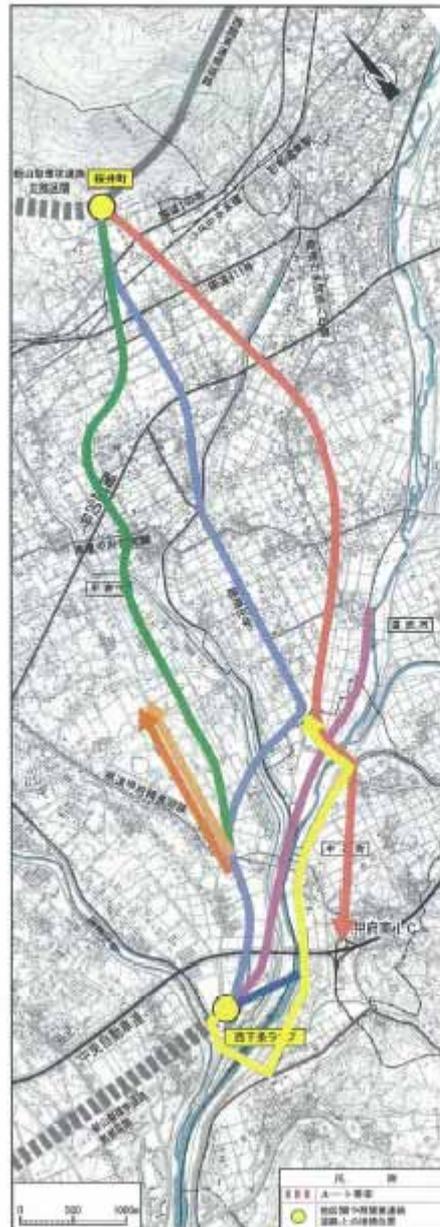
- ① 西下条ランプ～県道白井河原八田線は笛吹川の土手をスーパー堤防として利用し、そこから桜井町までは高架構造とすることで地域分断を無くす。
- ② A案を基本とし、白井河原橋を渡って中央道甲府南1Cに接続させる。
- ③ 桜井町～国道20号は向町バイパスを拡幅整備し、その地点から国道140号を付け替え、峡東浄化センターまでは国道140号を改良し、そこからは新設する。
- ④ 国道140号の西側をバイパスすれば、最短距離となり、小学校(甲運・石和西・富士見)を回避できる。
- ⑤ 蛭沢川の東側を高架で施工してほしい。
- ⑥ 蛭沢川の西側を通してほしい。
- ⑦ 西下条ランプからC案を利用し、国道140号との接続部から白井河原橋からA案又はB案とすれば良い。
- ⑧ 南部区間の東端から笛吹川を渡河し、国道140号と接続させ、後はC案とする。国道140号と直接接続させる。

概略計画の決定にあたっては、これらルート案についても検討の対象とし、以下の理由から、概略計画としては不適であると考えました。

前提として、環状道路としての機能を確保するため、立体構造の道路とします。

- ① スーパー堤防とは、緩やかな勾配を持つ幅の広い堤防です。そのため、大洪水に対して壊れない構造をしていますが、河川周辺において大規模な都市再開発を行う必要があり、現在の土地利用や地域への影響が非常に大きく、コストの膨大なものとなることから困難であると考えました。
- ② 環状道路としての機能を確保するため、白井河原橋とは別に、新たに笛吹川を渡河する必要があり、また西下条ランプに戻る橋梁の整備も必要となるため、非常にコストが掛かることから困難であると考えました。
- ③ B案を基本としたルート位置とし、道路構造は平面構造とした場合、交差点が多く存在することとなり、環状道路としての交通処理機能が劣り、家屋移転も多く生じることから、困難であると考えました。
- ④ 移転家屋数や地域への影響の観点からは比較的優れた案と言えますが、肝心の環状道路としての交通処理機能が劣り、不適であると考えました(17、18頁参照)。
- ⑤ ④の提案となり、不適であると考えました。
- ⑥ ④の提案よりさらに内側に入るため、環状道路としての交通処理機能がさらに劣り、不適であると考えました。
- ⑦と⑧ 環状道路としての機能が発揮できないため、困難であると考えました。

新たなルートの提案（市民意見より）



- 凡例
- ①
 - ②
 - ③
 - ④
 - ⑤
 - ⑥
 - ⑦
 - ⑧

注) ルートはおおむねの位置を示しており、詳細な位置については示しているものではありません。

出典：「みなさんのご意見に対する考え方」（山梨県、国土交通省甲府河川国道事務所）

2-5 盛土構造では心配なことがある（ので高架構造が良い）

- ◆ 盛土構造では地域分断が心配なので、道路構造を工夫してほしいといったご意見をいただきました。
- ◆ 盛土構造では水害等による被害が心配なので、道路構造を工夫してほしいといったご意見をいただきました。

県・国としては、整備効果、経済性、土地利用との整合等の観点から、盛土構造を基本としたA案が有力と考えていましたが、地元地域にお住まいの方々にとっては、地域分断や水害に対する懸念があることから、土地利用計画・河川改修計画・下水道整備計画等と整合を図る中で、現在の排水能力を阻害しないよう、「必要な区間について高架構造の検討を行うこととする」など、地域の実情を考慮した構造となるよう概略計画を決定しました。

さらに、盛土構造の区間においては、主要な道路との交差点所について、ボックスカルバートを設置することや、必要な箇所側に側道を設けることなどにより、できる限り現在の道路機能の確保に配慮した計画とします。

- ◆ 盛土構造では環境への影響が心配なので、道路構造を工夫してほしいといったご意見をいただきました。

「盛土構造の場合、大気汚染や騒音、日照や景観等への影響が懸念されるので、高架構造としてほしい」とのご意見をいただきました。

ご指摘の懸念は盛土構造、高架構造を問わないものだと思います。環境への具体的な影響については、概略計画決定後の環境影響評価の中で、調査・予測・評価を行い、必要に応じて保全対策を検討します。

- ◆ 盛土構造では安全性への影響が心配なので、道路構造を工夫してほしいといったご意見をいただきました。

「盛土構造の場合死角が増えるため、安全性が心配である」とのご意見をいただきました。

県・国としては、やむを得ず小学校などの周辺を通過する場合は、安全性（子供の生活圏等）について配慮し、必要な区間を高架構造の検討を行うこととしました。

◆ 土地を有効に利用できる高架構造とすべきといったご意見をいただきました。

「狭い山梨県の土地を有効利用するためには、高架構造とし、その下の土地を多目的に活用すべき」とのご意見をいただきました。

県・国としては、整備効果、経済性、土地利用との整合等の観点から、盛土構造を基本としたA案が有力と考えていましたが、地域の実情を考慮し、必要な箇所について高架構造を検討することとし、概略計画を決定しました。

高架道路の路面下の適正かつ合理的な利用については、新山梨環状道路東側区間の可能な箇所において、今後検討します。

2-6 高架構造では心配なことがある（ので盛土構造が良い）

- ◆ 高架構造では環境への影響が心配なので、道路構造を工夫してほしいといったご意見をいただきました。

「高架構造では、景観、日照、騒音等への影響が懸念されるので、盛土構造としてほしい」とのご意見をいただきました。

ご指摘の懸念は高架構造、盛土構造を問わないものだと思います。環境への具体的な影響については、概略計画決定後の環境影響評価の中で、調査・予測・評価を行い、必要に応じて保全対策を検討します。

- ◆ 高架構造では安全性への影響が心配なので、道路構造を工夫してほしいといったご意見をいただきました。

「高架構造の近くに住宅があると、地震などが心配」といったご意見をいただきました。

県・国としても、道路の耐震性・耐久性に十分配慮した道路設計・施工を行います。

2-7 その他、道路構造について

- ◆ とにかく立体構造が良いといったご意見をいただきました。

「国道 20 号や国道 140 号など、現況の渋滞箇所は平面交差部であることが多いため、主要道路との交差箇所はとにかく立体構造が良い」とのご意見をいただきました。

新山梨環状道路東側区間は、地域高規格道路として計画されており、交差する道路とは全て立体交差とします。

- ◆ 地域の実情や経済性等に応じ、柔軟に道路構造を組合せてほしいといったご意見をいただきました。

県・国としては、コスト縮減の観点から盛土構造を基本として考えていますが、みなさんからのご意見に、地元地域における地域分断や水害、安全性などを懸念する声が多数あったことから、地域の実情や経済性等に応じ、必要な区間について高架構造の検討を行うこととしました。

2-8 中央道との接続について

- ◆ 中央道との接続は必要であるといったご意見をいただきました。
- ◆ 中央道甲府南ICとの接続を望むといったご意見をいただきました。
- ◆ 中央道との接続は必要ないといったご意見をいただきました。

みなさんからのご意見では「利便性を考えると中央道との接続は必須」「中央道甲府南ICとの接続を望む」「甲府南ICに近いので接続は必要ない」といったご意見をいただきました。

中央道と新山梨環状道路は、北部区間において、甲斐市大袋付近でインターチェンジの設置を計画しています。また、新山梨環状道路東側区間における中央道との接続は、将来の交通量の状況や経済性等を見ながら、慎重に検討します。



- ◆ 中央道との接続は、新たな渋滞が発生しないよう工夫すべきといったご意見をいただきました。

「中央道と直接接続を行わない場合、中央道甲府南ICと新山梨環状道路西下条ランプの間を移動する交通が西下条付近に集中し、新たな渋滞が発生するのでは」とのご意見をいただきました。

県・国としては、中央道との接続について、将来の交通量の状況や経済性等を見ながら、慎重に検討します。

- ◆ 中央道との接続方法は、スマートIC（ETC専用）とすべきといったご意見をいただきました。

中央道との接続については、将来の交通量の状況や経済性等を見ながら、慎重に検討していきますが、併せて、経済性や利用者の利便性を考慮した、スマートIC方式の導入の有無についても検討します。

2-9 既存道路との接続について

- ◆ 地域住民が使いやすいよう、接続道路（ランプ）を多く設けてほしいといったご意見をいただきました。

新山梨環状道路の整備により、広域な道路ネットワークが形成され、拠点間の移動性が大幅に向上することが期待されますが、同時に、地元地域のみなさんにとっても使いやすい道路となるよう、環状道路と交差する主要な国道や県道とは接続することとしました。

また、小瀬スポーツ公園のイベント時の渋滞緩和に配慮し、当該公園へのアクセシビリティを考慮した箇所に接続箇所を設けます。

- ◆ 環状道路への接続道路の整備（新設・補修）が大切であるといったご意見をいただきました。

「環状道路との接続道路を多く設けてほしいが、接続道路自体が渋滞しないよう、整備が必要」とのご意見をいただきました。

今後、環状道路の整備と併せ、接続道路の整備についても検討していきます。

- ◆ 接続道路との接続方法は、新たな渋滞が発生しないよう工夫すべきといったご意見をいただきました。

現在、渋滞が多発している国道 20 号との接続箇所については、新たな渋滞が発生しないよう、その接続方法について慎重に検討する必要があると考えています。

具体的な接続方法は、概略計画決定後の都市計画の手続きにおいて検討します。

- ◆ 接続道路は必要ない。または、多すぎるので減らしてほしいといったご意見をいただきました。

コスト縮減の観点からのご意見であると思われませんが、地元地域の住民からは、接続道路を要望する多数の声が寄せられており、県・国としても、地元住民の利便性向上、地場産業の活性化等の面からも、主要な国道や県道とは接続することとしました。

2-10 使いやすさや安全性等に配慮してほしい

- ◆ 使いやすさや安全性を考慮した車線数・道路幅としてほしいといったご意見をいただきました。

新山梨環状道路東側区間は、全ての道路と立体交差する構造であり、また、歩道と車道を分離した形態となるため、歩行者の飛び出し等による事故がなく、安全な道路となります。また、地域高規格道路として一定の水準を保った道路とし、地震等の災害に強い道路の整備を目指します。

●標準断面



- ◆ 沿道のみなさんの使いやすさを考慮し、側道を設けてほしいといったご意見をいただきました。

新山梨環状道路東側区間は、主要な国道・県道との交差点で接続させると同時に、機能復旧のために必要な箇所には側道を設置するなど、沿道のみなさんにとっても使いやすい道路となるよう計画します。

具体的な側道設置箇所等については、概略計画決定後の都市計画の手続きにおいて決定していくこととなります。

- ◆ 交通事故や犯罪が発生しないよう、安全性や治安に配慮した構造としてほしいといったご意見をいただきました。

県・国としては、やむを得ず小学校などの周辺を通過する場合は、安全性（子供的生活圏等）について配慮し、必要な区間を高架構造とすることを検討します。

- ◆ 環状道路自体が渋滞しないように、信号を設置せず、スムーズに走行できるようにしてほしいといったご意見をいただきました。

新山梨環状道路東側区間は、全ての道路と立体交差する構造とし、信号のない道路とするため、スムーズな走行が可能です。

ただし、接続道路とのランプ部において新たな渋滞が発生しないよう、概略計画決定後の都市計画の手続きにおいて、接続方法や接続位置について検討していきます。

- ◆ 分かり易い道路標識を設置してほしいといったご意見をいただきました。

高齢者ドライバーにとっても分かりやすい道路標識の設置を検討していきます。

- ◆ その他、パーキングエリアやサービスエリアなどを設けトイレを作ってほしい、右折レーンを設けてほしいといったご意見をいただきました。

新山梨環状道路東側区間は、無料の道路であるうえ、一般道路との交差点（ランプ部）から自由に入出入りすることができるため、基本的にパーキングエリアやサービスエリアなどを設置することは考えておりません。

また、信号交差点はないため、右折レーンを設けることはありません。

2-11 その他、ルート・構造について

◆ 土地利用に配慮したルート・構造にしてほしいといったご意見をいただきました。

概略計画の立案にあたっては、住宅密集地や学校・高齢者福祉施設等の公共施設や神社・仏閣等をできる限り避けたルートとしました。また、できる限り斜め横断をしないよう、農地の形状に沿ったルート設定とすることで、農地への影響を極力低減させる計画としました。

また、地元市と連携、協力する中で、各種の市計画との調整を図ります。

◆ 地下トンネル構造とするべきといったご意見をいただきました。

「現況の土地利用への影響を低減させるため、地下トンネル構造とするべき」とのご意見をいただきました。

県・国としては、新山梨環状道路の他の区間との接続方法や建設及び維持管理コストの面から、トンネル構造の採用は困難と考えています。

◆ 沿道の緑化など、自然に配慮した構造とするべきといったご意見をいただきました。

「沿道の緑化や小動物などの小道の確保など、自然に配慮した構造とするべき」とのご意見をいただきました。

具体的な検討は、概略計画決定後の環境影響評価や都市計画の手続きの中で行うこととなりますが、県・国としても、みなさんのご意見をお伺いしながら、自然に配慮した計画づくりを目指します。

◆ 農作物に対しての道路照明の影響に配慮した構造とするべきといったご意見をいただきました。

道路照明器具として漏れ光の少ないタイプのものも開発されており、周辺の住宅、農作物や昆虫等への影響を極力低減するよう配慮していきます。

2-12 避けるべき重要な場所

- ◆ マンション、居住地などに配慮してほしいといったご意見をいただきました。
- ◆ 学校等の公共施設などに配慮してほしいといったご意見をいただきました。
- ◆ 神社・仏閣、墓地、史跡などに配慮してほしいといったご意見をいただきました。
- ◆ 農地などに配慮してほしいといったご意見をいただきました。

概略計画の決定にあたっては、環境保全上、特に配慮が必要な学校、病院、高齢者福祉施設等のほか、神社・仏閣、墓地等について、できる限り回避した計画としています。また、やむを得ず住宅密集地や学校の近くを通過する際には、地域分断への影響を低減させ、安全性を確保するため、高架構造を検討することとしました。

また、農地を通過する箇所については、できる限り斜め横断をしないよう、農地の形状に沿ったルート設定とすることで、農地への影響を極力低減させる計画としました。

- ◆ 避けて通るべき場所は特に無いといったご意見をいただきました。

「重要な場所は時代によって変わるし、重要視する必要がない」といったご意見をいただきましたが、県・国としては、現在及び将来において、保全する必要がある場所等について調査を行い、さらにみなさんからのご意見もお聞きしながら、概略計画を決定しました。

ただし、埋蔵文化財など、現時点では把握しきれていないものが工事中に発掘された場合には、適切に対処していきます。

2-13 重要な情報

- ◆ 笛吹川や渋川など周辺は、大雨時の水害が懸念される地域であるといったご意見をいただきました。

今回のP1を通じ、地元地域の方々にとって、水害という問題が非常に大きな懸念となっていることが分かりました。

そこで概略計画の決定にあたっては、過去の水害状況や周辺河川の整備状況などを調査し、排水に支障のないルートの設定や、必要な区間で高架構造の検討を行うなど、地域の実情を考慮した計画にしました。

- ◆ 甲府南部から笛吹南西部は軟弱地盤であり、地震の際、液状化が懸念される地域であるといったご意見をいただきました。

新山梨環状道路は、地震等の災害時に緊急輸送路としての役割を担います。地震時の液状化現象による道路自体の被災を防ぐため、今後の道路設計・施工にあたっては、事前に十分な地質調査を行い、必要に応じて地盤改良等の方法を検討します。

- ◆ 500mのルート内にある農地は、農政省から特殊なお金をつぎこんで土地改良した優良農地であるといったご意見をいただきました。

概略計画の決定にあたっては、できる限り斜め横断をしないよう、農地の形状に沿ったルート設定とすることで、農地への影響を極力低減させる計画としました。

- ◆ 小曲町には4つの井戸があり、そこからパイプラインにより全耕地に水を引いているといったご意見をいただきました。

概略計画の決定にあたっては、農業用水路の状況等を調査の上、ルートを設定しました。具体的な機能保全の方法については、概略計画決定後の都市計画手続きの中で検討していくことになります。

- ◆ その他、「笛吹川周辺にはカワセミが生息しているので配慮してほしい」などのご意見をいただきました。

動物や植物など自然環境への影響については、概略計画決定後の環境影響評価の続きの中で調査・予測・評価を実施し、必要に応じて保全対策の検討を行います。

2.2. 環境の保全に特に配慮が必要な施設等

準備書知事意見（Ⅰ.全般的な事項 3.環境の保全に特に配慮が必要な施設等の把握）に対する
補足資料

1) 環境の保全に特に配慮が必要な施設

番号	施設名称	高さ	階層	計画路線からの最短距離	構造	影響を及ぼすおそれがある環境影響評価の項目	環境保全措置の内容	影響の程度及び検討経緯
1	桜井寮	不明	3階	46m	橋梁	騒音	高架道路のジョイント部の構造の工夫	各階高さにおける騒音レベルは環境基準を満足する(資料編 2.4 参照)。ただし、自動車の走行による騒音の環境負荷をできる限り低減するため、高架道路のジョイント部の構造を工夫することで、騒音発生を低減を図る。
2	石和西小学校	18.8m	3階	27m	盛土・橋梁	騒音	高架道路のジョイント部の構造の工夫	各階高さの普通教室の窓位置における騒音レベルは環境基準及び学校環境衛生の基準を満足する(資料編 2.4 参照)。ただし、自動車の走行による騒音の環境負荷をできる限り低減するため、高架道路のジョイント部の構造を工夫することで、騒音発生を低減を図る。

2) 環境の保全に特に配慮が必要な希少動植物

環境の保全に特に配慮が必要な希少動植物は、計画路線により生息・生育箇所が直接改変を受ける種とした。

番号	分類	種名	確認状況	環境保全措置の内容	影響の程度及び検討経緯
1	爬虫類	シマヘビ	確認地点 8 箇所のうち、1 箇所が計画路線区域と重複する。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用 ・ 工事従事者への講習・指導 ・ 移動経路の確保 	<p>計画路線区域周辺には、シマヘビの主な生息環境が存在するため、路面への侵入により走行車両との接触による影響が発生する可能性がある。したがって、生息環境は保全されない可能性がある。</p> <p>環境保全措置として、工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用、工事従事者への講習、指導移動経路の確保を実施することで、シマヘビへの環境負荷の低減を図る。</p> <p>また、移動経路の確保については、シマヘビの移動経路として利用されるか効果に不確実性を伴うことから、環境保全措置の効果を検証するために事後調査を実施する。</p>
2	植物	カワヂシャ	確認地点 65 箇所 (2,627 株)のうち、5 箇所 (101 株) が消失する。	なし	<p>工事の実施により生育環境の一部が消失・縮小する可能性があるが、その程度はわずかであり、生育地の周辺には本種は広く分布し同質の生育環境も広く分布している。</p> <p>計画路線区域周辺の生育地のうち 4 箇所は工事実施区域からの距離が約 30m 以内であるが、いずれも高架区間であり終日日陰とはならない。また、通常実施する濁水対策措置により水環境の変化は最小限に抑えられる。したがって、生育環境は保全されると予測される。</p> <p>以上から、カワヂシャへの影響はほとんどないものと考えられ、環境保全措置の検討は行わないこととした。</p>

番号	分類	種名	確認状況	環境保全措置の内容	影響の程度及び検討経緯
3	植物	マコモ	確認地点 29 箇所 (1,670 株) のうち、2 箇所 (150 株) が消失する。	なし	<p>工事の実施により生育環境の一部が消失・縮小する可能性があるが、その程度はわずかであり、生育地の周辺には本種は広く分布し同質の生育環境も広く分布している。本種は脆弱な環境を生育地とはせず、計画路線区域及び周辺の定期的な自然改変の中で広く分布している。</p> <p>計画路線区域周辺の生育地のうち 5 箇所は工事实施区域からの距離が約 30m 以内であるが、いずれも高架区間であり終日日陰とはならない、また、通常実施する濁水対策措置により水環境の変化は最小限に抑えられる。したがって、生育環境は保全されると予測される。</p> <p>以上から、マコモへの影響はほとんどないものと考えられ、環境保全措置の検討は行わないこととした。</p>
4	植物	ハマスゲ	確認地点 11 箇所 (718 株) のうち、1 箇所 (50 株) が消失する。	なし	<p>工事の実施により盛土部の生育環境の一部が消失・縮小するが、その程度はわずかであり、周辺には同質の生育環境が広く分布する。</p> <p>計画路線区域周辺には本種の生育環境が存在するが、工事实施区域から約 50m 以上離れており、道路の存在による日照や水環境の変化は生じない。したがって、生育環境は保全されると予測される。</p> <p>以上から、ハマスゲへの影響はほとんどないものと考えられ、環境保全措置の検討は行わないこととした。</p>

2.3. 家屋等の状況

準備書知事意見（I.全般的な事項 5.土地利用の変化の反映）に対する補足資料

1) 調査項目

調査項目は、対象道路周辺の家屋等の状況とした。

2) 調査手法

航空写真や住宅地図、最新の道路設計図面の整理により行った。また、必要に応じ、現地踏査で補完した。

3) 調査地域

調査地域は、都市計画対象道路事業実施区域及びその周辺とした。

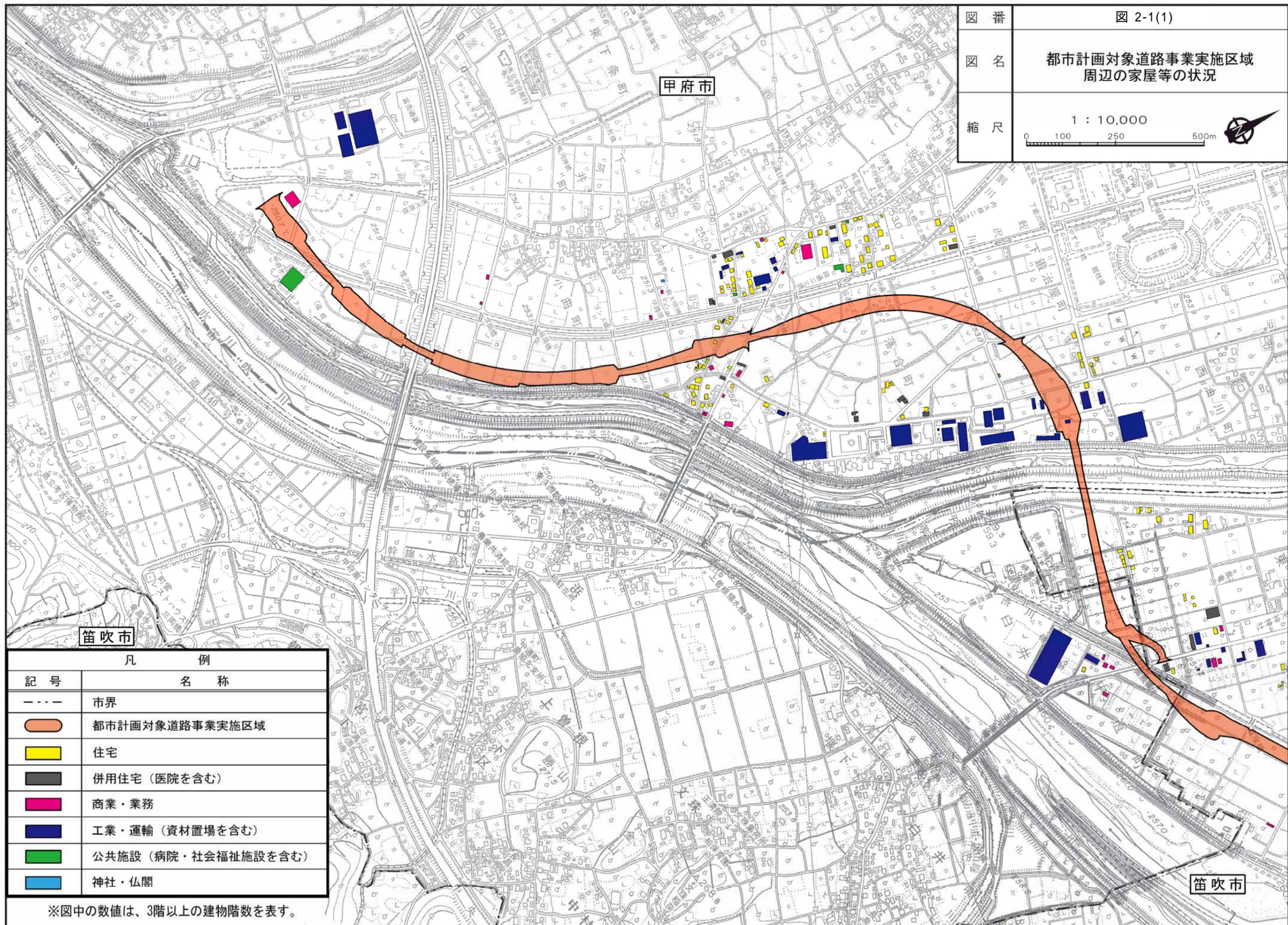
4) 調査期間

調査時期は、最新の既存文献その他資料が入手可能な時期とし、現地踏査は平成20年2月18日～19日に実施した。

5) 調査結果

調査結果は、図 2-1 に示すとおり。

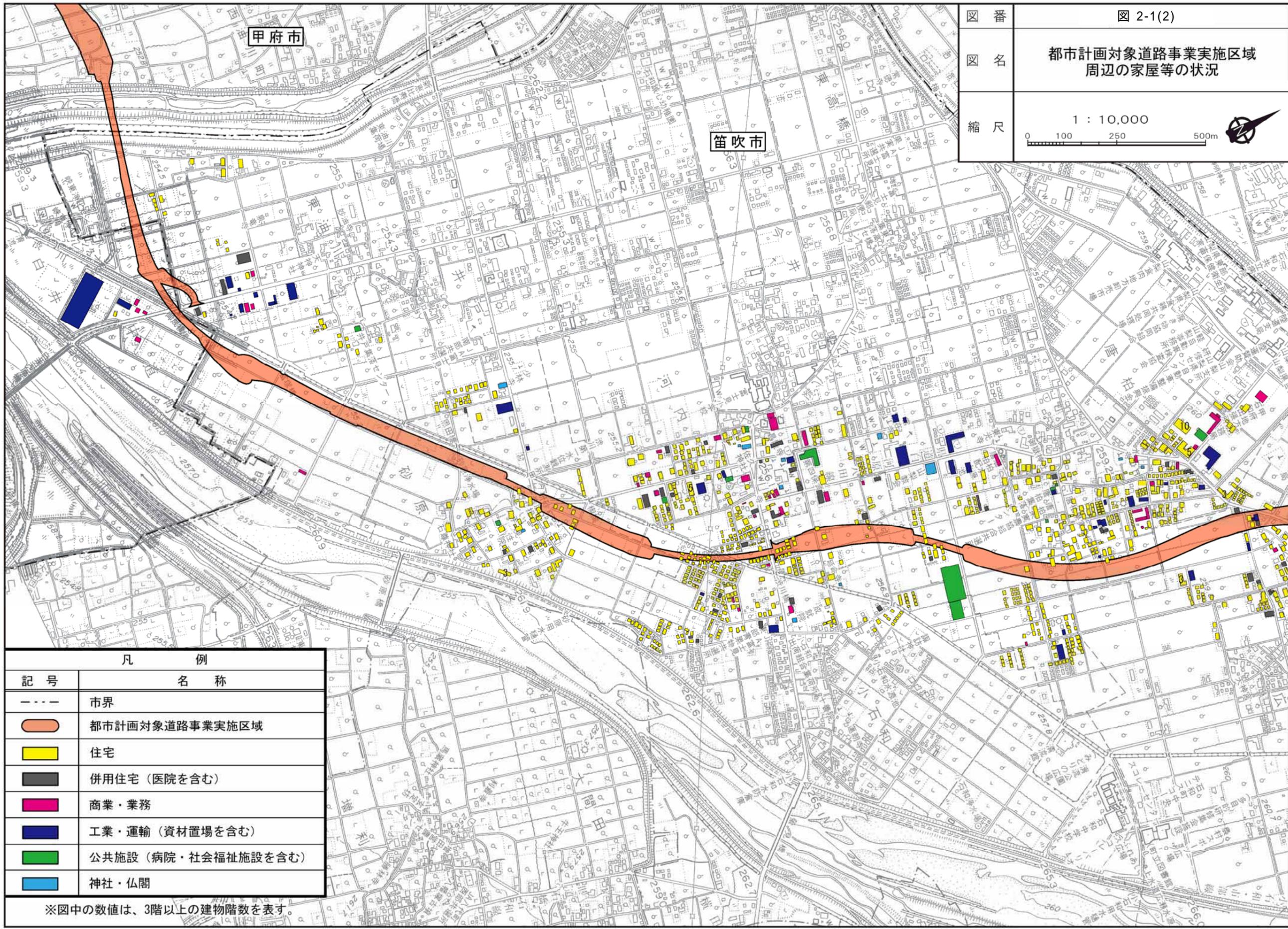
図 番	図 2-1(1)
図 名	都市計画対象道路事業実施区域 周辺の家屋等の状況
縮 尺	1 : 10,000 0 100 250 500m



記号	凡 例 名 称
-----	市界
○	都市計画対象道路事業実施区域
■ (Yellow)	住宅
■ (Dark Blue)	併用住宅 (医院を含む)
■ (Pink)	商業・業務
■ (Blue)	工業・運輸 (資材置場を含む)
■ (Green)	公共施設 (病院・社会福祉施設を含む)
■ (Light Blue)	神社・仏閣

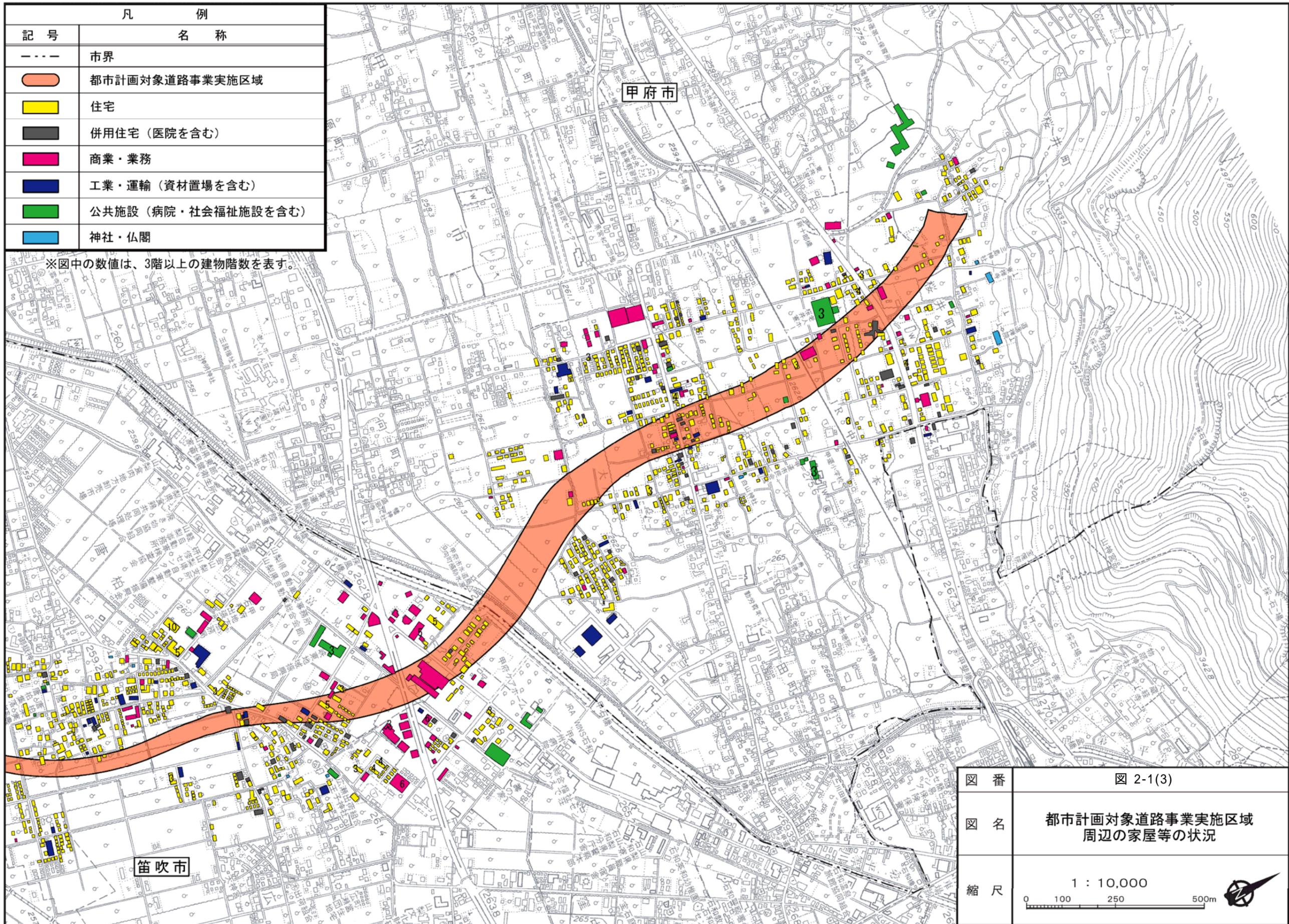
※図中の数値は、3階以上の建物階数を表す。

図番	図 2-1(2)
図名	都市計画対象道路事業実施区域 周辺の家屋等の状況
縮尺	1 : 10,000 0 100 250 500m



凡 例	
記 号	名 称
---	市界
○	都市計画対象道路事業実施区域
■	住宅
■	併用住宅（医院を含む）
■	商業・業務
■	工業・運輸（資材置場を含む）
■	公共施設（病院・社会福祉施設を含む）
■	神社・仏閣

※図中の数値は、3階以上の建物階数を表す。



記号	凡 例 名称
---	市界
○	都市計画対象道路事業実施区域
■	住宅
■	併用住宅（医院を含む）
■	商業・業務
■	工業・運輸（資材置場を含む）
■	公共施設（病院・社会福祉施設を含む）
■	神社・仏閣

※図中の数値は、3階以上の建物階数を表す。

図 番	図 2-1(3)
図 名	都市計画対象道路事業実施区域 周辺の家屋等の状況
縮 尺	1 : 10,000 0 100 250 500m

2.4. 環境の保全に特に配慮が必要な施設に対する予測結果

2.4.1. 建物の高さを考慮した予測結果（大気質、騒音）

準備書知事意見（Ⅱ.個別事項 1.大気汚染・騒音・振動共通事項 1）環境影響評価の手法 a）環境の保全に特に配慮が必要な施設に対する影響の把握）に対する補足資料

環境の保全に特に配慮が必要な施設として、桜井寮（老人福祉施設）、石和西小学校を対象に、自動車の走行に係る大気質及び騒音の高さ方向の検討を行った。

1) 予測項目

- ・大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）
- ・騒音レベル（ L_{Aeq} ）

2) 予測方法及び予測条件

(1) 大気質

本編「8.1 大気質 1.自動車の走行に係る大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）」に示す予測方法及び予測条件に準拠した。

(2) 騒音

本編「8.2 騒音 1.自動車の走行に係る騒音」に示す予測方法及び予測条件に準拠した。

3) 予測対象施設

(1) 桜井寮

桜井寮の予測断面位置を図 2-2 に示す。予測位置は、計画路線から最も近接する建物位置とした。

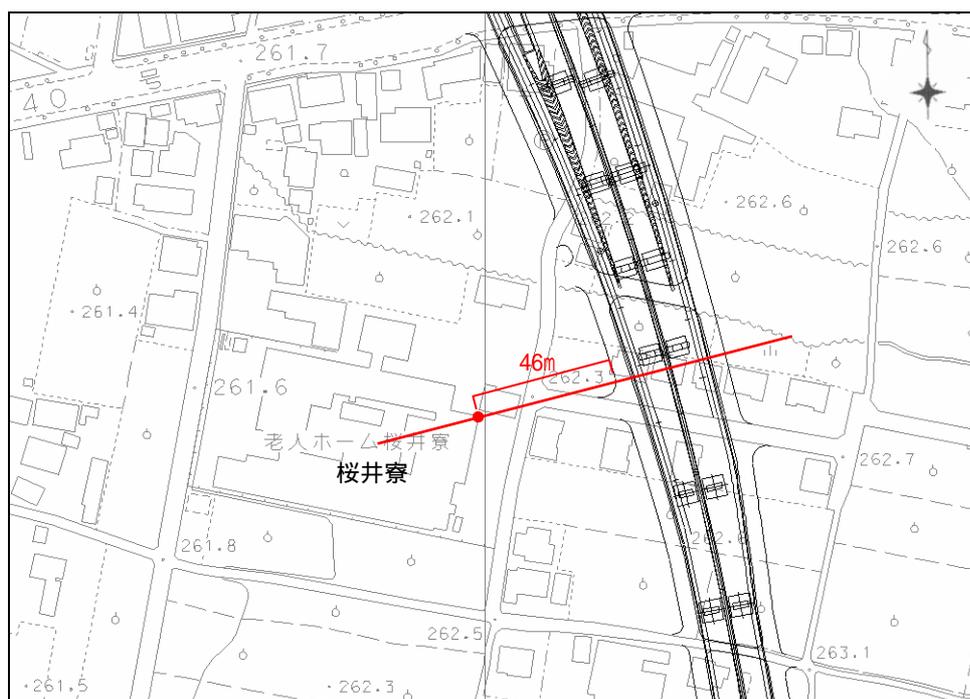


図 2-2 予測断面位置（桜井寮）

(2) 石和西小学校

石和西小学校の予測断面位置を図 2-3 に示す。予測位置は、計画路線から最も近接する各階の普通教室の窓位置とした。

なお、騒音の予測においては、各階の窓位置を考慮した予測を行った。

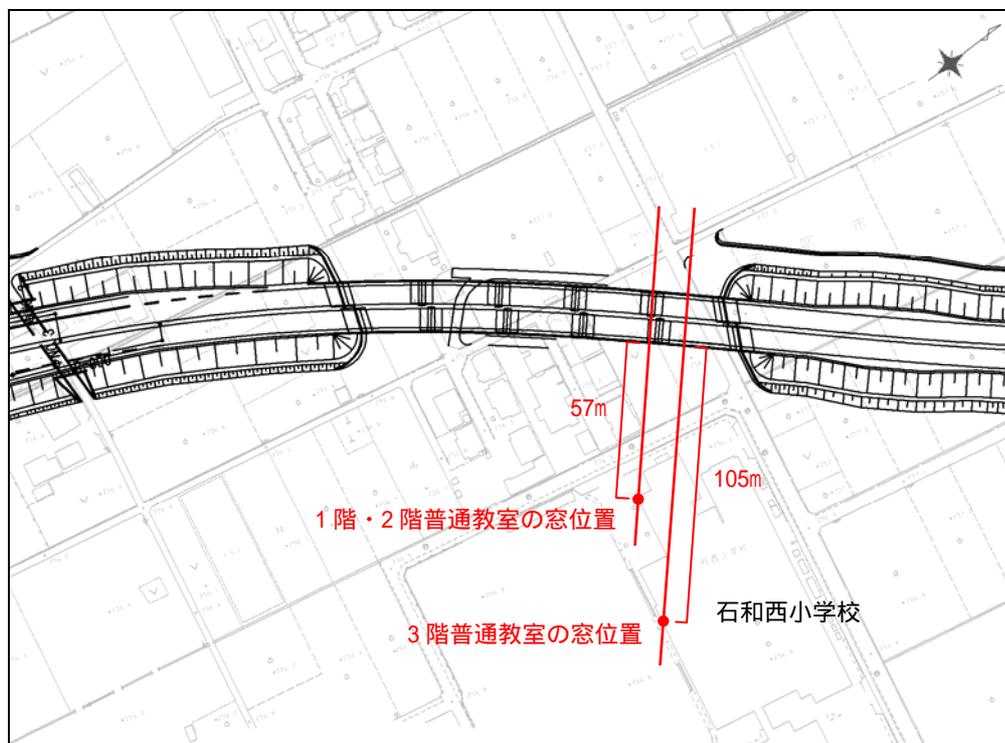


図 2-3 予測断面位置 (石和西小学校)

4) 予測・評価結果

(1) 桜井寮

ア. 大気質

桜井寮における大気質の高さ方向の予測結果を表 2-1 に示す。予測の結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに各階で環境基準を満足できる。

表 2-1(1) 二酸化窒素の予測結果（桜井寮）

単位：ppm

階	地上高さ (m)	計画路線からの距離 (m)	道路寄与濃度	バックグラウンド濃度	合計 (年平均値)	日平均値の年間 98% 値	環境基準
3 階	7.5	46	0.0006	0.012	0.0126	0.027	0.06
2 階	4.5		0.0006		0.0126	0.027	
1 階	1.5		0.0006		0.0126	0.027	

表 2-1(2) 浮遊粒子状物質の予測結果（桜井寮）

単位：mg/m³

階	地上高さ (m)	計画路線からの距離 (m)	道路寄与濃度	バックグラウンド濃度	合計 (年平均値)	日平均値の年間 2% 除外値	環境基準
3 階	7.5	46	0.0001	0.021	0.0211	0.053	0.10
2 階	4.5		0.0001		0.0211	0.053	
1 階	1.5		0.0001		0.0211	0.053	

イ. 騒音

桜井寮における騒音の高さ方向の予測結果を表 2-2 に示す。予測の結果、各階で環境基準を満足できる。

表 2-2 騒音の予測結果（桜井寮）

階	地上高さ (m)	計画路線からの距離 (m)	予測結果 (dB)		環境基準 (dB)	
			昼間	夜間	昼間	夜間
3 階	7.2	46	58	55	65	60
2 階	4.2		57	54		
1 階	1.2		56	53		

注) 時間区分は昼間 (6 時～22 時)、夜間 (22 時～6 時) である。

(2) 石和西小学校

ア. 大気質

石和西小学校における大気質の高さ方向の予測結果を表 2-3 に示す。予測の結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに各階で環境基準を満足できる。

表 2-3(1) 二酸化窒素の予測結果 (石和西小学校)

単位：ppm

階	地上高さ (m)	計画路線からの距離 (m)	道路寄与濃度	バックグラウンド濃度	合計 (年平均値)	日平均値の年間 98% 値	環境基準
3 階	9.6	105	0.0003	0.015	0.0153	0.031	0.06
2 階	5.8	57	0.0005		0.0155	0.032	
1 階	1.8	57	0.0005		0.0155	0.032	

表 2-3(2) 浮遊粒子状物質の予測結果 (石和西小学校)

単位：mg/m³

階	地上高さ (m)	計画路線からの距離 (m)	道路寄与濃度	バックグラウンド濃度	合計 (年平均値)	日平均値の年間 2% 除外値	環境基準
3 階	9.6	105	0.0000	0.023	0.0230	0.057	0.10
2 階	5.8	57	0.0001		0.0231	0.057	
1 階	1.8	57	0.0001		0.0231	0.057	

注) 寄与濃度は小数第 5 位を四捨五入した値であり、0.0000 の場合は 0 ではない。

イ. 騒音

石和西小学校における騒音の高さ方向の予測結果を表 2-4 に示す。予測の結果、各階で環境基準、学校環境衛生の基準ともに満足できる。

表 2-4(1) 騒音の予測結果 (石和西小学校：環境基準との比較)

階	地上高さ (m)	計画路線からの距離 (m)	予測結果 (dB)		環境基準 (dB)	
			昼間	夜間	昼間	夜間
3 階	9.3	105	52	49	65	60
2 階	5.5	57	54	51		
1 階	1.5	57	53	50		

注) 時間区分は昼間 (6 時～22 時)、夜間 (22 時～6 時) である。

表 2-4(2) 騒音の予測結果 (石和西小学校：学校環境衛生の基準との比較)

階	地上高さ (m)	計画路線からの距離 (m)	予測結果 (dB)	学校環境衛生の基準 (dB)
			9 時～10 時	
3 階	9.3	105	53	55
2 階	5.5	57	55	
1 階	1.5	57	54	

注) 予測値は、昼間の最も厳しい時間帯 (9 時～10 時) での値である。

5) 環境保全措置の必要性

桜井寮では、各階で環境基準を満足（表 2-1、表 2-2）しているが、当該施設への影響の程度については、供用後のモニタリングの対象として環境の状況を把握し、その結果は事業の実施中及び実施後の手続きにおいて明らかにする。

石和西小学校では、各階で環境基準、学校環境衛生の基準ともに満足（表 2-3、表 2-4）しているが、最も影響が大きくなる時間帯については、学校環境衛生基準相当（表 2-4 (2)）となることから、当該施設への影響の程度については、供用後のモニタリングの対象として、その状況を把握し、その結果を基に、適宜環境保全措置の必要性について検討するものとし、その検討の経緯及び結果は、事業の実施中及び実施後の手続きにおいて明らかにする。

2.4.2. 短期濃度予測の結果（大気質）

準備書知事意見（Ⅱ.個別事項 2.大気汚染 1）構造物による気流の変化）に対する補足資料

環境の保全に特に配慮が必要な施設として、石和西小学校を対象に、自動車の走行に係る大気質の短期高濃度の予測を行った。

1) 予測項目

- ・大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）

2) 予測方法及び予測条件

本編「8.1 大気質 1.自動車の走行に係る大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）」に示す予測方法及び予測条件に準拠した。

なお、予測は上記条件と短期高濃度日の条件で年平均値を算出し、計画路線の寄与の程度の割合について比較することとした。

短期高濃度日の予測条件は、上記条件のうち気象条件について、短期高濃度となると考えられる条件に変更することにより実施した。

具体的には、石和西小学校における現地調査結果を用い、風向については予測対象位置に対して風上側の直角風、風速については春季（平成19年4月18日～24日）、夏季（平成19年8月22日～28日）、秋季（平成19年11月16日～22日）、冬季（平成20年1月24日～30日）の計28日分のデータを用い、日平均値の期間最弱風日の値を与えた。

3) 予測対象位置

予測対象位置は、石和西小学校に最も近い断面位置における、官民境界の地上 1.5m とした。

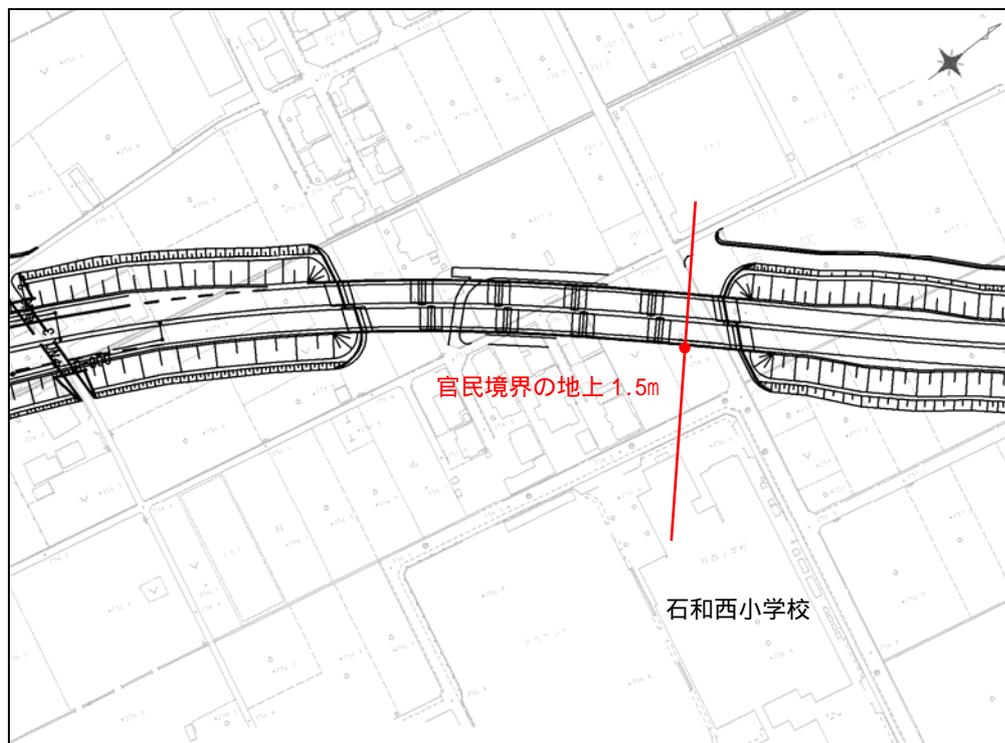


図 2-4 予測断面位置（石和西小学校）

4) 予測結果

予測結果を表 2-5 に示す。

予測の結果、短期高濃度日は通常時に比べ、約 2~3 倍となる結果となった。

表 2-5 予測結果（通常時・短期高濃度日）

予測対象位置	予測結果（年平均値）			
	二酸化窒素(ppm)		浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	
	通常時	短期高濃度日	通常時	短期高濃度日
石和西小学校	0.0012	0.0026	0.0002	0.0006