

(3) 建設機械の稼動に係る騒音のユニットについて

建設機械の稼動に係る騒音のユニット数及び配置は、表 1-6 及び図 1-7 に示すとおり。

表 1-6 建設機械の稼動に係る騒音の予測地点及びユニット数

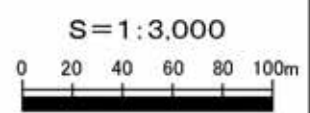
番号	予測地点	工事の区分	工 種	ユニット	ユニット数
B1	甲府市桜井町(1)	橋梁・高架	架設工	鋼橋架設	4
B2	甲府市桜井町(2)	土工(盛土)	盛土工(路体・路床)	盛土(路体・路床)	1
B3	甲府市和戸町	橋梁・高架	架設工	鋼橋架設	4
B4	笛吹市石和町広瀬(1)	橋梁・高架	架設工	鋼橋架設	2
B5	笛吹市石和町広瀬(2)	橋梁・高架	架設工	鋼橋架設	4
B6	笛吹市石和町唐柏	土工(盛土)	盛土工(路体・路床)	盛土(路体・路床)	2
B7	笛吹市石和町河内	橋梁・高架	架設工	鋼橋架設	4
B8	笛吹市石和町東油川	橋梁・高架	架設工	鋼橋架設	4

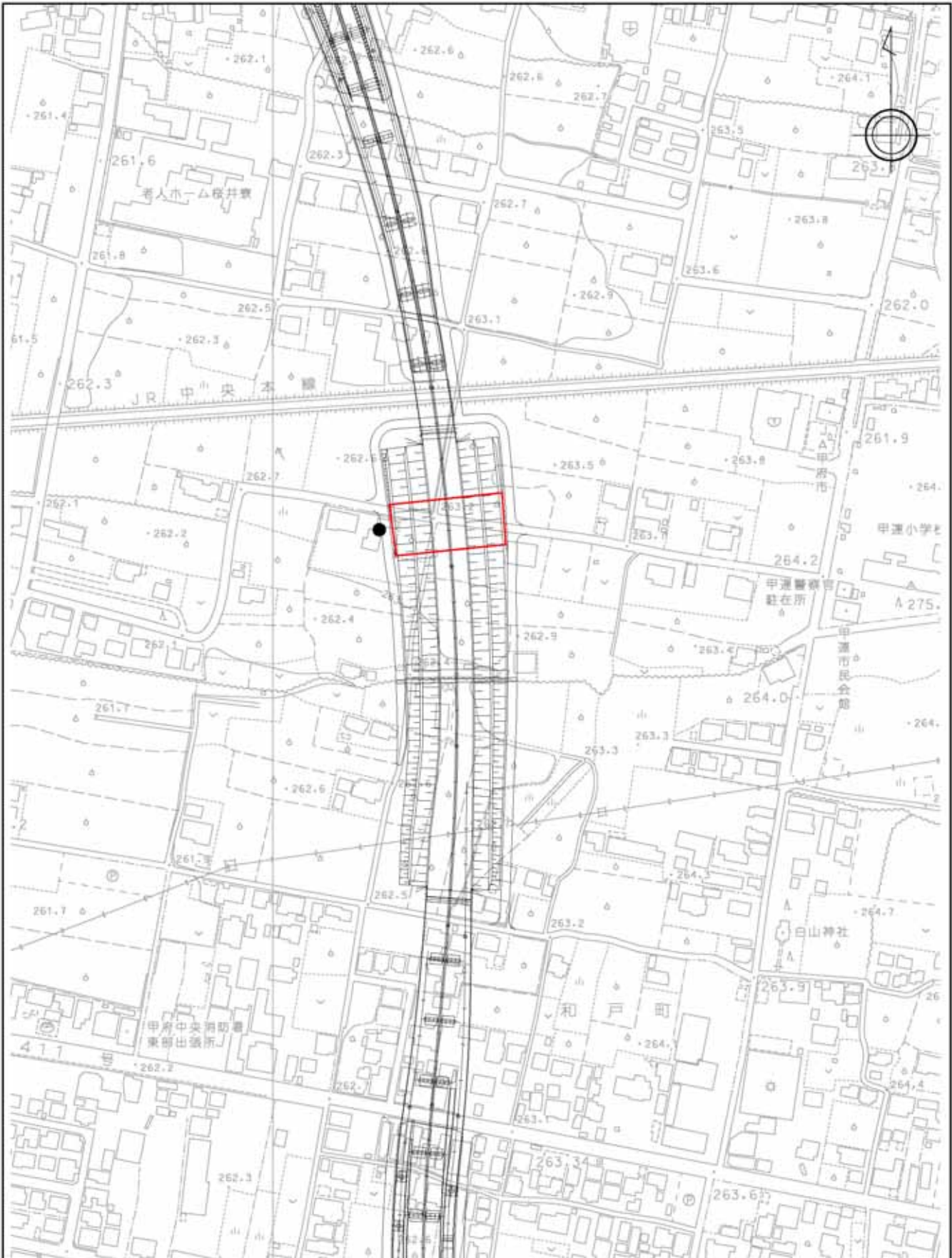
※実際に稼動するユニットは現時点で定まらないことから、工事区分及び工種毎に一般的に使用されるユニットを選定した。



- : 予測地点
- : 鋼橋架設

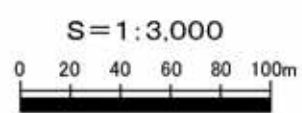
図 1-7(1) ユニット配置図(騒音: B1)

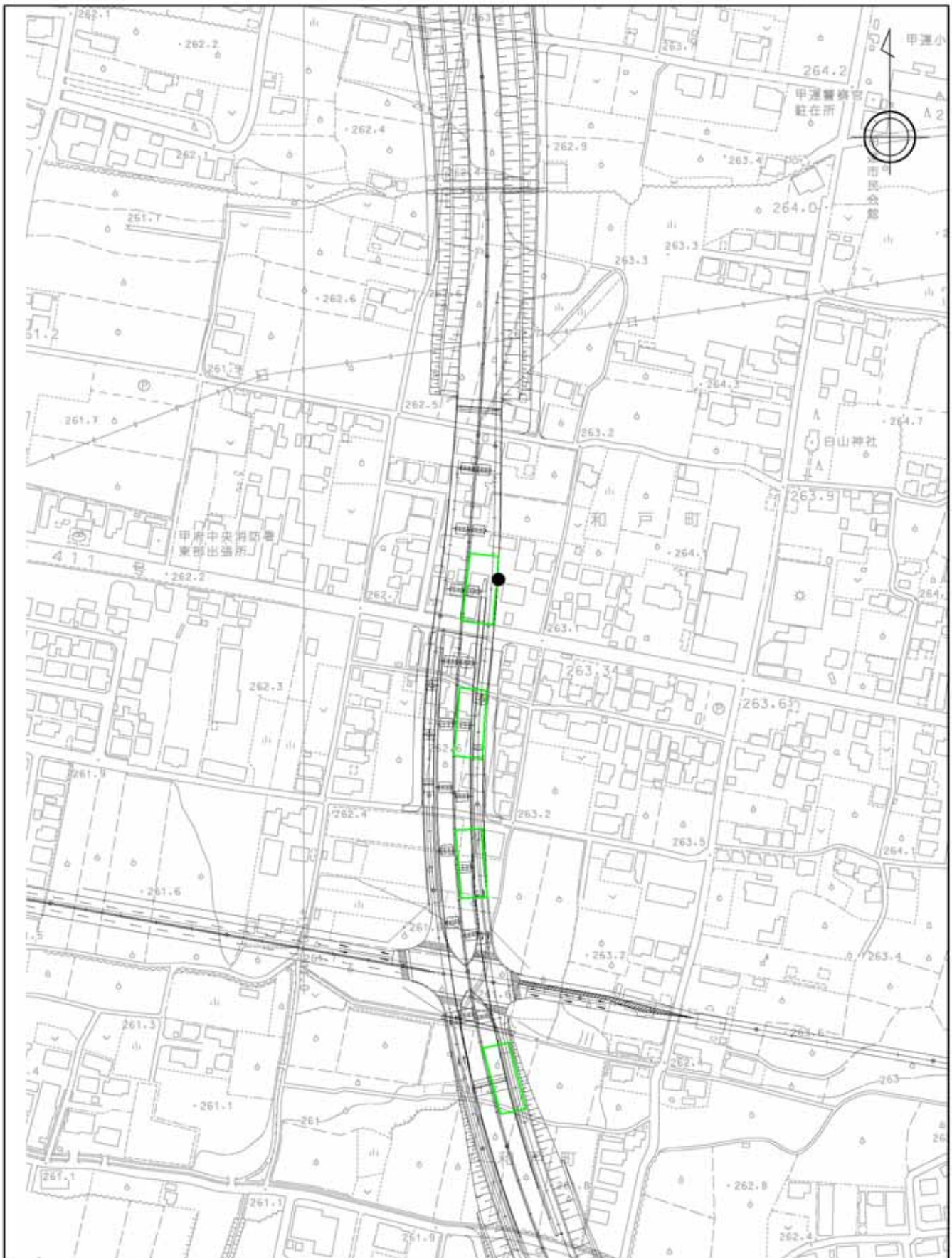




- : 予測地点
- ▭ : 盛土 (路体・路床)

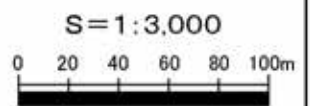
図 1-7(2) ユニット配置図 (騒音 : B2)

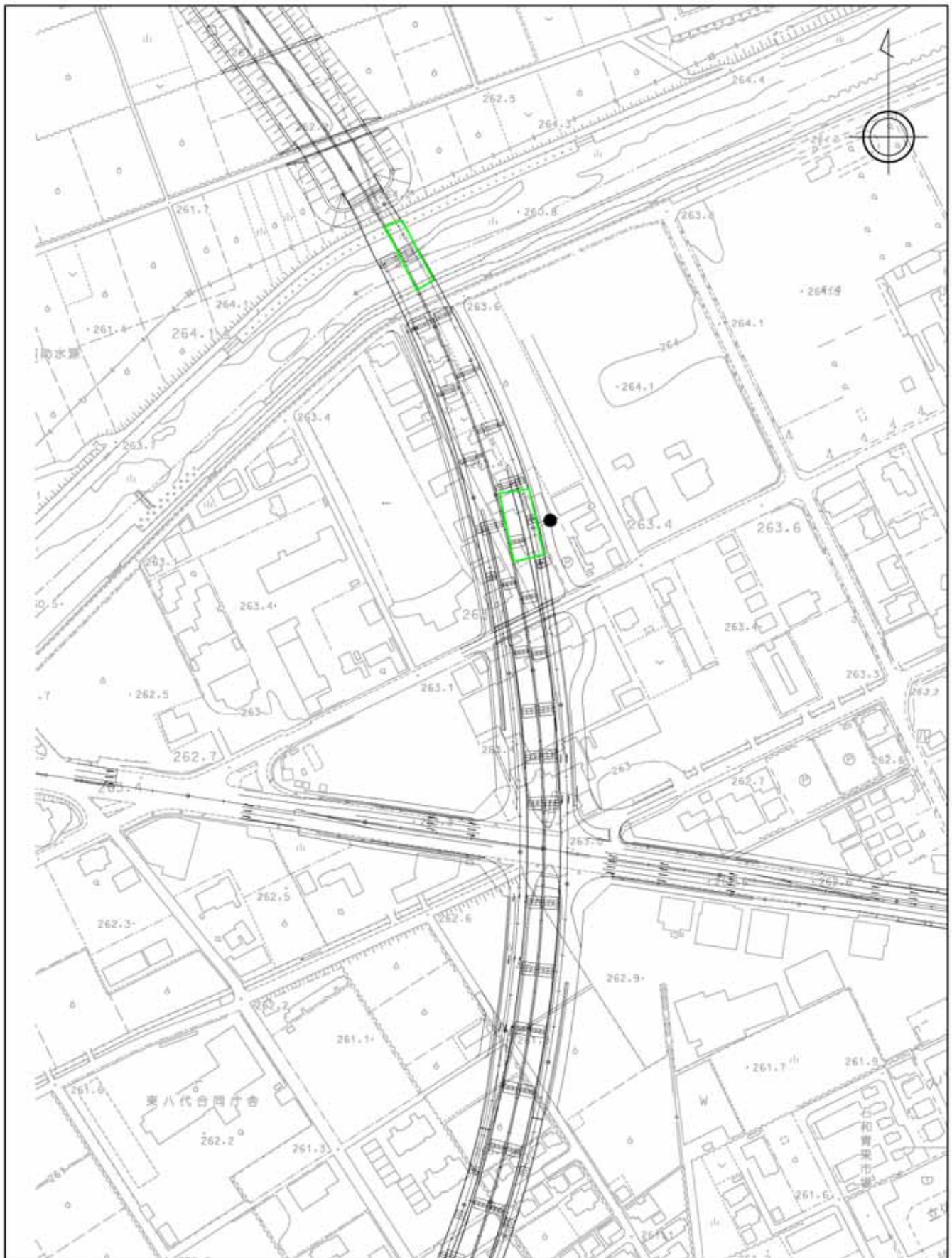




- : 予測地点
- : 鋼橋架設

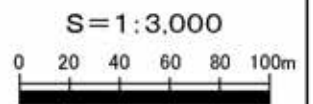
図 1-7(3) ユニット配置図(騒音: B3)

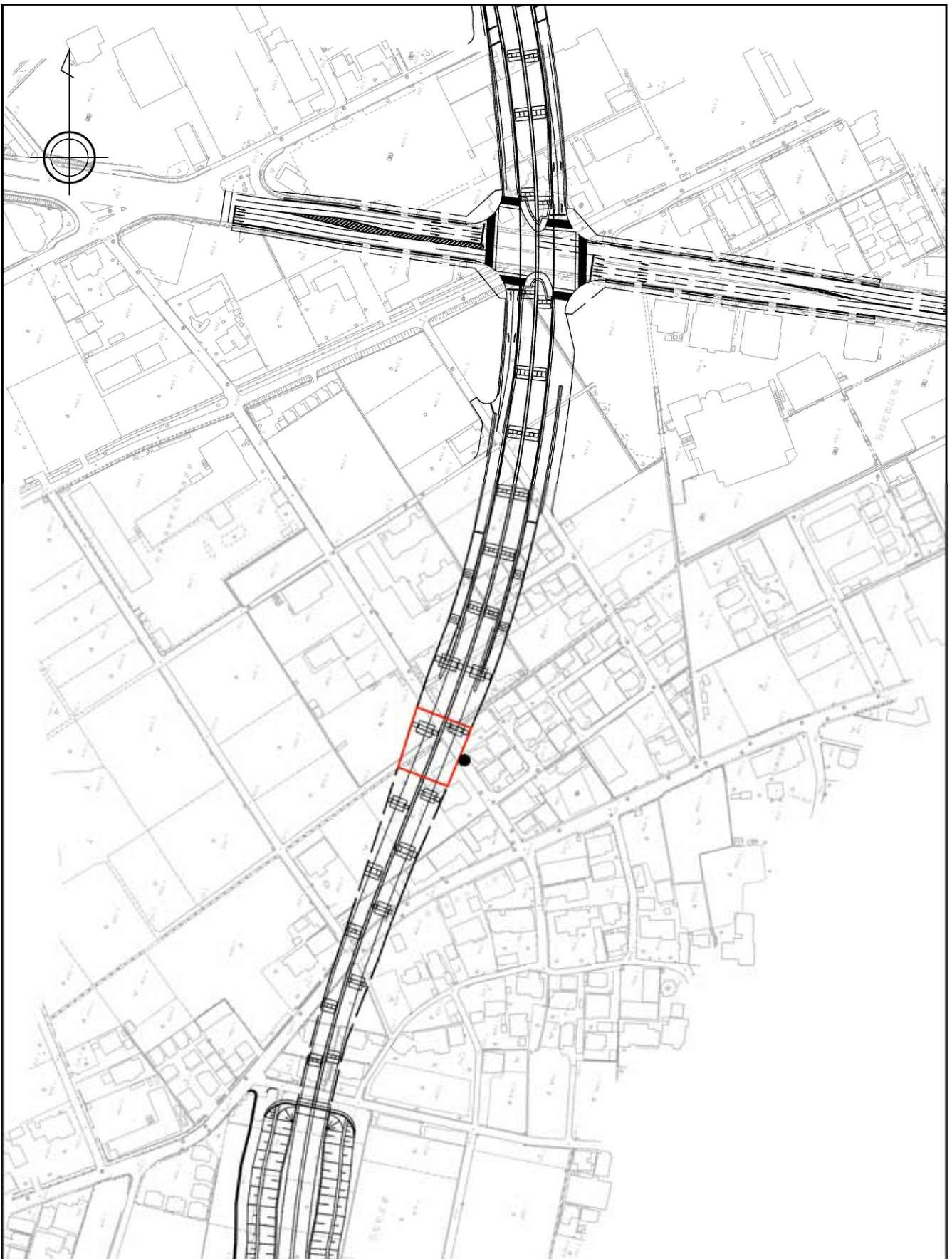




- : 予測地点
- : 鋼橋架設

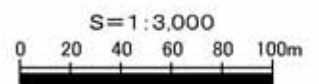
図 1-7(4) ユニット配置図(騒音: B4)

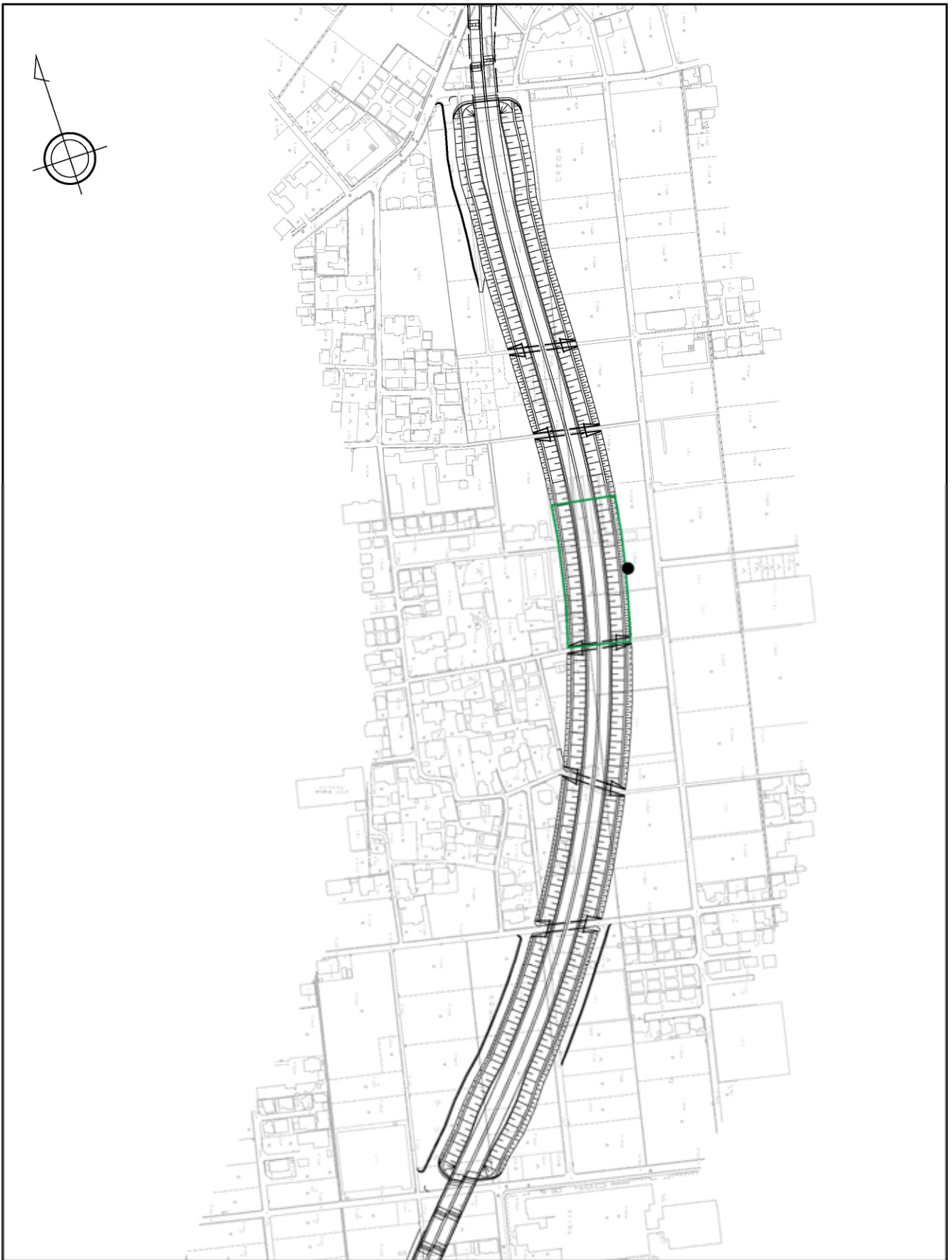




- : 予測地点
- : 鋼橋架設

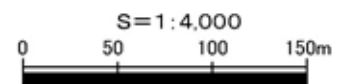
図 1-7(5) ユニット配置図(騒音: B5)

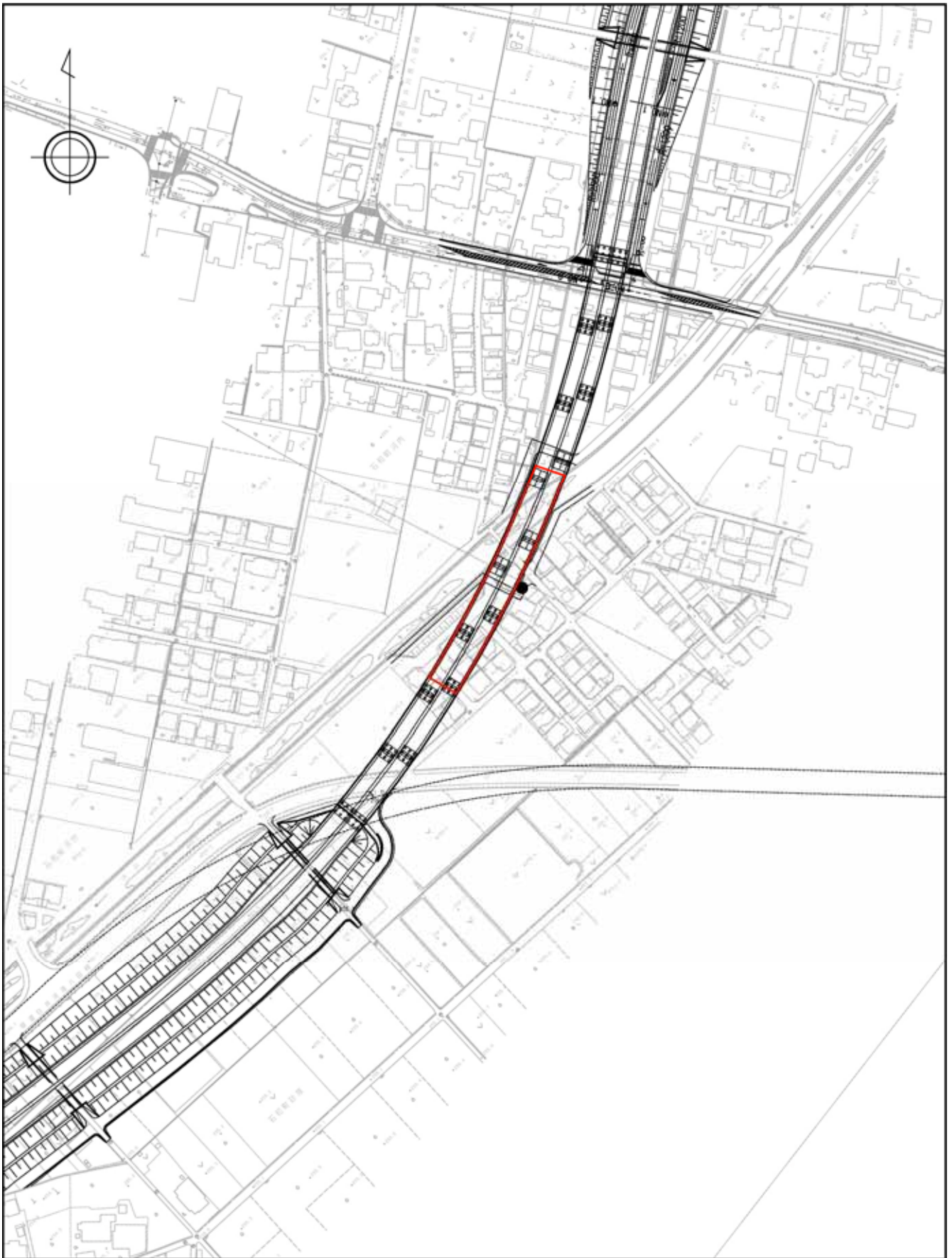




- : 予測地点
- : 盛土(路体・路床)

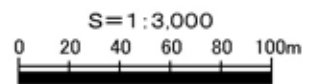
図 1-7(6) ユニット配置図(騒音: B6)





- : 予測地点
- : 鋼橋架設

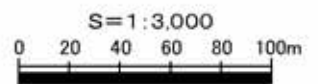
図 1-7(7) ユニット配置図(騒音: B7)





- : 予測地点
- : 鋼橋架設

図 1-7(8) ユニット配置図(騒音: B8)



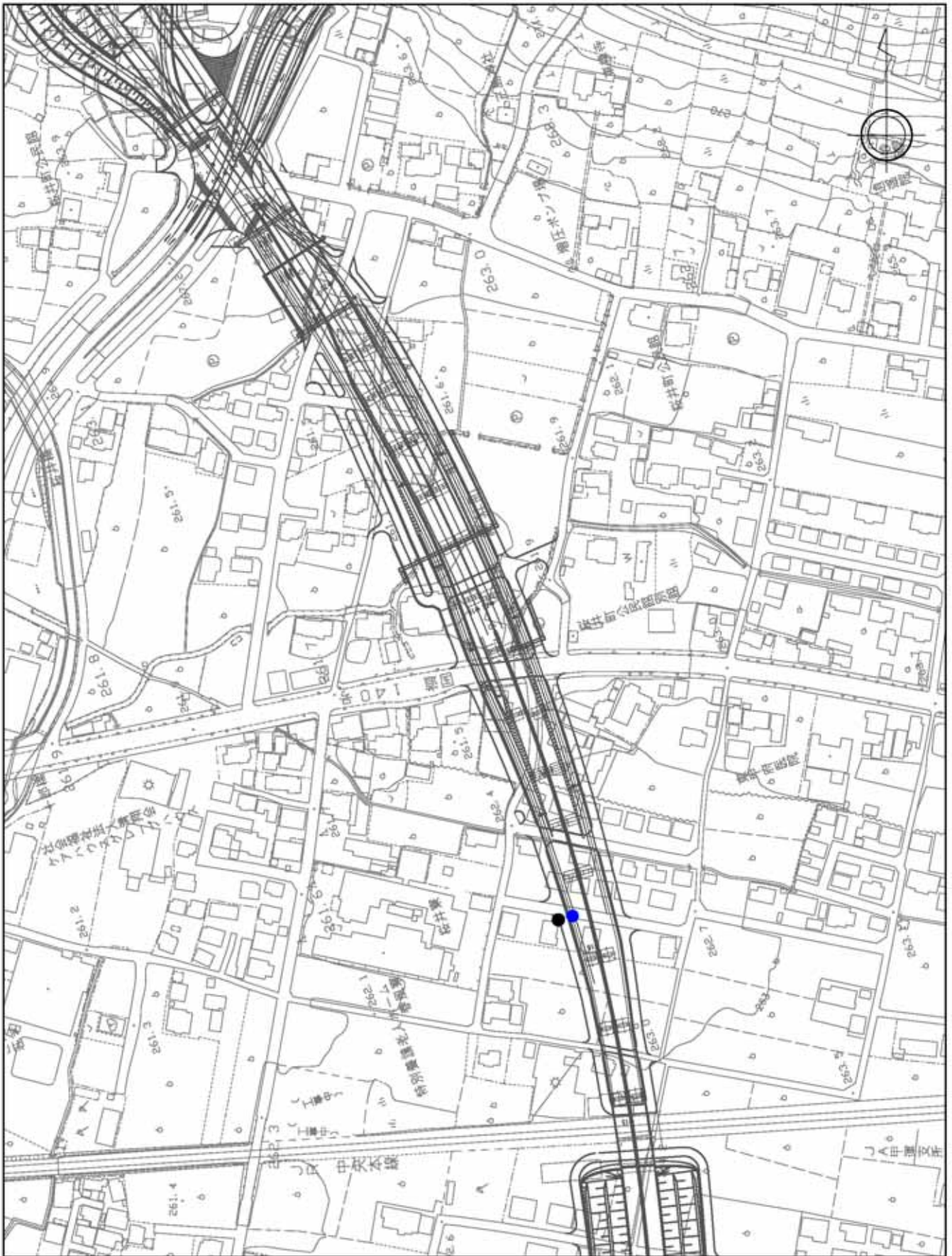
(4) 建設機械の稼動に係る振動のユニットについて

建設機械の稼動に係る振動のユニット数及び配置は、表 1-7 及び図 1-8 に示すとおり。

表 1-7 建設機械の稼動に係る振動の予測地点及びユニット

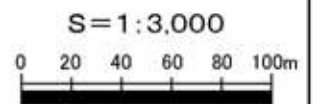
番号	予測地点	工事の区分	工 種	ユニット
B1	甲府市桜井町(1)	橋梁・高架	場所打杭工	オールケーシング工
B2	甲府市桜井町(2)	土工(盛土)	盛土工(路体・路床)	盛土(路体・路床)
B3	甲府市和戸町	橋梁・高架	場所打杭工	オールケーシング工
B4	笛吹市石和町広瀬(1)	橋梁・高架	場所打杭工	オールケーシング工
B5	笛吹市石和町広瀬(2)	橋梁・高架	場所打杭工	オールケーシング工
B6	笛吹市石和町唐柏	土工(盛土)	盛土工(路体・路床)	盛土(路体・路床)
B7	笛吹市石和町河内	橋梁・高架	場所打杭工	オールケーシング工
B8	笛吹市石和町東油川	橋梁・高架	場所打杭工	オールケーシング工

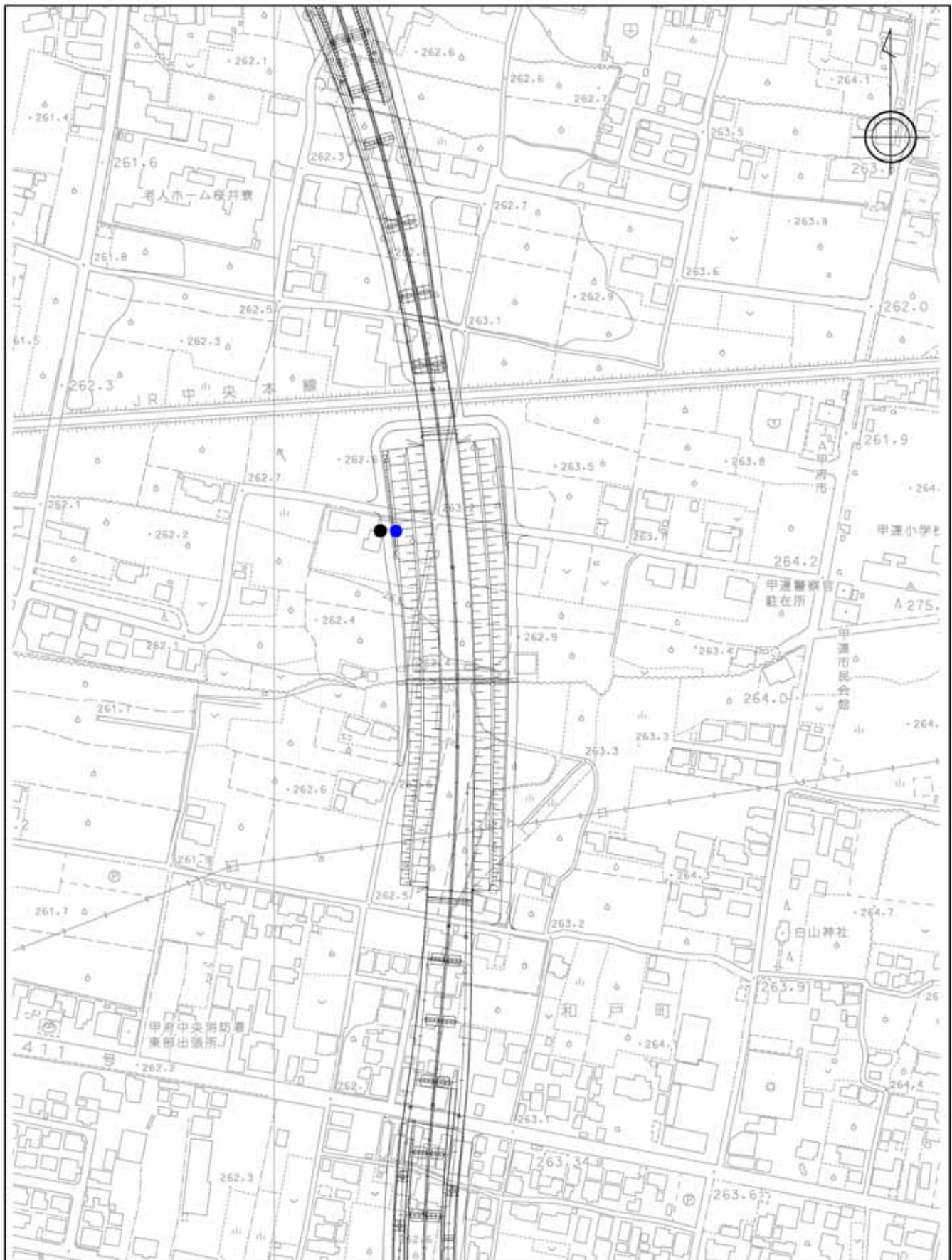
※実際に稼動するユニットは現時点で定まらないことから、工事区分及び工種毎に一般的に使用されるユニットを選定した。



- : 予測地点
- : 発生源

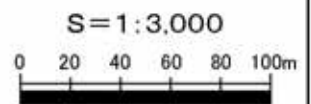
図 1-8(1) ユニット配置図(振動: B1)

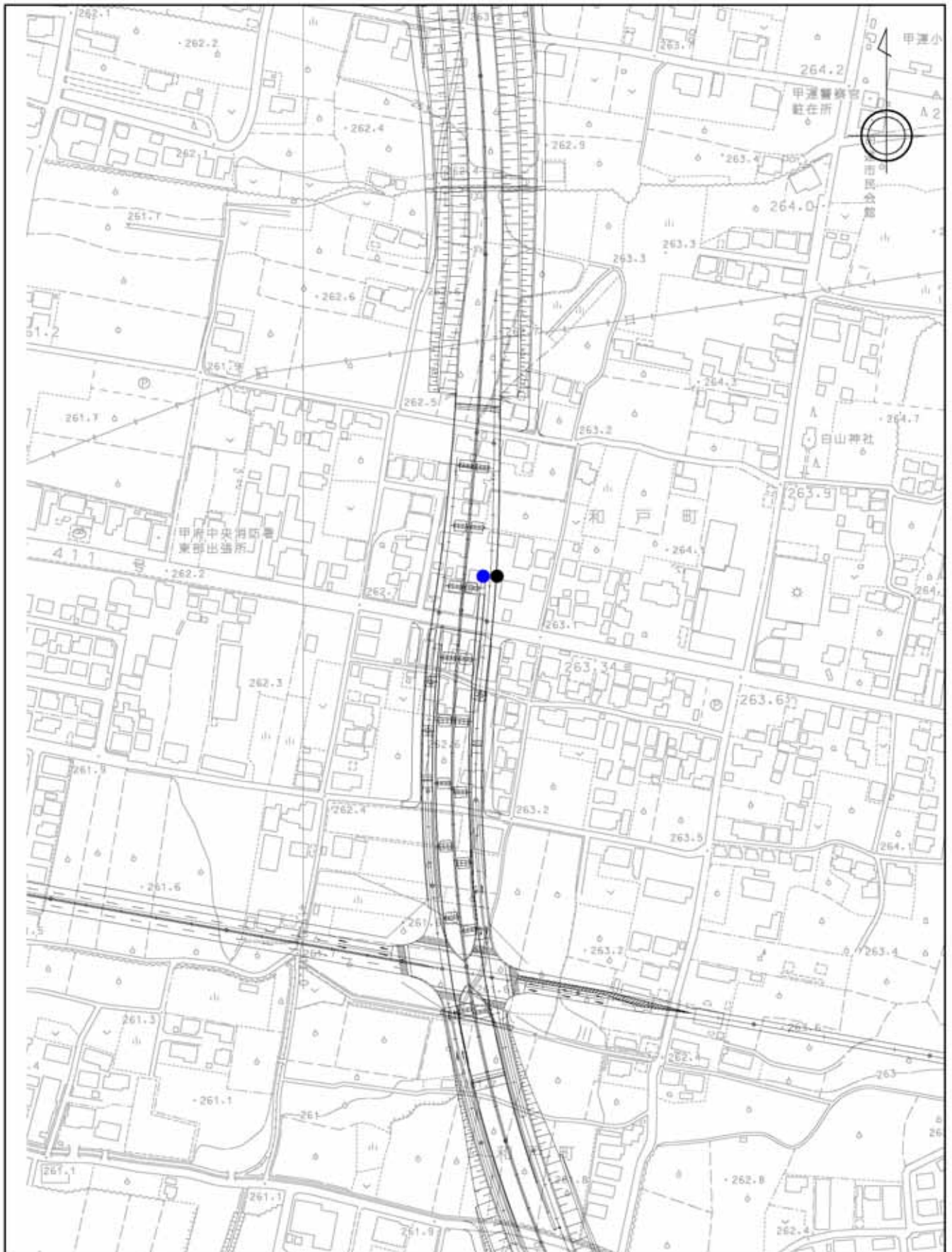




- : 予測地点
- : 発生源

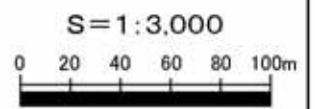
図 1-8(2) ユニット配置図(振動:B2)

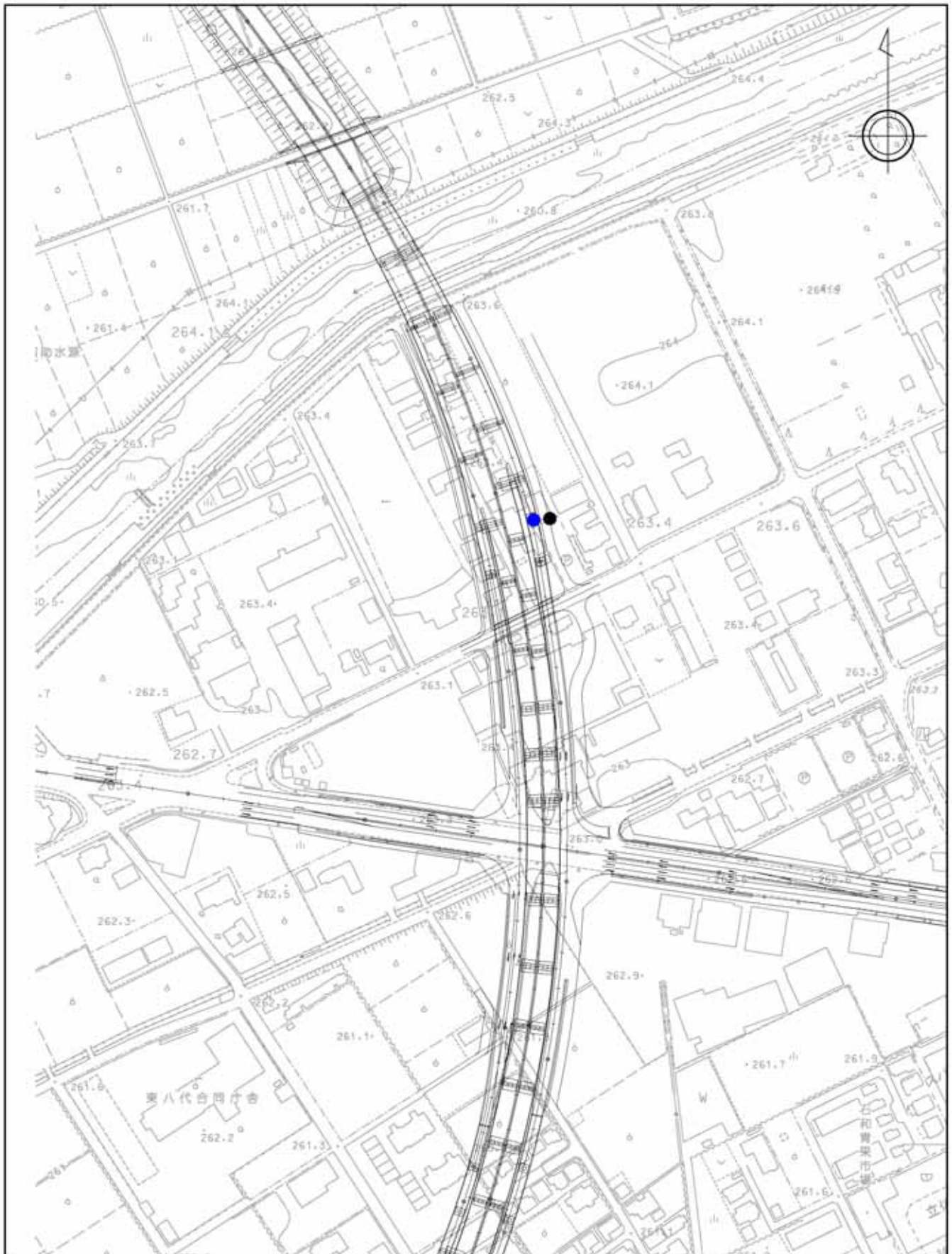




- : 予測地点
- : 発生源

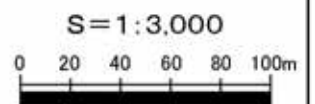
図 1-8(3) ユニット配置図(振動:B3)

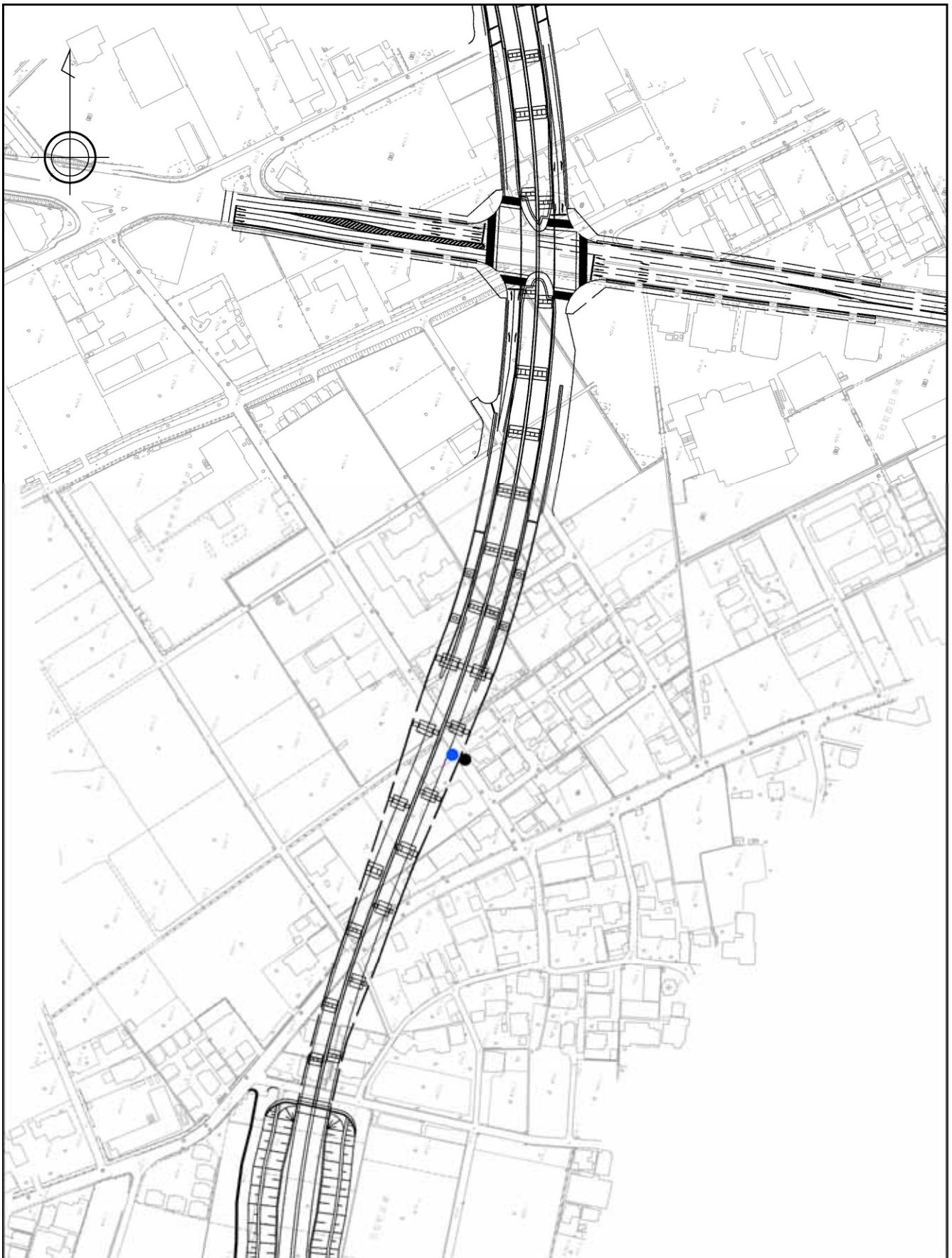




- : 予測地点
- : 発生源

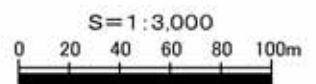
図 1-8(4) ユニット配置図(振動:B4)

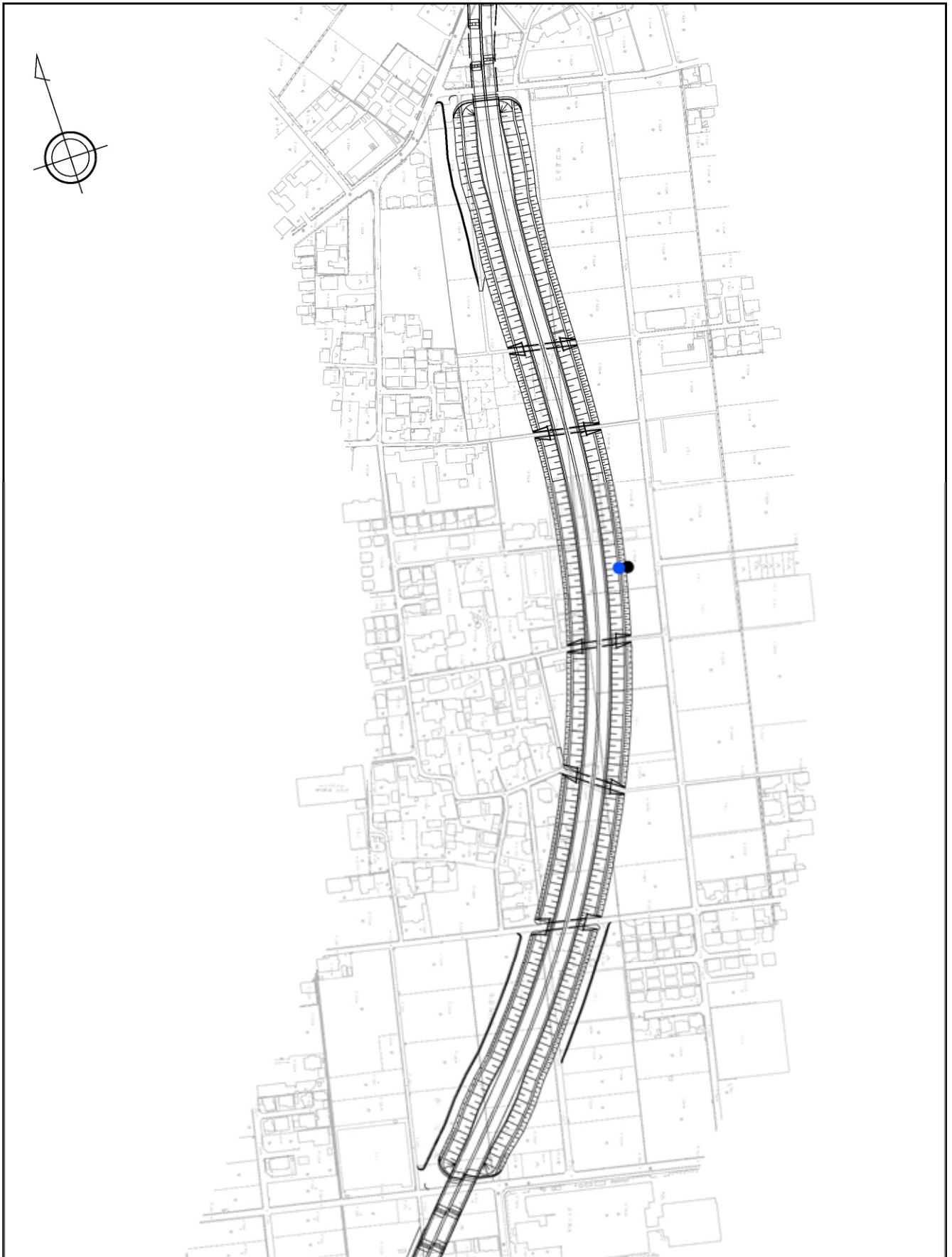




- : 予測地点
- : 発生源

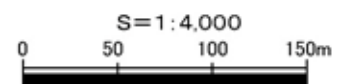
図 1-8(5) ユニット配置図(振動:B5)

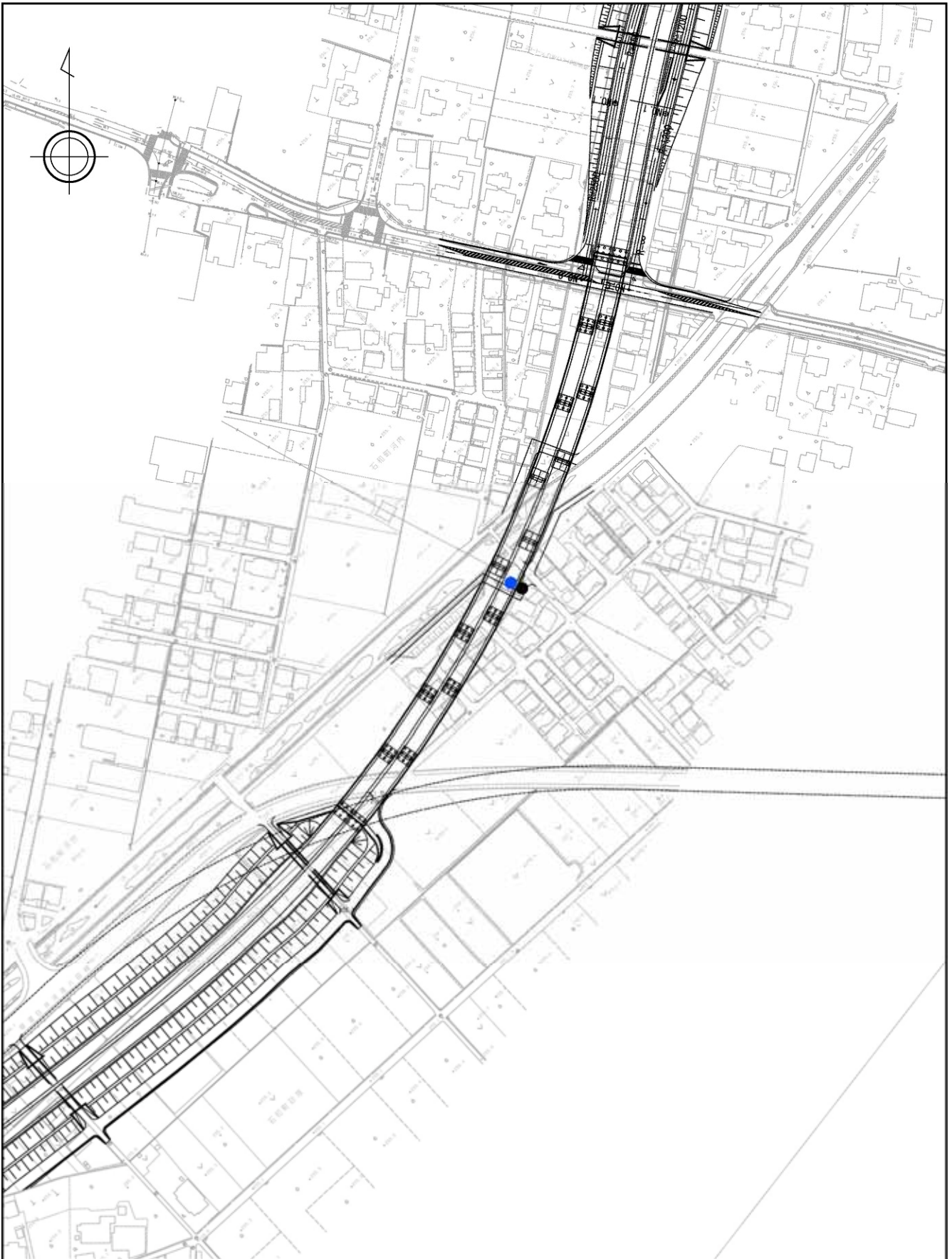




- : 予測地点
- : 発生源

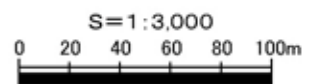
図 1-8(6) ユニット配置図(振動:B6)





- : 予測地点
- : 発生源

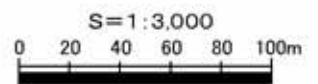
図 1-8(7) ユニット配置図(振動:B7)





- : 予測地点
- : 発生源

図 1-8(8) ユニット配置図(振動: B8)



1.1.4. 甲府外郭環状道路北区间からの残土の搬入量、車両台数及び運行ルート

1) 残土の搬入量

計画路線の盛土部に用いる盛土材のうち、甲府外郭環状道路北区间からの搬入を計画している土量は以下のとおりである。

表 1-8 甲府外郭環状道路北区间からの搬入を予定している土量

種類	土量 (m ³)
建設発生土	約 145 万 m ³

2) 残土の搬入に係る車両台数及び運行ルート

甲府外郭環状道路北区间のトンネル掘削により生じる発生土について、計画路線へ搬入するために必要な車両台数及び使用する予定路線を表 1-9 及び図 1-9 に示す。

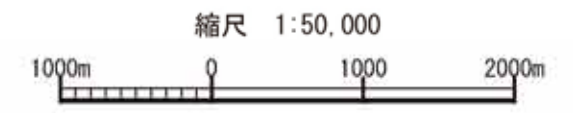
なお、具体的な運行計画は事業実施段階で検討を行うものとするが、運行時間帯は朝の通学時間帯の運行を極力避けるために、9:00~12:00、13:00~17:00 を予定している。



表 1-9 残土運搬に係る運行予定路線及び台数

搬出側 (北区间)		搬入側 (東区间)	
予定路線	トンネル掘削土の運搬に必要な車両運行台数 (工事期間中で最大となる1日当たりの往復台数)	予定路線	トンネル掘削土の運搬に必要な車両運行台数 (工事期間中で最大となる1日当たりの往復台数)
国道 140 号 (西関東連絡道路)	約 360 台	(仮称)城東バイパス	約 360 台
		国道 20 号	約 360 台
甲府昇仙峡線	約 340 台	国道 358 号	約 270 台
		県道甲府精進湖線	約 270 台
		国道 140 号	約 270 台
		県道甲府笛吹線	約 270 台



図番	図 1-9
図名	想定されるトンネル掘削土の運搬に必要な車両台数及び工事用車両の運行ルート



 : 北区間から搬出するルート
 : 東区間へ搬入するルート

※工事用車両の台数は、北区間のトンネル掘削土の運搬に必要な車両台数。
 (工事期間中で最大となる1日当たりの往復台数)

凡 例	
記号	名称
---	市界
	都市計画対象道路事業実施区域
	高速自動車国道
	一般国道
	主要地方道
	一般県道

1.2. 環境影響評価準備書手続き中に新たに情報提供を行った資料

環境影響評価準備書の縦覧後に、予測評価結果の補正等を目的として山梨県知事及び山梨県環境影響評価条例 47 条に基づく知事の附属機関である山梨県環境影響評価等技術審議会へ情報提供を行った。

山梨県環境影響評価等技術審議会へ情報提供を行った、委員からの意見概要と回答を以下に示す（貴重種保護の観点から、動植物の生息・生育位置に関する情報は未記載）。

項目	技術審議会委員等の意見	回答
全般的	当該道路の計画交通量は平成 17 年のデータを基に計算しているのか確認したい。	・北区間と同様に平成 17 年の結果を用いている。
全般的	道路の影響は H 17 年のセンサスの結果を使用しているが、10 年後にどのようなか平均年齢や交通形態が変化する中で、どのような補正を行ったかを明確にすることが必要である。	<ul style="list-style-type: none"> ・予測に用いた計画交通量は平成 17 年道路交通センサスに基づき平成 42 年時点を推計している。 ・その際に、インプットデータには将来交通需要と将来道路ネットワークがある。 ・将来交通需要は人の移動（乗用車）と物の移動（貨物車）に分けて予測しており、人の移動については将来人口（国立社会保障・人口問題研究所）及び将来 GDP（実質 GDP の政府見通しに、直近 10 年間の実質 GDP の平均変化量を加算して予測）、物の移動については将来 GDP（実質 GDP の政府見通しに、直近 10 年間の実質 GDP の平均変化量を加算して予測）を基に予測している。 ・将来道路ネットワークは、現況に H22.8 時点で事業化している箇所を追加したものとなる。 ・評価書資料編に、計画交通量の算出方法について、（1）交通需要予測の手順、（2）計画交通量推計結果を記載する。【資料 2 を参照】
全般的	意見に対する見解の記載について、「ここに書いてある」という表現では分からない。準備書の該当部分を確認しなければ分からないため非常に不親切である。p.6.7 の大気質については、調査地点の選定に至った経緯を記載することとし、回答しているが、見解については要点を記載する必要がある。	<ul style="list-style-type: none"> ・準備書についての住民意見に対する見解では、具体的な該当ページと要点を記載した。 ・大気質及び気象の調査地点は、準備書 p8-1-2 に記載したとおり、住居等の保全対象の位置、対象道路の構造及び周辺の地形等を踏まえ、調査地域の現況を適切に把握し得る地点として、方法書記載の地点と同じ 山梨学院川田運動公園 石和西小学校 甲府南公民館 の 3 地点とた。 ・なお、これらの内容については、評価書作成時において反映する。

項目	技術審議会委員等の意見	回答
全般的	<p>調査地点の選定の経緯はどのようなものだったのか。</p> <p>気象観測を行った地点については、準備書の記載では確認できない。どこに記載されているのか。</p> <p>方法書段階と同じなのか。異なるとか、その時点では未確定であった場合はそのポイントについては記載する必要がある。</p> <p>その選定理由については、第8章に環境要素ごとに記載されているのか</p> <p>気象観測地点は言葉では出てくるが、地図上で分からない。調査地点、予測地点の選定根拠についても記載するべきだ。準備書を作ってしまったので修正はできないだろうが。</p> <p>補足資料として提出を求めることは可能である。後日記載部分を特定したページを示すこと。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・調査地点の選定理由については、第8章の環境要素ごとに記載している。 ・調査地点の位置は、図表集 p62 に記載している。 ・調査地点は、方法書段階で記載した地点と同じである。 ・大気質の予測地点は、準備書 p8-1-14 に記載したとおり、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響範囲内に住居等の保全対象が存在する地域及び立地することが予測される地域の中で、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響を適切に把握できる地点として17地点及び4地域を設定した。 ・調査地点を記載した図表集 p62 を補足資料として用意した。
全般的	<p>回答内容が十分ではない。例えば「…準備書 P8-1-2 に記載したとおり・・・適切に把握しうる地点として・・・」としているが、「適切に把握しうる地点として」なぜ、これらの地点が選定されたのかが記載されていない。この部分が知りたいところである。また、準備書だけでは位置が分からない。P8-1-34 (表 8.1.15(1)) のデータの A1～17 の位置が分からない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・調査地点、予測地点については、準備書本編ではなくセットで作成した図表集に掲載している。 ・評価書において、「c) 調査地域及び調査地点」に、調査地点の選定理由を記載する。【資料3の p8-1-2 参照】 ・方法書に対する知事意見(4.2.1)の見解についても同様に、調査地点の選定理由を記載する。【資料3の p6-7 参照】 ・また、予測地点の選定理由についても、評価書において記載する。【資料3の p8-1-16, 17, 62, 75, 94, 111 参照】
全般的	<p>P.8-1.101 (表 8.1.60(1)) の地点 B7、B8 において (SPM が) 参考値を超えているが、本文中に「なぜ超えているのか。」ということが記載されていない。全体的に記載、説明が不足し、具体的でないことから分からない。これだけでは不十分である。</p> <p>この件については検討し、次回、補足資料等を提出し、改めて説明すること。最終的には、評価書に反映することとなるので、関連部分を抜粋した資料の提出をお願いします。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・評価書を見据え、準備する。 ・事業者と相談して、記載の充実化を図る。 ・評価書において、「工事用車両の運行に係る粉じん等」の予測結果及び「建設機械の稼動に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」等の予測結果に見られる濃度が高い理由について、予測断面の構造、予測交通量等の違いによる理由を本文で補足説明する。【資料2の p8-1-66, 81, 101, 119 参照】

項目	技術審議会委員等の意見	回答
全般的	<p>P.8-1-81(表8.1.42)中のC5、C6、C7地点とP.8-1-101(表8.1.60(1))中のB7、B8地点は他の地点と比べて飛び抜けて値が大きい。</p> <p>C5、C6とB7、B8は同一の地点であり、地点の選定という私の質問に関連するが、これらの地点がどのような状況で他の地点よりも値が高くなっているのかについて、事業者の説明を求めます。</p> <p>他の項目のSPMについてもB7、B8は高い値であり、環境保全措置の後もやはり高い値である。地形的な要因により他の地域よりも高いのか。</p> <p>評価書段階においては、只今の説明のような内容を記載して頂きたい。全体的に、「表に示した値のとおりである。」という記載であり、「なぜそのようなになるのか」についての説明が非常に不足している。評価書の記載の際には注意すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・P.8-1-81(表8.1.42)のC5、C6、C7地点の予測値が高い理由として、工事用車両の台数が多いことと発生源から予測地点までの距離が短いことが要因として考えられる。 ・予測箇所は幹線道路沿線であり、商業地域や住居地域といった土地利用である。 ・評価書において、「工事用車両の運行に係る粉じん等」の予測結果及び「建設機械の稼動に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」等の予測結果に見られる濃度が高い理由について、予測断面の構造、予測交通量等の違いによる理由を本文で補足説明する。 【資料3のp8-1-66,81,101,119参照】
全般的	<p>併せて、細かい点になるが、数式等の記載は正確に記載すること。(下付き文字等)</p> <p>数式等については一通り確認すること。数値が高い部分については、どのような状況であるかについて説明を付け加えること。説明と環境保全措置が連動していれば、周辺住民等にも理解されると考える。このままの記載では近隣住民に不安を与えることが懸念されるため配慮すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・評価書において、数式等の下付き文字等について見直す。【資料3のp8-1-12,91,92参照】
大気汚染	<p>構造物による気流の変化については、調査を行ったが「マニュアル通りに行っている。」ということは、その結果に至った経緯を要点として見解に記載すること。</p> <p>構造物による気流の変化は起こらないと判断した根拠を明確にすること。それが準備書中8.1に記載されているのか</p> <p>確認した範囲では記載されていない。次回までに回答を用意すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・予測に用いた大気拡散式(ブルーム式とパフ式)は、一般地形部及び一般的な道路構造に適用可能な予測式であり、概ね平坦地形で、一般的な道路構造(盛土構造・橋梁構造)である当該事業にも適用可能なものと考えている。 ・現地調査により調査地域の気象の条件を十分に把握し、この結果より予測条件となる気象条件の設定を行った。 ・構造物による気流の変化については、土地利用状況に応じて変化する地表面粗度に関するパラメータ(べき指数P)を設定し、風速の補正をすることで予測に反映している。 ・これらの内容については、評価書作成時において反映する。 ・予測に用いる拡散幅は、野外実験等に基づき、道路構造による風の乱れの影響を加味して設定されている。また、「道路環境影響評価の技術手法」によると、大気質の予測は、道路近傍において複雑に変化する大気質濃度を忠実に説明できる予測手法は実用化されていないことから、年平均値で予測するとされている。 ・予測手法に含まれる、気流による拡散の考え方について、拡散幅(有風時、弱風時)の考え方、煙源位置の設定について分かりやすく整理する。【資料3のp8-1-11~15を参照】

項目	技術審議会委員等の意見	回答
大気汚染	<p>桜井町付近については、北区間との接続があるが北区間の予測と東の予測は整合あるいは予測結果の重ね合わせは行っているか。</p> <p>一つの予測ということか、別々に行ったのか。</p>	<p>・北区間と東区間の一部は、国土交通省が管轄する部分であり、整合は取れていると考えている。東区間の9kmのうち2kmは北区間の延長である。</p> <p>・国道140号で計画は2つに分かれている。その中で東区間の予測では、北区間の排出源を置いて影響を考慮している。</p> <p>北区間と東区間の予測の異なる点として、北区間は山地に近いことから山側が支配的な気象データを用い、東区間は比較的なだらかであることから平地が支配的な気象データを用いることで使い分けている。</p>
大気汚染	<p>P8-1-81、表8.1.42 工事用車両の運行に係る粉じん等の予測結果、P8-1-101、表8.1.60(1)、(2) 建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果に見られる濃度が高い理由等について本文中に補足説明すること。</p>	<p>・評価書において、「工事用車両の運行に係る粉じん等」の予測結果及び「建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」等の予測結果に見られる濃度が高い理由について、予測断面の構造、予測交通量等の違いによる理由を本文で補足説明する。 【資料3のp8-1-66,81,101,119参照】</p>
騒音	<p>北区間と同様に、騒音等については面的な評価で行い、ポイントごとではなく、全体が把握できるようにすべきである。</p>	<p>・周辺の住居等の立地状況を勘案し、大気質及び騒音の影響が想定される桜井IC周辺、和戸IC周辺、広瀬IC周辺、落合東IC・落合西IC周辺については、面的な予測・評価を行った。結果については、図表集p156～164に記載している。</p> <p>・なお、評価書においては、小石和IC周辺及び東油川IC周辺についても、面的な予測結果を記載する。 【資料4参照】</p>
騒音	<p>資料については、分かりやすく作ったものであり、住民の印象に残るものであるが、パンフレットP.8,9に記載している指標等が古すぎる。(1981年の環境庁の時代の資料である。)同様のデータであっても最新のものを使うべきだ。</p>	<p>・パンフレットに記載している用語の説明は、北区間のパンフレットと整合を図っているため、指標の図も北区間パンフレットと同じものを使用した。</p> <p>・なお、今後当該アクセス手続き等で同様の資料を作成する場合には配慮する。</p>
騒音	<p>【P.8-2-3(表8.2.3(2))_001】準備書の内容を確認したい。P.8-2-3(表8.2.3(2))の騒音の現況調査の結果について、表中6番の笛吹市広瀬の測定結果が、昼夜ともに数値が高く同じ値である。他の地点では、夜間が小さい傾向がある。括弧中には「道路交通騒音」とされている。このような調査を行った場合、どうしてこのような結果となるかについて疑問である。それは、車速によるのか、交通量によるのか、当該地点が他の地点と比べ、絶対的に日交通量が大きいことが、どのように関連しているのか。また、予測に関連し、同地点(広瀬)の場合、対象道路の寄与分、既存道路の寄与分という見方をするとそれほど等価騒音レベルの値は大きくないが、これらの関連はどのように考えているのか。</p>	<p>・広瀬の調査地点は国道20号線を対象としており、日交通量は50,247台/日、大型車混入率は14.2%である。そのうち夜間については、交通量が6,397台/日、大型車混入率が33.2%となっている。</p> <p>このように、日交通量が大きいこと及び夜間の大型車混入率が高いことが、広瀬の地点で昼夜の騒音レベルが高くなっている要因と考えられる。【資料5参照】</p>

項目	技術審議会委員等の意見	回答
騒音	<p>【P.8-2-3(表8.2.3(2))】 そうであれば、(準備書の)表現は「昼夜ともに環境基準を超過している」と記載しているのみであるが、こうした例はあまりないため、その理由、「なぜなのか」の説明が必要である。 別の言い方をすると、「今この場所は騒音が大きいから、新しいものを作っても騒音に寄与しないから、問題ない。」となる恐れがある。 逆に言えば、国土交通省も交通センサスを継続する中で、基準等を超過している地点を無くし、又はなくす方向に動いている。そうしたこととの関連性を考える必要がある。</p> <p>(この地点について)補足すると、この地域は朝方の通勤時間帯は小型車で渋滞するため大型車はあまり混入しない。夜間は空いているため大型車が高速で走るという状況であり、昼と夜とで様相が一変する区間です。そのため、夜間は主として大型車、昼間、特に朝方は小型車が集中するため、騒音レベルが上がると考える。この地域は特に高い地域の一つである。</p> <p>そうした地元の状況が分かるような補足をすることで、非常に明快になる。</p> <p>評価書作成段階において、注釈等を入れることを配慮すること。 甲府地域の中で特に高い地域です。</p>	<p>・評価書において、「e) 調査結果 騒音の状況」に、騒音の現況調査の結果について昼夜の騒音レベルが高い理由等を、現地の交通状況、土地利用状況の観点から説明を記載する。【資料5参照】</p>
騒音	<p>【P.8-2-3(表8.2.3(2))】また、予測式は日本音響学会提案のASJ RTN-Model 2008を使用している。道路構造や車の性能が良くなってきたため、騒音の値も小さくなってきている。</p> <p>今回の道路構造をみると、盛土や高架橋があり、高架についてはジョイント部分が存在することとなる。最近の私の経験からの傾向として、ジョイント部分に関する検討が取り残されていると考える。もちろん、予測式ではジョイント部分の検討は行われていない。そうした場合、その値(ジョイント部分から発生する音)を除いた予測値を今後も現場で用いても良いのか、という根本的な部分に疑問を持がある。</p> <p>もしそれを加味した場合、交通量が大きいほど等価騒音にしても他の物も上がる傾向がある。このように取り残された音はどのように考えるのか。特にコンサルはどのように考えているのか。</p>	<p>・ジョイント部を考慮した予測計算は未だ無いので、今後の予測プログラムの開発等を見ながら反映したいと考えている。</p>

項目	技術審議会委員等の意見	回答
騒音	<p>ジョイント部からの騒音の発生についてはどうか。</p> <p>そのことは理解しているが、実際に測定した場合、必ず予測式より大きくなる。まして、交通量が多く、高速で通過することから、継続時間は短い、最大値は非常に大きな値が連続して出現し、エネルギーベースで考えても予測値を引き上げることは間違いない。</p> <p>そのあたりの事が周辺住民に理解できるようにすることが、より優しい評価、実態に合った評価となり、そこまで考えることが、将来に対して提案できるような表現でなければ、予測結果と実際が乖離した場合、「予測条件に加えていないから関係ない」では住民は納得しないし、理解は得られないと考える。</p>	<p>・評価の中でどのような反映するかは言いにくい、準備書に対する意見の中（見解書 P.7）において、同様の懸念を持った意見があり、それに対し、具体的なものは示していないが、「橋梁の詳細設計においては、騒音の影響を小さくするため、ジョイント部の構造を検討するなど、周辺環境に配慮した道路整備に努めてまいります。」と回答している。</p>
騒音	<p>参考として一例を紹介する。時速 100Km 程度で車両が通過した場合、一般的に使用されているジョイントから、50m 位離れても最大値で 70dB 位の騒音が出る。決して無視できるような値ではない。</p> <p>参考データとしてご了解頂きたい。評価書への反映は、予測手法として確立していないものであり知事意見には反映しにくいとことであるが、「ジョイント部について配慮して頂きたい。」としたい。</p>	<p>- - -</p>

項目	技術審議会委員等の意見	回答
空気振動	<p>低周波音については、参考値としてL G5で100dB、L50で90dBを掲げており、出典についても了解しているが、環境省の手引き等の資料に記載されているG特性のLGで92dB以上のものについては、低周波音が発生していることを認知することとされている、ただし、この評価をEIAの評価の基準とすべきでないとしているものではあるが、でLGで92dBという数値が示されている以上、なぜ、今回100dBを使用することが妥当であるのかについては説明が必要だ。</p> <p>そうした点は、このようなパンフにしっかり書いておく必要がある。これは低周波に限ったものでなく全般に言えることだ。今後の住民説明に反映させること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・低周波音の予測・評価は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づいて行っており、評価に用いる基準又は目標はL50で90dB、LG5で100dBを用いた。 ・なお、「低周波音問題対応の手引書」（平成16年6月、環境省）に記載される基準値「G特性音圧レベルで92dB」については、本手引書の中で、「本参照値は、固定された発生源からの低周波音によると思われる苦情に対応するためのものであり、交通機関等の移動発生源とそれに伴い発生する現象及び発破・爆発等の衝撃性の発生源から発生する低周波音には適用しない。」とされている。 さらに「本参照値は、低周波音によると思われる苦情に対処するためのものであり、対策目標値、環境アセスメントの環境保全目標値、作業環境のガイドラインなどとして策定したものではない。」とされている。 ・環境省の参照値「G特性音圧レベルで92dB」については、事業実施段階の工事等の苦情対応において使用することで考慮する。 ・評価書において、「a)評価の手法 基準又は目標との整合性の検討」に、環境省の基準値「G特性音圧レベル92dB」の取り扱いを記載します。【資料6参照】 ・今後当該アセス手続きの中で同様の資料を作成する場合には配慮する。
振動	<p>低振動型建設機械を使用しているが、現在、市販されているものはパイプロハンマーしかない。バックホウ等については低振動型の機種は販売されていないとのことであることから、低振動型の機械とはどのような機械を想定しているのかを明確にする必要がある。</p> <p>低振動型として販売されているものについては、それを使うということと理解する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・低振動型は、パイプロハンマーだけであり、今回の工事では高架橋の下部工事の土留めにおいての使用を考えている。 ・なお、事業実施段階で使用可能な低振動型建設機械を確認し、工事への採用を検討する。 ・評価書において、事業実施段階で使用可能な低振動型建設機械を確認し、工事への採用を検討する旨を「評価結果」に記載する。 なお、「事業実施中及び実施後の手続」を評価書に記載する。【資料11参照】
振動	<p>予測式の用い方について、振動等については、予測式を複数の団体が提案している歴史的には土木研究所が長いことから、予測式の選定根拠を明確にすること。</p> <p>重要な提案であるが、広く用いられている手法以外の手法を選定した理由についても言及する必要があり、また、理由付けが困難な場合もあるので、EIA学会においても、議論があるところである。可能であれば評価書の中で他の予測式も検討したのであればその経緯を記載すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行に係る振動予測は、「道路環境影響評価の技術手法」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。 ・建設省土木研究所の提案式は、計算が容易なため汎用的な手法であり、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。 ・建設省土木研究所の提案式の他に、日本騒音制御工学会が提案する「道路交通振動予測計算方法（INCE/JRTV-MODEL 2003）」（騒音制御 Vol128, No3, 2004）があるが、環境影響評価への適用及び検証がまだ十分にされていないことから、本予測では用いていない。 ・予測式の選定の経緯及び根拠を、評価書本編に記載する。【資料7のp8-3-5参照】

項目	技術審議会委員等の意見	回答
動物・植物、生態系	動物について、重要種の選定において、ゲンジボタルが確認されているが選定されていない理由はなにか。	・ゲンジボタルは、重要種の選定基準（文化財保護法、種の保存法、環境省レッドリスト、山梨県レッドデータブック）に該当しない種であり、また調査対象地域周辺ではゲンジボタルに関する保護活動等も確認されていないため、選定していない。
動物・植物、生態系	<p>確認だが、動物について、シマヘビを抽出し評価を行っているが、例えばタヌキなど大型動物を選定していないのは、ほとんど影響がないという判断によるものか。</p> <p>確認だが移動経路への影響は無いということで外したということで良いか。</p>	<p>・タヌキについては、重要種の選定基準に該当しないため、動物の重要種という観点では選定していない。</p> <p>・タヌキは、生態系で上位性の観点から注目種として選定し、予測を行った結果、移動経路への影響はないとして保全対策の対象とはしていない。</p>
動物・植物、生態系	<p>重要種の中にイシガメではなく、スッポンを選んだ理由はなにか。</p> <p>スッポンについては、過去石和において養殖されていた経緯があり、逸脱種の可能性があるため、在来種か否かが疑わしい点がある。逸脱種の可能性を想定している。確認は、DNA鑑定しかない。また、在来種ではないが種として希少であっても、他の外来種との関連があり扱いは難しい。</p> <p>地元の詳しい方に意見を聴く中で、回答ができるよう検討すること。</p>	<p>・早春季、春季、夏季、秋季における現地での直接観察、フィールドサイン調査の結果、イシガメは早春季に計画路線端から250m以上離れた（約300m）渋川において1個体のみ目視確認された。</p> <p>・計画路線及び周辺のカメ類の生息環境と考えられる、耕作地の水域及び笛吹川、濁川、平等川等の河川では、クサガメ、アカミミガメ及びスッポンが確認された。</p> <p>・イシガメの確認位置である渋川から耕作地水域への移動は落差があって困難であり、アカミミガメ等他種の生息域となっている。このことから今後の分布の拡大は考えられないこと、連続する河川においても他種の生息域となっていることが考えられる。</p> <p>・以上により、確認位置付近の計画路線区域周辺はイシガメが生息する可能性が小さいことから、予測評価の対象外とした。</p> <p>・スッポンは、現地確認の結果、計画路線から250mの範囲内に生息していたので予測評価の対象とした。</p> <p>・スッポンについては、ご指摘のとおり逸脱種である可能性が考えられるが、在来種が含まれている可能性も否定できないことから予測評価を行いました。その結果、スッポンの生息環境は保全されると予測された。</p>

項目	技術審議会委員等の意見	回答
動物・植物、生態系	<p>(事務局 後日確認事項)</p> <p>私見としては、イシガメは選定種に位置付けるべきである。</p> <p>イシガメの移動距離は大きいものでは数百メートルとの資料がある。山梨の種の移動の状況について調査されていないが、カメの場合、普段の生息場所は河川であり、産卵期は陸上であることから、生息域をどこまでとるかは解釈の問題である。</p> <p>イシガメの場合、陸上とは河川敷の砂地、畑や畔、荒地などの乾燥した土の露出した場所である。今回の回答を最終とする場合、選定理由(イシガメを選定しない理由)を評価書に記載する必要がある。スッポンについては、甲斐国誌には江戸時代に移入したとの記録があったと記憶しているが、山梨における在来種の有無については不明である。</p> <p>当該種は、日本全国養殖物と在来物と交雑種が混在して生息しているのが現状である。</p> <p>カメ類については、十分な調査が行われておらず、十分な知見が得られていないのも現状である。</p> <p>また、クサガメは、最近では帰化種と言われている状況もあり、判断は難しい。</p>	<p>・イシガメについて、予測対象種としなかった根拠を、評価書に記載します。【資料8のp8-8-25参照】</p>
動物・植物、生態系	<p>パンフレットに重要種の選定理由について説明すべき、この資料では、シマヘビ以外の種については取り上げられていない。</p> <p>説明した内容をパンフレットに記載しておくべきだ。</p> <p>今後資料を作成するに場合は、選定理由および工事区域の外側は対象としないことについては、明記すべきある。</p>	<p>・重要種については文化財保護法に係る天然記念物、種の保存法に係る動植物、環境省及び県のRDB種に係るものを重要種としている。パンフレットでは、重要種の中で予測対象の250m範囲内において確認されたものを記載した。そのため、ここに記載されていない希少種については250mの範囲で確認されていないものであり、記載していない。</p> <p>・今後当該アセス手続き等で同様の資料を作成する場合には配慮する。</p>
動物・植物、生態系	<p>植物については、RDBを含めて特に保全措置等は不要と考える。</p>	
動物・植物、生態系	<p>動植物の調査範囲については、どのような根拠によるものか。猛禽類の調査においては250m以内ということはない。最低でも500mもしくはそれ以上である。準備書ではすべてまとめて250mとしていることから、根拠を説明すること。</p> <p>通常のEIAの調査では、ハチクマ、オオタカ等の種について250mの範囲内で良いということはない。どのような基準に基づいて行ったのか?次回までに回答すること。</p>	<p>・動植物の調査は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、方法書段階の都市計画対象道路事業実施区域及びその端部から250m程度の範囲を目安として実施した。</p> <p>・なお、動物調査の中でハチクマ、オオタカ、ハイタカ、サシバ、チュウヒ、ハヤブサの6種の猛禽類を確認しているが、いずれも250mの範囲内においてディスプレイ等の繁殖を示唆する行動は確認されていない。</p> <p>・猛禽類について繁殖を示唆する行動が確認されていないものの、調査地域内での営巢の可能性を見極めるため、猛禽類の補足調査を実施した。</p> <p>・猛禽類補足調査の調査範囲は、都市計画対象道路事業実施区域及びその端部から概ね2kmの範囲とした。</p>

項目	技術審議会委員等の意見	回答
動物・植物、生態系	<p>【非公表資料3について】 資料3(猛禽類に係る補足調査結果概要)については、委員が欠席であるため事務局で至急対応し、今回の説明の記録を委員に送付すること。 事業者から概要のメモ等の提供を受ける中でも良い。事業者と調整し、委員にしかるべき情報伝達を行うこと。当該部分は委員の判断が重要である。</p> <p>東区間においては、RDB掲載種は生育しているが、これらの植物は大雑把には荒れ地に生育する植物である。マコモについて説明すると、平林委員の発言のように、割合ではなく「このような環境であれば繁殖力が非常に強い...」のように表現とすべき。何パーセントという割合の多い少ないではなく、このような条件ではれば繁殖力が強いという表現の方が適切と考える。 今後、RDB種については更新もあるが、位置等の公表はしない方が良い。</p> <p>次回、修正案を示してください。</p>	<p>・送付する。</p> <p>・動物、植物の予測について、単に確認位置と路線からの離隔距離だけでなく、種の生態的特性や工事内容との関連等を踏まえた影響の程度について整理し、予測結果の表現を見直す。【資料8のp8-8-27~40、資料9のp8-9-18~24参照】</p>
動物・植物、生態系	<p>予測手法において、道路環境影響評価の技術手法2007改定版により予測等を行ったとしているが(P.8.8.19)、この内容が分からない。P.8.8.20においても記載しているが、今回はこの点について詳しく説明すること。</p>	<p>・動物・植物の予測に関する資料(非公表資料 資料2)を、別途用意しております。動物・植物の予測の考え方及び予測結果については、後ほどそちらの資料でご説明します。</p> <p>・また、動物・植物の予測の検討経緯の資料を作成し、評価書作成時に反映します。 (H24.6.15の審議会で回答)</p>

項目	技術審議会委員等の意見	回答
動物・植物、生態系	<p>【非公表_資料2】</p> <p>資料2について、カヤネズミを例に説明されたが、古巣の位置関係等から調査を行い、その結果100m以上離れていることを理由に、準備書P.8-8-27(表8.8.17)に記載されるような「生息環境は保全されると予測される。」という予測結果が出たことを確認した。</p> <p>ただし、資料2P.1-3~5の分布図では説明のとおり100m以上離れているが、カヤネズミは河川を中心に移動することから、河川を横断しているところは当然利用していると考えられ、古巣がなくても河川を移動しているので河川を横断しているところは利用しているはずであるので、準備書中P.8-8-27にあるような「計画路線区域から100m以上離れている」ことが全て理由となっていることで、保全されるとしている。しかし、実際には、(計画路線が)河川を横断している所が何箇所もあるので、こうしたところは「100m以上離れているから影響はない」という表現は良くないと思う。</p> <p>他の動物についても同様であり、前回の質問の趣旨でもある。</p> <p>今の回答で良いと考える。表現が100mを根拠とする解釈は間違っている。影響は無いとは思いますが動物については表現方法の検討が必要。</p> <p>次回までに修正案を示してください。</p>	<p>・動物、植物の予測について、単に確認位置と路線からの離隔距離だけでなく、種の生態的特性や工事内容との関連等を踏まえた影響の程度について整理し、予測結果の表現を見直す。【資料8のp8-8-27~40、資料9のp8-9-18~24参照】</p>
動物・植物、生態系	<p>委員(H24.03.02 後日意見)</p> <p>猛禽類</p> <p>笛吹川と荒川の合流点付近は、オオタカの生態的な意義が大きい場所と見ます。専門家の意見を聴くなどして、工事の時期方法などの検討を加えていただきたい。</p>	<p>・ご指摘を踏まえ、工事実施前に学識者に意見を聞くなどして、工事の時期・方法などの検討を行う。</p> <p>・専門家意見及びそれをもとに行った検討結果を事業実施中及び実施後の手続において明らかにする。</p>
動物・植物、生態系	<p>表8.9.5(P.8-9-5)のオオフサモについては、草地に分類されているが水辺ではないのか。</p>	<p>・評価書において、表中に記載している草地のオオフサモは水辺の種に修正する。【資料9のp8-9-5参照】</p>

項目	技術審議会委員等の意見	回答
動物・植物、生態系	<p>【新規_資料3】</p> <p>資料3により内容は非常によくわかった。</p> <p>しかし、準備書には結果のみが掲載されているため誤解が生じてしまう。本日説明した資料のように、準備書の内容に補足説明を記載し分かり易いものとする。</p> <p>今回の資料では対象種の絞り込み等の過程（手順）が良く分かるので、こうしたものを評価書に反映すること。</p> <p>資料3の要点は本編に掲載し、図表等については、一部を資料編等振り分ける等すること。</p> <p>資料3は丁寧にまとめられていると思います。評価書に反映してください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・前回審議会の資料3について、要点は評価書本編に掲載し、図表等については一部を図表集に振り分けて記載する。【資料10参照】 ・体裁については検討する。また、内容が分かるようにする。
動物・植物、生態系	<p>【新規_資料3】</p> <p>先ず、資料3についてです。改変割合がパーセンテージで記載しているが、改変面積が道路部分の面積というのは分かるが、改変割合という数字が持つ意味は、動植物の生息域に対する改変割合ではない。分母となっている面積は生き物にとってどのような意味があるのか分からない。</p> <p>場合によっては、改変割合として示されている。（改変割合は）0点何パーセントという、数字のみが独り歩きし、誤解を受ける懸念がある。改変割合は何を意味しているのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現地調査を行った事業実施区域の両側250mの範囲を総面積として分母にした。 ・改変割合の持つ意味については、その値が高い、低いと言った基準はない。大気や騒音・振動のように明確な基準があれば、予測値について説明ができるが、自然の物について数値での評価は難しいと考える。そのため、改変割合が「一人歩きする」という懸念は残る。

項目	技術審議会委員等の意見	回答
動物・植物、生態系	<p>普通種の動植物で行われた(生態系の)定量的評価についてです。方法書段階において、「定量的な方法での検討」を求めた知事意見を受けて実施した結果と理解している。どの部分が定量化されたかという点については、(改変)面積の変化の定量評価ということか。現況と事業実施後のハビタット若しくは植生の面積の変化がどのようになるかを定量評価をしたという説明であったと受け止める。それ以外に行ったことはあるか。</p>	<p>・現況の定量的把握に加え、定量的な保全措置の効果について見直し、要点は評価書本編に記載し、図表等については、一部を図表集に振り分けて記載する。【資料 10 参照】</p>
動物・植物、生態系	<p>面積の改変というのは、環境影響評価制度が始まった時から行われているものであるため、新しい手法ではない。単純に面積の変化、比率に対して評価していることの意義については、先ほど議論があったとおり全く意味はない。分母は意味がないものであるから。</p> <p>(生態系評価の)考え方が決まっていないうものではない。多くの生態系評価の手法(HEP やその他の手法)があることから、方法書段階で知事意見があったことについては、もう一步踏み込んだ検討により対応すべきである。</p> <p>(今回の検討は、)定量評価と言うより、現状と将来の変化を表しただけであり、分析が行われていない。定量評価とは、現状、事業によるインパクト(影響)及び環境保全措置の効果を定量的に評価することを定量的に評価することである。しかし、行ったのは「現況の定量的な表現」のみである。</p>	
動物・植物、生態系	<p>多くの資料を作り大変だとは思いますが、これだけの膨大なデータがあっても準備書に記載された評価、環境保全措置は「影響はありません」、「何も変わりません」である。定量的な評価を行う意義は、改変により必然的に変化があるため、その部分をできる限り定量的に評価することを目指している。今回は、変化については表わされているが、環境保全措置につながっていない。今回の検討結果は、結局何も変わっていない。環境保全措置の具体的なあり方に続くよう、一連の定量的評価を知事意見として記載し、評価書に反映すること。</p> <p>本質的な部分での意見が出ているが、事業者から回答できることはあるか。必要があれば、委員から助言を受ける等により回答を検討すること。</p>	

項目	技術審議会委員等の意見	回答
動物・植物、生態系	<p>資料3のP.15(表4-2-13)において、A~Cの各ブロックの1行目に「河川・水田生態系では、事業実施によって改変される環境は水田の一部であり、・・・」としているが、実際に水田があるのは、Aブロックのみであるので、こうした部分の記載については丁寧に記載する必要がある。</p> <p>不整合については、整理すること。</p>	<p>・生態系区分を細分化して検討した結果について精査して見直し、要点は評価書本編に掲載し、図表等については、一部を図表集に振り分けて記載する。【資料10参照】</p>
動物・植物、生態系 景観・風景	<p>資料2の8ページの在来草本種による植栽について、要望としてチョウ類と植物相の関係は密であるため、植栽を行う場合、この地に生息するチョウ類が利用する植物相をできる限り採用するとともに、外来種は播種しない。特にオオキンケイギクなどは蒔かないこと。</p> <p>この部分については、チョウ類との関係をこれからゆっくりと検討していただきたい。</p> <p>今の件については、要望ということでこれからの設計等に反映していただきたい。</p>	<p>・生態系に配慮した法面植栽の検討及び保全措置の効果の確認結果を事後の手続きの中で明らかにする。なお、「事業の実施中及び実施後の手続」を評価書に記載します。【資料12参照】</p>
動物・植物、生態系 景観・風景	<p>他の河川敷等を見た場合、芝などイネ科の単一種で埋め尽くす場合があるが、単一植生は特定の昆虫が大発生する等、周辺住民の生活に支障をきたす場合がある。また、放置することにより、特定のクズが繁茂しカメムシが大量発生する等の事例があるため、在来草本種といっても、複層的な植栽となるよう検討すること。</p> <p>審議会の要望事項としたいと考える。</p>	
景観・風景	<p>景観については、北区間と同様であるが、この地域で画面に対して何%という表現で説明しているが、この地域は平面の広がり非常に重要である。例えば、盛り土により見えなくなる土地の面積がどの程度あるのかを記述する必要がある。</p>	<p>・景観の予測は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、視距離、水平見込角、仰角・俯角、スカイライン切断の有無といった物理的指標を基に、構造物の目立ちやすさ、圧迫感などの変化について予測を行っている。</p> <p>・方法書に対する住民意見を踏まえて選定した3箇所の日常的な視点場における予測評価結果を準備書に記載している。さらに、準備書に対する住民意見を踏まえて、参考検討として、構造物の存在や構造が明確になる地点(6箇所)を視点場として選定し、フォトモンタージュ法により景観の変化の程度を把握した。</p> <p>・検討の結果、これらの視点場からの景観は、構造物が目立ちやすく、景観の構造に変化が生じると予測されました。そのため、環境保全措置は、周辺景観に調和させることを目的とし、「盛土法面及び地形改変部などの緑化」及び「構造物(橋梁等)及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」を行うこととした。</p>

項目	技術審議会委員等の意見	回答
景観・風景	<p>ある特定の場所からの視点（点的な評価）ではなく、面的若しくは線的な視点での検討が必要である。</p> <p>例えば、背景となる重要な山脈（やまなみ）等がこの範囲については盛り土工で見えなくなる等の検討が必要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観の予測は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、フォトモンタージュ法を用いて、主要な眺望景観（主要な眺望点から景観資源を眺望する場合の眺望される景観）の変化の程度及び日常的な視点場からの景観の変化の程度を把握することにより行っている。 ・ 方法書に対する住民意見を踏まえて選定した3箇所の日常的な視点場における予測評価結果を準備書に記載しています。さらに、準備書に対する住民意見を踏まえて、参考検討として、構造物の存在や構造が明確になる地点（6箇所）を視点場として選定し、フォトモンタージュ法により景観の変化の程度を把握した。 ・ 検討の結果、これらの視点場からの景観は、構造物が目立ちやすく、景観の構造に変化が生じると予測された。そのため、環境保全措置は、周辺景観に調和させることを目的とし、「盛土法面及び地形改変部などの緑化」及び「構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」を行うこととした。
景観・風景	<p>景観についても住民の意見を聞くことになっていたはずだが、人触れでアンケートを行っているが、どのような景観を日常気にしているかというものが、調べられていない。</p> <p>人触れについて「散歩の中で景色を楽しんでいる」という記載はあるが、どのような景色なのかというのが述べられていない。この辺りが不足している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現地でのアンケート等は行っていない。 ・ 景観においては、方法書に対する住民意見を踏まえて日常的な視点場の地点選定を行っている。 ・ また、準備書についての意見概要及び見解のp11にも記載したとおり、準備書に対する住民意見を踏まえて、参考検討として、構造物の存在や構造が明確になる地点（6箇所）を視点場として選定し、フォトモンタージュ法により景観の変化の程度を把握した。 ・ 人と自然との触れ合い活動の場における利用環境の状況の調査結果については、図表集のp128～130に記載している。（補足資料を参照） ・ 地点選定の経緯については、評価書資料編に記載する。【資料11のp179～181参照】
景観・風景	<p>（再検討において）しっかり追加調査を行ったことから、インパクトの程度がはっきりした。</p> <p>本来は、このような資料で住民意見を聞くべきであった。</p>	

項目	技術審議会委員等の意見	回答
景観・風景	<p>事業者は、住民に対して説明を行う機会はあるか。石井委員や早見委員の意見を実現しようとする、最終的に設計を進める段階で景観の影響に対する地域住民の意見を取り入れるべきである。</p> <p>アセス手続では、本日の資料の内容を事前に住民に示し、意見を求めることは難しい。</p> <p>設計の中で、専門家の意見を聴く際に、可能であれば審議会委員にも相談の機会を設け、できる限り住民の意向を反映し、景観に配慮した設計となるよう要望する。</p> <p>意見の聴取を義務付ける根拠はないが、地域の意見が間接的にでも反映できるように配慮すること。</p>	<p>・ 今後は、事業化の後、現地に入る段階で説明会を開催する予定であり、現段階では予定はない。</p> <p>・ ある程度事業が進んだ段階で、学識経験者等の意見等も踏まえ、検討の経過等を説明する。</p>
景観・風景	<p>審議会でも意見が出されたように、フォトモンタージュの表現が、広角過ぎて、実際の景観を表現できていない。また、この写真でスカイライン云々を説明したが適切ではない。もっと生活者の視点に立ち、人口集中地域からの景観を重視したフォトモンタージュを作成していただきたい。</p> <p>例示</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 号線を通過するときの景観、 ・ 最寄りの住宅地からの景観、 ・ 笛吹川 橋からの景観・・・等 <p>景観が悪くなるのは当然で、それを表現したうえで対策を考えなくてはならないと考える。</p>	<p>・ 景観の予測は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、フォトモンタージュ法を用いて、主要な眺望景観（主要な眺望点から景観資源を眺望する場合の眺望される景観）の変化の程度及び日常的な視点場からの景観の変化の程度を把握することにより行っている。</p> <p>・ 方法書に対する住民意見を踏まえて選定した3箇所の日常的な視点場における予測評価結果を準備書に記載しています。さらに、準備書に対する住民意見を踏まえて、参考検討として、構造物の存在や構造が明確になる地点（6箇所）を視点場として選定し、フォトモンタージュ法により景観の変化の程度を把握した。参考検討の検討経緯及び検討結果については、評価書作成時において反映する。</p>
景観・風景	<p>北区間と同様に景観の構造の変化とは、何を意味し、どのような対策により保全されるものなのかが不明である。</p>	<p>・ 景観の予測は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、視距離、水平見込角、仰角・俯角、スカイライン切断の有無といった物理的指標を基に、構造物の目立ちやすさ、圧迫感などの変化について予測を行っている。</p> <p>・ 準備書においては、水平見込角から、道路構造物が目立つものと予測されたため、「盛土法面等及び地形改変部の緑化」及び「構造物及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討」を行うことにより、この影響の低減を図り、周辺景観に調和させることとしている。</p> <p>・ なお、参考検討においてデザインの対策イメージを例示しているが、詳細については、事業実施段階で経済性、施工性も踏まえて検討を行う予定である。</p> <p>・ 専門家意見及びそれをもとに行った検討結果を事業実施中及び実施後の手続において明らかにする。</p>

項目	技術審議会委員等の意見	回答
景観・風景	<p>景観の項と、人触れでの項において川を渡る橋の景観について述べているが、景観のことについて述べられていない理由が不明である。</p> <p>人触れの項で景観に触れているものについては、少なくとも景観で扱う必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・準備書に対する住民意見を踏まえて、参考検討として、構造物の存在や構造が明確になる地点（6箇所）を視点場として選定し、フォトモンタージュ法により景観の変化の程度を把握した。参考検討を行った地点には、濁川・平等川の渡河部も選定している。 ・参考検討の検討経緯及び検討結果については、評価書作成時において反映する。
景観・風景	<p>北区間と同様であるが、複数の案を比較して、その結果どうであるのかが不明である。極端ではあるが、盛り土と高架の違い、橋梁の構造の違い等、細かくは橋台の位置がどのようになるのか等、本来であれば記載するべき事項である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・景観の構造に変化が生じると予測した地点では、環境保全措置の検討（p8-11-30～31）において複数案の環境保全措置について検討を行い、道路付属物についても形式、デザイン、色彩の検討を行うことを明記している。 ・なお、参考検討においてデザインの対策イメージを例示しているが、詳細につきましては、事業実施段階で経済性、施工性も踏まえて検討を行う予定。 ・その他、盛土法面等及び地形改変部の緑化による周辺景観との調和を行う予定。 ・専門家意見及びそれをもとに行った検討結果を事業実施中及び実施後の手続において明らかにする。
景観・風景	<p>資料2について、フォトモンタージュを作成するにあたり、通行車両を考慮したものを作成しスケール感を伝える必要がある。</p> <p>また、盛土部の法面の加工について、P.3では微かにフェンスが描かれているが、P.6ではコンクリート壁が立ち上がっているような絵である。実際はどのようになるのか、また、きちんと反映した絵となっているのか説明が必要である。</p> <p>可能であれば、通行車両を走らせることを検討すること、特にコンテナ車が良いと考える。</p> <p>大型車についても考慮すべきか検討すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・P.6については、手前に渋川があり、また、反対側に県道が走っているため、法尻（法面の最下部）幅が確保できないためコンクリート壁を付けている。また、壁の高さは人が登ることができないということでフェンスは付けていない。一般的に法尻についてはフェンスを付けることとなるので、P.2は、現在フェンスが入っていないが、評価書には反映する。 ・フォトモンタージュに通行車両を追加するとともに、小曲町のフォトモンタージュについて、盛土法尻部へ管理用フェンスを追加した。【資料11のp1～10参照】
景観・風景	<p>年数を経た時に、景観がどのように変化していくのか。また、現在の予測は住宅密集地が比較的外れているようにも思える。もっと住宅が密集し、施設に近い所を含めた検討が必要。もっと威圧的になるのではないかと考える。農耕地が多い地域ではあるが、道路による交通の利便性の変化が地域の方々には重要になると考えられるため考慮が必要。</p> <p>事業者は、今後、設計段階に進むプロセスで、今の指摘を十分に考慮していただきたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・景観に係る保全措置の実施状況及び景観の経年変化を事後の手続きの中で明らかにする。なお、「事業の実施中及び実施後の手続」を評価書に記載する。【資料12参照】
景観・風景	<p>インター部に関連する場所のフォトモンタージュはあるのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・作成していない。今回（追加検討を）行った場所にはそうした部分はない。

項目	技術審議会委員等の意見	回答
景観・風景	<p>遮音壁があると思うが、作成したモニターージュではそれが確認できない。フォトモニターージュを作成した場所には、（遮音壁を）設置しないのか、未検討であるのか、また、他の場所において防音壁を設置する場所があるならば、それについて検討が行われているのか。</p>	<p>・東区間の約9Kmの区間には、騒音の評価の結果、現在のところ遮音壁が必要な場所はない。</p>
景観・風景	<p>道路計画の検討にあたり都市計画上、将来農地が宅地等に転用されることがある場合、現在遮音壁等が不要であっても、将来的に必要なことが想定されている場所の有無はどうか、ある場合、将来的に遮音壁が建てられるような事前の準備が必要と考えるがどうか。</p>	<p>・この都市計画道路は、現在立地している箇所に加え、将来立地する可能性がある場所も想定して予測を行っています。その結果現時点において遮音壁が必要となる場所はない。</p>
景観・風景	<p>委員の質問で照明について、インター部のみということは納得できるが、高速道路等に設置されている案内版（緑色の看板）はインター部以外であっても設置される。案内板はスカイライン等を切ってしまうこと等が想定されるが、今回はそうしたものは設置しないのか。</p>	<p>・標識等は、詳細設計が決まらなければ位置が決定しないため、今回の予測には反映していない。</p>
制度について確認	<p>制度に関する事項 本日提出された資料は、どのような時期に公表されるのか。</p> <p>議事録の公表に合わせて、資料を公表することは可能か。委員意見は、こうした資料を地域住民が見る機会があれば良いのではということだが、何か良い方法はないか。</p>	<p>事務局 評価書に反映することとなる。公表時期は、補正評価書が公表される時点である。</p> <p>事務局 これまでの審議会の運営の中では、今回の資料のように意思決定の中途段階の資料は、公表していない。制度的な裏付けを持たせ、（補正評価書の縦覧に）先んじて公表することは難しい。</p>