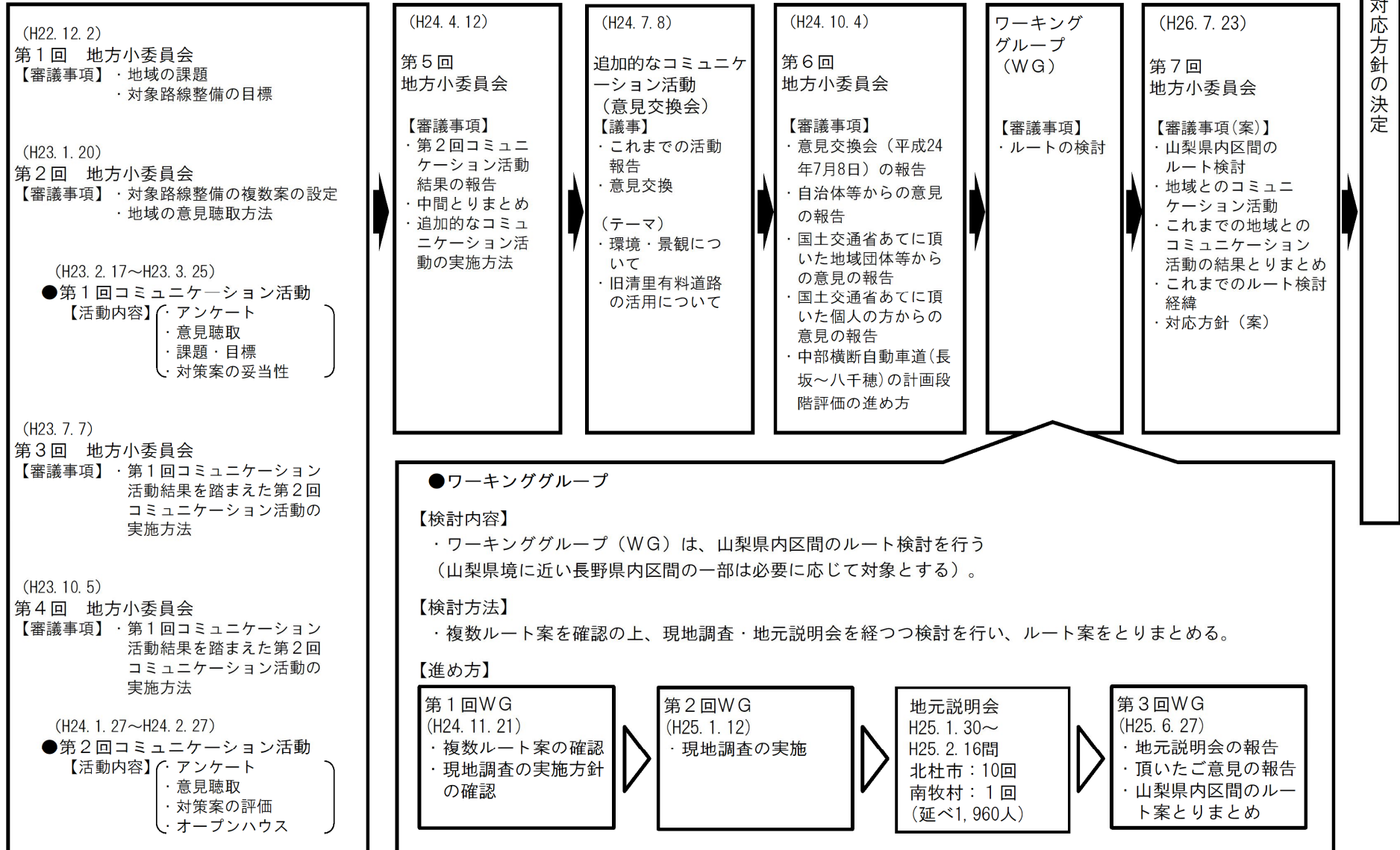


計画段階評価の取り組み経緯

- 中部横断自動車道(長坂～八千穂)は、平成22年～26年において地方小委員会(7回)の審議を経て、対応方針が決定されました。
- 審議内容について、アンケート・オープンハウス・説明会・意見交換会等のコミュニケーション活動を行いました。

地方小委員会



対応方針①

1. 道路整備の必要性

【理由】

政策目標を達成できる道路の必要性を確認

【政策目標】

- ①高速道路までの移動時間短縮
- ②救急医療施設への移動時間短縮
- ③主要な観光地等の連携向上
- ④地域の生活交通の円滑化
- ⑤災害時の代替路確保
- ⑥現道の走行性・安全性の向上
- ⑦企業誘致・雇用の促進
- ⑧公共交通の利便性の向上
- ⑨環境・景観の保全



地域とコミュニケーション活動を行った結果

- 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」が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。
- 山梨県、長野県および地元9市町村から原案に賛成するとともに、早期整備を要望するとの意見をいただいている。

2. 対応方針

1. ルート案については、「全区間で新たに道路を整備する案」とする。山梨県内区間は、「清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したBルート案」とする。

【理由】

- 「全区間で新たに道路を整備する案」は、すべての政策目標の達成が見込まれ、特に「災害時の代替路の確保」や「救急医療施設への移動時間の短縮」「主要な観光地間の連携向上」において最も優れている。
- 地元住民等とのコミュニケーション活動において把握された、「輸送時間や移動時間の短縮」「現道の走行性・安全性の向上」などのニーズにも整合する。
- また、山梨県内区間については、これまでのルート帯の比較や、「主要な観光地間の連携」や「概ねの費用」の観点から、B案が適当である。

2. 道路構造等の検討については、環境・景観に十分に配慮した設計・施工とする。

3. 地域のまちづくりと高速道路整備が調和するように、地元の取組と連携し、地域との丁寧なコミュニケーションを図っていく。

4. これらについては、経済性に配慮しつつ、積極的に対応する。

対応方針②

【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
- ・自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水群)や景観に配慮
- ・観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮
- ・コスト縮減に配慮

【IC概略位置(山梨県側)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

中部横断自動車道(長坂~八千穂) L=約34km

新たに道路を整備する区間

