

目 次

Page

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6章 計画段階環境配慮書に関する内容

6-1. 計画段階配慮事項ごとの調査、予測及び評価の結果

6-1-1. 計画段階環境配慮書に関する法令での既定の概要

環境影響評価法第3条の3の規定により、第一種事業を実施しようとする者は、計画段階配慮事項についての検討を行った結果について計画段階環境配慮書を作成する必要があります。

ただし、環境影響評価法の一部を改正する法律（平成二十三年四月二十七日法律二七号）附則第六条第一項第一号および国土交通省告示第三百二十三号第二条第一号（平成二十五年三月二十九日）に規定されているとおり、この法律の施行の際、構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン第4章の4に基づき作成された複数の比較案の比較評価をとりまとめた書類があるときは、これを計画段階環境配慮書とみなすとされています。

6-1-2. 計画路線における計画段階環境配慮書の経緯と内容

計画路線である中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画づくりにおいては、構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドラインに基づき、平成22年12月より、「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」とする）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ることとし、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、複数の計画案の検討を行ってきました。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設置し、検討を行ってきました。

これらの検討の資料を元にとりまとめた「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ました。

図6-1に中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響に関する検討書（要約書を兼ねる）を示します。

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
国土交通省 関東地方整備局

目次

1. 事業の概要	・・・	1
2. 検討経緯	・・・	2
3. 比較評価（全区間）とりまとめ	・・・	3
4. 比較評価（山梨県内区間）とりまとめ	・・・	5
(参考) 対応方針(案)	・・・	7

環境影響評価法の一部を改正する法律(平成23年法律第27号)附則第6条及び国土交通省告示第325号(平成25年3月29日)により、平成25年4月1日の時点で、「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン(平成17年9月国土交通省道路局)第4章の4により作成された複数の比較案の比較評価をとりまとめた書類があるとき、その書類は、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とされています。

本資料は、構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドラインに基づき、中部横断自動車道(長坂～八千穂)に係る計画段階評価手続きの一環としてとりまとめた資料を元に、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をとりまとめたものです。なお、計画段階評価手続きは、社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会や住民・関係者の意見を聴きつつ実施しており、関係資料はインターネットで公表しています。(http://www.chubuouadan.com/iken_form/)

図 6-1(1) 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

1. 事業の概要

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観光ゾーンの開発・支援等に寄与するものと期待されています。

本事業は、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IC）間について整備を行うものです。

■中部横断自動車道

・中部横断自動車道は静岡県静岡市から長野県小諸市に至る高速道路である。

◆供用区間

・山梨県内は増穂IC～双葉JCT区間を開通。
・長野県内は佐久南IC～佐久小諸JCT区間を開通。

◆事業中区間

・南側は、新清水JCT～増穂IC区間は施工中。
・北側は、八千穂IC(仮称)～佐久南IC区間は施工中。

◆基本計画区間（長坂～八千穂）

・長坂～八千穂区間は現在、基本計画区間である。

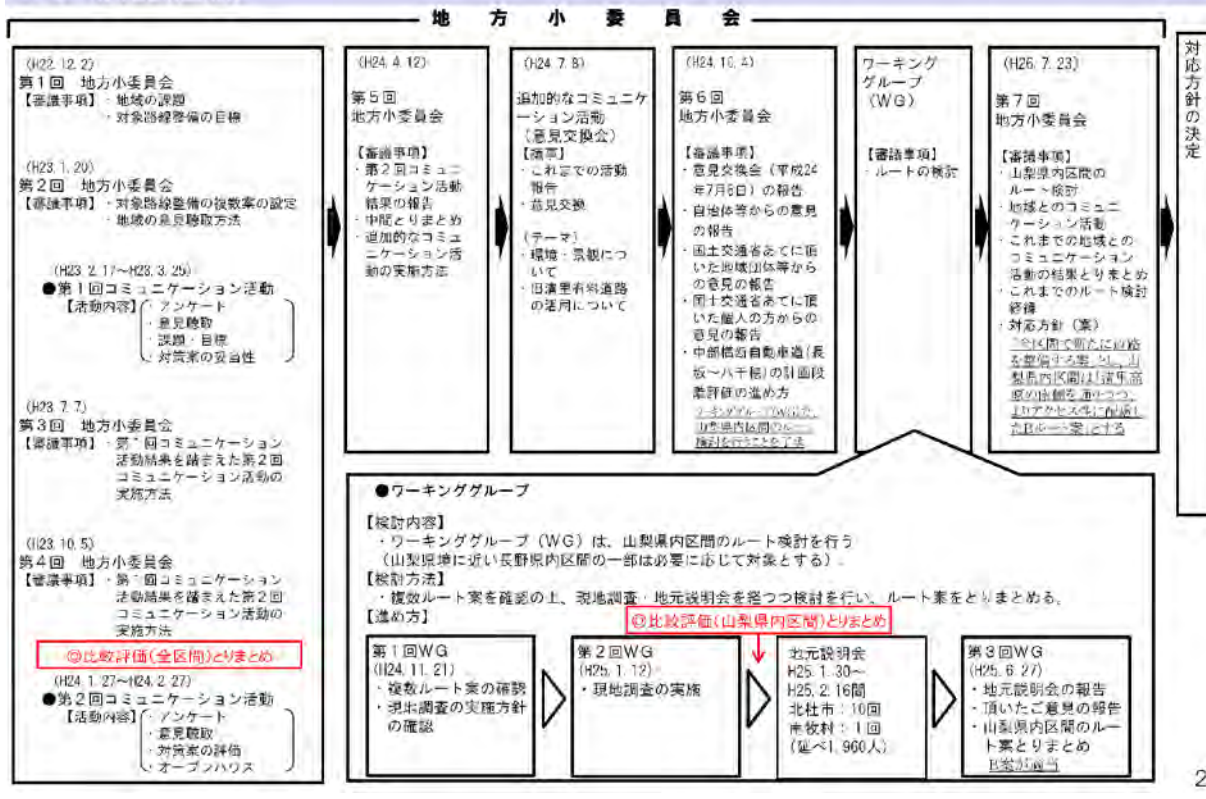


計画段階評価の範囲

*IC・JCT名は仮称

1

2. 検討経緯




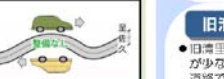
2

図 6-1(2) 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

3. 比較評価（全区間）とりまとめ（1/2）

平成23年10月5日の関東地方小委員会の審議を経てとりまとめ、平成24年1～2月のコミュニケーション活動で意見聴取

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】 旧清里有料道路の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
内容	高速道路を長坂～八千穂間の全線4車線で整備する案	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（※以外の区間は案①と同様）	国道（国道141号）を4車線で改良する案	新たに道路を整備しません。
特徴				



高速道路の整備

- 設計速度80km/hの高速道路を新たに整備します。
- 一般道とはインターチェンジにより接続します。



旧清里有料道路の有効利用

- 旧清里有料道路は、沿道からの乗り入れが少なく、良好な走行性が確保できる道路です。
- この道路を高速道路の一部区間として有効利用することができると考えます。



※「旧清里有料道路」とは、「国道北杜ハノ岳峠」のうち、旧19年6月6日まで有料道路であった区間です。

国道141号（一般道）の改良

- 現在、片側1車線の区間を、片側2車線に拡充し、4車線道路に改良します。



※国道141号（現道）

※設計速度とは、他の車の影響が少ない状態で、車が安全かつ快適に走行できる速度のことです。 3

3. 比較評価（全区間）とりまとめ（2/2）

平成23年10月5日の関東地方小委員会の審議を経てとりまとめ、平成24年1～2月のコミュニケーション活動で意見聴取

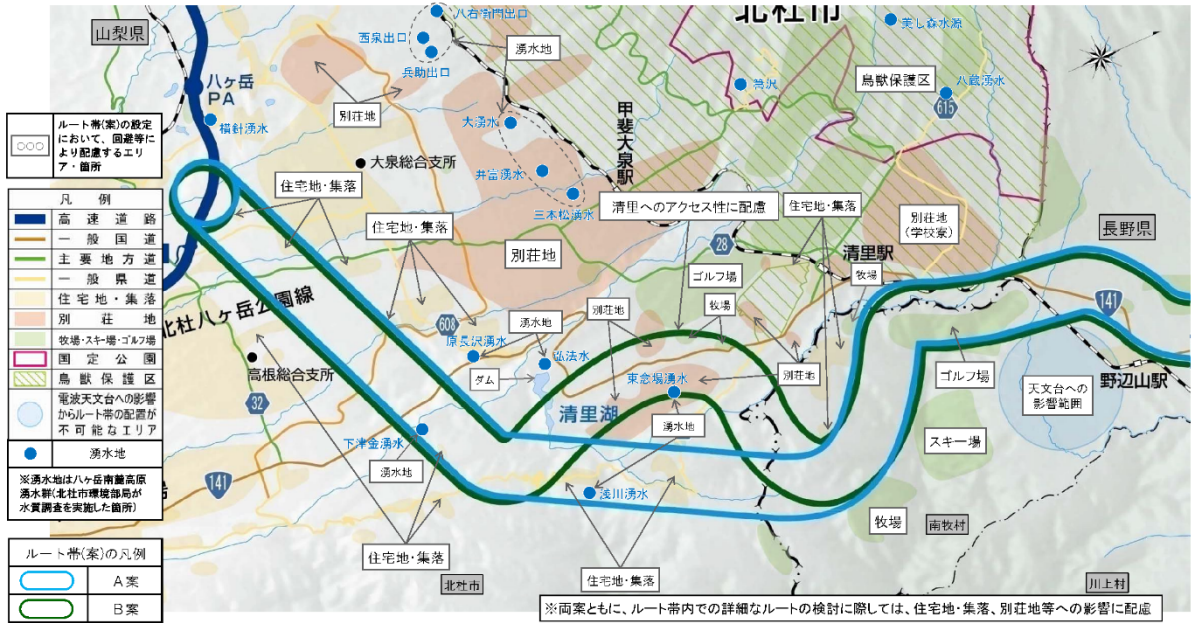
項目	例	各案での試算			整備なし
		高速道路		一般道路	
		【案①】 全線整備案	【案②】 一部旧清里有料道路活用案	【案③】 国道141号（一般道）改良案	
生産品の輸送時間短縮	高速道路により輸送時間の短縮が期待される。輸送コストの削減が期待される。	18箇所(全て)	18箇所(全て)	約14箇所	道路整備による改善効果なし。約14箇所(道路整備なし)。
緊急医療施設への移動時間短縮	緊急医療施設までの移動時間の短縮が期待される。救急搬送の効率化が期待される。	約7.1万人(全て)	約7.1万人(全て)	約6.9万人	道路整備による改善効果なし。約6.9万人(道路整備なし)。
主要な観光地間の連携向上	小海町・南相木村間の連携向上が期待される。	約85分	約85分	約114分	道路整備による改善効果なし。約114分(道路整備なし)。
地域の生活交通の円滑化	北相木村・南相木村間の連携向上が期待される。	約46分	約46分	約62分	道路整備による改善効果なし。約62分(道路整備なし)。
環境の走行性・安全性の向上	高速道路への交通の転換により周辺の交通量が減少し、走行性の向上や事故の減少が期待される。 ・なお、自動車専用道路の死者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。 (参考) ・自動車専用道路の死者事故率(全国平均) 13.0件/百万キロ ・幹線道路の死者事故率(全国平均) 97.7件/百万キロ ・国道141号の死者事故率 94.4件/百万キロ	なし	なし	なし	道路整備による改善効果なし。
災害時の代替輸送路	国道41号の代替輸送路の確保	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	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産地化や高付帯化の期待が考えられます。	なし	なし	なし	道路整備による改善効果なし。
公共交通の利便性向上	バス利用促進	なし	なし	なし	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・景観への配慮	なし	なし	なし	道路整備による変化なし。
道路にかかる経費	建設経費	約70～約170億円	約85～約160億円	約300～400億円	0
その他	経費	約2.100～2.300億円	約1.950～2.150億円	約1.300～1.400億円	0
広域的な連携ネットワーク	中部横断自動車道の一部であり、整備により高速道路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の広域的な連携等が強化されます。	なし	なし	なし	道路整備による変化なし。

※各案の試算は設計速度と同一とし、建設費等は国土交通省「国土交通省標準設計費」(平成23年度)を参考に算出している。

図 6-1(3) 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

3. 比較評価（山梨県内区間）とりまとめ（1/2）

平成24年11月21日のワーキンググループでの審議を経てとりまとめ、平成25年1～2月の地元説明会で意見聴取



5

3. 比較評価（山梨県内区間）とりまとめ（2/2）

平成24年11月21日のワーキンググループでの審議を経てとりまとめ、平成25年1～2月の地元説明会で意見聴取

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	清里高原の両側を通りつつ、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6分		
	主要な観光地間の連携向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連結可能位置から清里駅までの所要時間：約10分 ・ 接続道路の状況(地域へアクセスしにくい) <ul style="list-style-type: none"> → 接続道路名：県道清里須玉線 → 車線数：1車線 → 歩道：無し → 幅員構成：車道5.0m+路肩(両側)0.5m → 規制速度：60km/h(実勢速度30km/h) → その他：すれ違い困難箇所有り(片側交互通行で可) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連結可能位置から清里駅までの所要時間：約5分 ・ 接続道路の状況(地域へアクセスしやすい) <ul style="list-style-type: none"> → 接続道路名：国道141号 → 車線数：2車線 → 歩道：有り → 幅員構成：車道6.0m+路肩(両側)0.75m → 規制速度：40km/h → その他：北杜市の南北の主要な幹線道路 	
	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"> ・ 住宅地・集落を回避可能 ・ 別荘地を回避可能 ・ 支障家屋数 約40件程度 	
		自然環境への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貴重な動植物の生息域や湧水群を回避する 	
		景観への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> ・ 設計段階において景観に配慮することが必要 	
	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"> ・ 代替路として機能 	
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"> ・ 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 		
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	近郊都市までの移動時間を短縮させること	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路のネットワークを形成し、移動時間を短縮 	

6

図 6-1(4) 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

(参考) 対応方針(案)

1. 道路整備の必要性

【理由】

政策目標を達成できる道路の必要性を確認

【政策目標】

- ① 高速道路までの移動時間短縮
- ② 救急医療施設への移動時間短縮
- ③ 主要な観光地等の連携向上
- ④ 地域の生活交通の円滑化
- ⑤ 災害時の代替路確保
- ⑥ 現道の走行性・安全性の向上
- ⑦ 企業誘致・雇用の促進
- ⑧ 公共交通の利便性の向上
- ⑨ 環境・景観の保全

地域とコミュニケーション活動を行った結果

- 地元住民、地元9市町村、経済界等に共通する意見として、各地域ともに「災害時の代替路確保」を重要としている。
- その他、各地域の実情に応じて、「生産品の輸送時間の短縮」、「救急医療施設への移動時間短縮」、「現道の走行性・安全性の向上」、「環境・景観の保全」が重要とする意見があった。
- また、一部地域の地元住民等からの回答では、「環境・景観の保全」が特に重要とする意見があった。
- 山梨県、長野県および沿線9地方公共団体から原案に賛成するとともに、早期整備を要望するとの意見をいただいている。

2. 対応方針(案)

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。

7

(参考) 対応方針(案)

【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



8

図 6-1(5) 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

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

「環境影響評価法」(平成9年6月13日 法律第81号) 第三条の六の規定に基づく環境の保全の見地からの国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解は表 7-1 に示すとおりです。

表 7-1(1) 国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

番号	国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
1	<p>1. 対象事業実施区域の設定</p> <p>今後の詳細なルート・構造の検討を踏まえた対象事業実施区域の設定に当たっては、入手可能な最新の文献その他の資料を踏まえ、環境の保全上重要と考えられる以下の区域について、事業の影響を極力回避・低減するよう検討すること。特に、以下の区域に複数該当する地域については十分配慮すること。</p> <p>① 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及び集落</p> <p>② 八ヶ岳中信高原国定公園</p> <p>③ 鳥獣保護区</p> <p>④ 主要な河川、湖沼及び湧水群、並びに所沢水道水源保全地区等の主要な水源地</p> <p>⑤ 重要な地形及び地質</p> <p>⑥ 特定植物群落</p> <p>⑦ 自然環境保全基礎調査の現存植生図における植生区分が「自然植生」の区域、及び「代償植生」のうち自然林に近い植生の区域</p> <p>⑧ 主要な眺望点</p> <p>⑨ 北杜市景観計画における景観形成推進ゾーン</p> <p>⑩ 主要な人と自然との触れ合いの活動の場</p> <p>⑪ 史跡・天然記念物、埋蔵文化財等の歴史的文化的遺産</p>	<p>対応方針の決定後、長野県区間については、P4-14 に示すとおり、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ルート帯を決定しました。事業実施区域の設定に当たっては、環境の保全上重要と考えられる対象について、実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しました。</p> <p>今後の詳細なルートや構造の検討を踏まえ、事業実施区域の設定にあたっては同様に、環境の保全上重要と考えられる対象に配慮します。</p>

表 7-1(2) 国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

番号	国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
2	<p>2. 環境影響評価の項目の選定</p> <p>設定した対象事業実施区域又はその周囲において、上記の1. ①～⑩の重要な保全対象が存在する場合には、環境影響評価の項目の選定に当たって考慮するものとし、入手可能な最新の文献その他の資料を踏まえ、本事業に伴い影響を受けるおそれのある大気質、騒音、振動、水質、地形及び地質（地下水）、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場及び廃棄物等その他環境要素に係る項目から、環境影響評価の項目を適切に選定すること。</p>	<p>環境影響評価の項目は、事業特性及び重要な保全対象を含む地域特性を踏まえ、適切に選定しました。</p> <p>なお、本事業に伴い影響を受けるおそれのある項目として、大気質、騒音、低周波音、振動、水質、水象、地形及び地質、日照障害、電波障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、文化財、廃棄物等を選定しました。（第7章参照）</p>
3	<p>3. 各論</p> <p>今後の詳細なルート・構造の検討並びに上記の2. を踏まえた方法書以降の調査、予測及び評価に当たっては、以下について、特に留意すること。</p> <p>(1) 動植物及び生態系</p> <p>重要な動植物や生態系への影響を可能な限り回避・低減するため、詳細なルート・構造の検討に関してこれらについて十分配慮するとともに、専門家等からの助言聴取を踏まえて調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、必要に応じて環境保全措置を検討すること。</p> <p>① 希少猛禽類の営巣中心域や高利用域といった繁殖に重要な地域への影響を可能な限り回避・低減できるよう努めること。また、「猛禽類保護の進め方（改訂版）」や「サシバの保護の進め方」等を踏まえて調査、予測及び評価を実施すること。</p> <p>② 河川、湖沼及び湧水群等に生息・生育する重要な水生生物への影響を回避・低減するため、これらの生息・生育地の改変や水の濁り等が抑制できる位置・構造等を選定するよう努めること。</p> <p>③ 重要な動物及びその生息地への影響を回避・低減するため、重要な動物の生息地が分断されないよう橋梁等の構造を選定するよう努めること。</p> <p>また、詳細なルート・構造を踏まえて重要な動物の生息地が分断されるおそれがある場合は、当該区間において、これらへの影響の程度を考慮して、交差道路や水路等の機能回復のボックスカルバート、パイプカルバート等を設置する場合には重要な動物の選好性等を踏まえるとともに、動物専用の横断施設を設置する等、重要な動物の移動経路を確保するよう努めること。</p>	<p>方法書以降の調査、予測及び評価にあたっては、以下に示す内容に留意して実施します。</p> <p>(1) 動植物及び生態系</p> <p>① 希少猛禽類の繁殖に重要な地域への影響を出来る限り回避・低減できるよう既存文献による生息情報をもとに、「猛禽類保護の進め方」や「サシバ保護の進め方」などを踏まえ現地調査を行い、営巣中心域や高利用域などへの影響を予測及び評価し、必要に応じて環境保全措置を検討します。</p> <p>② 河川、湖沼及び湧水群等に生息・生育する重要な水生生物への影響を出来る限り回避・低減できるよう、既存文献による生息情報をもとにした現地調査を実施し、詳細なルート・構造の検討にあたっては、生息・生育地の改変や水の濁りが出来る限り抑制できるよう検討します。また、必要に応じて環境保全措置を検討します。</p> <p>③ 重要な動物及びその生息地への影響を出来る限り回避・低減できるよう、既存文献による生息情報をもとに、現地調査を行い、詳細なルート・構造を検討します。ルート・構造の検討において、重要な動物の生息地が分断される恐れがある場合は、影響の程度を考慮し、必要に応じて動物の移動経路の確保などの環境保全措置を検討します。</p>

表 7-1(3) 国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

番号	国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
3	<p>(2) 景観 八ヶ岳山系等の優れた眺望景観への影響を回避・低減するため、詳細なルート・構造の検討に当たっては、可能な限り定量的に眺望景観の変化の程度を把握し、専門家等の助言を踏まえ、調査、予測及び評価を実施すること。また、それらの結果を踏まえ、重大な環境影響が生じる地点を可能な限り回避するとともに、眺望景観に配慮した構造等を選定するよう努めること。特に、八ヶ岳中信高原国定公園からの眺望景観に十分配慮すること。</p> <p>(3) 水環境 トンネル構造の区間を設ける場合には、地下水の坑内への流出やトンネル内への漏水等による周辺地域における水源等の減水や枯渇等への影響を回避・低減するため、水道や農業用水等の水源の位置及び使用状況を十分把握するとともに、必要に応じて理論モデルによる計算あるいは数値シミュレーションなどの手法により定量的な予測を実施すること。</p> <p>(4) 廃棄物等 詳細なルート・構造の検討に当たっては、土地の改変の抑制や切土・盛土量のバランスを考慮し、発生土の運搬による周辺環境の影響を回避・低減に努めること。 また、発生土の仮置き場を設置する場合には、必要に応じて行う環境保全措置の検討に当たって、その設置場所について、自然植生、動植物の重要な生息・生育地並びに土砂の流出があった場合に近傍河川等の汚濁のおそれがある区域や、レクリエーション利用の場や施設、住民の生活の場から見える場所を回避する等、周辺環境も含めて影響の回避・低減に努めること。</p>	<p>(2) 景観 今後の詳細なルート・構造を検討するにあたっては、八ヶ岳中信高原国定公園をはじめとする八ヶ岳山系等の優れた眺望景観への影響を出来る限り低減させるため、既存文献等による主要な景観資源等に留意しながら、眺望景観の変化の程度を把握し、専門家等の助言を踏まえ、調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ、必要に応じて環境保全措置を検討します。</p> <p>(3) 水環境 今後の詳細なルートや構造を検討するにあたり、トンネル構造の区間を設ける場合には、水源等に対する地下水環境への影響に配慮します。 また、今後の環境影響評価の手續において、地下水の影響を適切に把握するための調査を実施し、その結果を踏まえて、できる限り定量的な予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置を検討します。</p> <p>(4) 廃棄物等 詳細なルート・構造の検討に当たっては、土地の改変の抑制や切土・盛土量のバランスを考慮し、発生土の運搬による周辺環境の影響を回避・低減に努めます。 また、発生土の仮置き場を設置する場合には、必要に応じて行う環境保全措置の検討に当たって、その設置場所について、自然植生、動植物の重要な生息・生育地並びに土砂の流出があった場合に近傍河川等の汚濁のおそれがある区域や、レクリエーション利用の場や施設、住民の生活の場から見える場所を回避する等、周辺環境も含めて影響の回避・低減に努めます。</p>