

都市計画原案の説明会

韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線
(中部横断自動車道 双葉JCT～長野県境)

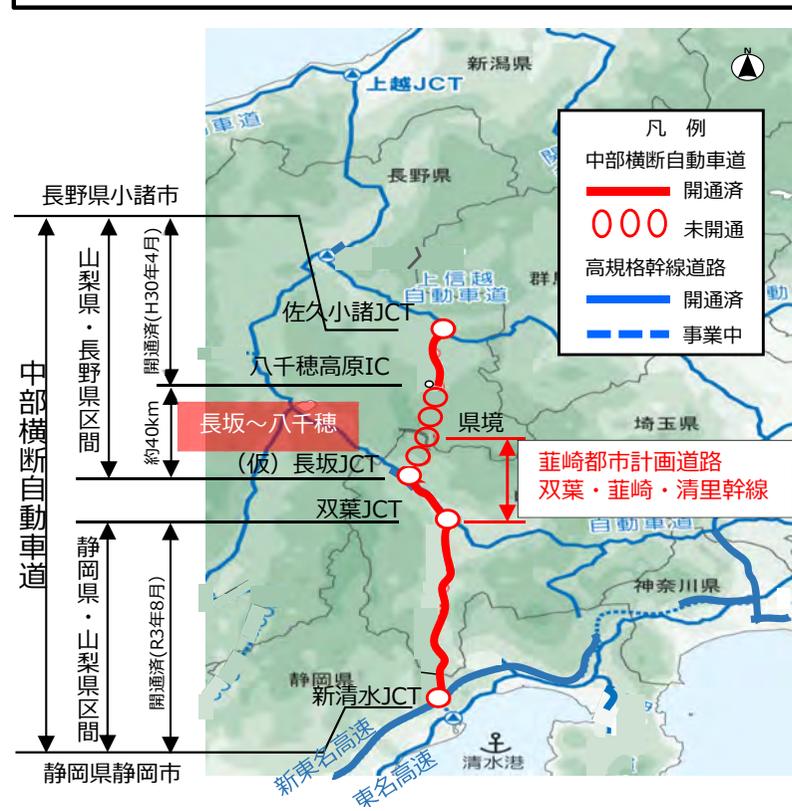
令和5年10月

山 梨 県

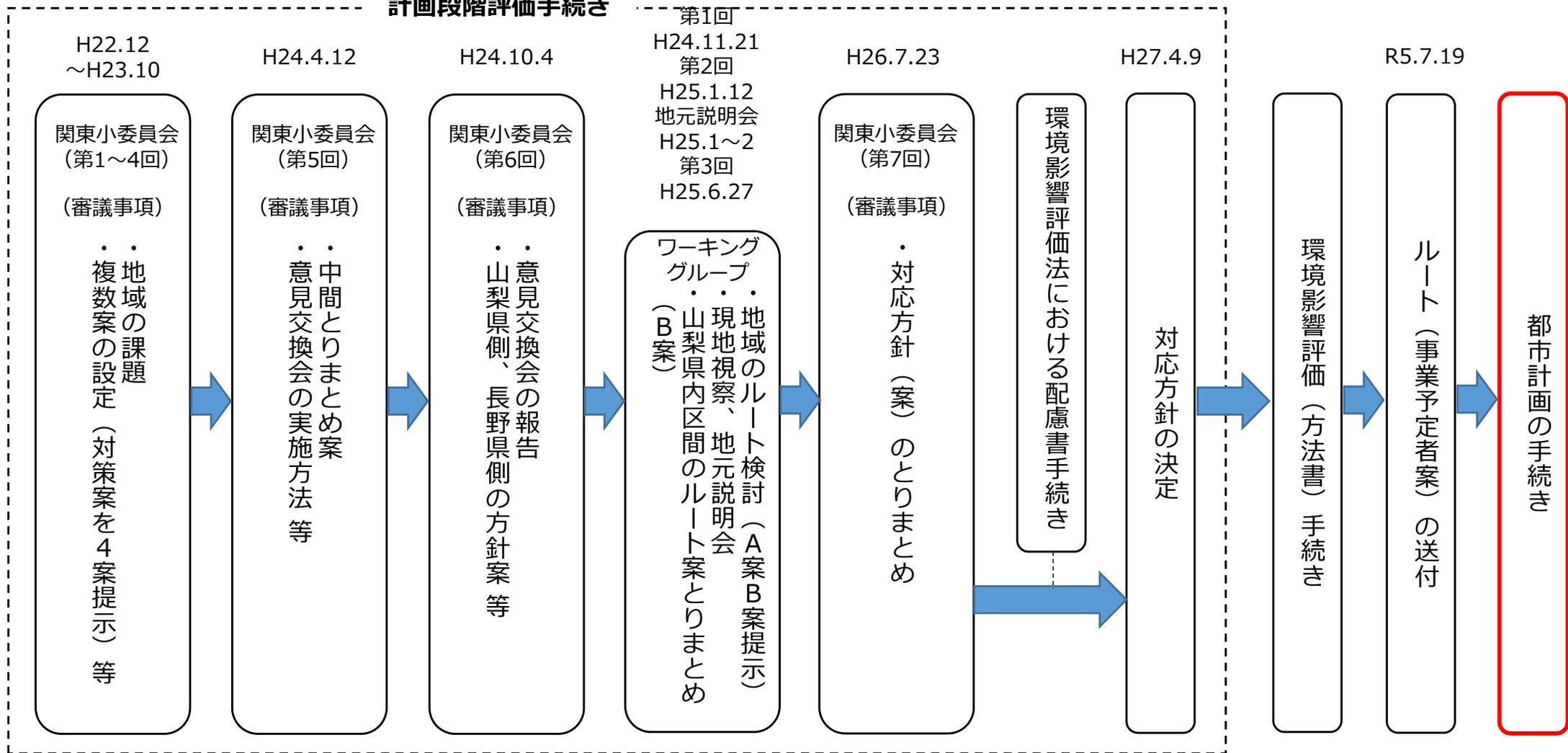
1. 中部横断自動車道の概要
2. 都市計画の概要
3. 都市計画原案の概要
4. 今後の手続きの流れ

1. 中部横断自動車道の概要

- 中部横断自動車道は静岡県静岡市を起点に、山梨県甲斐市を經由して長野県小諸市に至る高速自動車国道です。
- このうち、長野県の八千穂高原IC～佐久小諸JCT間は平成30年4月までに、静岡県～山梨県区間である新清水JCT～双葉JCT間は令和3年8月までに開通しています。
- 中部横断自動車道が整備されることにより、東名・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・交流が促進するとともに、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。
- （仮称）長坂JCTから八千穂高原IC間の約40kmが唯一の未整備区間です。



計画段階評価手続き



○環境影響評価法では、規模が大きく環境に大きな影響を及ぼすおそれがある事業を「**第一種事業**」として環境影響評価を実施し、**高速自動車国道は、すべての事業が該当します。**

○本道路は環境影響評価の**対象**です。

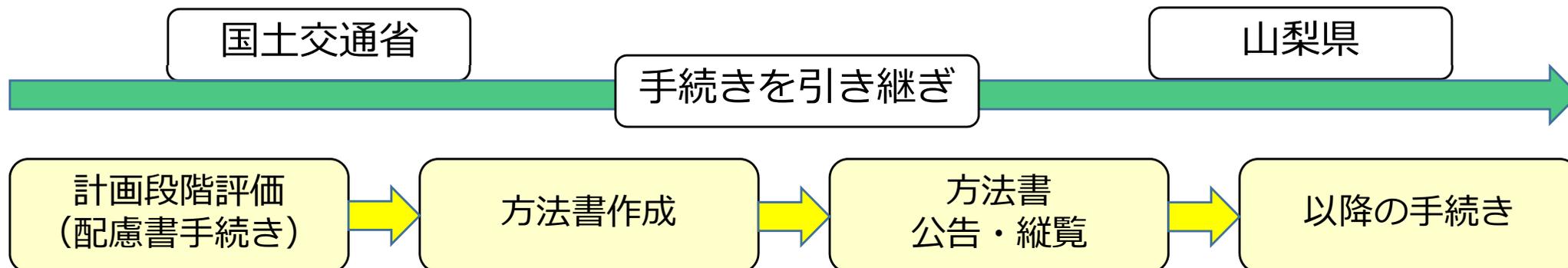
	第1種事業 (環境アセスメントを必ず行う事業)	第2種事業 (環境アセスメントが必要かどうかを個別に判断する事業)
1 道路		
高速自動車国道	すべて	—
首都高速道路など	4車線以上のもの	—
一般国道	4車線以上・10km以上	4車線以上・7.5km以上 10km未満
林道	幅員6.5m以上・20km以上	幅員6.5m以上・15km以上 20km未満
2 河川		
ダム、堰	湛水面積100ha以上	湛水面積75ha以上 100ha未満
放水路、湖沼開発	土地改変面積100ha以上	土地改変面積75ha以上 100ha未満
3 鉄道		
新幹線鉄道	すべて	—
鉄道、軌道	長さ10km以上	長さ7.5km以上 10km未満
4 飛行場	滑走路長2,500m以上	滑走路長1,875m以上 2,500m未満
5 発電所		
水力発電所	出力3万kW以上	出力2.25万kW以上 3万kW未満
火力発電所	出力15万kW以上	出力11.25万kW以上 15万kW未満
地熱発電所	出力1万kW以上	出力7,500kW以上 1万kW未満
原子力発電所	すべて	—
太陽電池発電所	出力4万kW以上	出力3万kW以上 4万kW未満
風力発電所	出力5万kW以上	出力3.75万kW以上 5万kW未満
6 廃棄物最終処分場	面積30ha以上	面積25ha以上 30ha未満
7 埋立て、干拓	面積50ha超	面積40ha以上 50ha以下
8 土地区画整理事業	面積100ha以上	面積75ha以上 100ha未満
9 新住宅市街地開発事業	面積100ha以上	面積75ha以上 100ha未満
10 工業団地造成事業	面積100ha以上	面積75ha以上 100ha未満
11 新都市基盤整備事業	面積100ha以上	面積75ha以上 100ha未満
12 流通業務団地造成事業	面積100ha以上	面積75ha以上 100ha未満
13 宅地の造成の事業(*1)	面積100ha以上	面積75ha以上 100ha未満

環境影響評価実施者 = 事業予定者（国土交通省）

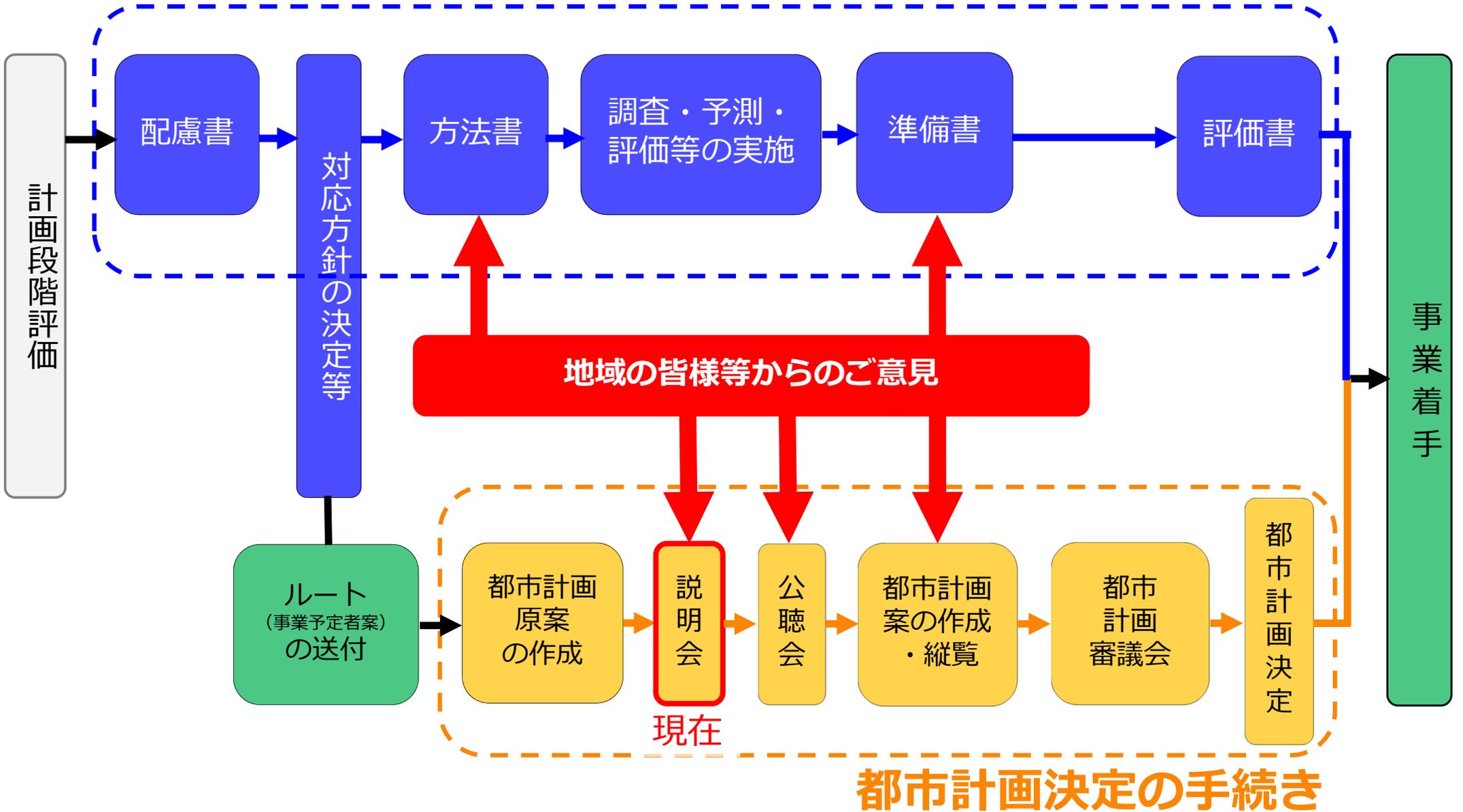
← 第1種事業を都市計画に定める場合

環境影響評価法 第38条の6の特例が適用
〔 都市計画決定権者が事業予定者に代わり、環境影響評価その他の手続きを都市計画の手続きと併せて行う 〕

環境影響評価その他の手続き = 都市計画決定権者（山梨県）



環境影響評価の手続き



2. 都市計画の概要

救急医療の速達性・信頼性が向上

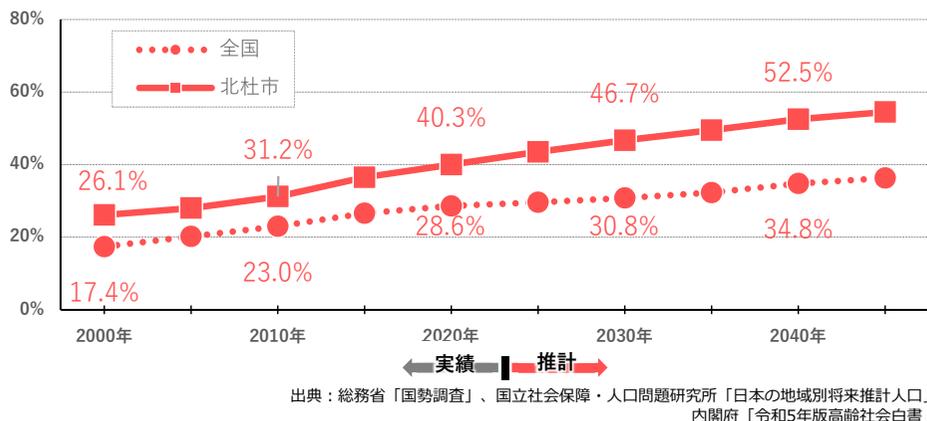
- 北杜市では高齢化が進展しており、**救急搬送の需要が増加**しています。
- 中部横断自動車道が整備されることで、**高次医療施設へのアクセス向上による救命率の向上**や、**搬送中の患者への負担軽減**が期待されます。

救急搬送の需要増加

高齢化の進展に伴い、救急搬送件数は今後も増加する見込み

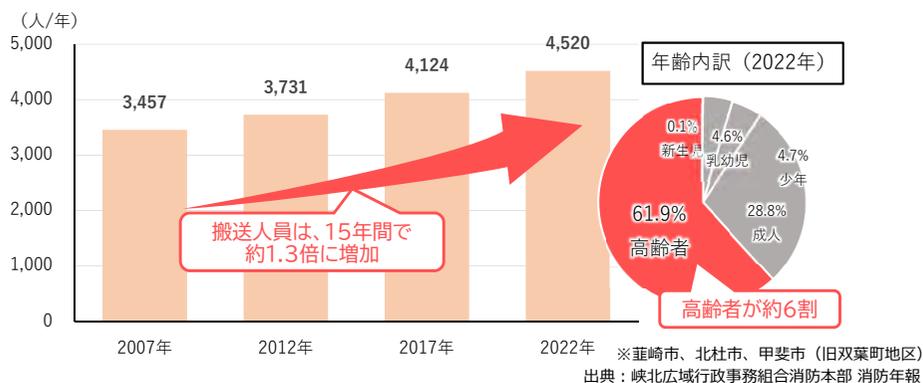
■ 全国と比較して早いペースで高齢化が進展

○北杜市における65歳以上人口割合の推移



■ 救急搬送の需要の増加

○ 峡北地域※における救急搬送人員の推移



高次医療施設へのアクセス

中部横断自動車道を活用することで救命率向上に期待

■ 三次救急医療施設へのアクセス性が向上



■ 開通への期待

緊急時には**1分1秒の遅れが救命率に大きく関わる**ため、中部横断自動車道の開通は沿線地域にとって大きな効果と言えます。**高速道路は路面の段差が少なく、搬送される患者の負担も小さい**という点もメリットです。



災害に強い地域づくりに貢献

- 山梨県と長野県佐久地域を結ぶ国道141号沿線には**土砂災害警戒区域**が存在し、大雨等による**事前通行規制区間**も存在します。これにより**災害時の支援遅れなどのリスク**が想定されます。
- 中部横断自動車道が整備され代替路が確保**されることで、**発災時のリスク低減**や**迅速な復旧**が期待されます。

現道の災害に対する脆弱性

北杜市には面的に土砂災害警戒区域が広がっており、安定した道路サービスに課題

■ 国道141号周辺の土砂災害警戒区域・事前通行規制区間



国道141号の代替路の確保

中部横断自動車道の開通によって、災害時の代替路が確保

- 被災時に中部横断自動車道が代替路として機能



身近な道路の安全性・快適性が向上

- 国道141号には**急カーブ**や**急勾配**の区間が複数存在し、**大型車**も多く走行しています。
- また国道141号ではこれまでに**死亡事故を含む重大事故**も発生しています。
- 中部横断自動車道が整備されることで**国道141号の交通量が減少し、安全性・快適性が向上**することが期待されます。

現状の道路環境

国道141号には急カーブや急勾配区間が点在し、重大事故も発生

■ 国道141号沿いの線形不良箇所および事故発生箇所



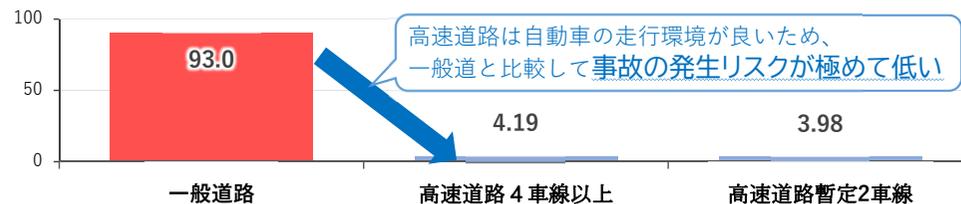
出典：道路分科会関東地方小委員会 H22年度第1回配布資料、ITARDAデータ（H28-R1）に基づき作成
 画像：国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所資料

開通による安全性の向上

高速道路は、一般道と比較して事故の発生リスクが極めて低い

■ 高速道路と一般道路の安全性の比較

○ 死傷事故率（件/億台キロ） ※ ※自動車走行台キロ当たりの死亡又は負傷を伴う事故の件数



出典：道路分科会 第13回 事業評価部会（H28.3.10） データ：H25年の全国の高速道路および一般道路

高速道路開通に伴い、現道（国道141号）の交通量の減少・安全性向上が期待

■ 高速道路開通による通過交通の転換

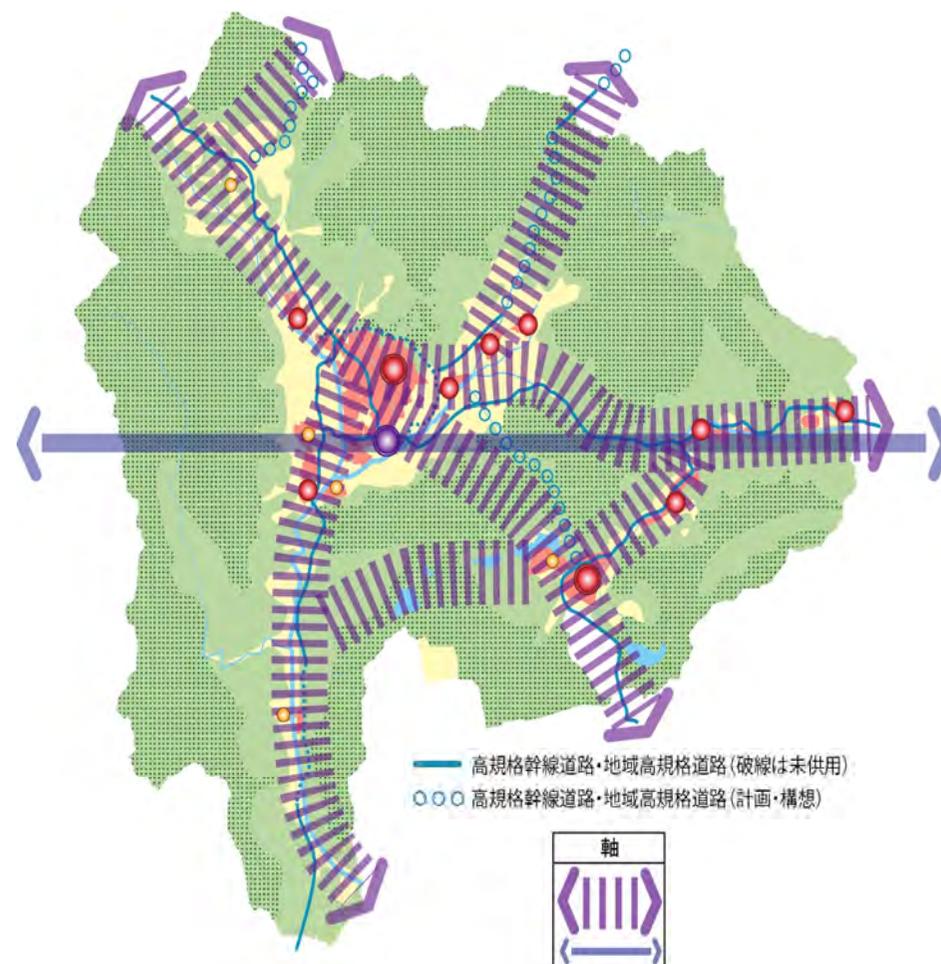
○ 中部横断道（静岡-山梨間）開通前後の現道の交通量の変化



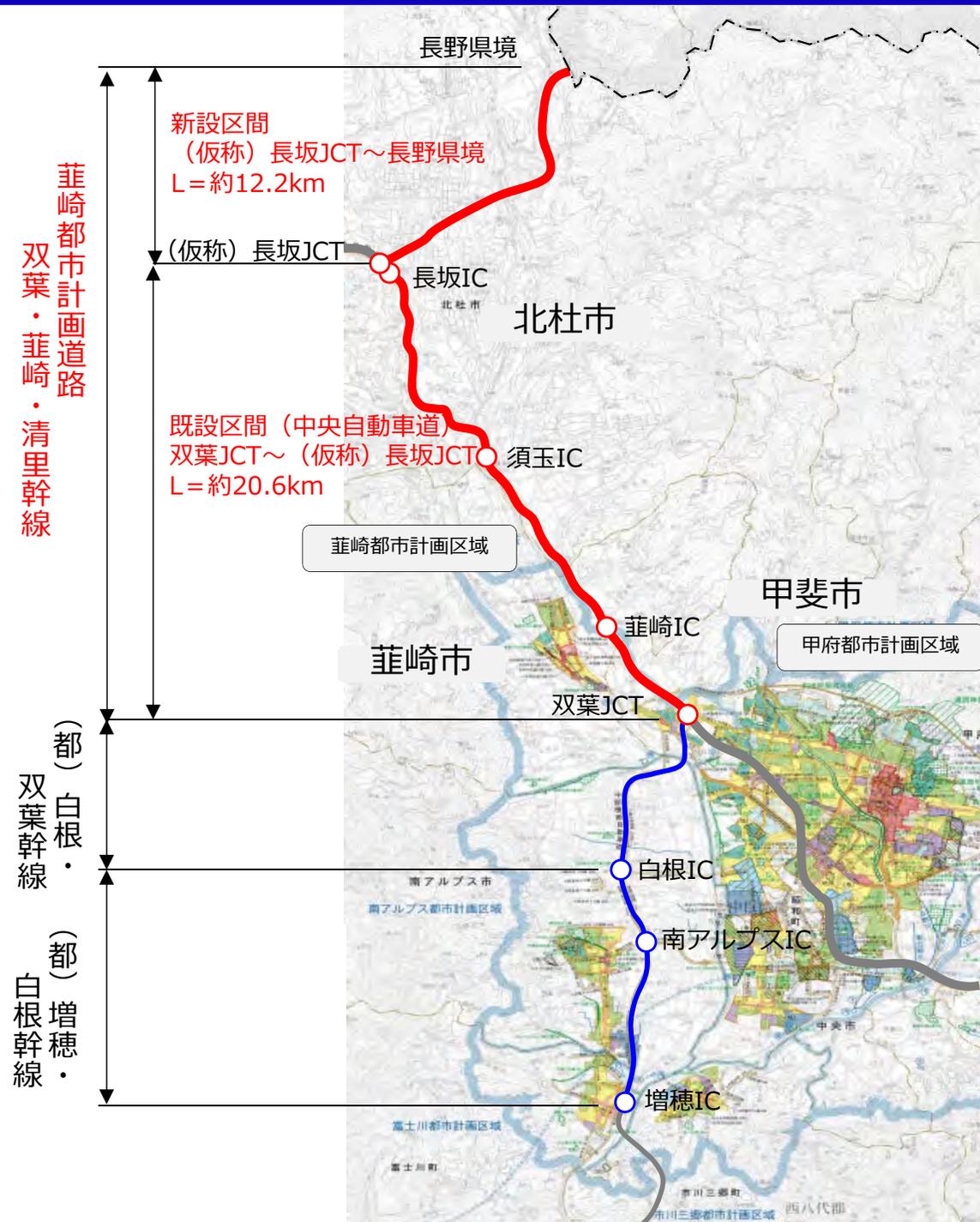
出典：国土交通省甲府河川国道事務所・山梨県中部横断自動車道 山梨～静岡間全線開通1年後の整備効果（2022.9.16）

上位計画	主要施策（抜粋）
山梨県総合計画 （令和3年7月）	産業・観光振興や災害発生時の輸送路確保、また、都市部との二拠点居住の促進に向けて、本県と県外とを結ぶ高速道路等の強靱で信頼性の高い道路ネットワーク整備を図るため、 <u>中部横断自動車道長坂～八千穂間の整備が位置付けられている。</u>
山梨県都市計画マスタープラン （令和2年10月） 都市計画区域マスタープラン （令和3年7月）	上位計画の山梨県都市計画マスタープラン（令和2年10月改定）の <u>目指すべき県土構造において、県内外や地域間との連携・交流を支える軸として位置付けられている。</u> また、これを踏まえ策定した都市計画区域マスタープランの主要な施設の配置の方針等において、国土レベルの連携、県外及び本7区域外の拠点を結ぶ路線として <u>中部横断自動車道長坂～八千穂間の整備が位置付けられている。</u>

目指すべき県土構造



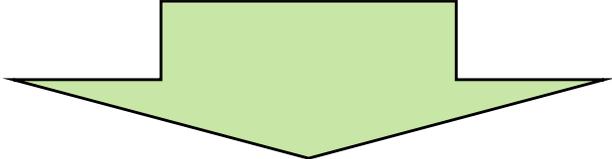
出展：山梨県都市計画マスタープラン



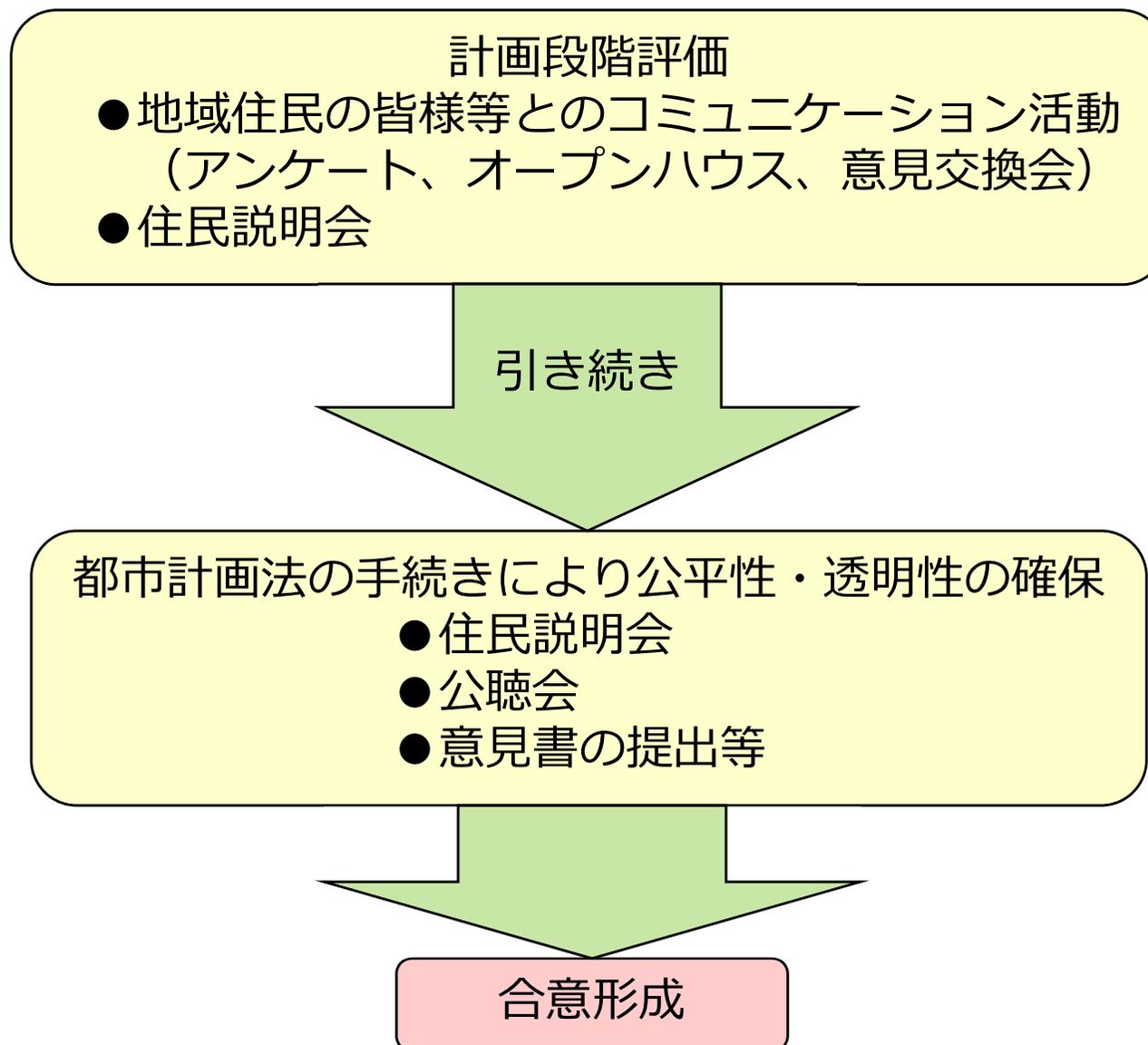
都市計画決定の区間

- 葦崎都市計画区域（葦崎市、甲斐市）の各都市計画マスタープランにおいて、広域的な連携の強化路線として位置づけ
 - ① 既存工業機能の維持・強化
 - ② 企業誘致
 - ③ 観光振興の促進など
- 中部横断自動車道の役割・位置づけが明確となり理解促進につながる

- 都市計画決定することで
 - ① 計画段階における整備に必要な区域の明確化
 - ② 土地利用や各都市施設間の計画の調整
 - ③ 住民の合意形成の促進



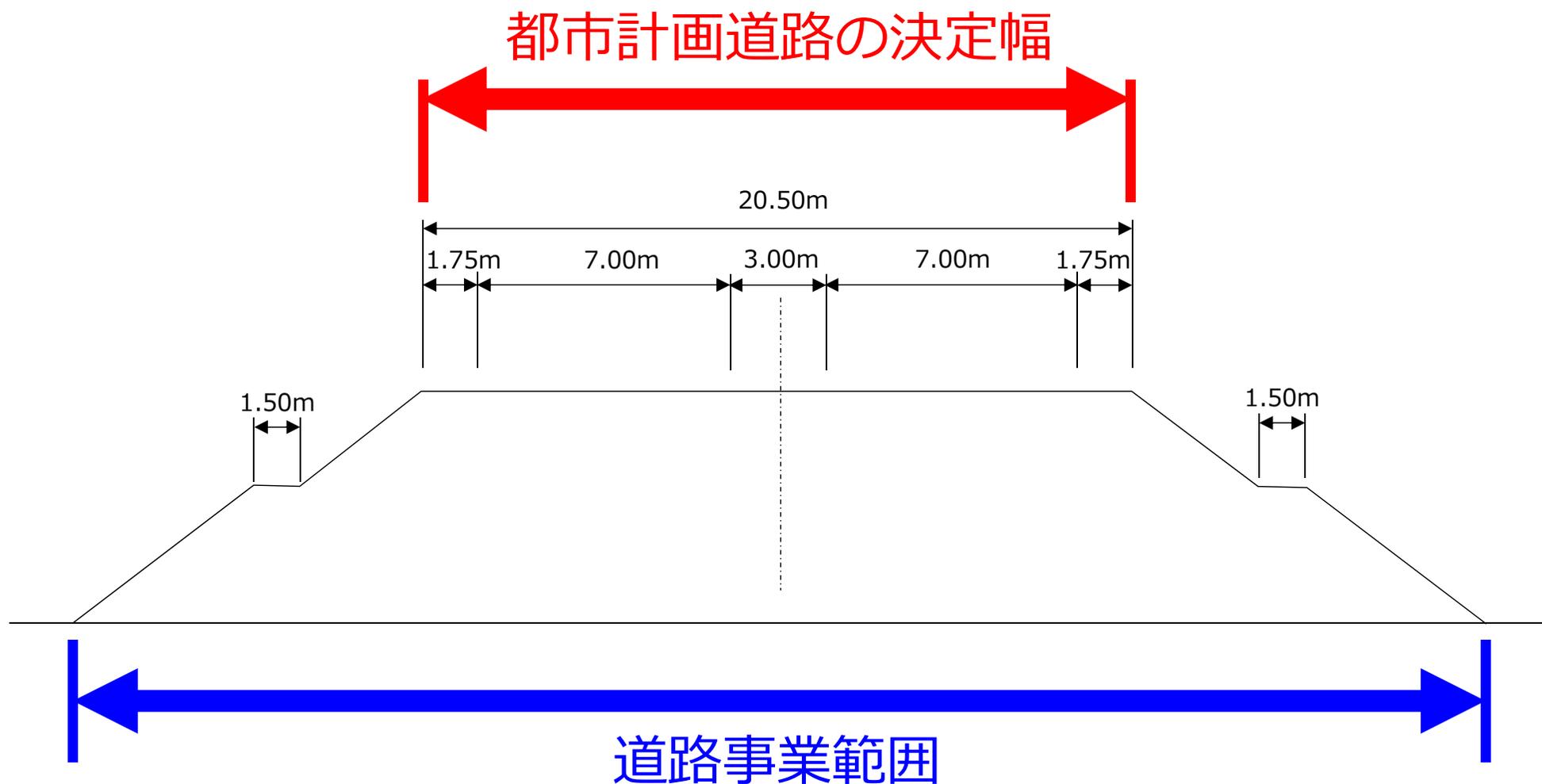
双葉JCT～（仮称）長坂JCT～長野県境 13



都市計画道路の決定幅

=

道路の幅員



横断面の例

※道路事業の範囲や構造は
事業着手後に設計します

嵩上式

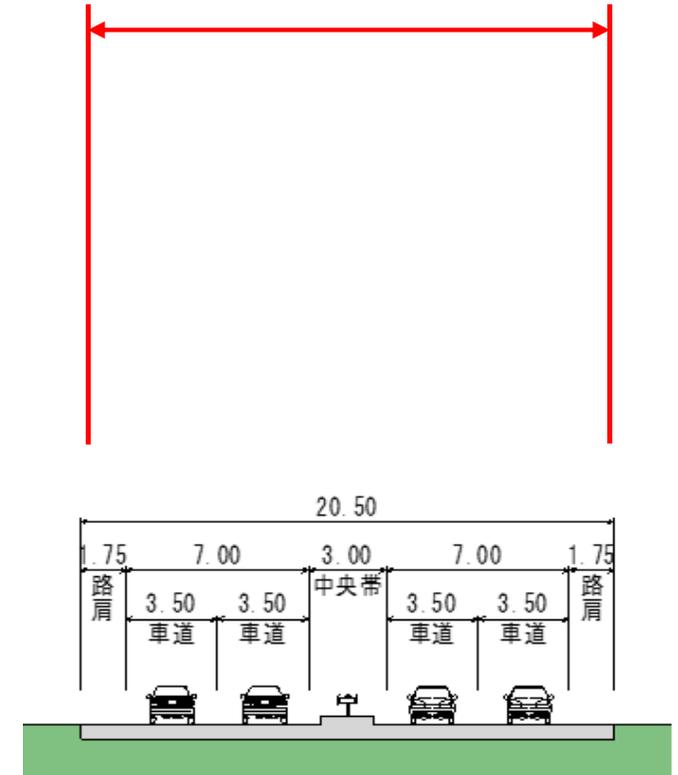
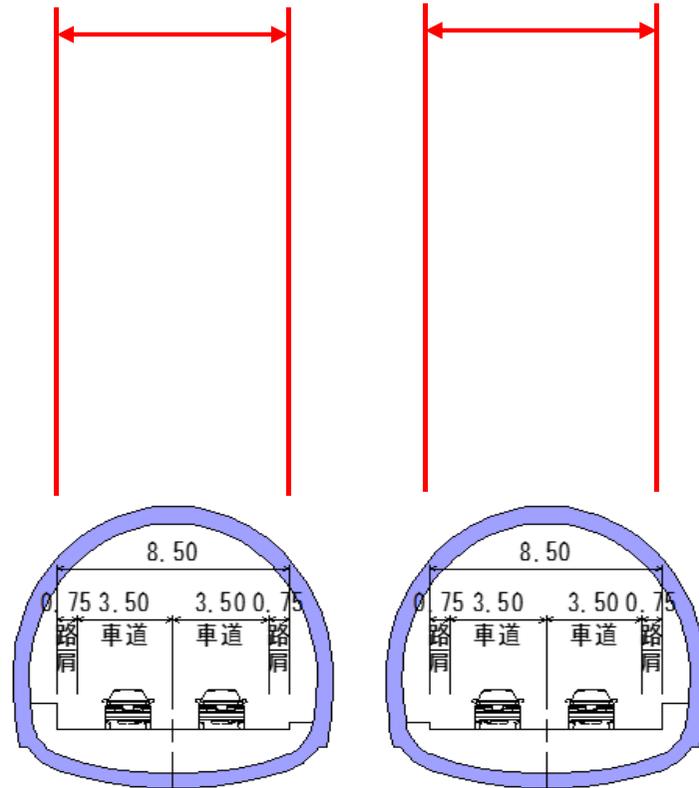
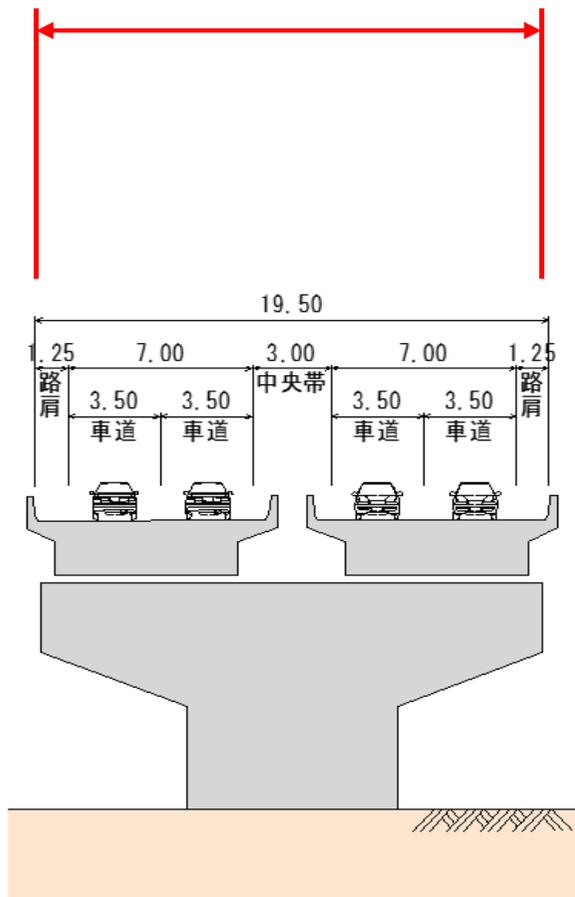
地下式

地表式

都市計画決定幅

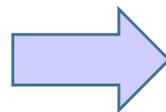
都市計画決定幅

都市計画決定幅



【代表的な横断図】

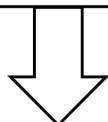
都市計画決定



都市計画制限
(都計法第53条)

都市計画施設等の区域内での建築制限

区域内で新たに建築



市町村へ許可申請

【許可基準】

- 階数2以下で、かつ、地階を有しないもの
- 主要構造部が木造・鉄骨造・コンクリートブロック造等で容易に移転、除却できるもの

53条申請が必要な建築行為

申請不要

申請不要

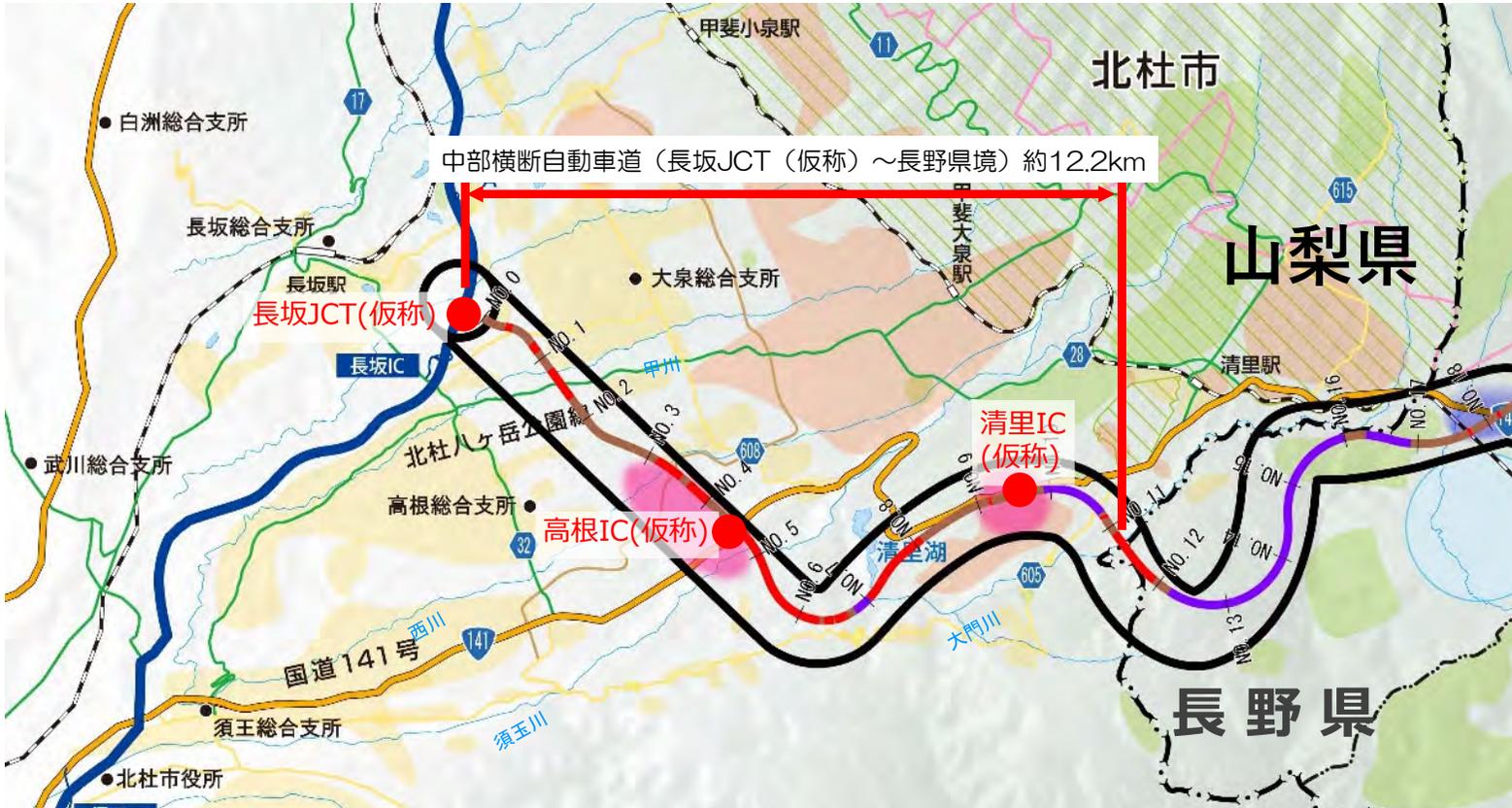
都市計画道路の区域

3. 都市計画原案の概要

名 称	1・4・1号 双葉・韮崎・清里幹線
起 点	甲斐市龍地（中央自動車道 双葉JCT）
終 点	北杜市高根町浅川（長野県境）
延 長	約 33 km
車 線 数	4車線
設 計 速 度	80 km/h
道路構造の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○代表幅員 20.5m ○構造形式 地表式、嵩上式、地下式、掘割式

都市計画道路（原案）の概要

◆ 基本構造



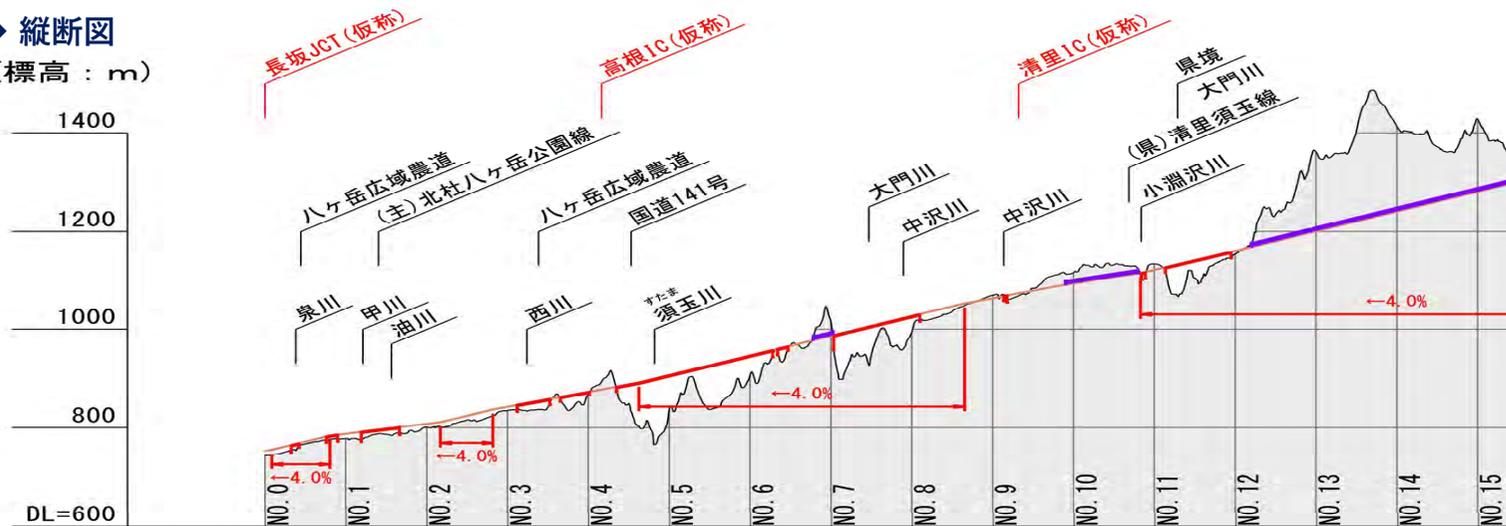
凡 例	
	県境
	市町村境
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	住宅地・集落
	別荘地
	牧場・スキー場
	国立公園
	鳥獣保護区
	電波天文台への影響からルート帯の配置が不可能なエリア

凡例	
	: 1kmルート帯
	: ICの概略位置（山梨県側）

	: 土工
	: 橋梁
	: トンネル

◆ 縦断面

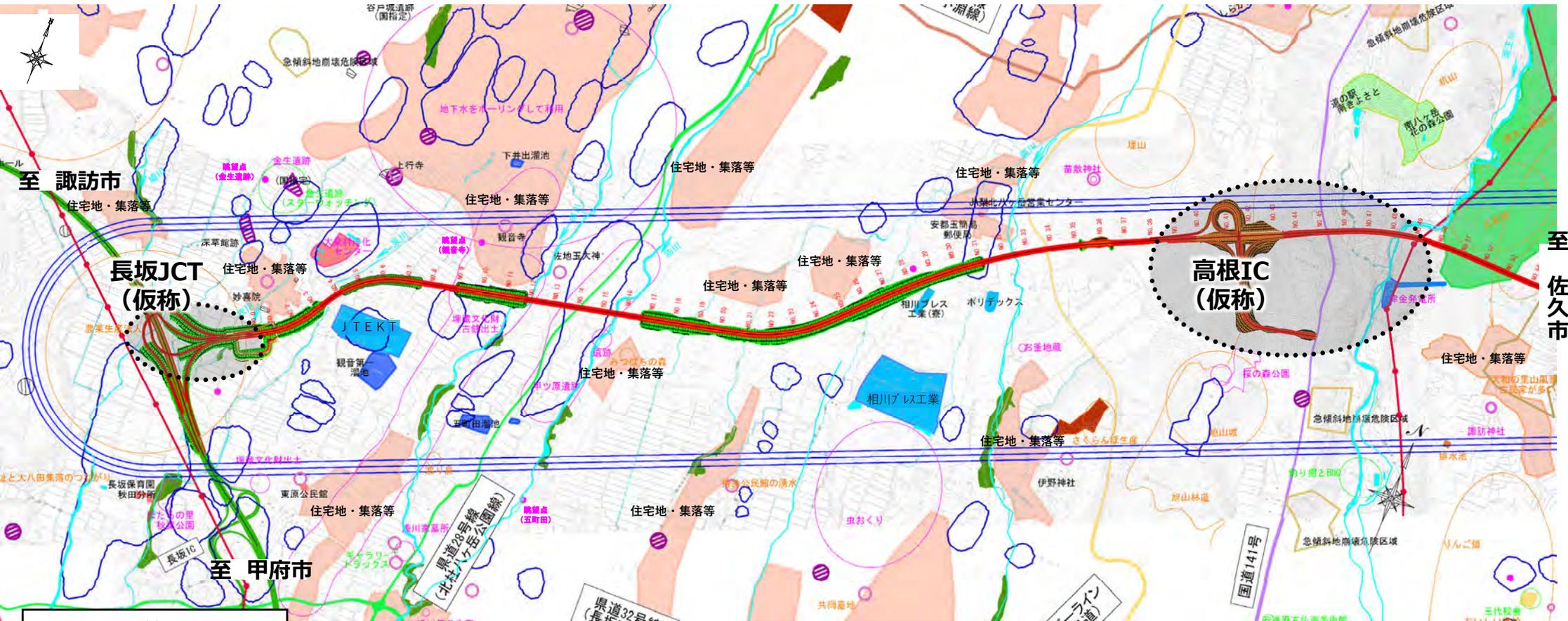
(標高: m)



○ルート・構造の基本的な考え方

- ・中央自動車道長坂IC付近に接続
- ・国道141号と交差、並走
- ・縦断勾配はおおむね4%
- ・土工、トンネル、橋梁が主な構造（最大標高差約400m）

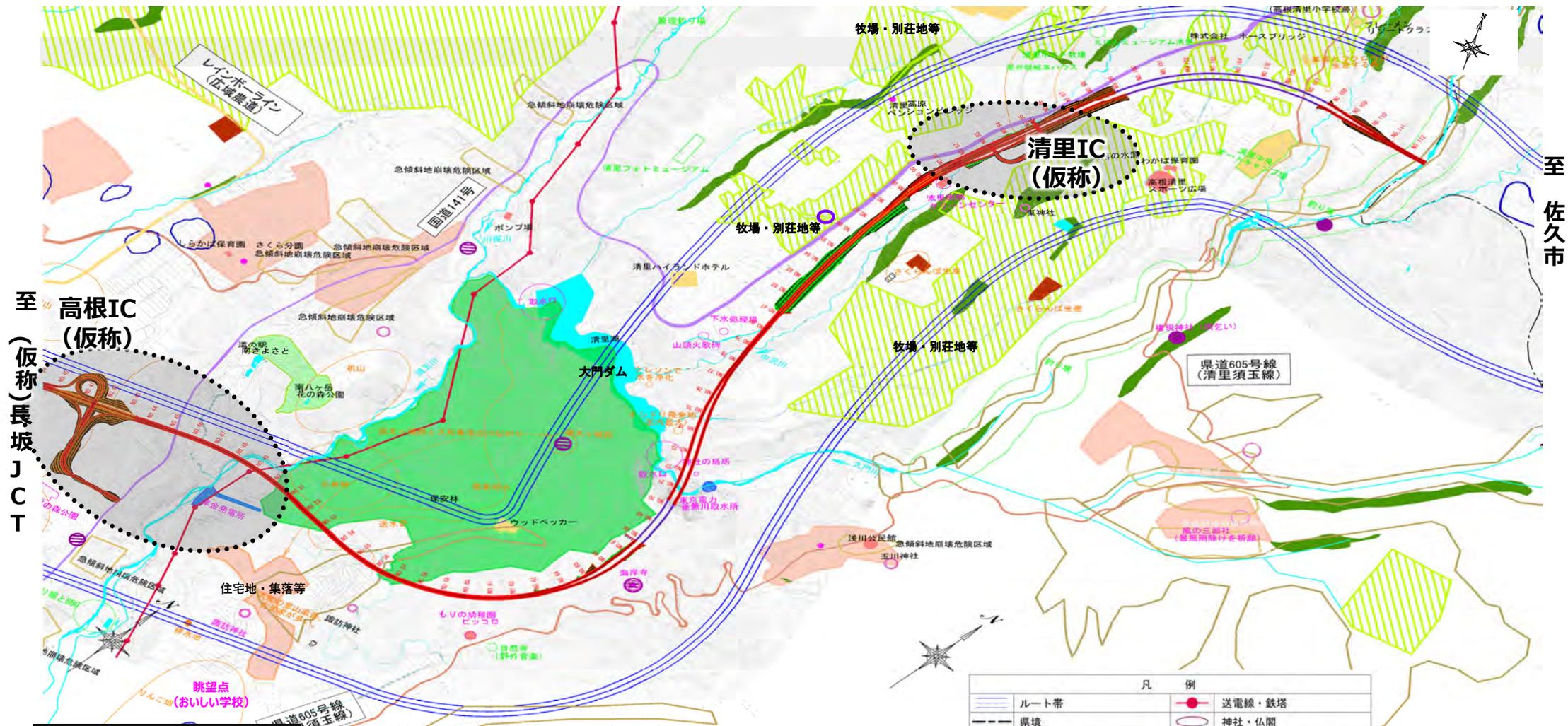
都市計画道路（原案）の概要



配慮したポイント

- ・家屋、既存集落等
- ・公共施設等
- ・発電施設等
- ・大規模工場等
- ・農地、農業関連施設等
- ・神社仏閣、史跡・文化財
- ・急傾斜地崩壊危険区域
- ・防風林、保安林

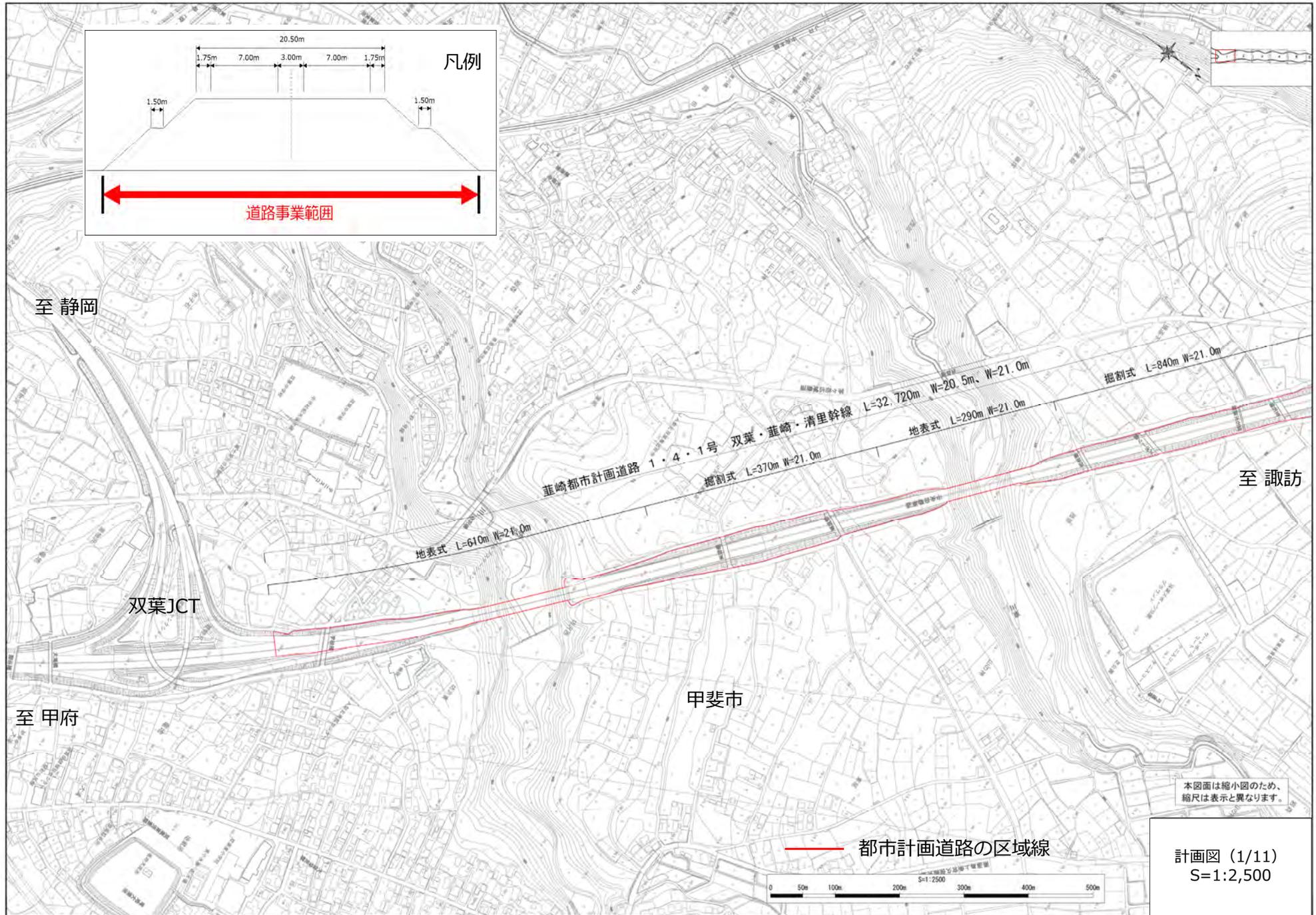
凡 例			
	ルート帯		送電線・鉄塔
	県境		神社・仏閣
	高速道路		墓地
	一般国道		砂防指定区域
	主要地方道		急傾斜地崩壊危険区域
	一般県道		指定文化財
	広域農道		埋蔵文化財
	河川		公園
	湖・池・沼		保安林
	住宅地・集落等		防風林
	公共施設等		導水管（水力発電）
	その他の施設		眺望点
	ゴルフ場・スキー場等		北杜市ビジョン(環境・景観)
	牧場・別荘地		北杜市ビジョン(暮らし)
	農業関連施設		北杜市ビジョン(地域活性化・観光)
	工場・変電所		



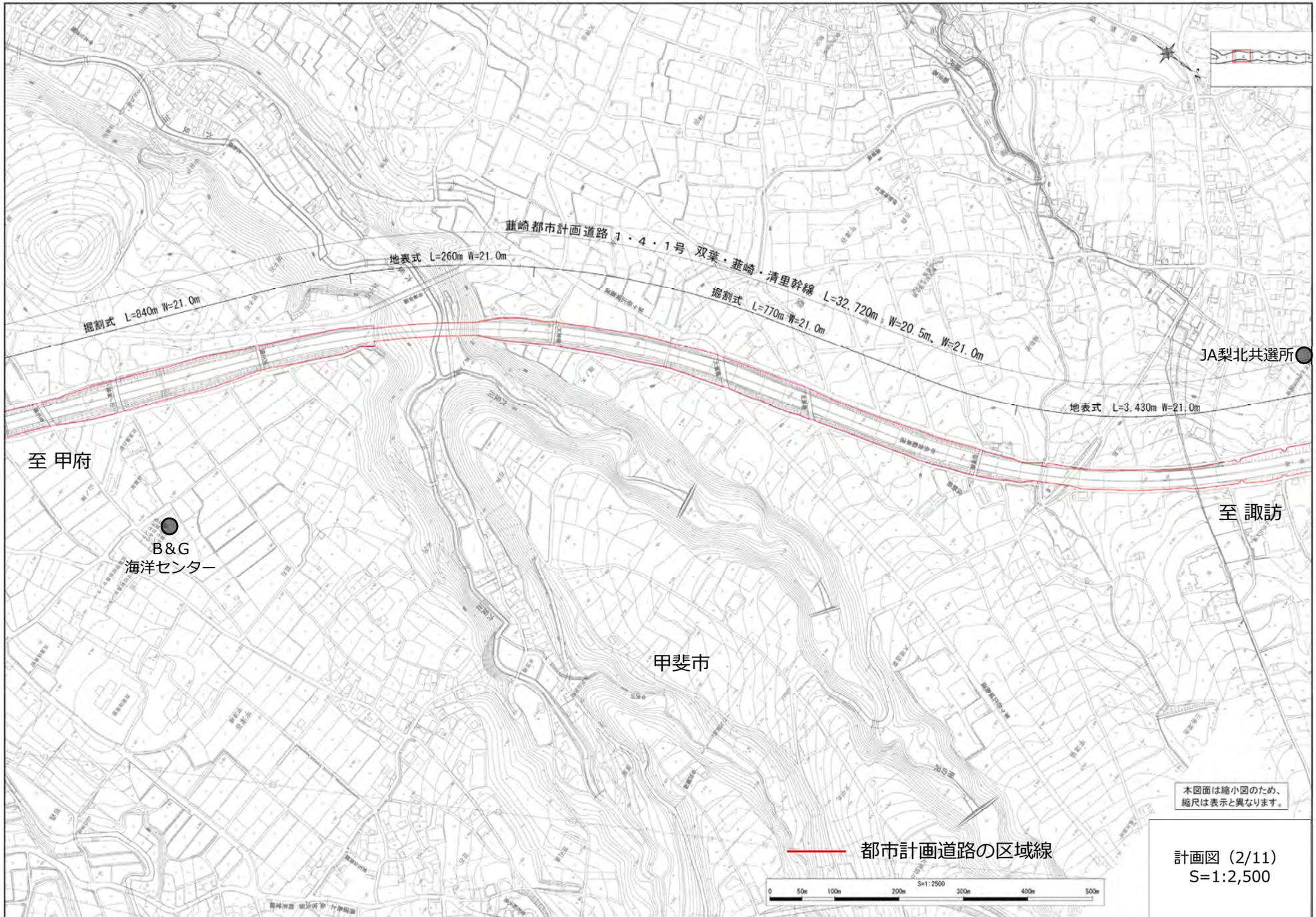
- 配慮したポイント**
- ・家屋、既存集落等
 - ・公共施設等
 - ・発電施設等
 - ・農地、農業関連施設等
 - ・神社仏閣、史跡・文化財
 - ・急傾斜地崩壊危険区域
 - ・防風林、保安林

凡 例			
	ルート帯		送電線・鉄塔
	県境		神社・仏閣
	高速道路		墓地
	一般国道		砂防指定区域
	主要地方道		急傾斜地崩壊危険区域
	一般県道		指定文化財
	広域農道		埋蔵文化財
	河川		公園
	湖・池・沼		保安林
	住宅地・集落等		防風林
	公共施設等		導水管（水力発電）
	その他の施設		眺望点
	ゴルフ場・スキー場等		北杜市ビジョン(環境・景観)
	牧場・別荘地		北杜市ビジョン(暮らし)
	農業関連施設		北杜市ビジョン(地域活性化・観光)
	工場・変電所		

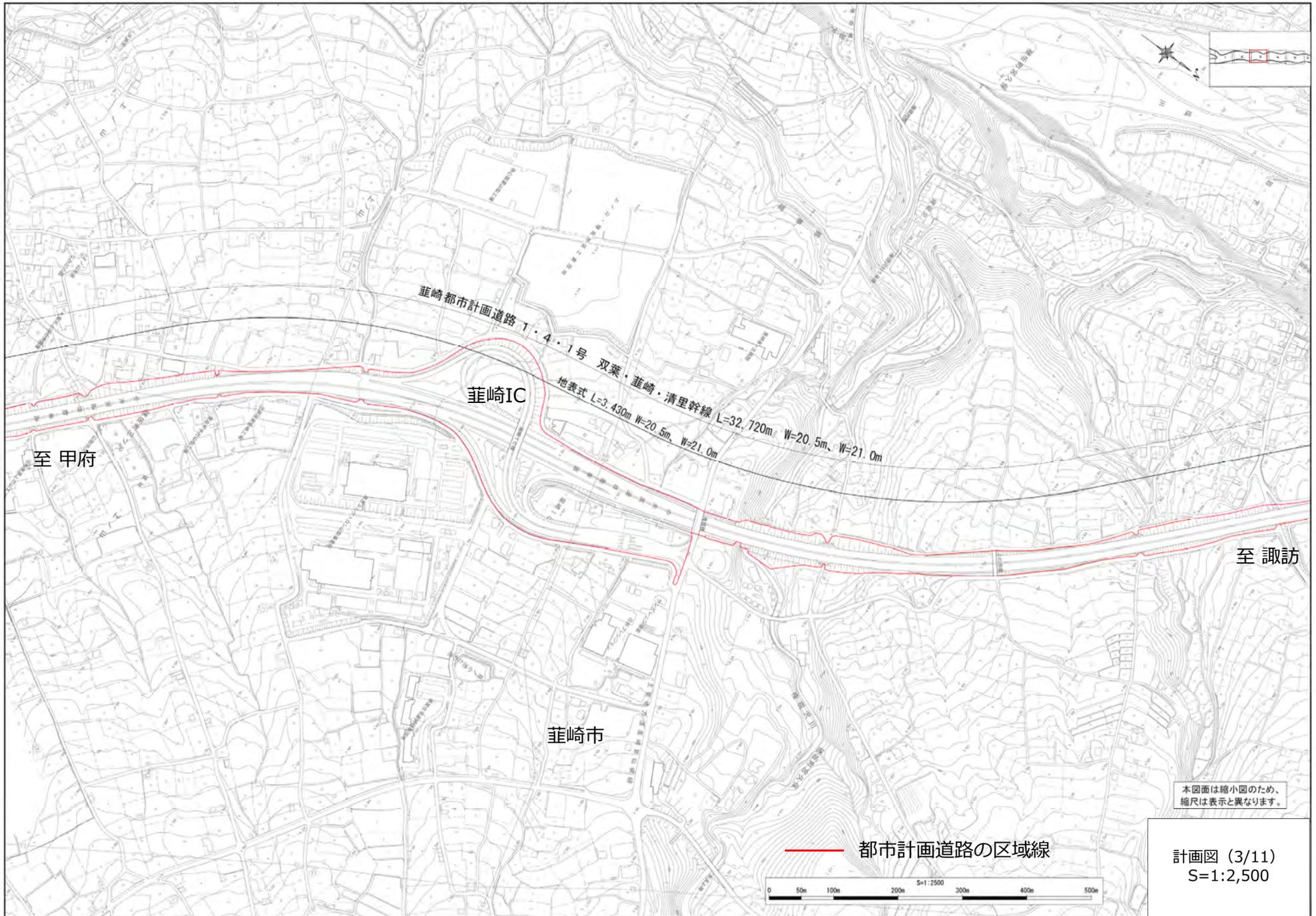
都市計画道路の区域 (双葉JCT～ (仮称) 長坂JCT)



都市計画道路の区域 (双葉JCT～ (仮称) 長坂JCT)



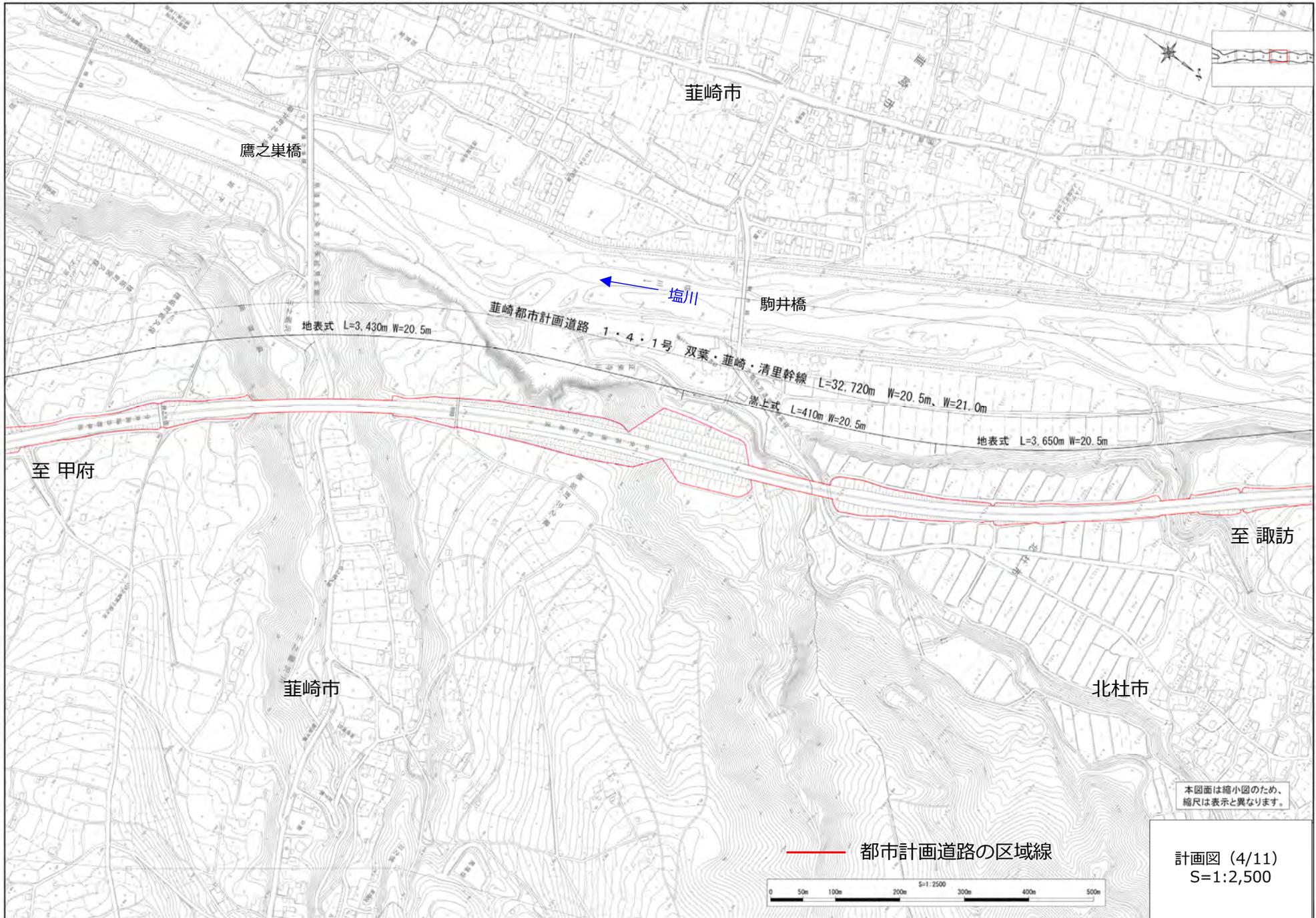
都市計画道路の区域 (双葉JCT～ (仮称) 長坂JCT)



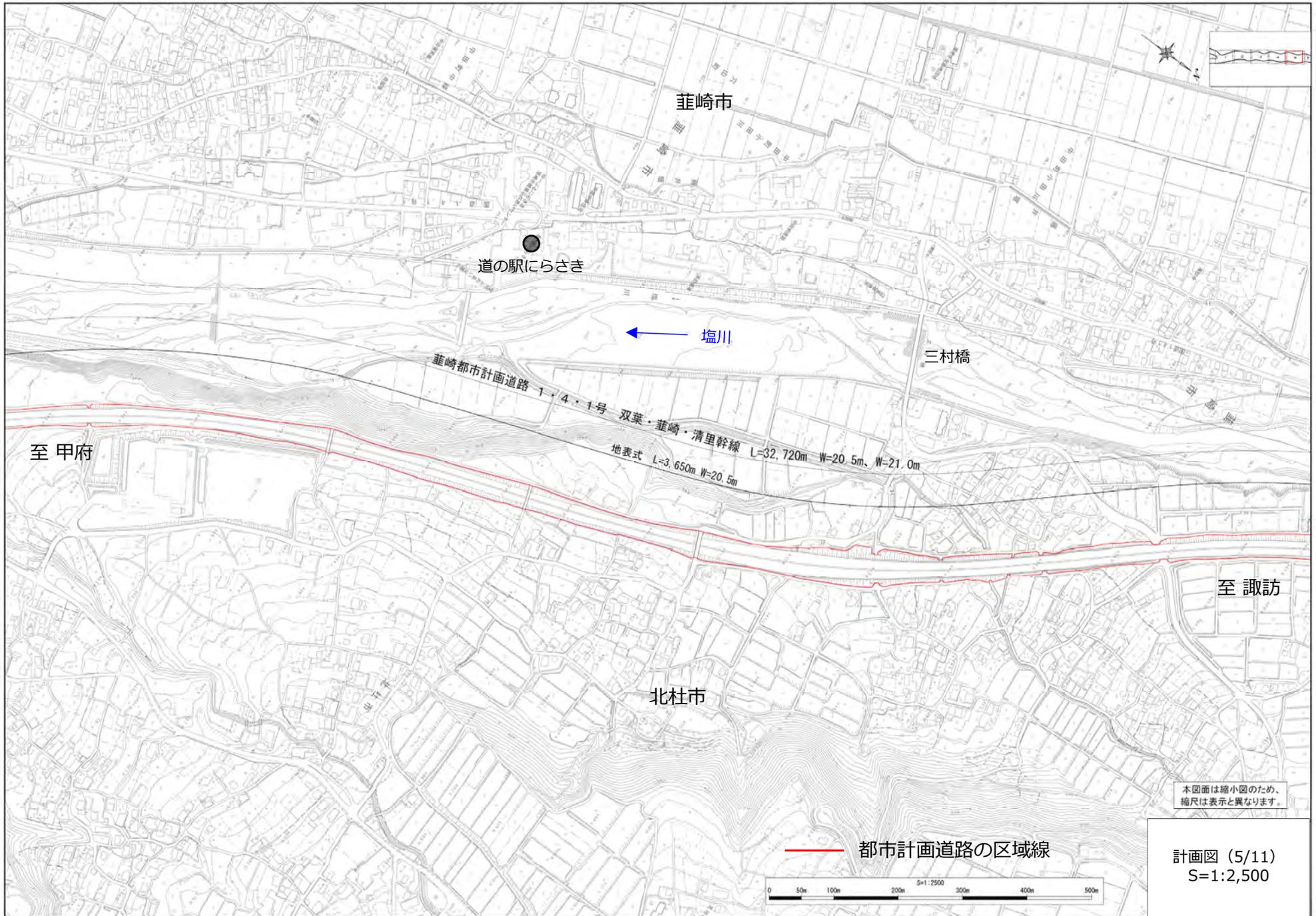
本図面は縮小図のため、
縮尺は表示と異なります。

計画図 (3/11)
S=1:2,500

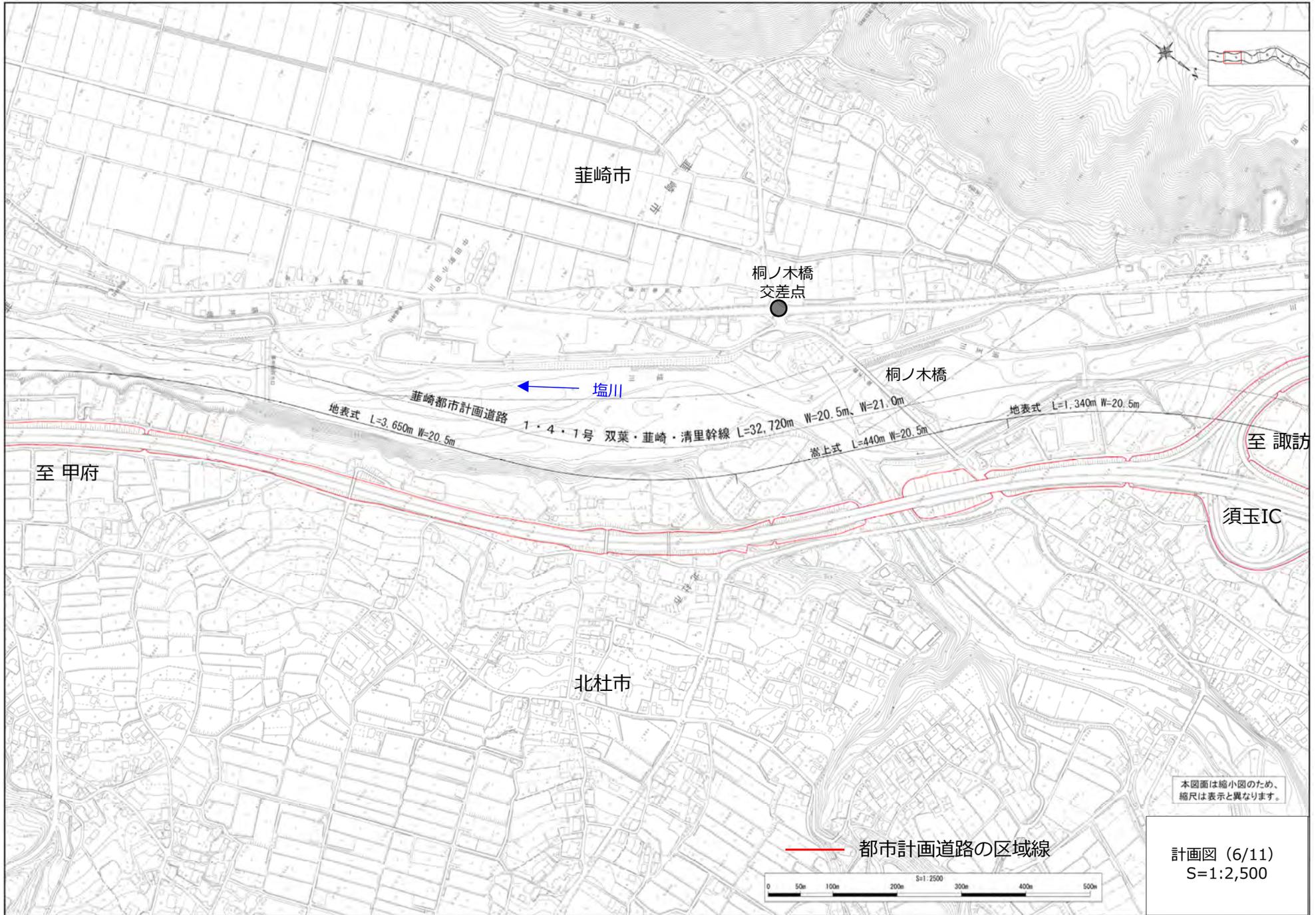
都市計画道路の区域 (双葉JCT～ (仮称) 長坂JCT)



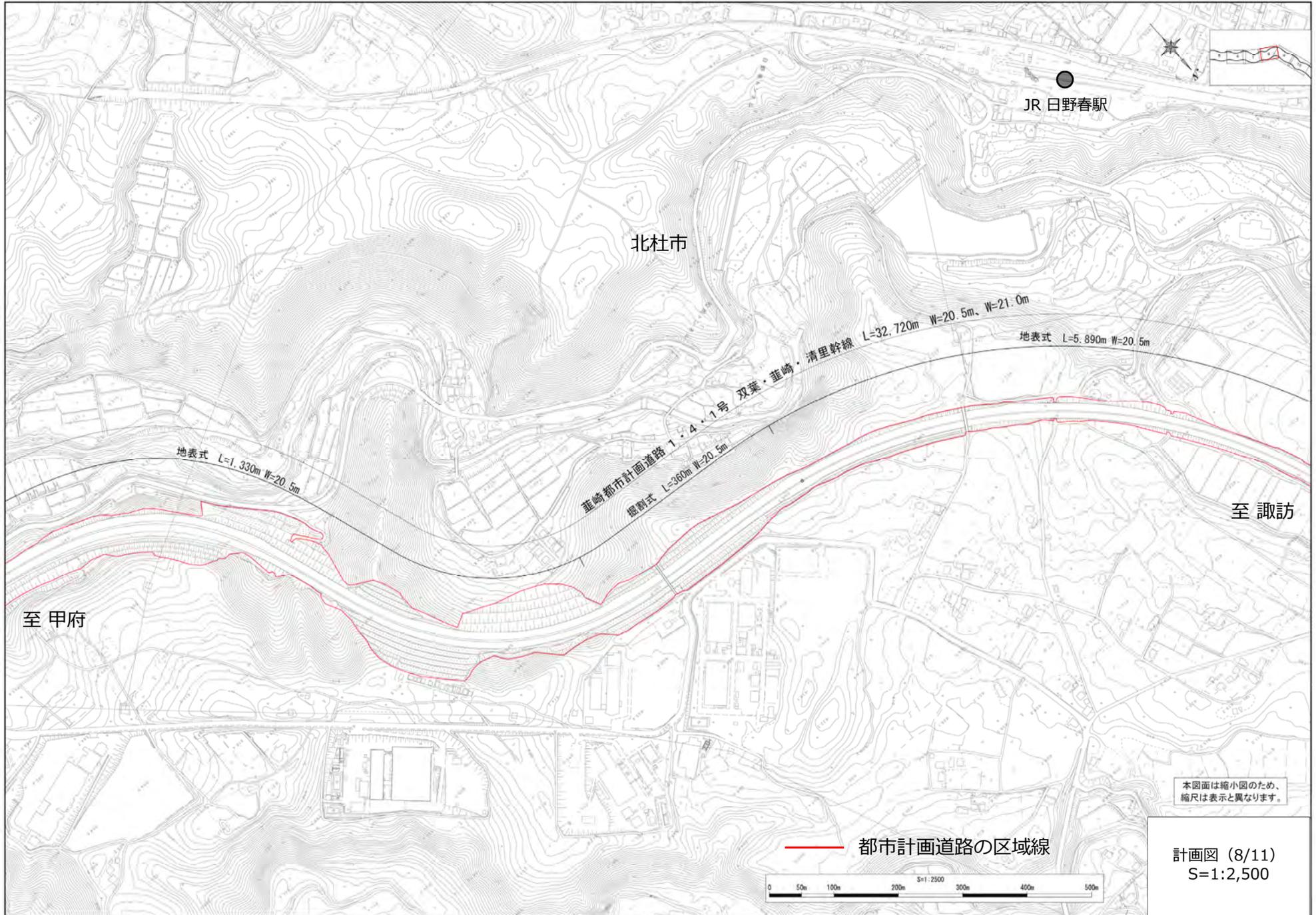
都市計画道路の区域 (双葉JCT～ (仮称) 長坂JCT)



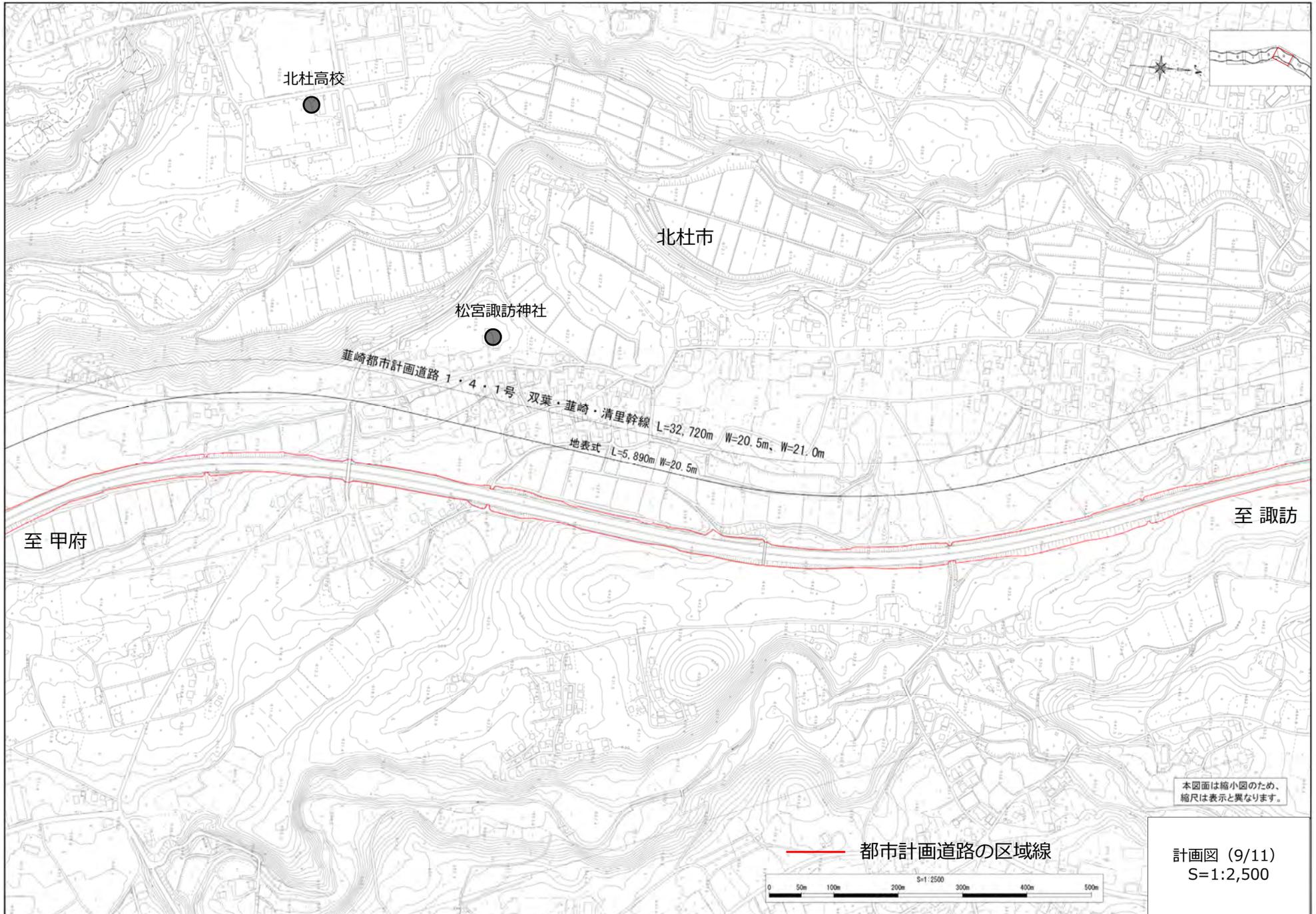
都市計画道路の区域 (双葉JCT～ (仮称) 長坂JCT)



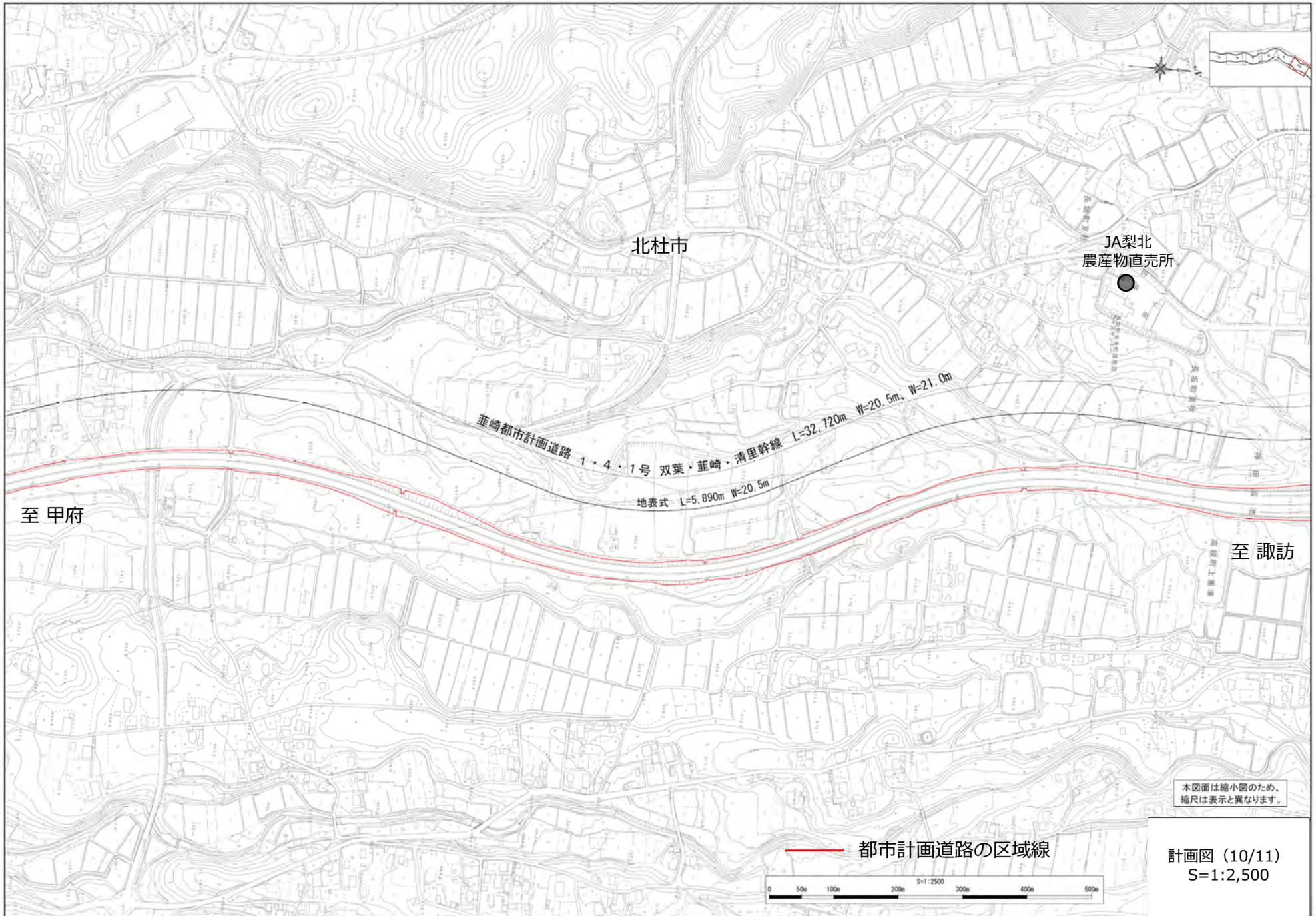
都市計画道路の区域 (双葉JCT~ (仮称) 長坂JCT)



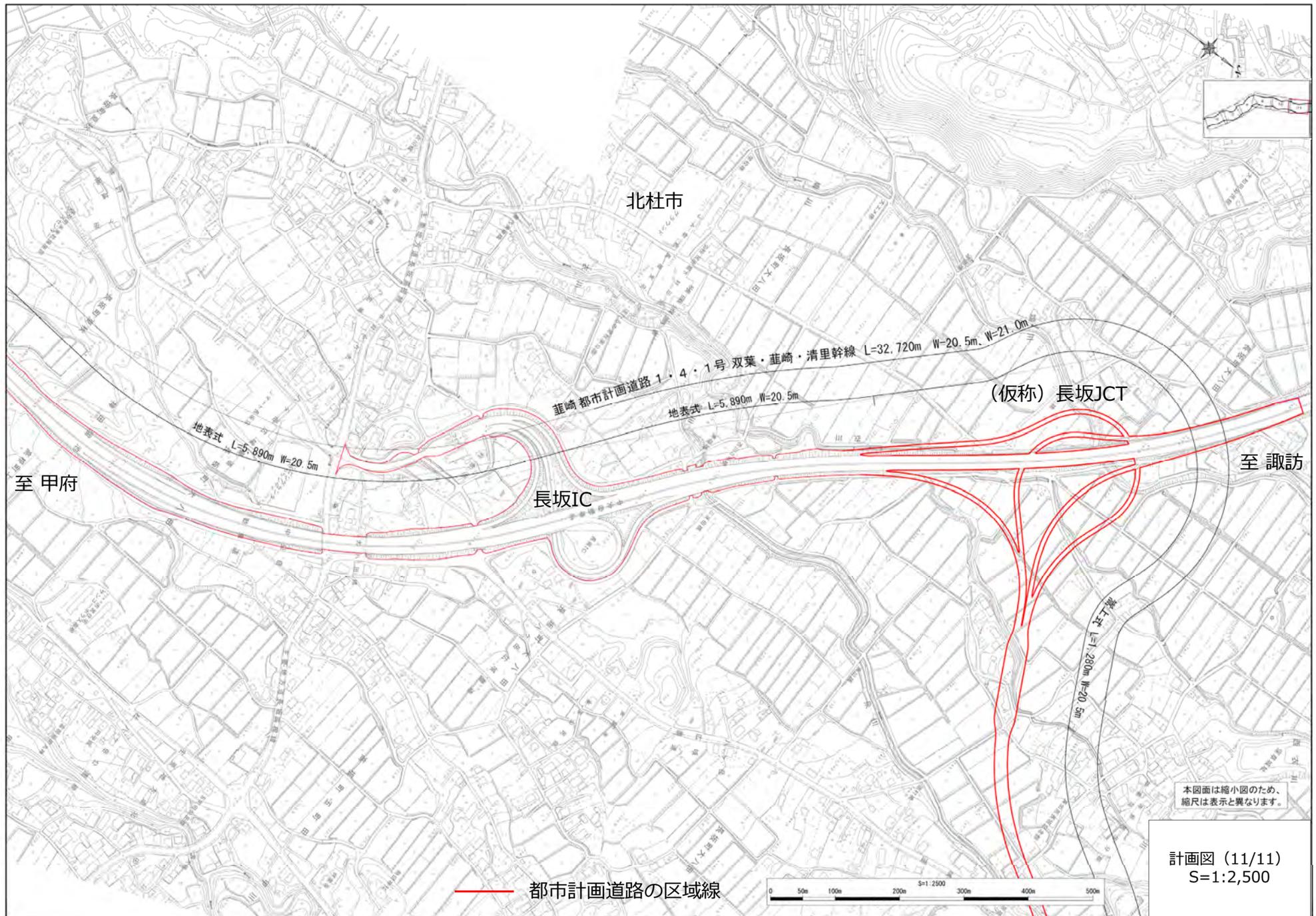
都市計画道路の区域 (双葉JCT～ (仮称) 長坂JCT)



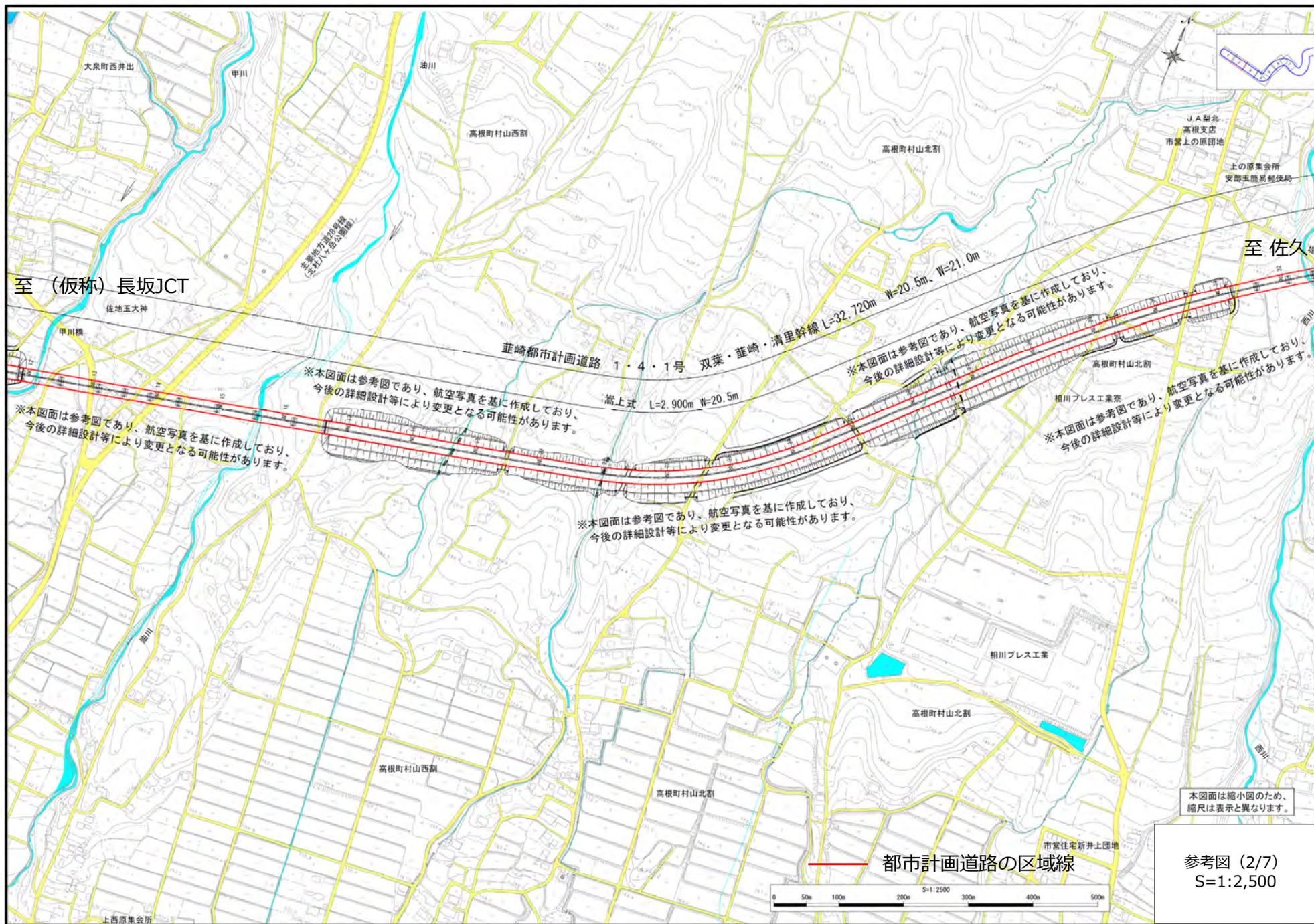
都市計画道路の区域 (双葉JCT～ (仮称) 長坂JCT)



都市計画道路の区域 (双葉JCT～ (仮称) 長坂JCT)



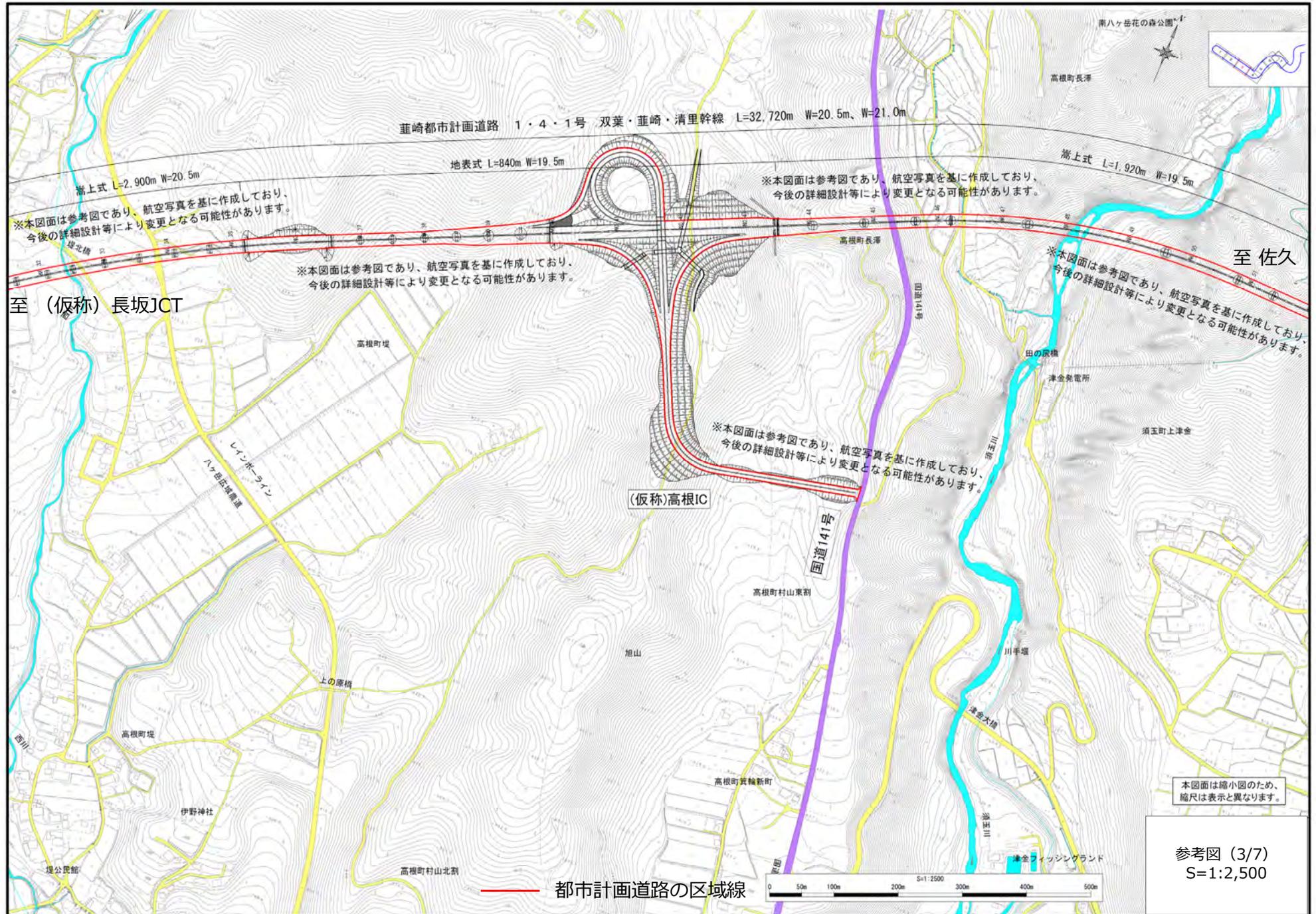
都市計画道路の区域（（仮称）長坂JCT～長野県境）



本図面は縮小図のため、縮尺は表示と異なります。

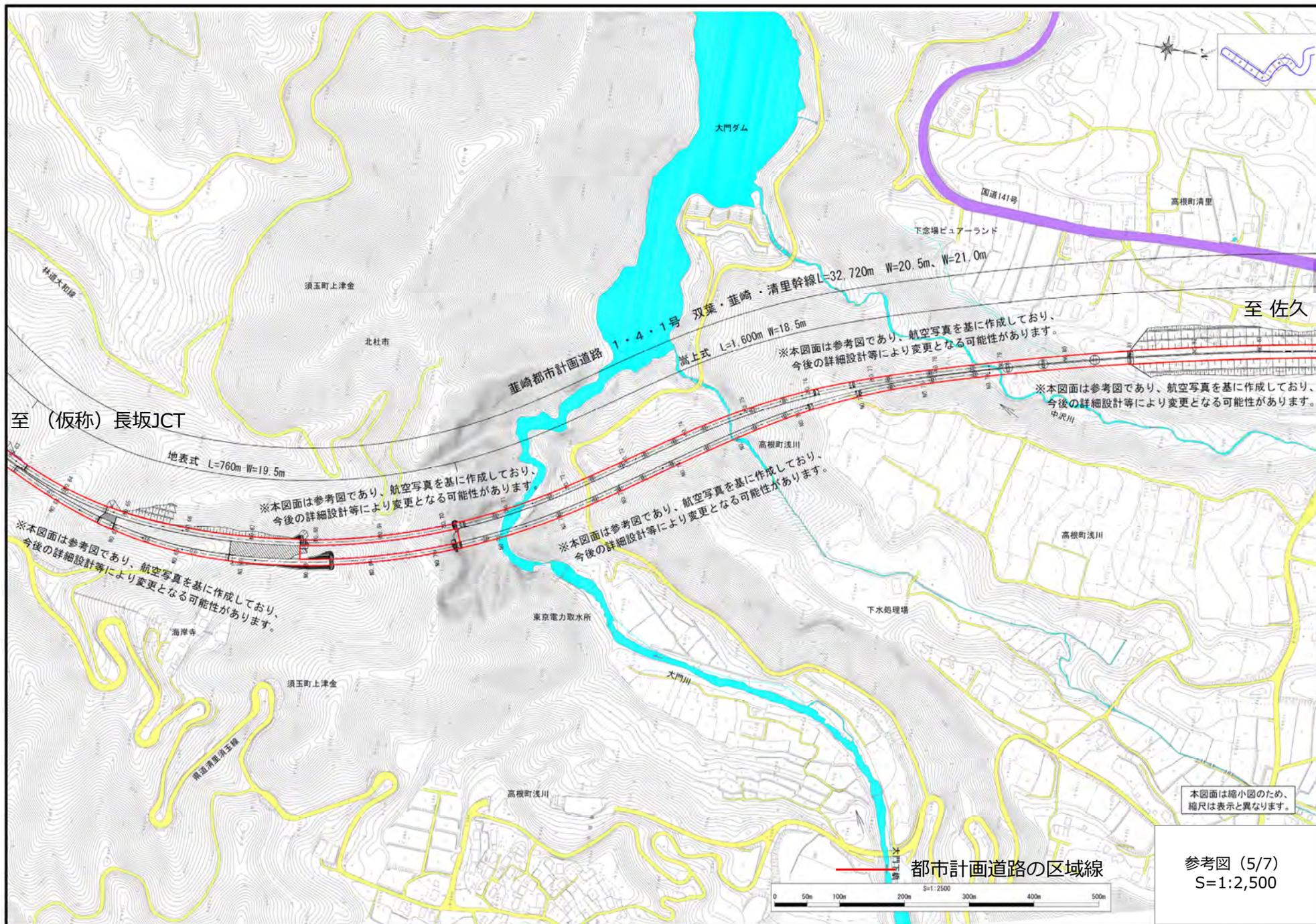
参考図 (2/7)
S=1:2,500

都市計画道路の区域 ((仮称) 長坂JCT～長野県境)

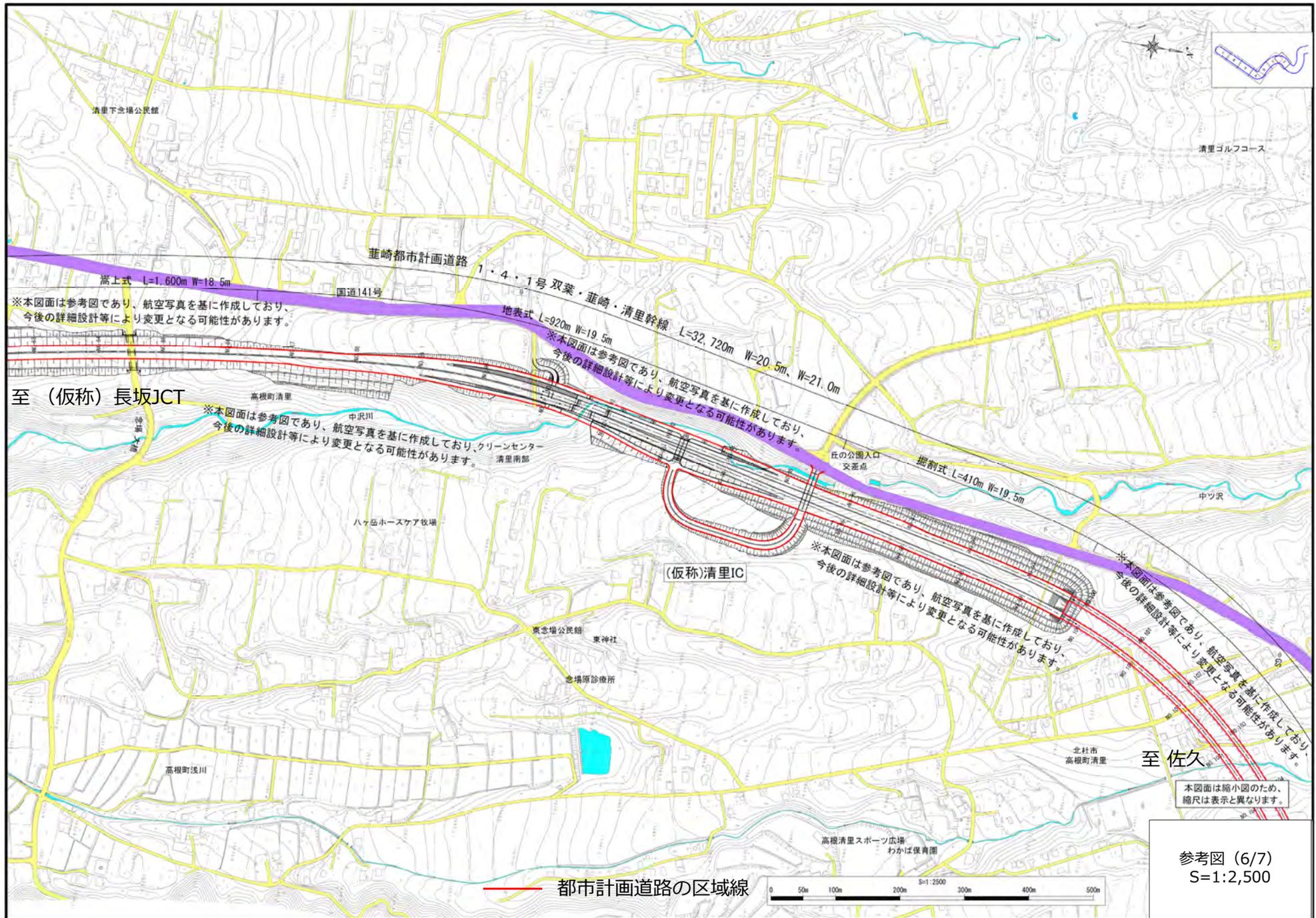


参考図 (3/7)
S=1:2,500

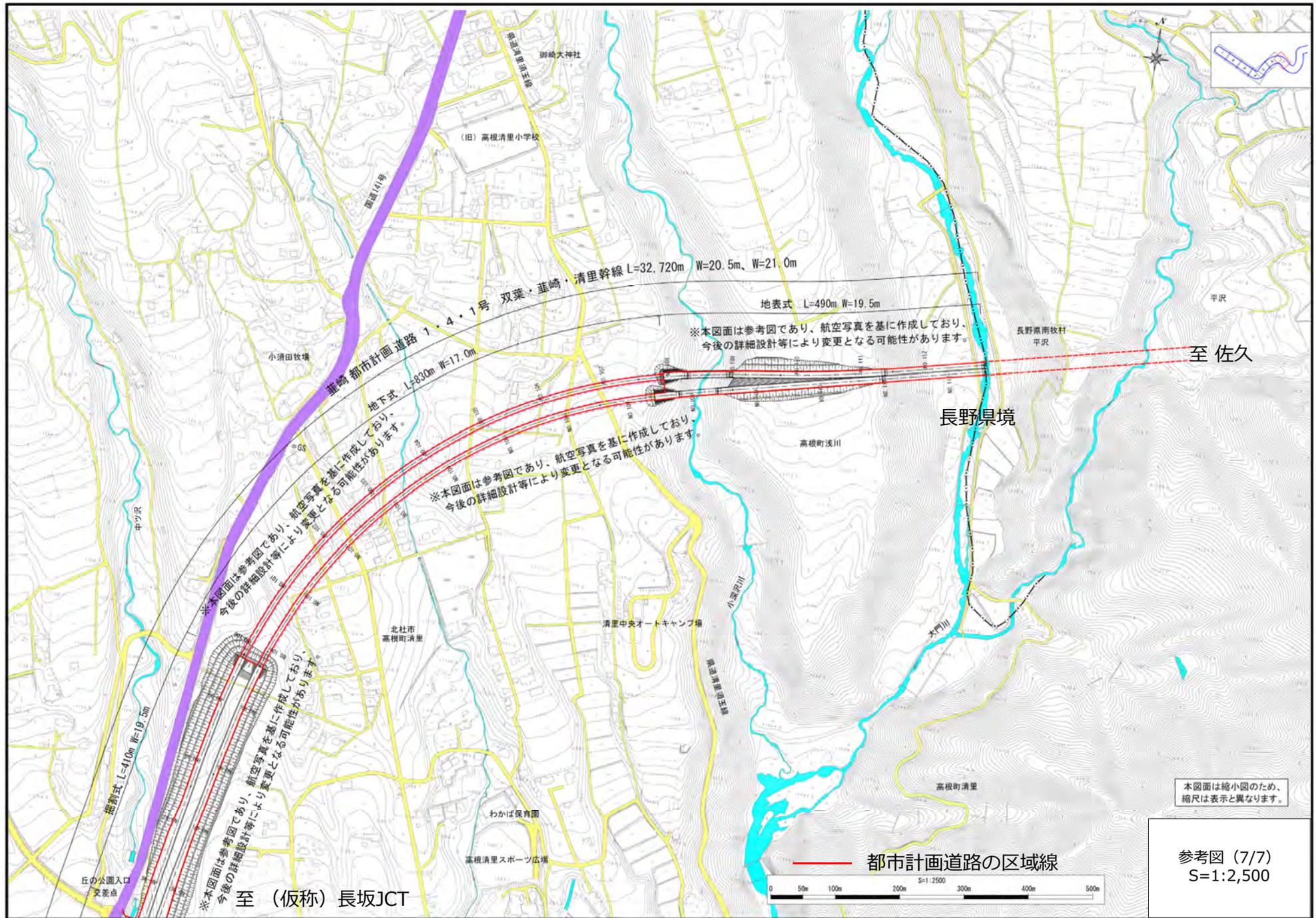
都市計画道路の区域（（仮称）長坂JCT～長野県境）



都市計画道路の区域（（仮称）長坂JCT～長野県境）



都市計画道路の区域（（仮称）長坂JCT～長野県境）



計画書

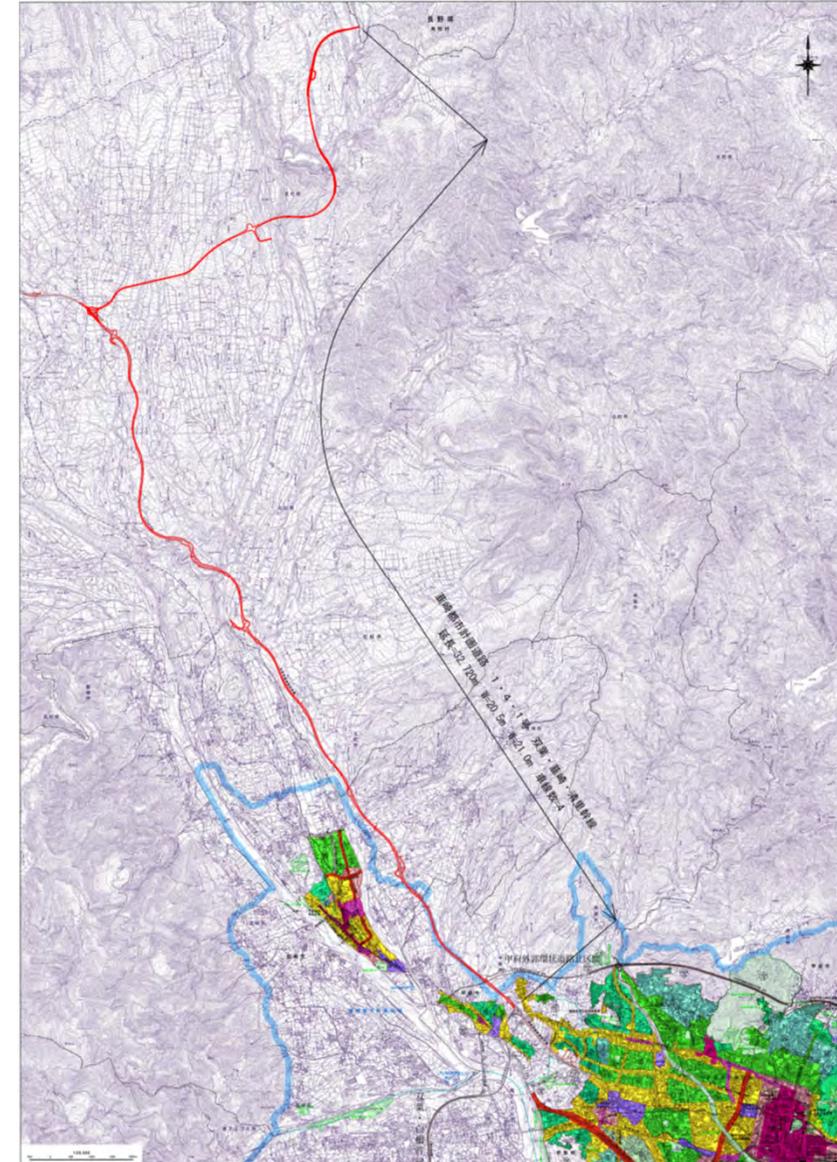
韮崎都市計画道路の決定(山梨県決定)

韮崎都市計画道路に、1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
自動車専用道路	1・4・1号	双葉・韮崎・清里幹線	甲斐市龍地	北杜市高根町浅川	北杜市長坂町大八田	約32,720m	地表式 嵩上式 掘割式 地下式	4車線	地表式 20.5m 21.0m 嵩上式 19.5m 20.5m 掘割式 20.5m 21.0m 地下式 17.0m	自動車専用道路 甲府外郭環状道路 北区間と立体 交差1箇所	地表式L=20,010m 嵩上式L=9,130m 掘割式L=2,750m 地下式L=830m
	車線の内訳		4車線			約32,720m		地表式 20.5m 21.0m 嵩上式 19.5m 20.5m 掘割式 20.5m 21.0m 地下式 17.0m			
その他		なお、韮崎市穂坂町宮久保に出入口を設ける。 出入口：起終点方向、主要地方道 韮崎昇仙峡線に接続(韮崎IC) なお、北杜市須玉町大豆生田に出入口を設ける。 出入口：起終点方向、国道141号に接続(須玉IC) なお、北杜市長坂町大八田に出入口を設ける。 出入口：起終点方向、主要地方道 長坂高根線に接続(長坂IC) なお、北杜市高根町堤地内に出入口を設ける。 出入口：起終点方向、国道141号に接続(仮称 高根IC) なお、北杜市高根町清里地内に出入口を設ける。 出入口：起終点方向、国道141号に接続(仮称 清里IC) なお、北杜市長坂町大八田にジャンクションを設ける。 甲斐市龍地で中央自動車道と韮崎都市計画道路1・4・102白根・双葉幹線に接続 北杜市長坂町大八田で中央自動車道と接続 北杜市高根町浅川で佐久都市計画道路1・4・1南牧佐久線に接続									

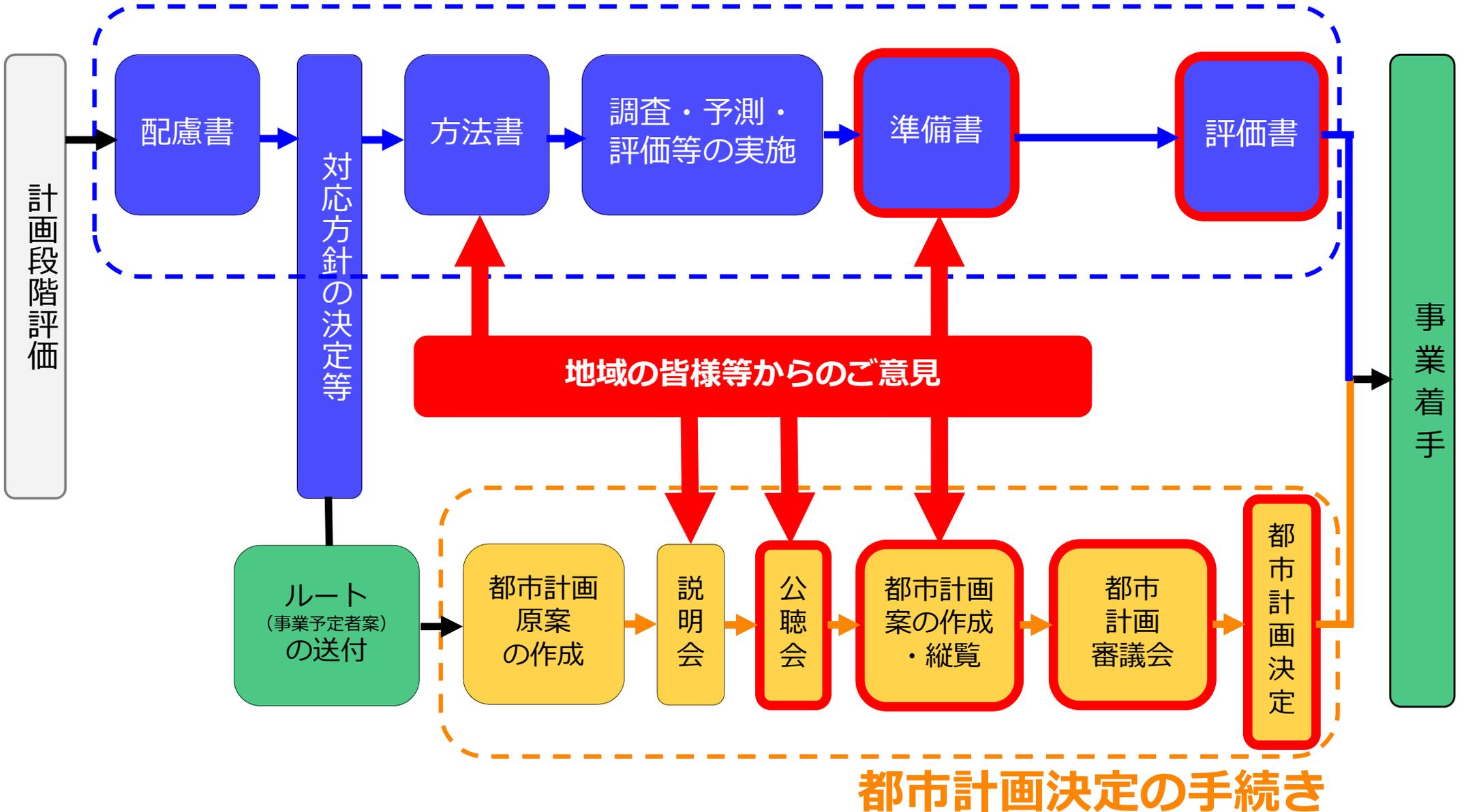
総括図

都市計画総括図(案)



4. 今後の手続きの流れ

環境影響評価の手続き



◆都市計画手続きに関する問合せ

山梨県 県土整備部 都市計画課

TEL:055-223-1716 (直通)

【参 考】

◆事業予定者の連絡先

国土交通省 関東地方整備局

甲府河川国道事務所 調査課

TEL:055-252-5491 (代表)