

第1回コミュニケーション活動結果のまとめ

第1回コミュニケーション活動結果を
踏まえた課題・目標・対策案について

第1回コミュニケーション活動結果を踏まえた課題・目標・対策案について

赤字は第1回コミュニケーション活動を踏まえて追加した事項

| 周辺地域の課題 | | | | | | | | | |
|---------|---|--|---|--|--|-----------------------------------|-------------------------------------|---|--|
| 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 | 追加 高齢化・過疎化の課題 | 追加 地域活性・連携の課題 | 追加 公共交通の課題 | 追加 環境・景観を保全することの課題 |
| | 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」に課題があります。 | 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」に課題があります。 | 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」に課題があります。 | 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」に課題があります。 | 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」、「冬の凍結」「休日や通勤時間帯の渋滞」などの区間があり、また「地域間を結ぶ道路」がなく、「安全性や走行性」に課題があります。 | 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があります。 | 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があります。 | 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よる「日常生活における移動の利便性の低下」に課題があります。 | 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、地域の重要な課題です。 |

| 課題を解決するための目標 | | | | | | | | | |
|--------------|--------------------------------|----------------------------------|---|--|--|--|---|---|--|
| 目標 | 高速道路までの移動時間短縮 | 救急医療施設への移動時間短縮 | 主要な観光地等の連携向上 | 地域の生活交通の円滑化 | 災害時の代替路確保 | 追加 現道の走行性・安全性の向上 | 追加 企業誘致・雇用の促進 | 追加 公共交通の利便性の向上 | 追加 環境・景観の保全 |
| | 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。 | 救急医療施設までの救急車の患者搬送時間を短縮することが必要です。 | 主要な観光地間の移動時間を短縮することや観光の活性化および観光客の増加、他の高速道路等とのネットワーク化による地域間連携の強化が必要です。 | 近郊都市まで買い物や通勤などの移動時間を短縮することや定住人口の増加が必要です。 | 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に地域の交通機能を確保する代替路が必要です。 | 現道の交通渋滞を解消し、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が必要です。 | 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、企業進出や雇用確保に貢献していくことが考えられます。 | 高速交通を可能とすることによる、長距離バスや高速バス等の公共交通の利便性向上に貢献していくことが考えられます。 | 地域の豊かな自然環境・貴重な景観を守ることは重要な課題であるため、環境・景観への影響を極力減らすことが必要です。 |

| 課題を解決するための対策案 | | | |
|--------------------|------------------|---------------------|------------|
| 全区間で新たな道路を整備(高速道路) | 旧清里有料の一部利用(高速道路) | 追加 国道141号(一般道)改良 | 追加 整備なし |

(1) 今後の計画の具体化等に関するご意見

- ・ルート、構造の検討や降雪、凍結対策に関するご意見
- ・地域分断などの懸念に関するご意見
- ・中央道との接続位置やIC数、位置に関するご意見
- ・SA、PAの設置に関するご意見
- ・段階整備(車線数)に関するご意見
- ・アクセス道路等周辺道路整備に関するご意見
- ・財源や料金に関するご意見

(2) 地域と一体となった取り組みに関するご意見

- ・道路整備による利便性向上等の反面、地域の空洞化や通過点化による観光地、地元産業の衰退等を懸念するご意見
- ・公共交通機関の改善要望や利用客減少への懸念と公共交通の役割分担等の検討に関するご意見
- ・医療設備やドクターヘリの整備など地域医療の充実に関するご意見
- ・保育園や老人施設、福祉施設等の充実に関するご意見
- ・まちづくりとの整合に関するご意見
- ・犯罪の増加など生活環境への影響に関するご意見

対策案の比較

| | | 各案での試算 | | | 整備なし | |
|-------------|---|---|--|---|--|---------------------------------|
| | | 【案①】別線整備 | 【案②】現道活用 | 【案③】国道141号(一般道)改良 | | |
| | | ・速達性、及び定時性の観点から全線別線整備とする案 | ・コスト縮減の観点から、良好な現道(旧清里有料道路)を活用する案 ・2車線の現道を生かし、別線2車線を整備することで4車化を図る案 | ・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 ほぼ0人 | ・例:高速道路ICと居住地域の1時間到達圏域外人口 ほぼ0人 | ・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1.1万人 | ・例:南佐久地域における30分到達圏域外人口 約1.1万人 | ・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85分 | ・例:小淵沢-軽井沢間の所要時間 約85分 | ・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46分 | ・例:川上村-佐久平SC間の所要時間 約46分 | ・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、中部横断自動車道 | ・路線数 国道141号、中部横断自動車道 | ・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 80km/h | ・設計速度 80km/h、一部50km/h | ・設計速度 60km/h | ・規制速度 50km/h、一部40km/h |
| | | 安全性 | ・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 | ・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 | ・アクセス性・利便性の向上により、企業誘致や雇用確保に貢献していくことが考えられます。 | | | 変化なし | 変化なし |
| 公共交通の利便性の向上 | ・高速交通が可能となることにより、高速バス等の利便性向上に貢献していくことが考えられます。 | | | 変化なし | 変化なし | |
| 環境・景観の保全 | ・国道141号などの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。 ・必要に応じ対策を講じることにより影響を最小限にできるものと考えられます。 | | | ・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。 ・改変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70~約170件 | 約65~約160件 | 約300~400件 | 0 | |
| | コスト | 約2,100~2,300億円 | 約1,950~2,150億円 | 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