

■「北杜市市民の会」からの通知書

(平成26年5月21日)

団045-1

通知書

平成26年3月6日付の内容証明で平成26年3月17日までに国土交通省のパンフレットで謳われている「国際拠点港湾との連携」の作成基礎になったデータの公開と、5ヶ月前より再三内容証明にてルート内、公人土地問題について、正当性を文章で説明する様回答を求めましたが未だ回答を頂けません。再度回答を求めます。

「国際拠点港湾との連携」の清水港から新潟港への輸送データが存在しないのならばパンフレットの国民に対する説明文は荒唐無稽な作り話となります。

ルート内公人の土地問題も正当性について回答できないとすれば正当性が無い不公平な問題点が存在すると国土交通省が認めていると判断いたします。

北杜市民の会では再三、中部横断自動車

団045-2

道の疑問点や必要性について担当者との面談を希望していますが、平成26年2月27日に甲府河川国道事務所にて計画課長 宮坂広志氏との会談を最後にお会いして頂けません。中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会とは現在時点で5回意見交換会を開いています。又、関東地方小委員会委員長の石田東生氏とも2回会談しています。北杜市市民の会も昨年より意見交換や石田委員長との面談を望んでいることから、この事実は一部の国民に対して国土交通省が奉仕している証拠にもなります。これは「国家公務員法96条」や「国家公務員法第1条」に一部抵触する事実だと思えます。

基本的な人間の礼儀として電話を受けて返事を要求されれば後日連絡するべきです。甲府河川国道事務所に出向いてアポイント

■「北杜市市民の会」からの通知書 (平成26年5月21日)

団045-3

メントを要請したならば国土交通省として意見交換を後日設定するのが行政機関としての責務だと思います。国土交通省が一部の団体だけに便宜を図ることは、国民の一部に奉仕して、国民の一部を搾取する行為です。

再度意見交換をお願いします。ご連絡を平成26年5月23日までにお願いいたします。

平成26年5月21日

山梨県北杜市

北杜市市民の会

山梨県甲府市緑が丘1丁目10番地1

国土交通省関東地方整備局

甲府河川国道事務所

所長 田中 克直 殿

この郵便物は平成26年5月21日
第12844号書留内容証明郵便物として
差し出されたことを証明します。

日本郵便株式会社

郵便認証司

〒426-5821

北社
26.5.21
12-18

■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-1

団046-2

「大泉町下井出地区東組」からの報告そしてお願い

国交省の中部横断道・長坂・八千穂間の新ルート提案が一昨年11月にありました。新ルート提案は1キロ幅で示されましたが私たち行政の末端組織ではある下井出地区東組22世帯は全てその1キロ幅に入っていました。

新ルート提案から2週間後には「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」という長い名前で「静かな生活を破壊する高速道路に反対します」というチラシを作り新聞折り込み(大泉:1100枚 高根北割:700枚)をしました。そして1年半が過ぎようとしています。作成したチラシも11枚になっています。

この11枚のチラシをファイルにして関係各位に見てほしいと考えました。関係各位とは国交省関係、山梨県・北杜市・市会議員・活用検討委員、そして支援カンパ等で活動を支援してくれた人たちです。

私たちの言い分はこの11枚のチラシが明らかにしています。どうかご一読くださいますようお願いいたします。

尚一年間の活動費用は30万円を超えていました。特段のカンパ要請をしない中での支援カンパによるもので改めてびっくりしています。

2014年5月27日

「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」共同代表

静かな生活を破壊する 高速道路に反対します

11月21日発行の国交省の中部横断道の変更ルート図によりまず、ここ大泉町下井出地域を通ることが明らかにされています。

私たち大泉町下井出地域に生活をしている下井出東組(22世帯)は静かな生活を破壊する高速道路に反対します。

これまで提案されていたルートは八ヶ岳大橋を通り別荘地を通って長坂インターに至るものでした。そのルートが別荘地の多くの人たちの反対運動で立ち往生となり急遽、変更ルートが1月に発表されたのです。考えてください。下井出東組の多くの方は自然の中で静かな生活を求めてここ大泉にきた人たちです。美しい景観、美味しい水と空気、このかけがえのない財産を台無しにしてしまう高速道路はいりません。

大泉・高根のみなさん。私たちの「静かな生活を破壊する高速道路に反対」する運動にご理解くださるようお願いいたします。ともに変更ルート撤回に向けて声を上げることをお願いいたします。

本日12月8日に予定されていた現地調査は延期

本日12月8日に予定されていた現地調査は笹子トンネルの崩落事故のため延期されました。笹子トンネル崩落事故は、建設後30～40年経った高速道路の補修点検が急務であることを意味しています。

私たちの命を守るために、新しく高速道路を作るのではなく、今ある日本中の道路を入念に点検し、整備することが求められています。

住民アンケートでは、北杜市民の53%以上が、新しい高速道路建設ではなく、一般道(国道141号)の改良を望んでいます。住民の意向を尊重した施策を望みます。

2012.12.8 大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会

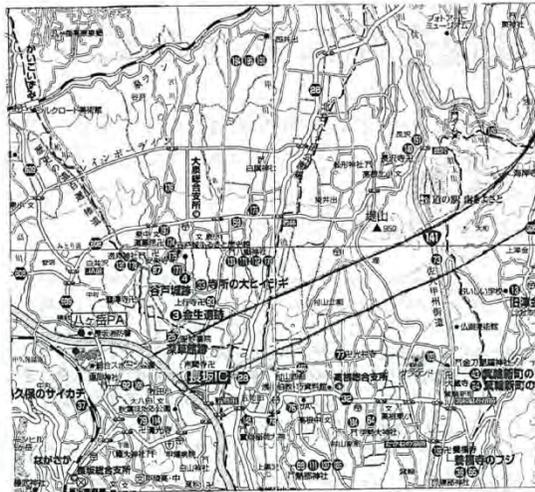
■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-3

団046-4

資料 長坂インター周辺地図と変更ルート



この件についての問い合わせは

国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所計画課

TEL 055-254-6571

北杜市役所道路河川課

TEL 0554-42-1363

美しい景観・静かな生活環境を 守るため高速道路に反対します

趣意書

平成24年11月21日に、中部横断自動車道が長坂インターから大泉町下井出—高根町村山北割—須玉町海岸寺方面を横断する新ルート計画が国交省甲府河川国道事務所より公表されました。

この周辺には、多くの地元住民や美しい景観・静かな生活環境を求めて移住してきた人たちが自然と共生し過ごしています。

先の住民アンケートでは北杜市民の53%以上が、新しい高速道路の建設よりも、一般道(国道141号線)の改良を強く要望しています。もうすぐ現地調査や住民への説明会が行なわれますので、私たちの声が活かされるよう、今一人でも多くの反対の声をあげることが必要です。

日本でも数少ない景観・環境に恵まれた美しい町を守りましょう！！

目の前に高速道路が通り、騒音や排気ガスなどで汚れた町にならないよう、「高速道路反対」の運動にご協力をお願いします。



平成24年12月28日
大泉町下井出地区
東組高速道路反対対策委員会

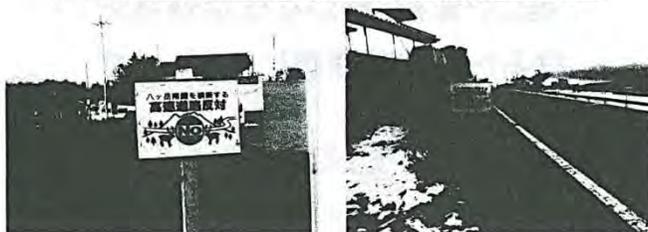
■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-5

団046-6

高速道路建設に反対する立看板を設置しました



新ルート案沿線地権者のご協力をいただいて看板を立てました。

北杜市議会での質疑応答

12月21日に行なわれた北杜市議会で千野秀一・岡野淳・中村隆一・斉藤功文氏4名の議員が北杜市長に対し、計画の見直しを国に積極的に働きかけるよう求め、問題の大きさを示していました。

今後の見通し

もうすぐ現地調査が行なわれ、また1月には地域住民への説明会が各地域で2回ずつ予定されており、それを既成事実として、早ければ3月には実施が決定されてしまいます。住民説明会や反対活動などを通じて今こそ強い反対の意思を示し、私たちの静かな生活を守らなければなりません。

一人でも多くの積極的な意思表示が必要です。

署名活動や国交省への抗議のハガキなどにご協力をお願いします。

美しい景観・静かな生活環境を守るため高速道路に反対します

署名活動を開始致しました！

中部横断自動車道新ルート案の撤回と国道141号線の改良を求める意思表示として、署名活動を開始しました。まずは、下井出地域の皆様に活動の報告も兼ねた個別訪問をし、多くのご賛同をえて順調に進んでいます。

新しい反対運動が立ち上がっています！

1月12日(土)13時30分～

“中部横断自動車道新ルート沿線住民の会”の設立総会が高根町農業環境改良センターにて予定されています。より多くの方が自由に反対活動に参加して頂けるように、行政区外の方たちも大勢参加されています。私達“大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会”も協力しながら共に反対活動を推進します。※会場にてステッカー・ハガキの販売があります。

あなたの気持をハガキで国交省に伝えましょう！

これまでの反対活動でも、ハガキ・手紙・電話での個人的な反対の意思表示が、“国交省のルート変更”という動きに至らせました。私達“大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会”でも、1000枚の反対ハガキを作成し、賛同者に実費で購入、発送して頂いています。※ハガキご希望の方は [redacted] にご連絡をお願いします。

ハガキ・メールの宛先（HPから意見・要望が入力できます）

国土交通省（本省）〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 中央合同庁舎3号館

岩田 美幸 国土交通省大臣官房技術調査課 技術企画官

坂 克人 国土交通省大臣官房公共事業調査室

<https://www.mlit.go.jp/road/soudan/form/iken.html>



平成25年1月11日 No.3

大泉町下井出地区

東組高速道路反対対策委員会

■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-7

団046-8

ルポ — 提案された新ルートを行く! —

11月21日に新たに提起された中部横断道新ルートは津金にある海岸寺から長坂インターに向けて1Kの幅で一直線にひかれています。12月某日、長坂インター周辺から海岸寺までをどんな集落があり、どんな人々の生活があるのか東組の教人でルート探索をしてみました。

長坂インターからすぐにインター通りに当たります。北は金生遺跡から南はインターそばのホテルまでがルート幅になっています。

ルートは甲川・油川とその周辺の集落と県道を横切る形になっています。私たち東組の家もそこに含まれているのです。高根町に入ってすぐに森に入ります。森の中は驚くほどに別荘が点在していました。この別荘の人たちにとっても高速道路の建設は自然の中での静かなやすらぎの時は破壊されます。

森を抜けるとJ A梨北や三階建ての市営住宅のある集落にです。そこからは標高950mの堤山が目前に現れます。堤山の南には堤集落があります。ルートはレインボーラインを越し、堤山の南側を通り国道141号を横切ることになっています。この周辺は人家がありません。川俣川を越え津金方面に入っても同様です。リンゴ畑を主に田畑が続く津金。そして海岸寺、浅川の集落、櫻山の集落と続きます。

静かで自然豊かなこの地域を高速道路が切り裂くことに多くの人が心を痛めると思いました。高速道路のメリットを説く人がいます。しかし、このルートの住民にとってどんなメリットがあるのでしょうか。静かな生活を営んでいるこの地域の人々にもたらされるものは景観の破壊と騒音と排気ガスそして高架ともなれば田、畑、家屋の日照や風の影響も避けられません。多くの人々に犠牲を強いる高速道路はいらないと改めて強く感じたルート探索でした。



計画段階評価中の高速道路は、皆さんの意見で決められます! 民意を反映させた「新しい道路行政の成功例」となるよう、私達の活動へご協力をお願い致します。

美しい景観・豊かな生活環境を守ろう

説明会に行きましょう!!

大勢の前で手をあげて
意見は言えなくても
「いいな」と思った発言に
拍手してみる
それも意思表示です
その場にいるだけで
意義はあります
参加者人数は
住民の関心度の
バロメーターになります



豊かな環境を守るための多くの集会が開かれ、 各種の行動が起こされています!!

- ★1月12日(土)「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」が発足。
高根農村環境改善センターには280名もの住民が集合。高速道路ではなく国道141号の改良への意思確認がされました。
- ★1月12日(土) 国交省の第2回ワーキンググループの現地調査。
その後の報道機関への説明会が大泉総合支所で行われ、40名の住民による抗議行動がその日の夕方NHKで放映されました。
- ★1月17日(木) 大泉町西井出、下井出地区の住民への説明会が開催。
雪道での夜間でしたが、30名を超える地域の人々が集まりました。

■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-9

団046-10

こんな景観



許せますか？

平成25年1月22日

北杜市長 白倉政司 殿

北杜市大泉町下井出地区東組高速自動車道反対対策委員会

要 望 書

昨年11月2日、中部横断自動車道の山梨県ルートが、2011年2月に実施された第二回アンケートの計画案に対し、突然に東南側に変更され公表されました。下記理由により、八ヶ岳南麓を通過する高速自動車道建設に反対致します。

なお、当組の対策委員会は、この案の変更に伴う定住の民への影響の大きさを考慮し、これまで反対運動を推進し継続中の大泉町湯水地区の活動と並行し、自治体の組織として会を立ち上げ、今後の反対運動の主体として活動を推進していくことを趣意としております。

記

1. 地区の経歴
大泉町下井出地区東組 22軒の全員が、このルート案に反対しています。私たちは、北杜市の素晴らしい環境に魅せられてこの地に移り住み、地元住民と交流を深め、生活の糧をなろしています。私たちの静かな暮らしを奪わないで下さい。居住権を奪わないで下さい。北杜市が世界に誇るこの素晴らしい景観を守って下さい。豊かな自然を新たな高速道路建設で壊さないで下さい。
2. 民意の反映を
調査の仕方にも問題があったとされる第二回のアンケート結果でも、北杜市住民の半数を超える人々が「国道141号の改善・整備」を求めています。何故高速道路建設の案になったのか、何故今回提示されたルート案に至ったのか、全く理解できません。北杜市民の声を真摯に受け止め、国道141号の整備・改善をして下さい。
3. 社会的現状への配慮を
社会全般に蔓延する経済不況と国民一人あたりの膨大な借財の負担、これからの社会の少子高齢化に伴う車の保有率の低下傾向に鑑み、今こそ、高効率を追い求める生活を脱却し、豊かな自然と共生する社会環境を確立すべき時期ではないのでしょうか。子々孫々に負の遺産を残さぬよう、新たな高速道路等の建設に用いられし財源を投入するのではなく、既設の高速道路、公共施設等の整備・改善事業に重点を置き財源投入する必要性に迫られているのではないのでしょうか。

北杜市がこの素晴らしい財産を守り、未来の子どもたち・若者たちに引き継いで下さる様、心からお願致します。

★1月22日、これまで下井出地区のみならずにご協力いただいた280筆の署名を白倉北杜市長に手渡しました。

★市側の対応は、東組からは代表他6名、市議2名が同席、山梨日日新聞、八ヶ岳ジャーナルの記者が取材しました。

★参加者それぞれが、ここ八ヶ岳南麓の素晴らしさ、この地を守り伝えることの大切さを訴え、北杜市が誇りを持って国と交渉してくれるよう要請しました。



平成25年1月30日 No.4
大泉町下井出地区
東組高速道路反対対策委員会

美しい景観・豊かな生活環境を守ろう

これからが住民の出番です!!

国交省主催

住民説明会終わる!

中部横断自動車道について、初めて住民が意見を出し合いました。

高速道路が出来ると141号沿線のお店などに影響が出てくるのではないかと、交通量や店舗に与える影響など検証しているのだから、関連記事「裏面」に>

国交省はルート案の真ん中に住んでいる人のことを考えたことがあるのか、住民無視も長だし、

高齢者が転入し、若い人たちがどんどんいなくなる。高速道路が出来ると地域が活性化(観光など)すると思う。

ルート案を作るワーキンググループの委員はどのようにして決めたのか? 専門家はいるのか? 委員は何故ここへきて住民の声を直接聞かないのか?

道路工事による湯水への影響の調査はしたのか

私はこの地が大好きです。北杜市の中で賛成、反対と二分されるのは悲しい。みんなで知恵を出し合い、すばらしい自然を、歴史を、文化を守りたい。

高速道路に賛成の人も反対の人も、地域を想う気持ちは同じ。国交省に案を委ねるのではなく、ここに住んでいる住民が一緒に参加して案を作ってはじめて本当に地域に必要な道路が見えてくるでしょう。変化に富み雄大な八ヶ岳の自然、祖先が切り開き代々受け継いできた田園・里山、この2つの魅力を活かし自然との共存をしてきたからこそ日本風景街道にも認定されているのです。ここ八ヶ岳南麓は北杜市の誇り、山梨の誇りであり、日本の誇りです。

20 数年前に国会へ高速道路を作って欲しいと陳情に行った。高速道路は地域活性化のための長年の悲願である。

アンケートの取り方に大いに問題があるが、そのアンケートですら R141の改修に賛成が53%。どうして突然 A案 B案が出てくるのか、説明してもらいたい。

電子トンネル事故にみられるように、パプルの頃に作った道路・トンネル等の補修・点検が緊急の課題、道路の維持管理は建設費の 3.3 倍もかかる。この膨大な負担を子どもや孫に負わせる訳にはいかない。今、高速道路を作る時ではない。

費用対効果は出しているのか?

計画段階評価で「整備なし」というのも選択の一つと考えていいの。<関連記事 裏面>

構想段階から住民の意見を取り入れて計画を行った例がある。(能越自動車道)住民の WG を作り、住民の意志を反映した道づくりをしてもらいたい。



■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-11

団046-12



<説明会を聞いて>

大泉の説明会での2日間の参加者は458名、意見者は約50名でした。賛成意見は1名(明野在住者)、あとは反対意見でした。

大きな問題点—新ルートを決め方

説明会での国交省の言い分は「コミュニケーション活動をし、2回のアンケート活動をし、その結果、旧有料道路を使うルート案は斜度や環境問題があるので撤回をし、新ルートを提案します。」というものです。この新ルートはアンケートの設問にもないものです。これでは多くの人が混乱をしていますが、何回説明を聞いてもコミュニケーション活動と新ルートがどうしても結びつきません。ここに多くの人が納得のいかない点があるのです。特に新ルート上に位置している人はまさに「寝耳に水」、国交省がコミュニケーション活動を重視しているのはこういう人が出ないようにしているのでしょうか？ この決め方が一番の問題点です。旧有料道路を使うルート案を撤回するのなら白紙に戻してあらためてコミュニケーション活動をすべきです。このことをしない限り中部横断道問題は前にすすみません。

アンケートで多くの人が「国道141の改良案」を選びました。

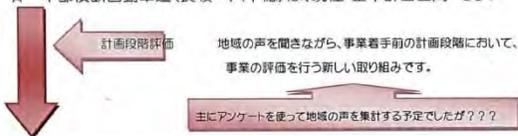
何故でしょう。「国道141の改良案」は利点が多いのです。一つは莫大な費用が掛からない。二つは環境と生活する人にダメージを与えない。そして三つ目は国道141沿線の商店にやさしいということです。逆に言えば新ルート案は莫大な費用(1800億円)をかけて多くの人の静かな生活を破壊し、国道141をはじめとした一般道路沿線の空洞化をもたらすことになるのです。

住民説明会では、さまざまな「計画段階評価の不備」が指摘されました！

では、計画段階評価とは一体どんな取り組みなのでしょう？

※アンケートの配付・集計方法について、道路整備の目的となる解決すべき課題の根拠について etc

☆ 中部横断自動車道(長坂～八千穂)は、現在「基本計画区間」です。



☆ 事業化(事業者着手)既に、長野県側・野辺山までの高速整備は決定しています。

上記の様に、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させ、事業の必要性の検証をする為の計画段階評価は、国交省の「高速建設ありき」の旧態依然とした手法によって民意は正しく伝えられませんでした。今後の国交省がどのような報告をWG・地方小委員会へ行うのか、しっかりと見ていく必要性があります。これからも、私達の民意を伝えていけば、変更・撤回も不可能ではありません



それぞれの立場で考えてみよう!!

中部横断道新ルートへの取り組み・考え方

昨年11月に中部横断道の新ルートが提案されて4か月になろうとしています。国交省の住民説明会の中で様々な疑問・意見が出されました。当然ですが立場によって中部横断道への見方が異なります。それぞれの考え方を整理してみました。

新ルート沿線住民

中央道で田畑を分断された人たちもいる。静かな生活を求めて都会から移住した人たちにとって迷惑以外にない。
★ 新ルート案を白紙撤回して改めて住民参画型道づくりをすべきと主張している。
★ 国道141号の改修によって中部横断道をつなげる方法が一番良いと考える人が多い。

国土交通省

ミッシングリンクの解消が第一と考えている。ただし、これまでの道路づくりで地域住民の反対運動で反省もある。「計画段階評価」や「住民参画型道づくり」を取り入れるに至っている。国交省甲府河川事務所の吉岡大蔵氏は「住民に望まれない道路は作らない」と言っている。

観光業者・事業者

中部横断道の開通で事業の活性化を望む。
★ 観光地清里に高速道路は必要が微妙。国道、県道沿いの事業所は交通量激増の影響は避けられないので心配。

南麓地域の人々

自然の中で生活を求めている。高速道路は八ヶ岳南麓に似合わない。莫大な費用をかけて家や田畑を壊して手で高速道路を作るのに疑問を感じている人が大多数を占める。

山梨県・北州市

「中部横断道は命の道」と横内県知事、白倉北州市市長はタッグを組んで早期建設を国交省に要請。
★ 1800億の工事費は魅力的。ちなみに北州市の年間予算は270億円。景観に配慮も要請している。

中部横断道建設期成同盟

28年来の悲願「君は日本海を見たか私は太平洋を見た」をスローガンに活動。
★ 28年間作られない理由もある。需要が無いということ。採算上有料化できないので国直轄の可能性大。莫大な建設費と維持費は次世代に負担させることになる。

「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-15

団046-16

白倉政司殿

5月16日「中部横断道自動車道整備促進山梨県北地域連絡協議会 会長 白倉政司」の名前で、「建設促進決起集会」の呼び掛けの文書が出されました。

この白倉政司さんは北杜市の市長白倉政司さんとは別の人物なのですか？この呼びかけ文書の問い合わせ先が市の建設部河川課になっているのはどういことでしょうか？一つの団体の催しに市の職員を使うのはおかしいのではないですか？もしこの白倉政司氏が市長と同じ人物であるならば、重大な過ちを犯していることになりす。

一つは、市長は市民の声をよくきき、市民が幸せになる施策を行う立場です。建設を望んでいる市民もいるし、反対の市民もいます。国交省が行った住民説明会であられたくさんの「もうこれ以上八ヶ岳南麓に高速道路はいらない」という意見が出されたことをどう考えておられるのですか？

もう一つは、北杜市長白倉政司氏は、「北杜市は、まさに『山紫水明』の地といえます。美しい山岳景観に囲まれ、国蝶オオムラサキ生息数の日本一を誇るように動植物の宝庫であります。恵まれた自然環境にあることから『環境日本一の潤いの杜づくり』を目指して、環境対策も政策として積極的に取り入れます」と北杜市の政策として述べておられるからです。中部横断道建設は北杜市長が「目指している政策と真っ向から対立するものではないのですか？

白倉政司殿、北杜市長として子孫孫に誇れる市政をして下さるよう強く要望します。

(Mさん)

偽造ステッカーに見る問題点

八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対する為、多くの方がステッカーを車や住宅に貼っています。しかし、4月中旬からしばらくの間北杜市内の図書館やスーパーでその施設に断りもなく偽造ステッカーが置かれていました。

特徴は

- 中心のNOがYESとなっている。
- 「八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対！」が「八ヶ岳の経済を活性化する高速道路に大賛成！」となっている。



なぜ、このような稚拙な行動をとるのでしょうか。高速道路に賛成の意見を否定しません。八ヶ岳の経済が高速道路によって本当に活性化するのか、皆さんで議論すべきだと思います。北杜市には「地域が活性化する道路とはどうあるべきか、住民が話し合う場所」が無い事が問題です。住民間の意見調整は地方自治体の責務ではないでしょうか。これ以上、地域が分断される問題を作らないよう、市長としての職責を果たして頂きたいと思います。

昨日十一月二十一日に国交省が提案した中部横断道新ルートは地元説明会を経て六月二十七日に再行われたワーキンググループ(第三回)で審議されました。会議が行われた東京九段には六十人の傍聴者が駆けつけ成り行きを見守りました。

久保田座長の取りまとめは、「ワーキンググループはB案が適当であると思う。地元自治体の責任者である山梨県知事、北杜市長さんも僅小地域へのアクセスの良いB案が望ましいと言っている。」というものでした。そのあとで、「この会議はルート案を決めるものですが多くの意見がありましたので付帯意見(①環境・景観に配慮する。②地元住民の意見を聞く。③経済性を考慮する。④)を付ける。」というものでした。

今後はこの取りまとめを受け八人のメンバーの小委員会が開催されることになりす。しかし、地元説明会での多くの反対意見はワーキンググループにどのように反映されたのでしょうか？

全くの説明のない状態でルート設定のアンケートにもないものが降って来たように出されたのが昨年十一月。私たち地域住民の憤りは、このようなルートの決め方があったのです。当然にも地元説明会では反対意見が多数を占めました。しかし、ワーキンググループの決めることはA案かB案かではなくありませんでした。この仕組み、やり方は全くおかしいと思います。

※ 近いうちに小委員会が開催される最終案が取り纏められる予定です。私たちはこのようなやり方での道づくりを納得できません。納得できないことの意味表示を続けていきたいと思っております。

※ 国土交通省社会資本整備委員会道路分科会 関東地方小委員会

※ 第7回関東小委員会 石田委員長に手紙をだそう！

平成25年7月15日 No.8
大泉下井出地区
東組高速道路反対対策委員会

■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-17

団046-18



中部横断道建設 7つの不思議
あなたは納得して賛否を決めていますか？

中部横断道建設は地域にとって本当によいことか？
これまでの説明会で指摘された根本的な？？について
あなたはどのように思っていますか？

1 1 すべての市民が北杜市をより良い町にしたいと思っています。
半年かけて広く市民の意見を集めて
北杜市にとっていちばん良い道路計画すればいいのに
なぜそんなに急いで高速道路を決めたいの？

2 2 中部横断道は長野と神奈川・静岡を結ぶための道路で
北杜市は通過するだけの道路なのに
なぜ北杜市は景観や環境という大切な財産を
すすんで犠牲にするの？
ほかに何か良いことがあるの？
北杜市の誰がいたい潤うの？

3 3 野辺山から先は高速道路ができるので
速くに行く人はその道路を利用すればいい。
今、北杜市が作りたくしている道路は
野辺山までの高速道路です。
野辺山に行くのにあなたには高速道路が必要？

4 4 高速道路はインターチェンジでしか乗り降りできないので
須玉・長坂から野辺山までの沿線はぎって寂れてしまう。
すべてのお店が地元北杜市のお店。
141号を活用すれば乗り降りできる場所が多くなって
地元の店舗・地元の産物のお店に立ち寄る旅行者が増え
さらにスーパーやホームセンターなどもできるでしょうから
北杜市民にとって暮らしやすい町に変わっていいと思いませんか？

5 5 災害のときには出入りの不自由な高速道路より141号の方が地元にとって役に立つと思いませんか？

6 6 それなのになぜ、建設費用も維持費も大幅に高い高速道路が必要？？？

子どもたちの未来に負の遺産を残さないために

六月二七日、ワーキンググループは北杜市長が諸願した「高速道路ルート暫定案が適当」との結論を出し、関東小委員会に答申しました。すでに日本中に高速道路が張りめぐらされており、今回の中部横断道の問題は、単にルート帯の問題だけではないのです。笹子トンネル事故にも見られるように、二十一年、四十年前に建設した道路やトンネル・橋の補修が待たなしの状況なのです。山梨県内でも、高速道路だけではなく、早急に補修が必要な橋がたくさんあると言われていいます。しかも国の借金も過去最大、国民一人あたり七百五十万円、というのに、それでもまだ作るというのです。

原発もそうです。福島第一原発の事故は、放射能を大地にまき散らし、多くの人々から放射線を奪い、子どもたちを放射能の危険にさらし、世界中を不安に陥れました。未だこの事故の責任を誰も取っておらず、事故処理にどれほどの費用と時間が必要か、どれほどの犠牲を払わなければならないかの目途すら立っていないに、今また国は原発推進へと大きく舵を切っているのです。

今こそ、戦後この社会を担ってきた私たち大人が責任を持って、五十年後、百年後を見据えてどうすべきなのかを考えなければならぬ時ではないでしょうか。これ以上子どもたちに負の遺産を残さないために。

意見広告

美しい景観・豊かな生活環境を守ろう

立て看板をリニューアルしました



中部横断道の反対活動もひとまず落ち着いています。しかし、まだ終わったわけではありません。反対の立て看板が色あせて反対活動も終わったような印象を与えるのではないかと最近気になっていました。そこで多くの人の協力を得て立て看板のリニューアルを行いました。色彩については赤系と茶系の2種類を作成し、色あせの影響を見たいと思っています。目立つ赤系を幹線道路に茶系はその他の道路にしました。まだすべてを張り替えただけではありませんが近いうちに全てをと考えています。立て看板を見るたびに心新たに今後活動を続けて行かなければと感じています。

10月7日に第2回 北杜市中部横断自動車活用検討委員会おこなわれる

北杜市主催の委員会ですが国交省甲府河川事務所がコントロールをしていることが良くわかります。「あと3回の会議で取りまとめをおこないます。」と言っていました。議論が全くされていないのが実態です。まだ新ルートが決定していない段階でB案の既成事実を作るのが国交省の真の目的ですからそれも致し方がないと言えます。

委員会設置の目的に以下の文章があります。はたしてビジョンを作ることができるのでしょうか？

「中部横断自動車道の開通による沿線地域の将来像を明らかにして、地域活性化に結びつける取り組み・方策等を、地域住民自らが主体的かつ計画的に推進するため、市民の声の受け皿として学識経験者等からなる『中部横断自動車道活用検討委員会』を設置し、それらの指針となるビジョンを策定するものとする。」



平成25年10月19日 No.9
大泉町下井出地区
東組高速道路反対対策委員会

■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-19

団046-20

中部横断自動車道路（長坂～八千穂）の 計画段階評価は今どうなってるの！？

6月27日関東地方小委員会の第3回ワーキンググループ（WG）が開催され、すでに3か月が過ぎました。WG運営規則によれば「審議が終了した時は、速やかに審議結果を小委員会委員長に報告するものとする」となっていますが、審議で了承された「ルート帯はB案が適当」とする提案は未だ関東地方小委員会へ答申されていません。

1月～2月に行われた「地元説明会」では実数にして1500人～1600人の参加者があり、出された意見、質問の総数は1972件に上ります。高速道路の必要性の議論や、より合理的なルートの提案まで、様々な意見や質問が出されましたが、これら住民の意見が反映される場所は、未だ提供されていません。住民との合意形成を行う事が、公共工事の速やかな実施に必要な不可欠である事は、関東地方小委員会石田東生委員長自らの論文にも明らかにされています。「行政に対する住民の信頼意識にPI活動が与える影響：東京外かく環状道路を対象として」という研究を石田委員長（ほか3人）で発表されています。ここ中部横断高速道では未だ対話式PIが実施されていません。是非この研究を活用して下さいように切に願います。

様々な抗議活動を行っています

私達 東組高速道路反対対策委員会では、7月に関東地方小委員会 石田委員長に対し「第3回WG審議に関する抗議文」を提出しました。大泉地区へのチラシの配布、南麓横断高速道路反対の立看板の改修、そして、多くの様々な抗議活動が国土交通省の計画段階評価の進捗状況を遅らせる結果となっていると確信しています。

141号の改修を、残った予算はインフラ整備に

私たちの住む社会は、ご存じのように1000兆円の借金を抱えて苦しんでいます。中部横断高速道に関して高速道路整備ではなく国道141号の改良を含めた一般道の改修で高速道路網を完成させる事は、合理的であり大きな節約となるのではないのでしょうか。残った予算は老朽化したインフラの整備に充てる事が出来ます。

この秋、大泉町下井出地区には黄金の稲穂が実りました。この素晴らしい土地を、高速道路に変えないよう、これからも声を上げ続けたいと思います。



平成25年12月10日
大泉町下井出地区東組
高速道路反対対策委員会
共同代表発行

下井出のみなさまへ

新ルート発表から一年、まだルートは決まっていません

— 私たちは引き続き地元の皆様と一緒にこの大泉・南麓の環境と生活を守ってゆきます —

爽りの秋が懐かしく去り、もう師走。

下井出地区のみなさまには、日頃から大変お世話になり心から感謝しております。これまでみなさまが広い心と先見性をもって移住者を温かく受け入れて下さったおかげで、私たち東組は安心してこの地で暮らしています。日々の生活、季節の移ろいの中で、ますますこの地の素晴らしいさを実感しています。

ところがこの穏やかな生活を一変させる予想もしなかった出来事が起きました。昨年11月22日の新聞紙上で突然「中部横断自動車道が長坂インターから大泉下井出・・・高根町村山北割・須玉町海岸寺方面を横断する」と報道されました。そのコースに全戸が含まれている私たち東組がとりもたえず集まったのは11月29日でした。何が出来るのか、みんなで知恵をしぼり、「八ヶ岳南麓に高速道路はいらぬ」の立て看板、署名、北杜市・県・国土交通省への要請文や抗議文、ルート案作りの委員会の委員へのハガキ等などやるべきことが出され、各自ができることから始めて反対運動の一步を踏み出しました。

下井出のみなさまには、署名・カンパ・ハガキ活動に協力して頂いたり、立て看板の設置を快く承諾して頂き、地域の状況に明るくない私たちのために先頭に立てまわって下さるなど、並々ならぬお力添えを頂きました。ほんとうにありがとうございました。

国土交通省の10回にわたる住民説明会では賛成・反対双方の意見が出されましたが、発言の多くは「高速道路を新たにつくるのではなく、国道141号の改修によって中部横断道をつなげる」でした。この方法（現道活用）は中部横断自動車道建設計画と同時期に国土交通省が進めていた2か所（北海道・秋田県）で実施しているのです。なぜ八ヶ岳南麓でこの方法がとれないのか説明は全くありません。

現在、第三者機関である関東地方小委員会のワーキンググループ案が6月に出され、その答申を受けて関東地方小委員会が開かれる予定になっており、まだルートは決定していません。私たちは、これからも「私たちの生活を奪わないで」、「子どもや孫に負の遺産を残さないで」、「既設の道路の点検・補修が先決」、「八ヶ岳南麓に横断道はいらぬ」と訴え続けていきたいと思っています。 裏へ

2013年12月

＜共同代表になりました＞

東組高速道路反対対策委員会はこの10月から、組織として「共同代表」という形で活動することになりました。今まで以上に心をひとつにして頑張りたいと思いますので、どうかみなさまの一層のご理解とご協力をお願い致します。

■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-25

団046-26

2 ルートA、B案は、実質的に代替案のない、相対評価のできないものであったこと

平成24年11月19日のWGに提案されたA、Bルートのうち、長坂から津金までの沿線住民にとっては、A、Bどちらになろうが新ルート提示が即、決定になるというものでした。私達には相対評価の機会がなかったのです。不当と言うほかありません。国交省は従前ルート帯の「3キロ幅から絞り込んだ」と説明していますが、3キロルート帯から相当な距離がはみ出していること、議事録を見ても絞り込みの検討経過が認められないことから、その説明は納得できません。

アンケートや地元説明会で多くの市民が、国道141号改良を主張、支持している事実から、新ルートを提示する段階で比較案の対象にすべきであったと考えます。複数比較案による討議の機会を与えられなかったのは「計画段階評価の手続きに瑕疵がある」と言わざるを得ません。

3 「住民参画型の道づくり」の要望に答えてもらえなかったこと

私たちは、地元説明会の当初から、住民も道づくりに参加できる協議会の開催などを要請してきました。しかし、2月16日の説明会終了後、6月27日のWGでBルートの結論を出すまでの間、4か月もあつたにも拘わらず、協議会は言うに及ばず意見交換会すら開かれませんでした。説明会の11回開催の御苦労は多しですが、内容として見たとき、説明会で出た、私たちの懸念や反対意見に全く答えることなく、WGの結論に至ったことは住民軽視と言わざるを得ません。「ガイドライン」の精神は「双方向対話」「住民参加」であります。これを等しく国民が享受する機会がなければなりません。石田委員長も委員会で「対話」を繰り返し事務局に指示しています。手続きの公平、公正のための制度的保障が活かされなかったことについて検証して下さい。

4 ワーキンググループ審議資料の問題について

地元説明会では、住民から多くの意見が出されました。国交省はこれを「すべてワーキンググループに伝える」と説明し、「地元説明会の報告 頂いた全てのご意見(集計結果)」として第3回WGに報告しました。しかし、その集計方法に問題があります。まず、高速道路の必要性に関して、必要である：260、不要である：165 と意見を集計して、ワーキンググループに「高速道路は必要」の意見の方が多かった、と報告しています。しかし、私たちが意見の内容を精査して集計した結果は下記の通りになりました。

	説明会	郵送	FAX	会場受取	WEB	合計
高速道路は必要である	54(42)	147(146)	37(41)	16(15)	14(16)	268(260)
高速道路は不要である	251(21)	75(66)	68(47)	16(7)	42(24)	452(165)

この表を見ると、山梨県の住民の意見は「高速道路は不要」が多数を占めていることが分かります。また、国交省の集計数字と比較すると、とくに「説明会」での数字に大きな差が出ています。真実を究明する必要があります。

■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年5月27日)

団046-27

団046-28

6 災害時代替道路は県道や市道、広域農道などが機能すること。

災害時の代替道路となり得る道路網について、小委員会で議論した形跡は議事録を見ても見当たりません。北杜市内には南北方向に国道141号線のほか県道など数本あります。先ずこれらの道路が代替道路として機能するかどうか、不十分であれば改良するなど既設道路を第一義的に検討すべきです。

また、B案ルートは、堤地区を抜けてから巨大な橋梁が連続し、災害に耐えられるのか心配です。今後の維持管理費用も平面道路と違い大変なものになるでしょう。

この高速道路が建設されれば、日本で一番標高の高い高速道路となり、予見できないことが起きる可能性が高いと考えられます。野辺山は標高1,375m、冬季12月～2月は平均最低気温がマイナス8℃から11℃で、マイナス20℃になることも度々です。この間の凍結や積雪などにより通行不能となる日数はどのくらいと見ているのでしょうか。さらに、野辺山から長い急こう配の下りとなります。スリップ事故など重大事故が心配です。小委員会議事録にはこれらの懸念について議論した形跡がありませんが、地元は大変危惧しています。

7 南麓の雄大な景観や、清里の豊かな森の破壊など環境保全の時代に逆行しています

日本の3,000m級の山で、南麓がなだらかな扇状地形を形成しているところは八ヶ岳のほかは無く、誠に稀有というべき景観を形成しています。この恵まれた景観や湧水に、遠く旧石器時代からこの地に生活の根拠を置いた痕跡が数多この南麓には見られます。その後の長い時代の農耕などで営まれ形成された、田園風景からながめる山々も人々を魅了してやまないものであります。

このような南麓の景観は、石田委員長も理事として関わっていますが、心地よい道づくりを通して、自然と美しく共存することを目的とした国土交通省の「日本風景街道」に「八ヶ岳南麓エリア」は登録認証されています。

その南麓への高速道路建設は、自然を求めて訪れる観光地としての価値である「景観」を損ない、森林などの自然環境や、オオタカやオオムラサキ、フクロウ、ヤマナなどの希少動物の生育環境が破壊されることによって、八ヶ岳の観光地やリゾート地としてのブランド価値を著しく損なわれます。この「八ヶ岳南麓エリア」を南北に分断することになる今回の提案は環境保全の時代に逆行するものでしかありません。

要望事項

- 1 ワーキンググループが選定したBルートは正式決定しないこと。
- 2 B案ルートに比較する代替案を提示すること（例えば国道141号線の改良案や地域高規格道路の機能に一部自動車専用道路などの導入案等）
- 3 今後1年かけて、上記代替案との比較検討を市民参画のもと行い、小委員会の審議資料とすること
- 4 ワーキンググループの委員の皆さんにも、私たちの意向を直接伝える機会を設けること

最後に、この道路の計画段階評価は現在「試行」とされています。是非、いろいろな試みの中から、この地域性を考えた、全国でもモデル的な「ミッシングリンク解消」の道路を創るための努力を官民協働で出来るよう仕切り直しを考えて下さいますようお願いいたします。

11枚のチラシを見直すこと1年半のその時々々の出来事が思い出されます。東組の定例会は当初は週1回、WG答申後の7月から隔週1回の割合で行われています。このエネルギーは国交省の新ルートを決めるやり方への怒りと静かな生活を守るのだという決意によるものと思われまます。

この気持ちを多くの人と共有するために東組主催として初めての集まりをお知らせいたします。

静かな生活を守るための集まり

6月20日(金) 7時より
泉活性化施設ホールにて

- *1年半を振り返って
- *現状報告
- *今後の運動について
- *中部横断道双葉以南の工事現場写真

■「北杜市市民の会」からの文書

(平成26年6月5日)

団047-1

国土交通省関東地方整備局

甲府河川国道事務所

所長 田中 克直 殿

事業対策官 小林 達徳 殿

平成 26 年 6 月 5 日

度々、甲府河川国道事務所に伺い説明していただくための面会の約束をしたいと申し出ているのですが平成 26 年 2 月 27 日の会話を最後に拒絶され、平成 26 年 6 月 5 日現在、未だ電話連絡すら一度もいただけません。会話も拒否されては内容証明で市民の声を伝えるしか方法が無いので度々内容証明をしたためています。なぜ良き納税者の国民と会話を拒絶するのか理解に苦しみます。

国家公務員が国民を無視する態度をとるのは、山梨県の国家公務員の特性でしょうか？それとも日本の公務員全体の特性なのか？

日本の法律に公務員の職務を規定した法律が存在したような気がします。甲府河川国道事務所でも皆様で法律をご確認ください。法律を侵していないから問題ないというものではないと思います。

一部の市民団体とは5回ほど意見交換会を2~3時間かけ開催している事を聞きました。一部の団体だけに便宜を図ることは公務に携わ

団047-2

る人間として公平な事でしょうか、何卒お会い下さい、よろしくお願いたします。

公人所有のルート内土地問題について、お手紙しましたが答えて頂けないので今日は切り口を変え、ただ反対だけでなく、ルートの再検討をしていただきたくお手紙しました。

東京 23 区とほぼ同等な広さを有する北杜市の幅 1km のルートの中に公人二人の土地と推進する人の土地、約 43,000 坪（登記簿謄本の写しは配達証明で郵送済み）が存在することは、利益誘導の可能性を疑われても仕方がない事実だと思います。

市長は [] を務め、県議会議員、高根町長、北杜市長と中部横断自動車道の計画当初より中部横断自動車道整備促進山梨県峡北地域連絡協議会などの団体を組織し、公人の立場で推進し計画に関わり、一般市民が得る事の出来ない情報を知り得た立場で建設推進した事実が存在します。(株ならばインサイダー取引)

市民から誤解を受けないためにも今のBルート案を白紙撤回またはルートの変更もしくは一部変更を国土交通省に求めるものです。

現在反対している各会の中心メンバーも津金~長坂間に居住している方々が多いように感じられます。現時点ではルートを変更すれ

■「北杜市市民の会」からの文書

(平成26年6月5日)

団047-3

ばいらぬ疑いもかけられず摩擦も無く道路の建設も進むと思います。

日本風景街道やユネスコのエコパークなども、自然遺産の活用を考えるものであり、南アルプスの景観は国にとっても重要な観光資源です。一部 141 号の改良利用をし 141 号沿いを高規格道路とすれば雄大な山脈の景観を阻害することなく目的も達せられると思います。

一部建設費負担を求められる山梨県民にとっても借金大国日本国民にとっても最善だと考えます。

長坂接続より須玉や双葉につなぐことこそが、建設を先頭で推進する市長や県知事が言う「命の道」に叶っています。消防署に緊急搬送を尋ねると重症の患者は甲府の救命救急センターに運ばれるそうです。この事は接続場所が長坂では 5 分ほど遠回りになり拾える命も落とすことに成ります。

又、長坂接続は長坂インターとジャンクションの距離が 1 km ほどしかとれない事から判断ミスによる高齢者による重大事故が多発する可能性が大きいと思われます。

この二つのことは命にかかわることで軽視できない事です。

国土交通省は長坂接続が建設費を圧縮できると言われますが建設

団047-4

費より市民や国民の命の方が大切です。そもそもお金を掛けなければ建設しなければよいのです。(裏を返せばそれほど必要のない道)

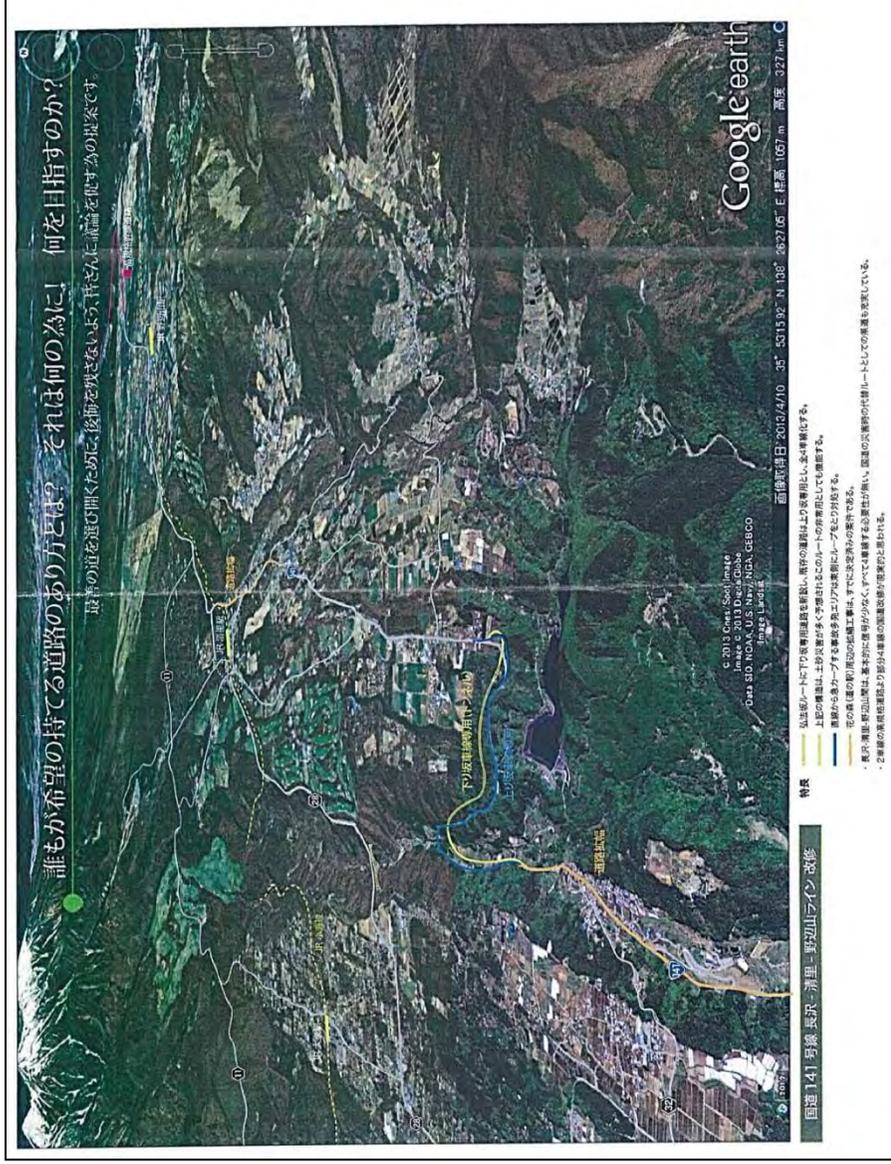
北杜市市民の会では国策として無理やり建設するのであれば、双葉もしくは須玉が国民市民にとって最善だと思いますが、ご参考までにクラインガルテン方面につなぐ3ルート図を添付いたします。なにとぞ公平性に疑問が残るルートを捨て、国民や北杜市民にとっての「命の道」になるようご検討をお願いいたします。

山梨県北杜市

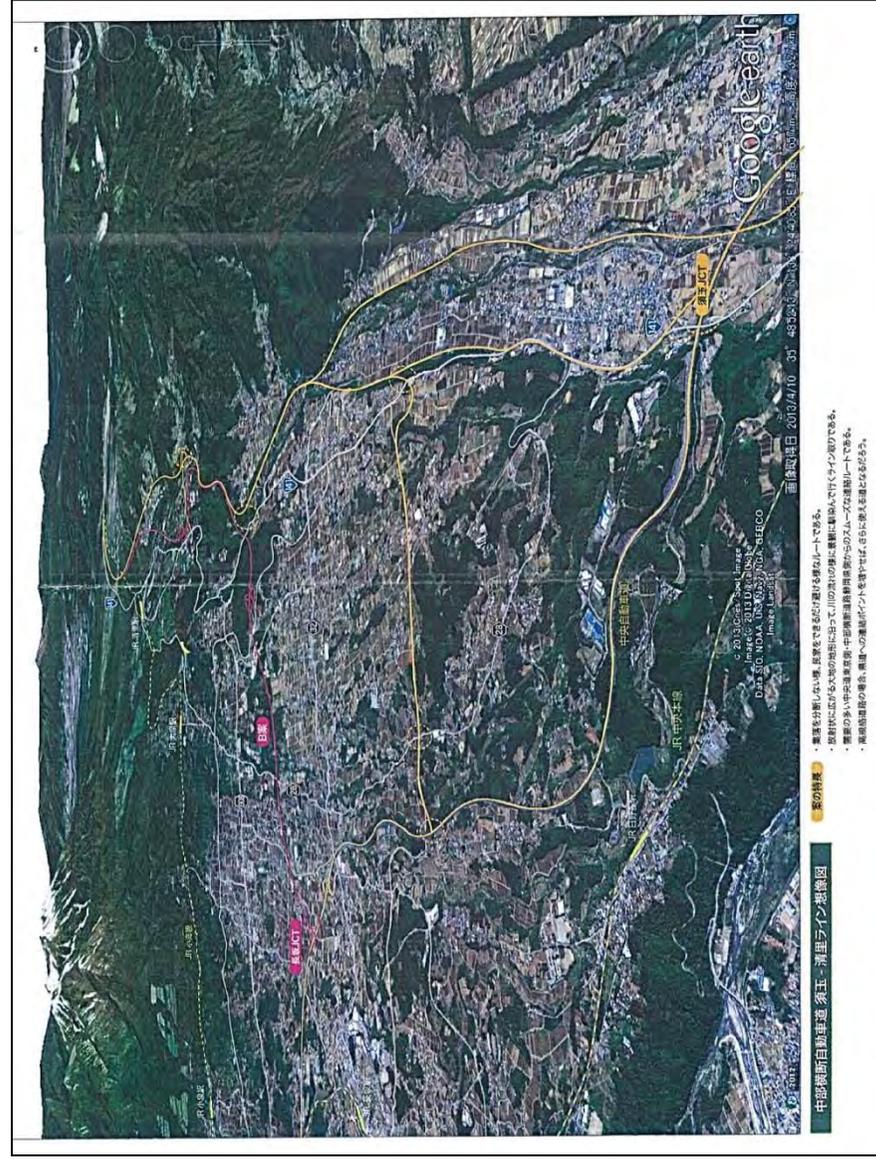
北杜市市民の会

「北杜市市民の会」からの文書 (平成26年6月5日)

団047-5



団047-6



団047-7

団047-8

中部横断自動車道(長坂～八千穂)はなぜ長坂接続なのか？

新事実、前のルートでも公人の土地は入っていた！(自宅以外の全ての土地)

★旧ルートでも新ルートでも公人の土地はルート内に入っている偶然なのか？

(赤い点線が旧ルート、赤丸が公人の土地。長坂IC近くは新ルートで初めてルート入り)



●新ルート内の公人と関係者の土地は約 43,000 坪 (登記簿確認済み)

・双葉、須玉接続ではなぜだめなのか？●に関係しているのか？

このルートでは甲府の救命救急センターは5分ほど遠くなり、心停止から3分不足ず脳細胞が死に始める事を考えれば、清里、津金地区の人には命に厳しいルートです。

公平性の無い現在のBルート。

市長と県会議員の土地がなぜか前の3kmルート帯でも変更された1kmルート帯でも入っている。この道路を先頭で推進している2人。ルート帯を絞り込んだとすれば土地が有る所にBルートを書いたようにも見えます。国土交通省はたまたま入っただけと言いますが、この二人の公人の土地は資産公開している北杜市の土地が全て入っていることから偶然とは考えにくく、(市長の自宅は入っていません)

この二人は町が北杜市になる以前から推進団体で運動をしている事から、一般市民が知りえない情報を入手出来たことから公平性に問題があると思います。

内容証明にて公人土地問題を国土交通大臣他関係者に疑問点を質問しましたが、文書による回答は未だありません。

正当性が無いから答えられないのです。

皆さんの代表としての北杜市議員さんは推進の立場で北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会が早期事業化を県に求めているそうです。市民に対しての説明責任は無いのでしょうか？

北杜市 [Redacted]

北杜市市民の会 [Redacted]

■「北杜市市民の会」からの要望書 (平成26年6月5日)

団048-1

要望書

中部横断自動車道（長坂～八千穂）Bルート案の中に存在する公人の土地問題によるルートの公平性について問題だとして平成26年3月6日、同月31日、5月21日の三度の内容証明にて市民誰もが納得する正当だとする文書での回答を求めましたが、平成26年6月5日現在未だ、当会に説明がされていません。この事実は国土交通省がルート内にある公人の土地の公平性に問題が存在することを認めているのだと思います。

でないのであれば、国民に対し説明責任を行政機関とし果たすべきです。

たびたび説明を求めている北杜市市民の会を拒絶するのではなく会って説明すべきです。（平成26年2月27日に甲府河川国道事務所で担当者にお会いして以来、再三

団048-2

のアポイントメントを無視し電話も頂けません）建設賛成の意見だけを聞く姿勢は、国民に対する公平性を欠いています。

長坂接続には以下5点の問題があります。

- ①白倉北杜市長も横内県知事も緊急搬送の道として重要な「命の道」とし国への要望書などで建設推進をしていますが、長坂接続では、市民が多く運ばれる甲府の救命救急センターは須玉接続より5分ほど遠回りになります。脳細胞は心停止後わずか3分ほどで死に始めます。今のBルート案は北杜市の市民にとって「命に厳しいルート」です。
- ②Bルート案の接続点はパーキング、ジャンクション、インターと施設が2kmの中に混在し平地部の地形を見ても長坂インターとジャンクションの間の間隔は1kmとれない事となり、指示をする案内板も

■「北杜市市民の会」からの要望書 (平成26年6月5日)

団048-3

多くなり、高齢化する日本国民にとり判断ミスを誘発して重大事故の原因になります。

- ③現在のBルート案では清里湖の脇と津金地区から国道141号を跨ぐ谷を高架橋でつなぐと思いますが、冬の凍結や大地震は大丈夫でしょうか、有事に必要な道として造られるのですから、積雪や、凍結による通行止めが起こってはならないと思います。
- ④国土交通省は人の命と建設費を天秤にかけていないか。建設費は長坂接続だと距離が短いので安価だと回答されましたが、緊急搬送が早くなれば長坂接続を放棄するべきです。建設費の圧縮より市民の命が大切です。
- ⑤平成9年に告示された長坂も町の合併により接続地は北杜市に変更されています。

団048-4

北杜市内であれば長坂以外の選択肢も可能なはずです。なぜ国土交通省は長坂接続にこだわるのか疑問です。

そこで以下のことを北杜市市民の会として国民の生命財産を守る責務を遂行している国の機関としての国土交通省に対し要望いたします。Bルート案の白紙撤回し、新たなルート案の設定もしくは、Bルート案の一部ルート変更し長坂インターよりスペースのとれる南側(甲府寄り)での接続や、須玉、双葉などでの接続(同日配達証明でルート図添付済み参照)をご検討下さい。

又、わずかな距離の建設費を惜しむのであれば造るに値しない道路区間だと思います。よろしくご検討お願いいたします。

Bルート案のまま決定された場合は法的な手段を講じます。

■「北杜市市民の会」からの要望書 (平成26年6月5日)

団048-5

平成 26 年 6 月 5 日

山梨県北杜市

北杜市市民の会

山梨県甲府市緑が丘 1 丁目 10 番地 1

国土交通省関東地方整備局

甲府河川国道事務所

所長 田中 克直 殿

この郵便物は平成 26 年 6 月 5 日
第 129224 号書留内容証明郵便物として
差し出されたことを証明します。

日本郵便株式会社

