

(仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・韮崎・清里幹線

(仮称) 佐久都市計画道路 1・4・1 号 南牧佐久線

## 環境影響評価方法書

令和元年 8 月

山梨県・長野県



目 次	Page
第1章 都市計画対象道路事業の名称	1-1
第2章 都市計画決定権者の名称	2-1
第3章 都市計画対象道路事業における環境影響評価手続きの対象範囲	3-1
第4章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）	4-1
4-1. 都市計画対象道路事業の目的	4-1
4-2. 都市計画対象道路事業の内容	4-2
4-2-1. 都市計画対象道路事業の種類	4-2
4-2-2. 都市計画対象道路事業実施区域の位置	4-2
4-2-3. 都市計画対象道路事業の規模	4-4
4-2-4. 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数	4-4
4-2-5. 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度	4-4
4-2-6. その他の対象道路の内容	4-4
4-3. その他の都市計画対象道路事業に関する事項	4-6
4-3-1. 都市計画対象道路事業の経緯	4-6
4-3-2. 計画段階環境配慮書以降環境影響評価方法書までの経緯	4-13
第5章 都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況（地域特性）	5-1
5-1. 自然的状況	5-1
5-1-1. 気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境の状況	5-1
5-1-2. 水象、水質、水底の底質その他の水に係る環境の状況	5-16
5-1-3. 土壌及び地盤の状況	5-32
5-1-4. 地形及び地質の状況	5-36
5-1-5. 動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況	5-42
5-1-6. 景観及び人と自然との触れ合いの活動の状況	5-85
5-1-7. 一般環境中の放射性物質の状況	5-96
5-2. 社会的状況	5-98
5-2-1. 人口及び産業の状況	5-98
5-2-2. 土地利用の状況	5-103
5-2-3. 河川及び湖沼の利用並びに地下水の利用の状況	5-107
5-2-4. 交通の状況	5-112
5-2-5. 学校・病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況	5-115
5-2-6. 下水道の整備の状況	5-127
5-2-7. 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	5-129
5-2-8. その他の事項	5-192
第6章 計画段階環境配慮書に関する内容	6-1
6-1. 計画段階配慮事項ごとの調査、予測及び評価の結果	6-1
第7章 計画段階環境配慮書に対する国土交通大臣の意見と都市計画決定権者の見解	7-1
第8章 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法	8-1
8-1. 専門家等による技術的助言	8-1
8-2. 選定項目及びその選定理由	8-2
8-3. 調査、予測及び評価の手法並びにその理由	8-4



## 第1章 都市計画対象道路事業の名称

---

(仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1号 双葉・韮崎・清里幹線

(仮称) 佐久都市計画道路 1・4・1号 南牧佐久線

## 第2章 都市計画決定権者の名称

---

### 山梨県区間

都市計画道路の名称	都市計画決定権者の名称
(仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・韮崎・清里幹線	名 称：山梨県 代表者の氏名：山梨県知事 長崎幸太郎 住 所：山梨県甲府市丸の内 1 丁目 6 番 1 号

### 長野県区間

都市計画道路の名称	都市計画決定権者の名称
(仮称) 佐久都市計画道路 1・4・1 号 南牧佐久線	名 称：長野県 代表者の氏名：長野県知事 阿部守一 住 所：長野県長野市大字南長野字幅下 692 番 2 号

### 第3章 都市計画対象道路事業における環境影響評価手続きの対象範囲

#### (1) 事業予定者の名称

事業予定者の名称：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 石原康弘  
住 所：埼玉県さいたま市中央区新都心2番地1

#### (2) 中部横断自動車道(長坂～八千穂間)について

(仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1 号双葉・韮崎・清里幹線及び (仮称) 佐久都市計画道路 1・4・1 号南牧佐久線は、高速自動車国道である中部横断自動車道(長坂～八千穂間)を形成するものです。中部横断自動車道(長坂～八千穂間)の整備にあたっては、広域的な交通基盤にあたることから、円滑な都市活動を確保し良好な都市環境を保持するために必要な都市施設として都市計画に位置づけ、長期的な視点から計画的な整備を展開するとともに、IC周辺の土地利用や各都市施設相互の計画の調整を図ることとします。

都市計画に定める区間については、図 3-2-1 に示すとおり、山梨県区間は、(仮称) 韮崎都市計画道路 1・4・1 号双葉・韮崎・清里幹線として、韮崎市の都市計画区域との一体性を確保するため、既設の中央自動車道(双葉 JCT～(仮称)長坂 JCT)の区間及び新たに整備する中部横断自動車道の区間((仮称)長坂 JCT～長野県境)とします。

また、長野県区間は、新たに整備する中部横断自動車道の区間(八千穂高原 IC～山梨県境)を(仮称)佐久都市計画道路 1・4・1 号南牧佐久線として連続することにより広域ネットワークを構築し、広域的な都市活動の強化を図ることとします。



図 3-2-1 都市計画対象道路事業の区間位置



### (3) 環境影響評価の範囲について

環境影響評価手続きは、図 3-3-1 に示すとおり、都市計画対象道路事業のうち新たに整備する中部横断自動車道（長坂～八千穂）の区間を対象範囲として実施します。



図 3-3-1 環境影響評価手続きの対象範囲



## 第4章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

### 4-1. 都市計画対象道路事業の目的

中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に、山梨県甲斐市を経由して長野県小諸市に至る延長 132km の高速自動車国道です。中部横断自動車道が整備されることにより新東名高速道路、中央自動車道、上信越自動車道が接続され、日本海及び太平洋の臨海地域と長野・山梨県との連携・交流を促進するとともに、沿線の方々が安心して暮らせるネットワークの構築、物流体系の確立や広域的環境ゾーンの開発・支援等に寄与するものと期待されています。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、中部横断自動車道のうち山梨県北杜市長坂町（（仮称）長坂 JCT）と長野県南佐久郡佐久穂町（八千穂高原 IC）間を結ぶ延長約 40km の道路です。

当該地域では、代替路が無い場合、地域を結ぶ幹線道路の大雨や積雪による通行止めが発生し地域孤立の懸念があり、また災害で中央自動車道が通行止めとなった場合には東京圏からの広域支援が分断される可能性があります。また、国道 141 号は死傷事故率が平均以上である区間が点在し、走行性にも劣ることから救急搬送時にも課題があります。一方で、観光業や農作物の速達性向上のためにも道路ネットワークのアクセス向上が求められています。

以上の課題と当該道路に求められる機能から、政策目標は以下に示すとおりとします。

- 高速道路までの移動時間短縮
- 救急医療施設への移動時間短縮
- 主要な観光地等の連携向上
- 地域の生活交通の円滑化
- 災害時の代替路確保
- 現道の走行性・安全性の向上
- 企業誘致・雇用の促進
- 公共交通の利便性の向上
- 環境・景観の保全



図 4-1-1 中部横断自動車道の計画路線の位置

## 4-2. 都市計画対象道路事業の内容

### 4-2-1. 都市計画対象道路事業の種類

高速自動車国道の新設

### 4-2-2. 都市計画対象道路事業実施区域の位置

#### (1) 起終点

起点：山梨県北杜市長坂町

終点：長野県南佐久郡佐久穂町

#### (2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

「都市計画対象道路事業」（以下、「対象道路事業」といいます。）により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増築がありうる範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「事業実施区域」といいます。）とし、その位置は図 4-2-1 に示すとおりです。

また、調査対象道路事業に係る地域特性の把握は原則として「都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲」（以下、「調査区域」といいます。）で行い、統計資料等の行政単位による文献調査の場合は「調査区域に含まれる北杜市、南牧村、川上村、南相木村、北相木村、小海町、佐久穂町の7市町村」（以下、「関係市町村」といいます。）について行います。これらの関係市町村は、表 4-2-1 に示すとおりです。

表 4-2-1 関係市町村

県名	市町村名
山梨県	北杜市
長野県	南佐久郡 南牧村
	南佐久郡 川上村
	南佐久郡 南相木村
	南佐久郡 北相木村
	南佐久郡 小海町
	南佐久郡 佐久穂町
計	7市町村



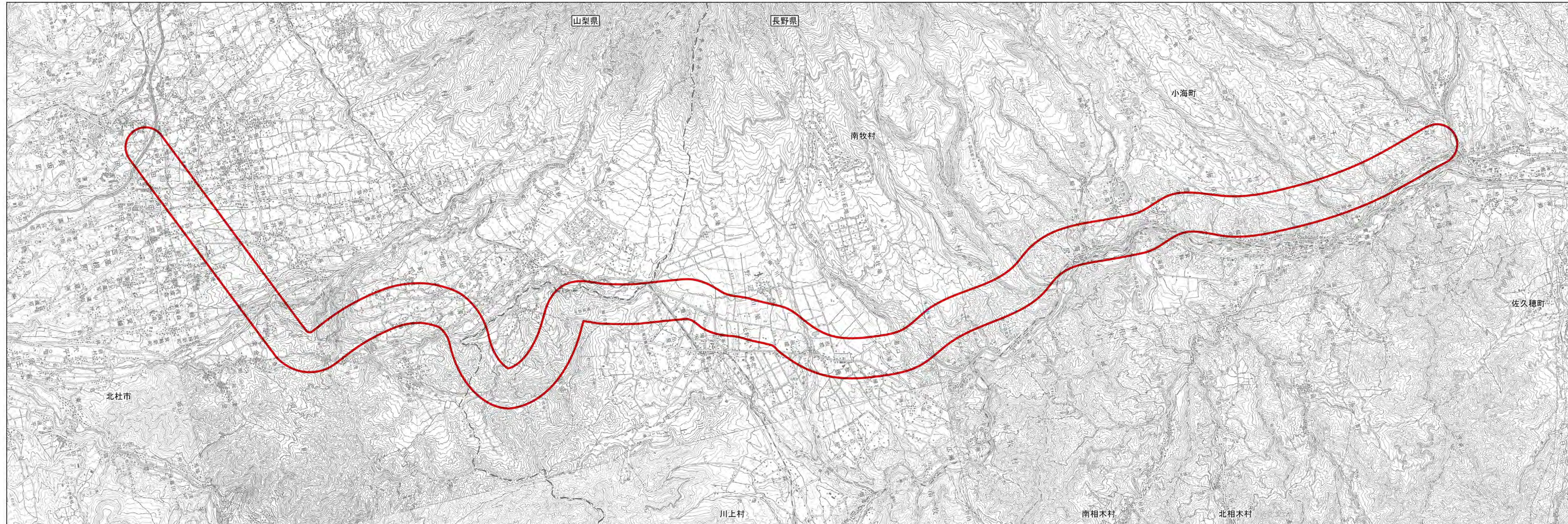
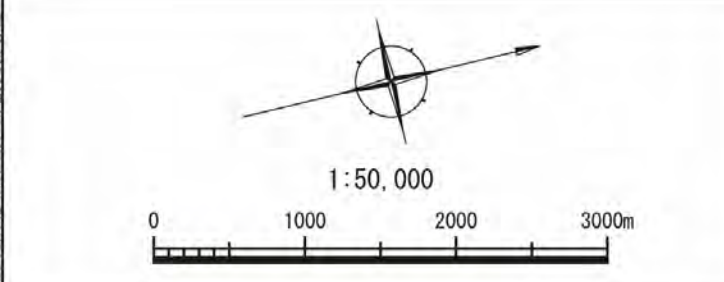


図 4-2-1 都市計画対象道路事業実施区域位置図

- 凡 例
- 事業実施区域
  - 県境
  - 市町村界

※調査区域は、本図面の範囲内を示す。





#### 4-2-3. 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 40km

#### 4-2-4. 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数：4 車線

#### 4-2-5. 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：80km/h

#### 4-2-6. その他の対象道路の内容

##### (1) 都市計画対象道路事業に係る道路の区分

道路規格：第 1 種第 3 級

##### (2) 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（盛土構造、橋梁構造）、地下式（トンネル構造）及び掘割式（掘割構造）があります。主な道路構造の整備イメージは図 4-2-2 に示すとおりです。

<p>【地表式】 (盛土構造)</p>	
<p>【地表式】 (切土構造)</p>	
<p>【嵩上式】 (橋梁構造)</p>	
<p>【地下式】 (トンネル構造)</p>	
<p>【掘割式】 (掘割構造)</p>	

図 4-2-2 対象道路の道路構造イメージ

### 4-3. その他の都市計画対象道路事業に関する事項

#### 4-3-1. 都市計画対象道路事業の経緯

国土交通省では、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、地域の声を聞きながら、計画段階において事業評価を行う計画段階評価を実施しています。

本事業の概略計画の検討にあたっては、図 4-3-1 に示すとおり、平成 22 年度から計画段階評価の手続きを実施しており、構想段階における道路計画のアンケート調査や、「社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会」（以下、「関東地方小委員会」といいます。）を 7 回実施しました。

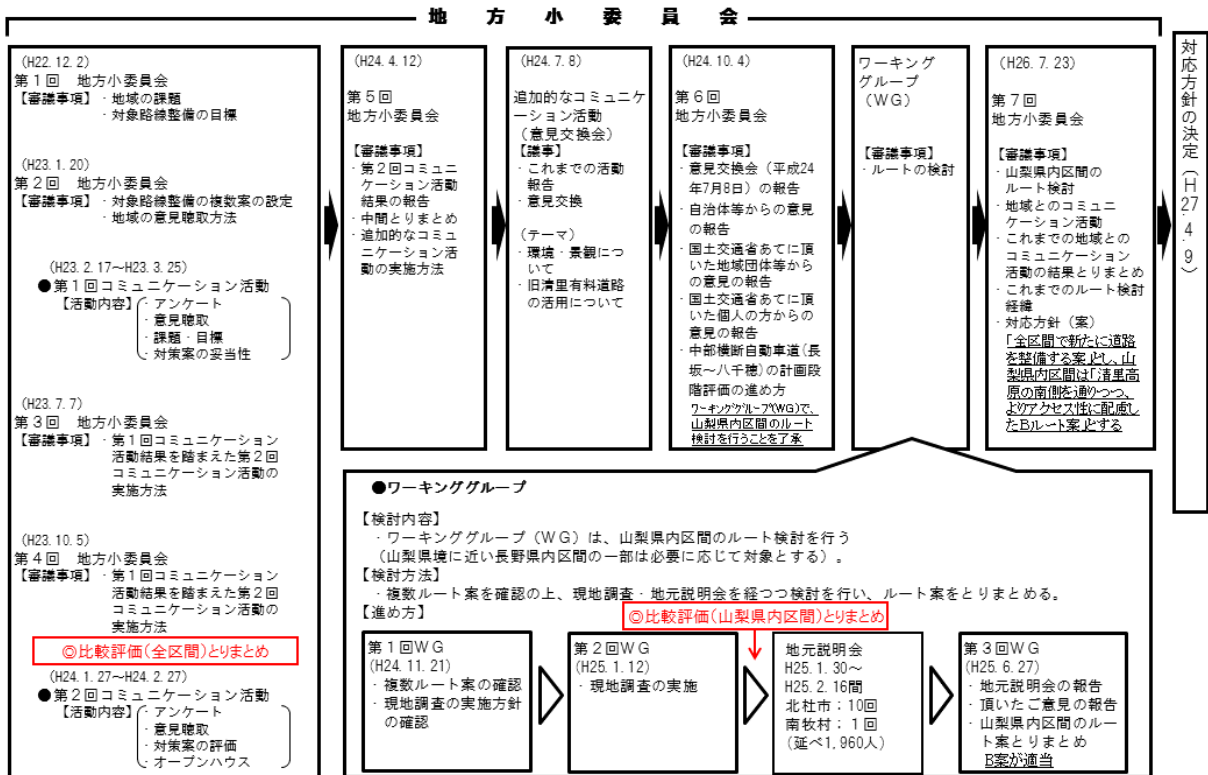


図 4-3-1 本事業の検討の経緯

計画づくりにおいては、関東地方小委員会の審議のもと、市民等とのコミュニケーション活動を円滑に行うための助言や評価を得ながら、アンケートやオープンハウス・意見交換会等の開催により計画内容についての情報提供や意見聴取を行い、図 4-3-2 及び表 4-3-1 に示すとおり複数の計画案の検討を行ってきました。

具体的には、全区間で新たに道路を整備する案、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案、国道 141 号（一般道）を改良する案の 3 つの計画案における検討が実施されました。

図の赤い線と青い線で示した幅が、高速道路を整備する対策案の概ねの位置です。

内容	【案①】 全区間で新たに道路を整備する案	【案②】旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案	【案③】 国道141号(一般道)を改良する案	整備なし
特徴				



図 4-3-2 複数の計画案の検討概要



表 4-3-1 複数の計画案の比較表

		各案での試算			整備なし	
		高速道路		一般道路		
		【案①】 全線整備案	【案②】 一部旧清里有料道路活用案	【案③】 国道141号(一般道)改良案		
		80km/h(設計速度) *高速道路を長坂〜八千穂間の全線4車線で整備する案	80km/h、一部50km/h(設計速度) *整備する高速道路の一部に旧清里有料道路を活用する案	60km/h(設計速度) *国道(国道141号)を4車線で改良する案 *但し、現況の信号交差点は残る	50km/h、一部40km/h(設計速度)	
政策目標	項目	例				
	生産品の輸送時間短縮	高速道路(0まで1時間以内で行ける予定施設の数(対象地域:南後志地域及び北礼市))	18箇所(全て)	18箇所(全て)	約14箇所	道路整備による改善効果なし 約14箇所(実測値を基に算出)
	救急医療施設への移動時間短縮	高速道路(0まで1時間以内で行ける人口(対象地域:南後志地域及び北礼市))	約7.1万人(全て)	約7.1万人(全て)	約6.9万人 (信号交差点がない場合で算出)	道路整備による改善効果なし 約6.6万人(実測値を基に算出)
	主要な観光地間の連携向上	第3次新橋施設まで90分以内で行ける人口(対象地域:南後志地域)	約1.8万人	約1.8万人	約1.4万人 (信号交差点がない場合で算出)	道路整備による改善効果なし 約1.3万人(実測値を基に算出)
	地域の生活交通の円滑化	川上村-佐久平SC間の所要時間	約85分	約85分	約114分 (信号交差点がない場合で算出)	道路整備による改善効果なし 約124分(実測値を基に算出)
	地域の生活交通の円滑化	川上村-佐久平SC間の所要時間	約46分	約46分	約52分 (信号交差点がない場合で算出)	道路整備による改善効果なし 約59分(実測値を基に算出)
	現道の走行性・安全性の向上	走行性 死傷事故率	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路への交通の転換により現道の交通量が減少し、走行性の向上や事故の減少が期待できます。</li> <li>なお、自動車専用道路の死傷事故率は幹線道路に比べて小さい(下記参照)ことから沿線全体の事故件数は、現在より大幅に減少することが見込まれます。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>規制区間が解除され、緩やかなカーブや上り坂となり、走行性が向上します。</li> <li>歩道や中央分離帯の整備により現在の事故件数の減少が期待できます。</li> </ul>	道路整備による改善効果なし
	災害時の代替路線確保	国道141号の代替路となる路線	中部横断自動車道	中部横断自動車道	なし	なし
	企業誘致・雇用の促進	企業誘致・雇用促進への貢献 過疎化や高齢化の抑制	<ul style="list-style-type: none"> <li>アクセス性・利便性の向上により、企業誘致や雇用の促進とともに過疎化や高齢化の抑制が考えられます。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>現道の走行性が改善することによる企業誘致や雇用の促進とともに過疎化や高齢化の抑制がある程度期待できます。</li> </ul>	道路整備による改善効果なし
	公共交通の利便性向上	バスの利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路への交通の転換により現道の走行性が改善され、公共交通の利便性向上が考えられます。</li> <li>高速道路の整備により、高速バスなどによる他地域とのアクセス性が向上することが考えられます。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>現道の走行性が改善され、公共交通の利便性向上が考えられます。</li> </ul>	道路整備による改善効果なし
環境・景観の保全	沿道環境の改善 自然環境・景観への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道141号などの現道交通が転換されることにより沿道環境が改善されるものと考えられます。</li> <li>変更による自然環境や景観への影響が考えられます。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>一部バイパス区間では、交通が転換されることにより、沿道環境が改善されるものと考えられます。</li> <li>ループ橋等の整備により、自然環境や景観への影響が考えられます。</li> </ul>	道路整備による変化なし	
その他	道路にかかる家屋数	買収対象家屋	約70〜約170件	約65〜約160件	約300〜400件	0
	概ねの費用	建設にかかる概ねの費用	約2,100〜2,300億円	約1,950〜2,150億円	約1,300〜1,400億円	0
	広域的な道路ネットワーク		<ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間は中部横断自動車道の一部であり、整備により高速道路のネットワークが形成されるため、中部地方や北陸地方などとの広域的な連携等が強化されます。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間が高速道路ネットワークのミッシングリンクとなるため、中部地方や北陸地方などとの広域的な連携等に課題が残ります。</li> </ul>	道路整備による変化なし

また、山梨県内区間については、複数ルート帯について検討を行う第三者機関のワーキンググループを関東地方小委員会に設置し、図 4-3-3 及び表 4-3-2 に示すとおり複数の計画案の検討を行ってきました。

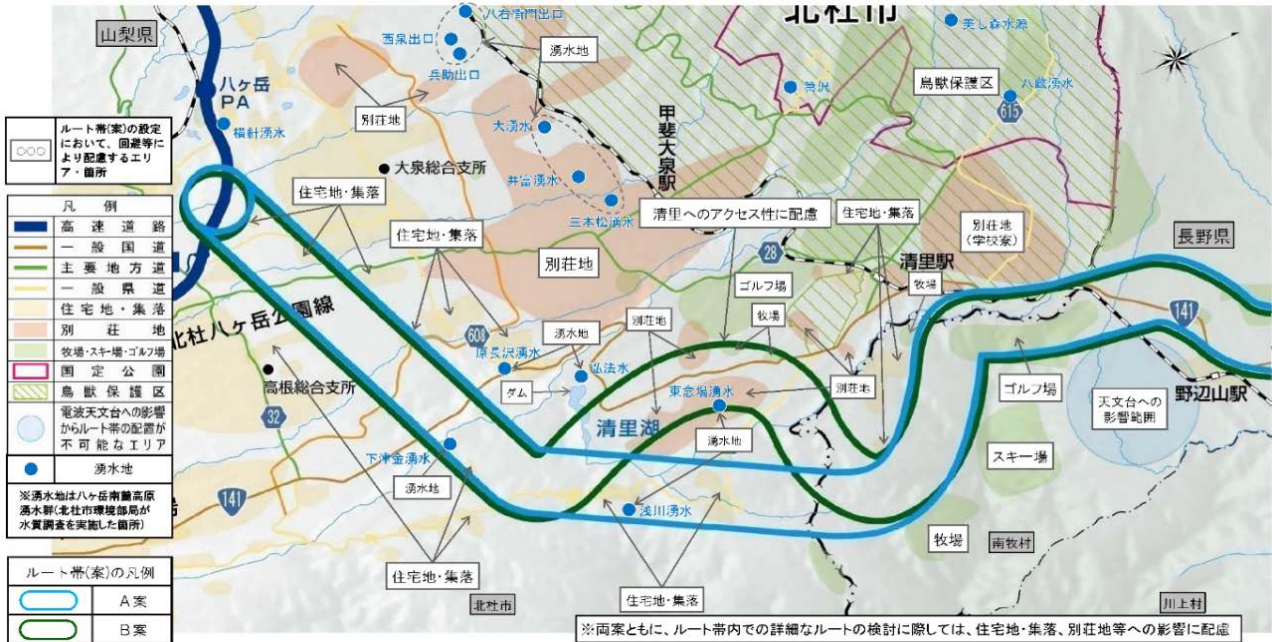


図 4-3-3 設定したルート帯案の概要

表 4-3-2 ルート帯案の比較表

評価項目	評価指標	A案	B案	
		清里高原の南側を通るルート帯	清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したルート帯	
政策目標	輸送時間や移動時間の短縮	約61分		
	主要な観光地間の連携向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連結可能位置から清里駅までの所要時間：約10分</li> <li>・ 接続道路の状況(地域へアクセスしにくい)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 接続道路名：県道清里須玉線</li> <li>→ 車線数：1車線</li> <li>→ 歩道：無し</li> <li>→ 幅員構成：車道5.0m+路肩(両側)0.5m</li> <li>→ 規制速度：60km/h(実勢速度30km/h)</li> <li>→ その他：すれ違い困難箇所有り(片側交互通行で可)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連結可能位置から清里駅までの所要時間：約5分</li> <li>・ 接続道路の状況(地域へアクセスしやすい)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 接続道路名：国道141号</li> <li>→ 車線数：2車線</li> <li>→ 歩道：有り</li> <li>→ 幅員構成：車道6.0m+路肩(両側)0.75m</li> <li>→ 規制速度：40km/h</li> <li>→ その他：北杜市の南北の主要な幹線道路</li> </ul> </li> </ul>	
	環境・景観の保全	住宅地・集落、別荘への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅地・集落を回避可能</li> <li>・ 別荘地を回避可能</li> <li>・ 支障家屋数 約40件程度</li> </ul>	
		自然環境への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貴重な動植物の生息域や湧水群を回避する</li> </ul>	
		景観への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 設計段階において景観に配慮することが必要</li> </ul>	
	災害時の代替路確保	国道141号の代替路となること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 代替路として機能</li> </ul>	
現道の走行性・安全性の向上	現道の交通機能を向上させること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通の転換により、生活道路である現道の走行性・安全性が向上</li> </ul>		
その他	概ねの費用(中央道分岐～野辺山付近)	約1,700～1,900億円 (上記以外にアクセス道路整備費用が必要約50億円程度)	約1,600～1,800億円	
	広域的な道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路のネットワークを形成し、移動時間を短縮</li> </ul>		

その結果、事業予定者が複数案としていたルート帯のうち、「清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したBルート案」を対応方針（案）として決定しました。なお、選定した理由は以下に示すとおりです。

1. ルート案については、「全区間で新たに道路を整備する案」とする。山梨県内区間は、「清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したBルート案」とする。

**【理由】**

- 「全区間で新たに道路を整備する案」は、すべての政策目標の達成が見込まれ、特に「災害時の代替路の確保」や「救急医療施設への移動時間の短縮」「主要な観光地間の連携向上」において最も優れている。
- 地元住民等とのコミュニケーション活動において把握された、「輸送時間や移動時間の短縮」「現道の走行性・安全性の向上」などのニーズにも整合する。
- また、山梨県内区間については、これまでのルート帯の比較や、「主要な観光地間の連携」や「概ねの費用」の観点から、B案が適当である。

2. 道路構造等の検討については、環境・景観に十分に配慮した設計・施工とする。
3. 地域のまちづくりと高速道路整備が調和するように、地元の取組と連携し、地域との丁寧なコミュニケーションを図っていく。
4. これらについては、経済性に配慮しつつ、積極的に対応する。

【ルート帯案の考え方】

- ・土地利用(住宅地・集落、別荘地、農地)への配慮
- ・自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水群)や景観に配慮
- ・観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮
- ・コスト縮減に配慮

【IC概略位置(山梨県側)の考え方】

- ・住宅地・集落や公共施設へのアクセス性に配慮
- ・観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮
- ・主要な道路への連結に配慮
- ・連結位置の間隔に配慮



図 4-3-4 対応方針(案)



#### 4-3-2. 計画段階環境配慮書以降環境影響評価方法書までの経緯

関東地方小委員会等におけるこれまでの検討結果を踏まえ作成した「中部横断自動車道(長坂～八千穂)の環境影響に関する検討書」(平成26年12月発行)を、環境影響評価法第3条の3第1項の計画段階環境配慮書とみなされる書類として作成し、平成27年3月26日の国土交通大臣意見をもって、配慮書の手続きを完了しました。

その後、平成27年4月に対応方針が決定しました。



図 4-3-5 対応方針

また、対応方針の決定後、長野県区間については、長野県建設部が窓口となり、住民と行政と一緒に考える勉強会を、平成 28 年 7 月から 12 月にかけて、小海町、南牧村、川上村において行いました。さらに、中部横断自動車道の活用方策や地域活性、さらには整備効果を最大限に発揮できる道路計画について検討するみらい会議を、平成 28 年 11 月から平成 29 年 2 月にかけて、同じく小海町、南牧村、川上村において行いました。このような会議等が出された意見を、関係する南佐久郡 6 町村（小海町、佐久穂町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村）の意見として調整・集約し、平成 29 年 2 月に公表されています。

この南佐久郡 6 町村意見を踏まえ、国土交通省、長野県、南佐久郡 6 町村で構成する「中部横断自動車道（長坂～八千穂）長野県区間に係る計画調整会議」（第 1 回：平成 29 年 9 月、第 2 回：平成 30 年 7 月）において検討した結果、図 4-3-6 に示すとおり 1km ルート帯が決定しました。



図 4-3-6 1km ルート帯及び IC 概略位置

なお、長野県内区間の 1km ルート帯を選定した考え方は以下に示すとおりです。

- 千曲川左岸（国道 141 号に西側）のルート为原则とする。
  - ・ 終点となる八千穂高原 IC は千曲川左岸であり、渡河が不要。
  - ・ 国道 141 号は千曲川左岸に位置しており、右岸側とした場合は渡河が必要となり国道 141 号へのアクセス性が劣る。
- できる限り国道 141 号と併走
  - ・ 現在の国道 141 号沿いにある J A 集荷所・病院等へのアクセス性に配慮
  - ・ 災害時に広域迂回とならないよう配慮
  - ・ 山側を通過することによる構造物増加、コスト増に配慮
- 個別のコントロールとして以下に配慮
  - ・ 松原湖の自然環境に配慮（八ヶ岳中信高原国定公園の一部）
  - ・ できる限り、土地利用（小海駅周辺市街地、集落、別荘地、優良農地）に配慮