

## 第1号議案

甲府及び韮崎都市計画道路の変更

(3・4・106号甲府外郭環状道路北区間)

## 甲府及び韮崎都市計画道路の変更（山梨県決定）

甲府及び韮崎都市計画道路に、3.4.106号甲府外郭環状道路北区間を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造			備考		
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員		地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・4・106	甲府外郭環状道路北区間	甲府市桜井町	甲斐市宇津谷字田畑	甲府市塚原町 甲斐市牛句 甲斐市岩森字東堀 甲斐市岩森字山の神	約14,660m	地表式 掘割式 地下式	4車線	18m		地表式： L=4,820m 掘割式： L=160m 地下式： L=9,680m	
			構造形式の内訳	甲府市横根町	甲府市塚原町		約4,930m	地下式	4車線	18m		
				甲府市塚原町	甲府市塚原町		約160m	掘割式	4車線	18m		
				甲府市塚原町	甲府市平瀬町		約4,130m	地下式	4車線	18m		
				甲斐市牛句	甲斐市大久保		約620m	地下式	4車線	18m		
								約4,820m	地表式	4車線	18m	鉄道との立体交差1箇所 自動車専用道路との立体交差1箇所
その他			甲府市桜井町地内にインターチェンジを設ける。							国道140号に接続		
			甲府市塚原町地内にインターチェンジを設ける。							県道緑ヶ丘運動公園線に接続		
			甲斐市牛句地内にインターチェンジを設ける							主要地方道甲府昇仙峡線、県道敷島竜王線に接続		
			甲斐市團子新居地内にインターチェンジを設ける							県道島上条宮久保絵見堂線に接続		
			甲斐市岩森地内にジャンクションを設ける							中央自動車道に接続		
			甲斐市岩森地内に平面交差点を設ける							茅ヶ岳高機能道に接続		
			甲斐市宇津谷地内に平面交差点を設ける							国道20号バイパスに接続		

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

## 理 由

甲府都市圏の交通の集中による国道 20 号の慢性的な交通渋滞等の課題を解消することを目的として、通過交通の分散、地域内、地域内外の移動交通を分散・導入が図られる環状方向の幹線道路を整備し、国道 20 号の機能回復を図る。

また、本都市計画による 3・4・106 号甲府外郭環状道路北区間が周辺環境に与える影響については、3・4・106 号甲府外郭環状道路北区間環境影響評価補正評価書に示すとおり、都市計画を定める上で支障ないと判断する。

### ■計画の効果：

新山梨環状道路の整備を行い、広域的な幹線道路ネットワークを形成することにより、国道 20 号の交通渋滞緩和、地域活性化支援、防災機能の向上等の効果がある。

### ■当該路線の位置づけ：

新山梨環状道路は甲府盆地 7 都市計画区域マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）において甲府盆地にある 7 つの都市計画区域内の拠点をつなぐ軸として位置づけられている。

### ■ルート決定根拠：

周辺地域の環境への影響を最小限とするため、低層住専地域などの既成市街地を回避したルートとしている。また、ルートは地形的にトンネル構造となるため、国指定史跡である武田氏館跡への影響も回避でき、自然環境や景観への影響も出来る限り少なくできる最良のルートである。

これらを踏まえ、本都市計画道路の決定を行うものである。



## 第2号議案

都市計画道路甲府外郭環状道路北区間  
に係わる環境影響評価補正評価書

甲府外郭環状道路北区間に係る環境影響評価の予測・評価の結果

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	自動車の走行	<p>二酸化窒素の予測結果（既存道路の影響を考慮）は、日平均値の年間98%値で0.022～0.035ppmであり、全ての地点で環境基準を下回る。</p> <p>浮遊粒子状物質の予測結果（既存道路の影響を考慮）は、日平均値の年間2%除外値で0.050～0.065mg/m<sup>3</sup>であり、全ての地点で環境基準を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【二酸化窒素に係る環境基準】 0.06ppm以下</p> <p>【浮遊粒子状物質に係る環境基準】 0.10mg/m<sup>3</sup>以下</p> </div>	—	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに基準又は目標との整合が図られている。</p>
	大気質	粉じん等	建設機械の稼動	<p>季節別の降下ばいじん量の予測結果は、0.2～8.3t/km<sup>2</sup>/月であり、全ての地点で参考値を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【参考値】 10t/km<sup>2</sup>/月</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・作業方法への配慮</li> <li>・工事中の適宜散水</li> </ul>	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として作業方法への配慮、工事中の適宜散水を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	大気質	粉じん等	工事用車両の運行	<p>季節別の降下ばいじん量の予測結果は、0.2～1.4t/km<sup>2</sup>/月であり、全ての地点で参考値を下回る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両の運行計画の配慮</li> <li>・工事中の適宜散水及び工事用車両の荷台への防じんシートの敷設</li> <li>・工事用車両のタイヤ洗浄</li> </ul>	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として工事用車両の運行計画の配慮、工事中の適宜散水及び工事用車両の荷台への防じんシートの敷設、工事用車両のタイヤ洗浄を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>
				<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>【参考値】 10t/km<sup>2</sup>/月</p> </div>		

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	建設機械の稼動	<p>二酸化窒素の予測結果は、建設機械寄与濃度で 0.0001～0.0039ppm、バックグラウンド濃度を含めた日平均値の年間98%値で 0.020～0.033ppm であり、全ての地点で参考値及び環境基準を下回る。</p> <p>浮遊粒子状物質の予測結果は、建設機械寄与濃度で 0.0000～0.0007mg/m<sup>3</sup>、バックグラウンド濃度を含めた日平均値の年間2%除外値で 0.050～0.060mg/m<sup>3</sup> であり、全ての地点で参考値及び環境基準を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【二酸化窒素の参考値】 0.004ppm 以下</p> <p>【浮遊粒子状物質の参考値】 0.009mg/m<sup>3</sup></p> <p>【二酸化窒素に係る環境基準】 0.06ppm 以下</p> <p>【浮遊粒子状物質に係る環境基準】 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガス対策型建設機械の使用</li> <li>・作業方法への配慮</li> </ul>	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として排出ガス対策型建設機械の使用、作業方法への配慮を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに基準又は目標との整合が図られている。</p>



環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	工事用車両の運行	<p>二酸化窒素の予測結果は、工事用車両寄与濃度で 0.0001～0.0006ppm、バックグラウンド濃度を含めた日平均値の年間 98 % 値で 0.018～0.031ppm であり、全ての地点で参考値及び環境基準を下回る。</p> <p>浮遊粒子状物質の予測結果は、工事用車両寄与濃度で 0.0000～0.0001mg/m<sup>3</sup>、バックグラウンド濃度を含めた日平均値の年間 2%除外値で0.050～0.059mg/m<sup>3</sup> であり、全ての地点で参考値及び環境基準を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【二酸化窒素の参考値】 0.004ppm 以下</p> <p>【浮遊粒子状物質の参考値】 0.009mg/m<sup>3</sup></p> <p>【二酸化窒素に係る環境基準】 0.06ppm 以下</p> <p>【浮遊粒子状物質に係る環境基準】 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下</p> </div>	・工事用車両の運行計画の配慮	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として工事用車両の運行計画の配慮を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに基準又は目標との整合が図られている。</p>

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	騒音	騒音	自動車の走行	<p>予測結果（既存道路の影響を考慮）は、近接空間で昼間 58～70dB、夜間 55～67dB、背後地で昼間 57～66dB、夜間 55～63dB であり、牛久 IC 周辺、岩森交差点周辺、宇津谷交差点周辺で環境基準を上回る。</p>	<p>・遮音壁の設置</p>	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、計画路線の予測結果は、環境保全措置として遮音壁の設置を行うことで、全ての予測地点及び時間区分において基準値を下回っており、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、牛久 IC 周辺、岩森交差点周辺及び宇津谷交差点周辺において、既存道路の影響により基準又は目標を上回っている。よって、当該地点については、道路管理者と協議し住居等の立地状況を踏まえて適切な環境保全措置を実施するよう協力を求める。</p>
				<p><b>【騒音に係る環境基準】</b>  道路に面する地域（地域の類型 B）：  昼間 65dB 以下、夜間 60dB 以下  幹線交通を担う道路に近接する空間：昼間 70dB 以下、夜間 65dB 以下</p>		

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	騒音	騒音	建設機械の稼動	<p>予測結果は、70～81dB であり、全ての地点で規制基準を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;"> <p>【規制基準】 85dB 以下</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・作業方法への配慮</li> <li>・低騒音型機械の使用</li> <li>・仮囲い（防音パネル）の設置</li> </ul>	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として作業方法への配慮、低騒音型機械の使用、仮囲い（防音パネル）の設置を行うことで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>
	騒音	騒音	工事用車両の運行	<p>予測結果は、62～70dB であり、全ての地点で環境基準を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;"> <p>【要請限度】 昼間 75dB 以下</p> <p>【環境基準】 昼間 70dB 以下</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両の運行計画の配慮</li> </ul>	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として、工事用車両の運行計画の配慮を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p>

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	振動	振動	自動車の走行	<p>予測結果は、昼間 39～50dB、夜間 38～49dB であり、全ての地点で要請限度を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p><b>【要請限度】</b>            第一種区域：昼間 65dB 以下、夜間 60dB 以下</p> </div>	—	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>
	振動	振動	建設機械の稼働	<p>予測結果は、51～63dB であり、全ての地点で規制基準を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p><b>【規制基準】</b> 75dB 以下</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・作業方法への配慮</li> <li>・低振動型機械の使用</li> </ul>	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として作業方法への配慮及び低振動型機械の使用を実施し、環境負荷を低減する。ただし、低振動型機械の使用は、低振動型に指定されている機械に限られているため、指定されている機種（バイプロハンマ）を用いる工事に限られた対策である。したがって、環境への影響は事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	振動	振動	工事用車両の運行	<p>予測結果は、30 未満～42dB であり、全ての地点で要請限度を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>【要請限度】</b> 第一種区域：昼間 65dB 以下</p> </div>	<p>・工事用車両の運行計画の配慮</p>	<p>計画路線は、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、住居等の保全対象への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として、工事用車両の運行計画の配慮を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価する。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>
	低周波音	低周波音	自動車の走行	<p>予測結果は、L50 が 66～74dB、L<sub>G5</sub> が 75～82dB であり、全ての予測地点において、参考となる指標を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>【参考値】</b> 一般環境中に存在する低周波音圧レベル(L<sub>50</sub>) 90dB 以下 ISO7196 に規定された G 特性低周波音圧レベル(L<sub>G5</sub>) 100dB 以下</p> </div>		

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
水環境	地下水の水質及び水位	地下水の水位	工事の実施	<p>&lt;地下水の水位&gt;</p> <p>1号トンネル岩盤部は、岩盤部の地下水が低い位置にあるため、地表付近に存在する土壌水との関連性は低く、地表付近に存在する土壌水に変化はほとんど生じない。</p> <p>1号トンネル扇状地堆積物部は、扇状地堆積物中の地表近くに地下水が存在するため、工事中の地下水の状況を観測し、その結果を施工方法に反映させる方法で工事を施工する。これにより、影響を低減することができる。</p> <p>2号トンネルの周辺は、山裾を通過する計画で地下水位が低いため、地表付近に存在する土壌水との関連性は低く、地表付近に存在する土壌水に変化はほとんど生じない。また、丸山ため池（千代田湖）の湖水は、地下水との関連性が低く、常時、湖底への浸透量以上の沢水の流入があることから、丸山ため池（千代田湖）の湖水に変化はほとんど生じない。</p> <p>3号トンネルの周辺は、地下水位が低いと考えられることから、地下水及び土</p>	<p>—</p> <p>※工事の施工中に掘削等に伴って発生する工事排水については、仮設沈砂池や濁水処理装置等を用いて処理をし、「水質汚濁防止法」及び「山梨県生活環境の保全に関する条例」に従い、適切に放流を行う。</p> <p>なお、事業着手前に周辺の河川等の水質調査を行うとともに、事業実施中に定期的な調査を行う。</p>	<p>計画路線は、トンネル区間の大半が岩盤部を通過する計画であり、工事の実施により地表付近に存在する土壌水への変化が極力小さくなるように配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。</p> <p>また、予測結果から、1号トンネル岩盤部、2号トンネルの周辺、3号トンネルの周辺、3号トンネル以西の土工区間及び3号トンネル以西の橋梁区間では、工事の実施により土壌水に変化はほとんど生じない。1号トンネル扇状地堆積物部では、工事中の地下水の状況を観測し、その結果を施工方法に反映させる方法により工事を施工することで影響を低減することができる。温泉についても変化はほとんど生じない。</p> <p>さらに、工事の実施中に掘削等に伴って発生する工事排水については、環境保全措置として、仮設沈砂池や濁水処理装置等を用いて処理をし、「水質汚濁防止法」及び「山梨県生活環境の保全に関する条例」に従い、適切に放流を行うことで環境影響を低減することができる。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られ</p>

			<p>壤水の変化はほとんど生じない。</p> <p>&lt;温泉&gt;</p> <p>温泉水は、沢水やボーリング孔の地下水と明らかに水質が異なり、より深部を流動し、計画道路周辺の地下水との関連性は低いと考えられる。加えて、計画道路に関連する流域面積は、甲府盆地内北側の流域面に比べて非常に小さいことから、温泉に変化はほとんど生じない。</p>	<p>ている。</p> <p>なお、事業実施区域周辺の個別の井戸等については、事業実施段階で、井戸分布等の詳細な調査を行い、必要に応じて適切な対策を講じる。また、トンネル掘削工事による地下水位の低下等の影響が懸念される箇所において、工事の実施に当たって当該影響が見られる際には、地下水等への影響の低減効果を含めて、施工方法を検討し、確実に対策を実施する。温泉については、継続的なモニタリングを行い、工事中及び供用後の温泉の状況の把握に努める。</p>
--	--	--	--	---

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	重要な地形及び地質	道路の存在	<p>&lt;重要な地形と自然物&gt;</p> <p>●泣石 泣石は都市計画対象道路事業実施区域外に存在し、改変又は消失等の影響はないものと予測する。</p> <p>また、周辺環境の変化による劣化や不安定化の促進等の間接的な影響もないと予測する。</p> <p>&lt;重要な地質体&gt;</p> <p>●甲府盆地地下の始良 Tn 火山灰(AT)層 始良 Tn 火山灰の分布域の端部は、都市計画対象道路事業実施区域外に存在し、改変又は消失等の影響はないものと予測する。</p> <p>また、周辺環境条件の変化（地上部）による風化や劣化の促進等の影響はないものと予測する。</p>	—	<p>対象道路は、重要な地質の保全の観点から、改変量を極力抑えた計画としている。また、予測結果から、改変に伴う消失または縮小の程度は小さいと予測されること、周辺環境条件の変化に伴う影響は生じないことから、事業の実施に伴う著しい環境影響を及ぼすことはないと考えられる。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p>
			工事の実施			



環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
土壌に係る環境その他の環境	その他の環境要素	日照阻害	道路の存在	<p>道路の存在に係る予測結果は、以下のとおりであり、全ての地点で参考値を下回る。</p> <p>&lt;無指定・第一種住居地域&gt; 日影は生じない～3時間以内</p> <p>&lt;第一種中高層住居専用地域&gt; 4時間以内</p> <p>&lt;第一種低層住居専用地域&gt; 1時間以内</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>【参考値】</b></p> <p>&lt;無指定・第一種住居地域&gt; 2階高さにおいて日陰時間が5時間を超えないこと</p> <p>&lt;第一種中高層住居専用地域&gt; 2階高さにおいて日陰時間が4時間を超えないこと</p> <p>&lt;第一種低層住居専用地域&gt; 1階高さにおいて日陰時間が4時間を超えないこと</p> </div>	—	<p>計画路線は道路の計画段階において、大部分をトンネル構造として改変面積を極力小さくする計画とし、日照阻害への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
	環境要素の区分	影響要因の区分			
動物	重要な種及び注目すべき生息地	道路の存在  工事の実施	<p>工事の実施及び土地又は工作物の存在及び供用により、以下の種に対する影響が予測される。</p> <p>【影響が予測される種】 キクガシラコウモリ、オオタカ、コオイムシ、ゲンジボタル、トラフカミキリ</p>	<p>・工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用（保全対象種） キクガシラコウモリ、オオタカ、コオイムシ、ゲンジボタル、トラフカミキリ ・照明の漏れ出しの抑制（保全対象種） キクガシラコウモリ、コオイムシ、ゲンジボタル、トラフカミキリ ・工事工程の検討及び段階的な土地の改変（保全対象種） オオタカ、キクガシラコウモリ ・低騒音型・低振動型機械の使用（保全対象種） オオタカ、キクガシラコウモリ ・工事従事者への講習・指導（保全対象種） キクガシラコウモリ、オオタカ、コオイムシ、ゲンジボタル、トラフカミキリ ・締切・沈砂地等の濁水処理の実施（保全対象種） コオイムシ、ゲンジボタル ・ボックスカルバート等による繁殖環境等の創出（代償措置）（代償措置対象種） キクガシラコウモリ</p>	<p>計画路線は道路の計画段階において、大部分をトンネル構造として改変面積を極力小さくする計画とし、動物への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、一部の種で生息環境は保全されない又は保全されない可能性があるとして予測したが、工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用、照明の漏れ出しの抑制、工事工程の検討及び段階的な土地の改変、低騒音型・低振動型機械の使用、工事従事者への講習・指導、締切・沈砂地等の濁水処理の実施、ボックスカルバート等による繁殖環境等の創出（代償措置）の環境保全措置を実施することで、環境負荷の低減に努める。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、工事工程の検討及び段階的な土地の改変、ボックスカルバート等による繁殖環境等の創出については、環境保全措置の効果に不確実性が生じるため、事後調査を実施する。また、予測し得ない影響が生じた場合は別途対策を講じるものとする。</p>

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
	環境要素の区分	影響要因の区分			
植物	重要な種及び群落	道路の存在  工事の実施	<p>工事の実施及び土地又は工作物の存在及び供用により、以下の種に対する影響が予測される。</p> <p>【影響が予測される種】 イヌハギ、ミズマツバ、ウスゲチョウジタデ、スズサイコ、カリガネソウ、ミゾコウジュ、イヌノフグリ、カワヂシャ、ギンラン</p>	<p>・工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用（保全対象種） イヌハギ、スズサイコ、カリガネソウ、ミゾコウジュ、イヌノフグリ、カワヂシャ、ギンラン</p> <p>・工事従事者への講習・指導（保全対象種） イヌハギ、スズサイコ、カリガネソウ、ミゾコウジュ、イヌノフグリ、カワヂシャ、ギンラン</p> <p>・移植（代償措置） （代償措置対象種） イヌハギ、ミズマツバ、ウスゲチョウジタデ、スズサイコ、ミゾコウジュ、イヌノフグリ、カワヂシャ</p>	<p>計画路線は道路の計画段階において、大部分をトンネル構造として改変面積を極力小さくする計画とし、植物への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、一部の種で生育環境は保全されない可能性があるが、工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用、工事従事者への講習・指導、移植（代償措置）の環境保全措置を実施することで、環境負荷の低減に努める。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、移植を実施した重要種については、環境保全措置の効果に不確実性が生じるため、事後調査を実施する。また、予測し得ない影響が生じた場合は別途対策を講じるものとする。</p>

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
	環境要素の区分	影響要因の区分			
生態系	地域を特徴づける生態系	道路の存在  工事の実施	<p>工事の実施及び土地又は工作物の存在及び供用により、以下の注目種・群集に対する影響が予測される。</p> <p>【影響が予測される注目種・群集】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・オオタカ（山地の樹林生態系、台地・低地の樹林生態系、果樹園・畑地の生態系、水田の生態系：上位性）</li> <li>・キクガシラコウモリ（台地・低地の樹林生態系：特殊性）</li> <li>・ヒゲナガカワトビケラ（中規模河川（荒川）の生態系：典型性）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用（保全対象種・群集）オオタカ、キクガシラコウモリ、ヒゲナガカワトビケラ</li> <li>・照明の漏れ出しの抑制（保全対象種・群集）キクガシラコウモリ、ヒゲナガカワトビケラ</li> <li>・工事工程の検討及び段階的な土地の改変（保全対象種・群集）オオタカ、キクガシラコウモリ</li> <li>・低騒音型・低振動型機械の使用（保全対象種・群集）オオタカ、キクガシラコウモリ</li> <li>・工事従事者への講習・指導（保全対象種・群集）オオタカ、キクガシラコウモリ、ヒゲナガカワトビケラ</li> <li>・ボックスカルバート等による繁殖環境等の創出（代償措置）（代償措置対象種・群集）キクガシラコウモリ</li> </ul>	<p>計画路線は道路の計画段階において、大部分をトンネル構造として改変面積を極力小さくする計画とし、生態系への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、一部の地域を特徴づける生態系の注目種・群落では生息・生育環境が保全されない又は保全されない可能性があるとして予測したが、工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用、照明の漏れ出しの抑制、工事工程の検討及び段階的な土地の改変、低騒音型・低振動型機械の使用、工事従事者への講習・指導、ボックスカルバート等による繁殖環境等の創出（代償措置）の環境保全措置を実施することで、環境負荷の低減に努める。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、工事工程の検討及び段階的な土地の改変、ボックスカルバート等による繁殖環境等の創出については、環境保全措置の効果に不確実性が生じるため、事後調査を実施する。また、予測し得ない影響が生じた場合は、別途対策を講じるものとする。</p>

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
	環境要素の区分	影響要因の区分			
景観	主要な眺望地点及び景観資源並びに主要な眺望景観	道路の存在	<p>&lt;主要な眺望点及び景観資源の改変&gt;  一部の景観資源において改変を伴うが、いずれも改変面積が 0.6%~3.0%とわずかな改変に留まる。</p> <p>&lt;主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の変化&gt;  主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の変化の予測地点として、27 地点を選定した。</p> <p>そのうち、20 地点は景観の構造に変化が生じると予測され、その他の地点は、眺望点から視認される景観資源の中心域より外れているか、可視の程度が小さかった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地形改変部の緑化</li> <li>・ラウンディングによる周辺地形との調和</li> <li>・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</li> </ul>	<p>計画路線は道路の計画段階において、トンネル構造を始めとした道路構造の検討を実施しており、景観への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として、地形改変部の緑化、ラウンディングによる周辺地形との調和及び周辺景観との調和に配慮した構造物（橋梁等）の形式、デザイン、色彩の検討等の環境保全措置を実施することで、環境負荷の低減に努める。</p> <p>したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p>

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
	環境要素の区分	影響要因の区分			
人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場	道路の存在	<p>&lt;活動の場及び自然資源の改変&gt;          予測の結果、全ての予測地点において、主要な触れ合い活動の場及び自然資源に改変はない。</p> <p>&lt;利用性の変化&gt;          予測の結果、多くの予測地点において、計画路線は主要な触れ合い活動の場へのアクセスルートを分断しないためアクセス性の変化は生じないと予測される。</p> <p>&lt;快適性の変化&gt;          予測の結果、予測地点の多くは快適性に変化は生じないと予測される。          また、荒川サイクリングロードは、サイクリングロード終点部において、計画路線が高架構造で通過する。そのため、終点部周辺で近傍の風景に変化が生じる可能性があるが、その範囲はわずかであることから、快適性の変化はほとんど生じないと予測する。</p>	—	<p>計画路線は道路の計画段階において、トンネル構造を始めとした道路構造の検討を実施しており、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っている。事業の実施により荒川サイクリングロードの端部付近を計画路線が高架構造で通過するが、その範囲はわずかであり、著しい環境影響を及ぼすことはないと考えられる。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られている。</p>

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果			
	環境要素の区分	影響要因の区分						
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	工事の実施	切土工等又は既存の工作物の除去により発生する建設副産物の概略推計結果は下表のとおり。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事間流用の促進</li> <li>・再資源化施設への搬入等による他事業等での利用</li> </ul>	<p>計画路線は道路の計画段階において、集落及び市街地をできる限り回避した計画としており、建築廃材の排出量は極めて少なく、環境負荷の回避・低減を図っている。事業の実施により建設発生土、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、建設発生木材が発生すると考えられることから、廃棄物等の再利用及び再資源化の環境保全措置を実施する。トンネル構造の採用に伴って発生する建設発生土については、事業内で極力再利用することとする。また、残土については、他の道路事業等との連携をはかりながら極力再利用し、適正な処理及び再利用に努める。</p> <p>また、トンネル工事等から発生するコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、建設発生木材については、再資源化施設への搬入等により可能な限り再資源化を図り、再資源化出来ないものは適切に処理・処分する。</p> <p>さらに、有害物質の含有状況等を把握し、必要に応じて「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル（暫定版）」などに基づいて搬出先等における汚染防止措置を行うと</p>			
						種類	発生量 (m <sup>3</sup> )	事業実施区域外への搬出量 (m <sup>3</sup> )
						建設発生土	約 270 万	約 230 万
						コンクリート塊	約 400	約 400
						アスファルト・コンクリート塊	約 1,900	約 1,900
						建設発生木材	伐採	約 3,300
	型枠材	約 300	約 300					
		<p>①建設発生土 掘削工事により約 270 万 m<sup>3</sup> が生じるものと予測するが、発生量のうち約 40 万 m<sup>3</sup> を事業実施区域内の盛土材として再利用する。また、残土量約 230 万 m<sup>3</sup> についても、「建設発生土情報交換システム」による工事間利用を、他の道路事業への再利用も含めて検討し、余剰分は「資源の有効な利用の促進に関する法律」に基づき、適正な処理及び再利用を図る。</p> <p>②コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊 「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事の際には分別解体し、再資源化を図り、再資源化できないものについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル掘削に伴う発生土による土壌汚染の防止</li> </ul>					

		<p>は、関係法令に基づいて適切に処理・処分する。</p> <p>③建設発生木材</p> <p>「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事の際には分別解体し、再資源化できるものについては再資源化施設へ搬入する等により再資源化を図る。伐採木については、マルチング材、育成基盤材、堆肥として利用する。コンクリート養生等建設現場から発生するベニヤ板、標識杭等の再資源化できないものについては、関係法令に基づいて適切に処理・処分する。なお、処理・処分に際しては、可能な限りバイオマスボイラー燃料等への再生が行われる産業廃棄物処理業者へ委託する。</p>	<p>ともに、「土壌汚染対策法」に基づく溶出量基準・含有量基準を超過する土壌を確認した場合は、必要に応じて速やかに同法第7条第6項の技術的基準に基づく対応を行うことで、土壌への影響を低減できる。したがって、廃棄物等に係る基準又は目標との整合が図られている。</p>
--	--	---	--

以上の結果、環境保全のための措置を適切に講じる事等により、事業者の実行可能な範囲内で環境影響を出来るだけ回避又は低減していると評価する。



## 第3号議案

甲府及び笛吹川都市計画道路の変更  
(3・4・107号甲府外郭環状道路東区間)

## 甲府及び笛吹川都市計画道路の変更（山梨県決定）

甲府及び笛吹川都市計画道路中、3・4・107号甲府外郭環状道路東区間を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線 街路	3 ・ 4 ・ 107	甲府外郭環状道路東区間	甲府市小曲町	甲府市桜井町	笛吹市石和町東油川 笛吹市石和町広瀬	約 9,220m		4車線	18m		嵩上式： L=9,220m
	構造形式の内訳		甲府市小曲町	甲府市桜井町	笛吹市石和町東油川 笛吹市石和町広瀬	約 9,220m	嵩上式	4車線	18m		
その他		甲府市小曲町地内にインターチェンジを設ける。									国道 358 号に接続
		甲府市落合町地内（東側）にインターチェンジを設ける。									県道甲府精進湖線に接続
		甲府市落合町地内（西側）にインターチェンジを設ける。									甲府市道小瀬落合線に接続
		笛吹市石和町東油川地内にインターチェンジを設ける									国道 140 号に接続
		笛吹市石和町小石和地内にインターチェンジを設ける									県道甲府笛吹線に接続
		笛吹市石和町広瀬地内にインターチェンジを設ける									国道 20 号に接続
		甲府市和戸町地内にインターチェンジを設ける。									国道 411 号に接続
		甲府市桜井町地内にインターチェンジを設ける。									国道 140 号に接続

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

## 理由

甲府都市圏の交通の集中による国道 20 号及び国道 140 号等の主要幹線道路の慢性的な交通渋滞の課題を解消することを目的として、通過交通の分散、地域内、地域内外の移動交通の分散・導入が図られる環状方向の幹線道路を整備し、国道 20 号及び国道 140 号等の主要幹線道路の機能回復を図る。

また、本都市計画による 3・4・107 号甲府外郭環状道路東区間が周辺環境に与える影響については、3・4・107 号甲府外郭環状道路東区間環境影響評価補正評価書に示すとおり、都市計画を定める上で支障ないと判断する。

### ■計画の効果：

新山梨環状道路の整備を行い、広域的な幹線道路ネットワークを形成することにより、国道 20 号の交通渋滞緩和、地域活性化支援、防災機能の向上等の効果がある。

### ■当該路線の位置づけ：

甲府外郭環状道路（新山梨環状道路）は、甲府盆地 7 都市計画区域マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）において 7 都市計画区域内の拠点をつなぐ軸にづけられている。

### ■ルート決定根拠：

周辺地域の環境への影響を最小限とするため、神社・仏閣、学校等の公共施設や既存の住宅密集地等をなるべく回避したルートとしている。平坦な地形であることから嵩上構造としている。特に南側の区域は一級河川笛吹川の浸水深を考慮し、排水能力を阻害しない構造とし、また、自然環境や景観への影響も出来る限り少なくできる最良のルートである。

これらを踏まえ、本都市計画道路の決定を行うものである。



## 第4号議案

都市計画道路甲府外郭環状道路東区間  
に係る環境影響評価補正評価書

甲府外郭環状道路東区間に係る環境影響評価の予測・評価の結果

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	自動車の走行	<p>二酸化窒素の予測結果（既存道路の影響を考慮）は、日平均値の年間 98%値で 0.027～0.037ppm であり、全ての地点で環境基準を下回る。</p> <p>浮遊粒子状物質の予測結果（既存道路の影響を考慮）は、日平均値の年間 2%除外値で 0.053～0.062mg/m<sup>3</sup> であり、全ての地点で環境基準を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【二酸化窒素に係る環境基準】 0.06ppm 以下</p> <p>【浮遊粒子状物質に係る環境基準】 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下</p> </div>	—	<p>対象道路は、概略計画の策定段階において、良好な生活環境を保持するため住居等の保全対象への影響に配慮し、複数のルート帯の中からできる限り市街地・集落の通過を避けたルート帯を選定しており、環境負荷の回避・低減を図っている。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに基準又は目標との整合が図られている。</p>
	大気質	粉じん等	建設機械の稼働	<p>季節別の降下ばいじん量の予測結果は、0.7～8.8t/km<sup>2</sup>/月であり、全ての地点で参考値を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【参考値】 10t/km<sup>2</sup>/月</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・作業方法への配慮</li> <li>・工事中の適宜散水</li> </ul>	<p>対象道路は、概略計画の策定段階において、良好な生活環境を保持するため住居等の保全対象への影響に配慮し、複数のルート帯の中からできる限り市街地・集落の通過を避けたルート帯を選定しており、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として作業方法への配慮及び工事中の適宜散水を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	大気質	粉じん等	工事用車両の運行	季節別の降下ばいじん量の予測結果は、0.1～1.6t/km <sup>2</sup> /月であり、全ての地点で参考値を下回る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用車両の運行計画の配慮</li> <li>・工事中の適宜散水及び工事用車両の荷台への防じんシートの敷設</li> <li>・工事用車両のタイヤ洗浄</li> </ul>	運行ルートは対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、環境保全措置として工事用車両の運行計画の配慮、工事中の適宜散水及び工事用車両の荷台への防じんシートの敷設、工事用車両のタイヤ洗浄を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。 なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。
				<b>【参考値】</b> 10t/km <sup>2</sup> /月		

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	建設機械の稼動	<p>二酸化窒素の予測結果は、建設機械寄与濃度で 0.0001～0.0029ppm、バックグラウンド濃度を含めた日平均値の年間98%値で 0.026～0.035ppm であり、全ての地点で参考値及び環境基準を下回る。</p> <p>浮遊粒子状物質の予測結果は、建設機械寄与濃度で 0.0000～0.0007mg/m<sup>3</sup>、バックグラウンド濃度を含めた日平均値の年間2%除外値で 0.052～0.058mg/m<sup>3</sup> であり、全ての地点で参考値及び環境基準を下回る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガス対策型建設機械の使用</li> <li>・作業方法への配慮</li> </ul>	<p>対象道路は、概略計画の策定段階において、良好な生活環境を保持するため住居等の保全対象への影響に配慮し、複数のルート帯の中からできる限り市街地・集落の通過を避けたルート帯を選定しており、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として排出ガス対策型建設機械の使用、作業方法への配慮を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに基準又は目標との整合が図られている。</p>
				<p>【二酸化窒素の参考値】 0.004ppm 以下</p> <p>【浮遊粒子状物質の参考値】 0.009mg/m<sup>3</sup></p> <p>【二酸化窒素に係る環境基準】 0.06ppm 以下</p> <p>【浮遊粒子状物質に係る環境基準】 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下</p>		



環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	工事用車両の運行	<p>二酸化窒素の予測結果は、工事用車両寄与濃度で 0.0001～0.0004ppm、バックグラウンド濃度を含めた日平均値の年間98%値で 0.027～0.035ppm であり、全ての地点で参考値及び環境基準を下回る。</p> <p>浮遊粒子状物質の予測結果は、工事用車両寄与濃度で 0.0000～0.0001mg/m<sup>3</sup>、バックグラウンド濃度を含めた日平均値の年間2%除外値で 0.053～0.061mg/m<sup>3</sup> であり、全ての地点で参考値及び環境基準を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【二酸化窒素の参考値】 0.004ppm 以下</p> <p>【浮遊粒子状物質の参考値】 0.009mg/m<sup>3</sup></p> <p>【二酸化窒素に係る環境基準】 0.06ppm 以下</p> <p>【浮遊粒子状物質に係る環境基準】 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下</p> </div>	・工事用車両の運行計画の配慮	<p>運行ルートは対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、環境保全措置として工事用車両の運行計画の配慮を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに基準又は目標との整合が図られている。</p>

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	騒音	騒音	自動車の走行	<p>予測結果（既存道路の影響を考慮）は、近接空間で昼間 57～75dB、夜間 54～72dB、背後地で昼間 56～70dB、夜間 53～67dB であり、桜井 IC 周辺、和戸 IC 周辺、広瀬 IC 周辺、小石和 IC 周辺南側で環境基準を上回る。</p>	<p>・ジョイント部の構造の工夫</p>	<p>対象道路は、概略計画の策定段階において、良好な生活環境を保持するため住居等の保全対象への影響に配慮し、複数のルート帯の中からできる限り市街地・集落の通過を避けたルート帯を選定しており、環境負荷の回避・低減を図っている。また、事業実施段階における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ることとする。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、桜井 IC 周辺、和戸 IC 周辺、広瀬 IC 周辺、小石和 IC 周辺南側において、接続道路及び並行道路の影響により基準又は目標を上回っている。よって、当該地点については、道路管理者と協議し住居等の立地状況を踏まえて適切な環境保全措置を実施するよう協力を求める。</p>
				<p><b>【騒音に係る環境基準】</b> 道路に面する地域（地域の類型 B）： 昼間 65dB 以下、夜間 60dB 以下 幹線交通を担う道路に近接する空間：昼間 70dB 以下、夜間 65dB 以下</p>		

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	騒音	騒音	建設機械の稼働	<p>予測結果は、77～82dB であり、全ての地点で規制基準を下回る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・作業方法への配慮</li> <li>・低騒音型機械の使用</li> <li>・仮囲い（防音パネル）の設置</li> </ul>	<p>対象道路は、概略計画の策定段階において、良好な生活環境を保持するため住居等の保全対象への影響に配慮し、複数のルート帯の中からできる限り市街地・集落の通過を避けたルート帯を選定しており、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として作業方法への配慮、低騒音型機械の使用、仮囲い（防音パネル）の設置を行うことで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>
				<p><b>【規制基準】</b> 85dB 以下</p>		

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	騒音	騒音	工事用車両の運行	<p>予測結果は、63～74dB であり、全ての地点で要請限度を下回るが、笛吹市石和町広瀬、笛吹市石和町河内、笛吹市石和町東油川で環境基準を上回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>【要請限度】 昼間 75dB 以下 【環境基準】 昼間 70dB 以下</p> </div>	・工事用車両の運行計画の配慮	<p>運行ルートは対象道路区域内及び関連事業道路の区域内を極力利用し、環境保全措置として、工事用車両の運行計画の配慮を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、環境基準との比較において3地点で基準値を上回るが、工事用車両の運行に係る騒音レベルの増加分は1dB以下である。環境基準を上回っている地点があることから、現況騒音レベルを大きく上回らないよう努める。</p>
	振動	振動	自動車の走行	<p>予測結果は、昼間35～46dB、夜間35～46dB であり、全ての地点で要請限度を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>【要請限度】 第一種区域：昼間65dB 以下、夜間60dB 以下</p> </div>	—	<p>対象道路は、概略計画の策定段階において、良好な生活環境を保持するため住居等の保全対象への影響に配慮し、複数のルート帯の中からできる限り市街地・集落の通過を避けたルート帯を選定しており、環境負荷の回避・低減を図っている。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	振動	振動	建設機械の稼働	<p>予測結果は、63dBであり、全ての地点で規制基準を下回る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・作業方法への配慮</li> <li>・低振動型機械の使用</li> </ul>	<p>対象道路は、概略計画の策定段階において、良好な生活環境を保持するため住居等の保全対象への影響に配慮し、複数のルート帯の中からできる限り市街地・集落の通過を避けたルート帯を選定しており、環境負荷の回避・低減を図っている。また、環境保全措置として作業方法への配慮及び低振動型機械の使用を実施し、環境負荷を低減する。低振動型で使用可能な建設機械は現在のところバイプロハンマのみであるが、工事実施までの間に新たに使用可能な機種が低振動型として指定された場合、当該機種を優先的に使用するなど、事業実施段階で使用可能な低振動型機械を確認した上で、工事への採用を検討することとする。したがって、環境への影響は事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>
				<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>【規制基準】 75dB 以下</p> </div>		

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
大気環境	振動	振動	工事用車両の運行	<p>予測結果は、37～49dB であり、全ての地点で要請限度を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>【要請限度】</b> 第一種区域：昼間 65dB 以下</p> </div>	・工事用車両の運行計画の配慮	<p>運行ルートは対象道路区域内及び関連事業道路の区域内を極力利用し、環境保全措置として、工事用車両の運行計画の配慮を実施することで、環境負荷を低減している。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価する。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>
大気環境	低周波音	低周波音	自動車の走行	<p>自動車の走行に係る予測結果は、L50 で 64～73dB、LG5 で 74～81dB であり、全ての地点で参考値を下回る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>【参考値】</b> 一般環境中に存在する低周波音圧レベル(L<sub>50</sub>) 90dB 以下 ISO7196 に規定された G 特性低周波音圧レベル(L<sub>G5</sub>) 100dB 以下</p> </div>	・極力、低周波音が発生しない建設機械及び工法の選定	<p>対象道路は、概略計画の策定段階において、良好な生活環境を保持するため住居等の保全対象への影響に配慮し、複数のルート帯の中からできる限り市街地・集落の通過を避けたルート帯を選定しており、環境負荷の回避・低減を図っている。また、事業実施段階において、極力低周波音が発生しない機械や工法を選定することにより低周波音による影響を防止するとともに、工事中の低周波音の状況について把握するものとする。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p> <p>なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。</p>

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
水環境	地下水の水質及び水位	地下水の水位	工事の実施	<p>工事の実施に係る予測結果は以下のとおり。</p> <p>橋台や橋脚を構築する箇所では鋼矢板の根入れ深さは地下水水位よりも深くなり、掘削深さは場合により地下水水位よりも深くなる可能性がある。そこで、工事の実施にあたっては詳細な地質調査により、透水層や不透水層の状況、地下水水位を把握した後に鋼矢板の根入れ深さを決定し、地下水位の著しい変化を防止する。また、観測井によって工事中の地下水位のモニタリングを行うことにより、地下水位の低下による影響を防止（観測修正法の実施）することから、水位変動はほとんど生じないと予測される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・矢板工法の採用</li> <li>・観測修正法の実施</li> </ul>	<p>施工方法としては、地下水水位が比較的高い位置で掘削工事を行う際に一般的に行う工法である矢板工法を採用する。工事中は周辺の地下水位を一時的に低下させる可能性はあるものの、施工管理の一環として観測井による地下水位のモニタリングを行い、その結果を適宜施工方法に反映させる（地下水の水位低下を防止する）観測修正法を実施する。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。</p>

環境要素		項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
		環境要素の区分	影響要因の区分			
土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	重要な地形及び地質	道路の存在  工事の実施	道路の存在及び工事の実施に係る予測結果は以下のとおり。 重要な地質は、改変に伴う消失または縮小の程度は小さく、周辺環境条件の変化に伴う影響は生じないと予測される。	—	対象道路は、重要な地質の保全の観点から、改変量を極力抑えた計画としている。また、予測結果から、改変に伴う消失または縮小の程度は小さいと予測されること、周辺環境条件の変化に伴う影響は生じないことから、事業の実施に伴う著しい環境影響を及ぼすことはないと考えられる。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。
土壌に係る環境その他の環境	その他の環境要素	日照障害	道路の存在	道路の存在に係る予測結果は、日影が生じない～4時間以内であり、全ての地点で参考値を下回る。  【参考値】 <無指定・第一種住居地域> 2階高さにおいて日陰時間が5時間を超えないこと	—	対象道路は新設されるものであるため、日影が新たに発生する場所が存在するが、概略計画の策定段階において、良好な生活環境を保持するため住居等の保全対象への影響に配慮し、複数のルート帯の中からできる限り市街地・集落の通過を避けたルート帯を選定しており、環境負荷の回避・低減を図っている。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。  なお、予測結果は、基準又は目標との整合が図られている。



環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
	環境要素の区分	影響要因の区分			
動物	重要な種及び注目すべき生息地	道路の存在  工事の実施	<p>道路の存在及び工事の実施により、シマヘビの生息環境が保全されない可能性があることが予測される。</p> <p>その他の重要な種は、重要な種の生息環境の一部が減少する可能性はあるが、周辺に同質の環境が広く分布することから、生息環境は保全されると予測される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用</li> <li>・ 工事従事者への講習・指導</li> <li>・ 移動経路の確保</li> </ul>	<p>対象道路は良好な自然環境を保全するため、道路工事における改変面積を極力小さくする計画としているほか、環境保全措置を実施することにより環境負荷を低減している。また、カルバート等による移動経路の確保は、環境保全措置の効果に不確実性が生じるため、事後調査を実施する。なお、予測し得ない影響が生じた場合は、別途対策を講じる。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られている。</p> <p>また、都市計画道路甲府外郭環状道路北区間との接続部周辺において、生息が確認されているオオタカ、ミゾゴイについては、北区間において環境保全措置等が検討されている。具体的には、オオタカについては、「工事工程の検討及び段階的な土地の改変」、ミゾゴイについては、事業着手までに計画路線周辺での営巣の有無及び当該種の行動圏と当該事業区域の関係性について確認を行うとともに、必要に応じた環境保全措置の検討となっている。事業着手にあたっては、両種の環境保全措置等について協議を行い、連携して検討及び実施することとする。なお、オオムラサキについては、生息確認位置から影響の程度は小さいと予測しており、環境保全措置は実施しないが、事業実施に際しては生息への影響について留意することとする。</p>

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
	環境要素の区分	影響要因の区分			
植物	重要な種及び群落	道路の存在  工事の実施	道路の存在及び工事の実施により、重要な種の生育環境の一部が消失・縮小するがその程度はわずかであり、周辺に同質の生育環境が広く分布することから、重要な種の生育環境は保全される又は生育環境に変化は生じないと予測される。	—	対象道路は良好な自然環境を保全するため、道路工事における改変面積を極力小さくする計画としている。また、予測結果から、重要な種の生育環境は保全される又は生育環境に変化は生じないことから、植物の重要な種及び群落への影響はないものと考えられる。なお、植物については、山梨県環境影響評価条例第46条に基づく事業の実施中及び実施後の手続きにおいて環境の状況を把握することとしている。その中で、本環境影響評価の段階において予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家等の指導・助言を得ながら調査を実施し、適切な措置を講ずる。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られている。

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
	環境要素の区分	影響要因の区分			
生態系	地域を特徴づける生態系	道路の存在  工事の実施	<p>道路の存在及び工事の実施により、注目種・群集の生息・生育環境の一部が消失・縮小するがその程度はわずかであり、周辺に同質の生息・生育環境が広く分布することから、注目種・群集の生息・生育環境は保全される又は生息・生育環境に変化は生じないと予測される。</p> <p>ただし、地域を特徴づける生態系の一部については、道路の存在により生態系の連続性が分断され、動物の移動経路を阻害すると考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動経路の確保（ボックスカルバート等の設置、橋梁下部の利用）</li> <li>・法面等地表改変部への植栽（在来種による植栽）</li> </ul>	<p>対象道路は良好な自然環境を保全するため、道路工事における改変面積を極力小さくする計画としている。また、予測結果から、注目種・群集の生息・生育環境は保全される又は生息・生育環境に変化は生じない。ただし、地域を特徴づける生態系の一部には、道路の存在により生態系の連続性が分断され、動物の移動経路を阻害すると考えられるため、移動経路の確保により、影響の低減を図ることとした。また、供用後においては、生物多様性に配慮して、在来種を用いた道路法面への緑化を行うものとする。今後の本事業における詳細な計画検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うこととし、本環境影響評価の段階において予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家等の指導・助言を得ながら調査を実施し、適切な措置を講ずることとする。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られている。</p>

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
	環境要素の区分	影響要因の区分			
景観	主要な眺望地点及び景観資源並びに主要な眺望景観	道路の存在	<p>&lt;主要な眺望点、日常的な視点場及び景観資源の改変&gt;</p> <p>主要な眺望点、日常的な視点場の改変については、都市計画対象道路事業の実施による改変はない。また、道路の存在に伴う景観資源の改変はない。</p> <p>&lt;主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の変化&gt;</p> <p>大蔵経寺山、坊ヶ峯については、スカイラインを切断するものではなく、景観資源等の眺望景観を阻害しないと予測される。</p> <p>甲府市向町、笛吹市石和町砂原(1)、甲府市小曲町(2)については、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> <p>甲府市小曲町(2)、笛吹市石和町東油川、甲府市白井町、笛吹市石和町砂原(2)、笛吹市石和町唐柏については、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> <p>甲府市下鍛冶屋町については、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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・盛土法面等及び地形改変部の緑化</li> <li>・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</li> </ul>	<p>対象道路は、道路の計画段階で橋梁構造を始めとした道路構造の検討を実施しているほか、周辺景観との調和を図るための修景緑化を実施する計画としており、景観への影響に配慮し、環境負荷の低減を図っている。また、環境保全措置として実施する緑化の具体的な方法や在来種の使用については、専門家等の意見を聴取しながら検討を行い、緑化による対策効果が継続的に維持されるよう、適切な維持管理に努める。構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討にあたっては、事業実施段階で専門家等の意見を聴取しながら、より環境影響を低減することができる措置を選定するよう努める。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている</p>

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果
	環境要素の区分	影響要因の区分			
人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場	道路の存在	<p>&lt;活動の場及び自然資源の改変&gt;  予測の結果、全ての予測地点において、触れ合い活動の場及び自然資源に改変は生じない。</p> <p>&lt;利用性の変化&gt;  予測の結果、小瀬スポーツ公園において利用性は向上すると予測され、その他の予測地点では利用性の変化はないと予測される。</p> <p>&lt;快適性の変化&gt;  予測の結果、笛吹川サイクリングロードにおいて計画路線と交差するため、近傍の風景の変化により快適性に変化が生じる可能性があるとして予測されるが、その他の予測地点では快適性に変化は生じないと予測される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・盛土法面等及び地形改変部の緑化</li> <li>・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</li> </ul>	対象道路は、道路の計画段階で橋梁構造を始めとした道路構造の検討を実施しているほか、周辺景観との調和を図るための修景緑化を実施する計画としており、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響に配慮し、環境負荷の低減を図っている。また、環境保全措置として実施する緑化は、在来種の使用について専門家等の意見を聴取しながら検討を行い、緑化による対策効果が継続的に維持されるよう、適切な維持管理に努める。構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討にあたっては、事業実施段階で専門家等の意見を聴取しながら、より環境影響を低減することができる措置を選定するよう努める。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られている。

環境要素	項目		予測結果	環境保全措置	評価の結果			
	環境要素の区分	影響要因の区分						
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	工事の実施	切土工等又は既存の工作物の除去により発生する建設副産物の概略推計結果は下表のとおり。	・再資源化施設への搬出等による本事業及び他事業等での利用	対象道路は、概略計画の策定段階において、複数のルート帯の中からできる限り市街地・集落の通過を避けたルート帯を選定している他、橋梁基礎工事等により発生する建設発生土は盛土材として全て使用するなど、建設副産物の排出量を抑えた計画としており、環境負荷の低減を図っている。さらに、事業の実施によりコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、建設発生木材が発生すると考えられることから、廃棄物等の再利用及び再資源化の環境保全措置を実施することで、環境負荷の低減に努める。したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られている。 また、盛土材の不足分として甲府外郭環状道路北区間から建設発生土を受け入れる際には、土壌、重金属等の含有、溶出試験等の分析により安全性の確保された発生土の搬入とする。受け入れ残土の仮置き場を設置する場合は、土砂管理、濁水対策等について関係機関と協議し対応方針を作成する。さらに、建設発生土の受け入れによる2次的な土壌汚染を防止するため、管理指針及びマニュアル等により工事請負業者に周知徹底する。 上記のとおり、盛土材の不足分として甲府外郭			
						種類	発生量 (m <sup>3</sup> )	事業実施区域外への搬出量 (m <sup>3</sup> )
						建設発生土	約 47,200	—
						コンクリート塊	約 2,800	約 2,800
						アスファルト・コンクリート塊	約 1,700	約 1,700
建設発生木材 (型枠材)	約 3,500	約 3,500						
			<p>①建設発生土 事業区間における盛土材必要量は約 14万 5千 m<sup>3</sup>であることから、事業により発生する建設発生土 (約 4万 7千 m<sup>3</sup>) は全て事業実施区域内で盛土材として転用するため、事業実施区域外への搬出はない。不足量については、現時点では甲府外郭環状道路北区間からの搬入を計画している。</p> <p>②コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊 「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「資源の有効な利用の促進に関する法律」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事の際には分別処理し、事業</p>					

			<p>区域外に路盤材等の再生処理材の原料として搬出する。なお、再資源化できないものについては、関係法令に基づいて適切に処理・処分する。</p> <p>③建設発生木材 「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「資源の有効な利用の促進に関する法律」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、工事の際には分別処理し、再資源化できるものについては事業区域外の再資源化施設（山梨県の許可を受けた産業廃棄物処理業者）へ搬出する等により再資源化を図る計画である。</p>	<p>環状道路北区間からの建設発生土の流用を考えているが、事業の実施時期の違いなどにより、甲府外郭環状道路北区間からの建設発生土を流用できない場合は、「建設発生土情報交換システム」による工事間利用を検討する。この場合、県外から建設発生土を受け入れる可能性も考えられるため、建設発生土の受け入れにあたっては、土壌、重金属等の含有、溶出試験等の分析により安全性が確保された発生土を搬入することとする。</p> <p>なお、事業の実施に際しては、作業員に対し、廃棄物の適正処理について周知・教育等を行うとともに、具体的な処理計画を策定する。</p> <p>さらに、切土工等又は既存の工作物の除去により発生する建設副産物については、「建設リサイクル推進計画 2008」及び「山梨県建設リサイクル推進計画 2011」に定められた再資源化率の目標値を上回るよう再利用・再資源化に努める。したがって、廃棄物等に係る基準又は目標との整合が図られている。</p>
--	--	--	---	--

以上の結果、環境保全のための措置を適切に講じる事等により、事業者の実行可能な範囲内で環境影響を出来るだけ回避又は低減していると評価する。