

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。

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		
		・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		・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
		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。	

※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 >

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。