

# 第2回コミュニケーション活動の 結果について

# 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月		2月		3月		
アンケート								
意見聴取			27	—————		27		
オープン ハウス	パネル展							
	説明の場	北杜市			● 8	● 12		
		小諸市		● 1		● 10		
		佐久市			● 5	● 13		
		小海町			● 4	● 14		
		川上村			● 7	● 15		
		南牧村		● 3		● 12		
		南相木村			● 6		● 26	
		北相木村			● 8	● 16		
		佐久穂町			● 9	● 17		

# (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 「配達地域指定郵便物」を利用。

# 配布方法別回答状況

## 【戸別配布】

市町村	配布部数	回答数	回答率	うち別住所・未回答	
				回答数	回答率
北杜市	21,866	2,958	14%	67	0.3%
小諸市	18,730	1,232	7%	72	0.4%
佐久市	43,933	5,618	13%	156	0.4%
小海町	2,219	486	22%	22	1.0%
川上村	1,292	224	17%	9	0.7%
南牧村	1,276	200	16%	8	0.6%
南相木村	496	92	19%	35	7.1%
北相木村	366	61	17%	25	6.8%
佐久穂町	4,618	881	19%	33	0.7%

※日本郵便の「配達地域指定郵便物」を利用し、アンケートを配布。返信はがきにより、郵送で回収。

# 配布方法別回答状況

## 【留置配布】

配布場所	配布部数 (捌け部数)	回答数	回答率	うち別住所・未回答	
				回答数	回答率
北杜市役所	23	14	61%	3	13.0%
北杜市役所 (明野支所)	31	24	77%	2	6.5%
北杜市役所 (大泉支所)	198	132	67%	27	13.6%
北杜市役所 (白州支所)	53	42	79%	4	7.5%
北杜市役所 (高根支所)	99	65	66%	10	10.1%
北杜市役所 (武川支所)	32	24	75%	1	3.1%
北杜市役所 (小淵沢支所)	25	24	96%	0	0.0%
北杜市役所 (長坂支所)	67	36	54%	6	9.0%
北杜市役所 (須玉支所)	4	2	50%	0	0.0%

※高速道路のSA・PA、道の駅、国道事務所、長野県、山梨県、地元9市町村の窓口等で留置配布。設置した回収箱への投函、または返信はがきにより、郵送で回収。

# 配布方法別回答状況

## 【留置配布】

配布場所	配布部数 (捌け部数)	回答数	回答率	うち別住所・未回答	
				回答数	回答率
小諸市役所	34	21	62%	10	29.4%
佐久市役所	3,351	1,999	60%	524	15.6%
小海町役場	479	339	71%	49	10.2%
川上村役場	227	119	52%	11	4.8%
南牧村役場	161	76	47%	10	6.2%
南相木村役場	414	224	54%	5	1.2%
北相木村役場	49	22	45%	9	18.4%
佐久穂町役場	670	122	18%	12	1.8%

※高速道路のSA・PA、道の駅、国道事務所、長野県、山梨県、地元9市町村の窓口等で留置配布。設置した回収箱への投函、または返信はがきにより、郵送で回収。

# 配布方法別回答状況

## 【留置配布】

配布場所	配布部数 (捌け部数)	回答数	回答率	うち別住所・未回答	
				回答数	回答率
道の駅 いらさき	80	41	51%	-	-
道の駅 南きよさと	153	40	26%	-	-
道の駅 こぶちざわ	107	50	47%	-	-
道の駅 はくしゅう	63	38	60%	-	-
道の駅 ほっとぱーく浅科	104	55	53%	-	-
上田道と川の駅	25	0	0%	-	-
道の駅 雷電くるみの里	100	10	10%	-	-
道の駅 みまき	34	5	15%	-	-

※高速道路のSA・PA、道の駅、国道事務所、長野県、山梨県、地元9市町村の窓口等で留置配布。設置した回収箱への投函、または返信はがきにより、郵送で回収。

# 配布方法別回答状況

## 【留置配布】

配布場所	配布部数 (捌げ部数)	回答数	回答率	うち別住所・未回答	
				回答数	回答率
中央道 双葉SA	474	157	33%	-	-
中央道 八ヶ岳PA	264	75	28%	-	-
上信越道 東部湯の丸SA	263	4	2%	-	-
上信越道 佐久平PA	153	3	2%	-	-
山梨県 県土整備部 道路整備課	1,912	602	31%	-	-
山梨県 中北建設事務所 峡北支所	82	12	15%	-	-
長野県 建設部道路建設課	310	79	25%	-	-
長野県 佐久建設事務所	881	162	18%	-	-
国土交通省 甲府河川 国道事務所	48	0	0%	-	-
国土交通省 長野国道事務所	28	1	4%	-	-

※高速道路のSA・PA、道の駅、国道事務所、長野県、山梨県、地元9市町村の窓口等で留置配布。設置した回収箱への投函、または返信はがきにより、郵送で回収。



# 配布方法別回答状況

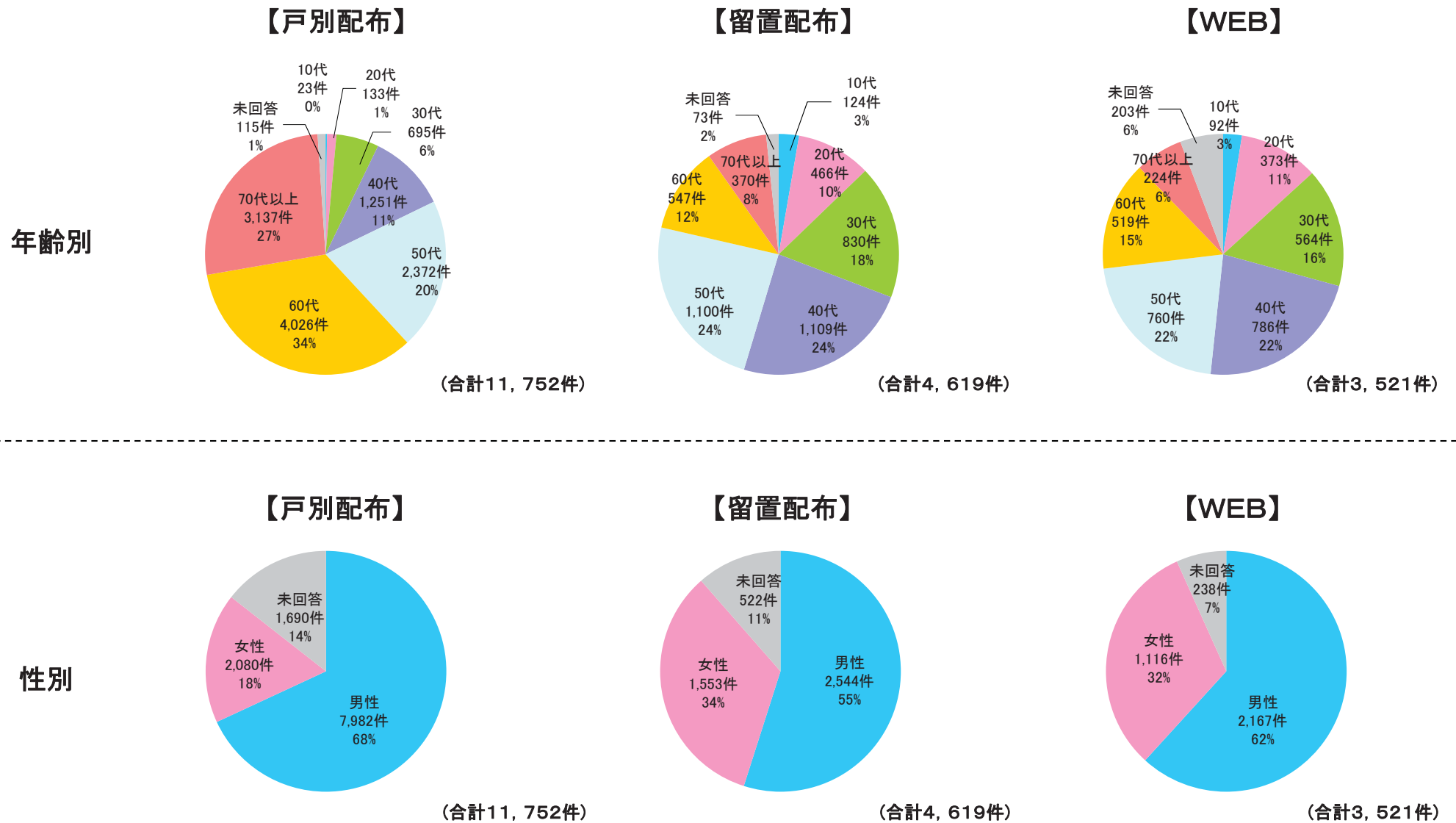
## 【WEB】

回答者住所	回答数
地元9市町村	2,771
北杜市	2,249
小諸市	45
佐久市	357
小海町	33
川上村	16
南牧村	16
南相木村	3
北相木村	3
佐久穂町	49

回答者住所	回答数
その他地域	750
その他(山梨県)	71
その他(長野県)	161
その他(他県)	314
未回答	204

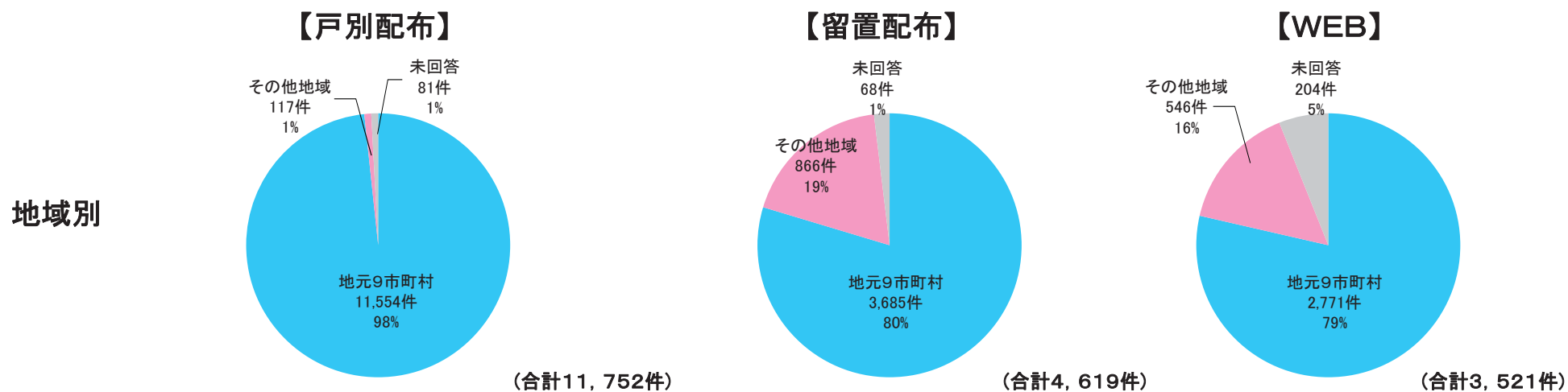
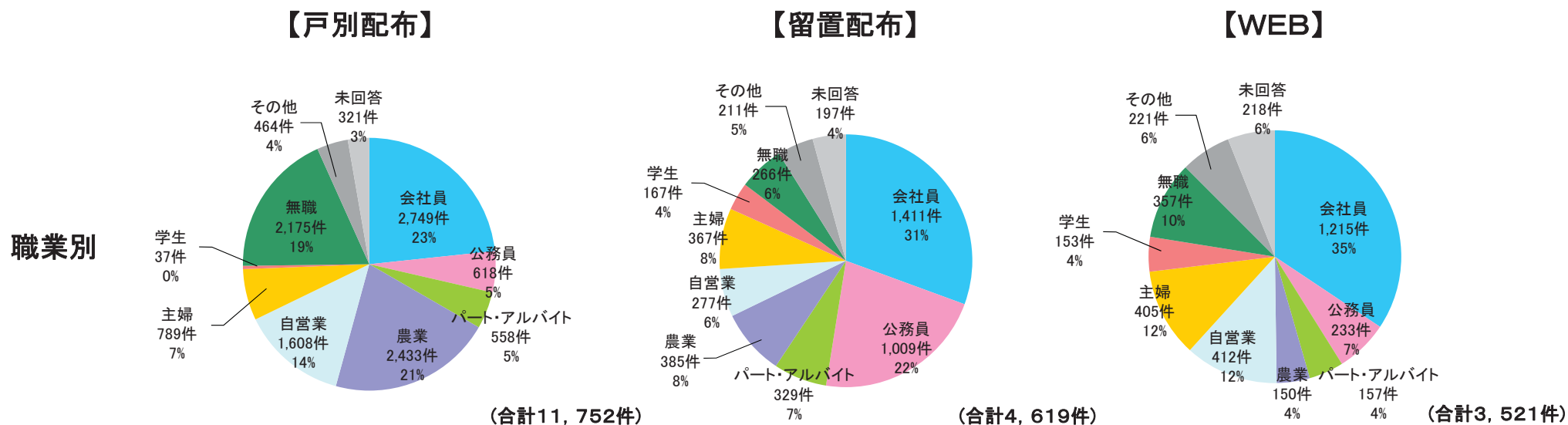
### 3. 実施結果

#### ① 回答者の属性



### 3. 実施結果

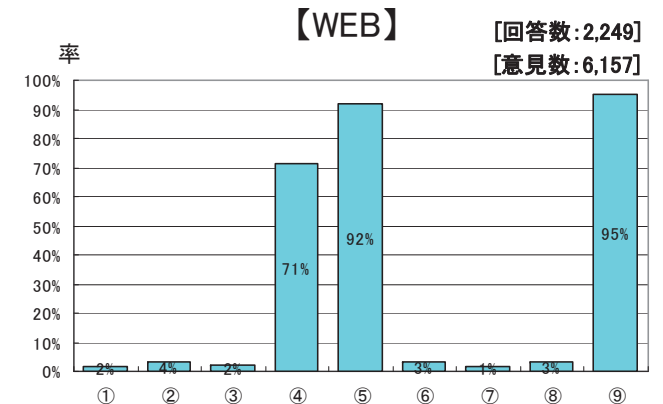
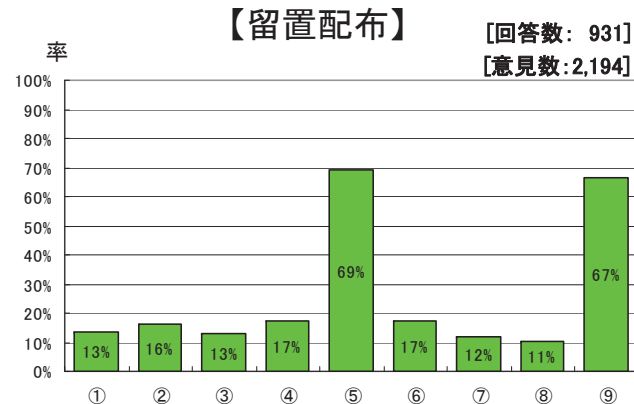
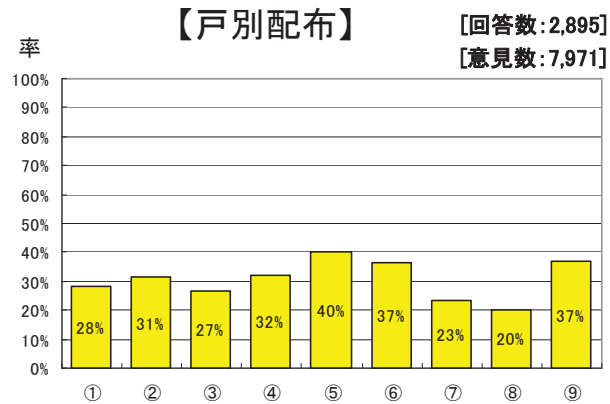
#### ① 回答者の属性



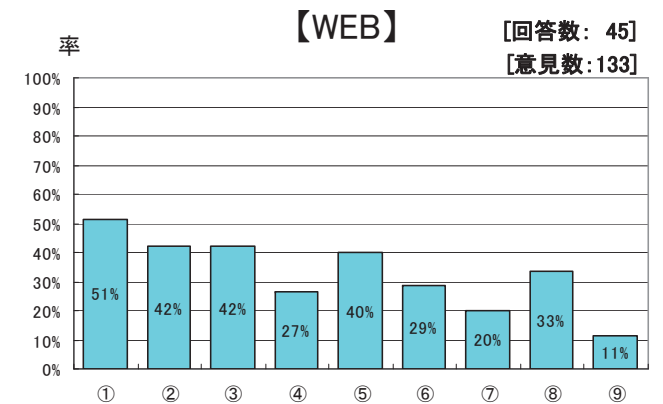
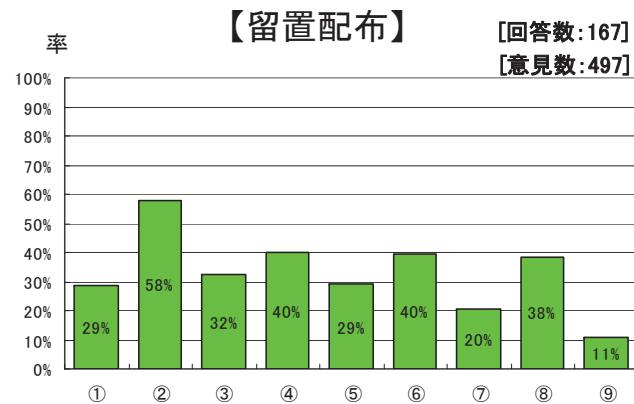
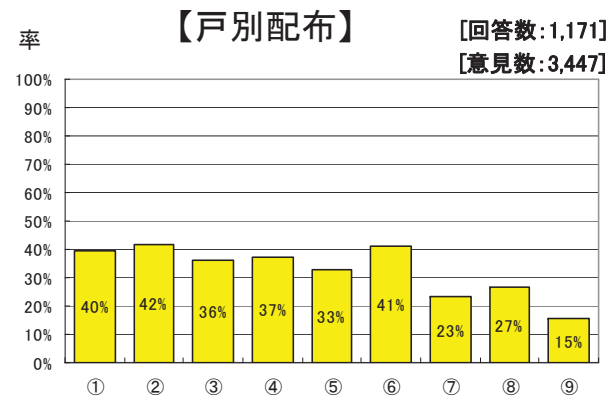
※地元9市町村  
(北社市、小諸市、佐久市、小海町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、佐久穂町)

## ② 質問1 課題を解決するための目標について(3つ選択)

### □北杜市



### □小諸市



### 課題を解決するための目標

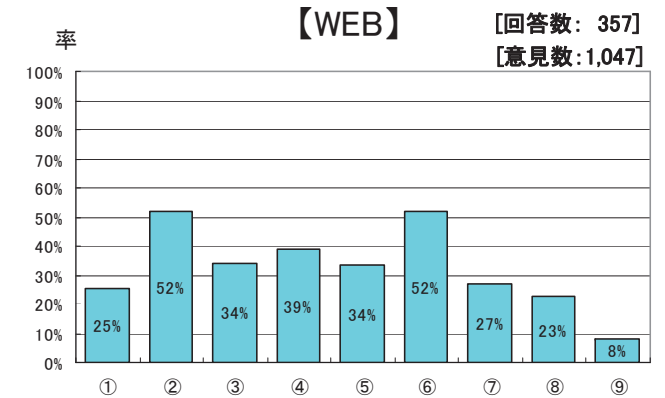
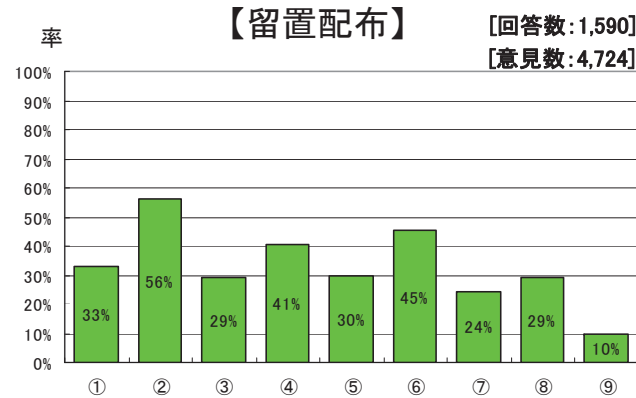
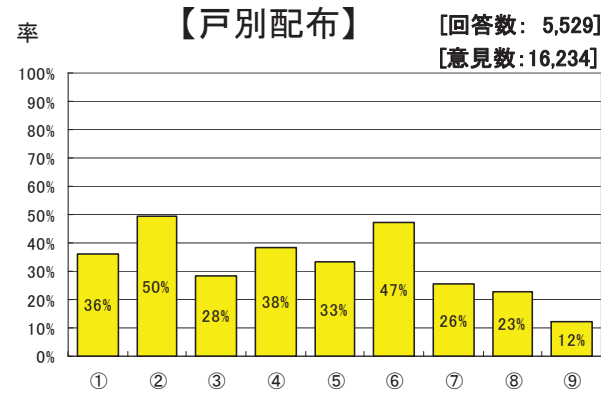
- |              |                 |               |
|--------------|-----------------|---------------|
| ①生産品の輸送時間短縮  | ②救急医療施設への移動時間短縮 | ③主要な観光地間の連携向上 |
| ④地域の生活交通の円滑化 | ⑤現道の走行性・安全性の向上  | ⑥災害時の代替路確保    |
| ⑦企業誘致・雇用の促進  | ⑧公共交通の利便性向上     | ⑨環境・景観の保全     |

※縦軸(率)は、(各目標への意見数) / (回答数)

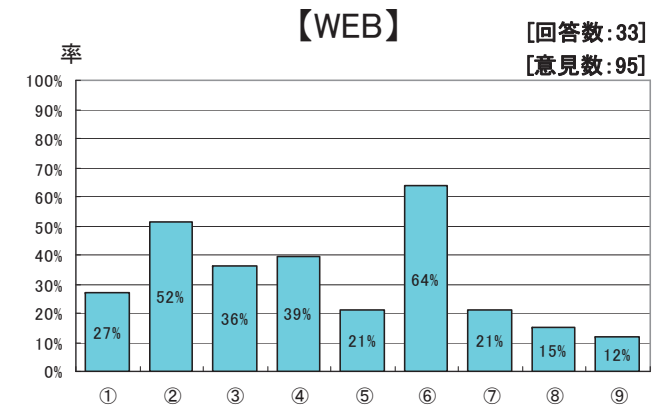
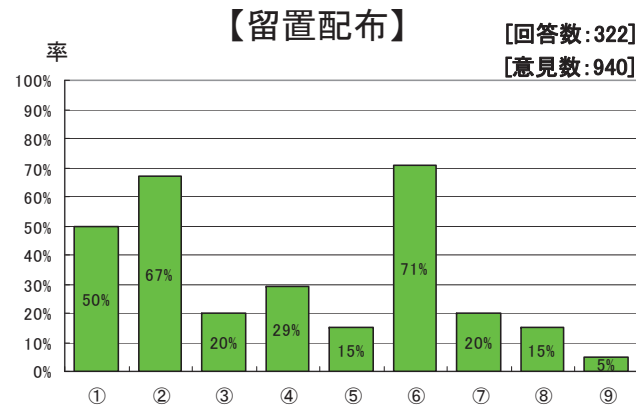
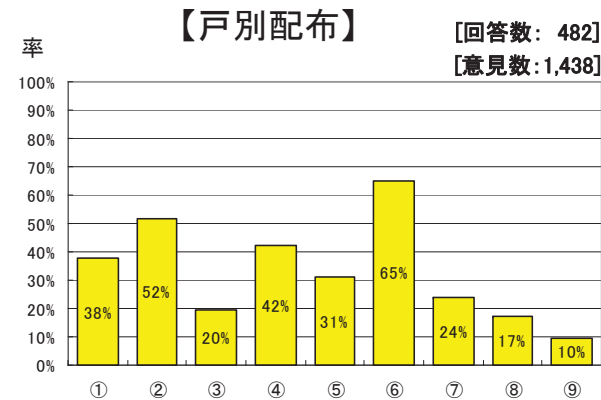
※WEBの回答数には、重複回答を含む

## ② 質問1 課題を解決するための目標について(3つ選択)

### □佐久市



### □小海町



### 課題を解決するための目標

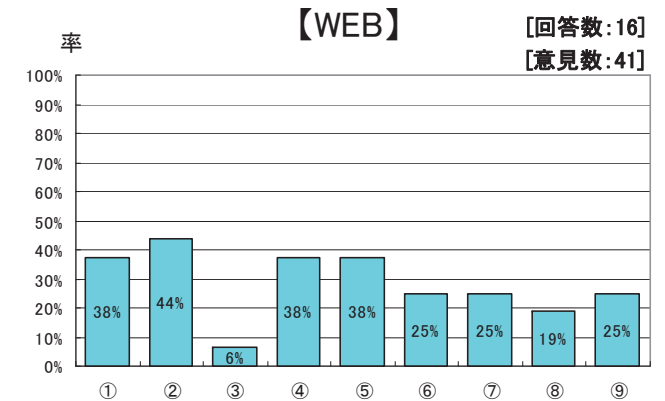
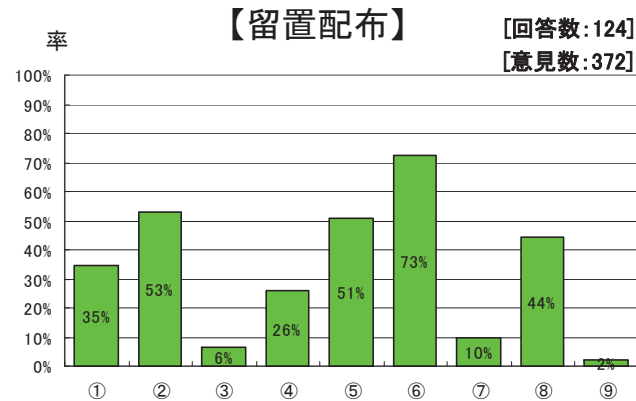
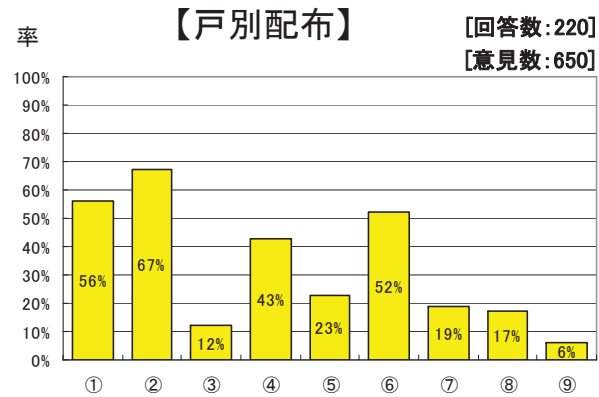
- |              |                 |               |
|--------------|-----------------|---------------|
| ①生産品の輸送時間短縮  | ②救急医療施設への移動時間短縮 | ③主要な観光地間の連携向上 |
| ④地域の生活交通の円滑化 | ⑤現道の走行性・安全性の向上  | ⑥災害時の代替路確保    |
| ⑦企業誘致・雇用の促進  | ⑧公共交通の利便性向上     | ⑨環境・景観の保全     |

※縦軸(率)は、(各目標への意見数) / (回答数)

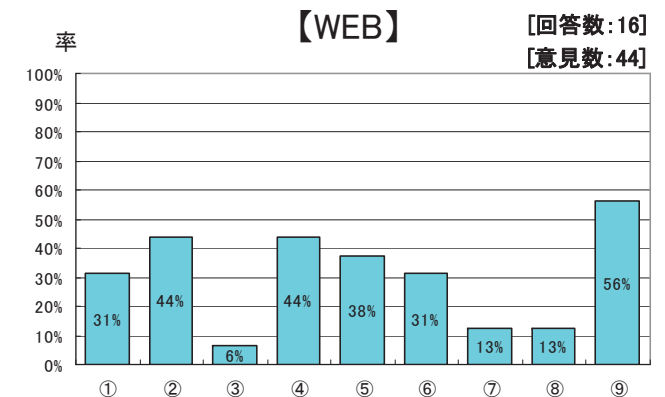
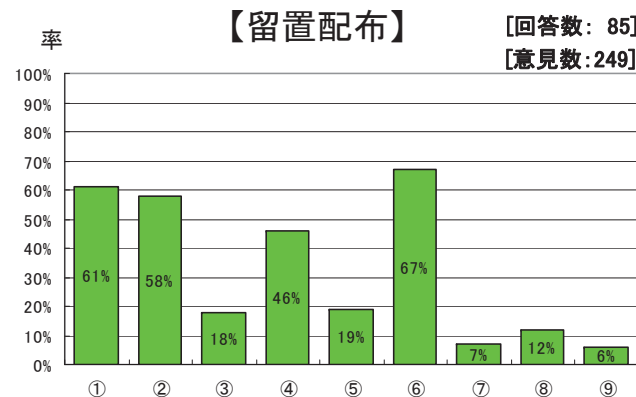
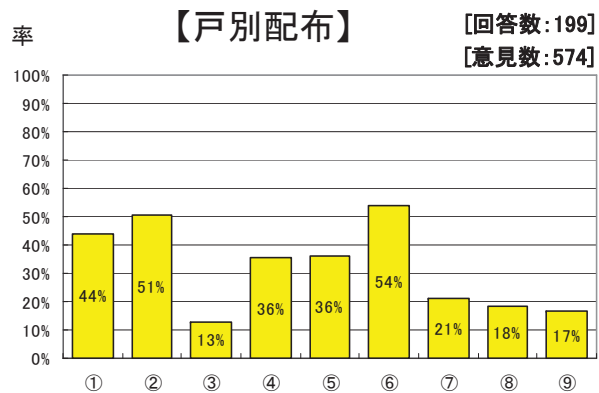
※WEBの回答数には、重複回答を含む

## ② 質問1 課題を解決するための目標について(3つ選択)

### 川上村



### 南牧村



### 課題を解決するための目標

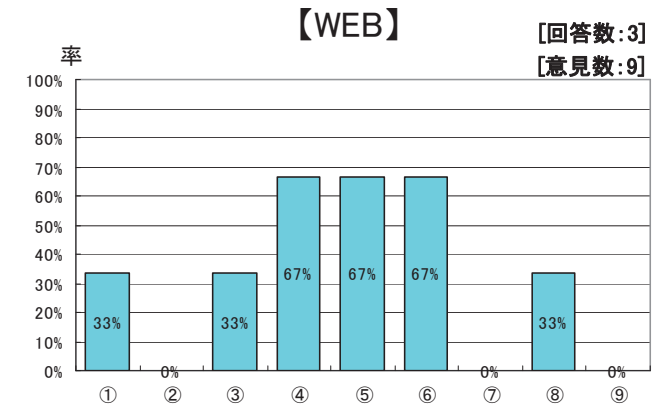
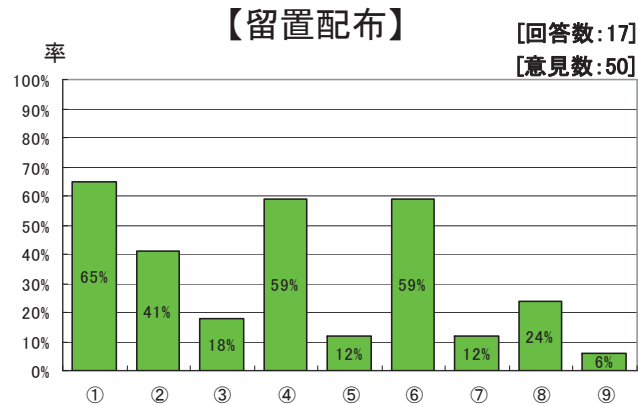
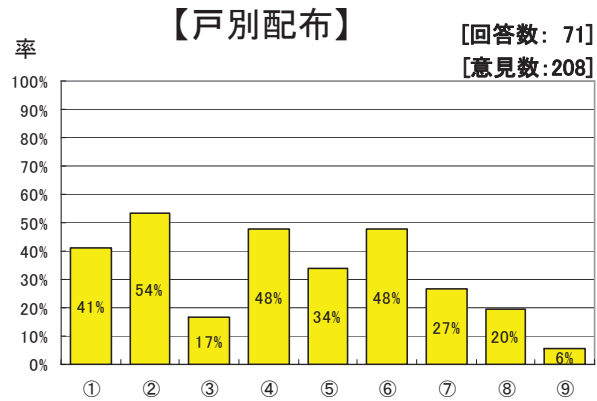
- |              |                 |               |
|--------------|-----------------|---------------|
| ①生産品の輸送時間短縮  | ②救急医療施設への移動時間短縮 | ③主要な観光地間の連携向上 |
| ④地域の生活交通の円滑化 | ⑤現道の走行性・安全性の向上  | ⑥災害時の代替路確保    |
| ⑦企業誘致・雇用の促進  | ⑧公共交通の利便性向上     | ⑨環境・景観の保全     |

※縦軸(率)は、(各目標への意見数) / (回答数)

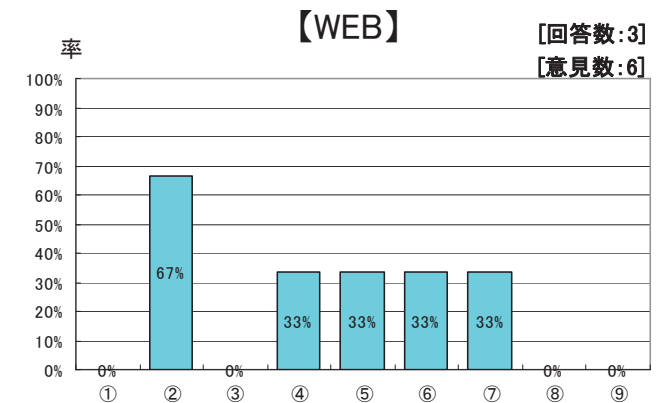
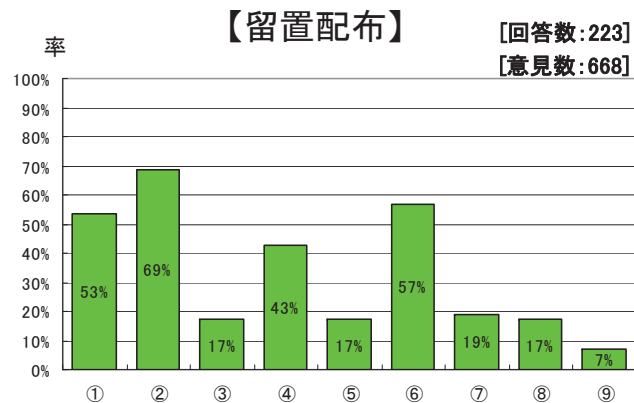
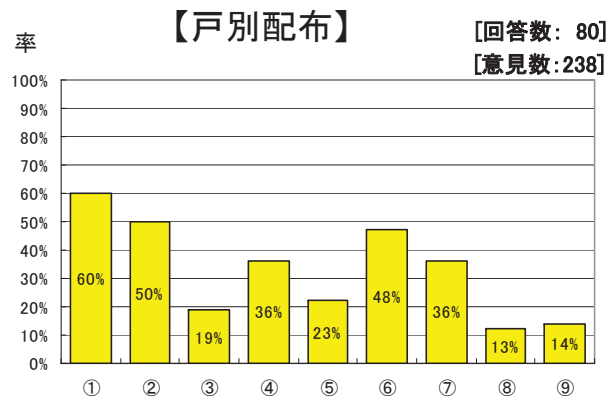
※WEBの回答数には、重複回答を含む

## ② 質問1 課題を解決するための目標について(3つ選択)

### □北相木村



### □南相木村



### 課題を解決するための目標

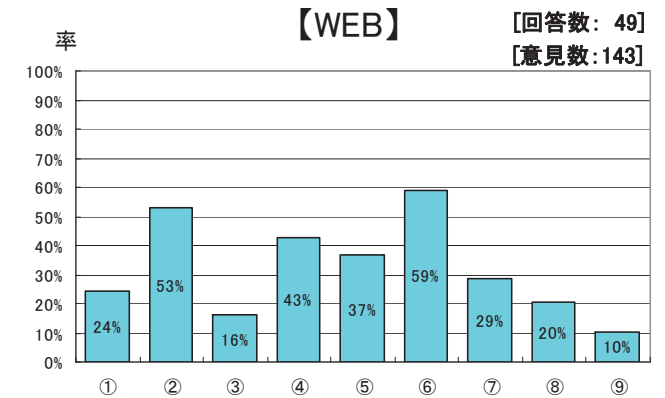
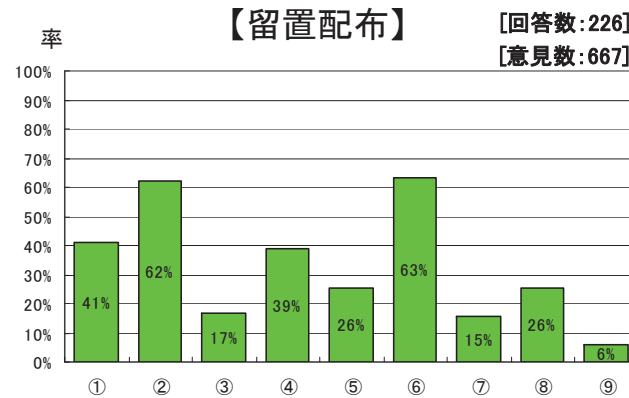
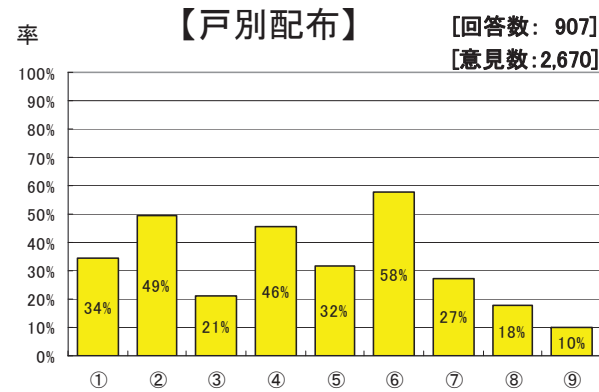
- |              |                 |               |
|--------------|-----------------|---------------|
| ①生産品の輸送時間短縮  | ②救急医療施設への移動時間短縮 | ③主要な観光地間の連携向上 |
| ④地域の生活交通の円滑化 | ⑤現道の走行性・安全性の向上  | ⑥災害時の代替路確保    |
| ⑦企業誘致・雇用の促進  | ⑧公共交通の利便性向上     | ⑨環境・景観の保全     |

※縦軸(率)は、(各目標への意見数) / (回答数)

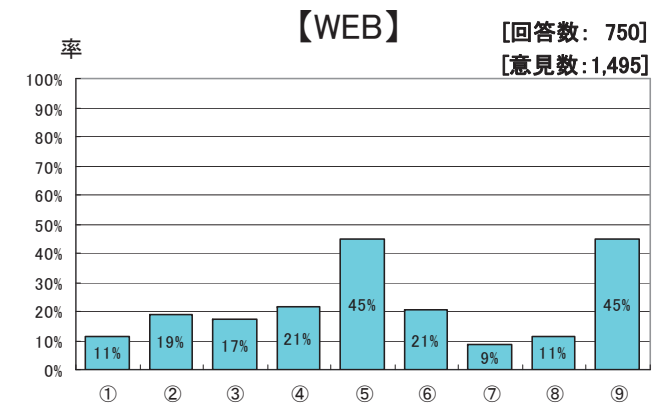
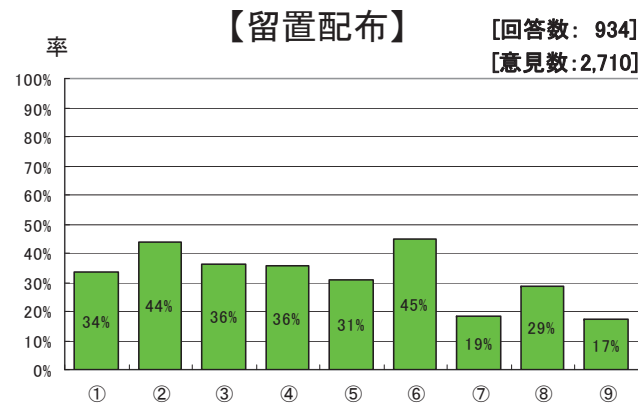
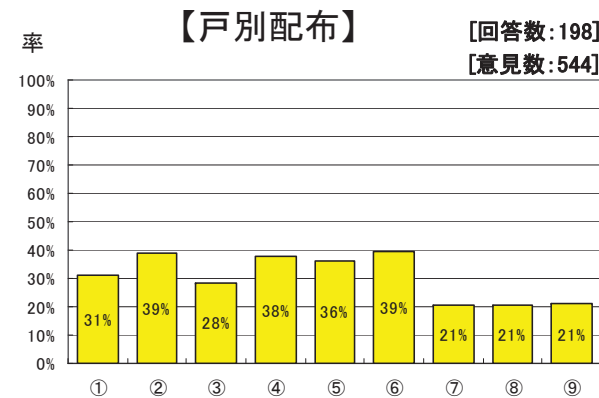
※WEBの回答数には、重複回答を含む

## ② 質問1 課題を解決するための目標について(3つ選択)

### □佐久穂町



### □その他の地域(未記入を含む)



### 課題を解決するための目標

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

※縦軸(率)は、(各目標への意見数) / (回答数)

※WEBの回答数には、重複回答を含む



### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

＜頂いたご意見を無作為抽出＞

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
案①生産品の輸送時間短縮と地域住民の利便性の向上	輸送時間		
案②旧清里有料道路を一部区間で有効利用する。北杜市の豊かな自然環境を保ちつつ、輸送や医療移動の時間的短縮を切に望むものです。※(自然環境や景観への最大の御配慮をお願いします。)	輸送時間	救急医療	環境・景観の 保全
③海のない県に長年住んでいますが、出来る事ならば早くに静岡の方へ行かれる様に、又、運送の方も早くに行ったり来たり出来る様願います	輸送時間	生活交通	
今の長野県にはTOKYOに出るか又は名古屋にでるしかない。産業の発展の輸送短縮のためには中部横断道路が絶対的である。考える必要なし。4車線は絶対必要。そうでなければ、事故が多発する。	輸送時間	道路構造	
②。北杜市の観光のため清里にスマートIC(フルインタ)等を設置して欲しい。冬場はともかく春～秋は農業生産品の輸送には絶対必要と思う。野辺山、平沢地区はよろこぶと思う。	輸送時間	IC、SA、PA 整備	
高速道路までのアクセス時間の短縮は生産品の鮮度に大変重要な事である。・高速道路は高速道の意味があるので全区間新たに道路を整備する案①がよい。但し国道との連携をしっかりとってゆくこと	輸送時間	アクセス道路	
川上村は村から国道に出るまで時間がかかりすぎ、何をしてもやはり道路だと思えます。大変だと思えますがとにかく早く開通する事を望みます。	輸送時間	事業期間	
少しでも早く新鮮な農産物を消費地に届けるために高速道路は絶対必要です。一日も早い着工をお願い致します。	輸送時間	事業期間	
案①全区間で新たに道路を整備する対策をしてほしい。と思えます。理由は、救急車両が円滑に目的地まで移動できるようにしてほしいから。	救急医療		
救急医療施設への移動時間短縮、災害時の代替路確保をする上で、地域住民が活用しやすい道路とする。案①で整備するが、ルート上活用できれば、案②も併用する。	救急医療	代替路確保	
案② 救急医療の速達性、搬送時間の短縮に必要と思う。 災害時の地域の交通機能の確保、企業誘致や雇用確保による環境整備	救急医療	代替路確保	企業誘致 ・雇用の促進
案①全区間で新たに道路を整備する案。信号機のない道路のほうが良いから。特に救急医療施設への交通を考えると。	救急医療	道路構造	
計画案を見比べる限りでは②案が良さそうです。 小淵沢、清里、軽井沢が1時間半以内でつながると、観光コースとしての魅力がアップして地域の活性化になると思います。	観光地間の 連携		
案①に賛成 主要な観光地間の連携向上の為	観光地間の 連携		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
<p>案① 交通路の利便性が向上し、観光立地の連携活用が可能になり、時間の短縮が可能。滞在型設備の整備も充実する。</p> <p>案③ 整備なしー投資効果が上がらないと思います。</p>	観光地間の連携		
<p>快適に早く移動できる為には、全区間を新たに道路整備する必要があると思う。このことにより観光地間の移動もスムーズに行われ、地域の発展に寄与すると思う。</p>	観光地間の連携	生活交通	
<p>地域の生活交通の円滑化 公共交通の利便性向上。現道の交通量が減少することにより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。現道の走行性安全性の向上。主要な観光地間の連携向上</p>	観光地間の連携	生活交通	現道の走行性・安全性
	公共交通		
<p>案②旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案を支持したいと思います。観光や企業誘致、雇用の促進の観点からと、交通利便性などが理由です。</p>	観光地間の連携	生活交通	企業誘致・雇用の促進
<p>観光面で時間短縮されれば利用される事になれば大いに向上されると思われ 企業誘致されれば若い人も定着して市の発展につながると思われ</p>	観光地間の連携	企業誘致・雇用の促進	
<p>案② 建設費を少しでも安く。観光客・企業誘致など、地域発展のため、早く造って欲しい</p>	観光地間の連携	企業誘致・雇用の促進	事業期間
<p>案①を主道路とし観光地までの道路整備を行い景観を守る。メンテナンスを考え多少経費がかかっても凍結、土砂災害路面強化策を取る。有料道路にもかかわらず凸凹道路が多い</p>	観光地間の連携	環境・景観の保全	道路構造
<p>整備なし。観光の為といっても、清里あたりではかえって通過するのに便利となってしまう。道路の為自然環境が壊されたら観光資源を損なう。医療に関しては道路よりもヘリコプターとか受け入れ病院の整備が先決問題。</p>	観光地間の連携	環境・景観の保全	道路以外の施設
<p>案2がいいと思われ お金をあまり使わず、観光地めぐりも出来そうです。 あまりトンネルのない方が好きです</p>	観光地間の連携	道路構造	
<p>生活交通の1つとするなら料金無料区間を増やして頂ければ考えます。 観光県長野の為にも重要な交通機能が中部横断と考えます。</p>	観光地間の連携	高速料金	
<p>案① 全区間で新たに道路を整備した方が、地域の生活交通の円滑化も図れ有効と思われる</p>	生活交通		
<p>全区間で新たに道路を整備して交通の円滑化、利便性の向上をした方がいいと思います。</p>	生活交通		
<p>案1 高速道の意味が大きい。県外との交通を早くする。時間短縮になる</p>	生活交通		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

＜頂いたご意見を無作為抽出＞

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
中央道までは新たに道路を整備する。八王子や神奈川県に行くのに須玉インターまで、時間がかかりすぎる。	生活交通		
上信越自動車道～中央自動車道～東名高速道路の短時間接続が第一でありますから、高速道路の整備を目標とすべきだと思います。	生活交通		
現141号線を利用し、佐久市方面に行くに1時間以上かかるので、新道設置を望みます。	生活交通		
将来的に考え案① 佐久穂に長年住んでいて、山梨県への時間がかかりすぎ(当然太平洋側へも 静岡県)	生活交通		
静岡へ観光に行くには、時間短縮で良いと思う ①案に賛成します。	生活交通		
案②がよいと思います。 今あるものをできる限り利用して、かつ短時間で移動を実現するため	生活交通		
案1 昔から佐久方面から静岡方面に行くのに高速道路がないため時間がかかっていましたが、高速道路が出来れば時間が短縮出来今まで以上に静岡方面に行く機かが増えいい事だと思います。	生活交通		
案①は現在のR141しかない生活道路が増えることになるため。 交通の円滑化を図ることが出来ると強く感じています。	生活交通		
案①長野県から山梨、静岡方面へは仕事の関係で一般道は使用していますが移動時間が長く他企業との業務連携がとりづらくアクセスの良い群馬、埼玉地区となってしまう。アクセス性、利便性を考えると高速道路案をお願いしたい。勤務先は佐久市です	生活交通		
①がいいと思います。佐久から須玉までの時間が長すぎるので高速ができた方がいいです。	生活交通		
案① ①にした場合②の清里有料道路が無駄になってしまうのか(使ったことがないのでどのようになっているかわからないが)活用できるのか不明だが短時間の移動を考えると①だと思う	生活交通		
全区間で新たに道路を整備する案 時間短縮、走行性、安心安全で走行で来る事	生活交通		
案②で良い。・所要時間、利便性等、①と変わらないなら予算が少なくすむ方法で良い。・災害時の代替確保や時間短縮から考えると、高速道路を整備するのは良いと思う。	生活交通	代替路確保	整備コスト
結論として案②を支持したい。案②を採用することにより長坂～八千穂間の延伸の可能性がある高まると考えると共に、既存の道路を利用することにより、環境への負担も少なくなるからである。案①の実現が困難になっている状況の中、案②が妥当であると考えられ、案③については、費用対効果の面からメリットがあまりないのではないかと考える。4車線にしても、交差点が多ければ時間の短縮にはつながらないからである。なお、何らかの整備は必要と考える。	生活交通	環境・景観の 保全	整備コスト

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
高速道にして、対面か4車線の方が、時間短縮になると思います。	生活交通	道路構造	
① 新設道路 交差交通をなくし、地域間の移動スピードの増加を図ることが肝心である	生活交通	道路構造	
国道141号の他に主要となる道路の必要性を感じる。 静岡へのアクセスが現状遠く感じるため、案①で道路整備してもらえると、利便性が向上して良い。 降雪、凍結時、除雪対応してくれる有料道路があると安心である。	生活交通	道路構造	
国道141号線の改良も重要であるが信号の交差点があることにより時間短縮が出来ないので②案が良いと考えます	生活交通	道路構造	
現在の国道141号線では交通の流れが渋滞し時間もかかる。危険なところも多く、是非併行した高速道が欲しい。 ただ経費もかかり大変な時代でもあるので現在の有料道路等は大いに改良して利用するのが良いと思う。	生活交通	道路構造	整備コスト
案①に賛成。遅くて無料、早く着くために有料、のいずれかを選択できることが必要であるため、現行のR141はそのままにして別ルートで中部横断自動車を整備していただきたい。	生活交通	高速料金	
案②を希望します。 移動時間短縮、安全性向上の為早期実現を望みます。	生活交通	事業期間	
小淵沢～軽井沢間が現在約2時間かかり、案①②では、約40分も短縮されるが、案③では費用の1300～1400億かけても10分しか短縮されず、効果は薄いのでは・・・と考えられる。しかし案①②では、費用が1900～2300億円もかかるということであり、便利になるのは良いが、そんな多額をかけていいのか、将来的に考えてみるとかなり心配が残る。	生活交通	整備コスト	
案①に賛成します。道路新設にはかなりの費用もかかりますが、兎に角、佐久→南佐久→山梨→に出るのにあまりにも今日の近代化時代に依然として旧道で大変小諸線ですら小諸→小淵沢間相変わらず2時間以上もかかって到着する状況、もっともっと魅力ある時間的に短縮できる道路にしたい	生活交通	整備コスト	
案1が最も良い(案①または案②) 佐久市から南佐久方面へ向かう車両は多く、141号線は混雑しているが、小学生の通学路等となっている区間もあり、かなり危険。 また、現在の国道141号線を改良するには、道路に接する土地所有者との交渉等があり、また建物等が既にあるため、限度があり、目的実現は果たせないと考えられる。その点から、案③および整備なしは考えられない。	現道の走行性・安全性		
案②ですすめるのが現状ではベストかと思う。現道路の交通量の減少により影響等いろいろの面で良いと思う。	現道の走行性・安全性		
案③国道141号を4車線道路に改良することはとても良いことだと思います。 不断とても利用する道路なので、渋滞が少なくなるととても助かります	現道の走行性・安全性		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

＜頂いたご意見を無作為抽出＞

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
案②高速道路設置により大型車が141号を通らず141号線の混雑が軽減出来る	現道の走行性・安全性		
国道141号の拡幅工事は必要だと思う。道幅が狭い上、事故(接触事故)の危険性も高い。大型車の通行も比較的多い為、中部横断道路の整備よりもこちらの方が急務だと思う。	現道の走行性・安全性		
現道の安全性向上の為に案①案②が必要。現在、高速道路を出た車が60km以上で走るので危険です。	現道の走行性・安全性		
現状では国道141号しかないので、別ルートで一本道がほしいと思う。輸送トラック等でも高速の方を通ってもらって国道を住民が通りやすくなれば良いと思う。	現道の走行性・安全性		
③は、この道を通る人には便利だが、この地域に住み、日常の出入りには、かえって不便になるのではないだろうか。片側2車線になると、車両が出入りする場所が信号にかぎられ、大幅に減ります。信号を増やす事になると、スムーズな通交にさしさわります。代替路がある方がいいです。立ちのき等むずかしい土地もあります。	現道の走行性・安全性	代替路確保	道路構造
高速道をつくることにより現道の交通量が減少し事故の減少につながることは大変よいことであり、あわせて高速道はつながってこそ価値があると思うので是非すべての点に有利の高速道早期実現を望みます。	現道の走行性・安全性	道路構造	事業期間
案②がいいと思います。全区間新たに道路ができると旧清里有料道路の利用は減ると思います。だったら今ある道路を利用するのがいいのでは...。141号は狭いところもある上に、大型トラックがとても多く走っているのが危険もあります。141号を改良しても大型トラックはもっとスピードをだして危険が増えるばかりで、高速道路を走ってもらった方が住民の生活道路は安全になると思います。	現道の走行性・安全性	道路構造	
案①にすべきだ！案③は30年も前から問題になっているのに何をやっているのか、遅すぎる。国道の整備など当たり前のこと。案①・③を同時に進めるべきだ！	現道の走行性・安全性	事業期間	
自動車道ができることにより、141号の大型車が少なくなり、日常生活が安心になる様早く実現して下さい	現道の走行性・安全性	事業期間	
案②で早く全線を開通されたい。大型トラックの利用が多いので！R141では交通事故が多い！	現道の走行性・安全性	事業期間	
案1に賛成災害時に道路の役割が増す為	代替路確保		
災害時の代替路の確保の為にも、新規道路が必要では。	代替路確保		
案①or②が良い。東日本大震災の折、高速道路の有効活用できた。安心・安全のため、案①or②が望ましい。	代替路確保		
案①の全区間で新たに道路整備をしてほしい。国道141号の迂回路がなく、事故が発生した場合通行止めになってしまう。	代替路確保		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
先の東日本大震災など大規模災害における幹線道路の重要性を考える時。③案はあり得ない	代替路確保		
八千穂⇄長坂間はR141の現状も比較的すいている。旧清里有料道路を利用しないのはもったいない。代替交通路は反対回りで確保すべき(災害時は同じ地域はすべてつぶれる可能性がある)したがって②案を推す。	代替路確保		
①災害時の為に新たに道路確保 ②一部区間有効利用妥当 ③改良では効果なし	代替路確保		
案①か案② 災害時R141だけでは迂回路がないので道路が必要。道路がスムーズに流れる事により雇用(通勤)範囲が広がる。	代替路確保	企業誘致 ・雇用の促進	
案① 全区間で新たに道路を整備する案に賛成したいと思います。特に冬期については高地を走行することもありロードヒーティング等の対策のためには新しい道路の建設が必要と思われます。また災害のためには代替路としての役割の上からも時短、及び、安全の面からも同様に考慮したいと思う。一日も早い開通を望みます。	代替路確保	道路構造	事業期間
案②賛成します。八千穂まで高速道が開通すれば国道141号線の緊急時迂回路として中部横断自動車道は必要と考えます。早期開通のためには現行(有料道路等)の有効活用も必要だと思えます。	代替路確保	事業期間	
①141号の代替道路として1日も早期実現を見たい。 ③案は道中も狭く危険でむり	代替路確保	事業期間	
1.少しでも早い時期で完成すること 2.財政状況を勘案すれば利用可能で大きな障害がなければ②を選択する 3.災害時の代替路確保の観点から③は没。	代替路確保	事業期間	整備コスト
案②に賛成します。大災害が予想されている今、速やかに着工・完成を早めるためにも費用が①案より安く上がる(上下150億円)と見積もられている②案があらゆる面でよいと思えます。	代替路確保	事業期間	整備コスト
案②が一番現在の道路を有効に使い、財源も含めて環境整備が行いやすいと感じます。今のまま整備なしでは災害時にとても不安になります。	代替路確保	整備コスト	
案①生産品や経済不況の現況から一刻も早く脱却する必要がある、更にその一助として道路網を整えて若者の雇用促進が計られたらうれしい。道路網の発展は国・県・地域の発展につながる。急いで推進してほしい。多角的な経済発展に寄与できる。	企業誘致 ・雇用の促進	事業期間	

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
公共交通の利便性向上を早期に図るべき。 全区間で新たに道路を整備するのが1番である	公共交通		
②現在の国道は自転車道を整備したり公共交通機関を市町村連携で充実させ、老人も外へいきやすいようにしてほしい。	公共交通	道路構造	
早急に高速道路を作って欲しい。案①・②どちらでもOK。公共交通の利便性向上は、ぜひ必要	公共交通	事業期間	
案2公共交通の利便性向上し利便性が改善される。(工費が少し)	公共交通	整備コスト	
費用は要しますが再度の変更は困難と考えます。公共交通の安全すべての利便性等考え①案に賛成です。	公共交通	整備コスト	
案①で道路を整備し環境・景観がクリアすればすべての問題を解決していく一番の対策案と思います。	環境・景観の 保全		
案①については利便性のみを追求し、環境景観が将来に向かって阻害される。案②案③が良いと思う。	環境・景観の 保全		
案①に賛成します。 ただし、環境や景観への十分な配慮は必要と思います。	環境・景観の 保全		
この地域は開発の為、森林がなくなって来ているので、現状の141号を整備するのが1番良い方法だと思います。	環境・景観の 保全		
「整備なし」 自然を保全し、環境や野生動物の保護に努めたい。 今のままで十分であり、これ以上の開発は不必要であると考えます。	環境・景観の 保全		
案② 新しい道路を造ると、さらに環境破壊が予想され、景観も損なわれ、観光上もダメージが大きいので、今ある道路で活用可能な区間は使用したら良いと思います。	環境・景観の 保全		
地域環境から考えると、トンネル構造をたくさん利用して道路をつくる。自然破壊を可能な限り少なく全区間で新しく道路整備する	環境・景観の 保全	道路構造	
原則①を望む。冬期の危険事故防止の為、急カーブ、急坂は少しでもへらす。景観の為トンネル多用もやむなし。 現状道路では、生活道路と重なり事故危険が残ったままで円滑交通には縁遠い。	環境・景観の 保全	道路構造	

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
①旧清里有料道路を有効利用する事、賛成 ②1部分地域住民無料に(現在無料のため) ③新たに整備するには高原地帯の景観の破壊・動植物の影響(現ヤマネ小動物のためトンネルで対応)清里駅前商店街は壊滅的被害。今はシャッター街と衰態。昔の栄華を思い起こす	環境・景観の 保全	高速料金	
・もう日本に新しい道は必要ナシ ・農地をつぶすな、税金も必要な所に。	環境・景観の 保全	整備コスト	
整備なし。 自然がこわされる上ばくだいなお金が、かかるのでもしもの地震の時に、お金を、つかわないでほしい。	環境・景観の 保全	整備コスト	
案②で！お金もできる限りやすく景色もできるだけそのまま。税金もあることだし。半分は案③でもいいのかとも思う。でも案①はない。	環境・景観の 保全	整備コスト	
案③に賛成です。 ハヶ岳の景観と自然は今のまま守っていただきたいです。 もう道路にお金はかけないで結構です。	環境・景観の 保全	整備コスト	
”整備無し” 北杜市に住んでいますが、この高速道路の必要性は感じない。むしろ環境保全の面では何もしないのがよいと思います。又、今後社会保障の費用が増えます今大震災の復興に多額の費用がかかります。こちらに回すべきです	環境・景観の 保全	整備コスト	
①この区間は道路が狭く4車線にすべきで既存の道路はカーブ坂道で使用不可也 ・トンネルでハヶ岳を通過しこれは冬の雪道対策にもなる。	道路構造		
①理由 白紙の状態から最適のルートを選定出来る 安全性の観点より全区間4車線同一最高速度が基本	道路構造		
新たに道路を整備したほうが良い。民家をさけた計画が良い。	道路構造		
案1 全区間で新たに道路を改良する案に賛成です。 一部50km/hの速度制限は高速道路とは言えません。中途半端なものは作らない方がいいです。	道路構造		
案②でハヶ岳側ルート、旧清里有料道路の急カーブをなくすための改良をする	道路構造		
案②。旧清里有料道路は坂が急なため、冬期が心配である。対策が必要。	道路構造		
案①で実行すべき 既存の道路を使用すると高速道路としての機能の低い道路になってしまうのではないか。	道路構造		



### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
①案がいいと思っています。高速道路ですから全て4車線の方が安全、安心して走行できるから。でも、北杜市さんの意もくみ入れ②案もいいかな。昨年の3.11災害で高速道の重要性が良く分かりました。	道路構造		
案②で良いと思います。ただし、道路の改良を全面的に行う必要があります。	道路構造		
案①全区間で新たに道路を整備する案が良い。中途半端な整備は、後世に悔いを残す。	道路構造		
全区間新たな道路にしてかつ野辺山清里間は凍結対策をして作って欲しい。	道路構造		
案①が一番良いと思います 案③141号は特に臼田地区の場所は、広げられないので①案が良いと思います。	道路構造		
案① 案②もいいと思いますが、もう少し標高の低い所を通らないと、雪とか氷とか心配です。	道路構造		
案②の清里有料道路は高速走行には不向きと考えます。141号を4車線で改良していただく案を希望します	道路構造		
八千穂まで出来ているので、このまま長坂まで、思い切って完成させていただきたいと思います。	道路構造		
案②但し、基本的に2車線とし、一部を追越区間として4車線区間を整備	道路構造		
案①、全区間新道路整備を希望します (最大の効果を得られる整備方法 = 全区間4車線整備にすべきです。) (高冷地で路面凍結が恐れ、2車線の対面通行や事故が多発する2車線、4車線の交互通行は絶対にやめてほしい)	道路構造		
案②旧清里有料道路を活用する案。但し冬季間の積雪に充分対応される事を希望します。	道路構造		
・ハヶ岳寄りの道路の場合、冬期間の積雪、凍結の問題ではないか又、町村の入口集中部から遠いのでは。	道路構造		
③但し、どうしても必要な所だけ。全部立派な道路にすることは無いと思う。	道路構造		
案①を希望する。 ②案では清里有料道路が安全性の感点から疑問で有り中途半端な道路になってしまう様に思う。又全線開通後有料化に伴い各I.Cの構造等考える上でも全線を高速道整備の方が望ましいと思う。	道路構造	IC、SA、PA 整備	

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
①冬は雪が多いのできけんが無いように整備してほしい。②有料にして道路の整備費として使って欲しい。 ③国道141号線を改良して安全な道を作ってほしい。	道路構造	高速料金	
1.国道141号線を4車線化に改良する。 2.高速道路を長坂-八千穂間全線をとりあえず2車線整備を早期に着工する。	道路構造	事業期間	
中部横断自動車道は、私共長年の念願でありました。ただいま臼田インターも含めて、長坂～八千穂間は、旧清里有料道路を有効利用して、2車線で早期に私どもの念願を具現される事を希望してやみません。	道路構造	事業期間	
高速道路は全線開通してこそその効果が発揮できるものと思います。八千穂I・Cから長坂JCTを早期に整備計画に格上げをし全線フル規格で整備されることを望みます。	道路構造	事業期間	
①案を支持します。家屋等の影響や費用面で多少増大する面はあっても、高速道路の一部に50km走行区間がある事はかえって事故など増加するし、旧有料道は急坂で有料としての価値なし。	道路構造	整備コスト	
案②が良いと思う。現道路の有効利用で工事費用が少なくなれば良いと思う。 4車線整備は、初めから行うほうが良い 暫定2車線は事故の危険性が高くよくない	道路構造	整備コスト	
現在国道141号を改良する事で充分。巨額を投じて高速道路を作る必要は無い。バイパス・野辺山～海の口間の坂は冬場。凍結しないようスノーシェードを設置するなどして対応すれば充分	道路構造	整備コスト	
案①が本来示されていて、それに地域の住民は期待し、運動を進めて来た答えで。すでに着工され完成された部分もあり、今さら141の整備だの他の案は無いでしょう。税金の無駄だと思えますよ。※2回目のアンケートと1回目の結果を一緒に送って！！	道路構造	意見聴取 ・手法	
案1が希望します。(休憩場所・トイレ等も欲しい)	IC、SA、PA 整備		
全区間を新道とした方が、お金はかかりますが、サービスエリア・パーキングエリアを一定間隔で作ることができる。	IC、SA、PA 整備		
①案で結構です ※野辺山あたりに利用し易い大型のスマートインターをつけてもらいたい。	IC、SA、PA 整備		
大泉(若林)高根(長沢)高根(清里)で乗り降りができるようにICを増やしてほしい	IC、SA、PA 整備		
①案。本来国で作る道路は無料であるべき。有料道路にするなら、③案でいくべき。	高速料金		
案②の旧清里有料道路は、現在生活道路として定着しており、中部横断自動車道として有料化されると、生活が不便になる為、案①が良い。	高速料金		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
中途半端な道路作りでなく、案①の全区間で新たに道路を整備したい。ただし、財源は有料道路とする。	高速料金		
案②たとえば500円でも利用料を取り、建設費維持費の一部に当てたら	高速料金		
案①に賛成。有料でもよい。長期的にみると利用率は高くなると思う。上信越道との相乗効果も大きいと思う。	高速料金		
①で国道141号線との連絡がよいように整備する。	アクセス道路		
至急作っていただきたいので、案②を希望	事業期間		
早期に第①案を採用すべき。	事業期間		
原則①、ダメでも②案により早期全線開通してほしい。	事業期間		
②旧清里有料道路を有効利用して、早期整備を願いたい。	事業期間		
中央自動車道へ一般道を改良しても早い開通を願いたい。太平洋側への利用車がかなり増えると思う。	事業期間		
案②に賛成します。早期実現するようお願いします。	事業期間		
案①で早急に工事を実現するようお願いします。	事業期間		
②案を支持します 理由1:旧清里有料道路を有効活用できる 理由2:施工期間が短縮できる	事業期間		
③新たに道路を作るとなると、何十年先に便利になるかがわからず待ちきれないので早い工法が良いです	事業期間		
②一部区間でも有効利用出来れば良いと思う1日も早い完成を全線通れる様に	事業期間		
案② とにかく早く整備してほしい	事業期間		
第案①と第案②を希望する。工事費用が約200億円の差ならば、将来的に考えた場合、第①案でやるべきだと思うが、早期実現を求めるならば、第②案でもかまわない。	事業期間	整備コスト	
①ただし、現状日本の経済状況を考えた時、優先順位は先にのばしても良い。災害復旧が最優先とすべき。一時凍結もあり。	事業期間	整備コスト	

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
国においても財政が困難な時です。活用出来る道路があれば利用し、早期開通を期待します。	事業期間	整備コスト	
②旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案。整備費用を軽減して早期完成をする事。	事業期間	整備コスト	
案1全区間で新たに道路を整備するのに賛成ですが今の交通量からして急ぐ必要はない、国の財政が厳しいのだから	事業期間	整備コスト	
②が良いと思う。建設費、上地確保等を考えた場合、建設の期間も短縮することができ、費用もやや安く上がるのではないかと思う。	事業期間	整備コスト	
清里有料道路を一部区間を有効利用する事で予算も少なくする事が出来て早期に開通を目指して頂きたい。	事業期間	整備コスト	
②案 ①案に比べて経費削減、工期短縮が出来るので、地域発展の為早急に着工して欲しい。	事業期間	整備コスト	
案②が良い。①案、③案は建設費が高む 出来るところは③を併用するが家屋が移動費が問題改良は大変だ 早期完成、業者も早く完成に向けよ	事業期間	整備コスト	
①に賛成だが建設費、維持経費を含め事業総額を考えると早急に全線開通を目指すべきではない。経済状況を勘案しつつ長期的視点で。	事業期間	整備コスト	
②案で整備 ①と②案は効果はほぼ同じようだと思う。②案は建設費用が少なくすむので早く実現できる	事業期間	整備コスト	
案②に賛成。従来あるものを利用できるなら、節約になり良いかと思う。	整備コスト		
全線整備案は費用は高いが、その後のメンテナンス、ランニングコストを考えれば効果が得られると思う。 他の案も良いが利用者は拡段に減少すると思います。	整備コスト		
②案は良いと思う。立派な道があるのを活用するのは、工事費も安くなるので良い	整備コスト		
案①での整備を望みます。きちんと整備すれば、利便性の向上が図られるとともに、将来的なコストダウンにつながる	整備コスト		
案①と案②では150億の経費に差があるけれど高速として整備するからには①が良いと思われる。	整備コスト		
①案は、現在の国の財政状況から国民への負担が大きくなることから反対。 ③案は、現在も道路の整備が行われており、再度投資するのはモットイないと思う。 ②案が①・③案より良いと思う。	整備コスト		
案① 全区間で新たに道路を整備するに賛成。予算上②とあまり変わらないのなら①が良いが、②の有効利用でも良い。	整備コスト		
案①がベター 将来の修繕費をMin化する為にも、しっかりとした道路を建設すべし。	整備コスト		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
案②旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案を取ります。費用が①案より少ない事。家屋の買収対象数が少ない事。	整備コスト		
これからは人口減少で交通量が減ってゆくはず。新規の道路はできるだけ作らずに今ある道路を使った方が良く141号道路に面した家を移動させる方が費用面で多くかかると思われる。	整備コスト		
長い目で見た対策を望みます。経費対効果と先々の需要の変化をも視野に入れて考えた時に第一案が良いと思います。	整備コスト		
①全区間で新たに道路を整備しなければ課題を解決することはできません。よって案①に賛成です。場合によっては(金額、予算的に)案②も考えてもよいのでは？案③では意味がない、又やらない方がよい	整備コスト		
整備なし こんなにお金をかける緊急性と必要性を感じない	整備コスト		
東日本大震災により、国の財政が厳しい今、東北地方の復興を最優先に考え、③の現国道を改良する案が良いのではと思います。	整備コスト		
① 費用が多額になるため大変だとは思いますがどうせ作るなら新しく理想的な後世まで利用できるような道路が良いと思います。90歳を過ぎた老人ですので私共の年令の者が利用することは不可能ですがご参考までに	整備コスト		
・旧有料道路等を有効利用することで整備費用を縮小できる。	整備コスト		
案②は費用の面を考えれば最高だと思われる。案③はR141の周辺人家に及ぼす影響大であると同時に走行安全性にも欠ける	整備コスト		
整備しない案を支持します。もう充分だと思う。これ以上の整備、新設は負担が大きくなり、維持するだけでも大変。諸法規や税制を改正して、道路の新設だけでなく、維持にも予算が使えるようにすべき。	整備コスト		
現状で不便や危険はない。そうであるのに、現状を変更することを前提の質問1の選択肢の設定はおかしい。現在の財政難を見れば不要不急の土木工事はやってはならない。このようなアンケートもアンケートをする役所もむだである。金もないのに大規模な土木事業はすべきではない。	整備コスト	意見聴取 ・手法	
新たに道路を作るのには反対です。①質問ですが救急医療とうですが高速道の金を各医療機関にヘリでも配備した方がよいと思います。	道路以外の施設		
図に示された位置(赤い線と青い線で示した幅)が広いので、実際にはもっと絞り込んだルートを考えると建設費用は変わってくると思います。従って費用対効果の判断が現資料では精密さを欠き、各案の賛否判断がむずかしい。	意見聴取 ・手法		
アンケートのサッシなぜこんなにお金を掛けるのか、もっともっと簡素なサッシでいいだれがもうけているのか 税金のむだづかいやめてください	意見聴取 ・手法		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【留置配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
案① 救急医療施設への移動短縮の為にぜひ必要です。	救急医療		
この地域には自動車専用道路は必要なものと考えます。救急医療や生活交通の円滑等。案①全区間で新たに道路を整備する案に賛成です。	救急医療	生活交通	
案①に賛成です。移動時間の短縮ということに焦点を当てるとすると、もっとも適当だと思うからです。また、救急患者の場合も一刻を争う治療が必要なため、その面からみても、案①が良いと思います。	救急医療	生活交通	
高速道路を全線4車線で整備して頂き、地域の生活交通の円滑化図り観光地としても活性化できればいいと思います	観光地間の連携	生活交通	道路構造
1案に賛成。 高速道路を希望している。現道の安全性確保も重要。主要な観光地へのアクセス確保	観光地間の連携	現道の走行性・安全性	
観光地間の所要時間、費用面からすると案②がよい。	観光地間の連携	整備コスト	
案1を検討してください 佐久市内から、山梨県、神奈川県への移動時間短縮が急務です。	生活交通		
案①で良いと思う。渋滞なく、短時間で移動できる道路が大切。	生活交通		
案①が、最も有効な案だと考えます。他の案では結局、不便さが残り、安全面が不安になるのではないのでしょうか。	生活交通		
移動時間の短縮において、一般交通の影響を受ける、案②、案③は効果が低く、整備の意味なし。	生活交通		
絶対①をお願いします。旧清里有料道路は急すぎて高速には向きません。現国道を改良しても信号が増えるだけで時短にはなりません!	生活交通	道路構造	
長野県内の141号線は道幅も狭く、右折車線もないのでたびたび渋滞が起こる。 佐久～北杜市まで距離が長いので、有料・無料にかかわらず車の流れがスムーズになるよう改良してもらえれば、かかる時間もだいぶ短縮されると思う。	生活交通	道路構造	
案②で整備するのが費用の低減があり、旅行速度も損なわない結果となるので賛成。	生活交通	整備コスト	
全区間で新たな道路を整備してほしい。 現道の走行性、安全性には必要。	現道の走行性・安全性		
② 旧清里有料道路は現在でもあまり利用がなくもったいないと思います。 これを利用することで141号線の渋滞も緩和されると思います。	現道の走行性・安全性		
案①で、国道141号の走行性・安全性を守るため。	現道の走行性・安全性		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【留置配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
高速道路への交通転換で事故、交通量の減少が期待されると思います。	現道の走行性・安全性		
案①が最も良い 災害が発生した時主要道路が一本では地域の交通機能がマヒしてしまう。	代替路確保		
災害時の対応を考えると道路が1本よりも、複数あったほうが良いと思います。 しかし、バイパスが出来たことにより、地元の商店がさびれたという例もあり一概にどちらが良いとは言えないと思います。	代替路確保		
案①がよい。141号の改良案だと141号が災害時に代替道路がない	代替路確保		
案①全区間で新たに道路を整備する案を希望します。 ②案は危険。③案は難しい(用地)迂回路の必要性から見るとあまり意味がない	代替路確保		
案① 国道141号線の災害時の代替路として必要	代替路確保		
アンケート集計が分かりにくい。 長坂へ接続するメリットがない 静岡や東京方面へのアクセスを考えると、双葉へ近い位置での合流がベストである。 災害時の代替として整備効果を上げるため、現道拡幅は信号機等により制約される為、新たに道路を整備すること	代替路確保	道路構造	意見聴取 ・手法
全区間で新たに道路を整備してほしい。主要国道が1本しか無く災害時に迂回路がなく早期の実現が必要と感じています。	代替路確保	事業期間	
災害時の代替路確保の為全区間で新たに道路を整備してほしい。早期実現を望みます。	代替路確保	事業期間	
案①に賛成 ②は①より利便性が低下すると思います。 ③実現に乏しく、行っても時間がかかる。工事により不便になります。 整備なしは個人的に検討外です。	代替路確保	事業期間	
案②に賛成。 災害時の代替路確保が特に必要であると考えたため。その上で、コストを考慮すると、②が適当だと考える。	代替路確保	整備コスト	
案①は費用がかなりかかるのが問題だと思う 案③は代替路としてはないのでやはり案②が一番良いと思います	代替路確保	整備コスト	
災害の代替路という事で考えれば①、②の案しか考えられないが、予算が無くて、③のみしか出来ないという事であれば、整備なしで充分だと思う。 東北の災害を見ると、緊急時の道路も重要だと思うのでできれば①でお願いしたい。	代替路確保	整備コスト	

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【留置配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
案③ 企業誘致に有利	企業誘致 ・雇用の促進		
旧清里有料道路を有効利用する案 時間の短縮に伴い、企業誘致、雇用の促進がうながされる反面、事故、環境の改善策をきちんととってほしい。	企業誘致 ・雇用の促進	環境・景観の 保全	道路構造
一番適当なのは③案でしょう。高速道路は景観・環境破壊以外の何物でもありません。	環境・景観の 保全		
一部開通されているので、どの方法であれ、全線開通される様をお願いします。個人的には、自然環境の豊かな土地への道路建設ですので、最大限その点に配慮された案が良いと思います。	環境・景観の 保全		
旧清里有料道路を使用した案について賛成。 環境意識の高い地域なので今ある道路を有効利用する方法が良いと思える。	環境・景観の 保全		
案③に賛成します。八ヶ岳南麓の景観と自然が守られ、住民にとって有益である。	環境・景観の 保全		
①と②に反対。景色が悪くなります。③に賛成。141号線は日常よく使います。	環境・景観の 保全		
案①と②に反対 自然を大切にしよう 案③に賛成 便利になるかも	環境・景観の 保全		
環境、自然を大事にしながら中部横断自動車道一日早い完成に向けとりくんで下さい。	環境・景観の 保全	事業期間	
案③国道141号を改良する案が良いと思います。 費用、環境等の影響を最小限に抑え、景観を整えられれば良いと思います。	環境・景観の 保全	整備コスト	
・案①、②には反対です。景観が損われ、騒音が増えたら、別荘や住民は移住してしまう。土地の価値が下がります。 ・案③に賛成です。国道141号を整備する方が安く、ニーズもあります。	環境・景観の 保全	整備コスト	
1.4車線整備が必要 2.直線道路が望ましい。	道路構造		
② ・冬期の安全性の高い案が良い。 ・トンネルを作る。	道路構造		
案②がよいと思います 高速道路的な高規格ではなく、自動車道専用道路でよいと思います	道路構造		



### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

＜頂いたご意見を無作為抽出＞

#### 【留置配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
案①制限速度80km/hを確保出来る様にして欲しい。	道路構造		
全線で高速道路(80km/h)の整備をお願いしたい。整備が遅れるようであるなら、旧清里道路の有効利用もやむを得ない。	道路構造	事業期間	
案①で整備してほしい お金はかかるが、安全な道路になると思う。	道路構造	整備コスト	
案②高速道を太平洋までつなげる事はなんとしてもなしとげてもらいたいと思います。しかし、一方、国や県の税金の負担が少しでも少なくすむ方法で実現してほしい。そのためには一部対面交通のような区間があってもしかたがないと思います。	道路構造	整備コスト	
全区間で新たに道路を整備し、既存の道路はアクセス道路として整備する。	アクセス道路		
案②で早期に整備すべき。③④は意味がない。	事業期間		
① 早く通れるようになれば良いと思います。	事業期間		
案②ですすめて下さい。前後区間が開通していますので早めの整備をお願い致します。	事業期間		
案①での整備を早急に望みます	事業期間		
案①で早期に開通してほしい。	事業期間		
1案 早急な対応を願いたい	事業期間		
道路幅も狭い141号線でカーブも多いので、旧清里有料道路の一部を利用してでも早めに高速道路を開通してほしい	事業期間		
全区間で新たに道路を整備した方が、早いのでは？民家の移動等、問題が起こりえるので新たにの方がいいのでは？	事業期間		
案②で早期に建設して下さい	事業期間		
案①全区間で早急に完成させて欲しい	事業期間		
案①に賛成であるが、予算・完成までの期間等を考慮すると、案②により早期整備を望む。	事業期間	整備コスト	
案①が望ましいがお金の関係もあるので案②でも良いと思うので早期に着手してほしい	事業期間	整備コスト	
案①が良いと思うが、予算がないのでできないでしょう	整備コスト		
案③ 国道141号を改良する案 工事費が安価で済む。将来へ負担を残さないよう	整備コスト		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

<頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【留置配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
案②なるべくお金をかけなく	整備コスト		
案①と案②試算を見たかぎりでは改善内容にあまり相違がないと思われるので、予算的に案②で行う方が良いのではないか。	整備コスト		
高速道路を整備することが目的ですからそれ自体には反対しません。ただし、費用を最小限に抑えることが重要だと思います。	整備コスト		
案②が適当と思われます。一方で国道141号沿線の産業、生活へ配慮と建設にかかる費用の縮減に取り組んでいただきたいと思ひます	整備コスト		
案②を採用してできるだけ、経費をかけないで作ってほしい。	整備コスト		
○案①は工事費大 ベター ◎案②がベスト 工事費縮減 △案③は効果に限界がある ×整備なし 最低でも案③の整備は必要	整備コスト		
案② 旧清里有料道路の有効利用経費節減	整備コスト		
案③or整備なしが良い。費用が多すぎる	整備コスト		
案①と②に反対。2千億円以上の高速は必要ない。 案③に賛成。	整備コスト		
案②にしても、そんなに費用の差はないので、全区間で新たに整備してほしいです。	整備コスト		
既設道路を有効活用し、コスト縮減ができる案②が望ましい。	整備コスト		
日本は鉄道中心の国なので新たな高速道路の整備は必要ありません。高速道路によって公共交通の利便性が向上するはずがありません。小海線の利便性向上をはかるべきです。	道路以外の施設		
対策案が適切でない。 例えば案3の実現性や前提条件(信号なし)など、アンケートの選択肢が適切でない以上、今回の結果の評価については慎重に行なうべきである。単に今回の結果のみをもって、どの案が適切かという判断を下すべきではない。	意見聴取 ・手法		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

＜頂いたご意見を無作為抽出＞

#### 【WEB】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
<p>国道141号を改良する案①が望ましい。理由は①生活道路の141号は2車線で安全上も問題、4車線に拡幅することにより安全性が高まりかつ生活道路としての利便性も上がる。②ハケ岳南麓の景観をそこねる、自然環境も守られる③141号沿線の活性化が図られる(観光産業その他)、新たな高速道路建設では単なる通過するだけで益々、ハケ岳南麓がすたれていく、④建設コストが安い、無意味で交通量の少ない新たな高速道路建設(1案、2案などは言語道断⑤たかだか30分程度の短縮に何の意味があるのか?物流も141号の拡幅の方が道路にどこでも流入できて便利である、高速道路はインターまで行かねば乗れない、その時間は加味されていないので、30分早いなどは机上の計算⑥災害時の代替路線は中央高速で充分である。どんな災害が想定されているのか不明⑦141号の拡幅工事であれば地元建設業参加が幅広く見込まれる為地元経済への恩恵も大きい、新たな高速道路建設となれば大手ゼネコンへの発注、地元業者は下請けか孫請けの仕事しか来ない。案①、案②には建設の意義は見出せず、メリットも少ない。案③を強く希望します。</p>	輸送時間	現道の走行性・安全性	代替路確保
<p>案②に賛成する。費用は掛かるものの、道路整備の主たる目的である物資輸送の高速性が優れる。また、清里有料道路を有効利用することで費用が若干でも下がる。国道141号も自然に交通量が少なくなり、安全性が高まりまた整備費用も下がることが考えられる。環境面も渋滞緩和等の面から改善されると考えられる。</p>	環境・景観の保全	道路構造	整備コスト
<p>サービスエリア設置のメリット、除雪等徐行車両、緊急車両の優先走行などを考えると、案①が良いと思います。</p>	輸送時間	現道の走行性・安全性	整備コスト
<p>サービエリア設置のメリット、除雪等徐行車両、緊急車両の優先走行などを考えると、案①が良いと思います。</p>	救急医療	道路構造	IC・SA等の整備
<p>案③に賛成です。141号線の整備により、北杜市有数の観光地である清里の飛躍的發展が望める。</p>	観光地間の連携		
<p>高速道路はいりません。北杜市は通過型になる。日帰り客だけが増え、観光地としてのメリットはない。</p>	観光地間の連携		
<p>案3が良い。北杜市はリゾートの杜、長期滞在型観光地を目指していますが、高速道路ができれば通過型観光地になるのは確実です。観光振興を課題に掲げておきながらなぜそれと矛盾した案を提示する?</p>	観光地間の連携		
<p>案3が良い。141沿いの観光商工業が活性化する。</p>	観光地間の連携		
<p>案3が良い。ハケ岳が通過型にならない唯一の案は、3です。ゆっくりと観光して、ここで消費してから、高速にのってさらに遠くへ行けばいい。</p>	観光地間の連携		
<p>案③でお願いします。通過型観光地にならない。地域全体が恩恵を受ける。</p>	観光地間の連携		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【WEB】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
<p>【案③】国道141号(一般道)を改良する案に賛成します。R141の改良は、住民にとってもっとも有益である。R141沿いの観光商工業が活性化し、八ヶ岳南麓の景観と自然が守られ、良質の観光地として知られる。通過型観光地とならない、地域全体が恩恵を受ける。大震災で市民が使ったのは国道であり、国道の改修は安心につながる。【案①】、【案②】に反対します。北杜市は通過型になり、日帰り客だけ増え観光地としてメリットがない。高速道路の建設で、景観と自然を永遠に失う。地域経済の打撃は明らか。景観、自然の喪失、騒音や光害で、八ヶ岳は観光地、別荘地としての魅力を失うので、別荘需要も低下し、不動産業や建築業も打撃を受ける。現在無料の旧清里有料道路は有料になり、出入り口が限られる。清里有料道路が高速になれば、農耕者は通れない。清里有料道路を選択すれば、橋をもう1本造るため自然破壊は甚大であり、深い渓谷の橋は地震時に不安があります。整備無しは、将来高速道路の計画が復活する可能性があるため反対します。</p>	観光地間の連携	環境・景観の保全	
<p>私は【案3】を支持します。その理由として、国道141号の改良が北杜市など地域住民にとって最も有益だと考えるからです。八ヶ岳南麓地域における最大の資産は、観光資源としての自然であることは明らかで、良質の観光地としての価値を維持することができます。また、【案1】【案2】は北杜市が通過されることになり、観光地としてのメリットは無いと考えます。高速道路建設で損なう景観と自然を損ない、またここで損なわれたものを回復することは出来ません。観光資源を損なう結果となることは明らかです。従って別荘地としての魅力も大きく損ない、観光業だけでなく不動産業、建築業にも大きな損失となると思う。【案4】は、結論の先延ばしに過ぎないため、推しません。</p>	観光地間の連携	環境・景観の保全	
<p>案3の国道141号の改良案を支持します。141号線の改良により、野辺山や川上村から中央高速自動車道へのアクセスが楽になる。</p>	生活交通		
<p>141改良に賛成。国道141号の改良により、県道18号とのアクセスが向上し、地域の面的な発展が促される。</p>	生活交通		
<p>高速道路には断固反対。環境も守られ、湧水も守られ、眺めも守られる。しかも、生活道路である141号が改善されると、たいへん便利である。観光客も、自然が残されるので、もっと増えます。</p>	生活交通	環境・景観の保全	
<p>案③に賛成です。141号線の交通安全対策や、防災対策を強化して下さい。</p>	現道の走行性・安全性		
<p>案③に賛成。案①、②は環境破壊に繋がる、地域に何の恩恵もないむしろデメリットが多い。逆に案③は地域交通の改善、地域経済の活性化、環境保全他メリットが多い。</p>	現道の走行性・安全性	環境・景観の保全	
<p>141改良に賛成。ジーゼルエンジンによる大気汚染、追突・横転などの重大事故、漆黒の静寂を乱す騒音や光害などなど、八ヶ岳南麓に広がるのどかな里山の生活環境は致命的に破壊されてしまう。</p>	環境・景観の保全		
<p>案③に賛成です。高速で景観と自然を永遠に失う。</p>	環境・景観の保全		
<p>案2をベースに自然破壊が少なくてすむようになればよいと思う</p>	環境・景観の保全		

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

#### 【WEB】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
案①案②は絶対反対。美しい里山景観を守るべし。	環境・景観の 保全		
案3の国道141号の改良案を支持します。大泉の湧水群を護ろう。	環境・景観の 保全		
案3が良い。大泉を排気ガスと騒音から護れ。	環境・景観の 保全		
案③に賛成です。田畑や森林を守るべし。	環境・景観の 保全		
案③に賛成です。141号改善に際しても、景観や自然環境保全には万全の対策を講じて下さい。	環境・景観の 保全		
絶対、案3南麓の隠れた自慢は、星空と静けさ。高速できたらどちらも失われる。	環境・景観の 保全		
高速道路には断固反対。高速道路は、環境破壊の元凶。	環境・景観の 保全		
案3の国道141号の改良案を支持します。静かな南麓が、高速道路からの騒音に破壊されてしまう。	環境・景観の 保全		
絶対、案3です。失うのは景観と自然、得られるのは騒音と夜の星空。	環境・景観の 保全		
高速道路はいりません。網の目のような用水網によって行われて来た。この地域への高速道路建設は、湧水や用水網に致命的な破壊をもたらし、肥沃な農耕地を荒涼たる荒地に変えてしまうだろう。	環境・景観の 保全		
環境を保全しながら、【案③】が望ましいと思う。【案①】はハケ岳の景観を損なう。【案②】の拡幅等で、今以上の整備は不要です。【案④】流通の面を考えると、全く整備をしないのは問題がある。	環境・景観の 保全		
案3に賛成です。これが最も住民に有益で、大自然を守るための理由だからです。これ以上 高速道路は無意味です。お願いします。未来の為に 母なる大地を これ以上 えぐらないで下さい。	環境・景観の 保全		
案3を推します。高速案は多額の建設費用が必要な上、自然破壊が確実にハケ岳の魅力を喪失させることに繋がる。	環境・景観の 保全	整備コスト	
③案に条件付きで賛成。北杜市に別荘があり将来永住を検討中。北杜市の自然環境が好きです。少なくとも北杜市にはこれ以上の高速道は要りません。141号も必要最小限の拡幅や立体等の改良でよいと思います。コストを最小限にして必要な効果を上げるべきです。	環境・景観の 保全	整備コスト	

### ③ 質問2 対策案について(自由回答)

#### <頂いたご意見を無作為抽出>

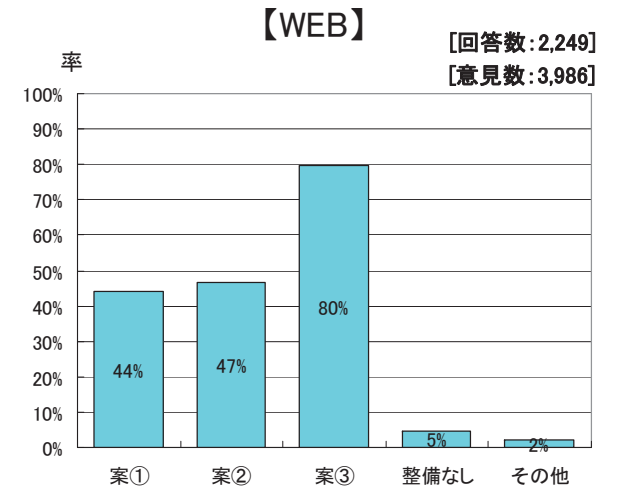
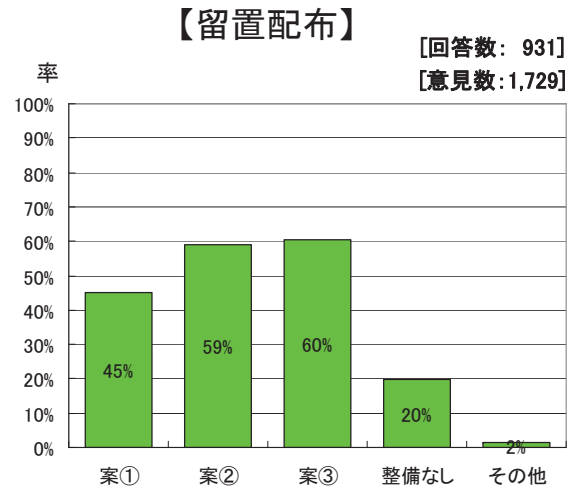
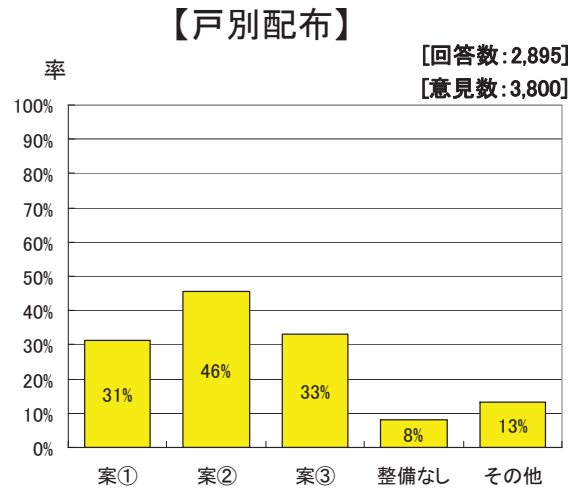
#### 【WEB】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
建設反対！別荘購入予定ですが、それは美しい自然があるからこそ。日本の中で、これ以上交通網を整備する必要性がどこに？瞬間的な雇用(公共事業)のために日本が世界に自慢できる環境をなぜ破壊する？日本人も、震災を機に、何が大事かを考えるようになりました。国交省の、縦割りされた、小さい権益で日本の大事な部分を失うことはやめてください。アンケート結果も、恣意性を感じて辟易します。	環境・景観の保全	意見聴取・手法	
案3全て四車線は必要ない 峠は追い越し車線 道路拡張 必要に応じてバイパス程度で良いと思われる、	道路構造		
全区間で新たに道路を整備する案で、お願いします。急に速度を落とす区間はスピードを出して来る車との危険がありますし、警察官の取り締まり強化区間になるのも困るので、そんな道にはしないでください。	道路構造		
案1全区間で新たに道路を整備する案でお願いします。一般道を整備する計画は、生活道路として利用している区間を通過するため、経費の削減にはなりますが、交通事故を招くことと思います。また出来ることなら、住宅地域を出来るだけ避けた計画で事業を実施願います。	道路構造		
案3が良い。高原大橋東側の急坂を高速道路化することは事故の増大を招く。案②は無謀に過ぎる。	道路構造		
案3に賛成する。長坂インターから高速を作る必要なし。高速道路を作るのなら、竜王から須玉を通して長野県に抜ける方が自然である。	道路構造		
【案①】周辺地域の課題を解決するためには、最良と思量するが、費用が大きく費用対効果の面からは多少問題があると判断する。地方の高速道路の現状をみると、通過車両数が低迷し無駄の代表のように評価されたこともあるが、都市部と地方の格差解消に向けて必要な投資と考えてもよいのではないか。ただし、現在の日本の経済状況に鑑みると、完成までの必要年月等を考慮して全線をフル規格の高速道路とする前に、2車線の対面通行方式での開通を急ぐことが重要と思量する。【案②】周辺地域の課題を解決するためには、適切と思量する。費用についても削減効果があり、投資額を抑制できる。とはいっても、費用額は膨大であるが、都市部と地方の格差解消に向けての必要経費と考える。また、開通までの工事期間も短縮が期待でき、更に2車線での開通の早期実現を図ることが可能になることから、本案を支持したい。【案③】既存の国道の4車線化整備については、沿線の地形等を考慮すると、平坦地を道路が広く占拠することとなり、生活環境を悪化させることが憂慮される。また、主要道路が複数とならず、投資に見合った効果が期待できないと思量する。整備なしは論外である。	道路構造	事業期間	整備コスト
全区間で新たに道路を整備する案が望ましいと思います。一日も早い全線開通を望んでいます。	事業期間		
案1の全区間で新たに道路を整備する案に賛成です。早期着工を要望します。	事業期間		
案②に賛成です。旧清里有料を活用することにより、経費的にもまた早期開通が可能ではないか。	事業期間	整備コスト	
案①が良い。他の案は対策にならない。時間もかかるだろうし、お金(費用)はもったかかる。お金(費用)は有効に。	事業期間	整備コスト	
案3の国道141号の改良案を支持します。高速道路建設費用を東北地方の復興にまわすべきである！	整備コスト		

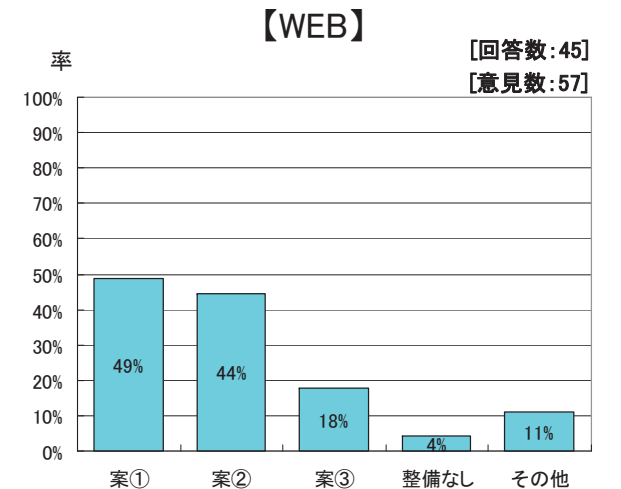
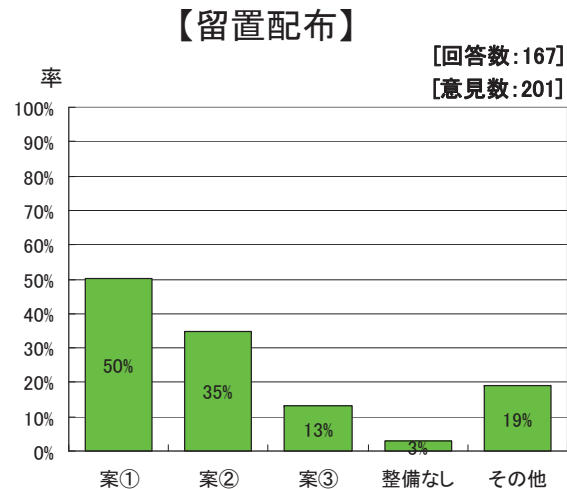
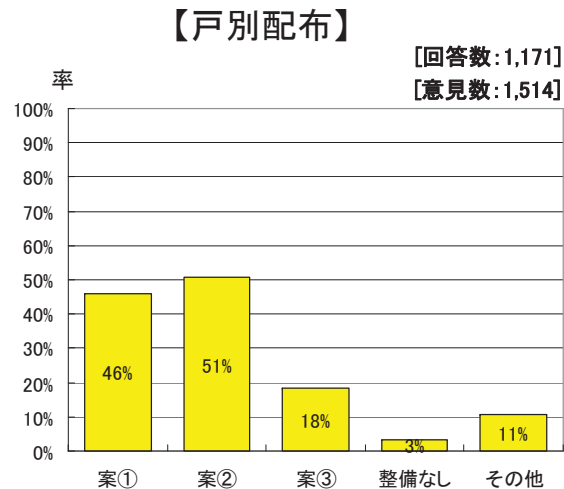
# 【参考】各対策案へのご意見の状況

- 意見数の中には「賛成意見」「反対意見」「その他」の意見数が全て含まれている。
- グラフの縦軸(率)は、(各対策案の意見数)÷(回答数)。

## □北杜市



## □小諸市

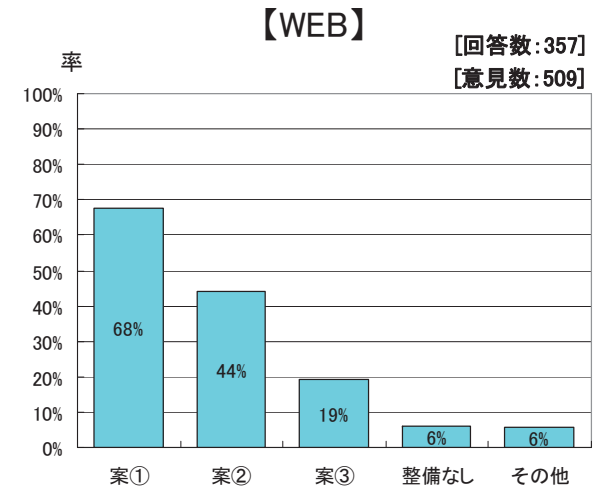
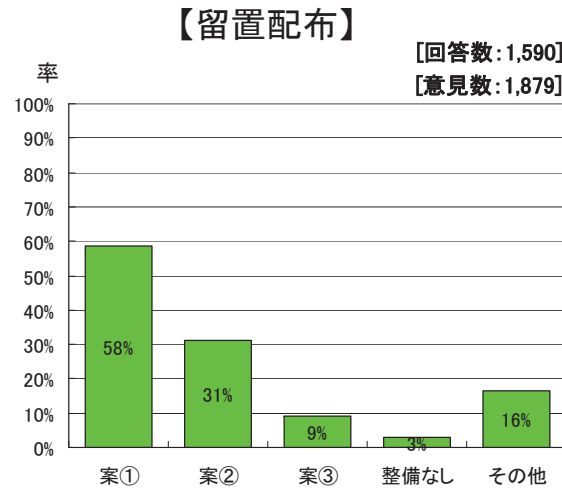
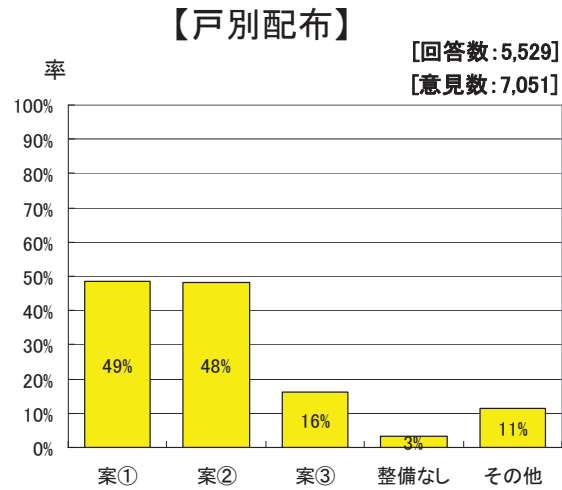


※WEBの回答数には、重複回答を含む

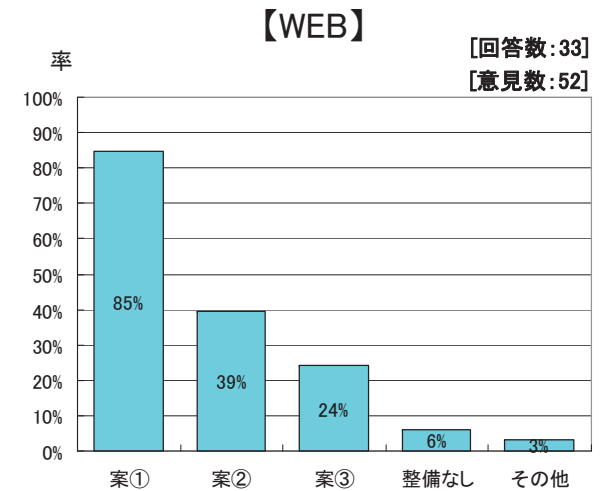
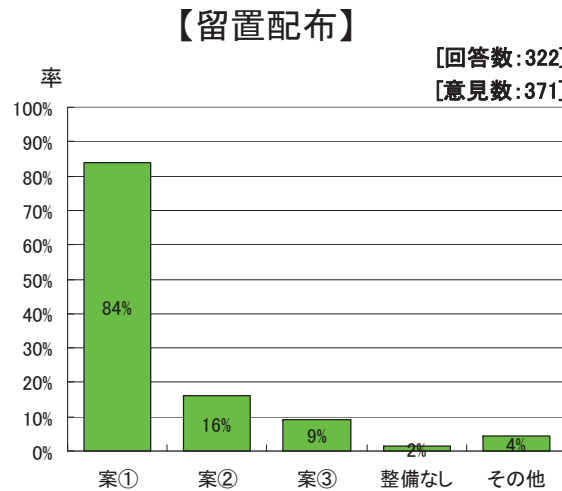
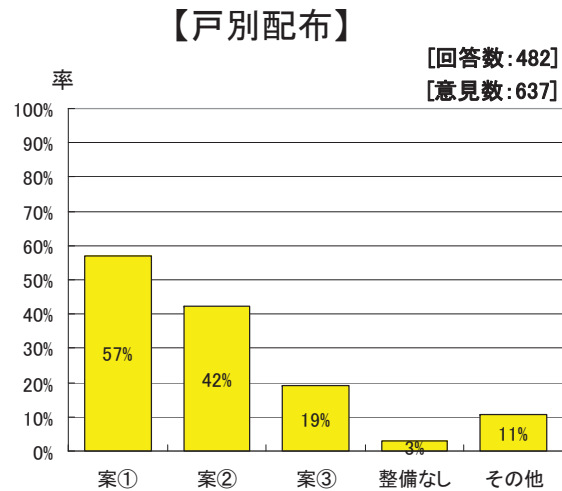
# 【参考】各対策案へのご意見の状況

- 意見数の中には「賛成意見」「反対意見」「その他」の意見数が全て含まれている。
- グラフの縦軸(率)は、(各対策案の意見数)÷(回答数)。

## □佐久市



## □小海町



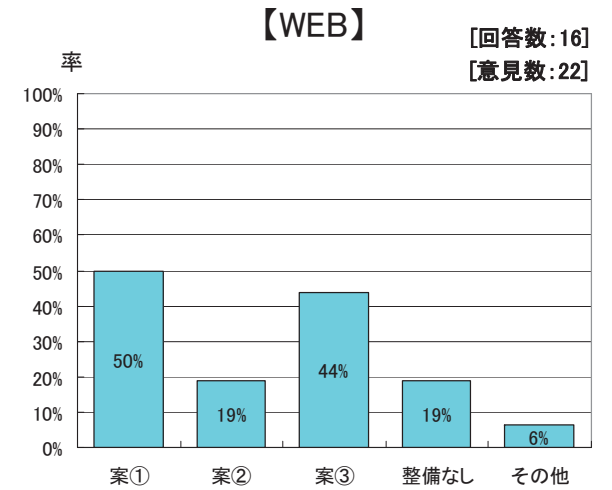
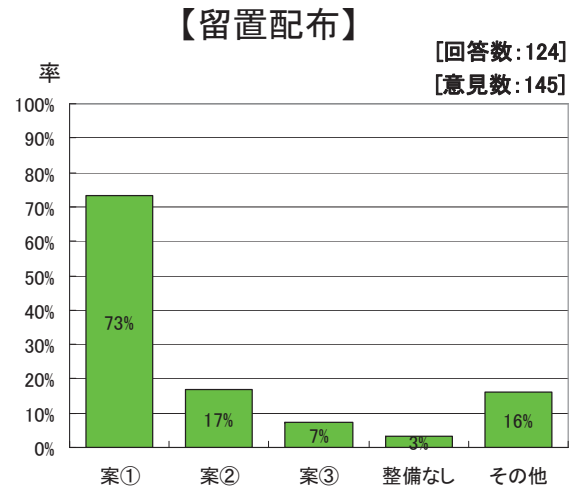
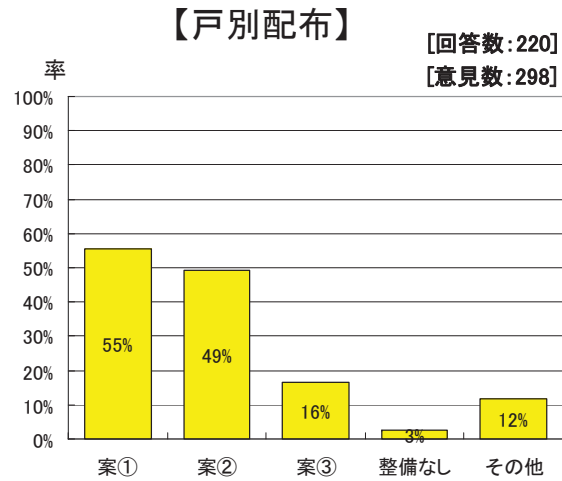
※WEBの回答数には、重複回答を含む



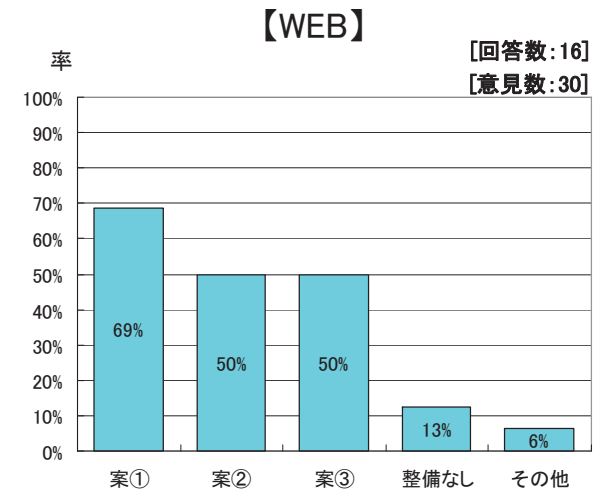
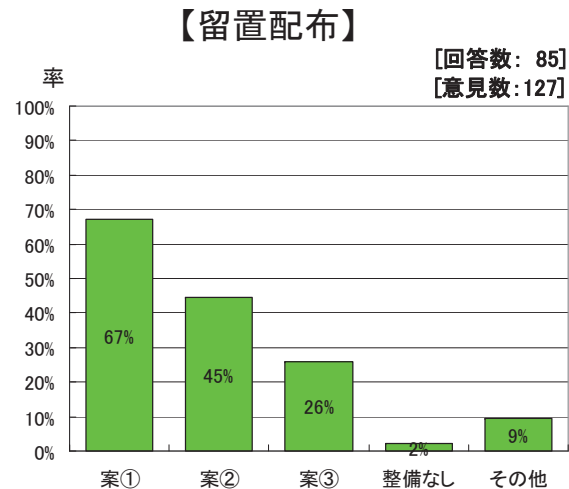
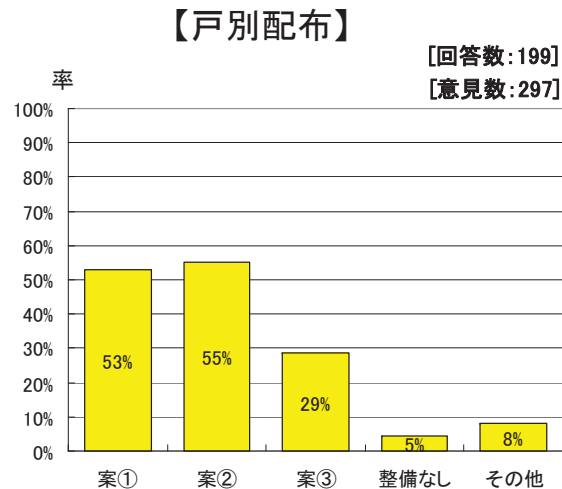
# 【参考】各対策案へのご意見の状況

- 意見数の中には「賛成意見」「反対意見」「その他」の意見数が全て含まれている。
- グラフの縦軸(率)は、(各対策案の意見数)÷(回答数)。

## □川上村



## □南牧村

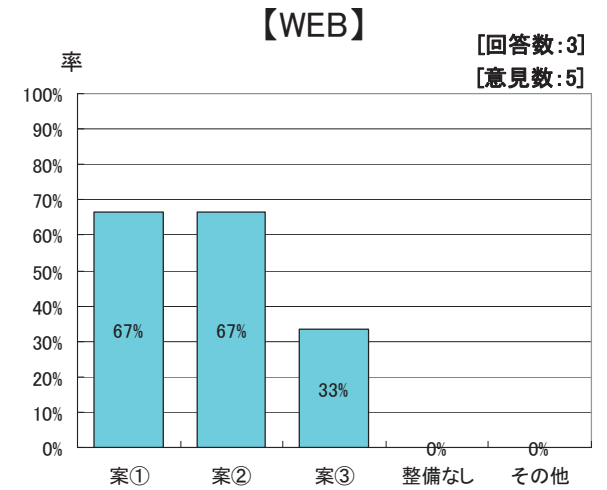
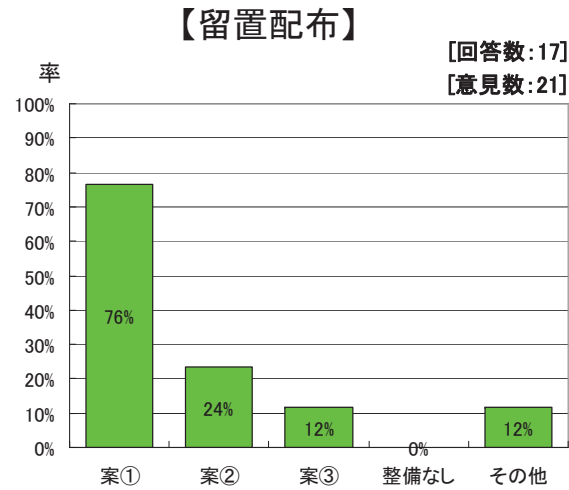
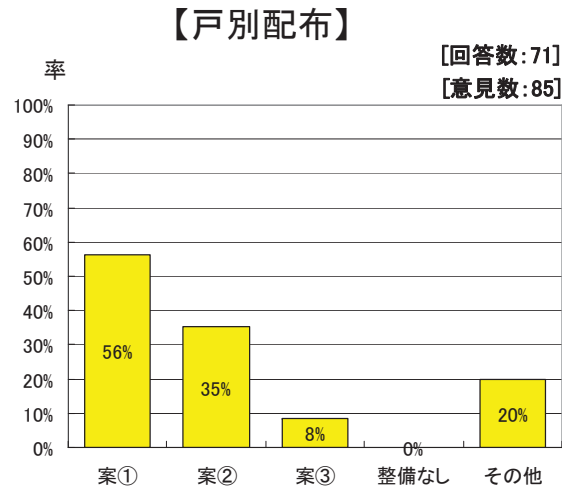


※WEBの回答数には、重複回答を含む

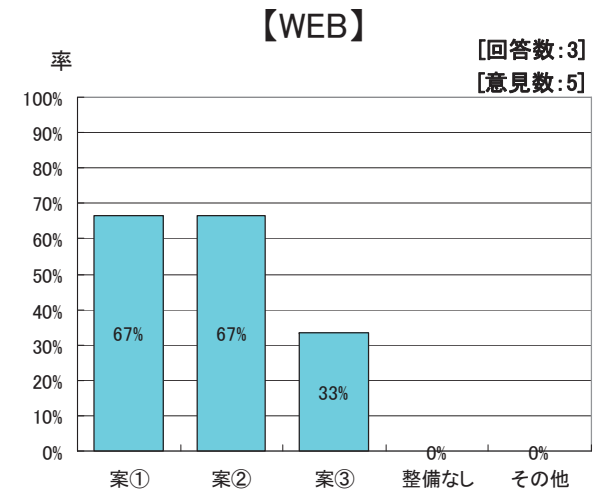
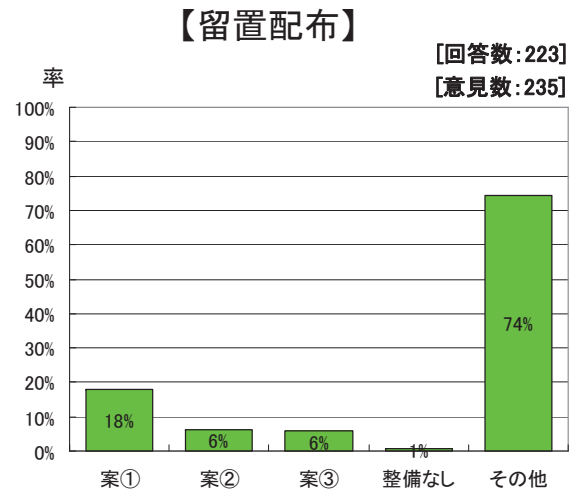
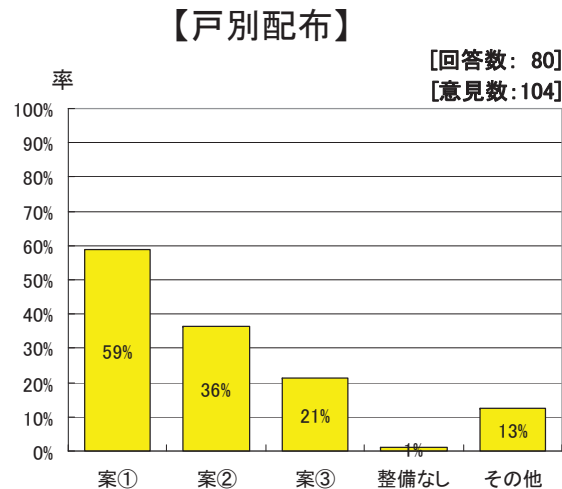
# 【参考】各対策案へのご意見の状況

- 意見数の中には「賛成意見」「反対意見」「その他」の意見数が全て含まれている。
- グラフの縦軸(率)は、(各対策案の意見数)÷(回答数)。

## □北相木村



## □南相木村

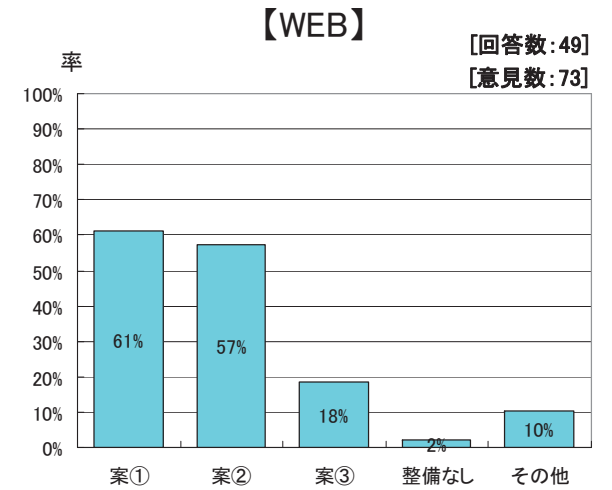
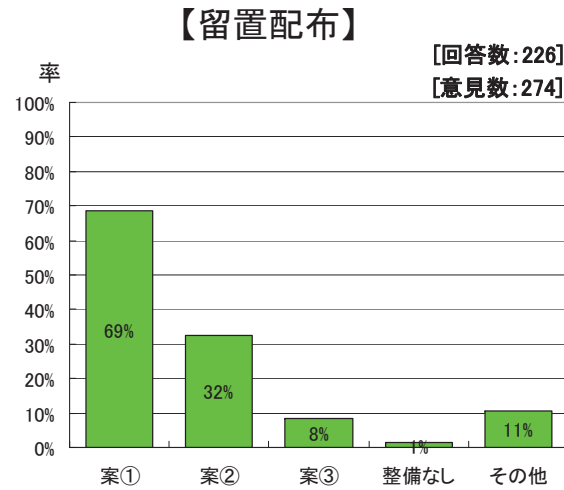
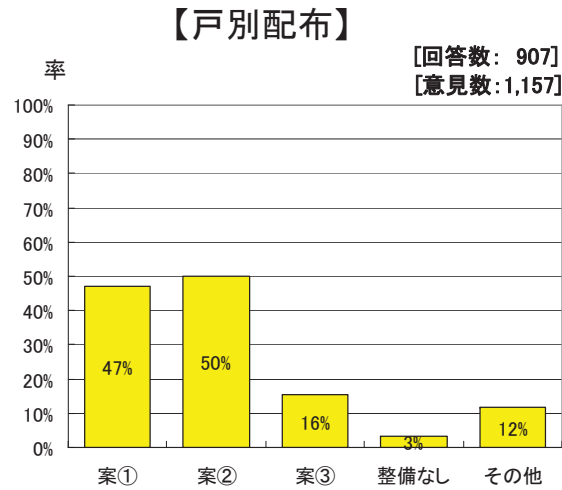


※WEBの回答数には、重複回答を含む

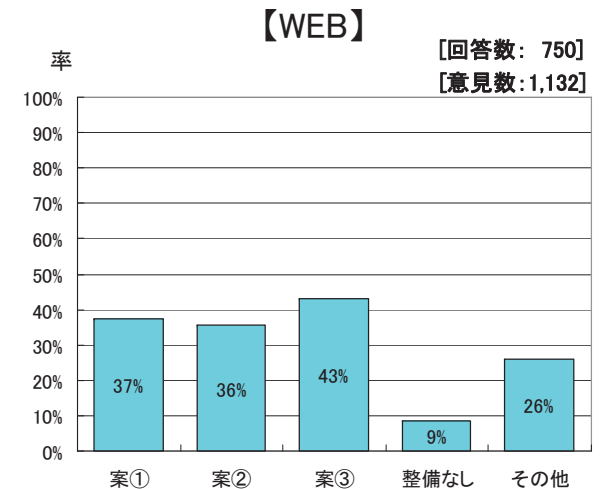
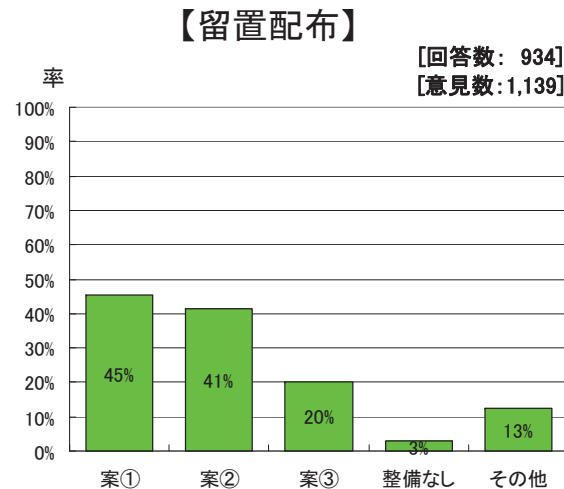
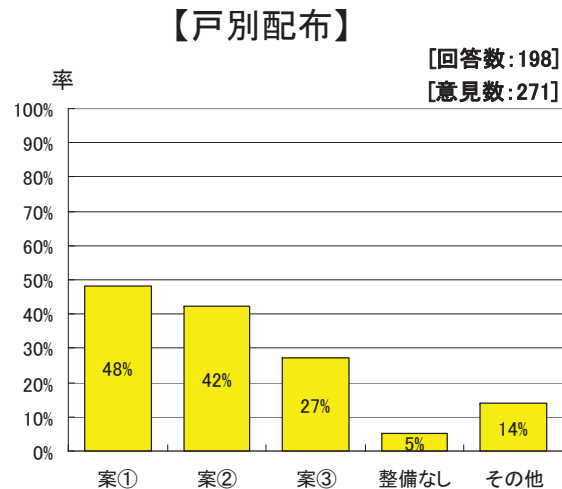
# 【参考】各対策案へのご意見の状況

- 意見数の中には「賛成意見」「反対意見」「その他」の意見数が全て含まれている。
- グラフの縦軸(率)は、(各対策案の意見数)÷(回答数)。

## □佐久穂町



## □その他の地域(未記入を含む)



※WEBの回答数には、重複回答を含む

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
野菜等出荷には良いと思う	輸送時間		
野菜輸送が早くなり、新鮮なレタス、サニー他を首都圏に早く食べてもらいたい。	輸送時間		
物流と急患の為等は必要と思うが、普段あまり利用しない人はあまり感じない。	輸送時間	救急医療	
現在の国道141号は、利用目的の多様さゆえに、ひどい渋滞が起きているように感じられる。輸送・観光・救急医療等、目的地に到着するまでの時間が重要である場合において、中部横断道の完全整備は、目的に応じた選択的利用を可能にする必要不可欠な事業だと考える。	輸送時間	救急医療	観光地間の連携
R141号線の安全性や災害時の代替路としても、その他、救急時の移動、生産品の円滑、生活交通も、良い事だと思います。是非とも中部横断自動車道をいち早く開通させて下さい。	輸送時間	救急医療	代替路確保
	事業期間		
高原野菜の輸送時間の短縮と東信地区の東海方面の観光客の誘致などを考え、全面開通を望みます。	輸送時間	観光地間の連携	
物流の円滑化、時間短縮等、早期の実現に期待しています。	輸送時間	生活交通	事業期間
地域の利便を考えて輸送の短縮により新鮮な品物を各地に届け、安全に食するためには案①が妥当と思う。②案にある有料道路は既存のまま、自治体に収入出来る様にすれば良い。	輸送時間	高速料金	
太平洋と日本海が結ばれ、物資輸送産業の発展が多いに期待されると思う。早期の着工を願う。	輸送時間	事業期間	
救急医療施設への移動時間短縮の為。現在道路では不安が多すぎる為。	救急医療		
高齢者が多い地域だけに、緊急時の病院への輸送時間が短縮されることを望んでいる	救急医療		
現在北杜市に住んでいますが、軽井沢まで行くのに数時間をかけます。時間短縮になればもっと行く回数も増えます。又医療施設の時間も短縮され地域の方にも良いと思います。ぜひ実現させてください。	救急医療	生活交通	
医療施設への移動時間は緊急でなくても利便性は大変ありがたい事です。医師不足、財源不足で高度医療の病院がいくつも建設出来ない事は理解します。災害、緊急時の代替道路確保は、住民の生命に掛る重大な問題です次に、経済的な要望が多く有ります。地域住民の為に中部横断自動車道路整備をお願いします。南佐久地方から、山梨方面に日常の買物、娯楽でも大勢の人が出掛けている事も、山梨県側の人々に理解願います。	救急医療	生活交通	代替路確保
救急施設への移動や、災害時での代替路確保により、生活の利便と緊急時での安全安心が保持できる。	救急医療	代替路確保	

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
公共交通の利便性が向上され年を重ねるとマイカーでの旅行が大変です。高速バスによる他県への観光買物に出掛る事が出来るのはとても嬉しく年寄の楽しみが増えます。又、県外への大病院への通院も可能になり安心して生活出来ます	救急医療	公共交通	
主要な観光地間の連携向上等のため、全区間で新たに道路を整備することが重要。	観光地間の連携		
日本の中心に位置する長野県観光地(山・河・温泉)などの開発など考え、中部横断自動車道は必要である。	観光地間の連携		
観光地間の連携向上になると思います。	観光地間の連携		
大泉・清里に来るお客様は軽井沢にも行く方が多いので、便利になると思う。	観光地間の連携		
山梨県側は高速道路は必要ないという意見があるようですが、長野県側は141号の渋滞緩和のために必要です。観光客のスムーズな移動手段として早急に作っていただきたいです。	観光地間の連携	現道の走行性・安全性	事業期間
①単純な通過路にならない工夫が必要と思う。長坂地区の活性化。観光地間の連携向上。	観光地間の連携	道路構造	
早期完成を期待しています。観光地が近くなるので良い。	観光地間の連携	事業期間	
川上から佐久市へ出るのに1時間以上かかる。同じ佐久なのに通勤も出来ない。	生活交通		
高速ができたからといって、時間短縮はさ程効果は考えられない。国道を広げれば？	生活交通		
山梨県へ行くのも、生活の面では必要です。病院へ行く事も多いので、出来るだけ短時間でいけるようになって欲しいと思うので是非高速道路をしっかり作って欲しいです。	生活交通		
特に南佐久地域は141号の国道が一路線のみで、時間帯および祝祭日の走行混雑は著しい。141号の混雑緩和、安全確保、中央道方面への時間短縮のため、中部横断自動車道の早期整備を望む。工事が出る残土を水田の客土に使用させてほしい	生活交通	現道の走行性・安全性	事業期間
静岡までの時間短縮はとても良いと思います。現環境を破損してまでの道路は望みません。	生活交通	環境・景観の保全	
全線無料をお願いしたい。現開通区間佐久北～佐久南ICまで時間短縮に役立っている。やはり無料なのが良い。	生活交通	高速料金	

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
山梨～長野(東信地方)間は近くて遠い道のりです。太平洋までの路線を少しでも早く望みます。	生活交通	事業期間	
東京もしくは長野方面に早く行ける道路を早く作ってほしい。	生活交通	事業期間	
国道141号の混雑が激しいので中部横断道は早期に整備し交通の円滑化を図って欲しい	生活交通	事業期間	
佐久穂住民からすると、中央道までのアクセスは、相当に時間がかかり、安全性もあまりよくない。高速道の早期実現を期待します。	生活交通	事業期間	
早めの着工と竣工を願います。静岡方面は時間がかかりすぎます。	生活交通	事業期間	
有料道路や高速路は無いよりは有った方が良いけれど、毎日の生活に必要な道路が快適で安全な方が重要だ。清里有料道路を利用すると住民からの快適さを奪う。	現道の走行性・安全性		
高原野菜の輸送でごった返す141号線の住民の安全と安心した生活を守ってあげたい。	現道の走行性・安全性		
車がスムーズに、また時間の短縮につながり生活交通の安全など保全となる。	現道の走行性・安全性		
地域活性化のため建設を促進してほしい。141号線のみでは、渋滞とか危険性の点で好ましくない。	現道の走行性・安全性		
国道141の野沢から八千穂までは朝、夕の通勤時間は非常に混雑しており高速道路が出来れば少しは解消できると思います。	現道の走行性・安全性		
私の家も現在141号線が出来るとき土地(屋敷)が大部つぶれたので家が国道端になってしまった。その為大型車が通るたびに騒音と地響きに悩まされている現状です。141号の交通量が減れば交通事故も減少すると思う。その為案(1)に賛成である。	現道の走行性・安全性		
この区間が整備されると交通の障害が少なくなり、車の走行が楽になり、事故も少なくなるのではないかと思う。	現道の走行性・安全性		
141号の改良を早くして、最高速、時間にとらわれず地域に根ざした141号の最も良いとされる生活公共交通の利便性向上を考え行動をしてほしいものです。長坂～八千穂区間においては、141号の改善が、高速道より安全、利便性、産業などの向上性が望めます。	現道の走行性・安全性	道路構造	事業期間
高速は料金が課せられ、疎外される車両があります。沿線住民にとり、141改良案こそ待ちわびたものであり、本筋です。歩行者や自転車の安全、必ず増える交通弱者にとっての公共交通の必要性、沿線の産業・商業・工業の発展の為に、高速は役に立ちません。逼迫する財政の中で安くて効果があり、需要が大きいのは安全で走行性の良い一般道です。	現道の走行性・安全性	高速料金	整備コスト

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
国道141号はすでに住民から一番嫌われている道路です。過去何十人も事故が発生し。一時も早く希望の開かれる新たな路を夢見させてほしい。	現道の走行性・安全性	事業期間	
国道141号は道幅が狭く、危ないので、早く中部横断自動車道ができるといいと思います。	現道の走行性・安全性	事業期間	
現道の走行性、安全性の為に早期、着工をお願いします	現道の走行性・安全性	事業期間	
今後の地震等、自然災害を考えると中部自動車が災害時、大きな役割を果たすことを期待しています。	代替路確保		
災害時の迂回路(代替路)の必要性は常に感じております。	代替路確保		
国道141号線しかない。交通止めになると大パニックになる。農業生産の流通にも影響がある。現在の国道141号線も巾員が狭く走りづらい。ぜひ高速道をつくってほしい。	代替路確保		
国道141号線の改良案では、佐久地域は事故や災害が発生した場合、どうにもならなくなってしまうので②案で整備すべきと考えます。	代替路確保		
関東大震災が発生した時などを考えること。物流を円滑に維持する為に茨城から静岡への環状線があった方が良くと思う。	代替路確保		
災害時の代替路確保が必要	代替路確保		
災害時において、緊急輸送道路として高速道路の役割は大きい。	代替路確保		
災害時の代替道路は必要。是非長坂までつなげて欲しい	代替路確保		
今の開けた世の中ますますこれからも開けてきますので、早くあげた方が良くと思います。特に公共交通の利便性向上に災害時の代替路確保の為に。	代替路確保	公共交通	
迂回道路としても緊急性を感じますので早い完成を望みます。南牧村へのIC設置が最適と思います。	代替路確保	IC、SA、PA整備	事業期間
佐久地方は幹線1本のみ 災害対応が現在出来ない 両県住民の理解で早期実現を 特にアクセス道路の方針を速く出してほしい。	代替路確保	アクセス道路	事業期間
早期に実現できることで、関東一円、ましては全国の交通の利便性、災害時の緊急道路等、否定的な部分は感じられない。	代替路確保	事業期間	

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
日本は地震国です。特に首都圏での大災害発生時の外環状線(迂回路)として大きな役割を果たします。又、地元としての利点は数多くあります。早期建設を望みます。	代替路確保	事業期間	
災害時の代替・緊急輸送道路としての利用等、なるべく早めの高速道路の着工を。	代替路確保	事業期間	
この自動車道の成否は、佐久、南佐久の発展、大規模災害への代替路確保、広域道路ネットワークの形成に大きな影響を及ぼす。 早期全線整備の実現を期待します。	代替路確保	事業期間	
案①が一番良いと思いますが、財源を考えると案②の方が良いと思いますが、そうかといって141号を改良する事には反対です(災害時の代替路確保のため)また、出来る事で経済効果が大きいと思います。	代替路確保	整備コスト	
第③案に賛成 理由①、地元の中小建設業者が請負うことができる 理由②、道路にかかる家屋数が多いので地元業者が潤う(自宅は関係ないが) 理由③、第①案だと、大手ゼネコンが利益一人じめ	企業誘致・雇用の促進		
この中部横断自動車道を、広大かつ安全な土地を活かし、大手企業誘致に力を入れていただきたい。	企業誘致・雇用の促進		
日本海と太平洋の中間地点となり、新しい産業、企業がくれば、佐久平が発展すると思われる。	企業誘致・雇用の促進		
何十年先まで工事を行うことによって必然的に雇用を生むということはいいことだと思います。	企業誘致・雇用の促進		
昨今の不況の中、今までの中部横断自動車道の事業で地元建設会社でない会社が多く仕事をしている。地元建設会社への発注をしていただきたい。	企業誘致・雇用の促進		
不景気の時代に大きな公共事業を行なうことで雇用の促進になり、観光客の増加などで地域の活性化につながる。高齢化の進む北杜市に元気をするためにも早く高速道路がつながると良いと思う。	企業誘致・雇用の促進		
山梨県や長野県は公共交通機関が発達していないため、一日も早い中部横断道の完成を望む。 東京から来たが、なにしろ不便である。企業誘致からも必要と思う。	企業誘致・雇用の促進	公共交通	事業期間
SA・PA等による地元雇用	企業誘致・雇用の促進	IC、SA、PA 整備	
他県と行き来がしやすくなり、企業誘致などに期待が持て、経済効果も得られると思います。早期実現を期待します。	企業誘致・雇用の促進	事業期間	
雇用の促進には道路が必要です。一日も早く実施して下さい。	企業誘致・雇用の促進	事業期間	



④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
公共交通の利便性向上によって、地域内農産物の付加価値が上がり、首都圏地域のセカンドハウス需要も高まると思う。「産業の振興」と「居住人口の増加」を実現できる可能性がぐっと高まることを期待する。	公共交通		
公共交通の利便性向上をめざして実現されますようお願いしております。	公共交通		
公共交通の利便性向上は最高です。交通料金が無料ですと若者が高速で走り、速度違反をおこし、交通事故を起こす危険性が有るので、有料道路がよい。	公共交通	高速料金	
環境の保全を最優先にしてほしいと思います。	環境・景観の 保全		
自然環境への影響は最小限にとどめてもらいたい	環境・景観の 保全		
この地域の自然は大切にしないと、その価値がなくなります。 環境・景観の保全は守りましょう。	環境・景観の 保全		
※自然豊かな場所により、環境景観に配慮して設計する。	環境・景観の 保全		
自然環境を最大限に保存する意味で高速の必要性はありません	環境・景観の 保全		
計画予定区域のどこを通っても自然が大幅に破壊され、北杜市の魅力がなくなります。自然を求めてこの地に来た人は大変多いと思いますが、自然が壊されれば将来が危ういと思われます。自然を破壊して長生きするよりも、自然の残っている中で静かに終わりたいと思います。	環境・景観の 保全		
観光用の道路は既に完備されており、これ以上必要ない。日常生活面では国道141号が改良される形が一番便利である。自然への影響が大きすぎる。	環境・景観の 保全		
素晴らしい景観を全国にPRし、ルートの活力をアップすることです。地域民の結集策を考えて	環境・景観の 保全		
便利優先でこれ以上自然をこわす必要を感じません。新たに高速道を作るのは、やめてください。	環境・景観の 保全		
これ以上自然を壊さないで下さい ゼネコンのための計画は止めて下さい。	環境・景観の 保全		
景観・環境の面から、八ヶ岳PA迄来るのは絶対反対	環境・景観の 保全		

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
環境保護を第一に考えて欲しい。観光においても人口増加を図るにしても、自然環境はアピールする上での強みなので、利便性を追求するあまり、そこをおろそかにすることは本末転倒である。	環境・景観の 保全		
自然をできるだけ大切に造ってほしいです。	環境・景観の 保全		
環境に配慮することが特に大切であり、高架式でなく、掘り割り式で建設することが望ましい	環境・景観の 保全	道路構造	
いずれにしても早期着工をお願いしたいが、環境や景観に配慮した設計をお願いします。またIC前後は4車線にしてください追越しができるようにしてもらいたい。将来はすべて4車線化できるような計画をしてください	環境・景観の 保全	道路構造	事業期間
旧清里有料道路を利用する案が良い様に思いますが、現在この道路は生活道路になっているため、高速道路化、有料化は困る。大橋からの景観も非常に良い。これが無くなるのも困る。	環境・景観の 保全	高速料金	
早期実現を希望します。言うまでもなく、八ヶ岳南麓の景観、自然、環境への配慮をお願いします。	環境・景観の 保全	事業期間	
わざわざ環境を破壊してまで高速道路を作る必要性を感じない。そんな予算があるならもっと違う事に使ってもらいたい。	環境・景観の 保全	整備コスト	
不要な道路工事に多大な税金等を使う必要なし！！ 八ヶ岳の自然を守ることは、国として最優先すべきこと！	環境・景観の 保全	整備コスト	
多額の費用がかかる高速道の新設には反対。 現在の141号を整備し、きれいな景観を保存し楽しめるように改良してほしい。	環境・景観の 保全	整備コスト	
中部横断道は、あれば便利だと思いますが、あってもそんなに使わないと思います。 それよりも自然を未来に残すべきですし、医療や福祉などを充実させたほうが良いと思います。	環境・景観の 保全	道路以外の 施設	
全線4車線化は無理でも登板車線(ゆずり車線)の整備された道路の新設を望みます。	道路構造		
高速道本来の役割を見ると完全整備した道路にと思います。	道路構造		
現道及び、旧有料道路では危険であり交通渋滞も発生することが多くなると思うので新道路の建設を願いたい。	道路構造		
できることなら中央自動車道とつながる位置を八ヶ岳PAよりも須玉インターに変更できないものですか？	道路構造		
全区間で新たに道路を。高速道路を長坂～八千穂間の全線4車線で希望します。	道路構造		
案③を利用して急な曲がりを改良することでよいと思う	道路構造		

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
③の案ですと、市場坂等の急カーブは道幅がひろがっても改善されない。新たに高速道路を整備する案に賛成。	道路構造		
観光地の活性化を周りの経済の発展が出来る道路作りがまず第1と考える。 国道141号線を4車線化すれば、高速道はいらない。	道路構造		
この間には、清里等の観光地もある事から、インターチェンジ等が必要と考える。 また、八ヶ岳へのアクセス道路等もある事から、この接続箇所においてもインターチェンジの設置を望む。 積雪に関する対策も考慮する必要があると思う。	道路構造	IC、SA、PA 整備	
・冬期の安全のため川東線を通るようお願いします。 ・町・村に通るアクセス道路の整備をお願い、PAの設置を町村ごとをお願いします。	道路構造	IC、SA、PA 整備	アクセス道路
・たとえ100円でも料金は取るべきだと思います(有料) ・車線は片側1車線でも良いと思う ・周辺道路の整備には無駄なものがないようにしてほしい。不要なアクセス道路はいらない！！	道路構造	高速料金	アクセス道路
1.野辺山峠の上り、下りの解消をはかる。 2.あまり山中に入らず、141号に平行する形(既存集落との連絡良)で設置 3.冬期路面凍結防止に配慮 4.アクセス道路は出来る限り多く	道路構造	アクセス道路	
凍結防止対策(地熱利用等)と動物進入防止(交通の安全と環境への係り)です。アクセス道は出来る限り少なくしても良いと思う。開通当初は通過点化や空洞化は当たり前で利便性向上の暁には常線を複線化、受益者より料金徴収は享受者側も望むところであろう。着工区間や開通区間を無意味にしないよう急いで進めて欲しい。	道路構造	アクセス道路	事業期間
4車線化でなくても、2車線でも良いので、早い完成を目指して欲しい。	道路構造	事業期間	
2車線で良いから1日も早く起き上がることをのぞむ。	道路構造	事業期間	
まず案①の実現を。但し実現までにはかなり時間がかかると思われる。その間は国道141号の部分改良をしながらしのいでほしい。 案②は次第の案である(国道141号のバイパスと考えている)	道路構造	事業期間	
案③のR141号を改良する案は長い時間とお金をかけて交通の麻痺状態をおこすだけだと思います。	道路構造	事業期間	整備コスト
前回配布されたアンケート集計結果は非常に見づらく解かりにくかった。もっと集約してポイントをしぼり込んだ結果内容を希望します。明るいイメージの太平洋へ続く道の実現を早く希望する者として、現道の有効利用、141の改良等で完成を急いで欲しい。信号の無い道があれば充分とも思います。	道路構造	事業期間	意見聴取・手法
曲折のカーブをなるべく少なく設計し、また山を崩して道路とするならばトンネルを利用してみてください。お金のかかることです。	道路構造	整備コスト	

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
141号線より山側を走るように設計すれば安く出来ると思います。	道路構造	整備コスト	
清里有料道路(旧)の利用は危険を伴うことが考えられます。勾配が急峻すぎます。また、一般道との混合交通は事故の発生を招く恐れがあると考えます。 現道を歩いてみてください。背すじが寒くなるほど危険です。費用にしても新設が一概に高額とは考えられません一般道(現道)改修の方が高額になる気がします。	道路構造	整備コスト	
財政面以外にも、その区間を高速道路とするには、寒冷地でもあり、凍結による事故はとても心配です。	道路構造	整備コスト	
・山間部で新たに高速道路を作るとすると、建設費もさることながら、維持費も多額を要するはず。(特に橋の建設、維持)計画段階から将来の維持費をキチンと考慮すべきである。 ・現在の道路を改良することが一番合理的。	道路構造	整備コスト	
SAの設置を考えて欲しいです。	IC、SA、PA 整備		
現在の国道、町辺りのアクセスの為、SA・PAの整備とスマートインターの利用を多くしインターチェンジは1ヶ所位にしてはいかがでしょう。	IC、SA、PA 整備		
観光の町の発展の為にもぜひ小海町にもインターを造って欲しいものです！	IC、SA、PA 整備		
清里ICを作るべきだと思います。	IC、SA、PA 整備		
何よりも地域住民の生活向上につながるよう、細かくインターチェンジを設置してほしいと思います。	IC、SA、PA 整備		
SA設置に関しては、集客力のある商品やイベントを置けるようにすると単なる通過点にならずにすむと思われる。	IC、SA、PA 整備		
今後、高齢化になり、特にお年寄の安心のお手洗いのあるSA、PAを充実していただきたいと思います。	IC、SA、PA 整備		
松原湖、野辺山高原、清里等の観光地が多いので、サービスエリア、パーキングエリアを多く設置し、高原を楽しんで頂き、併せて、地元産の高原野菜を知って頂く機会を作ってはいかがでしょうか？	IC、SA、PA 整備		
中部横断道より出口をいくつかとって141号に出るようにしてもらいたいです。	IC、SA、PA 整備	アクセス道路	
(国へのお願い) 皆が高速を沢山利用する事は、色々な場面が活性する事になりますが、その為には利用のしやすい料金の設定がいいと思います。無料とはいませんが、薄利多売で、お願いします。太平洋にも近くなり楽しみです。	高速料金		

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
高速道路料金を安く設定し、地元の間人も多く利用できるようにしてほしい	高速料金		
②案は、現在無料で通行できているものが、できなくなるとしたら地元の間間は賛成できないのでは？	高速料金		
中部横断自動車道(その他全ての高速道路も)有料で行うようにしてください。	高速料金		
地域の住人にはなるべく無料区間を増やして下さい！	高速料金		
通行料金は全く無料にしなくとも良い(維持管理費に当てる)	高速料金		
有料道路としての整備が良い。適正な料金を設定することにより在来線の交通量も適度に確保できる。 (建設コストにあまりこだわらない)	高速料金	整備コスト	
中部横断自動車道の通過点にならないようにアクセス道路、周辺道路の整備をしていただきたい	アクセス道路		
アクセス道路の増・設備をぜひ検討してください。	アクセス道路		
インターへのアクセス道路の整備も同時に進めてほしい。	アクセス道路		
南相木地区にアクセス道を作り中部横断道を利用しやすくしてもらいたい。早く全線開通して地域、そして村の発展に一躍買ってもらいたい	アクセス道路	事業期間	
私は68才と高齢なのでなるべく早い竣工を願う	事業期間		
地域の皆様に最大限の協力をお願いして早急に進めてほしい	事業期間		
早く開通できるように進めてください。	事業期間		
なるべく早期に決定して、施工願います。	事業期間		
早く全区間開通しなければ、高速道路を作る意味がない。出来れば静岡までの全線開通を早くしてもらいたい	事業期間		
早期につくってほしいです。中止は絶対にしないでほしい	事業期間		
計画から完成までに時間がかかりすぎ。長坂までは早く完成してほしい	事業期間		
早期の決定、着工、完成を望みます	事業期間		
早期の整備開通を望むものであります。	事業期間		

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
早く実現(完成)を望みます。	事業期間		
早急に基本計画に格上げの推進活動を積極的に行ってほしい。	事業期間		
早期の着工、完成を願う	事業期間		
高速道路は早期につながることで成果が最大限にいかされます。 一日も早い整備完了を願うものです。	事業期間		
便利な道路は一日も早く作っていただきたいと思います。	事業期間		
出来るだけ早くの着工を強く希望します。早期完成を！！	事業期間		
出来るだけ早く作ってもらいたい	事業期間		
高速道路の整備は、経済発展にはかせない社会資本です。 早急な着手開通をお願いします。	事業期間		
何年かかりますか？早急をお願いします。着工してほしい。一日も早く。年数がかかるようでしたらその必要はない。	事業期間		
可能な限り早く開通しないと有事の際に活用できない可能性があるため早期に着工を希望する。早く開通できるのであれば案1、案2どちらも良いと考える。案3では根本的な解決とならない	事業期間		
何年後に完成するのかわかりませんが、10年以上はかかると思います。 その時代が今のように車を使う生活か疑問です。 高速道路はこれ以上必要ありません。	事業期間		
出来るだけ早く進めるためには、清里道路の活用案を利用し、早期開通を目指すべきである。	事業期間		
完成迄に相当な時間もかかると思います。自分の生きているときには利用無理かと・・・。 次世代の道路として有効になれば良いのですが、時代とともに変化し、必要性の程度が気になります。	事業期間		
とても必要な道路と思われるので、早期着工・開通を強く望みます。	事業期間		
大変とは思いますが、出来るだけ早期の開通を実現して欲しいと思います	事業期間		
出来ることであれば、1案に大賛成だが、長期間の工事であれば、完成できないと思う。新しいものを完成させる 予算、期間がかかると考えられるので、早期完成を希望してやみません。	事業期間	整備コスト	

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
民意を傾聴する姿勢は結構だが、建設するなら一刻も早く、速く進めるべきと思う。アンケートをやっている時間と費用がもったいない	事業期間	整備コスト	意見聴取・手法
少ない費用で高速が出来ればとても良い事、あれば利用したいけど税金が増えるのは困りますね。	整備コスト		
当面は東日本大震災の復興に予算が取られると思うので、中部横断道は先延ばしになるだろうが、建設するにしても2000億からの費用はかかりすぎなので、少しでも費用を少なくする方法を考えることが第一！国民の税金なのですから。	整備コスト		
中部横断道を作るよりも東日本大震災で被災した地域を復興するのが先ではないかと思う。	整備コスト		
何より大切なのは、費用がかかるため国民一人一人が負担することをみんながよく認識することだと思います。政治家や公務員は計画を提案してくれますが、道路は作ってくれません。	整備コスト		
今後の人口減少、交通量の減少の見込みの中、維持修理費のかかるものをまったく新規に作るのは反対。	整備コスト		
長坂～八千穂に限らず、中部横断自動車道はいらない。その分の資金を東北復興用にまわせ。	整備コスト		
これからは人口も減ります。何を目的に高速化を急ぐのか？もっと優先すべき税金の使い方を考えるべき。現在ある国道を有効に利用する方法を考えるべきである。救急医療が不足しているのに課題??医療機関を増やすべきである。	整備コスト	道路以外の施設	
小海線を効果的に利用して農産物を出荷したり、又地域の流通確保もJR小海線の改善にて対応可能と思う。	道路以外の施設		
緊急時、災害時にスピーディーに対応する為にIC内、SA・PA内にヘリポートを確保したらどうか	道路以外の施設		
小海線の松原湖駅、野辺山駅清里駅などその辺の整備が心配になります。地方の発展をねがいつつ	道路以外の施設		
このアンケートは何の意味があってやっているのか？いつまでに作るのか？だれが反対しているのか？よくわからないアンケートだ。	意見聴取・手法		
第1回アンケート結果と第2回アンケート用紙を分けて郵送の必要なし。ムダな経費をかけない事。	意見聴取・手法		
アンケートに金をかけすぎる。もっと安あがりの方法を考えてほしい。	意見聴取・手法		

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【戸別配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
前回もそうだが今回のアンケートも何を求めるのか意味のわからない内容だ。 質問1、2ではなぜ3つに絞るのか？質問2では意見を自由に書けということだが一般の人がこれにどれだけ回答できるか、考えたことありますか？ こんなムダなことでお金を使うつもり？ (こんなアンケートで重要政策を決めるつもりか？)	意見聴取・手法		
旧清里有料道路利用する場合の案②の地図の書き方が大雑把すぎる。この道路を利用した場合、可能性のある範囲はもっと狭くなるはず。本気度を感じない書き方で仕事にやる気ある？と言いたくなる。	意見聴取・手法		
肝心な事のみわかりやすく、明確にまとめて下さい！！ 道路事情の全く分からない者にアンケートを依頼されても返答のしようがない。 第一回アンケート結果も素人には理解しがたい。又、細かいデータも意味があるのか 資料作成に関する資金、どの程度の人が読み(全部)ましたか？これも税金から(多額)出費されます。少ない年金、多額の税金、決して無駄な使用はつつしんで欲しい	意見聴取・手法		



④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【留置配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
海のない佐久市において観光・物産の時間短縮のため重要な路線を考えるので計画どおりの整備必要	輸送時間	観光地間の連携	
現状の道路では、佐久から長坂まで一時間を要している。冬期間は危険な箇所も多く生活道路のため、住民は困っていると思う。物流の面からもぜひ早期に完成させるべき重要な道路になるので整備を進めるべきである。	輸送時間	生活交通	事業期間
地域の農産物消費地への輸送短縮と公共交通の利便性の向上の為に早期整備が望まれます。	輸送時間	公共交通	事業期間
野菜の流通が早く行くようにしてもらいたい。冬寒いので雪の対策をお願いします。	輸送時間	道路構造	
地域間を結ぶ道路としての役割りが大きいので早期の整備が必要。(災害時の代替道路の確保、救急医療施設への移動時間短縮など)現状の課題を早期に解決する必要あり。	救急医療	代替路確保	事業期間
救急医療施設への時間短縮とにかく早めに願いたい。	救急医療	事業期間	
北杜市内の観光施設は今でも首都圏から日帰り可能のため宿泊の観光客が減っています。ここに高速道路ができたりますます通過するだけになるでしょう。八ヶ岳南麓の眺望、空気は素晴らしい財産。そこを分断する道路はふさわしくありません。日本中どこでも高速道を作るお金は、東北大震災の復旧のために使ってほしい。	観光地間の連携	環境・景観の保全	整備コスト
夏場の混み方は大変こまる。R141を通らず山梨へ行けると利便性が感じられます。	生活交通		
今は代替路がなく、不安なので早く自動車道を開通させてほしいです。R141は大型車も多いので遠距離を走る車は、高速や自動車道を利用してほしいので。	現道の走行性・安全性	代替路確保	事業期間
山梨は中央道が通行止めになると災害時は孤立する為中部横断自動車道は必要である。	代替路確保		
141の代替道路として重要な事業だと思います。	代替路確保		
災害時等に代替道路が無く、是非とも自動車道の建設を願いたい。八千穂で止まってしまうと開通した自動車道の意義が半減してしまう。	代替路確保		
①環境・景観の保全の点に配慮した工事にしてもらいたい。②災害時輸送手段の確保(代替路線確保)	代替路確保	環境・景観の保全	
災害時にはR141の代替路線がないので、暫定2車線でも早期整備が必要です	代替路確保	道路構造	事業期間
特にこの間が他に代替道路がないため、一度事故などが発生すると沿線の生活道路としての機能が全く果たせない。一日も早い整備を望むものである。	代替路確保	事業期間	

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【留置配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
災害時のまわり道なので早く開通してもらいたい	代替路確保	事業期間	
東北大震災時の高速道路の必要性を再認識しました。南佐久が陸の孤島にならないために早期の整備を熱望します。	代替路確保	事業期間	
震災からも、道路整備は必要である。想定される静岡南海地震等にそなえる為に早期整備を願いたい。	代替路確保	事業期間	
R141号 南牧地域に対する災害時代替路対策を早急に	代替路確保	事業期間	
長坂八千穂間での災害発生時の、代替道路確保の為に早期の整備をお願いします。	代替路確保	事業期間	
災害時の代替路確保は早急に対応する必要がある。	代替路確保	事業期間	
財政的には大変厳しいことと思いますが災害時の代替路確保を考えると早期に実現してほしいと思います。	代替路確保	事業期間	整備コスト
道路の整備で企業誘致、雇用の促進が進み地域が活性化されることを望みます。	企業誘致・雇用の促進		
企業誘致・雇用の促進の為にぜひ、建設して欲しい。	企業誘致・雇用の促進		
公共交通の利便性向上を早期に！！	公共交通	事業期間	
子どもたちには道路ではなく、美しい八ヶ岳の環境を残してあげて下さい。	環境・景観の保全		
八ヶ岳の自然と景観を守るために、南麓の別荘地を分断する案には断固反対する。最近では軽井沢より八ヶ岳南麓の方が人気が高くなって、移住者も増えているのに、高速道路で分断されれば、景観、自然の破壊が進み、昼夜を分かんない騒音と公害により「水、空気、緑の美しい北杜市」のはずが衰退する。	環境・景観の保全		
清里は美しい自然がたくさんあるところ、景観には充分配慮してください	環境・景観の保全		
自然豊かな地域なので、環境や景観に配慮して計画してください。その上で、早期開通を希望します。	環境・景観の保全	事業期間	
これ以上、北杜市に高速は不要。自然を破壊するな。地元住民の気持ちをもっと考えろ。血税をもっと国民全体の為に使ってほしい。	環境・景観の保全	整備コスト	

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【留置配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
この区間については、急カーブ、登り、下りが多いので、その対策を考えるべきである。	道路構造		
4車線平坦な道を望む	道路構造		
4車線整備して早期の開通を望みます。	道路構造	事業期間	
暫定2車で早急に整備をお願いします。	道路構造	事業期間	
問題は多くあると思うが、4車線化した道路を早く開通させてほしい。	道路構造	事業期間	
トンネル工事と高架工事のコストで安い方が良い	道路構造	整備コスト	
インターチェンジをどこに作るかも大事。	IC、SA、PA 整備		
名物や、イベント等で有名になるSA・PAを作って欲しい。	IC、SA、PA 整備		
一日も早い全線整備をお願いします。	事業期間		
1日も早い全線高規格道路建設を切に望みます。2度とこのようなチャンスはないのです。	事業期間		
早期開通を願います。	事業期間		
早期開通願いたい	事業期間		
全区間新設で是非早急な整備を望みます。	事業期間		
早期全線開通を望む	事業期間		
出来るだけ早く実現をしてもらいたいと思います。	事業期間		
早期着工、早期完成をめざしてほしい	事業期間		
可能な限り早く整備してください。	事業期間		
早めに完成していただきたい。	事業期間		
早期に着工し完成してほしいと願います	事業期間		

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【留置配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
一日でも早く中部横断道を整備してください。	事業期間		
なるべく早く全線開通をのぞむ	事業期間		
一日も早い着工を望んでいます。地元も協力します。	事業期間		
案①で早期整備を要望します	事業期間		
早期完成をお願いします	事業期間		
できるだけ早く建設に着手して地元民を安心させてください。	事業期間		
早期着工を望みます	事業期間		
早い時期に全線を開通して欲しい	事業期間		
早期開通を希望します	事業期間		
・早期実現・開通を期待します。	事業期間		
早期全線開通に努力されたい	事業期間		
出来るだけ早期に供用開始して欲しい	事業期間		
早期の開通を切に望みます	事業期間		
早期実現をお願いしたい。旧清里有料は利用しても良いと思う。	事業期間		
早期着工を目指して取組んでもらいたい。	事業期間		
自分の年齢を考えたら果たして利用できるものかどうか疑問ですが、出来る限りの早期実現を望んでいます。その為質問2での対策案で①案を望んでいますが早期に実現できるのであれば②案、③案でもかまいません。	事業期間		
早期に全線の開通をお願いします。	事業期間		
前回のアンケートもそうだが回答の年齢層が高すぎる(私も含め)長い年月がかかりすぎ中部横断道を利用できるかもわからない。予算面もあると思うがどうせ造るなら早期実現を！！	事業期間	整備コスト	意見聴取・手法

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【留置配布】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
早期建設が必要 アンケートがわかりづらい	事業期間	意見聴取・手法	
コスト削減の工夫を！	整備コスト		
高速道路は出来れば利用するし、嬉しく思うが、お金が掛かることなので、良く考えて欲しいです	整備コスト		
借金だらけの国に余計な高速道路はいらない。	整備コスト		
何千億円をかけて進める事業なのかなあとと思います。国民1人当たり数千円、税金を減らした方がいいのでは？	整備コスト		
高速にこだわらず、もう一本道路があれば良いと思う。なるべく税金などお金を使わずにできるようにお願いします。	整備コスト		
安全でお金をあまり掛けない方法が一番だと思います。人間は計るを知る事も大切です。	整備コスト		
なぜ、今、高速道路なのでしょうか。医療や福祉などやるべき課題は多くあると思う。	道路以外の施設		

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【WEB】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
農作物等生産品の物流対策や観光地間の広域連携など、高速移動を可能にするメリットは大きく、経費を抑える中でぜひ整備を実現して欲しい。	輸送時間	観光地間の連携	整備コスト
生産品の輸送が安全に早くなる事により経済の活性化や、CO2削減による環境保全に役立ちますので、早期着工し、景気回復の前倒しをお願いします。	輸送時間	環境・景観の保全	事業期間
早期に全線開通させ、地域住民の医療機関への時間短縮、大災害時の輸送路確保を図っていただきたい。	救急医療	代替路確保	事業期間
山梨・静岡県への移動時間を短縮する為に一日も早くの開通をお願いします。	生活交通	事業期間	
東日本大震災の復興を優先すべきとの声にも有る程度賛同できる部分はありますが、その東日本大震災においても、高速道路が「命の道」としての働きが有ることが実証されています。中部横断自動車道エリアに何時災害が発生するかは判りませんが、災害が発生してからでは手遅れとなります。今こそ新たな道路を整備する時期ではないでしょうか。	代替路確保		
東海地震など大規模災害時に緊急物資等を運ぶことになる重要な道路である。2車線道路で十分なので早期に完成をしてください。	代替路確保	道路構造	事業期間
・災害時の代替路線の確保・ミッシングリングの解消等から、早期の整備が望まれます。	代替路確保	事業期間	
環境・景観の保全のため中部横断自動車道は不要です。	環境・景観の保全		
この地域の最大の財産は豊かな自然景観や環境、動植物にあります。清浄な空気と豊かな自然に農業も支えられています。高速道路建設は、こうした財産に取り返しのつかない打撃を与えかねません。自然の保全に最大限に配慮しながら、ひとつの幹線道路だけの整備ではなく地域内で重要度の高い道路から整備し、よりよい地域の道路網を作ることで、今ある課題の多くは解決できると考えます。高速道路ありきではなく、地域発展と自然環境保全の両立を可能にする道路計画を考えていただきたいと希望します。従来の道路計画にとらわれず、新しいモデルを作る時が来ているのではないのでしょうか。	環境・景観の保全		
八ヶ岳南麓の景観は日本の財産、ヤマネやオオタカなど貴重な動物も生息しており後世に遺すべきもの。また、この景観、自然は地域経済の基盤。案③を選択すれば北杜市は良質な地域として全国に知られ、将来にわたり経済効果は多大だと思ふ。	環境・景観の保全		
計画されている高速道路計画はせっかくの自然の美しい景観を壊すことにつながる。絶対反対。	環境・景観の保全		
北杜市・八ヶ岳の観光資源は自然と景観です。高速道路ができることでそれが失われ、人が来なくなります。交通量の面からも高速道路は不要です。無責任な交通量予測はもうやめて下さい。	環境・景観の保全		

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【WEB】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
高速道路は環境や景観を壊します。141号の改良案を強く望みます。	環境・景観の 保全		
中部横断自動車道に反対です。美しい景観と空気をどうか守って下さい。お願いします。	環境・景観の 保全		
美しい里山景観を守るべし。	環境・景観の 保全		
自然環境を壊しかねない新たな高速道は必要ないと思います。	環境・景観の 保全		
人口が減少する現在、世の中は道路による利便性向上よりも、自然を大切にという価値観に変化している。反対いたします。	環境・景観の 保全		
中部横断自動車道を作ること自体、自然破壊の根源になる。今の道路、改良でも破壊は起こるが、新規建設よりは良い。	環境・景観の 保全		
なるべくトンネルで作って欲しい、山岳の景観重視の為	環境・景観の 保全	道路構造	
北杜市は自然の景観が財産である。これ以上自然環境を壊し、高額な費用で道路を作るとは、住民として耐えられない。北杜市には生活や観光に便利な道路が既にある。これら道路の改良が費用対効果で最も良い方法である。	環境・景観の 保全	整備コスト	
環境破壊や膨大な道路予算が避けられないので、新たな道路は必要ないと考えます。	環境・景観の 保全	整備コスト	
八ヶ岳南麓には豊かな自然がまだ残っています。一度失ったら、取り返すことができません。これを残すことが、今の世代の重要な役割です。借金を残してはいけません。	環境・景観の 保全	整備コスト	
莫大な費用をかけた、無配慮な環境破壊、高速道路はいりません。	環境・景観の 保全	整備コスト	
自然を守るため。税金の無駄遣いを防げるため。	環境・景観の 保全	整備コスト	
案③. 旧清里有料道路は急坂で怖い。高速道路化したら、きっと悲惨な事故が相次ぐと思います。	道路構造		
案2を完成2車線で早期供用を希望します	道路構造	事業期間	
無料にしなくても有料道路でも良いと思います。速くて快適な道路を望みます。とにかく早く開業して下さい。	高速料金	事業期間	

④ 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)  
 <頂いたご意見を無作為抽出>

【WEB】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
早い着工・完成をお願いします	事業期間		
歴史的にも、経済的にも、この街道は重要な「道」です。静岡から佐久までの早期開通を望みます。	事業期間		
一日も早く建設を望みます。	事業期間		
早期着工を期待	事業期間		
八千穂から南牧村の間の道路事情が非常に良くないので早く実現してほしい。清里から長坂の間は現状で充分です。	事業期間		
早期建設をお願いしたい。	事業期間		
早期着工、早期開通を希望します。	事業期間		
早期に利用できるよう計画を進めていただきたい。	事業期間		
とにかく、早期に整備されることを期待します。	事業期間		
早期着工、早期開通を望みます	事業期間		
中部横断自動車道の早期全線開通を望みます。	事業期間		
早く開通して欲しいです。	事業期間		
なるべくお金がかからない方法で着工計画を作って欲しい。	整備コスト		
高速道路を作るためにお金を使う前に、東日本大震災の被災地のため、現在の借金を減らすことのために使ってください。	整備コスト		
被災に遭われた方々のためにも、予算を震災復興に回して下さい。	整備コスト		
中部横断道なんて、大金かけてつくる価値ない。	整備コスト		
国の借金増やして消費税上げて高速道路っておかしくないですか。	整備コスト		
もっと今必要な施策に必要な税金を投入して下さい。被災地は困窮しています。	整備コスト		



## (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	23団体
	観光業	観光協会、観光・バス会社、宿泊・観光施設	22団体	13団体
	医療機関	消防、保健所、病院	10団体	4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	14団体
	公共交通機関	鉄道事業者、バス事業者	7団体	6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

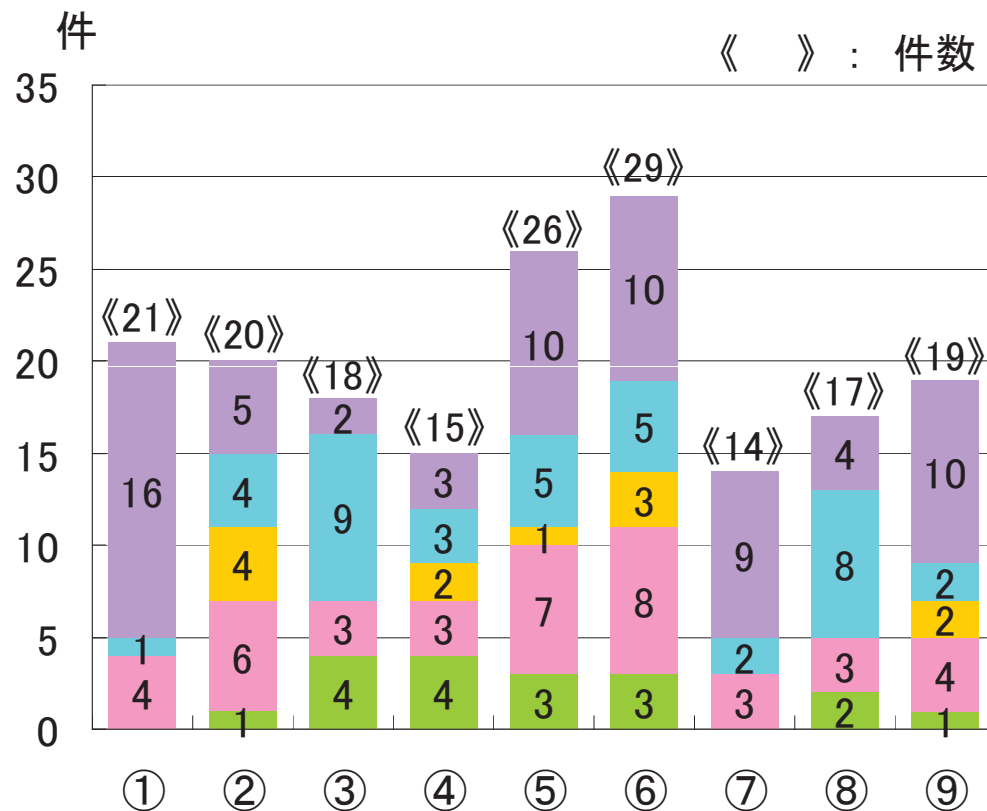
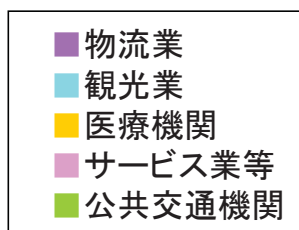
## 4. 実施結果

### ① 質問1 課題を解決するための目標について(3つ選択)

■各業種に関する目標を重要と回答する傾向にある。

#### 【課題を解決するための目標】

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



## ② 質問2 対策案について(自由回答)

※全文掲載

業種	ご意見
物流業	<p>○②案の場合は、建設費の削減と新たな周辺景観・環境への影響の縮減となるが、一部利用することにより高速道路としての機能が損なわれる場合は、①案が良いと考える(高速道路ネットワーク化を阻害する要因を一切残さないことが重要)。</p> <p>○大型トレーラーなど、道路通行許可に対応できる道路設計をお願いしたい(重量・高さ制限)</p> <p>○案2で既存の道路を有効活用し、高速道路を整備。国道141号は整備せず、地域の生活道路としての活用を考えてはどうか。</p> <p>○高速道路までのアクセス時間の短縮を望みます。企業誘致に積極的に取り組み、雇用の確保に努めてほしい。豊かな自然を守ってほしい。</p> <p>○案①は、コスト面と環境破壊につながるため反対。案③を基本として、通行の難所はトンネルを設置し、住民生活に支障がある地域は迂回路で対処するなどし、案②を含めて141号線を有効に利用してほしい。</p> <p>○清里有料道路は現在利用度がかなり低くなっています。危険な部分もありますが、有効利用できる所があれば、その方が良いとえます。</p> <p>○全区間で新たに道路を整備する案が最も重要である。現在、中部横断道がここまで整備されてきている状況の中で、整備効果を十分に発揮させる為にはこの案しかないと考えられます。</p> <p>○自動車道は全線が整備されて効果が発揮できるものです。</p> <p>○一般道との併用は考えられません。まして「整備なし」は今までの投資効果も半減です。案①での整備を望みます。予算上の課題があれば案②での整備もやむを得ません。</p> <p>○北杜市の現状を考えると、景観保全是観光振興の面からも非常に大切である。中部横断自動車道を作っていく中で、旧清里有料道路等、既存の道路(141号線)が使用可能であるならば、利用すべきと考える。</p> <p>○環境・景観の保全・・・改変による自然環境や景観への改善。</p> <p>○東南海沖大地震のリスク分散として、東海地域の生産拠点の移設、または補完事業所設置の推進(恐らく日本一安全な地域(佐久近辺)であることをPR)</p> <p>○本来であれば案①の全区間で新たな道路を整備することが望ましいと思いますが、案①を実施した場合、案②の旧清里有料道路の利用率が低下する恐れがある。また、有料道路を使用することで、全体のコスト削減にもつながるのでは・・・。従いまして、ベストは案①ですが、案②の必要性もあると思います。</p> <p>○経費から考えて、清里有料道路を利用する案がよさそう。現状の利用状況がどうなのか調査し、高速道路に転換する事も考えられます。</p> <p>○対策案については特にございません。</p> <p>○自然環境・景観に配慮し、案2を推奨したい。一般道の一部狭い場所の拡張もお願いしたい。</p> <p>○対策案は案①又は案②が望ましい。</p>
観光業	<p>○地域復興のため、ある程度の道路整備は必要と考えますが、必要最小限の範囲で整備されることを望みます。例えば、地形や環境保全のため、全線フル規格の通路でなくてもいいと思います。</p> <p>○全てにおいて言えることは、移動時間の短縮・交通事故の減少・交通量の減少および、走行性の改善はバス運行の安全性の確保ができ、定時な運行が可能となります。道路整備が進み、バスをとりまく環境が良くなれば、利便性の向上につながり、利用する方々のニーズに合うような計画ができると考えます。</p> <p>○自動車だけでなく、自転車などの交通路の確保もすべき。結果的に道路の魅力を高め、地域活性化につながり、交通量の増加につながる(例:しまなみ海道)。バス停スペース等の整備を希望します。</p> <p>○全線が高速道路として整備される事により、地域間のアクセス利便性が飛躍的に向上し、様々な観光施策に効果があると思われます。また、全線の整備により、地域間の交流が活性化され、公共交通整備の推進につながると思います。</p> <p>○現在の増穂IC～双葉JCT間では距離が短い為か、通行量が少なく、国道52号線の通行量は変わっていません。清水から東名と中央道を結ぶ事で流れが変わるかと思うが、高速料金を割り引く等でトラックが通行しやすくなると思います。</p> <p>○対策案は①または②が良いと思う。③は市場坂など、特に冬は走りにくく、事故があった際の代替道路が無い。①が最良ではあるが、少しでも早く実施できた方が良いので、個人的には②が良いと思う。</p> <p>○冬期間は糾合(除雪対策)(除雪費用)という事にはならないでしょうか？国道299号線のようになるのではないのでしょうか。</p> <p>○完全に独立した道路を建設しなければ、災害時等の対応ができない。また、交通の利便性が失われる。是非、新規整備をお願いします。(案①)</p>
医療機関	<p>○全線整備案が妥当だと思う。整備の効率性、その後の利用効率から</p> <p>○案①全区間で新たな道路整備が必要だと思います。</p> <p>&lt;理由&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八千穂-山梨県境間はR141のみで代替道路がなく、災害時に不安がある。</li> <li>・ドクターヘリは、悪天候や夜間の対応ができず、緊急搬送道路が必要。</li> <li>・大規模災害時における緊急輸送路線として期待でき、一部既存道路利用では、その能力が著しく低下する。</li> </ul> <p>○救急患者への対応としては、医師を現場に派遣し、早期に医師による診療を行うことにより、救命率の向上を図ることを目的に、当院においては、H22.8.18よりドクターカーを運行するとともに、H24.4.1からはドクターヘリの運航を開始するため、早急な整備の必要性は感じないが、整備するのであるならば、所要時間が短縮され、かつ経済的に安価な案②が望ましいと考える。</p> <p>○山梨県内区間については道路整備を行った場合の時間短縮はあまり見込めないのではないかとと思うので対策案どおり旧清里有料道路の利用が望ましいと考える。</p>

## ② 質問2 対策案について(自由回答)

※全文掲載

業種	ご意見
サービス業等	<p>○案1及び案2に反対。理由は以下のとおり:</p> <p>(1)環境、景観面</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・景観・自然の喪失、騒音や光害で、ハケ岳は観光地・別荘地としての魅力を失うので、別荘需要も低下し、不動産業や建築業も打撃を受ける。</li> <li>・清里有料道路を選択すれば、橋をもう一本造るため、自然破壊は甚大であり、深い渓谷の橋は地震時に不安。</li> <li>・北杜市は、景観保護を全面に打ち出したまちづくり計画と作っており、相反する。</li> </ul> <p>(2)地域経済面</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速で、景観と自然を永遠に失う。地域経済への打撃は明らか。</li> <li>・北杜市は通過型になる。日帰り客だけ増え、観光地としてメリットはない。北杜市は、長期滞在型観光地を目指しており、市の政策に反する。</li> <li>・現在旧清里有料道路が無料開放されて利用されているが、これを活用するルートになれば高速道路となれば、出入り口も限られ、今の利便性、速達性を失う。一般車は、国道141を使うか、ハケ岳高原ラインに回ることになり、不便にしかならない。</li> <li>・北杜市内で中部横断自動車道を使うメリットはない。</li> <li>・甲府方面、諏訪方面に行くなら、中央道があり、中部横断自動車道を使う必要がない。</li> <li>・高速道路ができれば、現在旧清里有料道路の利便性、速達性を失い、地域にとって使い勝手のよい道路を失う。また最高の景観スポットを高速を使用する人でしか見ることができなくなる。当然ながら経済効果も低くなる。</li> <li>・旧清里有料道路が高速道路になれば、農耕車は走れなくなる。</li> <li>・北杜市内の観光業、建設業などの声: 「新しい道路ができると人や車の流れが変わるので間違いなく141号線は廃れる」 「旧清里有料道路の整備によりJR 清里駅前の荒廃に拍車がかかったのと同様、仮に中部横断道がハケ岳PA 付近で接続するなら、ハケ岳PA から長野県佐久地方へという流れができ、小淵沢IC 及び長坂IC で乗降する車は激減し、やがては、ハケ岳の観光業、 やがては、北杜市全体の地域経済に大きなマイナスとなるだろう」 「以前、清里有料道路が整備され高原大橋が建設された時もこれに地元には多くの人が訪れて建設費は数年で元がとれるという話だったが、いざ開通してみるとこの清里高原大橋ができたために国道141号線沿線にあった土産屋や飲食店はすっかり寂れてしまい今では廃屋になった店がたくさんある。また交通量は建設推進時に説明した交通予測よりはるかに少なく山梨県最大の赤字路線になってしまい開業して数年で料金所の維持すら出来なくなり結局、数年後に無料化された。残ったのは美しい谷間を渡る巨大な橋の姿だけである。そして今度は中部横断道、一体あの失敗から何を学んだのか。観光産業を真剣に考えるならこのハケ岳の雄大な自然を出来るだけそっとしてこの自然に癒されたいと思う人達を気持ちよく迎えられる環境整備をすべき。それこそが本当の地元の活性化につながる。道路を作れば人が訪れると思うのは大きな間違い、大切なのは人が訪れたいと思う「環境」を作ること。あえて不便でも安全な暮らしが送れて大切な自然が残るのであればその道を選択するのがこれからの時代では最も必要なことではないか。また、それこそが東日本大震災という大きな犠牲を払った我々が学ばなければならないことだったのではないか」</li> <li>・なお、北杜市観光協会は会員に全く知らずことなく、中部横断自動車道建設促進の請願を会長と一部支部長で決議して、請願書を北杜市議会に提出したが、高速道反対の同協会会員が大多数であり、この決議は、決して地元観光業者の総意ではない。</li> </ul> <p>案3に賛成。理由は以下のとおり:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状でさえ141号線の交通量が減り(代わりに長坂IC～県道28号線～旧清里有料道路の交通量がかなり増加している)、入り込み客数も減少して困っている事業者が多い。これは上記の交通ルートの変化の他、141号のカーブがきついなどの理由により走行性に難があることもある。141号が改良され走行性が改善されれば、須玉IC～141号線の交通量が増え、国道沿いの観光商工業にとってプラスとなる、さらに入り込みの増加は地域全体におよび、北杜市全体が活性化する。</li> <li>・ハケ岳南麓の景観と自然が守られ、良質の観光地として知られる。</li> <li>・通過型観光地にならず、北杜市全体が恩恵を受ける。</li> <li>・旧清里有料道路の利便性、速達性、すばらしい眺望景観を確保でき、ハケ岳南麓の財産を守ることができる。観光資源として価値ある道路を守ることができる。</li> <li>・高速道路は災害時の代替路になると国交省は説明しているが、東北大震災では東北道、常磐道とも崩落するなどして暫くの間不通になり、一般道が代わりに使われた(このため国道6号線が大渋滞するなどした)。高速道路の整備でなく、国道など一般道の改良こそが災害時の代替路になりうることは東北大震災がいみじくも証明した。</li> </ul> <p>付記:その他地元の声</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大泉支所に設けられたオープンハウス前の掲示板に地元の意見が掲示されているが、最も多いのが国道141号改良案に賛成、次が建設そのものに反対、賛成意見はなし。反対理由としては、日本の財産として残すべきハケ岳南麓の景観を壊すな。建設費用は東北の被災地に回して欲しい、ハケ岳PAにつなげるのはおかしい、など。</li> </ul> <p>○案①が望ましいと考えるが、実現が困難とすれば、案②または案③の選択もやむをえない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○早期完成を期待しています。</li> <li>・道路建設に当り、冬期間の雪対策について十分配慮してほしい。</li> <li>・インターチェンジの一部道からの取付位置の利便性。</li> </ul>

## ② 質問2 対策案について(自由回答)

※全文掲載

業種	ご意見
サービス業等	<p>○(案③)国道141号(一般道)改良案について、国道141号は近隣小学校の通学路およびスクールバスの乗降所として利用しています。4車線になり、交通量の増加が見込まれることから、歩道の確保はもちろんのこと、スクールバス乗降場所の確保など、安全面について特段の配慮を願います。</p> <p>○全区間で新たに道路を整備する案を希望</p> <p>○中部横断自動車道を1日も早く完成することです。</p> <p>○②はよいアイデアだと思います。</p> <p>○①生産品の種類とか集荷の量によって、効率よいとは言えない場合もある。地域の連携により有効になると思われるが…</p> <p>②はある意味安心ではあるが、これからは医療ヘリコプターが有効と思うので、どうだろうか？</p> <p>③利用者の自己負担は考えるべきであると思うが…。無料はいかがなものか。</p> <p>○昨年(案③)の東日本震災の事例にあるように、また近年首都直下地震等がとりたてられてきました。早かれ遅かれ、東京～東海地域での自然災害(海底地震を含んで)が来ると思われまふ。もし、発生した場合は、昨年のように広域にわたっての交通の必要性がはっきりと現れました。陸路輸送の場合、鉄道よりトラックの方が小回りがきき、大量輸送の主力はトラックです。以上の理由により、全線4車線の案①の早期開通を希望します。</p> <p>○②案で良いのではないのでしょうか。既存の道路で使用可能なヶ所があるのであれば、景観面からも、費用面からも利用すべきと考えます。中部横断自動車道が、整備されれば、国道141号線沿の住民の道路環境への負担は軽減されるものと思われまふ。しかし、特徴の所にも載っていますが、自然環境や景観への影響が大変危惧されるどころです。充分な配慮をお願いいたします。</p> <p>○案①または案②による対策案が有効と考えます。特に「周辺地域の課題の解決」と「豊かな自然の共存」が両立すれば、観光及び滞在先進地の素晴らしい模範になる可能性が大いにあります。</p> <p>○基本的には、高規格での実施①案が望ましいと考える。まずは対面片側1車線で開通することで質問①での課題が克服できると思いまふ。また、②案の有料道路の利用案について、現道は、急傾斜地に観光の眺望の良いルートとなっており、交通安全の上で厳しいものと思いまふ。案③のR141号改修では、本線が基幹道で代替路線のない本地域にとって問題外の案であります。</p> <p>○各案もすべて改善及び向上となっており、このとおり期待したいと思いまふ。</p>
公共交通機関	<p>○1.②案がベターであると思いまふ。主な理由として、建設コストを出来る限り低く抑えること、生活道路以外の有料道路を有効活用できることなどである。</p> <p>2.国道141号線は、地域住民の生活道路として残して活用されるべきであると考えます。</p> <p>3.構想区道路整備に当たっては、第1回目のアンケートで回答したことに加えて、アンケート集約結果を拝見した感想として、ドイツのアウトバーンで設置されているとおり、「獣道」の通路となる高速道路横断用ボックスカルバートを多く設置すべきであると思いまふ。これにより、動物の生態系への影響度を低く抑えられるのではないのでしょうか。</p> <p>○一部有料道路を活用し、早期着工・開通に向けての取り組みを切に願いまふ。</p> <p>○山梨県側との調整も必要だと思いまふので、案②がいいのではと思いまふ。</p> <p>○案①全区間で新たに道路を整備する案</p> <p>○降雪、凍結対策を考えると【案1】全区間で新たに道路を整備する案が良いと考えます。地域の交通の利便性向上に大きく貢献すると思いまふ。人口の交流が図られ、過疎地域の活性化に繋がり、公共交通にとっても大きな効果があると考えます。</p> <p>○案①、②により、高速道路が開通すれば、JR小海線の他、高速バス等を利用した村外への移動の可能性も生まれ、公共交通担当の立場からは、利便性の向上の面で期待できる。(案①、②を支持)</p>

### ③ 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)

※全文掲載

業種	ご意見
物流業	<p>○「地域の空洞化や通過点化により観光・地元産業の衰退」の懸念が強いようですが、その考えは逆であり、交通の利便性が良くなれば、それまで限定・特定された利用者の枠が外れ、従来の人や物の流れは一変し、全国から人が集まることになり、観光も産業も発展の可能性が無限に増大するものと考えます。日本の物流を担う貨物輸送業界では、良質な輸送サービス(低コスト・迅速)向上のため一日も早い中部横断道の完成を願っております。私は、昨年長野道を利用して(中部横断道が完成していれば当然利用する)、日本海を見に日帰りで数回行った。山梨・長野の八ヶ岳をはじめとする大自然を全国から見に訪れる人が増えると確信しております。中部横断道を利用して…。</p> <p>○高速道路については、全線4車線整備を望みます。(片側1車線の場合、事故・渋滞のため、運行が不可となる)</p> <p>○旧清里有料道路を4車線に拡幅することは可能なのでしょうか？</p> <p>○自然破壊を最小限に抑えてほしいです。</p> <p>○利便性のみを優先して新しい道路を造ることに反対。新しい道路がどれほど地域を活性化するか疑問に思う。</p> <p>○何よりも早期の完成を望みます。</p> <p>○中部横断道は静岡県と新潟県を結ぶ道路として、山梨県～長野県を経由して整備されていますが、この路線は単に4県だけに必要とされている道路ではなく、首都圏を大きく取り囲む環状線としての役割も重要である。現在ここまで整備が進んでいる中で、長坂～八千穂間の最終区間をどう整備するかは重要視される事項である。数年先だけこのことではなく長期的な将来のためにも同規格で繋げる必要があります。ここまで多額な税金を掛けている整備をこの間の整備方法で無駄にしてはいけません。整備効果が充分発揮できる道路にしてほしい。</p> <p>○中部横断道は首都圏の西で東名・中央・上信越を接続し、北で関越・東北・常磐道を接続する高速交通網であり、その整備は国家戦略として考えるべきものです。</p> <p>○沿線住民の声を聴取も大切ですが、公共・公益の観点から整備願いたい</p> <p>○中部横断自動車道建設にあたり、国道141号線(一般道)を改良する案が入っているが、高速道で一般道使用が可能かよくわからない。観光・産業面については、北杜市内の諸条件整備が今以上に考慮しなければ、通過観光と通過産業となると予想されるので、地域充実の為の補助金等を出し、環境整備が必要。</p> <p>○用地買収等懸案事項も多々あると思いますが、1日も早い開通をお願いしたいです。</p> <p>○早期ルート決定と一部開通を実現してください。輸送会社ではありませんので、会社としてのご意見は出せませんが、個人的な意味としてお受けください。</p> <p>○早期開通を望んでいます。</p> <p>○利便性があり早期実現が望ましいが、自然環境、住民の意見を十分考慮して、時間がかかっても、納得できる方法で進めてほしい。</p>
観光業	<p>○八ヶ岳南麓地域は、すばらしい景観であり、貴重な観光資源でもあります。道路整備をする際には、自然環境や景観に十分配慮した整備をお願いします。</p> <p>○アクセスが良くなる事で、滞在するか、通過するかによってその市の観光振興が左右される。</p> <p>○全路線が開通しますと、中央自動車道～東名高速道路間のアクセスが良くなりますので、様々な路線の計画ができると思います。</p> <p>○既存の都市間の道路ネットワークの代替路の役割と共に新たな都市間の交流の発端となると考えます。相木の開通を期待しています。</p> <p>○早期の全線整備が実現できるよう期待しています。</p> <p>○当社では新宿～身延まで高速バスを運行しています。夕方国道52号線が渋滞しますので、スムーズに運行できるよう期待いたします。</p> <p>○前回も述べましたが、私共がいる小海町は、東京・静岡方面への移動が不便。観光として売っている長野県なのに、交通が不便。行くのにも来るのにも不便な立地。R141はトラックも多く、事故もあるので、とにかく早めに進めてほしい。いまのままでは、長野県東部(特に南佐久)地区の将来性がない。</p> <p>○インターチェンジが無い場合は、観光面での向上は期待出来ない。素通りしてしまう。冬雪などの安全性が不安である。</p> <p>○とにかく、国道141号線が寸断されれば、この地域及び、この交通網が完全にマヒしてしまいます。是非、新規建設をお願いします。</p>
医療機関	<p>○山梨県側では賛同者が少ないとの噂もあるようですが、既存道路の周辺地域の安全性等を考えると早期実現を望みます。安全性・利便性から見ても、単に通過する大型車の走行状況を考えると、現地域の安全性を優先に考える必要を感じます。</p> <p>○現在渋滞している箇所も少なく、短縮効果も劇的に望めないことから整備の必要性を感じない。</p> <p>○その他についても対策案どおりが望ましいと考える。</p>

# ③ 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)

※全文掲載

業種	ご意見
サービス業等	<p>○1. アンケートの設定、書式について</p> <p>(1)質問1</p> <p>a) 3つ選ぶとなっているが、建設に対し中立または否定的な選択肢は⑤(現道の走行性向上)と⑨(環境・景観保全)の2つしかなく、他は建設に肯定的な選択肢となっている。つまり3つ選ぶとすると必ず1つ以上は建設肯定的な回答をするように設計されている。特に⑥(災害時の代替路線確保)は、アンケート用紙後半にもあり、2月5日国交省が山梨日日新聞にも広告した高速道路ネットワークのミッシングリンクが山梨にあるとの内容とも相まって高速道路建設の理由になる。</p> <p>b) 目標設定についての当会の見解は以下のとおり(⑤、⑨以外)。</p> <p>①生産品の輸送時間短縮:この事業効果は理解できるが、あくまで費用対効果の範囲内での事業とすべきであり、また、大気汚染や騒音といったマイナス効果も算定すべき。</p> <p>②救急医療施設への移動時間短縮:長野側の要望としては理解できるが、北杜市側は甲府や諏訪等の病院があるので何らメリットない。そもそも、より経費のかからないドクターヘリの整備などと比較しているのか。</p> <p>③主要な観光地間の連携向上:高速道路は通過型観光化を加速させる傾向が大であり、メリットよりもデメリットの方が大きい。自然と景観を地域資源として政策を打ち出している北杜市では高速道路自体が観光地の価値を下げるものである。</p> <p>④地域の生活交通の円滑化:北杜市側は高速道路よりも国道141号の整備の方が地域にとってメリットが大きい。しかも、清里、野辺山からでも、東京方面に行く場合中央道須玉ICへは、国道利用の方が速くて、安い。諏訪方面も同じく高速を使わない方が速い。</p> <p>⑥災害時の代替路線確保:前述質問2案3賛成理由のとおり。国道など一般道の改良こそが災害時の代替路として役立つ。</p> <p>⑦企業誘致・雇用の促進:北杜市側にはこのような効果は非常に少ないし、これだけ経済のグローバル化が進んでいる中、高速道路だけで企業誘致が進むとは到底考えられない。</p> <p>⑧公共交通の利便性向上:求められる公共交通機関は高速よりも一般道の公共交通の充実を望む。一般道は生活の足である。共通:高速道路を整備しないとか、一般道の整備を行うといった選択肢が示されていない。また、事業によるマイナス効果(環境への負荷等)が考慮されていない。現行の公共事業において外部経済効果を考慮した費用便益分析を行うようになっていないから考慮しないという答えは許されない。現行制度がこうなっているからダメですという説明は、何もしませんと言っているのと同義であるとともに、現行制度が無謬であるとの前提に立っている。また費用便益分析のあり方は担当が違うとか審議会が異なるという説明は何ら説明責任を果たそうとしていない。同様にダメ。</p> <p>(2)質問2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なぜ用紙に選択肢を書いて○する方式をとらず記述式としたのか。選択肢と記述欄両方設けるべきでなかったか。</li> <li>なぜ「整備なし」を案④としていないのか。そもそも、整備なしを選択肢として追加すること自体、高速賛成数を増やそうとする設問であることが見え見えであり、建設ありきへの誘導である。</li> </ul> <p>(3)質問3及び全体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>記述部分の解釈及びまとめをどうするのか。例えば「自然に配慮してほしい」と書かれた場合、建設賛成と解釈するのか、またどの案に賛成と解釈するのか。アンケートを取りまとめる場合にはこの判断基準も明確にした上で集計結果を明示されたい。</li> </ul> <p>2. アンケート方式について</p> <p>今回のアンケートの実施について以下の問題があると認識している。</p> <p>(1)山梨側のアンケートの配布について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート用紙は、各世帯に1部郵送されたが、家族の人数分は配布されていない。アンケートは一人1通回答ができるようになっており、家族分を北杜市内の支所にもらいに行っても、1部しか渡してもらえない。家族分でさえ拒否され、近所から頼まれていても渡せないと返答された。</li> <li>特に、案1・2ルートがかかる地域の太田支所では、1部しか渡さないよう国交省甲府河川国道事務所から言われているとのこと。</li> <li>アンケートは、山梨側では、一日10部しか置かないといった数の制限をしている。長野側では、自由に取れて、たくさん置かれていたという目撃証言もあった。</li> </ul> <p>(2)別荘所有者に知らされていない</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>別荘所有者にアンケートが送られていない。特に最も中部横断自動車道の影響を受ける大泉町では、世帯数を上回る3000軒以上の別荘がある。</li> <li>別荘所有者に知らせるため、市民が自主的に配布しようとしても、上記の近所配布と同じく拒否されている。</li> <li>国交省甲府では、今の時期は別荘には人が来ないので、アンケートは配布する必要がないとの見解である。しかし、別荘所有者は、固定資産税を払う北杜市に関係のある人たちである。</li> <li>国交省甲府に対し、別荘所有者に知らせないことは問題ではないかと指摘しても公平性の観点から他人分を預かって配布することは不可、必要なら支所に用紙を取りに行くかウェブ上から回答してほしいとの返答であった。公平性を強調するが、それがために知る権利を剥奪していると思えない。</li> </ul> <p>(3)2012年2月5日山梨日日新聞に掲載された国土交通省による広告(別添)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広告の内容が、山梨区間で高速がつかないことを強調するものであり、アンケート用紙の広域的な道路ネットワークの内容(用紙(<a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/kt_r_content/content/000052232.pdf">http://www.ktr.mlit.go.jp/kt_r_content/content/000052232.pdf</a>)の8ページ左)と相まって高速整備賛成に誘導するものとなっている。ただ単に回答を促すものであれば問題ないが、建設賛成に誘導していると受け取れる内容となっており、公平性を強調する国交省自らこのようなことをするのは誠に遺憾であるとともに、市民の良識による判断を信じていないとも解釈される。</li> </ul>

### ③ 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)

※全文掲載

業種	ご意見
サービス業等	<p>(4) 行政側の回覧文書による誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山梨県北杜市では、市民に回覧で、「中部横断自動車道 第2回アンケートへのご協力について(お願い)」という文書を回している。この文書に、「北杜市は中部横断道の整備促進に努めてきた・・・」、「行政区長にとりまとめをお願いしてある」とあり、住民に高速道路建設賛成の回答を促すよう誘導していると受け取られても仕方のない内容となっている。</li> <li>・この回覧文書と同時に、行政区の区長、班長、地区長、組長などに、アンケートのはがきを集めるようにという依頼が北杜市から出ている。(回覧文書の内容は以下の通り)</li> </ul> <p>「中部横断自動車道 第2回アンケートへのご協力について(お願い)・・・(前略)北杜市においても、中部横断自動車道が市勢発展に大きな影響を与えるものとして、合併前より関係市町村とともに、整備促進に努めてきたところであり、広く市民のご意見をお聞きすることは非常に重要と考えております。(中略)・・・</p> <p>任意の調査であるため、強要しない範囲で別紙チラシの貴地区内への回覧と併せ、未投函者の調査票の回収について特段のご協力を賜りたくご依頼申し上げます。なお、未投函者調査へのご協力をいただける方の調査票(アンケート回答用返信ハガキ)につきましては、誠に恐縮ですが、同封の回収用封筒へ封入し、平成24年2月10日までに、市役所道路課また各総合支所地域振興課へお届け下さるようお願い申し上げます(後略)」</p> <p>この文書は、市長名で出されているが、この文書は、事前に国交省甲府に相談し、市長の決裁を得て出したと市の担当者が言っている。北杜市は、歴史的に行政に対してNOと言わない気風が強く残り、地域の縛りも強く、区長、地区長の権限が非常に強い。また、北杜市は非常に面積が広く、8町村が合併して年月も浅いため、他地域のことに關しての状況を把握することは難しいのが現状である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート期間中にこのような文書が配布されたということは、問題となった防衛省沖縄防衛局長講話と同じく、自由な意見を暗黙のうちに抑制させ、強制しないといいつつ暗に賛成案に誘導しようとする、民意への介入といえる行為である。</li> <li>・国交省甲府からは、県・市に対して何ら誘導をしていないとの回答があったが、配布の公平性を強調しながら、アンケートの回答に関しては、これだけ建設へ誘導するような行為が現場で起きていることをご報告したい。</li> </ul> <p>3. 高速道路整備について</p> <p>(1) 全般</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これからの人口減少、特に地方において顕著であり道路需要の減少は明らかなのになぜ高速整備を急ぐのか。 (参考 国土交通省国土審議会政策部会 国土の長期展望)中間とりまとめ<a href="http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kokudo03_sg_000030.html">http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kokudo03_sg_000030.html</a>)</li> <li>・北杜市内の高速道路整備の優先順位が高いとは到底考えられない(長野側の整備は長野側の意思が尊重されるべき)。今予算を投入すべきは東日本大震災や東電福島原発の被災地などである。人口5万弱の北杜市には既に3つのIC(須玉、長坂、小淵沢)があり、日本でも希少な便利な地域である。</li> </ul> <p>(2) 環境面</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八ヶ岳南麓の景観は、世界に誇る日本の財産で、残さなければならないもの。景観は、地域経済の基盤である。</li> <li>・南麓に高速を通せば、八ヶ岳南麓湧水群を切断し、農業、生態系への影響が大きい。ヤマネ、オオタカの生息地を横断する。</li> <li>・国交省等は高架道路でなく掘割式型工法で景観に配慮した高速道路整備ができると主張しているが、上記の水脈切断による影響の他、南麓には3本の川(甲川、宮川、泉賀)の他、湧水の地下水脈が多い地域であるため、高架しか考えられない。工法でなんとかできる問題ではない。</li> <li>・過去土石流が発生したことがあり、(1899(明治31)年9月11日北巨摩郡大泉村(現北杜市大泉町)等)、高速道路建設による自然破壊で、土石流の発生が懸念される。</li> <li>・これからは心豊かに暮らす環境を次世代に残す方が重要である。</li> <li>・「国道141号の改良を選択」すれば、北杜市は環境や景観に配慮した公共事業整備を選択した意識の高い地域として全国に知られ、その経済効果は大である。</li> <li>・オープンハウス掲示板の地元の声にも掲示されていたが、北杜市には八ヶ岳の環境に惹かれて移り住んできた人が多く(実際北杜市の人口は微増を続けている)、そういう人々から静かな余生をとりあげる権利は誰にもない。終の棲家と思って移住した先で高速道路の環境破壊に悩まされたり、まして土地収用されたりすれば、これは立派な棄民政策にほかならない。</li> </ul>



### ③ 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)

※全文掲載

業種	ご意見
サービス業等	<p>○早期実現を切に望みます。</p> <p>○東北の災害復興もあり、大変な時期だとは思いますが、もしもの時の災害に備える道として、中部横断自動車道は必要な道だと思います。地域の繁栄・命を守る道・食生活を守る道として、地域住民は1日も早い全線開通を願っています。</p> <p>○整備の重要性は、東日本大震災で一目瞭然です。早急に方針を決めて進めてください。</p> <p>○基本的には、道路が多くなり、車が多いのは、あまり賛成ではないが、環境なども考慮すべき。</p> <p>○この地域は高冷地につき、冬期の凍結、除雪等、通行に支障が出やすいので、対策をお願いします。</p> <p>○問1で③ 主要な観光地間の連携向上に重要点として、チェックさせていただきましたが、主観光地と主観光地の間にあります、小さな観光地にますます立ち寄りなくなるのではと危惧しています。建設に当たりましては、沿線自治体・住民・各種団体等の意見も充分お聞き下さり、反映される事を望みます(全ては無理でも)</p> <p>○期待する具体的方針</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 森林環境と高原景観保全をきちんと行う道路開発ルートおよび工法であること</li> <li>2. 生物多様性を保全する高速道路の開発を行うこと</li> <li>3. 高速道路の下を多様な動物が休息し、移動できるような工法とすること</li> <li>4. 建設予定地の天然記念物ヤマネの詳細な生態・行動の調査を行うこと</li> <li>5. ヤマネを保護する開発と工法と環境教育への応用</li> </ol> <p>○東日本大震災以降、東京への行政一極集中に不安を抱く方が多くなりました。中部横断自動車道は、首都圏で震災が発生したなら、日本海、太平洋を結ぶ重要な幹線となります。日本の将来像を見据えたうえで是非供開通させなければならないものと思います。</p> <p>○八千穂～清里間をなるべく早く開通してほしい (清里～長坂間は代替路があるから)</p> <p>○せっかく佐久市から八千穂までつながってもそれ以南ができなければ、道路としての価値がなくなってしまう。早期に計画を実現して下さい。</p> <p>○自然豊かな八ヶ岳の景観に配慮した道路設計をしてほしい。 ・現在の141号線野辺山よりの八ヶ岳の眺望を守っていききたい。 ・現在工事中の佐久穂町の299号国道上の高架橋は問題だ</p>
公共交通機関	<p>○1. ルート選定、施行方法、トータルコスト等建設計画の決定に際しては、比較設計(基本設計)をプロポーザル(コンペ)方式で行うのが良いと考えます。</p> <p>2. 高速道路建設中および完成後の道路排水処理、山腹の水系改変など係る「降雨、水に起因する災害」を惹起させないよう、排水計画には特に配慮した計画としていただきたい。</p> <p>3. 現時点での早期建設の思考決定となれば、地域経済、国内景気の活性化の一翼を担う国策事業としての価値に値するものと期待している。</p> <p>4. 今回のアンケート対象外である新清水JCTから増穂ICまでの間も同様に早期着工が決定されれば、時間距離の長かった長野県(山岳地、高冷地)と静岡県(温暖地域、海産物)との特徴を双方で受け入れ易くなり、人、物の流動が活性化され、経済効果も大きいと考える。</p> <p>○早期の完成を願います。中部横断自動車道は設定された課題の解決にどれも結びつくものと思います。国道141号線の代替道路は地域住民の願いであるとともに、この地域を縦断する道路の建設は多くの国民の利益となりえます。</p> <p>○公共交通の利便性向上の観点からは、高速道路建設を支持すると言うのであるが、住民の生活環境、自然環境、景観の保全を最大限考慮して計画を進めていただきたい</p> <p>○現道の国道141号線の近年に於ける交通量の増大が著しい状況下にありますので、早期建設着工を望みます。</p> <p>○南佐久は地形的に関越・中央両高速のICに連絡が悪く、いずれのICへも50～70分程度かかる。両高速道をつなぐ考えは、観光・農業・福祉・産業・災害等々、地元にとって画期的なことで、一刻も早い実現を望む。</p>

## (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

## 4. 実施結果(地元9市町村)

### ① 質問1 目標の中で重要と思うもの

※全文掲載

市町村名	ご意見
北杜市	<p>生活交通の円滑化、安全性向上            高速道路の整備により、現道における短距離移動車両(主に地元車両)と長距離移動車両(主に大型輸送車両)が通行目的により分別されることで、交通渋滞の緩和や交通事故の減少につながる。ただし、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。</p> <p>主要な観光地間の連携向上            一部では、高速道路の整備によりストロー現象になると懸念されているが、現在の観光衰退は観光客のニーズ変化によるものであると考えられることから、今後は、多くの観光客のニーズに合った、観光関連業者等の意識改革が必要である。また、今まで遠距離のため訪れ難かった近畿や東北エリアからの集客も見込めるため、高速道路沿線にある多くの観光地が連携することにより、相乗効果による集客アップが見込まれる。</p> <p>生產品の輸送時間短縮            高速道路の整備により、このエリアの特産物(野菜類等)を太平洋側、日本海側へ迅速に輸送できるとともに、海沿いの新鮮な特産品が新鮮なうちに流通できる。</p> <p>災害時の代替路確保            東日本大震災の際に物流の早期再開を果たすことができたのも高速道路の存在が大きい。現在、物流の幹線となっている国道141号は急峻で狭隘な地域を通過しているため、地震に限らず大雨等による土砂災害により道路が寸断されることも予測されることから、代替路の確保は必要である。</p>
小諸市	<p>生產品の輸送時間短縮            救急医療施設への移動時間短縮            災害時の代替路確保</p>
佐久市	<p>災害時の代替路確保            企業誘致・雇用の促進            東日本大震災により、災害に対する日本人の意識は大きく変わった。北関東自動車道と共に、「関東大環状連携軸」を形成する中部横断自動車道の整備は、佐久地域と山梨県を結ぶ唯一の幹線道路である国道141号の代替路確保や企業のリスク分散などの面において、セーフティネットの可能性を広げることになる。</p>
小海町	<p>示された目標はどれも重要と考えるが、特に災害時の代替道路の確保、救急医療施設への搬送路の確保、移動時間の短縮、高原野菜等生產品の輸送時間の短縮が、最重要と思われる。特に、八千穂以南では代替路が無く、整備の必要性・重要性を強く感じる。</p>
川上村	<p>①生產品の輸送時間の短縮            本村の基幹産業は高原野菜の生産であり、高速交通の開通は販路等に大きな影響を及ぼすため。また、消費者にとっても新鮮な野菜が供給されることは大きなメリットだと考える。</p> <p>②救急医療施設への移動時間の短縮            佐久総合病院まで68分かかかる現状は、一刻でも早く解消することが本村の喫緊の課題のため。ドクターヘリの導入で飛躍的に患者輸送時間は短縮できたが、夜間や悪天候時は救急車搬送しか手段がないため。</p> <p>⑥災害時の代替路線の確保            本国は自ずと知れた地震大国である。一部報道ではM7以上の直下型地震が4年以内に起こると言われている。東日本大震災でも道路の持つ重要性は誰もが改めて認識したと思う。この教訓は必ず活かすべきと思うため。</p>
南牧村	<p>当地は幹線道路が国道141号線1本しかなく、災害・事故等が発生した場合、陸の孤島となりかねない。            救急救命を担う命の道であり、産業・文化の物流、災害時の代替路線など設定されたすべての目標は地域住民の願いであり皆重要。</p>
南相木村	<p>9項目全て大切な事であるが、中でも「生產品の輸送時間短縮」、「救急医療施設への移動時間短縮」、「災害時の代替路確保」は特に我々過疎地域の住民にとっては生活に直接関わり、生命の安全にも直結する目標である。脳疾患の患者輸送には欠かせない道路となることは必然であり、佐久南IC付近に完成する佐久総合病院佐久医療センターとの時間短縮につながる。高原野菜生産者は、時間短縮により、より新鮮な物を消費者に届けられる。さらに、3.11災害でも高速道路が緊急輸送路として活躍したことは言うまでもない。</p>
北相木村	<p>「課題を解決するための目標」の9項目全てが重要であるが、中でも、生產品の輸送時間短縮・災害時の代替路確保・公共交通の利便性向上の3項目については、我々過疎地域の住民生活にとって特に重要な役割を果たすものである。高原野菜がより新鮮なうちに消費者へ届けられたり、災害により道路が寸断した際には、緊急用道路として代替路が確保できたり、他県とのアクセス性の改善や公共交通の利便性が向上されたりと、中部横断自動車道の開通は、地域住民がより一層、安心・安全に暮らしていくために必要不可欠な高速道路である。</p>
佐久穂町	<p>すべて重要ですが、特に南佐久地域として下記の目標が最重要最優先と思います。</p> <p>①救急医療施設への移動時間短縮            ②災害時の代替路確保            ③生產品の輸送時間短縮</p>

## 4. 実施結果(地元9市町村)

### ② 質問2 対策案について

※全文掲載

市町村名	ご意見
北杜市	環境や景観への負荷や建設費及び工期の短縮においてはメリットがある、旧清里有料道路の一部を活用する案が望ましいが、野生動物の横断や道路勾配の解消などの課題も存在する。そのため、あらゆる視点から検討した上で整備されることが必要である。 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。 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。
小諸市	【案②】旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案
佐久市	「全区間で新たに道路を整備する案」が基本となるが、工期の短縮やコスト縮減の観点から「旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案」も選択肢の一つであると考えている。
小海町	基本的には、全区間で新たに整備する案を望む。高速道路と一般道路では、設計速度も違うので、切り離して考えるべき。急カーブ・急勾配・接道があり、安全面からも不安が残る。広域的な幹線道路網整備は、将来の交通量、ネットワークの形成の観点からも、十分な論議が必要である。 尚、一般道案で信号機及び交差点なしでの所要時間算出については、論外である。
川上村	案1 全区間で新たに道路を整備する案 高速交通の建設については規格通りに進めるべきと考える。ただし、当面は暫定2車線での供用でも仕方ないと思う。 通勤・通学・通院等いかなる場合でも通行不可となることは、この地域にとって、それは、“死”と同等の意味となる。この地域にとって、国道141に代わる道路の建設は住民の総意である。
南牧村	③案は現況からして高速道の機能を確保することは困難。また、沿線住民にも多大な支障を与える。②案も課題多い
南相木村	全区間で新たに道路を整備するという案①に賛成。冬期間において案②、③は地球環境から困難と思われることと、災害時の緊急用道路としての活用になるとは考えられず、地域住民の生活の安全確保に不安をきたす事はできない。
北相木村	【案①】の「全区間で新たに道路を整備する案」に賛成。冬の期間の道路事情や災害時の緊急用道路としての役割等から考えても、【案②】・【案③】共に周辺地域の課題を解決していくための「対策案」としては、不十分である。
佐久穂町	「案①全区間で新たに道路を整備する案」を要望しますが、事業費の削減による早期整備のため「案②旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案」についても支持いたします。 「案③」及び「整備なし」は、災害時の代替路確保などの課題を解決するための目標になりえず、また国道141号沿線の住宅家屋が連擔している場所については、現実的に拡幅改良は不可能と思われます。

## 4. 実施結果(地元9市町村)

### ③ 質問3 その他

※全文掲載

市町村名	ご意見
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。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。
小諸市	全区間で新たに4車線道路整備することが理想であるが、早期に全区間を供用させることが地域の発展になると考えます。道路は活力ある経済活動と、豊かな生活や文化を支える最も基本的かつ必要不可欠な社会資本であります。先の大災害の経験も踏まえ、被災時の緊急輸送を担う、真に必要な本道路が着実に整備されますよう要望します。
佐久市	佐久市は、「更なる交流人口の創出」を図るため、中部横断自動車道を中心に全ての「街づくり」を行っている。高速交通ネットワークの形成は、佐久地域にとって将来の可能性を大きく創出するものであり、一日も早い全線開通を強く要望する。
小海町	長坂～八千穂間については、特に整備の必要性を感じます。急峻な地形の中で、国道141号の1路線しか無く、災害や事故による通行止めが発生した場合の代替路としての機能確保、さらには地震等の広域的な大災害の場合、首都圏や中京・東海地区と、佐久地域を含む上信越地方や北陸地方を結ぶ、緊急避難路や救援物資の輸送路としての役割や、移動時間の短縮・円滑化による、観光及び企業誘致による雇用の促進、産業の発展の為に重要な道路であると考えられる。
川上村	本路線の要望活動で“繋がってこそ”という言葉を使っているが、ミッシングリンクの解消をしなければ、国家繁栄どころか地域振興を図ることすらできないと考える。最近では“造る”から“直す”に予算等がシフトしてきているが、真に必要なものは“造る”ことは、絶対に必要だと思う。国道141号線は急峻で狭隘な場所が多く、リダンダンシーの強化策として中部横断自動車道は、正にこれに当てはまり早期開通を切に願う。
南牧村	全線開通は長年に亘って要望してきた地域住民の悲願です。一日も早い着工を望みます。
南相木村	－
北相木村	－
佐久穂町	佐久南ICから仮称八千穂IC間の整備促進と、仮称八千穂ICから仮称長坂JCT間の、整備計画への格上げを強く要望します。上信越自動車道と中央自動車道、さらに東名高速道路がつながることで、災害時の救急救命救助、復旧支援などの「命の道」としての機能を確保するため、早期完成を望みます。

## (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深めるとともに、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)
    - ・自由意見掲示(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 自由意見掲示

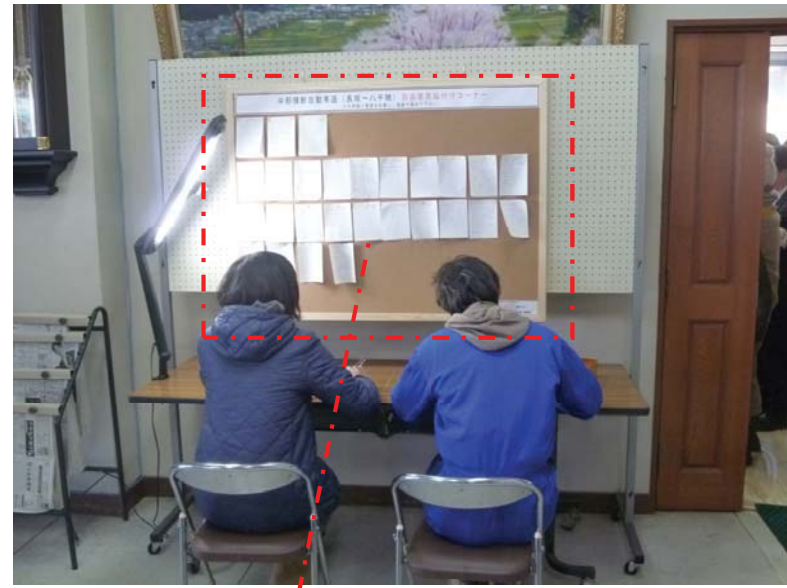
## 6. オープンハウス(説明の場)の開催状況

参考

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	2月 5日(日) 11時～15時	60名
	佐久市役所市民ホール	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

パネル展での自由意見揭示例

【北杜市】



【小諸市】



12.1.30 どの案も賛成  
第3案が良いです。

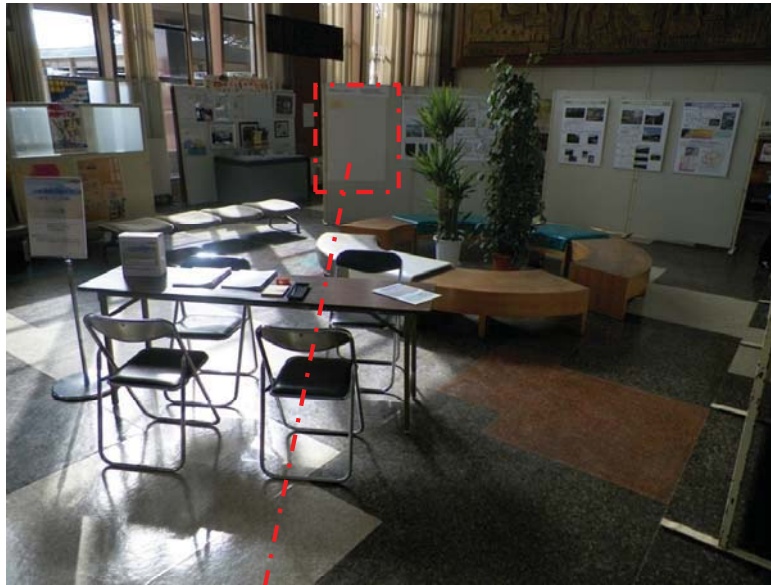
- ① 現在 41号はススキです。高速道路の必要はありません
- ② 高速道路は費用が効果かともう可いです。必要性が低いので。
- ③ 消費税増税がなければ今のまだ使いの常理建設は必要なし。
- ④ 何と言っても美しい北杜市の景観を壊します。その美しい地域だからこそ他地域からの移住者が多いのです。
- ⑤ どの案も賛成ですが一歩ゆずりて 第3案が良いです  
12.1.30

プレゼント日券 市役 60歳台男  
意見  
重大な関心を持って見えています  
早期着工をお願いします。  
理由 昔年  
北杜市に家を建て、住んでいます。  
転勤で 1996～2002年(約) 静岡  
に住んでいました。  
① 市内、往復の不便さを感じた事。  
② 静岡人は長野県はどこ？  
小諸、どこ？ 佐久、どこ？ など  
全く関心を持っていない人がほとんど  
でした。  
北杜市、お互いの良いところを知り合えるよう  
時間的距離を縮めたいと思います。  
24.2.24

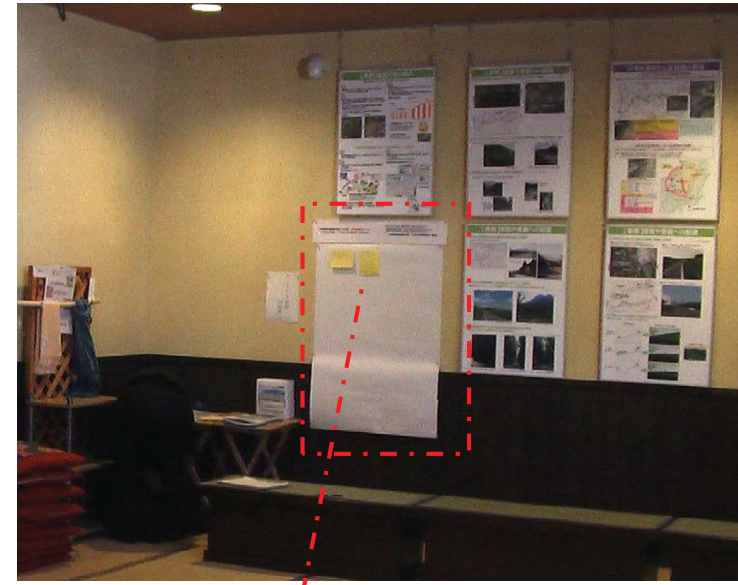


パネル展での自由意見揭示例

【佐久市】



【小海町】



子ども達が、日本に住んでいて良かったと思える国土づくりにおいて、中部横断自動車道の早期全線開通が重要です。

どうして立ち止まっているの？ 24.2.16

未来は明るいに決まっている。  
新しいところへ行こう。

現状では高速道路は必要だけれど、2000億ものお金は、今は東北へ落として欲しいと切に願っています。

バグレルの頭に決めた計画をやり直すくらいは必要かもしれない。

今はその日だけかと思いつく。この自然が私達に生かされてもらいたい。

R141の改良③案に賛成。

森と川を大切にしたい。

不必要に 50代女性  
24.2.11

パネル展での自由意見揭示例

【川上村】



【南牧村】



どうしても高速道路でなければ  
WIT計画でせうか？

長野県(佐久)と山梨県(峡北)とでは、  
横断道に対する思いが違う様です。

普通は、交通量によって道路設備・車線を  
調整して通行効率を高める工夫がなされます。

今回の道路計画は、佐久→峡北→首都圏  
の間の改善が主目視で、山梨県側には  
広規格、長野側は中規格で整合性を保た  
せる事が大切です。

また、山梨県側の整備計画の説明を確定して  
長野県方面へ具体案を提案する事をお奨め  
したいと思っております。

24. 2. 15 2022. 7/8  
24. 2. 08

① が理想ですが、予定がなければ②でよい  
と思う。なお①が道路の下り坂が急なポイント  
がたせが、橋を渡す前で減速するような指示が  
改良を以て危険なようにしてほしい。

② が改良する意味があるのならよいと思う。

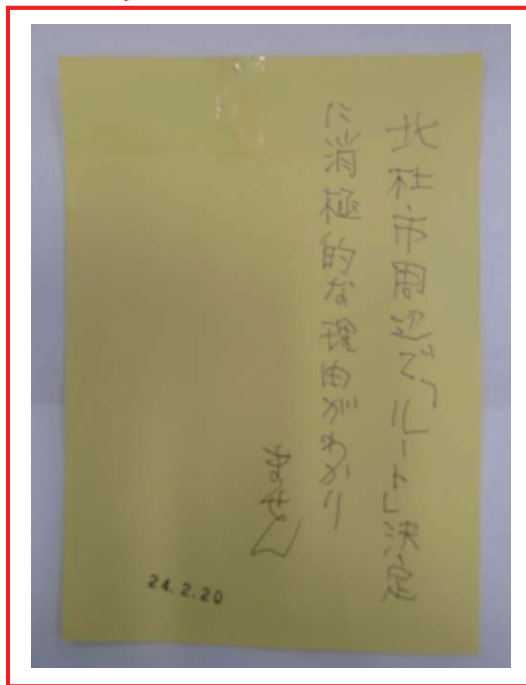
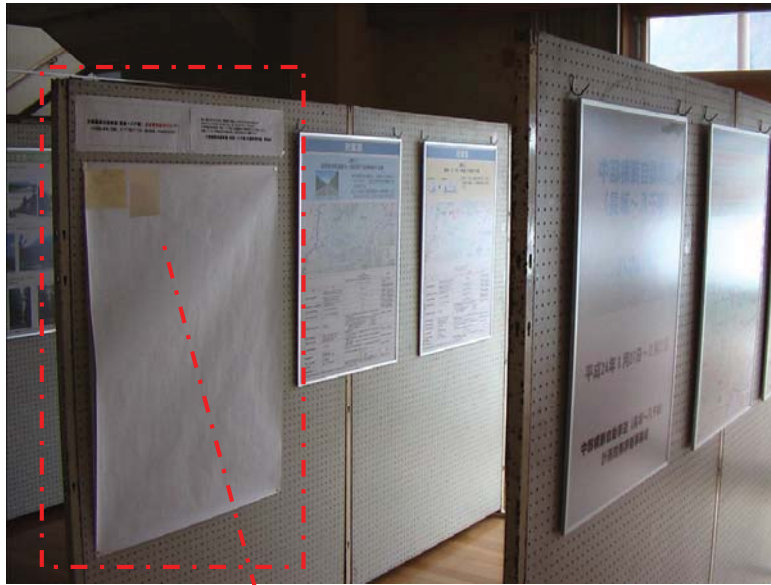
・一括して工事してしまわないで、少しずつ  
作ったら、どんどん開通して、改良車や消防車が  
非常時に使えようにしてほしい。

・インターを南牧村の上と下に作るなら  
よいと思う。上と下では、生活の範囲が違ってくる

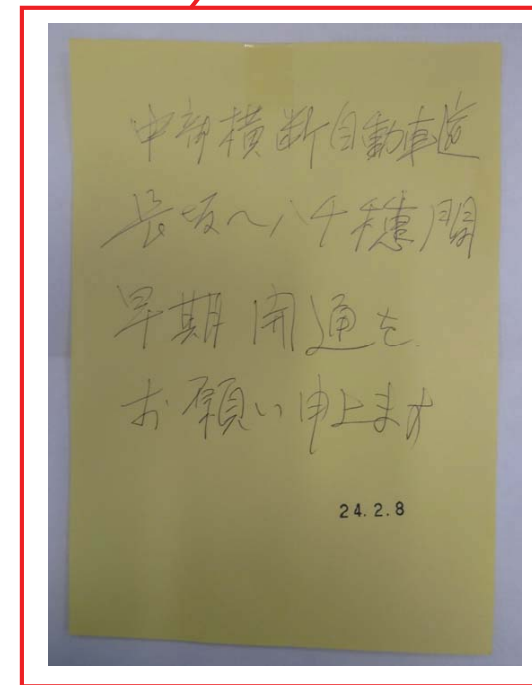
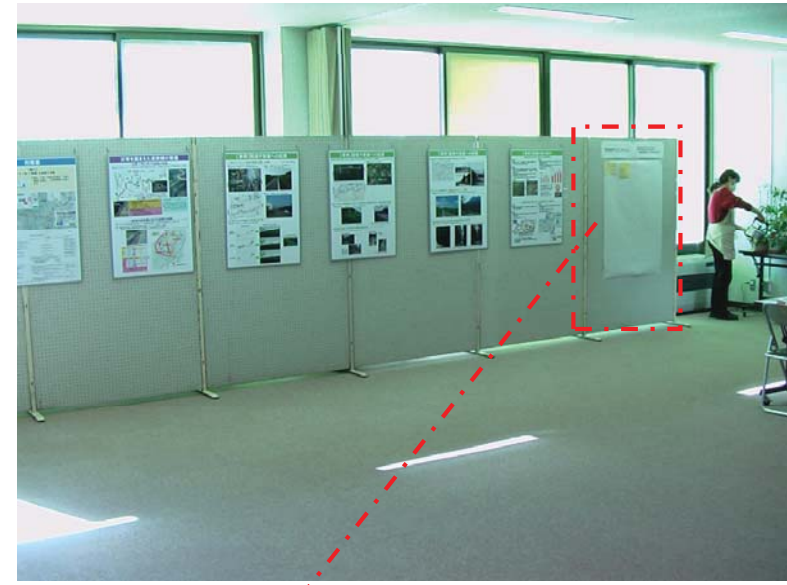
24. 2. 1

パネル展での自由意見揭示例

【南相木村】

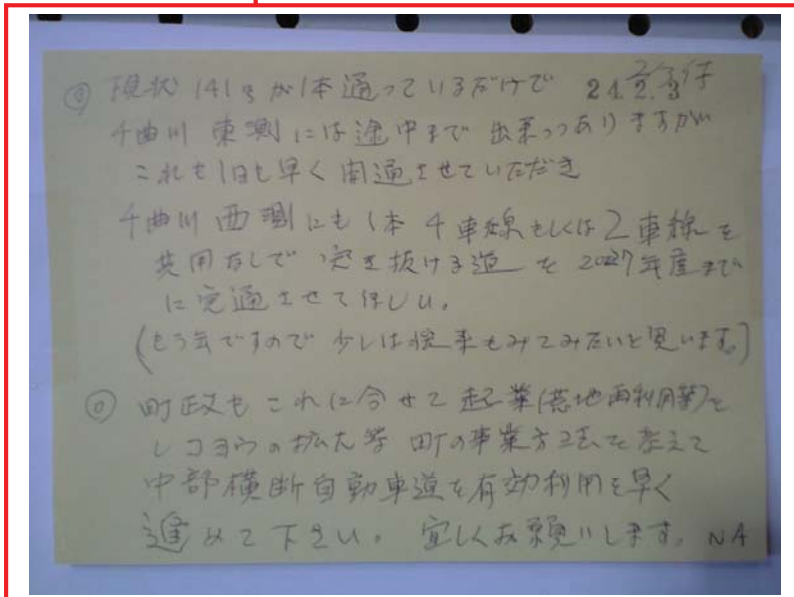
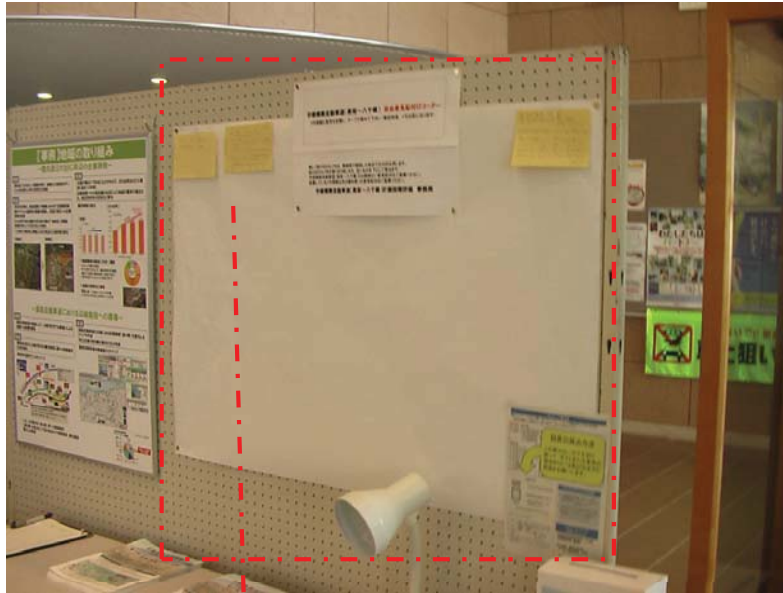


【北相木村】



パネル展での自由意見揭示例

【佐久穂町】



# 7. 意見内容

## 【北杜市】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
中部横断道ができれば、八ヶ岳は通過される場所になります。長坂ICも小淵沢ICも乗降車は減り、佐久へ行く車の流れができます。通過地域になった所で地域が活性化した所は全国を見てもありません。中部横断道は、八ヶ岳南麓のみならず北杜市全体を衰退させます。高速道路は反対です。	観光地間の連携		
大災害時の対応として道路の必要性を感じる	代替路確保		
鉄道が衰退する	公共交通		
高速道路は税金のムダ使いで環境破壊	環境・景観の保全	整備コスト	
どうしても作るのなら第3案が良いです。 ①現在141号はスキスキです。高速道路の必要はありません。 ②高速道路の費用対効果がともうすいです。必要性がないのです。 ③消費税増税がさげばれている今むだ使いの高速建設は必要なし。 ④何と言っても美しい北杜市の景観を壊します。この美しい地域だからこそ他地域からの移住者が多いのです。 ⑤どうしても作りたいのなら、一步ゆずって第3案が良いです。	環境・景観の保全	整備コスト	
高速道路は税金のムダづかいで環境破壊です。それよりも141号を整備してください。静かで美しい環境を大切にしてください。	環境・景観の保全	整備コスト	
北杜市民にとって高速道路が通るメリットはないです。後世に誇れる土地や水など大切な所としてほしいです。	環境・景観の保全		
山梨側は国道141号改良、長野側は高速を造ればいい	道路構造		
案③が良い。141は活用しやすい。高速道路はコンクリートの固まり。地域を分断してしまう。レインボー付近では川が流れており、これを横切するためには、掘割り構造は非現実的。結局高架型の道路になってしまう。	道路構造		
旧清里有料道路を高速道路に利用する件ですが、仕事で大型トラックに乗務しているのでたまに旧清里有料道路を利用しますが、10tトラック荷物満載の総重量20tの物体である急坂を登ると時速30kmぐらしかスピードがあがらず、逆に下り坂の場合、ギアを5速、4速におとしても排気ブレーキをかけても、どんどん加速していき、坂の上から下までフットブレーキを酷使用する為、とても不安を覚えます。坂を降りきると大橋に向けて90度の直角コーナーな為、重大事故多発ポイントが予測されます。旧清里有料道路の高速道路への転用は、反対します。危険すぎます。予算的な机上理論ではなく、もっと現実的な現場実情を調査していただきたい。	道路構造		
大泉や長坂は八ヶ岳南麓ブランド地域であり、何十年前に計画された時代とちがいで、現在は人口も増加(移住組・別荘組)している為、高速道路を建設には、反対意見が多いと思います。双葉JCT付近から佐久方面にトンネル等でルート変更を望みます。	道路構造		

## 7. 意見内容

### 【北杜市】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
現道活用案時に、旧清里は有料になるのか	高速料金		
早急に必要のあるルートではないので、ゆっくり検討して欲しい	事業期間		
いつまでに完成するのか	事業期間		
日本経済が破綻寸前のこの時代に、多少の利便性向上の為に、2000億円もの資金をつぎ込むことには賛成できない。東北支援にお金を回すべきと思います。	整備コスト		
案③が良い。案②よりも700億円も安い。東北へそのお金を回したい。141は使い勝手が良い。	整備コスト		
地元で計画を知らない人がいる。もっと広く伝えるべきだ	意見聴取・手法		
先進道路(双葉～増穂～)地区の皆様の声も聞かせていただきたい。中部横断道は日本海～太平洋を結ぶ重要幹線道路とのことなので、既に開通運用及び工事中及び計画中の沿線のみならずの生の声も聞きたい。期間中に説明会があるとかとの事なので、その時には是非、その方面の方々の参加、出席もお願いして、満足のできる立派な説明会にして下さる様お願い申し上げます。	意見聴取・手法		
今回(第2回)アンケート結果にもとづいて第3回、第4回の議論を重ねた方が良い。反対派は賛成派の、賛成派は反対派の意見を聞く場を是非もうけてほしい。	意見聴取・手法		

## 7. 意見内容

### 【小諸市】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
<p>意見:重大な関心を持って見えています。早期着工をお願いします。            理由:もともと小諸に家を持っていますが、転勤で1996～2002年の間、静岡に住んでいました。            ①その間往復の大変さを感じた事。            ②静岡の人は長野県はどこ?小諸ってどこ?佐久ってどこ?など全く関心を持ってない人がほとんどでした。もっとお互いの良さを知り合えるよう時間的距離を縮めるべきと思います。</p>	生活交通	事業期間	
<p>案①がよいと思うけど、環境が心配。鳥などがかわいそう。</p>	環境・景観の 保全		
<p>R141の改良は、難しいと思うので、4車で整備したほうが良いと思う。</p>	道路構造		
<p>八千穂ICから松原湖までバイパス整備し、山梨側は現道拡幅すればよいのではないかと。</p>	道路構造		
<p>2案の旧清里有料利用は、ドライバーに混乱を与えるため、1案に投票する。</p>	道路構造		
<p>双葉JCTにつなげないのはどうしてか。</p>	道路構造		
<p>案③の事業費は本当はもっと高くなるのではないかと。</p>	整備コスト		
<p>アンケートの内容はよく分からないので、直接説明を伺いに来た。</p>	意見聴取・ 手法		
<p>アンケートで、高速整備がよいとなれば進んでいきますか。</p>	意見聴取・ 手法		

## 7. 意見内容

### 【佐久市】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
救急医療の問題があり、道路は必要。	救急医療		
救急医療の課題克服と、災害時の代替路は必要。	救急医療	代替路確保	
国道141号は、1本しかないので、道路を造らないとおかしい。	代替路確保		
②案がよい。特に環境に影響あるとは思わない。	環境・景観の 保全		
141拡幅は千曲川があるからムリではないか。	道路構造		
道路整備は時間がかかる。早く造ってほしい。	事業期間		
子ども達が、日本に住んでいて良かったと思える国土づくりにおいて、中部横断自動車道の早期全線開通が重要です。どうして立ち止まってるの？未来は明るいに決まってる。新しいところ行こう。	事業期間		
アンケートで造らない意見が多ければそうなるのか。	意見聴取・ 手法		



## 7. 意見内容

### 【小海町】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
34kmのみ残すわけにはいかない。産業・物流・観光の面からも遅れた南佐久に光を当てて下さい。	輸送時間	観光地間の連携	
小海の松原湖別荘で永住したいと考えている者にとっては目の前を中部横断道路が通ってしまうとは想像できませんでした。自然の中でゆっくり人生を送りたいと思っている人間には景観がまるで違ってしまいます。今の景観をできるだけ保った道路にしてください。	環境・景観の保全		
松原湖及び別荘地の環境と景観に配慮して早期に利用できるよう期待します。	環境・景観の保全	事業期間	
環境・景観に配慮した構造とするとしているが、山を切りくずし環境・景観をこわすことには変わりないです。メリット・デメリットを思えばどちらとも言えない。	環境・景観の保全		
現状では高速道路は必要ないし、2000億円ものお金は、今は東北へ落としてほしいと切に願います。バブルの頃に決まった計画をやり通すということも必要かもしれませんが、今はその時でないと思います。この自然で私達は生きさせてもらっています。R141の改良③案に賛成。森をこれ以上不必要にこわしたくないし。	環境・景観の保全	整備コスト	
トンネルは多いのか。標高の高い所はトンネルが良いのでは。	道路構造		
できる限り、トンネルを通す様にして下さい。冬期の事を考えて設計する事。	道路構造		
ICは整備するのか。	IC、SA、PA整備		
道路は有料か無料か。いつできるのか。	高速料金	事業期間	
八千穂以南も早く開通してほしい。	事業期間		
早く道路をつなげてほしい。なぜこの区間だけ遅いのか。	事業期間		
作るなら絶対案①がいい！早期着工を願う。	事業期間		
赤い線の幅の意味が分からなかった。どちらかを通るルートの意味かと思った。	意見聴取・手法		
説明会の場所ももっと来やすい場所にしてほしかった。	意見聴取・手法		
アンケートの提出方法や記入方法も考慮してほしい。	意見聴取・手法		

## 7. 意見内容

### 【川上村】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
高速できれば、朝取り野菜は群馬に勝てる。	輸送時間		
現道拡幅は、災害時の代替路の確保ができないためダメ	代替路確保		
ルートを川上村にかけてほしい。	道路構造		
R141沿いに整備しないと使いにくい。	道路構造		
ルートは長坂ではなく東京直結してほしい。	道路構造		
川上を通過して双葉方面につなげば東京に近くなる。	道路構造		
山梨県から来ました。中部横断道は日本海～太平洋を結ぶ幹線。川上村は計画案でもごく一部が道路建設の可能性あるのみで、大幅改善の見込みが少ない様です。巨額を建設に投ずるのであれば、小海より山梨県方面は千曲川沿いに信州峠を通過して、双葉JCTに直結する路線も検討し、その結果を公表する事を望みます。地域住民の希望を直接聞いて話を進める事。予定計画を打ち出してから説明するのは進め方の逆行と思えます。今からでも、地域住民説明会で住民の半数以上は参加できる様に努力してみてください。	道路構造	整備コスト	意見聴取・手法
ICは川上の近くにしてほしい。	IC、SA、PA 整備		
パーキングエリアの設置をしてほしい	IC、SA、PA 整備		
長坂～八千穂は無料か？	高速料金		
とにかく、いい知恵を出して早く造ってほしい。	事業期間		
山梨県と長野県の取り組みの仕方が違う。北杜市のオープンハウスに参加したが、会場が非常に狭く、また、来場者と説明者が対立している感じである。また、開催箇所も少ないので、長野同様に各支所で開催すべきである。	意見聴取・手法		

## 7. 意見内容

### 【南牧村】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
①が理想ですが、お金がなければ②でもよいと思う。ただし②だと道路の下り坂が急でスピードが出せず、橋を渡る前で減速するような指示が改良して、危険のないようにしてほしい。③だと改良する意味がないので、やらなくていいと思う。一括して工事してもらわなくても良いので、少しずつ作ったら、どんどん開通して、救急車や消防など非常時に使えるようにしてほしい。	救急医療	道路構造	事業期間
騒音振動を考えると千曲側の右岸側に道路を造る方がよい	環境・景観の保全	道路構造	
野辺山高原は優良農地があるので塩加の塩害が心配。	環境・景観の保全		
南牧村は、指定山地がたくさんあるので考慮してほしい。	環境・景観の保全		
八ヶ岳から重要水源があるので留意してほしい。	環境・景観の保全		
対面だと危ないため、4車のフルのほうがよい。	道路構造		
八千穂まで整備して、長坂八千穂は現道改良だと意味がない。	道路構造		
ネットワークで考えた時にここだけ繋がってないのはおかしい	道路構造		
野辺山高原はトンネルがよい。用地も買わなくてすむ。	道路構造		
ICはできるのか。どこになるのか。	IC、SA、PA 整備		
案①では、八千穂～長坂間の住民は今までと同じで必要性がない。中間にICが必要と思う。	IC、SA、PA 整備		
早期につなげてほしい。	事業期間		
早く整備してほしい。①案がよい。	事業期間		
コスト縮減に配慮を	整備コスト		

## 7. 意見内容

### 【南相木村】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
救急医療に貢献すると思う。	救急医療		
中部横断が開通して、長野へ行くのが早くなった。	生活交通		
案②だと、今まで清里有料を使っていた人はどうなるのか。その辺も配慮してほしい。	現道の走行性・安全性		
代替路確保からも案①の新たな道路が必要。	代替路確保		
冬の凍結対策や環境保全に充分考慮してほしい。	環境・景観の保全		
自然にやさしく安全な自動車道を作ってほしい。	環境・景観の保全		
国道141号は臼田以南は道路拡幅が困難。	道路構造		
ルート等十分に考慮してほしい。	道路構造		
北杜市周辺で、ルート決定に消極的な理由がわかりません。	道路構造		
ICは海ノ口の近くに設置すべき。	IC、SA、PA整備		
小海町地区にインターを設置してほしい。	IC、SA、PA整備		
速やかに着工すること。	事業期間		
案②現有施設を有効に活用し、費用対効果を	整備コスト		

## 7. 意見内容

### 【北相木村】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
長野は広いから、この地域の人にとって、北陸へ抜けるには便利になる。	生活交通		
市場坂を改良しても山がくずれたら止まってしまう。代替路が必要。	代替路確保		
千曲川より右岸側を整備すれば環境への問題も少ないのではないか。	環境・景観の 保全	道路構造	
信州峠を越えるルートの方がよい。気温が2度も違う。	道路構造		
旧清里有料道路を利用すると、速度の違いからドライバーに混乱を与える。	道路構造		
トンネルにした方が冬の凍結を考えると維持管理に有利。	道路構造		
ICはどこが近くなるのか。	IC、SA、PA 整備		
予算がつかなければまだまだ先になってしまう。	事業期間	整備コスト	
中部横断自動車道長坂～八千穂間早期開通をお願い申し上げます	事業期間		

## 7. 意見内容

### 【佐久穂町】

ご意見の例	内容(地域の目標等のキーワード)		
R141改良は、災害時の代替路がないのでダメ。	代替路確保		
現状141号が1本通っているだけで千曲川東側には途中まで出来つつありますが、これも1日も早く開通させていただき、千曲川西側のも1本4車線もしくは2車線を信号なしで突き抜ける道を2027年度までに完通させてほしい。町政もこれに合わせて起業(荒地再利用等)をし、雇用の拡大等町の事業方法を考えて中部横断自動車道を有効利用を早く進めて下さい。よろしくお願いします。	企業誘致・雇用の促進	道路構造	事業期間
自然や安全に配慮した自動車道をお願いします。	環境・景観の保全		
誤侵入対策、動物対策に配慮してほしい。	環境・景観の保全	道路構造	
全線フル規格で造ってほしい。	道路構造		
早く道路をつなげることが大事。	事業期間		
東海地震が来るんだから、早くつなげてくれ。	事業期間		
アンケートなんて必要ないから早くつなげてくれ。	事業期間	意見聴取・手法	
アンケートの字が小さくて、年寄りには見えない。	意見聴取・手法		