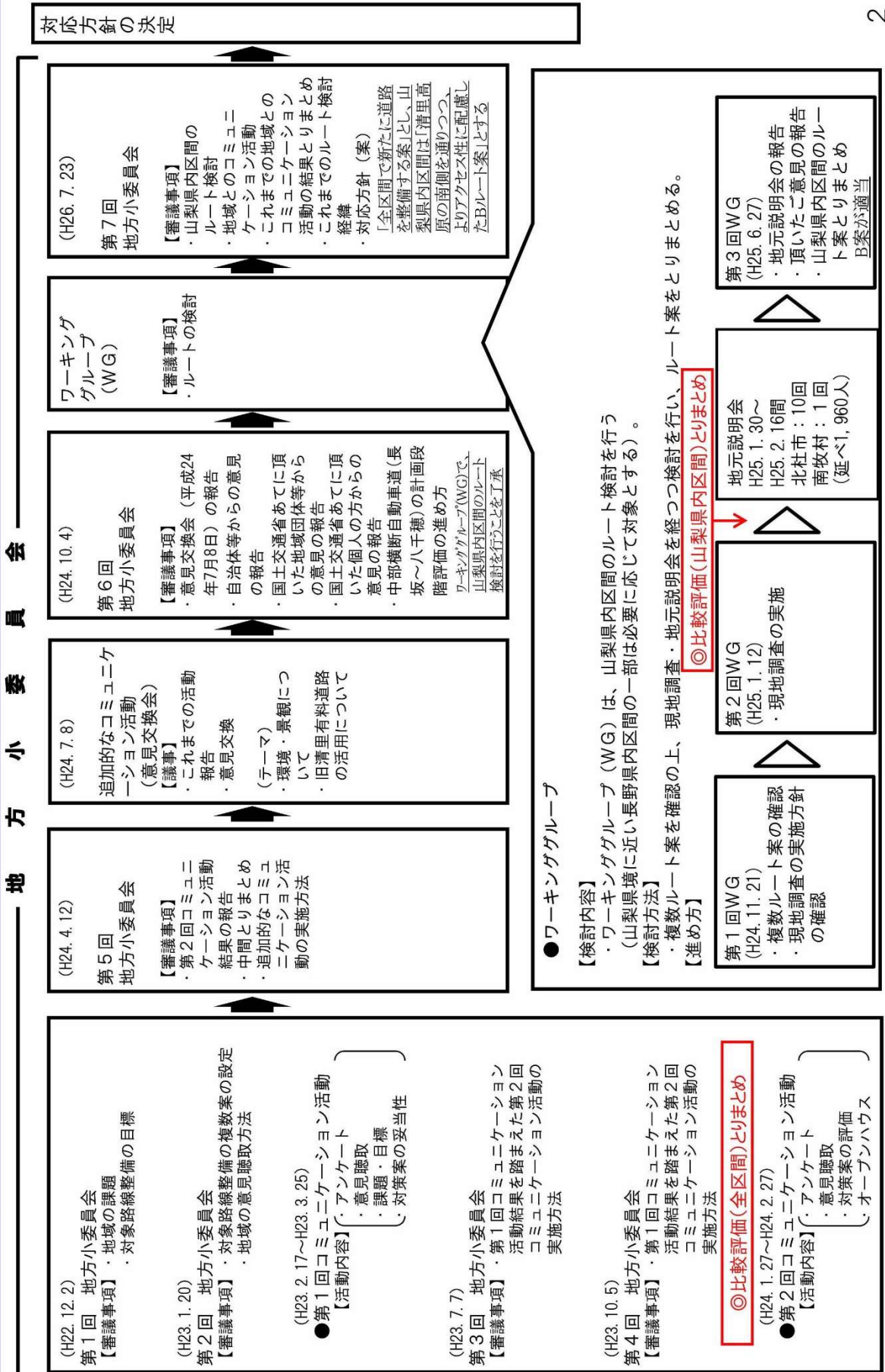


6 中部横断自動車道で計画段階環境配慮書とみなされた書類

「中部横断自動車道（坂坂～八千穂）の環境影響に関する検討書」（2014年12月 関東地方整備局）

2. 検討経緯

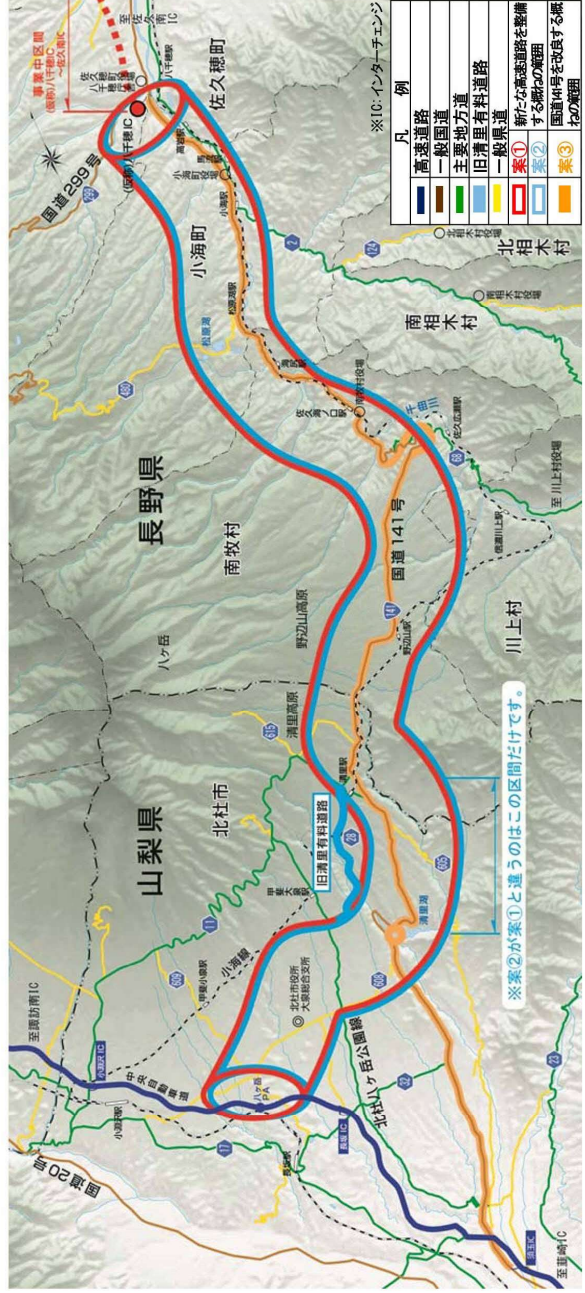


# 3. 比較評価（全区間）とりまとめ（1/2）

平成23年10月5日の関東地方小委員会の審議を経てとりまとめ、平成24年1～2月のコミュニケーション活動で意見聴取

図の赤い線と青い線で示した幅が、高速道路を整備する対案の概ねの位置です。

内容	【案①】 全区間で新たに道路を整備する案 高速道路を長坂～八千穂間の全線4車線で整備する案	【案②】旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案	【案③】 国道141号(一般道)を改良する案	整備なし
特徴	<p>至長坂 至佐久 4車線整備 全区間で4車線</p>	<p>2車線を利用 旧清里有料道路 2車線整備 ※区間は2車線</p>	<p>至須五 至佐久 車線増化 ※区間は2車線</p>	<p>至須五 至佐久 整備なし 2車線</p>



## 高速道路の整備

- 設計速度80km/hの高速道路を新たに整備します。
- 一般道とはインターチェンジにより接続します。



## 旧清里有料道路の有効利用

- 旧清里有料道路は、沿道からの乗り入れが少なく、良好な走行性が確保できる道路です。
- この道路を高速道路の一部区間として有効利用することができると考えます。



※「旧清里有料道路」とは、「県道北八ヶ岳公園線」のうち、H17年6月6日まで有料道路であった区間です。

## 国道141号（一般道）の改良

- 現在、片側1車線の区間を、片側2車線に拡幅し、4車線道路に改良します。



※国道141号（拡幅）

※設計速度とは、他の車の影響が少ない状態で、車が安全かつ快適に走行できる速度のことです。 3

### 3. 比較評価（全区間）とりまとめ（2/2）

平成23年10月5日の関東地方小委員会の審議を経てとりまとめ、平成24年1～2月のコミュニケーション活動で意見聴取

		各案での試算		
		高速道路	一般道路	整備なし
項目	【案①】 全線整備案	【案②】 一部旧清里有料道路活用法	【案③】 国道141号（一般道）改良案	
	例	「高速道路を長坂～八千穂間の全線4車線で整備する案」 ・整備する高速道路の一部に旧清里有料道路を活用する案	「国道141号（一般道）改良案」 ・国道141号（一般道）を4車線で改良する案 ・併し、現道の信号交差点品切れを解消する案	
生産品の輸送時間短縮	80km/h（設計速度）	80km/h、一部50km/h（設計速度）	60km/h（設計速度） ・設計速度60km/hで算出しているが、信号交差点品切れがあること とから実際の速度は下がる	50km/h、一部40km/h（設計速度）
救急医療施設への移動時間短縮	18箇所（全て）	18箇所（全て）	約14箇所	道路整備による改善効果なし 約14箇所（実測値を基に算出）
主要な観光地間の連携向上	約7.1万人（全て）	約7.1万人（全て）	約6.9万人 （信号交差点品切れの場合で算出）	道路整備による改善効果なし 約6.9万人（実測値を基に算出）
地域の生活交通の円滑化	約1.8万人	約1.8万人	約1.4万人 （信号交差点品切れの場合で算出）	道路整備による改善効果なし 約1.3万人（実測値を基に算出）
現道の歩行性・安全性の向上	約85分	約85分	約114分 （信号交差点品切れの場合で算出）	道路整備による改善効果なし 約1124分（実測値を基に算出）
災害時の代替路確保	約46分	約46分	約52分 （信号交差点品切れの場合で算出）	道路整備による改善効果なし 約59分（実測値を基に算出）
企業誘致・雇用の促進	・高速道路への交通の転換により現道の交通量が減少し、歩行性の向上や事故の減少が期待できます。 ・なお、自動車専用道路の死傷事故率は幹線道路に比べて小さい（下記参照）ことから沿線全体の事故件数は、現在より大幅に減少することが見込まれます。  （参考） ・自動車専用道路の死傷事故率（全国平均） 13.0 件/億台キロ ・幹線道路の死傷事故率（全国平均） 97.7 件/億台キロ ・国道141号の死傷事故率 94.4 件/億台キロ	・歩行性の向上により、企業誘致や雇用の促進とともに高齢化や高齢者の利便性が考えられます。  中部横断自動車道 ・アクセス性・利便性の向上により、企業誘致や雇用の促進とともに高齢化や高齢者の利便性が考えられます。	なし	なし
公共交通の利便性向上	・国道141号などの現道交通が転換されることにより沿道環境が改善されるものと考えられます。 ・改善による自然環境や景観への影響が考えられます。	・高速道路への交通の転換により現道の歩行性が改善され、公共交通の利便性向上が考えられます。 ・高速道路の整備により、高速バスなどにより沿道環境が改善されるものと考えられます。	・現道の歩行性が改善され、公共交通の利便性向上が考えられます。	道路整備による改善効果なし
環境・景観の保全	・国道141号などの現道交通が転換されることにより沿道環境が改善されるものと考えられます。 ・改善による自然環境や景観への影響が考えられます。	・国道141号などの現道交通が転換されることにより沿道環境が改善されるものと考えられます。 ・改善による自然環境や景観への影響が考えられます。	・一部バス区間では、交通が転換されることにより、沿道環境が改善されるものと考えられます。 ・ルート構等の整備により、自然環境や景観への影響が考えられます。	道路整備による変化なし
道路にかかるとの家屋敷数	約70～約170件	約65～約160件	約300～400件	0
概ねの費用	約2,100～2,300億円	約1,950～2,150億円	約1,300～1,400億円	0
広域的な道路ネットワーク	・当該区間は中部横断自動車道の一部であり、整備により高速道路のネットワークが形成されるため、中部地方や北陸地方などとの広域的な連携等が強化されます。	・当該区間は中部横断自動車道の一部であり、整備により高速道路のネットワークが形成されるため、中部地方や北陸地方などとの広域的な連携等が強化されます。	・当該区間は高速道路ネットワークのミッシングリンクとなるため、中部地方や北陸地方などとの広域的な連携等に課題が残ります。	道路整備による変化なし
その他				

※各案の所要時間は設計速度を基に算出 ※死傷事故率とは死傷事故件数（平成18年調査）/走行キロ（平成18年調査）で算出