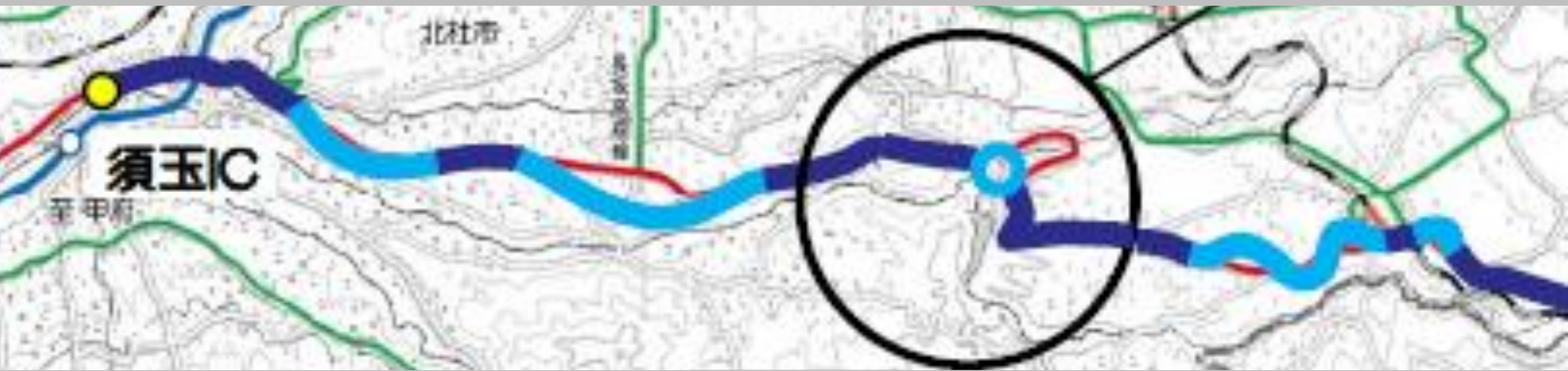


中部横断自動車道 勉強会



第2回アンケートに向けて

2012. 02. 05.

主催 : 中部横断道八ヶ岳南麓の会

Agenda

1. 主催者は何者か？
2. そもそも道路計画はどうやって決まるのか？
3. 第1回 アンケート結果は？

4. 第2回 アンケートの選択案の分析

5. 国による案②への誘導例

6. 質疑応答

7. 今後の対策

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会

構成団体：

八ヶ岳自然ガイド協会

八ヶ岳歩こう会

八ヶ岳ネットワーク

緑のネットワーク21

NPO法人 八ヶ岳南麓景観を考える会

八ヶ岳エコツーリズム協会

北杜市21を考える会

八ヶ岳自然観察の会

(順不同)

私たちの取組姿勢

- ◆ 私たちは、八ヶ岳南麓の景観と環境を大切にし、
良識人として行動します。
- ◆ 私たちは、道路計画の情報を提供します。
- ◆ 私たちは、主張を行いますが、強要はしません。
- ◆ 私たちは、山梨県側に関する主張と行動を行います。

私たちの主張

八ヶ岳南麓の景観と自然環境は世界に誇る日本の宝です

次世代に引継ぐのは私たちの責務です



高速道路によって失うものを考えましょう！

高速道路より自然景観を → 141号の改良は有益

中部横断自動車道計画の推移

- 1987年 6月 第四次全国総合開発計画閣議決定
14000kmの高規格幹線道路として構想
- 1997年 2月 長坂Jct～八千穂IC間の基本計画を公示
- 2010年11月 当計画に**計画段階評価の方式**採用を発表
- 2011年 2月 第1回アンケート実施
- 2012年 2月 第2回アンケートを実施

*** 2010年11月以降 関東地方小**委員会**4回開催

【政策目標評価型事業評価の一般的な流れ】

計画段階評価(新たに導入)

解決すべき課題の把握・原因分析

政策目標の明確化

代替案の比較、評価

A案

B案

C案

対応方針の決定

意見

都道府県・政令市等

第三者委員会

第1回アンケート結果

課題とその解決のための目標が、合計で10個提案された

全体：	回答数	6000	賛成	60%
北杜市：	回答数	2850	賛成	37%



案③ と 案④ が追加された

第①案 第②案 高速道路

- 世界に誇る八ヶ岳南麓景観の喪失
- 自然環境の悪化 静寂と星空の喪失
- 別荘需要の低下 建築需要の低下
- 滞在型観光地から 通過型観光地へ
- 湧水群の切断による農業と暮らしへの悪影響



地域の魅力の低下 → 人口減・需要減

地域経済活動の低下

第③案 国道141号の改良案

- 生活道路としての利便性のアップ
- 141号の街道筋の商業活動の活発化
- 141号と県道28号間の往来による面的地域の活性化
- 景観 自然 静寂 星空等 地域の魅力の保全



地域の魅力のアップ → 人口増・需要増

地域経済活動のアップ

東京都市大学環境情報学部
青山貞一教授の研究論文から

①

日本で高速道路といえは、通過する多くの地域にとっては騒音、大気汚染、日照阻害、自然破壊、景観眺望破壊、地域分断など被害ばかりでいいことはなかった。

②

さらに日本では道路内にユーザーを囲い込み、高速道路のSAや一般道路の「道の駅」など、国土交通省系の外郭団体に多くの利益をもたらす施設や会社が潤うことはあっても、沿道の地元の商業施設に恩恵がもたらされることはなかった。

③

通過交通でしかなく迷惑施設でしかなかった高速道路と一般道との有機的連結が行われれば、地域社会や地域経済への波及効果もある。

高速道路も無料とし一般道路と頻繁に連結する方式(注:国道141号の改良が正にこれにあたる)は、一般道路の先にある給油所、レストラン、商店街、観光スポットなどの利用も増え、現状よりははるかに地域は活性化することになると思える。

国は、案②に誘導しようとしている

コスト

景観

所要時間

コスト

オープンハウスでは、
案③の国道141号改良案にお金がかかることアピールしている



弘法坂 280億円



市場坂 300億円

コスト

コスト比較

案①	案②	案③	案④
2200億円	2050億円	1350億円	0

700億円安い

弘法坂 市場坂
のコスト込み

景観

案②の予想ルート

清里

小海線

甲川

泉川

宮川

八ヶ岳高原大橋

レインボーライン

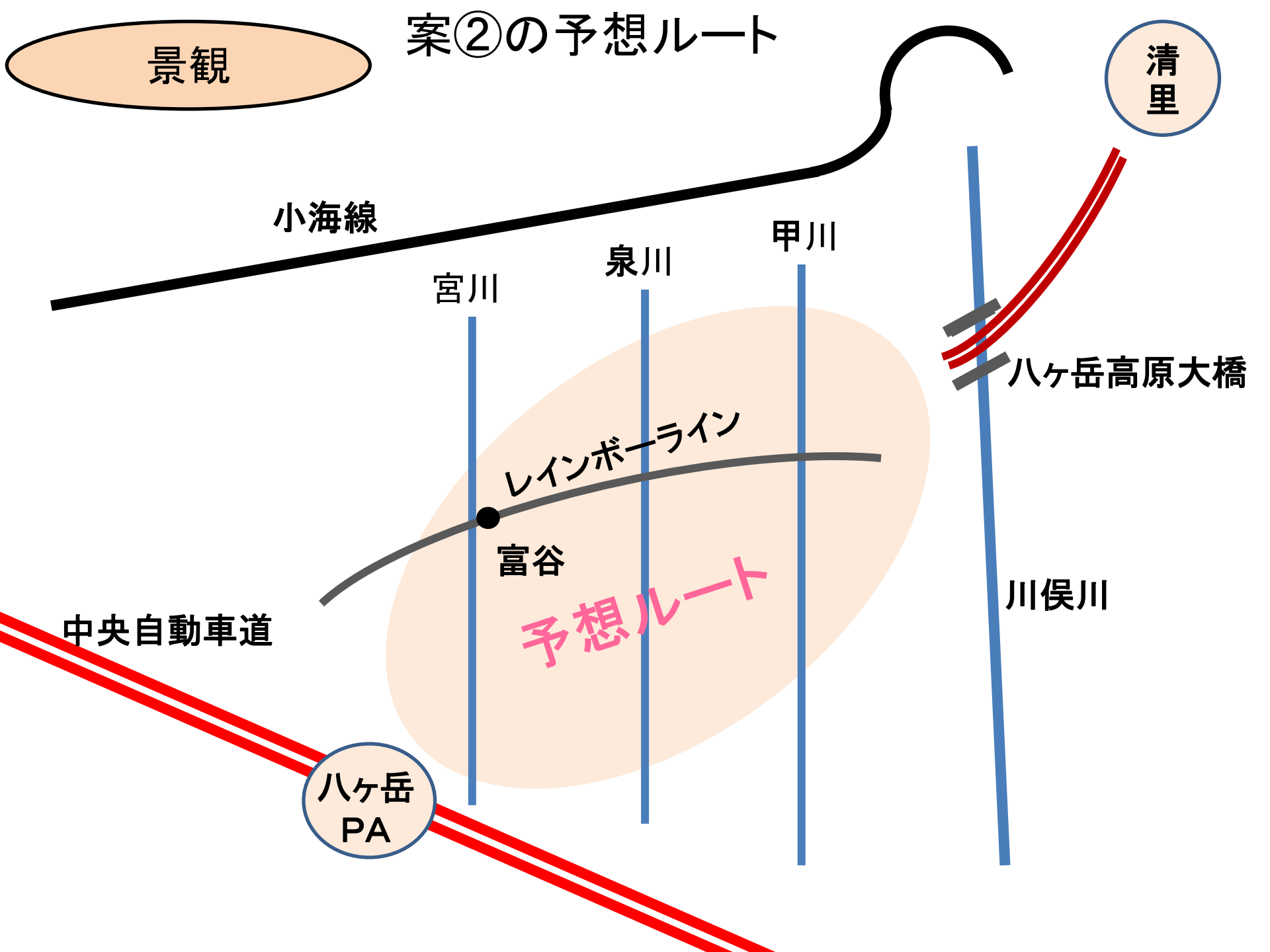
富谷

予想ルート

川俣川

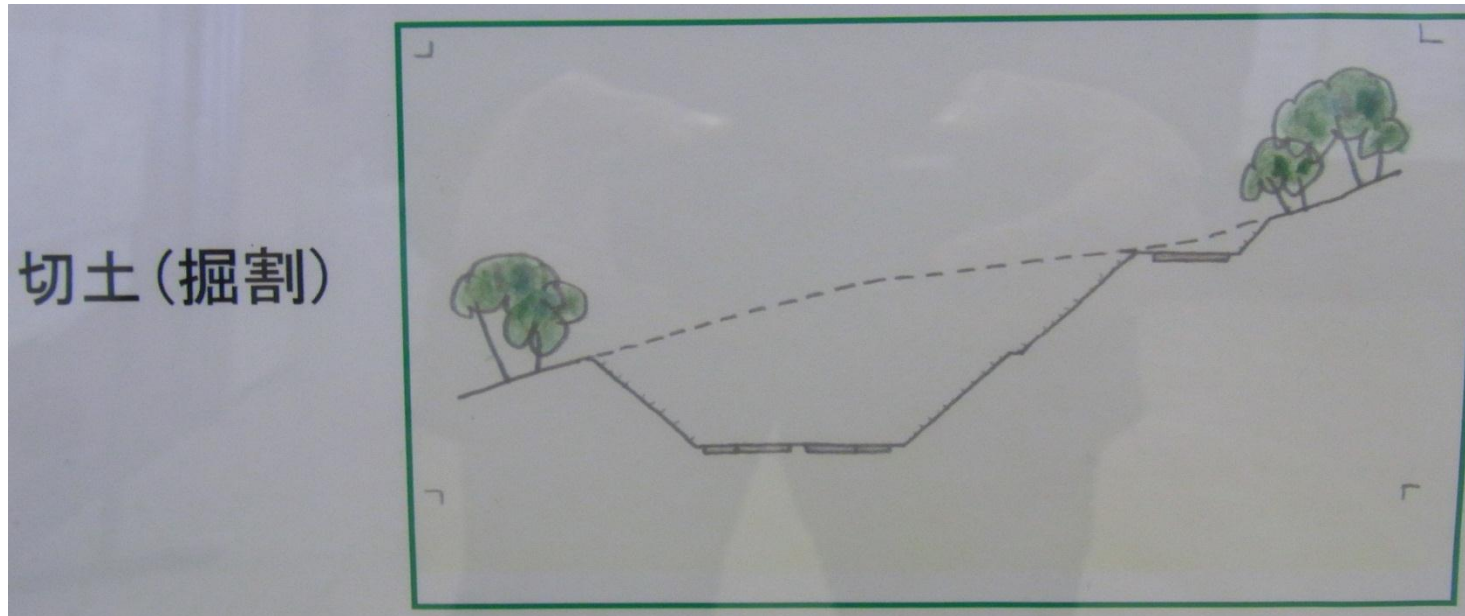
中央自動車道

八ヶ岳
PA



景観

オープンハウスでは、
景観に配慮した高速道路として掘割構造の掲示をしているが……



八ヶ岳南麓では北から南に流れる河川がある
掘割構造は現実問題として実現は難しい (国交省担当者)

高架型の高速道路になることを意味している

所要時間

中部横断自動車道 検討ルート

野辺山

清里

静岡 ~ 小諸

小淵沢IC

案②

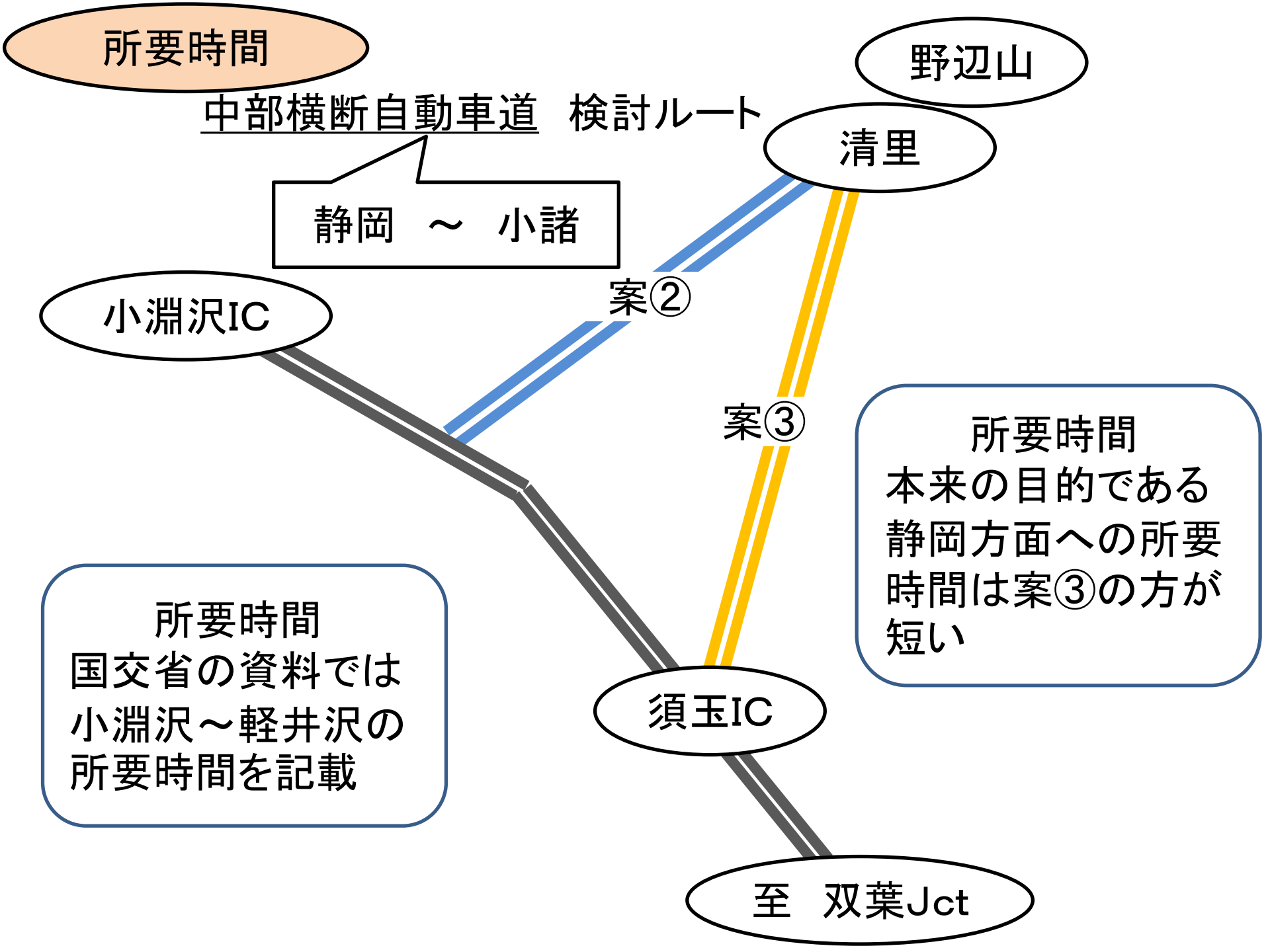
案③

所要時間
本来の目的である
静岡方面への所要
時間は案③の方が
短い

所要時間
国交省の資料では
小淵沢～軽井沢の
所要時間を記載

須玉IC

至 双葉Jct



質疑応答

第2回アンケートへの対応策

- 数が必要 数は力 = 数が背景にあると交渉できる。
(回答数を増やすことにご尽力下さい。)
- ネットによる回答の活用が有効です。
(アンケート用紙が恣意的に制限されています。)
- 一人1通の回答して下さい。
(1家族1通ではありません。)
- 住民票なくても、別荘を持っていなくても、回答可能です。
(日本国民の税金で建設する国道ですから。)

当会の推奨する回答要領

質問1 ⑤(現道の走行性向上)と⑨(環境・景観保全)を選ぶ。

 回答例 : ④⑤⑨ ⑤⑨X ほか

注:⑥は選ばないで下さい。

質問2 案③を選んで、その理由を書いて下さい。

質問3 明確にxxxだから反対等、はっきり意見を書いて下さい。

委員会では、統計処理だけでなく、アナログ情報も読み取っています。