

佐久都市計画道路1・4・1号南牧佐久線 都市計画原案 説明会

(中部横断自動車道 山梨県境～八千穂高原 | C)

令和5年10月27日 (金)	14時～	南牧村中央公民館
10月27日 (金)	17時～	南牧村中央公民館
10月29日 (日)	17時～	佐久市あいとぴあ臼田
10月30日 (月)	18時～	小海町総合センター

【本日の説明内容】

- 1 中部横断自動車道の概要
- 2 都市計画の概要
- 3 都市計画道路の変更（原案）の概要
- 4 今後の手続の流れ

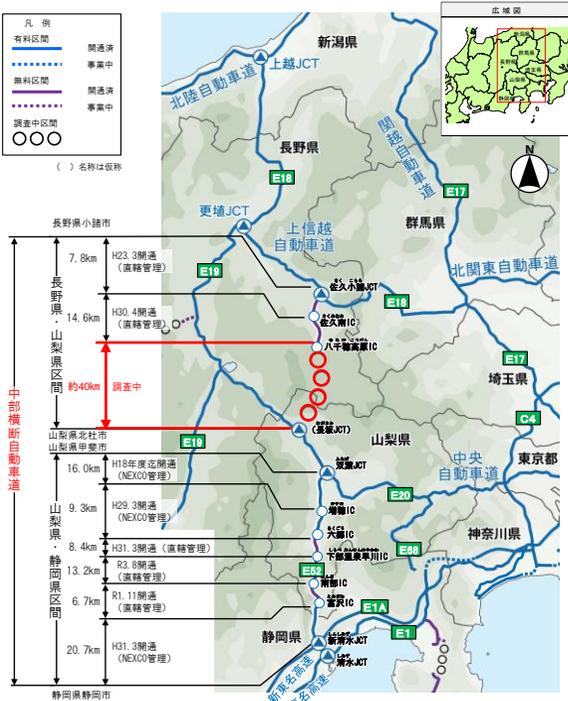
【本日の説明内容】

- 1 中部横断自動車道の概要
- 2 都市計画の概要
- 3 都市計画道路の変更（原案）の概要
- 4 今後の手続の流れ

(1) 中部横断自動車道の現状

- 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高速自動車国道である
- 中部横断自動車道が整備されることにより、東名・新東名高速道路をはじめ、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る
- (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ある

広域図



詳細図



(2) 中部横断自動車道（長坂～八千穂区間）の経緯

H22～

○計画段階評価（国土交通省）

- ・地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証

H27.4

○計画段階評価の対応方針決定（国土交通省）

- ・ルート帯案を決定

H29.9～

○長野県区間に係る計画調整会議（国土交通省、長野県、関係町村）

- ・長野県区間の1kmルート帯及びIC概略位置を決定

R1.5

○都市計画に定めることを決定（長野県）

- ・以降、環境影響評価の手続きを国から引継ぎ

R1.8

○環境影響評価方法書の公告・縦覧（長野県）

- ・R2.10～環境影響評価現地調査を実施

R5.7

○ルート（事業予定者案）を長野県へ送付（国土交通省）

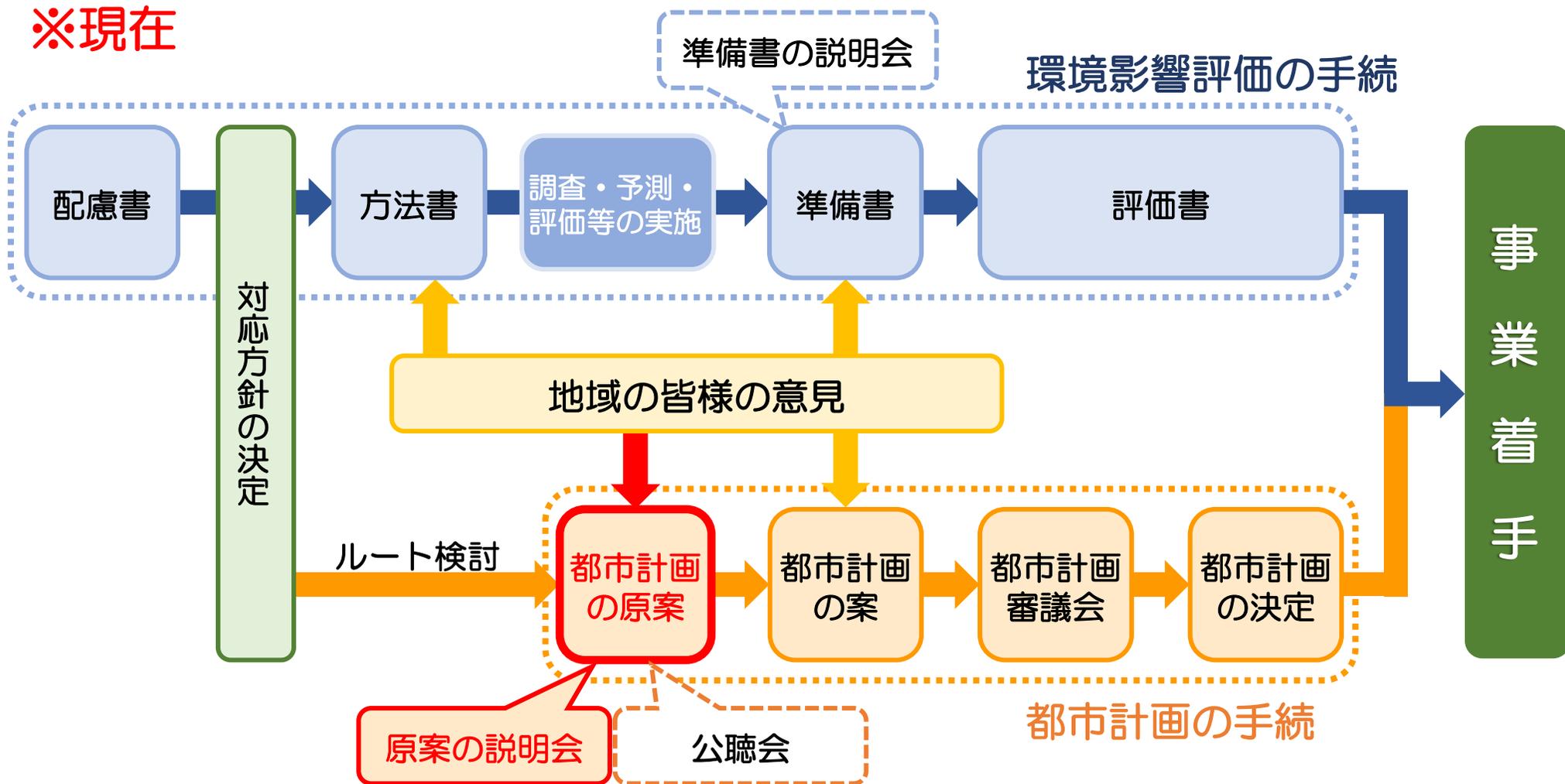
R5.10

○都市計画原案の説明会（長野県）

- ・中部横断自動車道のルート及び区域を説明

(3) 手続きの流れ

※現在



原案の説明会

●ルートや区域、都市計画手続の内容について説明します

【本日の説明内容】

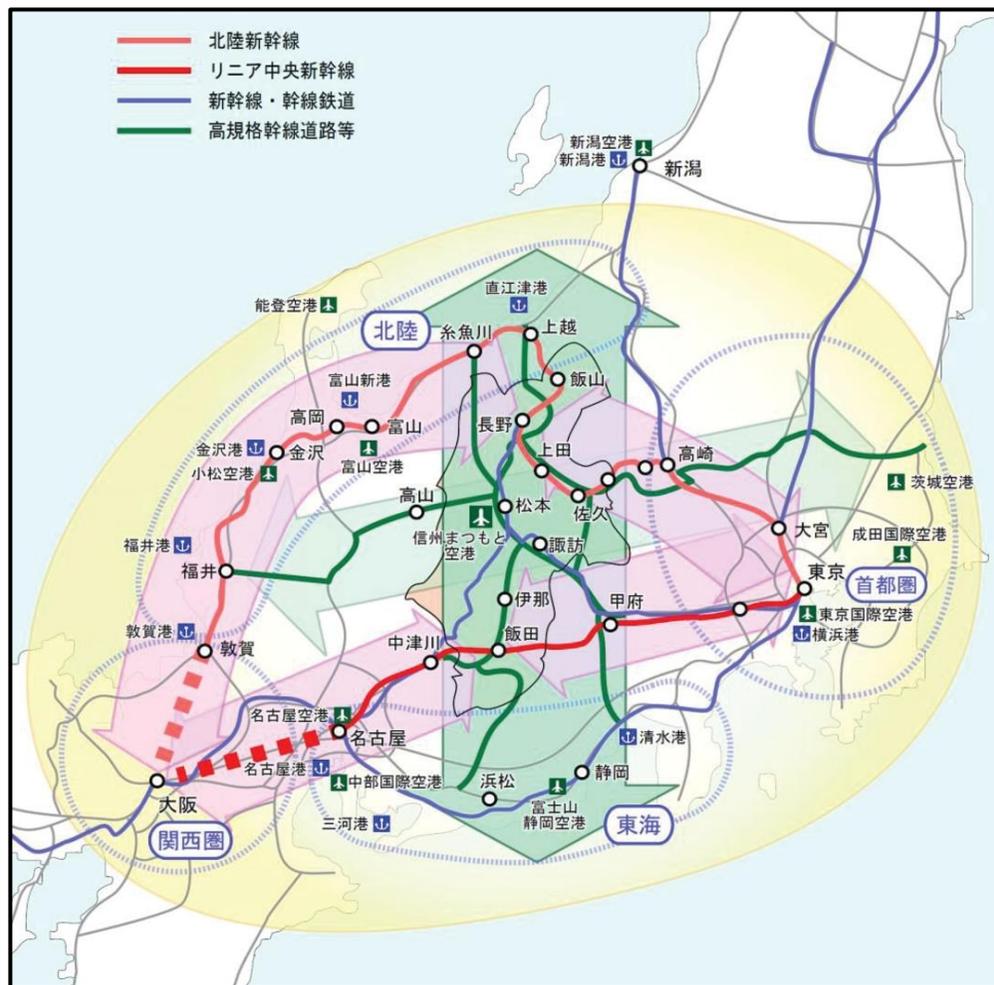
- 1 中部横断自動車道の概要
- 2 都市計画の概要
- 3 都市計画道路の変更（原案）の概要
- 4 今後の手続の流れ

(1) 都市計画道路の位置付け

【上位・関連計画における位置付け】

上位・関連計画	主要施策(抜粋)
長野県総合5か年計画 (R5.3)	・本州中央部広域交流圏の形成として、中部横断自動車道・中部縦貫自動車道・三遠南信自動車道・松本糸魚川連絡道路等の高規格道路のミッシングリンク解消やスマートICの整備により、観光振興、産業発展を促進することとしている。
長野県都市計画ビジョン (H31.3)	・幹線道路の構想路線は、国土軸の一部を担う圏域間の道路ネットワークを踏まえ、災害時に有効に機能する物資等輸送ルート確保や観光周遊ルートの強化、交通結節点へのアクセス性の改善など、整備の効果や緊急性等を吟味し、必要な路線については県民の意見も取り入れながらルートを決し、着実な整備に向けた取り組みを進めていくとしている。
佐久圏域マスタープラン (R5.5)	・中部横断自動車道の延伸と生活・産業・観光を支える交通体系の強化を掲げ、全線開通に向けて山梨県等と連携を図るとともに、延伸効果を波及させるための周辺道路の整備を進めるとしており、中部横断自動車道を圏域外と圏域内を結ぶ広域の交通を担う広域交流軸として位置付けている。
長野県強靱化計画 (R5.3)	・高速道路、鉄道等の基幹的交通ネットワークの機能停止に対応するため、地域の暮らしを支えるための災害に強い道路網の整備を進めるとしている。
長野県広域道路交通計画 (R3.3)	・地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定めた「広域道路交通ビジョン」において、広域道路ネットワーク整備を掲げている。また、ビジョンに基づいて具体的な広域道路ネットワーク計画等を定めた「広域道路交通計画」に、高規格道路として中部横断自動車道の全区間を位置付けている。

本州中央部広域交流圏の形成



出典：長野県広域道路交通計画

(2) 都市計画道路の必要性

【災害時の避難路・代替路の確保】

《現状の課題》

- 現道（国道141号等）の災害に対する脆弱性

《整備後》

- 災害時における代替路や避難、救援・復旧活動に高速道路を活用

道路ネットワーク多重化による
地域孤立リスクの低減



令和元年東日本台風災害により国道141号が通行止めとなった際、中部横断自動車道が迂回路として機能

出典：長野県HP

【災害時の広域連携強化】

《現状の課題》

- 広域的な災害支援ルートは上信越自動車道に依存
- 災害で上信越自動車道が通行止めの場合、広域支援の分断が懸念

《整備後》

- 高速道路ネットワークのリダンダンシー確保

ミッシングリンク解消による
災害時の広域支援

令和元年東日本台風災害では、上信越自動車道が通行止め



盛土変状箇所



出典：NEXCO東日本記者発表資料（一部抜粋）

(2) 都市計画道路の必要性

【移動時間の短縮や走行性の向上】

《現状の課題》

- 国道141号を使った救急医療搬送の走行性課題

《整備後》

- 速達性のある搬送病院の選択肢が増え、対応柔軟性向上
- 搬送時間の短縮や振動等による患者への負担軽減

救急医療の速達性・走行性向上、
搬送病院の選択肢拡大

国道141号（山梨県境～八千穂高原IC）の
道路状況

- 信号交差点 : 17箇所
 - 線形不良箇所※1 : 45箇所
 - 急勾配箇所※2 : 15箇所
 - 幅員狭小区間※3 : 38箇所
- ※1 曲線半径150m未満
※2 勾配5%超
※3 幅員8m未満



国道141号南牧村市場坂付近

【一般道の交通事故減少】

《現状の課題》

- 地域の交通事故課題、通過交通と生活交通が混在
- 冬季における自動車走行環境が劣悪

《整備後》

- 一般道を利用する物流トラック等の通過交通が減少し、地域の交通安全が向上

中部横断自動車道に通過交通
が転換し、交通事故が低減

国道141号（山梨県境～八千穂高原IC）
における交通事故件数（信州くらしのマップ）
● 20件／年（H29～R3平均）



冬季スリップ事故による交通渋滞

(2) 都市計画道路の必要性

【農作物出荷の速達性向上・供給エリア拡大】

《現状の課題》

- 長野県は全国有数のレタスの生産地（川上村、南牧村など）
- 野菜の鮮度を確保する速達性が必要

《整備後》

- 農作物の輸送時間短縮により高い鮮度の確保
- 配達輸送地域の拡大による農産物の活性化

野菜出荷の速達性向上による農業活性化



レタスの収穫量
全国1位

令和2年産野菜生産出荷統計(農林水産省)

出典：しあわせ信州HP

【広域物流ネットワークの強化】

《現状の課題》

- 首都圏へのアクセス性を高め、企業誘致を図りたい
- 海外貿易の変化に対応した道路ネットワークの必要性

《整備後》

- 沿線における企業立地の需要拡大・新規雇用の創出
- 日本海と太平洋を結ぶ物流ネットワークの強化

物流速達性向上による経済活性化・国際競争力強化

佐久日田インター工業団地の分譲（R3.10）
により、新たに4社が進出



出典：長野県HP10

(2) 都市計画道路の必要性

中部横断自動車道は、

- 日本海及び太平洋の臨海地域と長野県・山梨県との連携・交流を促進
- 災害時における避難路や物資輸送の確保
- 観光産業や高原野菜など高付加価値資源の流通を支える
- 安定的な道路ネットワークの拡充や沿線住民の安全・安心の向上

が期待される重要な道路である。

今回新たに追加する区間は、

- 国土の骨格を形成し広域的な自動車交通を処理する高速自動車国道として、広域交通体系の一端を担う
- 地域交通を処理する主要な道路網の一部を構成する根幹的な施設である

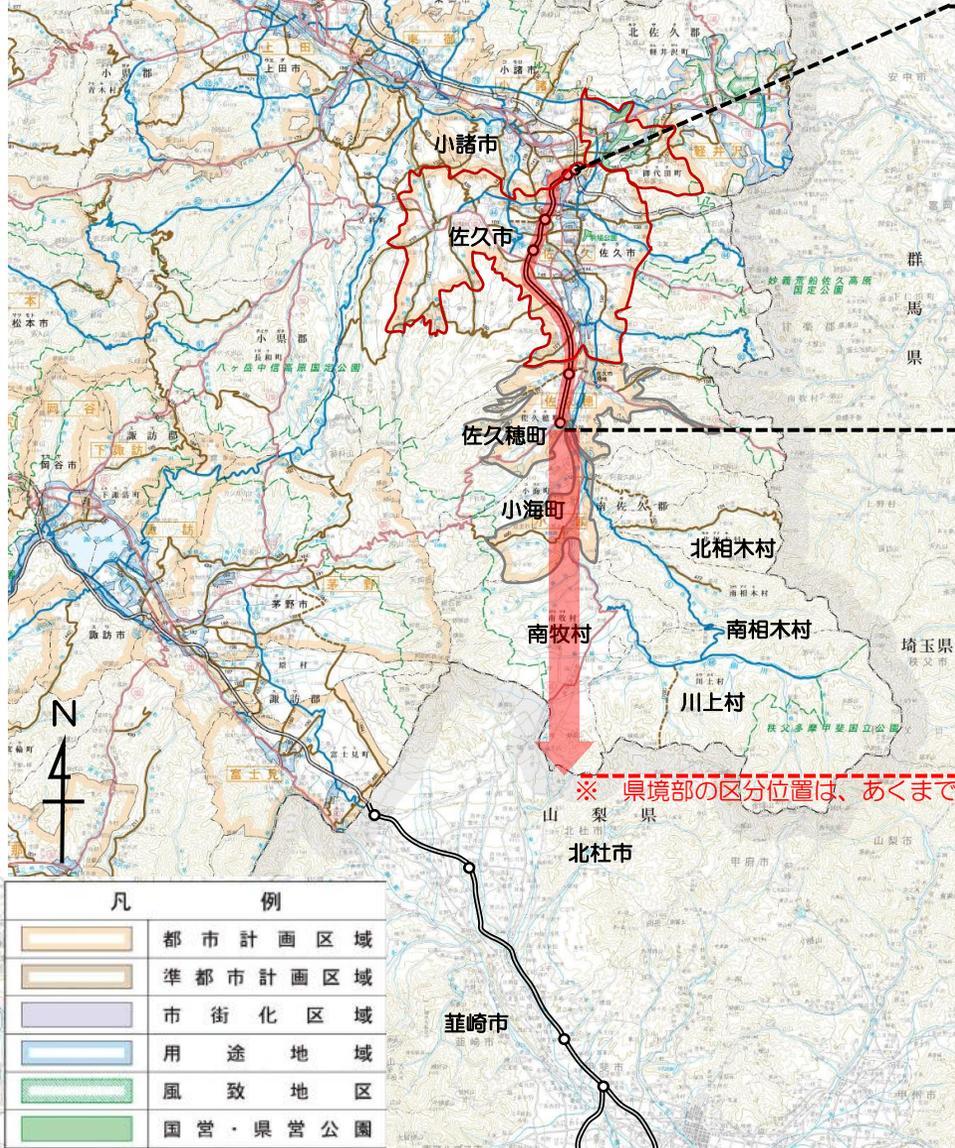
都市計画区域外も含めて、一体の都市施設として都市計画に位置付けることにより、

- 計画段階における整備に必要な区域を明確化する
- 土地利用や各都市施設間の計画の調整が図られる
- 住民の合意形成を促進する

都市計画に定めることは必要

(3) 都市計画決定の方針

国土の骨格を形成する高速自動車国道として、
都市計画区域外も含めた一体の都市施設として佐久都市計画に位置付ける



※ 県境部の区分位置は、あくまで目安として表示

【既決定の区間】
佐久都市計画道路
(八千穂高原IC
～佐久小諸JCT)

【今回決定区間】
佐久都市計画道路
の延伸
(県境～八千穂高原IC)

参考
【山梨県の区間】
韮崎都市計画道路
として手続き中
((仮称)長坂JCT～県境)

小諸都市計画区域

佐久都市計画区域

佐久穂都市計画区域

小海都市計画区域

都市計画区域外※南牧村

都市計画区域外※北杜市

韮崎都市計画区域

(3) 都市計画決定の方針

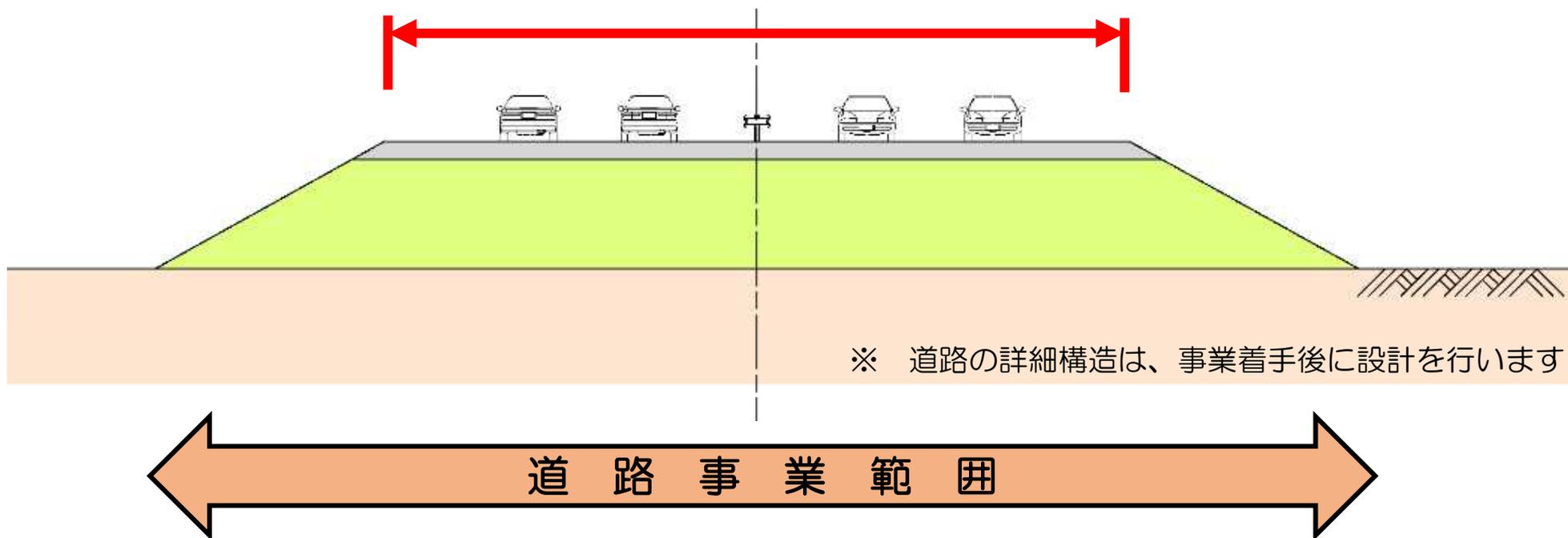
都市計画道路の決定幅

=

道路の幅員

【横断面の例】

都市計画決定幅



(4) 都市計画決定による制限

都市計画決定



都市計画制限

【都市施設等の区域内での建築制限】

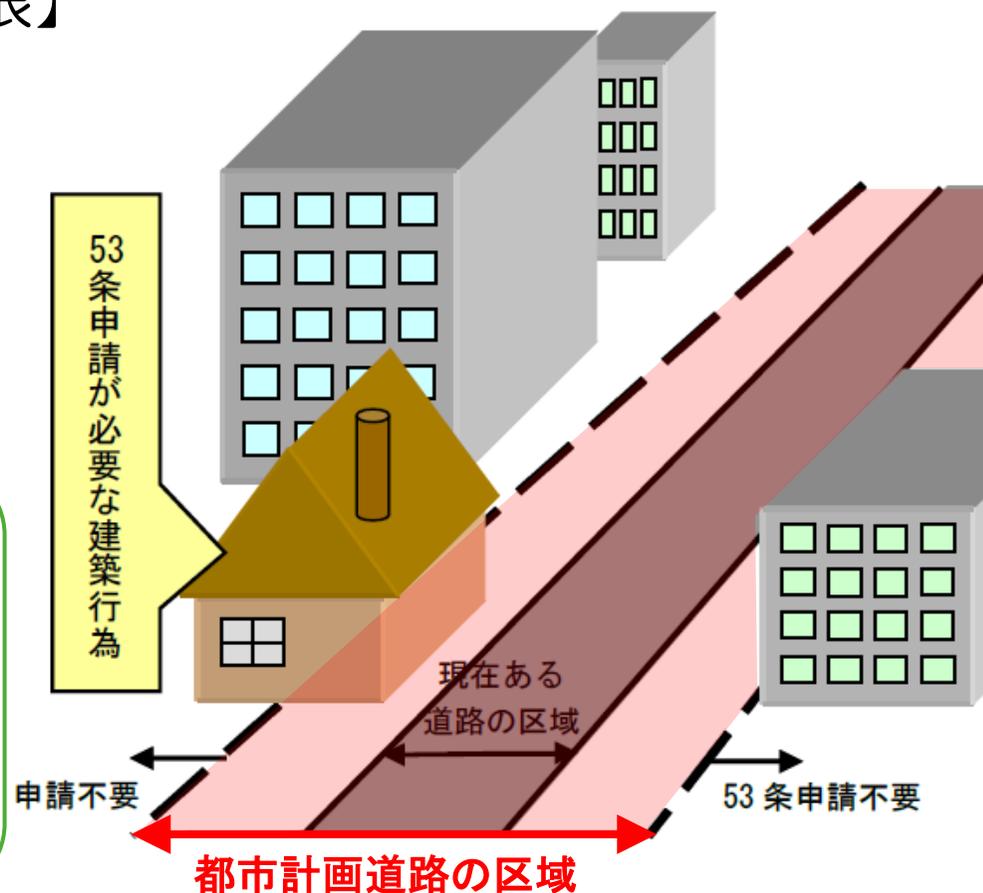
区域内で建築



市町村への許可申請

【許可基準】

- 2階建て以下で、地階を有しない
(半地下も不可)
- 主要構造が、木造・鉄骨造
 - ・コンクリートブロック造
(鉄筋コンクリート造は不可)



【本日の説明内容】

- 1 中部横断自動車道の概要
- 2 都市計画の概要
- 3 都市計画道路の変更（原案）の概要
- 4 今後の手続の流れ

(1) 都市計画道路の計画諸元

今回新たに決定する区間の計画諸元は以下のとおり

項目	内容
道路の種別	自動車専用道路
起終点	起点：長野県南佐久郡南牧村（山梨県境） 終点：長野県南佐久郡佐久穂町（八千穂高原IC）
延長	約28km
車線数	4車線
設計速度	80km/h
幅員	20.5m（標準幅員）
構造の概要	地表式、嵩上式、地下式、掘割式
インターチェンジ	3箇所

(2) ルート・構造の概要

◆ 基本構造



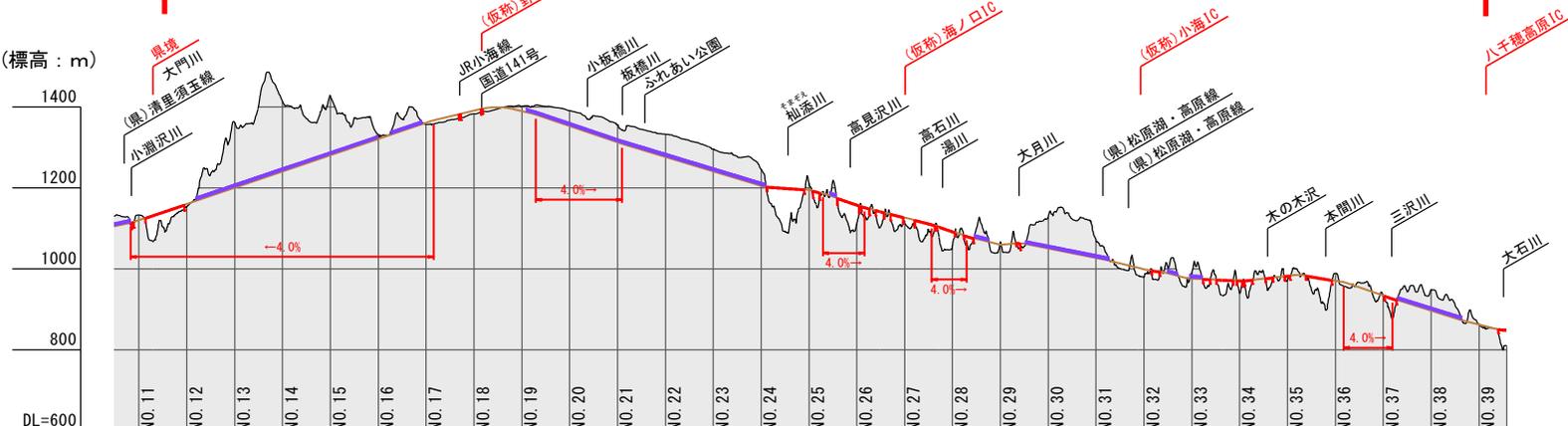
凡 例	
— · — · —	県境
— · — · — · — · —	市町村境
— (thick blue) —	高速道路
— (thick orange) —	一般国道
— (thick green) —	主要地方道
— (thick yellow) —	一般県道
— (yellow) —	住宅地・集落
— (orange) —	別荘地
— (green) —	牧場・スキー場
— (pink) —	国定公園
— (hatched) —	鳥獣保護区
○ (blue)	電波天文台への影響からルート帯の配置が不可能なエリア

凡例

— (thick black) : ルート帯
 [H30:長野県区間に係る計画調整会議(第2回)公表]
 ○ (blue) : ICの概略位置(長野県側)
 [R5:長野県区間に係る計画調整会議(第3回)公表]

— (thick orange) : 土工
 — (thick red) : 橋梁
 — (thick purple) : トンネル

◆ 縦断面

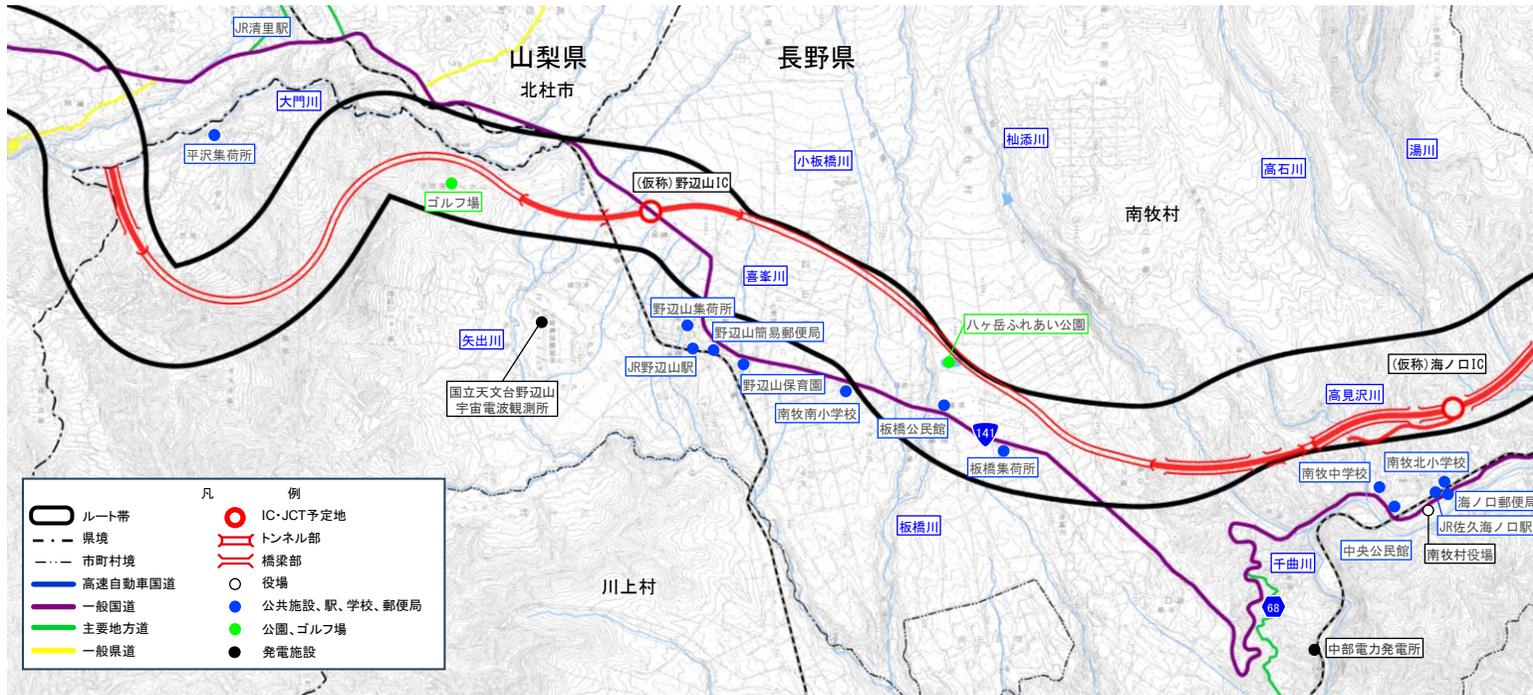


○ルート・構造の基本的な考え方

- ・千曲川左岸を基本
- ・国道141号と並走
- ・トンネル、橋梁が主な構造 (最大標高差約500m)

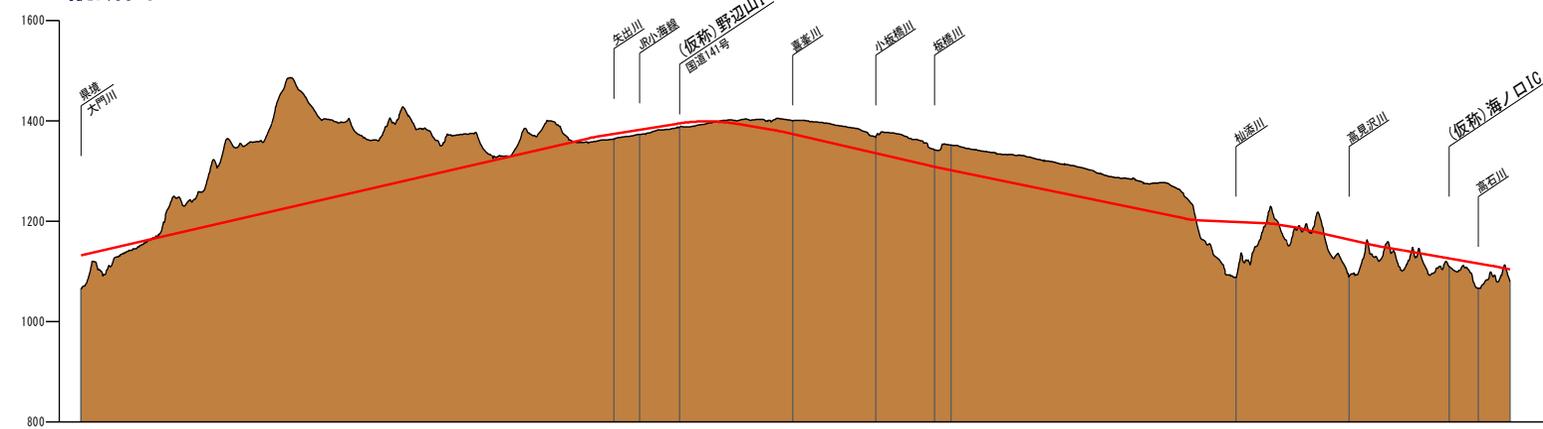
(2) ルート・構造の概要

◆ 基本構造



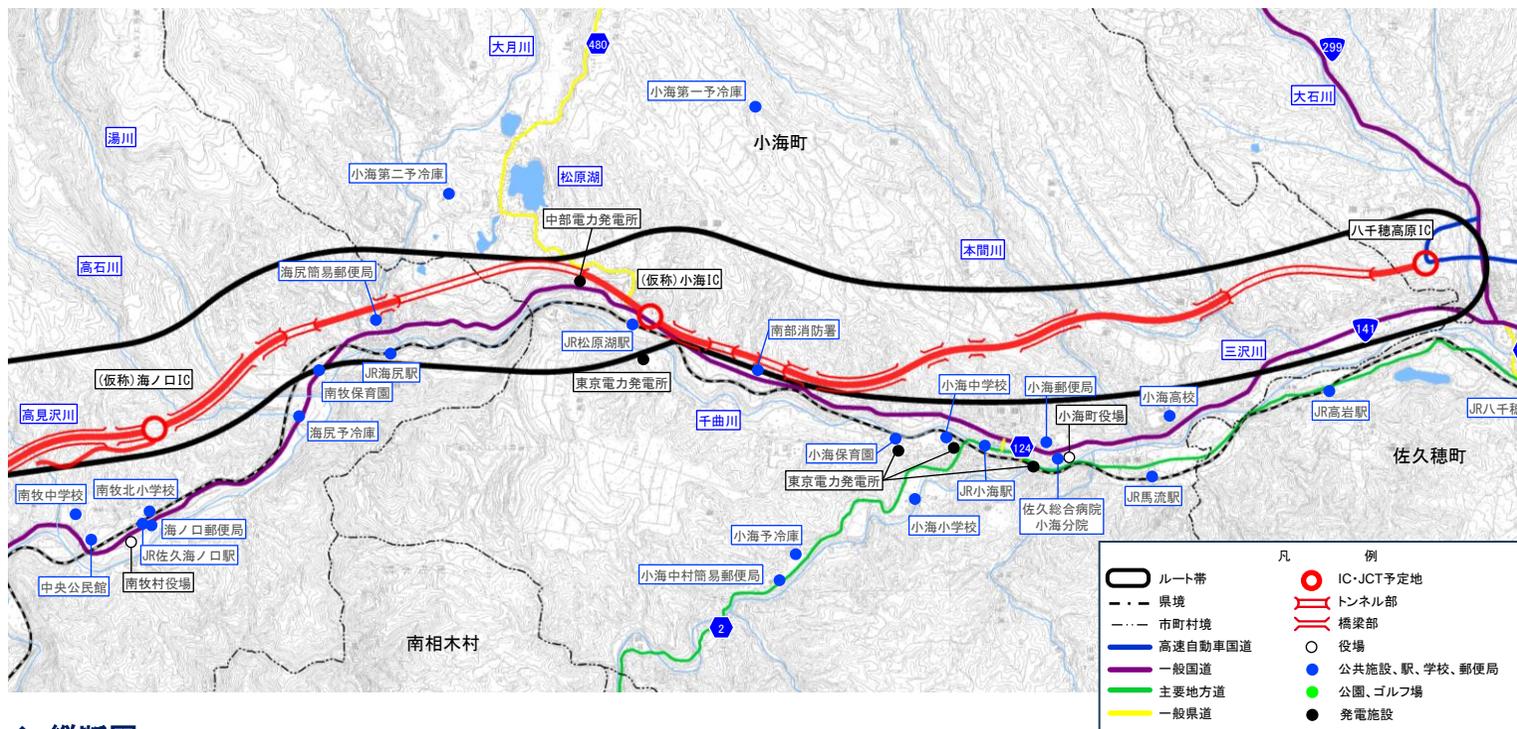
- ルート・構造の検討に考慮した主な項目
(山梨県境～八千穂高原IC)
- 【土地利用】
 - ・国立天文台野辺山宇宙電波観測所
 - ・公共施設(学校、保育園、郵便局等)
 - ・発電施設等(送水管・鉄塔等)
 - ・既存集落
 - ・農地、集荷所等
 - 【地形】
 - ・地すべり地形
 - ・砂防指定地
 - 【歴史・文化】
 - ・史跡・文化財
 - 【自然環境】
 - ・筑波大学八ヶ岳演習林
 - ・星空観測地
 - ・松原湖の自然環境
 - ・鳥獣保護区及び保安林

◆ 縦断図



(2) ルート・構造の概要

◆ 基本構造



ルート・構造の検討に考慮した主な項目 (山梨県境～八千穂高原IC)

【土地利用】

- ・国立天文台野辺山宇宙電波観測所
- ・公共施設(学校、保育園、郵便局等)
- ・発電施設等(送水管・鉄塔等)
- ・既存集落
- ・農地、集荷所等

【地形】

- ・地すべり地形
- ・砂防指定地

【歴史・文化】

- ・史跡・文化財

【自然環境】

- ・筑波大学八ヶ岳演習林
- ・星空観測地
- ・松原湖の自然環境
- ・鳥獣保護区及び保安林

◆ 縦断面図

