

# 第144回山梨県都市計画審議会

## 会議録

山梨県都市計画審議会運営規程第15条の規定により次のとおり会議録を作成する。

1. 日時： 平成25年1月28日（月） 午後1時30分 ～ 午後3時20分

2. 場所： ホテル談露館 「アンバー」

### 3. 出席委員の氏名（敬称略）

(委員)	(1号委員)	荻野 勇夫 委員	
		刑部 利雄 委員	
		佐々木 邦明 委員	
		信田 恵三 委員	
		今井 進 委員	
		市原文子 委員	
	(2号委員)	宮川 正 委員	(代理 麻生浩司)
		内波 謙一 委員	(代理 松本 敦)
		森北 佳昭 委員	(代理 吉岡大藏)
		安出 克仁 委員	(代理 清水 進)
	(3号委員)	志村 学 委員	
	(4号委員)	臼井 成夫 委員	
		武川 勉 委員	
		望月 清賢 委員	
		樋口 雄一 委員	
	(5号委員)	前島 敏彦 委員	
	(専門委員)	長田 法 委員	(代理 窪田弘一)

(事務局)	(都市計画課)	課長	市川 成人
		まちづくり推進企画監	中村 克巳
		総括課長補佐	内藤 真男
		課長補佐	望月 一良
		課長補佐	深澤 修一
		課長補佐	桜林 良
		副主幹	武藤 直仁
		副主幹	井出 明彦
		主査	種元 稔
		副主査	在原 邦仁彦
		主任	金丸 勝仁
		主任	早川 敬之
		主事	中込はるな
	(高速道路推進室)	室長	細川 淳
		室長補佐	名取 敏彦
		副主幹	壺屋 嘉彦

(環境創造課) 主査  
(国土交通省甲府河川国道事務所)  
課長  
係長

土橋 史  
水川 靖男  
長井 上

**4. 傍聴者等の数** 1人(傍聴者等)には報道機関の関係者が含まれる。

**5. 会議次第**

- (1) 開会
- (2) 議事
- (3) その他
- (4) 閉会

**6. 審議案件**

第1号議案

甲府及び韮崎都市計画道路の変更(山梨県決定)

3・4・106 甲府外郭環状道路北区間

第2号議案

都市計画道路甲府外郭環状道路北区間に係る環境影響評価補正評価書

第3号議案

甲府及び笛吹川都市計画道路の変更(山梨県決定)

3・4・107 甲府外郭環状道路東区間

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

**7. 議事の概要**

別紙会議録による。

## 第144回山梨県都市計画審議会 会議録

司 会

それでは、定刻となりましたので、ただいまより、第144回山梨県都市計画審議会を開催いたします。山梨県都市計画審議会の開催に先立ちまして、ご報告を申し上げます。高野委員の辞任に伴い、新たに委員をお願いした方をご紹介します。山梨県議会議員 臼井成夫 様です。

はじめに、お手元にお配りしました資料を確認させていただきます。まず、本日の「会議次第」、それから「第144回山梨県都市計画審議会 議案書」、「図面集」、「環境影響評価補正評価書」、「参考資料」以上でございます。不足している資料はございませんでしょうか。

続いて、議事に入る前に、本審議会の成立についてご報告申し上げます。

山梨県都市計画審議会条例の第5条第2項の規定によりますと、委員の2分の1以上が出席しなければ、会議を開くことができないこととなっております。

本日は、19名の委員のうち、16名のご出席をいただいておりますので、本審議会の会議が成立しておりますことをご報告いたします。

それでは、審議会運営規定に基づき、信田会長に議長をお願いし、審議を進めていただきたいと存じます。

信田会長、よろしくお願いいたします。

議 長

みなさんこんにちは。

年明けと言うことで、本年もよろしく願いいたします。本年度、第2回目、通算で第144回山梨県都市計画審議会となります。お集まりいただきありがとうございます。

先ほど事務局から報告があったとおり、新たに臼井委員にご出席いただいております。よろしくお願いいたします。

まず、会議録署名委員をA委員、B委員にお願いします。

では、これより審議に入ります。

本日の議案でございますけれども、お手元の議案書のとおり4件でございますが、第1号議案及び第2号議案につきましては、甲府外郭環状道路北区間とそれに関連する案件でございますので、一括してご審議をお願いしたいと思います。

なお、第2号議案は、甲府外郭環状道路北区間の環境影響評価に係る案件でございます。環境影響評価法の規定により附議されたものです。

また、第3号議案及び第4号議案につきましても、甲府外郭環状道路東区間とそれに関連する案件でございますので、一括してご審議をお願いしたいと思います。

なお、第4号議案は、甲府外郭環状道路東区間の環境影響評価に係る案件でございます。環境影響評価法の規定により附議されたものです。

ご協力をお願いします。

それでは、第1号議案及び第2号議案について事務局より説明をお願いいたします。

事務局

今回ご審議頂く案件の説明に先立ち、「環境影響評価」については、これまでにご審議頂くことが無かったため、「どの様なものなのか。」、「その手続きはどうなっているのか。」、そして、「どの様な観点でご審議頂くのか。」と言う点について、ご説明させていただきます。

1ページをご覧ください。今回の審議案件は、先ほど議長より説明がありましたように、都市計画の案件と併せて環境影響評価補正評価書を審議していただきます。まず、環境影響評価制度についてご説明いたします。環境影響評価制度とは、環境に大きな影響を及ぼすおそれのある事業を実施しようとする場合に、環境に及ぼす影響について調査・予測し、県民や県・市町村の意見を聴きながら環境保全措置を検討するとともに、その結果を事業に反映させる制度です。これに加え本県では、法の主旨に沿って独自の制度を条例で定めています。その内容は手続きの各段階における公聴会の開催や環境影響評価等技術審議会の設置です。技術審議会は知事意見の形成にあたって、知事が意見を聴くために設置するもので、環境、動植物、景観等の専門家で構成されています。

2ページをご覧ください。環境影響評価は、本来、事業者が行うものですが、都市施設として都市計画決定するものについては、法の特例により都市計画決定権者が事業者に代って手続きを行います。従って、本案件につきましても、都市計画決定権者である山梨県が、国土交通省の行う事業範囲も含め、手続きを行うこととなっております。この場合法律では、環境影響評価の内容と、都市計画の内容は密接に関係していることから、このふたつの手続きを並行して行うこととしています。また、手続きの最後となる補正評価書については、環境影響評価法第25条及び第40条の規定に基づき、都市計画案と併せて都市計画審議会の議を経ることとなっております。次に都市計画と環境影響評価の手続きの流れを説明いたします。

3ページをご覧ください。都市計画の手続きは、この流れずにありますとおり、環境影響評価の手続きと並行して進めていきます。環境影響評価の手続きは、方法書、準備書、評価書、そして補正評価書となります。この手続きのなかで、都市計画の手続きと併せて行なうものは、赤字で示しております。準備書の公告・縦覧と都市計画案の公告・縦覧を同時に行うこと、補正評価書を都市計画案と同時に都市計画審議会でご審議すること、です。なお、青字の箇所は県知事意見の形成において県の環境影響評価条例に

より規定されているものです。この条例により知事意見の形成にあたって、住民意見を聴く公聴会と、学識経験者から専門な意見を聞く技術審議会を行うことが定められています。従いまして、この準備書に関する知事意見までには住民や専門家の意見が盛り込まれたものが反映されており、

4ページをご覧ください。環境影響評価について簡単にご説明しましたが、審議して頂く補正評価書についての観点は2点であります。1点目は、都市計画の手続きと併せて環境影響評価を行う理由からの観点です。環境影響評価は事業が環境に与える影響を評価するものであり、都市計画は環境面も含め都市計画案の合理性・妥当性を判断するもので、双方の手続きは密接な関連を有しています。このことから、法において手続きを整合が取れた手続きとして、併せて行なうこととされています。

5ページをご覧ください。次に、審議して頂く観点の二つめをご説明致します。先ほどもご説明致しましたが、知事意見の形成にあたっては、条例により住民意見を聴く公聴会と学識経験者から専門な意見を聞く審議会を行うことが定められています。環境影響評価の内容に関する専門的な意見については、この技術審議会において環境の保全の見地から審査を行った意見が、知事意見の際に反映されています。今回の北区間及び、東区間では、何れも4回の技術審議会が行われています。

6ページをご覧ください。参考に技術審議会についてですが、ご覧のような環境・動植物・景観等の専門の方々、委員となっております。

7ページをご覧ください。この様に、環境影響評価の内容に関する専門的な意見については知事意見の際に技術審議会において環境の保全の見地から審査を行った意見が反映されており、従いまして、審議頂く二つめの観点は、補正評価書に対し、住民意見や知事意見、国土交通大臣の意見が反映されているかということでございます。次に、具体的な議案についてのご説明をさせていただきます。

#### [第1号議案及び第2号議案]

事務局

事業担当より、審議内容についてご説明いたします。よろしくお願ひいたします。

ご説明させて頂くのは、甲府外郭環状道路北区間(通称:新山梨環状道路北部区間)に関する都市計画道路の変更及び甲府外郭環状道路北区間に係る環境影響評価書 になります。まず、第1号議案の都市計画道路の変更についてご説明いたします。

路線の概要ですが、新山梨環状道路は、甲府市都市圏における交通の円滑化と、甲府市と周辺市町村間の連絡強化などを目的とした全長約43kmの環状道路で、北部区間、東部区間、西部区間、南部区間によって構成されています。このうち、西部区間は中部横断自動車道として平成16年3月に暫定2車線供用、南部区間は平成21年3月に全線開通しております。

北部区間は、笛吹市石和町の国道20号から、再度国道20号に接続する甲斐市宇津谷までの延長約17kmの道路です。このうち、甲府市桜井から甲斐市宇津谷までの約15kmを「甲府外郭環状道路北区間」として都市計画道路に位置づけるものです。次に甲府外郭環状道路北区間の整備効果についてご説明します。

まず始めに、現状の課題についてです。甲府外郭環状道路北区間と平行する国道20号の日交通量は、約45千台～65千台となっています。また、道路の混み具合を表す混雑度については、甲府市向町では1.13、甲府市中小河原では1.80、甲府市徳行では1.38を示しています。目安として、1.25を超えると日中に連続的な混雑が発生しているという状況になります。こちらは渋滞損失時間を示すグラフとなっております。国道20は日中の平均旅行速度が時速20km以下の区間が多く、年間約447万人時間の渋滞損失が発生しています。画面上の赤色で示した箇所は、県内の直轄国道平均の4倍以上の渋滞損失が発生している区間です。甲府都市圏は一極集中型である放射状の道路網となっているため、中心市街地に用いない通過交通が流入し、慢性的な交通渋滞が発生しています。これらの交通問題を解決することを目的に新山梨環状道路が計画されました。

甲府外郭環状道路北区間の主な整備効果としては、「甲府都市圏の通過交通を分散・誘導することにより、渋滞の解消を図る。」、「甲府都市圏の交通事故の減少が期待される。」、「救急救命センターである県立中央病院への30分到達圏が拡大し、周辺地域における救急医療サービスの向上が図られる」、「企業立地への貢献が期待される。」、「地震・水害等の災害時における、緊急輸送機能の確保に寄与する。」等が挙げられます。

次に甲府外郭環状道路北区間の概略計画決定の経緯について説明いたします。甲府外郭環状道路北区間を計画するにあたり、早い段階から住民の皆様方にご意見を伺うパブリック・インボルブメント(PI)方式を導入し概略計画の策定を行なってきました。平成11年から平成17年にかけて、懇話会・懇談会・地元説明会等を通じ、地域住民や様々な立場の方から計画に対する意見や提案を頂いております。平成14年9月には、市民の方々から様々な意見をいただくため、計画の必要性、ルート選定理由及び専門家の意見を記載した技術レポート及び環境レポートを公表し、道路計画に対する積極的な情報開示に努めました。また、学識経験者を中心とした「専門部会」により、計画への配慮事項を検討するとともに、アンケート調査を実施し、約1,700名の方から回答をいただきました。これらを総合的に検討し、平成17年2月に概略ルートを公表しました。

ルート選定・構造の考え方は、「生活環境・自然環境・景観等に配慮する。」、「学校などの公共施設や家屋の密集地等をなるべく避けた計画とする。」、「安全で快適な走行を確保し、

自動車がスムーズに走れるように配慮する。」「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する。」「中央自動車道、中部横断自動車道及び西関東連絡道路と連絡する計画とする。」「沿道の重要な史跡・遺跡及びその景観に極力影響を与えないよう、道路の構造や位置に配慮する。」「事業に係わるコストの縮減に留意する。」これらに留意してルートを選定しました。その後、この考え方を踏まえて設計を進め、平成 22 年 2 月に都市計画素案を公表いたしました。

次に計画図について説明いたします。甲府外郭環状道路北区間は、甲府市桜井町から甲斐市宇津谷字田畑までの約15kmの路線です。構造形式は、地表式、掘割式、地下式となります。また、幅員は18m、車線数は4車線です。主要な交差道路とは、ICやJCTにて接続します。道路の構造については、図面上の実線部分が盛土や橋梁などの明かり部を示しており、点線部分はトンネル部を示しています。トンネル延長については、図面右側より約4.9km、4.2km、0.6kmとなっており、全体の約6割がトンネル構造となります。また、交差道路との接続については、桜井IC、塚原IC、牛匂IC、甲斐IC・JCT、岩森交差点、宇津谷交差点の6箇所を予定しております。こちらは標準横断面図になります。本路線は4車線道路として計画されており、一般部の幅員については、車道3.5m、路肩1.25m、中央帯1.75mの合計18.25mを予定しています。都市計画決定は、この18.25を丸めた18m幅で決定されることとなります。

次に、具体的なルート等につきまして、説明させていただきます。こちらは、北区間の全体平面図です。掲示している図面のうち、赤色の線で示した箇所が都市計画線です。

この平面図は、今回、都市計画の対象範囲の起点部となる甲府市桜井町から、終点部の甲斐市宇津谷地区までの区間を示したものです。ルートにつきましては、甲府外郭環状道路東区間との接続や、コントロールポイントの位置を考慮して計画しました。各IC周辺のルート詳細について説明いたします。ルート選定の考え方として、極力避けることとした、公共施設や神社仏閣、住宅密集地などを着色しています。また、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設や機能補償の側道を計画しております。

こちらは、今回、都市計画の対象範囲の起点部となる桜井IC周辺を示した平面図です。ルートにつきましては、東区間の線形と整合を図りつつ、山梨英和大学を回避した計画としました。本区間では、西関東連絡道路とのインターチェンジ形式による接続を予定しています。道路構造につきましては、住宅が比較的少ないことから、主に盛土構造で計画しております。また、地域分断に配慮し、既存の道路に極力影響が生じないよう、機能補償の側道や横断施設を計画しております。

こちらは塚原IC周辺を示した平面図です。ルートにつきましては、中世武田城下町遺跡等の史跡・遺跡を回避しつつ、県が事業予定である、(仮称)新環状・緑が丘アクセス線との接続を考慮し、計画しました。道路構造につきましては、住宅地への影響を最小限に抑えるため、掘割構造及びトンネルとして計画しております。また、機能補償の側道や横断水路等を設置し、地域分断に配慮して計画しております。

こちらは牛匂IC周辺を示した平面図です。ルートについては、秩父多摩甲斐国立公園、敷島総合運動公園に極力影響を及ぼさないようトンネル構造で計画したほか、諏訪神社、社会福祉施設等を回避し、ルートを計画しました。道路構造につきましては、荒川を渡河するため、大部分が高架構造となります。また、本区間では、主要地方道甲府昇仙峡線及び、敷島竜王線への接続を予定しています。

こちらは甲斐IC・JCT及び岩森交差点周辺を示した平面図です。ルートについては、各史跡・遺跡のほか、神明神社、双葉元正不動尊、送電線鉄塔等を回避し計画しました。本区間では中央自動車道とJCT形式で接続するほか、島上条宮久保絵見堂線とのIC接続及び茅ヶ岳広域農道との平面交差を予定しております。道路構造につきましては、中央自動車道などの主要な道路との交差部や谷地形の区間を高架構造とし、それ以外の区間は、土地利用状況を考慮して盛土又は切土構造で計画しております。また、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設や機能補償の側道を計画しております。

こちらは宇津谷交差点周辺を示した平面図です。ルートについては、一橋陣屋跡、諏訪大神社、舟形神社、社会福祉施設等を回避した計画としています。また、終点部については、国道20号に平面交差で接続する予定です。道路構造につきましては、JR中央本線や河川との交差部において高架構造とし、それ以外の区間は、土地利用状況を考慮して盛土構造で計画しております。なお、盛土区間には側道や横断施設を設置することにより、極力、地域分断が生じないよう計画しております。

これより、計画路線付近の現地写真をお示しします。こちらが(仮称)桜井IC周辺の現地写真です。赤線で示しているのが計画路線の都市計画幅となります。なお、実線は明かり部、点線はトンネル部を示しております。ご覧のとおり、西関東連絡道路と接続する予定です。こちらは、(仮称)塚原IC周辺の現地写真です。赤色の都市計画ラインの他にピンクで示している線は、県で事業予定の新環状・緑が丘アクセス線となります。こちらは、(仮称)牛匂IC周辺の現地写真です。中央に見える川は荒川です。接続路線は、甲府昇仙峡線、敷島竜王線の2路線となります。こちらは、(仮称)甲斐IC・JCT周辺の現地写真です。中央自動車道とはJCTにより

接続予定です。こちらは、終点となる(仮称)宇津谷交差点周辺の現地写真です。国道20号と平面交差にて接続する予定です。こちらの写真は、国道20号向町2丁目付近の渋滞状況の写真になります。現況では、上下線とも激しく渋滞しているのが分かります。同じく国道20号の国母交差点付近の渋滞状況の写真になります。こちらも、激しく渋滞しております。

続きまして、甲府外郭環状道路 北区間の都市計画公聴会の意見概要と都市計画決定権者の見解についてご説明いたします。甲府外郭環状道路 北区間に寄せられた「意見書」についてご説明いたします。公聴会は、平成23年3月15日に甲府市にて、平成23年3月16日に甲斐市にて開催されました。公述人は、それぞれ20名で合計40名でした。なお、意見数は分類した結果45となりました。主な意見を紹介します。

まず、事業の必要性に関するご意見です。「道路計画は見直すべき」、「生活道路の整備こそが必要」、「公共交通を充実させるべき」という意見に対しまして、「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、甲府市街地周辺地域として必要不可欠である。」、「公共交通の整備や生活道路等の既存の道路の整備は、計画路線の建設と平行し適切な改良整備を行っていく。」とした旨、都市計画決定権者の見解として示しました。続きまして、設計や通過ルートに関するご意見です。一つ目の意見、「ハザードマップの危険地域、希少動植物が生育している地域にトンネルを造って大丈夫なのか」「土石流が心配である」に対し、「今後、地質調査を実施し、トンネル上部への影響が生じないように配慮していく」とした旨を見解として示しました。二つ目の意見、「西関東道路北部区間の接続にはインター方式またはスムーズなアクセスを考えて頂きたい。」に対し、「西関東連絡道路との連結は、ダイヤモンド形式のインターチェンジとして計画しており、地域分断等については、迂回路等を計画して機能補償を図りたいと考えている。」とした旨を見解として示しました。次に三つ目の意見、「盛り土を高架構造にして欲しい」「ルートや構造を変更してほしい」に対し、「走行安全性、事業コストから本ルートが最適である」、「今後、測量・調査を経て、詳細な検討を行っていく」とした旨を見解として示しました。次に、事業費に関するご意見です。「維持修繕費用が多額となり心配」、「福祉や暮らし優先に使うべき」、「ハード面よりソフト面に使うべき」といった意見に対し、「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、甲府市街地周辺地域として必要不可欠な路線であり、更なるコスト削減に努めます。」とした旨を見解として示しました。続きまして、事業の手続きや合意形成に関するご意見です。一つ目の意見、「地域に対する説明が不十分」、「住民の意向を反映し、意見を尊重して欲しい」に対し、「皆様との合意形成を図るために平成11年からご意見を伺いながら検討を進めてきた」旨を見解として示しました。二つ目の意見、「公聴会は学識経験者が出席すべきではないのか」に対し、「今後、都市計画審議会において学識経験者等により審議されることとなります。」とした旨を見解として示しました。次に生活環境に関するご意見です。「排気ガス、粉じん、騒音のことをどう考えているのか」、「環境・健康へ配慮して欲しい。」といった意見に対し、「現地調査を実施したうえで、予測計算を実施し、環境影響評価準備書を作成しており、結果を記載している。」とした旨を見解として示しました。

次に都市計画案に対する住民意見の概要と都市計画決定権者の見解を示します。都市計画案は、平成23年9月26日から10月26日まで縦覧され、都市計画案に対する意見書は、平成23年9月26日から11月9日まで受付を行い、合計50通の意見を頂きました。なお、頂いた意見を集約した結果、意見数は17となりました。主な意見を紹介します。

まず、はじめに、事業の必要性に関するご意見です。「本当に必要なものであるかどうか判断すべき」、「人口の減少、高齢化問題への対応施策、水害や地震に強い街づくりを優先すべき」、「産業振興に役立たない」等の意見に対しまして、「国道20号渋滞緩和、移動・輸送時間の短縮による地域活性化、緊急医療サービスの向上が図られることから、甲府都市圏全体として必要不可欠な路線である」とした旨を見解として示しました。次に設計や通過ルートに関するご意見として、「農園の真下にトンネルが通るなど絶対に認めない」、「家屋を避けるルート設定は出来なかったのか」に対し、「市街地への影響を極力避けたルートを基本とし、自然環境や景観、遺跡、既存の土地利用等への影響が可能な限り小さくなるよう配慮している」とした旨を見解として示しました。費用対効果に関するご意見としては、「費用便益比の根拠を明示すること」に対し「事業実施段階において最新の条件により算出する」とした旨を見解として示しました。

以上で、第1号議案の説明を終わります。

続きまして、「第2号議案 甲府外郭環状道路 北区間に係る環境影響評価補正評価書」について、ご説明します。右側のほうに、これからご説明する環境影響評価手続きについて示しております。

まず、環境影響評価の評価項目についてですが、平成17年に方法書の手続きを行い、山梨県知事の意見等を踏まえ、予測評価の項目を決定しました。具体的な評価項目としましては、大気質、騒音、振動、低周波音、地下水の水位、地形及び地質、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの場、廃棄物の13項目となっています。それでは、環境影響評価の結果について、大気質を例にご説明いたします。図中の赤い丸印は「自動車の走行」に係る予測地点を示しております。各IC・JCT・交差点周辺において予測を実施しまし

た。こちらが計画路線における、二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)の予測結果となります。整合を図るべき基準は、二酸化窒素に係る環境基準の0.06ppm以下としました。計画路線からの影響に加え、交差する既存道路の影響を加味した予測を行った結果、最大で0.035ppmとなり、全ての地点において整合を図るべき基準を下回ります。評価の考え方としましては、先ほどの大気質のように、「基準を下回っている、又は影響が少ない」と予測された項目は、「周辺環境への影響が少ない」と評価しました。また、「基準を上回っている、又は影響がある」と予測された項目は、環境保全措置を講じ、「周辺環境への著しい影響を軽減する」としました。なお、具体的な例としましては、県のレッドデータブックに指定されている「キクガシラコウモリ」の保全措置として、繁殖環境を創出するためのボックスカルバートの設置や、「地下水の水位」の保全措置として、工事中の地下水状況をモニタリングし、その結果を施工方法に反映させる等の保全対策を予定しております。

続きまして、「環境影響評価準備書についての住民意見の概要と見解」についてご説明いたします。準備書は、平成23年9月26日から10月26日まで縦覧され、準備書に対する意見書は、平成23年9月26日から11月9日まで受付を行い、合計63通の意見を頂きました。なお、頂いた意見を集約した結果、意見数は34となりました。主な意見の概要と都市計画決定権者の見解をご紹介します。

まず、環境全般に関する意見についてご説明します。一つ目の意見ですが、「沿線には新興住宅地もあり衛生的によくはない」に対しまして、市街地への影響を極力避けたルートを基本とした旨を見解として示しました。二つ目の意見ですが、「トンネル構造は環境に及ぼす影響が大きい」に対しまして、重要な史跡や景観に対して影響の少ないトンネル構造を主体とした旨を見解として示しました。三つ目の意見ですが、「予測値が全て基準を満足しており納得できない」に対しまして、国土交通省令により予測を実施した結果である旨を見解として示しました。続きまして、地下水・地盤に関する意見です。2つ意見がございます。「トンネル掘削等による井戸の水枯れ、温泉の枯渇、地盤沈下等が生じるのでは」また、「井戸、温泉等の補償はしてもらえるのか」に対しまして、計画路線周辺の地下水と温泉水との関連性が低いこと、工事中は地下水の状況を観測しながら施工方法へ反映させるため、地下水への影響はほとんど生じない旨を見解として示しました。続きまして、動物・植物・生態系に関する意見です。一つ目、「トンネルから排出される窒素酸化物による重要種への影響が心配」、「低位の動植物がどのように保障されるのか」、「生態系の保全の観点から、たくさんの課題がある」に対しまして、生息環境が保全されない可能性がある重要種については環境保全措置を実施すること、予測し得ない影響が生じた場合は別途対策を実施する旨を見解として示しました。また、二つ目の意見、「事後調査結果で影響が確認された場合の対応」に対しても、予測し得ない影響が生じた場合は別途対策を行う旨を見解として示しました。続きまして、景観に関する意見です。一つ目の意見、「甲府盆地の四季折々の景観を守るべき」に対しまして、計画路線はトンネル構造を始めとした道路構造を検討していること、景観の構造に変化が生じる地点は環境保全措置を実施することから、環境負荷の低減に努める旨を見解として示しました。二つ目ですが、「近景からの視点を導入すべき」、「生活圏の近景からの視点を導入すべき」に対しまして、調査、予測等は国土交通省令に基づき適切に実施していること、景観に変化が生じると想定される眺望点を設定した旨を見解として示しました。以上が住民意見の概要とそれに対する見解となります。

続きまして、「準備書についての知事意見の概要と対応」についてご説明いたします。準備書に対する知事意見は、平成24年5月11日に送付されました。意見数は、表に示しますとおり、全般的な事項37件、個別的事項71件、その他意見7件の合計115件となります。それでは、知事意見の概要と評価書での対応について、主な意見をご説明します。

まず、「全般的な事項」についてご説明します。一つ目の意見ですが、「準備書の縦覧後、新たに知事に情報提供を行った補足資料を評価書に記載すること」に対しまして、山梨県環境影響評価等技術審議会に提出した資料を資料編に追加しました。二つ目の意見、「環境保全措置の実施前後の環境影響の比較を行い、評価書に記載すること」に対しまして、環境保全措置の実施前後の比較結果を追加しました。三つ目の意見、「対象事業の実施中及び実施後における事後調査を実施し、事業実施中及び実施後の手続において明らかにすること」に対しまして、山梨県環境影響評価条例に基づき、中間報告書・完了報告書の作成を行う旨を評価書に記載しました。続きまして、「地下水の水位及び水質」についてです。まず温泉について、「工事着手前の実態把握と継続的な監視による温泉への影響の早期把握に努めること」に対しまして、事業着手前の実態把握と県条例に基づく調査を実施することとしました。二つ目の意見ですが、「トンネル掘削による地下水及び小河川等の水資源への影響、トンネル工事に伴う浸出水について継続的なモニタリング調査を実施すること」に対しまして、知事意見のとおり対応し、著しい変化が生じた場合は必要な改善策を講じることとしました。続きまして、「動物・植物・生態系」についてご説明します。一つ目ですが、キクガシラコウモリについて、「ボックスカルバートの設置位置、構造等を詳細にすること」との意見に対しまして、事業着手までに具体的に検討を行うこととしました。二つ目ですが、ミゾゴイについて、「営巣の有無及び行動圏と当該事業区域の関係性についての確認」と「影響が危惧される場合の環境保全措置の

検討」との意見に対しまして、知事意見のとおり対応し、営業が確認された場合は、必要に応じて環境保全措置の検討を行うこととしました。三つ目、「事業実施中の調査結果等の公表については、工区毎の作業工程等を基に検討すること」との意見に対しまして、環境影響評価項目に係る事後調査及び環境保全措置の進捗状況を勘案し、関係機関と協議することとしました。続きまして、「景観」と「人と自然との触れ合いの活動の場」についてご説明します。一つ目の意見、「景観の環境保全対策について、既存事例引用、複数案の検討等を行い、その検討の経緯及び結果を評価書に記載すること」との意見に対しまして、現段階において橋梁形式等が確定していないことから、事業実施段階で検討する旨を評価書に記載しました。二つ目、「地域住民の視点に立った視点場の追加を検討すること」との意見に対しまして、知事意見を参考として視点場を追加しました。人と自然との触れ合いの活動の場については、「主要なふれあい活動の場を取り巻く自然資源と景観上の特性について検討すること」との意見に対しまして、計画路線が視認される地点は、フォトモンタージュによる視覚的な表現方法による予測等を実施しました。続きまして、「廃棄物等」についてご説明します。廃棄物等については、「建設発生木材については、立木の伐採により発生する木材とそれ以外の木材を分けて記載すること」と「再資源化できない建設発生木材」の種類、性状及び量を評価書において明らかにすること」との意見が出されました。これについては、意見のとおり補足資料を追加しました。以上が知事意見の概要とそれに対する見解となります。

今まで紹介してきた準備書についての住民意見や知事意見を考慮し、評価書を作成しました。次に、評価書に対する国土交通大臣意見の概要とその対応についてご説明します。なお、国土交通大臣意見は、環境大臣からの意見を踏まえて出されたものです。この国土交通大臣意見を反映し、評価書を修正したものが、今回附議しています環境影響評価書となります。評価書に対する国土交通大臣意見の送付日は、平成24年11月12日でした。

国土交通大臣意見は、「地下水の水質及び水位」、「動物」、「景観」、「廃棄物等」、「温室効果ガス」の計5項目について提出されました。まず1つ目ですが、「地下水の水質及び水位」については、「地下水低下が見られた場合は施工方法の検討も含め、確実な対策を実施すること」と「温泉について継続的なモニタリングを実施すること」との意見が出されました。これらについては、意見のとおり実施する旨を評価書に追記しました。続きまして、「動物」と「景観」です。「動物」については、「キクガシラコウモリの代償措置について、具体的内容を専門家等の意見を踏まえ十分に検討し、適切に措置を実施すること」と「オオタカ」の環境保全措置について、工事着手前に繁殖状況を確認し、繁殖期間中の工事中止を含め、専門家等の意見を踏まえ、適切に措置を実施すること」及び「キクガシラコウモリとオオタカの事後調査結果について、適切に公表すること」との意見が出されました。これらについては、意見のとおり実施する旨を評価書に追記しました。また、「景観」については、「秩父多摩甲斐国立公園が視認できる予測地点は、国立公園を適切に取り込むこと」との意見が出されました。これにつきまして、2箇所の予測地点において、秩父多摩甲斐国立公園も予測対象に加え、評価書を修正しました。続きまして、「廃棄物等」と「温室効果ガス」です。「廃棄物等」については、「工事の実施に当たって、残土の搬出先、搬出先ごとの搬出量を把握すること」との意見が出され、意見のとおり実施する旨を評価書に追記しました。また「温室効果ガス」については、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」(グリーン調達)に基づく特定調達品目等の使用に努めること、「効率的な施工が温室効果ガスの排出量削減に資することから、効率的な施工計画の策定に努めること」、「トンネル照明等の施設の省エネ化(LED)を進め、できる限り温室効果ガスの排出量削減に努めること」との3つの意見が出されました。これらについては、できる限り意見のとおり努めることを評価書に追加しました。以上が国土交通大臣意見の概要とそれに対する対応となります。

こちらは、都市計画と環境影響評価の手続きの経緯を示したものです。左が都市計画の手続き、右が環境影響評価の手続きになります。都市計画手続きについては、平成22年2月に都市計画素案説明会を行い、平成23年3月の公聴会を経て、平成23年9月から10月にかけて都市計画案の公告・縦覧を行いました。

また、環境影響評価手続きについては、平成17年7月に方法書の公告・縦覧を行い、方法書に関する住民意見や知事意見を勘案して平成18年2月より調査・予測・評価を実施しました。その後、平成23年9月から10月にかけて準備書の公告・縦覧、説明会を行い、平成24年7月には、住民意見、知事意見を踏まえて、環境影響評価書を作成し、国土交通大臣に送付しました。さらに、同年11月、環境大臣の意見を踏まえた国土交通大臣意見に基づき、評価書を修正しております。

手続きにつきましては「都市計画」と「環境影響評価」の双方で連携を図りながら進めて参りました。「都市計画案の公告・縦覧」と「環境影響評価準備書の公告・縦覧」につきましては、法令によりあわせておこなう事が規定されておりますので、赤字で示してありますように平成23年9月にあわせて行なっております。これまでの説明のとおり手続きを進めてきて、都市計画案とともに修正した環境影響評価書を本日の都市計画審議会に附議しています。以上より、環境影響評価手続きにつきましては、都市計画手続きとの整合が図られております。また、環境影響評価に対する意見の反映については、可能な範囲で評価書を修正いたしました。



以上で説明を終わります。

議 長 事務局の説明が終わりました。非常に詳細な説明でしたが、ただいまの説明につきまして、ご意見ご質問等がありましたらお願いいたします。

C委員 最終的に11月12日に国土交通大臣の意見が県に送付されたとのことですが、その後12月2日に予想だにしないトンネルの事故がありました。そのことについて、しっかりと安全だということは何らかの形で示すことが大事だと考えます。そのような意見を私から申し上げたいと思います。

議 長 ただいまのご意見、ご質問に対し、事務局から説明をお願いします。

事務局 現在、都市計画と環境アセスの手続きが進んでいまして、本日、都市計画審議会に諮ることになったのですが、今後、次のステップとしまして、測量や地質調査、具体的な設計等の段取りになってきます。その際に、今回の笹子トンネルの事故、こういったことも教訓に、その設計の中に反映していこうと考えています。

議 長 C委員、よろしいですか。

C委員 はい。

議 長 他に、ご意見、ご質問等がありますか。

議 長 ただいまのC委員のご意見ですが、笹子トンネル事故の教訓を踏まえた上で都市計画を進めてもらいたいというご意見です。これを当審議会からの意見として回答してよろしいか諮りたいと思いますがいかがでしょうか。

(異議なし)

議 長 それでは、ただいまの意見を附した上で、原案どおり同意することといたします。

[第3号議案及び第4号議案]

議 長 続きまして、第3号議案及び第4号議案の説明を事務局よりお願いします。

事務局 よろしくお願いたします。ご説明させて頂くのは、甲府外郭環状道路東区間(通称:新山梨環状道路東側区間)に関する都市計画道路の変更及び甲府外郭環状道路東区間に係る環境影響評価書 になります。

まず、第3号議案の都市計画道路の変更についてご説明いたします。

路線の概要につきましては、第1号議案で説明されているので割愛させて頂きます。路線の概要ですが、新山梨環状道路は、甲府市都市圏における交通の円滑化と、甲府市と周辺市町村間の連絡強化などを目的とした全長約43kmの環状道路で、北部区間、東部区間、西部区間、南部区間によって構成されています。このうち、西部区間は中部横断自動車道として平成16年3月に暫定2車線供用、南部区間は平成21年3月に全線開通しております。審議頂く甲府外郭環状道路東区間は、甲府市桜井町から笛吹市石和町までの約2kmの北部区間と、笛吹市石和町から甲府市小曲町までの約7kmの東部区間を合わせた約9kmです。

次に甲府外郭環状道路東区間の整備効果についてご説明します。まず始めに、現状の課題についてです。国道20号につきましては、第1号議案で説明されているので割愛させて頂き、国道140号について説明させて頂きます。甲府外郭環状道路東区間と平行する国道140号の日交通量は、約8千台～22千台となっています。また、道路の混み具合を表す混雑度については、甲府市和戸町では1.84、甲府市上阿原町では1.26、笛吹市石和町では0.97、甲府市下曾根町では1.62を示しています。目安として、1.25を超えると日中に連続的な混雑が発生しているという状況になります。こちらは渋滞損失時間を示すグラフですが、この資料につきましては、第1号議案で説明されているので割愛させて頂きます。こちらは渋滞損失時間を示すグラフとなっております。国道20は日中の平均旅行速度が時速20km以下の区間が多く、年間約447万人時間の渋滞損失が発生しています。画面上の赤色で示した箇所は、県内の直轄国道平均の4倍以上の渋滞損失が発生している区間です。この資料につま

しても、第1号議案で説明されているので割愛させていただきます。甲府都市圏は一極集中型である放射状の道路網となっているため、中心市街地に用いない通過交通が流入し、慢性的な交通渋滞が発生しています。これらの交通問題を解決することを目的に新山梨環状道路が計画されました。甲府外郭環状道路東区間の主な整備効果としては、北区間と同様に「甲府都市圏の通過交通を分散・誘導することによる、渋滞の解消。」、「甲府都市圏の交通事故の減少。」、「周辺地域における救急医療サービスの向上。」、「災害時における、緊急輸送機能の確保。」等が挙げられます。

次に甲府外郭環状道路東区間の概略計画決定の経緯について説明いたします。甲府外郭環状道路東区間の概略計画を策定するにあたりましては、計画づくりの早い段階から住民の皆様方にご意見を伺うパブリック・インボルブメント(PI)方式を導入しました。平成17年9月に住民意見を伺うために、500m幅の計画のたたき台を提示し、その後、手続きの透明性・客観性・公正さを確保するため設置した、第三者機関である「新山梨環状道路東側区間協議会」により、公正中立かつ専門的な立場からパブリック・インボルブメントのプロセスへの助言、評価を受けながら計画づくりを進めました。また、学識経験者を中心とした「専門部会」により、計画への配慮事項を検討し、平成18年6月に200m幅の概略ルートを公表しました。概略計画のルートや構造につきましては、「学校など公共施設や住宅密集地を極力避ける。」「地域分断や水害時の排水を考慮し、一部区間を高架構造とする。」「主要な道路との接続を考慮する」などPIで得られた意見を踏まえて、決定しました。その後、この考え方を踏まえて設計を進め、平成23年3月に都市計画素案を公表しました。

次に計画図について説明いたします。甲府外郭環状道路東区間の計画の概要は、起点が甲府市小曲町、終点が甲府市桜井町で、主な通過点としましては、笛吹市石和町東油川、笛吹市石和町広瀬などです。延長は、約9.22km、構造形式は、盛土構造及び高架又は橋梁構造の嵩上式、4車線で幅員は18m、8箇所にインターチェンジを設けることとしています。平面計画としましては、(仮称)西下条インターチェンジで新山梨環状道路・南部区間及び国道358号と、(仮称)落合西インターチェンジで、県道甲府精進湖線と、落合東インターチェンジで市道小瀬落合線と、(仮称)東油川インターチェンジで国道140号と、(仮称)小石和インターチェンジで県道甲府笛吹線と、(仮称)広瀬インターチェンジで国道20号と、(仮称)和戸インターチェンジで国道411号(仮称)城東バイパスと、終点の(仮称)桜井インターチェンジで北区間及び国道140号・西関東連絡道路と接続する計画としております。構造といたしましては、下の縦断面図に示した緑色の箇所を盛土構造、白抜きの箇所を橋梁又は高架構造で計画しています。標準断面につきましては、北区間と同じ18mとしています。こちらは標準横断面図になります。本路線は4車線道路として計画されており、一般部の幅員については、車道3.5m、路肩1.25m、中央帯1.75mの合計18.25mを予定しています。都市計画決定は、この18.25を丸めた18m幅で決定されることとなります。

次に、具体的なルートや道路構造等につきまして、説明させていただきます。掲示している図面のうち、赤色の線で示した箇所が都市計画線です。また、ルート選定の考え方で、極力避けることとした、公共施設や神社仏閣、住宅密集地などを着色しています。

この平面図は、今回、都市計画の対象範囲の起点部となる、甲府市小曲町地区から、蛭沢川を横断する区間を示したものです。ルートにつきましては、新山梨環状道路・南部区間との接続や、甲府市衛生センターの位置を考慮して計画しました。国道358号とは、既存の西下条ランプを利用し、インターチェンジ方式での接続を予定しております。道路構造につきましては、蛭沢川を横断する区間を橋梁構造とし、それ以外の区間では、盛土構造で計画しております。また、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設や機能補償の側道を計画しております。

こちらは、甲府市小曲町地区の中央自動車道と交差する区間を示した平面図です。ルートにつきましては、水害時の排水を阻害しないように、蛭沢川の左岸側を通るルートとしており、計画路線が中央自動車道の下を通過することから、中央自動車道を横断しているボックスカルバートを避けるとともに、極力、直角に交差するよう計画しております。道路構造につきましては、濁川の堤防への影響や、沿線の土地利用状況を考慮して、盛土構造で計画しております。また、地域分断に配慮し、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設を計画しております。

こちらは、甲府市小曲町及び落合町地区の、県道甲府精進湖線と交差する区間を示した平面図です。ルートにつきましては、住宅地を回避して計画し、県道甲府精進湖線とは、甲府市西下条町方面に限定したハーフのインターチェンジ方式での接続を予定しております。また、笛吹市方面については、(仮称)落合東ICに、側道を介して接続出来るようにしております。道路構造につきましては、地域分断の影響を低減させ、水害時の排水を阻害しないように、一部区間を高架構造とし、それ以外の区間では、盛土構造で計画しております。また、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設や(仮称)落合西ICから笛吹市方面へは側道を計画しております。

こちらは、甲府市落合町及び下鍛冶屋町地区の小瀬スポーツ公園周辺を示した平面図です。ルートにつきましては、小瀬スポーツ公園へのアクセスを考慮し、公園の近くを通るルート

としております。小瀬スポーツ公園へのアクセスは、笛吹市方面からは、笛吹市方面に限定したハーフのインターチェンジとなる(仮称)落合東ICを利用し、甲府市西下条町方面からは、(仮称)落合西ICを利用することになります。東区間の整備により、小瀬スポーツ公園へのアクセスが強化されるとともに、イベント開催時における、周辺道路の渋滞緩和も期待されます。道路構造につきましては、住宅が比較的少ないことから、盛土構造で計画しており、(仮称)落合東ICと(仮称)落合西ICを側道で連結することにより利便性を高めております。また、地域分断に配慮し、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設を計画しております。

こちらは、甲府市落合町、白井町及び笛吹市石和町東油川地区の、濁川および平等川を横断し、国道140号までの区間を示した平面図です。ルートにつきましては、濁川及び平等川と、極力直角に交差するように計画しております。また、東油川地区の住宅地を回避し、国道140号とは、(仮称)東油川ICでの接続を予定しております。道路構造につきましては、濁川、平等川を横断する区間や、水害時の排水に配慮する区間は、高架構造として計画しております。また、既存の道路については、横断施設や迂回路などを設置し、地域分断に配慮して計画しております。

こちらは、甲府市白井町から石和町井戸地区を示したもので、国道140号と接続する(仮称)東油川ICから、渋川沿いに上流に向かう区間の平面図です。ルートにつきましては、水害時の排水能力を阻害しないよう渋川の左岸側を通るルートとしており、また、渋川と県道白井河原八田線・白井河原バイパスの間を通るルートとしております。道路構造としましては、渋川を横断する箇所以外は、渋川と県道白井河原八田線に挟まれた土地に盛土構造で計画しております。また、地域分断に配慮し、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設や一部に機能補償の側道を計画しております。こちらは、石和町砂原及び河内地区の、県道白井河原八田線と交差する周辺を示した平面図です。ルートにつきましては、渋川及び県道白井河原八田線とほぼ並行したルートとしており、宅地等土地利用状況を考慮して計画しております。道路構造につきましては、県道白井河原八田線を跨ぐ区間は高架構造とし、それ以外の区間は、盛土構造で計画しております。また、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設や部分的に機能補償の側道を計画しております。

こちらは、石和町砂原から小石和地区にかけての平面図となります。県道白井河原八田線と交差し、渋川を横断して、県道甲府笛吹線と接続する区間を示したものです。ルートにつきましては、極力、住宅密集地を回避するように計画し、県道甲府笛吹線とは、国道20号方面に限定したハーフのインターチェンジ方式での接続を予定しております。道路構造につきましては、県道白井河原八田線から県道甲府笛吹線までの、渋川を横断する区間については高架構造とし、地域分断に配慮するとともに、水害時の排水能力を阻害しないように計画しております。それ以外の区間については、盛土構造で計画しております。また、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設や一部に機能補償の側道を計画しております。

こちらは、石和町小石和及び唐柏地区の、石和西小学校及びJAふえふき 富士見第二共選場周辺を示した平面図です。ルートにつきましては、住宅密集地を極力回避し、また、石和西小学校との距離を出来るだけ確保するような計画としました。道路構造につきましては、石和西小学校付近については、小学校周辺の安全性に配慮して高架構造とし、それ以外の区間は、土地利用状況を考慮して盛土構造で計画しております。また、地域分断に配慮し、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設や一部に機能補償の側道を計画しております。

こちらは、石和町唐柏及び広瀬地区の、県道白井河原八田線と交差し、国道20号の(仮称)広瀬ICまでの区間を示した平面図です。ルートにつきましては、住宅密集地を極力回避するように計画し、国道20号とは、インターチェンジ方式での接続を予定しております。道路構造につきましては、地域分断に配慮して、県道白井河原八田線を跨ぐ箇所から国道20号までを高架構造とし、それ以外の区間は盛土構造で計画しております。また、既存の道路に影響が生じないよう、横断施設や一部に機能補償の側道を計画しております。

こちらは、国道20号広瀬ICから国道411号(仮称)城東バイパス周辺までをお示した平面図です。ルートにつきましては、甲府ニュータウン等の住宅密集地を極力回避して計画致しました。また、国道411号(仮称)城東バイパスとは、インターチェンジ方式により接続致します。なお、道路構造につきましては、一部区間に盛土構造を計画しておりますが、極力、地域分断が生じないよう、横断施設や機能補償の側道等を計画しております。

こちらは国道411号(仮称)城東バイパス周辺～甲府外郭環状道路北区間及び西関東連絡道路と接続する区間までをお示した平面図です。ルートにつきましては、老人ホーム桜井寮を避けるとともに住宅密集地を極力回避して計画致しました。なお、北区間とは直接連結する計画となっておりますが、西関東連絡道路とはインターチェンジ方式による平面交差を計画しております。また、道路構造につきましては、一部区間に盛土構造を計画しておりますが、盛土区間には横断施設や機能補償の側道等を設置することにより、極力、地域分断が生じないよう計画しております。

次に、計画路線付近の現地写真をお示しします。(仮称)西下条インターチェンジ付近の現況写真です。主に農地を通過します。(仮称)落合西インターチェンジ付近の現況写真です。住宅密集地を避けた計画としています。(仮称)落合東インターチェンジ付近の現況写真で

す。小瀬スポーツ公園へのアクセスを考慮しています。(仮称)東油川インターチェンジ付近の現況写真です。渋川と県道・白井河原八田線と平行して計画しています。(仮称)小石和インターチェンジ付近の現況写真です。極力、住宅密集地を避けた計画としています。(仮称)広瀬インターチェンジ付近の現況写真です。国道20号の広瀬東交差点にインターチェンジを計画しています。(仮称)和戸インターチェンジ付近の現況写真です。国道411号・城東バイパスの延伸がアクセス道路となります。こちらは、新山梨環状道路・南部区間のアイメッセ山梨前の渋滞状況の写真です。東区間と南部区間とが接続する(仮称)西下条インターチェンジ付近です。東区間と並行する、国道140号の中道橋と白井河原橋の間の笛吹川左岸の渋滞状況です。

続きまして、甲府外郭環状道路 東区間の都市計画公聴会の意見概要と都市計画決定権者の見解について説明します。公聴会は、平成23年9月13日に甲府市において、15日に笛吹市において開催されました。公述人はそれぞれ8名で合計16名でした。なお、意見の数は分類した結果30となりました。主な意見を紹介します。

まず、事業の必要性に関する意見です。「交通量が減少傾向にある中で、新しい道路は必要ない。」という意見に対しましては、「甲府市街地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であり、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ために、東区間の整備は寄与するものである」旨を見解として示しました。次に、設計や通過ルート、道路の構造に関する意見です。「道路による地域分断に反対。笛吹川沿い等の未利用地の多いルートを選定すべき。」という意見に対しましては、「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、農地をできる限り斜め横断にならないよう、また、主要な道路との接続を考慮した」旨を見解として示しました。また、「地域分断や防犯・防災などの観点から高架構造として欲しい。」という意見に対しましては、「高架構造の位置は、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、地域分断を考慮して決めている」旨を見解として示しました。次に、側道設置や周辺道路整備、生活環境に関する意見です。「全区間に側道を設置して欲しい。」という意見に対しましては、「側道は、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た」旨を見解として示しました。

次に、都市計画案に対する住民意見の概要と都市計画決定権者の見解について説明します。都市計画案は、平成24年2月16日から3月16日まで縦覧され、都市計画案に対する意見書は、平成24年2月16日から3月30日まで受付を行い、26通の意見をいただきました。分類の結果、意見数は22でした。主な意見を紹介します。

まず、設計や通過ルートに関する意見です。「水害が危惧される地域については、万全の排水対策を。」という意見に対しましては、「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た」旨を見解として示しました。また、「(仮称)小石和インターチェンジと(仮称)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。」という意見に対しましては、「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た」旨を見解として示しました。次に、生活環境に関する意見です。「砂原地区はスピードが出やすいため、防音対策を。」という意見に対しましては、「砂原地区は、環境影響評価において、盛土2断面、橋梁1断面において予測評価を行い、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ない」旨を見解として示しました。

以上で、第3号議案の説明を終了します。

続きまして、「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」について、ご説明します。右側に、これからご説明する環境影響評価手続きについて示しております。平成18年12月から環境影響評価方法書の手続に着手し、住民意見や知事意見を頂き、調査・予測・評価の項目や手法などを決定しました。予測・評価を行った項目としましては、北区間と同じ13項目です。環境影響評価を行った項目としましては、大気質、騒音、振動、低周波音、地下水の水位、地形及び地質、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの場、廃棄物の13項目となっています。

それでは、環境影響評価の結果について、大気質を例にご説明いたします。「自動車の走行」に係る予測は、図に示した、17地点の断面と、IC周辺の7地域の平面的な区域において実施しました。こちらが計画路線における、二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)の予測結果となります。整合を図るべき基準は、二酸化窒素に係る環境基準の0.06ppm以下としました。計画路線からの影響に加え、交差する既存道路の影響を加味した予測を行った結果、最も値の高い予測地点において、0.037ppmであり、いずれも整合を図るべき基準を下回ります。評価の考え方としましては、先ほどの大気質のように、「基準を下回っている、又は影響が少ない」と予測された項目は、「周辺環境への影響が少ない」と評価しました。また、「基準を上回っている、又は影響がある」と予測された項目は、環境保全措置を講じることとし、「周辺環境への著しい影響を軽減する」こととしています。環境保全措置の例としましては、県のレッドデータブックで絶滅危惧Ⅱ類に選定されている「シマヘビ」の環境保全措置として、移動経路の確保のために道路盛土内に横断のボックスカルバート等を設置することや、盛土法面に在来種による植栽を行うことにより、生態系への影響を低減するとともに、周辺の景観との調和を図るなどの環境保全措置を行

うこととしています。

続きまして、「準備書についての住民意見の概要と見解」についてご説明いたします。環境影響評価準備書は、平成24年2月16日から3月16日まで縦覧され、準備書に対する意見書は、平成24年2月16日から3月30日まで受付を行い、26通の意見をいただきました。分類の結果、意見数は21でした。主な意見を紹介します。まず、環境全般に関する意見です。「工事中及び供用後の環境悪化や自然環境の破壊はやめてほしい。」という意見に対しましては、「工事中の適宜散水や仮囲いの設置、工事用車両の分散運行、タイヤ洗浄などを行い、供用後の騒音対策としては、既存道路が環境基準を超過している箇所については、道路管理者と協議し、適切な環境保全措置を実施するよう協力を求めること。また、自然環境に対する対策は、重要な動物のための移動経路の確保や、在来種を用いた盛土法面等及び地形改変部の緑化を行う」旨を見解として示しました。次に、生態系に関する意見です。「豊かな自然が残されている地域であり、生態系が破壊される。」という意見に対しましては、「生態系においては、道路の存在、工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置による影響について予測を行いました。また、供用後の影響に対しては、在来種や草地性チョウ類の食草・食樹を用いた道路法面への緑化を行う」旨を見解として示しました。次に、景観に関する意見です。「もっと近景からの予測評価をすべき。」という意見に対しましては、「構造物の存在や構造が明確になる地点(6箇所)を追加選定し、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、「盛土法面及び地形改変部などの緑化」、「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」旨を見解として示しました。以上が住民意見の概要とそれに対する見解となります。

続きまして、「準備書についての知事意見の概要と対応」についてご説明いたします。環境影響評価準備書に対する知事意見につきましては、平成24年9月4日に送付されました。意見数は48でした。主な意見を紹介します。まず、動物、植物、生態系に関する意見です。「シマヘビについて、環境保全措置として設置されるボックスカルバートについて、設置位置、構造、当該対象種の利用を妨げないための措置、人の影響等について十分な検討を行うこと。また、事後調査において、当該措置の効果について検証すること。」という意見に対しましては、「ボックスカルバート等の効果については、事業着手前に、設置位置、構造、当該対象種を誘引するための措置、人の影響等について十分な検討を行う」旨を評価書に記載しました。また、「生態系への環境影響については定量的に明らかにし、環境保全措置を講じる場合と講じない場合の変化の程度を明らかにすること」という意見に対しましては、「事業実施区域を濁川より南側の区間、濁川から平等川までの区間、平等川より北側の区間に分けて、定量的に示し、環境保全措置を講じる場合と講じない場合の生態系区分の変化の程度、並びに環境保全措置についての複数案の比較検討を行い」評価書に記載しました。次に、風景、景観、人と自然とのふれあい活動の場に関する意見です。「地域住民から環境影響の程度が把握しにくいことが指摘された。」という意見に対しましては、「構造物の存在や構造が明確になる地点(6箇所)を追加選定し、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、予測及び評価の検討の経緯及び結果」を評価書に記載しました。また、「フォトモンタージュ等による複数案の比較検討の結果を明らかにすること。」という意見に対しましては、フォトモンタージュによる複数案の比較検討の結果については、検討の経緯及び結果を評価書に記載しました。さらに、法面の緑化については、生態系、景観・風景、人と自然との触れ合い活動の場において、当該措置の効果について検討を行い評価書に記載しました。今まで紹介してきた準備書についての住民意見や知事意見を踏まえて、環境影響評価書を作成しました。

次に、「評価書についての国土交通大臣意見の概要と対応」についてご説明いたします。なお、国土交通大臣意見は、環境大臣からの意見を踏まえて出されたものです。この大臣意見を踏まえて評価書を補正したものが、今回附議しています評価書となります。環境影響評価書に対する国土交通大臣意見は、平成24年12月10日に送付されました。意見数は2つです。

まず、動物についての意見です。「シマヘビ等の移動経路を確保するため、ボックスカルバート等の設置の具体的な内容について、これまでの調査結果や専門家等の意見を踏まえて十分に検討し、適切に環境保全措置を実施すること。」という意見に対しましては、シマヘビ等の移動阻害に対する影響を低減するためのボックスカルバート等の設置による環境保全措置の具体的な内容については、これまでの調査結果や専門家等の意見を踏まえて十分に検討し、適切に措置を実施する旨、評価書に記載しました。次に、温室効果ガスについての意見です。「工事中の温室効果ガス排出量を削減するため、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律に基づく特定調達品目等の使用等に努めること。また、供用時においてもできる限りの温室効果ガスの排出量削減に努めること。」という意見に対しましては、「温室効果ガス排出量を削減するため、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」に基づく特定調達品目等の使用に努める。また、温室効果ガスの排出量削減等に留意しつつ、効率的な施工計画を策定するよう努める。さらに、照明等の施設の省エネ化等を進め、供用時においてもできる限りの温室効果ガスの排出量削減に努める旨、評価書に記載しました。

こちらは、都市計画と環境影響評価の手続きの経緯を示したものです。都市計画の手続きにつきましては、平成23年3月に都市計画素案の説明会を行い、平成23年9月には都市計画

原案の縦覧を行うとともに、都市計画公聴会を開催し、平成24年2月から3月にかけて、都市計画案の縦覧と意見書の受付を行い、本審議会に附議したところであります。また、環境影響評価手続につきましては、平成18年12月に方法書手続に着手し、方法書に関する住民意見や知事意見を勘案して調査、予測、評価を実施しました。その後、平成24年2月から3月にかけて環境影響評価準備書の縦覧、説明会、意見書の受付を行い、平成24年9月には、住民意見や知事意見を踏まえて、環境影響評価書を作成し、国土交通大臣に送付しました。さらに、平成24年12月には、国土交通大事等の意見に基づき環境影響評価書を補正し、本審議会に附議しております。スライドに赤字で示しております、法令により、合わせて行うこととされている、「都市計画案の縦覧・意見書の受付」と「環境影響評価準備書の縦覧・説明会・意見書の受付」及び「都市計画審議会への附議」の手続につきましては、ただいま説明したとおり、同時に行っております。

以上より、環境影響評価手続につきましては、都市計画手続きとの整合が図られております。また、環境影響評価に対する意見の反映については、可能な範囲で評価書を補正いたしました。

以上で説明を終わります。

議長 事務局の説明が終わりました。ただいまの説明につきまして、ご意見ご質問等がありましたらお願いいたします。

D委員 質問がいくつかあります。  
ご説明いただいた中で、東部区間の整備効果について北部区間と同じく大きな整備効果があるとのことですが、交通需要予測はどのような方法で行ったかと言うこと。これは、1号議案、2号議案でも言えることですが、つまり、需要予測が北部区間と東部区間でダブルカウントになっていないか確認させていただきたい。  
それと併せて整備効果について、全体としてはコメントがあるが、国道20号についてコメントがないのに、課題には国道20号があげられている。確認させていただきたい。

議長 質問は2点ですね。

D委員 はい。

事務局 質問を確認させてください。

議長 D委員、もう1度お願いします。

D委員 簡単に言いますと、交通需要予測はどのように行っていますかと言うことです。なぜかと言うと、20号の課題が先ほどの議案にも今回の議案にもあげられていると、どういうネットワークで予測しているか、どちらにどのようなカウントしているのかということ、20号に問題があるということですが、東部と北部があって両方で同じことをカウントしていたら、どういうネットワークで計算したかによって、答えはまったく違うかなと思いますので、課題に対してどのような計算をしたのか確認したい。いずれも20号が課題としてあげられていて、北部でも東部でもその話をするということは、どういうネットワークで計算したか、それぞれの効果はどうかとご説明をしていただきたい。

議長 それは、北区間だけでなく東区間もということですか。

D委員 東区間についての質問になります。

事務局 交通量につきましては、北区間と東区間を合わせて計画をしていますので、ダブルカウントにはなっていません。

2点目の課題として20号がのっていますが、東区間について整備効果で20号がのっていないのはなぜかと言うご指摘だと思いますが、全体として甲府都市圏の通過交通を分散誘導することにより渋滞の解消につながるということの中に、20号を含めて周辺のものを入れていきます。東区間につきましては、国道140号のバイパスとして考えていますので、あえて国道140号を特出して表現をしています。

議長 D委員、よろしいでしょうか。

D委員 はい。また、それに関連してもう1つ質問をさせていただきたいと思います。  
140号の混雑の問題で下曾根と和戸町があげられているのですが、和戸町に関してはほとんど20号の問題でございますので、そう言う意味ではこちらの140号のバイパスというのは適正な評価がされているのか疑問があります。

議長 もう少し分かりやすく説明していただけますか。

D委員 はい。評価書でいくと49ページの数値は交通量から計算されていますが、観測値であるバックグラウンド濃度よりも予測値のほうが桁数が高い。つまり、観測できる値よりも予測できる値のほうが精度が高いというのが、理解しにくいのです。ご説明いただきたい。計算方法だけ確認させていただきます。

議 長 事務局、よろしいですか。

事務局 バックグラウンド濃度は、機械の性能上、その桁までしか測れないということですが、計算上は数値で出てきますが、バックグラウンド濃度と比較するとかなり小さい値となっています。

議 長 D委員、よろしいですか。

D委員 はい。

議 長 他にご意見、ご質問等がありますか。

議 長 それでは、第3号議案及び第4号議案について、原案どおり、同意してよろしいか、お諮りいたします。ご異議はございませんか。

議 長 異議なしと認めます。それでは、第3号議案及び第4号議案については、原案どおり同意することといたします。

議 長 以上をもちまして、本日の審議を終了いたします。ご協力ありがとうございました。

司 会 信田会長、ありがとうございました。その他として、何かございますか。

E委員 ご説明をいただいた図面の中で、多くの農地が活用されるようですが、計画を進めるにあたって、農地の代替地の計画はあるのですか。教えてください。

事務局 代替地に関しましては、今後、事業を進めていく過程で、地権者の皆様の意向を確認しながらお手伝いしていくことになると思います。

E委員 ありがとうございました。よろしく申し上げます。

司会 他に何かございますか。  
ないようですので、以上をもちまして、第144回山梨県都市計画審議会を終了させていただきます。  
なお、次回の審議会につきましては、甲府外郭環状道路へのアクセス道路等につきましてご審議頂くことを予定しています。日程、議題等が決まり次第連絡させていただきますので、よろしくお願いたします。  
本日は、誠にありがとうございました。

