

■「八ヶ岳南麓の未来を考える会」からの文書(平成26年6月24日)

団052-1

八ヶ岳南麓の未来を考える会



新たな理想の社会を！

- ・現状 全く新しい時代を迎えている。量より質と認めながら、相変わらず物の豊かさとスピード、便利さを求めてしまう！活性化の名の元に、観光資源にダメージを与えるというジレンマを抱える。
- ・心がけ(手法) 老いも若きも利害を越えて手を取り合い、対話を深め！
- ・目指すのは この特別な自然環境を破壊せず、自分たちの手で守り、住民の足元(インフラ)を美しく安全に手を入れ続け、多くの人たちを感動させたい。

つらないように つらないように 創っていきたい

団052-2

2014.6.24.

首都圏から地へ交通の実態を図化して
見えて来た事は、場所 場所で役割りが大きく違う事！

首都圏では人が物が集中するのでスムーズな利便性が求められ！
地へでは利便性にアツ 各地への良さを伝える道路が必要では！
ここ八ヶ岳南麓は日本有数の景勝地であり首都圏のオアシス
であり... 移住者も多い土地です。

けれど 同様に山岳に囲まれ限られたスペースしか残って
いません。すでに、野辺山方面に向けては、各インフラ・フェシオ
それぞれ、3本の幹線道路が存在します。

お願いします この地の活性化とは、この特別なオアシスを
守る事から始まると思います。どうか このエリアに新たな
自動車専用道路で無く、今ある道路の改良に努め 人と人
人と自然とを繋ぐ道路を目指し 観光地、定住地
として、誰もが憧れ モデルとなる 理想に取り組む
絶好な 機会です.....

その芽を つまみ食いしないで下さい、これ以上、壊さないで
新たな時代に 新たな知恵で 新たな創造を
住民と行政との対話も 可能な状況下、
どうか、お待ち下さい。... このまま進める事を.....
他の地域の ある方には 急がれる、インフラも優先されて下さい。

多岐な中 読んで頂いて ありがとうございます。
今後とも 理想の社会の実現に向け 宜しくお願い申し上げます。

八ヶ岳南麓の未来を考える会

「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの文書

(平成26年7月5日)

団053-1

団053-2

7.5 「B ルートの決定を止めよう」集会アピール

国交省、社会資本整備審議会関東地方小委員会は2010年12月より「中部横断自動車道（長坂～八千穂）における計画段階評価の試行」を開始しましたが、この間の計画プロセスにおいて、住民から様々な問題点を指摘されているにも拘わらず、3年7ヶ月が経過した今日現在も、複数ルート案の提示もされず、比較評価する住民協議の場も与えられないまま、多くの北杜市民が平穏生活権を侵害され続けています。

それは、国が高速道路計画を一方的に示すというやり方であったため、地域住民の民意が反映されず、その結果正当性を欠き、説明責任も果たせないという状況を作ってしまった国土交通省及び関東地方小委員会の責任は重大です。

私たち7.5集会参加者は、八ヶ岳南麓の里山を南北に分断する新ルートB案による八ヶ岳南麓の自然・景観や生活環境、農地などの破壊を許すことはできません。また、地域経済への悪影響も強く懸念されます。

近々開催が予定されている関東地方小委員会による拙速な新ルートB案の決定に反対し、関東地方小委員会、国交省に対し以下のことを強く求めます。

1. 山梨県側の八ヶ岳南麓を横断する現在のルート案は問題点が多く、地元住民にも異論が強いため、一旦白紙に戻し、拙速な決定はしないこと。
2. 計画段階評価にあるにも拘わらず複数ルート案（比較案）が提示されず、それを比較評価する住民協議の場が与えられていない為、山梨県側については改めて複数ルート案（比較案）を提示し比較評価ができる、広く住民参加を保證した住民協議の場を設置すること。
3. 山梨県側については、現道の国道141号線の利用を検討すること。
4. 審議資料に作為的な改変等の問題がある為、社会資本整備審議会関東地方小委員会ワーキンググループの審議を継続し、ルート案の見直しを検討すること。

2014年7月5日

7.5「Bルートの決定を止めよう」集会 参加者一同

山梨県新聞 2014年（平成26年）7月6日 日曜日

反対派が決起集会
建設計画白紙要求へ

中部横断自動車道長坂～八千穂間の整備をめぐり、現行の建設計画に反対している同県八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会は5日、北杜市八千穂町のいずみ活性化施設で決起集会を開いた。同会のメンバーや地域住民ら約20人が参加し、ルート案を白紙に戻すことを求める集会アピールを掲げた。この集会で決起した反対派は、国が示した国交省1号に沿ったルート案について「民意が反映されていない。住民協議の場が必要だ」と話した。メンバーの一人が集会アピールを読み上げた後、参加者が手を上げながら内容を復唱した。

同会は今後、国土交通省関東地方整備局に集会アピールを提出したことを説明し、引き続きルート案の白紙撤回や協議の場の設置を求めている。

（山梨県新聞 7月6日）

■「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7月8日)

団054-1

「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、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え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

団054-2

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と、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11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急に点検し、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

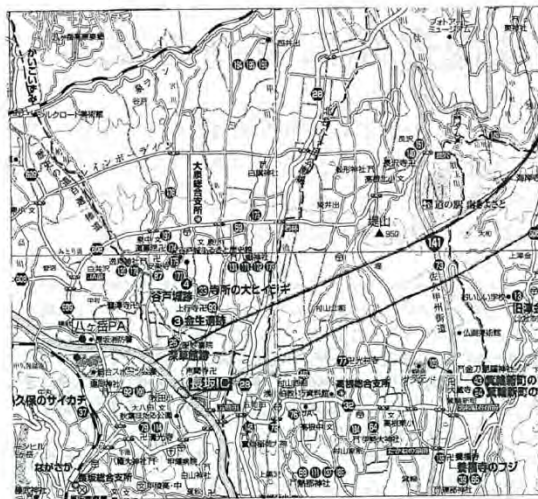
■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年7月8日)

団054-3

団054-4

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土交通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

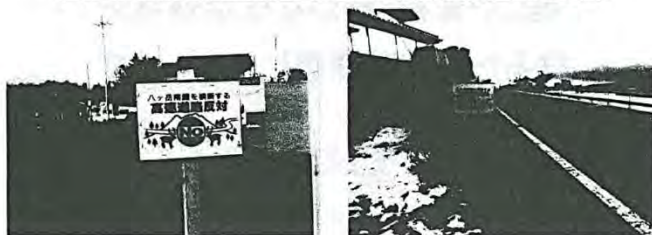
■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成26年7月8日)

団054-5

団054-6

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畜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、賛同者の実費で購入、発送して頂いています。※ハガキご希望の方は[]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7月8日)

団054-7

団054-8

ルポ — 提案された新ルートを行く! —

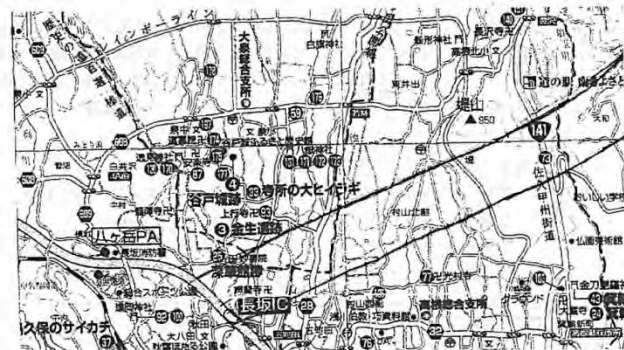
11月21日に新たに提起された中部横断道新ルートは津金にある海岸寺から長坂インターに向けて1Kの幅で一直線にひかれています。12月某日、長坂インター周辺から海岸寺までをどんな集落があり、どんな人々の生活があるのか東組の数人でルート探索をしました。

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の堤山が目の前に現れます。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、樫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。



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
意義があります
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7月8日)

団054-9

団054-10

こんな景観



許せますか？

北杜市長 白倉政司 殿
平成25年1月22日

北杜市大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会

要 望 書

昨年1月21日、中部横断自動車道の山梨県側ルートが、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。下記の理由により、八ヶ岳南麓を通過する高速自動車道路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清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総意として確認しております。

記

1. 地区の総意
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、生活の糧を下ろしています。私たちの静かな暮らしを奪わないで下さい。居住環境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
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号の改良・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・改修をして下さい。
3. 社会的現状への配慮
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限られず財源を投入するのではなく、既設の高速道路、公共施設などの整備・改修事業に重点を置き財源を投入する必要性が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、心からお願い致します。

★1月22日、これまでに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かと関連記事「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、住民無視も甚だしい。

高齢者が転入し、若い人たちがどんどんいなくなる。高速道路が出来ること地域が活性化(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?

道路工事による湧水への影響の調査はしたのか?

私はこの地が好きです。北杜市の中で賛成、反対と二分されるのは悲しい。みんなでも知恵を出し合い、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。

笹子トンネル事故にみられるように、パブリックの頃に作った道路・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が。<関連記事「裏面」に>

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。



2013年2月18日 No.5
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7月8日)

団054-11

団054-12



＜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—新ルートの決め方

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しまいます。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はないのでしょうか。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。

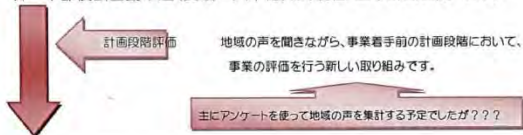
何故でしょう。「国道141の改良案」は利点が多いです。一つは莫大な費用が掛からない。二つは環境と生活する人にダメージを与えない。そして三つ目は国道141沿線の商店にやさしいということです。逆に言えば新ルート案は莫大な費用(1800億円)をかけて多くの人の静かな生活を破壊し、国道141をはじめとした一般道路沿線の空洞化をもたらすことになるのです。

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(事業者手前)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る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。

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減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ま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・北杜市

「中部横断道は命の道」と横内県知事、白倉北杜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か。ちなみに北杜市の年間予算は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「君は日本海を見たが私は太平洋を見た」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。



平成25年3月31日 No.8
大泉町下井出地区
東組高速道路反対対策委員会

(平成26年7月8日)

図054-14

新しい高度経済成長の国は、国の借金がこれ以上増えないように、子供たちに負の遺産を残さないように、私達は国交省内部の刷新を求めます！ 地域住民の声を上げましょう。

インフラの維持と修繕

約 50 年間で
190 兆円 (3.8 兆円 / 年間)

■国交省の試算ではインフラを維持しつつ寿命がきたものを作り直しては、約50年間で190兆円(3兆8兆円/年)が必要になり、更に2037年度(24年後)からは維持・改修にお金をかけるのが頻りばいになり、新しく追加投資が必要になると予測しているそうです。(1月31日朝日新聞より)

安倍晋三内閣総理大臣・太田昭宏国土交通大臣・横内正明山梨県知事・白倉政司北杜市長も存じないようです。

せっかく有識者に血税を投じて分析を依頼しても、国交省内でそればかりかかれているにければ、これぞ税金の無駄使いと言わざるをえません。

■計画段階評価は、公共事業の透明性の向上と必要性等が検証可能となように新たに導入した取り組みです。国交省内部の職員と地方小委員会を始めとする有識者の方々も、しっかりと勉強会を取り組んで頂かなければ、事業対象となる地域は、無駄話に巻き込まれ、地域分断の危機にさらされます。また、地方自治体も、大規模公共工事で一時的にでも潤えば何でも良い……と云った無責任な考えを改めなければなりません。

市長 白倉政司殿

地方体の長として、市民の声を真摯に聞いて下さり、今年の始め、新ルノト案に入られた大塚町井出町長。東祖は、地区の各戸を一軒一軒回って集めた名簿を持って「ルノト」帯についていられたのが切実な事を聞いて下さいました。市へ要請に行きまして、対応にあつた茨城部長は、「国へ要請をすること」とある人から出て、住民の名簿を国に届けようという姿勢がくみられましたのでした。

また、新ルノト案に沿った声をあげて下さる切やうも、新たな「新ルノト案」の沿線の住民がその思いを切々と述べた十人の国（国交省）の住民説明会にあなたは一度も出席せず。その後には、地長、地域議員、理商會、観光協会関係者を召集、早期建設計画を得たいとの意向で説明会をした。

さらに、三月一日は国交省へ早期工事の要請まで行いましたが、あなたは、命の危険と長い旅路が北杜市に与へる構想する道がないこともあり、長野県七ヶ宿は違っていて、十分機能していいのです。

国交省へさすはる意見は十分にことが切である。これをこれまでの経験から見て、一部施設用地にとまれば、この土地が地方自治体が一体となって動いて、詳しい住を入れた、通ったり懇談会を作り、話し合いを重ねても合意作りを手事にしていくです。

市長：市長、市役所を直に耳を傾けてください。全国の各地に進んだ経験を学んで下さい。そして民間が大企業交換がある。ほんとに必要なものは、今の過激な話し合いの機会をまず先に設けて下さい。今川岳南村は日本が誇る素晴らしい日本風景街に認定。この目を失うことは、二度と元には戻れません。

どうか、かけがえのないこの八ヶ岳南麓を子孫に大事にする願いで下さい。



抗議にこう！

中部横断自動車道

建設促進総決起集会に抗議します

白倉政司名で案内された上記集会は私たち新ルート案上に住む下井出地区東組（22世帯）の住民にとって大きな怒りと不安を掻き立てるものです。ご存じのように昨年11月に提案された新ルートは、現在、国交省が地元住民の意見聴取を終わった段階です。それにもかかわらず白倉北杜市長は5月1日に国交省に対して新ルートの早期建設を提言し、5月26日に総決起集会を開催して新ルートの既成事実化を推し進めようとしています。

突然の新ルート提案は多くの問題点があることを地元説明会で指摘され、反対意見が多数だされました。八ヶ岳南麓住民の一筆を超える反対署名も出されています。反対住民の意思を力で抑え込もうとする白倉市長のやり方に怒りを感じざるを得ません。

[illegible]

私たち住民の話し合い要請も聞き入れずの建設促進の総決起集会に抗議の意思表示をしたいと思います。

権力で住民の反対を抑えつけようとする白倉市長のやり方に怒りを感じる人は

26 日午後 2 時に長坂駅ロータリに集まってください。



平成 25 年 5 月 25 日 No.7
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7月8日)

団054-15

団054-16

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なのでしょう？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そうです。

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であられた皆さんの「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させ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が。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「地域が活性化させ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。

第3回ワーキンググループ開催される

A案かB案かを選択するだけの会議でした！

昨年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開会を経て六月十七日に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」という、地元自治体の責任者である山梨県知事、北杜市長さんも審議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ような仕組みを作る。③経済性を考慮する。④）をつける。」というものでした。

今後はこの取りまとめを受けて八人のメンバーの小委員会が開催されることになります。しかし、地元説明会で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わい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にあつたのです。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。

もう一度おさらいをしてみます。

- ① 事前の説明など全くない突然のルート提案（11月21日）
- ② 怒りの意見が集中した地元説明会（1月～2月）
- ③ その中で住民参画型道づくりが明らかになる
- ④ 反対意見の大きさに困惑する国交省（3月～）
- ⑤ 北杜市長と山梨県知事の登場、建設促進決起集会の開催（5月）
- ⑥ ワーキンググループにて新ルートB案が取りまとめられる（6月26日）

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

※国土地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

※近いうちに小委員会が開催され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います。

「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7月8日)

団054-17

団054-18



**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？

★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 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？北杜市の誰がいったい潤うの？

★3 野辺山から先は高速道路ができるので遠くに行く人はその道路を利用すればいい。今、北杜市が作りたいと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 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きつと寂れてしまう。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 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 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諮願した「高速道路ルート変更が適当」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、今こ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、三十年、四十年前に建設した道路やトンネル・橋の補修が待たない状況なのです。山梨県内でも、高速道路だけでなく、早急に補修が必要な道や橋がたくさんあると言われて、早急にも補修が必要とされています。国民一人あたり七百五十万円」というのに、それでもまだ作ろうというのです。

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能を奪い、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ない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わ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思っています。

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願いします。」と言っていました。協議が全くでき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、市民の声を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。」



「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7月8日)

団054-19

団054-20

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 —

実りの秋が慌たたく去り、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感じています。

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。昨年の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、みんなで知恵をしばり、「ハケ岳南麓に高速道路は shouldn't 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っ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す。

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。なぜハケ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」、「ハケ岳南麓に横断道は shouldn't」と訴え続けていきたいと思っています。

裏へ

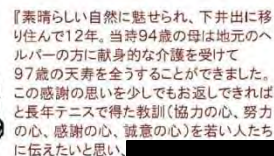
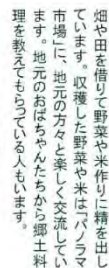
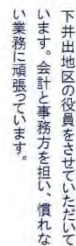
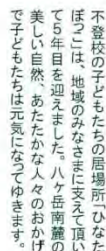
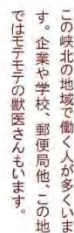
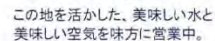
2013年12月

＜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。

(平成26年7月8日)

図054-22



私たちが東郷の人たちの生活の一部を漫画にしてみました。八ヶ岳南麓の美しい景観は先人たちの努力でなりたち、世界に誇れる景観です。高速道路建設で壊さないでください。

イラストは高根の [] 書いて頂きました

美しい景観・豊かな生活環境を守る

「ブリックコメント」に108件もの意見が！

[illegible][illegible]

下井出東組住民の声

[illegible]

さん

[illegible]

051

すてに明かされたところです。

[illegible][illegible]

「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7月8日)

団054-25

団054-26

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」の要望に応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としますが、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7月8日)

団054-27

団054-28

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とこの1年半のその時々のお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ふ。

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

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの要請書

(平成26年7月11日)

団055-1

団055-2

2014年7月2日

国土交通大臣 太田 昭宏 様

国土交通省道路局長 徳山 日出男 様

国土交通省関東地方整備局長 深澤 淳志様

甲府河川国道事務所長 田中 克直 様

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

要 請 書

中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階評価の試行における、第7回関東地方小委員会が間もなく開催される予定と承知しています。

しかし、この間の計画プロセスには多くの問題点があり、このまま「Bルート」の承認を求めるのは手続きの正当性を欠いていると考えます。別紙に列挙した問題点を精査していただき、計画を見直すよう求めます。

なお、計画の見直しの内容は下記の通りです。

私たちは、山梨県内を「中部横断道」として通用する「どのような規格の道路が」「どこを通れば」この地域の振興に役立つのか、広く住民で議論したい、の願いを込めて、ここに要請する次第です。

要請内容

- 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ルートに比較する代替案を提示すること
- 3 複数案を、広く住民参加により協議する場を設けること

連絡担当

(要請書添付資料)

2014年7月2日

中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階評価の 現在における問題点

- ① 平成24年11月にルートが変更、この新ルート（A、Bルート）の南麓横断部分は比較ルート案がなく、沿線住民にとってはいきなり決定案を押しつけられたに等しいこと。
- ② 国交省は「3キロ幅を絞り込んだ」と説明、それを裏付けようと図面まで改ざんの事実があること。実態は3キロ幅の外側が新ルートになっていること。
- ③ 国道141号線に沿った高規格道路や自動車専用道路などを対案として示して住民協議の場で議論を、と繰り返して要望してきたが、拒否されていること。
- ④ 昨年1～2月の地元説明会で新ルートについて多数の反対意見や質問が出されたが、「全てWGに伝える」とされたまま、昨年6月に関東地方小委員会のWGが僅か30分の審議で「Bルートが適当」と透明性に欠ける結論。この間「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」に沿った住民参画のみちづくり（P I）を実施するよう再三要請したが実質拒否されたこと。
- ⑤ 上記の「Bルートが適当」の結論に付けられた付帯意見（地域の意見を聞く仕組みづくり）を受けて、北杜市中部横断道活用検討委員会が開催されている。しかしこの委員会は「Bルート前提」で行われているため、ルートを問題にする議論は排除され、住民間の亀裂を助長するものとなっている。
- ⑥ 国交省は新ルートをA、B案（A、B案の違いは清里を迂回するか否か）しか示さず、この限定された選択肢の提案を受けて、早々に（昨年5月～6月）県知事、市長、市議会などが「B案が望ましい」と国交省本省まで要望書を提出。これにより世論を誘導、既成事実を醸成されたこと。
- ⑦ 北杜市は、終始「ルートは国の決めること」と傍観し、国・県と連携して進めるべきP Iは拒否し、市長との意見交換や対話も成立しないままで、住民のための自治機能を果たしてこなかったこと。
- ⑧ 2回のアンケートや説明会での意見、パブリックコメントなどの民意（国道141号改良など）が軽視され、県、市を含め、住民合意の形成に努力が尽くされていないこと。

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの要請書

(平成26年7月11日)

団055-3

団055-4

- ⑨ 計画当初から「南麓」の景観や環境に対する認識が希薄であったこと。これは、比較対照ルートの提示がないため、議論が抽象論議に陥り、紛糾の元となったこと。
- ⑩ 国交省の担当官は、この新ルートの選択理由を始終「地形的な合理性」を主に説明し、他のルートは「地形的に困難」「技術的には出来るが金がかかる」との口頭説明のみで説得性に欠けること。
- ⑪ この南麓地域の居住者は現在、地元住民と、移住者（含む別荘）の割合が半々といわれている。古くからの一部地元住民は「長年の念願」、景観・環境を求めて来た移住者の多くは「反対」の構図が、新ルートにより持ち込まれた。このような住民間の亀裂は市政の遂行や今後のまちづくりにも影響を及ぼしかねないこと。
- ⑫ 昨年6月27日にWGにより「Bルートが適当」の結論が示され、それまで繰り返し要望していたが一蹴されていた「対話」が、一転、「意見交換会」などで実現した。しかし、その内実は「Bルートは通常覆ることはない」「ルート修正は自らの業務を否定することになり困難」など、すべからずBルートの合理性を「説明・説得」する域を出なかったこと。修正可能性のない対話は、対話とは言えないこと。
- ⑬ 「北杜市議中部横断道推進の会」と意見交換会を行ったが、市議の皆さんの主張は、「141号沿いの高規格道路は、国交省が無理と言っている、だからBルート」という消極論法でした。Bルート以外も組上にのせ住民の合意形成に努めようという姿勢はありませんでした。また、この意見交換会が「少数派の意見も聞きました」という実績にされるのは、真に心外です。
- ⑭ 甲府河川国道事務所の上部機関である関東地方整備局に要請をしようとしたが、「整備局に行っても回答は同じだ」などと、訪問を拒まれています。

7.5「Bルートの決定を止めよう」集会アピール

国交省、社会資本整備審議会関東地方小委員会は2010年12月より「中部横断自動車道（長坂～八千穂）における計画段階評価の試行」を開始しましたが、この間の計画プロセスにおいて、住民から様々な問題点を指摘されているにも拘わらず、3年7ヶ月が経過した今日現在も、複数ルート案の提示もされず、比較評価する住民協議の場も与えられないまま、多くの北杜市民が平穏生活権を侵害され続けています。

それは、国が高速道路計画を一方的に示すというやり方であったため、地域住民の民意が反映されず、その結果正当性を欠き、説明責任も果たせないという状況を作ってしまった国土交通省及び関東地方小委員会の責任は重大です。

私たち7、5集会参加者は、八ヶ岳南麓の里山を南北に分断する新ルートB案による八ヶ岳南麓の自然・景観や生活環境、農地などの破壊を許すことはできません。また、地域経済への悪影響も強く懸念されます。

近々開催が予定されている関東地方小委員会による拙速な新ルートB案の決定に反対し、関東地方小委員会、国交省に対し以下のことを強く求めます。

1. 山梨県側の八ヶ岳南麓を横断する現在のルート案は問題点が多く、地元住民にも異論が強いため、一旦白紙に戻し、拙速な決定はしないこと。
2. 計画段階評価にあるにも拘わらず複数ルート案（比較案）が提示されず、それを比較評価する住民協議の場が与えられていない為、山梨県側については改めて複数ルート案（比較案）を提示し比較評価ができる、広く住民参加を保証した住民協議の場を設置すること。
3. 山梨県側については、現道の国道141号線の利用を検討すること。
4. 審議資料に作画的な改変等の問題がある為、社会資本整備審議会関東地方小委員会ワーキンググループの審議を継続し、ルート案の見直しを検討すること。

2014年7月5日

7、5「Bルートの決定を止めよう」集会 参加者一同

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの要請書

(平成26年7月11日)

団055-5

団055-6

2014年3月6日

国土交通省関東地方整備局長

深澤 淳志 様

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

大泉町下井出地区東相高速道路反対対策委員会 共同代表一同

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会

要 請 書

中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階評価の3年に及ぶ道路計画プロセスには以下のような透明性、客観性、合理性、公正性を欠く問題点があります。このことにつきまして、去る1月14日に関東地方小委員会石田委員長にも提示し問題解決のため要請を行いました。また、甲府河川国道事務所との意見交換会でも指摘し要請していますが、プロセスの遂行当事者としての眼界があります。そこで甲府河川国道事務所の指導監督機関でもある貴職が、客観的にこれらの問題点を検証し、事態の解決のための見解を明らかにするよう要請するとともに、要望事項の実現を求めるものです。

なお、6月27日にワーキンググループは「B案ルートが適当」とし、「継続して地元の見解を聞く仕組み作りを構築すること」の付帯意見をつけてまとめました。これを受け現在北杜市では甲府河川国道事務所の支援のもと「中部横断自動車道活用検討委員会」を発足させ、Bルート前提でのまちづくりビジョンを作成しつつあります。このようにルート決定の前から異論を排除し、既成事実を積み上げる行政の施策は、賛否両論のある市民間の亀裂を広げるものになっています。地域活性化を目的にするまちづくりビジョンを現実のものにするためにはルートを含めた自由な議論を保障した「活用検討委員会」が不可欠です。国土省は同委員会をそのような議論の場にするよう、北杜市に対する助言・指導を要請します。

1 アンケートに表れた北杜市民の民意が活かされていないこと

1回目のアンケート結果は長野側と山梨側では構造的な差があることが明らかになっています。国の示した、5つの課題に、全体では51～64%が肯定的回答に対して、山梨側では29～44%、また否定的回答は、山梨側で51～67%でした。対策案で141号線を望む声が多数ありました。

改良を望む声が多数ありました。

2回目のアンケートは、高速推進の意見の多い長野側に配布を厚くするなどの工作を行い、また設問自体にも目的性がなく、集計は賛否を合わせた数字など、とうてい一般社会に通用するものとは言えません。この回答はがきを、HP上で一枚一枚点検し集計すると、北杜市では141号線改良案が5割を超えていました。また、課題解決の目標を3つあげる回答でも「現道の走行性、安全性向上」「環境・景観の保全」「地域の生活交通の円滑化」の3項目が、突出しています。

これらの結果からも、山梨側は141号線改良案が民意であり、長野側の結果と異なっているのが歴然としています。

しかし、アンケート結果を踏まえた中間とりまとめは、山梨側の結果を「一部地域では」と表現し、全線を「高速が有効」と飛躍した結論を出していることは納得できません。また、どうしてこういう結論になったのか理由の説明が十分されていません。

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どちらになら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。

国土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。

複数比較案による議論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」の要望に応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か月もあったにも拘わらず、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。

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの要請書

(平成26年7月11日)

団055-7

団055-8

説明会の 11 回開催の御労苦は多としますが、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	251(21)	75(66)	68(47)	16(7)	42(24)	452(165)

() 内は国交省の集計結果

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。

全説明会に参加した者としても「高速不要」の意見が 21 件のみであったはずはありません。「不要」という言葉を使わなかった意見は、この項目に集計されなかっただけです。質問、意見の全体をみても集計であり、判断でなければなりません。

私たちは、説明会で「全て WG に報告する」と国交省担当者の説明を聞きながら、会場の雰囲気や、個々の発言者の気持ちがどのようにして伝えられるのか、心配でたまり

ませんでした。その懸念が現実になったのです。

国交省がWG委員に報告した集計表と説明は、「高速は必要、の意見が多かった」とされ、それを基に判断したBルートの結論は、それだけでも無効と言えます。

テープも議事録もあります、是非、第三者による検証により、公正な数字を出して下さい。

また、3キロ帯の作図について、地元説明会で配布されたルート図とWG配布資料のルート図を比較すると、後者の図は新ルートに重なるように描かれ、新ルートの「絞り込み」の説明に有利なように描かれたと考えます。WG審議資料として誠に不公正で欺瞞的と言わざるを得ません。

次に、国交省の報告資料で、ルートについて、A 案を支持＝3、B 案を支持＝4 に対し、国道改良案を求める意見＝102、A、B 案以外の意見＝12 でした。すなわち、国道改良案を求める意見が圧倒的に多かったという結果が出ています。これは、山梨側の民意が「国道141号改良案」にあることをはっきりと示しています。

WGの審議でこの結果をどう受け止められたのか、議事録には全く出てきません。民意と大きく異なる結論を出されるのであれば、その時点でその理由等を住民に詳しく説明する必要があります。

また5月に、国交省に、北杜市長や山梨県知事が相次いで「B案が望ましい」との提言、要望を出しています。これは市長や知事が住民の意見を聞くこともしないで行って独断で出したものですが、一方これは、「AとBを比べれば」の話で、他に対案がないなかでの判断だ、ということでもあるのです。

5 国道 141 号線は「危険、脆弱」で改修は喫緊の課題、例えばこれを走行性の高い「自動車専用道路」などで整備すれば二重投資が避けられること。

国道 141 号は議事録にもありますが、「雨量通行規制区間1カ所、幅員狭小10カ所、線形不良14カ所、勾配急すぎが9カ所」など、改修は緊急の課題である、と国交省も認めています。国道 141 号は私たちの生活道路でもあります。たとえば、B 案で高速整備ということになれば、この 141 号の改修は当面不可能で危険箇所そのままになってしまうのではないのでしょうか。

この長坂～八千穂と同時期に計画段階評価の試行を行った、2つの高速道路(北海道

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの要請書

(平成26年7月11日)

団055-9

団055-10

横断自動車道、日本海沿岸東北自動車道)では現道利用で整備がされることとなったと聞いています。

この計画でも国道 141 号改修案が提案されましたが、「金を掛ける割には・・・」と退けられました。その案は全線 4 車線、両側歩道付きなど、一般道としては理想的ですが、現実的にどうかと思います。むしろ、追い越し車線を整備し、適宜、立交交差なども採用して走行性を高めるなども検討できるのではないのでしょうか。

高速道路を求める方が異口同音に言われることは、早期整備、早期供用です。この国道を出発するところから整備を始めることによりその願いにも応えられるのではないのでしょうか。

いづれにしても、ルート B 案と比較する国道改修案の提示によることがこの評価に必須のプロセスであった私たちは考えます。

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、ヤマメ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ちと行い、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せよう重ねて要望いたします。

連絡担当は、沿線住民の会

(平成26年7月11日)

図055-11

図055-12

地元説明会の報告 頂いた全てのご意見(集計結果)

＜参考資料＞

$$x - u \wedge v - \frac{1}{2}$$
[illegible]

※賞問数 留意：地元説明会での発言はフデジナターナーによる分類を基本とし、分類が無いものや誤逆等については発言内容や記載内容より算定する。
例：賞問 2つを意図を参照した場合、該当する質問・観望の小分類でそれぞれカウントし、並記。左記の場合、小分類が4となる。
(例) ば、1人の人が2つ質問、2つ意見を参照した場合、該当する質問・観望の小分類でそれぞれカウントし、並記。左記の場合、小分類が4となる。

5. ルー卜帯(案)・連結可能位置(案)の検討



■ 2012年11月21日 関東地方小委員会第1回ワーキンググループ会議に提出された国交省作成の資料

注：3キロ帯の敵線は国交省が引いたもの。実線は従来発表されていた3キロ帯を忠実に図に描いたもの。長坂～連金のルートは完全に3キロ帯の外側に位置していることが分かる。

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの要請書

(平成26年7月11日)

団055-13

団055-14

山梨県新聞 2014年(平成26年) 7月3日

現計画に反対
住民も要請書

(地元)議論 白紙に

中部横断自動車道長坂―良野・八千穂間の整備をめぐり、現行の建設計画に反対している同道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会は2日、国土交通省、国庫141号に沿ったルート案を決定しないよう求める要請書を提出した。

国の小委員会のワーキンググループが昨年、清里高尾を迂回する案のうち、国庫141号に沿ったルート案が優れていると意見集約。県や地元、北杜市などの推進団体も此案で決定するよう求めている。これに対し、同会は「地元」に議論があり、白紙に戻すべきだ」と主張。此案を正式決定しないこと、住民参加でルートを協議する地の説明を求めている。

同日は、同会のメンバー2人が参院議員会館を訪問。参院代表が国土交通省の担当者へ要請書を手交した。

山梨県新聞 2014年(平成26年) 7月6日 日曜日

反対派が決起集会
建設計画白紙要求へ

中部横断自動車道長坂―良野・八千穂間の整備をめぐり、現行の建設計画に反対している同道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会は6日、北杜市中八景町のいすみ活性化施設で決起集会を開いた。同会のメンバーや地域住民ら約20人が参加し、ルートを白紙に戻すことを求める集会アピールを採択した。

同代表が、これまでに提出した反対活動の報告し、国が示した国庫141号に沿ったルート案について「民意が反映されていない。住民協議の場が必要だ」と述べた。メンバーの一人が集会アピールを読み上げた後、参加者が手を上げながら内容を復唱した。

同会は今後、国土交通省関東地方整備局に集会アピールを採択したことなどを説明し、引き続きルート案の白紙化や協議の場の設置を求めている。

〈駒田大〉

集会アピールを復唱する参加者
＝北杜・いすみ活性化施設



(平成26年7月11日)

251

■「こかげ村水道自治会」からの文書（平成26年7月17日）

（甲府河川国道事務所宛）

団056

国交省関東地方小委員会委員長 石田 東生殿
国交省関東地方整備局局长 越智 繁雄殿

私たち「こかげ村水道自治会」は、北杜市高根町村山北割・西割に住居を構えている27戸で構成している自治会です。こかげ村は20年以上前からあり、水道自治会はこの地区の井戸と水道の維持管理を目的として平成22年に作られ、年1回の総会を行いながら現在まで活動を継続しています。

ここは、中部横断自動車道のBルート建設予定地内に位置しています。

この地区の水がとて素晴らしい水質であることは、水道自治会で2年に一度実施している山梨県食品衛生協会による水質検査で保障されています。

中部横断自動車道をBルートで作ることは、この水質や水量に悪影響をもたらすことが懸念されるため、反対です。

Bルートの再検討を要請します。

平成26年7月12日

こかげ村水道自治会



■「こかげ村水道自治会」からの文書（平成26年7月18日）

（関東地方整備局宛）

団057

国交省関東地方小委員会委員長 石田 東生殿
国交省関東地方整備局局长 越智 繁雄殿

私たち「こかげ村水道自治会」は、北杜市高根町村山北割・西割に住居を構えている27戸で構成している自治会です。こかげ村は20年以上前からあり、水道自治会はこの地区の井戸と水道の維持管理を目的として平成22年に作られ、年1回の総会を行いながら現在まで活動を継続しています。

ここは、中部横断自動車道のBルート建設予定地内に位置しています。

この地区の水がとていい水質であることは、水道自治会で2年に一度実施している山梨県食品衛生協会による水質検査で保障されています。

中部横断自動車道をBルートで作ることは、この水質や水量に悪影響をもたらすことが懸念されるため、反対です。

Bルートの再検討を要請します。

平成26年7月12日

こかげ村水道自治会



■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの要請書

(平成26年7月18日)

団058-1

2014年7月2日

国土交通大臣 太田 昭宏 様
国土交通省道路局長 徳山 日出男 様
国土交通省関東地方整備局長 深澤 淳志様
甲府河川国道事務所長 田中 克直 様

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

要 請 書

中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階評価の試行における、第7回関東地方小委員会が間もなく開催される予定と承知しています。

しかし、この間の計画プロセスには多くの問題点があり、このまま「Bルート」の承認を求めるのは手続きの正当性を欠いていると考えます。別紙に列挙した問題点を精査していただき、計画を見直すよう求めます。

なお、計画の見直しの内容は下記の通りです。

私たちは、山梨県内を「中部横断道」として通用する「どのような規格の道路が」「どこを通れば」この地域の振興に役立つのか、広く住民で議論したい、の願いを込めて、ここに要請する次第です。

要請内容

- 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ルートに比較する代替案を提示すること
- 3 複数案を、広く住民参加により協議する場を設けること

連絡担当

団058-2

(要請書添付資料)
2014年7月2日

中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階評価の 現在における問題点

- ① 平成24年11月にルートが変更、この新ルート（A、Bルート）の南麓横断部分は比較ルート案がなく、沿線住民にとってはいきなり決定案を押しつけられたに等しいこと。
- ② 国交省は「3キロ幅を絞り込んだ」と説明、それを裏付けようと図面面で改ざんの事実があること。実際は3キロ幅の外側が新ルートになっていること。
- ③ 国道141号線に沿った高規格道路や自動車専用道路などを対象として示して住民協議の場で議論を、と繰り返して要望してきたが、拒否されていること。
- ④ 昨年1～2月の地元説明会で新ルートについて多数の反対意見や質問が出されたが、「全てWGに伝える」とされたまま、昨年6月に関東地方小委員会のWGが僅か30分の審議で「Bルートが適当」と透明性に欠ける結論。この間「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」に沿った住民参画のみちづくり（PⅠ）を実施するよう再三要請したが実質拒否されたこと。
- ⑤ 上記の「Bルートが適当」の結論に付けられた付帯意見（地域の意見を聞く仕組みづくり）を受けて、北杜市中部横断道活用検討委員会が開催されている。しかしこの委員会は「Bルート前提」で行われているため、ルートの問題にする議論は排除され、住民間の亀裂を助長するものとなっている。
- ⑥ 国交省は新ルートをA、B案（A、B案の違いは清里を迂回するか否か）しか示さず、この限定された選択肢の提案を受けて、早々に（昨年5月～6月）県知事、市長、市議会などが「B案が望ましい」と国交省本省まで要望書を提出。これにより世論を誘導、既成事実を醸成されたこと。
- ⑦ 北杜市は、終始「ルートは国の決めること」と傍観し、国・県と連携して進めるべきPⅠは拒否し、市長との意見交換や対話も成立しないまま、住民のための自治機能を果たしてこなかったこと。
- ⑧ 2回のアンケートや説明会での意見、パブリックコメントなどの民意（国道141号改良など）が軽視され、県、市を含め、住民合意の形成に努力が尽くされていないこと。

(平成26年7月18日)

⑧ 計画当初から「南麓」の景観や環境に対する認識が希薄であったこと。これは、比較対照ルートの提示がないため、議論が抽象論議に陥り、紛糾の元となったこと。

⑨ 国交省の担当官は、この新ルートの選択理由を最終「地形的な合理性」を主に説明し、他のルートは「地形的に困難」「技術的には出来るが金がかかる」との口頭説明のみで説得性に欠けたこと。

⑩ この南麓地域の居住者は現在、地元住民と、移住者（含む別荘）の割合が半々といわれている。古くからの一部地元住民は「長年の念願」、景観・環境を求めて来た移住者の多くは「反対」の構図が、新ルートにより持ち込まれた。このような住民間の亀裂は市政の遂行や今後のまちづくりにも影響を及ぼしかねないこと。

⑪ 昨年6月27日にWGにより「Bルートが適当」の結論が示され、それまで繰り返し要望していたが一蹴されていた「対話」が、一転、「意見交換会」などで実現した。しかし、その内実は「Bルートは通常覆ることではない」「ルート修正は自らの業務を否定することになり困難」など、すべからずBルートの合理性を「説明・説得」する域を出なかったこと。修正可能性のない対話は、対話とは言えないこと。

⑫ 「北杜市議中部横断道推進の会」と意見交換会を行ったが、市議の皆さんの主張は、「141号沿いの高規格道路は、国交省が無理と言っている、だからBルート」という消極論法でした。Bルート以外も祖上のにせ住民の合意形成に努めようという姿勢はありませんでした。また、この意見交換会が「少数派の意見も聞きました」という実績にされるのは、真に心外です。

⑬ 甲府河川開道事務所の上部機関である関東地方整備局に要請をしようとしたが、「整備局に行っても回答は同じだ」などと、訪問を拒まれています。

参考資料へ
全ての意見

[illegible]

調査内容・調査員：地元説明会での調査は、アンケートによる割合を基本とし、分岐が無いものや調査等については発言内容や記録内容と見計す。また、アンケートは必ずしも実施しない。また、アンケートは必ずしも実施しない。また、アンケートは必ずしも実施しない。

寸058-4

5. ルート帯(案)・連結可能位置(案)の検討

■ 2012年11月21日 関東地方小委員会第1回ワーキンググループ会議に提出された国交省作成の資料

注：3キロ帯の破線は国交省が引いたもの。実線は従来発表されていた3キロ帯を忠実に図に描いたもの。最後の破線は、3キロ帯の外側に位置していることが分かる。

3キロ帯の破線は国交省が引いたもの。実線は従来発表されていた3キロ帯を忠実に、長坂と津金のルートは完全に3キロ帯の外側に位置していることが分かる。

須玉川

■「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの要請書

(平成26年7月18日)

団058-7

(3) 2014年7月16日

八ヶ岳ジャーナル

第 479 号

中部横断道で、反対集会

日案以外の比較ルート要望

中部横断自動車道(長)坂八ヶ岳間のBルート案の整備計画案への格上げに反対する「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」は、七月五日、「Bルート」の決定を止めようとする集会を大泉町、約二百人が参加し、



同新ルート沿線住民の

会では、「Bルート」は比較評価できる案が示されていないなどと説明し、七月二日、参議院議員会館で国土交通省道路局にBルート案の異議を求めた要請書を提出したことを明らかにした。

また、集会の後には、Bルート案の白紙と複数提示、住民協議などを求めた集会アピール文が朗読され、シュプレヒコールを上げた。

団058-8

山梨日日新聞 2014年(平成26年)7月6日 日曜日

反対派が決起集会 建設計画白紙要求へ



集会アピールを復唱する参加者
＝北杜・いずみ活性化施設

中部横断自動車道坂八ヶ岳間の整備をめぐり、現行の建設計画に反対する「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」は五日、北杜市大泉町のいずみ活性化施設で決起集会を開いた。同会のメンバーや地域住民が約200人参加した。

集会では、Bルート案を白紙にすることを求める集会アピールを採択した。共同代表が、これまで行ってきた反対活動を紹介し、国が示した国庫141号に当たったBルート案について「国庫が反対されている。住民協議の場がなかった」と話した。メンバーの一人が、集会アピールを朗読上げた。参加者は手を上げながら内容を復唱した。同会は今後、国土交通省、東地方整備局、集会アピールを採択したことなどを説明する。

し、引き続きルート案の白紙化や協議の場の整備を求める。 金田明大

(平成26年7月18日)

図059-1

2014年7月14日

国土交通省政務官 中原八一殿

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

抗 議 文

7月8日の新聞報道（読売新聞）は、中原政務官は7月7日に山梨県の横内正明知事らと会い、その際に「今月中に地方小委員会を開催し、JR 新幹線寄りのルートに正式に決める意向を表明した」と報じた。さらに横内知事が、山梨県高速度路整備促進期成同盟の総会で「（中原）政務官は大臣の指示として、今月中に地方小委員会を開催し、地元が望むルート案を正式に決定するという回答があった」と報告したことも報道した。

もしこの報道が事実であるならば、大変問題です。中部横断自動車道のルートは社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会の審議を受けて決定する仕組みになっており、国交省もように明言しています。その審議がまだなされないうちに、国交省の政務官という重責にある人が上記の発言をしたとすれば、それはルートの決定の仕組みをないがしろにするだけではなく、関東地方小委員会そのものを否定するものにほかなりません。関東地方小委員会の審議に政治介入したと指摘されても致し方ない発言です。

私たちが沿線住民の会では、中部横断自動車道の新ルート案が八ヶ岳南麓を横断することで自然や生活環境、景観に甚大な影響を与えること、また新ルート案が関東地方小委員会に出された経過の問題点などを指摘しながらＢルート案の見直しと、複数案の提示と住民参加によりルートを決定することを提案してきました。中原政務官の発言が報道された通りであるとするならば、私たちの提案を真っ向かへ否定するものでもあり、とても容認することはできません。中原政務官の発言の趣旨の釈明と、仮に報道された通りであるならば発言の撤回を求めます。

道路担当

寸059-2

中部横断道
清里駅寄りルート決定へ
国月内にもとりまとめ

中津横断道の長坂（北杜市一八千穂）（長野県佐久
郡町）間でルートが決まっていなかった県内部分につ
いて、国土交通省は7月中旬にも地方小委員会を開き、
昨年6月に示した丁度清里駅寄りのルート案でとりま
とめる方針を固めた。7日に同省を訪れた横内知事ら
に対し、同省の中原一（政務官）が明らかにした。

長坂一八千坪は、99年に建設区間ないの概要を定めた「基本計画案」となった後、着上り格化する「整備計画区間」に格上げされることが、来月10年以上が経ち、地元からは早期着工を求める声がある。一方、環境や農地の保全などの観点から中部横断道の建設そのものに反対する声も上がっている。

国交省の作業部会は昨年6月、交通の便のよいJCTを長坂駅近くのルート案

36年)7月8日(火曜日)



横内知事はこの日、長野県の阿部守一知事や地元市町村長らと国交省を訪問。中原政務官に対し、▽JR清里駅寄りのルートに決めること▽長坂一八千穂間全



ともに、中原政務官(右)にル
ト決定を斯る構内知事(7日)

し、終了後に速やかに「整備計画区間」へ格上げすること——などを求める提言書を出した。横内知事は、両県の地図を広げ、「2月の大雪で（山梨県は）4日の大雪で（山梨県は）4日の生活の孤島になった。県民の生活の安全のためにも必

一方、この日午後には、昭和町で興高快速道路整備促進会が大きな前進したのは大変うれしい」と話し、ルート決定が近いことへの期待感をにじませた。

今後、ルート案が国の方針として決定すると、概略計画の検討・決定や環境基礎調査・環境影響評価の実施などへ進む見通しだ。

(平成26年7月18日)

山梨日日新聞 2014年(平成26年)7月6日 日曜日

建設計画白紙要求へ

ト沿線住民の会は5日、北村市大泉町のいずみ活性化施設で決起集会を開いた。同会のメンバーや地域住民ら約20



集会アピールを復唱する参加者
＝北杜・いずみ活性化施設

○人参加し、ルート案を白紙に戻すことを求める集会「ビール」を採択した。

○同日代表が、これを報告し、国が示した対活動を1号に沿ったルート案について「民意が反映されていない。住民協議の場が必要だ」と話した。メンバーの一人が集会「ビール」を讀み上げた後、参加者が拳を上げながら同聲合唱した。

○会合は今後、国土交通省関東地方整備局に集会「ビール」を採択したことを説明

し、引き続きルート案の白紙撤回や協議の場の設置を求めていく。

〈駒田明大〉