

■「北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会」からの文書（平成26年6月6日）

団049-1

平成26年6月6日

国土交通省関東地方整備局

局長 深澤 淳志 殿

中部横断自動車道整備に関する地域活動について

北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会



深緑の候、ますますご清祥のことと存じます。

当会では、市民が丸丸となって行高規格幹線道路の整備が北杜市のまちづくりに資することになるという認識を共有し、その声を関係機関に強く訴えていく事が、中部横断自動車道の早期実現につながるものと考え、2月28日の会の発足時から、市民に対する活動を進めてまいりました。

このたび、5月末日までの活動状況の取りまとめが、完了しましたので、ご報告をさせていただきます。

なお、今回の報告だけに、とどまらず今後も継続して市民の声を関係機関に届ける活動を積極的に取り組んでいくことを申し添えます。

団049-2

北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会 地域活動中間報告

・実施趣旨

「北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会」は、中部横断自動車道（長坂～八千穂間）の整備計画区間への格上げと早期実現への推進を目的として設立趣意書に基づき様々な取り組みを行っています。

地域の皆様と丸丸となって高規格幹線道路の整備が北杜市のまちづくりに資することであるという認識を共有し、その声を関係機関に強く訴えていく事が、中部横断自動車道の早期実現につながるものです。

当会として、市民の理解を深める啓発及び住民ニーズの把握のため、地域の諸行事等に参加する中で地域住民の意見を取りまとめています。

・総括

対象団体数	対象人数 (構成人数)	期 間	意 見
49団体	1,629名 (6,015名)	3月8日～ 5月28日	賛 成 (地域の意見 別紙参照)

・まとめ

会の設立からおよそ3か月間、地域で行われる各種会合や催しに赴き、多くの推進の意見を聞くことができました。今回の中間報告にとどまらず今後も継続して市民の声を関係機関に届ける活動に積極的に取り組んでまいります。

「北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会」からの文書（平成26年6月6日）

団049-3

団049-4

・地域からの意見

- 推進に賛成。早く進めてほしい。
- なぜ建設に反対するのか理解できない。
- 高速道路は当然できるものと思っている。どうなっているのか。
- 高速道路の必要性は理解している。景観と騒音に配慮してほしいだけ。
- 何百年もこの地に生き墓守している者にとって、節操なく喚きたてる人が多くなったと感じている。この地に墓を定め、骨を埋める覚悟の上で意見を伝えてほしい。
- ルート帯に共有地があり、計画には非常に関心がある。会としては整備促進に賛成である。インターチェンジやサービスエリアの設置を希望する。将来に渡り、地域の活性化になる高速道路としていただきたい。
- 推進の会の積極的な活動を期待している。
- 以前から早期整備が期待されている道路である。一日でも早い整備を要望する。
- 市長も議会も早期実現に向けて最大限の努力をしてもらいたい。
- 環境創造都市を目指している北杜市にふさわしいよう、整備に当たっては周辺環境等には充分配慮してもらいたい。
- 道路整備による地域への影響をメリット、デメリット両面から検討し、この道路が地域の活性化の起爆剤となるよう、将来ビジョンを早期に検討すべきである。
- サービスエリアなどの施設はできるのか。施設内に地域物産の販売や観光案内等のコーナーはできるのか。など検討したい。
- 推進の会に対する激励。
- 反対している人たちは、言いつばなしで自分勝手。一日も早く着手してほしい。
- 議員に応援する。頑張れ。

中部横断自動車道推進の会 地域活動中間報告一覧表（平成 26 年 5 月 31 日）

No. 1

No.	日 付	対 象	人数	意 見
1	H26. 3.8		13	賛成、(13 名)
2	3.8		14	賛成、(200 戸)
3	3.12		60	賛成、(100 名)
4	3.16		95	賛成、(180 戸)
5	3.16		60	賛成、(60 戸)
6	3.22		43	賛成、(66 名)
7	3.23		11	賛成、(11 名)
8	3.23		50	賛成、(250 戸)
9	3.23		43	賛成、(180 戸)
10	3.23		54	賛成、(110 戸)
11	3.23		37	賛成、(64 戸)
12	3.26		21	賛成、(35 名)
13	3.30		42	賛成、(59 戸)
14	3.30			賛成、(95 戸)
15	3.31		70	賛成、(120 名)
16	4.5		14	賛成、(19 戸)
17	4.5		10	賛成、(20 名)
18	4.5		18	賛成、(18 名)
19	4.6		28	賛成、(28 戸)
20	4.6		8	賛成、(13 名)
21	4.10		15	賛成、(15 名)
22	4.10		10	賛成、(10 名)
23	4.11		13	賛成、(13 名)
24	4.13		150	賛成、(200 戸)
25	4.13		30	賛成、(20 名)
26	4.13		60	賛成、(60 戸)
27	4.13		110	賛成、(110 戸)
28	4.15		36	賛成、(42 名)
29	4.16		15	賛成、(1782 名)
30	4.19		21	賛成、(21 名)
31	4.19		10	賛成、(10 名)
32	4.22		10	賛成、(10 名)
33	4.22		39	賛成、(650 名)
34	4.24		10	賛成、(10 名)
35	4.30		16	賛成、(16 名)

■「北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会」からの文書（平成26年6月6日）

団049-5

団049-6

No.2

36	5.1		60	賛成、(652戸)
37	5.9		15	賛成、(50名)
38	5.9		36	賛成、(55名)
39	5.9		18	賛成、(18人)
40	5.9		12	賛成、(12名)
41	5.13		12	賛成、(14名)
42	5.13		36	賛成、(50名)
43	5.16		23	賛成、(215名)
44	5.16		22	賛成、(28名)
45	5.16		17	賛成、(32名)
46	5.16		11	賛成、(16名)
47	5.20		22	賛成、(33名)
48	5.24		9	賛成、(80戸)
49	5.28		100	賛成、(150名)
			1629	(6015)

「北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会」 設立趣意書

中部横断自動車道は、国土の均衡な発展と地方と地方を結び人と物の流れを創出し、新たな経済連携と文化交流を生み出し、災害発生時における鉄道および一般国道などが機能しない状況下では「命をつなぐ道」として緊急輸送路としての機能を発揮することは、此度の記録的な大雪ならびに、東日本大震災の教訓であり、東海地震富士山噴火等による重大な災害時には、山梨県および北杜市にとって住民の安全・安心に重要な役割を担うものである。広域的防災体制の確立が叫ばれている現在、災害等発生時の緊急輸送路としての整備目的と産業、経済、観光、文化等あらゆる分野の活性化に期待するものであり、周辺道路整備と併せ、今後の北杜市のまちづくりに資するため、早期着手の促進を図ることが地域の課題解決の一つの方策であると考えてる。

今後は、「北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会」が中核となり、市民との協働による中部横断自動車道（長坂～八千穂）の整備計画区間への格上げと早期実現を強く推進するものである。

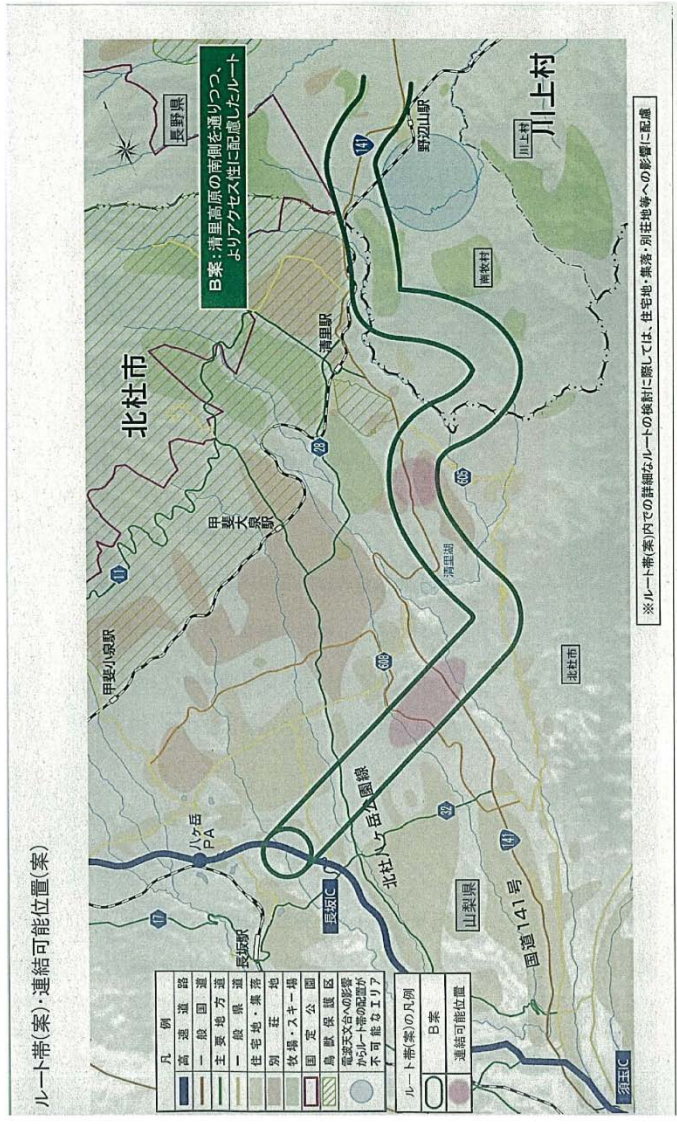
平成 26 年 2 月 28 日

北杜市議会議員中部横断自動車道推進の会

北杜市における直近の対応について

- 平成24年 3月 議会から「早期実現を求める意見書」の提出（国、県）
平成25年 5月 市長から早期実現を求める緊急提言（本省、整備局 1日）
建設促進総決起大会の開催（長坂町 26日）
市長から整備に関わる意見書の提出（整備局 28日）
6月 議会から「早期実現と周辺道路整備を求める意見書」の提出（国、県）
※ 第3回ワーキンググループの開催、ルート帯の決定（27日）
7月 中部横断自動車道活用検討委員会設置（16日）
（7月～11月の間に3回開催）
11月 市長から早期着手に関わる要望書の提出（本省道路局長 13日）
12月 まちづくりビジョン（案）に関わるパブリックコメントの実施（26年1月末まで）
平成26年 3月 中部横断自動車道を見据えた北杜市まちづくりビジョンの策定完了（24日）
4月 知事に整備推進の要望活動を実施（11日）
5月 県との意見交換会の開催（14日）
長野県南牧村村議会（村長も出席）との意見交換会の開催（15日）

団049-7



団049-8

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書 (平成26年6月20日)

団050-1

団050-2

事務所長宛

事務所長宛

平成26年6月20日

国土交通省関東地方整備局
甲府河川国道事務所 所長殿

中部横断自動車道
八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会
共同代表一同

送付のご案内

中部横断自動車(長坂-八千穂)計画案に対して八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対する自営業者及びアート・クラフト作家をはじめとする団体の方々の「意見書・要望書」をとりまとめ提出いたします。

去る3月15日に行われた甲府河川国道事務所との「意見交換会」において、傍聴参加しておられた、関東地方小委員会ワーキンググループ久保田座長より「地域のクラフト作家の方々、自営業者の方々は高速道路ができる事に関して、どの様なお考えなのでしょうか・・・」とのご発言がありました。

これまで八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対する地域住民の意見を多数聞いてきた沿線住民の会より各団体代表の方々に「意見書・要望書」の提出をご提案し、快諾頂いた団体の皆様の「意見書・要望書」を取りまとめ、本日提出させて頂くことになりました。

ご覧頂き地域の現状や意見・要望を御理解頂きますよう、宜しく願いたします。

提出書類一覧

「意見書」
「意見書」
「意見書」
「要望書」
「意見書」

国土交通省社会資本整備審議会関東地方小委員会 委員長殿
国土交通省関東地方整備局 局長殿
国土交通省関東地方整備局 甲府河川国道事務所 所長殿

2014年6月20日

「八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対し、
広く住民の意見を取り入れた道創りの再考を願う意見書」

県道28号線沿線には八ヶ岳南麓で創作活動を行っている作家のアトリエ、作品を展示するギャラリーや雑貨店八ヶ岳南麓で収穫した食材を使用したメニューを出すレストラン・カフェ・パン屋・食品加工店・農産物直売所等が多数点在しています。

東京から2時間て来る事が出来る高原リゾートとして「1000mの天空リゾート・八ヶ岳観光圏(山梨県北杜市、長野県富士見町、原村)事業」や「北杜市リトリートの杜・北杜市事業」と銘打って行政でもブランド観光地域を目指しています。

多くの観光客は中央道長坂インターで下車、日本風景街道に選ばれた八ヶ岳南麓の景色を堪能しつつ県道28号線を北上しのんびりと観光を楽しんでいます。

更には近年、別荘を所有していた人が定年を迎え、終の棲家として完全移住したり、放射線汚染の恐れが無い北杜市で農業や子育てをしたい若者世代が移住して、大泉・長坂・高根地域では人口が増加しています。

しかしながら、4月の消費税導入・高速道路料金割引制度の大幅廃止・宅配料金の値上げ(多くの商店がインターネット等で注文を受け、宅配による商品販売も行っています。)の影響もあり、すでに来店客数や販売単価の減少を感じる事業者も少なく、不安要素を抱えています。

私達()は、現在国土交通省が提案している「新ルートA・B案」のどちらのルートも八ヶ岳南麓を横断しており、景観は元より、営農地の減少・湧水や井戸水の汚染・枯渇等、貴重な観光資源である多くの自然を永久に失ってしまう事を見逃すわけにはいきません。

また、高速道路無料区間の新設により、軽井沢等の観光地への通過点となり、28号線を利用する観光客の減少も予想され、問題は非常に深刻です。

整備計画が決定され、工事が始まれば、10年近くにわたり、森林の伐採・大型トラック、ダンプ等の往来による騒音・排気ガスにより、高原リゾートのブランド価値は失われ、さらなる観光客や移住者の減少が考えられます。

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書

(平成26年6月20日)

団050-3

事務所長宛

昨年1月末から2月にかけて行われた国交省の「地元説明会」では、地域住民から多くの反対意見や疑問・質問が出されましたが、未だ国交省からの回答は行われておらず、住民説明は不十分で、住民との合意形成は全く行われていません。

以上の理由から私達は 八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対し、広く住民の意見を取り入れた道創りの再考をお願いいたします。

以上。

[Redacted signature]

賛同店 別紙

※尚、賛同店・賛同者名に関しては、地域間の意見を二分する重要な問題への意思表示となりますので、個人情報保護法に基づき、十分な配慮のうえ適切な取り扱いをされますよう、各関係機関への徹底をお願いいたします。

団050-4

事務所長宛

別紙 賛同店

[Redacted list of 50 shops]

合計 50店舗

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書 (平成26年6月20日)

団050-5

事務所長宛

中部横断開通による北杜市の観光への影響を考える。

中部横断道が通ると観光客が増える？ それとも減る？

北杜市にとって観光は重要な産業です。中部横断道が通ることにより北杜市を訪れる人が増えるのか減るのか、これは観光客の減少が続く現在、北杜市にとって大きな問題です。

1980年代から90年代の初頭にかけて清里ブーム、ペンションブームなどが起こり八ヶ岳南麓は休日や夏になると人で溢れました。夏は1年先のペンションの予約をとるのも大変という時期もありました。それには1982年に全面開通した中央道が大きな役割を果たしました。中央道のおかげで首都圏からのアクセスが格段に良くなったのと、バブルの時期が重なった結果だったのでしょうか。では現在計画されている中部横断自動車道の場合はどうでしょうか？そのブームを再現してくれるのでしょうか？ブームとはいかないまでもそれで観光客は増えるのでしょうか？新しい道路が出来て通る車が増えれば観光客も増えるのは当然と期待する方がいる一方、八ヶ岳は通過点になってしまい観光客は減る、という心配の声も耳にします。八ヶ岳南麓を通るルートが現在計画されているように開通した場合、特に現在反対運動が起こっている八ヶ岳南麓に高速道路が通った場合と、その間を既存の道路の改修で長野県側と中央道を結んだ場合の違いを、観光客の動向に絞って、観光業の一端に関わる一市民として考えました。

はたして中部横断道の完成によって北杜市を訪れる観光客は増えるのでしょうか？少し細かく考えればある程度予測することができます。まず小諸、佐久方面からの観光客は増えるのでしょうか？アンケートによればこの方面の方々の中部横断道によせる期待は大きなものがあるようですが、これは東京へのアクセスが良くなるという期待の表れと思われまふ。もともと地元で多くの山岳リゾート地を持つ長野の人々が山梨に観光に押しかけるというのはちょっと考えにくいですね。多少遊びに来る人は増えるかもしれませんが滞在型の観光客あまり望めないでしょう。次は中部横断道の南の起点静岡方面です。現在でも休日ともなると、静岡、沼津などのナンバープレートをつけた車を多く目にします。中部横断道が双葉ジャンクションまで開通すれば八ヶ岳に観光に訪れる人はさらに増えるかもしれません。しかしこれは静岡方面から中央道に高速道路が繋がれば増える、ということであって、その道路が八ヶ岳南麓を横断するか否かにはほとんど関係ないはずです。

諏訪方面、そしてその先名古屋方面からの人の動きはまず中部横断道とは関係がないと思われる。

さて北杜市を観光に訪れる人が増えるかどうかを考える場合もとても重要になってくるのが東京、神奈川などの首都圏に住む人々の意識です。はたして中部横断道が首都圏に住む人々に北杜市に行ってみたい、という何か新しい魅力やメリットをもたらすのでしょうか？現在検討されている八ヶ岳南麓を横断するルートが実現すると、おそらく清里あたりに新しいインターができると思われます。これが首都圏の人々を八ヶ岳にひきつける新しい魅力になるのでしょうか？それで何か便利になるのでしょうか？例えば清里の重要な観光スポットである清泉寮に行くことを考えてみます。現在清泉寮へは長坂インターで中央道を降りて十数分で行くことができます。では清里にインターが出来るとしてそこを利用する場合どうでしょう。今、有力視されているB案はかなり蛇行していることと清里のインターから清泉寮までの掛かる時間を考え合わせると、時間の差はほとんど無いはずです。北杜市にはす

団050-6

事務所長宛

でに3つのインターがあります。清里近辺に出来るインターは首都圏方面から来る人々にとって、そのインターのよほど近くに用がある人以外は新しいメリットにはならないでしょう。それに清里ブームも今は昔、清里の名前に惹かれてインターを降りてみようとする人も多くはないでしょう。

しかし中部横断自動車道は首都圏の人々に別のところで確実に新しい魅力をもたらします。それは小諸、軽井沢方面に行き易くなることです。たとえば神奈川県の人々が現在軽井沢に行くこととするとまず東京を南の端から北の端まで縦断し、関越道に乗り高崎ジャンクションで上信越道に入って軽井沢に至るわけです。東京を端から端まで縦断というのはかなりのエネルギーと時間を要します。神奈川県の人にとって軽井沢は行きたくても気軽にには行けない場所なのです。一方、神奈川県から八ヶ岳に来る場合、東京を通らず相模湖インターから中央道に乗ることも出来るのですと楽な訳です。そのアクセスし易い中央道からそのまま高速道路で軽井沢方面に行けるとなるとどうなるでしょう。近年八ヶ岳もリゾート地、別荘地としてだいぶ知られるようになったものの全国的知名度、長い歴史から来るブランド力、やはり軽井沢にはかなわないかもしれません。簡単に行けるなら軽井沢まで行ってみようと思うのも無理がありません。中部横断道が出来れば今まで現在八ヶ岳を訪れている人の多くが軽井沢に行ってしまうということが十分考えられます。そして静岡方面の方は現在軽井沢に行くのはさらに大変です。中部横断道でそのまま軽井沢まで容易に行けるようになるのは大きな魅力のはずです。またそれは何も神奈川や静岡の人に限ったことではありません。関越道を利用するのは大変だけど、中央道へのアクセスが比較的楽な東京の西部や南部の人達にとっても状況はほぼ同じです。中部横断道が出来れば利用し易く、通い慣れた中央道を使って高速を降りることなく軽井沢まで行けてしまうことになるのです。このような地域を車のナンバープレートで表すと東京西部は多摩、八王子、南部は品川となります。中央道の基点、高井戸のある杉並区は練馬ナンバーです。練馬ナンバーの一部もそうした地域に入るでしょう。神奈川県ナンバープレートは横浜、川崎、湘南、相模です。静岡県は主に沼津、静岡、それに富士山ナンバーも入るでしょう。休日の一日、八ヶ岳を走る車のナンバープレートを観察してみてください。長野県を除く県外ナンバーの実に多くが、この地域のナンバープレートをつけた車で占められていることに気が付かれるでしょう。ということは現在首都圏、あるいは静岡方面から八ヶ岳を訪れる人の多くが、今までは行くのが大変で足が向かなかった軽井沢に、中部横断道が開通すれば「これは便利になった」と中央道から中部横断道を利用して、直行してしまう可能性が出てくるのです。また八ヶ岳には休日ともなると甲府などから遊びにみえる県内の方も多いのですが、この方たちのうちからも今まで日帰りはちょっときつくて行きにくかった軽井沢に八ヶ岳を素通りして行ってしまう方が出てくるでしょう。このような訳で今まで八ヶ岳を訪れていた人の多くの方が八ヶ岳を素通りしてしまうことが予想されるのです。八ヶ岳を訪れる人がどのくらい減るのかわかりませんが、北杜市の観光業に少なからぬダメージを与えることも十分に考えられます。

しかし逆に中部横断道が出来れば小諸、軽井沢方面に行くために初めてこの地を通り、景色の良さに魅せられて八ヶ岳のファンになってくれる人がでてくることも期待できます。また今まで首都圏から軽井沢に行くのに関越道を利用して来た人が、中央道経由にすることも考えられます。というのは、関越道はカーブが少なく走り易い反面、高崎までは関東平野の単調な景色が続きます。一方中央道は八王子を過ぎればもう山の中、すぐにリゾート気分

「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書 (平成26年6月20日)

団050-7

事務所長宛

浸れますし、笹子トンネルを抜ければ甲府盆地、南アルプスそして八ヶ岳とすてきなパノラマが続きます。ですから中部横断道ができれば中央道を通る首都圏からの車は確実に増えるでしょう。しかし増える分の車の目的地はほとんど小諸、軽井沢方面のはずです。八ヶ岳に来るのが目的の人は中部横断道の完成に関係なく訪れるはずですから。

北杜市を訪れる観光客の減少を食い止め、さらに増加に転じられるかどうかはこの通過しようとする人々を新たにどれだけ捕らえられるかに掛かっています。

ただ、普通一度高速道路に乗ると、途中景色がいいからといって目的地の手前で高速道路から降りてみる、ということはなかなかしないものです。だいたい「いい景色」と車窓から眺めて通り過ぎてしまいます。それが高速道路です。休憩や食事はほとんどの人はサービスエリアを利用します。そのためにわざわざインターから出る人は稀でしょう。A案にしろB案にしろ長野側と中央道が高速道路として結ばれれば、そこを通る大半の人は「わあ、いい景色」と言って八ヶ岳を眺めながら通り過ぎてしまうことになるでしょう。ですから、単に通る車の量が増えるから当然八ヶ岳を訪れる人が増えるだろう、という漠然とした期待は必ず裏切られることになると思われます。ではどうしたら通り過ぎようとする人々を八ヶ岳に惹きつけることが出来るのでしょうか？どうしたら八ヶ岳に立ち寄ってもらい、リピーターとなってもらえるのでしょうか？

それには八ヶ岳の南麓では、やはり一度高速道路を降りて一般道を走ってもらい八ヶ岳を体感してもらうことしかありません。そしてインターからインターを結ぶその道を走る十数分の間に「こんなすてきなところがあったのか」「ちょっと休んでいこうか」そして「この店に入ってみようか」とか「ここで食事をしていこう」さらには「今度はこの辺に遊びに来よう」「次はここに滞在してみよう」「いずれはこの辺に住んでみたい」などと思ってもらえるような道づくり、街づくりをすることです。北杜市全体をPRする道の駅などを作ることも考えられますが、そこはいろいろな才能を持った人が豊富な北杜市です。アイデアを募り、知恵を結集すれば「走るのが楽しみだ」と評判になるような道が出来るかもしれません。これこそが中部横断道を見据えた街づくりです。

高速道路が途切れるということで他の地域、中部横断道の全面開通を期待している人達からは、地域エゴだと非難を受けるかもしれません。しかし高速の途切れた部分の道路を快適に走れるように整備すれば、途切れによる遅れは数分のはずです。そして全体的には、時代の流れからいっても、非難より「自然と景観を守るために高速道路を通さなかった北杜市」という高い評価を受けるでしょう。お金の節約になるのも評価されるはず。さらにはこのことがメディアに取り上げられ話題になるようなことがあれば、それこそ北杜市の観光にとって願っても無いチャンスです。どんなにお金を掛けても得られないような宣伝効果になるはず。自然と景観を守るために高速道路を通さなかった北杜市とはどんな所？「そんな自然と景観を持つ八ヶ岳に行きたい」と思ってくれる人は少ないはずですから。

これは将来北杜市が観光地として、軽井沢に行く途中の通過地点の一つとして埋没しているのか、それともこれからの時代を先取りする地として脚光を浴びようになるのかの選択になるかもしれません。

団050-8

事務所長宛

国土交通省社会資本整備審議会関東地方小委員会 委員長殿

国土交通省関東地方整備局 局長殿

国土交通省関東地方整備局 甲府河川事務所 所長殿

2014年6月15日

八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対します

ここ八ヶ岳南麓エリアには多くの美術館、ギャラリーとともに工芸作家、芸術家がアトリエを構え創作活動を行っています。その数は工芸作家だけでも100を越えます(注1)。この数は陶芸や木工などを地場産業とする地域以外では全国的に見ても多くほかに類を見ません。これらの作家の9割以上が移住者です。言い換えればこの地を創作活動の場として選んで移住して来たことになります。ほかの産地の様に優良な素材(陶芸用の土や木材など)が手に入るあるいは産業としての支援があるなどのメリットが特になくとも関わらずこの様に多くの工芸作家が移住し創作活動をする大きな目的の一つが優良な景観を併せ持つ自然環境があるからです。芸術的創作活動にはこの景観と自然環境の両方を有する事は大きなメリットであり八ヶ岳南麓が全国的に見てこの両方を有する地域として突出しているからです。更に八ヶ岳の景観と自然環境のイメージは作品の制作のみならず販売の視点からも大きなメリットになっています。このイメージをより高めていく事は地域の作家にとって創作活動を続けていく上でとても大切な取り組みです。地域のサイン計画やデザインのジャンルでも作家が積極的に関わり改善をしていく取り組みも行なっています。今回計画されている中部横断道は途切れ目の無い巨大建造物です。それが八ヶ岳南麓を横断することはこの地で創作している作家にとって大きなメリットである景観と自然環境のイメージを損なうことになるとともに創作活動自体にも大きな影響を与えます。この地で創作活動をする作家だけでなく古くからこの景観を題材にして多くの芸術家が作品を残しているという芸術的価値と言う観点からも八ヶ岳南麓を横断するルートにおける高速道路の建設に反対します。

注1) 八ヶ岳アートアンドクラフトネットワーク2003年一の会員数実績

参考資料：八ヶ岳アート＆クラフトマップ

「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書
(平成26年6月20日)

寸050-11

図 050-12

事務所長宛

[illegible]

事務所長宛

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書

(平成26年6月20日)

団050-13

団050-14

事務所長宛

事務所長宛

国土交通省社会資本整備審議会関東地方小委員会 委員長殿
国土交通省関東地方整備局 局長殿
国土交通省関東地方整備局 甲府河川国道事務所 所長殿

2014年6月18日

「八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対し、
広く住民の意見を取り入れた道創りの再考を願う意見書」

平素道路河川の管理運営に関しお役目ご苦労様です。

私たちは、どんな道路も「とおせんぼ」するつもりはありません。またいつまでも
反対しているつもりもありません。物事には順序がありますから。

一番緊急を要することは、今ある道路やトンネル、橋梁、とくに耐用年数が経過し
老朽化している施設の点検整備、補修を優先させて、利用者が安心して通れるよう
になった後にしていただきたいのです。

御坂トンネルの工事で観光や経済に大きな影響がでていますが、利用者の協力で安
全なトンネルになることは歓迎です。この種のトンネルは、愛宕トンネルを含めて
まかり間違えば笹子トンネル事故と同じ悲劇を引き起こしたかもしれません。笹子
の裁判でも、誰も責任を取らない日本の体質が露わになっています。原発事故と同
様、建造した事業体、設計者、管理補修の責任所在、その他責任を負うべき人々が
黙ったままで新たなしかも地元で反対の多い新道路を建設することに「とおせんぼ」
をかけたのです。

今少子化が問題となり、将来も増え続ける老朽施設の管理・補修と、建設負債の返
済は、誰が責任をもつのでしょうか？ 過大な需要予測は国交省自身が認めている
通りです。すでに消費税増税により、通行料やガソリン消費量にも影響がでていま
す。すでに若者の車離れもすすみ、日本の経済には陰りが見えています。

「日本は汚職まで輸出するのか」という新聞記事で「やっぱり」と思った人も多い
と思います。

ベトナム鉄道公社の福総裁他幹部職員5人が逮捕されました。日本のODA(政府
開発援助)によるハノイの都市鉄道建設事業にからんで、日本の「日本交通技術

(JTC)」が受注の見返りに送った賄賂8千万円(受注額の1.9%で元は税金)が
すでに明るみにでています。

安倍内閣はリニアや原発の輸出で世界中にセールスを展開していますが、元は国
民の税金であるODA流用や「税金還流」である賄賂と無関係のものが果たしてある
のでしょうか？

国内でも消費税増税と共に、不要な公共事業建設が加速し、原発事故処理を含め
て現在および将来の国民の負担による不正な税金の使い方に憤りも限界です。

採算がとれないと分かっている、国(というのが国民の税金)がお金を出してまで
「やりたい事業」とはいったいだれのためですか？ この事業で誰が利益を得るの
でしょうか？ 甲府河川国道事務所がこの事業に絡んだ不正に加担させられること
のないよう、また住民の願いに添う基本的業務を進められるようお願いいたします。

再度申し上げますが、国交省として不正のない、住民の願いと順序に添う事業を
考えて欲しいのです。北杜市にはこれ以上の道路は不要です。税金は、既存の道路
(141号線をふくめて)の改修、維持・管理に優先投入すべきです。

説明会でしめされた「問題点」のどれも、住民にとって少しも「問題」ではありま
せん。これから車も税収も減少することは誰の目にも明らかです。こんな時に、「ミ
ッシングリンクの解消」だの「太平洋と日本海をつなぐ」ことがそんなに必要な
ことですか？ それをやりたいなら、今ある道路の補修を完了してからにしてくだ
さい。

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書

(平成26年6月20日)

団050-15

事務所長宛

国土交通省社会資本整備審議会関東地方小委員会 委員長殿
国土交通省関東地方整備局 局長殿
国土交通省関東地方整備局 甲府河川事務所 所長殿

2014年6月20日

要望書

私達、[REDACTED]は、福島第一原発事故をきっかけに、給食食材の放射能汚染を心配する保護者が集まって、2012年6月に立ち上げた会です。放射能問題に限らず、子どもたちの未来のために“食”や“暮らし”について広く取り組んでいます。

原発事故以降、多くの子育て世帯が、放射線汚染の心配が少ない北杜市へ移住し、主に地産地消を心がけ、安心して生活を続けています。八ヶ岳南麓の雄大な景色と、豊かな自然環境は、都市に住む人々にとっては憧れの住環境であり、それを求めて移住する人や観光に訪れる人も少なくありません。

八ヶ岳南麓は農作物の生産が盛んに行われていますが、特に標高700～800mには水田が広がり、大自然の恵みである八ヶ岳の名水が育んだ質の高いお米や野菜が生産されています。現在、国土交通省が提案している「新ルートA・B案」は、この水田地帯を横断しており、高速道路整備による湧水の汚染や枯渇のため、多くの水田や富農地が消滅する可能性があります。また、工事が始まれば多くの雑木林が伐採され、そこに住む貴重な動植物等の自然環境が破壊されるだけでなく、住みかや食物を失った動物たちにより農業被害が広がる恐れもあります。さらに、長期にわたり近隣の道路を大型の工事車両が往来することによる排ガス汚染や騒音の問題も懸念されます。

一方、この高速道路整備により、2000億円の税金が投入されると聞いていますが、「少子化による人口の減少」により、全国的に「交通量の減少」が見込まれるにもかかわらず、新しく道路を整備すれば、子ども達にさらに多くの「借金」を背負わせることになります。

「子どもの未来」を考えると、安心安全に生活ができるよう、老朽化したインフラの整備に優先的に税金を使う必要があります。税金の節約のためには、現道（国道等）の活用も視野に入れる必要があると考えます。

団050-16

事務所長宛

北杜市では「人と自然が調和し、豊かな文化を育み、躍動する環境創造都市の実現を目指す」ため、北杜市民憲章を定めています。豊かな自然を守り育て、安全で安心して暮らせる環境を残すことが、未来の世代への責務ではないでしょうか。

是非、「人と自然が調和した環境創造都市」が実現できるよう、「八ヶ岳南麓を横断する高速道路の見直し」と、「住民の意見を取り入れ地域の実情に合った道割り」の再考を強く要望いたします。

以上。

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書 (平成26年6月20日)

団050-17

事務所長宛

国土交通省社会資本整備審議会関東地方小委員会 委員長殿
国土交通省関東地方整備局 局長殿
国土交通省関東地方整備局 甲府河川事務所 所長殿

2014年6月18日

「八ヶ岳南麓を横断する高速道路の建設に反対し、住民の意見を反映した道づくりを願う意見書」

■■■■■
■■■■■
■■■■■

日頃より、日本の未来のためにご尽力下さり、誠に有り難うございます。
中部横断高速道路の長坂―八千穂間につきましては、現在、ルート決定作業の最中と伺っております。そのルート決定に関しまして、北杜市の森を活動拠点として日本の未来を担う子ども達を育てている団体として意見書を提出いたします。

私ども■■■■■は、2007年より北杜市内において活動している、野外における幼児教育施設です。8年目を迎える現在も森や川など野外において幼児教育を行っています。近年では、自然のなかで“生きる力”を育む「森のようちえん」としても、質の高い幼児教育施設としても、全国から注目される存在となり、各種メディアをはじめ教育関係者の研修や研究材料として数多く取り上げられています。また、入園者が年々増加し、かつ■■■■■へ入園するために北杜市へ移住する家庭も増えていること、活動を通じて近隣の方々（お年寄り中心）との交流も深まっていることから、地域の活性化や子育て世代の移住など様々な効果を生んでいると実感しています。

子ども達は森での活動を通して、昆虫やカエル、ヘビ、トカゲ、蜂といった動物や、四季移ろい変わる木々や花といった植物などの生命の営みを目の当たりにし、動植物と共存することの大切さを学んでいます。食物連鎖など互いに関係があって成り立っている自然の一部に人間がおり、自分が地球におけるすべての生き物とともに生きているのだと学ぶことは、自己肯定感や謙虚などを育て、子どもの人格形成に大きく関わってくることはさまざまな研究においても指摘されています。

このことは、■■■■■の子ども達にかぎったことではなく、長坂―八千穂間に位置する自治体の子ども達はもちろんのこと、日本全体の子ども達にとっても変わりのないことと考えます。それゆえに私ども■■■■■は、高速道路建設にあたっての森林伐採や、完成後の光や音、排ガスなどが八ヶ岳南麓の動植物などに与える影響を懸念し、高速道路建設について反対いたします。

1 / 2

団050-18

事務所長宛

また、道路の建設にあたっては、その地域に暮らす住民の意見が反映されるべきであり、また住民の側も自分達の暮らす地域の在り方について真剣に考え決めるべきであるということ、子ども達に教えていきたいと考えています。

これまでの住民説明会や意見交換会、アンケート調査などは道路建設に反対、推進の立場に限らず、偏りがあったように思います。真に地域住民が道路建設について考える場づくりと、その意見をルートや道路の規格などに反映した道づくりをご再考いただきますようお願い申し上げます。

最後に、北杜市民として子ども達や後世の住民たちのために残せるものが、市民憲章にも謳われている豊かな自然を守り育てる美しい杜、安全で安心して暮らせる平和な杜であるようお願い、ここに要望いたします。

以上

※尚、当意見書は、地域間の意見を二分する重要な問題への意思表示となりますので、個人情報保護法に基づき、十分な配慮のうえ適切な取り扱いをされますよう、各関係機関への徹底をお願いいたします。

2 / 2

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書

(平成26年6月20日)

団051-1

団051-2

局長宛

平成26年6月20日

国土交通省関東地方整備局 局長殿

中部横断自動車道
八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会
共同代表一同

送付のご案内

中部横断自動車（長坂一八千穂）計画案に対して八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対する自営業者及びアート・クラフト作家をはじめとする団体の方々の「意見書・要望書」をとりまとめ提出いたします。

去る3月15日に行われた甲府河川国道事務所との「意見交換会」において、傍聴参加しておられた、関東地方小委員会ワーキンググループ久保田座長より「地域のクラフト作家の方々や、自営業者の方々は高速道路ができる事に関して、どのような考えなのでしょうか・・・」とのご発言がありました。

これまで八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対する地域住民の意見を多数聞いてきた沿線住民の会より各団体代表の方々に「意見書・要望書」の提出をご提案し、快諾頂いた団体の皆様の「意見書・要望書」を取りまとめ、本日提出させて頂くことになりました。

ご覧頂き地域の現状や意見・要望を御理解頂きますよう、宜しくお願いいたします。

提出書類一覧

「意見書」
「意見書」
「意見書」
「要望書」
「意見書」

局長宛

国土交通省社会資本整備審議会関東地方小委員会 委員長殿
国土交通省関東地方整備局 局長殿
国土交通省関東地方整備局 甲府河川国道事務所 所長殿

2014年6月20日

「八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対し、
広く住民の意見を取り入れた道創りの再考を願う意見書」

県道28号線沿線には八ヶ岳南麓で創作活動を行っている作家のアトリエ、作品を展示するギャラリーや雑貨店八ヶ岳南麓で収穫した食材を使用したメニューを出すレストラン・カフェ・パン屋・食品加工店・農産物直売所等が多数点在しています。

東京から2時間で来る事が出来る高原リゾートとして「1000mの天空リゾート・八ヶ岳観光圏（山梨県北杜市、長野県富士見町、原村）事業」や「北杜市リトリートの杜・北杜市事業」と銘打って行政でもブランド観光地域を目指しています。

多くの観光客は中央道長坂インターで下車、日本風景街道に選ばれた八ヶ岳南麓の景色を堪能しつつ県道28号線を北上しのんびりと観光を楽しんでいます。

更には近年、別荘を所有していた人が定年を迎え、終の棲家として完全移住したり、放射線汚染の恐れが無い北杜市で農業や子育てをしたい若者世代が移住して、大泉・長坂・高根地域では人口が増加しています。

しかしながら、4月の消費税導入・高速道路料金割引制度の大幅廃止・宅配料金の値上げ（多くの商店がインターネット等で注文を受け、宅配による商品販売も行っています。）の影響もあり、すでに来店客数や販売単価の減少を感じる事業者も少なく、不安要素を抱えています。

私達「XXXXXXXXXX」は、現在国土交通省が提案している「新ルートA・B案」のどちらのルートも八ヶ岳南麓を横断しており、景観は元より、営農地の減少・湧水や井戸水の汚染・枯渇等、貴重な観光資源である多くの自然を永久に失ってしまう事を見逃すわけにはいきません。

また、高速道路無料区間の新設により、軽井沢等の観光地への通過点となり、28号線を利用する観光客の減少も予想され、問題は非常に深刻です。

整備計画が決定され、工事が始まれば、10年近くにわたり、森林の伐採・大型トラック、ダンプ等の往来による騒音・排気ガスにより、高原リゾートのブランド価値は失われ、さらなる観光客や移住者の減少が考えられます。

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書

(平成26年6月20日)

団051-3

団051-4

局長宛

局長宛

昨年1月末から2月にかけて行われた国交省の「地元説明会」では、地域住民から多くの反対意見や疑問・質問が出されましたが、未だ国交省からの回答は行われておらず、住民説明は不十分で、住民との合意形成は全く行われていません。

以上の理由から私達は 八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対し、広く住民の意見を取り入れた道創りの再考をお願いいたします。

以上。

[Redacted signature]

賛同店 別紙

※尚、賛同店・賛同者名に関しては、地域間の意見を二分する重要な問題への意思表示となりますので、個人情報保護法に基づき、十分な配慮のうえ適切な取り扱いをされますよう、各関係機関への徹底をお願いいたします。

別紙 賛同店

[Redacted list of supporting stores]

[Redacted list of supporting stores]

合計 50店舗

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書 (平成26年6月20日)

団051-5

局長宛

中部横断開通による北杜市の観光への影響を考える。

中部横断道が通ると観光客が増える？ それとも減る？

北杜市にとって観光は重要な産業です。中部横断道が通ることにより北杜市を訪れる人が増えるのか減るのか、これは観光客の減少が続く現在、北杜市にとって大きな問題です。

1980年代から90年代の初頭にかけて清里ブーム、ペンションブームなどが起こり八ヶ岳南麓は休日や夏になると人で溢れました。夏は1年先のペンションの予約をとるのも大変という時期もありました。それには1982年に全面開通した中央道が大きな役割を果たしました。中央道のおかげで首都圏からのアクセスが格段に良くなったのと、バブルの時期が重なった結果だったのでしょうか。では現在計画されている中部横断自動車道の場合はどうでしょうか？そのブームを再現してくれるのでしょうか？ブームとはいかないまでもそれで観光客は増えるのでしょうか？新しい道路が出来て通る車が増えれば観光客も増えるのは当然と期待する方がいる一方、八ヶ岳は通過点になってしまい観光客は減る、という心配の声も耳にします。八ヶ岳南麓を通るルートが現在計画されているように開通した場合、特に現在反対運動が起こっている八ヶ岳南麓に高速道路が通った場合と、その間を既存の道路の改修で長野県側と中央道を結んだ場合の違いを、観光客の動向に絞って、観光業の一端に関わる一市民として考えました。

はたして中部横断道の完成によって北杜市を訪れる観光客は増えるのでしょうか？少し細かく考えればある程度予測することができます。まず小諸、佐久方面からの観光客は増えるのでしょうか？アンケートによればこの方面の方々の中部横断道によせる期待は大きなものがあるようですが、これは東京へのアクセスが良くなるという期待の表れと思われまふ。もともと地元で多くの山岳リゾート地を持つ長野の人々が山梨に観光に押しかけるというのはちょっと考えにくいですね。多少遊びに来る人は増えるかもしれませんが滞在型の観光客あまり望めないでしょう。次は中部横断道の南の起点静岡方面です。現在でも休日ともなると、静岡、沼津などのナンバープレートをつけた車を多く目にします。中部横断道が双葉ジャンクションまで開通すれば八ヶ岳に観光に訪れる人はさらに増えるかもしれません。しかしこれは静岡方面から中央道に高速道路が繋がれば増える、ということであって、その道路が八ヶ岳南麓を横断するか否かにはほとんど関係ないはずす。

諏訪方面、そしてその先名古屋方面からの人の動きはまず中部横断道とは関係がないと思われる。

さて北杜市を観光に訪れる人が増えるかどうかを考える場合もとても重要になってくるのが東京、神奈川などの首都圏に住む人々の意識です。はたして中部横断道が首都圏に住む人々に北杜市に行ってみたい、という何か新しい魅力やメリットをもたらすのでしょうか？現在検討されている八ヶ岳南麓を横断するルートが実現すると、おそらく清里あたりに新しいインターができと思われまふ。これが首都圏の人々を八ヶ岳にひきつける新しい魅力になるのでしょうか？それで何か便利になるのでしょうか？例えば清里の重要な観光スポットである清泉寮に行くことを考えてみます。現在清泉寮へは長坂インターで中央道を降りて十数分で行くことができます。では清里にインターが出来るとしてそこを利用する場合どうでしょう。今、有力視されているB案はかなり蛇行していることと清里のインターから清泉寮までの掛かる時間を考え合わせると、時間の差はほとんど無いはずす。北杜市にはす

団051-6

局長宛

でに3つのインターがあります。清里近辺に出来るインターは首都圏方面から来る人々にとって、そのインターのよほど近くに用がある人以外は新しいメリットにはならないでしょう。それに清里ブームも今は昔、清里の名前に惹かれてインターを降りてみようとする人も多くはないでしょう。

しかし中部横断自動車道は首都圏の人々に別のところで確実に新しい魅力をもたらします。それは小諸、軽井沢方面に行き易くなることです。たとえば神奈川県の人々が現在軽井沢に行くこととするとまず東京を南の端から北の端まで縦断し、関越道に乗り高崎ジャンクションで上信越道に入って軽井沢に至るわけです。東京を端から端まで縦断というのはかなりのエネルギーと時間を要します。神奈川県の人々にとって軽井沢は行きたくても気軽には行けな場所なのです。一方、神奈川県から八ヶ岳に来る場合、東京を通らず相模湖インターから中央道に乗ることも出来るのですと楽な訳です。そのアクセスし易い中央道からそのまま高速道路で軽井沢方面に行けるとなるとどうなるでしょう。近年八ヶ岳もリゾート地、別荘地としてだいぶ知られるようになったものの全国的知名度、長い歴史から来るブランド力、やはり軽井沢にはかなわないかもしれません。簡単に行けるなら軽井沢まで行ってみようと思うのも無理がありません。中部横断道が出来れば今まで現在八ヶ岳を訪れている人の多くが軽井沢に行ってしまうということが十分考えられます。そして静岡方面の方は現在軽井沢に行くのはさらに大変です。中部横断道でそのまま軽井沢まで容易に行けるようになるのは大きな魅力のはずです。またそれは何も神奈川や静岡の人に限ったことではありません。関越道を利用するのは大変だけど、中央道へのアクセスが比較的楽な東京の西部や南部の人達にとっても状況はほぼ同じです。中部横断道が出来れば利用し易く、通い慣れた中央道を使って高速を降りることなく軽井沢まで行けてしまうことになるのです。このような地域を車のナンバープレートで表すと東京西部は多摩、八王子、南部は品川となります。中央道の基点、高井戸のある杉並区は練馬ナンバーです練馬ナンバーの一部もそうした地域に入るでしょう。神奈川県ナンバープレートは横浜、川崎、湘南、相模です。静岡県は主に沼津、静岡、それに富士山ナンバーも入るでしょう。休日の一日、八ヶ岳を走る車のナンバープレートを観察してみてください。長野県を除く県外ナンバーの実に多くが、この地域のナンバープレートをつけた車で占められていることに気が付かれるでしょう。ということは現在首都圏、あるいは静岡方面から八ヶ岳を訪れる人の多くが、今までは行くのが大変で足が向かなかった軽井沢に、中部横断道が開通すれば「これは便利になった」と中央道から中部横断道を利用して、直行してしまう可能性が出てくるのです。また八ヶ岳には休日ともなると甲府などから遊びにみえる県内の方も多いのですが、この方たちのうちからも今まで日帰りはちょっときつくて行きにくかった軽井沢に八ヶ岳を素通りして行ってしまう方が出てくるでしょう。このような訳で今まで八ヶ岳を訪れていた人の多くの方が八ヶ岳を素通りしてしまうことが予想されるのです。八ヶ岳を訪れる人がどのくらい減るのか分かりませんが、北杜市の観光業に少なからぬダメージを与えることも十分に考えられます。

しかし逆に中部横断道が出来れば小諸、軽井沢方面に行くために初めてこの地を通り、景色の良さに魅せられて八ヶ岳のファンになってくれる人がでてくることも期待できます。また今まで首都圏から軽井沢に行くのに関越道を利用していた人が、中央道経由にすることも考えられます。というのは、関越道はカーブが少なく走り易い反面、高崎までは関東平野の単調な景色が続きます。一方中央道は八王子を過ぎればもう山の中、すぐにリゾート気分

「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書 (平成26年6月20日)

団051-7

局長宛

浸れますし、笹子トンネルを抜ければ甲府盆地、南アルプスそして八ヶ岳とすてきなパノラマが続きます。ですから中部横断道ができれば中央道を通る首都圏からの車は確実に増えるでしょう。しかし増える分の車の目的地はほとんど小諸、軽井沢方面のはずです。八ヶ岳に来るのが目的の人は中部横断道の完成に関係なく訪れるはずですから。

北杜市を訪れる観光客の減少を食い止め、さらに増加に転じられるかどうかはこの通過しようとする人々を新たにどれだけ捕らえられるかに掛かっています。

ただ、普通一度高速道路に乗ると、途中景色がいいからといって目的地の手前で高速道路から降りてみる、ということはなかなかしないものです。だいたいは「いい景色」と車窓から眺めて通り過ぎてしまいます。それが高速道路です。休憩や食事はほとんどの人はサービスエリアを利用します。そのためにわざわざインターから出る人は稀でしょう。A案にしろB案にしろ長野側と中央道が高速道路として結ばれれば、そこを通る大半の人は「わあ、いい景色」と言って八ヶ岳を眺めながら通り過ぎてしまうことになるでしょう。ですから、単に通る車の量が増えるから当然八ヶ岳を訪れる人が増えるだろう、という漠然とした期待は必ず裏切られることになると思われます。ではどうしたら通り過ぎようとする人々を八ヶ岳に惹きつけることが出来るのでしょうか？どうしたら八ヶ岳に立ち寄ってもらい、リピーターとなってもらえるのでしょうか？

それには八ヶ岳の南麓では、やはり一度高速道路を降りて一般道を走ってもらい八ヶ岳を体感してもらうことしかありません。そしてインターからインターを結ぶその道を走る十数分の間に「こんなすてきなところがあったのか」「ちょっと休んでいこうか」そして「この店に入ってみようか」とか「ここで食事をしていこう」さらには「今度はこの辺に遊びに来よう」「次はここに滞在してみよう」「いずれはこの辺に住んでみたい」などと思ってもらえるような道づくり、街づくりをすることです。北杜市全体をPRする道の駅などを作ることも考えられますが、そこはいろいろな才能を持った人が豊富な北杜市です。アイデアを募り、知恵を結集すれば「走るのが楽しみだ」と評判になるような道が出来るかもしれません。これこそが中部横断道を見据えた街づくりです。

高速道路が途切れるということで他の地域、中部横断道の全面開通を期待している人達からは、地域エゴだと非難を受けるかもしれません。しかし高速の途切れた部分の道路を快適に走れるように整備すれば、途切れによる遅れは数分のはずです。そして全体的には、時代の流れからいっても、非難より「自然と景観を守るために高速道路を通さなかった北杜市」という高い評価を受けるでしょう。お金の節約になるのも評価されるはず。さらにはこのことがメディアに取り上げられ話題になるようなことがあれば、それこそ北杜市の観光にとって願っても無いチャンスです。どんなにお金を掛けても得られないような宣伝効果になるはず。自然と景観を守るために高速道路を通さなかった北杜市とはどんな所？「そんな自然と景観を持つ八ヶ岳に行ってみよう」と思ってくれる人は少ないはずですから。

これは将来北杜市が観光地として、軽井沢に行く途中の通過地点の一つとして埋没しているのか、それともこれからの時代を先取りする地として脚光を浴びるようになるのかの選択になるかもしれません。

団051-8

局長宛

国土交通省社会資本整備審議会関東地方小委員会 委員長殿

国土交通省関東地方整備局 局長殿

国土交通省関東地方整備局 甲府河川事務所 所長殿

2014年6月15日

八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対します

ここ八ヶ岳南麓エリアには多くの美術館、ギャラリーとともに工芸作家、芸術家がアトリエを構え創作活動を行っています。その数は工芸作家だけでも100を越えます(注1)。この数は陶芸や木工などを地場産業とする地域以外では全国的に見ても多くほかに類を見ません。これらの作家の9割以上が移住者です。言い換えればこの地を創作活動の場として選んで移住して来たことになります。ほかの産地の様に優良な素材(陶芸用の土や木材など)が手に入るあるいは産業としての支援があるなどのメリットが特になくとも関わらずこの様に多くの工芸作家が移住し創作活動をする大きな目的の一つが優良な景観を併せ持つ自然環境があるからです。芸術的創作活動にはこの景観と自然環境の両方を有する事は大きなメリットであり八ヶ岳南麓が全国的に見てこの両方を有する地域として突出しているからです。更に八ヶ岳の景観と自然環境のイメージは作品の制作のみならず販売の視点からも大きなメリットになっています。このイメージをより高めていく事は地域の作家にとって創作活動を続けていく上でとても大切な取り組みです。地域のサイン計画やデザインのジャンルでも作家が積極的に関わり改善をしていく取り組みも行なっています。今回計画されている中部横断道は途切れ目の無い巨大建造物です。それが八ヶ岳南麓を横断することはこの地で創作している作家にとって大きなメリットである景観と自然環境のイメージを損なうことになるとともに創作活動自体にも大きな影響を与えます。この地で創作活動をする作家だけでなく古くからこの景観を題材にして多くの芸術家が作品を残しているという芸術的価値と言う観点からも八ヶ岳南麓を横断するルートにおける高速道路の建設に反対します。

注1) 八ヶ岳アートアンドクラフトネットワーク2003年一の会員数実績

参考資料：八ヶ岳アート＆クラフトマップ

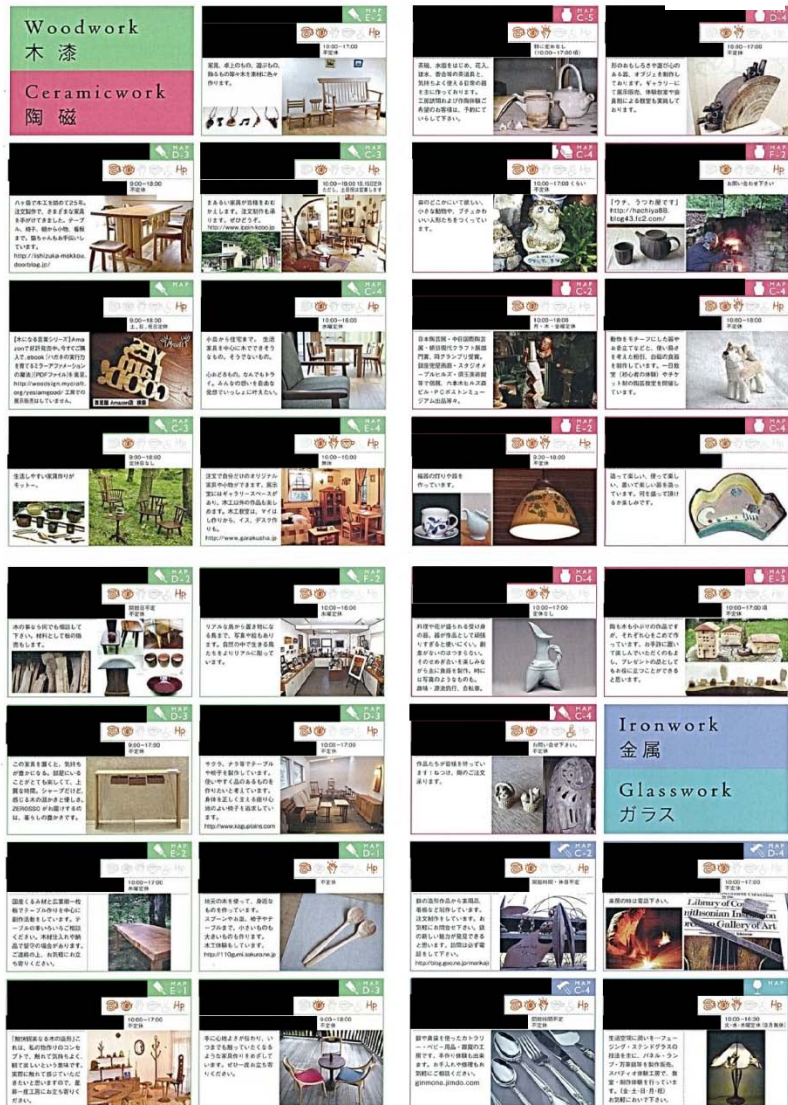
■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書
(平成26年6月20日)

寸051-11

局長宛

図051-12

局長宛



■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書

(平成26年6月20日)

団051-13

団051-14

局長宛

国土交通省社会資本整備審議会関東地方小委員会 委員長殿
国土交通省関東地方整備局 局長殿
国土交通省関東地方整備局 甲府河川国道事務所 所長殿

2014年6月18日

「八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対し、
広く住民の意見を取り入れた道創りの再考を願う意見書」

平素道路河川の管理運営に関しお役目ご苦労様です。

私たちは、どんな道路も「とおせんぼ」するつもりはありません。またいつまでも
反対しているつもりもありません。物事には順序がありますから。

一番緊急を要することは、今ある道路やトンネル、橋梁、とくに耐用年数が経過し
老朽化している施設の点検整備、補修を優先させて、利用者が安心して通れるよう
になった後にしていただきたいのです。

御坂トンネルの工事で観光や経済に大きな影響がでていますが、利用者の協力で安
全なトンネルになることは歓迎です。この種のトンネルは、愛宕トンネルを含めて
まかり間違えば笹子トンネル事故と同じ悲劇を引き起こしたかもしれません。笹子
の裁判でも、誰も責任を取らない日本の体質が露わになっています。原発事故と同
様、建造した事業体、設計者、管理補修の責任所在、その他責任を負うべき人々が
黙ったままで新たなしかも地元で反対の多い新道路を建設することに「とおせんぼ」
をかけたのです。

今少子化が問題となり、将来も増え続ける老朽施設の管理・補修と、建設負債の返
済は、誰が責任をもつのでしょうか？ 過大な需要予測は国交省自身が認めている
通りです。すでに消費税増税により、通行料やガソリン消費量にも影響がでていま
す。すでに若者の車離れもすすみ、日本の経済には陰りが見えています。

「日本は汚職まで輸出するのか」という新聞記事で「やっぱり」と思った人も多い
と思います。

ベトナム鉄道公社の福総裁他幹部職員5人が逮捕されました。日本のODA（政府
開発援助）によるハノイの都市鉄道建設事業にからんで、日本の「日本交通技術

局長宛

（JTC）」が受注の見返りに送った賄賂8千万円（受注額の1.9%で元は税金）が
すでに明るみに出ています。

安倍内閣はリニアや原発の輸出で世界中にセールスを展開していますが、元は国
民の税金であるODA流用や「税金還流」である賄賂と無関係のものが果たしてある
のでしょうか？

国内でも消費税増税と共に、不要な公共事業建設が加速し、原発事故処理を含め
て現在および将来の国民の負担による不正な税金の使い方に憤りも限界です。

採算がとれないと分かっている、国（というのが国民の税金）がお金を出してまで
「やりたい事業」とはいったいだれのためですか？ この事業で誰が利益を得るの
でしょうか？ 甲府河川国道事務所がこの事業に絡んだ不正に加担させられること
のないよう、また住民の願いに添う基本的業務を進められるようお願いいたします。

再度申し上げますが、国交省として不正のない、住民の願いと順序に添う事業を
考えて欲しいのです。北杜市にはこれ以上の道路は不要です。税金は、既存の道路
（141号線をふくめて）の改修、維持・管理に優先投入すべきです。

説明会でしめされた「問題点」のどれも、住民にとって少しも「問題」ではありま
せん。これから車も税収も減少することは誰の目にも明らかです。こんな時に、「ミ
ッシングリンクの解消」だの「太平洋と日本海をつなぐ」ことがそんなに必要な
ことですか？ それをやりたいなら、今ある道路の補修を完了してからにしてくだ
さい。

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書

(平成26年6月20日)

団051-15

団051-16

局長宛

国土交通省社会資本整備審議会関東地方小委員会 委員長殿
国土交通省関東地方整備局 局長殿
国土交通省関東地方整備局 甲府河川事務所 所長殿

2014年6月20日

要望書

私達、[REDACTED] は、福島第一原発事故をきっかけに、給食食材の放射能汚染を心配する保護者が集まって、2012年6月に立ち上げた会です。放射能問題に限らず、子どもたちの未来のために“食”や“暮らし”について広く取り組んでいます。

原発事故以降、多くの子育て世帯が、放射線汚染の心配が少ない北杜市へ移住し、主に地産地消を心がけ、安心して生活を続けています。八ヶ岳南麓の雄大な景色と、豊かな自然環境は、都市に住む人々にとっては憧れの住環境であり、それを求めて移住する人や観光に訪れる人も少なくありません。

八ヶ岳南麓は農作物の生産が盛んに行われていますが、特に標高700～800mには水田が広がり、大自然の恵みである八ヶ岳の名水が育んだ質の高いお米や野菜が生産されています。現在、国土交通省が提案している「新ルートA・B案」は、この水田地帯を横断しており、高速道路整備による湧水の汚染や枯渇のため、多くの水田や富農地が消滅する可能性があります。また、工事が始まれば多くの雑木林が伐採され、そこに住む貴重な動植物等の自然環境が破壊されるだけでなく、住みかや食物を失った動物たちにより農業被害が広がる恐れもあります。さらに、長期にわたり近隣の道路を大型の工事車両が往來することによる排ガス汚染や騒音の問題も懸念されます。

一方、この高速道路整備により、2000億円の税金が投入されると聞いていますが、「少子化による人口の減少」により、全国的に「交通量の減少」が見込まれるにもかかわらず、新しく道路を整備すれば、子ども達にさらに多くの「借金」を背負わせることになります。

「子どもの未来」を考えると、安心安全に生活ができるよう、老朽化したインフラの整備に優先的に税金を使う必要があります。税金の節約のためには、現道（国道等）の活用も視野に入れる必要があると考えます。

局長宛

北杜市では「人と自然が調和し、豊かな文化を育み、躍動する環境創造都市の実現を目指す」ため、北杜市民憲章を定めています。豊かな自然を守り育て、安全で安心して暮らせる環境を残すことが、未来の世代への責務ではないでしょうか。

是非、「人と自然が調和した環境創造都市」が実現できるよう、「八ヶ岳南麓を横断する高速道路の見直し」と、「住民の意見を取り入れ地域の実情に合った道割り」の再考を強く要望いたします。

以上。

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの意見書・要望書 (平成26年6月20日)

団051-17

団051-18

局長宛

国土交通省社会資本整備審議会関東地方小委員会 委員長殿
国土交通省関東地方整備局 局長殿
国土交通省関東地方整備局 甲府河川事務所 所長殿

2014年6月18日

「八ヶ岳南麓を横断する高速道路の建設に反対し、住民の意見を反映した道づくりを願う意見書」

■■■■■
■■■■■
■■■■■

日頃より、日本の未来のためにご尽力下さり、誠に有り難うございます。
中部横断高速道路の長坂―八千穂間につきましては、現在、ルート決定作業の最中と伺っております。そのルート決定に関しまして、北杜市の森を活動拠点として日本の未来を担う子ども達を育てている団体として意見書を提出いたします。

私ども■■■■■は、2007年より北杜市内において活動している、野外における幼児教育施設です。8年目を迎える現在も森や川など野外において幼児教育を行っています。近年では、自然のなかで“生きる力”を育む「森のようちえん」としても、質の高い幼児教育施設としても、全国から注目される存在となり、各種メディアをはじめ教育関係者の研修や研究材料として数多く取り上げられています。また、入園者が年々増加し、かつ■■■■■へ入園するために北杜市へ移住する家庭も増えていること、活動を通じて近隣の方々（お年寄り中心）との交流も深まっていることから、地域の活性化や子育て世代の移住など様々な効果を生んでいると実感しています。

子ども達は森での活動を通して、昆虫やカエル、ヘビ、トカゲ、蜂といった動物や、四季移ろい変わる木々や花といった植物などの生命の営みを目の当たりにし、動植物と共存することの大切さを学んでいます。食物連鎖など互いに関係があって成り立っている自然の一部に人間がおり、自分が地球におけるすべての生き物とともに生きているのだと学ぶことは、自己肯定感や謙虚さなどを育て、子どもの人格形成に大きく関わってくることはさまざまな研究においても指摘されています。

このことは、■■■■■の子ども達にかぎったことではなく、長坂―八千穂間に位置する自治体の子ども達はもちろんのこと、日本全体の子ども達にとっても変わりのないことと考えます。それゆえに私ども■■■■■は、高速道路建設にあたっての森林伐採や、完成後の光や音、排ガスなどが八ヶ岳南麓の動植物などに与える影響を懸念し、高速道路建設について反対いたします。

1 / 2

局長宛

また、道路の建設にあたっては、その地域に暮らす住民の意見が反映されるべきであり、また住民の側も自分達の暮らす地域の在り方について真剣に考え決めるべきであるということ、子ども達に教えていきたいと考えています。

これまでの住民説明会や意見交換会、アンケート調査などは道路建設に反対、推進の立場に限らず、偏りがあったように思います。真に地域住民が道路建設について考える場づくりと、その意見をルートや道路の規格などに反映した道づくりをご再考いただきますようお願い申し上げます。

最後に、北杜市民として子ども達や後世の住民たちのために残せるものが、市民憲章にも謳われている豊かな自然を守り育てる美しい杜、安全で安心して暮らせる平和な杜であるようお願い、ここに要望いたします。

以上

※尚、当意見書は、地域間の意見を二分する重要な問題への意思表示となりますので、個人情報保護法に基づき、十分な配慮のうえ適切な取り扱いをされますよう、各関係機関への徹底をお願いいたします。

2 / 2