

第1号議案 参考資料

甲府及び韮崎都市計画道路 (3・4・106 甲府外郭環状道路 北区間) 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"> • 交通量の減少、人口の減少が明らかである点から道路計画は見直すべきである。 • 道路が提案されて長期間経過している状況から、本当に必要な道路といえない。 • 渋滞解消には高規格道路の建設よりも、生活道路の整備こそが必要である。 • 渋滞の根拠が示されず、この道路を造る目的が明確でない。 • 新しく道路を造るのではなく公共交通を充実させるべきである。 • 福祉と暮らしを最優先にし、住みやすい町となるよう考えてもらいたい。 • 環状ではなく、放射状の道路を造るべきだ。 • 20号バイパス沿いや甲府市内の商業地の落ち込みが心配。 	<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、新山梨環状道路北部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"> • 塚原や横根地区についての詳細な計画が示されていない。 	<p>塚原地区、横根・桜井地区ともに、ダイヤモンド形式のインターチェンジとして計画しています。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"> • 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。 • 山宮地域の裏にトンネルを掘ることは認められない。 • 土石流の発生を心配する。 • トンネルによる周辺施設への影響が心配である。 	<p>十分な土被りを有していると考えていますが、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参ります。</p>

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"> ・ 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。 	<p>西関東連絡道路との連結は、交通量的には平面交差点で十分処理が可能なことからダイヤモンド形式のインターチェンジとして計画しています。</p> <p>通学路の安全性や地域分断による不便をできるだけ解消するため、迂回路等を計画して機能補償を図りたいと考えております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 甲府韮崎線はどうなるのか。 	<p>甲府韮崎線（旧 20 号）の交差部は、新山梨環状道路が高架で通過する計画となっています。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"> ・ 地域の状況を考えて盛土を高架方式にして頂きたい。 ・ 盛土では洪水の際の堤防となり周囲が冠水する。 ・ 住居専用地域に道路をつくることに納得できない。 ・ 新興住宅地を二分するような道路ができることは遺憾である。 ・ 田畑地区を二分する道路に反対である。 ・ 道路が家にかかることに反対する。 ・ ルートを変更してほしい。 	<p>全線を高架構造にすることは、事業コストや掘削土利用の観点から困難です。居住環境への影響や地域分断等による影響も考慮して、高架構造位置を決めております。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> <p>洪水による影響については、技術基準に基づき、冠水が生じないように計画して参ります。</p> <p>また、通過位置については、走行安全性、事業コストから本ルートが最適であると考えています。ご理解をお願いいたします。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 財政赤字の中で、多額の建設費用がかかる道路建設は中止すべきである。 ・ 建設費用に加え維持修繕費用が多額となり心配である。 ・ 予算は道路建設より福祉や暮らし優先に使うべきである。 ・ 多額の税金はハード面よりソフト面に使うべきである。 ・ 道路建設ではなく、震災の復興にお金をまわして欲しい。 	<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>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>

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"> • 計画交通量が多いのではないか。 • 将来交通量は減少すると思われる。 	<p>計画交通量は、将来人口の想定や、免許保有者および乗用車保有台数の将来の見通し等について条件を設定し、将来の交通需要の予測を行ったもので、将来の人口減少の影響も勘案したものとなっています。</p> <p>なお、愛宕町下条線の供用、国道 20 号竜王拡幅の供用等の最新の道路網条件を反映し将来の交通量減少も考慮した上で計画道路の交通量を予測しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 費用対効果の根拠が示されておらず、再検討が必要である。 	<p>新山梨環状道路の費用対効果については、事業実施段階において、最新の人口動向や道路ネットワークの条件および手法により算出を行って参ります。</p> <p>なお、費用対効果の算出に用いた、条件および手法の見直しがあった場合には、必要に応じて確認を行います。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • アンケートの結果が知らされていないなど地域に対する説明が不十分であり、住民の納得のいかない道路は認められない。 • 決定した後は速やかに早く実行に移してほしい。 • 住民の意向を反映し、意見を尊重して欲しい。 	<p>皆様との合意形成を図るために平成 11 年から新山梨環状道路懇話会を行い、地域住民の皆様にはアンケート調査、素案説明会等を開催するなど、ご意見を伺いながら検討を進めて参りました。</p> <p>それらの結果を踏まえ、環境影響評価準備書や都市計画案の作成を行いました。今後は、これらの公告・縦覧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していきたいと考えております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 公聴会の記録は公表されるのか。 	<p>今回、公聴会で皆様から頂いた意見の要旨と、それに対する見解を公表させていただきました。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 公聴会は学識経験者が出席すべきではないのか。 	<p>公聴会は住民の皆様の見解を反映させるためのものです。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。</p>

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"> • 山宮ハイタウンなど住宅密集地での工事による振動が心配される。 • 排気ガス、粉じん、騒音のことをどのように考えているか。最新のデータを出してほしい。 • 粉じん、騒音、排気ガス、振動、低周波振動をできるだけ防止して環境・健康へ配慮して欲しい。 • 景観の良い場所に公害を起こす道路はらない。 	<p>大気質、騒音、振動、低周波振動等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計算を実施し、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>
<ul style="list-style-type: none"> • 自然破壊、貴重な生態系、歴史的景観が破壊される。 	<p>動物、植物、生態系、景観等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、予測結果について環境影響評価準備書に記載しております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • トンネル掘削により地下水脈が変化し、生活用水である井戸や棚田の水枯れ、温泉の枯渇という問題がある。 	<p>地下水の水位や温泉への影響については、ボーリング調査等の現地調査を実施しました。それらの結果を踏まえた予測結果については、環境影響評価準備書に記載しております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • トンネル掘削による廃土処理や残土運搬により、環境破壊、交通事故が懸念される。 • 工事内容に関する説明が不十分である。 	<p>トンネル掘削による発生土は、できる限り工事区域内での再利用を行うとともに、他の公共事業で利用するよう今後詳細な検討を行う予定です。また、工事用車両の運行経路は幹線道路及び、可能な限り計画道路内を利用します。工事用車両の運行に伴う環境影響については、予測計算を実施し環境影響評価準備書に記載しております。</p> <p>工事内容の詳細については、今後、詳細な検討を行い工事説明会を開催するなど、皆様方に説明させて頂く予定です。</p>

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"> 道路建設ではなく、震災の復興にお金をまわして欲しい。 	<p>現在、東日本大震災の復旧、復興について、政府全体として議論している状態であり、政府全体として判断されるものと考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 用地補償、道路により不動産価値が下がった場合の補填、環境の悪化についての補償はどう考えているのか。 	<p>道路ができたことによる被害の状況に応じて、必要な機能が回復できるように補償するようになります。</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、各お宅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> <p>また、環境影響の程度については、予測評価を実施し環境影響評価準備書に記載しております。著しい環境影響が生じると予測された場合には、必要に応じて環境保全措置を講じるよう配慮いたしました。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 災害に強い県土づくりこそ、今取り組むべきである。 	<p>山梨県では、「山梨県地域防災計画」「やまなし防災アクションプラン」を策定し、県民の生命・財産を災害から守るための施策を展開しているところです。本県においても、東海地震の切迫性が指摘され、富士山も仮に噴火となると、かなり広い地域での災害発生が懸念され、広域的な防災対策を確立していく必要があります。</p> <p>今回の東日本大震災の教訓や国の動向等を踏まえてこれら施策の見直しを行い、実際の災害時に実効性のある防災体制の構築に向けて取り組んでいきたいと考えております。</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"> ・ 数字で説明するのではなく、地球的規模で将来を見すえ、本当に必要なものであるかどうか判断すべき。 ・ 政府も地方自治体の財政も破綻寸前であり、人口減と高齢化が進む中、北部区間の建設費 1150 億円は税金の浪費であり、山梨県民の負担約 380 億は県の歳入総額 4900 億円（H21）に比べ巨額で、暮らしを圧迫する。また、道路の維持管理費もまかなえないのではないか。これ以上借金の増やし、次世代に回してはならない。 ・ 東北大震災・福島原発事故の復興・収束に向けて国のあらゆる知恵と力を結集するとき、不要不急な道路建設の予算は震災復興にまわすべきである。 ・ 生活している人を立ち退かせるのは居住権の侵害である。長い間かかって築いてきた地域の住民や移り住んで来た人々の生活の絆が断ち切られることが問題である。 ・ 環境を破壊してまで必要な事業なのか。 ・ 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である。 ・ 本当に作りたいと考えているのは、一部の土木建設会社だけではないのか。ゼネコンに仕事をやらなければならないのか不明である。 ・ トンネル区間が約 6 割を占め、全く景観を楽しめない道路は、観光に役立たず、本県の産業振興に役立たない。 	<p style="text-align: center;">計画路線への交通の転換による国道 20 号の渋滞の緩和に伴う交通流、物流等の円滑化、都市間の移動・輸送時間が短縮されることによる地域の活性化、県立中央病院への周辺地域からのアクセス時間が短縮されることによる救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と考えています。</p>

都市計画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"> ・ 山梨県の発表では、県が管理する道路で、将来、土砂崩落や落石の危険性があるものの、防災工事が行われていない箇所が 1600 箇所あるとされている。公共事業費が削減傾向にあるなかで工事箇所を大幅に増やすのは難しいと嘆いている。 ・ 道路建設は中止すべきである。 ・ 高速道路の建設より、日常利用する道路の整備、幅員の狭い道路の拡幅・安全性の向上、住環境の利便性を重視した道路整備等に費用を使うべきである。 ・ IC や JCT を利用しなければならない環状道路は、地域内を移動する市民生活に不向きである。県立中央病院や大学病院に行くにも現状の道路が便利である。西部区間、南部区間の事例のとおり、市民の利用につながらず、朝夕の慢性的な交通渋滞の解消にはつながらない。 ・ 現道の整備等により、渋滞緩和、災害に強い街づくり、地域の活性化は可能である。 	<p>同上</p>

都市計画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"> • 農園の真下にトンネルが通るなど絶対に認めるわけにはいかない。 • 家屋を避けるルート設定は出来なかったのか。 	<p>計画の初期段階から広く情報の提供及び意見の収集を行った上で計画しています。計画ルートは、甲府盆地北部の山間部や住宅地を通過することから、市街地への影響を極力避けたルートを基本として、安全で快適な走行の確保、地域の利便性の向上を考慮しつつ、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ます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 費用便益比の根拠を明示すること。また、愛宕町下条線の開通により道路状況が大きく変改していることも含め、その根拠を明示すること。 	<p>新山梨環状道路の費用対効果については、事業実施段階において、最新の人口動向や道路ネットワークの条件および手法により算出します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 住居等の補償はどうなるのか。 	<p>事業に必要な土地等の取得又は土地等の使用に伴う損失の補償については、「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」(S37.6.29 閣議決定,H14.7.2 改正)に定めるところにより、適切に補償を行います。</p>