

第5章 計画段階環境配慮書に関する内容

5.1. 計画段階配慮事項ごとの調査、予測及び評価の結果

5.1.1. 計画段階環境配慮書に関する法令での規定の概要

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。

5.1.2. 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。これらの活動で寄せられた意見等は、国土交通省ホームページ「計画段階評価の試行（H22年度～H27年度までの取り組み）https://www.ktr.mlit.go.jp/koufu/koufu_index085.html」に掲載しています。

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5-1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。

なお、計画段階環境配慮書以降の経緯については、前掲「3.4.2. 計画段階環境配慮書以降方法書までの経緯」「3.4.3. 方法書以降準備書までの経緯」を参照してください。

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

図 5-1 (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

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.chubuoudan.com/iken_form/)

図 5-1(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

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

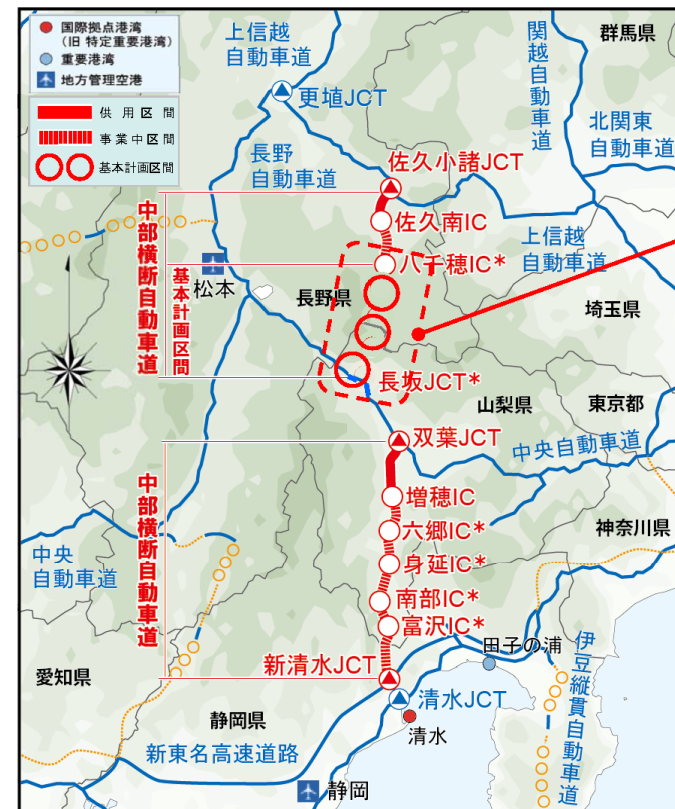
- ・山梨県内は増穂IC～双葉JCT区間を開通。
- ・長野県内は佐久南IC～佐久小諸JCT区間を開通。

◆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。



*IC・JCT名は仮称

計画段階評価の範囲

図 5-1 (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

2. 検討経緯

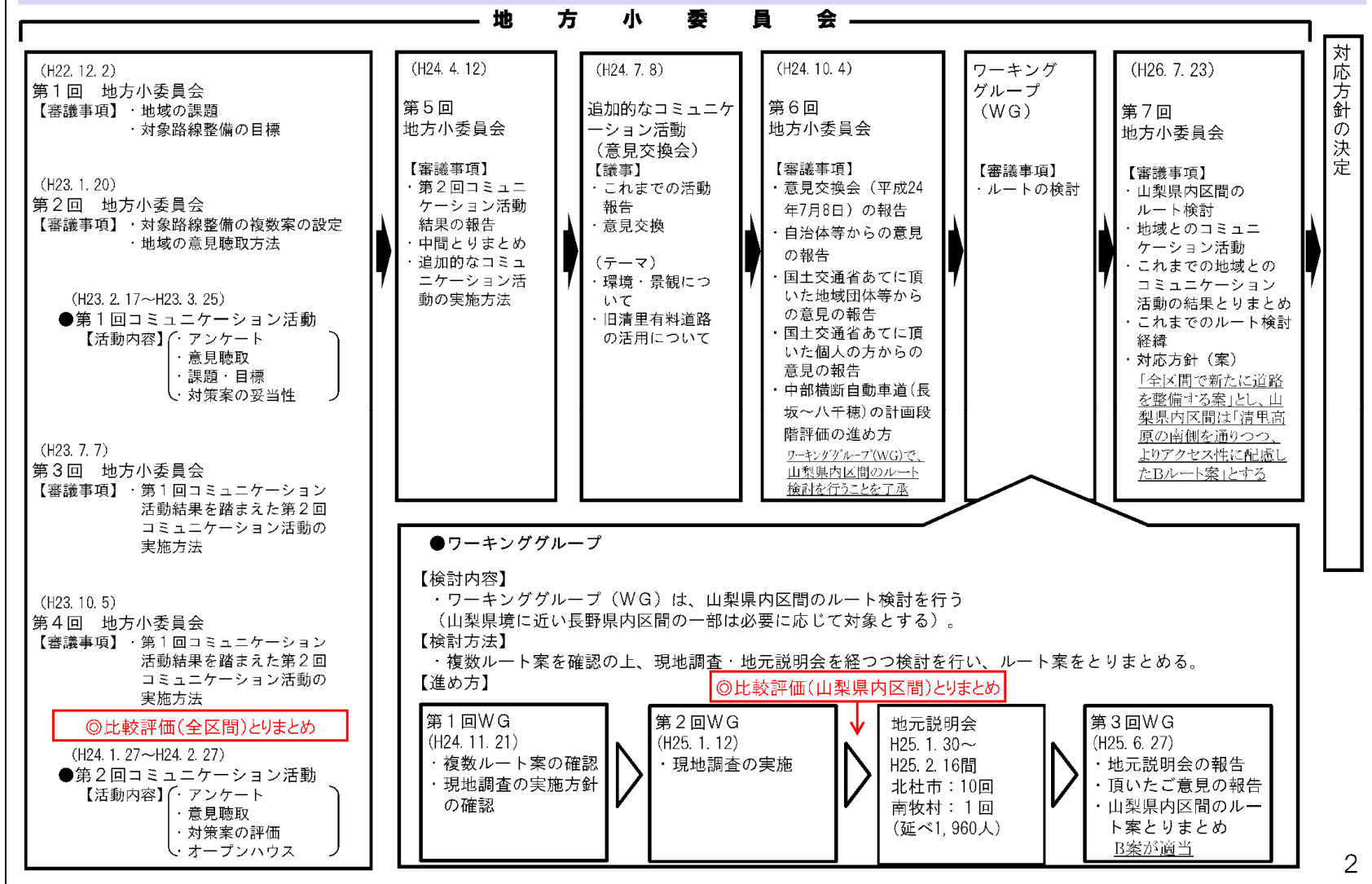


図 5-1(4) 中部横断自動車道(長坂～八千穂)の環境影響に関する検討書

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。

	【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
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）	現道（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	 4車線整備 全区間で4車線	 2車線を利用 旧清里有料道路 2車線整備 ※区間は2車線	 4車線化 至須玉 至佐久	 整備なし 至須玉 至佐久



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、「県道北杜ハケ岳公園線」のうち、H17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車線に拡幅し、4車線道路に改良します。



※国道141号（現況）

※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。

図 5-1 (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

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

			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	
			・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（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 80km/h、一部50km/h（設計速度）	・現道（国道141号）を4車線で改良する案 ・但し、現状の信号交差点は残る 60km/h（設計速度） ・設計速度10km/hで算出しているが、信号交差点があることから実際の速度は下回る	
政策目標	項目	例			50km/h、一部40km/h（設計速度）	
	生産品の輸送時間短縮	高速道路（C）まで1時間以内で行ける予外施設の数（対象地域：南佐久地域及び北佐市）	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）
		高速道路（C）まで1時間以内で行ける人口（対象地域：南佐久地域及び北佐市）	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）
	救急医療施設への移動時間短縮	第3次医療施設まで30分以内で行ける人口（対象地域：南佐久地域）	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）
	主要な観光地間の連携向上	小淵沢～軽井沢間の所要時間	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500m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	・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。 ・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。 （参考） ・自動車専用道路の死傷事故率（全国平均） 13.0件/億台キロ ・幹線道路の死傷事故率（全国平均） 97.7件/億台キロ ・国道141号の死傷事故率 94.4件/億台キロ		・規制区間が解除され、緩やかなカーブやより坂となり、走行性が向上します。 ・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。	道路整備による改善効果なし
	災害時の代替路確保	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	・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。		・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。	道路整備による改善効果なし
その他	公共交通の利便性向上	バスの利便性	・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。 ・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。		・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。	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	・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。 ・変化による自然環境や景観への影響が考えられます。		・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。 ・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。	道路整備による変化なし
	道路にかかる家屋数	買取対象家屋	約70～約170件	約65～約160件	約300～400件	0
その他	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		・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。		・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。	道路整備による変化なし

※各案の所要時間は設計速度を基に算出

※死傷事故率とは死傷事故件数（平成18年度推定値）／走行台キロ（平成18年度推定値）で算出

図 5-1(6) 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

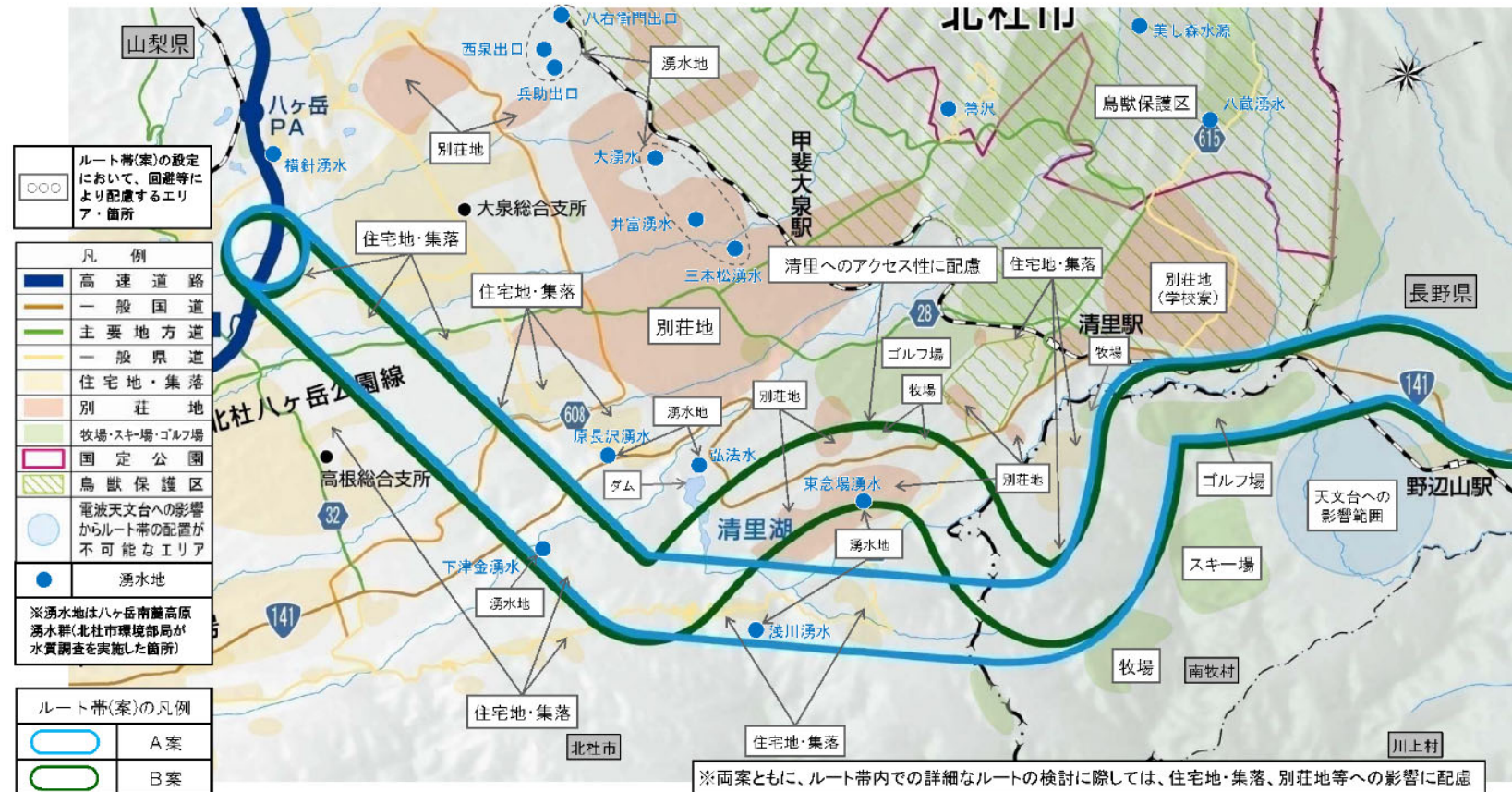


図 5-1 (7) 中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響に関する検討書

3. 比較評価（山梨県内区間）とりまとめ（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	所要時間が短いこと （山梨県庁～野辺山付近）	約61分	
	主要な観光地間の連携向上	地域（観光地）へアクセスしやすいこと	・ 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） → 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：すれ違い困難箇所所有り（片側交互通行で可）	・ 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） → 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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）	整備費用を小さくすること	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	・ 高速道路のネットワークを形成し、移動時間を短縮	

図 5-1(8) 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)

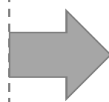
1. 道路整備の必要性

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



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、「生產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。

(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



図 5-1 (10) 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