

# ○構造変更に係る予測検討 及び環境保全措置等の必要性の検討

## ————— 目 次 —————

<b>1. 概要</b> .....	<b>1-1</b>
<b>2. 騒音</b> .....	<b>2-1</b>
2.1. 予測概要 .....	2-1
2.2. 予測地点・予測地域 .....	2-1
2.3. 予測手法 .....	2-12
2.4. 予測条件 .....	2-14
2.5. 予測結果 .....	2-16
2.6. 予測結果の分析 .....	2-26
<b>3. 振動</b> .....	<b>3-1</b>
3.1. 予測概要 .....	3-1
3.2. 予測地点 .....	3-1
3.3. 予測手法 .....	3-4
3.4. 予測条件 .....	3-5
3.5. 予測結果 .....	3-6
<b>4. 低周波音</b> .....	<b>4-1</b>
4.1. 予測概要 .....	4-1
4.2. 予測地点 .....	4-1
4.3. 予測手法 .....	4-4
4.4. 予測条件 .....	4-5
4.5. 予測結果 .....	4-5
<b>5. 日照障害</b> .....	<b>5-1</b>
5.1. 予測概要 .....	5-1
5.2. 予測対象区間 .....	5-1
5.3. 予測手法 .....	5-2
5.4. 予測条件 .....	5-3
5.5. 予測結果 .....	5-4
5.6. 環境保全措置の検討 .....	5-4
5.7. 現況天空写真 .....	5-6

<b>6. 生態系</b> .....	<b>6-1</b>
6.1. 予測見直しの概要 .....	6-1
6.2. 変更面積・創出面積の再集計 .....	6-2
6.3. 予測・評価結果の見直し .....	6-6
<b>7. 景観</b> .....	<b>7-1</b>
7.1. 予測見直しの概要 .....	7-1
7.2. 現況景観の状況 .....	7-3
7.3. フォトモンタージュの比較 .....	7-5
7.4. 予測見直し結果 .....	7-8
<b>8. 人と自然との触れ合いの活動の場</b> .....	<b>8-1</b>
8.1. 予測見直しの概要 .....	8-1
8.2. 予測見直し結果 .....	8-2

## 1. 概要

計画路線の2期区間（落合西 IC～広瀬 IC 間）における道路構造変更に伴い、道路の存在・供用に係る環境影響の変化が生じる項目について道路構造変更を踏まえた予測検討結果と、「環境影響評価書」（平成 24 年 12 月、山梨県）（以下、評価書）での予測検討を行い、環境保全措置等の必要性の検討を行った。

予測検討の内容を表 1-1 に示す。

表 1-1 道路構造変更に伴う予測検討項目

予測検討項目		検討内容
環境要素	影響要因	
騒音	自動車の走行	平面予測：落合西 IC～（仮称）広瀬 IC 間（延長約 5.2km） （評価書の該当断面 10 地点について予測評価）
振動	自動車の走行	断面予測：4 地点（道路構造の変更断面）
低周波音	自動車の走行	断面予測：4 地点（道路構造の変更断面）
日照障害	道路の存在	平面予測：笛吹市石和町砂原区～広瀬区（延長約 2.5km）
生態系	道路の存在	評価書対象区間（西下条ランプ～（仮称）桜井 IC 間：約 9km） における下記の再集計 ・地域を特徴づける生態系の改変面積 ・注目種・群集の生息・生育基盤の改変面積 ・植栽による草地環境の創出面積
景観	道路の存在	評価書の予測地点のうち構造変更区間が含まれる 3 箇所の フォトモンタージュ作成及び評価書記載の予測評価結果の 見直し
人と自然との触れ 合いの活動の場	道路の存在	評価書の予測地点のうち構造変更区間が含まれる 2 箇所につ いて評価書記載の予測評価結果の見直し

## 2. 騒音

### 2.1. 予測概要

自動車の走行に係る騒音の予測概要を表 2-1 に示す。

表 2-1 自動車の走行に係る騒音の予測概要

項目	内容
予測方法	「道路交通騒音の予測モデル” ASJ RTN-Model 2013”」(社団法人日本音響学会)を用いた平面予測(構造変更時の最新モデルを使用した)
予測条件	環境影響評価書(H24.12)の予測条件と同条件 <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画交通量: H17 センサスペースの H42 計画交通量</li> <li>・時間変動係数及び車種構成比: H17 センサより設定</li> <li>・走行速度: 本線は設計速度、その他接続道路・既存道路は規制速度</li> <li>・予測位置: 対象道路の敷地境界の地上 1.2m 及び 4.2m</li> <li>・舗装種別: 密粒舗装を適用</li> </ul>
予測対象区間	東部区間Ⅱ期(落合西 IC～(仮称)広瀬 IC 間の約 5.2km)

### 2.2. 予測地点・予測地域

自動車の走行に係る騒音の予測地点・予測地域は、環境影響評価書の予測時と同じとし、表 2-2 に示す 10 地点・4 地域とした。予測位置は、対象道路の敷地境界の地上 1.2m 及び 4.2m とした。

予測地点における予測断面を図 2-1 に、予測地域における予測範囲を図 2-2 に示す。

表 2-2 (1) 自動車の走行に係る騒音の予測地点

番号	予測地点	方向	道路構造		接続道路・既存道路	測点	
A8	笛吹市石和町 唐柏(1)	近接空間	内回り	本線部	高架	国道 20 号	No. 63+80
		背後地	外回り				
A9	笛吹市石和町 唐柏(2)	近接空間	内回り	本線部	高架	—	No. 58+00
		背後地	外回り				
A10	笛吹市石和町 河内	近接空間	内回り	本線部	高架	県道甲府笛吹線 県道白井河原八田線	No. 51+80
		背後地	外回り				
A11	笛吹市石和町 砂原(1)	近接空間	内回り	本線部	高架	県道白井河原八田線	No. 48+60
		背後地	外回り				
A12	笛吹市石和町 砂原(2)	近接空間	内回り	本線部	高架	県道白井河原八田線	No. 46+20
		背後地	外回り				
A13	笛吹市石和町 砂原(3)	近接空間	内回り	本線部	盛土	県道白井河原八田線	No. 42+80
		背後地	外回り				
A14	笛吹市石和町 東油川	近接空間	内回り	本線部・ ランプ部	高架	国道 140 号	No. 31+60
		背後地	外回り				
A15	甲府市落合町 (1)	近接空間	内回り	本線部・ ランプ部	高架	市道小瀬落合線	No. 25+80
		背後地	外回り				
A16	甲府市落合町 (2)	近接空間	内回り	本線部	高架	県道甲府精進湖線	No. 17+60
		背後地	外回り				
A17	甲府市落合町 (3)	近接空間	内回り	本線部・ ランプ部	高架	県道甲府精進湖線	No. 15+00
		背後地	外回り				

注) 地点番号は、環境影響評価書の予測地点番号と対応する。

表 2-2 (2) 自動車の走行に係る騒音の予測地域 (IC 周辺)

番号	予測地域	方向	道路構造		接続道路・既存道路	
4	小石和 IC 周辺 北側	近接空間	内回り	本線部・ ランプ部	高架	国道 20 号 県道甲府笛吹線
		背後地	外回り			
5	小石和 IC 周辺 南側	近接空間	内回り	本線部・ ランプ部	高架 盛土	県道甲府笛吹線 県道白井河原八田線
		背後地	外回り			
6	東油川 IC 周辺	近接空間	内回り	本線部・ ランプ部	高架 盛土	国道 140 号 県道白井河原八田線
		背後地	外回り			
7	落合東 IC・落合 西 IC 周辺	近接空間	内回り	本線部・ ランプ部	高架 盛土	市道小瀬落合線 県道甲府精進湖線
		背後地	外回り			

注) 地域番号は、環境影響評価書の予測地域番号と対応する。

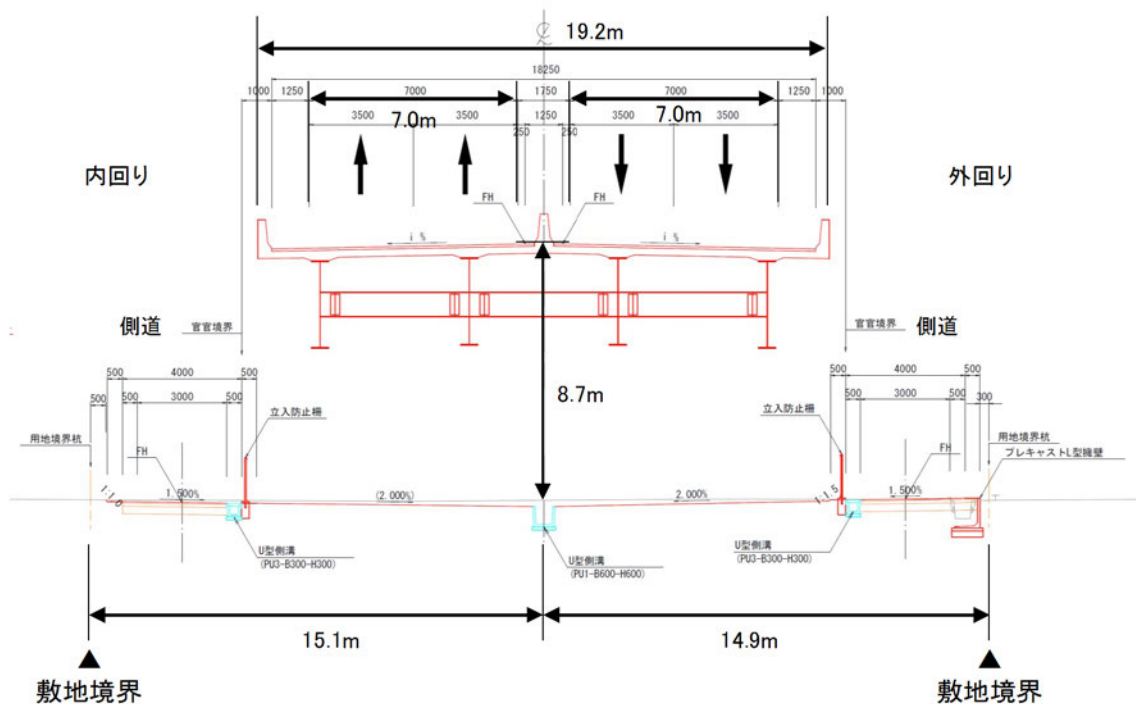


図 2-1 (1) 自動車の走行に係る騒音予測断面図 (A8 : 笛吹市石和町唐柏(1))

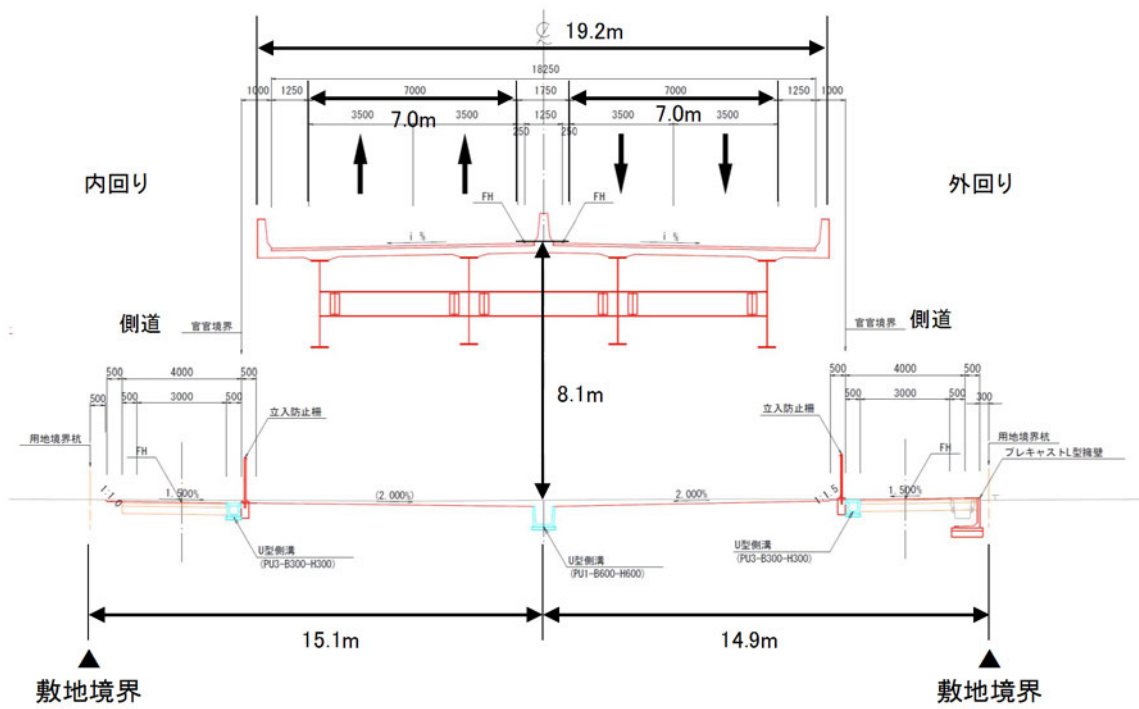


図 2-1 (2) 自動車の走行に係る騒音予測断面図 (A9 : 笛吹市石和町唐柏(2))

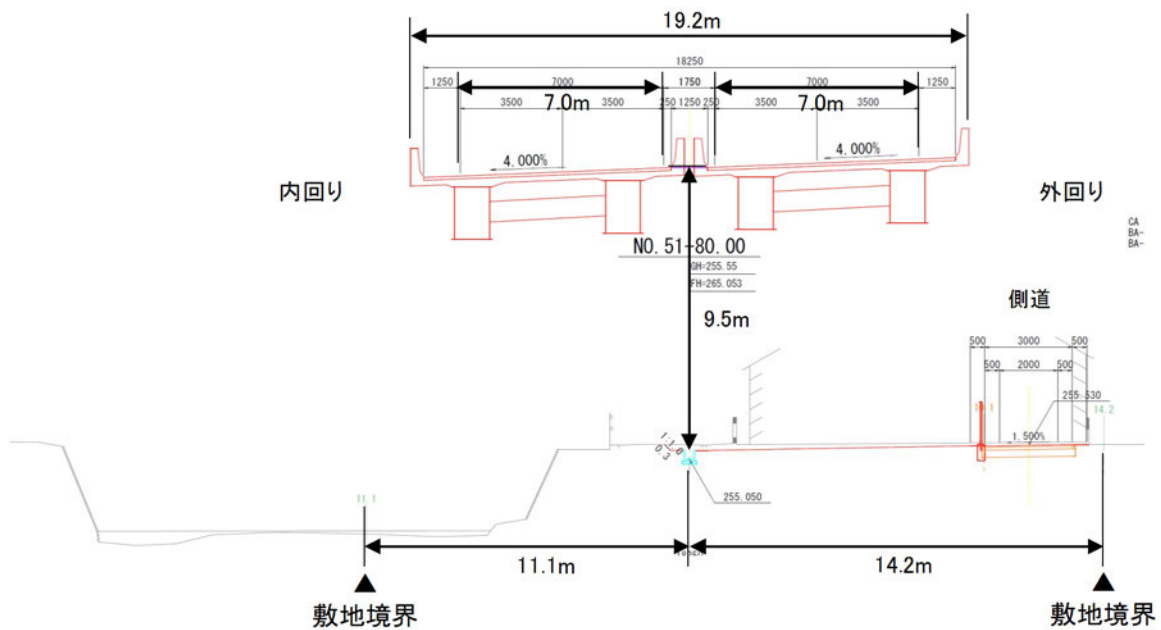


図 2-1 (3) 自動車の走行に係る騒音予測断面図 (A10 : 笛吹市石和町河内)

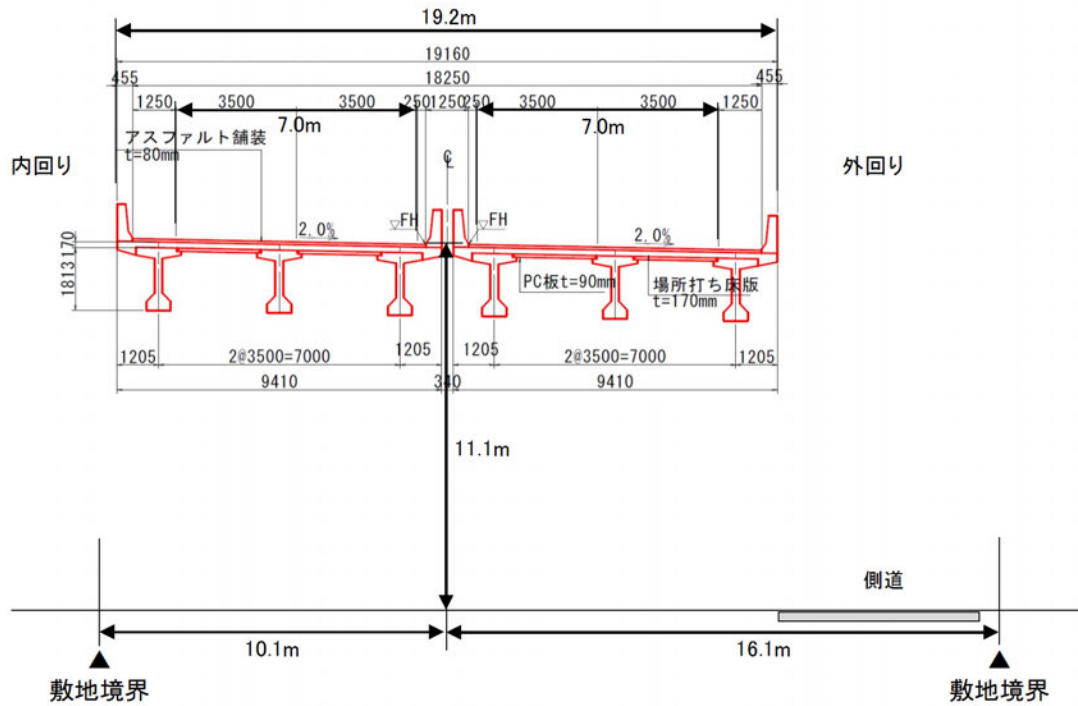


図 2-1 (4) 自動車の走行に係る騒音予測断面図 (A11: 笛吹市石和町砂原(1))

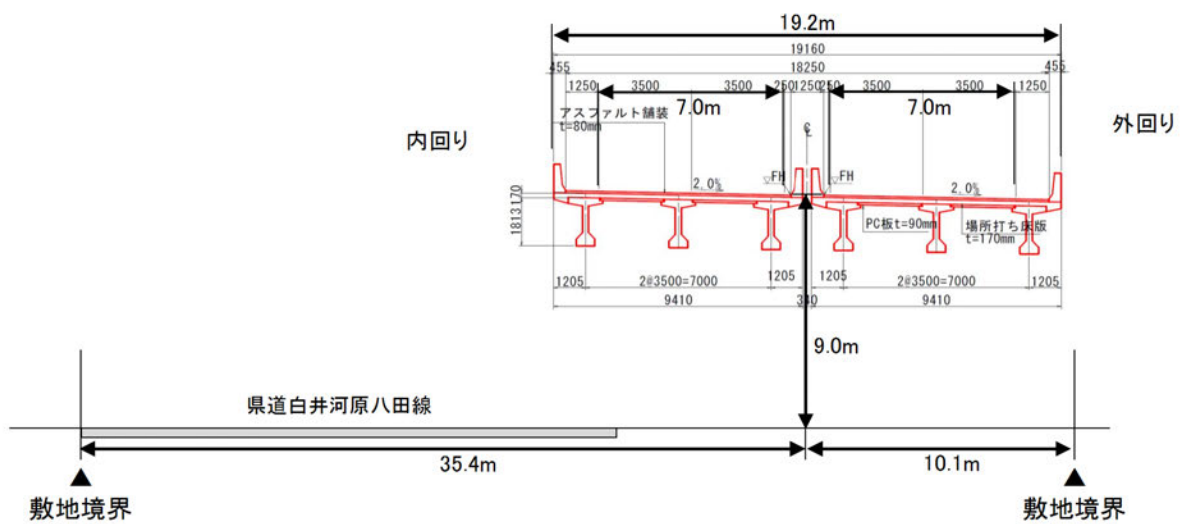


図 2-1 (5) 自動車の走行に係る騒音予測断面図 (A12: 笛吹市石和町砂原(2))

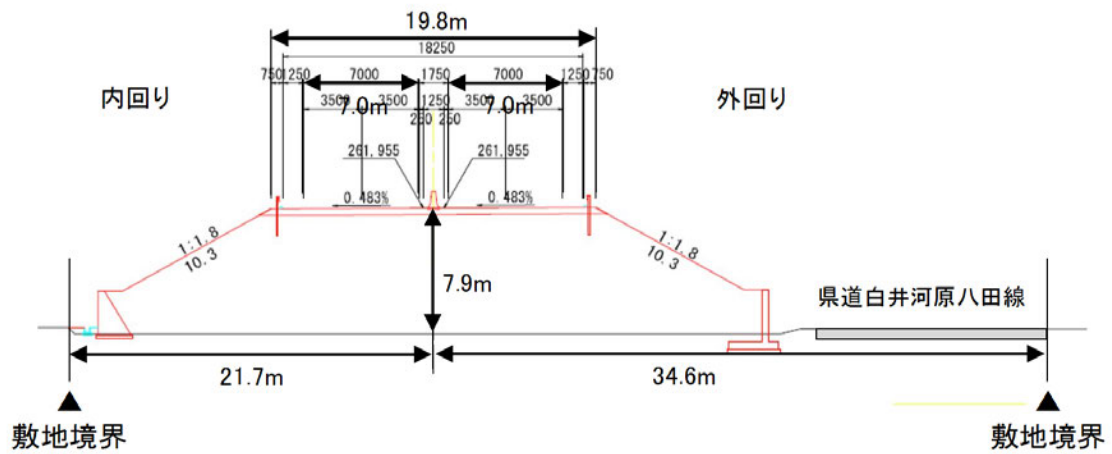


図 2-1 (6) 自動車の走行に係る騒音予測断面図 (A13 : 笛吹市石和町砂原(3))

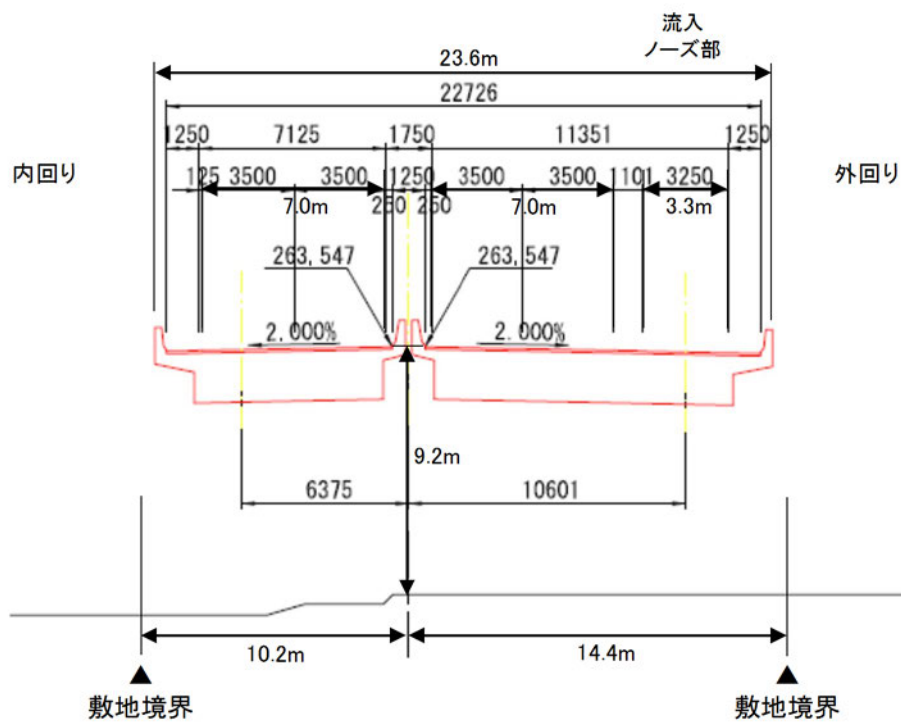


図 2-1 (7) 自動車の走行に係る騒音予測断面図 (A14 : 笛吹市石和町東油川)



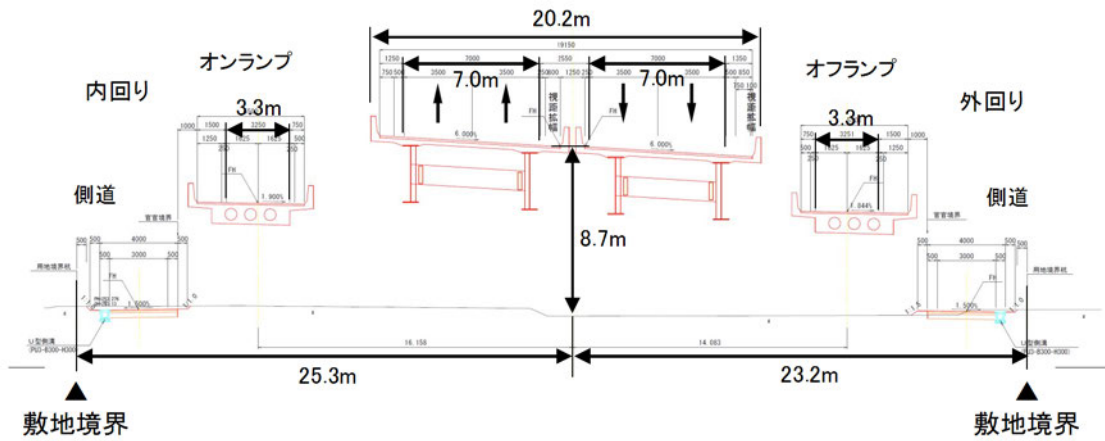


図 2-1 (8) 自動車の走行に係る騒音予測断面図 (A15: 甲府市落合町(1))

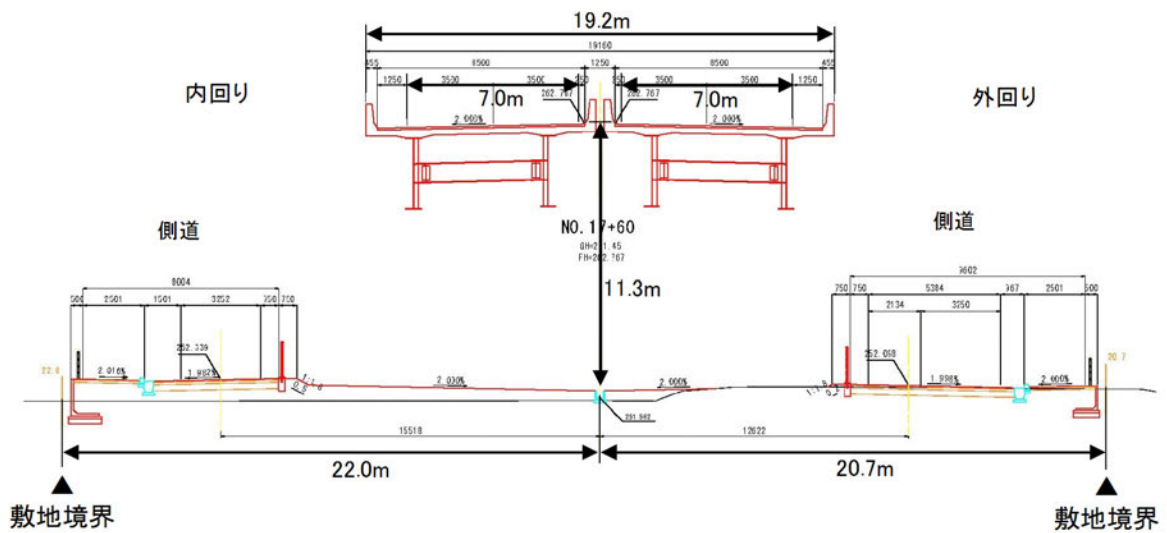


図 2-1 (9) 自動車の走行に係る騒音予測断面図 (A16: 甲府市落合町(2))

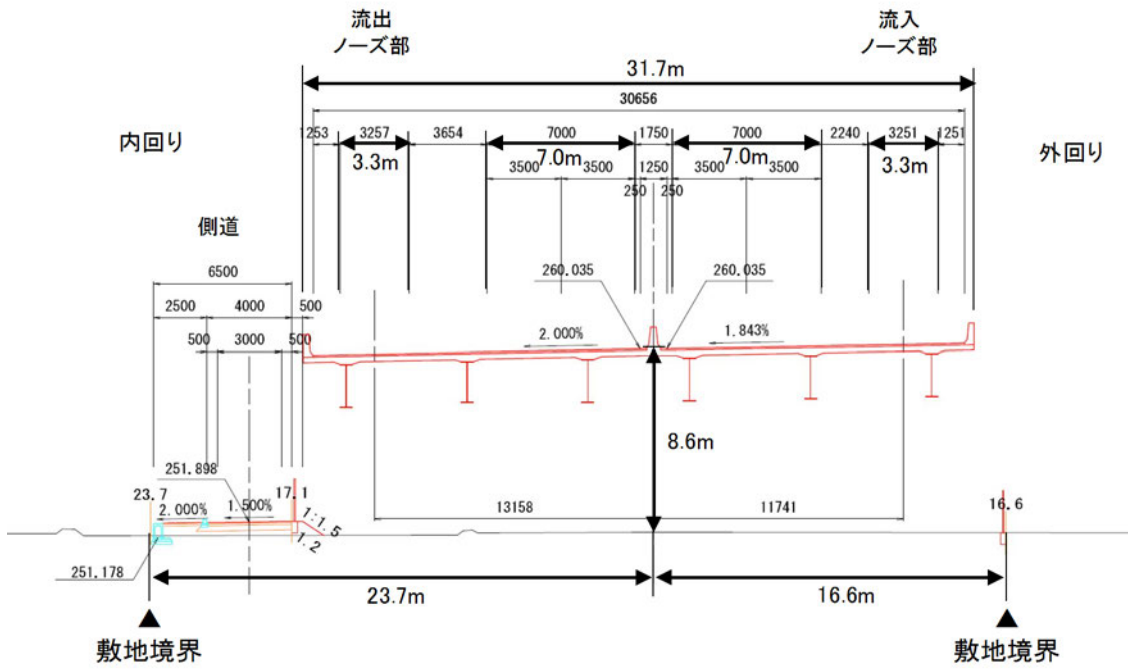


図 2-1 (10) 自動車の走行に係る騒音予測断面図 (A17: 甲府市落合町(3))

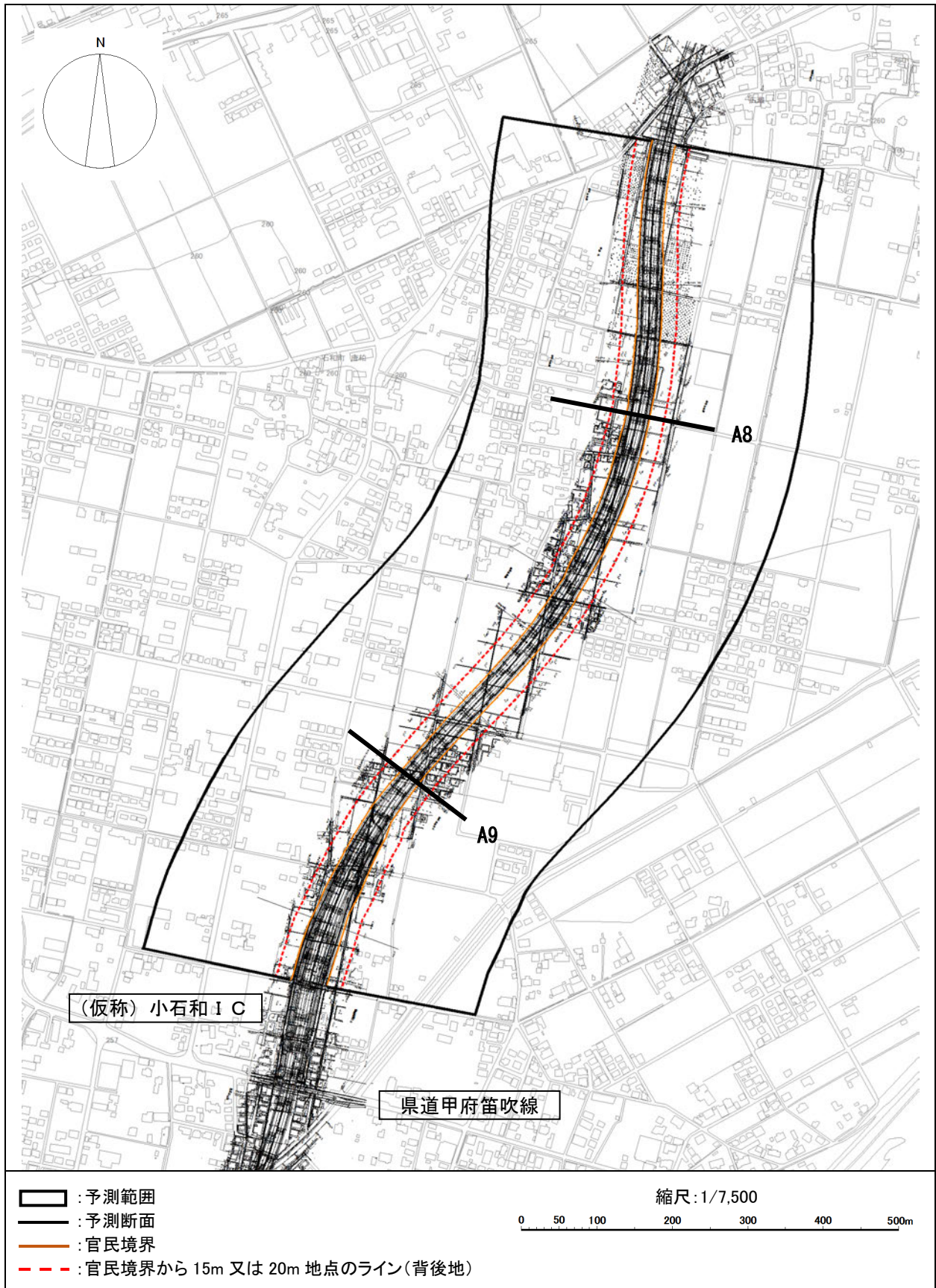


図 2-2 (1) 予測範囲図 ((仮称)小石和 IC 周辺北側)

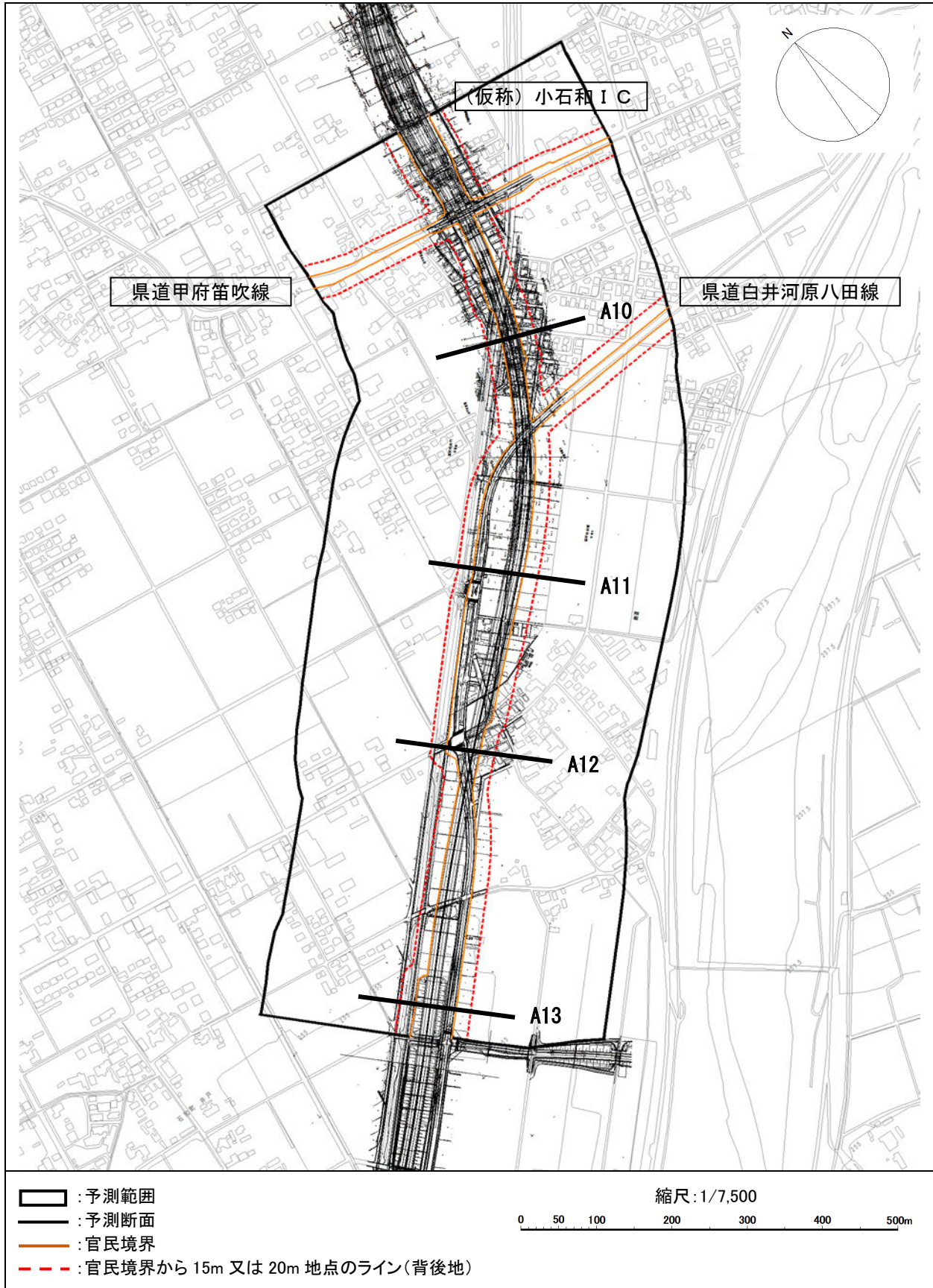


図 2-2 (2) 予測範囲図 ((仮称) 小石和 IC 周辺南側)

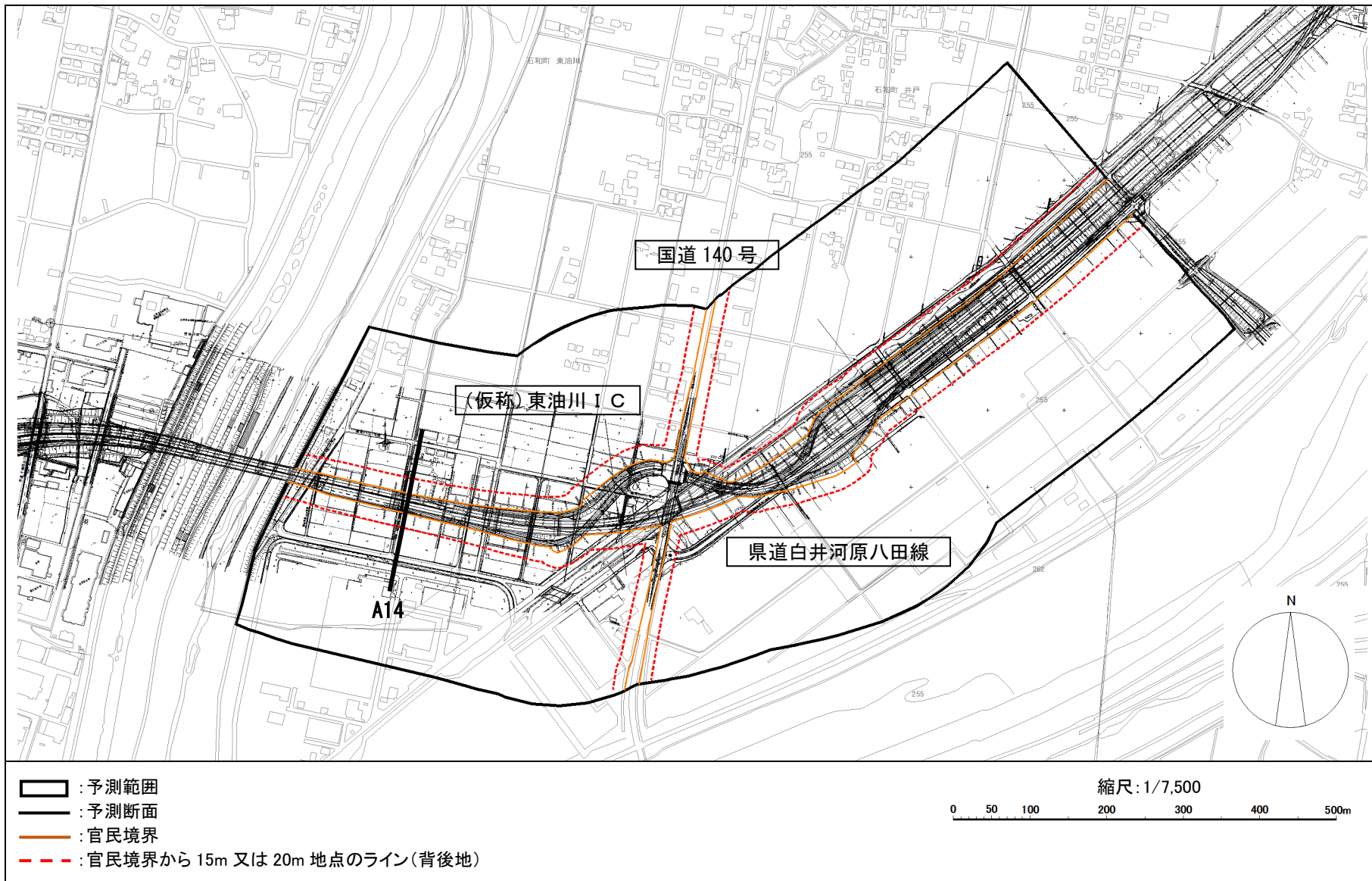


図 2-2 (3) 予測範囲図 (東油川 IC 周辺)

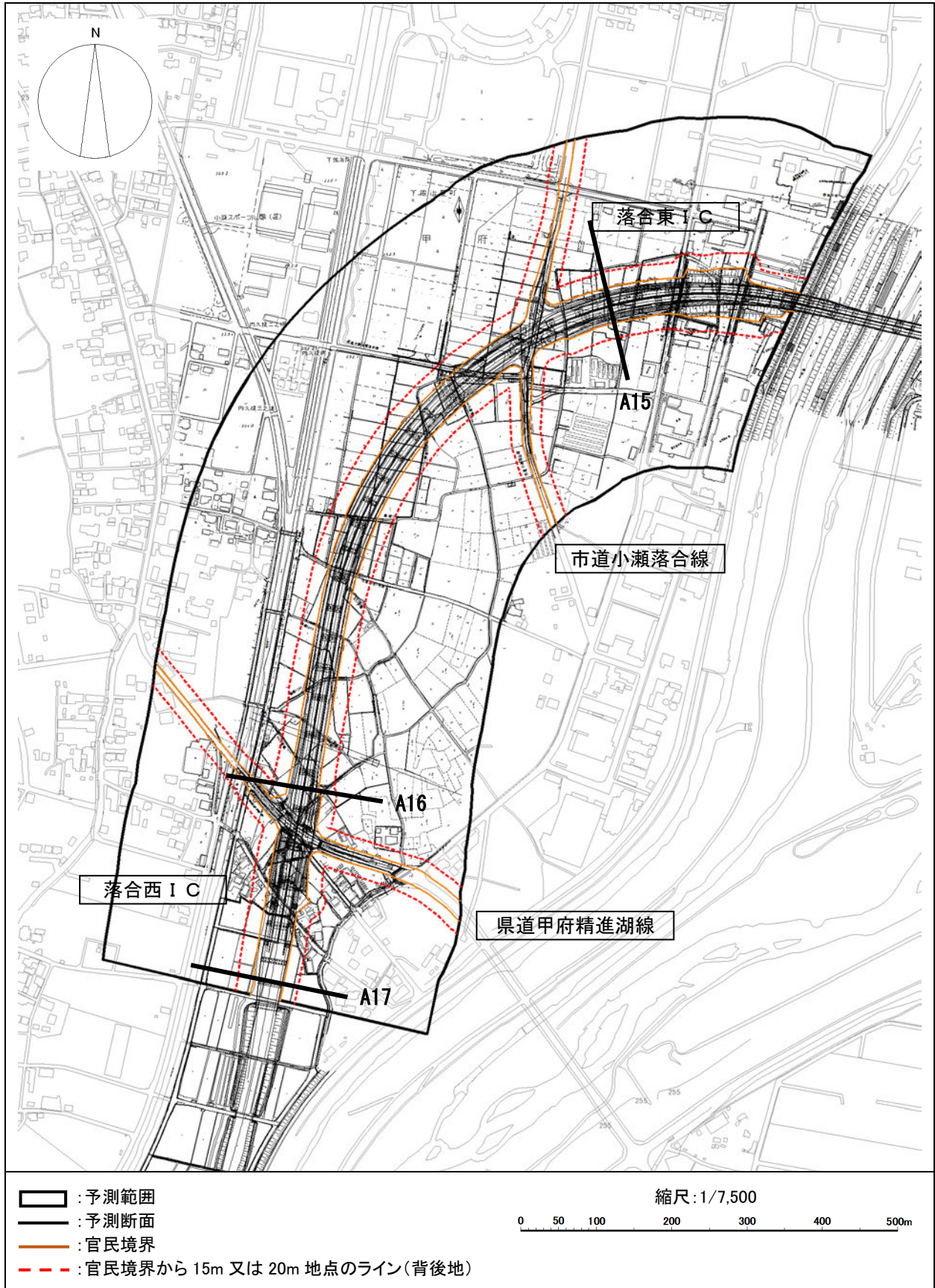
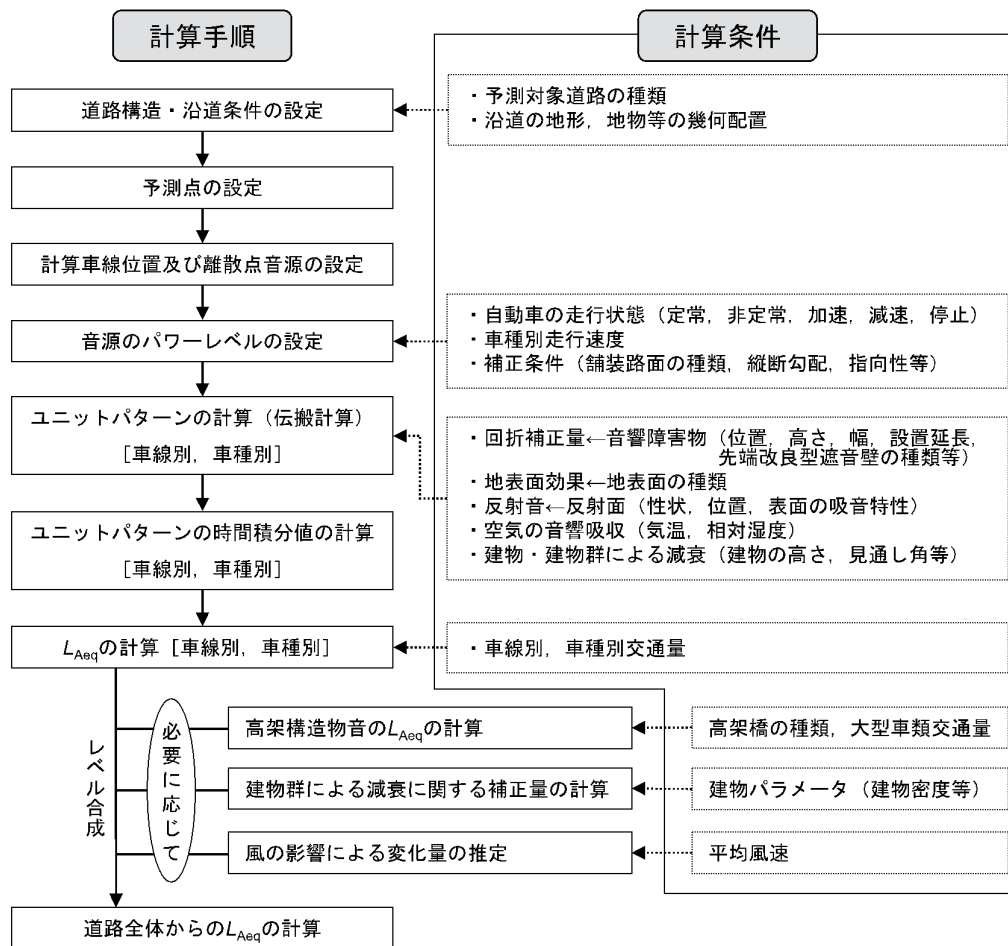


図 2-2 (4) 予測範囲図 (落合東 IC・落合西 IC 周辺)

## 2.3. 予測手法

### 1) 予測手法の概要

自動車の走行に係る騒音の予測手順を図 2-3 に示す。



出典：「道路交通騒音の予測モデル” ASJ RTN-Model 2013”」（日本音響学会誌 70 巻 4 号、2014）

図 2-3 自動車の走行に係る騒音の予測手順

## 2) 伝搬計算

伝搬計算に用いる基本式、音源の位置、回折減衰の補正、地表面効果による減衰は評価書と同様とした。

## 3) 音源のパワーレベルの設定

自動車走行騒音の A 特性音響パワーレベル  $L_{WA}$  は、評価書と同様、小型車、大型車の 2 車種分類とした。

## 4) ユニットパターンのエネルギー積分(単発騒音暴露レベル)と等価騒音レベル( $L_{Aeq}$ )の計算

評価書と同様とした。

## 5) 高架構造物音の予測計算手法

高架構造物における高架構造物音の予測計算は以下に示すとおりである。なお、 $a$  の値は、表 2-3 に示すとおりであり、橋種が決まっていない橋梁については、最も値が大きい鋼床板鋼箱桁橋の値 ( $a=40.7$ ) を用いた (評価書と同様)。

$$L_{WA, str}(V) = a + 30 \log_{10} V$$

ここで、

$V$  : 走行速度 (km/h)

$a$  : 橋の種類ごとに示す値

表 2-3 橋種別の定数  $a$  の値

橋種		a	
鋼橋	鋼床板鋼箱桁橋	40.7	
	コンクリート床板鋼箱桁橋	38.9	35.5
	コンクリート床板鋼板桁橋		40.4
コンクリート橋	I 桁	34.8	31.8
	I 桁以外		35.9

## 6) 高架裏面反射音の予測計算方法

高架構造に併設する平面構造における高架裏面反射音については、高架裏面がフラットであると仮定し、評価書と同様、反射の考え方で裏面反射を取り扱うスリット法により求めた。



2.4. 予測条件

1) 計画日交通量

予測に用いる日交通量は、表 2-4 及び図 2-4 に示す平成 42 年度における計画交通量とした（環境影響評価書の予測時と同じ）。

表 2-4 (1) 予測に用いる日交通量

番号	予測地点	日交通量 (台/日)	
		計画路線	接続道路・既存道路
A8	笛吹市石和町唐柏(1)	31,900	国道 20 号
A9	笛吹市石和町唐柏(2)	31,900	—
A10	笛吹市石和町河内	25,600	県道甲府笛吹線
			3,000~9,300
A11	笛吹市石和町砂原(1)	25,600	県道白井河原八田線
A12	笛吹市石和町砂原(2)	25,600	5,900
A13	笛吹市石和町砂原(3)	25,600	県道白井河原八田線
A14	笛吹市石和町東油川	24,900~32,500	国道 140 号
A15	甲府市落合町(1)	29,200~32,500	市道小瀬落合線
A16	甲府市落合町(2)	29,200	2,800
A17	甲府市落合町(3)	29,200~33,500	県道甲府精進湖線
			2,000~3,300

表 2-4 (2) 予測に用いる日交通量

番号	予測地点	日交通量 (台/日)	
		計画路線	接続道路・既存道路
4	(仮称) 小石和 IC 周辺北側	31,900	県道甲府笛吹線
5	(仮称) 小石和 IC 周辺南側	25,600	県道甲府笛吹線
			3,000~9,300
6	(仮称) 東油川 IC 周辺	25,600~32,500	県道白井河原八田線
7	落合東 IC・落合西 IC 周辺	29,200~33,500	国道 140 号
			3,600~4,500
			市道小瀬落合線
			2,800
			県道甲府精進湖線
			2,000~3,300

予測対象区間

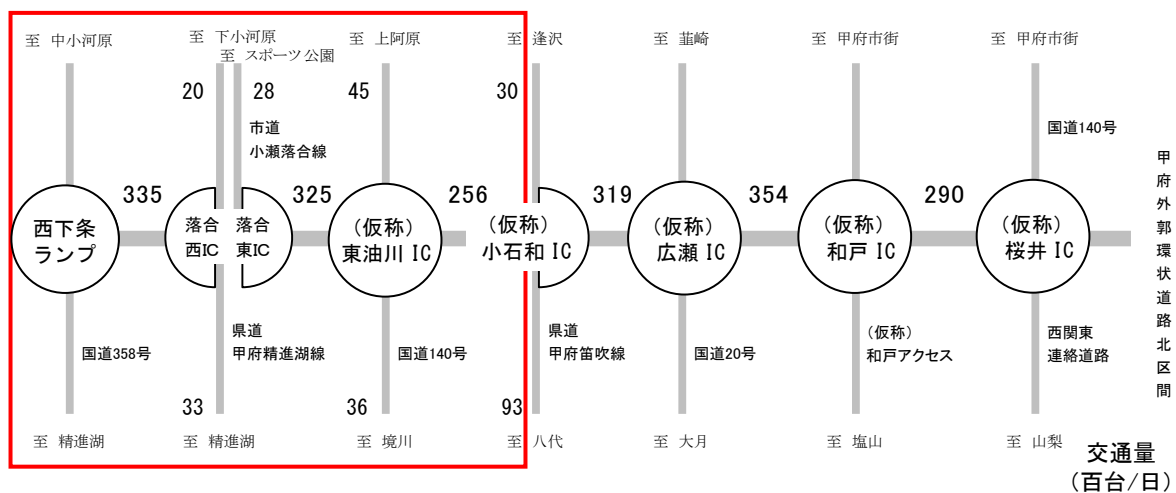


図 2-4 計画交通量 (令和 12 年)

## 2) 時間交通量

予測に用いる時間別車種別（小型車類、大型車類）交通量の算定に必要な時間変動係数及び車種構成比（大型車混入率）は、対象道路の道路種別、事業特性を勘案し、「平成 17 年度全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）」（国土交通省）を用い、計画日交通量に乗ずることによりに設定した。

各路線における時間変動係数の設定方法は評価書と同様とした（表 2-5）。

表 2-5 予測に用いる時間変動係数及び車種構成比の設定方法

対象道路	時間変動係数及び車種構成比の設定方法	大型車混入率
計画路線 県道甲府笛吹線 県道白井河原八田線 市道小瀬落合線	平成 17 年度全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）における国道 20 号（1006）、国道 140 号（1085、1087）、中央自動車道（11）の各調査地点の時間変動係数及び車種構成比を算術平均することにより求めた変動パターンを用いた。	16.2%
国道 140 号	平成 17 年度全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）における国道 140 号（1087）の変動パターンを用いた。	10.3%
国道 20 号	平成 17 年度全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）における国道 20 号（1006）の変動パターンを用いた。	11.5%
県道甲府精進湖線	平成 17 年度全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）における県道甲府精進湖線（6010）の変動パターンを用いた。	5.0%

注) 表中（ ）内の数字は、センサス区間番号を示す。

## 3) 車種分類

予測に用いる車種は、小型車類及び大型車類の 2 車種分類とした（環境影響評価書の予測時と同じ）。

## 4) 走行速度

走行速度は、計画路線は設計速度、その他の接続道路・既存道路は規制速度とし、表 2-6 に示すとおり設定した（環境影響評価書の予測時と同じ）。

表 2-6 予測に用いる平均走行速度

道路区分		走行速度 (km/h)	
		小型車類	大型車類
計画路線	本線部	80	
	ランプ	40	
接続道路・ 既存道路	国道 20 号	60	
	国道 140 号	50	
	県道甲府笛吹線	40	
	県道白井河原八田線	50	
	県道甲府精進湖線	50	
	市道小瀬落合線	50	

## 2.5. 予測結果

自動車の走行に係る騒音の予測結果を、A8～A17 断面については表 2-7 に、IC 周辺については表 2-8 に示す。

また、騒音の等音分布図を図 2-5～図 2-8 に示す。

予測値について、「騒音に係る環境基準について」による「幹線交通を担う道路に近接する空間」又は「道路に面する地域」の基準値と比較した。なお、予測対象区間の地域は騒音に係る環境基準の地域指定がなされていないため、環境影響評価書の予測時と同様に、背後地の環境基準については「B 地域」の基準値を適用した。

予測の結果、A8～A17 断面は全ての予測地点で環境基準を下回る。IC 周辺については、小石和 IC 周辺南側で環境基準を超過するものの、超過の要因は既存道路（県道甲府笛吹線）の影響によるものであり、対象道路の寄与分としては環境基準を下回っている。

表 2-7 (1) 自動車の走行に係る騒音の予測結果 (A8～A13)

番号	予測地点	地上高さ	方向	昼 間				夜 間					
				対象道路 の寄与分	既存道路 の寄与分	合成値	環境基準	対象道路 の寄与分	既存道路 の寄与分	合成値	環境基準		
A8	笛吹市石和町 唐柏(1)	近接空間	4.2m	内回り	59	49	60	70	57	45	57	65	
			1.2m		58	49	59		56	45	56		
			外回り	4.2m		59	49	59		56	45	57	
				1.2m		58	49	58		56	45	56	
		背後地	内回り	4.2m		58	49	58	(65)	55	45	56	(60)
			外回り	1.2m		57	49	57		54	45	55	
		4.2m		58	49	58		55	45	55			
		1.2m		56	49	57		54	45	54			
A9	笛吹市石和町 唐柏(2)	近接空間	4.2m	内回り	58	48	59	70	56	44	56	65	
			1.2m		57	48	57		54	44	55		
			外回り	4.2m		59	48	59		56	44	56	
				1.2m		57	48	58		55	44	55	
		背後地	内回り	4.2m		58	48	59	(65)	55	44	55	(60)
			外回り	1.2m		57	48	57		54	44	54	
		4.2m		58	48	59		55	44	55			
		1.2m		57	48	57		54	44	54			
A10	笛吹市石和町 河内	近接空間	4.2m	内回り	57	56	59	70	54	52	56	65	
			1.2m		55	56	59		53	52	56		
			外回り	4.2m		56	56	59		53	52	56	
				1.2m		55	56	59		52	53	55	
		背後地	内回り	4.2m		57	55	59	(65)	54	51	56	(60)
			外回り	1.2m		55	55	58		52	51	55	
		4.2m		56	57	59		53	53	56			
		1.2m		55	56	59		52	53	55			
A11	笛吹市石和町 砂原(1)	近接空間	4.2m	内回り	56	67	68	70	53	64	64	65	
			1.2m		55	68	68		52	64	64		
			外回り	4.2m		58	58	61		56	54	58	
				1.2m		57	58	61		55	54	58	
		背後地	内回り	4.2m		55	62	63	(65)	52	58	59	(60)
			外回り	1.2m		54	62	62		51	58	59	
		4.2m		57	56	60		54	53	56			
		1.2m		56	56	59		53	53	56			
A12	笛吹市石和町 砂原(2)	近接空間	4.2m	内回り	58	63	64	70	55	59	61	65	
			1.2m		57	63	64		54	60	61		
			外回り	4.2m		59	64	65		58	60	62	
				1.2m		58	64	65		57	60	62	
		背後地	内回り	4.2m		57	60	62	(65)	53	56	58	(60)
			外回り	1.2m		56	60	61		53	56	58	
		4.2m		58	60	62		55	56	59			
		1.2m		57	60	61		54	56	58			
A13	笛吹市石和町 砂原(3)	近接空間	4.2m	内回り	60	60	63	70	58	56	60	65	
			1.2m		59	60	62		57	56	59		
			外回り	4.2m		58	67	68		55	63	64	
				1.2m		57	68	68		54	64	65	
		背後地	内回り	4.2m		59	57	61	(65)	56	53	58	(60)
			外回り	1.2m		57	57	60		54	53	57	
		4.2m		57	62	63		54	58	59			
		1.2m		56	62	63		53	58	59			

単位: dB(A)

表 2-7 (2) 自動車の走行に係る騒音の予測結果 (A14~A17)

単位: dB(A)

番号	予測地点	地上高さ	方向	昼間				夜間				
				対象道路の寄与分	既存道路の寄与分	合成値	環境基準	対象道路の寄与分	既存道路の寄与分	合成値	環境基準	
A14	笛吹市石和町東油川	近接空間	4.2m	内回り	60	44	60	70	58	38	58	65
			1.2m		58	44	58		56	37	56	
			4.2m	外回り	58	44	58		56	38	56	
			1.2m		57	44	57		55	37	55	
		背後地	4.2m	内回り	59	44	59	(65)	55	38	56	(60)
			1.2m		57	44	57		54	37	54	
			4.2m	外回り	58	44	58		55	37	55	
			1.2m		57	44	57		53	37	53	
A15	甲府市落合町(1)	近接空間	4.2m	内回り	58	50	59	70	55	46	55	65
			1.2m		56	50	57		53	46	53	
			4.2m	外回り	59	47	59		56	43	56	
			1.2m		57	47	58		54	43	54	
		背後地	4.2m	内回り	58	51	58	(65)	54	47	55	(60)
			1.2m		56	50	57		52	47	53	
			4.2m	外回り	58	47	58		55	43	55	
			1.2m		57	46	57		53	42	54	
A16	甲府市落合町(2)	近接空間	4.2m	内回り	59	57	61	70	56	48	57	65
			1.2m		58	57	60		55	48	56	
			4.2m	外回り	59	54	60		56	46	56	
			1.2m		58	54	60		55	46	56	
		背後地	4.2m	内回り	58	59	62	(65)	55	50	56	(60)
			1.2m		57	59	61		54	50	55	
			4.2m	外回り	58	54	59		55	45	55	
			1.2m		57	54	59		54	45	54	
A17	甲府市小曲町	近接空間	4.2m	内回り	59	45	59	70	56	37	56	65
			1.2m		57	45	58		55	36	55	
			4.2m	外回り	58	45	58		56	37	56	
			1.2m		57	45	58		55	37	55	
		背後地	4.2m	内回り	59	45	59	(65)	55	36	55	(60)
			1.2m		57	44	57		54	36	54	
			4.2m	外回り	58	45	59		55	37	55	
			1.2m		57	45	57		54	37	54	

表 2-8 自動車の走行に係る騒音の予測結果 (IC 周辺)

番号	予測地点	地上高さ	方向	昼間				夜間				
				対象道路の寄与分	既存道路の寄与分	合成値	環境基準	対象道路の寄与分	既存道路の寄与分	合成値	環境基準	
4	(仮称)小石和IC周辺北側	近接空間	4.2m	内回り	60	44	60	70	58	40	58	65
			1.2m		59	44	59		57	40	57	
			4.2m	外回り	60	44	60		57	41	57	
			1.2m		58	44	59		56	41	57	
		背後地	4.2m	内回り	59	44	59	(65)	56	40	56	(60)
			1.2m		58	44	58		55	40	55	
			4.2m	外回り	58	45	59		56	41	56	
			1.2m		57	44	57		55	41	55	
5	(仮称)小石和IC周辺南側	近接空間	4.2m	内回り	57	68	68	70	54	64	64	65
			1.2m		55	67	67		52	63	63	
			4.2m	外回り	57	69	69		54	65	65	
			1.2m		55	69	69		52	65	65	
		背後地	4.2m	内回り	57	63	64	(65)	53	59	60	(60)
			1.2m		55	62	62		52	58	59	
			4.2m	外回り	56	64	65		52	61	61	
			1.2m		54	64	64		51	60	60	
6	(仮称)東油川IC周辺	近接空間	4.2m	内回り	59	68	69	70	56	64	64	65
			1.2m		58	68	69		55	64	64	
			4.2m	外回り	59	65	66		57	59	61	
			1.2m		58	66	66		56	59	61	
		背後地	4.2m	内回り	56	64	65	(65)	53	59	60	(60)
			1.2m		55	63	64		52	58	59	
			4.2m	外回り	57	62	63		55	55	58	
			1.2m		56	61	63		54	55	57	
7	落合東IC・西IC周辺	近接空間	4.2m	内回り	57	65	66	70	54	62	62	65
			1.2m		56	66	66		53	62	62	
			4.2m	外回り	58	63	64		55	59	60	
			1.2m		57	62	63		54	59	60	
		背後地	4.2m	内回り	57	60	62	(65)	53	57	58	(60)
			1.2m		55	60	61		52	56	58	
			4.2m	外回り	57	58	61		54	55	57	
			1.2m		56	57	60		53	53	56	

注) 表中の網掛けは、環境基準を超過していることを示す。



図 2-5 (1) 等音分布図 ((仮称)小石和 IC 周辺北側・昼間 1.2m)



図 2-5 (2) 等音分布図 ((仮称)小石和 IC 周辺北側・夜間 1.2m)

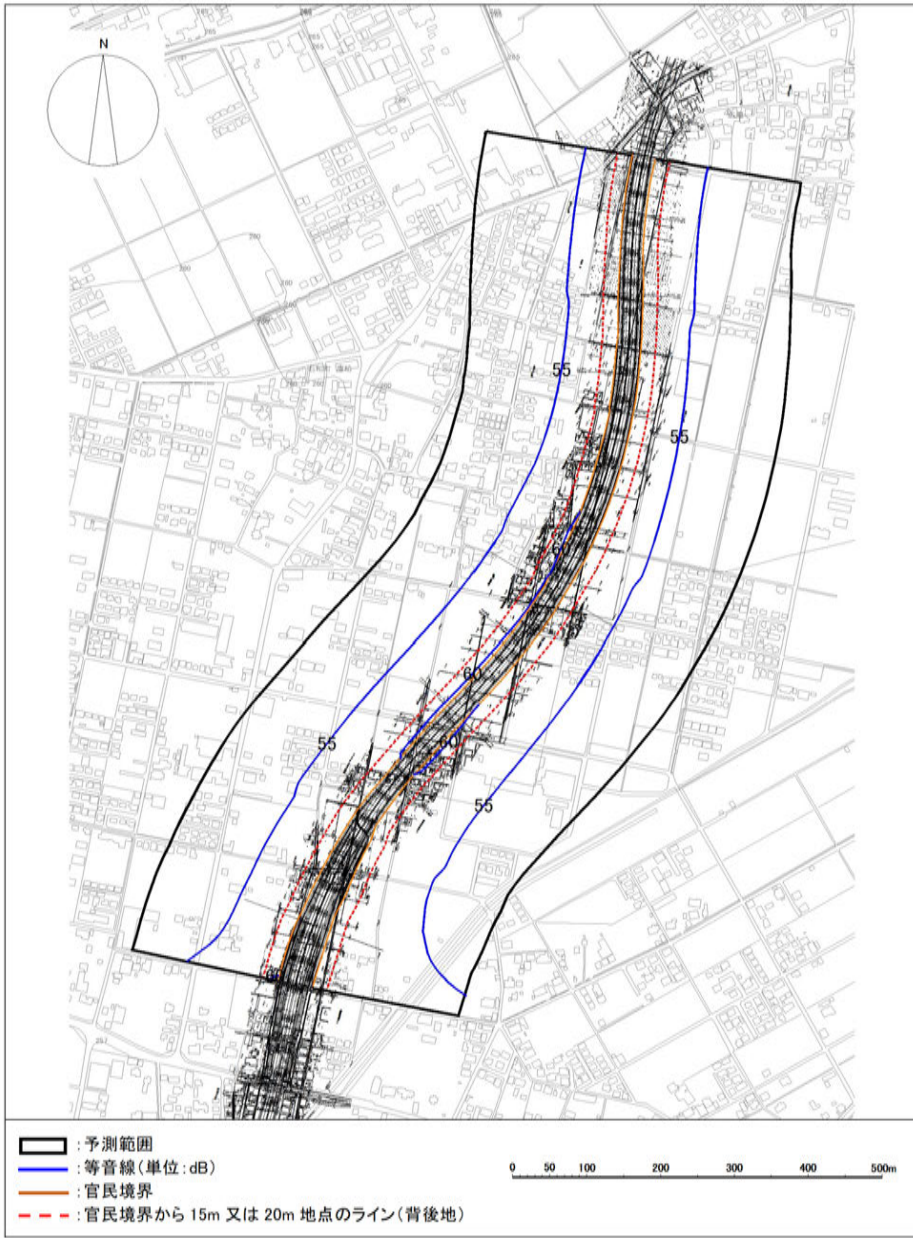


図 2-5 (3) 等音分布図 ((仮称) 小石和 IC 周辺北側・昼間 4.2m)

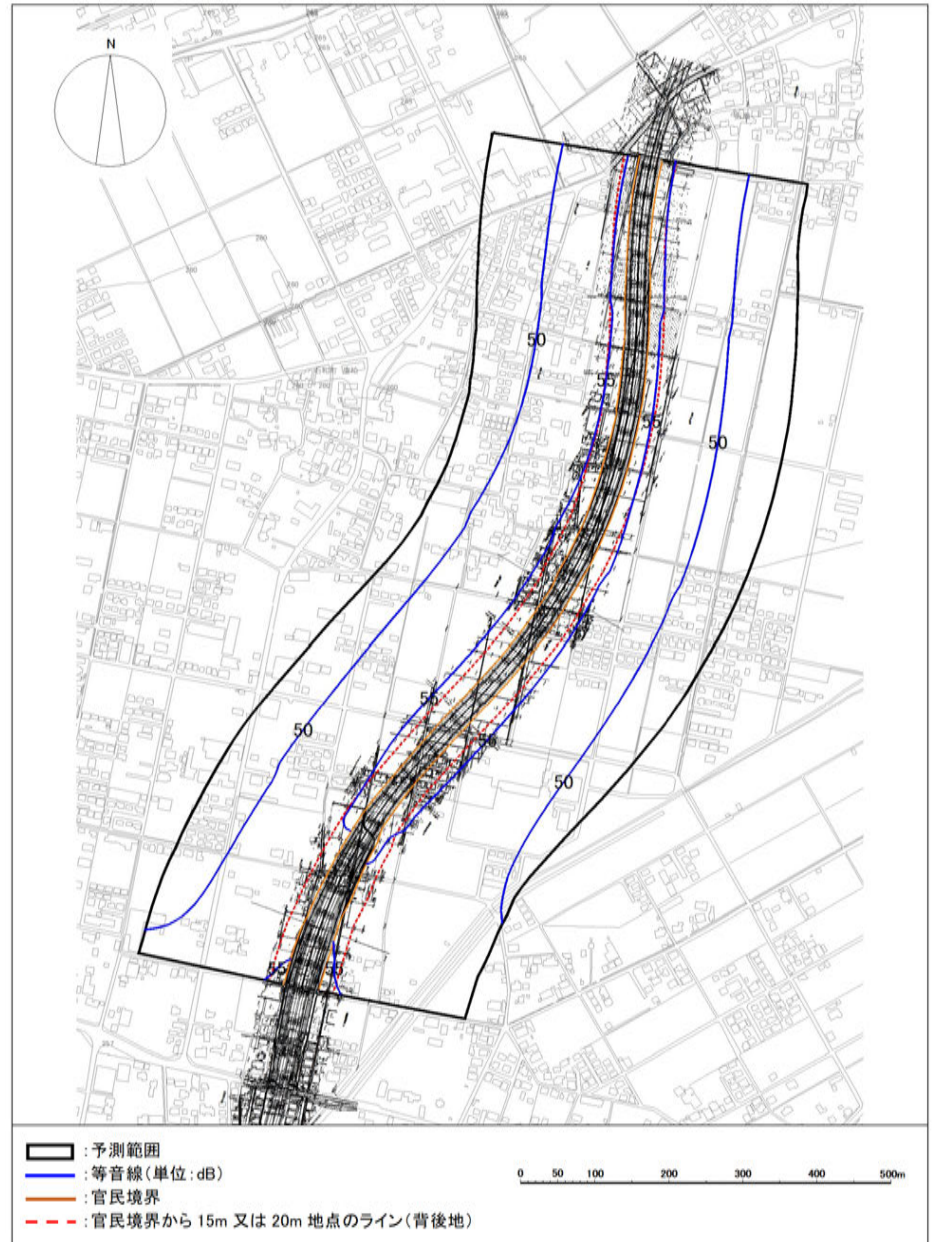


図 2-5 (4) 等音分布図 ((仮称) 小石和 IC 周辺北側・夜間 4.2m)

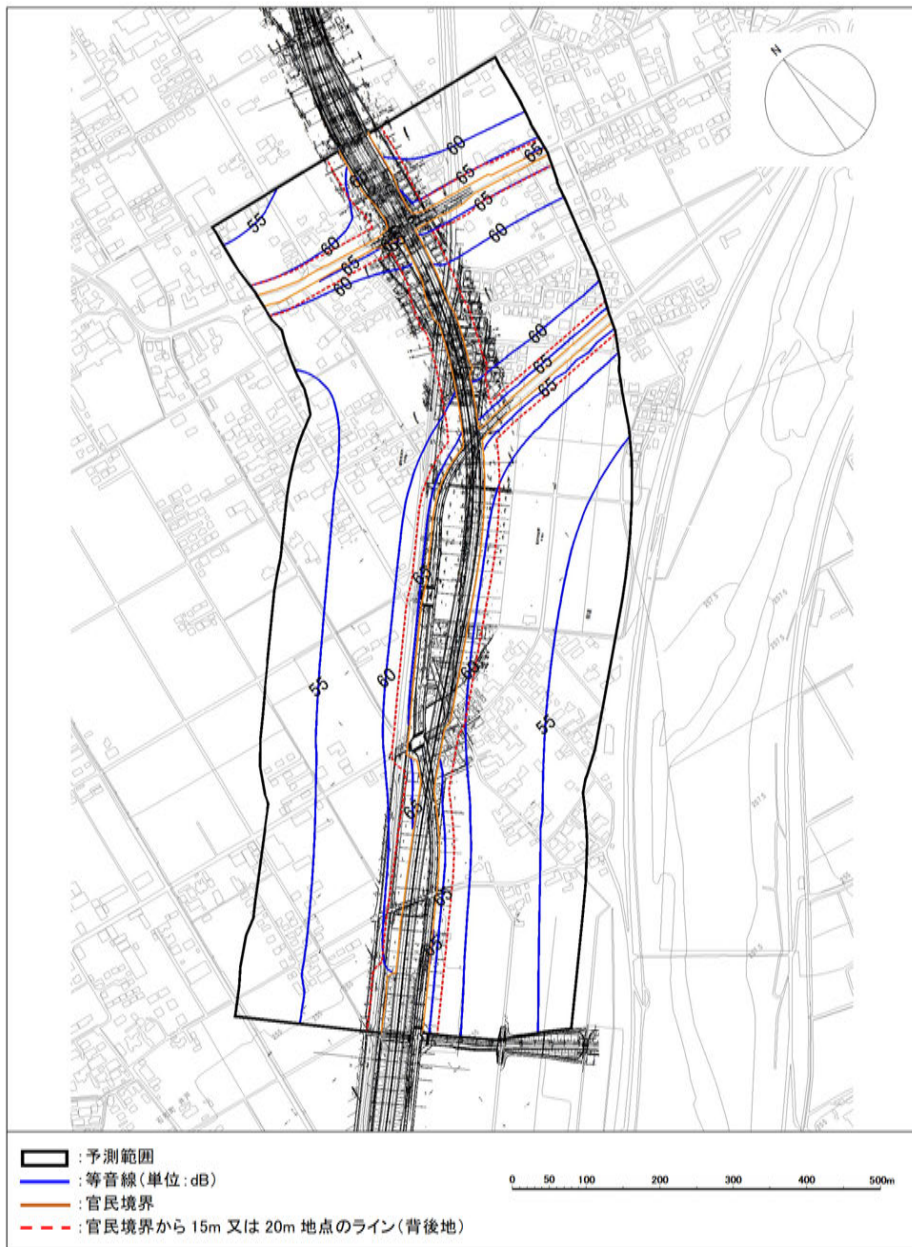


図 2-6 (1) 等音分布図 ((仮称) 小石和 IC 周辺南側・昼間 1.2m)

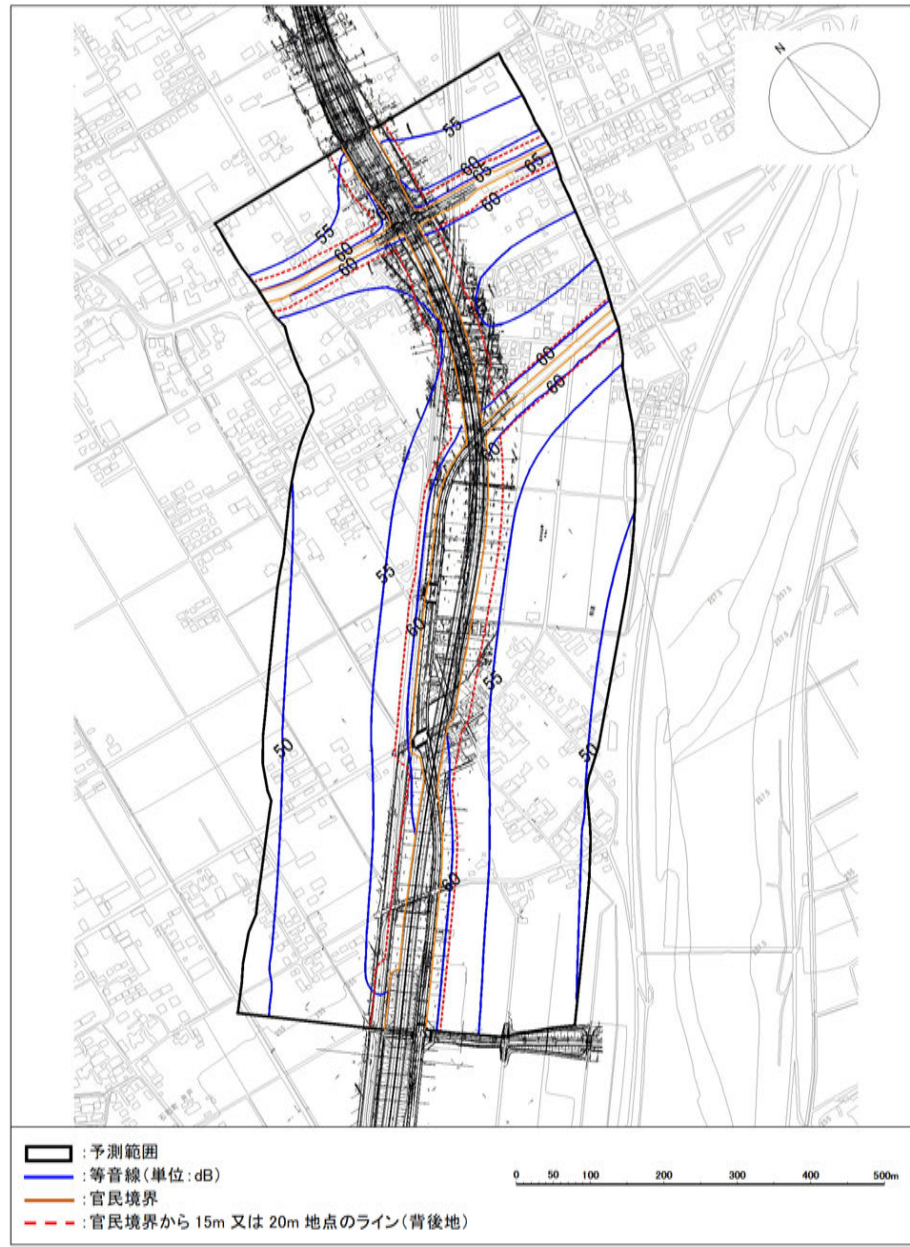


図 2-6 (2) 等音分布図 ((仮称) 小石和 IC 周辺南側・夜間 1.2m)

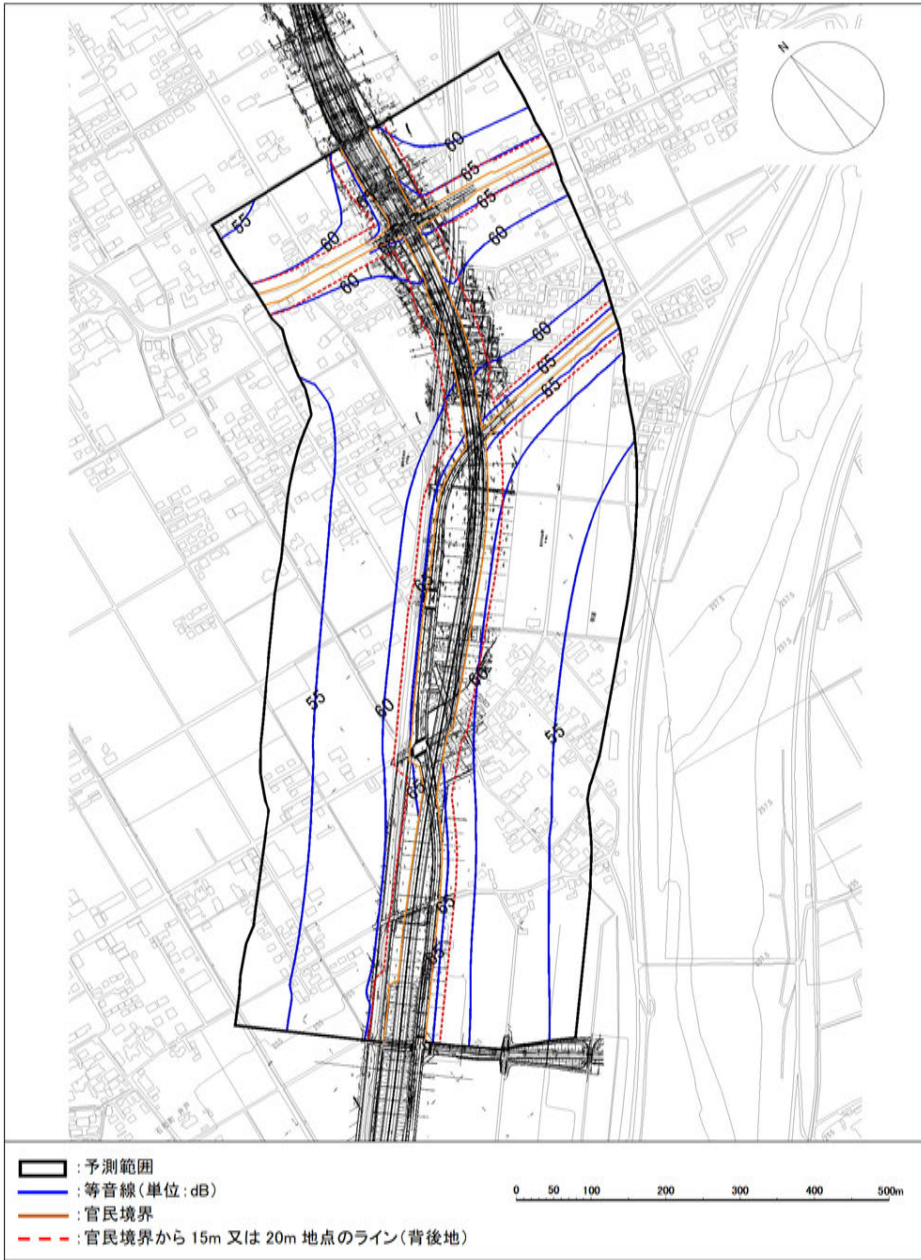


図 2-6 (3) 等音分布図 ((仮称) 小石和 IC 周辺南側・昼間 4.2m)

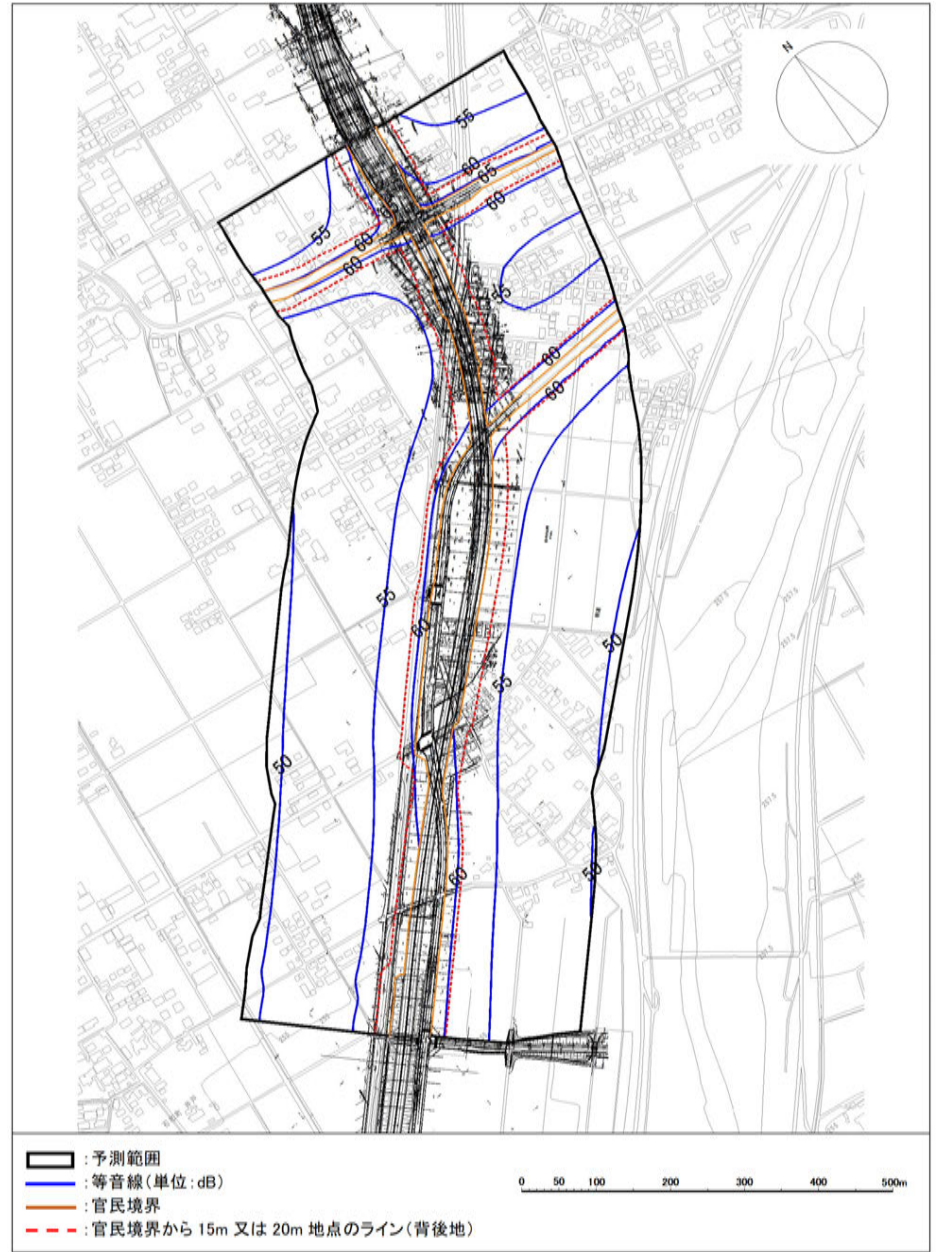


図 2-6 (4) 等音分布図 ((仮称) 小石和 IC 周辺南側・夜間 4.2m)



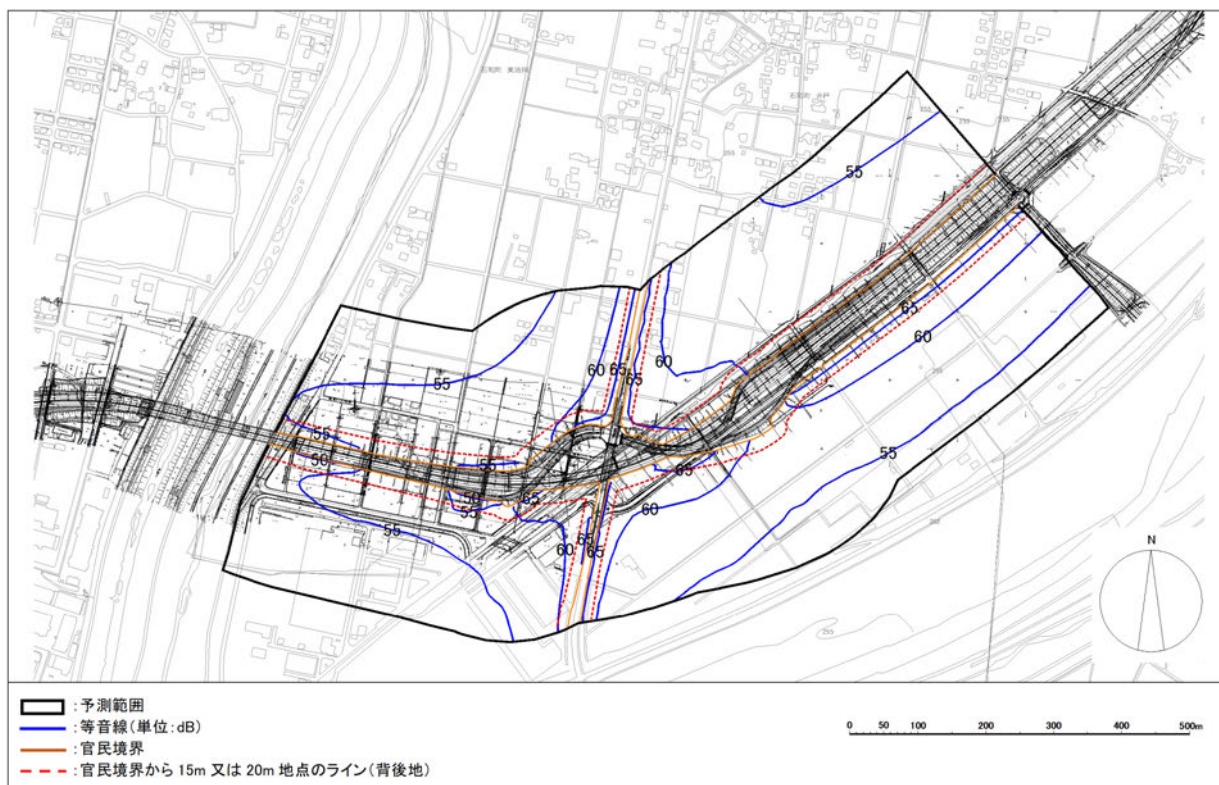


図 2-7 (1) 等音分布図 ((仮称) 東油川 IC 周辺・昼間 1.2m)

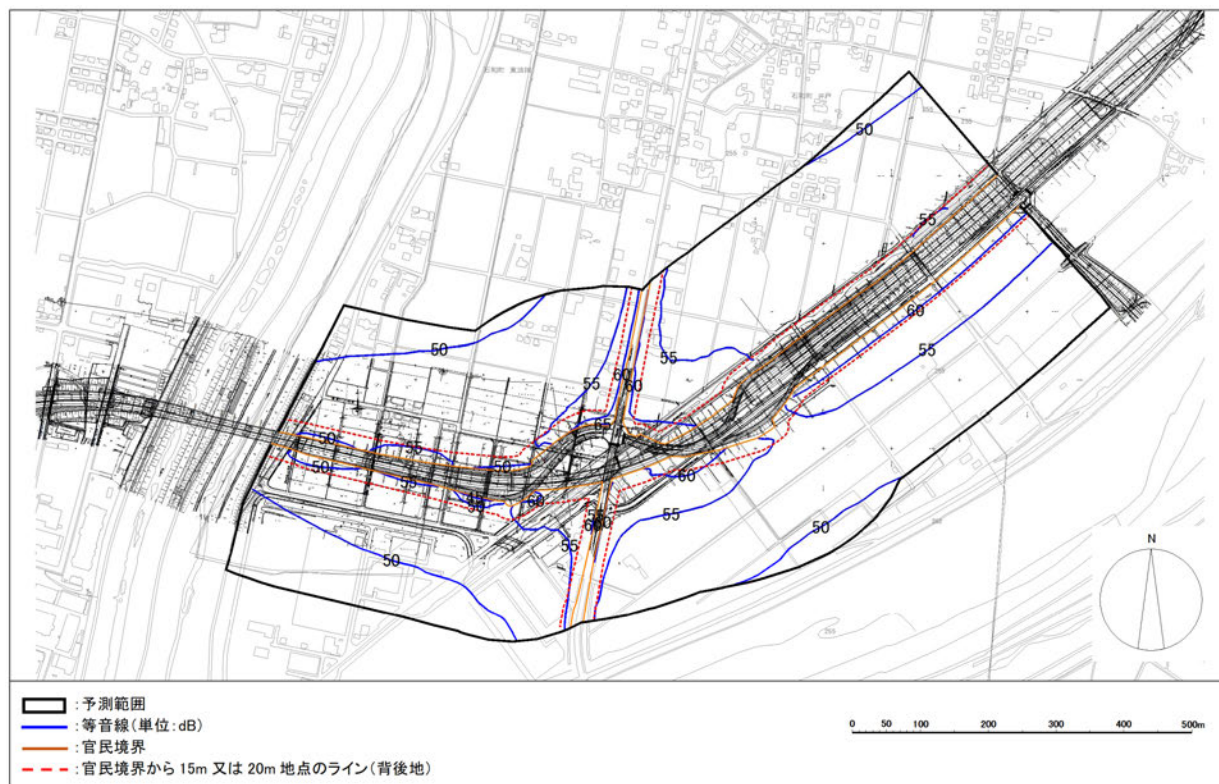


図 2-7 (2) 等音分布図 ((仮称) 東油川 IC 周辺・夜間 1.2m)

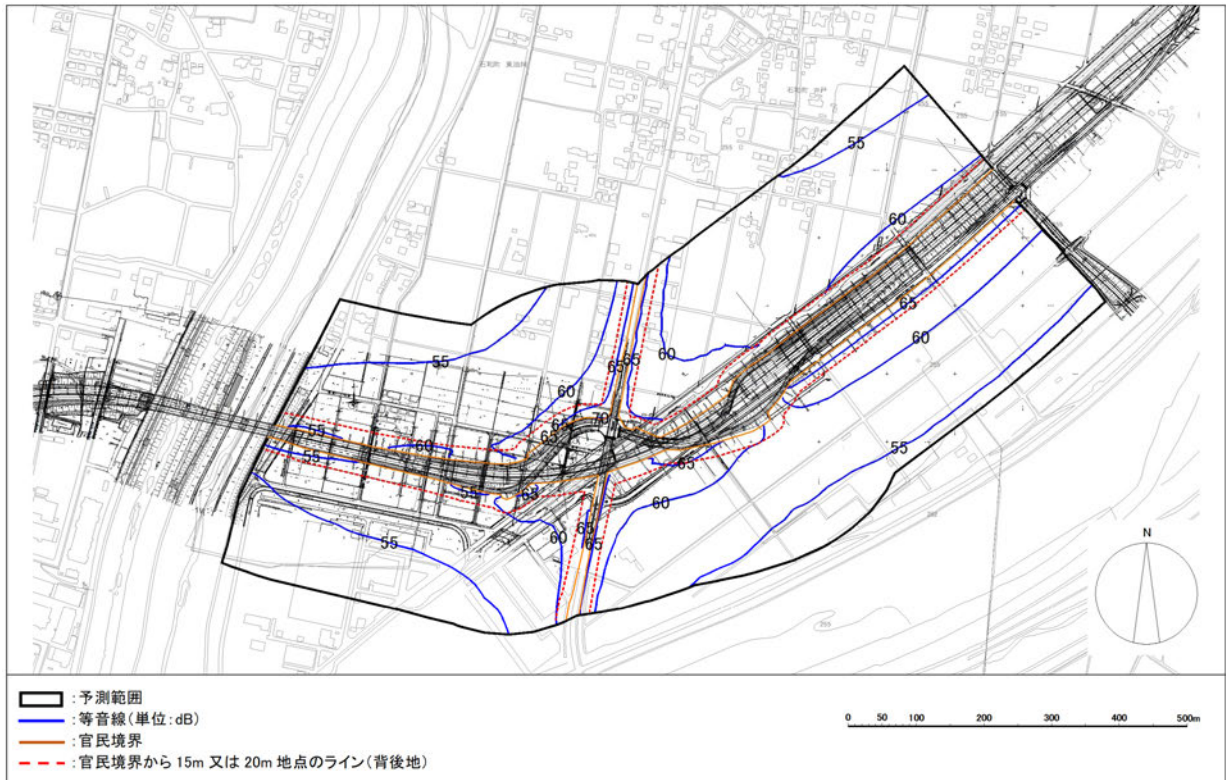


図 2-7 (3) 等音分布図 ((仮称) 東油川 IC 周辺・昼間 4.2m)

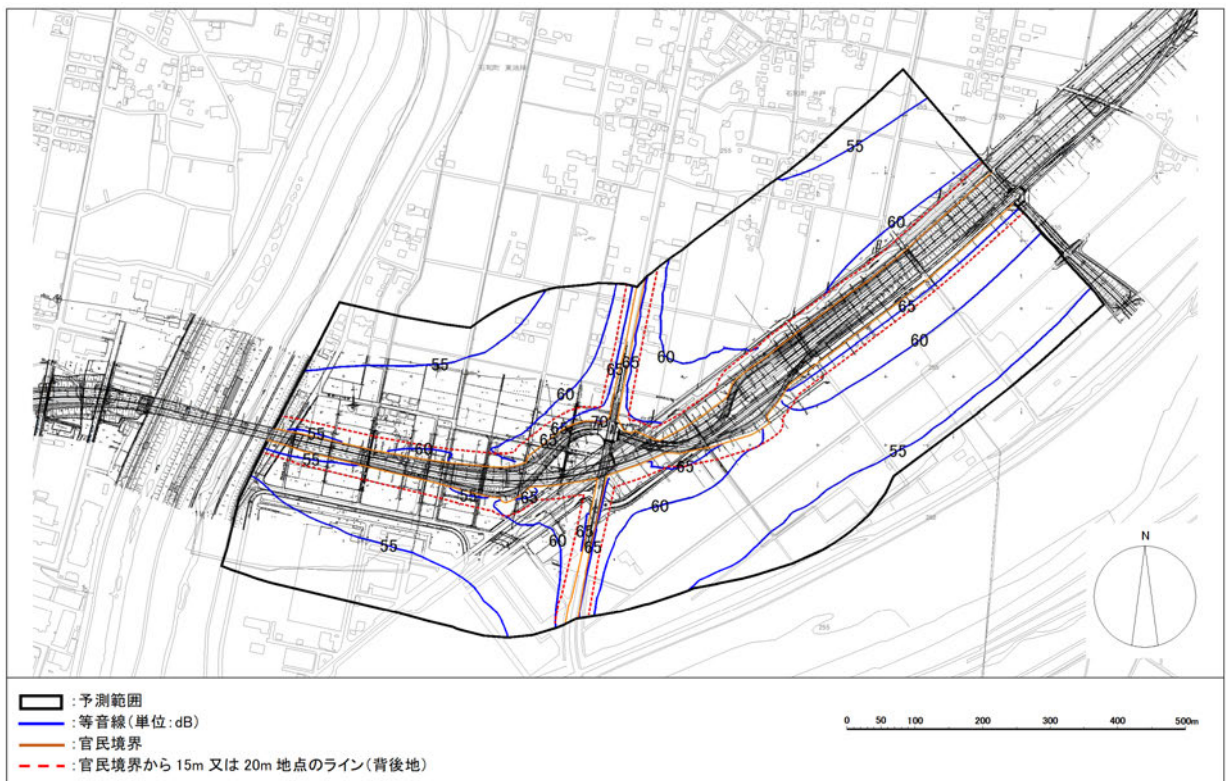


図 2-7 (4) 等音分布図 ((仮称) 東油川 IC 周辺・夜間 4.2m)



図 2-8 (1) 等音分布図 (落合東 IC・落合西 IC 周辺・昼間 1.2m)



図 2-8 (2) 等音分布図 (落合東 IC・落合西 IC 周辺・夜間 1.2m)



図 2-8 (3) 等音分布図 (落合東 IC・落合西 IC 周辺・昼間 4.2m)



図 2-8 (4) 等音分布図 (落合東 IC・落合西 IC 周辺・夜間 4.2m)

## 2.6. 予測結果の分析

構造変更後の予測値と環境影響評価書（H24.12）の予測値を比較し、予測値の差について傾向と要因の分析を行った（表 2-14 参照）。

### 1) 全体的な傾向

全体的な傾向としては、道路構造が盛土から高架に変わったことで、計画路線寄与分の予測値は低下する傾向が見られた（計画路線寄与分が大きくなった箇所はない）。

その主な要因としては下記の4点が挙げられ、各予測地点でそれらの要因が複合的に関係していると考えられる。

- 計画高がやや高くなった
- 高架の壁高欄の設置
- 高架構造物音の橋種設定
- 側道の設置

#### ①計画高がやや高くなった

各予測断面において、最新道路設計と環境影響評価時の道路設計における高架・盛土高さを比較した結果を表 2-9 に示す。

一部、最新道路設計の方が低くなっている予測断面はあるものの、全体的には最新道路設計の方が高くなったと言える。計画高が高くなったことで、距離減衰量及び回折減衰量が増加し、騒音レベルが低下した可能性が考えられる。

表 2-9 計画高の比較

地点番号	高架・盛土高さ (m)		差 (m) (見直し－環境影響評価時)
	環境影響評価時	見直し	
A8	7.094	8.671	+1.577
A9	6.695	8.061	+1.366
A10	8.755	9.503	+0.748
A11	10.315	11.100	+0.785
A12	8.835	9.047	+0.212
A13	7.655	7.856	+0.201
A14	9.447	9.201	-0.246
A15	9.795	8.685	-1.110
A16	9.631	11.317	+1.686
A17	9.675	8.625	-1.050

## ②高架の壁高欄の設置

最新道路設計と環境影響評価時の道路構造の比較を表 2-10 に示す。

道路構造が盛土から高架に変更となった予測地点は、A8、A11、A15、A16 の 4 箇所である。

道路構造が盛土から高架に変わったことで、盛土構造にはなかった「壁高欄」が設置されることになる。

壁高欄の存在による遮蔽・回折効果により、騒音レベルが低下した可能性が考えられる。

表 2-10 道路構造の比較

地点番号	道路構造	
	環境影響評価時	最新
A8	盛土	高架
A9	高架	高架
A10	高架	高架
A11	盛土	高架
A12	高架	高架
A13	盛土	盛土
A14	高架	高架
A15	盛土	高架
A16	盛土	高架
A17	高架	高架

注) 表中の      は、道路構造が盛土から高架に変更となった箇所であることを示す。

## ③高架構造物音の橋種設定

高架構造における高架構造物音（自動車が高架道路上を走行する際、道路構造自体が振動することによって発生する騒音）の計算にあたっては、橋種に応じて表 2-11 に示すパラメータを設定する。設定するパラメータが小さいほど、騒音レベルは小さくなる。

今回の予測時と環境影響評価の予測時に設定した高架構造の橋種の比較を表 2-12 に示す。

環境影響評価時は高架構造の橋種が決まっていなかったため、最大影響となる鋼床版鋼箱桁橋の値（ $a=40.7$ ）を用いた。一方、今回の予測では、決定している橋種に応じた値を設定した（一部の橋種が決定していない高架は、合成床版鋼板桁を想定）。

今回の予測で設定したパラメータの値は環境影響評価時より小さい値であり、高架構造物音がその分小さくなったことで騒音レベルが低下した可能性が考えられる。

表 2-11 橋種別の定数 a の値

橋種		a	
鋼橋	鋼床版鋼箱桁橋	40.7	
	コンクリート床版鋼箱桁橋	38.9	35.5
	コンクリート床版鋼板桁橋		40.4
コンクリート橋	I 桁	34.8	31.8
	I 桁以外		35.9

表 2-12 高架構造の橋種の比較

地点番号	環境影響評価時		今回の予測時	
	橋種	定数 a	橋種	定数 a
A8	—	—	合成床版鋼板桁	40.4
A9	鋼床版鋼箱桁*1	40.7	PC 中空床版桁	35.9
A10	鋼床版鋼箱桁*1	40.7	合成床版鋼箱桁	35.5
A11	—	—	合成床版鋼板桁*2	40.4
A12	鋼床版鋼箱桁*1	40.7	合成床版鋼板桁*2	40.4
A13	—	—	—	—
A14	鋼床版鋼箱桁*1	40.7	合成床版鋼板桁*2	40.4
A15	—	—	本線：合成床版鋼箱桁	35.5
			ランプ：RC 床版鋼板桁	40.4
A16	—	—	合成床版鋼板桁	40.4
A17	鋼床版鋼箱桁*1	40.7	合成床版鋼板桁	40.4

注) 表中の—は、道路構造が盛土構造であることを示す。

\*1：橋種が未決定のため、最大影響となる鋼床版鋼箱桁橋を設定

\*2：橋種が未決定のため、本線の標準的な橋種である合成床版鋼板桁を想定

## ④側道の設置

計画路線本線に沿って側道があることで、音源から予測点までの距離がその分遠くなり、騒音レベルが低下する。

今回の予測時と環境影響評価の予測時における側道の有無(並行する既存道路は側道には含まない)を表 2-13 に示す。

最新の道路設計では、A8、A9、A15、A17 の 4 箇所環境影響評価時にはなかった側道が設置された。道路構造が変化した箇所での側道の有無による比較は一概にはできないものの、側道があることで、その分の距離減衰により騒音レベルが低下した可能性が考えられる。

表 2-13 側道の有無

地点番号	環境影響評価時		今回の予測時	
	道路構造	側道	道路構造	側道
A8	盛土	なし	高架	有(両側)
A9	高架	なし	高架	有(両側)
A10	高架	有(外回り側)	高架	有(外回り側)
A11	盛土	有(外回り側)	高架	有(外回り側)
A12	盛土	なし	高架	なし
A13	盛土	なし	盛土	なし
A14	高架	なし	高架	なし
A15	盛土	なし	高架	有(両側)
A16	盛土	有(両側)	高架	有(両側)
A17	高架	なし	高架	有(内回り側)



## 2) 騒音レベルが増加した箇所の要因

今回の予測値と環境影響評価書（H24.12）の予測値との比較で、全体的な傾向に反して騒音レベルが増加した箇所について、その要因を分析した。

### ①A11・A13

A11 と A13 では、既存道路の寄与分が大きく増加した。両地点に共通しているのは、県道白井河原八田線が計画路線に並行しており、且つ計画路線の道路構造が盛土から高架に変更した区間に該当する。

A11 断面では、内回り側を走る県道白井河原八田線の音が高架下を抜けるようになり、その影響で外回り側の騒音レベルが大きく増加するようになったと考えられる（図 2-9 参照）。

一方、A13 断面は A11 断面の逆で、外回り側を走る県道白井河原八田線の音が高架下を抜けるようになり、その影響で内回り側の騒音レベルが大きく増加するようになったと考えられる。

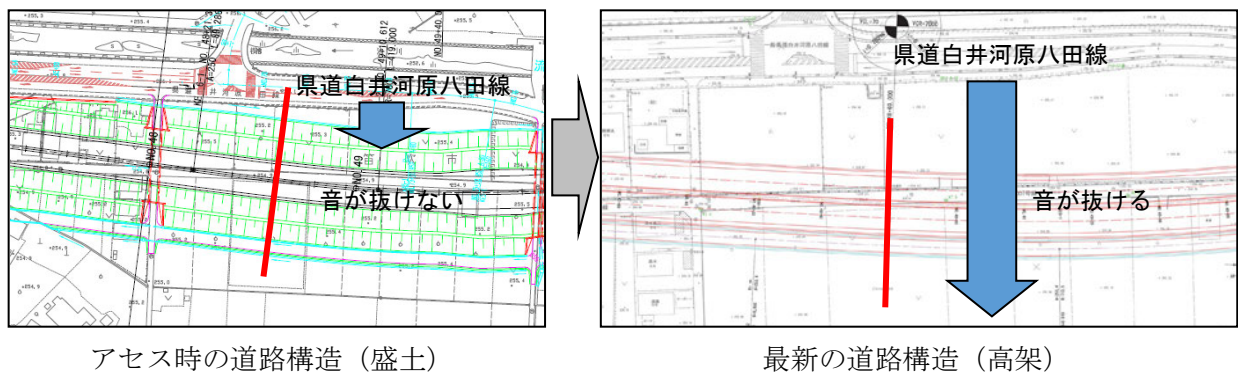


図 2-9 A11 断面の道路構造比較

表 2-14 (1) 予測検討結果と環境影響評価書 (H24.12) の予測値の比較

予測検討結果

環境影響評価書 (H24.12) の予測値

単位: dB(A)

番号	予測地点	地上高さ	方向	屋間				夜間								
				対象道路 の騒音分	既存道路 の騒音分	合成値	環境基準	対象道路 の騒音分	既存道路 の騒音分	合成値	環境基準					
A8	近接空間 笛吹市石和町 唐柏(1)	4.2m	内回り	59	49	60	57	45	57	63	47	63	59	44	59	
				58	49	59	56	45	56	60	47	60	56	44	57	
				59	49	59	56	45	57	62	70	50	62	59	47	59
				58	49	58	56	45	56	60	70	50	60	55	47	56
A9	背後地 近接空間 笛吹市石和町 唐柏(2)	4.2m	内回り	57	49	57	54	45	55	61	48	61	59	45	59	
				58	49	58	55	44	55	60	70	48	60	58	45	58
				57	49	57	54	44	54	59	70	47	59	56	44	56
				58	49	58	55	44	55	60	70	47	60	58	44	58
A10	背後地 近接空間 笛吹市石和町 河内	4.2m	内回り	55	56	59	54	52	56	61	48	61	59	45	59	
				55	56	59	53	52	56	60	70	47	60	58	45	58
				56	56	59	53	52	56	60	70	47	60	59	45	59
				55	56	59	52	53	55	60	70	47	60	58	45	58
A11	背後地 近接空間 笛吹市石和町 砂原(1)	4.2m	内回り	55	55	58	52	51	55	60	48	60	55	43	56	
				56	57	59	53	53	56	61	70	49	61	56	43	57
				55	56	59	52	53	55	60	70	48	60	55	43	55
				56	67	68	53	64	64	64	70	57	67	60	45	57
A12	背後地 近接空間 笛吹市石和町 砂原(2)	4.2m	内回り	55	68	68	52	64	64	65	64	68	64	64	64	
				58	58	61	56	54	58	61	70	61	61	55	47	55
				57	58	61	55	54	58	61	70	51	57	54	47	54
				55	62	63	52	58	59	63	70	58	62	63	54	58
A13	背後地 近接空間 笛吹市石和町 砂原(3)	4.2m	内回り	54	62	62	51	58	59	63	63	63	63	59	59	
				57	56	60	54	53	56	60	70	57	60	53	58	
				57	56	59	53	55	56	59	70	58	51	59	47	55
				56	62	63	53	53	55	60	70	56	62	54	47	54

注) A11 : 道路構造が変化 (盛土→高架) した予測地点

表 2-14 (2) 予測検討結果と環境影響評価書 (H24.12) の予測値の比較

番号	予測地点	地上高さ	方向	予測検討結果				環境影響評価書 (H24.12) の予測値								
				昼間		夜間		昼間		夜間						
				対象道路の音与分	既存道路の音与分	合成値	環境基準	対象道路の音与分	既存道路の音与分	合成値	環境基準					
A14	笛吹市石和町 東油川	4.2m	内回り	60	44	60	58	58	38	58	61	49	59	43	59	
				58	44	58	56	37	56	60	43	58	60	43	58	
		4.2m	外回り	58	44	58	56	38	56	59	49	59	57	43	57	
				57	44	57	55	37	55	58	49	59	56	43	56	
		4.2m	背後地	59	44	59	56	38	56	59	49	59	56	43	56	
				57	44	57	54	37	54	58	49	58	55	43	56	
A15	甲府市落合町 (1)	4.2m	内回り	58	44	58	55	37	55	58	48	59	43	56		
				57	44	57	53	37	53	57	48	58	54	43	55	
		4.2m	内回り	58	50	59	55	46	55	52	48	56	52	48	56	
				56	50	57	53	46	53	57	52	58	53	48	54	
		4.2m	外回り	59	47	59	56	43	56	59	48	60	56	44	56	
				57	47	58	54	43	54	58	48	58	54	44	55	
A16	甲府市落合町 (2)	4.2m	内回り	58	51	58	55	47	55	52	47	53	52	48	54	
				56	50	57	53	47	53	57	52	58	53	48	54	
		4.2m	外回り	58	47	58	55	43	55	52	43	59	48	59	44	56
				57	46	57	53	42	54	58	48	58	54	44	54	
		4.2m	内回り	59	57	61	56	48	57	59	57	61	59	57	46	57
				58	57	60	55	48	56	60	57	60	58	47	55	
A17	甲府市小曲町	4.2m	外回り	59	54	60	56	46	56	59	56	61	57	47	57	
				58	54	59	55	46	56	60	56	61	56	47	56	
		4.2m	内回り	57	59	61	55	50	55	57	58	61	55	47	55	
				58	54	59	55	45	55	59	56	61	56	47	56	
		4.2m	外回り	57	54	59	54	45	54	58	56	60	56	47	55	
				59	45	59	56	37	56	59	49	59	57	41	57	
A17	甲府市小曲町	4.2m	内回り	57	45	58	55	36	55	58	49	59	41	56		
				58	45	58	56	37	56	62	49	62	59	41	59	
		4.2m	外回り	57	45	58	55	37	55	61	49	61	58	41	58	
				59	45	59	55	36	55	59	48	59	56	41	56	
		4.2m	内回り	57	44	57	54	36	54	58	48	58	55	41	55	
				58	45	59	55	37	55	60	49	61	57	42	57	
4.2m	外回り	57	45	57	54	37	54	59	49	60	59	42	56			
		57	45	57	54	37	54	59	49	60	59	42	56			

注)      : 道路構造が変化 (盛土→高架) した予測地点

### 3. 振動

#### 3.1. 予測概要

自動車の走行に係る振動の予測概要を、表 3-1 に示す。

表 3-1 自動車の走行に係る振動の予測概要

項目	内容
予測方法	「振動レベルの 80% レンジの上端値を予測するための式」(建設省土木研究所の提案式) を用いた断面予測
予測条件	環境影響評価書 (H24. 12) の予測条件に準拠 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通条件: 騒音と同じ</li> <li>・ 地盤種別及び地盤卓越振動数: 環境影響評価時の現地調査結果に基づく</li> </ul>
予測地点	環境影響評価時の予測から道路構造が変更となった下記の 4 地点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ A8: 笛吹市石和町唐柏 (1)</li> <li>・ A11: 笛吹市石和町砂原 (1)</li> <li>・ A15: 甲府市落合町 (1)</li> <li>・ A16: 甲府市落合町 (2)</li> </ul>

#### 3.2. 予測地点

自動車の走行に係る振動の予測地点は、環境影響評価時の予測から道路構造が変更となった箇所とし表 3-2 に示す 4 地点とした。予測位置は、対象道路の敷地境界上とした。

予測地点における予測断面を図 3-1 に示す。

表 3-2 自動車の走行に係る振動の予測地点

番号	予測地点	道路構造		測点
A8	笛吹市石和町唐柏 (1)	本線部	高架	No. 63+80
A11	笛吹市石和町砂原 (1)	本線部	高架	No. 48+60
A15	甲府市落合町 (1)	本線部・ランプ部	高架	No. 25+80
A16	甲府市落合町 (2)	本線部	高架	No. 17+60

注 1) 地点番号は、環境影響評価書の予測地点番号と対応する。

注 2) 予測位置は、図 3.1.2 の騒音の予測地点と同じである。

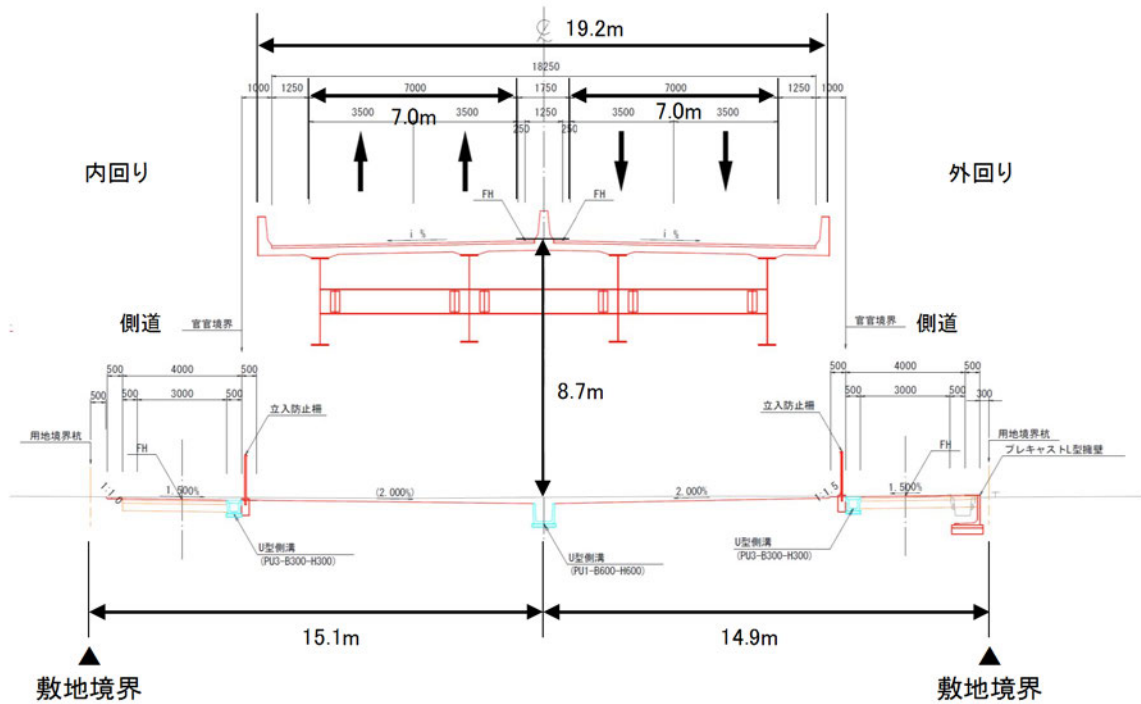


図 3-1 (1) 自動車の走行に係る振動予測断面図 (A8 : 笛吹市石和町唐柏(1))

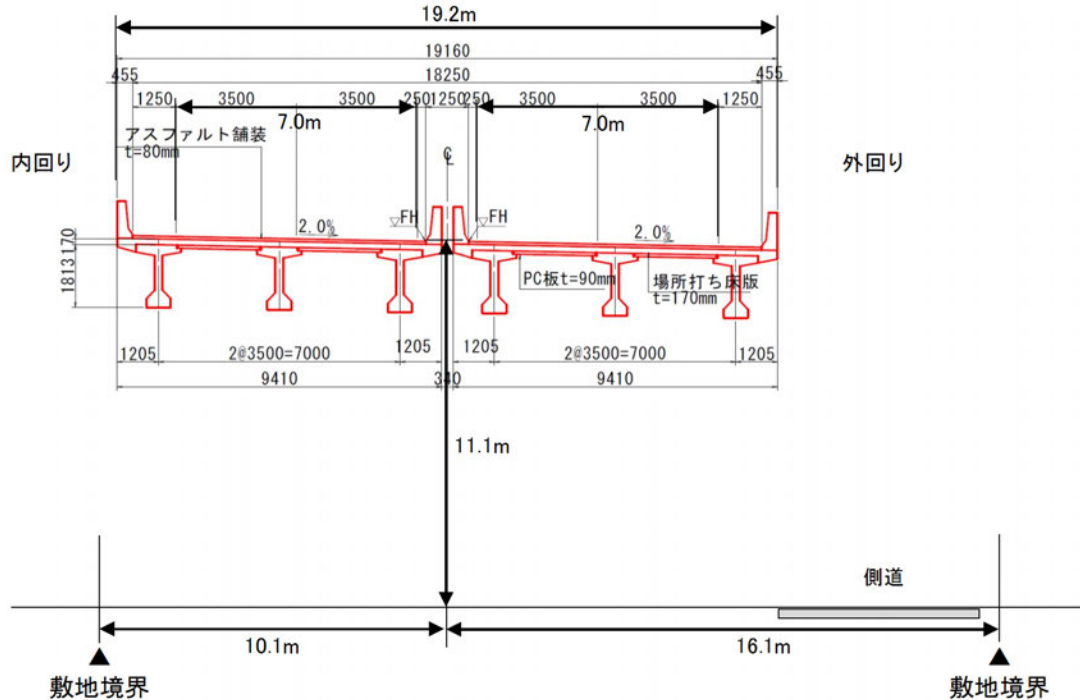


図 3-1 (2) 自動車の走行に係る振動予測断面図 (A11 : 笛吹市石和町砂原(1))

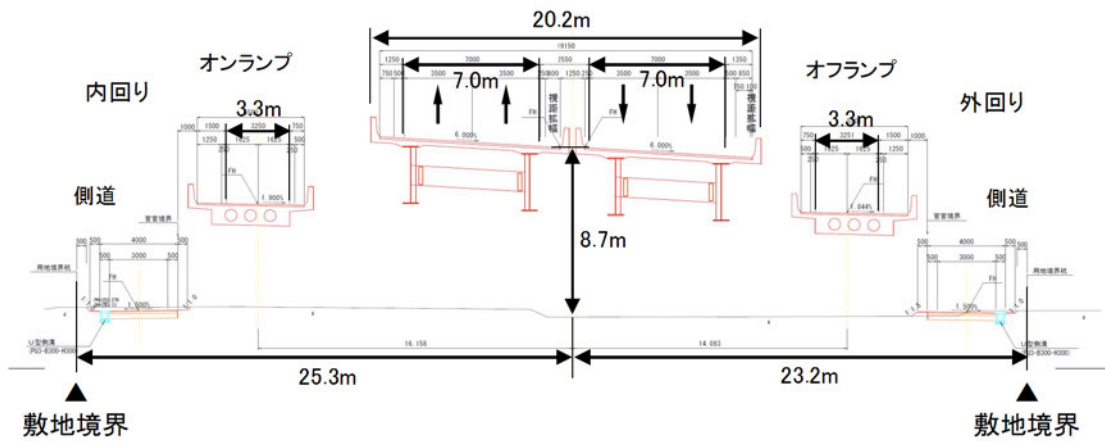


図 3-1 (3) 自動車の走行に係る振動予測断面図 (A15 : 甲府市落合町(1))

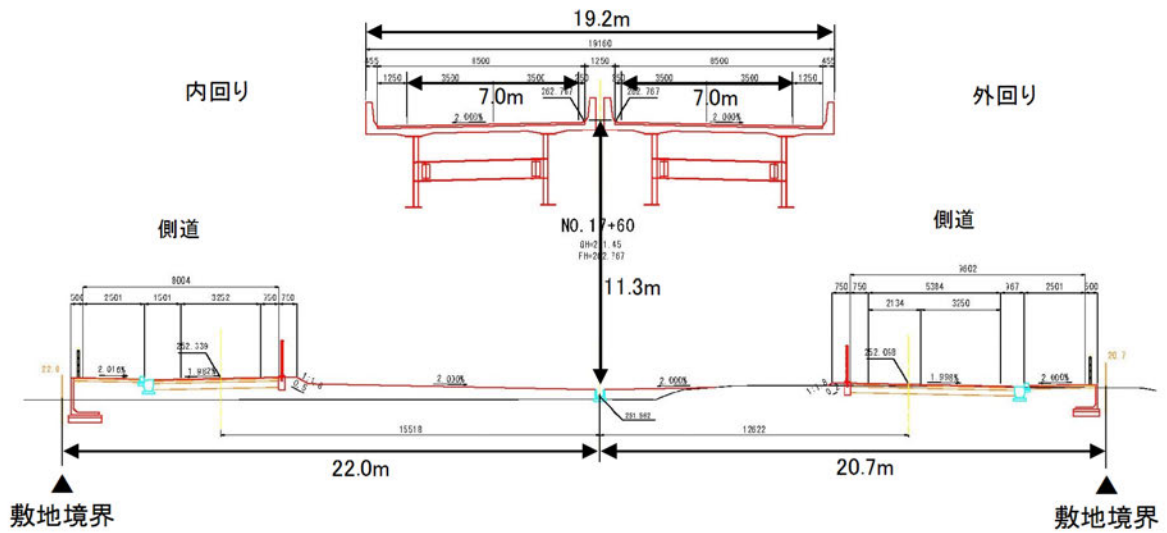


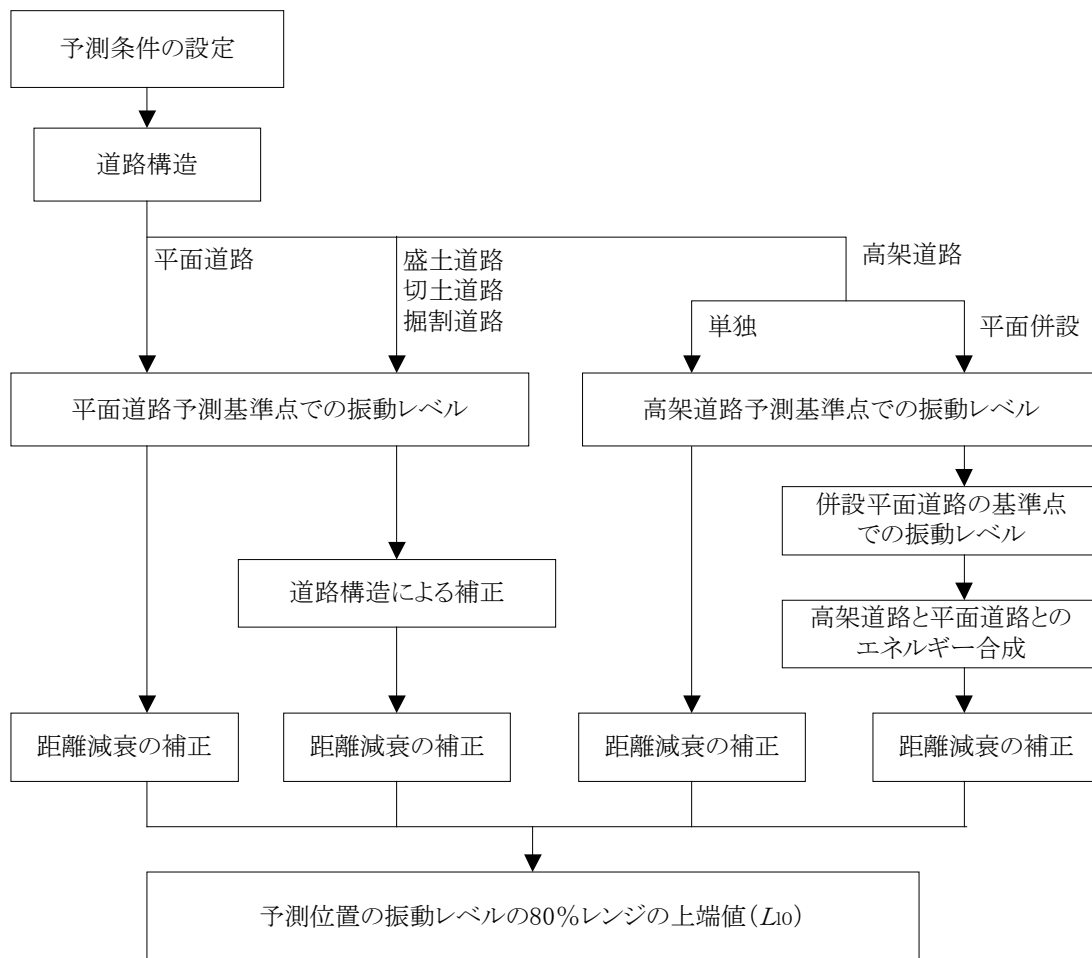
図 3-1 (4) 自動車の走行に係る振動予測断面図 (A16 : 甲府市落合町(2))

### 3.3. 予測手法

#### 1) 予測手法の概要

自動車の走行に係る振動の予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版） 国総研資料第 714 号」（平成 25 年 3 月、国土交通省国土技術政策総合研究所）に基づき、「振動レベルの 80%レンジの上端値を予測するための式」（建設省土木研究所の提案式）を用いて行った。

自動車の走行に係る振動の予測手順を図 3-2 に示す。



出典：「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版） 国総研資料第 714 号」（平成 25 年 3 月、国土交通省国土技術政策総合研究所）

図 3-2 自動車の走行に係る振動の予測手順

## 2) 予測の手法

建設省土木研究所の提案式は、次式に示すとおりである。また、予測式に用いる定数及び補正值は評価書と同様とした。

$$L_{10} = L_{10}^* - \alpha_{\ell}$$

$$L_{10}^* = a \log_{10}(\log_{10} Q^*) + b \log_{10} V + c \log_{10} M + d + \alpha_{\sigma} + \alpha_f + \alpha_s$$

ここで、

- $L_{10}$  : 振動レベルの80%レンジの上端値の予測値 (dB)
- $L_{10}^*$  : 基準点における振動レベルの80%レンジの上端値の予測値 (dB)
- $Q^*$  : 500秒間の1車線当り等価交通量 (台/500秒/車線)  

$$= \frac{500}{3,600} \times \frac{1}{M} \times (Q_1 + KQ_2)$$
- $Q_1$  : 小型車時間交通量 (台/時)
- $Q_2$  : 大型車時間交通量 (台/時)
- $K$  : 大型車の小型車への換算係数
- $V$  : 平均走行速度 (km/時)
- $M$  : 上下車線合計の車線数
- $\alpha_{\sigma}$  : 路面の平坦性による補正值 (dB)
- $\alpha_f$  : 地盤卓越振動数による補正值 (dB)
- $\alpha_s$  : 道路構造による補正值 (dB)
- $\alpha_{\ell}$  : 距離減衰値 (dB)
- $a, b, c, d$  : 定数

### 3.4. 予測条件

#### 1) 交通条件

騒音と同じとした。

#### 2) 地盤種別及び地盤卓越振動数

予測に用いる地盤種別及び地盤卓越振動数は、環境影響評価時の調査結果に基づき表 3-3 に示すとおり設定した。

表 3-3 予測に用いる地盤種別及び地盤卓越振動数

No.	予測地点	地盤種別	地盤卓越振動数 (Hz)
A8	笛吹市石和町唐柏 (1)	砂地盤	28.9
A11	笛吹市石和町砂原 (1)	砂地盤	18.0
A15	甲府市落合町 (1)	砂地盤	19.2
A16	甲府市落合町 (2)	砂地盤	19.2



### 3) 予測対象時間帯

各予測地点の予測対象時間帯は、時間変動係数及び車種構成比に基づき最大影響となる時間帯とした。予測対象時間帯を表 3-4 に示す（評価書と同様）。

表 3-4 予測対象時間帯

No.	予測地点	予測対象時間帯	
		昼間	夜間
A8	笛吹市石和町唐柏 (1)	9～10 時	7～8 時
A11	笛吹市石和町砂原 (1)	9～10 時	7～8 時
A15	甲府市落合町 (1)	9～10 時	7～8 時
A16	甲府市落合町 (2)	9～10 時	7～8 時

### 3.5. 予測結果

自動車の走行に係る振動の予測結果を表 3-5 に示す。

なお、予測地点はいずれも振動規制区域の第 1 種区域に該当するため、「振動規制法」及び「振動規制法施行規則」第 12 条別表第二に定める道路交通振動に係る限度（要請限度）の第 1 種区域の基準値と比較した。

予測の結果、全ての予測地点で要請限度を下回る。

表 3-5 自動車の走行に係る振動の予測結果

番号	予測地点	予測方向	単位：dB			
			予測結果 (L <sub>10</sub> )		要請限度	
			昼間	夜間	昼間	夜間
A8	笛吹市石和町唐柏 (1)	内回り	44	44	65	60
		外回り	44	44		
A11	笛吹市石和町砂原 (1)	内回り	46	45		
		外回り	45	44		
A15	甲府市落合町 (1)	内回り	44	44		
		外回り	44	44		
A16	甲府市落合町 (2)	内回り	44	44		
		外回り	44	44		

### 3.5.1. 予測結果の分析

今回の予測値と環境影響評価書（H24.12）の予測値を比較を行った。環境影響評価書（H24.12）での自動車の走行に係る振動の予測結果を表 3-6 に示す。

予測対象断面（A8～A17）における環境影響評価時の予測値は、高架構造は 45～46dB、盛土構造は 35～40dB であり、高架構造の方が振動レベルが高くなる傾向となっている。

予測検討断面はいずれも高架構造で、振動レベルは 44～46dB であり、環境影響評価時の予測値と傾向は一致する。

表 3-6 自動車の走行に係る振動の予測結果（環境影響評価書）

番号	予測地点	予測方向	予測結果 (L <sub>10</sub> )		環境影響評価時の道路構造
			昼間	夜間	
A1	甲府市桜井町	内回り	43	43	高架
		外回り	44	44	
A2	甲府市和戸町(1)	内回り	42	41	盛土
		外回り	42	41	
A3	甲府市和戸町(2)	内回り	45	45	高架
		外回り	45	44	
A4	甲府市和戸町(3)	内回り	45	44	盛土
		外回り	45	44	
A5	甲府市向町	内回り	42	42	盛土
		外回り	42	42	
A6	笛吹市石和町広瀬(1)	内回り	43	43	高架
		外回り	43	43	
A7	笛吹市石和町広瀬(2)	内回り	44	44	高架
		外回り	44	44	
A8	笛吹市石和町唐柏(1)	内回り	38	37	盛土
		外回り	38	37	
A9	笛吹市石和町唐柏(2)	内回り	46	46	高架
		外回り	46	46	
A10	笛吹市石和町河内	内回り	45	45	高架
		外回り	45	45	
A11	笛吹市石和町砂原(1)	内回り	36	36	盛土
		外回り	35	35	
A12	笛吹市石和町砂原(2)	内回り	46	45	高架
		外回り	46	45	
A13	笛吹市石和町砂原(3)	内回り	40	39	盛土
		外回り	40	39	
A14	笛吹市石和町東油川	内回り	46	46	高架
		外回り	46	45	
A15	甲府市落合町(1)	内回り	38	37	盛土
		外回り	38	37	
A16	甲府市落合町(2)	内回り	36	36	盛土
		外回り	36	36	
A17	甲府市小曲町	内回り	46	45	高架
		外回り	46	45	

県施工区間

## 4. 低周波音

### 4.1. 予測概要

自動車の走行に係る低周波音の予測概要を、表 4-1 に示す。

表 4-1 自動車の走行に係る低周波音の予測概要

項目	内容
予測方法	「既存調査結果より導かれた予測式」(道路環境影響評価の技術手法・平成 24 年度版) を用いた断面予測
予測条件	環境影響評価書 (H24. 12) の予測条件に準拠 ・交通条件：騒音と同じ
予測地点	環境影響評価時から道路構造が高架に変更となった下記の 4 地点 ・D12：笛吹市石和町唐柏 (1) (騒音・振動予測地点 A8 と同じ地点) ・D13：笛吹市石和町砂原 (1) (騒音・振動予測地点 A11 と同じ地点) ・D14：甲府市落合町 (1) (騒音・振動予測地点 A15 と同じ地点) ・D15：甲府市落合町 (2) (騒音・振動予測地点 A16 と同じ地点)

### 4.2. 予測地点

自動車の走行に係る低周波音の予測地点は、環境影響評価時から道路構造が高架に変更となった区間の代表地点とし、表 4-2 に示す 4 地点とした。予測位置は、対象道路の敷地境界の地上 1.2m とした。

予測地点における予測断面を図 4-1 に示す。

表 4-2 自動車の走行に係る低周波音の予測地点

番号	予測地点	道路構造		測点
D12	笛吹市石和町唐柏 (1)	本線部	高架	No. 63+80 (A8 と同じ)
D13	笛吹市石和町砂原 (1)	本線部	高架	No. 48+60 (A11 と同じ)
D14	甲府市落合町 (1)	本線部・ ランプ部	高架	No. 25+80 (A15 と同じ)
D15	甲府市落合町 (2)	本線部	高架	No. 17+60 (A16 と同じ)

注) 予測位置は、図 3.1.2 の騒音の予測地点と同じである。

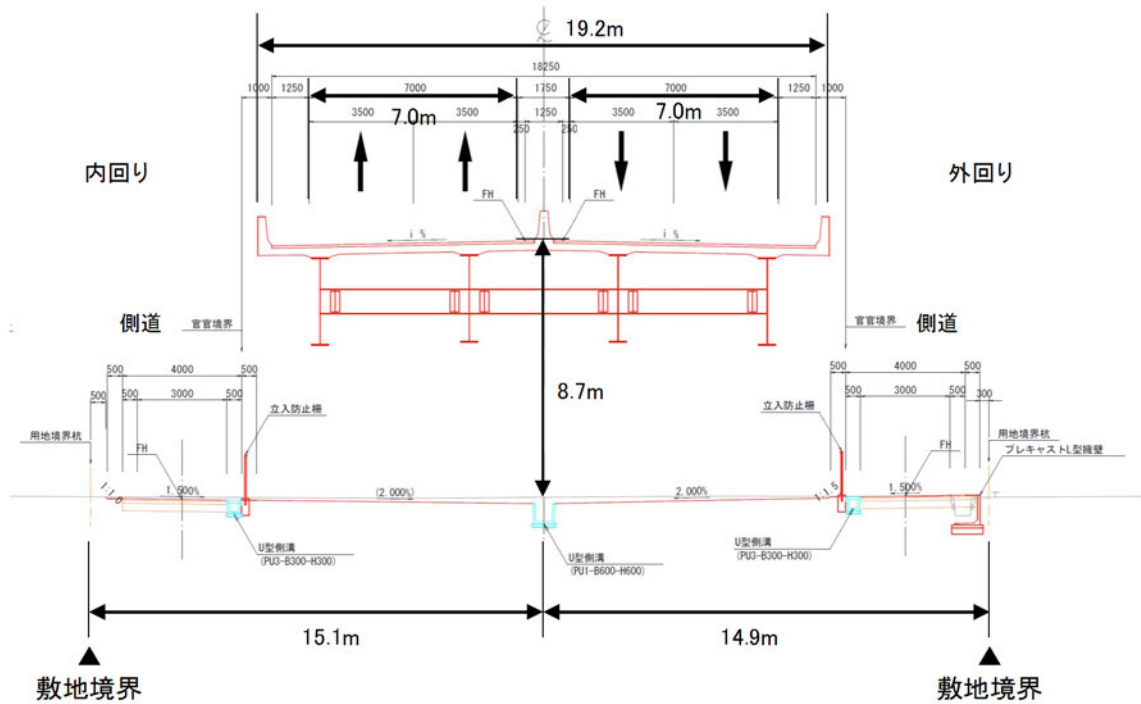


図 4-1 (1) 自動車の走行に係る低周波音予測断面図 (D12: 笛吹市石和町唐柏(1))

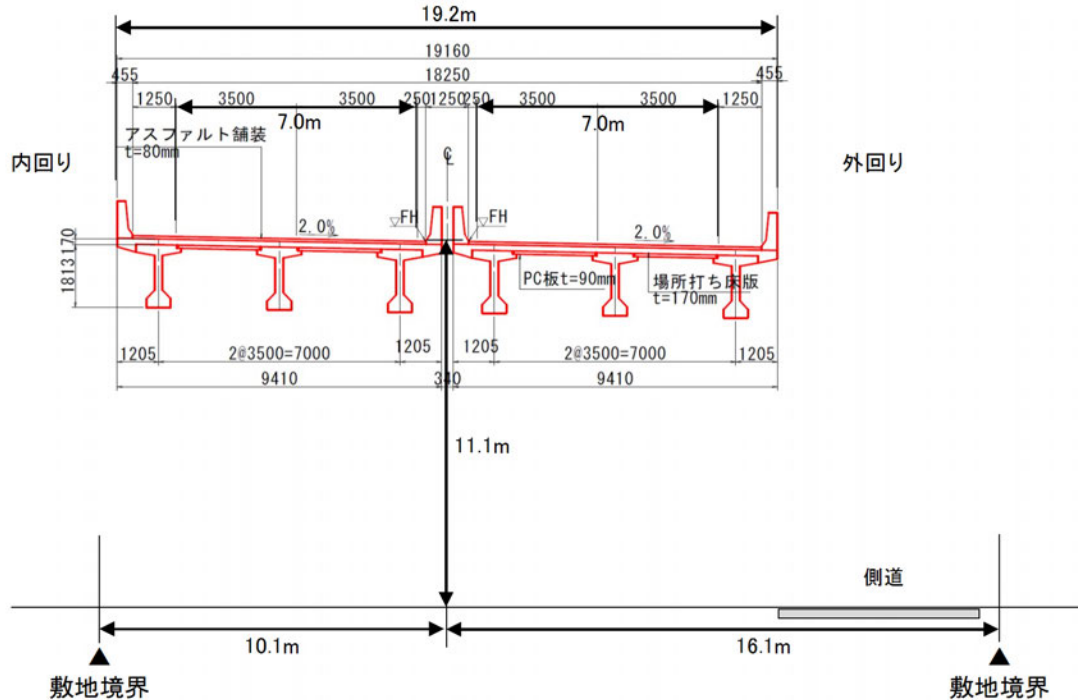


図 4-1 (2) 自動車の走行に係る低周波音予測断面図 (D13: 笛吹市石和町砂原(1))

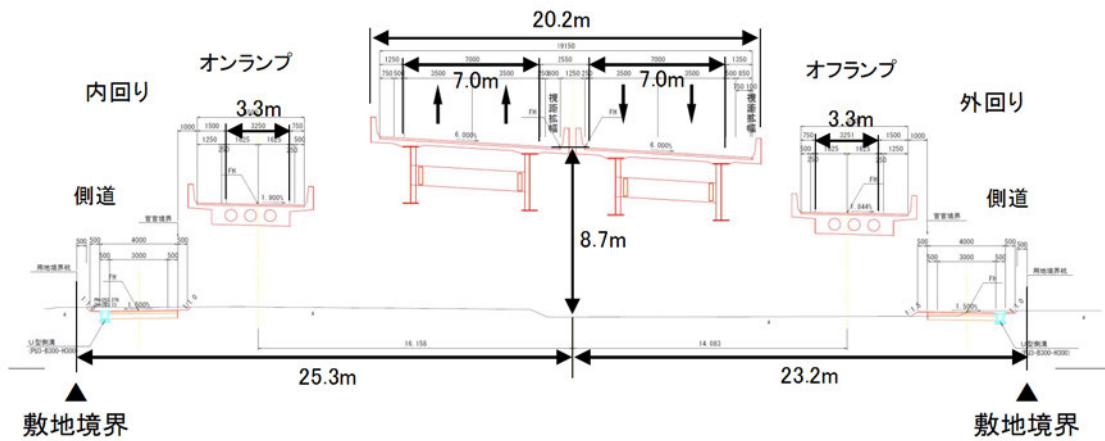


図 4-1 (3) 自動車の走行に係る低周波音予測断面図 (D14 : 甲府市落合町(1))

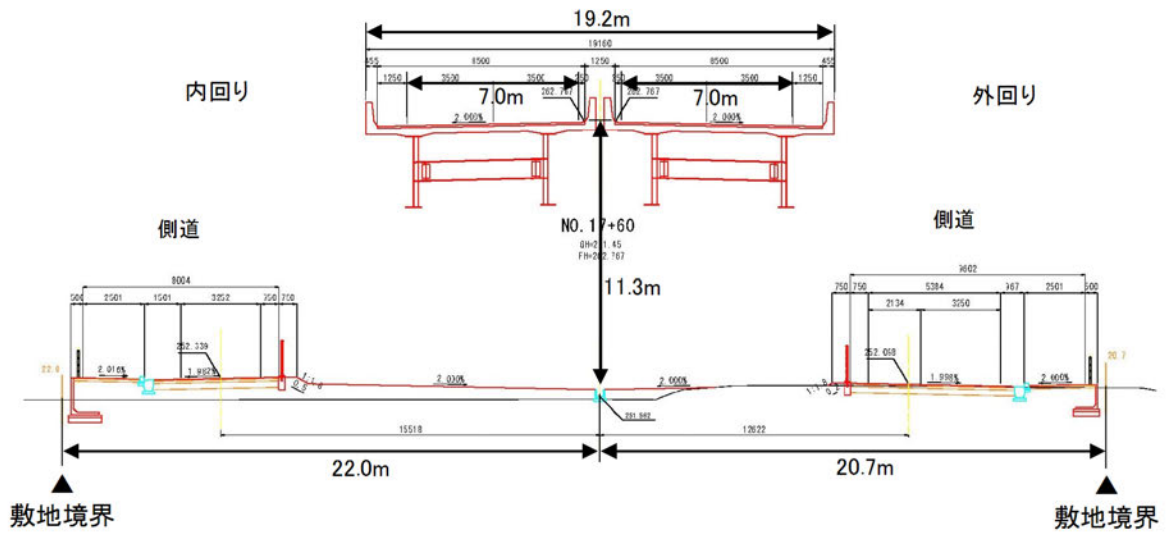


図 4-1 (4) 自動車の走行に係る低周波音予測断面図 (D15 : 甲府市落合町(2))

### 4.3. 予測手法

#### 1) 予測手法の概要

自動車の走行に係る低周波音の予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国総研資料第 714 号・土研資料第 4254 号、平成 25 年 3 月）に示される「既存調査結果より導かれた予測式」により行った。

自動車の走行に係る低周波音の予測手順を図 4-2 に示す。

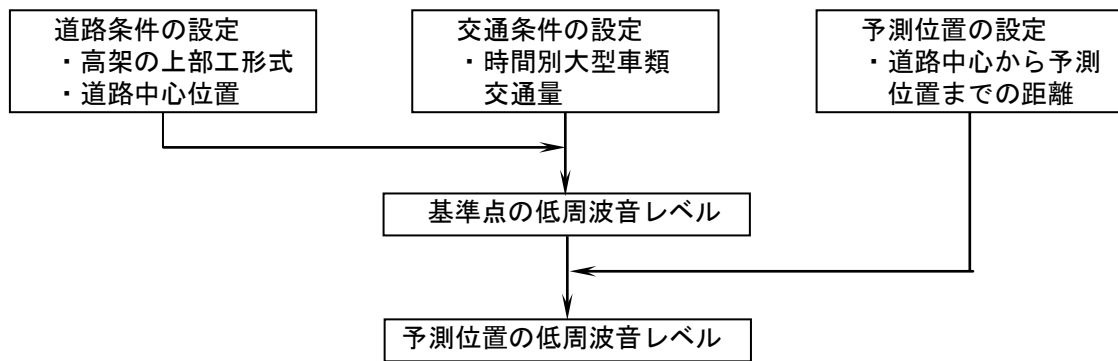


図 4-2 自動車の走行に係る低周波音の予測手順

#### 2) 予測の手法

既存調査結果より導かれた予測式は、次式に示すとおりである（評価書と同様）。

$$L_0 = a \log_{10} X + b$$

$$L = L_0 - 10 \log_{10} (r / r_0)$$

ここで、

- L : 予測位置における低周波音圧レベル (dB)
- $L_0$  : 基準点における低周波音圧レベル (dB)
- X : 大型車交通量 (台/時)
- r : 道路中心から予測位置までの斜距離 (m)
- $r_0$  : 道路中心から基準点までの斜距離 (17.4m)
- a、b : 基準点の低周波音圧レベルを予測するための係数  
 評価指標を  $L_{50}$  とする場合 : a=21、b=18.8  
 評価指標を  $L_{65}$  とする場合 : a=17、b=37.2

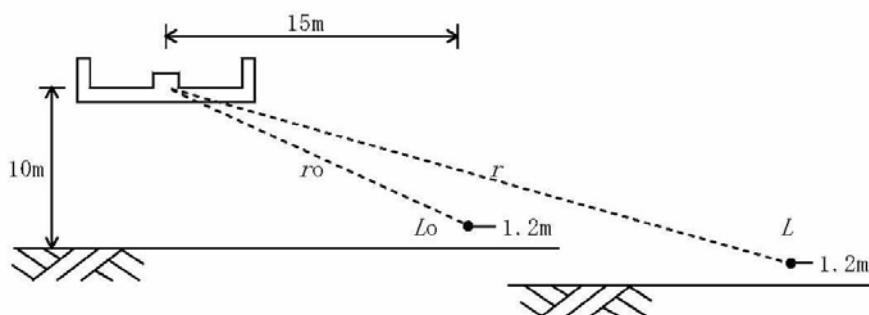


図 4-3 既存調査結果より導かれた予測式による方法

#### 4.4. 予測条件

##### 1) 交通条件

騒音と同じとした。

##### 2) 予測対象時間帯

各予測地点の予測対象時間帯は、時間変動係数及び車種構成比に基づき大型車類の交通量が最も多い時間帯とした。予測対象時間帯を表 4-3 に示す

表 4-3 予測対象時間帯

No.	予測地点	予測対象時間帯	大型車類時間交通量 (台/時)
D12	笛吹市石和町唐柏 (1)	9～10 時	310
D13	笛吹市石和町砂原 (1)	9～10 時	249
D14	甲府市落合町 (1)	9～10 時	316
D15	甲府市落合町 (2)	9～10 時	284

注) 大型車類時間交通量は、低周波音の発生が予想される高架部を通過する台数を示す。

#### 4.5. 予測結果

自動車の走行に係る低周波音の予測結果を表 4-4 に示す。

なお、低周波音においては、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ため、評価書と同様「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」に示される以下の参考値との比較を行った。

- 一般環境中に存在する低周波音レベル：1～80Hz の 50%時間率音圧レベル  $L_{50}$  で 90dB
- IS07196 に規定された G 特性低周波音圧レベル：1～20Hz の G 特性 5%時間率音圧レベル  $L_{G5}$  で 100dB

予測の結果、全ての予測地点で参考値を下回る。

表 4-4 自動車の走行に係る低周波音の予測結果

単位：dB

番号	予測地点	予測方向	予測結果		参考値	
			$L_{50}$	$L_{G5}$	$L_{50}$	$L_{G5}$
D12	笛吹市石和町唐柏 (1)	内回り	71	80	90 以下	100 以下
		外回り	71	80		
D13	笛吹市石和町砂原 (1)	内回り	70	79		
		外回り	69	78		
D14	甲府市落合町 (1)	内回り	69	77		
		外回り	69	78		
D15	甲府市落合町 (2)	内回り	69	78		
		外回り	69	77		

注)  $L_{50}$ ：1～80Hz の 50%時間率音圧レベル

$L_{G5}$ ：1～20Hz の G 特性 5%時間率音圧レベル

### 3.1.2. 予測結果の分析

予測検討結果と環境影響評価書（H24.12）での予測値を比較を行った。

環境影響評価書（H24.12）の自動車の走行に係る低周波音の予測結果を表 4-5 に示す。

県施工区間の断面（D7～D11）の環境影響評価時の予測値は、 $L_{50}$  は 71～73dB、 $L_{65}$  は 79～81dB である。予測検討結果は、 $L_{50}$  は 69～71dB、 $L_{65}$  は 77～80dB であり、環境影響評価時の予測値と傾向は一致する。

表 4-5 自動車の走行に係る低周波音の予測結果（環境影響評価書）

単位：dB

番号	予測地点	予測結果	
		1～80Hz の 50% 時間率音圧レベル ( $L_{50}$ )	1～20Hz の G 特性 5%時間率音圧 レベル( $L_{65}$ )
D1	甲府市桜井町(1)	64	74
D2	甲府市桜井町(2)	72	80
D3	甲府市和戸町(1)	73	81
D4	甲府市和戸町(2)	69	78
D5	笛吹市石和町広瀬(1)	73	81
D6	笛吹市石和町広瀬(2)	71	80
D7	笛吹市石和町唐柏	73	81
D8	笛吹市石和町河内	71	79
D9	笛吹市石和町砂原	71	79
D10	笛吹市石和町東油川	73	81
D11	甲府市小曲町	72	80

環境影響評価時  
の道路構造

すべて  
高架構造

県  
施  
工  
区  
間



## 5. 日照障害

### 5.1. 予測概要

道路の存在に係る日照障害の予測概要を、表 5-1 に示す。

表 5-1 道路の存在に係る日照障害の予測概要

項目	内容
予測方法	「太陽の高度・方位及び高架構造物の高さ・方位等を用いた理論式」(道路環境影響評価の技術手法・平成 24 年度版) を用いた平面予測
予測条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>予測対象時期等：冬至日における真太陽時の 8 時～16 時までの 8 時間</li> <li>予測高さ：4.0m (2 階高さ相当)</li> </ul>
予測対象区間	環境影響評価時から道路構造が高架に変更となった区間のうち、計画路線近傍に住居が多数立地する下記の区間とした。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 笛吹市石和町砂原区～広瀬区 (延長約 2.5km)</li> </ul>

### 5.2. 予測対象区間

道路の存在に係る日照障害の予測対象区間は、環境影響評価時から道路構造が高架に変更となった区間のうち、計画路線近傍に住居が多数立地する笛吹市石和町砂原地区～広瀬区間 (延長約 2.5km) とした。

日照障害の予測対象区間を図 5-1 に示す。

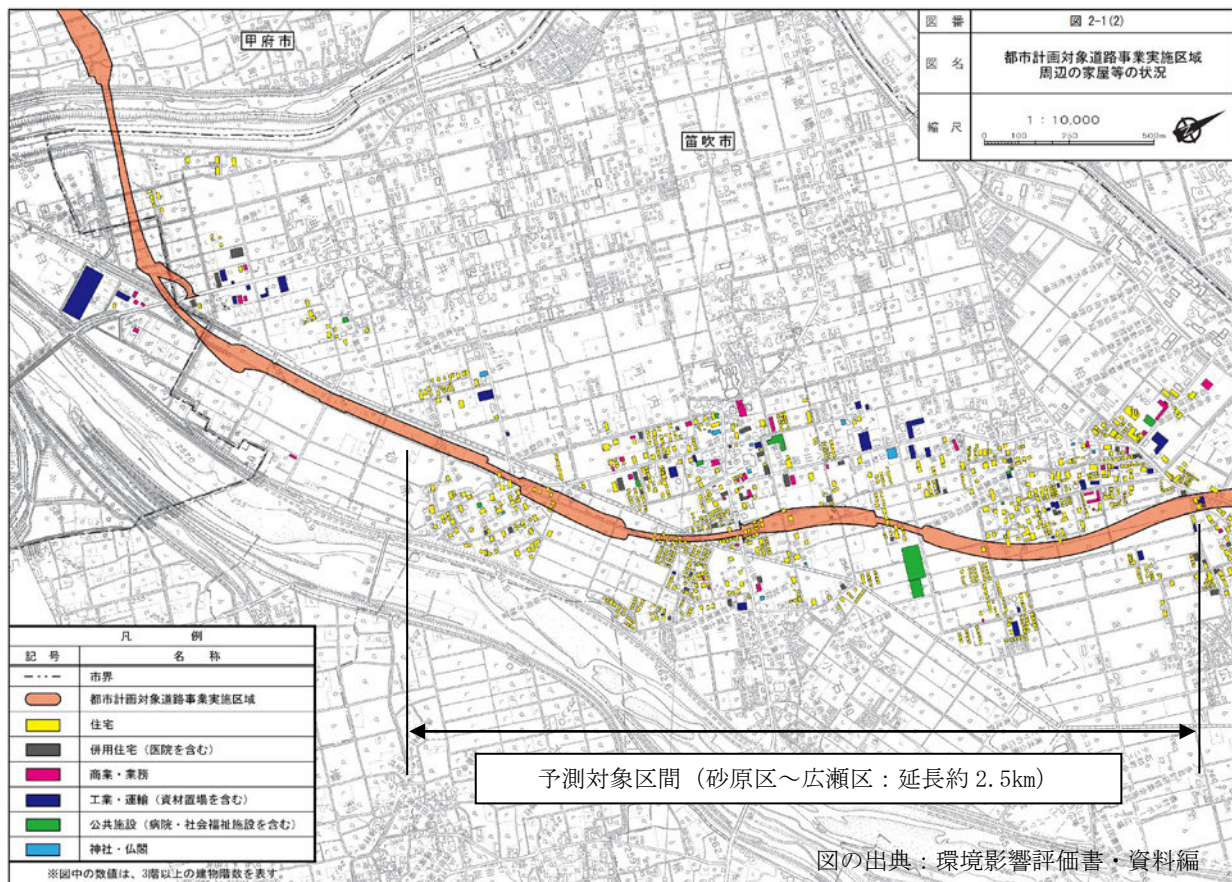


図 5-1 日照障害の予測対象区間位置図

### 5.3. 予測手法

#### 1) 予測手法の概要

道路の存在に係る日照障害の予測は、評価書と同様、等時間の日影線を描いた日影図の作成により行った。

道路の存在に係る日照障害の予測手順を図 5-2 に示す。

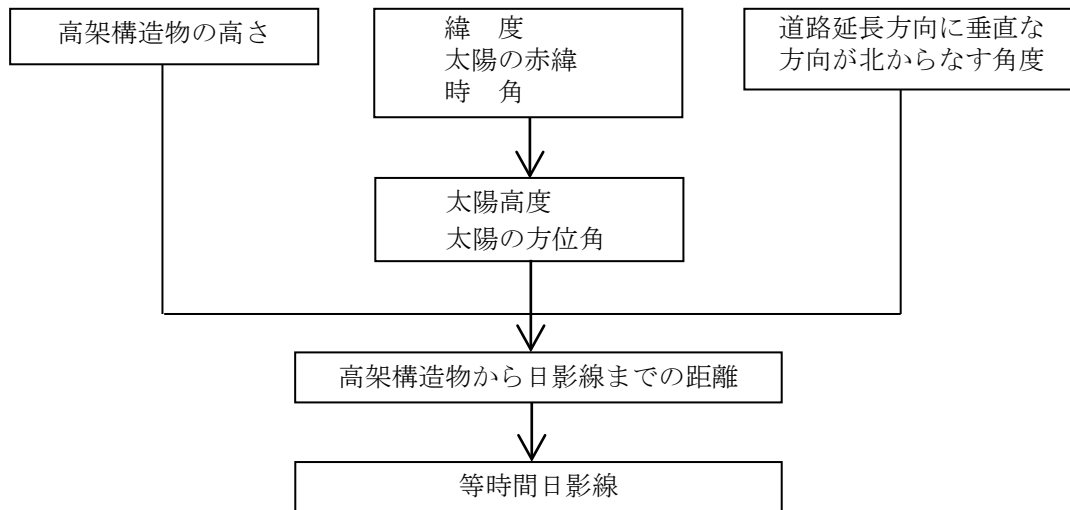


図 5-2 道路の存在に係る日照障害の予測手順

#### 2) 予測の手法

日影図作成のための予測式は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国総研資料第 714 号・土研資料第 4254 号、平成 25 年 3 月）に示される太陽の高度・方位及び高架構造物等の高さ・方位等を用いた理論式を用いた。

$$L = H \cdot \cot Z \cdot \cos(\theta - \alpha)$$

ここで、

- L : 高架構造物の道路延長方向に垂直な方向における高架構造物の端から日影線までの水平距離(m)
- H : 高架構造物の高さ(m)（高架構造物に遮音壁等が設置される場合にはその天端の高さ、設置されない場合には高欄等の高さ）
- Z : 太陽高度(°)
- $\theta$  : 太陽の方位角(°)
- $\alpha$  : 道路構造物の道路延長方向に垂直な方向が北からなす角度（高架構造物の延長方向が西からなす角度）(°)（右回りを正とする）

## 5.4. 予測条件

### 3) 予測対象時期等

予測の対象時期は、高架構造物の設置完了後における冬至日とし、予測対象時間帯は、真太陽時の8時～16時までの8時間とした（評価書と同様）。

### 4) 予測高さ

予測高さは、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」に示される日照障害に係る評価の参考値の根拠資料である「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和51年建設省計用発第4号）（表5-2参照）に基づき設定した。

予測対象区間は、都市計画法に基づく用途地域の定めがない地域であることから、地域の状況に応じて、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域における値（2階高さにおいて日陰時間が5時間を超えないこと）を適用することとし、2階高さに相当する4.0mを予測高さとした。

表 5-2 日照障害の参考値

	(い) 地域又は区域	(ろ) 階	(は) 日陰時間	
			北海道以外 の区域	北海道の 区域
(1)	第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域	一階	四時間	三時間
(2)	第一種中高層住居専用地域又は第二種中高層住居専用地域	二階	四時間	三時間
(3)	第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域又は近隣商業地域若しくは準工業地域のうち土地利用の状況が第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域における土地利用の状況と類似していると認められる区域	<b>二階</b>	<b>五時間</b>	四時間
(4)	用途地域の指定のない地域のうち土地利用の状況が(1)から(3)までに掲げる地域又は区域における土地利用の状況と類似していると認められる区域	地域又は区域の状況に応じて(1)から(3)までに準じて取り扱う		

<備考>

- (い)欄の第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域若しくは準工業地域又は用途地域は、それぞれ都市計画法（昭和43年法律第100号）第八条第1項第一号に掲げる第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域若しくは準工業地域又は用途地域をいう。
- (は)欄に掲げる日陰時間は、開口部が真南に面する居室に係る日陰時間であり、その他の居室については、当該居室の開口部の面する方位に応じて補正するものとする。
- (ろ)欄に掲げる階以外の階に係る(は)欄の日陰時間は(は)欄に掲げる日陰時間を基準とし、公共施設の高さ、公共施設と住宅との位置関係等の状況を勘案して定めるものとする。

出典：「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」

（昭和51年建設省計用発第4号）において示されている別表

### 5.5. 予測結果

道路の存在に係る日照障害の予測の結果、日陰時間が5時間を超える範囲は砂原区～河内区の区間（St. No. 43+20～No. 53+00）で生じるが、その範囲は内回り側の道路端から最大でも7m程度である。

日陰時間が5時間を超える範囲には、砂原地区で3件の住居が含まれる可能性がある（図 5-3 参照）。

### 5.6. 環境保全措置の検討

予測検討結果において、日陰時間が5時間を超える日影の発生が予測された。

供用後、参考値を超過する日影が発生すると認められる場合には、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき適切に対処する。

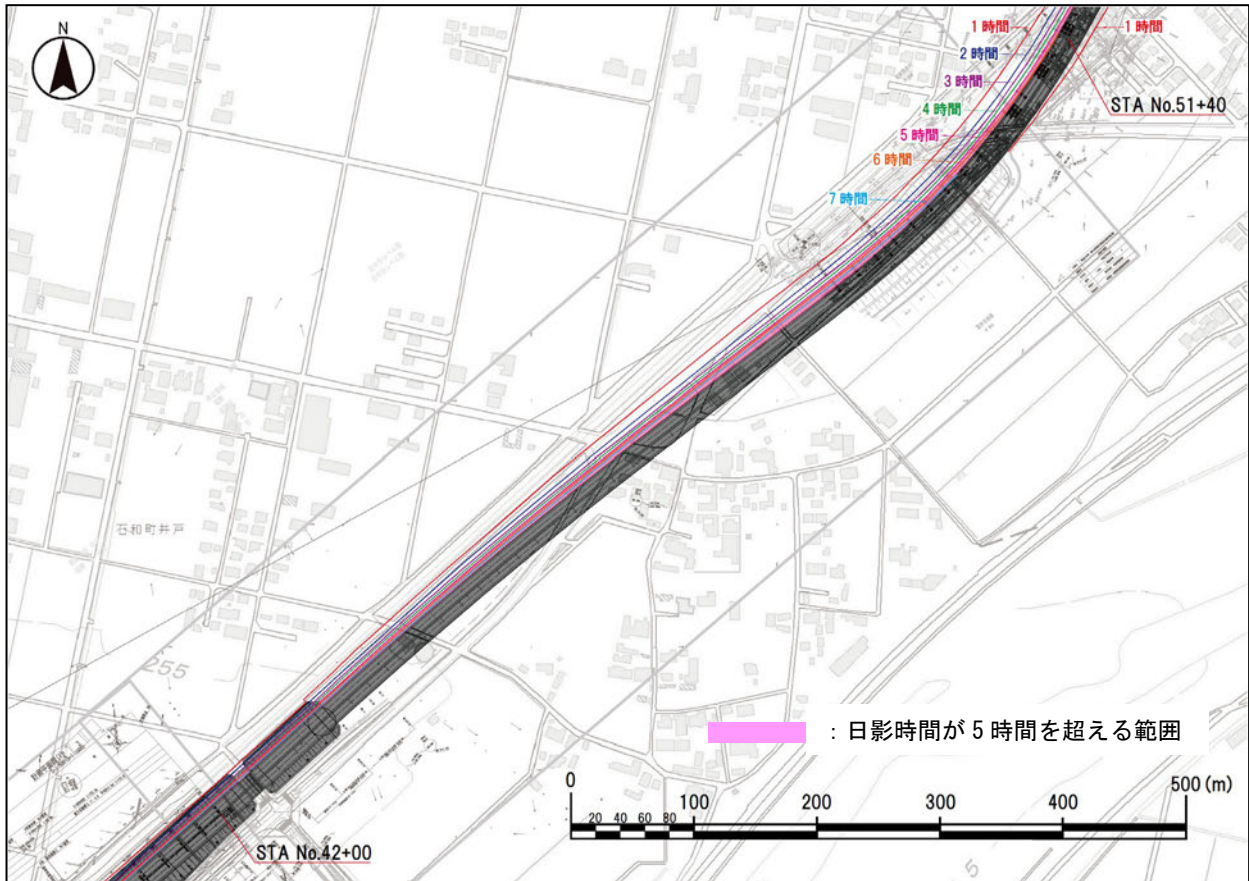


図 5-3 (1) 等時間日影線図 (砂原地区)

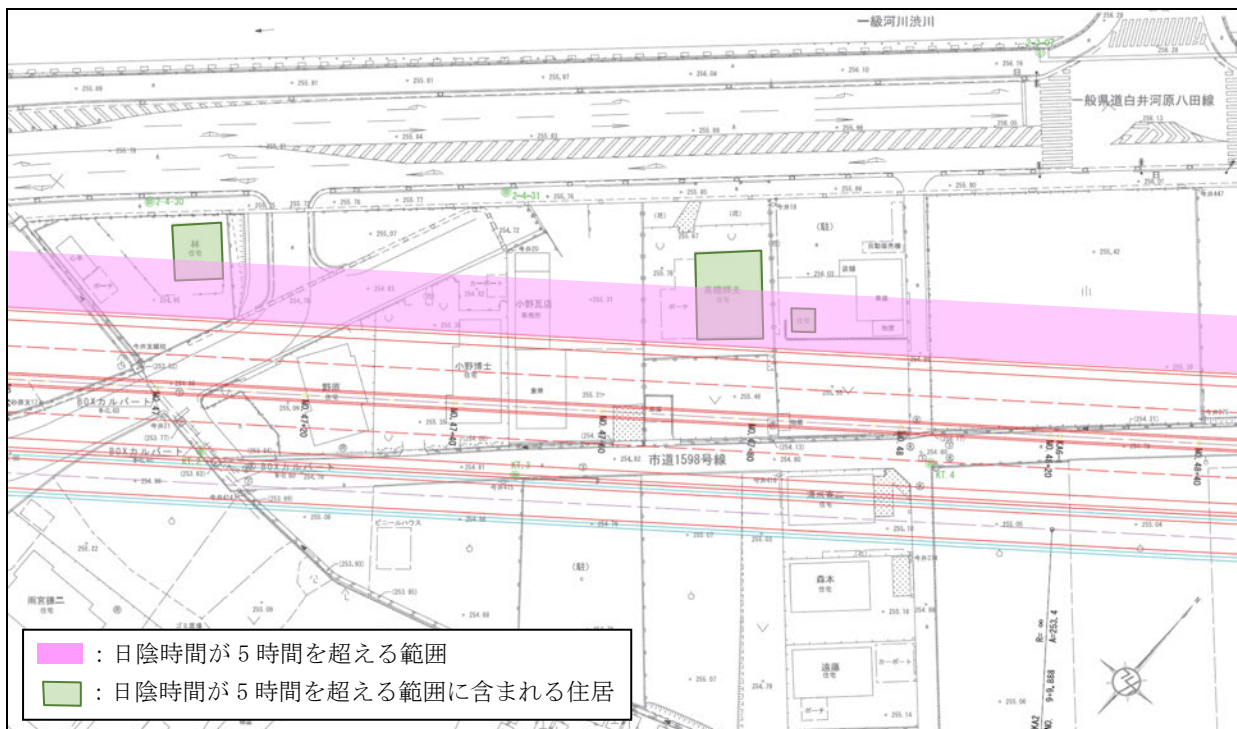


図 5-3 (2) 日陰時間が5時間を超える範囲に含まれる住居 (砂原地区 : 3件)

## 5.7. 現況天空写真

### 1) 概要

予測検討の結果、参考値を超過する日影の発生が予測されたことから、供用後の比較のために、現況天空写真の撮影・整理を行った。

### 2) 整理内容

砂原地区において日陰時間が 5 時間を超える範囲に含まれる住居を対象に天空写真撮影を行った。

天空写真の撮影は、魚眼レンズを用いた撮影機材により行った。また、撮影時期は、日影の影響が最も大きくなる冬至日の前後とし、表 5-3、表 5-4 に示す時期、地点、図 5-3 に示す公有地上で実施した。

表 5-3 天空写真撮影実施時期

実施時期	天候	備考
平成 30 年 12 月 19 日 (水)	晴れ	平成 30 年の冬至日：12 月 22 日

表 5-4 天空写真撮影地点の概要

天空写真撮影地点	測点 No.	GPS 座標
笛吹市石和町砂原①	No. 47+10	N 35° 37' 27.04" E 138° 36' 42.65"
笛吹市石和町砂原②	No. 48+00	N 35° 37' 28.61" E 138° 36' 45.49"

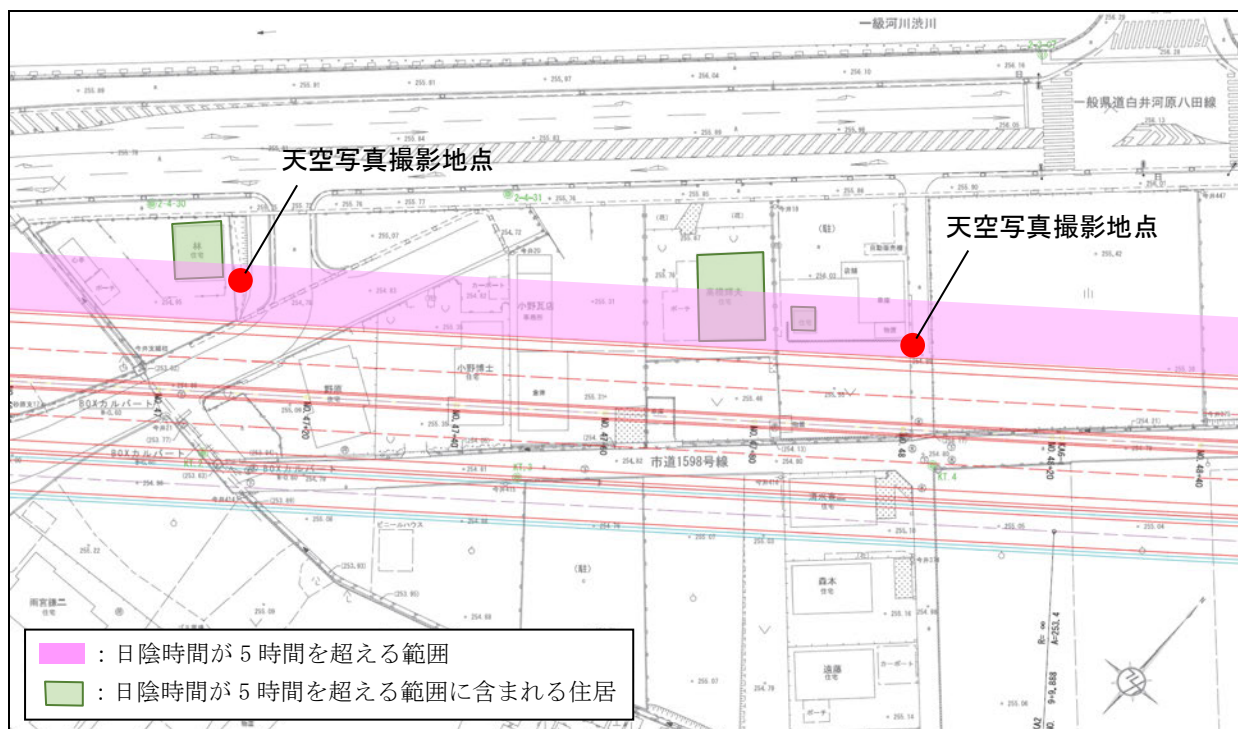


図 5-4 天空写真撮影地点位置図

## 3) 天空写真

撮影した天空写真に冬至日における太陽の軌道を描き込むことにより、現況天空図を作成した。現況天空図を図 5-5 に示す。

供用後、同地点で天空写真を撮影・整理することで、構造物の影響が把握できる。

予測地点	笛吹市石和町砂原①
現況天空図	<p style="text-align: center;">— : 太陽の軌跡 (数字は太陽位置の時刻)</p>
日照に影響を及ぼす地形・建築物の有無	<p>地 形：なし (8～16 時の太陽軌跡に重なる山地等の地形はない)</p> <p>建築物：あり (15 時半～16 時は建物により太陽軌跡が隠れる)</p>
予測地点	笛吹市石和町砂原②
現況天空図	<p style="text-align: center;">— : 太陽の軌跡 (数字は太陽位置の時刻)</p>
日照に影響を及ぼす地形・建築物の有無	<p>地 形：なし (8～16 時の太陽軌跡に重なる山地等の地形はない)</p> <p>建築物：あり (15 時半～16 時は建物により太陽軌跡が隠れる)</p>

図 5-5 現況天空図 (笛吹市石和町砂原①、②)

## 6. 生態系

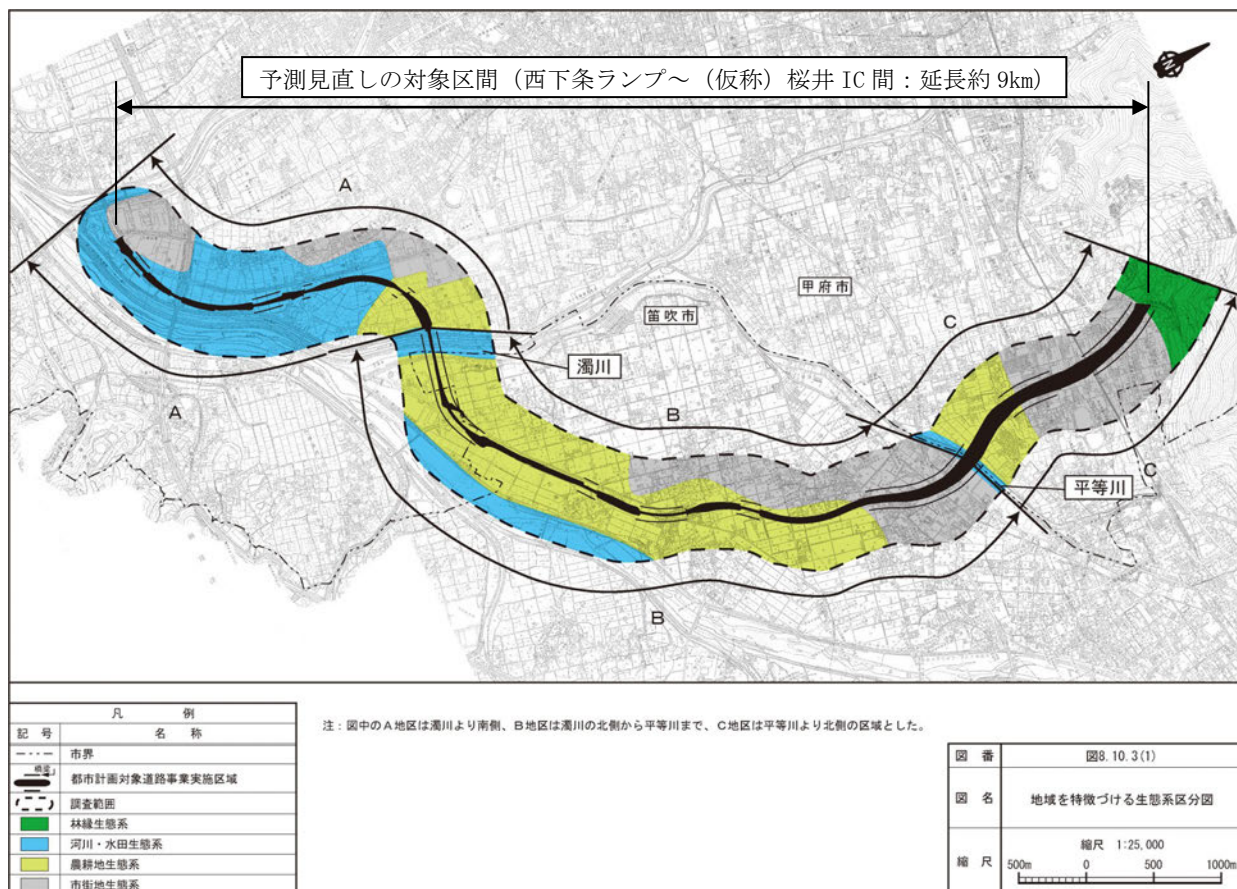
### 6.1. 予測見直しの概要

構造変更区間について、環境影響評価書（H24.12）に記載の「地域を特徴づける生態系の改変面積」、「注目種・群集の生息・生育基盤の改変面積」、「植栽による草地環境の創出面積」に係る再集計を行い、評価書記載の予測・評価結果の見直しを検討した。

なお、構造変更後の改変面積及び草地環境の創出面積の算出にあたっては、1期区間（西下条ランプ～落合西IC間）と国交省施工区間（（仮称）広瀬IC～（仮称）桜井IC間）の道路構造は、環境影響評価時と変わらないものとした。

表 6-1 生態系に係る予測見直しの実施概要

項目	内容
再集計を行う項目	①地域を特徴づける生態系の改変面積 ②注目種・群集の生息・生育基盤の改変面積 ③植栽による草地環境の創出面積
再集計の方法	①②：地域を特徴づける生態系及び注目種・群集の生息・生育基盤と計画路線（最新の道路設計の平面図）の重ね合わせにより改変面積を算出する ③：最新の道路設計図を基に、法面の緑化面積を算出する
対象区間	図 6-1 に示す環境影響評価の対象区間である西下条ランプ～（仮称）桜井 IC 間の約 9km



図の出典：「都市計画道路甲府外郭環状道路東区間 環境影響評価書」（平成 24 年 12 月、山梨県）

図 6-1 生態系予測見直しの対象区間



## 6.2. 改変面積・創出面積の再集計

## 1) 地域を特徴づける生態系の改変面積

環境影響評価書に記載の「地域を特徴づける生態系の消失・縮小の程度」について、環境影響評価時の集計表と道路構造変更後の集計表を、表 6-2 に示す。

道路構造の変更に伴い、対象区間における全体の改変面積は 35.4ha から 28.9ha へ 6.5ha 減少した。

表 6-2 (1) 地域を特徴づける生態系の消失・縮小の程度（環境影響評価書）

地域を特徴づける生態系の区分	面積 (ha)	改変面積 (ha)	改変割合 (%)
林縁生態系	31.1	0.1	0.3
A	0.0	0.0	0.0
B	0.0	0.0	0.0
C	31.1	0.1	0.3
河川・水田生態系	201.3	8.6	4.3
A	144.0	8.0	5.5
B	50.4	0.4	0.8
C	6.9	0.2	3.2
農耕地生態系	274.2	19.2	7.0
A	29.8	2.9	9.7
B	199.4	14.0	7.0
C	45.0	2.3	5.1
市街地生態系	234.0	7.5	3.2
A	50.6	0.6	1.2
B	98.7	2.8	2.8
C	84.7	4.1	4.8
全体	740.5	35.4	4.8



表 6-2 (2) 地域を特徴づける生態系の消失・縮小の程度（道路構造変更に伴う見直し後）

地域を特徴づける生態系の区分	面積 (ha)	改変面積 (ha)	改変割合 (%)
林縁生態系	31.1	0.1	0.3
A	0.0	0.0	0.0
B	0.0	0.0	0.0
C	31.1	0.1	0.3
河川・水田生態系	201.3	7.2	3.6
A	144.0	6.5	4.5
B	50.4	0.4	0.8
C	6.9	0.2	3.2
農耕地生態系	274.2	14.2	5.2
A	29.7	1.9	6.4
B	199.4	9.4	4.7
C	45.0	2.9	6.4
市街地生態系	234.0	7.5	3.2
A	50.6	0.6	1.3
B	98.7	2.8	2.8
C	84.7	4.1	4.8
全体	740.5	28.9	3.9

注) 赤字が道路構造変更に伴い変更が生じた部分

## 2) 注目種・群集の生息・生育基盤の改変面積

環境影響評価書に記載の「地域を特徴づける生態系の注目種・群集の消失・縮小の程度」について、環境影響評価時の集計表と道路構造変更後の集計表を、表 6-3 に示す。

道路構造の変更に伴い、生息・生育基盤の改変面積が減少した注目種・群集は、河川・水田生態系のタヌキ、チョウゲンボウ、シギ・チドリ類、アマガエル、止水性トンボ類、草地性チョウ類、農耕地生態系のチョウゲンボウ、草地性チョウ類であった。

表 6-3 (1) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の消失・縮小の程度 (環境影響評価書)

生態系区分	注目種・群集	地区	生息・生育基盤の面積 (ha)	生息・生育基盤の改変面積 (ha)	生息・生育基盤の改変割合 (%)
林縁生態系	タヌキ	A	0.0	0.0	0.0
		B	0.0	0.0	0.0
		C	31.1	0.1	0.3
	草地性チョウ類	A	0.0	0.0	0.0
		B	0.0	0.0	0.0
		C	31.1	0.1	0.3
河川・水田生態系	タヌキ	A	144.0	8.0	5.5
		B	50.4	0.4	0.8
		C	6.9	0.2	3.2
	チョウゲンボウ	A	144.0	8.0	5.5
		B	50.4	0.4	0.8
		C	6.9	0.2	3.2
	カワセミ	A	45.7	0.0	0.0
		B	37.9	0.0	0.0
		C	3.8	0.0	0.0
	シギ・チドリ類	A	144.0	8.0	5.5
		B	50.4	0.4	0.8
		C	6.9	0.2	3.2
	アマガエル	A	144.0	8.0	5.5
		B	50.4	0.4	0.8
		C	6.9	0.2	3.2
	モツゴ	A	45.7	0.0	0.0
		B	37.9	0.0	0.0
		C	3.8	0.0	0.0
	止水性トンボ類	A	144.0	8.0	5.5
		B	50.4	0.4	0.8
		C	6.9	0.2	3.2
	草地性チョウ類	A	144.0	8.0	5.5
		B	50.4	0.4	0.8
		C	6.9	0.2	3.2
抽水植物群落	A	45.7	0.0	0.0	
	B	37.9	0.0	0.0	
	C	3.8	0.0	0.0	
農耕地生態系	チョウゲンボウ	A	29.8	2.9	9.7
		B	199.4	14.0	7.0
		C	45.0	2.3	5.1
	草地性チョウ類	A	29.8	2.9	9.7
		B	199.4	14.0	7.0
		C	45.0	2.3	5.1
市街地生態系	チョウゲンボウ	A	50.6	0.6	1.2
		B	98.7	2.8	2.8
		C	84.7	4.1	4.8
	草地性チョウ類	A	50.6	0.6	1.2
		B	98.7	2.8	2.8
		C	84.7	4.1	4.8

表 6-3 (2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の消失・縮小の程度（道路構造変更に伴う見直し後）

生態系区分	注目種・群集	地区	生息・生育基盤の面積 (ha)	生息・生育基盤の 改変面積 (ha)	生息・生育基盤の 改変割合 (%)	
林縁生態系	タヌキ	A	0.0	0.0	0.0	
		B	0.0	0.0	0.0	
		C	31.1	0.1	0.3	
	草地性チョウ類	A	0.0	0.0	0.0	
		B	0.0	0.0	0.0	
		C	31.1	0.1	0.3	
河川・水田生態系	タヌキ	A	144.0	6.5	4.5	
		B	50.4	0.4	0.8	
		C	6.9	0.2	3.2	
	チョウゲンボウ	A	144.0	6.5	4.5	
		B	50.4	0.4	0.8	
		C	6.9	0.2	3.2	
	カワセミ	A	45.7	0.0	0.0	
		B	37.9	0.0	0.0	
		C	3.8	0.0	0.0	
	シギ・チドリ類	A	144.0	6.5	4.5	
		B	50.4	0.4	0.8	
		C	6.9	0.2	3.2	
	アマガエル	A	144.0	6.5	4.5	
		B	50.4	0.4	0.8	
		C	6.9	0.2	3.2	
	モツゴ	A	45.7	0.0	0.0	
		B	37.9	0.0	0.0	
		C	3.8	0.0	0.0	
	止水性トンボ類	A	144.0	6.5	4.5	
		B	50.4	0.4	0.8	
		C	6.9	0.2	3.2	
	草地性チョウ類	A	144.0	6.5	4.5	
		B	50.4	0.4	0.8	
		C	6.9	0.2	3.2	
	抽水植物群落	A	45.7	0.0	0.0	
		B	37.9	0.0	0.0	
		C	3.8	0.0	0.0	
	農耕地生態系	チョウゲンボウ	A	29.7	1.9	6.4
			B	199.4	9.4	4.7
			C	45.0	2.9	6.4
草地性チョウ類		A	29.7	1.9	6.4	
		B	199.4	9.4	4.7	
		C	45.0	2.9	6.4	
市街地生態系	チョウゲンボウ	A	50.6	0.6	1.3	
		B	98.7	2.8	2.8	
		C	84.7	4.1	4.8	
	草地性チョウ類	A	50.6	0.6	1.3	
		B	98.7	2.8	2.8	
		C	84.7	4.1	4.8	

注) 赤字が道路構造変更に伴い変更が生じた部分

## 3) 植栽による草地環境の創出面積

環境影響評価書に記載の「生態系区分別、地区別の植栽による草地環境の創出面積」について、環境影響評価時の集計表と道路構造変更後の集計表を、表 6-4 に示す。

道路構造の変更に伴い、全体の改変面積は減少した一方で、法面植栽による草地環境の創出面積も 13.4ha から 6.0ha へ 7.4ha 減少した。また、改変面積に対する草地環境の創出面積の割合は、37.9%から 20.8%へ 17.1%減少した。

表 6-4 (1) 生態系区分別、地区別の植栽による草地環境の創出面積 (環境影響評価書)

生態系区分	地区	改変面積	草地環境の創出面積	創出面積/改変面積	草地環境の創出による効果
		単位: ha	単位: ha	単位: %	
林縁生態系	A	0.0	0.0	—	法面の植栽による草地環境の創出は見込めない。
	B	0.0	0.0	—	
	C	0.1	0.0	0.0	
河川・水田生態系	A	8.0	3.8	47.5	A地区では改変面積の47.5%に該当する草地環境の創出が可能。
	B	0.4	0.0	0.0	
	C	0.2	0.0	0.0	
農耕地生態系	A	2.3	1.0	43.5	各地区で改変面積の約43%~52%に該当する草地環境創出が可能。
	B	14.0	6.0	42.9	
	C	2.9	1.5	51.7	
市街地生態系	A	0.6	0.1	16.7	B地区を除き、改変面積の約17%~24%に該当する草地環境の創出が可能。
	B	2.8	0.0	0.0	
	C	4.1	1.0	24.4	
全体		35.4	13.4	37.9	改変面積の37.9%に該当する草地環境の創出が可能。

表 6-4 (2) 生態系区分別、地区別の植栽による草地環境の創出面積 (道路構造変更に伴う見直し後)

生態系区分	地区	改変面積	草地環境の創出面積	創出面積/改変面積	草地環境の創出による効果
		単位: ha	単位: ha	単位: %	
林縁生態系	A	0.0	0.0	—	法面の植栽による草地環境の創出は見込めない。
	B	0.0	0.0	—	
	C	0.1	0.0	0.0	
河川・水田生態系	A	6.5	2.1	32.3	A地区では改変面積の32.3%に該当する草地環境の創出が可能。
	B	0.4	0.0	0.0	
	C	0.2	0.0	0.0	
農耕地生態系	A	1.9	0.5	26.3	各地区で改変面積の約8%~52%に該当する草地環境創出が可能。
	B	9.4	0.8	8.5	
	C	2.9	1.5	51.7	
市街地生態系	A	0.6	0.1	16.7	B地区を除き、改変面積の約17%~24%に該当する草地環境の創出が可能。
	B	2.8	0.0	0.0	
	C	4.1	1.0	24.4	
全体		28.9	6.0	20.8	改変面積の20.8%に該当する草地環境の創出が可能。

注) 赤字が道路構造変更に伴い変更が生じた部分

### 6.3. 予測・評価結果の見直し

道路構造変更後の改変面積及び植栽による草地環境の創出面積について再集計を行った結果、対象区間における全体の改変面積は 35.4ha から 28.9ha へ 6.5ha 減少（約 18%減少）し、法面植栽による草地環境の創出面積は、13.4ha から 6.0ha へ 7.4ha 減少（約 55%減少）した。

また、改変面積に対する草地環境の創出面積の割合は、37.9%から 20.8%へ 17.1%減少した。

道路構造の変更により、法面植栽による草地環境の創出面積はほぼ半減するものの、草地環境の創出による生物群集の回復を期待する対策効果は一定量見込めることから、評価書の予測・評価結果の結論は変わらない。

## 7. 景観

### 7.1. 予測見直しの概要

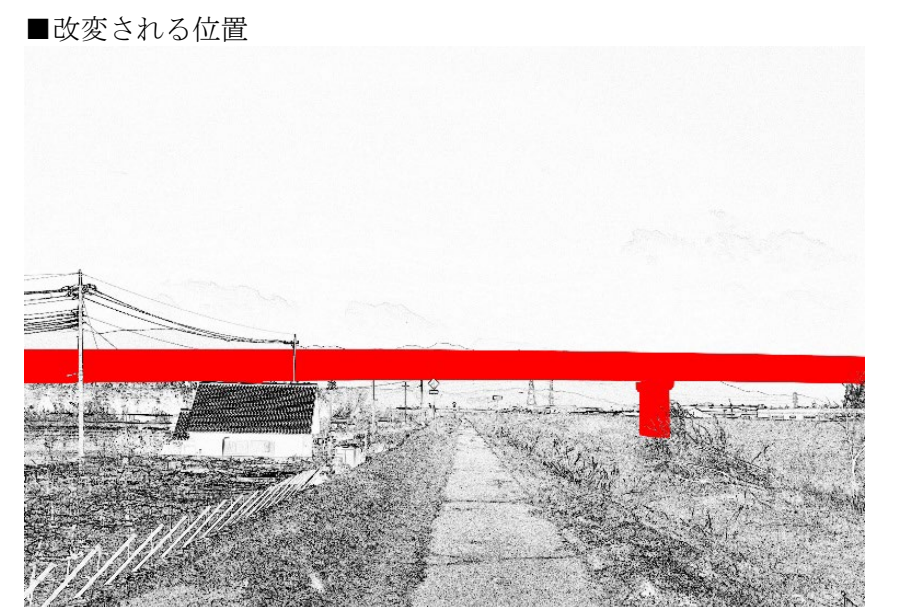
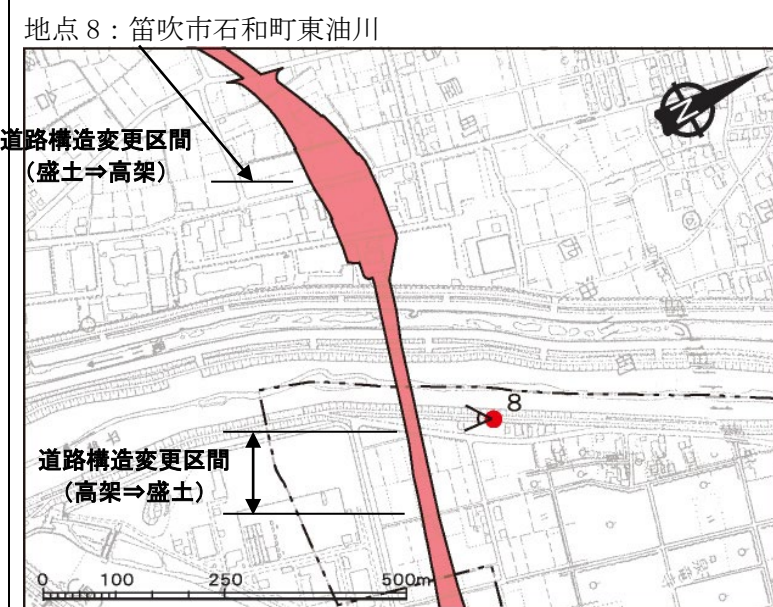
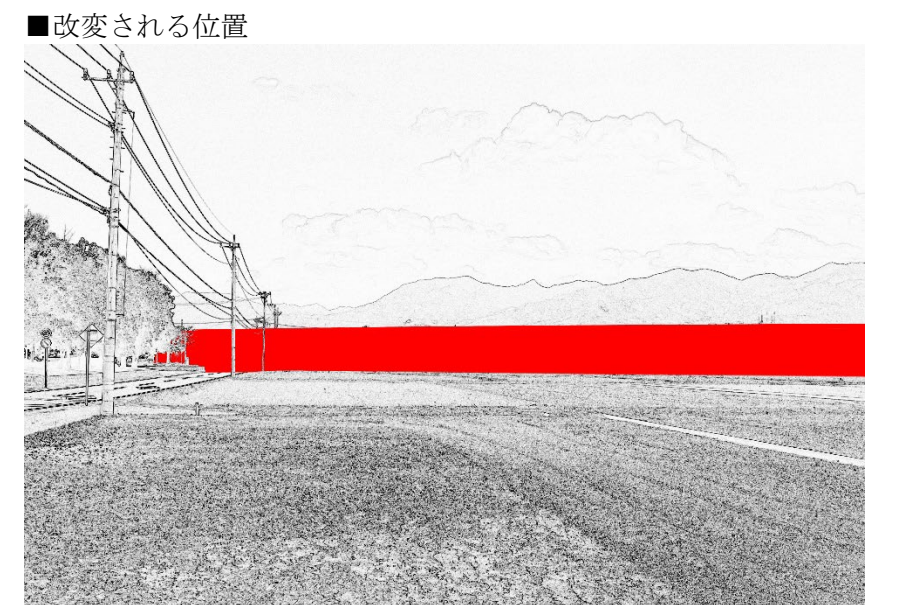
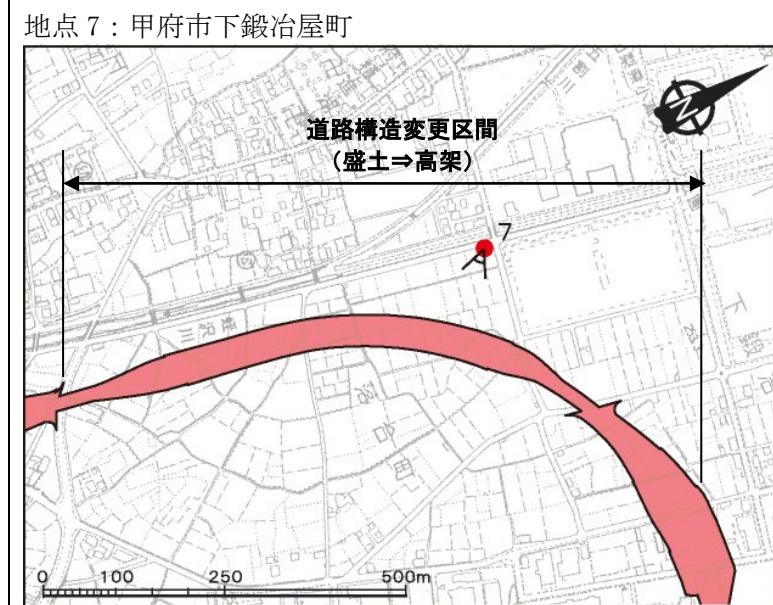
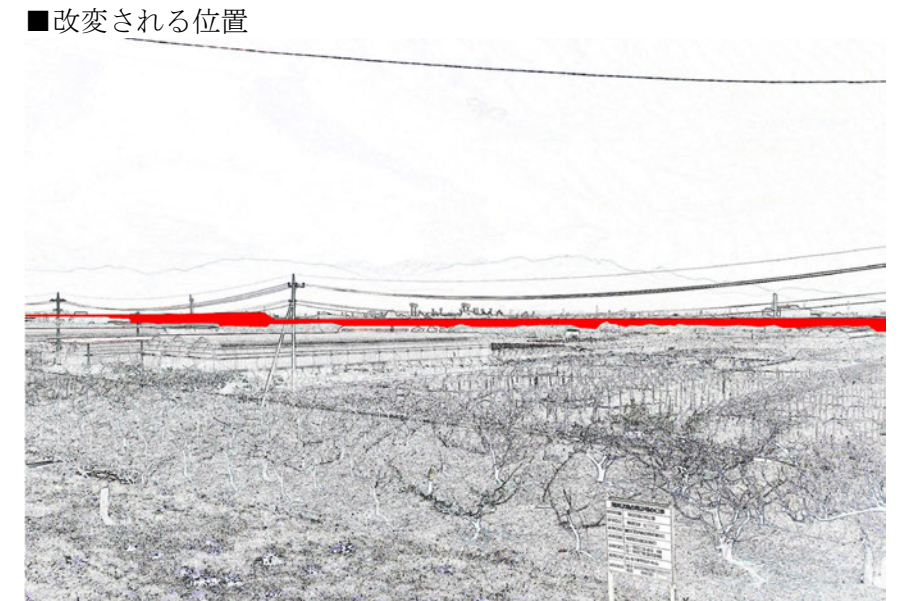
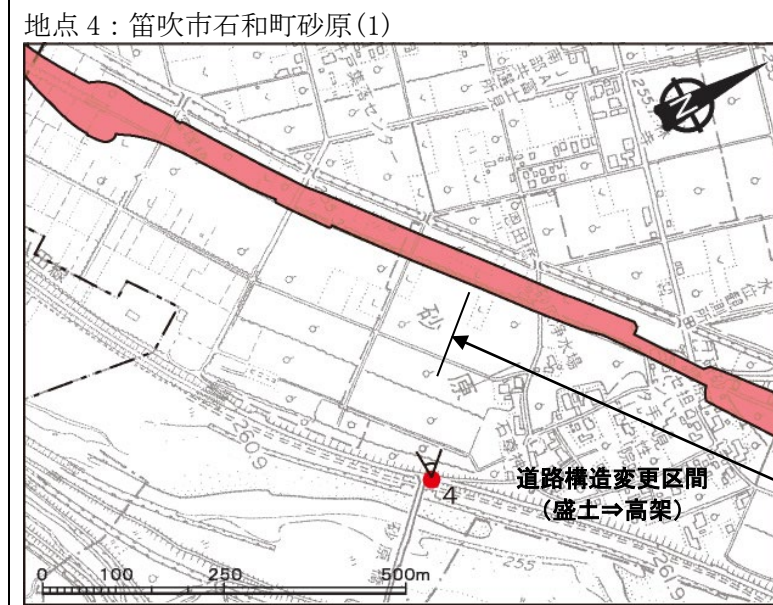
環境影響評価書（H24.12）で予測評価の対象とした日常的な視点場（2期区間の6地点）のうち、構造変更となる区間が含まれる3箇所を対象にフォトモンタージュを作成し、視覚に関する物理的指標により景観の変化を予測した。

景観に係る予測見直しの実施概要を表 7-1 に、対象箇所の位置と環境影響評価時のフォトモンタージュを表 7-2 に示す。

表 7-1 景観に係る予測見直しの実施概要

項目	内容
予測方法	フォトモンタージュ法による視覚的な表現方法により対象道路の可視の程度を把握する。また、対象道路の目立ちやすさを示す物理的指標（視距離、水平見込角、仰角、俯角、スカイライン切断の有無）を用いることにより眺望景観の変化の程度が人間に与える影響（圧迫感、目立ちやすさ等）を整理する。
予測箇所	環境影響評価書（H24.12）で予測評価の対象とした日常的な視点場（2期区間の6地点）のうち、構造変更となる区間が含まれる下記の3箇所とした。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地点4：笛吹市石和町砂原（1）</li> <li>・地点7：甲府市下鍛冶屋町</li> <li>・地点8：笛吹市石和町東油川</li> </ul>
景観写真撮影	予測箇所の3箇所において、フォトモンタージュ作成のための景観写真を撮影する。

表 7-2 景観に係る予測見直しの対象箇所（環境影響評価時のフォトモンタージュ）



## 7.2. 現況景観の状況

予測検討箇所3箇所において、構造変更に伴うフォトモンタージュ作成のため、現況景観写真の撮影を行った。

写真撮影の実施概要を表 7-3 に示し、撮影した現況景観写真を示す。

表 7-3 写真撮影の実施概要

項目	内容
撮影日	平成 30 年 7 月 30 日 (月) 晴れ
撮影箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地点 4 : 笛吹市石和町砂原 (1)</li> <li>・ 地点 7 : 甲府市下鍛冶屋町</li> <li>・ 地点 8 : 笛吹市石和町東油川</li> </ul>

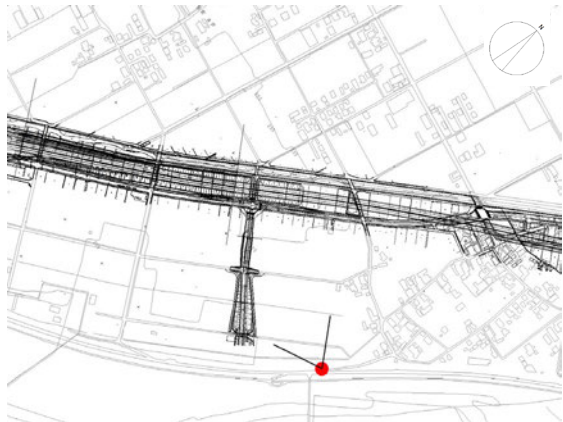

撮影地点	地点 4 : 笛吹市石和町砂原 (1)		
撮影条件	使用カメラ : NIKON D610 焦点距離 : 28mm 35mm 焦点距離 : 28mm		
	撮影位置	現況写真	
			

図 7-1 (1) 現況景観写真



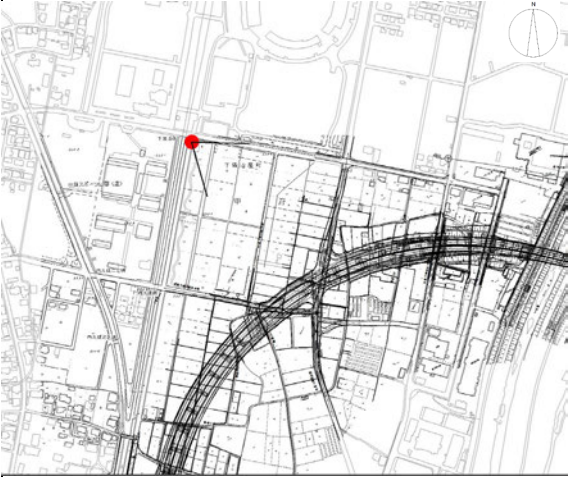

撮影地点	地点 7：甲府市下鍛冶屋町	
撮影条件	使用カメラ：NIKON D610 焦点距離：34mm 35mm 焦点距離：34mm	
	撮影位置	現況写真
		

図 7-1 (2) 現況景観写真

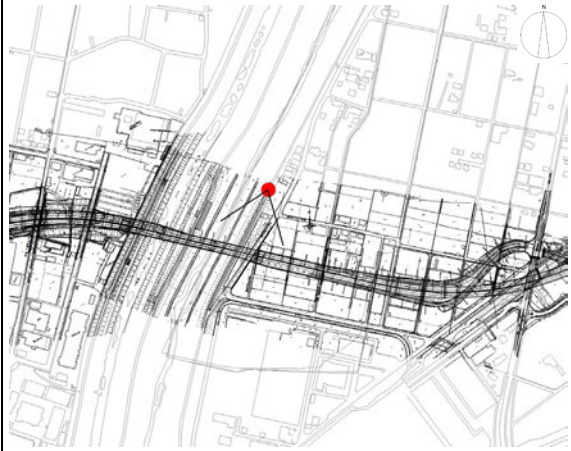

撮影地点	地点 8：笛吹市石和町東油川	
撮影条件	使用カメラ：NIKON D610 焦点距離：35mm 35mm 焦点距離：35mm	
	撮影位置	現況写真
		

図 7-1 (3) 現況景観写真

### 7.3. フォトモンタージュの比較

撮影した景観写真を用いて、道路完成後のフォトモンタージュを作成した。

環境影響評価時のフォトモンタージュと予測の見直しで作成したフォトモンタージュの比較を、  
図 7-2 に示す。



図 7-2 (1) フォトモンタージュ写真 (地点 4 : 笛吹市石和町砂原(1))

アセス時のフ  
トモンタージュ  
(写真は平成 24  
年撮影)



今回のフォトモ  
ンタージュ  
(赤丸は構造変  
更箇所)



図 7-3 (2) フォトモンタージュ写真 (地点 7 : 甲府市下鍛冶屋町)

アセス時のフォト  
モンタージュ  
(写真は平成 24  
年撮影)



今回のフォトモ  
ンタージュ  
(赤丸は構造変  
更箇所)

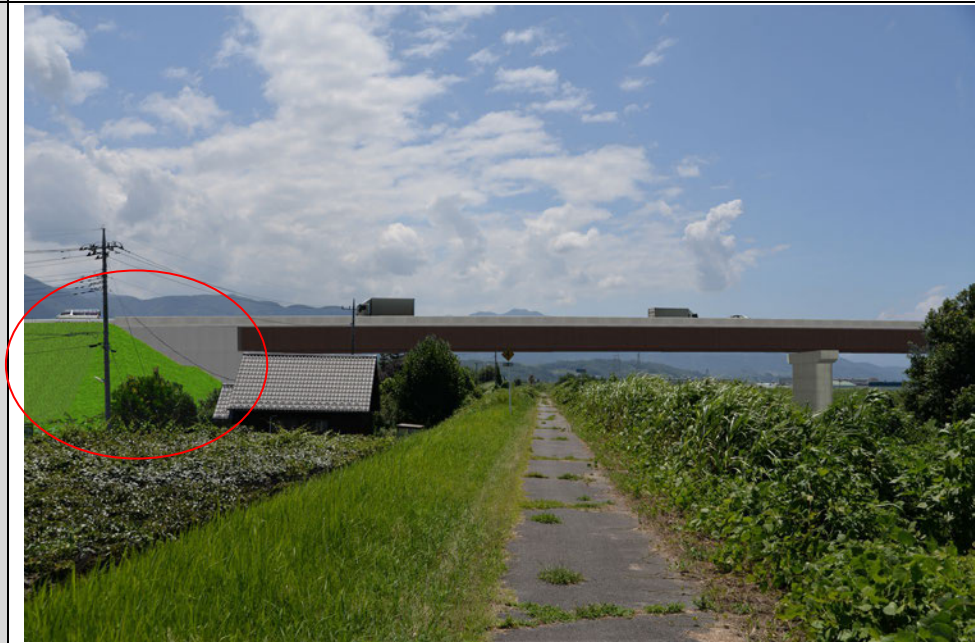


図 7-4 (3) フォトモンタージュ写真 (地点 8 : 笛吹市石和町東油川)

#### 7.4. 予測見直し結果

環境影響評価書に記載の予測内容について、予測検討で作成したフォトモンタージュに基づき、道路構造の変更に伴う見直しを行った。

予測内容の見直しの検討結果を表 7-4 に示す。

3 箇所のいずれにおいても予測内容に変更はないことから、評価書の予測・評価結果の結論は変わらない。

表 7-4 (1) 予測の見直し結果 (地点 4 : 笛吹市石和町砂原(1))



環境影響評価時の予測内容	今回の予測内容	見直し・変更の有無																				
<p><b>笛吹市石和町砂原 (1) の果樹園景観</b></p> <p>本眺望景観は笛吹市石和町砂原にある笛吹川の土手の上から対象道路方向を望んだ生活上の景観である。手前には桃や梨などの耕作地が広がっており、果樹園景観の様相を呈している。また、背後には南アルプス山系の連なりを望むことができる。</p> <p>物理的指標による解析の結果、対象道路は近景に位置しており、水平見込角は 50.8 度と対象構造物は目立ちやすい値となっているが、俯角は 2.5 度と俯瞰景観の中心領域から外れている。</p> <p>対象道路による南アルプス山系の連なりを望む眺望景観の阻害の程度は小さく、スカイラインの切断は生じないものの、果樹園景観が僅かに阻害される。</p> <p>以上から、笛吹市石和町砂原からの眺望景観は、スカイラインを切断するものではないが、構造物が目立ちやすいため、景観の構造に変化が生じると予測される。</p> <div style="text-align: center;"> <p>視覚に関する物理的指標による解析結果</p> <table border="1" data-bbox="350 863 1041 1098"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>視距離</td> <td>約 270m</td> </tr> <tr> <td>水平見込角</td> <td>50.8°</td> </tr> <tr> <td>俯角</td> <td>2.5°</td> </tr> <tr> <td>スカイラインの切断</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> </div>  <p style="text-align: center;">日常的な視点場からの景観の変化</p>	指標	内容	視距離	約 270m	水平見込角	50.8°	俯角	2.5°	スカイラインの切断	なし	<p><b>笛吹市石和町砂原 (1) の果樹園景観</b></p> <p>本眺望景観は笛吹市石和町砂原にある笛吹川の土手の上から対象道路方向を望んだ生活上の景観である。手前には桃や梨などの耕作地が広がっており、果樹園景観の様相を呈している。また、背後には南アルプス山系の連なりを望むことができる。</p> <p>物理的指標による解析の結果、対象道路は近景に位置しており、水平見込角は 50.8 度と対象構造物は目立ちやすい値となっているが、俯角は 2.5 度と俯瞰景観の中心領域から外れている。</p> <p>対象道路による南アルプス山系の連なりを望む眺望景観の阻害の程度は小さく、スカイラインの切断は生じないものの、果樹園景観が僅かに阻害される。</p> <p>以上から、笛吹市石和町砂原からの眺望景観は、スカイラインを切断するものではないが、構造物が目立ちやすいため、景観の構造に変化が生じると予測される。</p> <div style="text-align: center;"> <p>視覚に関する物理的指標による解析結果</p> <table border="1" data-bbox="1412 863 2104 1098"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>視距離</td> <td>約 270m</td> </tr> <tr> <td>水平見込角</td> <td>50.8°</td> </tr> <tr> <td>俯角</td> <td>2.5°</td> </tr> <tr> <td>スカイラインの切断</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> </div>  <p style="text-align: center;">日常的な視点場からの景観の変化</p>	指標	内容	視距離	約 270m	水平見込角	50.8°	俯角	2.5°	スカイラインの切断	なし	<p>予測内容の見直し・変更は無し</p>
指標	内容																					
視距離	約 270m																					
水平見込角	50.8°																					
俯角	2.5°																					
スカイラインの切断	なし																					
指標	内容																					
視距離	約 270m																					
水平見込角	50.8°																					
俯角	2.5°																					
スカイラインの切断	なし																					

表 7-4 (2) 予測の見直し結果 (地点 7 : 甲府市下鍛冶屋町)





環境影響評価時の予測内容	今回の予測内容	見直し・変更の有無																				
<p><b>甲府市下鍛冶屋町の田園景観</b></p> <p>本眺望景観は甲府市下鍛冶屋町にある小瀬スポーツ公園の第3駐車場付近から対象道路方向を望んだ景観である。手前には耕作地が広がり、田園景観の様相を呈している。また、背後には御坂山系の連なりを望むことができる。</p> <p>物理的指標による解析の結果、対象道路は近景に位置しており、水平見込角は47.0度と対象構造物は目立ちやすい値となっているが、仰角は3.1度と圧迫感が生じない角度に抑えられている。</p> <p>対象道路によりスカイラインの切断は生じないものの、耕作地が広がる田園景観及び御坂山系の連なりを望む眺望景観が阻害される。</p> <p>以上から、甲府市下鍛冶屋町からの眺望景観は、スカイラインを切断するものではないが、構造物が目立ちやすいため、景観の構造に変化が生じると予測される。</p> <div style="text-align: center;"> <p>視覚に関する物理的指標による解析結果</p> <table border="1" data-bbox="350 863 1041 1098"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>視距離</td> <td>約 130m</td> </tr> <tr> <td>水平見込角</td> <td>47.0°</td> </tr> <tr> <td>俯角</td> <td>3.1°</td> </tr> <tr> <td>スカイラインの切断</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;">  <p>日常的な視点場からの景観の変化</p> </div>	指標	内容	視距離	約 130m	水平見込角	47.0°	俯角	3.1°	スカイラインの切断	なし	<p><b>甲府市下鍛冶屋町の田園景観</b></p> <p>本眺望景観は甲府市下鍛冶屋町にある小瀬スポーツ公園の第3駐車場付近から対象道路方向を望んだ景観である。手前には耕作地が広がり、田園景観の様相を呈している。また、背後には御坂山系の連なりを望むことができる。</p> <p>物理的指標による解析の結果、対象道路は近景に位置しており、水平見込角は47.0度と対象構造物は目立ちやすい値となっているが、仰角は3.1度と圧迫感が生じない角度に抑えられている。</p> <p>対象道路によりスカイラインの切断は生じないものの、耕作地が広がる田園景観及び御坂山系の連なりを望む眺望景観が阻害される。</p> <p>以上から、甲府市下鍛冶屋町からの眺望景観は、スカイラインを切断するものではないが、構造物が目立ちやすいため、景観の構造に変化が生じると予測される。</p> <div style="text-align: center;"> <p>視覚に関する物理的指標による解析結果</p> <table border="1" data-bbox="1412 863 2104 1098"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>視距離</td> <td>約 130m</td> </tr> <tr> <td>水平見込角</td> <td>47.0°</td> </tr> <tr> <td>俯角</td> <td>3.1°</td> </tr> <tr> <td>スカイラインの切断</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;">  <p>日常的な視点場からの景観の変化</p> </div>	指標	内容	視距離	約 130m	水平見込角	47.0°	俯角	3.1°	スカイラインの切断	なし	<p>予測内容の見直し・変更は無し</p>
指標	内容																					
視距離	約 130m																					
水平見込角	47.0°																					
俯角	3.1°																					
スカイラインの切断	なし																					
指標	内容																					
視距離	約 130m																					
水平見込角	47.0°																					
俯角	3.1°																					
スカイラインの切断	なし																					

表 7-4 (3) 予測の見直し結果 (地点 8 : 笛吹市石和町東油川)

環境影響評価時の予測内容	今回の予測内容	見直し・変更の有無																				
<p><b>笛吹市石和町東油川の河川景観</b></p> <p>本眺望景観は笛吹市石和町東油川にある平等川堤防上から対象道路方向を望んだ景観である。手前には平等川の河川敷が広がり、河川景観の様相を呈している。また、背後には御坂山系の連なりを望むことができる。</p> <p>物理的指標による解析の結果、対象道路は近景に位置しており、水平見込角は 53.0 度と対象構造物は目立ちやすい値となっているが、仰角は 5.3 度と圧迫感が生じない角度に抑えられている。</p> <p>対象道路によりスカイラインの切断が生じ、平等川からの望む河川景観及び御坂山系の連なりを望む眺望景観が阻害される。</p> <p>以上から、笛吹市石和町東油川からの眺望景観は、構造物が目立ちやすく、スカイラインの切断により景観上の支障が大きくなるため、景観の構造に変化が生じると予測される。</p> <div style="text-align: center;"> <p>視覚に関する物理的指標による解析結果</p> <table border="1" data-bbox="350 905 1041 1140"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>視距離</td> <td>約 110m</td> </tr> <tr> <td>水平見込角</td> <td>53.0°</td> </tr> <tr> <td>俯角</td> <td>5.3°</td> </tr> <tr> <td>スカイラインの切断</td> <td>あり</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;">  <p>日常的な視点場からの景観の変化</p> </div>	指標	内容	視距離	約 110m	水平見込角	53.0°	俯角	5.3°	スカイラインの切断	あり	<p><b>笛吹市石和町東油川の河川景観</b></p> <p>本眺望景観は笛吹市石和町東油川にある平等川堤防上から対象道路方向を望んだ景観である。手前には平等川の河川敷が広がり、河川景観の様相を呈している。また、背後には御坂山系の連なりを望むことができる。</p> <p>物理的指標による解析の結果、対象道路は近景に位置しており、水平見込角は 53.0 度と対象構造物は目立ちやすい値となっているが、仰角は 5.3 度と圧迫感が生じない角度に抑えられている。</p> <p>対象道路によりスカイラインの切断が生じ、平等川からの望む河川景観及び御坂山系の連なりを望む眺望景観が阻害される。</p> <p>以上から、笛吹市石和町東油川からの眺望景観は、構造物が目立ちやすく、スカイラインの切断により景観上の支障が大きくなるため、景観の構造に変化が生じると予測される。</p> <div style="text-align: center;"> <p>視覚に関する物理的指標による解析結果</p> <table border="1" data-bbox="1412 905 2104 1140"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>視距離</td> <td>約 110m</td> </tr> <tr> <td>水平見込角</td> <td>53.0°</td> </tr> <tr> <td>俯角</td> <td>5.3°</td> </tr> <tr> <td>スカイラインの切断</td> <td>あり</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;">  <p>日常的な視点場からの景観の変化</p> </div>	指標	内容	視距離	約 110m	水平見込角	53.0°	俯角	5.3°	スカイラインの切断	あり	<p>予測内容の見直し・変更は無し</p>
指標	内容																					
視距離	約 110m																					
水平見込角	53.0°																					
俯角	5.3°																					
スカイラインの切断	あり																					
指標	内容																					
視距離	約 110m																					
水平見込角	53.0°																					
俯角	5.3°																					
スカイラインの切断	あり																					



## 8. 人と自然との触れ合いの活動の場

### 8.1. 予測見直しの概要





環境影響評価書（H24.12）で予測評価の対象とした人と自然との触れ合いの活動の場の予測地点のうち、構造変更となる区間が含まれる「笛吹川サイクリングロード」及び「小瀬スポーツ公園周辺」の2箇所を対象に、道路構造変更結果や予備設計成果を踏まえ、利用性の変化や快適性の変化について予測を行い、評価書記載の予測・評価結果の見直しを行った。

人と自然との触れ合いの活動の場に係る予測見直しの実施概要を表 8-1 に、予測箇所の位置を表 8-2 に示す。

表 8-1 人と自然との触れ合いの活動の場に係る予測見直しの実施概要

項目	内容
予測内容	道路構造変更結果や予備設計成果を踏まえ、触れ合い活動の場及び自然資源の改変、触れ合い活動の場の利用性の変化、到達時間・距離の変化、快適性の変化について再精査する。
予測箇所	環境影響評価書（H24.12）で予測評価の対象とした人と自然との触れ合いの活動の場の予測地点のうち、構造変更となる区間が含まれる下記の2箇所とした。 ・ 笛吹川サイクリングロード ・ 小瀬スポーツ公園

表 8-2 人と自然との触れ合いの活動の場に係る予測見直しの対象箇所

予測箇所	位置図	環境影響評価時のフォトモンタージュ
笛吹川サイクリングロード		
小瀬スポーツ公園		

## 8.2. 予測見直し結果

環境影響評価書に記載の予測内容について、道路構造の変更に伴う見直しを行った。

なお、快適性の変化の程度については、景観の予測見直しで作成したフォトモンタージュを利用した。

予測内容の見直しの検討結果を表 8-3 に示す。

2 箇所いずれにおいても予測内容に変更はないことから、評価書の予測・評価結果の結論は変わらない。

表 8-3 (1) 予測の見直し結果 (笛吹川サイクリングロード)

予測項目		環境影響評価時の予測内容	今回の予測内容	見直し・変更の有無
活動の場及び自然資源の改変の程度		計画路線は、濁川及び平等川を渡河する区間において笛吹川サイクリングロードと交差するが、橋梁構造で通過するため、笛吹川サイクリングロード及び笛吹川・平等川・濁川の河川環境に改変は生じない。	計画路線は、濁川及び平等川を渡河する区間において笛吹川サイクリングロードと交差するが、橋梁構造で通過するため、笛吹川サイクリングロード及び笛吹川・平等川・濁川の河川環境に改変は生じない。	予測内容の見直し・変更は無し
利用性の変化の程度	利用性の変化	計画路線と交差するが、橋梁構造で通過するため利用の支障が生じる箇所はなく、利用可能な人数の変化も生じない。	計画路線と交差するが、橋梁構造で通過するため利用の支障が生じる箇所はなく、利用可能な人数の変化も生じない。	予測内容の見直し・変更は無し
	到達時間・距離の変化	笛吹川サイクリングロードへの主な交通手段は徒歩か自転車と考えられる。周辺からのアクセスルートに改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないものと予測する。	笛吹川サイクリングロードへの主な交通手段は徒歩か自転車と考えられる。周辺からのアクセスルートに改変はないことから、到達時間・距離の変化は生じないものと予測する。	予測内容の見直し・変更は無し
快適性の変化の程度		<p>計画路線は、濁川及び平等川を橋梁構造で通過する区間において笛吹川サイクリングロードと交差するため、笛吹川サイクリングロードから認識される近傍の風景に変化が生じる可能性がある。</p> <p>計画路線が笛吹川サイクリングロードと交差もしくは近接する箇所は、笛吹川サイクリングロードの延長 28.1km のうち 1 箇所であり、道路構造物が笛吹川サイクリングロード利用者に圧迫感を与えるほどの影響はないと考えられるが、近傍の風景の変化により快適性に变化が生じる可能性があるとして予測する。</p>	<p>計画路線は、濁川及び平等川を橋梁構造で通過する区間において笛吹川サイクリングロードと交差するため、笛吹川サイクリングロードから認識される近傍の風景に変化が生じる可能性がある。</p> <p>計画路線が笛吹川サイクリングロードと交差もしくは近接する箇所は、笛吹川サイクリングロードの延長 28.1km のうち 1 箇所であり、道路構造物が笛吹川サイクリングロード利用者に圧迫感を与えるほどの影響はないと考えられるが、近傍の風景の変化により快適性に变化が生じる可能性があるとして予測する。</p>	予測内容の見直し・変更は無し
		 <p>計画路線と笛吹川サイクリングロードの交差点より 約 110m 北側から計画路線方向を眺望した景観</p>	 <p>計画路線と笛吹川サイクリングロードの交差点より 約 110m 北側から計画路線方向を眺望した景観</p>	

表 8-3 (2) 予測の見直し結果 (小瀬スポーツ公園)

予測項目		環境影響評価時の予測内容	今回の予測内容	見直し・変更の有無
活動の場及び自然資源の改変の程度		小瀬スポーツ公園は計画路線から約 10m 離れた場所にあるが、計画路線に最も近接するのは第 3 駐車場であり、触れ合い活動の場として利用される公園内の各種スポーツ施設及び植栽等の自然資源は、計画路線から 150m 程度以上離れている。 したがって、小瀬スポーツ公園及び公園内の自然資源に改変は生じない。	小瀬スポーツ公園は計画路線から約 10m 離れた場所にあるが、計画路線に最も近接するのは第 3 駐車場であり、触れ合い活動の場として利用される公園内の各種スポーツ施設及び植栽等の自然資源は、計画路線から 150m 程度以上離れている。 したがって、小瀬スポーツ公園及び公園内の自然資源に改変は生じない。	予測内容の見直し・変更は無し
利用性の変化の程度	利用性の変化	計画路線は、小瀬スポーツ公園への主要なアクセスルートである国道 20 号及び国道 358 号からのアクセスを分断することなく、公園内の駐車場と各種施設とのアクセスも分断することもないため、利用の支障が生じる箇所はない。また、計画路線を挟んで小瀬スポーツ公園と反対側からの利用についても、計画路線と接続する市道小瀬落合線や盛土構造区間に設置されるボックスを利用することによりアクセスを分断することはない。 なお、小瀬スポーツ公園の駐車場と計画路線のインターチェンジが近接するため、J リーグ等のイベント開催時における小瀬スポーツ公園へのアクセス性が向上し、利用可能な人数が向上することが予測される。	計画路線は、小瀬スポーツ公園への主要なアクセスルートである国道 20 号及び国道 358 号からのアクセスを分断することなく、公園内の駐車場と各種施設とのアクセスも分断することもないため、利用の支障が生じる箇所はない。また、計画路線を挟んで小瀬スポーツ公園と反対側からの利用についても、計画路線と接続する市道小瀬落合線や <b>高架構造区間に確保される現道</b> を利用することによりアクセスを分断することはない。 なお、小瀬スポーツ公園の駐車場と計画路線のインターチェンジが近接するため、J リーグ等のイベント開催時における小瀬スポーツ公園へのアクセス性が向上し、利用可能な人数が向上することが予測される。	道路構造の変更に伴い表現の見直しはあるものの、 <u>予測内容の見直し・変更は無し</u>
	到達時間・距離の変化	小瀬スポーツ公園の駐車場と計画路線のインターチェンジが近接するため、他県または周辺市町村からの到達時間が短縮される。 したがって、到達時間・距離の変化の程度は向上するものと予測する。	小瀬スポーツ公園の駐車場と計画路線のインターチェンジが近接するため、他県または周辺市町村からの到達時間が短縮される。 したがって、到達時間・距離の変化の程度は向上するものと予測する。	予測内容の見直し・変更は無し
快適性の変化の程度		公園内からは、各種施設及び植栽の存在により計画路線を視認することはできない。また、計画路線に最も近接するのは第 3 駐車場であるが、駐車場は触れ合い活動の場としての快適性が求められるものではないことに加え、駐車場の周囲は高木で囲まれており計画路線はほとんど見えない。 したがって、近傍の風景の構成要素に大きな変化は生じないことから、快適性に变化は生じないと予測する。	公園内からは、各種施設及び植栽の存在により計画路線を視認することはできない。また、計画路線に最も近接するのは第 3 駐車場であるが、駐車場は触れ合い活動の場としての快適性が求められるものではないことに加え、駐車場の周囲は高木で囲まれており計画路線はほとんど見えない。 したがって、近傍の風景の構成要素に大きな変化は生じないことから、快適性に变化は生じないと予測する。	予測内容の見直し・変更は無し



小瀬スポーツ公園第 3 駐車場付近から計画路線方向を眺望した景観



小瀬スポーツ公園第 3 駐車場付近から計画路線方向を眺望した景観