

# 知事意見

(計画段階評価の過程でお聞きした意見)

県名	知事意見
山梨県 知事	<p><b>1. 周辺地域の9つの課題を解決するための目標のうち、重要とお考えになる目標</b></p> <p>○「災害時の代替路確保」  現在、関西や東海地方と東北地方を結ぶ高速道路は、そのほとんどが東京を經由している。高い確率で発生すると言われている首都直下地震などにより、東京周辺の道路網はその機能が麻痺するものと想定される。このとき、中部横断自動車道は、北関東自動車道などと連携し関東大環状連携軸を形成し、災害時に広域的な迂回路としての役割を果たすものと期待される。</p> <p>○「主要な観光地間の連携向上」  清里をはじめとする八ヶ岳南麓は、国により八ヶ岳観光圏に認定されたところである。この地域と、富士山周辺との連携はもちろん、佐久地方や北関東を含めた広域的観光ネットワークの形成が、本県の振興には不可欠であると考えている。</p> <p><b>2. 周辺地域の課題を解決していくための「対策案」</b></p> <p>高速道路としての早期完成が図られ、かつ周辺環境や景観への負荷が少ないと考えられる「旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案」での実施を希望する。  更には、暫定二車線での整備の検討もお願いしたい。</p> <p><b>3. その他の御意見</b></p> <p>人や物の移動の大部分を道路に依存せざるを得ない本県にとって、高速道路の果たす役割は、大変大きなものがある。  東西軸を形成する中央自動車道は、既に整備さいれているものの、南北軸を形成する中部横断自動車道は未完成である。  中部横断自動車道の南側について、増穂以南は現在整備中であるが、残る北側の長坂JCT～八千穂間については、平成9年に基本計画区間に決定されてから既に15年が経過した今も未着手のまま残されている。  更に、中部横断自動車道は、東海地方と東北地方を新たに結ぶなど、幹線道路ネットワークの構築に寄与するものであり、そのもたらす効果は、本県のみならず我が国にとって非常に大きいと思われる。  高速道路網のミッシングリンクとなっている当該区間が早期に事業化され、中部横断自動車道が一日でも早く全線開通することを切望する。</p>

県名	知事意見
長野県 知事	<p><b>1. 周辺地域の9つの課題を解決するための目標のうち、重要とお考えになる目標</b></p> <p>南佐久地域では国道141号が唯一の幹線道路であり、広域交通のみならず、地域住民の生活道路や救急医療の命の道としても重要な道路となっています。しかし、一度事故や災害により通行止めになると、代替道路がないため、重大な事象の発生が危惧されるところです。</p> <p>ついては、特に以下の4つの目標が重要と考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①災害時の代替路確保</li> <li>②救急医療施設への移動時間短縮</li> <li>③生產品の輸送時間短縮</li> <li>④主要な観光地間の連携向上</li> </ul> <p><b>2. 周辺地域の課題を解決していくための「対策案」</b></p> <p>上記目標達成のためには、 案①の「全区間で新たに道路を整備する案」が望ましいが、 案②の「旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案」によっても上記目標が達成できるのであれば、環境への負荷の低減や良好な景観の保全、また、早期完成といったメリットが見込まれるため、案②も検討に値するものと考えます。</p> <p>なお、案③については、現状の土地利用や地形などから「4車線で改良する」ことは、極めて難しいものと思慮されます。</p> <p><b>3. その他の御意見</b></p> <p>中部横断自動車道が、日本海と太平洋を結ぶ広域交流の道として、安全性、快適性、定時性の高い高速道路として整備されることを希望します。</p> <p>なお、平成24年3月7日に前田武志国土交通大臣にお会いし、お渡しした提言書のとおり、長坂JCT～八千穂間は路線中唯一の基本計画区間であり、ミッシングリンク解消の観点から、同区間の一刻も早い整備計画への格上げを希望します。</p>

道整 第 63 号  
平成 24 年 4 月 10 日

国土交通省  
関東地方整備局長 殿

山梨県知事



道路事業の計画段階評価に係る意見について (回答)

平成 24 年 4 月 4 日付け国関整道一計第 2 号により依頼のありましたこのことについて、別添のとおり回答します。

(意見様式)

回答日：平成 24 年 4 月 10 日  
回答者：山梨県知事 横内 正明

意見聴取の内容	中部横断自動車道(長坂 JCT~八千穂)の計画段階評価 <sup>(注1)</sup> に係る意見
1. 周辺地域の 9 つの課題を解決するための目標 <sup>(注2)</sup> のうち、重要とお考えになる目標	
○「災害時の代替路確保」 現在、関西や東海地方と東北地方を結ぶ高速道路は、そのほとんどが東京を經由している。高い確率で発生すると言われていた首都直下地震などにより、東京周辺の道路網はその機能が麻痺するものと想定される。このとき、中部横断自動車道は、北関東自動車道などと連携し関東大環状連携軸を形成し、災害時に広域的な迂回路としての役割を果たすものと期待される。	
○「主要な観光地間の連携向上」 清里をはじめとする八ヶ岳南麓は、国により八ヶ岳観光圏に認定されたところである。この地域と、富士山周辺との連携はもちろん、佐久地方や北関東を含めた広域的観光ネットワークの形成が、本県の振興には不可欠であると考えている。	
2. 周辺地域の課題を解決していくための「対策案」 <sup>(注2)</sup> 高速道路としての早期完成が図られ、かつ周辺環境や景観への負荷が少ないと考えられる「旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案」での実施を希望する。 更には、暫定二車線での整備の検討もお願いしたい。	
3. その他の御意見 人や物の移動の大部分を道路に依存せざるを得ない本県にとって、高速道路の果たす役割は、大変大きなものがある。 東西軸を形成する中央自動車道は、既に整備されているものの、南北軸を形成する中部横断自動車道は未完成である。 中部横断自動車道の南側について、増穂以南は現在整備中であるが、残る北側の長坂 JCT~八千穂間については、平成 9 年に基本計画区間に決定されてから既に 15 年が経過した今も未着手のまま残されている。 更に、中部横断自動車道は、東海地方と東北地方を新たに結ぶなど、幹線道路ネットワークの構築に寄与するものであり、そのもたらす効果は、本県のみならず我が国にとって非常に大きいと思われる。 高速道路網のミッシングリンクとなっている当該区間が早期に事業化され、中部横断自動車道が一日でも早く全線開通することを切望する。	

注 1) 計画段階評価の概要及びこれまでの検討経緯については、「参考資料 1」をご参照ください。  
注 2) 内容については、「参考資料 2」をご参照ください。



(意見様式)

24道建第10号  
平成24年(2012年)4月10日

国土交通省  
関東地方整備局長 様

長野県知事



道路事業の計画段階評価に係る意見について (回答)

平成24年4月4日付け国関東道一計第3号で依頼のありました標記の件については、別添(意見様式)のとおりです。

建設部道路建設課 高速交通網整備推進係  
(課長) 小林 康成 (担当) 池田 晴夫  
電話: 026-235-7305 (直通)  
FAX: 026-235-7391  
E-mail: michiken@pref.nagano.lg.jp

回答日:平成24年 4月 10日

回答者:長野県知事 阿部 守一

意見聴取の内容	中部横断自動車道(長坂JCT~八千穂)の計画段階評価(注1)に係る意見
<b>1. 周辺地域の9つの課題を解決するための目標(注2)のうち、重要とお考えになる目標</b>	
<p>南佐久地域では国道141号が唯一の幹線道路であり、広域交通のみならず、地域住民の生活道路や救急医療の命の道としても重要な道路となっています。しかし、一度事故や災害により通行止めになると、代替道路がないため、重大な事象の発生が危惧されるところです。</p> <p>については、特に以下の4つの目標が重要と考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①災害時の代替路確保</li> <li>②救急医療施設への移動時間短縮</li> <li>③生產品の輸送時間短縮</li> <li>④主要な観光地間の連携向上</li> </ul>	
<b>2. 周辺地域の課題を解決していくための「対策案」(注2)</b>	
<p>上記目標達成のためには、</p> <p>案①の「全区間で新たに道路を整備する案」が望ましいが、</p> <p>案②の「旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案」によっても上記目標が達成できるのであれば、環境への負荷の低減や良好な景観の保全、また、早期完成といったメリットが見込まれるため、案②も検討に値するものと考えます。</p> <p>なお、案③については、現状の土地利用や地形などから「4車線で改良する」ことは、極めて厳しいものと思慮されます。</p>	
<b>3. その他の御意見</b>	
<p>中部横断自動車道が、日本海と太平洋を結ぶ広域交流の道として、安全性、快適性、定時性の高い高速道路として整備されることを希望します。</p> <p>なお、平成24年3月7日に前田武志国土交通大臣にお会いし、お渡しした提言書のとおり、長坂JCT~八千穂間は路線中唯一の基本計画区間であり、ミッシングリング解消の観点から、同区間の一刻も早い整備計画への格上げを希望します。</p>	

注1) 計画段階評価の概要及びこれまでの検討経緯については、「参考資料1」をご参照ください。

注2) 内容については、「参考資料2」をご参照ください。