

# 中部横断自動車道(長坂～八千穂) 計画段階評価の試行 地元説明会資料

平成25年1月30日～平成25年2月16日



国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所  
長野国道事務所

# 目次

1.	中部横断自動車道の概要	1
2.	事業の進め方	2
3.	計画段階評価の取り組み	3
4.	関東地方小委員会の位置付け	4
5.	計画段階評価の進め方	5
6.	これまでのコミュニケーション活動	6
7.	ワーキンググループ	23
8.	ルート帯（案）・連結可能位置（案）の検討	26
9.	ルート帯（案）の詳細	27
10.	連結可能位置（案）の詳細	28
11.	ルート帯（案）の比較	29
12.	ワーキンググループの開催結果	30

# 1. 中部横断自動車道の概要

# 1. 中部横断自動車道の概要

## ■ 中部横断自動車道

- 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ある。

### ◆ 供用区間

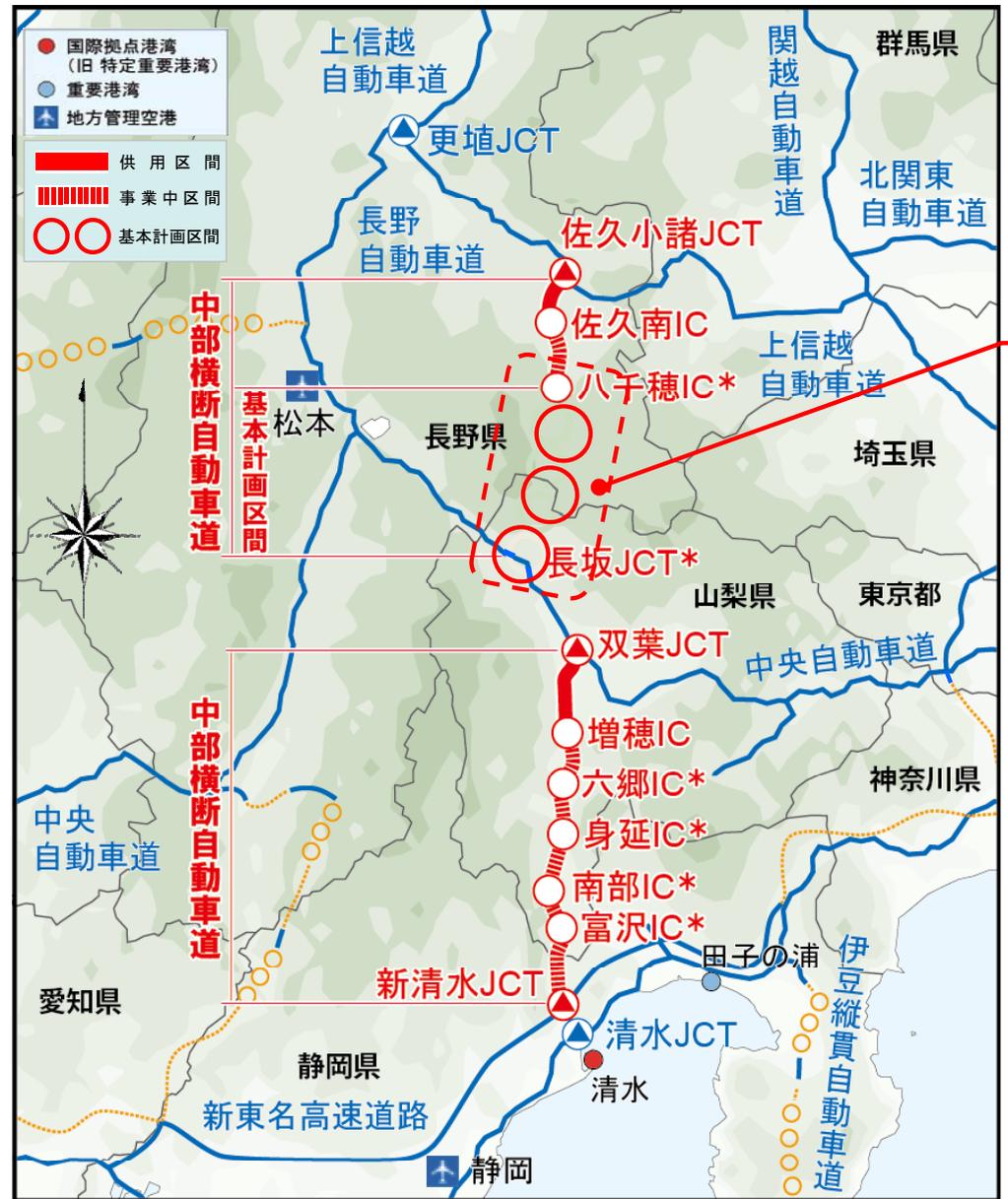
- 山梨県内は増穂IC～双葉JCT区間を開通。
- 長野県内は佐久南IC～佐久小諸JCT区間を開通。

### ◆ 事業中区間

- 南側は、新清水JCT～増穂IC区間は施工中。
- 北側は、八千穂IC(仮称)～佐久南IC区間は施工中。

### ◆ 基本計画区間 (長坂～八千穂)

- 長坂～八千穂区間は現在、基本計画区間である。



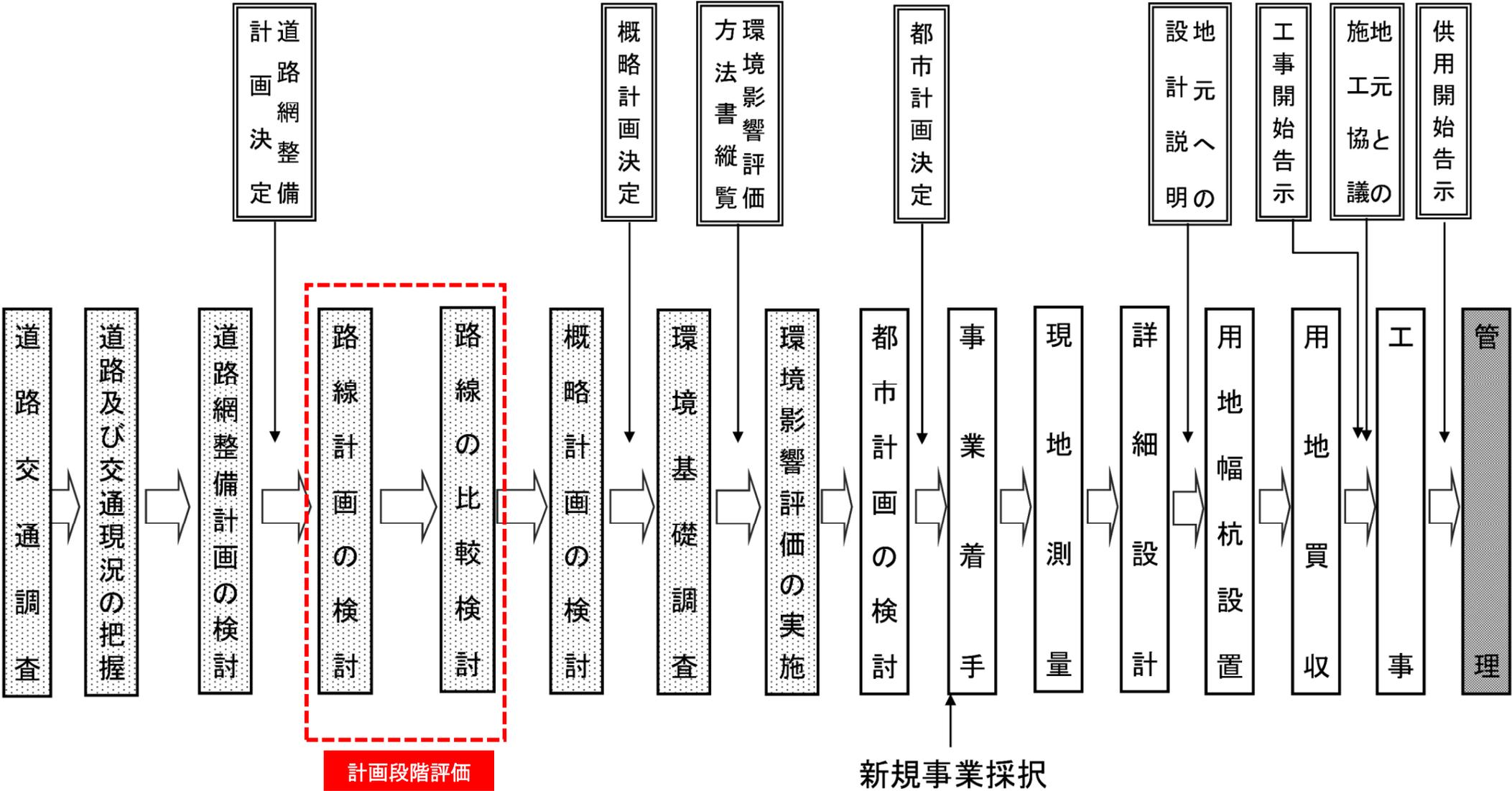
計画段階評価の範囲

\*IC・JCT名は仮称

## 2. 事業の進め方

# 2. 事業の進め方

## ◆事業の流れ



### 3. 計画段階評価の取り組み

# 3. 計画段階評価の取り組み

## (1) 事業の各段階と事業評価

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

### 1. 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。

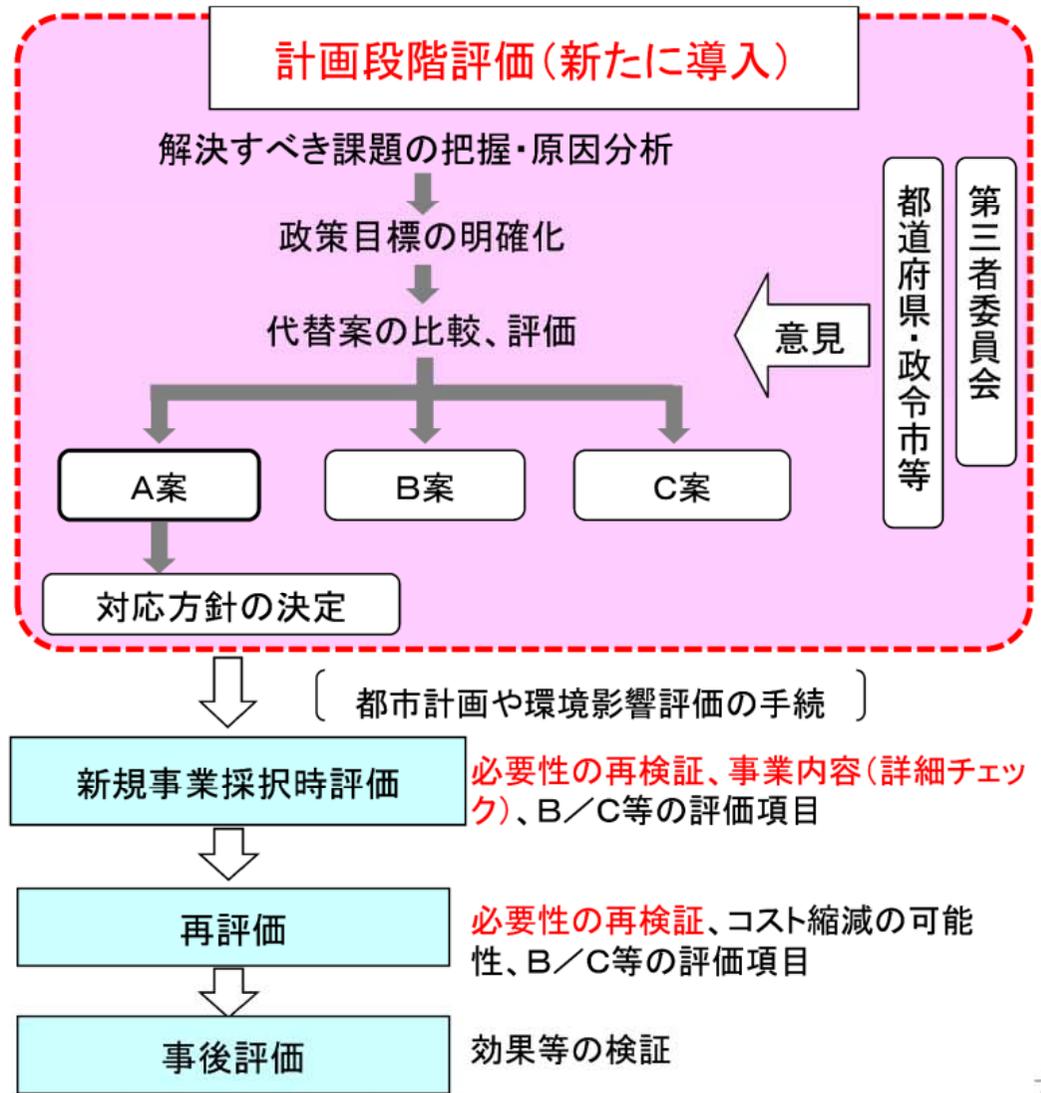
#### ① 事業の必要性や内容が検証可能となるよう 評価の手法を改善

- 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】



## 4. 関東地方小委員会の位置付け

# 4. 関東地方小委員会の位置付け

資料 1

## 部会等の設置（案）

### ■ 関東地方小委員会において御議論頂く内容

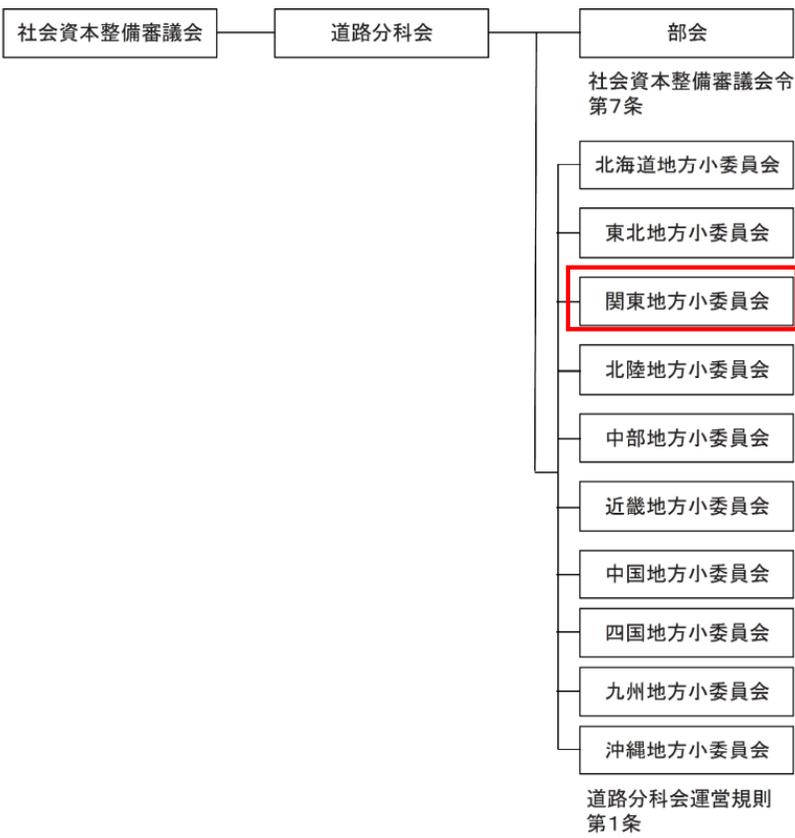
- ① 新規採択時評価
- ② 計画段階評価
- ③ 地域の道路事業の効率的な実施についての意見聴取

### ■ 今年度の主な議題等

- ① 計画段階評価（試行）
- ② H23 新規採択時評価
- ③ （例えば）交通安全対策事業のような規模の小さい事業の進め方についての議論 など

（根拠法令等）国土交通省設置法（平成11年法律第100号）  
社会資本整備審議会令（平成12年政令第299号）  
社会資本整備審議会道路分科会運営規則（案）

### 1. 組織図



### 2. 設置する部会等

- 事業評価部会  
直轄事業等の事業評価にあたり意見を聴取すること等を目的として設置する。
- 地方小委員会  
直轄事業の事業評価など地方における道路事業の効率的な実施に関し、意見を聴取すること等を目的として、地方ごとに設置する。

## 5. 計画段階評価の進め方

# 5. 計画段階評価の進め方

## 地方小委員会

(H22. 12. 2)  
第1回 地方小委員会  
【審議事項】・地域の課題  
・対象路線整備の目標

(H23. 1. 20)  
第2回 地方小委員会  
【審議事項】・対象路線整備の複数案の設定  
・地域の意見聴取方法

(H23. 2. 17~H23. 3. 25)  
第1回コミュニケーション活動  
【活動内容】  
・アンケート  
・意見聴取  
・課題・目標  
・対策案の妥当性

(H23. 7. 7)  
第3回 地方小委員会  
【審議事項】・第1回コミュニケーション活動結果を踏まえた第2回コミュニケーション活動の実施方法

(H23. 10. 5)  
第4回 地方小委員会  
【審議事項】・第1回コミュニケーション活動結果を踏まえた第2回コミュニケーション活動の実施方法

(H24. 1. 27~H24. 2. 27)  
第2回コミュニケーション活動  
【活動内容】  
・アンケート  
・意見聴取  
・対策案の評価  
・オープンハウス

(H24. 4. 12)  
第5回 地方小委員会  
【審議事項】  
・第2回コミュニケーション活動結果の報告  
・中間とりまとめ  
・追加的なコミュニケーション活動の実施方法

(H24. 7. 8)  
追加的なコミュニケーション活動（意見交換会）  
【議事】  
・これまでの活動報告  
・意見交換  
  
(テーマ)  
・環境・景観について  
・旧清里有料道路の活用について

(H24. 10. 4)  
第6回 地方小委員会  
【審議事項】  
・意見交換会（平成24年7月8日）の報告  
・自治体等からの意見の報告  
・国土交通省あてに頂いた地域団体等からの意見の報告  
・国土交通省あてに頂いた個人の方からの意見の報告  
・中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価の進め方

ワーキンググループ（WG）  
【審議事項(案)】  
・ルートの検討

第7回 地方小委員会  
【審議事項(案)】  
・対策案のとりまとめ

対応方針の決定

●ワーキンググループ

【検討内容】  
・ワーキンググループ（WG）は、山梨県内区間のルート検討を行う（山梨県境に近い長野県内区間の一部は必要に応じて対象とする）。

【検討方法】  
・複数ルート案を確認の上、現地調査・**地元説明会**を経つつ検討を行い、ルート案をとりまとめる。

【進め方】

第1回WG  
(H24. 11. 21)  
・複数ルート案の確認  
・現地調査の実施方針の確認

➡

第2回WG  
(H25. 1. 12)  
・現地調査の実施

➡

現在  
↓  
地元説明会  
(H25. 1. 30 ~ H25. 2. 16)

➡

第3回WGにおいて  
・現地調査、説明会をふまえた意見交換  
・複数ルート等の検討

国土交通省

## 6. これまでのコミュニケーション活動

# 6. これまでのコミュニケーション活動(1)

## ■第1回コミュニケーション活動(アンケート等)

### ①沿線住民・道路利用者等

- 1, 実施期間  
平成23年2月17日～平成23年3月25日 約1ヶ月間(37日間)
- 2, 内容
  - 問1 周辺地域の課題について 選択式・自由回答
  - 問2 課題を解決するための目標について 選択式・自由回答
  - 問3 他に考えられる対策案について 自由回答
  - 問4 中部横断に期待すること懸念することについて 自由回答

### 3, 方式別の配布部数と回収件数

	アンケート方式	WEB方式
沿線住民	沿線9市町村(※)自治会加入者の住民に全戸配布 配布部数:約80,000部 回収件数: 4,225件	国道事務所および沿線9市町村のホームページに掲載 回収件数:1,071件
道路利用者	高速道SA・PA、道の駅、国道事務所、長野県、山梨県、沿線9市町村で配布 配布部数:約15,000部 回収件数: 2,003件	
合計	回収件数:7,299件	

※北杜市・小諸市・佐久市・小海町・川上村・南牧村・南相木村・北相木村・佐久穂町

### ②地元自治体・経済界等

- 1, 実施期間  
平成23年2月17日～平成23年3月25日 約1ヶ月間(37日間)
- 2, 内容(自由回答)
  - 問1 周辺地域の課題について
  - 問2 課題を解決するための目標について
  - 問3 対策案の妥当性・他に考えられる対策案・中部横断によるメリットや変化について
  - 問4 中部横断を見込んだ計画や構想・中部横断に期待すること懸念することについて
- 3, 対象者と回収件数

対象者		配布箇所数	回収件数
地元自治体		北杜市・小諸市・佐久市・小海町・川上村・南牧村・南相木村・北相木村・佐久穂町	9市町村
経済界等	物流業	トラック協会・共同組合、JA、商工会、工業会社、運輸会社	34箇所 26箇所
	観光業	観光協会、観光・バス会社、宿泊・観光施設	22箇所 15箇所
	医療機関	消防、保健所、病院	10箇所 6箇所
	サービス業	教育委員会、ショッピングセンター、みちの会、婦人会	9箇所 8箇所
公共交通機関		JR、バス	7箇所 7箇所
合 計			82箇所 62箇所

### 配布と回答方法

- 配布方法 : 各対象者への事前連絡後に文書を郵送
- 回収方法 : 返信用封筒(文章)による郵送

# 6. これまでのコミュニケーション活動(2)

## ■第1回コミュニケーション活動(アンケート等)

### アンケートの目的

■「計画段階評価」で、みなさまのご意見を伺い、委員会に報告します。

「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。

2010年12月から行われている「社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会」では、中部横断自動車道(長坂~八千穂)を対象として、この「計画段階評価」の審議が行われています。

本アンケートは、「計画段階評価」の手順のなかで行われるものであり、「周辺地域にお住まいの方、道路利用者、企業、地元自治体」などのみなさまから頂いたご意見は、事務局でとりまとめ委員会に報告する予定です。

■計画段階評価の進め方

社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会 中部横断自動車道 (長坂~八千穂) 地域の課題・目標 対策案について審議	住民のみなさま、道路利用者 企業、地元自治体などへのアンケート	社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会 中部横断自動車道 (長坂~八千穂) みなさまのご意見を 報告し対策案の審議	整備 方針の 決定	
	<table border="1"> <tr> <td>第1回 本アンケート 地域の課題、目標、 対策案の“妥当性” について</td> <td>第2回 対策案の“評価” について</td> </tr> </table>	第1回 本アンケート 地域の課題、目標、 対策案の“妥当性” について		第2回 対策案の“評価” について
第1回 本アンケート 地域の課題、目標、 対策案の“妥当性” について	第2回 対策案の“評価” について			

※アンケート結果に応じ、必要な場合には、第1回アンケートと第2回アンケートの間にも委員会を行います。

### 1. 周辺地域と道路の状況

**周辺地域**

- 山梨県側は北州市、長野県側は南佐久地域(佐久穂町、小海町、南牧村、北相木村、南相木村、川上村)を周辺地域としました。

**国道141号の状況**

- 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」などの区間があります。
- このことから、安全性や走行性に課題があると考えられます。

### 2. 周辺地域の課題

■国道141号の状況を踏まえ、周辺地域には4つの課題があると考えています。

#### 産業物流の課題

- 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、「産業物流の速達性に課題がある」と考えられます。

#### 救急医療の課題

- 救急医療施設までの救急搬送に時間がかかるため、「救急医療の速達性に課題がある」と考えられます。

#### 観光地連携の課題

- 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が不足している」と考えられます。

#### 日常生活の課題

- 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がある」と考えられます。

# 6. これまでのコミュニケーション活動(3)

## ■第1回コミュニケーション活動(アンケート等)

### 3. 課題を解決するための目標

■周辺地域の課題を解決するための目標は、以下の5つであると考えています。

- 高速道路までの移動時間短縮**  
高速道路まで地域の生産品の輸送時間を短縮することが必要です。
- 救急医療施設への移動時間短縮**  
救急医療施設まで救急車の患者搬送時間を短縮することが必要です。
- 主要な観光地間の連携向上**  
主要な観光地間の移動時間を短縮することが必要です。
- 地域の生活交通の円滑化**  
近郊都市まで買い物などの移動時間を短縮することが必要です。
- 災害時の代替路確保**  
地震などの災害時に地域の交通機能を確保する代替路が必要です。

### 4. 対策の比較案

■周辺地域の課題を解決するため、新たな高速道路(または高速道路に準じた走行のできる道路)の整備が有効であると考えています。

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。対策案として、2つの比較案を考えています。

	【①案】全区間で新たに道路を整備する案	【②案】旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案
内容	全ての区間を新たに4車線で整備します。	下図の※で示した区間は、旧清里有料道路を片側2車線として利用し新たに整備する道路は2車線とします。(※以外の区間は①案と同様)
特徴	<p>【走行性】全区間で、高速走行(設計速度80km/h)が可能です。</p> <p>【自然環境への影響】道路をつくる範囲が、②案より大きくなります。</p> <p>【経済性】建設費用が、②案よりも高くなります。</p>	<p>【走行性】旧清里有料道路を利用する区間は、①案に比べ高速走行性に劣ります(設計速度50km/h)。</p> <p>【自然環境への影響】道路をつくる範囲が、①案より小さくなります。</p> <p>【経済性】建設費用が、①案よりも安くなります。</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、「東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。

※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。

# 6. これまでのコミュニケーション活動(4)

## ■第1回コミュニケーション活動(アンケート等)

### 5. 期待される整備効果

■前ページの対策により、①案、②案ともほぼ同様な整備効果が期待されます。  
 ■ただし、②案においては、良好な走行性が確保できる既存の道路(旧清里有料道路)を一部区間で利用する案となっています。

#### 地域の産業の活性化

高速道路まで短時間で到達可能に

- 産業の競争力が高まり、農業などの産業活性化が期待されます。

#### 地域医療への支援

病院まで短時間で搬送可能に

- 医療のサービスレベルが向上し、安心して暮らせる地域づくりが期待されます。

#### 観光産業の活性化

軽井沢から清里・小淵沢まで所要時間  
現況145分→整備後85分

- 軽井沢や清里・小淵沢など主要な観光地間の連携により、観光産業の活性化が期待されます。

#### 日常生活の利便性が向上

小海町から佐久平ショッピングセンターの所要時間  
現況43分→整備後26分

- 買い物、通勤、レクリエーション時の利便性が向上し、日常生活が便利になります。

#### 地域の安全性が向上

災害時にバックアップする道路が増える  
交通事故も減少

- 災害時にバックアップする道路が増え、復旧活動も容易となり、安全な地域づくりが期待されます。
- 国道141号の交通が高速道路に移ることで、交通事故の減少が期待されます。

#### もっと広域の整備効果も...

- 中部横断自動車道が全線つながると、他の高速道路と連絡して、地域間の結びつきが強まります。
- さまざまな産業発展の効果が期待できる他、災害に強い国土づくりを支援します。

### アンケートにお答え下さい(回答は返信はがきに記入して下さい)

■回答の提出方法  
 ・回答は、右下の「アンケート回答用 返信はがき」に記入し、切り取って郵便ポストに投函してください。  
 ・その他にも、インターネットを使った回答や、市役所・町村役場などで配布されているアンケート用紙をご利用ください。  
 ■**切**  
 平成23年3月25日までに投函いただけますよう、お願いいたします。

#### 1. 周辺地域の課題について

質問1-1 提示した下記の①～⑤は、周辺地域が抱える課題だと思いませんか？  
 ①産業：地域の生産品の自動車輸送に時間がかかる。 ②医療：救急医療施設への救急車搬送に時間がかかる。  
 ③観光：主要な観光地間の連携が不足している。 ④生活：買い物、通勤などの日常生活の移動が不便。  
 ⑤道路：国道141号の走行性・安全性が不足している。  
 質問1-2 上記の他に、重要と思われる周辺地域の課題がございましたら、返信はがきにご記入ください。

#### 2. 課題を解決するための目標について

質問2-1 提示した下記の①～⑤は、周辺地域の課題を解決するための目標だと思いませんか？  
 ①高速IC：高速道路インターチェンジの時間短縮  
 ②医療：救急医療施設への搬送時間の短縮  
 ③観光：主要観光地間の移動時間の短縮  
 ④生活：地域の生活交通の移動時間の短縮  
 ⑤代替路：災害による道路通行止め時の代替路確保  
 質問2-2 上記の他に、考えられる目標がございましたら、返信はがきにご記入ください。

#### 3. 対策の比較案について

質問3 提示した対策案の他に、考えられる対策案がございましたら、返信はがきにご記入ください。

#### 4. その他

質問4 中部横断自動車道について、期待すること、懸念すること(生活・商業・環境など)がございましたら、返信はがきにご記入ください。

ご協力ありがとうございました

キトリ

(アンケート回答用 返信はがき)

1. 周辺地域の課題について

質問1-1 (該当する箇所にご記入下さい)

①産業	そう思う	ややそう思う	あまり思わない	そう思わない	わからない
②医療					
③観光					
④生活					
⑤道路					

質問1-2 他に考えられる周辺地域の重要な課題 (自由回答)

2. 課題を解決するための目標について

質問2-1 (該当する箇所にご記入下さい)

①高速IC	そう思う	ややそう思う	あまり思わない	そう思わない	わからない
②医療					
③観光					
④生活					
⑤代替路					

質問2-2 他に考えられる目標 (自由回答)

3. 対策の比較案について

質問3 他に考えられる対策案 (自由回答)

4. その他

質問4 中部横断自動車道へ期待すること、懸念すること (自由回答)

# 6. これまでのコミュニケーション活動(5)

## ■第2回コミュニケーション活動(アンケート等)

### 第2回コミュニケーション活動の概要

- 1. 実施期間  
平成24年1月27日～2月27日 (32日間)
- 2. 実施内容
  - (1) アンケート 戸別配布 約9.5万戸 留置配布 45箇所 WEB設置
  - (2) 意見聴取 地元9市町村 経済界等 90団体
  - (3) オープンハウス パネル展 10箇所 説明の場 18日



### (1)アンケート(地元住民・道路利用者等)

- 1. 内容
  - 質問1 課題を解決するための目標について 選択式
  - 質問2 対策案について 自由回答
  - 質問3 その他、中部横断自動車道(長坂～八千穂)について 自由回答
- 2. 方式別の配布部数と回収件数

配布方式		WEB方式
戸別配布	地元9市町村(※1)に日本郵便の制度(※2)を利用し、戸別配布 配布部数: 約95,000部 回収件数: 11,752件	国道事務所および関係自治体のホームページに掲載 回収件数: 3,521件
留置配布	高速道路のSA・PA、道の駅、国道事務所、長野県、山梨県、地元9市町村で配布 配布部数: 約11,000部 回収件数: 4,619件	
合計	回収件数: 19,892件	

※1 北社市、小諸市、佐久市、小海町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、佐久穂町。  
 ※2 「配達地域指定郵便物」を利用。

# 6. これまでのコミュニケーション活動(6)

## ■第2回コミュニケーション活動(アンケート等)

### (2)意見聴取(経済界等)

1. 内容

- 質問1 課題を解決するための目標について      選択式
- 質問2 対策案について                              自由回答
- 質問3 その他、中部横断自動車道(長坂~八千穂)について      自由回答

2. 対象者と回収団体数

対 象 者		配布 団体数	回収 団体数
経済界等	物流業	トラック協会・共同組合、JA、商工会、工業会社、運輸会社	34団体
	観光業	観光協会、観光・バス会社、宿泊・観光施設	22団体
	医療機関	消防、保健所、病院	10団体
	サービス業等	ショッピングセンター、教育委員会、地域団体	17団体
	公共交通機関	鉄道事業者、バス事業者	7団体
合 計		90団体	60団体

3. 配布と回答方法

- 配布方法 : 各対象者への事前連絡後に文書を郵送
- 回収方法 : 返信用封筒による郵送またはFAX

### (3)意見聴取(地元9市町村)

1. 内容

- 質問1 目標の中で重要と思うもの
- 質問2 対策案について
- 質問3 その他

2. 対象者と回収市町村数

対 象 者	配布 市町村数	回収 市町村数
北杜市、小諸市、佐久市、小海町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、佐久穂町	9市町村	9市町村

3. 配布と回答方法

- 配布方法 : 公文書を郵送
- 回収方法 : 公文書にて回答を返送

# 6. これまでのコミュニケーション活動(7)

## ■第2回コミュニケーション活動(アンケート等)

### 1. 周辺地域の課題

■第1回コミュニケーション活動も踏まえ、「周辺地域の課題」を設定しました。

#### 産業物流の課題



- 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。

#### 救急医療の課題



- 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。

#### 観光地連携の課題



- 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。

#### 日常生活の課題



- 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。

#### 国道141号の課題



- 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。

#### 過疎化・高齢化の課題



- 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。

#### 地域活性・連携の課題



- 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。

#### 公共交通の課題



- 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。

#### 環境・景観を保全することの課題



- 沿道環境や地域の豊かな自然環境・貴重な景観を保全していくことが、地域の重要な課題。

# 6. これまでのコミュニケーション活動(8)

## ■第2回コミュニケーション活動(アンケート等)

### 2. 課題を解決するための目標

■第1回コミュニケーション活動も踏まえ、「課題を解決するための目標」を設定しました。

<p><b>生産品の輸送時間短縮</b></p>  <p>●高速道路までのアクセス時間を短縮し、生産品の総輸送時間の短縮や定時性の向上。</p>	<p><b>救急医療施設への移動時間短縮</b></p>  <p>●救急医療施設までの救急車の患者搬送時間を短縮。</p>	<p><b>主要な観光地間の連携向上</b></p>  <p>●主要な観光地間の移動時間を短縮。</p>	<p><b>地域の生活交通の円滑化</b></p>  <p>●近郊都市まで買い物や通勤などの移動時間を短縮。</p>	<p><b>現道の走行性・安全性の向上</b></p>  <p>●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。</p>
<p><b>災害時の代替路確保</b></p>  <p>●地震などの災害時や雪害・事故による通行止めが発生した場合も地域の交通機能を確認。</p>	<p><b>企業誘致・雇用の促進</b></p>  <p>●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。</p>	<p><b>公共交通の利便性向上</b></p>  <p>●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。</p>	<p><b>環境・景観の保全</b></p>  <p>●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る影響を最小限とする。</p>	

# 6. これまでのコミュニケーション活動(9)

## ■第2回コミュニケーション活動(アンケート等)

### 3.対策の比較案

■第1回コミュニケーション活動も踏まえ、周辺地域の課題を解決していくための「対策案」を設定しました。

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車線に改良する案	新たに道路を整備しません。
特徴				



#### 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することができると考えます。

※「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。

# 6. これまでのコミュニケーション活動(10)

## ■第2回コミュニケーション活動(アンケート等)

### 4.各対策案の特徴

■前頁でお示した各対策案は、以下のような特徴があります。

		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)	・環道(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80km/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	50km/h、一部40km/h(設計速度)	
政策目標	生産品の輸送時間短縮	高速道路(Cまで1時間以内で行ける予定施設の数(対象地域:南佐久地域及び北州市))	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)
	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)
	主要な観光地間の連携向上	小遊沢-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SQ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	買取対象家屋	約70～約170件	約65～約160件	約300～400件
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



# 6. これまでのコミュニケーション活動(12)

## ■第2回コミュニケーション活動(オープンハウス等)

### (4)オープンハウス(説明の場)等

- 1. 目的 中部横断自動車道(長坂~八千穂)の事業概要と進め方に関する理解度を高めるとともに、第2回アンケート及び意見聴取の実施周知を図る
- 2. 時期 平成24年1月27日~2月27日
- 3. 実施主体 国土交通省(地元9市町村の協力を頂きながら実施)
- 4. 実施内容
  - ①オープンハウス(説明の場)
    - ・担当者が直接の説明を行う(地元9市町村で各2回)(写真-①)
  - ②パネル展
    - ・下記に示す内容のパネルを展示(写真-②)
    - 【パネル内容】
      - ・中部横断自動車道の概要
      - ・計画段階評価
      - ・中部横断自動車道の流れ
      - ・周辺地域の課題と目標
      - ・対策案
      - ・災害を踏まえた道路網の整備
      - ・事例紹介(環境や景観への配慮事例、地域の取り組み事例)
      - ・自由意見揭示(写真-③)
- 5. 開催場所 地元9市町村  
(北杜市、小諸市、佐久市、小海町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、佐久穂町)



写真-① オープンハウス(説明の場)



写真-② パネル展



写真-③ 自由意見揭示

### 6. オープンハウス(説明の場)の開催状況

市町村	会場	日時	来場者数
北杜市	北杜市役所大泉総合支所	2月 8日(水) 13時~17時	33名
		2月12日(日) 13時~17時	58名
小諸市	小諸市役所本庁舎1階 正面玄関入口	2月 1日(水) 11時~15時	6名
		2月10日(金) 11時~15時	12名
佐久市	イオン佐久平ショッピングセンター蓼科 ウイング東口 佐久市役所市民ホール	2月 5日(日) 11時~15時	60名
		2月13日(月) 11時~15時	37名
小海町	北八ヶ岳松原湖温泉 八峰の湯(ヤッホーの湯)	2月 4日(土) 11時~15時	48名
		2月14日(火) 11時~15時	41名
川上村	川上村文化センター1階	2月 7日(火) 11時~15時	20名
		2月15日(水) 11時~15時	10名
南牧村	南牧村中央公民館ロビー	2月 3日(金) 11時~15時	12名
		2月12日(日) 11時~15時	70名
南相木村	南相木村公民館	2月 6日(月) 11時~15時	10名
		2月26日(日) 11時~15時	134名
北相木村	北相木村老人福祉センター にしまる荘(玄関ホール)	2月 8日(水) 11時~15時	10名
		2月16日(木) 11時~15時	4名
佐久穂町	佐久穂町生涯学習館 「花の郷・茂来館」エントランスホール	2月 9日(木) 11時~15時	44名
		2月17日(金) 11時~15時	13名

## 6. これまでのコミュニケーション活動(13)

### 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。

# 6. これまでのコミュニケーション活動(14)

## ■ 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

### 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法	【案③】 国道141号(一般道)改良案		
	項目	例	80km/h(設計速度)	80km/h、一部50km/h(設計速度)	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	50km/h、一部40km/h(設計速度)
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:南佐久地域及び北佐市)	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)
	救急医療施設への移動時間短縮	高速道路ICまで1時間以内で行ける人口(対象地域:南佐久地域及び北佐市)	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)
	主要な観光地間の連携向上	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)
	地域の生活交通の円滑化	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)
	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) 10.0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。 ・変更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

# 6. これまでのコミュニケーション活動(15)

## ■ 中間とりまとめ

### < 参考資料 >

#### 地域の方々の意見を受けた結果

##### 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、「生産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。

# 6. これまでのコミュニケーション活動(16)

## ■意見交換会

### ○意見交換会の概要

中間とりまとめを踏まえ、「環境・景観の保全」「旧清里有料道路の活用」の2つの重要な課題について、さらに掘り下げて、様々な立場からご意見を伺うため、関係市町村、住民、各分野(物流業、観光業、医療関係、地域団体等、公共交通機関)の代表者を一堂に会した意見交換会を開催しました。

#### 1. 日時等

日時:平成24年7月8日(日)13:30~15:30

場所:南牧村中央公民館

テーマ:「環境・景観の保全」「旧清里有料道路の活用」

#### 2. 参加者

意見交換会出席者12名(市町村長、住民・各分野代表(物流、観光、医療、地域団体、公共交通機関))

※傍聴者24名、報道関係者9社

#### 3. コーディネーター

井上赫郎氏(株まちづくり研究所代表取締役)

#### 4. 公開

・北杜市、小諸市、佐久市、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、において、意見交換会の模様を各地域のケーブルテレビで放送。

・国土交通省甲府河川国道事務所、長野国道事務所のホームページで議事録等を公表

# 6. これまでのコミュニケーション活動(17)

## ■意見交換会

中部横断自動車道（長坂～八千穂）意見交換会／まとめ

（文責 井上）

### 1. 当日の議事

- (1) 挨拶（関東地方整備局 道路部長）
- (2) これまでのコミュニケーション活動等の報告
- (3) 意見交換会
  - ・環境・景観の保全について
  - ・旧清里有料道路の活用について
  - ・その他

### 2. 全体の感想

- ・傍聴者や会場外での人々、報道関係者や自治体関係者など、多くの参加者がいて、この問題に関する関心の高さがうかがえた。
- ・意見交換会は円滑に進行でき、会場の雰囲気も概ねは良好であった。限られた時間ではあったが、参加者も一応十分な発言ができたかと判断できる。
- ・参加メンバー12名のうち、中部横断自動車道について早期建設を希望する方が9名、慎重な対応や懸念を表明した方が3名であった。

### 3. 意見交換会での主な意見

\*詳細は別途議事録参照のこと

#### (1) 高速道路そのものの必要性等の評価について

- ・観光面や地域産業での利便性の向上のために高速道路の早期整備が必要である。
- ・高速道路を利用しての運搬は、物流のジャストインタイムを可能とするために必要である。
- ・南佐久地域では、ドクターヘリの運航も実施しているが、ヘリだけでは十分な救急活動はできなく、ヘリの到着先への救急搬送が必要となる。ヘリで運ばず救急車で運ばざるを得ない場合もあり、陸路での時間短縮は重要である。
- ・太平洋と日本海をつなぐ高速道路として、国家的にみても危機管理上、必要な道路である。
- ・佐久地域から都心へ向かうルートとして現在の「上信越道～関越道」に加え、「中部横断道～中央道」の2ルートがあると便利である。
- ・国道141号は、狭隘な箇所が多く、冬場の交通事故等は重大事故につながる恐れがある。また、大型トラックが頻繁に通る、沿道住民は注意しながら生活している。
- ・高速道路の整備が決定すると、移住者や別荘所有者がいなくなり、北杜市の過疎化がはじまる恐れがある。観光についても通過交通が増えることが予想され、地域の経済には負の遺産となる。
- ・既存の国道141号の改良あるいはそれに並行して道路整備をすべきである。高速道路を整備するにしても地域を分断してつぐらないことが必要である。

#### (2) 環境・景観の保全について

- ・中部横断自動車道を整備するにあたっては、環境・景観の視点は大変重要である。いろいろな工夫や克服ができる点があれば改善すべきである。
- ・ハケ岳南麓の観光客は自然豊かな景観を求めてやってくる。高速道路の建設は景観を損ねる。
- ・環境・景観を保全しながら整備を進めてほしい。
- ・化学物質過敏症の人が暮らせる自然が豊かで空気の澄んでいる地域は、全国にそれほどない。高速道路の整備による環境の変化で、同様な症状の人が行き場を失う。
- ・高速道路を整備する場合、連続高架橋等の形式は、長坂～八千穂間にはふさわしくない。
- ・場合によってルート変更を含めて話し合いが必要であり、景観にマッチした整備が必要である。

#### (3) 旧清里有料道路の活用について

- ・費用対効果、環境・景観の保全のことを考えると、旧清里有料道路や現道の活用を検討すべきである。
- ・設計速度50キロで縦断勾配9%であり、活用するには十分な検討が必要であるが、早くつなげるという魅力は大きい。
- ・コスト削減のために一時的に旧清里有料道路の活用も必要である。しかし、将来的には全線の幹線道路が必要である。
- ・9%の縦断勾配があり、冬場の雨上がりの朝などは路面が凍結する。高速道路としての利用は危険であり、考えられない。
- ・完全な4車線道路での高速道路の整備を希望する。
- ・旧清里有料道路は、無料になった現在、地域住民にとっては生活道路となっており、また景色が良いため観光道路ともなっている。地方小委員会や国土交通省の人にも現場をみてほしい。そのうえで結論をだしてほしい。
- ・そのまま高速道路としての利用には無理がある。他のルートや工法を含めた検討が必要である。

#### (4) コミュニケーション活動について

- ・事業の推進派と慎重派のそれぞれの立場を尊重しながら事業を進めるべきである。住民に対する説明会は重要である。
- ・アンケートが配布されるまで、中部横断道の計画を知らない人が多かった。別荘にはアンケートが配られていないので、今でも計画をしらない人がいる。
- ・アンケートの配布方法や集計方法に問題がある。
- ・今後も意見交換会を北杜市で何回も開催してほしい。

## 7. ワーキンググループ

# 7. ワーキンググループ(1)

## ■平成24年度 第2回 関東地方小委員会(10月4日)

< 委員からの主な意見等 >

### ○ 今後の進め方について委員長からの提案

- ・「南麓地域での整備への異論」や「旧清里有料道路の活用への懸念」が多くあったことから、案1（全区間で新たに道路を整備する案）を改良し、清里高原の南側のルートを含めて検討するワーキンググループ（WG）を設置すべき。
- ・WGの実施にあたっては、丁寧なコミュニケーション活動を行っていく必要がある。
- ・長野県内区間については、環境アセスメントの準備調査を行う段階に進んでも良いのではないかと。

### ○ 委員長からの提案について委員からの意見

- ・コストを無尽蔵にかければ良いというものではない。コスト縮減を念頭におきつつ、ルート検討を進めるべき。
- ・清里地域は、観光資源が豊富で、知名度の高い地域。ルート(IC)が近ければ良いというものではないので、アクセス道路等も含めてルートを検討すべき。
- ・ルート帯の外側（南側）を含めて検討することは良いことであるが、新たに対象となる地域のコミュニケーション活動をしっかり行う必要がある。

### ○ 委員長からの上記3点の提案については了承。

# 7. ワーキンググループ(2)

## ■第1回ワーキンググループ(平成24年11月21日(水))

### ○第1回ワーキンググループ開催概要

中部横断自動車道(長坂～八千穂)における山梨県内区間(山梨県境に近い長野県内区間の一部は必要に応じて対象)のルート検討を進めており、関東地方小委員会により付託された、ワーキンググループ(WG)の第1回検討会を下記のとおり開催した。

#### 1. 日時等

日時:平成24年11月21日(水)18:30～20:30

場所:九段第3合同庁舎共用会議室4

(東京都千代田区九段南1-2-1)

議事:中部横断自動車道(長坂～八千穂)における山梨県内区間(山梨県境に近い長野県内区間の一部は必要に応じて対象)のルート検討について

#### 2. 参加者

・久保田 尚【座長】

(埼玉大学大学院理工学研究科教授)

・小 濱 哲

(横浜商科大学貿易・観光学科教授)

・二村真理子

(東京女子大学現代教養学部国際社会学科准教授)

#### 3. 公開

・報道機関を通じて公開。

・別室での一般傍聴

# 7. ワーキンググループ(3)

## ◆第2回アンケートの主な意見抜粋

### 【主なルートに関する意見】

- ①ルートの妥当性に関するもの
  - ・地域分断の影響の懸念。
  - ・別荘地に道路を通さないことへの要望。
  - ・優良農地がつぶれることへの懸念。
- ②自然環境・景観に関するもの
  - ・自然環境が損なわれることへの懸念。
  - ・景観が損なわれることへの懸念。
  - ・自然環境への配慮要望。
  - ・景観を壊さないよう、整備してほしい。
  - ・湧水等への配慮要望。
- ③利便性や地域振興に関するもの
  - ・観光地へのアクセスの利便性の向上による地域観光の活性化。
  - ・ICの利便性への配慮要望。
- ④事業のあり方に関するもの
  - ・コスト縮減への配慮。

## ◆地元自治体(山梨県・北杜市・南牧村)からの意見

- ①道路整備に伴う効果に関するもの
  - ・高速交通網の整備によって沿線の人々の生活が変わり、安心して暮らせるようになる。(南牧村)
  - ・優良農地や人家の影響を最小限に抑え、最小の犠牲で最大の効果が得られるようお願いしたい。(南牧村)
- ②自然環境・景観への配慮に関するもの
  - ・掘下げ工法を活用し、環境や景観に配慮した対策を講じる必要がある。(北杜市)
  - ・計画沿線は貴重な動植物の生息地であるとともに、多くの湧水群が点在しており、景観に優れたエリアであるため、十分な環境アセスメントを実施していただくとともに、景観にも配慮した事業推進をお願いしたい。(北杜市)
  - ・また、自然環境に配慮し、景観と融合する、今後の高速道路建設におけるモデル的な路線となるような整備をお願いしたい。(北杜市)
  - ・自然環境への影響、経済性、工期の短縮等を考え、第2案が最良と考える。(南牧村)
- ③地域振興や地元・観光客の利便性に関するもの
  - ・清里をはじめとする八ヶ岳南麓と、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ます。(山梨県)
  - ・地元住民及び観光客の利用を考慮したインターチェンジの設置が重要である。(北杜市)
  - ・複数のインターチェンジの設置により、市内への誘導を促進する。(北杜市)
- ④事業のあり方に関するもの
  - ・自然環境への影響、経済性、工期の短縮等を考え、第2案が最良と考える。(南牧村)

※第2回アンケート 質問3の自由回答で述べられた意見を細分化し、同類の内容ごとに分類

※第1回、第2回意見聴取結果(地元自治体)

### ◆ルート帯(案)の考え方(上記①～④の各項目毎に意見集約)

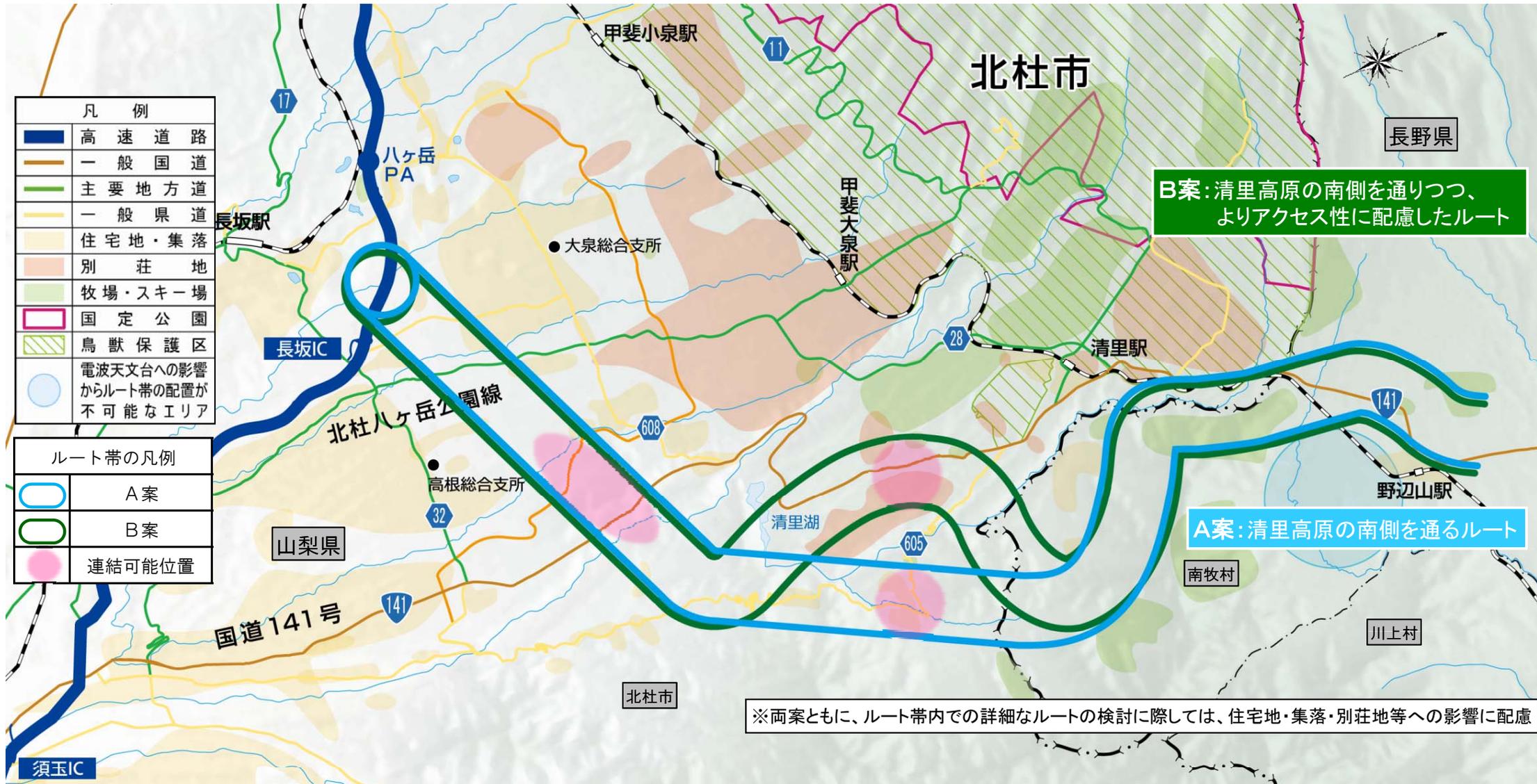
- ① 土地利用(住宅地・集落、別荘地、農地)への配慮
- ② 自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水群)や景観に配慮
- ③ 観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮
- ④ コスト縮減に配慮

### ◆連結可能位置(案)の考え方(\_\_\_\_が連結可能位置(案)に関する意見)

- ◆住宅地・集落や公共施設へのアクセス性に配慮
- ◆観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮
- ◆主要な道路への連結に配慮
- ◆連結位置の間隔に配慮

## 8. ルート帯(案)・連結可能位置(案)の検討

# 8. ルート帯(案)・連結可能位置(案)の検討

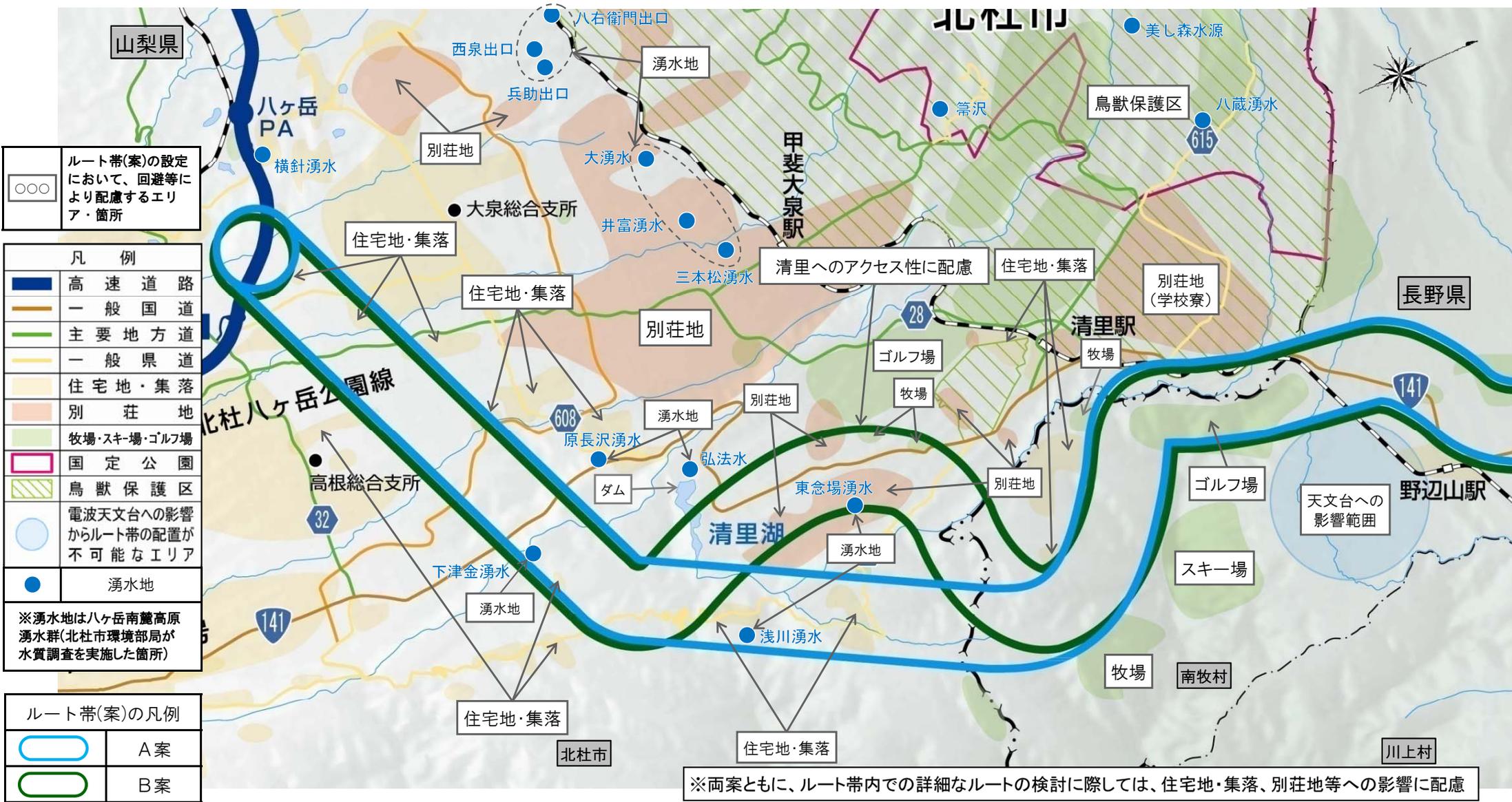


## 9. ルート帯(案)の詳細

# 9. ルート帯(案)の詳細

## 【ルート帯(案)の考え方】

- ・土地利用(住宅地・集落、別荘地、農地)への配慮
- ・観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮
- ・自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水群)や景観に配慮
- ・コスト縮減に配慮

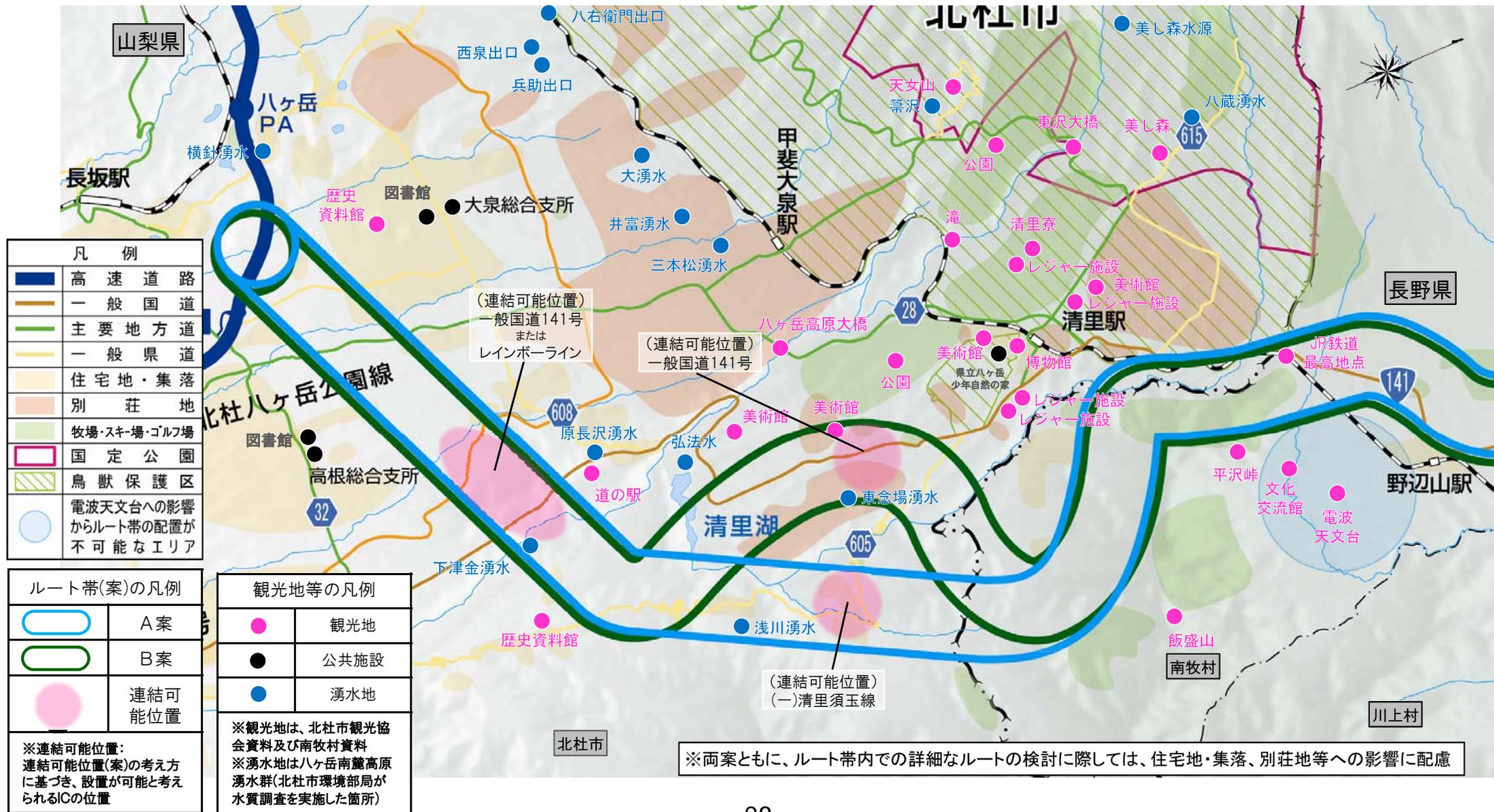


## 10. 連結可能位置(案)の詳細

# 10. 連結可能位置(案)の詳細

## 【連結可能位置(案)の考え方】

- ・住宅地・集落や公共施設へのアクセス性に配慮
- ・観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮
- ・主要な道路への連結に配慮
- ・連結位置の間隔に配慮



# 11. ルート帯(案)の比較

# 11. ルート帯(案)の比較

評価項目		評価指標	A案	B案
			清里高原の南側を通るルート帯	清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したルート帯
政策目標	輸送時間や移動時間の短縮	所要時間が短いこと (山梨県庁～野辺山付近)	約61分	
	主要な観光地間の連携向上	地域(観光地)へアクセスしやすいこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連結可能位置から清里駅までの所要時間：約10分</li> <li>・ 接続道路の状況(地域へアクセスしにくい) → 接続道路名：県道清里須玉線 → 車線数：1車線 → 歩道：無し → 幅員構成：車道5.0m+路肩(両側)0.5m → 規制速度：60km/h(実勢速度30km/h) → その他：すれ違い困難箇所有り(片側交互通行で可)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連結可能位置から清里駅までの所要時間：約5分</li> <li>・ 接続道路の状況(地域へアクセスしやすい) → 接続道路名：国道141号 → 車線数：2車線 → 歩道：有り → 幅員構成：車道6.0m+路肩(両側)0.75m → 規制速度：40km/h → その他：北杜市の南北の主要な幹線道路</li> </ul>
	環境・景観の保全	住宅地・集落、別荘への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅地・集落を回避可能</li> <li>・ 別荘地を回避可能</li> <li>・ 支障家屋数 約40件程度</li> </ul>	
		自然環境への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貴重な動植物の生息域や湧水群を回避する</li> </ul>	
		景観への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 設計段階において景観に配慮することが必要</li> </ul>	
	災害時の代替路確保	国道141号の代替路となること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 代替路として機能</li> </ul>	
	現道の走行性・安全性の向上	現道の交通機能を向上させること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通の転換により、生活道路である現道の走行性・安全性が向上</li> </ul>	
その他	概ねの費用(中央道分岐～野辺山付近)	整備費用を小さくすること	約1,700～1,900億円 (上記以外にアクセス道路整備費用が必要約50億円程度)	約1,600～1,800億円
	広域的な道路ネットワーク	近郊都市までの移動時間を短縮させること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路のネットワークを形成し、移動時間を短縮</li> </ul>	

## 12. ワーキンググループの開催結果

# 12. ワーキンググループの開催結果(1)

## ■第1回ワーキンググループ(平成24年11月21日(水))

### < 委員からの主な意見等 >

#### [ルート帯(案)について]

- 中央道への接続箇所は、長坂付近とすることを了承。
- 今後のWGでは、事務局提案のA、B案を対象として検討することを了承。
- 現時点では、各委員よりB案がA案より優位であるとの意見をいただいている。今後、現地調査等を踏まえて、3回目のWGでとりまとめていきたい。

#### [第2回WGについて]

- 今までのコミュニケーション活動でご意見をいただいている住宅地・集落、別荘地について、しっかり現地調査の際に確認すべきである。

#### [地元説明会について]

- 地元説明会では、今までの検討経緯を説明すること。なお、その際には、中央道への接続箇所は長坂付近としたこと、A、B案の2案を対象としたことについて、丁寧に説明すること。

# 12. ワーキンググループの開催結果(2)

## ■第2回ワーキンググループ(現地視察)(平成25年1月12日(土))

### ■内容

- WG検討対象区間の現地調査

#### [現地調査で確認するポイント]

- 周辺の土地利用(住宅地・集落、別荘地、農地)
- 周辺の自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水群)、景観の状況
- 周辺の観光地(清里地域等)へのアクセス性
- ルート帯(案)及び連結可能位置(案)の現地状況
- 周辺の道路状況

# 12. ワーキンググループの開催結果(3)

## ■第2回ワーキンググループ(現地視察)(平成25年1月12日(土))

### 視察ルート図

甲府駅 → 中央自動車道(小淵沢IC) → 八ヶ岳高原大橋 → 旧清里有料道路 → 清泉寮・美し森 → JR清里駅周辺 → 清里下念場付近(連結可能位置(案)) → 清里西村付近(連結可能位置(案)) → 高根町堤付近(連結可能位置(案)) → (主)北杜八ヶ岳公園線 → 中央自動車道長坂IC付近 → 大泉総合支所 → 高根総合支所 → 中央自動車道(須玉IC) → 甲府駅



# 12. ワーキンググループの開催結果(4)

■第2回ワーキンググループ(現地視察)(平成25年1月12日(土))

## 中部横断自動車道 (長坂～八千穂) ワーキンググループ (WG) 第2回 開催状況 (1 / 3)



現地調査の車中



おおいずみ  
②大泉地区周辺の別荘地



①中央自動車道



やっがたけこうげん  
③八ヶ岳高原大橋 (旧清里有料道路)

# 12. ワーキンググループの開催結果(5)

■第2回ワーキンググループ(現地視察)(平成25年1月12日(土))

## 中部横断自動車道(長坂~八千穂) ワーキンググループ(WG)第2回 開催状況(2/3)



せいせんりょう  
④ 清泉寮



ひらさわ  
⑥ 平沢峠



⑤ 清里駅前



きよさとにしむら  
⑦ 清里西村付近(連結可能位置周辺)

# 12. ワーキンググループの開催結果(6)

■第2回ワーキンググループ(現地視察)(平成25年1月12日(土))

## 中部横断自動車道(長坂~八千穂) ワーキンググループ(WG)第2回 開催状況(3/3)



こうほうすい

⑧弘法水



おおいすみ

⑩大泉支所(報道機関へ公開)



⑨道の駅「南きよさと」



おおいすみ

⑪大泉支所(報道機関への説明)