

20 都市計画道路甲府外郭環状道路東区間事業に係る複合的な影響について

20-1 都市計画道路甲府外郭環状道路東区間事業の概要について

「都市計画道路甲府外郭環状道路東区間 環境影響評価書」（平成 24 年 12 月、山梨県）に記載された当該事業の概要は、以下に示すとおりである。

■都市計画対象道路事業の名称

都市計画道路甲府外郭環状道路東区間

■都市計画決定権者及び事業者の名称

●都市計画決定権者の名称；山梨県

●事業者の名称

名称：山梨県

代表者の氏名：山梨県知事 横内正明

住所：山梨県甲府市丸の内 1 丁目 6 番 1 号

名称：国土交通省関東地方整備局

代表者の氏名：関東地方整備局長 森北佳昭

住所：埼玉県さいたま市中央区新都心 2 番地 1

■都市計画対象道路事業の内容

●都市計画対象道路事業の種類；一般国道の改築

●都市計画対象道路事業が実施されるべき区域の位置 ※図 20-1-1 参照

(起終点)

起点；山梨県甲府市西下条町付近

終点；山梨県甲府市桜井町付近

●都市計画対象道路事業の規模（対象道路事業に係る道路の延長）；延長 約 9km

●都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数；4 車線

●都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度；80km/時

●基本的構造；全線にわたって嵩上式（盛土構造・橋梁構造）を採用。

※標準断面図は図 20-1-2 参照

●都市計画対象道路事業の工事計画の概要

工事工程の概要；工事着手から完了までの期間は、概ね 10 年を想定している。

※本事業の対象事業実施区域に係る工区の工程表は表 20-1-1 参照

※「都市計画道路甲府外郭環状道路東区間 環境影響評価書」より一部抜粋して作成

20-2 本事業における複合的な影響について

(1) 本事業との位置関係等について

本事業の計画路線と今後建設が予定されている都市計画道路甲府外郭環状道路東区間は、将来、甲府市小曲町付近で交差すると考えられる。交差箇所付近の本事業における鉄道施設は橋梁構造を考慮しており、盛土構造として計画される同道路の上空を交差することになる(図 20-1-1 参照)。

(2) 影響要因ごとの検討結果について

本事業と都市計画道路甲府外郭環状道路東区間事業(以下、「東区間」という。)との複合的な影響について検討した結果を、影響要因ごとに以下に示す。

影響要因	検討結果
建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働に係る複合的な影響としては、大気質、騒音、振動が考えられる。両事業の交差箇所から小曲町集落内の直近民家までは、概ね 250m 程度離れており、これらの影響は十分に減衰するものと考えられる(図 20-2-1 参照)。 さらに、交差箇所付近の工事实施に際しては、競合工事をできる限り避け、相互に工事調整を行いながら進めていく必要があるため、建設機械稼働時の複合的な影響は十分小さいと考えられる。
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	<ul style="list-style-type: none"> 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る複合的な影響としては、大気質、騒音及び振動が考えられる。本事業の工事用車両通行ルートについては、小曲町集落内を想定しておらず、交差箇所付近の工事用車両は、中央自動車道の南側の甲府南工業団地内を通り、県道 12 号を通る予定である。 一方、東区間においては、国道 358 号、県道甲府精進湖線、国道 140 号を工事用車両の運行ルートとして想定している(図 20-2-1 参照)。 このうち国道 140 号については、東区間で想定された運行ルート上に本事業の予測地点もあり、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気質、騒音及び振動について複合的な影響が生じる可能性がある。 しかしながら、両事業が競合する時期や程度については、本事業の工事着手が用地取得に係る手続き後となり、実際の現場での着手時期が不明なため、想定が困難な部分がある。 これについては、工事計画が明確になった段階で、相互に工事用車両の各通行ルートへの配分や時期について運行計画上の調整を可能な限り行い、周辺環境への影響をできる限り低減するように努める。合わせて、本事業に係る工事用車両の主要な通行ルート上のうち、東区間との競合使用がある地点において、大気質、騒音及び振動を対象にモニタリングを行い、その結果については公表していく。
列車の走行 (地下を走行する場合を除く。) ※(自動車の走行)	<ul style="list-style-type: none"> 列車の走行(地下を走行する場合を除く。)に係る複合的な影響としては、騒音及び振動が考えられる。列車の騒音及び振動については、ピークレベルで評価するものとされており、評価手法の異なる道路交通騒音及び振動との合成による複合的な影響について、検討することは適切でないと考えられる。

※()内は道路事業からみた影響要因区分

影響要因	検討結果
鉄道施設（嵩上式）の存在 ※（道路の存在）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道施設（嵩上式）の存在に係る複合的な影響としては、日照障害、電波障害及び景観が考えられる。 ・ 交差箇所周辺では、東区間について平均的な高さとして約 8m 程度の盛土構造を想定しており、本事業で計画する構造物は橋梁で、高さは約 25m 程度と考えている。 ・ 複合的な影響が考えられる日照障害、電波障害及び景観については、大気質や騒音のように周辺環境の影響が重なることにより、影響がさらに大きくなるような環境要素ではなく、より影響が大きいものの影響が、その地点での影響となる。その点を考慮した場合、両事業の構造物高さの程度から、いずれの環境要素においても、東区間に比べて、本事業による影響が大きくなるものと考えられる。 ・ 以上のことから、本事業による鉄道施設（嵩上式）の存在に係る影響を考慮することにより、交差箇所周辺の影響の程度を把握することが可能であるため、複合的な影響を特に考慮する必要はないと考えている。

※（ ）内は道路事業からみた影響要因区分

なお、現在供用されている道路である、新山梨環状道路南区間、中部横断自動車道及び国道 52 号や、その他の幹線道路からの影響については、関連する評価項目において、現在の環境状態として取り込まれ、調査、予測及び評価に反映されている。

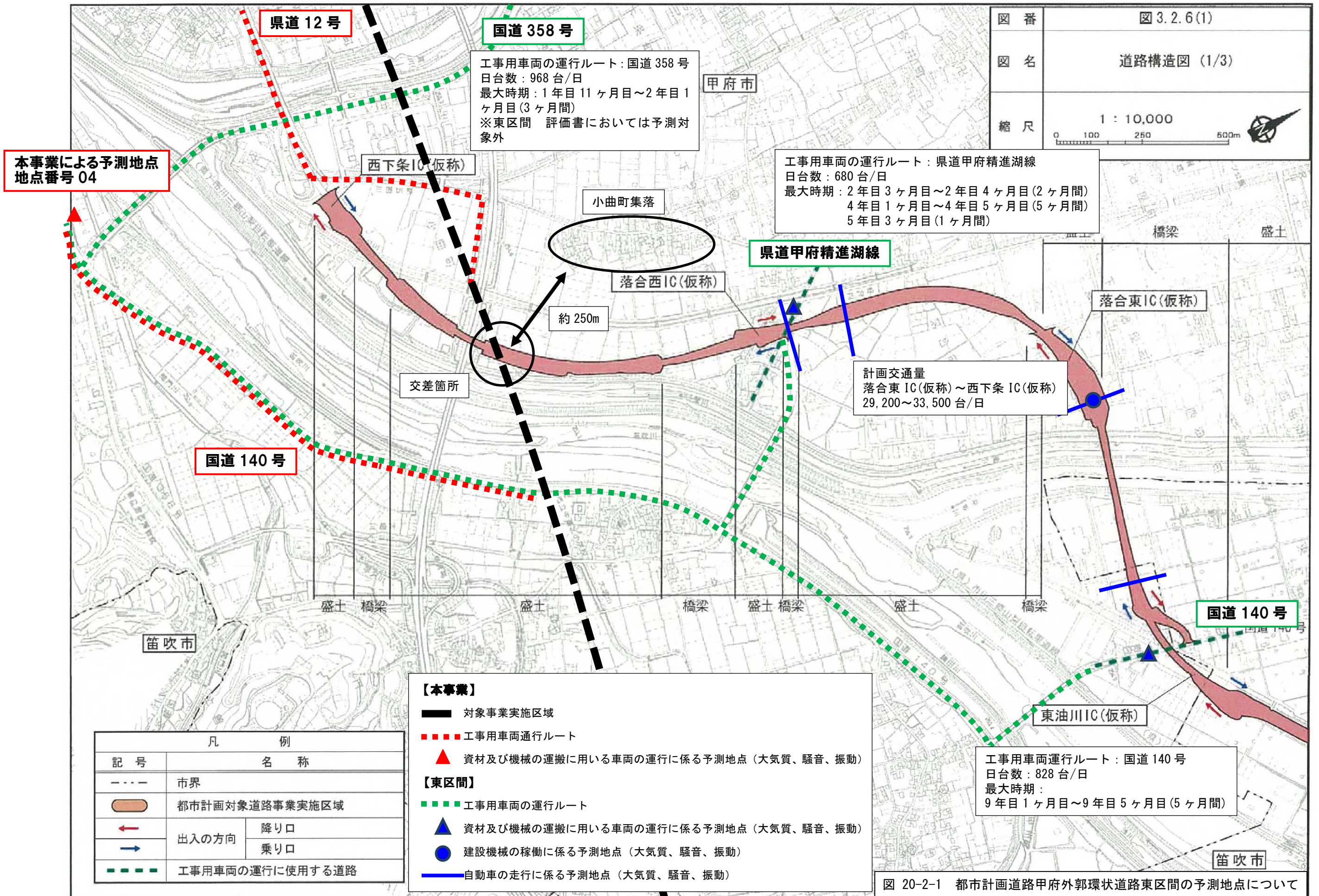


図 20-2-1 都市計画道路甲府外郭環状道路東区間の予測地点について

