

大分類：事業の必要性

中分類：道路の必要性について

Q 1	そもそも高速道路を整備する必要があるのか？
A 1	<p>これまでに2回のアンケートやオープンハウス、意見交換会等で頂いた意見を踏まえ「課題を解決するための目標」のうち、特に重要なものとして、「災害時の代替路確保」「生製品の輸送時間の短縮」「救急医療施設への移動時間短縮」「現道の走行性・安全性の向上」とされており、これらの課題を解決していくことが必要と考えています。</p> <p>さらにこれまでの様々な必要性に関する意見とともに、県、市等からは「災害時の代替路や広域的な迂回路としての機能」「佐久地域や北関東を含めた広域的観光ネットワークの形成による地域振興」「通過交通と地域交通が分別され交通渋滞や交通事故の減少」等を期待するとの必要性に係わる要望を頂いています。</p> <p>なお、中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、ミッシングリンクとなっており、これがつながることで災害時の代替路や環状道路ネットワークの形成等が期待されます。</p>

Q 2	「周辺地域の課題」「課題を解決するための目標」「対策案」はどのように設定したのか？
A 2	<p>中部横断自動車道（長坂～八千穂）については、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、地域の声を聞きながら計画段階において事業評価を行う新たな取組である「計画段階評価（試行）」を取り入れ、平成22年12月より検討を開始しました。</p> <p>第1回及び第2回の関東地方小委員会の審議を経て、平成23年2月～3月にかけて第1回コミュニケーション活動として、沿線住民や道路利用者、地元自治体・経済界等からアンケートにより意見を聞き、頂いた意見を踏まえ、第3回及び第4回関東地方小委員会の審議を経て「周辺地域の課題」「課題を解決するための目標」「対策案」等を設定しました。</p> <p>その後、平成24年10月の第6回関東地方小委員会において、意見交換会の場やこれまでに頂いた意見を踏まえ「南麓地域での整備での異論」や「旧清里有料道路の活用への懸念」が多くあったことから、「対策案」について、『「案1（全区間で新たに道路を整備する案）」を改良し、清里高原の南側のルートを含めてワーキンググループで検討すること』が委員長から提案され了承されました。</p> <p>平成24年11月の第1回ワーキンググループでは、これまでのコミュニケーション活動で頂いた意見を踏まえ、山梨県内区間について「ルート帯（案）の考え方」に基づいて、「土地利用(住宅地・集落・別荘地・農地)」、「自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水池)や景観」、「観光地(清里地域等)へのアクセス性」、「コスト縮減」に配慮したルート帯（案）として、A案：清里高原の南側を通るルート、B案：清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルートの2案を設定し、地域の意見聴取等を行いながら検討した結果、平成26年7月に1km幅のルート帯（B案）をとりまとめたところです。</p> <p>【ルート帯（案）の考え方】（平成26年12月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用（住宅地・集落・別荘地・農地）への配慮 ・観光地（清里地域等）への配慮 ・自然環境（貴重な動植物の生息地、湧水群）や景観に配慮 ・コスト縮減に配慮

Q 3	高速道路ではなく、震災復興や既存インフラの維持管理などの別事業を優先すべきではないか？
A 3	<p>防災・減災対策や、維持管理・老朽化対策などについても重要であると考えています。一方で、現状の地域の課題を解決していくことも重要であると考えています。</p>

中分類：整備費用や整備効果について

Q 4	費用対効果や採算性、将来交通量は検討しているのか？
A 4	<p>中部横断自動車道（長坂～八千穂）の費用対効果については、現段階のルート帯で把握可能な効果や概算費用を総合的に勘案して検討しています。</p> <p>今後、詳細な道路構造や連結位置などを決定した上で、交通量推計・費用便益分析を行うこととなります。</p>
Q 5	平成30年7月に、全線が1km幅のルート帯となったが、概算事業費は、どの程度なのか？
A 5	<p>全線1km幅のルート帯の概算事業費については、今後の詳細な道路構造や連結位置などを決定していく中で、算定を行うこととなります。</p>

Q 6	事業費は誰が負担するのか？
A 6	中部横断自動車道（長坂～八千穂）については、現段階では事業者が決まっていないため、費用負担についても決まっています。 今後の手続きにおいても、更なるコスト縮減について検討を行い、経済性に優れた道路計画となるよう努めて参ります。
Q 7	計画している地域の災害の発生状況を把握しているのか？
A 7	災害の発生状況について、平成30年度には短時間豪雨などにより、国道141号において、土砂流出や倒木による通行止めが発生するなどの被害が生じています。 今後、事業実施段階において、災害対策等が適切になされるよう努めて参ります。

大分類：事業の必要性

中分類：自治体等の意向について

Q 8	山梨県内の地元自治体（県・市・議会）の意向は？北杜市にも説明責任があるのでは？
A 8	山梨県からは、「環境影響評価における自然・景観へ与える影響への十分な配慮、情報提供の実施」、「インターチェンジ設置への積極的な取組」、「山梨県側のルート帯について、B案とすること」、「早期整備計画区間への格上げ」等の意見を、平成25年5月に頂いています。 北杜市からは、「早期整備着手」、「沿線地域・観光地へのアクセスに優れたB案を推奨、自然環境・景観への配慮した道路構造での整備」、「複数箇所へのインターチェンジの設置」等の意見を、平成25年5月に頂いています。 北杜市議会からは、「早期整備着手」、「清里地域及び沿線地域へのアクセス性に考慮及び、複数箇所のインターチェンジの設置」、「自然環境・景観への配慮」等の意見を、平成25年6月に頂いています。 その他、北杜市商工会からは「全線開通早期実現」、「インターチェンジの設置」、「景観への配慮」等の要望を頂いており、北杜市観光協会からは、「整備計画区間への格上げ」、「環境保全・景観保護への配慮」、「清里へのアクセス性に優れたB案とすること」等の要望を、平成25年5月に頂いています。

中分類：事業スケジュールについて

Q 9	完成供用（全線開通）まではどのくらいかかるのか？
A 9	各々の事業によって事業完成までに要する時間は異なりますが、一般的には事業着手から開通まで約10年程度を要します。

中分類：道路の整備手法について

Q 10	利用料金はどうなるのか（無料or有料）？事業主体は決まっているのか？事業主体はどのように決まるのか？
A 10	中部横断自動車道（長坂～八千穂）については、現段階では事業者は決まっています。また料金徴収についても、有無を含め決まっています。

大分類：ルート

中分類：中央道との接続位置、連結可能位置について

Q 11	なぜ長坂で分岐するのか？なぜ須玉や双葉で分岐しないのか？
A 11	中央道の構造から分岐部を設置できる平坦でカーブが緩やかな区間は限られます。加えて、双葉JCTや須玉IC方向から野辺山に向かう場合、金ヶ岳などの山地が迫っていることから、安全を確保するための縦断勾配等の構造上の基準（道路構造令）を満足するためには、地形の改変が多く、大規模な構造物の構築が必要となり、周辺に与える影響が大きくなります。 また、地形の改変が多く、大規模な構造物の構築が必要となるため、整備コストも大きくなると考えられることから、長坂での分岐としております。

Q12	一般道路との接続位置（インターチェンジ）はどこか？何カ所設置するのか？
A12	<p>IC概略位置の考え方にに基づき、設置が可能と考えられるインターチェンジの概略位置を示させて頂いています。</p> <p>インターチェンジの設置位置は、今後のルート・構造の詳細な検討と並行し、関係機関等とも調整を図りながら決定していくこととなります。</p> <p>【IC概略位置（山梨県側）の考え方】（平成26年12月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅地・集落や公共施設へのアクセス性に配慮 ・観光地（清里地域等）へのアクセス性に配慮 ・主要な道路への連結に配慮 ・連結位置の間隔に配慮 <p>【ICの概略位置の考え方（長野県区間）】（平成29年9月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ICは以下の3箇所を基本 ○小海町 <ul style="list-style-type: none"> ・小海駅周辺市街地、佐久総合病院小海分院、松原湖へのアクセス性に配慮 ・北相木村、南相木村への主要アクセス道路（県道川上佐久線）への接続に配慮 ○南牧村海ノ口付近 <ul style="list-style-type: none"> ・南牧村役場、集落へのアクセス性に配慮 ・北相木村、南相木村へのアクセス村道への接続に配慮 ○南牧村野辺山付近 <ul style="list-style-type: none"> ・集落、観光地、JA集荷所へのアクセス性に配慮 ・川上村へのアクセス村道への接続に配慮

大分類：ルート

中分類：国道141号の改良について

Q13	国道141号改良案はどうなったのか？なぜ消えたのか？
A13	<p>国道141号は、現状において、道路が有すべき技術的基準である道路構造令（最小曲率半径：150m、最大勾配：5%、最小幅員：3.25m）を満たしていません。夜間走行の危険性、冬の凍結、歩道がない区間での歩行者の危険性、降雨時の通行止め（連続雨量80mm、時間雨量20mm）など、広域幹線道路（災害時の緊急輸送路）としては極めて脆弱な道路です。</p> <p>平成24年4月の第5回関東地方小委員会において、これまでのコミュニケーション活動で頂いた意見等を踏まえ、「課題を解決するための目標」として、「災害時の代替路確保」、「生製品の輸送時間の短縮」「救急医療施設への移動時間短縮」、「現道の走行性・安全性の向上」、「環境・景観の保全」が重要であると審議され、対策案としては高速道路整備が有効であり、今後、高速道路の整備を基本的な方向性としつつ、最終的な評価をとりまとめています。</p>

中分類：ルート選定の経緯等について

Q14	これまでの対策案の検討経緯は？A案・B案のルート帯（案）は何に基づき設定されたのか？
A14	<p>平成24年10月の第6回関東地方小委員会において、意見交換会の場やこれまでに頂いた意見を踏まえ「南麓地域での整備での異論」や「旧清里有料道路の活用への懸念」が多くあったことから、今後の進め方について『「案1（全区間で新たに道路を整備する案）」を改良し、清里高原の南側のルートを含めて検討するワーキンググループを設置すべき。ワーキンググループの実施にあたっては丁寧なコミュニケーション活動を行っていく必要がある。』と委員長から提案がなされ、審議の結果、この提案について了承されました。</p> <p>この審議を受け、昨年11月に第1回ワーキンググループを開催し、これまでのコミュニケーション活動で頂いた意見を踏まえ、土地利用(住宅地・集落・別荘地・農地)への配慮、自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水池)や景観に配慮、観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮、コスト縮減に配慮したルート帯（案）として、A案：清里高原の南側を通るルート、B案：清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルートの2案を設定しました。</p>

中分類：道路構造等について

Q15	道路構造や車線数などは決まっているか？低い道路規格（地域高規格道路など）でも良いのではないかな？
A15	国土開発幹線自動車道建設法施行令第1条に規定する基本計画において「標準車線数：4車線、設計速度：80km/時」と定められているところです。 なお、具体的な道路の構造については、今後、検討していくことになります。

中分類：コントロールポイントについて

Q16	コントロールポイント（住宅地・集落・別荘地・農地・天文台・湧水・土石流危険区域など）は把握しているか？
A16	平成25年1月及び2月の地元説明会で提示したルート帯（案）のA案・B案は、既存資料の範囲内で「土地利用(住宅地・集落・別荘地・農地)」、「自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水池)や景観」、「観光地(清里地域等)へのアクセス性」、「コスト縮減」に配慮して設定したものです。 なお、現在の1kmルート帯の中に住宅や別荘などが点在していることは確認しており、詳細なルートの検討の際に出来るだけ配慮していくこととなります。

中分類：A案・B案、その他のルート案について

Q17	なぜ野辺山を目指す必要があるのか？川上村などの標高の低い場所を目指してもいいのではないかな？
A17	長野県側の計画と円滑かつ連続的な連結となるよう、鳥獣保護区、国立公園、飯盛山、宇宙電波天文台などのコントロールポイントに配慮した結果、野辺山方向を目指すルートとなっています。 また、平成25年1月及び2月の地元説明会で提示したA・B案の東側には標高1,200mから標高1,500mの尾根が南北に存在するなど、急峻な山地部となっています。そのため、A・B案よりも東側のルートを通した場合、トンネル構造などの高コストな構造が多くなることから、経済性も考慮し、山地部の中腹を活用したルートを設定しました。

中分類：長野県側のルートについて

Q18	なぜ長野県側で3キロのルート帯から1キロのルート帯に変更する際に、複数案の提示がないのかな？
A18	平成22年度から平成27年度に行った計画段階評価においては、山梨県と長野県の全区間について4つの対策案を比較した上で、概略ルート案の選定を行い、長野県区間では、3km幅のルート帯とする対応方針を決定しました。 その後、長野県区間については、長野県が沿線6町村の意見をとりまとめたところであり、これを基に1km幅のルート帯を決定したものであり、詳細は以下URLの長野県ホームページに掲載されております。 【中部横断自動車道(長坂～八千穂)整備促進に係る長野県の取り組みについて】 https://www.pref.nagano.lg.jp/michiken/infra/doro/seibi/kosoku/odan/nagasaka_yachiho.html

大分類：環境・景観・地域への影響

中分類：道路整備に伴う環境・景観等への影響について

Q19	自然環境や生活環境への影響はどのくらいあるのか？環境調査（アセス）はしているのかな？
A19	平成25年1月及び2月の地元説明会で提示したA案・B案のルート帯（案）の設定に際しては、既存の文献等により、土地利用(住宅地・集落・別荘地・農地)や自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水池)に配慮して設定しています。 環境への影響については、今後、環境影響評価の手続きの中で、道路建設による自然環境・生活環境への影響を評価し、必要に応じて適切な保全措置を実施することとなります。

Q20	景観への影響はどのくらいあるのか？
A20	平成25年1月及び2月の地元説明会で提示したA案・B案のルート帯(案)の設定に際しては、既存の文献等により、景観に配慮して設定しています。 景観への影響については、今後、環境影響評価の手続きの中で、道路建設による景観への影響を評価し、必要に応じて適切な保全措置を実施することになります。

Q21	農地への影響はどのくらいあるか？
A21	平成25年1月及び2月の地元説明会で提示したA案・B案のルート帯(案)の設定に際しては、既存の文献等により、土地利用(農地)や自然環境(湧水池)に配慮して設定しています。 中部横断自動車道(長坂～八千穂)については、計画段階評価手続きを行っているところであり、現時点で、詳細なルート・構造は決まっていないため、今後の詳細な設計等を行う段階で、田圃や用水への影響を調査し、関係部署と調整しながら必要となる対策等について検討を行っていくこととなります。 湧水池への影響については、今後、環境影響評価の手続きの中で、道路建設による湧水池への影響を評価し、必要に応じて適切な保全措置を実施することになります。

Q22	北杜市内にある村山六ヶ村堰疏水、甲武信エコパーク、日本風景街道などへの影響はどのくらいあるか？
A22	今後、環境影響評価の手続きの中で、道路建設による影響を評価するとともに、事業実施段階において、環境保全対策等が適切になされるよう努めてまいります。

中分類：道路整備に伴う環境・景観等への影響について

Q23	道路整備に伴い、地域が分断されないのか？
A23	平成25年1月及び2月の地元説明会で提示したA案・B案のルート帯(案)の設定に際しては、ルート帯(案)の考え方にに基づき、既存の文献等により、土地利用(住宅地・集落・別荘地・農地)に配慮して設定しています。 中部横断自動車道(長坂～八千穂)については、現時点で詳細なルート・構造は決まっていないため、今後の詳細なルート検討に際しても、住宅・集落、別荘等への影響が極力少なくなるように検討を行っていくこととなります。

中分類：補償等について

Q24	道路建設に伴う補償等はどのようにしてくれるのか？
A24	一般的な公共用地取得の流れとしては、「事業計画の説明」、「事業に必要な土地の範囲を明らかにするため用地の幅を示す杭(用地幅杭)を現地に設置」、「皆様からお譲りいただく土地の面積、移転していただく建物や塀などの工作物、庭木や果樹などの立木を詳しく調査」、「土地調査・建物調書を作成して確認して頂いた上で『補償基準』に基づいて補償金を算定」、「補償の内容についての説明」を経て、地権者のご了解を頂いた上で契約となります。

大分類：進め方

中分類：これまでのコミュニケーション活動について

Q25	アンケート(配布数・記載内容・集計方法など)が恣意的ではないか？なぜ専門家が関わっていないのか？
A25	平成23年2月・3月、平成24年1月・2月のアンケートは、賛成・反対という数を集計するのではなく、関係する皆様の関心や懸念がどのような所にあるかを把握し、第三者委員会の議論に反映させることを目的として、集計・整理しています。 また、配布範囲については、将来中部横断自動車道として一体的な利用が想定されることから、事業中及び開通済み区間を含む沿線市町村を対象としました。配布方法については、沿線9市町村において郵送により各戸に1部ずつ配布するほか、市役所・高速道路のSA・PA・道の駅等で配布し、インターネットでのアンケートを実施するなど、様々な手法で意見を頂けるよう努めてきました。 なお、アンケートの実施方法や集計結果については、関東地方小委員会で審議を行っております。

Q 26	地域住民の意見が十分に反映されておらず、計画段階評価が完了したとは言えないのではないか？
A 26	中部横断自動車道（長坂～八千穂）については、計画段階評価におけるコミュニケーション活動において地域住民の皆様とコミュニケーションを図りながら検討を進めてきたところです。また、関東地方小委員会でも審議が行われ、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しております。 今後とも、頂いたご意見等も踏まえつつ、丁寧に対応するよう努めてまいります。

Q 27	平成27年4月に決定された対応方針に関して、関係する自治体へ意見照会を行っているのか？
A 27	平成27年4月に決定された対応方針に関して、関係する自治体へ平成26年7月に意見照会を行っております。 意見照会及び回答の文書については、以下のURLに掲載しております。 http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000107863.pdf

大分類：進め方

中分類：地元説明会について

Q 28	ルート帯（案）の「別荘地」等の記載が現実と異なるのではないか？
A 28	「別荘地」の定義に明確な根拠が無いことから、現地調査を実施し「別荘」と想定される建物が多く存在する範囲を「別荘地」と位置づけ、ルート帯（案）検討の際に配慮すべき範囲として記載しました。 なお、ルート帯(案)の中に住宅や別荘などが点在していることは確認しており、今後の詳細な設計等を行う段階でできるだけ配慮していくこととなります。

Q 29	平成30年11月に長野県内で開催された地元説明会について、なぜ長野県内の関係町村の住民限定としたのか？
A 29	長野県内で開催した地元説明会は、長野県内の道路整備に関するものであり、長野県内の住民の十分な質問時間の確保の観点から、対象を長野県内の住民の皆様とさせて頂いたところです。