

公述要旨と見解

公述の要旨	都市計画決定権者の見解
<p>○2回説明会があったが、地区住民をさておいて、県が押し進めることは如何かと思う。</p>	<p>○この計画の検討を始めた経緯は、地域の方たちが中心となって山梨市駅南口周辺のまちづくりのあり方について勉強会等を開催している「山梨市駅南地域のまちづくりの会」及び山梨市から県道山梨市駅南停車場線の整備について強い要望が出されたからであります。</p> <p>○この計画は、県道山梨市駅停車場線に、都市施設として幹線道路の機能を持たせて整備するものであり、県が事業主体として、山梨市や地域の皆様の意見を伺いながら実施して参ります。</p> <p>○現在は、都市計画の手続きとして計画案を作成するため、原案をお示しし、山梨市や地域の皆様のご意見を伺っている段階であることをご理解下さい。</p>
<p>○始点のJR南の根津橋通りと終点の重川橋が12mくらいの幅員であるのに、なぜ街中は17mにしなければならないのか。車道3m×2、歩道3m×2の12mの幅員を基本的な考え方にしたらどうかと思います。隣接する都市計画道路もあり、それだけの幅員は必要なのではないでしょうか。</p>	<p>○計画幅員は、本道路が市街地を通過することから道路構造令に基づき、車道3m×2、歩道3m×2に、停車帯1.5m×2、植樹帯1.0m×2を設け、全幅17mで計画しております。交差点部は右折レーンを設けるため同様に17mで計画しています。根津橋通り線は、右折レーンを設けるため13.5mになります。また、重川橋前後では、全幅14.5mで整備が行なわれています。</p> <p>○現計画位置の道路は、区画街路として位置づけることにより県道との機能分担を明確化しました。</p>
<p>○道路の拡幅により区のコミュニティが成り立たなくなり、市街地の過疎化が心配される。駅前の二の舞にして欲しくない。</p>	<p>○用地交渉においては、区内への移転希望などにあわせた移転先の調整を行うなど、個別に伺う中で、山梨市と共に進めて参ります。</p> <p>また、必要に応じて、残地の有効活用など、様々な整備手法について、山梨市との協議を行なって参ります。</p>
<p>○新しい道路は路面が上がり、宅地が低くなるため、大雨時には道路の水が入ってくる。この対策を練ってほしい。</p>	<p>○道路の高さ計画については、今後の詳細な設計に当って、既存の水路等に配慮しつつ、現在の道路高との乖離を出来る限り少なくすることを基本として計画します。また、路面排水は道路側溝を通じて河川等に流下させる計画とします。</p>

意見要旨と見解

意見の要旨	都市計画決定権者の見解
<p>山梨市駅南線と加納岩小学校西通り線の機能を明確にしてほしい。</p>	<p>○山梨市駅南線は、JR山梨市駅と中央自動車道の一宮御坂を結び、笛吹市との連携を強化する都市部の幹線道路機能を担います。加納岩小学校西通り線は、用途地域内の円滑な交通処理を行い、良好な生活環境の形成や保全を目的とした地域内を南北に通過する区画街路の機能を担います。</p>
<p>地域の状況を踏まえ、地域に適した道路構造を採用するのが良い。車道3m×2、歩道3m×2として、停車帯、植樹帯は必要ない。</p>	<p>○都市部の幹線道路において、植樹帯は、良好な景観を形成し騒音の減少や大気の浄化に資するなど道路の空間機能として整備する必要があります。幅員は標準値の1.5mにこだわらず1mとしました。</p> <p>○停車帯は、以下の理由から確保する必要があり、幅員は基準の最小値である1.5mとしました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線商店への出入りや荷さばきスペース、バス停においてバス停車時における通過交通の円滑化のため ・この地域は中学校・高校に通学する生徒や、駅利用者など自転車交通が多いため、その走行空間のため
<p>道路構造に関する基準を全国画一的に運用するのではなく、地域の状況に応じて運用し道路に求められる機能を勘案し地域の裁量に基づき弾力的に運用すべき。</p>	<p>道路構造に関する基準の適用に際しては、地域の状況を踏まえ、基準が許容する最小値等を採用することにより地域の裁量に基づき弾力的に運用しています。</p>