

1. 国道141号改良案

(1) 国道141号改良の具体的な意見

- ・国道141号の改善
- ・今の141号の拡幅や安全性に力を入れてほしい
- ・現在の国道141号の車線数を増やす
- ・国道141号のバイパス化

等

(2) 国道141号改良案の検討

- ①60km/hの設計速度
- ②現在の信号交差点は、そのまま継続

2. 国道141号の課題

○国道141号には、道路構造令（3種2級60km/h）の**基準値**を満足しない箇所が存在する。

- ・車道幅員 3.25m未満（1車線）（路肩幅員0.75m未満）の狭い区間
- ・曲線半径 150m未満のカーブのきつい区間
- ・縦断勾配 5%を超える勾配が急な区間



国道141号北杜市高根町
（急カーブ 急勾配）



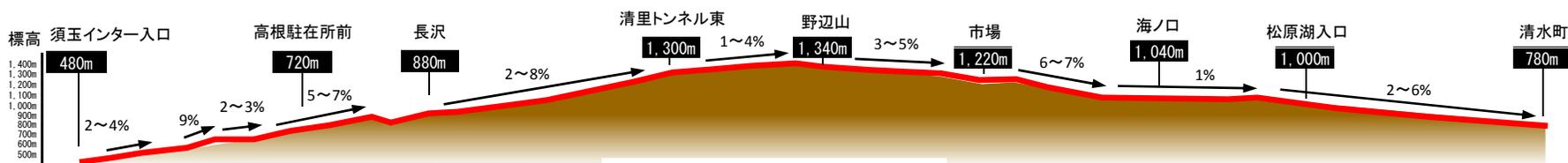
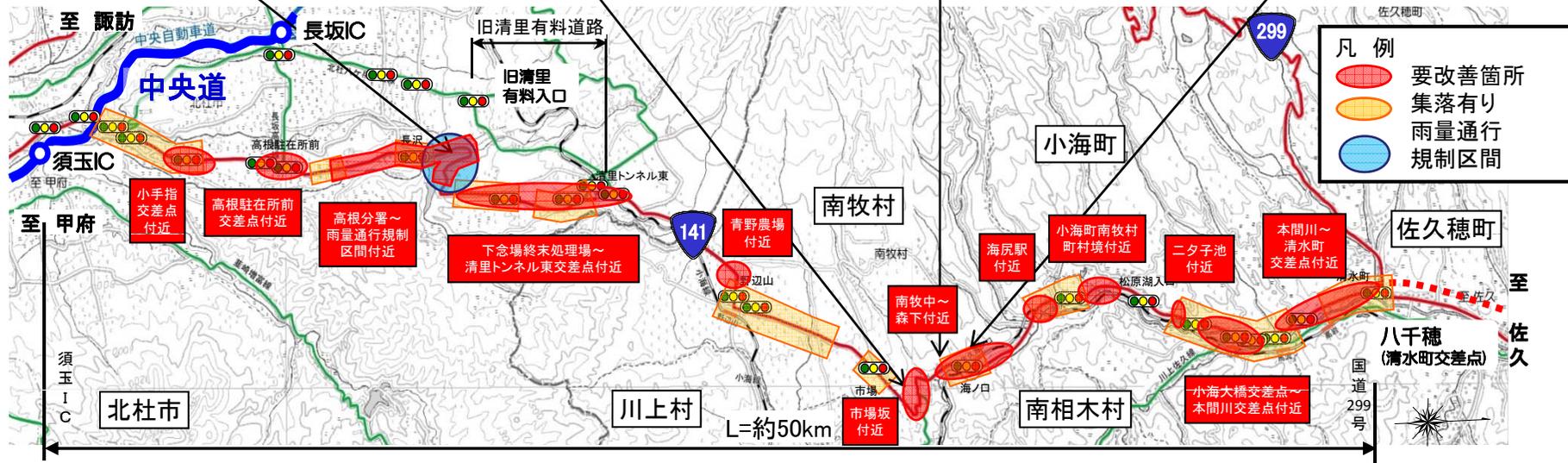
国道141号南牧村市場坂
（急カーブ 急勾配）



H14.7.10 台風による道路決壊
南牧村海ノ口 24時間通行止



国道141号南牧村海ノ口
（幅員狭小区間）



図一 国道141号縦断図

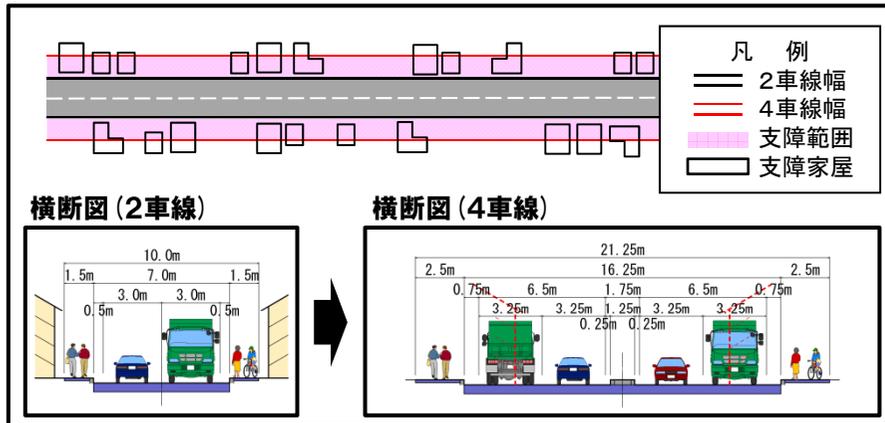
3. 国道141号（一般道）改良

○改良の方針

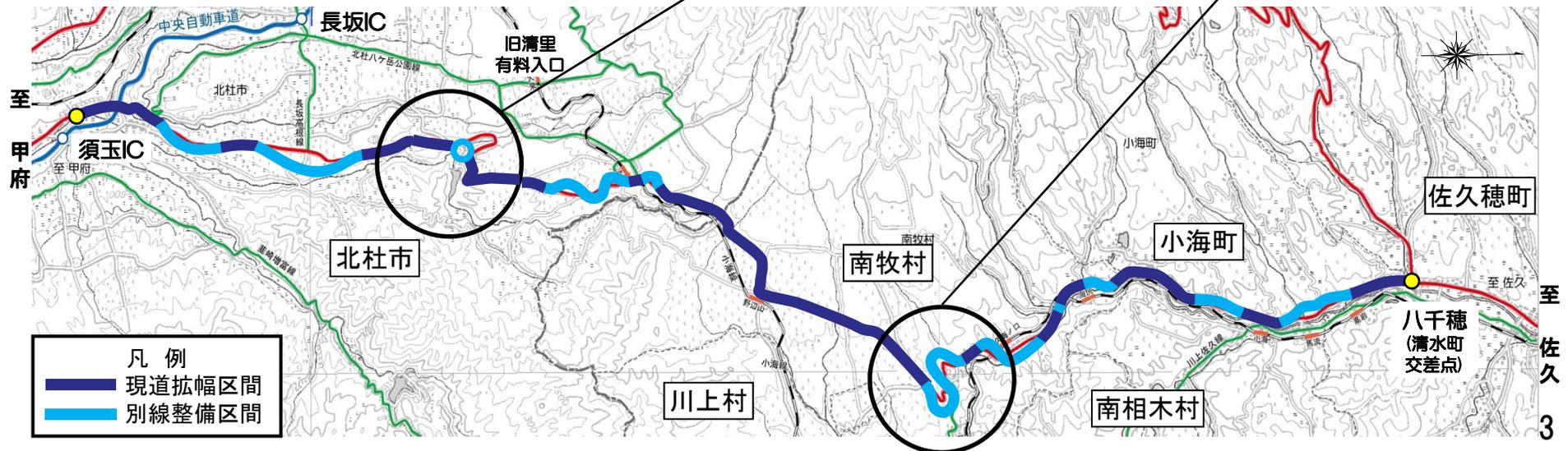
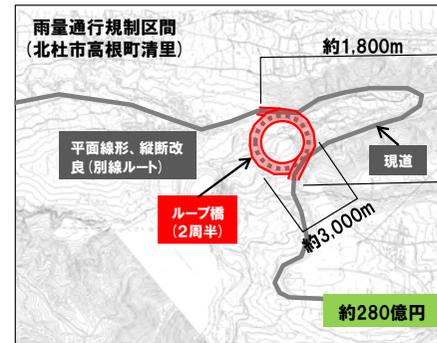
政策目標を達成するための改良（一般道の最高速度である60km/h走行を可能にする改良）

- ・現在の2車線を4車線の「**広い車道(16.25m)**」に拡幅し、走行車両からの安全を確保するため、**両側に歩道(2.5m)**を設置
- ・基準値以下の「**曲りにくいカーブ(半径150m未満)**」を基準値の「**緩やかなカーブ(半径150m以上)**」に改良
- ・「**急な上り坂(縦断勾配5%(基準値)以上)**」は、**別線(バイパスルート)**で「**緩い上り坂(縦断勾配5%(基準値)以下)**」に改良

2車線から4車線への改良イメージ



ループでの改良イメージ



4. 対策案の比較

		対策案での試算	整備なし	
		【対策案】国道141号(一般道)改良		
		・走行性向上の観点から、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ない案	
政策目標	高速道路までの移動時間短縮	・例: 高速道路ICと居住地域の1時間到達圏域外人口 約2,600人 (信号が無い場合で算出)	・例: 高速道路ICと居住地域の1時間到達圏域外人口 約5,100人 (実測値を基に算出)	
	救急医療施設への移動時間短縮	・例: 南佐久地域における30分到達圏域外人口 約1.5万人 (信号が無い場合で算出)	・例: 南佐久地域における30分到達圏域外人口 約1.6万人 (実測値を基に算出)	
	主要な観光地等の連携向上	・例: 小淵沢-軽井沢間の所要時間 約114分 (信号が無い場合で算出)	・例: 小淵沢-軽井沢間の所要時間 約124分 (実測値を基に算出)	
	地域の生活交通の円滑化	・例: 川上村-佐久平SC間の所要時間 約52分 (信号が無い場合で算出)	・例: 川上村-佐久平SC間の所要時間 約59分 (実測値を基に算出)	
	災害時の代替路確保	・路線数 国道141号	・路線数 国道141号	
	現道の走行性・安全性の向上	走行性	・設計速度 60km/h	・規制速度 50km/h、一部40km/h
		安全性	・幹線道路の死傷事故率(全国平均) 97.7 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
	企業誘致・雇用の促進	変化なし	変化なし	
	公共交通の利便性の向上	変化なし	変化なし	
環境・景観の保全	・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。 ・変更による自然環境や景観への影響は小さいと考えられます。	変化なし		
その他	影響家屋数	約300~400件	0	
	コスト	約1,300~1,400億円	0	

※各案の所要時間は設計速度を基に算出

※実測値とはH17センサスの値

※1時間到達圏域とは高速道路ICから車で1時間で到達可能な圏域

※30分到達圏域とは第3次医療施設から車で30分で到達可能な圏域

※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