

# **(仮称)都市計画道路 諏訪バイパス**

## **環境影響評価方法書**

**平成29年4月**

**長野県**

# — 目 次 —

第1章 都市計画対象道路事業の名称	1-1
第2章 都市計画決定権者及び事業予定者の名称	2-1
2.1 都市計画決定権者の名称	2-1
2.2 事業予定者の名称	2-1
第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容(事業特性)	3-1
3.1 都市計画対象道路事業の目的	3-1
3.2 都市計画対象道路事業の内容	3-2
3.2.1 都市計画対象道路事業の種類	3-2
3.2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置	3-2
3.2.3 都市計画対象道路事業の規模	3-4
3.2.4 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数	3-4
3.2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度	3-4
3.2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容	3-4
3.3 その他の都市計画対象道路事業に関する事項	3-5
3.3.1 都市計画対象道路事業の経緯	3-5
3.3.2 計画段階環境配慮書以降方法書までの経緯	3-11
第4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)	4-1-1
4.1 自然的状況	4-1-1
4.1.1 気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境の状況	4-1-1
4.1.2 水象、水質、水底の底質その他の水に係る環境の状況	4-1-20
4.1.3 土壌及び地盤の状況	4-1-39
4.1.4 地形及び地質の状況	4-1-44
4.1.5 動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況	4-1-48
4.1.6 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況	4-1-93
4.1.7 一般環境中の放射性物質の状況	4-1-119
4.2 社会的状況	4-2-1
4.2.1 人口及び産業の状況	4-2-1
4.2.2 土地利用の状況	4-2-6
4.2.3 河川、湖沼及び海域の利用並びに地下水の利用の状況	4-2-12
4.2.4 交通の状況	4-2-20
4.2.5 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	4-2-23
4.2.6 下水道の整備の状況	4-2-33
4.2.7 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	4-2-35
4.2.8 地域における計画・戦略・目標等	4-2-122
4.2.9 その他の事項	4-2-131
第5章 計画段階環境配慮書における調査、予測及び評価の結果	5-1
第6章 計画段階環境配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解	6-1
第7章 計画段階環境配慮書の案についての意見と事業予定者の見解	7-1
7.1 計画段階環境配慮書の案についての一般の環境の保全の見地からの意見と事業予定者の見解	7-1
7.2 関係する地方公共団体の長からの意見と事業予定者の見解	7-3
第8章 都市計画対象道路事業に係る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 環境影響評価の項目	8-3
8.3 調査、予測及び評価の手法	8-3

「本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の 2 万 5 千分 1 地形図を複製したものです。(承認番号 平 28 関復、第 97 号)

承認を得て作成した複製品を第三者がさらに複製する場合には、国土地理院長の承認を得る必要があります。」

## 第1章 都市計画対象道路事業の名称

(仮称) 都市計画道路 諏訪バイパス

## 第2章 都市計画決定権者及び事業予定者の名称

### 2.1 都市計画決定権者の名称

都市計画決定権者の名称：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 番地 2

### 2.2 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：国土交通省 関東地方整備局長 大西 亘

住 所：埼玉県さいたま市中央区新都心 2 番地 1

### 第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

#### 3.1 都市計画対象道路事業の目的

本事業は、図 3.1.1 に示すとおり、長野県の諏訪地域に位置し、首都圏、中京圏から概ね 150km 圏内で、2 時間程度でアクセスできる位置にあります。また、一般国道 20 号は、東京を起点とし、長野県塩尻市までの延長約 230km の主要幹線道路で、（仮称）都市計画道路 諏訪バイパスは、その一般国道 20 号のバイパスとして、諏訪市と下諏訪町を結ぶ延長約 11km の道路です。

一般国道 20 号の対象区間では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能箇所が過去に数回発生しています。また、東西に移動する道路が限られていることや踏切が 2 箇所あること等により、慢性的な交通混雑が発生しています。沿道の家屋や店舗への出入り交通が本線交通の阻害となっており、交通事故も多く発生しています。さらに、交通混雑が発生していることから、観光業や製造業、緊急輸送活動への影響も出ています。

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。

- 災害に強い代替路の確保
- 交通の円滑化
- 交通安全の確保
- 地域産業の活性化
- 安心・快適な暮らしづくり

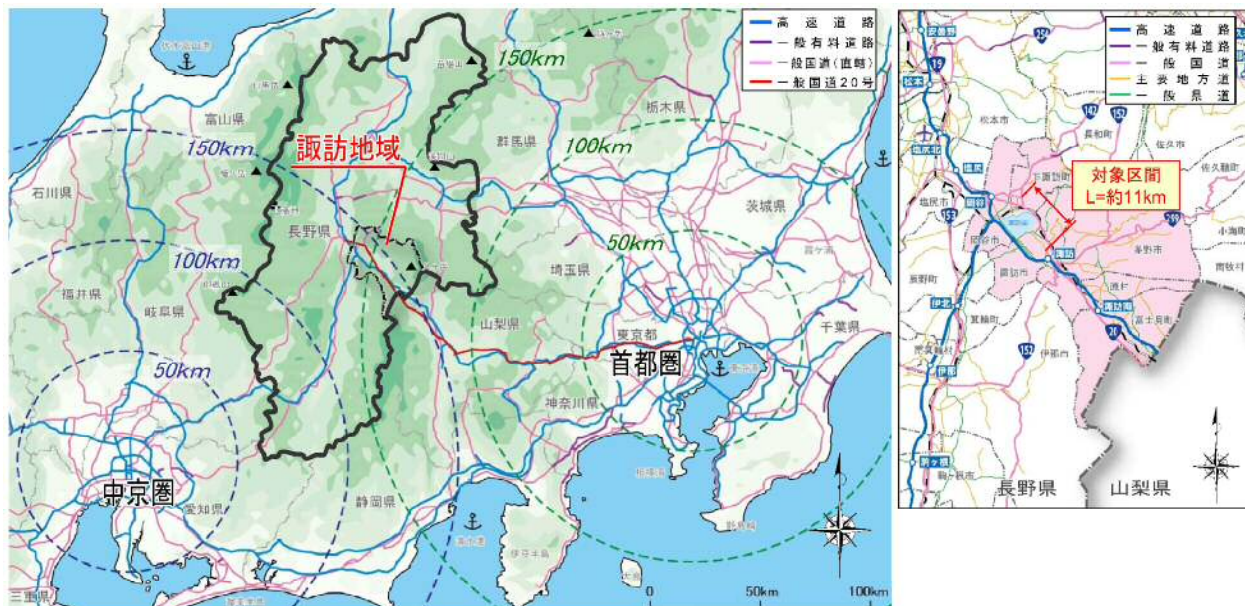


図3.1.1 都市計画対象道路事業の位置

## 3.2 都市計画対象道路事業の内容

### 3.2.1 都市計画対象道路事業の種類

一般国道の改築

### 3.2.2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

#### 1) 起終点

起点：長野県諏訪市四賀

終点：長野県諏訪郡下諏訪町東町

#### 2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

計画路線により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改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、「実施区域」といいます。）といい、その位置は、図 3.2.1 に示すとおりです。

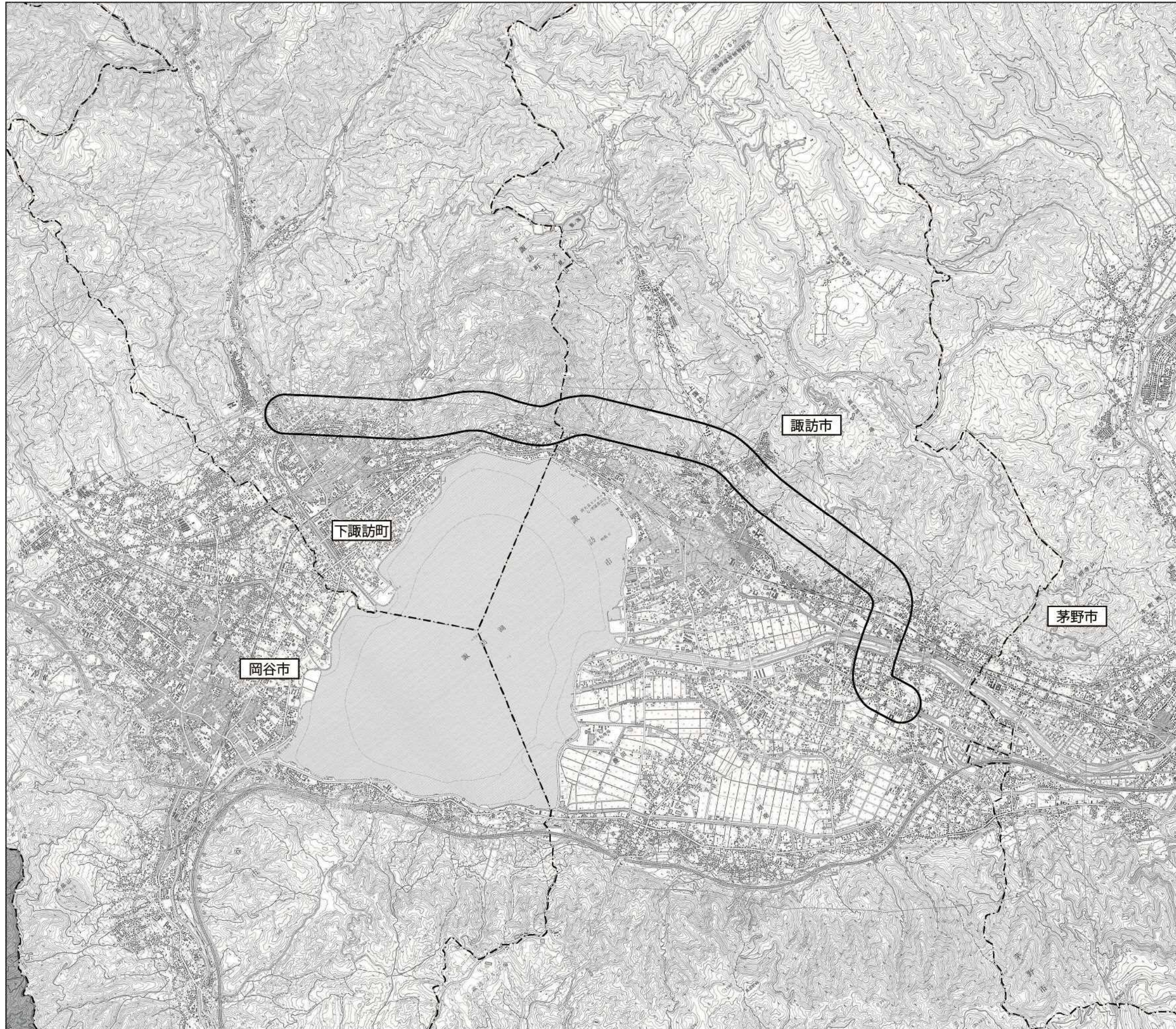
また、都市計画対象道路事業に係る地域特性の把握は、原則として「実施区域及びその周囲」（以下、「調査区域」といいます。）で行い、統計資料等の行政単位による文献調査の場合は、「調査区域に含まれる岡谷市、諏訪市、茅野市、諏訪郡下諏訪町の 3 市 1 町」（以下、「関係市町」といいます。）について行いました。これらの関係市町は、表 3.2.1 に示すとおりです。

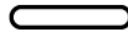
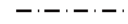

表3.2.1 関係市町

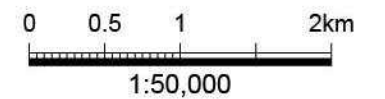
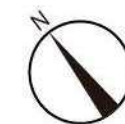
県名	市町名
長野県	岡谷市
	諏訪市
	茅野市
	諏訪郡下諏訪町（以下、「下諏訪町」といいます。）
計	3市1町

図 3.2.1 都市計画対象道路事業実施区域の位置

※調査区域は、本図面の範囲内（調査対象外を除く）を示す。



記号	名称
	都市計画対象道路事業実施区域
	行政界
	調査対象外





### 3.2.3 都市計画対象道路事業の規模

延長 : 約 11km

### 3.2.4 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

### 3.2.5 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度 : 60km/時

### 3.2.6 その他の都市計画対象道路事業の内容

#### 1) 道路区分（種級）

第 3 種第 2 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）があります。

#### 3) 休憩所の設置

都市計画対象道路事業において、休憩所の設置の計画はありません。

### 3.3 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

#### 3.3.1 都市計画対象道路事業の経緯

一般国道 20 号（長野県諏訪市～下諏訪町間）は、長野県諏訪市四賀～諏訪郡下諏訪町東町に至る路線で、昭和 47 年に都市計画決定されています。今般、地域や交通等の課題が見られますので、その解決に有用な道路整備の計画検討を進め、事業予定者が、図 3.3.1 に示すとおり、平成 25 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 3 回実施しました。

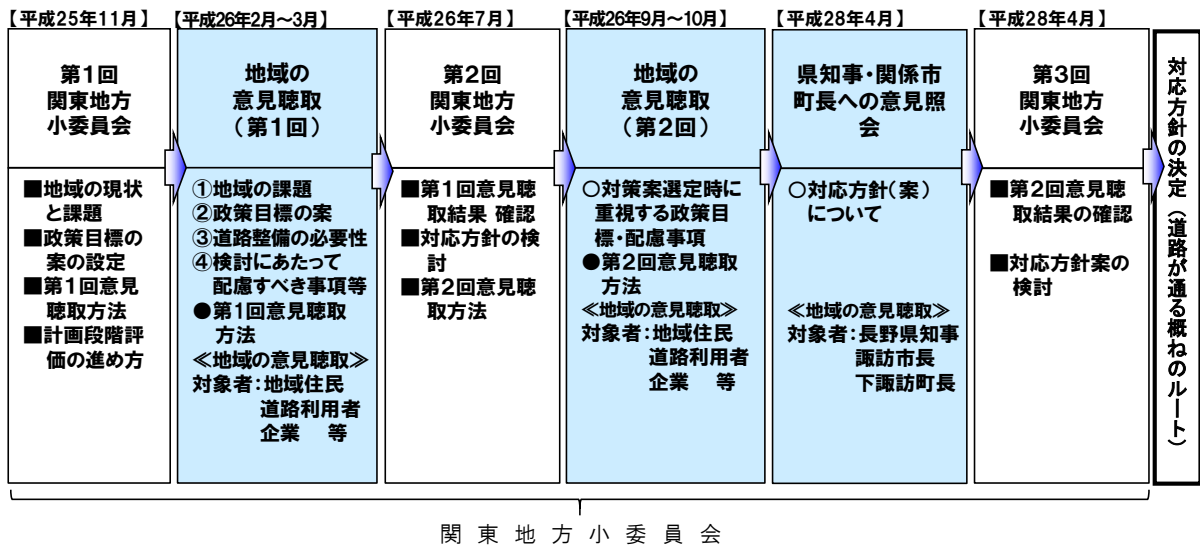


図 3.3.1 意見聴取の状況

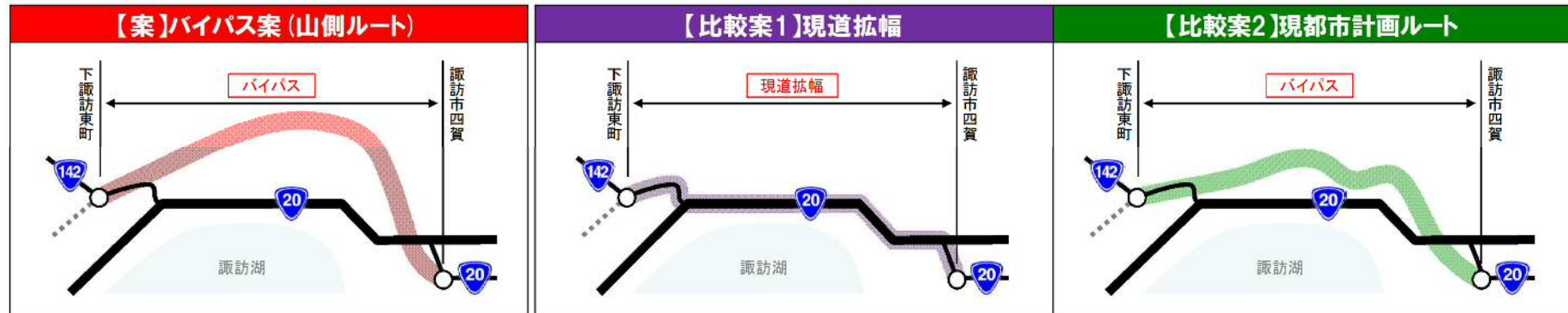
第 1 回関東地方小委員会において、概略計画の検討プロセスを明確化し、計画検討の発議を行いました。

第 2 回関東地方小委員会において、諏訪地域の課題を早期に解決する政策目標を設定し、ルート帯案を設定しました。また、ルート帯案と 2 つの比較案の特徴を、「政策目標」と「道路整備による影響」の視点から整理しました。設定したルート帯案は図 3.3.2 に、ルート帯案の比較表は表 3.3.1 に示すとおりです。



参考文献：「長野県鳥獣保護区等位置図」（平成24年度 長野県林務部森林づくり推進課）、「第2回自然環境保全基礎調査 動物分布図 長野県」（昭和56年 環境庁）、「支部報「いわずすめ」No.96（2004年5-6月号）（平成16年 日本野鳥の会諏訪支部）、「ふるさといきもの里100選」（平成元年 環境庁自然保護局）、「第3回自然環境保全基礎調査 自然環境情報図 長野県」（平成元年 環境庁）、「第5回自然環境保全基礎調査 特定植物群落調査報告書」（平成12年 環境庁）、「信州の文化財」（平成24年9月 財団法人八十二文化財団）、「第4回自然環境保全基礎調査 自然環境情報図 長野県」（平成7年 環境庁）、「自然公園等指定状況一覧」（平成19年4月 長野県自然環境保護課）、「日本の重要湿地500」（平成24年9月 環境省 インターネット自然研究所）、「日本の都市公園100選」（平成元年 日本公園緑地協会）、「新日本夜景100選」（平成16年 新日本三大夜景・夜景100選事務局）、「日本の渚・百選」（平成8年 国土交通省）、「温泉源泉の名称及び住所の一覧」（平成25年10月 諏訪保健福祉事務所 食品・生活衛生課生活衛生係）、「全国観光情報データベース」（平成25年10月 社団法人日本観光振興協会）、「各市町観光パンフレット」（平成25年10月 岡谷市・下諏訪町・諏訪市・茅野市）、「諏訪湖一周ジョギングロード」（平成24年9月 長野県健康福祉部健康長寿課）、「長野県統合型地理情報システム しんしゅうくらしのマップ」（長野県企画振興部情報政策課）、「浸水想定区域」（平成24年度 国土数値情報）

◇整備イメージ



注)比較案:ルート帯案を設定するにあたって比較検討した案

出典：関東地方小委員会資料（国土交通省関東地方整備局）

図 3.3.2 設定したルート帯案の概要

表 3.3.1 ルート帯案の比較表

		【案】バイパス案(山側ルート)	【比較案1】現道拡幅	【比較案2】都市計画変更ルート
ルート概要		現都市計画ルートより、バイパスを山側に通す案	現道2車線を拡幅(車線数増加)	現都市計画ルートを基にバイパス整備
整備イメージ				
政策目標	災害に強い代替路の確保 (浸水被害、土砂災害)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水対策はバイパスにより高台に回避。</li> <li>・土砂災害の危険性は山側に回避することで、【比較案2】よりも効果大きい。</li> <li>・新たな代替路を確保。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水対策は、路面の嵩上げにより対応するものの、効果は【バイパス案】より小さい。</li> <li>・土砂災害の危険性は現道拡幅のため、現状と同じ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水対策はバイパスにより高台に回避。</li> <li>・土砂災害の危険性は一部山側に回避。</li> <li>・新たな代替路を確保。</li> </ul>
	交通の円滑化 (渋滞、踏切)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスに交通が転換することにより、国道20号の交通混雑が解消。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通容量(車線数)を確保し、現道の交通混雑を緩和、踏切は立体交差するものの、効果は【バイパス案】より小さい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスに交通が転換することにより、国道20号の交通混雑が解消。</li> </ul>
	交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスに交通が転換することにより、国道20号の交通事故が減少。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全施設の設置により、交通事故が減少するものの、効果は【バイパス案】より小さい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスに交通が転換することにより、国道20号の交通事故が減少。</li> </ul>
	地域産業の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道20号の連続する信号交差点や踏切を回避し、高速ICまでのアクセス性や定時性が向上。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道20号の連続する信号交差点を通過するため、高速ICまでのアクセス性や定時性はあまり向上しない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道20号の連続する信号交差点や踏切を回避し、高速ICまでのアクセス性や定時性が向上。</li> </ul>
	安心・快適な暮らしづくり (医療、騒音)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高次救急医療機関への到達性が向上。</li> <li>・バイパスに交通が転換することにより、国道20号の沿道環境が改善。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車線数増加により、救急車両優先の車線を確保でき、高次救急医療機関への到達性が向上。</li> <li>・市街地を通過するため、国道20号の沿道環境の改善は見込まれない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高次救急医療機関への到達性が向上。</li> <li>・バイパスに交通が転換することにより、国道20号の沿道環境が改善。</li> </ul>
環境への影響	生活環境※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気環境は、集落・市街地等を概ね回避しており、影響を与える可能性が【比較案1】より小さい。</li> <li>・水環境は、源泉施設を概ね回避しているが、ルートの位置・構造によっては、影響を与える可能性あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気環境は、集落・市街地等を通過しており、影響を与える可能性あり。</li> <li>・水環境は、源泉施設を回避しているが、ルートの位置・構造によっては、影響を与える可能性あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気環境は、集落・市街地等を概ね回避しており、影響を与える可能性が【比較案1】より小さい。</li> <li>・水環境は、源泉施設を概ね回避しているが、ルートの位置・構造によっては、影響を与える可能性あり。</li> </ul>
	自然環境※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を概ね回避しており、影響を与える可能性小。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避しており、影響を与える可能性小。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を概ね回避しており、影響を与える可能性小。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景観は、景観資源を概ね回避しており、影響を与える可能性小。</li> <li>・人と自然との触れ合い活動の場は、活動の場を概ね回避しており、影響を与える可能性小。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景観は、景観資源を回避しており、影響を与える可能性小。</li> <li>・人と自然との触れ合い活動の場は、活動の場を通過しており、影響を与える可能性あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景観は、景観資源を概ね回避しており、影響を与える可能性小。</li> <li>・人と自然との触れ合い活動の場は、活動の場を概ね回避しており、影響を与える可能性小。</li> </ul>
その他	沿道施設への出入り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道施設への出入りは困難。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水対策による嵩上げにより、沿道施設への出入りは困難。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道施設への出入りは困難。</li> </ul>
	地域分断	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部市街地や集落を山側に回避することで、地域分断は、ほぼ生じない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車線数が増加し、沿道出入りや横断が困難となり、地域分断が生じる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部市街地や集落を通過するため、【バイパス案】より地域分断が生じる。</li> </ul>
	影響する家屋数等	約210棟 (宅地面積:約4万m2【比較案1】の約1/4)	約930棟 (宅地面積:約19万m2)	約320棟 (宅地面積:約6万m2)
	事業費	約700~740億円	約760~800億円	約810~850億円

※自動車の走行や道路の存在に伴い影響を及ぼす可能性のある事項を整理。

注)比較案:ルート帯案を設定するにあたって比較検討した案

出典: 関東地方小委員会資料(国土交通省関東地方整備局)

第3回関東地方小委員会において、意見聴取の結果（ルート帯案に関すること）のまとめ、意見聴取で重視されている項目での複数案の比較評価を行いました。複数案の比較評価は表3.3.2に示すとおりです。

比較評価の結果、【案】バイパス案（山側ルート）は、図3.3.3に示すとおり、2つの比較案に比べ、課題を解決するための政策目標である、災害に強い代替路の確保、交通の円滑化、交通安全の確保、地域産業の活性化への効果、安心・快適な暮らしづくりが優れています。また、環境への影響、地域分断、経済面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えることが可能です。そのため、以下のとおり、対応方針（案）を示しました。

◆対応方針（案）

- ・バイパス案（山側ルート）とする。

〔理由〕

- ・バイパス案（山側ルート）は、政策目標である交通の円滑化、災害に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路である。また、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられる。

出典：関東地方小委員会資料（国土交通省関東地方整備局）

表 3.3.2 複数案の比較評価

	【案】バイパス案(山側ルート)	【比較案1】現道拡幅	【比較案2】現都市計画ルート	
ルート概要	現都市計画ルートより、バイパスを山側に通す案	現道2車線を拡幅(車線数増加)	現都市計画ルートを基にバイパス整備	
政策目標	災害に強い代替路の確保(浸水被害、土砂災害)	・浸水対策は、路面の高上げにより対応するものの、効果は【バイパス案】より小さい。 ・土砂災害の危険性は現道拡幅のため、現状と同じ。	・浸水対策はバイパスにより高台に回避。 ・土砂災害の危険性は一部山側に回避。 ・新たな代替路を確保。	
	交通の円滑化(渋滞、踏切)	・交通容量(車線数)を確保し、現道の交通混雑を緩和、踏切は立体交差するものの、効果は【バイパス案】より小さい。	・バイパスに交通が転換することにより、国道20号の交通混雑が解消。	
	交通安全の確保	・安全施設の設置により、交通事故が減少するものの、効果は【バイパス案】より小さい。	・バイパスに交通が転換することにより、国道20号の交通事故が減少。	
	安心・快適な暮らしづくり(医療、騒音)	・車線数増加により、救急車両優先の車線を確保でき、高次救急医療機関への到達性が向上。 ・市街地を通過するため、国道20号の沿道環境の改善は見込まれない。	・高次救急医療機関への到達性が向上。 ・バイパスに交通が転換することにより、国道20号の沿道環境が改善。	
	地域産業の活性化	・国道20号の連続する信号交差点や踏切を回避し、高速ICまでのアクセス性や定時性が向上。 ・線形、構造形式により到達性の向上が見込まれることから、【比較案2】よりアクセス性や定時性の効果が高い。	・国道20号の連続する信号交差点を通過するため、高速ICまでのアクセス性や定時性はあまり向上しない。	・国道20号の連続する信号交差点や踏切を回避し、高速ICまでのアクセス性や定時性が向上。
環境への影響	生活環境	・大気環境は、集落・市街地等を通過しており、影響を与える可能性が小さい。	・大気環境は、一部市街地や集落を通過するため、【バイパス案】より影響を与える可能性が大きい。	
	自然環境	・水環境は、源泉施設を概ね回避しているが、ルート・位置・構造によっては、影響を与える可能性あり。	・水環境は、源泉施設を概ね回避しているが、ルート・位置・構造によっては、影響を与える可能性あり。	
	その他	・動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避しており、影響を与える可能性小。 ・また、【比較案2】より山側へ回避していることで、構造形式による更なる影響低減の検討が可能。	・動物、植物、生態系は、重要な種・群落の生息地・生育地等を回避しており、影響を与える可能性小。	
その他	沿道施設への出入り	・沿道施設への出入りは想定していない。	・沿道施設への出入りは想定していない。	
	地域分断	・一部市街地や集落を山側に回避することで、地域分断は、ほぼ生じない。	・車線数が増加し、沿道出入りや横断が困難となり、地域分断が生じる。	
	影響する家屋数等	約210棟 (宅地面積:約4万m2【比較案1】の約1/4)	約930棟 (宅地面積:約19万m2)	約320棟 (宅地面積:約6万m2)
	事業費	約700~740億円	約760~800億円	約810~850億円

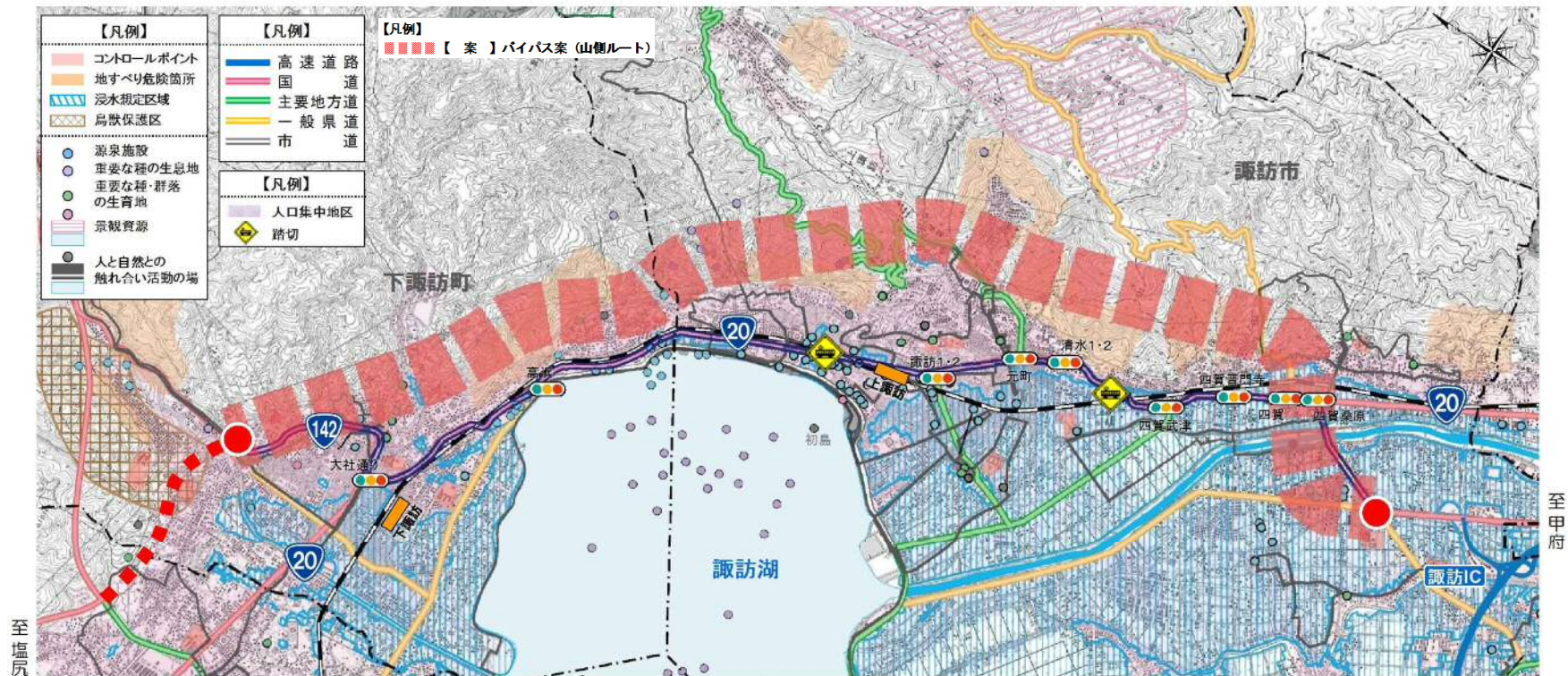
     意見聴取で重視されている上位の項目

○ 【案】バイパス案(山側ルート)は、2つの比較案に比べ、課題を解決するための政策目標である、災害に強い代替路の確保、交通の円滑化、交通安全の確保、安心・快適な暮らしづくり、地域産業の活性化への効果が優れている。また、環境への影響、地域分断、経済面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えることが可能である。

出典：関東地方小委員会資料（国土交通省関東地方整備局）

## 計画・ルートの方考え方

- ⇒ 一般国道20号の諏訪市から下諏訪町間を結ぶルート。
- ⇒ 主要渋滞箇所や踏切、浸水想定区域や地すべり危険箇所、既存市街地・集落等を回避し、生活環境への影響も小さく、高速道路ICへのアクセス性や病院等への速達性の向上を考慮。
- ⇒ 道路構造は切土、盛土、橋梁・トンネルが想定される。
- ⇒ コストの縮減も図られる。



出典：関東地方小委員会資料（国土交通省関東地方整備局）

図 3.3.3 対応方針（案）

### 3.3.2 計画段階環境配慮書以降方法書までの経緯

関東地方小委員会での有識者や県民等の意見を踏まえ、事業予定者が、「計画段階環境配慮書」（以下、「配慮書」といいます。）を作成し、平成 28 年 10 月 18 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、事業予定者が、配慮書において複数案としていたルート帯のうち、「バイパス案（山側ルート）」を対応方針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。

（理由）

バイパス案（山側ルート）は、政策目標である交通の円滑化、災害に強い代替路の確保、交通安全の確保を図るとともに、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりや地域産業の活性化に寄与する道路です。また、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられます。