

中部横断自動車道(長坂～八千穂)
意見交換会

これまでのコミュニケーション活動等の報告

平成24年7月8日(日)

中部横断自動車道(長坂～八千穂)計画段階評価 事務局

中部横断自動車道の概要

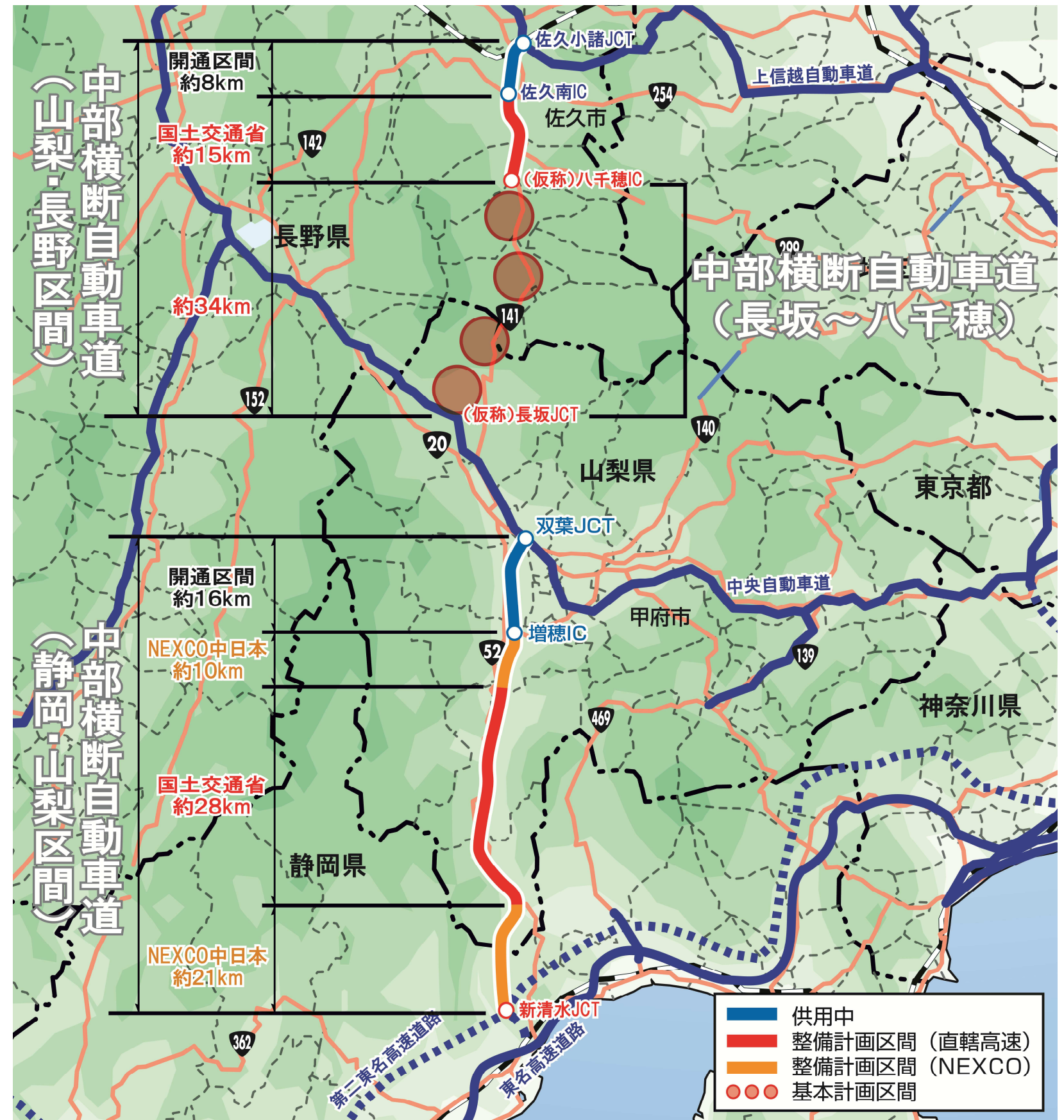
中部横断自動車道は、総延長約132kmの高速道路

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す。

現在、山梨県の増穂IC～双葉JCT間および長野県の佐久南IC～佐久小諸JCT間が開通しており、新清水JCT～増穂ICおよび（仮称）八千穂IC～佐久南IC間は、国土交通省およびNEXCO中日本が整備を進めています。

長坂～八千穂間は、計画段階評価を実施中

長坂～八千穂間は、平成22年12月から公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、地域の声を聞きながら計画段階において事業評価を行う新しい取り組みを実施しています。



計画段階評価の概要

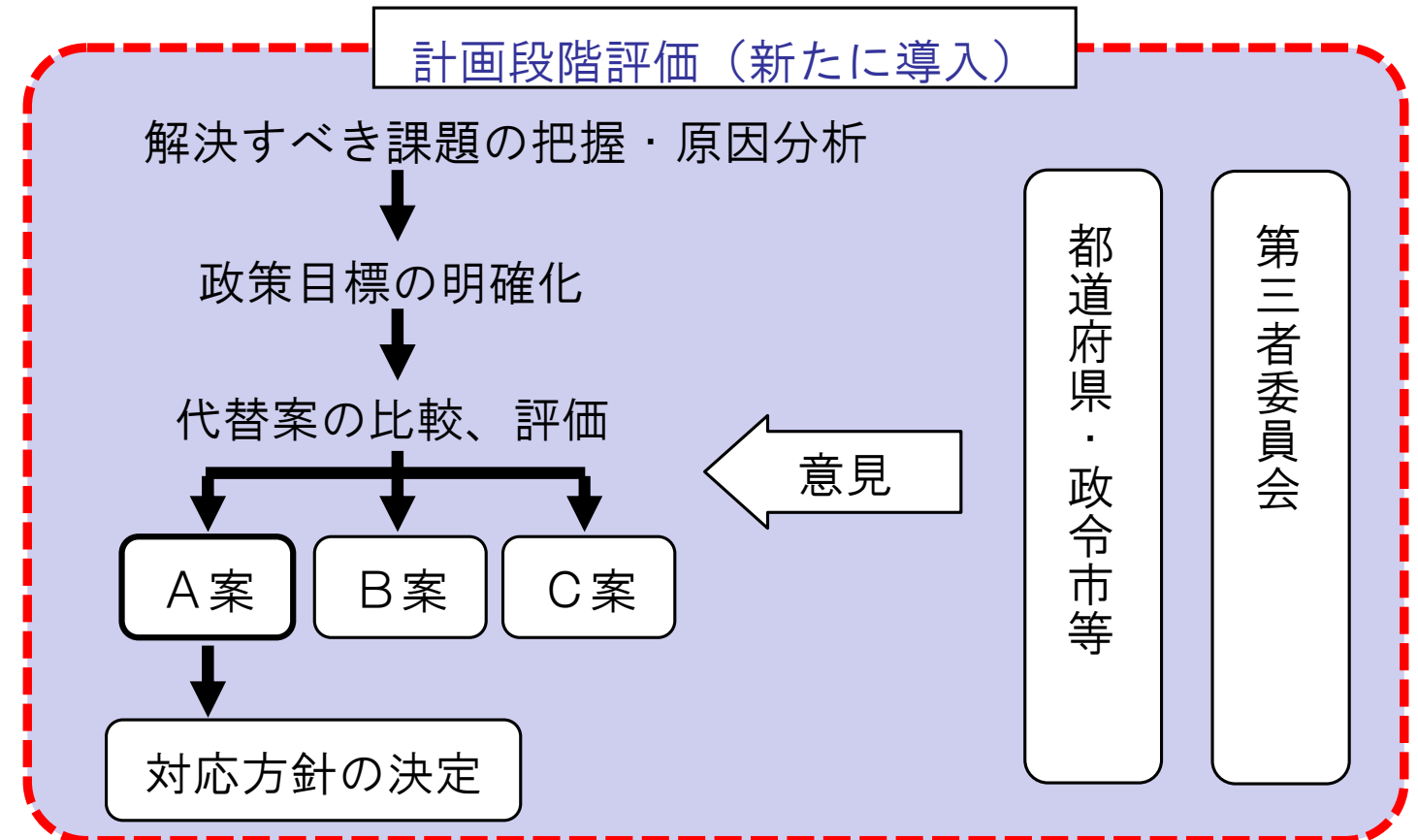
公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるため、事業の必要性等が検証可能となるよう評価の手法を改善するとともに、計画段階での事業評価を新たに導入

政策目標評価型事業評価の導入

政策目標評価型事業評価として、以下の取り組みを実施する。

- ①事業の必要性や内容が検証可能となるよう評価の手法を改善
 - 事業目的となる解決すべき課題・背景の把握、原因分析
 - 政策目標の明確化
 - 政策目標に応じて評価項目を設定し、代替案を提示した上で、具体的なデータやコスト等から比較、評価
- ②計画段階の事業評価を導入
 - 代替案の比較評価を行う計画段階における事業評価を実施

【政策目標評価型事業評価の一般的な流れ】



〔都市計画や環境影響評価の手続〕

新規事業採択時評価

必要性の再検証、事業内容（詳細チェック）、B/C等の評価項目

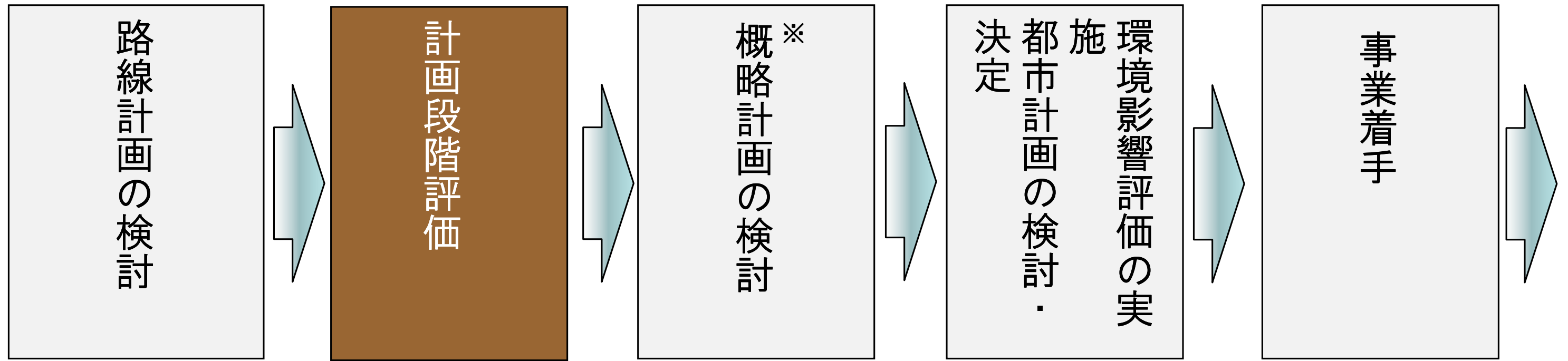
再評価

必要性の再検証、コスト縮減の可能性、B/C等の評価項目

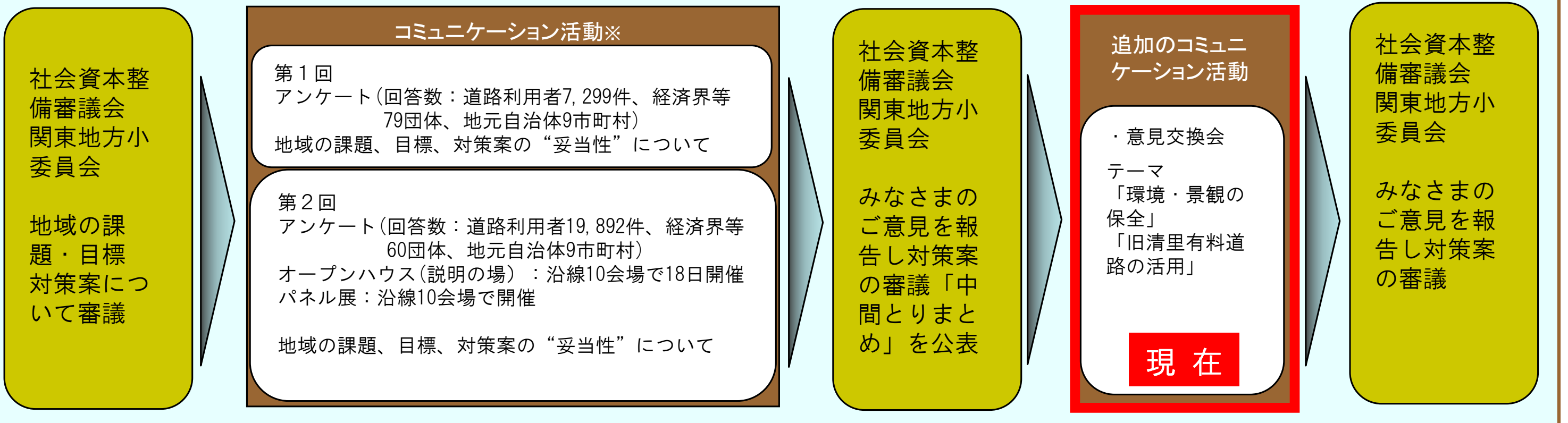
事後評価

効果等の検証

中部横断自動車道(長坂～八千穂)の流れ



「計画段階評価」とは、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、地域の声を聞きながら、計画段階において事業評価を行う新しい取り組みです。



※コミュニケーション活動とは










中部横断自動車道(長坂～八千穂)の今後の整備方針について、皆様のご意見をお伺いします。

※概略計画とは










道路が通過する概ねのルート(概ね1/25,000～1/50,000スケールで、概ね幅250m～1km程度のルート帯)や構造等の検討を行います。

周辺地域の課題と目標

周辺地域の課題

産業物流の課題	救急医療の課題	観光地連携の課題	日常生活の課題	国道141号の課題	過疎化・高齢化の課題	地域活性・連携の課題	公共交通の課題	環境・景観を保全することの課題
<ul style="list-style-type: none"> ●地域の農産物(高原レタス)などを消費地まで運ぶのに時間がかかるため、産業物流の速達性や定時性に課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ●救急医療施設までの救急搬送に時間がかかるため、救急医療の速達性や医療体制の充実に課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ●軽井沢や清里・小淵沢など、観光地間の移動に時間がかかるため、主要な観光地間の連携不足や観光資源の活用に課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ●近郊都市までの買い物や通勤に時間がかかるため、日常生活の移動性に課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の幹線道路である国道141号には、急カーブ、急坂、豪雨時の通行止め規制、冬期の凍結などの区間があり、走行性や安全性の課題と、他に地域間を結ぶ幹線道路が少ないことや代替路がないことに課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ●人口の減少による過疎化や高齢化が進行していることに課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の活性化や他地域との交流や連携が不足していることに課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道やバスなどの公共交通機関の運行本数が不足していることに課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ●沿道環境や地域の豊かな自然環境・貴重な景観を保存していくことが、地域の重要な課題。 

課題を解決するための目標

生製品の輸送時間短縮	救急医療への移動時間短縮	主要な観光地間の連携向上	地域の生活交通の円滑化	現道の走行性・安全性の向上	災害時の代替路の確保	企業誘致・雇用の促進	公共交通の利便性の向上	環境・景観の保全
<ul style="list-style-type: none"> ●高速道路までのアクセス時間を短縮し、生製品の総輸送時間の短縮や定時性の向上。 	<ul style="list-style-type: none"> ●救急医療施設までの救急車の患者搬送時間を短縮。 	<ul style="list-style-type: none"> ●主要な観光地間の移動時間を短縮。 	<ul style="list-style-type: none"> ●近郊都市まで買い物や通勤などの移動時間の短縮。 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通事故を減少させることによる、走行性や安全性の向上。 	<ul style="list-style-type: none"> ●地震などの災害時や雪害・事故による通行止が発生した場合も地域の交通機能を確保。 	<ul style="list-style-type: none"> ●地域内や地域外からの通勤時間の短縮、長距離流通の輸送時間の改善などによる、企業誘致や雇用確保による過疎化や高齢化の抑制につながる環境整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ●現道の交通量が減少することによる現道の走行性や地域のアクセス性を改善し、バスなどの公共交通の利便性向上につながる環境整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境・景観に配慮した構造とする等、必要な対策を講じることにより影響を最小限とする。 

対策案

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	<p>4車線整備 全区間で4車線</p>	<p>2車線を利用 旧清里有料道路 2車線整備 ※区間は2車線</p>	<p>4車線化</p>	<p>整備なし</p>



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。

中間とりまとめ

- 中部横断自動車道（長坂～八千穂）については、平成22年12月より、計画段階評価の試行に着手し、自治体や関係団体を含む地域の方々の意見を伺いながら、対策案の検討を進めてきたところ。
- 今般、各対策案の特徴を比較及びそれに対する自治体や関係団体を含む地域の方々の意見を受けた結果、以下の通りとりまとめる。
 - ・対策案としては高速道路の整備（【案①】全区間で新たに道路を整備する案、又は、【案②】旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案）が有効であると考えられる。
 - ・一方で、一部地域において「環境・景観の保全」に対する根強い意見が依然として見受けられること等から、今後、高速道路の整備を基本的な方向性としつつ、追加的なコミュニケーション活動を実施したうえで、当委員会の最終的な評価をとりまとめる。

中間とりまとめ

< 参考資料 >

中部横断自動車道（長坂～八千穂）第2回 アンケートより

4. 各対策案の特徴

		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60km/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	生産品の輸送時間短縮	高速道路ICまで1時間以内で行ける予冷施設の数 (対象地域:南佐久地域及び北杜市)	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ICまで1時間以内で行ける人口 (対象地域:南佐久地域及び北杜市)	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SC間の所要時間	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、緩やかなカーブや上り坂となり、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
	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。 ・改変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
その他	道路にかかる家屋数	買収対象家屋	約70～約170件	約65～約160件	約300～400件	0
	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年確定値)÷走行台キロ(平成18年度暫定値)で算出

<参考資料>

質問1 【課題を解決するための目標】

- ・ 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」を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。

質問2 【対策案】

- ・ 【案①】全区間で新たに道路を整備する案、又は、【案②】旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案に対する意見が多かった。一方、一部地域では、【案③】国道141号(一般道)を改良する案を強く望む意見もあった。
- ・ また、「コスト縮減に関する意見」、「短期間による整備を望む意見」、「景観・環境への配慮に対する意見」等もあった。