

## 第3号議案 参考資料

### 甲府及び笛吹川都市計画道路 (3・4・107号甲府外郭環状道路東区間) の都市計画案に対する意見要旨と見解

都市計画公聴会における公述の要旨と都市計画決定権者の見解・・・・・・・・・・ 2

都市計画案に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解・・・・・・・・・・ 7

## 都市計画公聴会における公述の要旨と都市計画決定権者の見解

公述の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環状道路を造って少しでも車を早く走らせようという考えには反対。</li> <li>・ 高齢化や少子化などにより交通量が減少傾向にある中で、新しい道路は必要ない。</li> <li>・ 新しい道路を造るのではなく、今ある道路の整備や道路以外で住みやすい生活を造っていくべきである。</li> <li>・ 新しい道路をつくる必要はなく、もっとほかにやるべきことがあるのではないか。</li> <li>・ 東日本大震災が起こる前に企画されたこの道路を造る必要はない。</li> <li>・ 新山梨環状道路の建設を早急に計画する理由に乏しく、利便性の向上も期待できない。</li> </ul>	<p>新山梨環状道路は、甲府市街周辺地域における渋滞ポイントの解消、都市間の連携強化、救急医療の搬送時間の短縮に果たす役割等から、甲府市街周辺地域として必要不可欠な路線と考えています。</p> <p>甲府市街周辺地域における国道 20 号では、渋滞損失時間や死傷事故率が山梨県内でもワースト上位に集中する状況です。これを解消するためには、国道 20 号の交通の約 3～4 割を占める通過交通を排除することが最も有効な手段であり、新山梨環状道路東側区間の整備はこれに寄与するものです。</p> <p>渋滞箇所周辺の道路整備事業による混雑改善も期待されますが、幹線道路網の強化を図り、通過交通を甲府市街地周辺から排除する施策がもっとも効果的です。公共交通の整備や生活道路等の既存の道路の整備につきましては、計画路線の建設と平行し適切な改良、整備を行って参ります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路による地域分断に反対である。</li> <li>・ 本原案の作成に関して、調査資料を示して明確な説明を行う必要がある。</li> <li>・ ルート選定にあたっては、笛吹川沿い等の未利用地の多いルートを選定すべき。</li> </ul>	<p>ルート選定につきましては、平成 17 年に P I（パブリックインボルブメント）を実施し、地域の皆様方の意見を踏まえ、平成 18 年に 200m 幅の概略計画を公表し、それに基づき計画しました。</p> <p>ルートの考え方としましては、学校などの公共施設、神社仏閣や住宅密集地をなるべく避けた計画とし、農地への影響を低減させるためできる限り斜め横断にならないよう配慮するとともに、地域の利便性向上を図るため、主要な道路との接続を考慮しました。</p>

公述の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域分断や防犯・防災などの観点から盛土構造ではなく高架構造として欲しい。</li> </ul>	<p>東側区間全線の道路構造については、土地利用状況や事業費等の観点から決定しております。</p> <p>高架構造の位置については、水害時の排水能力の確保、住宅密集地における居住環境の確保、及び地域分断を考慮して決めております。</p> <p>今後、地域コミュニティの確保や防犯対策等については、事業の実施段階において、地元の市役所、関係機関や地域の皆様と調整を行ない詳細な検討を行なって参ります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>大雨時の冠水や浸水が危惧されるので、万全の排水対策を講じて欲しい。</li> </ul>	<p>水害時の排水能力に配慮して、必要な区間を高架構造で計画しました。今後、測量・調査を経て、詳細な検討を行っていく予定です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>地震等による液状化が予想される地域であり、安全性が危惧される。</li> </ul>	<p>液状化については、事業の実施段階において詳細なボーリング調査を行ない、必要な安全対策を講じていく予定です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>砂原交差点のところにーフインターを設置して欲しい。</li> <li>小石和インターをフルインターにして欲しい。</li> </ul>	<p>インターチェンジについては、交通量や利便性の観点から設置位置を計画しています。</p> <p>今後、周辺地区の土地利用状況や設置にかかる事業費等を考慮し、地元の市役所、関係機関や地域の皆様と調整を行ない詳細な検討を行っていく予定です。</p>

公述の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 財政が厳しい中で、多額の建設費用がかかる道路を造るべきではない。</li> <li>• 道路計画の費用を、医療、福祉、防災といった命に関わることや、東日本大震災の被災者救済に使って欲しい。</li> <li>• 後の世代に負担を残すような道路を造るべきではない。</li> <li>• 今ある道路を整備していただくだけでも多額の税金が必要であり、新しい道は必要ない。</li> <li>• 工事時の環境問題を引き起こし地域住民の利益にならない工事は税金の無駄遣いである。</li> </ul>	<p>新山梨環状道路は、甲府市街周辺地域における渋滞ポイントの解消、都市間の連携強化、救急医療の搬送時間の短縮に果たす役割などから、必要不可欠な路線と考えています。</p> <p>事業費については、事業実施段階において新技術などを導入し更なるコスト縮減に努めます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 全区間に側道を設置して欲しい。</li> <li>• 和戸インター北側の側道の接続先の道路について検討して欲しい。</li> <li>• アクセス道路や迂回路等を適切に整備して欲しい。</li> </ul>	<p>側道は、新山梨環状道路東側区間が整備されることにより、既存道路の分断や出入りが制限されることのないよう機能補償道路として計画しています。</p> <p>今後、側道、アクセス道路及び迂回路等については、地元の市役所、関係機関や地域の皆様と調整を行ない詳細な検討を行なっていく予定です。</p>

公述の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 可能な限り地元住民の意向を反映させた道路の建設を希望する。</li> <li>• 交通渋滞解消のため、環状道路の早期完成をお願いします。</li> </ul>	<p>平成17年にP I（パブリックインボルブメント）を実施し、地域住民の皆様アンケート調査、説明会等を開催し、ご意見を伺いながら検討を進めて参りました。</p> <p>また、都市計画及び環境影響評価手続きでの公告・縦覧時や境影響評価手続きの中での公聴会の開催などにおいて更に多くのご意見を伺いながら、皆様方とともに計画作りを進めて参ります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 残った農地の使用や、盛土による日照問題、風向きなどで農地、農業に影響が出ることを懸念する。</li> </ul>	<p>学校などの公共施設、神社仏閣や住宅密集地をなるべく避けたルート計画としたなかで、農地への影響も低減させるためできる限り斜め横断にならないよう配慮しました。</p> <p>また、今後実施する詳細な検討の中で、現況道水路の機能確保など影響の低減に努めて参ります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 田園地帯で良い環境のなかに道路が通ることになるので、住み続ける人のことを十分考えて欲しい。</li> </ul>	<p>大気質、騒音、振動、低周波振動、景観等、環境に対する影響について現地調査を実施しました。それらの結果を踏まえ予測評価を実施し、環境影響評価準備書を作成しました。また、工事中の大気質、騒音、振動の影響についてもあわせて記載しております。</p>

公述の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 補償や今後の生活設計など大変心配している。</li> <li>• 事業経営への影響が大きく、収益の減少や経営の継続が困難になるなどのことが予想され、従業員への影響も懸念される。</li> </ul>	<p>道路ができたことによる影響の状況に応じて、必要な機能が回復できるように補償することとなります。</p> <p>立ち退く方の補償については、基本的には、今お住まいの建物に住むのと同じ建物に住めるだけの金銭補償をすることになります。また、不動産価格については、適正な価格を算定し、適切な対応を図ります。なお、各地権者様のご事情もあるかと思しますので、個別に対応いたします。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路計画があるにもかかわらず、開発許可や建築確認を下ろした理由を明らかにする必要がある。</li> </ul>	<p>現在、手続き中の都市計画決定がなされることにより、法的に制限出来ることとなります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 高架構造にして、その下の有効活用を図って欲しい。</li> </ul>	<p>東側区間全線の道路構造については、土地利用状況や事業費等の観点から決定しております。</p> <p>高架構造の位置については、水害時の排水能力の確保、住宅密集地における居住環境の確保、及び地域分断を考慮して決めております。</p> <p>高架下の有効利用については、各地域の土地利用状況を踏まえて、事業の実施段階において、地元の市役所、関係機関や地域の皆様と調整を行ない詳細な検討を行なって参ります。</p>

## 都市計画案に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画はバブル期に発案されたものであり、当時から交通需要等の社会情勢も大きく変化している。そのような中で、貴重な田畑、果樹園を潰してまで作る道路は必要ない。</li> <li>・ 農地は大切な財産であり、子孫に残すべきである。道路建設により農地・農業を潰すことはやめてほしい。</li> <li>・ 「地域活性化に寄与する」、「周辺地域の魅力向上」、「渋滞緩和」、「事業費を上回る経済効果」といった計画路線の整備効果には疑問を感じる。</li> <li>・ 日本は将来的に人口減少・高齢化が進行し、自動車交通量も減少する。国や県の財政が悪化し、個人の家計の負担も増える中、自然環境の破壊、地域の分断、財政の負担が生じる新山梨環状道路東側区間の道路計画には反対する。</li> <li>・ 東日本大震災に伴う原発事故を教訓に、便利さだけを追求してきた生活を見直し、自然を大切にす生活に変えていくべきである。</li> <li>・ 地震の際には瓦礫というゴミを増やすだけである。</li> </ul>	<p>新山梨環状道路は、甲府市街周辺地域における渋滞ポイントの解消、都市間の連携強化、救急医療の搬送時間の短縮に果たす役割等から、甲府市街周辺地域として必要不可欠な路線と考えています。</p> <p>甲府市街周辺地域における国道 20 号では、渋滞損失時間や死傷事故率が山梨県内でもワースト上位に集中する状況です。これを解消するためには、国道 20 号の交通の約 3～4 割を占める通過交通を排除することが最も有効な手段であり、新山梨環状道路東側区間の整備はこれに寄与するものです。</p> <p>渋滞箇所周辺の道路整備事業による混雑改善も期待されますが、幹線道路網の強化を図り、通過交通を甲府市街地周辺から排除する施策がもっとも効果的です。公共交通の整備や生活道路等の既存の道路の整備につきましては、計画路線の建設と平行し適切な改良、整備を行って参ります。</p>

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>西下条 I C～東油川 I C 地域において、N 値耐荷重調査を実施すべきである。</li> </ul>	<p>東油川 I C 地域の既存のボーリング調査結果に基づく N 値（地盤の固さを表す指標）は、深度 10m 程度までは 2～50、深度 5m 程度までは 2～4 であり、緩い地盤であることを確認しています（環境影響評価準備書本編 8-5-6 頁、図表集 83 頁：図 8.5.2 既存ボーリング調査の地下水位及び N 値）。</p> <p>構造物の設計段階には詳細な地質調査を実施し、得られた地質条件を基に詳細設計に反映します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>盛土に使用する材料について具体的に示してもらいたい。</li> </ul>	<p>盛土に使用する材料は、本道路事業における掘削工事や橋梁部の基礎工等及び「都市計画道路甲府外郭環状道路北区間」により発生する建設発生土を可能な限り流用します。</p> <p>また、検査結果により有害物質や強度等について安全性が確認された土を使用します（環境影響評価準備書本編 16 頁、8-13-2 頁）。</p>



意見の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>水害が危惧される地域については、万全の排水対策を講じてもらいたい。</li> </ul>	<p>水害時の排水能力に配慮して、必要な区間を高架構造で計画しました。今後、測量・調査を経て、詳細な検討を行っていく予定です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>地震時の液状化現象が懸念される。</li> </ul>	<p>液状化については、事業の実施段階において詳細なボーリング調査を行ない、必要な安全対策を講じていく予定です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>小石和インターチェンジ、落合西インターチェンジについては、フルインターチェンジ化することを希望する。</li> </ul>	<p>インターチェンジについては、交通量や利便性の観点から設置位置を計画しています。</p> <p>今後、周辺地区の土地利用状況や設置にかかる事業費等を考慮し、地元の市役所、関係機関や地域の皆様と調整を行ない詳細な検討を行なっていく予定です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>道路計画により医療に用いる精密機器に対する影響が出ると思われる。影響のない位置までルートを通してほしい。</li> <li>分断されて少しばかり残ったブドウ畑や消毒等の問題はどのようにしてもらえるのか。</li> </ul>	<p>ルート選定につきましては、平成17年にP I（パブリックインボルブメント）を実施し、地域の皆様方の意見を踏まえ、平成18年に200m幅の概略計画を公表し、それに基づき計画しました。</p> <p>ルートの考え方としましては、学校などの公共施設、神社仏閣や住宅密集地をなるべく避けた計画とし、農地への影響を低減させるためできる限り斜め横断にならないよう配慮するとともに、地域の利便性向上を図るため、主要な道路との接続を考慮しました。</p> <p>道路を整備することにより影響が出る場合には、その状況に応じて、必要な機能が回復できるように補償することとなります。</p>

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>• トンネル工事による残土の活用、安価な工事費といった安易な理由で盛土構造を採用することは反対である。盛土構造は地域分断、水害に弱い、視界の遮断、農地の改変面積の増大等の弊害があり、これらの弊害を避けるため、高架構造で建設することを要望する。</li> <li>• 地域分断を避けるために可能な限り高架構造で建設してもらいたい。</li> </ul>	<p>東側区間全線の道路構造については、土地利用状況や事業費等の観点から決定しております。</p> <p>高架構造の位置については、水害時の排水能力の確保、住宅密集地における居住環境の確保、及び地域分断を考慮して決めております。</p> <p>今後、地域コミュニティの確保や防犯対策等については、事業の実施段階において、地元の市役所、関係機関や地域の皆様と調整を行ない詳細な検討を行なって参ります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• これまで通りの公共事業をやっていたら日本は破綻する。また、山梨県の財政も借金が嵩んでおり、福祉や教育への配慮が不十分な状態の中で市民の税金を道路事業に使うことは疑問である。</li> </ul>	<p>新山梨環状道路は、甲府市街周辺地域における渋滞ポイントの解消、都市間の連携強化、救急医療の搬送時間の短縮に果たす役割などから、必要不可欠な路線と考えています。</p> <p>事業費については、事業実施段階において新技術などを導入し更なるコスト縮減に努めます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 詳細な道路図面を土地所有者へ配布すべきである。</li> </ul>	<p>現在の図面は、都市計画手続を進めるための概略の設計結果です。</p> <p>今後、現地の測量やそれに基づく詳細な設計を行い、用地交渉を進めていくこととなりますので、その際には土地所有者の方に詳細な図面をお渡ししてご説明させていただきます。</p>

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>砂原地区は直線でスピードが出やすいため、防音対策を行ってほしい。</li> </ul>	<p>本計画道路の道路区分は第3種第1級であり、設計速度は80km/時となっています。供用後の自動車の走行に係る騒音予測は、設計速度で車両が走行した場合で行いました。これは、通常時最高速度と考えています（環境影響評価準備書本編8-2-24頁、8-1-32頁）。</p> <p>砂原地区は、環境影響評価準備書本編8-2-17～18頁に示した盛土2断面（A11、A13）、橋梁1断面（A12）において予測評価を行いました（予測位置は図表集69頁参照）。</p> <p>その結果、既存道路の寄与を含めた合成値の最大値は、A11とA13の断面において昼間68dB、夜間64dBとなりました。この予測値は、現況（砂原地区における現地調査結果）と比較して昼間は+3dB、夜間は+6dBとなっており、いずれも環境基準を下回っているため、特に環境保全措置については予定していません（環境影響評価準備書本編8-2-27,32頁、8-2-35頁）。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>車両が道路の継目を通過する際に発生する騒音対策を行ってほしい。</li> </ul>	<p>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。（なお、詳細な設計は今後実施することとなります。）</p>

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
<ul style="list-style-type: none"> <li>東油川 I C ～小石和 I C 間の道路と堤防に挟まれた地域の環境整備方法を示してほしい。</li> </ul>	<p>本手続は、都市計画道路甲府外郭環状道路東区間の都市計画決定であり、道路と堤防に挟まれた地域の環境整備については対象としていません。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>マラソンの実施出来る道路構造にしてほしい。</li> </ul>	<p>本道路は、自動車専用道路として計画していることから、歩行者等の進入は法令上出来ません。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>騒音と事故の原因となる水溜りのない道路整備を行ってほしい。</li> </ul>	<p>工事実施時には、精度の高い施工に努めると共に、供用開始後においても適切な管理に努めます。</p>