

意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の考え方  
 (一般国道140号改築工事 (新山梨環状道路東部区間 I 期))

○意見書の提出件数 2通(反対2通)

○公聴会における公述人の公述 2組(起業者除く)

項目	番号	意見書及び公述の要旨	事業認定庁の見解
整備効果	1	本件事業の申請理由として本件区間の渋滞が挙げられている。その例として、笛南中北1交差点における笛吹市から中央市方面に向かう車の渋滞長が880m~1200m、時間で10分~11分との例が示されているが、本件区間は笛南中北1交差点よりかなり西側に建設されるものであるから同交差点の渋滞解消につながるものとは思えない。	交通渋滞実態調査マニュアル(案)(平成2年4月建設省土木研究所)に基づき、平成31年2月に山梨県が実施した調査によると、現道の笛南中北1交差点(笛吹市方面側)において最大渋滞長900m、最大通過時間約10分が確認されている。一方で、平成22年度全国道路・街路交通情勢調査に基づき、山梨県が実施した本件事業完成後の令和12年(平成42年)の交通量の変化予測では現道の交通量は減少すると予測されている。 このことから、本件事業の完成により、現道の交通量の減少が見込まれ、本件事業が現道の通過交通を分担すると確認できることから、現道における交通混雑の緩和が図られるなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。
	2	本件事業の完成により、所要時間が22分から2分に短縮されるとあるが根拠が不明である。	平成30年3月に山梨県が実施した調査によると、全体計画区間に対応する現道を利用した区間をピーク時間に実際に走行した結果の所要時間(約22分)に対して、整備後の全体計画区間(L=1,570m)を設計速度(80km/h)で走行した場合の所要時間(約2分)を計算により求めた数値であることを確認している。
	3	本件事業は周辺の関連道路(一般国道20号、一般国道140号、県道甲府笛吹線等)の交通渋滞の緩和が大きな目的となっているが、日本や山梨県の人口減少や若年層の車離れなどの観点から、道路の渋滞問題は自然解消していく可能性があり、あえて本件道路を造る必要はない。	国勢調査(平成28年11月)によれば、山梨県の人口は平成12年に約88.8万人となり、その後、減少を続けており、平成27年には約83.5万人まで減少している。 一方、山梨県の公表資料によると、人口が最大となった平成12年の自動車保有台数は約68.2万台であるが、その後増加を続け平成28年には約75.9万台となっている。また、全国道路・街路交通情勢調査によると、県内の平均交通量は平成17年5,598台/12h(平日)、平成22年5,560台/12h(平日)、平成27年5,612台/12h(平日)であり、ほぼ横ばいとなっている。 このように人口が減少すればすなわち自動車交通量が減るというものではない。
	4	道路の利便性が高まり、県外からの観光客が増え、日帰り客が増える可能性が高く、どの程度の貢献度が見積もられるか疑わしい。	新山梨環状道路の整備は、甲府都市圏の中心部に集中する交通を適切に分散・導入し甲府市内の慢性的な交通渋滞を緩和させることを主な目的としている。また、観光地へのアクセス性が向上することで観光産業への支援となり地域活性化に寄与することも期待される。

	<p>5 この道路が防災や医療につながるということが理解できない。</p>	<p>新山梨環状道路の整備は、甲府都市圏外縁部に分布している物流拠点や災害活動拠点などの地域拠点を有機的に結合し、災害時の物流路線を確保することに寄与するものと認められる。本件事業も供用開始後に市町村役場、主要な防災拠点を連絡する第二次緊急輸送道路に指定されることとなっており、ネットワークの強化により、高次医療機関(山梨県立中央病院・山梨大学医学部付属病院)への到達時間が短縮され、甲府都市圏及び周辺地域における救急医療サービスの向上も図られる。</p>
	<p>6 平成42年時の計画交通量が示されているが、この交通量がそれ以後も継続して維持されるのかどうか、もしそれが可能であるとすれば、その根拠や理由を示してほしい。</p>	<p>現時点においては、最新の知見である平成22年度全国道路・街路交通情勢調査に基づき、令和12年(平成42年)の計画交通量を算出しており、令和12年より先の計画交通量については、前記の調査からは算出することができないことを確認している。</p>
環境	<p>7 新山梨環状道路東部区間の建設によって山を望む景観が損なわれる。</p>	<p>平成24年12月に山梨県が実施した環境影響評価によれば、景観の構造に変化が生じるとの予測がされているが、盛土法面等及び地形改変部の緑化、構造物(橋梁等)及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討という環境保全措置を行うことで影響を回避又は低減できるとされていることを確認している。</p>
	<p>8 チュウヒやハヤブサ、ハイタカは飛翔のみであることから影響が少ないとされているが、飛翔範囲が狭くなれば当然生息状況はダメージを受けると想定される。</p>	<p>平成24年12月に山梨県が実施した環境影響評価や、同評価以降に新たに得られた知見を踏まえ平成25年及び平成26年に起業者が実施した動物及び植物に関する調査において、本件事業と左記鳥類の生息箇所は重複しておらず、行動圏の分断においても盛土構造は短い区間であり、影響はないものとされていることを確認している。</p>
	<p>9 ミナミメダカやニホンスッポンなどは生息環境と同質の環境が他にあることを理由として影響の少なさを言っているが、こうしたアセスの評価により生物の生息状況は衰退している。</p>	<p>平成24年12月に山梨県が実施した環境影響評価や、同評価以降に新たに得られた知見を踏まえ平成25年及び平成26年に起業者が実施した動物及び植物に関する調査において、ミナミメダカ及びニホンスッポンの生息域は河川内等であり、本件事業による影響はないものとされている。また、濁水や土砂等の影響についても生息域が遠く離れているため影響は生じないものとされていることを確認している。</p>

10	<p>動植物への影響が少ないと言っているが、全国各地で問題なしとされることによって、次々に生物の生息状況は衰退している。</p>	<p>本件事業においては、平成24年12月に山梨県が実施した環境影響評価や、同評価以降に新たに得られた知見を踏まえ平成25年及び平成26年に起業者が実施した動物及び植物に関する調査によると、動植物に及ぼす影響の程度は、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない若しくは小さい、又は保全措置の実施により影響が回避若しくは低減されると予測していることを確認している。</p>
11	<p>道路が出来ることにより、居場所や自由な行動が奪われてしまう動物が多数おり、一度にたくさんの命が失われることは残念である。</p>	<p>平成24年12月に山梨県が実施した環境影響評価や、同評価以降に新たに得られた知見を踏まえ平成25年及び平成26年に起業者が実施した動物及び植物に関する調査によると、本件事業の範囲及びその周辺の土地において、動物については、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律(平成4年法律第75号)における国内希少野生動植物種であるチュウヒ及びハヤブサ、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として掲載されているゲンゴロウブナ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているミナミメダカ、準絶滅危惧として掲載されているオオタカ、チュウサギ等、山梨県レッドデータブックに絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているシマヘビその他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種(以下単に「重要な種」という。)が、植物については、環境省レッドリストに準絶滅危惧として掲載されているタコノアシ及びカワヂシャその他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。  本件事業がこれらに及ぼす影響の程度は、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない若しくは小さい、又は保全措置の実施により影響が回避若しくは低減されると予測されており、シマヘビについては、走行車両と接触する可能性があるため、移動経路の確保等の保全措置の実施により、影響は回避・低減されるものと予測していることを確認している。</p>
12	<p>野良仕事や子供たちの体験学習ができなくなった。</p>	<p>事業に必要な土地以外の土地(残地)の利用や代替地を取得することなどにより、農業、体験学習を継続する方法もあると考えられる。</p>