

三遠南信自動車道(水窪北～佐久間) 計画段階評価資料

平成25年4月18日

国土交通省 中部地方整備局

目 次

1. 地域及び道路の現状と課題(前回委員会のまとめ)	2
2. 地域の地質、自然環境	8
3. 政策目標の設定	24
4. 整備方針(ルート帯案)の検討	26
5. 対策案の整備効果	31
6. 地域からの意見聴取の方法の検討	38
7. 今後の計画段階評価の進め方(案)	48

1. 地域及び道路の現状と課題 （前回委員会のまとめ）

1-1 位置

国道474号三遠南信自動車道

◆概要

三遠南信自動車道は、三河・遠州と南信州地域を結ぶ、延長約100kmの高規格幹線道路。

◆計画内容

・区間：長野県飯田市山本
～静岡県浜松市北区引佐町

・全体延長：約100km

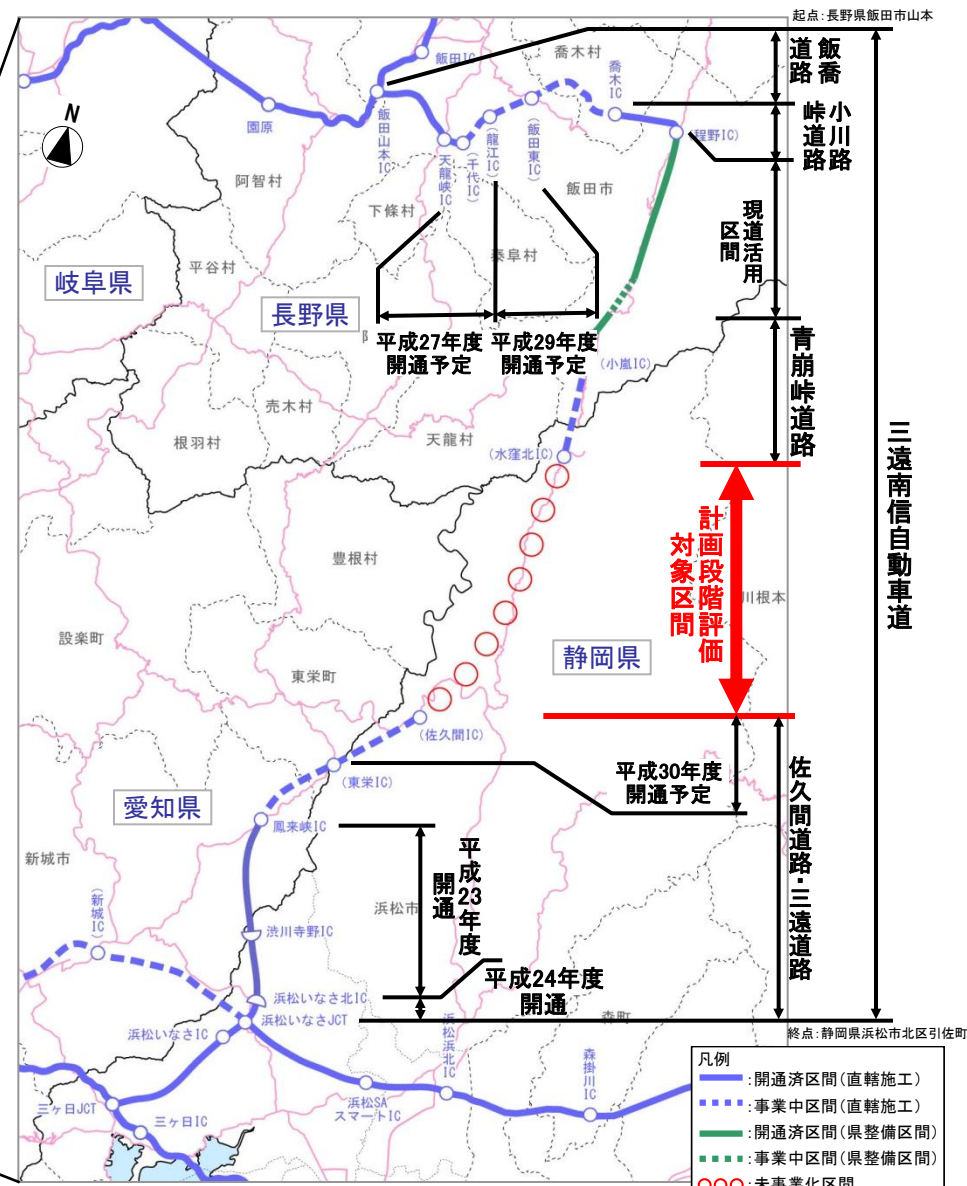
・供用済み延長：約27km

・事業中延長：約35km

・飯橋道路 ・小川路峠道路 ・青崩峠道路
・佐久間道路 ・三遠道路

・対象区間：水窪北IC～佐久間IC(約20km)

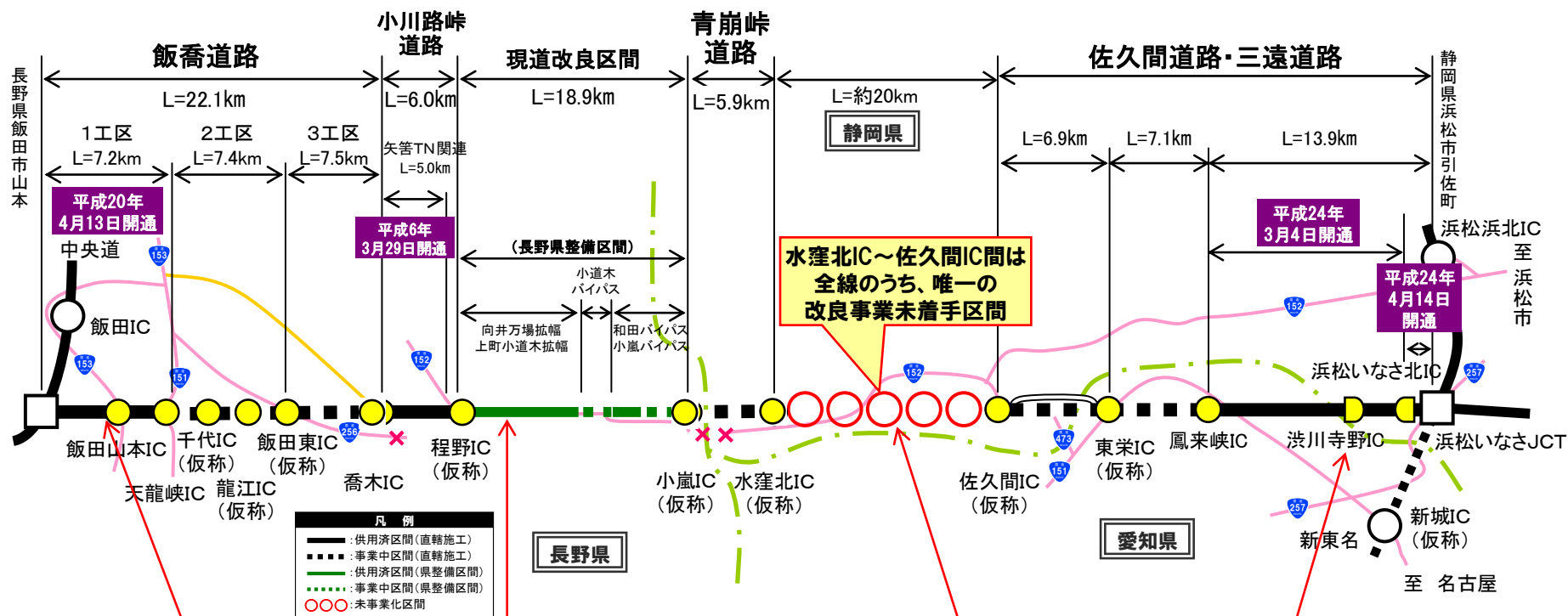
広域図



※(〇〇IC)は仮称

1-2 県境付近道路の整備状況

- 三遠南信自動車道は、全長約100kmのうち約27kmが供用済となっている。
- 未供用区間のうち約54kmについては現在改良事業中(国・県)であり、唯一、水窪北IC～佐久間IC間のみ、改良事業がほとんど行われていない。



1-3 現道の状況

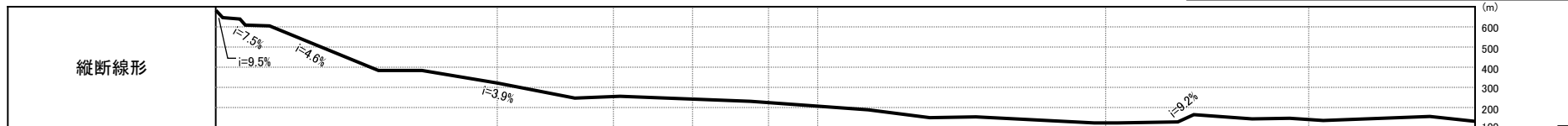
■ 線形不良・幅員不足区間や要防災対策箇所等が多く、安全性が確保されていない状況にある。



区間延長(km)		7.0	3.0	2.0	2.0	1.1	7.3	5.1	4.2	31.7
平面線形不良区間 (半径60m未満の曲線区間)		36箇所	5箇所	7箇所	4箇所	0箇所	53箇所	30箇所	26箇所	161箇所
縦断線形不良区間 (縦断勾配7%超区間)		0.5km	0km	0km	0km	0km	0km	0.1km	0km	0.6km
幅員 不足 区間	車道部幅員 7.0m未満区間	2.8km (40%)	0.2km (7%)	1.2km (60%)	1.6km (52%)	0km	3.5km (48%)	3.0km (59%)	1.9km (40%)	13.8km (44%)
	5.5m未満改良区間	1.3km (19%)	0km	0.1km (1%)	0.1km(1%)	0km	1.6km (22%)	1.4km (27%)	0.4km (10%)	4.9km (15%)
土砂災害要対策箇所		9箇所	1箇所	2箇所	0箇所	0箇所	1箇所	4箇所	6箇所	22箇所
大規模崩壊危険斜面		1斜面	3斜面	2斜面	0斜面	0斜面	6斜面	3斜面	1斜面	16斜面
過去5年間の被災箇所(H19~H23)		8箇所	3箇所	3箇所	1箇所	0箇所	11箇所	5箇所	5箇所	36箇所
民家連担区間 (両側に民家が連担している区間)		1.4km (20%)	3.0km (100%)	0.4km (20%)	1.0km(50%)	0km	0km	1.6km (31%)	1.3km (31%)	8.7km(27%)
旅行速度※		42	47	47	47	47	47	41	37	

※ 民間プローブデータ (H23.3~H24.2)

30~40km/h 40~50km/h



※連続雨量とは降り始めからの降雨量の累計であり、時間雨量が2mm以下が2時間連続した時点でリセットされる(平成24年度土木防災対策マニュアル-浜松市土木部より)

1-4 地域及び道路の課題とその原因のまとめ

	課 題（例示）	現 状	原 因
地域について	防災	・佐久間、水窪地域で唯一の幹線道路(国道473号、152号)のほとんどが雨量通行規制区間であり、集落の孤立化の可能性がある、安全安心な生活環境が確保されていない。	・幹線道路ネットワークが脆弱 ・道路の幾何構造の不良 ・代替路がない道路ネットワーク
	医療	・第3次救急医療サービス空白地域の解消 ・地域医療のサービス向上	
	日常生活	・医療、買い物、余暇活動は都市部に依存しているが、長時間の移動を強いられ、利便性の低い生活環境となっている	
	地域連携、産業	・三遠南信地域連携ビジョン推進会議(SENA)を主体に産業交流の活性化に取り組まれているが、相対的に飯田方面との交流が希薄である。 ・三遠南信地域には観光資源が豊富であるが広域交通条件が劣っていることから、有効活用されていない。	
道路について	防災	・迂回率が約1.8と中部圏ではワースト1。 ・唯一の幹線道路である国道473号、152号は土砂災害要対策箇所が多く(21箇所)、災害に弱い道路。	・代替路がない道路ネットワーク
	道路の現況	・線形不良、幅員狭小区間が多い。	・道路幾何構造の不良 ・地形的要因
	広域道路の状況	・飯田～浜松間のネットワークが脆弱であり、サービスレベルが低い。 ・飯田～浜松間の連絡速度は45km/hで中部圏ワースト4。	・地域間をつなぐ幹線道路ネットワークの未整備

1-5 前回委員会の概要

◆中部地方合同小委員会開催状況

平成24年度 第1回中部地方小委員会 平成24年9月25日開催

◆主な議事

- ・地域の状況と課題
- ・地域及び道路の課題とその原因
- ・今後の想定スケジュール
- ・道路交通の状況と課題
- ・政策目標(案)の設定

●平成24年度 第1回中部地方小委員会での主なご意見

主なご意見	対応状況
地域の生活利便性の表現を政策目標に盛り込めないか。	政策目標に生活利便性の表現を明記
速達性、走行性を確保した道路が必要と感じており、政策目標にもその様な表現も入れていただきたい。	政策目標に速達性、走行性の表現を明記
三遠南信自動車道全線をつなぐことが重要であり、表現が必要ではないか。	政策目標に地域連携の強化による表現を明記

2. 地域の地質及び自然環境 (アドバイザー(専門家[地質・環境])ヒアリングのまとめ)

2-1 アドバイザー(専門家[地質・環境])へのヒアリング

(1)目的

道路の計画では経済性や利便性はもちろんのこと、自然環境・文化財のみならず完成後の安全性に配慮する必要がある。浜松市北部の水窪・佐久間地域では日本列島を二分する中央構造線とそれを取り囲む自然環境が特徴的な地域であり、今後、1km幅のルート帯を選定していくためにも地域の特徴を十分理解した上で行う必要が肝要であると考え、専門家からアドバイスをいただいた。

(2)ポイント

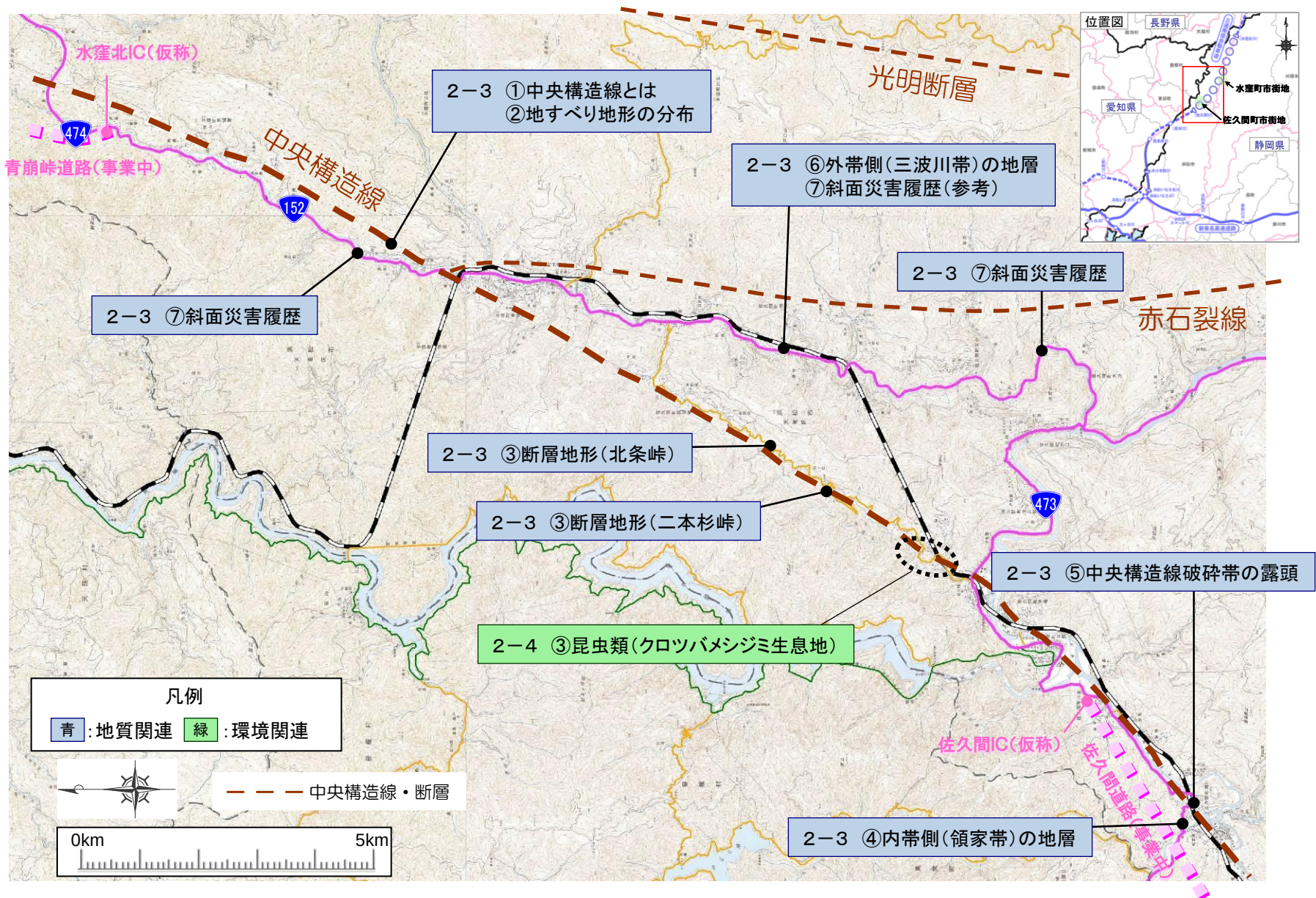
- 中央構造線：水窪・佐久間地域は中央構造線(活断層)沿いに生活してきた地域。
中央構造線では東西から異なる地層がぶつかり合っていることから、その東西異なる地質的特徴のご意見をいただく。
- 自然環境：水窪・佐久間地域では植林により現在の森林が形成されたものが大部分であるが、貴重動植物の生息状況等のご意見をいただく。

(3)メンバー

アドバイザー	たかはし まゆみ 高橋 真弓	NPO法人 静岡県自然史博物館ネットワーク 理事(昆虫類)
	いとう まさみ 伊藤 正美	静岡サレジオ中学・高等学校 教諭(猛禽類)
	あらい まこと 新井 真	日本オオタカネットワーク事務局長(猛禽類)
	かわもと かずろう 河本 和朗	大鹿村中央構造線博物館 学芸員
	よねだ しげお 米田 茂夫	一般社団法人日本応用地質学会中部支部 顧問
	いしい じゅんいち 石井 順一	一般社団法人日本応用地質学会中部支部 幹事

●大野委員長、内田委員、大久保委員、小川委員がヒアリングを実施。

2-2 周辺状況の地質・環境留意箇所



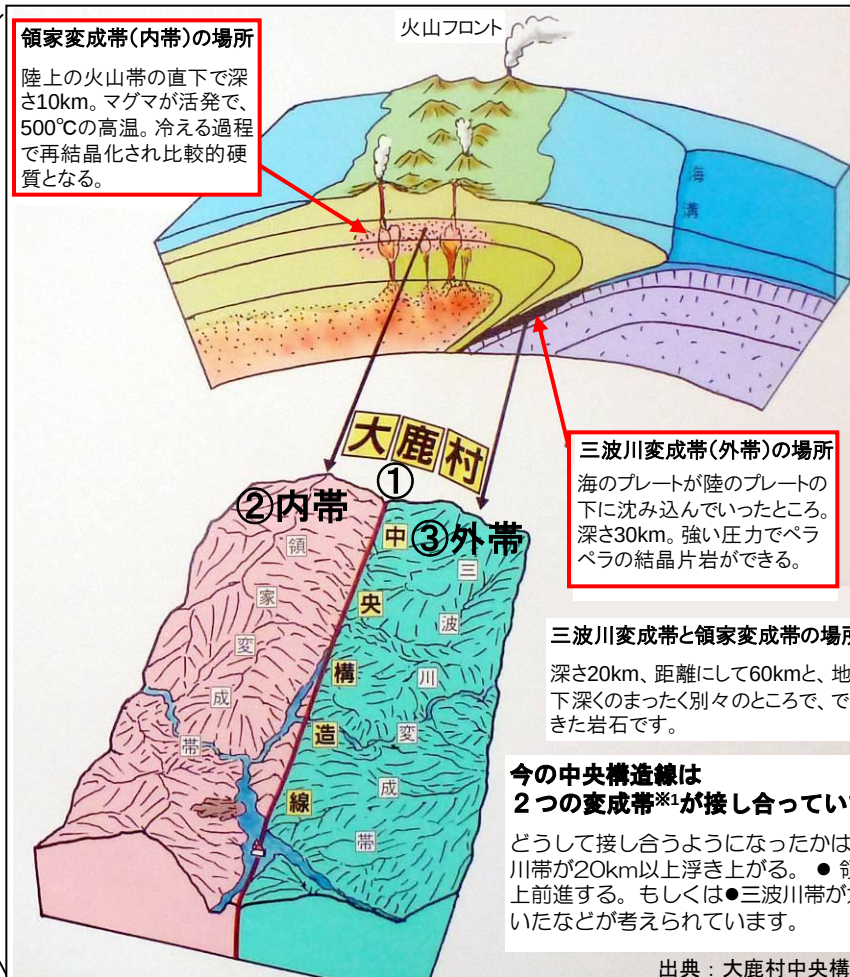
2-3 地質 ①中央構造線とは

- 中央構造線は、関東地方から九州にかけて横断する日本最大の断層である。
- 中央構造線の西側を内帯、東側を外帯と呼んでおり、中央構造線を挟んで成り立ちや性質の異なる地質が接している。
- 内帯の地層(領家花崗岩・変成岩)は高温のマグマがゆっくり冷却されながら再結晶化されることで、比較的硬質の岩石が形成された。
- 外帯の地層(三波川変成岩)は強い圧力を受けながら形成されたため、薄くはがれやすい結晶片岩が形成された。



地域の地質構成

- ①中央構造線(MTL)
- ②内帯(領家帯:領家花崗岩、領家変成岩)
- ③外帯(三波川帯:三波川変成岩類)



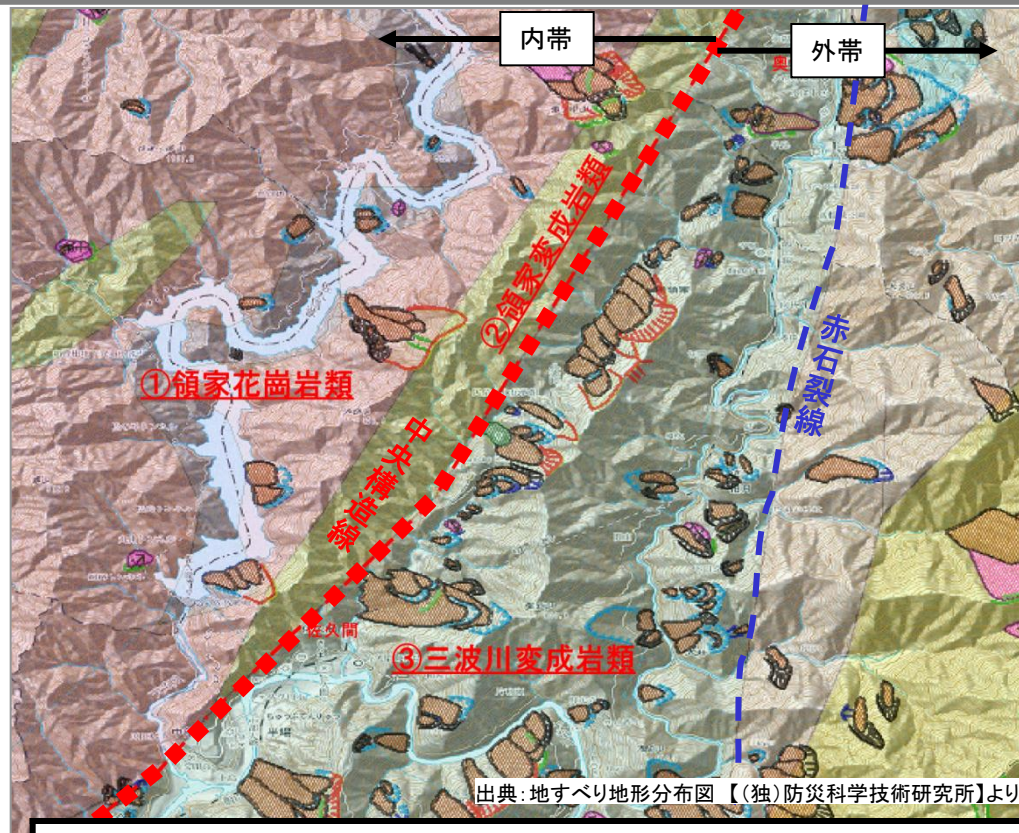
今の中央構造線は 2つの変成帯※1が接し合っています

どうして接し合うようになったかは、謎ですが●三波川帯が20km以上浮き上がる。●領家帯が60km以上前進する。もしくは●三波川帯が大きく横方向に動いたなどが考えられています。

出典：大鹿村中央構造線博物館HPより

2-3 地質 ②地すべり地形の分布

- 中央構造線や赤石裂線の周辺に地すべり地形が多く分布する。
→ 外帯は内帯に比べて地すべりが多数かつ大規模であり、長期的な安定に劣る。



区分	中央構造線を境に西側		中央構造線を境に東側
	内 帯		外 帯
地質構成	①領家花崗岩類分布域	②領家変成岩類分布域	③三波川変成岩類分布域
特徴	花崗岩の風化による地すべり地形が点在する。外帯に比べて地すべりの数、規模は小さい。		中央構造線に面した西側斜面では、流れ盤でもあるため地すべり地形が密集している。

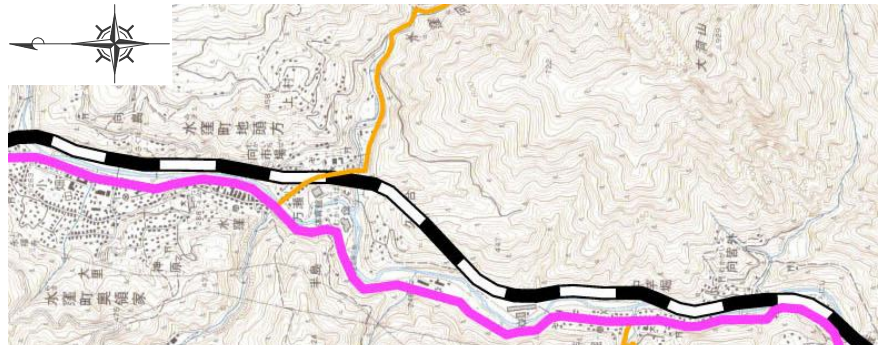
凡 例

TTT	地すべり頭部の 滑落崖	新鮮なまたは開析※1されていない冠頂を持つ滑落崖
TTT		冠頂が著しく開析された滑落崖
TTT		滑落崖にあたる急崖を呈しない斜面
	斜面移動体	
	不安定域・移動域と推定される範囲	

※1 開析とは、侵食作用によって地表が削られること。

2-3 地質 ③断層地形

- 外帯では内帯に比べて地質が脆弱なため、浸食が起こりやすく傾斜が緩やかな地形が形成されている。
- 特に、中央構造線上は岩石の破碎・風化が著しく、周辺よりも浸食されやすいことから、ケルンコル(断層鞍部)と呼ばれる浸食谷が形成されている。

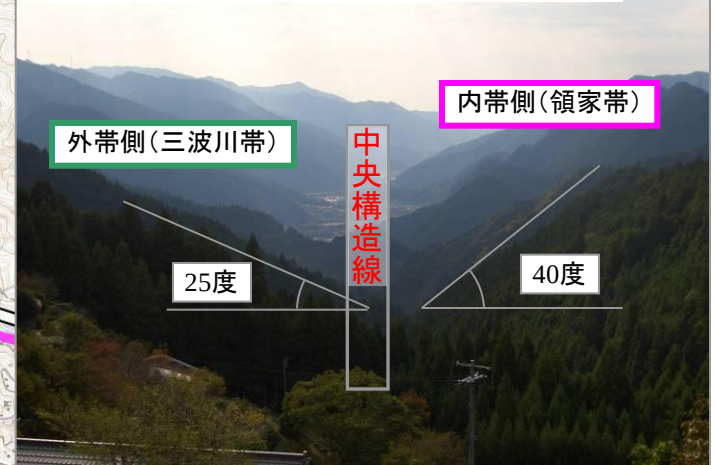


中央構造線上の岩石が浸食され、ケルンコル(断層鞍部)と呼ばれる断層地形が形成されている

写真② 北条峠より北側(飯田側)を望む



写真① 二本杉峠より南側(飯田側)を望む



外帯(三波川帯)の地形は内帯(領家帯)約40度に比べ、25度程度でやや緩やかに傾斜している。

写真②撮影方向

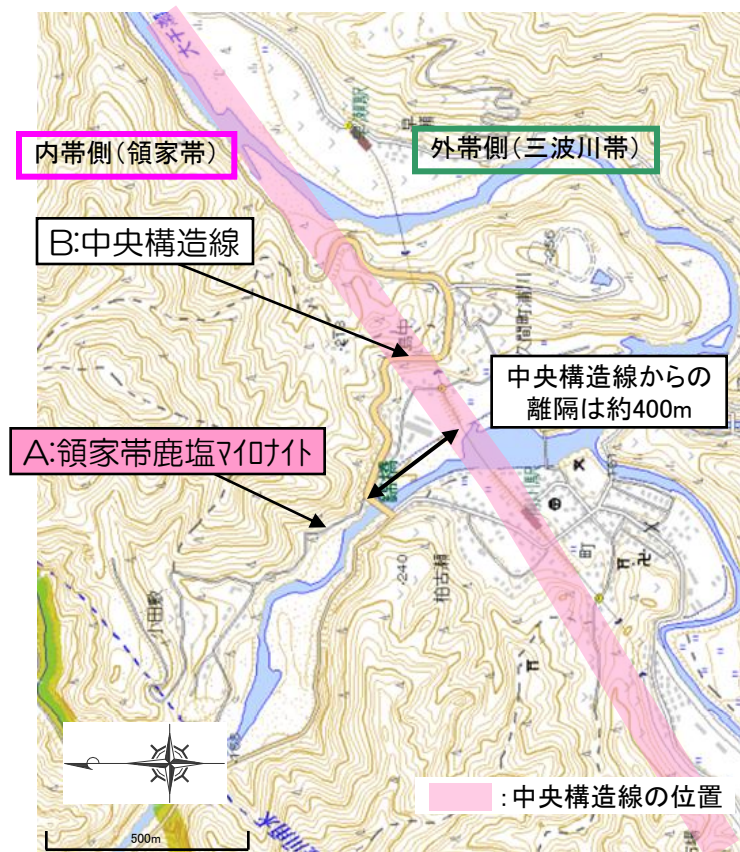
写真①撮影方向

にほんすぎ
二本杉峠

ほうじ
北条峠

2-3 地質 ④内帯側(領家帯)の地層

- 大千瀬川沿いの市道のA地点の斜面では領家帯の変成岩・圧砕岩を観察することが出来る。
- 中央構造線からの距離は400m程度あり、比較的割れ目が少ない岩盤である。



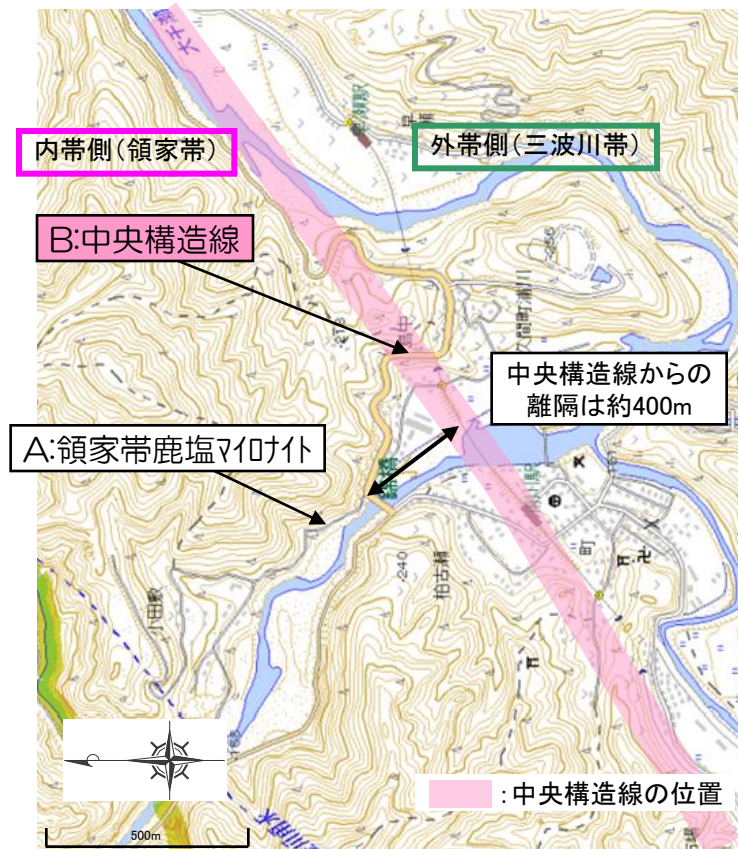
位置図



亀裂の少ない岩盤(鹿塩マイロナイト)

2-3 地質 ⑤中央構造線破砕帯の露頭

- B地点では露頭している中央構造線を観察することが出来る。
- 断層活動で破砕されていて岩盤が粘土化している。



位置図



中央構造線部(粘土化している)

2-3 地質 ⑥外帯側(三波川帯)の地層

- 外帯の切り立った斜面では大規模な崩壊が発生している。
- 外帯で発生する地すべりは、地表面の浸食を防止する程度の対策工では防ぐことができない。



外帯側(三波川帯)で発生した大規模な崩壊

2-3 地質 ⑦斜面災害履歴

- 外帯(三波川帯)では、斜面崩壊や大規模崩落が集中している。
- 内帯(領家帯)では、地表面の落石や小規模な崩壊などが発生している。
- 水窪以北の現道は主に内帯を、水窪以南の現道は外帯を通っている。このため水窪以北と以南では、現道沿いの災害形態が異なる。
→通行止めにつながるような大規模災害の発生頻度は、水窪以南で相対的に多い

内帯側



土砂災害 (右図①)

外帯側に比べて小規模

北遠地域(旧水窪町、旧佐久間町)では、雨量規制区間、狭隘区間、通行止め発生箇所、大規模崩落のおそれは無いとして、崩壊危険箇所が多数存在



写真データ：浜松河川国道事務所、静岡県、浜松市提供資料より

外帯側



大規模崩落箇所 (左図②)



大規模崩落箇所 (左図③)

凡例

 通行止め発生区間
H23台風15号、H22集中豪雨、H18土砂災害箇所をプロット

 大規模崩壊危険箇所
自然斜面の一部が降雨や地震などによって急激に崩れる大規模崩壊(崩壊土量にして数十万m3程度以上の規模)の危険性がある箇所

2-3 地質 ⑦斜面災害履歴(参考:最近の土砂崩れ)

- 相月地区では平成21年に、水窪川左岸の斜面で大規模な崩落が発生。
- 当該箇所は外帯に位置し、地質的に不安定なことから再崩落の危険性もあり対策工事が難航していたが、平成25年1月31日に新たに大規模な崩落が発生。
- 現時点でも崩落が続いており、対応策を検討中。



H24.11.1 撮影

平成22年に水窪川左岸の斜面で大規模な崩落が発生。



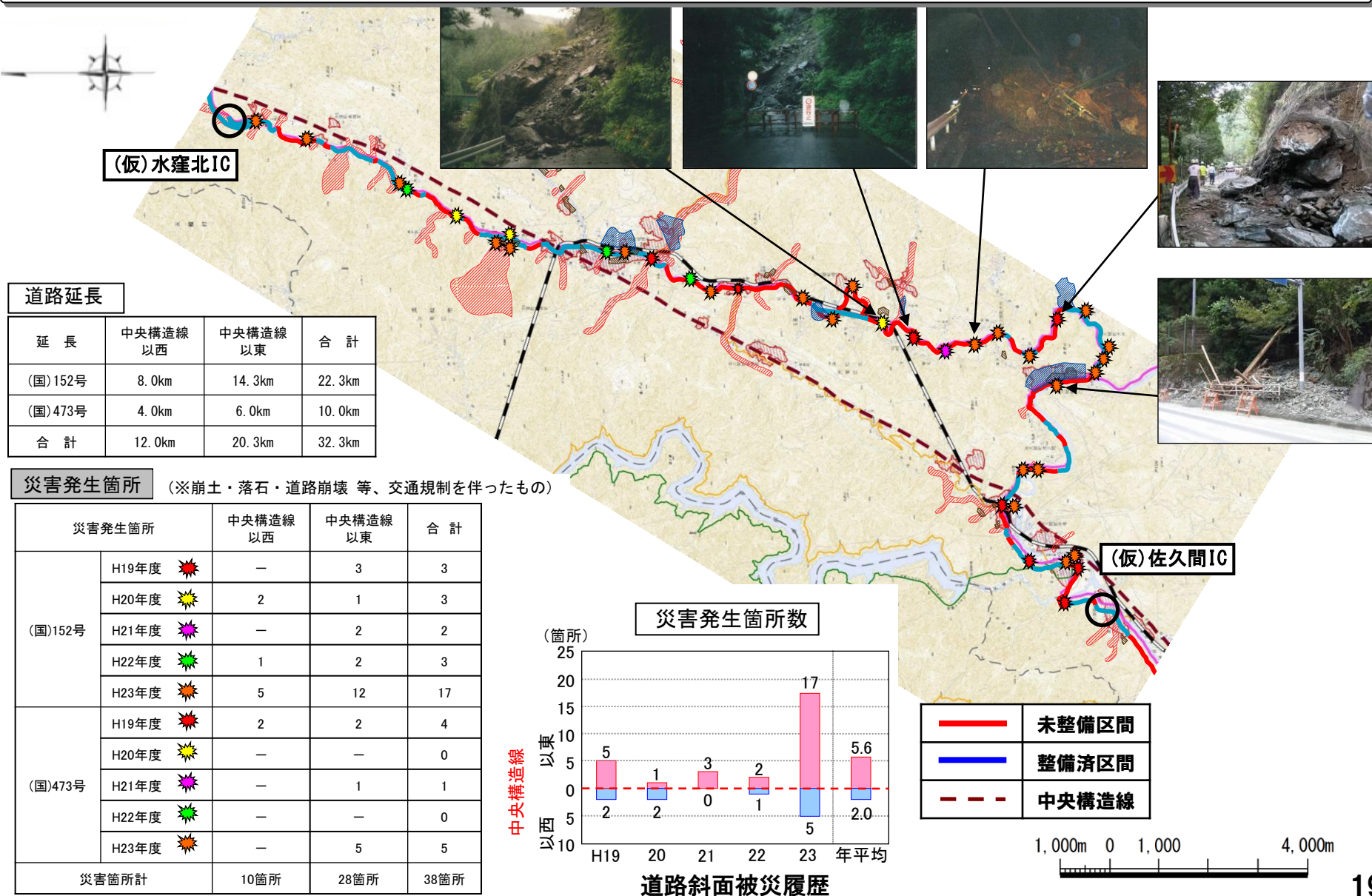
H25.2.4 撮影

平成25年1月31日に再び大規模な崩落(約1,000m³)が発生。
当該箇所は外帯に位置し、地質が不安定なため再崩落のおそれがあり、対策が難航。



2-3 地質 ⑧道路災害履歴

■ 近年の国道152号、473号の土砂災害のほとんどは外帯で発生している。



2-4 地域の自然環境 ①概況

■ 既往文献や隣接工区における調査報告書等から重要な動植物の分布が確認されている。

【地域で確認されている野生生物】

- 猛禽類・・・クマタカ（環境省：絶滅危惧ⅠＢ類、静岡県：絶滅危惧Ⅱ類）
- 両生類・・・アカイシサンショウウオ（環境省：絶滅危惧ⅠＢ類、静岡県：絶滅危惧ⅠＢ類）
- 昆虫・・・オオチャイロハナムグリ（環境省：情報不足、静岡県：情報不足）
クロツバメシジミ（環境省：準絶滅危惧、静岡県：絶滅危惧Ⅱ類）
オオムラサキ（国蝶、環境省：準絶滅危惧、静岡県：部会注目種）

絶滅のおそれの程度（カテゴリー）

- ・ EX：絶滅（すでに絶滅したと考えられるもの）
- ・ EW：野生絶滅（野生ではすでに絶滅したと考えられるもの）
- ・ CR：絶滅危惧ⅠＡ類（ごく近い将来に野生での絶滅の危険性が極めて高いもの）
- ・ EN：絶滅危惧ⅠＢ類（ⅠＡほどではないが、近い将来における野生での絶滅の危険性が高いもの）
- ・ VU：絶滅危惧Ⅱ類（絶滅の危険が増大している種）
- ・ NT：準絶滅危惧（存続基盤が脆弱な種）
- ・ DD：情報不足（評価するだけの情報が不足している種）
- ・ N-Ⅰ：現状不明（現状が不明な種）
- ・ N-Ⅱ：分布上注目種等（絶滅の危険性は小さいが、分布上注目される種）
- ・ N-Ⅲ：部会注目種（その他部会で注目すべきと判断した種）

注）N-Ⅰ、N-Ⅱ、N-Ⅲは静岡県独自のカテゴリーです。

※絶滅のおそれがある野生生物のリストが「レッドデータブック」として公表されている。環境省が公表している全国版と静岡県が公表している静岡版について保全対象とする。

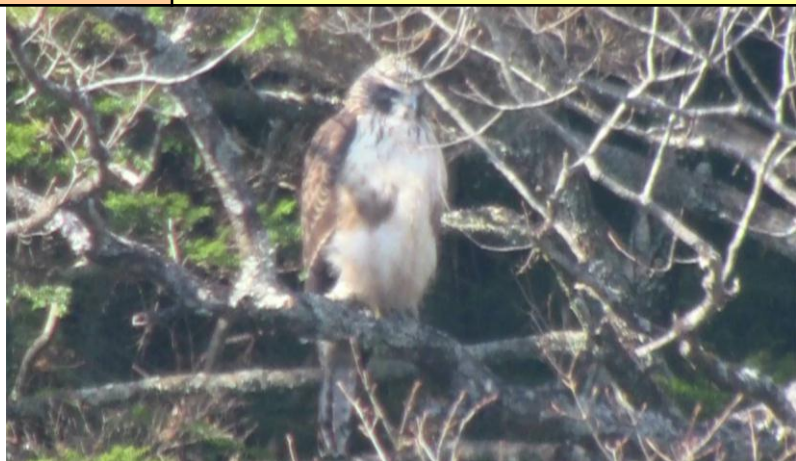
2-4 地域の自然環境 ②猛禽類、両生類

動物

クマタカ

環境省：絶滅危惧ⅠB類

静岡県：絶滅危惧Ⅱ類



クマタカは、低山帯から高山帯の樹林に周年生息する顔の黒い翼開長180cm程度の大型のタカである。特に、急峻な山腹のある深い渓谷の高木の多い原生林を好む。

個体数は全国で数百羽とも数千羽ともいわれ、いずれにしても少なく開発の影響を受けやすいとされる。

餌は、主にウサギ、ヘビ等であり、イノシシやサルの子供も採るといわれる。

動物

アカイサンショウウオ

環境省：絶滅危惧ⅠB類

静岡県：絶滅危惧Ⅱ類



赤石山系南部の長野県、静岡県でのみ見つかっている、全長150mm以下の黒い(ナス紺色)サンショウウオである。

平成16年に新種認定されたばかりであり、産卵場所をはじめとして生態は未解明である。

溪流付近の湿った森林内の土中、ガレ場などで確認されている。

これまでの確認記録から、生息域は非常に限られ、個体の移動が難しいことから、生息環境の改変は個体の消滅に繋がるおそれが高い。

2-4 地域の自然環境 ③昆虫類

■ 環境省第2回自然環境保全基礎調査では着目すべき昆虫類の分布が記録されている。



2-5 アドバイザー(専門家[地質・環境])ヒアリングのまとめ

地質について

【中央構造線について】

- 中央構造線の位置は地形状況等から一定の位置が推定される(構造線部分は粘土化している)
- 太古からの地質変動により、崩壊跡地の安定部は集落が形成されており、大規模な切土による改変は望ましくない
- 本区間の外帯は、法面对策のみでは長期的な安定は望めない
- 外帯でのトンネル施工についても、草木トンネルや三遠トンネル等の実績からも相当な難工事が予想される
- 中央構造線を横断する様な計画は望ましくない
- 中央構造線から内帯側へ距離が離れるほど、安定した堅固な地質が期待できる
- 中央構造線直近でなければ、内帯側は法面对策で一定の効果が期待可能
- トンネルの掘りやすさ等を考えると常識的に内帯がよい

環境について

【クマタカについて】

- 営巣木についてはルート帯周辺の十分な現地調査は完了していない
- この地域は生息に適しているので、クマタカはどこに営巣していても不思議はなく、1km幅で全ての営巣地を避けるルートはない
- 巣から半径500m以内をルートが通過していけないことは無く、巣から見えない位置にずらす目安が500m
- 抱卵期等に工事時期をずらすことは可能であり、過去に事例がある
- 工事の振動についても、発破を含めて徐々に慣らしながら工事を行う

【その他の重要種について】

- クロツバメシジミをはじめとしたその他の重要種が、各所に点在すると考えられるが、回避等の判断をすべき極めて重要な生息地は想定されない
- 1kmのルート帯の選定において、点在する小さな生息地を1km幅で全て避けることはできない
- 今後のより詳細な設計段階における具体的な環境保全措置により対応が可能

3. 政策目標の設定

3 政策目標の設定

■地域の課題や将来像を踏まえ、当該地域の政策目標を以下のように設定

地域や道路の状況や課題

圏域の将来像

地域の将来像

今後の高速道路のあり方
中間とりまとめ

- 
1. 災害時にも機能する信頼性の高い(孤立しない)
ネットワークの確保
 2. 高次医療施設への速達性、基本的な生活利便性の確保
 3. 地域連携の強化による産業、観光・交流の活性化

■対策案の検討

【防災関連】

- ・雨でも通行止にならないルートを確保(孤立回避)し、台風・豪雨時における日常生活や社会経済活動をバックアップ
- ・災害時の相互支援ルートや広域的な緊急輸送路の確保

【医療・生活関連】

- ・速達性、走行性の向上により、第3次救急医療60分カバー圏の非対象地域の解消
- ・都市部への時間短縮による基本的な生活利便性の確保

【地域連携関連】

- ・飯田～浜松間の所要時間を短縮し、交流人口の拡大や地域の強みを活かした新産業活動の活性化



既存の道路ストック活用や別線整備等の対策案を設定し検討

4. 整備方針(ルート帯案)の検討

4-1 整備方針(ルート帯案)の考え方

■ 対策案は、以下の整備方針の考え方に基づき検討する。

●現道(国道152号、国道473号)の活用検討

○本計画区間の耐災性を高め、国土を保全するネットワークの早期確保の観点から、現道(国道152号、国道473号)のうち比較的走行性の高い区間を対象として、現況の道路を改良して利用する案の可能性を検討する。

●ルート帯選定の考え方

○路線が通過する位置の検討にあたっては、アドバイザーヒアリング、自然・生活環境への影響、地形・地質条件、コスト縮減などを踏まえ、所要時間短縮等走行性に配慮しながら、3つの「ルート帯選定のポイント」を設定する。

○インターチェンジの設置位置は、市街地からの利用、地形・地質条件等を踏まえながら検討する。

ルート帯選定のポイント【1】

生活・自然環境への影響

- ・地域コミュニティの保全に配慮し、既存集落へのアクセスを確保
- ・貴重種生息域については決定ルート帯の詳細な設計段階で配慮

ルート帯選定のポイント【2】

地形・地質条件

- ・内帯でのルート検討を前提に地質的に脆弱な箇所等を回避。
- ・中央構造線の横断については、現状で安定している現在の地形を極力改變しない。

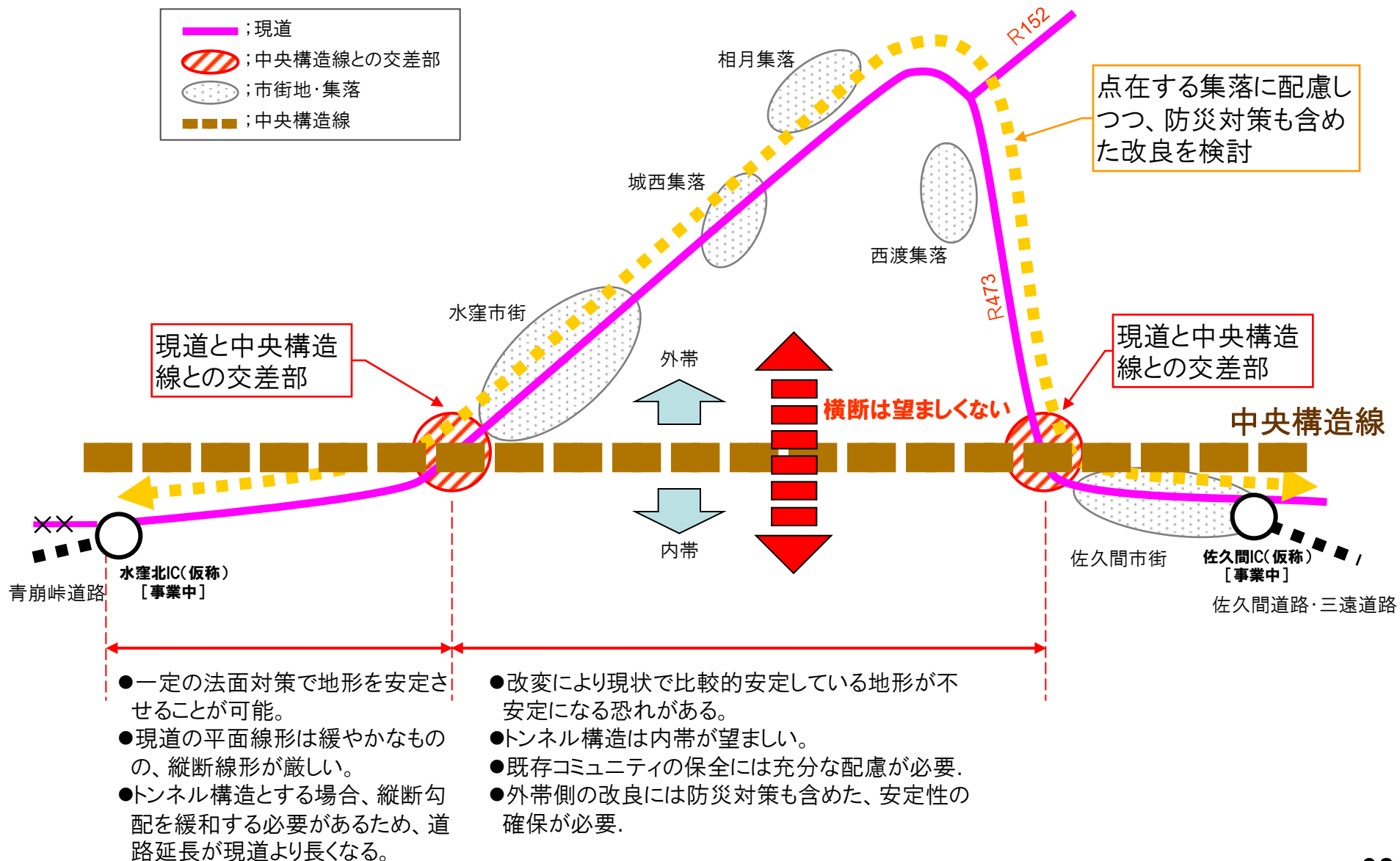
ルート帯選定のポイント【3】

コスト縮減

- ・ルート延長が短くなるよう配慮
- ・施工方法、仮設を考慮した道路構造を選定(進入困難箇所の道路構造を連続したトンネルとするなど)

複数のルート帯を検討

4-2 現道活用区間の検討方針



4-3 コントロールポイントの考え方

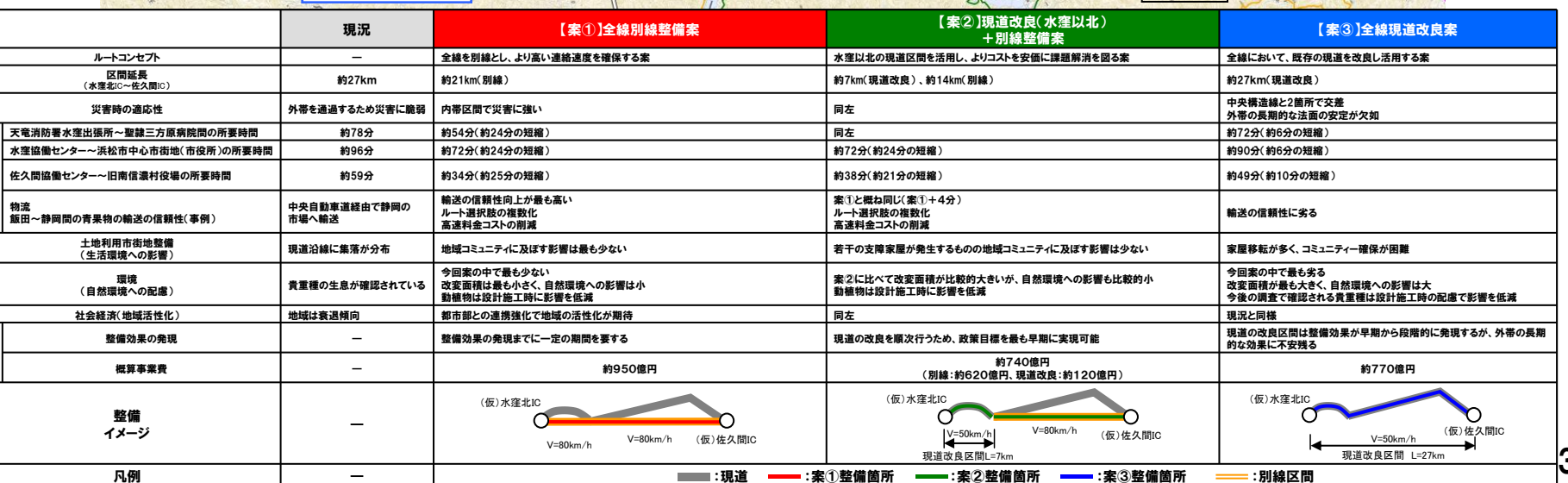
- コントロールポイントとして、中央構造線とともに砂防指定地、保安林地区、埋蔵文化財等を考慮し、ルート帯を選定。
- コントロールポイントを基に、危険物搭載車両の通行制限となるトンネル延長5km未満、長大トンネルの実績を踏まえ縦断急勾配を回避(最大4%で設定)などの制約条件を踏まえてルート帯を検討。



主なコントロールポイント		内 容
地形・地質	中央構造線	・中央構造線からの離隔を確保
	保安林地区・砂防指定地	・土工による地形改変を極力回避
自然環境	貴重種生息域	・決定ルート帯の詳細設計段階で対策を検討
生活環境	集落	・住民生活環境の保全に配慮
	主要拠点・公共施設	・町役場、消防署、病院、学校等地域の主要拠点や公共施設を回避
歴史・文化	埋蔵文化財・神社・寺・墓地	・歴史、文化の保全に配慮

凡例	
—	中央構造線
■	保安林地区
■	砂防指定地
■	崩落地
■	崩落跡地
■	急傾斜地崩壊危険区域
■	大規模崩落危険箇所
■	埋蔵文化財
■	河川
■	市街地・集落
●	駅・公共施設等建造物
●	観光スポット

■ ルート帯は、水窪市街以北の現道の活用の有無に応じて、3ルート帯(案①、案②、案③)を設定。



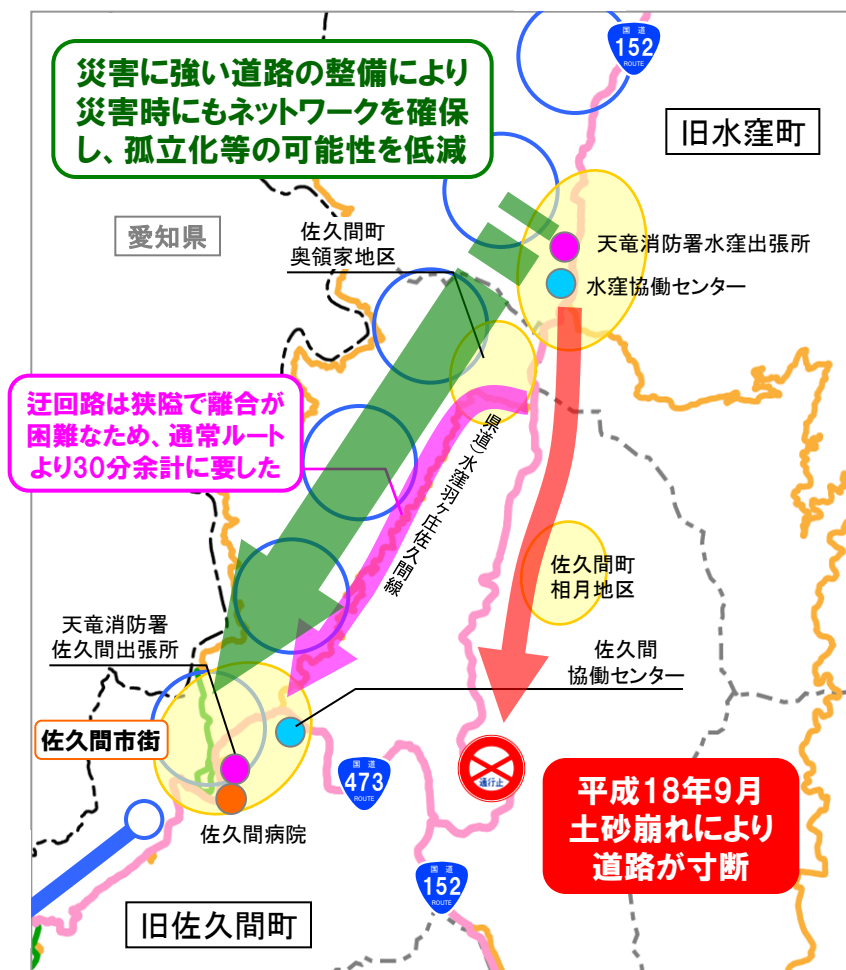
5. 対策案の整備効果

5-1 対策案の整備効果(防災)

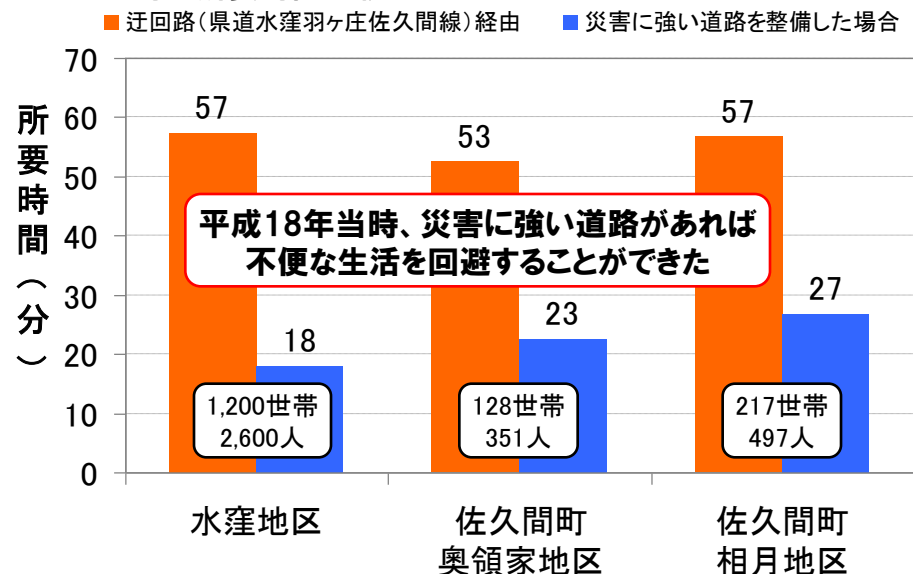
①災害に強い道路

- 佐久間・水窪地区を通過する国道152号は、過去に土砂災害による通行止めが発生しており、迂回路が脆弱であったため、沿線住民へ大きな影響が生じていました。
- 災害に強い道路を整備することで、災害発生時の輸送路としての役割を担い孤立化の可能性を低減することにも寄与します。

■ 佐久間・水窪地区における災害発生時の迂回ルート



■ 迂回時の所要時間比較



道路の旅行速度: H22センサス非混雑時旅行速度

※(県道)水窪羽ヶ庄佐久間線については、ヒアリング結果より並行する国道利用時の30分増。

※災害に強い道路として三遠南信自動車道が整備された場合(設計速度: 80km/h)を想定。

人口・世帯数: 浜松市HPより(H24.11.1現在)

■ 天竜消防署水窪出張所の声

平成18年9月に土砂崩れにより、道路が寸断され、救急車による搬送ができなくなる事態がありました。幸いにも、この通行止め期間中に救急搬送は発生しませんでした。万が一の際には災害現場において担架の手渡しを想定していました。

三遠南信が水窪地区までつながること、確実に救急搬送が行えるようになることから、延伸を期待しています。

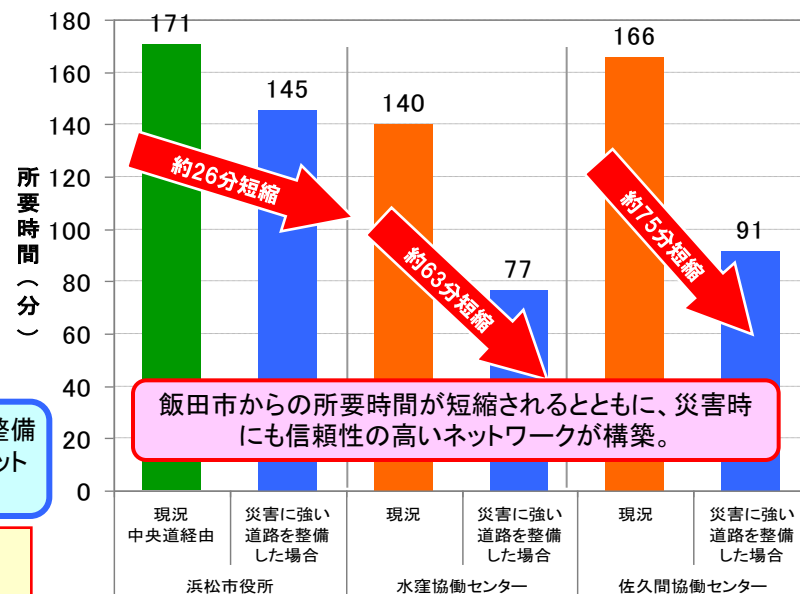
5-2 対策案の整備効果(防災) ②広域防災ネットワークの構築

- 三遠南信地域では災害時の相互応援協定が締結されているものの、災害時の広域的なネットワーク整備が立ち遅れています。
- 県境付近の道路網は災害に対して脆弱であり、県境を越えての連携体制が十分とは言えない状況。
- 災害に強い道路を整備した場合、地域間を結ぶ交通軸が形成され、広域防災ネットワークが構築されます。

■飯田市と浜松市間広域防災ネットワーク



■飯田市役所からの所要時間



道路の旅行速度: H22センサス非混雑時旅行速度
※災害に強い道路として三遠南信自動車道が整備された場合(設計速度: 80km/h)を想定。

■浜松市担当者の声

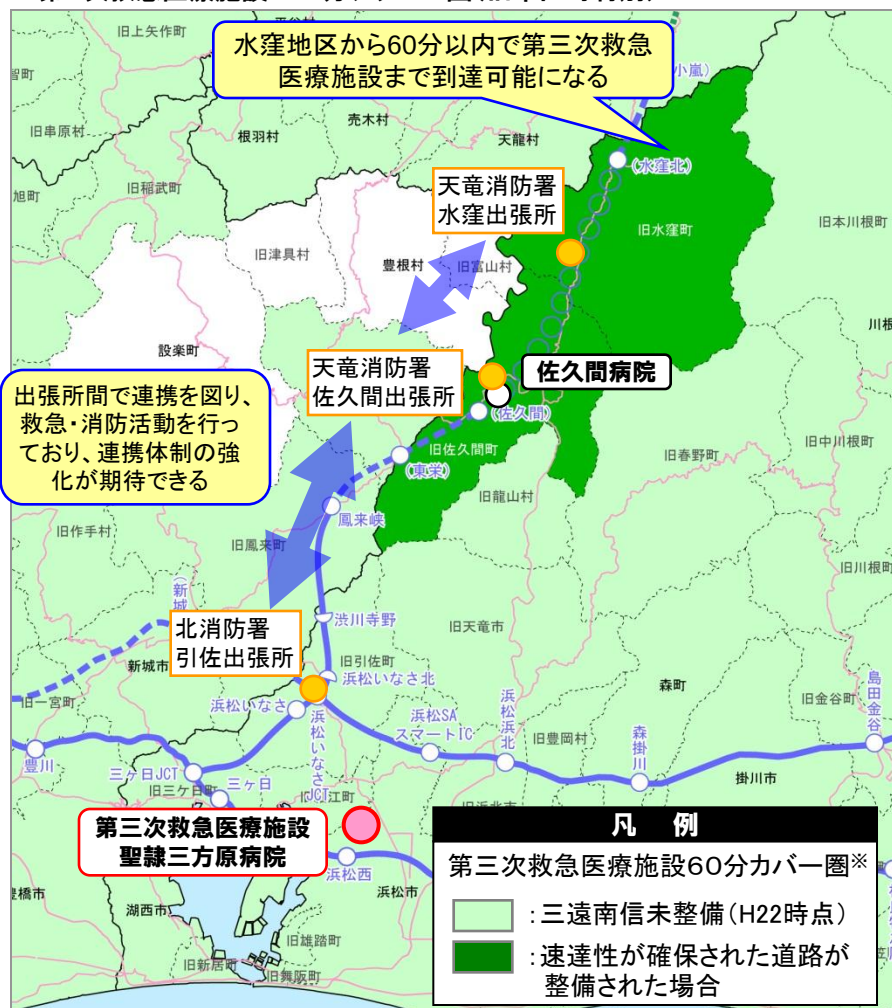
平成23年7月の七夕豪雨の際には、浜松市から飯田市方面へ中央道を利用して災害応援を行いました。災害に強い道路が整備されれば、より迅速に活動を行うことができるため、早期の整備が望まれます。

5-3 対策案の整備効果(医療)

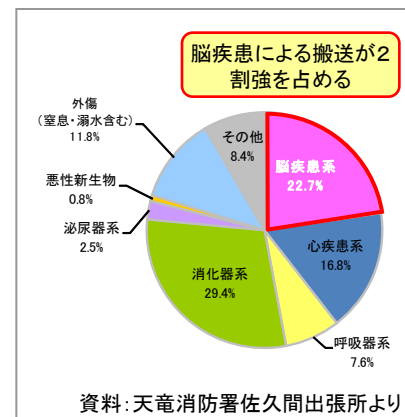
①救急救命率の向上

- 速達性が確保された場合、第三次救急医療施設へ60分以内での搬送が可能となり、救急救命率の向上が期待される。
- 天竜消防署水窪出張所、佐久間出張所及び北消防署引佐出張所間の連携が強化され、救急医療体制が充実する。

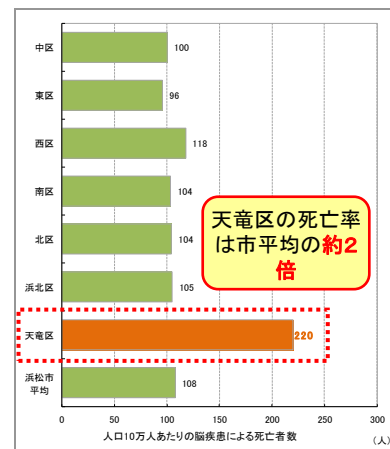
■第3次救急医療施設の60分アクセス圏(旧市区町村別)



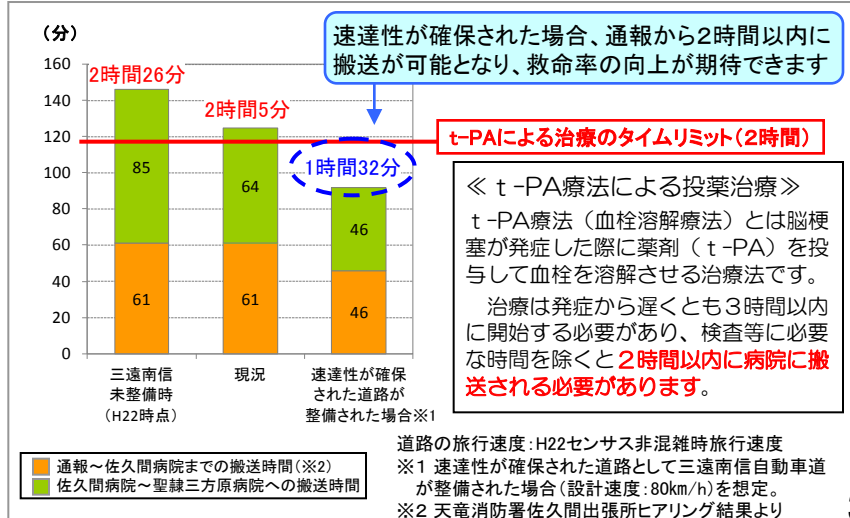
■聖隷三方原病院への疾患別搬送回数(H18~H22の5年間)



■脳疾患による死亡率(H22年)



■脳梗塞に対するt-PA治療の可能性



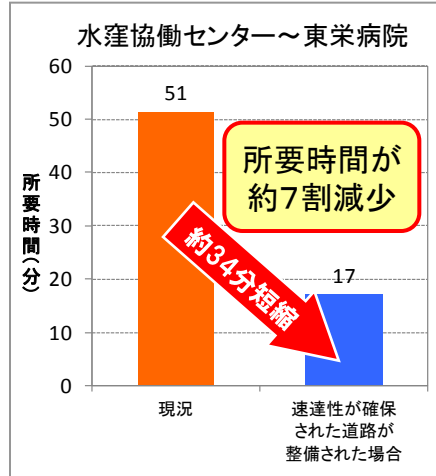
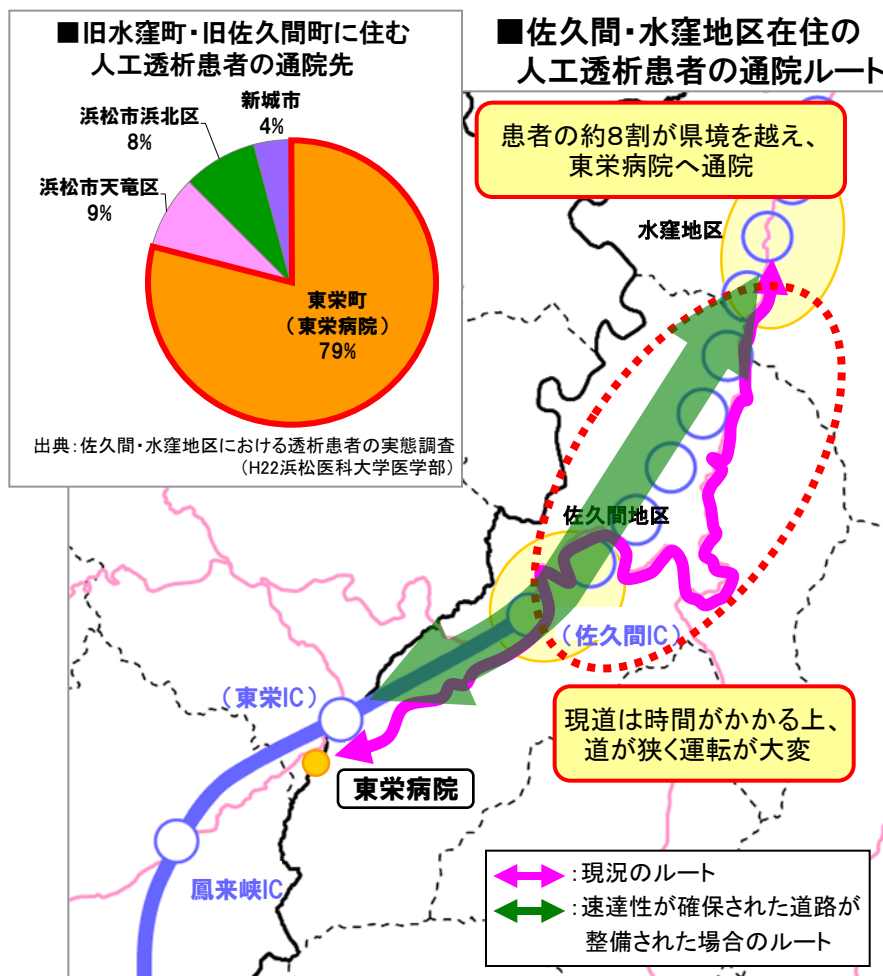
5-4 対策案の整備効果(医療)

②日常医療サービスの向上

- 佐久間・水窪地区から県境を越えて日常的に通院している患者の方がいますが、所要時間がかかることや道路が悪く、災害時の通行止めの恐れ等、地域の医療サービスに問題があります。
- 速達性が確保された場合、通院にかかる時間が短縮し、患者本人や家族の負担が軽減されるほか、安定的に治療を受けられる等、へき地における日常の医療サービスレベルの向上が期待されます。

■通院時の所要時間

《1回の通院・治療に要する時間》



道路の旅行速度：H22センサス非混雑時旅行速度
※速達性が確保された道路として三遠南信自動車道が整備された場合(設計速度：80km/h)を想定。

現況
通院：往復**約1時間40分**
治療：約4時間
合計：約5時間20分

年間で、約429時間の負担減※

※一般的な患者の治療頻度(週3回)とした場合。

速達性が確保された道路が整備された場合
通院：往復**約34分**
治療：約4時間
合計：約4時間34分

■透析患者の声

【通院時の問題点・不満等】

- ・電車での移動は本数が少ないため、家族に送迎してもらっているが、そのために仕事を休んでもらうことになる。せめて移動時間が短くなれば助かる。
- ・国道151号が通行止めになるときは、電車も止まるため移動手段がなくなってしまうので、通行止めが長引くのが不安。

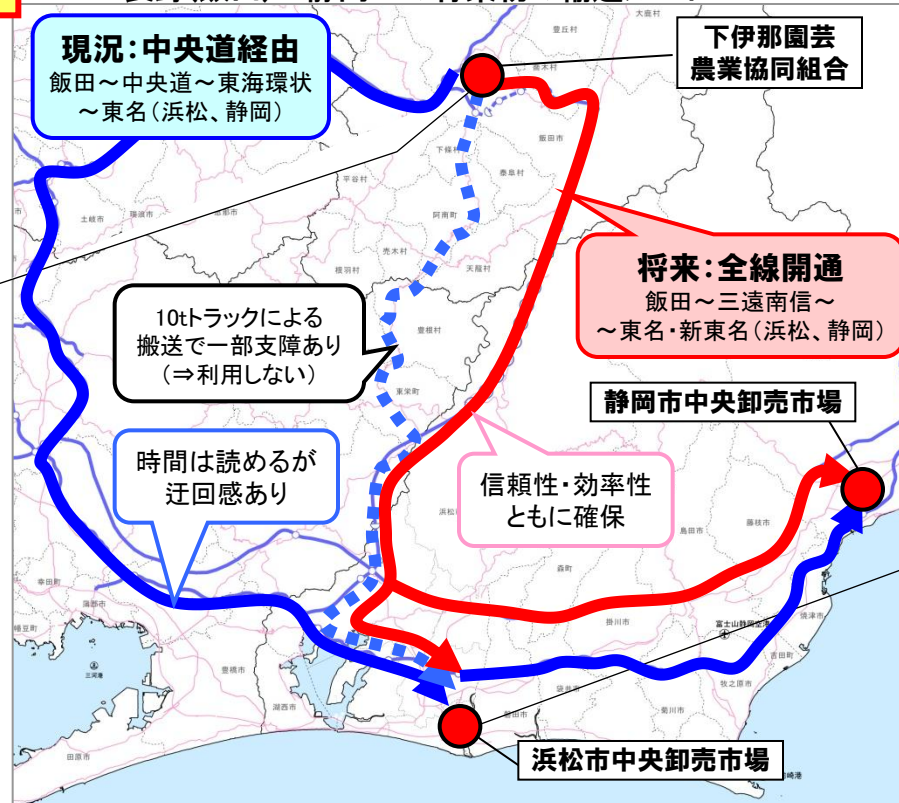
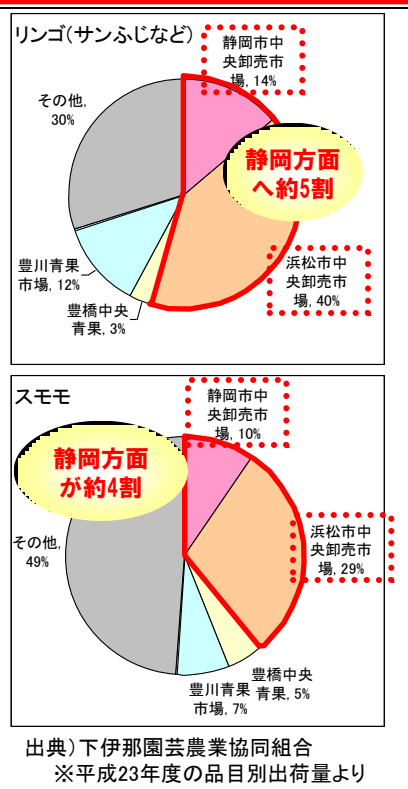
5-5 対策案の整備効果(産業)

- 飯田～浜松間の大幅な時間短縮により、飯田⇒浜松、飯田⇒静岡、飯田⇒豊橋への輸送が効率化
- 青果物の輸送において、ルートを選択肢が複数化(物流の信頼性向上)

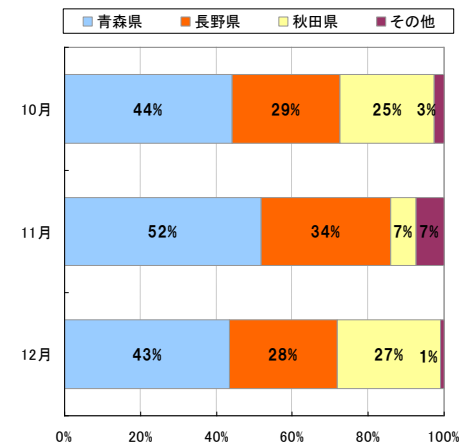
発送側: 4～5割が静岡に出荷

■長野(飯田)⇒静岡への青果物の輸送ルート

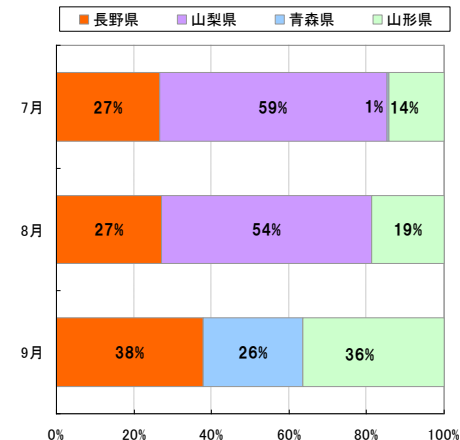
受入れ側: 約3割が長野から入荷



■浜松市中央卸売市場におけるりんごの入荷状況



■浜松市中央卸売市場におけるスモモの入荷状況



出典) 浜松市中央卸売市場

■下伊那園芸農業協同組合の声

三遠南信自動車道が開通すれば時間短縮に加えて、燃料代や高速料金といった輸送コストが削減できます。また青果物の輸送では市場のセリに間に合わなければ、市場が混乱し商品価値が下落することもあります。中央道だけでは事故等による渋滞や通行規制が発生した場合に不安があり、三遠南信が開通すればルートの多重化により信頼性の高い輸送となり安心です。

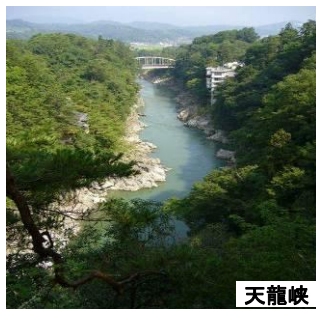
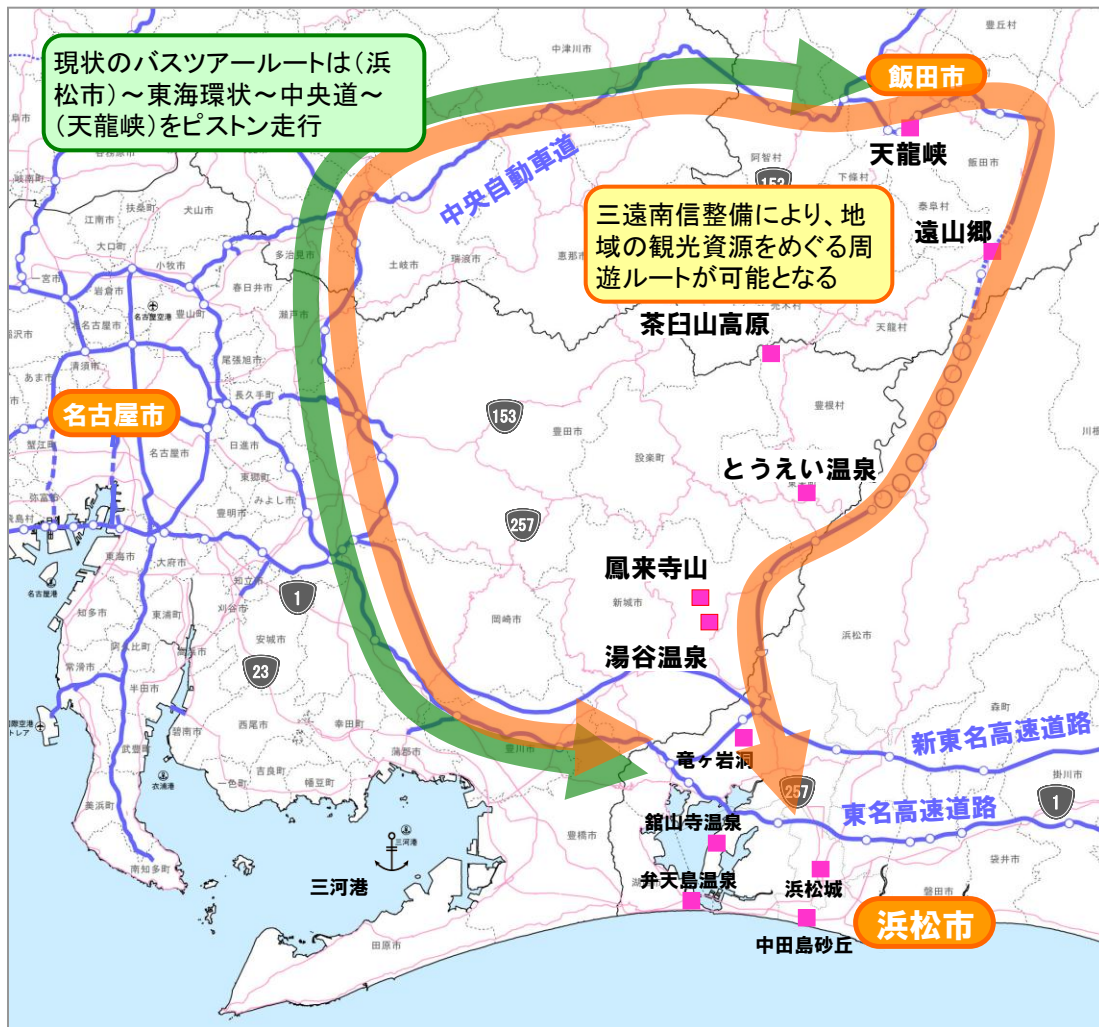
	中央道経由	三遠南信経由
走行距離	約210km 高速: 約200km 一般道: 約10km	約160km 高速: 約42km 一般道: 約118km
高速料金(大型車)	7,700円	2,150円 5,550円削減
燃料消費量(大型車) ※1 燃料代※2	約54リットル 約7,400円	約38リットル 約5,200円 約2,200円削減

※1 国土交通省「国土利用政策第671号(道路環境影響評価等)に用いる自動車排出係数の算定根拠」
※2 (財)日本エネルギー経済研究所石油情報センター 全国平均軽油価格より

5-6 対策案の整備効果(観光振興)

- 速達性が確保された場合、浜松市から遠山郷へのアクセス時間が約90分短縮されます。
- 速達性が確保された場合、観光周遊性が向上し、地域の活性化が期待されます。

■ 三遠南信地域バスツアーの主なルート



写真出典：天龍峡温泉観光協会HP、
(財)茶臼山高原協会HP、浜名湖観光圏整備計画

浜松からの来訪利便性向上への期待 (ツアー企画会社)

南北を結ぶツアーを企画すると、紅葉の見頃を長期間確保できるため、安定した商品となり易い。現在の浜松～飯田間は、観光資源も多く、人気商品となっている。

ツアー企画時は、観光スポットを拾いあつめ、それを道路でつないで企画する。道路は基本的に高速道路を利用するが、南北をつなぐ(規格の高い)道路は少ないため、ツアー企画上も三遠南信自動車道ができるに非常にありがたい。

6. 地域からの意見聴取の方法の検討

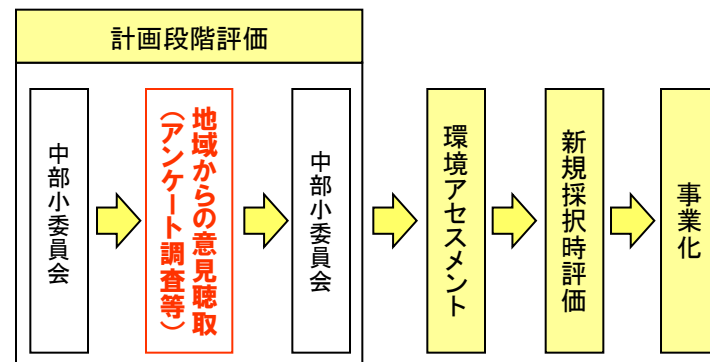
6-1 基本的な考え方

●地域からの意見聴取の目的

- ◇住民などより当該事業の必要性及び、三遠南信地域の道路網の交通課題について意見を幅広く聴取。
- ◇ルート帯案を提示しつつ、ルートを検討する際の配慮すべき項目を意見聴取し、ルート帯決定の基礎資料とする。

●意見聴取の内容、対象範囲等

- ◇住民アンケートは、沿線地域住民、沿線以外浜松市、三遠南信地域の三階層で設定。WEBアンケートも活用し、広域な意見を聴取。企業、各種団体、地方自治体及び一般の道路利用者を対象に広く意見を聴取。
- ◇沿線地域には、具体的な課題の設問。また、地域のオピニオンリーダーを参集し、グループヒアリングを実施。
- ◇三遠南信地域の地方自治体、浜松・豊橋・飯田の商工会議所及び、3県のトラック協会・バス協会等の主要な利害関係者にはインタビュー調査。



調査	対象	実施方法	備考
住民アンケート調査	沿線地域	佐久間・水窪町の全戸(約3,200)	自治会経由の配布・郵送回収
	浜松市	・世帯アンケート(全世帯数:約320,000)⇒配布約3,200(無作為抽出) ※全世帯数の1%に配布	郵送配布・回収
		・その他浜松市民	・WEBアンケート及び市役所本庁舎、各区役所にてポスター、アンケート票を留め置き、投函箱にて回収
	三遠南信地域	・三遠南信地域(浜松市除く)の地方自治体住民(27市町村を対象)	・WEBアンケート及び地方自治体の市役所、役場でポスター、アンケート留め置き、投函箱にて回収
各種団体聞き取り調査	沿線地域ヒアリング	佐久間・水窪地区の様々な分野の代表者へのヒアリング 自治会代表者、天竜消防署水窪出張所、佐久間病院、天竜商工会佐久間・水窪支所、佐久間・水窪観光協会、佐久間・水窪協働センター、三遠南信地域のうち静岡県・長野県内の道の駅代表者	グループヒアリング
	SENAアンケート	SENA構成団体及び関連企業等 構成団体(商工会議所等):49 関連企業:100程度 その他関連団体:10程度	SENAの協力を得てアンケートを実施
地方自治体等ヒアリング調査		SENA構成地方自治体・浜松、豊橋、飯田の商工会議所 3県のトラック協会・バス協会等の主要な道路利用者団体	インタビュー調査
道路利用者アンケート調査		三遠南信地域における主たる道の駅利用者	道の駅利用者に対するインタビューによるアンケートを実施

6-2 アンケート配布範囲



配布先

地域住民

約6,470部

佐久間地域
(全戸配布) 約2,030部

水窪地域
(全戸配布) 約1,200部

その他
天竜区 100部

中区 1,100部

東区 510部

西区 430部

南区 420部

北区 350部

浜北区 330部

人口比で配布
(佐久間・水窪地域
以外で3,200票とし、
区別の人口比で按
分して配布)

※佐久間・水窪地域は詳細なニーズ分析を想定してサンプルを
多くする(全戸配布)とし、全体集計時にバランスを考慮して、
必要に応じて補正

6-3 アンケートの調査項目の考え方

●アンケートの調査項目と得られた回答の活用

アンケートの調査項目	アンケート結果の活用の視点
回答者の特性	回答結果に差異が見られた場合、次のカテゴリーで分析することが必要。 ・住所、性別、年齢 ・自動車の利用頻度 ・自動車の利用目的 ・自動車利用の目的地
地域の道路サービスの現状に関する評価・課題認識	現実としておきている事象について、回答者の認識(課題として捉えているか?)を確認し、現況の道路サービスにおける課題を把握する。
対象地域(水窪北～佐久間)における幹線道路整備の必要性	対象地域(水窪北～佐久間)において、道路整備を必要と感じているか否かについて防災、医療・生活支援、広域連携といった視点ごとに把握する。 必要性に関する意識とともに、政策目標の妥当性や優先度を確認する。
ルート選定における配慮事項	ルート選定にあたって、回答者が重要視する観点を把握し、ルート選定に際しての評価分析の基礎資料とする。
その他自由意見	その他、三遠南信自動車道を始めとした道路整備に関する意見を聴取し、今後の作業の参考として活用する。

42

6-5 住民アンケート補足説明資料-2

現状と課題② 都市部に依存している医療サービス

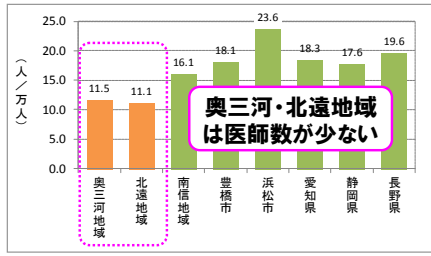
地域の医師不足に起因して専門科目を有する医療施設が少なく、日常的な医療も都市部の病院に依存しています。また重篤患者の救急医療においても都市部の大病院から遠いことから、安全・安心な医療サービスが整っていない状況にあります。

■佐久間地区・水窪地区周辺の医療機関
における診療科目(H24.6月現在)

診療科目	東栄病院	佐久間病院
内科	○	○
外科	○	○
整形外科	○	○
心療内科	○	○
皮膚科	○	○
泌尿器科	○	○
精神科	△(週1日)	△(週1日)
産婦人科	○	○
耳鼻科	△(週1日)	○
眼科	△(週1日)	△(週2日)
歯科	○	○
リハビリテーション科	○	○
小児科	○	○

診療科目が限定されている

■人口1万人あたりの医師数



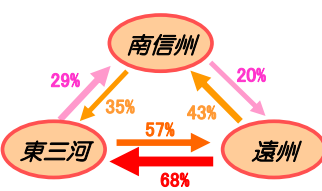
出典：平成20年医師・歯科医師・薬剤師調査、各県人口統計月報

現状と課題③ 地域間連携を支える道路整備の立ち遅れ

三遠南信地域では官民一体となって、地域振興への取り組みを実施しており、地域における製造業は、ひとつの県に匹敵する規模を有しますが、東三河・遠州地域と南信地域の経済交流は活発とは言えない状況にあります。

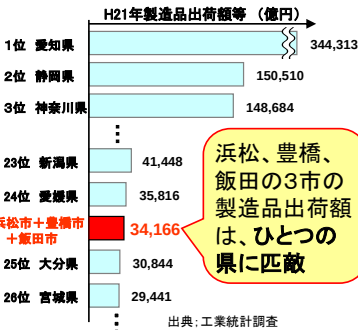
要因の一つとして交流・連携を支援できる道路網が整備されていないことが考えられます。

■三遠南信地域内の取引活動



出典：H20幹線道路網基礎調査
(社団法人東三河地域研究センター)

■三遠南信地域の製造品出荷額



浜松、豊橋、飯田の3市の製造品出荷額は、ひとつの県に匹敵

出典：工業統計調査

■飯田～浜松間の主な道路



ルート帯案の概要

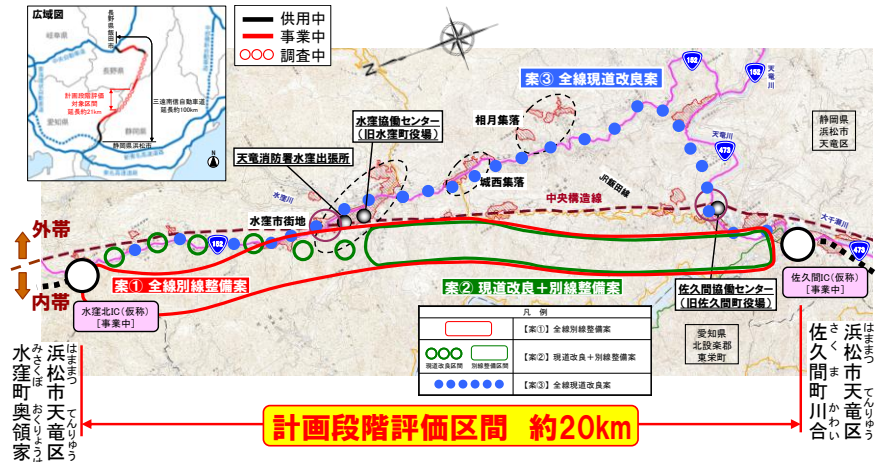
三遠南信自動車道(水窪北～佐久間)は、次に示す考え方に即して検討を進めます。

コンセプト

1. 災害時にも機能する信頼性の高い(孤立しない)ネットワークの確保
2. 高次医療施設への速達性、基本的な生活利便性の確保
3. 地域連携の強化による産業、観光・交流の活性化

【ルートの考え方】

- ①地域コミュニティの保全に配慮し、既存集落へのアクセスを確保
- ②貴重種生息域については、決定ルート帯の詳細な設計段階で配慮
- ③内帯でのルート検討を前提に、地質的に脆弱な箇所等を回避



	【案1】全線別線整備案	【案2】現道改良+別線整備案	【案3】全線現道改良案
ルートコンセプト	全線を別線とし、より高い速達性を確保する案	水窪以北の現道区間を活用し、よりコストを安定的に課題解決を図る案	全線において、既存の現道を改良し活用する案
区間延長(水窪北IC～佐久間IC)	約27km(別線)	約27km(別線改良)+約14km(別線)	約27km(現道改良)
災害時の適応性	別線と内帯に計画しているため、災害に強く、リダンダンシーが最も高くなる	別線・現道改良を内帯に計画しているため、災害に強く、リダンダンシーに優れる	中央構造線と2回交差し、水窪市街～佐久間市街で地質の不安定な地帯を通過するため、リスクが大きい
医療施設への速達性	天竜消防署水窪出張所～聖隷三方原病院間の所要時間約24分の短縮(約78分～約54分)	天竜消防署水窪出張所～聖隷三方原病院間の所要時間約24分の短縮(約78分～約54分)	天竜消防署水窪出張所～聖隷三方原病院間の所要時間約10分の短縮(約59分～約49分)
アクセシビリティの向上	水窪協働センター～浜松市中心市街地(市役所)の所要時間約25分の短縮(約58分～約34分)	水窪協働センター～浜松市中心市街地(市役所)の所要時間約25分の短縮(約58分～約34分)	水窪協働センター～浜松市中心市街地(市役所)の所要時間約10分の短縮(約59分～約49分)
物流の向上	佐久間協働センター～旧南信連村役場の所要時間約25分の短縮(約58分～約34分)	佐久間協働センター～旧南信連村役場の所要時間約25分の短縮(約58分～約34分)	佐久間協働センター～旧南信連村役場の所要時間約10分の短縮(約59分～約49分)
生活環境への影響	災害に強く通行性の高い別線を整備するため、輸送の信頼性は最も高くなる	別線・現道改良区間は災害に強く、比較的高い通行性が確保されるため、輸送の信頼性に優れる	別線整備に比べ通行性に劣り、地質の不安定な外帯を通過するため、輸送の信頼性に劣る
整備効果の発現	地帯コミュニティに及ぼす影響は最も少ない	地帯コミュニティに及ぼす影響は最も少ない	地帯コミュニティに及ぼす影響は最も少ない
整備事業費	約950億円	約740億円(別線改良約820億円、現道改良約120億円)	約770億円
整備イメージ	(仮)水窪北IC V=80km/h (仮)佐久間IC V=80km/h	(仮)水窪北IC V=80km/h (仮)佐久間IC V=80km/h 現道改良区間L=1km	(仮)水窪北IC V=80km/h (仮)佐久間IC V=80km/h 現道改良区間L=27km
凡例	■: 現道 ■: 案1整備箇所 ■: 案2整備箇所 ■: 案3整備箇所 ■: 別線区間		

6-6 地域住民アンケート(案)-1

沿線地域住民アンケート

三遠南信自動車道（水窪北～佐久間）の計画検討に関する アンケート調査票 (国土交通省・浜松市)

三遠南信自動車道は三河、遠州、南信州地域を連絡し、地域の秩序ある開発、発展に大きく寄与する高規格幹線道路です。

本アンケート調査は三遠南信自動車道（水窪北～佐久間）の計画にあたり、地域のみなさまのご意見をお聴かせ頂くために実施するものです。

みなさまから頂いた意見については、集計後、国土交通省浜松河川国道事務所や浜松市のホームページ等において、公表する予定です。

調査は浜松市天竜区の佐久間・水窪地区の全世帯を対象とさせていただきます。いただいた御意見は統計的に処理いたしますので、ご記入いただく方々にご迷惑をおかけすることはございません。また、他の目的での使用や、第三者に提供することはございませんので、ご協力をお願い致します。

～アンケート記入にあたってのお願い～

- 1) 世帯のうち、代表の方がご回答下さい。(世帯主である必要はありません)
- 2) アンケートご記入の際には、同封しております『三遠南信自動車道(水窪北～佐久間)の計画概要』資料をお読み頂きますようお願いいたします。
- 3) 問1から順番にお読み頂き、回答を直接アンケート調査票にご記入下さい。
- 4) 記入済みのアンケート調査票は、平成25年〇月〇日までに、同封の返信用封筒に入れて、投函くださるようお願いいたします。

■お問い合わせおよび御意見は下記までお寄せ下さい。

国土交通省 中部地方整備局
浜松河川国道事務所 調査第二課

〒430-0811 浜松市中区名塚町266番地
TEL: 053-466-0117(直通)
FAX: 053-466-0123

ご回答いただいた方ご自身のことをお聞きします。

問1 ご回答いただいた方ご自身のことについてお聞きします。

該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。

1) 性別	1. 男性	2. 女性	
2) 年齢	1. 10～20歳代 4. 50歳代	2. 30歳代 5. 60歳代以上	3. 40歳代

問2 普段、自動車を利用しますか？

該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。選択肢1～4を選ばれた方は問3へ、選択肢5を選ばれた方は問4へ進んで下さい。

1) 自動車の利用頻度	1. ほとんど毎日 3. 月に1～2回位 5. 利用しない ⇒ 問4へ	2. 週に1～2回位 4. 年に数回	問3へ
-------------	---	-----------------------	-----

問3 普段、自動車を利用する時の主たる目的と行き先についてお聞きします。

該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。その他を選択された方は()内に具体的な内容をお書き下さい。

1) 自動車の主な利用目的	1. 仕事 4. 送迎 7. その他()	2. 通勤・通学 5. レジャー・ドライブなど娯楽 8. 病院	3. 家事(買い物など) 6. 通院
2) 自動車での主な行き先	1. 浜松市佐久間町() 3. 佐久間・水窪町を除く浜松市()区 5. 天龍村 7. 阿南町 9. 豊根村 10. その他 ⇒ () 県() 市・町・村	2. 浜松市水窪町() 4. 飯田市 6. 東栄町 8. 豊根村 9. 泰阜村	

別紙資料『三遠南信自動車道（水窪北～佐久間）の計画概要』をご覧のうえ、以下の設問にお答え下さい。

問4 地域[※]の道路サービスについて、あなたはどのように思われますか？

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。その他、道路について思われていることがあれば、自由欄にご自由にお書き下さい。

項 目	そう思う	やや そう思う	あまり そう 思わない	そう 思わない	分から ない
1) 台風や豪雨等の災害時に国道152号、国道473号に代わる道路がなく、孤立や大変な迂回を強いられることが危惧される。	1	2	3	4	5
2) 都市部の大病院まで遠く、高度な救急医療について不安である。	1	2	3	4	5
3) 買い物等日常的な用事で都市部までの移動が不便である。	1	2	3	4	5
4) 道路の幅員が狭く、くねくねしているので、走りにくい。	1	2	3	4	5
5) 自由欄					

※対象地域：佐久間、水窪地区

6-7 地域住民アンケート(案)-2

問5 対象地域（水窪北～佐久間）における幹線道路整備の必要性について、防災、医療、生活支援、広域連携等の観点からどのように思われますか？

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。
その他に必要と考えておられる事項があれば、自由欄にご自由にお書き下さい。

項 目	そう思う	やや そう思う	あまり そう 思わない	そう 思わない	分から ない
1) 台風、豪雨時でも孤立しない安全安心な生活を実現できる道路が必要	1	2	3	4	5
2) 東海地震等大規模災害時に備え、県境を越えた広域的な相互支援ルートの確保が必要	1	2	3	4	5
3) 救命率の向上等安心できる救急医療を実現するため、大病院までの搬送時間を短縮できる道路が必要	1	2	3	4	5
4) 日常生活のため、買い物や通院等に係わる都市部への移動時間を短縮できる道路が必要	1	2	3	4	5
5) 浜松市から南信地域等への観光交流を促進する道路が必要	1	2	3	4	5
6) 三遠南信地域全体の産業振興に向けた、浜松・飯田等の地域連携を強化する道路が必要	1	2	3	4	5
7) 自由欄					

問7 三遠南信自動車道（水窪北～佐久間）について、ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書きください。

その他、三遠南信自動車道（水窪北～佐久間）について、ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書き下さい。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

問6 対象地域（水窪北～佐久間）における幹線道路のルートを検討する際、どのようなことに配慮すべきだと思いますか？

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。
その他に配慮すべき事項があれば、自由欄にご自由にお書き下さい。

項 目	そう思う	やや そう思う	あまり そう 思わない	そう 思わない	分から ない
1) 急カーブ等がなく安心して、快適に走行できること	1	2	3	4	5
2) 通過だけでなく、地域と触れ合えるような空間づくりが可能であること（地域の自然、景観等に親しめるような道路）	1	2	3	4	5
3) 自然環境への影響が小さいこと	1	2	3	4	5
4) 現在の地域コミュニティが維持されること	1	2	3	4	5
5) 整備期間が短く、整備効果が早期に発生すること	1	2	3	4	5
6) 既存ストックを有効活用（現道改良による必要な道路サービスの確保）し、走り易さとコストのバランスに重視した計画とすること	1	2	3	4	5
7) 自由欄					

6-8 広域圏の住民アンケート(案)-1

広域圏の住民アンケート

三遠南信自動車道（水窪北～佐久間）の計画検討に関する アンケート調査票 (国土交通省・浜松市)

三遠南信自動車道は三河、遠州、南信州地域を連絡し、地域の秩序ある開発、発展に大きく寄与する高規格幹線道路です。

本アンケート調査は三遠南信自動車道（水窪北～佐久間）の計画にあたり、地域のみなさまのご意見をお聴かせ頂くために実施するものです。

みなさまから頂いた意見については、集計後、国土交通省浜松河川国道事務所や浜松市のホームページ等において、公表する予定です。

調査は浜松市内の全世帯から無作為に抽出した世帯を対象とさせていただきます。いただいた御意見は統計的に処理いたしますので、ご記入いただく方々にご迷惑をおかけすることはありません。また、他の目的での使用や、第三者に提供することはございませんので、ご協力をお願い致します。

～アンケート記入にあたってのお願い～

- 1) 世帯のうち、代表の方がご回答下さい。(世帯主である必要はありません)
- 2) アンケートご記入の際には、同封しております『三遠南信自動車道(水窪北～佐久間)の計画概要』資料をお読み頂きますようお願い致します。
- 3) 問1から順番にお読み頂き、回答を直接アンケート調査票にご記入下さい。
- 4) 記入済みのアンケート調査票は、平成25年〇月〇日までに、同封の返信用封筒に入れて、投函くださるようお願い致します。

■お問い合わせおよび御意見は下記までお寄せ下さい。

国土交通省 中部地方整備局
浜松河川国道事務所 調査第二課

〒430-0811 浜松市中区名塚町266番地
TEL: 053-466-0117 (直通)
FAX: 053-466-0123

ご回答いただいた方ご自身のことをお聞きします。

問1 ご回答いただいた方ご自身のことについてお聞きします。

該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。

() 内には具体的な内容をお書き下さい。

1) 住所	1. 浜松市 ⇒ () 区 2. その他 ⇒ () 県 () 市
2) 性別	1. 男性 2. 女性
3) 年齢	1. 10～20歳代 2. 30歳代 3. 40歳代 4. 50歳代 5. 60歳代以上

問2 対象地域（佐久間・水窪地区）を自動車で行ったことがありますか？

該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。選択肢1～4を選ばれた方は問3へ、選択肢5を選ばれた方は問5へ進んで下さい。

1) 対象地域での走行頻度	1. ほとんど毎日 2. 週に1～2回 3. 月に1～2回 4. 年に数回 5. 利用しない ⇒ 問5へ	問3へ
---------------	--	-----

問3 自動車で行った時の目的と行き先についてお聞きします。

該当するものを1つ選んで、番号に○をつけてください。その他を選択された方は() 内に具体的な内容をお書き下さい。

1) 主な利用目的	1. 仕事 2. 通勤・通学 3. 家事(買い物など) 4. 送迎 5. レジャー・ドライブなど娯楽 6. 通院 7. その他 ()
2) 主な行き先	1. 浜松市佐久間町 () 2. 浜松市水窪町 () 3. 飯田市 4. 天龍村 5. 阿南町 6. 東栄町 7. 豊根村 8. 泰阜村 9. その他 ⇒ () 県 () 市・町・村

問4 対象地域の道路についてどのように思われますか？

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。

その他、ご意見があれば、自由欄にご自由にお書き下さい。

項 目	そう思う	やや そう思う	あまり そう 思わない	そう 思わない	分から ない
1) 走行速度が低く、移動時間がかかり不便である。	1	2	3	4	5
2) 道の幅員が狭く、くねくねして走りにくい。	1	2	3	4	5
3) 台風や豪雨等による災害で通行止めが多く、安心して利用できない。	1	2	3	4	5
4) 自由欄					

6-9 浜松市住民アンケート(案)-2

別紙資料『三遠南信自動車道（水窪北～佐久間）の計画概要』をご覧のうえ、以下の設問にお答え下さい。

問5 対象地域（佐久間・水窪地区）における幹線道路整備の必要性について、防災、広域連携等の観点からどのように思われますか？

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。
その他に必要と考えておられる事項があれば、自由欄にご自由にお書き下さい。

項 目	そう思う	やや そう思う	あまり そう 思わない	そう 思わない	分から ない
1) 東海地震等大規模災害時に備え、県境を越えた広域的な相互支援ルートの確保が必要	1	2	3	4	5
2) 浜松市から南信地域等への観光交流を促進する道路が必要	1	2	3	4	5
3) 三遠南信地域全体の産業振興に向けた、浜松・飯田等の地域連携を強化する道路が必要	1	2	3	4	5
5) 自由欄					

問6 対象地域（水窪北～佐久間）における幹線道路のルートを検討する際、どのようなことに配慮すべきだと思いますか？

それぞれの項目について、考えに近いものを1つ選んで、番号に○をつけてください。
その他に配慮すべき事項があれば、自由欄にご自由にお書き下さい。

項 目	そう思う	やや そう思う	あまり そう 思わない	そう 思わない	分から ない
1) 急カーブ等がなく安心して、快適に走行できること	1	2	3	4	5
2) 通過だけでなく、地域と触れ合えるような空間づくりが可能であること（地域の自然、景観等に親しめるような道路）	1	2	3	4	5
3) 自然環境への影響が小さいこと	1	2	3	4	5
4) 家屋移転等が少なく、地域コミュニティが保全できること	1	2	3	4	5
5) 整備期間が短く、整備効果が早期に発生すること	1	2	3	4	5
6) 既存ストックを有効活用（現道改良による必要な道路サービスの確保）し、走り易さとコストのバランスに重視した計画とすること	1	2	3	4	5
7) 自由欄					

問7 三遠南信自動車道（水窪北～佐久間）について、ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書きください。

その他、三遠南信自動車道（水窪北～佐久間）について、ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書き下さい。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

7. 今後の計画段階評価の進め方(案)

7 今後の計画段階評価の進め方(案)

