

国土交通省あてに頂いた
地域団体等からの意見
(前回地方小委員会(4/12)以降)の報告

【目次】

要望日	要望団体等	頁数
平成24年4月20日	レインボーの会	2
平成24年5月14日	中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会	3
平成24年5月20日	北杜市大泉町地区長	4
平成24年5月30日	レインボーの会	5
平成24年6月 1日	中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会	6
平成24年6月 5日	中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会	7
平成24年6月 5日	八ヶ岳南麓中部横断自動車道に反対する会	8
平成24年7月 8日	八ヶ岳南麓中部横断自動車道に反対する会	9
平成24年7月27日	大泉・水と緑を守る会	10
平成24年7月27日	日本の自然と景観を愛する会	11
平成24年7月31日	山梨地方自治研究所	12-13
平成24年8月30日	地域団体(4団体)	14-16
平成24年9月11日	子ども達の未来の環境を考える会①	17
平成24年9月11日	子ども達の未来の環境を考える会②	17
平成24年9月15日	別荘所有者の会	18-24
平成24年9月21日	山梨地方自治研究所	25-26

○「レインボーの会」からの要望(平成24年4月20日)

甲斐様

拝啓、時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

私どもは山梨県北杜市の市民団体「レインボーの会」でございます。

4月の初めに署名を送付させていただきましたが、ご査収くださいますようお願い申し上げます。

このたびは要望がございまして、評価委員会の先生方と国土交通省の担当の皆様にお手紙を差し上げます。

4月13日の山梨日日新聞に「中部横断道の整備に関して地域住民との意見交換会を開く」という旨の記事が掲載されておりました。

私どもは意見交換会について

- ・北杜市内での開催を心から希望いたします。
- ・開催の20日前までに告知して下さるよう希望いたします。
- ・オープンハウスのように日曜日に開催して下さるよう希望いたします。

私どものこの希望をお聞き届けくださいますよう、皆様をお願い申し上げます。

私どもは中部横断自動車道について知る上で、評価委員会の過去4回分の「議事録」を繰り返し読ませていただいております。また「議事録」のコピーの配布をしたり、国交省のHP上で「議事録」が閲覧できることも北杜市民の方々にお知らせしております。私どもは評価委員会の皆様が専門家として論理的・学問的に話し合ってくださいていること、真剣に取り組んでくださっていることに心より感謝をしております。

レインボーの会 会員一同

〒

何卒よろしくお願いいたします。

敬具

○「中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会」からの要望(平成24年5月14日)

2012年5月14日

中部横断自動車道(長坂-八千穂) 第2回アンケート
アンケートの配布、アンケート結果についての要望

1. 質問2の記述回答を、「内容による」集計を出すよう要望します。

質問2での記述式質問の案1(全線4車線整備)、案2(清里道路の利用)、案3(国道141号の改良案)、案4(整備なし)についての回答を、内容により、高速道路建設に賛成か反対かを、数字(%)で表すことを要望する。また数字は、市町村別であることを要望する。

発表の数字は、賛成反対に関係なく、意見の数をパーセントで表したものであり、高速道路が必要かどうかを聞くというアンケートの意味をもっていない。これは、アンケート結果の数字が、住民の意見を反映しないように作為的にアンケートの結果を作ったとの懸念がある。記述式を要求しながら、記述式だから賛成反対の集計できないという理由は通用しない。

2. オープンハウスで住民の生の声を数字で表すよう要望します。

オープンハウスでの住民の生の声をお聞きしたいというのが、国交省の意向であったと思うが、その意見が全く配慮されていない。オープンハウスの掲示板に寄せられた意見を、高速反対か、賛成かの、数字で表すべきである。

3. 佐久市、小諸市は沿線ではなく、アンケートの2市の回答は無効とするよう要望します。

八千穂ICから長坂JCTの沿線住民へのアンケートであるのに、なぜ、高速建設ルート沿線ではない小諸市(世帯数16,447)、佐久市(世帯数37,310)、北相木村(同、333)、南相木村(同、408)が入っているのか。特に、ルートから離れ、既に高速道路が開通している小諸市、佐久市を、今回のアンケートに含めこと自体おかしい。

これら小諸市と佐久市の世帯数は、長野県側世帯数の実に8.6%にも上る。この2市の回答数は、長野側回答数(6850通)の78%に達しており、地元を理解する沿線住民の意向を反映しているとは言えない。

直接関係ないこの2市の住民を含めることは、中部横断自動車道(長坂-八千穂地域)の本当の課題や問題点を曖昧にするものであり、国の建設推進を強引に妥当とするための工作としか理解できない。小諸市と佐久市の住民の回答は無効にすべきである。

●小諸市・佐久市を除いた戸別配布の回答数
山梨県北杜市の回答数 2958通、長野沿線6町村が1944通である。
北杜市住民の高速道路建設反対の声は多く、戸別配布に、留置配布、WEB回答を加えると、高速反対意見は少数であるという結論は、問題である。

特に、佐久市は、市のHPで、中部横断自動車道が、長坂から佐久まで既に建設されたかのように表現するような、強烈的な建設推進自治体であるようだが、沿線ではなく、既に高速が開通している佐久市を含めること自体、建設ありきに誘導するアンケートである。

4. アンケートの配布方法が不平等に行われています。
戸別配達されたアンケート数そのものも、長野県側は、北杜市と比較して、人口比に対して高い。この配布も、意図的なものがあつたと疑問をもつ。

・北杜市の戸別配布数が人口比に比べ、低い。
長野側の戸別配布数は、世帯数の1.15倍から1.2倍であるが、北杜市は、1.08倍とかなり低い。
戸別配布は、通常郵便物が配達されている家に配布と聞いている。北杜市では、2~3軒に1軒が別荘というほど別荘数が多い。住民登録はしていないが、通常北杜市に住み、郵便物を通常に受け取っている人の数が多いが、この人達には配達されなかった。別荘で生活している人の多さから、北杜市の戸別配布数は、住民登録した世帯数よりも、かなり多くなると考えるのが自然だが、1.08倍と低い。それはなぜなのか。配布に於いて意図的な操作がなされた懸念がある。

・役場、市役所の留置配布について行われた制限
北杜市での留置配布には、非常に厳しい制限が課せられた。それは北杜市の留置配布が人口に対し1.1%と極端に低く、長野県側は、ほとんどの地域で5%以上の配布がされたことに表れている。例えば、長野県南相木村役場では、留置配布が38%に達し、戸別配布(496通)を含めると910通で、これは人口1072人に対し85%に配布されている。これらから、長野側では、行政側が積極的に住民に配布したと思われる。一方、山梨側では厳しい配布制限をした。
これは国県市をあげての、高速建設誘導を狙った措置で、アンケートの配布において、明らかに不平等が行われた。

特に、高速道路の建設ルートの北杜市大泉町では、非常に関心が高く、多くの人が取りに行ったが、用紙を取りに行った本人に一部しか渡さないという制限が実施された。ちょうど雪道が凍結し、歩くには危険な状態で、歩いていけない人が多い中、近所の住民から頼まれた場合も、本人以外には渡さないと拒否された。支所への距離が坂道山道を5-6キロの住民が多い所である。オープンハウスでその実態を訴えた結果、回答期間の半分を過ぎた頃から、家族分の配布が許されたが、10歳以下は回答できないからと、10歳以上の家族分しか渡さない制限を大泉町では最後まで行った。
一方、長野側は、自由に取れるようになっていた。

このように、長野側と北杜市での配布状況は異なり、全く公平ではなかった。

<参考データ>人口統計 24年1月

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会

代表

連絡先住所 〒

メールアドレス

mobile

世話人代表

〒

○「北杜市大泉町地区長」からの要望(平成24年5月20日)

池田 豊人 様

平成24年5月吉日

北杜市大泉町 地区長

八ヶ岳南麓を横切る中部横断自動車道の建設に関して

私たちは北杜市大泉町の第 行政区に所属する 地区の住民です。

今回の中部横断自動車道建設計画は、私たちが暮らす地域を分断する可能性の高い計画です。この計画に危機感を持った私たちは、地区の総会において八ヶ岳南麓を横切る建設計画に反対することを決議しました。

水の山と呼ばれる八ヶ岳の南麓の豊富な湧水や地下水は、昔から大泉町の飲料水として、あるいは農業用水として多くの人に恩恵を与え、イワナやアマゴが棲む清流を育んでいます。

白倉政司北杜市長も「北杜市は、美しい山岳景観に囲まれ、素晴らしい自然に恵まれた動植物の宝庫です。また名水の里であり、山紫水明の地といえます」と紹介しています。

水と緑に恵まれ、富士山、南アルプス、八ヶ岳を一望する360度の八ヶ岳南麓の景観はまさにこの地域の財産であり、このすばらしい環境を求め、4000戸を超える別荘や多くの移住者が生活する地域となっています。

この八ヶ岳南麓を横切る高速道路建設計画に、私たちは以下の理由で反対します。

1. 景観への影響

高架式で建設した場合、北杜24景にも選ばれた景観に悪影響があることは北杜市長も認めています。

2. 地下水脈への影響

北杜市長は景観に配慮し掘割式での建設を求めています。掘割式にした場合南北に流れる清流は分断され、地下水脈への影響も考えられます。

3. 地域コミュニティへの影響

高速道路が八ヶ岳南麓を横切るになれば、静けさや癒しを求め移り住んだ多くの住民や別荘所有者の生活を根底から揺す可能性があり、地域コミュニティに対する悪影響は計り知れません。

4. 財産権の侵害

いかなる工法によっても、高速道路が建設されれば景観や環境への悪影響は避けられず、それによって私たちの地域の資産価値が著しく低下することは明かです。

5. 土砂災害特別警戒区域の危険性

3.11の大地震の際、大津波が 想定を超える地域まで流れ込みました。しかし過去の歴史を紐解けば約1000年前にも同様の津波があった事が指摘されていました。想定外ではなく想定内であることがわかったのです。

私たちの地区には「土砂災害特別警戒区域」があり、明治31年には大規模な土石流が発生し現在の泉中学校まで被害が及びました。そのような土砂災害が想定される場所に高速道路を建設すべきではないと考えます。

この高速道路の建設を検討する関係者の皆さまには、ぜひ私たちの地域を直接見ていただき、私たちの生の声をお聞きいただきたいと思います。

また、多大な影響を被る別荘所有者の多くはこの計画があることすら知りません(別荘所有者にアンケートは配られませんでした)。

別荘所有者へも丁寧な説明をして頂くとともに彼らの声も是非お聞き下さい。

以上

連絡先: (本件に関する当地区への連絡は下記をお願いします)

住所

名前

電話番号

メールアドレス

○「レインボーの会」からの要望(平成24年5月30日)

甲斐様、

拝啓 初夏の候、皆様におかれましては、いよいよご清祥のこととお喜び申し上げます。
私達は山梨県北杜市の市民団体「レインボーの会」でございます。皆様ご多忙中と存じますが第6回評価委員会が開かれる前に申し上げたいがございます。

まず、国交省第2回アンケートの集計方法が「これまで見たことのないおかしなものである」「アンケート結果が誤解を招くものである」と申し上げます。同様のことはすでに評価委員会の先生方がご議論くださったことも「議事録」から伺っております。私達は、アンケート結果ではなく、国交省のこのような不誠実な姿勢に疑問を抱いております。

私達は今年3月の署名活動終了後に、下記の活動をさせていただきました。

- ① 図書館での「中部横断自動車道パネル展示」
- ② 議事録(第1回～第5回)配布等の広報活動
- ③ 北杜市長・市議会議員の皆様への「中部横断自動車道に関するアンケート調査」

上記のアンケートを作成、回収、集計する中で感じたのは、「アンケートは実施者の意図が色濃く反映されうる」ということと「ある一人の回答者の意思を感じ取るには、一連の回答を読んだ上で、最後のまとめとなる手書きの意見が重要な意味を持つ」ということでした。ちなみに私達の実施したアンケートで「北杜市の魅力とは？」という質問に対して、北杜市市議会議員さん達からは異口同音に「自然環境や景観」というお答えが真っ先にあがっております。

また私達が一連の活動の中で非常に残念に感じますことは、地域住民でいまだに「建設計画自体を知らなかった」、「そこまで話しが進んでいるとは思わなかった」という声が非常に多くあることです。現状を知らないことは私達市民の不注意でもあると反省致しますが、パソコンを使えないなど情報を得ることが得意な人達も存在し、国交省の広報活動も消極的過ぎると思います。未来に禍根を残しませんように、丁寧に広報して下さいよう要望致します。

今後も地域住民の声を聞きながら、慎重に審議して下さいますことを切望致します。

平成24年5月30日

レインボーの会

〒

敬具

議事録を読んだ感想や、寄せられた意見などの一部です。

「道路を造る事が地域の問題を必ずしも解決するものではない」とか
「アンケート結果を足し合わせて、単純に多数決のように結果を出してはいけない」とか、小委員会の先生方は正論をおっしゃってくださっていると思います。

(北杜市 Kさん)

生活道路や電車、バスなどもう少し広い目で地域を造って欲しい。
なぜ、地域の活性化という名目で一昔前と同じ高速道路建設となるのか理解に苦しみます。

(北杜市 Wさん)

北杜市の審議会を見に行きました。推進の議員の方は「国策だから絶対実現」と言っていました。結局国策だから最初からありの話になっていると思います。国策の失敗を国民は苦い経験として痛感しているのです。しかも国の借金がまた膨れ上がったことが先日発表されました。被災地の復興もままならず、それを復興税、また消費税まであげようとしています。この地域の中部横断自動車道の建設予算をそちらにまわせないのでしょ

(北杜市 Tさん)

この山と、緑の中に、その景色に調和しないものをなぜ作ろうと思うのか？
この自然を大事にしたいという思いや、幸福感の違いを感じてしまいます。

(北杜市 Sさん)

北杜市の自治体の建設賛成意見と、住民の反対意見と 180 度違うことに、これはどちらの言う事が重要なのか、もっと疑問を持って、さらなる調査・検討をしていただきたいと思います。

(北杜市 Mさん)

アンケートの回答は面倒でもその1つ1つの意見をきちんと吸い上げてほしいです。

(北杜市 Fさん)

○「中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会」からの要望(平成24年6月1日)

平成24年6月1日

国土交通省社会資本整備審議会道路分科会御中
関東地方小委員会委員の皆様

拝啓、
青葉の候、貴殿におかれましては益々ご健勝のこととお慶び申し上げます。
平素よりお世話になっております、中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会と申します。
さて、中部横断自動車道建設計画に関する第二回コミュニケーション活動の結果を受けまして、要望書を送らせていただきます。
何卒御査収下さいます様よろしくお願い申し上げます。

敬具

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会

平成24年6月1日

国土交通省 関東地方整備局 道路部道路計画第一課 課長 甲斐 一洋様

中部横断自動車道(長坂—八千穂間)建設計画に関する要望

4月12日開催の関東地方小委員会の議事録が公開されました。この議事録を拝見したところ、正当な情報提供がなされておらず、正当でない情報に立脚したためか正当な議論がなされておらず、そこから導き出された結論は、到底正当とは言えないことが明らかです。したがって、この小委員会での審議は無効であると主張します。

当会はここに、国土交通省と関東地方小委員会委員の皆様に対し、第2回アンケート以降の評価プロセスを、今一度、正当な方法でやり直していただくよう要望致します。計画段階評価制度そもそもの役割の原点に立ち返り、正当に情報を収集し、正当にその情報を分析し、その上に立脚して、高速道路建設ありきの議論ではなくゼロベースでの議論を踏まえて、当該計画段階での評価をなされるよう要望致します。その理由は、下記のとおりです。

1. そもそも計画段階評価制度は、従来の国土省誘導による高速道路建設を目的とした委員会ではなく、第三者委員会として、ニュートラルな立場から、国民の利益を基準としてゼロベースで評価するためのものである。この議事録を見る限り、そのような視点に立った議論とはなっていない。
2. 第1回アンケートの配布エリアと配布時期は、一部適当ではない部分があったが、第2回アンケートにみられたようなヤラセは見受けられなかった。この第1回アンケートの分析と集約方法も正当なものであり、その情報が関東地方小委員会へ報告されている。
3. 第1回アンケートからの情報に基づいて、平成23年10月5日の関東小委員会では正当な議論がなされ、正当な結論が導きだされている。その結果、第③案の国道141号の改良案という選択肢と第④案の何もしないという選択肢が付け加えられた。
4. 第2回アンケートは、恣意的な配布方法が採られた。その目的は明らかで、高速道路に対する賛成者が多くなるように配布されている。その方法は、配布地域、配布場所のタイプ、配布時期等の全てにおいて、正当なものではない。このような配布方法にもかかわらず、北杜市においては、第①案と第②案の高速道路建設案に対する圧倒的な反対と第③案の国道141号の改良案に対する圧倒的な支持があった。
5. また、第1回アンケートの正当な分析および集約方法に対し、第2回アンケートにおいては、文明国ではあり得ない稚拙かつ正当でない分析および集約方法がなされている。また、第1回アンケートから委員会での審議を経て第2回アンケートへと至った文脈から、第①案～第④案までに対する賛否とその理由を分析し集約するのが正当であり、そのためにこの第2回アンケートを行ったのにもかかわらず、そのようになされていない。高速道路の建設を目的とする国土交通省の方針に沿わないので、このような非常識な処置がとられたと推測できる。
6. 平成24年4月12日開催の関東地方小委員会に対しては、第2回アンケートからの正しい情報が提供されていない。そのため、当委員会では、正しい情報に立脚した正当な議論がなされておらず、正当な結論が導き出されていない。

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会

○「中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会」からの要望(平成24年6月5日)

2012年6月5日

中部横断自動車道(長坂一八千穂間) 山梨側の国道141号の改良案と、コミュニケーション活動に関する要望

国土交通省 社会資本整備委員会道路分科会
関東地方小委員会委員の皆様
関東地方整備局関係者各位

中部横断自動車道(長坂一八千穂間)の第2回アンケート結果が発表され、また4月12日に道路分科会 関東地方小委員会が開催されましたが、その中で反対意見は少数であるため、高速を前提にして今後は審議をするという結論を出されていることはあまりにも、沿線住民の多数を占める北杜市の住民の声を無視したものであります。

当会代表から、関東地方小委員会における評価のあり方に関する要望を過日提出させていただきましたが、今後の計画段階評価の具体的な進め方に関して下記に要望いたします。

【要望】

1. 「北杜市側(須玉一野辺山)＝国道141号の改良と、長野側＝高速道路整備」での審議を要望

- ・地域の課題や住民意向が山梨側と長野側では著しく異なっている状況を直視して、誠実かつ現実的な計画案を審議すべきである。
- ・地元地域の要望に合った道路整備であるべきで、高速道建設反対の多い北杜市においては、国道141号の改良案を審議すべきである。国道141号の改良は、北杜市住民にとって最も有益である。高速道路整備の要望の高い長野側の高速道建設には反対しない。
- ・八ヶ岳南麓の雄大な田園と山並みの眺望景観は日本の財産であり、残すべきもの。景観を台無しにする高速道建設は、将来に渡って、禍根を残す。北杜市のみならず日本は、この世界一流の観光資源を永遠に失う。
- ・自然と景観が財産の北杜市にとって、八ヶ岳南麓を通る高速道路は、地域経済を衰退させる。高速道建設に危機感を抱く地元事業者は多いことは、2週間で164の事業者が集まり、高速反対の手紙を連名で国交省へ送ったことでも明らかである。
- ・北杜市は通過型になり、観光、不動産、建築など地元の観光商工業者にメリットは全くない。
- ・八ヶ岳南麓に於いては、標高の高い風土と水資源を活かした農業が代々続けられてきた。それにより地域の農業景観ならびに生活文化も生み出されてきた。高速道路の建設は、長く受け継がれてきた農村住民の歴史的絆を断ち切る結果をもたらす、倫理的にも許されるものではない。

2. 追加的コミュニケーション活動に関する要望

- ・追加的コミュニケーション活動は高速前提で行うべきではない。少なくとも山梨側においては、国道141号の改良案も含めた検討とすること。

- ・開催に当たっては、最低でも20日前に告知すること。

- ・9市町村が一同に集まるのではなく、各地域で行うこと。
－反対の多い地元住民の意見を丁寧に聞くことが必要と委員会で言われているように、地元の住民の意見を聞くべきである。9市町村が一同に集まるのでは意味がない。
－北杜市では、今までに高速道建設、国道改良案について、県や市から全く住民説明会が行われていない。建設に伴う不利益、利益を丁寧に説明すべきである。

- ・国交省と市民とのコミュニケーションの場とすること。

- －市民団体や一般市民からの参加を最大限認め、時間や物理的都合などの名目で制限しないこと。
審議会資料から想定すると、参加者は、9市長、団体(想像するに観光協会、商工会等)、9住民代表で、圧倒的に推進側多数の集まりとなり、公正なコミュニケーション活動とは言えず、ただのパフォーマンスでしかない。
－会議資料等は、事前に告知すること
－住民が自由に意見を言える場とすること。 当局の説明後に進行役が質問等するパネルディスカッション形式では、コミュニケーション活動の目的に合わない。

- ・上記会議は公開するとともに、自由な傍聴とネット中継を認めること。

以上、よろしくご検討をお願いします。

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会

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
NPO法人 八ヶ岳南麓景観を考える会
緑のネットワーク 21
北杜市21を考える会
八ヶ岳エコツーリズム協会
八ヶ岳自然観察の会

●要望書送付先(下記の皆様に送付しております)

国土交通省 社会資本整備審議会道路分科会 関東地方小委員会
石田 東生様 筑波大学大学院 教授
石渡 恒夫様 社団法人 神奈川経済同友会 代表幹事
久保田 尚様 埼玉大学大学院 教授
小濱 哲様 横浜商科大学 教授
中村 文彦様 横浜国立大学大学院 教授
二村 真理子様 東京女子大学 准教授
牧野 昌子様 ちば市民活動・市民事業サポートクラブ 代表理事
味水 佑毅様 高崎経済大学 准教授
国土交通省関東地方整備局 社会資本整備審議会道路分科会
池田 豊人様 関東地方整備局道路部長
高井 嘉親様 関東地方整備局道路部道路企画官
甲斐 一洋様 関東地方整備局道路部道路計画第一課長
小幡様 関東地方整備局道路部道路計画第一課 課長補佐
国土交通省
田宮様 大臣官房技術調査課 課長補佐
坂本様 大臣官房公共事業調査室 専門官

○「八ヶ岳南麓中部横断自動車に反対する会」からの要望 (平成24年6月5日)

甲斐一洋様

拝啓 向暑のみぎり、皆様におかれましてはますますご活躍のこととお喜び申し上げます。このたびは、突然にお手紙を差し上げる非礼をお許しください。

私達は山梨県北杜市の市民団体「八ヶ岳南麓中部横断自動車道に反対する会」と申します。同封の要望書に関して署名活動を行いましたので、報告させていただきます。「追加的コミュニケーション活動(案)」と「第6回評価委員会」に間に合わせるために2週間弱の活動でしたが、978名の方々から賛同の意思表示をいただきました。今後も署名活動を通じて出会った皆様と共に「国道141号改良案賛成」の声を大きくしていきたいと思っております。そして、国土交通省が「建設ありき」の方針で進めようとすることに反対します。

ところで、私達が署名活動に歩き、地域住民の方々とお話してまず聞かれることが「どうなっているの?どこで、誰が、何を決めようとしているの?」ということです。建設計画について地域住民にわかりやすく発信された情報が少ないからだと思います。建設の目的、プロセス、ルート、工法、環境対策、採算性、安全性等が説明されないまま、地域住民の意見が反映されないまま、これから計画が一方向的に進んで行くのではないかと多くの方が危惧しております。地域住民を置き去りにして、行政側だけで物事を進めることのないよう私達は要望し、この点について国土交通省のお考えをうかがいます。あわせて、この建設計画に関する詳細な情報を積極的に公開、発信し、地域住民からの質問や意見を受け付ける窓口を設けるよう国土交通省に要望します。この件についての回答を書面にて求めます。

さて、今後私達市民がすべきことは、中部横断自動車道についてもっと知り、自分達で考え、意思表示をすることだと思います。これまでのように政治や行政にすべてを任せ、責任を他人任せにし続けてはならないと考えます。評価委員会の中でもご指摘いただいておりますが、意見に違いがあることを住民同士が率直に話し合って相互に理解し、解決していくことが求められていると思います。「追加的コミュニケーション活動(案)」において前向きで有意義な意見交換ができることを望んでおります。その上で、私達は「誰が、何のために必要と言っているのか?」、「すばらしい自然環境、景観を壊してまで高速道路を通す必要があるのか?」、「3.11後の今、この道路は公共工事としての優先順位が低いのではないのか?」を問い続けたいと思っております。

私達の署名という意思表示と決意を汲み取っていただき、「追加的コミュニケーション活動(案)」や「第6回評価委員会」に反映して下さるよう皆様をお願い申し上げます。

敬具

平成24年6月5日

八ヶ岳南麓中部横断自動車道に反対する会

代表

〒

携帯 TEL&FAX

※署名用紙のコピー合計206枚は石田委員長に郵送させていただきました。

中部横断自動車道(山梨県北杜市内)に関する要望

①中部横断自動車道(山梨県北杜市内)の計画段階評価は、地域住民の声を聞きながら慎重に審議されるよう要望します。

②山梨県北杜市内においては「国道141号改良案」を今後も継続して審議されるよう要望します。

国土交通省が示した「①産業物流の課題②救急医療の課題③観光地連携の課題④日常生活の課題⑤国道141号の課題⑥高齢化・過疎化の課題⑦地域活性・連携の課題⑧公共交通の課題」の重要性は、アンケート結果から長野県内において高いものであると考えます。

私達は「⑨八ヶ岳の自然環境・景観を保全すること」が将来にわたり永続的に北杜市を活性化させ、各種の課題を克服しえると考えます。また、日本の貴重な財産といえる八ヶ岳の景観を次世代に引き継ぐことが、私達の責務であると考えます。

長野県側と地形・景観・産業の大きく異なる北杜市の住民意識をアンケート結果からご高察いただき、北杜市内においては地域住民の要望が多い「国道141号改良案」の継続した審議を心より希望いたします。

【提出先】

■国土交通省社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会委員:

筑波大学大学院	石田東生 様	社団法人神奈川経済同友会	石渡恒夫 様
埼玉大学大学院	久保田尚 様	横浜商科大学	小濱哲 様
横浜国立大学大学院	中村文彦 様	東京女子大学	二村真理子 様
ちば市民活動・市民事業サポートクラブ	牧野昌子 様	高崎経済大学	味水佑毅 様

■国土交通省:

大臣官房技術調査課課長補佐	田宮 様	大臣官房公共事業調査室	坂本専門官 様
関東地方整備局道路部長	池田豊人 様	関東地方整備局道路企画官	垣下祐祐 様
関東地方整備局道路部道路計画第一課長	甲斐一洋 様		
関東地方整備局道路部道路計画第一課課長補佐	小幡宏 様		

	名前	住所(都道府県名からお書き下さい)
①		
②		
③		
④		
⑤		

署名は上記宛先へ提出する以外の目的では使用いたしません。署名の転用・転送禁止。

【八ヶ岳南麓中部横断自動車道に反対する会】 TEL&FAX
〒 集約日:平成24年6月3日予定

○「八ヶ岳南麓中部横断自動車に反対する会」からの要望 (平成24年7月8日)

要 望 書

提出先

国土交通省社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会:

筑波大学大学院 石田東生 様 社団法人神奈川経済同友会 石渡恒夫 様
埼玉大学大学院 久保田尚 様 横浜商科大学 小濱哲 様
横浜国立大学大学院 中村文彦 様 東京女子大学 二村真理子 様
ちば市民活動・市民事業サポートクラブ 牧野昌子 様 高崎経済大学 味水佑毅 様

国土交通省:

大臣官房技術調査課課長補佐 田宮 様 大臣官房公共事業調査室 坂本専門官 様
関東地方整備局道路部長 池田豊人 様 関東地方整備局道路企画官 垣下祐祐 様
関東地方整備局道路部道路計画第一課長 甲斐一洋 様
関東地方整備局道路部道路計画第一課長補佐 小幡宏 様

拝啓 盛夏のみぎり、皆様におかれましてはますますご活躍のこととお喜び申し上げます。私達は山梨県北杜市の市民団体「八ヶ岳南麓中部横断自動車道に反対する会」でございます。私達は6月上旬に署名を郵送させていただきました。ご査収くださいましてありがとうございました。その時に提出しきれなかった署名をそえさせていただきます。合計で1,061名になったことをご報告いたします。

そしてこの機会に、繰り返して要望させていただきます。

①中部横断自動車道（山梨県北杜市内）の計画段階評価は、地域住民の声を聞きながら慎重に審議されるよう要望します。

②中部横断自動車道（山梨県北杜市内）においては「国道141号改良案」を今後も継続して審議されるよう要望します。

私達の署名という意思表示と決意を汲み取っていただき、「第6回評価委員会」に反映してくださるよう皆様にお願ひ申し上げます。私達は、この中部横断自動車道についての話し合いが、透明で公正であることを希望いたします。いろいろな人の思いがこもる、血の通ったものになることを希望いたします。

敬具

平成24年7月8日

八ヶ岳南麓中部横断自動車道に反対する会

代表

〒 携帯 TEL&FAX

中部横断自動車道（山梨県北杜市内）に関する要望

①中部横断自動車道（山梨県北杜市内）の計画段階評価は、地域住民の声を聞きながら慎重に審議されるよう要望します。

②山梨県北杜市内においては「国道141号改良案」を今後も継続して審議されるよう要望します。

国土交通省が示した「①産業物流の課題②救急医療の課題③観光地連携の課題④日常生活の課題⑤国道141号の課題⑥高齢化・過疎化の課題⑦地域活性・連携の課題⑧公共交通の課題」の重要性は、アンケート結果から長野県内において高いものであると考えます。

私達は「⑨八ヶ岳の自然環境・景観を保全すること」が将来にわたり永続的に北杜市を活性化させ、各種の課題を克服しえると考えます。また、日本の貴重な財産といえる八ヶ岳の景観を次世代に引き継ぐことが、私達の責務であると考えます。

長野県制と地形・景観・産業の大きく異なる北杜市の住民意識をアンケート結果からご察いただき、北杜市内においては地域住民の要望が多い「国道141号改良案」の継続した審議を心より希望いたします。

【提出先】

国土交通省社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会委員:

筑波大学大学院 石田東生 様 社団法人神奈川経済同友会 石渡恒夫 様
埼玉大学大学院 久保田尚 様 横浜商科大学 小濱哲 様
横浜国立大学大学院 中村文彦 様 東京女子大学 二村真理子 様
ちば市民活動・市民事業サポートクラブ 牧野昌子 様 高崎経済大学 味水佑毅 様

国土交通省:

大臣官房技術調査課課長補佐 田宮 様 大臣官房公共事業調査室 坂本専門官 様
関東地方整備局道路部長 池田豊人 様 関東地方整備局道路企画官 垣下祐祐 様
関東地方整備局道路部道路計画第一課長 甲斐一洋 様
関東地方整備局道路部道路計画第一課長補佐 小幡宏 様

名前	住所（都道府県名からお書き下さい）
①	
②	
③	
④	
⑤	

署名は上記宛先へ提出する以外の目的では使用いたしません。署名の転用・転送禁止。

【八ヶ岳南麓中部横断自動車道に反対する会】 TEL&FAX

〒 集約日:平成24年6月3日予定

184

○ 「大泉・水と緑を守る会」からの要望（平成24年7月27日）

国土交通省関東地方整備局道路部長

池田豊人様

平成24年7月27日

要 望 書

大泉・水と緑を守る会

代表

TEL&FAX

「大泉・水と緑を守る会」は、およそ10年前から北杜市大泉町を流れる川の水質調査などを行っている市民グループです。私達は八ヶ岳南麓の標高1000m近くに住み、日々この森の恩恵を受けて暮らしています。「社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会」におかれまして、中部横断自動車道・八千穂～長坂区間に八ヶ岳南麓を通す案が検討されているとのことです。それにつきまして私達は様々な不安・疑問を感じております。そこで、貴委員会に以下の点を要望致します。

1. 是非八ヶ岳南麓を見にいらして下さい。

八ヶ岳は「水の山」といわれ、南麓1000m近くには、その山の成り立ちから「1000m湧水ライン」と呼ばれる多くの湧水群があり、それらは古くから大泉町の水道原水として、又水田などの農業用水として大切に使われています。そこに高速道路建設のため、掘割式や高架の橋脚を深く掘削したら地下水の流れが変化し、これらの湧水の枯渇や減水が起こるのではないかと大きな不安を感じています。私達は、豊かな水に育まれた八ヶ岳の緑と清浄な空気・素晴らしい景観を大切に守り、後世に残したいと考えています。委員の先生におかれましても、ご多忙の事と思いますが是非現地を視察いただきますようお願い致します。

2. この地域に暮らしている住民、別荘の人誰でもが参加できる意見交換会を開催して下さい。

私達は、この良好な自然環境と景観を有する八ヶ岳南麓に何故高速道路を建設するのだろうか？他のルートは考えられないのだろうか？そもそも高速道路が必要なのだろうか？八千穂～長坂周辺地域は今でも人口密度の低い中山間地ですが、今後日本の人口が急降下すると予測されるなか、この区間の費用便益をどのように予測しておられるのだろうか？など様々な疑問を抱いています。計画段階評価の間には是非小委員会の先生方と率直な意見交換が出来ます事を切に望んでおります。

以上よろしくご検討いただきますようお願い申し上げます。

○ 「日本の自然と景観を愛する会」からの要望（平成24年7月27日）

2012-7-27

社会資本整備委員会道路分科会各先生
国土省関東地方整備局 社会資本整備委員会道路分科会 委員各位様

日本の自然と景観を愛する会

中部横断自動車道八ヶ岳南麓を通過に関する件（嘆願）

平素は、社会資本の適切な運営拡充にご尽力くださり、ありがとうございます。
さて、八ヶ岳南麓を頭上の道路を通過させようとする計画がございますが、なんとかしてこれを中止又は、迂回路への変更を切望しお願い申し上げさせていただきたく存じます。

理由は下記の通りでございます。

1. 八ヶ岳南麓地区は本来に日本に最後に残された希少な自然と景観の地だとかねがね思っています。
 - ・かつての高度成長の時代は過ぎ、これからは残された自然をいかに保存するかが、課題であることは自明です。
 - ・公共投資による経済効果はあるかもしれないが、自然を破壊してまで、高速道路を作る意義がいまや少ない。
 - ・都会から比較的簡単に訪れることのできる地区で、訪れた人は自然に癒されていますが、大切な八ヶ岳の絵（風景）に高速道路が入ってしまうとは興ざめで台無しである。
 - ・中央新幹線を通すために南アルプスをトンネルで貫通させるのは、神秘性と心のふるさとを捨てる暴挙と思っておりますが、八ヶ岳に高速道路を通すのは、これに等しい配慮のなさだと思います。
2. 貴重なヤマナ、天然記念物日本カモシカ、リス……等が生息し、また自然の伏流水がでるすばらしい地区を道路建設で破壊しだいなしにしてはならない。
3. 日本が敗戦に打ちひしがれていた当時、故ポール・ラッシュ氏がこの地を訪れた際に、自然と景観のすばらしさに感動され、この地（現清里・清泉寮）を同氏の日本復興支援の発信基地とされたが、それも美しい景観を愛されたこそである。すぐ近くを高速道路が通過するのは、もうご本人はみえないからわかりませんが、同氏も驚き嘆かれることと思います。
4. 現清里大橋を高速道路の一部に流用する案もあるとのことですが、これも絶対反対でこの案をなしにしたいです。

反対理由

1. いまや同橋は清里地区と大泉地区を結ぶ生活道路となっており、これが有料道路になっては、日常生活に支障をきたします。
2. 観光客は現状この橋を散策したり写真を撮ったりして、しばし自然に浸っていますが、これが有料道路になっては興ざめでのんびりすることができません。
3. 構造物としても希少の秀作で、観光客がのんびり英気を養うことのできるスポットとして、現状のまま残していただきたいです。

要はいまや、従来の利便性や経済成長一辺倒の時代は、過去のものとなり、のこされた資源や自然を大切に保護していかなければならない時代だと思います。

これからは、スローでもひとや生きものの心を大切にしなければなりません。

大きい流れのなかでやっているのに、なかなか困難なことかもしれませんが、何卒ご理解くださり、計画の中止または、大幅な変更をして下さいますよう、よろしくお願い申し上げます。

愛知県では2005年の愛地球博では生態系の保護から、途中で会場を変更しましたし、名古屋市内でも蜚が生息することが分かり、いまだに道路建設が途中で中断されたままになっているところがございます。

文人（金田一春彦先生他）の多くが愛してきた、八ヶ岳南麓地区に高速道路を通されることのないように、重ねてお願い申し上げます。

特段のご詮議をもってよろしくお願い申し上げます。

希望する案

国道141号線の充実・拡充に努め、高速道路は建設せず、清里大橋も現状のままとしていただきたい。

以上

○「山梨地方自治研究所」からの要望(平成24年7月31日)

国土交通省社会資本整備審議会
道路分科会関東地方小委員会

殿

山梨地方自治研究所・研究員

連絡先

☎

「第2回コミュニケーション活動の結果について」に対する意見と

北杜市での住民説明会開催の要請について

現在、貴小委員会で中部横断自動車道（長坂-八千穂間）の計画段階評価が実施されています。第2回コミュニケーション活動が本年2月に行われ、その結果が平成24年第1回小委員会のHPに掲載されました。先般7月8日、「追加的コミュニケーション活動」として、長野県南牧村で「意見交換会」が開かれました。その結果を受けて、近々、検討の小委員会が開かれることと思います。

私は、地方自治をめぐる問題を研究・紹介している民間団体、山梨地方自治研究所の研究員をしています。中部横断自動車道の予定地域内に住んでおり、計画段階評価の進行に注目しています。このたび、「第2回コミュニケーション活動の結果について」（2012年4月12日）（以下、「活動結果」と略、Pはページ数）が発表された機会に、若干内容を検討しましたので、私の率直な意見を聞いていただき、併せて、北杜市での住民説明会の開催について要請したく、筆をとりました。

1. 地域の課題について

1) 公開されているアンケート（Web、生データ）から北杜市住民の質問1について意見分布を調べたところ、回答数及び意見数は2,255及び6,177となりました。「活動結果」で示された回答数2,249及び意見数6,157（P11）と回答数で6,意見数では20の相違がありました。一つも選択してない回答が6ありましたので、回答数の違いはそれによるものとも考えられます。意見数の相違の理由は判りません。意見数の回答数に対する率のパターン（添付した図1）は発表された図と同じような傾向を示していました。意見数の率の違いは、意見数そのものが公表されていないので検証できませんでした。

2) 「活動結果」で公表された【個別配布】、【留置配布】、【Web】の率と回答数（P38）から意見数を算出し、自治体ごとにまとめた所、表1のようになりました。ちなみに、北杜市の意見数の合計値が16,322（「活動結果」の三種の合計値）に一致していないのは、率の数値の精度が低いからです。他の自治体についても、同じ理由で一致していません。

表1 北杜市、佐久市、川上村、南牧村の質問1における意見数（上位3位までゴシック）

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	計
北杜市	977	1,136	948	2,681	3,869	1,297	800	726	3,831	16,266
佐久市	2,604	3,841	2,131	2,892	2,423	3,500	1,916	1,815	684	21,806
川上村	173	220	35	133	120	209	68	95	20	1,062
南牧村	144	158	42	118	94	169	50	48	48	871

2

表1は、北杜市と長野県側とで課題を解決するための目標が大きく違っていることを示しています。現在、計画段階評価が行われている長坂-八千穂間に直接関係している市町村に限ってみれば、北杜市住民の意見数は、⑥現道の走行性、⑨環境・景観の保全、④地域の生活交通の円滑化の順となっており、他方、川上村・南牧村住民の意見数は、②救急医療施設への移動時間短縮、⑥災害時の代替路確保、①生產品の輸送時間短縮が上位3位を占めています。今回の区間と直接関係のない佐久市の傾向も、川上村・南牧村の傾向とほぼ類似した結果でした。

これは、北杜市では141号線だけでなく何本もの一般道が通っているのに対し、長野県側では主に141号線のみということの反映だと考えられます。北杜市側は、中央道へも近く、市内に新たな高速道路を建設する緊急性・必然性はほとんど無いといって過言ではないでしょう。むしろ、八ヶ岳南麓地域の財産である景観・自然環境・地下水脈が高速道路の建設によって悪化することへの懸念・不安が大きいのが特徴です。

2. 課題を解決するための対策案について

1) 質問2の各対策案に対する意見の状況のまとめ方（「活動結果」、P38）は、本年度第1回小委員会で委員からも「世間一般にはみられない」と指摘され、「こういった出し方はなかなか」（事務局）と答弁されておりましたように、非常に奇異なまとめ方として受け止めました。通常のアンケートで各対策案への意見を聞かれれば、まず賛成・反対、スペースに余裕があればその理由を述べるのが世間一般の対応ではないかと考えられるからです。そこで、アンケート（Web、生データ）から北杜市住民の各対策案についての賛成・反対の記述を数えてみました。表2はその結果です。

表2 北杜市における各対策案への賛否（Webのみ）

賛成	対策案①	対策案②	対策案③	整備なし	複数組合せ
	26	33	1,794	46	26
反対	対策案①	対策案②	対策案③	整備なし	高速道路
	368	445	16	37	799
その他	10				30

賛成反対の数は、「賛成」又は「反対」のみの記述も理由が書いてあるものと同じ1個と数えました。その他は、対策案の不備や別の対策案を指摘している意見数です。賛成については、単独回答である①案から整備なしまでが98%を占めていましたが、反対については、①案から整備なしまでは51%で、47%が高速道路反対という意味表示となっていました。高速道路反対には、言葉として「高速道路に反対」、「中部横断道に反対」、「コンクリートから人へ」など高速道路建設反対および反対を示唆しているものを選びました。

表2の結果を回答数に対する率で示すと添付した図2のようになります。図2では、対策案③の国道141号線の改良への関心はほとんどが賛成であるのに対し、対策案①や対策案②の高速道路の建設への関心は否定的であることがはっきり示されています。対策案①より対策案②の反対が多いのは、旧清里有料道路の勾配や角度への懸念と一般道として利用されていることからの反対によります。この図と「活動結果」P38の【WEB】の図を比較すると、受ける印象は全然違ったものになります。ちなみに、前項と同じようにして、北杜市の【個別配布】、【留置配布】、【WEB】の合計の意見数を出してみると、対策案③が3,313、対策案②が2,938、対策

案①が2,306と国道141号線の改良が1位でした。「中間取りまとめ」で示された「【案①】また【案②】が有効であると考えられる」というまとめ方は、北杜市の住民の意思を正しく反映していないと指摘せざるをえません。ちなみに、長野側はほとんどの市町村で【案①】が1位でした。

【WEB】の図で【案①】と【案②】の率が4割以上になっているのは、今回の調査では確認できませんでした。恐らく、高速道路の建設反対の中の2/3位が【案①】及び【案②】に加えられたことによるものと見られますが、加える・加えないの基準が示されていないので検証はできません。

「活動結果」に記載された図(P38~42)がどのような意見(記述)をまとめたかについては、「賛成」「反対」「その他」とされていますが、「その他」についての具体的な説明はどこにもありません。国交省並びに小委員会は、これらの内容を住民に判るように説明する責任があるのではないのでしょうか。

また、「活動結果」に記載された無作為抽出については、市町村名を加えるべきではないでしょうか。アンケートの配布が、今回の長坂―八千穂間の建設予定地の自治体だけでなく、長野県側に片寄っていることは多くの方が指摘しています。少なくとも、市町村ごとのまとめをしなければ、住民の意見は正しく反映されないのではと疑問を感じております。

情報公開という点では、国土交通省甲府河川国道事務所を通じて、質問1及び2に対する各市町村の図については、率だけでなく、意見数も公表するよう要請しましたが、「参考資料として公開したもの以上の公開は、マスコミにもお断りしている」との理由で出せないとの回答がありました。直接影響を受ける地域の住民に、基礎的なデータすら公表しないのはあってはならないことだと考えております。

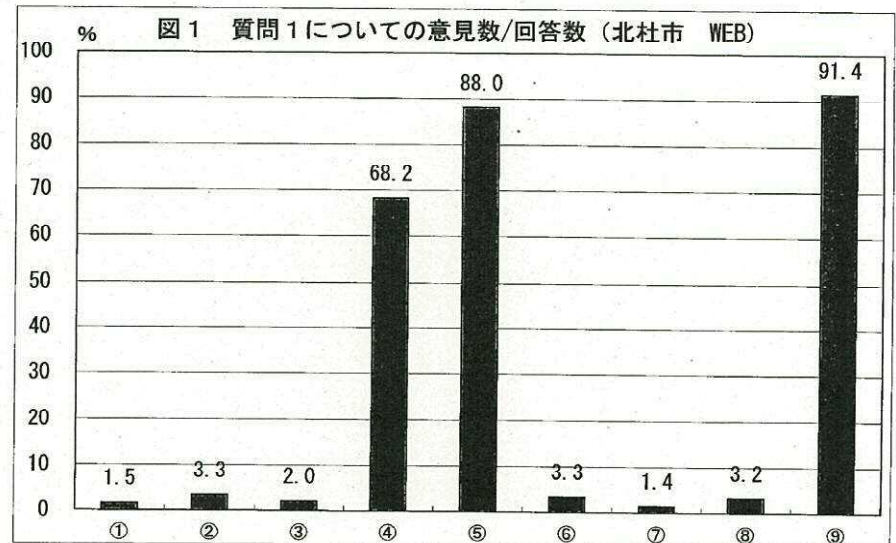
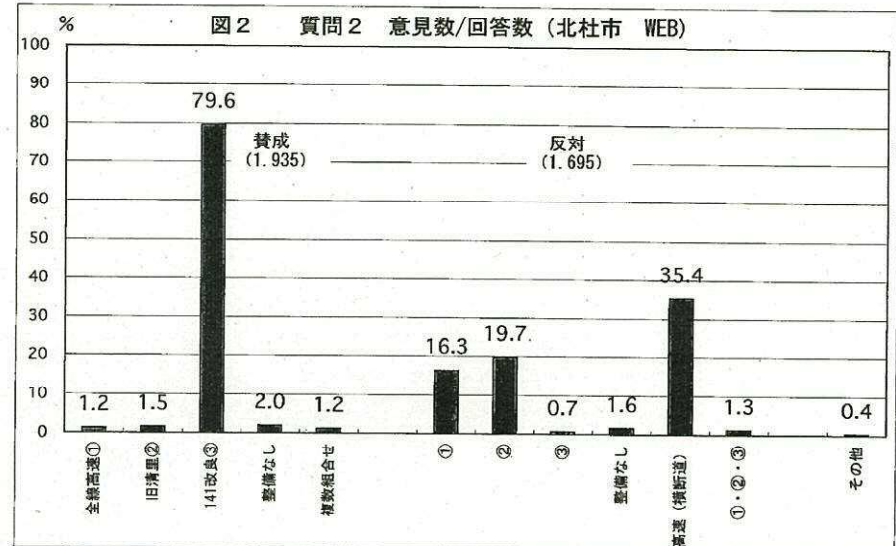
3. 要望・要請について

コミュニケーション活動として行われた2回のアンケートは、山梨県(北杜市)と長野県側とで、意見が大きく違っていることを浮きぼりにしました。長野県側の住民が高速道路(広義には国道141の他にもう一本の道路)を必要としている意見が強いことは判りました。しかし、山梨県側については、4車線にこだわらない部分的なバイパス建設も含めて「141号線の改良でやっていただきたい」というのが北杜市住民の大勢の意見です。長野県側は高速道路―北杜市側は国道141号線の改良という選択肢が出てこないのが不思議です。

1997年に決められた中部横断道長坂―八千穂間の基本計画については、中央道の分岐点(長坂JCT)の位置がなぜ八ヶ岳パーキング付近なのかの素朴な疑問もあります。甲府河川国道事務所の対策官にお聞きしても、まだよく判らない状態が続いています。計画段階評価は、事業そのものの可否をも判断するため導入されたと理解しています。

日頃お忙しい毎日とは存じますが、委員の皆様には、是非一度、現地に足を運んでいただき、特に北杜市の八ヶ岳南麓の住民がなぜ高速道路建設に反対しているのかを実感していただければ幸いです。また、計画段階評価の結論を出される前に、誰もが参加できる住民説明会を北杜市内で開催し、住民の疑問に答えていただき、意見交換する機会を設けていただくよう要請いたします。

以上



○「地域団体(4団体)」からの要望(平成24年8月30日)

国土交通省
国土交通大臣
羽田雄一郎 様

2012年8月30日

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会
北杜市別荘所有者の会
レインボーの会
八ヶ岳南麓を通る中部横断自動車道
に反対する湧水地区の会

私たちは、中部横断自動車道が八ヶ岳南麓を通ることに反対します。代替案として、一度、検討候補として挙げた、国道141号線改良案等に賛同します。

中部横断自動車道建設に関する申し入れ

記

1. 集計方法等に瑕疵(欠陥)があると思われる、中部横断自動車道路建設に関する「第2回住民アンケート」(2012年2月実施)と、この結果に基づく、同4月12日の国土交通省社会資本整備審議会道路分科会関東小委員会(委員長・石田東生筑波大学教授)の審議内容および、同内容を基に同6月18日に公表された「中間とりまとめ」の白紙撤回を求めます。
2. 北杜市民および北杜市別荘所有者向けの、中部横断自動車道建設に関する、説明会を兼ねた北杜市における「意見聴取会」を複数回、開催して下さい。
3. 関東小委員会の委員の現地視察および、意見聴取会への参加を実行して下さい。
4. 以下の質問書に対し、速やかかつ、誠意ある回答を求めます。

以上

質問書

【そもそも中部横断自動車道は必要なのか。国道の改良で済むのではないのか?】

●そもそも、長野―八千穂間において中部横断自動車道の建設は本当に必要なのか? 八ヶ岳南麓に高速道路を建設するのは税金の無駄遣いではないのか? 審議会関東小委員会の資料では、高速道路建設の必要性について、種々の理由が示されているが、その一つひとつについて、詳細な検証・分析と北杜市をはじめとする地域住民への意見聴取、そのうえで、公開の場での改めでの議論が必要である。国家的観点からみれば、高速道路建設に回す金があるのなら、東日本大震災の被災地の復興支援に充てるべきである。

なぜ、復興支援に回さないのか?

●国土交通省によれば、全線4車線でつくれば2100億円〜2300億円かかり、国道141号線の改良(第3案)なら1300億円〜1400億円で済むというが、後者を選べば、900億円近くの血税を節約できる。

なぜ、3案を真剣に検討しないのか?

なぜ、6月18日の中間とりまとめで、第3案を後退させたのか?

国の財政赤字が1000兆円もある中で、総事業費を削減する姿勢がまったく見えない。これでは税金の無駄遣いと言わざるをえない。

【交通量需要予測と採算の見直し】

●交通量の需要予測と採算見直しが明らかになっていないが、概算でもいいので数値を出すべきである。需要予測もない段階で、ルートが絞られるというのは順序が逆である。

なぜ、ルート案ごとの需要予測と収支計画が、議論の前提にならないのか?

【地域経済へのダメージ】

●長野・八千穂―中央高速・八ヶ岳PA(約34km)を結び、八ヶ岳南麓を南北に分断するルートだと、森林などの自然環境や、オオタカや生息数で日本一を誇るオオムラサキなどの希少動物の生育環境が破壊され、八ヶ岳の観光地、リゾート地としてのブランド価値が著しく損なわれる。このことから、地域の観光、飲食・サービス、不動産、建設業などの地域経済にとって大打撃となる。

環境破壊と経済的損失についてだれがどう責任を取るのか?

●南麓ルートの開通によって、上記の自然環境や生態系だけでなく、観光地としての価値である「景観」もまた破壊され、その結果、リゾート地、観光地としての価値も低下し、地価や不動産価値の下落につながりかねないと考えられるが、どうするのか?

●国道141号線を使わない場合、141号線沿道の交通量が減ることから、沿道の店舗、商業施設が衰退する。新幹線の新規開業もそうだが、開通区間に平行する在来線の駅と沿線のほとんどが衰退するなどの指摘がされている。

この問題をどう考えるか？

- 南麓ルートだと、物理的な距離の観点から、清里周辺にICを作るということになると、大泉地区は、観光客に素通りされ、ホテル・ペンションなどの宿泊業や、飲食サービス業などにとって大打撃となりかねない。

どういう対策をとるのか？

- 夜間の高速道路の照明や自動車ライトで、星空観測地域としても知られる、美しい星空空間が損なわれ、リゾート地としての価値が下がる。

この光害を防ぐ手立ては？

- 観光地・リゾート地としての価値が下があれば、住宅や別荘の建設需要も減り、地元の建設業界、不動産業界は大打撃をこうむる。

建設、不動産需要をどう確保するのか？

- 観光地・リゾート地としての価値が下があれば、将来、定住用に別荘を建てた人たちが、定住も別荘ライフも断念、利用されない空き別荘だらけになりかねない。

どうするのか？

- 南麓ルートに高速道路ができれば、八ヶ岳の自然に魅せられて移住してきた人が、他地域へ転出し、大泉地区、長坂地区だけで続いていた人口増もストップする。それどころか、一転して人口減少へ転じ、税収が減り北杜市、山梨県財政も厳しくなる可能性も考えられる。

税収減や転出を防ぐ手立てはあるのか？

【旧清里有料道路の再活用の問題点】

- 旧清里有料道路を再活用する場合、地域住民の指摘によると、勾配や急カーブな場所があり危険である。特に冬の利用では重大事故の発生リスクが高い、という。

この事故リスクをどう回避するのか？

- 旧清里有料道路を再活用する場合、谷が深く、橋脚が長い、大地震によって壊れる可能性がある。そうなれば交通もストップする。

震災対応時の備えはできるのか？

- 大泉から清里方面に抜ける唯一の生活道路である「旧清里有料道路」を高速道路として再活用すると、清里方面へは他にバイパスルートがないため、唯一の生活道路がなくなる。

代替の生活道路をどう確保するのか？

【環境破壊】

- 長野・八千穂中央高速・八ヶ岳PA(約34km)を結び、八ヶ岳南麓を南北に分断するルートだと、森林などの自然環境や、オオタカや生息数で日本一を誇るオオムラサキなどの希少動物の生育環境が破壊され、八ヶ岳の観光地、リゾート地としてのブランド価値が著しく損なわれる。このことから、地域の観光、飲食・サービス、不動産、建設業など

の経済活動にとっても大打撃となる。

環境破壊と経済的損失にだれがどう責任を取るのか？(＝地域経済へのダメージの第1項目②の再掲)。

- 交通量が増えることで、排気ガスによる大気汚染や、騒音問題が深刻化し、自然環境だけでなく、定住住民や別荘住民の生活環境、住環境にも悪影響を与える。

どうするのか？

- 八ヶ岳地域の財産は、水と緑と空気。これを活用することで地域活性化を図るべきだ。
- 八ヶ岳は日本有数の湧水の地域だが、高速道路建設をすれば、水源や地下水脈、さらには温泉の源泉を断つなど、計り知れないダメージを与えかねない。北杜市では、3カ所の湧水が名水100選に選ばれ、ミネラルウォーターの生産量は日本一。高速道路建設は、これらすべてに計り知れないダメージを与える。

北杜市の名水100選は計画ルート上に当たらないのか？ 湧水、地下水の保全をどうするのか？

- 八ヶ岳南麓ルートの山林伐採は、地球温暖化ガスの二酸化炭素(CO2)の吸収源である森林破壊になり、政府の温暖化対策に逆行し矛盾するが、それでいいのか？
- 交通の利便性の向上により、産業廃棄物の不法投棄をはじめ、犯罪が増えないか？ 特に産廃が多い地域に共通するのは、首都圏からのアクセスの良さと、ひと気の少なさだ。

【安全問題、道路政策の矛盾】

- 長坂周辺には、糸魚川―静岡構造線断層帯がかかり、京都大学は「30年以内に地震が発生する確率が25%」としているが、この断層を含め、八ヶ岳南麓から清里エリアまでの、断層、地盤のリスクをどう評価しているのか？

- 八ヶ岳南麓のルートには、土石流危険区域があるほか、湧水地域とぶつかる可能性が極めて高く、そのような地盤の弱い所にルートをとると、橋梁の耐震性の観点からも非常に危険である。

土石流への対応や耐震性能をどう担保(補償)するのか？

- 八ヶ岳南麓では、井戸水を使っている住民・別荘所有者もいる。高速道路によって地下水脈を毀損されれば、生活に重大な支障がでる。

上水道の確保はどうするのか？

- 国交省が進める「市民参画型道づくり」は、計画策定の早い段階から市民等関係者へ積極的な情報を提供し、コミュニケーションを行う取り組みという。これによって、計画策定の透明性や客観性を高め、地域のニーズを計画に反映し、よりよい道づくり、地域づくりを目指している、としているが、これは明らかに中部横断自動車道で現在、行われている「計画段階評価制度」と矛盾する。どう説明するか？

- 国土交通省の「日本風景街道」に登録認定されている「八ヶ岳南麓エリア」のモデルルートであるレインボーラインと八ヶ岳高原道路と旧清里高原道路で囲む「八ヶ岳南麓風景

「街道」は、高速道路を南麓ルートにとると、相互に干渉するが、この矛盾をどう説明するか？
 ●原発の誘致同様、高速道路建設の誘致も、その賛否によって地域社会が分断されかねない。
 地域社会が破壊されかねないという懸念に対しどう対応してくれるのか？

【住民の民意不在という問題—アンケート、意見交換会】

- 中部横断自動車道の建設問題を国土交通省の関東地方小委員会が審議してきた過程で、定住住民および別荘住民の意見、民意が充分かつ適切に反映されていないため、両住民合同の意見聴取会を開催すべきである。この建設計画について知らない北杜市住民、別荘住民が多数いる以上、その方々を置き去りにしたままの審議継続は到底、受け入れられない。なお、小委員会の中間とりまとめの基礎となった、第2回アンケートは、配布方法、集計方法等に重大な欠陥があり、北杜市民の意思とはかけ離れたものである。
 なぜ、このような民意を無視、歪める対応をされたのか？
- アンケートの欠陥については、中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会の代表が、2012年6月1日に国土交通省関東地方小委員会宛てに、第2回アンケート、およびその後の小委員会の審議のやり直しを求める手紙を送った。
 にもかかわらず、いまだに委員会、石田委員長から回答がないのはなぜか？
 また、アンケート結果を受けて2012年4月に開かれた関東地方小委員会では、アンケートの集計方法の欠陥について、二村委員らから指摘があったにもかかわらず、これを無視して、6月に中間とりまとめをしたのはなぜか？
- 長野県佐久市と静岡県清水市を結ぶ中部横断自動車道の1997年2月5日公示の基本計画で、中間建設区間について、八千穂—長坂JCTとなった。
 ここで、長坂の名前が突如、浮上したのはなぜか？
 国土交通省に質問しているがまだ回答がない。なぜ、回答しないのか？
 8月末までに回答できなければ、それは、長坂JCTルートの合理性がなくなることを意味し、建設区間は国道141号線または、それ以降にすべきである。
- 2012年7月8日の意見交換会で明らかになったが、長野県側からは、長坂を起点に八ヶ岳南麓を通るルートへの要望やこだわりはなかった。北杜市側も長野県側もこのルートでなくても構わないというのが、住民の意思である。
 にもかかわらず、小委員会の中間とりまとめでは、南麓ルートが生き残り、国道141号改良案が消えたが、その理由は何か？
- 別荘住民のための説明会の開催要望については、別荘の会の代表が、2012年6月1日に、国土交通省関東地方小委員会の石田委員長宛てに、書面を送付している。さらに、意見交換会の直後の7月10日にも、定住住民と別荘住民の意見聴取会の開催要望書を出したが、8月20日現在、何の返信もないのはなぜか？8月末までの返答を求める。
- 過去2回（1回目＝2011年2月、2回目＝2012年1～2月）の住民アンケート（コミュニケーション活動）で国土交通省は、民意を聞いたというアリバイ作り、ガス（不満）抜

きをしているが、そもそも八ヶ岳の別荘約6000戸に説明し意見を聞く場は、これまでまったく設けられておらず、別荘住民が意見表明する場が必要である。

なぜ、別荘所有者に対する説明会・意見聴取会を設けないのか？

- 住民アンケートがあったとはいえ、2回目の調査は、住民意志を捻じ曲げる、行政による「高速道路建設ありき」という作為が感じられ、そのような調査結果を基にした審議会委員会の議論及び、その中間的な結論である「6月18日の中間とりまとめ」は、八ヶ岳南麓の定住住民、別荘住民にとっては、絶対に受け入れられない。
 作為的な工作をしてまで、高速道路建設を進める理由はどこにあるのか？
- 問題の住民アンケートとは①戸別配布②役場や国土交通省の地方事務所など出先機関に置く「留置配布」③ウェブアンケートだった。第一の問題は、北杜市の戸別配布枚数は21866枚に対し、アンケート対象区域外の佐久市が18780枚、小諸市が43933枚と、着工済みで、高速道路建設に賛成が多い、佐久、小諸でもアンケートを行った。このように、建設賛成で多数派工作したと取られても仕方がない行動をした理由は何か？
 第二の問題は、山梨県側の留置先では「各世帯に1枚」に制限する一方、長野側は、こうした制限がなく、反対が多い山梨側の意見を抑制する対応をした理由は何か？
 第三は、地域住民がよく行く市役所や支所は、配布枚数が少なく、建設業者などの出入りが多い、国土交通省や山梨県の出先機関には、1カ所で2000枚を配置。
 この偏向の理由は何か？
- 回答の集計方法についても、詐欺的な行為が行われており、このアンケート結果の破壊を要求する。2回目のアンケートでは、そもそも、第1回アンケートの結果を受け、対象者に4案（①全線整備案＝フル規格②一部旧清里有料道路活用案③国道141号改良案④建設なし）について、第2回アンケートで4つの案について、「どれを支持するか」で賛成票の多い順に優先順位をつけるのが正当であるはずなのににもかかわらず、「②は～理由で反対。③を支持」という回答の場合、②③に言及しているという理由で、それぞれに1票が入る、という詐欺的な集計をし、建設賛成の結論を誘導している。Web回答を分析すると90%以上が、③案支持になっていることから、紙のアンケートの結果が地域の民意を表していないのは明らかである。
 このような詐欺的な集計方法をとった理由は何か？
- 2012年7月8日の意見交換会では、北杜市の問題なのになぜ、北杜市内で開かれなかったのか？ また、北杜市の住民の意見は、抽選で選ばれた一人と、中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会、レインボーの会から各一人に制限された。しかも発言時間は一人3分と極端に短く、傍聴者の人数も制限された。建設反対の意見を封じ込めるため、3重、4重の制限を設けたのは明らかで、かつ録画や動画配信も一切認められなかった（録画は後日北杜市などのCATVで放送されたが、当然のことながら、CATV加入者しか見ることができず、別荘所有者のほとんども見ることができていない）。
 なぜ、確信犯的かつ形式的な意見交換会にしたのか？

○ 「子ども達の未来の環境を考える会」からの要望(平成24年9月11日)

ハケ岳の美しい自然
すばらしい空
おい、湧水、静かな
環境をいやすことは
絶対にやめよう
お願い致します

後々長く若者のために
ハケ岳の自然を汚すことなく
残して下さる。
お願い致します。

○「別荘所有者の会」からの要望(平成24年9月15日)

国土交通省 関東地方整備局長様

社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会様

要 望 書

北杜市別荘所有者の会 代表

平成 24 年 9 月 15 日

北杜市別荘所有者の会は以下の要望をいたします

- 1) 私たちは中部横断自動車道「長坂―八千穂区間」における山梨県北杜市部分について、国道141号線以西（特に高根町長澤以北については川俣側以西）におけるいかなる方式の高速道路および現状県道28号線の大規模拡幅工事もしないよう要望します。
- 2) 私たちは高速道路を北杜市大泉町、高根町、長坂町（北部）内に建設することで、単なる環境破壊だけでなく、この地方の財産であり別荘所有・移住の最も大きな理由の一つであるかけがえのない地下水への影響、また地下水脈への影響による災害の誘発、曇降る夜のための暗闇や小鳥のさえずりで起きる静寂の朝の喪失など、この地域に居を構える理由を失うかもしれないこの計画に怒りさえ覚えます。私たち別荘所有者の財産を脅かす不合理的な行為を認めるわけにはいきません。別荘の存在意義、資産価値を低下させるいかなる道路建設も行わないよう要望します。
- 3) 私たちは、私たちの別荘が建っているこの八ヶ岳南麓高原地域を通過することではなく、ここに滞在することを目的としています。滞在は観光だけでなく、消費活動を伴い地域社会と密接に関係し経済的にも影響し合っています。小淵沢と清里を短時間で結ぶことは重要ではなく、地域発展のためにはこのエリアに必要なのは一般道であり、インターチェンジでしか乗り降りできない高速道路はデメリットのみであります。旧清里高原道路を高速道路として使用された場合、大泉、清里間の交通は遮断され、不便であるばかりか経済的損失も発生します。県道28号線（旧清里高原道路）を恒久的に一般道として利用できることを要望します。
- 4) 私たちは固定資産税・市民税・県民税・森林環境税を支払う納税者でありながら、中部横断自動車道に関して国土交通省より直接何の説明も受けてきていません。これまで私たち以外に行った周知活動と同等の情報提供、2回のアンケートと同等の発言機会をすべての別荘所有者に対して与えることを要望します。
- 5) 私たちは、小委員会議事録と資料中の数値に対して、明確な前提条件、データ、計算方法を開示することを要求します。たとえば、大泉町だけで約6000戸（年200戸増加北杜市役所平成24年8月調べ）も別荘が建っているのにもかかわらず、道路にかかる家屋数約70～約170件は納得いく数字ではありません。小委員会資料やアンケートが恣意的に作成されたものでないことを証明するためにも、どこでどのような手法を用いて得た数字なのかを含めてすべて公開することを要望します。
- 6) 私たちは国土交通省および小委員会のメンバーが地方自治体の出さず意見や数値などを鵜呑みにせず、山梨県・北杜市などの地方自治体が提出した要望の内容と、私たち住民の意識との大きな乖離・齟齬をもう一度、精査・検証され、ご自身で現地を視察、現地住人の意見を直接聞く機会を一度と言わず何度も持つことを要望します。

・要求の範囲について

私たちは中部横断自動車道の山梨県北杜市部分にだけ言及します。長野県側の住民や市町村、各団体にはそれぞれ事情があることは認識しております。私たちは現行の国道141号線に大きな不便を感じていませんので、中部横断自動車道の必要性を感じておりませんが、長野県側がどのような形で道路建設をするかについては反対しません。また、北杜市内において国道141号以東（川俣川以東）のどこにどんな道路を作るかということに対しても、なんら主張はしません。例えば、以下の方法に関して反対しません。

- ・長野県側（野辺山）までを高速道路とし、山梨県側を現状のまま国道141号、県道28号として利用する。
- ・長野県側（野辺山）までを高速道路とし、山梨県側の国道141号を拡幅する
- ・長野県側（野辺山）までを高速道路とし、山梨県側も国道141号沿いまたは以東に新たに高速道路を建設し、須玉ICを目指す
- ・長野県側川上村からトンネルなどで山梨県増富へ抜け、その後トンネルなどで双葉JCTを目指す

つまり、八ヶ岳南麓を中部横断自動車道が通ることに対して反対しております。その他のルートに関しては山梨県側にも不利益が生じず、また利益が生じるような方法をこれまでに提案された1案から4案以外も含めて再度十分検討されるよう要望します。

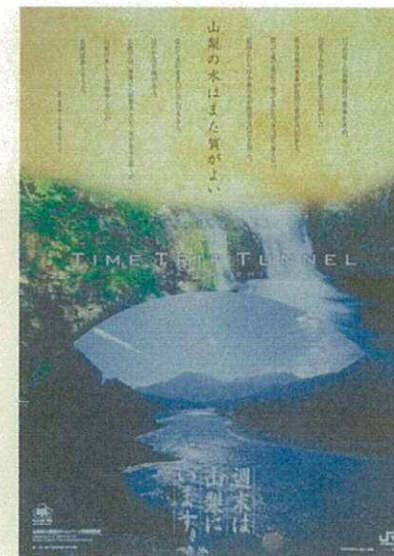
・移住、別荘の存在意義は自然・水・静けさです。便利ではありません

北杜市の調べによれば市内の別荘は10500戸のうち高速道路の通過が予定されている大泉地区は約6000戸とみられており、年間約200戸のペースで増えています。小委員会メンバー様においては清里および小淵沢の知名度が高く、大泉、小泉、高根、白井沢、大井ヶ森、小荒間という地区にどのぐらいの人がいるのかご存じないかもしれませんが、実は移住・別荘のターゲットとしては小淵沢や清里よりも圧倒的にこの地区なのです。山梨県や北杜市は積極的に移住を受け入れる政策を長い間とってきました。

なぜ多くの人が北杜市に移住してきたか、あるいは別荘を所有しているとお考えですか？東京から中央自動車道ですぐ来られる距離にあるから？それも理由の一つかもしれませんが、しかし重要なのはここにある自然や景観、おいしい井戸水・湧水、静けさ、都会にはない夜らしい夜、豊かな湧水が行きわたる地元で採れた新鮮でおいしい野菜やそれを料理するお店、そういったものが魅力になっているのです。

北杜市の金田一春彦記念図書館に入ると「週末は山梨にいます」のポスターがいくつか飾られているのが目につきます。各ポスターには氏の「ケヤキ横丁の住人」という書からいくつか引用されています、その一つにこんなものがあります。

これはあまり注意されていないが、山梨の水はまた質がよい。私の小泉の山荘には、ちょっと上に水源があって、昼夜をおかず清潔な水を滾々と噴き出し、その下流が私の住居の横を流れている。台所にはそれを汲み上げて使っているが、いつか近くの長坂の町で茶葉を求め、山荘に入れて飲むと実においしい。私は長坂の茶葉が特別に質が良いのかと、買って来て東京で使ってみたら、さっぱり冴えない。結局これらは小泉の水が特別なのだと知った。改めて水のまま口に含んでみると、ほのかな甘みがある。仏教では、極楽に八功德水というの水があると説くが、山梨の水も七功德水くらいの長所はありそうだ。



金田氏は大泉の地を愛し多くの時間をこの地で過ごされました。この社団法人やまなし観光推進機構のこの「週末は山梨にいます」のキャッチフレーズはあちこちで見ることができます。



北杜市の観光は訪問型ではなく滞在型です。この地域の別荘所有者は避暑のために夏休みの期間だけ訪れるということはありません。春夏秋冬どの季節にも休日だけでなく平日にも滞在しています。また、別荘は移住のステップとしての意味合いも強く、終の棲家として準備している方も少なくありません。

そのような目的でここに居る人たちは決して便利を求めてきているわけではありません。誰も別荘地周辺に高速道路など求めていないのです。

もし清里高原大橋を通るルートで高速道路が大泉、高根、長坂町を通った場合には、豊かな自然である森が伐採され、貴重な動植物の生態が破壊されるだけでなく、澄んだ空気や静寂や夜の闇まで失われることになります。

北杜市の観光ホームページから「ほくと物語」というパンフレットを見ることができます。このパンフレットには以下のように書かれています。

星が誘う北の杜との出会い。星は旅人の道しるべ。
古くから旅人たちは月と星を見て、自らの位置（存在）を知り、進むべき知恵を得た。
いつの頃からか、この地から見た月の景観の美しさから

山梨の古名を「月見里（やまなし）」と呼んでいたといわれる。
澄んだ空気の中に浮かぶ凜とした月と星。
そして近頃では、瞬く満天の星空を望むことができることから
「星見里（やまなし）」とも愛称される。
雄大な宇と自然に出会える里—北杜市。



この星空が高速道路の照明で台無しされたらこのパンフレットはもう意味を持ちません。

また、とりわけ重要なのが地下水です。この地区には昭和の名水百選にも選ばれた八ヶ岳南麓高原湧水群があり、この水のおいしさに惹かれてこの地を選ぶ人も多のです。同じ北杜市には「天然水」を供給する「八ヶ岳」があります。「八ヶ岳」は水を採取している工場だけでなく安全でおいしい水を保全するために森全体を管理しています。

山梨県森林環境部森林環境総務課によりますと、山梨県の水資源のうちの地下水の割合は取水源地下水内訳（湧水 10.4%、深井戸 48.9%、浅井戸 3.4%、伏流水 4.6%）合計 67.3% となっており、山梨県水政策基本方針（H.17.3）のなかに、「山梨県水道 H.15.4.1～H.16.3.31 上水道と簡易水道における水源別取水量割合を見ると地下水、及び湧水の割合が約七割となっており 生活用水の水源を地下水、及び湧水に大きく依存している状況にあります。」と書かれています。



北杜市に問い合わせたところ、水道人口は49957人、水道納付書配信数 約28000です。水道人口が人口より多いのは別荘地にも水道が行っているということです。総戸数は30400戸なので、少なくとも30400-28000=2400戸は市の管理下でない井戸や湧水に頼っています。これに加え市に管理を移管した井戸が多数あります。

私たちは地下水に影響を及ぼすいかなる工事も希望しません。湧水や塩素消毒されていない井戸は、たとえ井戸水が出なくなった時にポンプアップした水道水が無償工事で供給すると言われたとしても代替できるものではありません。

人と自然と文化が躍動する環境創造都市北杜市、「自然の中でゆっくりと暮らしたい。そんな夢を形にする情報をお伝えします。」と言われて来てみたら、高速道路が通り、騒音と排気ガスの中、夜も照明で明るく、井戸水は枯れたら何のためにここに来たのかわかりません。市が、市長がここに高速道路を通そうとするのは私たちにとってはまさに詐欺のような行為です。

・私たちは納税者で知る権利、言う権利があります

北杜市役所、大泉支所、高根支所の調べによりますと

人口 48786人 男23928人 女24858人
建物戸数 30400戸 うち別荘10500戸 (アパートは一戸とみなす)
世帯数 20640世帯

つまり、別荘所有者は北杜市の1/3を占めており、更に別荘の特性として一世帯のみではなく複数の世帯が使用する場合もあり、影響する人数としては北杜市世帯数と比較して無視できない数であるといえます。

別荘所有者は固定資産税のほか市民税・県民税の均等割り分および森林環境税を支払っております。仮に1人が10万円ずつ納税したと仮定しても10000人で10億円となります。決して無視されるべき数字ではありません。市および県からは納付書が送られてきますので、市や県は別荘所有者の連絡先をすべて把握しております。今回、住民票のある世帯のみを対象としたアンケートや周知活動は不公平であり、市や県に恣意的に私たち別荘所有者を除外にする意思がなかったとしたら、ミスであったことであり、これまでのアンケートの結果は正しい集計結果を示していないばかりか、別荘所有者という立場からの視点に欠ける情報収集を行ったことになります。

私たちは私たち以外の人たちに対して行ってきた情報提供および2回のアンケートによる発言機会を得る権利があると考えています。すべての別荘所有者を含んだ形で再度情報提供および2回のアンケートを行うように強く要望します。その存在を知る機会がないオープンハウスなどのこれまでの周知活動も全く意味をなしていません。

市町村から別荘所有者には連絡が可能です。私たちは沿線に家屋を有する、もっとも重要な「沿線住民」であるにもかかわらず、全く何の告知もされず、この建設計画が進行していたということに激しい怒りを禁じえません。

平成22年度第2回小委員会配布資料「中部横断自動車道(長坂JCT~八千穂)計画段階評価の試行」3ページ「1.地域の課題とその原因」における産業・医療・観光・生活・道路の5項目について私たちに該当するものは一つもありません。私たちは何も知らされないまま、他の地域の利便性のために犠牲になるのですか?そんなことが許されていないはずがありません。私たちが「意見聴取」対象から外されたまま理解を示すことはあり得ません。

・八ヶ岳南麓の地下水および帯水層の把握を

北杜市長は景観保護の観点から掘削方式を推奨しています。しかし大泉・高根・長坂（北部）地区は庭を掘っただけで湧水が発生する事例もある場所です。地面を掘り返すことで地下水脈を破壊し、周辺および下流域の井戸水や湧水の枯渇の危険性が非常に高い地域です。

この地域に高速道路を通す計画をする前に、いったい何軒が井戸水、湧水を使用しているのか、どれだけの農業用水、工業用水に地下水が使われているのかをまず把握し、公表して下さい。

その上で、八ヶ岳南麓湧水群全体の帯水層を把握すべく調査を行い、地下水シミュレーションを行うことを要望します。少なくとも地下水シミュレーションで地下水の流動保全が行えるような工法の見通しが立つまではこのルートを通す計画は進めるべきではありません。現状と、対策をしなかった場合、対策をした場合のシミュレーション結果を公表して下さい。またデータの客観性の公平性の観点から、このシミュレーションを行う事業者・団体は市、県とは利害関係のないものとし、意図的にデータを改ざんすることなく純粋に科学的根拠に基づいて行われるように配慮しなければなりません。

なお、北杜市からの回答によれば「本路線はまだ基本計画路線であるため環境影響評価は行っておりません。今後整備計画路線に格上げされるとすれば、国により十分な環境影響検討が実施されるものと考えます。」とあります。市は国に調査責任があると言っていますがそれで間違いありませんか？ご確認のうえ回答ください。

中間とりまとめにある「概ねの費用」約2100～約2300億円で川俣側以西でどのような工法の道路を想定した数字でしょうか？掘削方式ですか？盛り土方式ですか？その方式には地下水の流動保全対策が含まれていますか？盛り土方式でも地中深く杭を打ち込むような工法は地下水脈を破壊します。いったんどこからか地下水が漏れ出せば周囲および下流域での水位低下を招きます。これらを考慮した費用にて計画段階の評価を行わないと評価の意味がありません。ルートだけでなく道路をどういう形で作るということまで含めて案を策定し、比較し直すよう要望します。また費用の算定条件および計算方法の開示も要望します。

・地下水および森林の伐採は災害を誘発します

高速道路の予定されている地域・大泉は幾度となく土石流の被害が出ている地域です。添付資料「八ヶ岳南麓「押し出し」」記の中で元理科教師[]氏が明治31年と昭和18年に発生した集中豪雨と土石流災害についてまとめています。また、この記の中にも記載があるように、市内の当時小学6年生[]さんの「八ヶ岳南麓の土砂災害」は第3回ふるさと山梨郷土学習実践研究発表大会で大賞を受賞しています。



大泉周辺の民家の庭には大きな石が積んである光景をよく見ます。これらは家屋を建築する際に基礎工事や水道工事で出た石を庭に並べていると聞いています。土石流後の写真にあるような1mにも達する石が基礎工事や水道工事のために掘り起こされることが多いのは地元の水道業者なら周知の事実です。

この地区の地下水は豊富ですが、言い方を換えれば山の保水力はとても微妙なバランスで維持されています。いつも湧いている湧水もあれば、雨のあとにのみ現れる湧水もあります。台風の後などは、庭のあちこちから水が湧き出て、池のようになっていたり、生活道路が川になることすらあります。もし大規模な工事で「みずみち」が塞がれたり、傷つけられて、降雨時にその傷から大量に水が出たら大変な災害につながる事になりかねません。いったん土石流が発生すれば掘削方式では高速道路内に大量に土砂が侵入する恐れもあります。盛り土方式なら高速道路に堰き止められた土砂が上流の民家を押し流すでしょう。どちらを考えても恐ろしいことです。

・大泉・高根・長坂（北部）地区および国道141号線沿線の経済損失

清里高原道路が有料だった時、昼間の交通量はほとんどないと言っていたほどでした。地元住民は無料になる夜間を待って利用していました。高速道路がここに通った場合、清里付近にはICはできるかもしれませんが、小淵沢ICや長坂ICと清里ICの間では乗り降りできないでしょう。

これでは大半の別荘が存在する大泉の人たちは不便になるばかりでなんの恩恵もありません。たとえ、大泉にICが追加されたとしても、今まで無料だった橋が有料になったとあれば誰が使用するでしょうか？結局、清里と八ヶ岳PAを結ぶコースは長野県側にはメリットがあっても、山梨県側にはメリットがないのです。どちらかの利便のた

めに他方が損害を被るような方式は取るべきではありません。中部横断自動車道を通すなら、山梨県側にも十分な恩恵がある方法を取るべきです。

何年も前なら観光地といえば清里・小淵沢でしたが、バブルの時代に出店された芸能人のお店は今は廃墟と化しています。一方、大泉、高根、長坂（北部）には新しいお店が次々と出ています。小淵沢からR141沿線に移動してきた店もあります。これは決して別荘所有者だけがお客とは言いませんが、消費の拡大に伴って出店場所が変わってきたことを意味しています。旧清里高原道路の無料化によって大泉清里間や、同じ高根町内である長澤、清里間の人の移動も徐々に生まれるようになっています。そうやって時間をかけて発展してきた生活圏、経済圏が特に清里高原大橋を高速道路化し、無料で人の行き来ができないようにしてしまうと破壊されてしまうことになります。

国道20号線を諏訪から山梨に向かうとあまりもさびれている風景に出会います。新しく出来た坂室トンネルを越えると急に民家は減り、武川町に入るまでの約25Kmの間に目につくお店といえばガソリンスタンド、ホームセンター、ラーメン屋2軒、食堂1軒といったところで。現在の国道141号線沿線とはまったく異なる風景となっています。

国道20号線といえば以前は栄えた甲州街道ですが、中央道の開通とともに店は徐々に減り、現在のようになっています。高速道路を作れば地元にお客が来て賑わうというのは必ずしも正しい考え方ではないということが、いくつもの過去の例で示されています。アンケートにおいて道路さえ作れば観光客が来るようなイメージで住民を説得するやり方には私たちは到底同意できません。

・誤解を生まない情報提供を

小委員会の資料やアンケート内容を見ていると、疑問に思う内容が多々あります。何を前提にこの数値を出したのか、ある資料と別な資料は相矛盾している。あるいは、偏った条件で見ているのではないかなどです。数値の元になるデータや計算方法が開示されていないため、憶測が憶測を呼び私たちの間でも国土交通省が恣意的にデータを作っているとか、答えを誘導しているのではないかというような意見が多々出てきています。こういった考えを払拭し、正しい数値とともに前向きな議論を行うために、下記の内容について、前提条件、データ、計算方法などを公開していただくよう要望します。

- a) 中部横断自動車道の山梨県北杜市内部分について、どのような形態の道路を想定されていますか？掘削方式ですか？盛り土方式ですか？それともその他の方式ですか？

計画段階で方式まで決定していないのは十分存じていますが、想定される方法が挙げられなければ、当然予算も異なり、周囲への影響も異なるはずです。可能性とし

て複数ある場合には複数の可能性をご回答ください。

- b) 中間とりまとめにあるコスト約2100～約2300億円、約1950～約2150億円には何が含まれますか？またこのコストはa)におけるどの方式を前提条件として算出されていますか？ご回答ください。
- c) 中間とりまとめにあるコストには八ヶ岳南麓湧水群周辺の帯水層の調査および地下水シミュレーション、実際の工事における地下水の流動保全対策に関して増加する工事コストおよび維持コストは盛り込まれていますか？ご回答ください。また次のコストには対策の必要のある場合とない場合での概算コストを提示ください。
- d) 高速道路建設によって近隣および下流の地下水脈に水位、水質ともに影響が出た場合は誰がどうやって補償しますか？私たちは水道水では納得しません。最大何戸に影響が出る可能性があり、これを保障した場合にいくらかかるか試算し、ご回答ください。また別荘地内は除草剤禁止の地域もあります。高速道路保持で除草剤が使われた場合には、それによる井戸や農業用水の汚染の可能性もあります。同様に保障の方法と費用を検討し、納得のいく回答を行ってください。
- e) 中間とりまとめにある影響家屋数、約70～約170件を算出した方法を開示ください。またこの際に決定ではなくても、影響家屋数を算出するにあたって仮定したルートがあるはずです。ルートがないのに家の数は数えられません。仮定したルートを公開してください。実際に高速道路が通るルートと一致しなくても結構です。
- f) 平成24年度第一回小委員会議事録において「WEBの回答数には、重複回答を含む」という記載があります。IPアドレスにて重複しているかどうかを判断されているようですが、当方の調査（株式会社 ネットワーク北杜調べ）によりますと、ケーブルテレビ会社が各家庭のケーブルテレビ端末に対してDHCPサーバーにてIPを付与するという形になっているため、「グローバルアドレス」としてはケーブルテレビ会社のIPアドレスしか見えないことになります。また「ローカルアドレス」としては同じIPアドレスが他の端末に付与されることがあるということです。アンケート回答時間が連続していない限り、異なった人が書いたものと分析できます。小委員会様、国土交通省様においてはこの件に関してプロバイダへの問い合わせはされたでしょうか？していない場合には調査していただくよう要望します。なお、大泉、小淵沢、高根町はケーブルテレビの加入率の高い地域です。
- g) 「中部横断自動車道（長坂JCT～八千穂）計画段階評価の試行」3ページ「1.地域の課題とその原因」に「高速道路のインターチェンジに1時間で到達出来ない出荷施設があり、新鮮な高原野菜の流通基盤が不安定」とありますが、それは中部横断自動車道の長野県側が建設され、上信越道と接続されれば解決されるのではないですか？また、もし関東に出荷したいならば長坂を経由し遠回りするのではなく、双葉JCTに向かった方が東京方面あるいは静岡方面への到達時間は約20分ほど短くなるのではないですか？時間短縮の合理性を説明していただくよう要望します。

- h) 「中部横断自動車道（長坂 JCT～八千穂）計画段階評価の試行」3 ページ「1. 地域の課題とその原因」に「第3次医療施設に30分で到達出来ない地域に居住する方が南佐久地域で約1万6千人」とありますが、それは中部横断自動車道の長野県側が建設され、佐久総合病院までの搬送時間が短縮できれば達成できることで、山梨県側を建設する理由にはならないと思います。長野県側と山梨県側で解決すべき課題が異なる以上、長野県側の道路計画と山梨県側の道路計画は分離して議論していただけるよう要望します。
- i) 「中部横断自動車道（長坂 JCT～八千穂）計画段階評価の試行」3 ページ「1. 地域の課題とその原因」に「地域周辺には有数の観光地があるが、小淵沢～軽井沢間は車で約2時間30分を要しており、広域的な観光連携が不足している」とありますが、小淵沢と軽井沢だけが観光地であり、短時間で結ばよという認識は全く的外れであり、その間に滞在している者の利便性をまったく無視したものです。この課題は不適当であり、該当しないので削除ください。
- j) 「中部横断自動車道（長坂 JCT～八千穂）計画段階評価の試行」3 ページ「1. 地域の課題とその原因」に「生活に必要な衣料品などの買い物にも不便な状況にあり、例えば小海町から佐久市間までは車で約45分かかる」とありますが、これは中部横断自動車道の長野県側が建設され、佐久市内までの移動時間が短縮できれば達成できることで、山梨県側を建設する理由にはならないと思います。北杜市は中央自動車道にて甲府や諏訪と結ばれており中部横断自動車道によるメリットはありません。また双葉 JCT 付近の一般道にも大型のショッピングセンターがあり高速道路自体不要ともいえます。長野県側と山梨県側で解決すべき課題が異なる以上、長野県側の道路計画と山梨県側の道路計画は分離して議論していただけるよう要望します。
- k) 「中部横断自動車道（長坂 JCT～八千穂）計画段階評価の試行」3 ページ「1. 地域の課題とその原因」に「上信越道と中央道を結ぶ広域的な道路は国道141号のみであるが、通行規制区間や急勾配箇所（9箇所）なども有り走行性や安全性の高い交通機能が不足している」とありますが、代替路がないのは長野県側だけであり、山梨県側は国道141号と県道28号（旧清里高原道路）の2本の無料で通れる道路があり交通量的にも問題は生じていません。逆に県道28号を高速道路化されると、無料の道路が1本になって無料の代替路がなくなってしまいます。長野県側と山梨県側で解決すべき課題が異なる以上、長野県側の道路計画と山梨県側の道路計画は分離して議論していただけるよう要望します。
- l) 平成24年度第1回小委員会議事録によりますと、「一部団体から2,000部のアンケート用紙を要求された経緯はございました。今回のアンケートについては、多くの方の幅広い意見をいただくため、アンケート票については個人に大量にお渡しすることはご遠慮させていただいております。」とありますが、個人ではなく団体への

配布はしてもらえるのでしょうか？私たちの署名はすでに提出したように現在1600筆を超えています。なお、私たちは納税者名簿をもとに別荘所有者全戸への配布を要望しておりますので、全戸配布の場合には当会へのアンケート用紙配布は不要です。

- m) 平成22年度第2回議事録によれば、費用便益比は計画段階ではしないのがルールとなっているとありますが、すでに建設が決まった後ではなく、いくつかのルートと比較してどうあるべきかを議論する計画段階だからこそ用便益分析の意味があると考えます。各方式のB/Cの結果だけでなく、算出に用いた数値、根拠および計算方法を開示ください。この際に、畑が雪に埋もれる冬季はレタスなどの野菜の出荷がないことなどの高原独特の季節的事情があることも十分考慮していただけるよう要望します。

・ハケ岳南麓に来てください

平成23年度第1回小委員会の議事録28ページに下記のような文面があります

〇二村委員

少し気になった点があるのですけれども、アンケートをみますと、どうやら北杜市側はこの建設問題に対してはかなり冷めているとも取れる結果になっています。ですけれども、自治体のほうの意見を拝見しますと、つくりたいという、むしろ積極的な方向なのかなと見受けられます。アンケートをした人たちと、そのアンケートをした人たちをまとめている市との意見の食い違いということに関して、北杜市に限らずちょっと事情を聞いていただけたらいいかなと思います。

小委員会メンバー様においては住民の意見と自治体の意見が一致していないことにすでにお気づきだと思います。ということは自治体経由で集められた資料はゆがめられている可能性があります。別荘所有者への連絡を故意にできなかった、あるいは、別荘所有者がかなりの割合で居て、納税者であることを国土交通省や小委員会に故意に伝えないという可能性もあります。ですので、アンケートの集計は自治体経由ではなく、自治体と利害関係のないリサーチ会社等を使用して集めていただけるよう要望します。

また、実際に小委員会メンバー様においては特に反対意見のある北杜市部分に関して現地視察を行い、賛成・反対の意見を直接聞く機会を複数持たれるよう要望いたします。現地にきて事実を把握していただくよう要望します。

○「山梨地方自治研究所」からの要望(平成24年9月21日)

国土交通省関東地方整備局 御中
道路分科会関東地方小委員会 御中

山梨地方自治研究所・研究員 [REDACTED]
連絡先 [REDACTED]

「コミュニケーション活動の結果について」に対する意見(その2)と要望

私は、去る7月31日付けで、「第2回コミュニケーション活動の結果について」(以下「活動結果」と略)のうち、北杜市のWEBからの回答を分析した結果に基づく私見を小委員会の先生方へ送らせていただきました。また、8月30日付けで、関東地方整備局の道路部宛に「中部横断自動車道(長坂JCT―八千穂IC)に関する質問」を提出しました。

今回、第2回コミュニケーション活動におけるアンケートのうち北杜市から寄せられた「ハガキ」による回答も分析し、併せて、前回のWEBからの集計を見直しましたので、その結果について意見を述べさせていただきます。近く予定されている小委員会の審議に反映して頂けるよう要望いたします。なお、8月30日付けの質問につきましては、まだ回答をいただいております。是非お答え下さるよう、重ねてお願いいたします。時間がかかるということであれば、いつ頃ご回答いただけるのかのご返事を頂きたいと思っています。

1. なぜ、課題や目標に対する地域の違いが考慮されないのでしょうか?

- 第1回コミュニケーション活動に於ける質問1(地域の課題)に関しては、国交省が示した5つの課題について、北杜市では肯定的な意見は29〜44%、否定的意見が51〜67%、また、質問2(課題解決の目標)の5つの目標についても、肯定的32〜41%、否定的52〜63%といずれも過半数に達していませんでした。長野県側の市町村全てで、質問1及び質問2に対して7割、8割が肯定的な意見であったことと対照的です。
- 第2回コミュニケーション活動に於ける質問1(課題を解決するための目標の選択)について、ハガキ及びWEB回答のうち北杜市住民の回答を集計し、表1にまとめました。ハガキ、WEBの欄は、小生がカウントした意見数、計は両者の合計値です。

表1 質問1に於ける意見数(北杜市)

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	計
ハガキ	942	1,059	893	1,085	1,808	1,220	780	676	1,696	10,159
WEB	35	78	48	1,607	2,073	77	33	75	2,152	6,178
計	977	1,137	941	2,692	3,881	1,297	813	751	3,848	16,337
活動結果	977	1,136	948	2,681	3,869	1,297	800	726	3,831	16,266

活動結果の欄は、「活動結果」のP11に示された率と回答数から求めた意見数です。数値が一致しない所もありますが、これは回答が番号ではなく言葉で記入されているものもあり、判読しにくいものもあったためですが、基本的な傾向は一致していると考えています。計欄の意見数を回答数で除して率を求めたグラフが別添えの図1です。図1を見ると、北杜市で

は、⑤(現道の走行性・安全性の向上)、⑨(環境・景観の保全)、④(地域的生活交通の円滑化)が顕出しており、「中間とりまとめ」の「参考資料」の記述「地元住民、・・・に共通する意見として、各地域ともに「災害時の代替路確保」を重要としている」との指摘は、北杜市に関しては当てはまらないと思います。

2 北杜市住民の5割は国道141号線の改良を望んでいます

- 質問2については、回答者が四つの対策案(案①、案②、案③、および整備なし)のどれに賛成かを表1にまとめました。

賛成の基準:可能な限り四つの対策案のどれに賛成かを判別しました。この場合、案①や単に1だけが書いてあっても、或は賛成の理由がいくつか書いてあっても1個の賛成回答としました。『複数の案に賛成』、『どちらかに賛成』などの場合には、「①②」から「③整備なし」に区分、また、案を特定せずに『早くつくって欲しい』などの意見は「①②③」に区分しました。案①、②、③全てに反対の場合には「整備なし」に賛成としました。また、反対の案の番号や反対意見だけが書かれている場合は「反対のみ記述」に、案に対する賛否ではなくアンケートの取り方や別ルートに関する意見などは「その他」に、白紙又は『ナシ』などの回答は「回答なし」に区分しました。従って、表1の「賛成」、「反対のみ記述」、「その他」、「回答なし」を合計すると回答数に一致します。

表1 北杜市住民の各対策案に対する賛成の分布

	回答数	賛成									反対のみ記述	その他	回答なし
		案①	案②	案③	整備なし	①②	①③	②③	①②③	⑤整備なし			
ハガキ	3,831	590	1,003	1,265	195	104	13	83	65	25	72	160	256
WEB	2,255	26	33	1,786	61	9	0	4	7	6	303	15	5
計	6,086	616	1,036	3,051	256	113	13	87	72	31	375	175	261

表1から、北杜市の回答者の半数の人が国道141号の改良(案③)を選択したことが判ります。複数案に賛成している部分をそれぞれの案に加算すると、案③は3,254となり53%になります。また、高速道路(案①と案②)に賛成は、複数回答分を加算しても両者の合計で2,122となり、回答者の35%に過ぎません。北杜市に限って見れば、この結果は「中間取りまとめ」の結論とは正反対です。なお、国道141号の改良であっても、『4車線ではなく2車線にすべき』『危険な箇所だけバイパスにすれば良い』などの部分的な改良も含まれています。また、高速道路賛成でも『財政的なことを考えたら2車線で』という意見もあります。

- 回答者の各案に対する反対の状況を表2に示しました。反対については、複数回答としました。また、『案①と案②を比べて、案①は費用が高いので案②に賛成』の場合には、案①は反対とカウントしました。「高速道路」の区分には、『高速道路に反対』、『中部横断道に反対』、『新規の道路建設に反対』などを含めました。

表2 北杜市住民の各対策案に対する反対の分布(複数回答)

	案①	案②	案③	整備なし	高速道路	計
ハガキ	424	555	184	187	318	1,668
WEB	369	446	17	37	799	1,668
計	793	1,001	201	224	1,117	3,336

表1と対照的に、国道141号の改良(案③)の反対は総数の6%と少なく、高速道路の建設(案①、案②、高速道路)に対する反対が総数の87%を占めていました。「整備なし」の反対は、『将来復活する可能性がある』との理由がほとんどでした。

- 3) 表1と表2の結果から言えることは、北杜市住民の選択は「141号の改良」であって、高速道路建設にはどのようにしても結びつきません。

表1、表2の結果を各案に対する賛成数・反対数の内訳で示すと図2のようになります。図2のその他の区分の賛成部分は表1の「その他」の意見数、反対部分は表2の「高速道路」の意見数です。カラム上の数値は、賛成と反対の合計数です。

図2は、案③(国道141号線の改良)への関心はほとんどが賛成であるのに対し、案①や案②(高速道路の建設)への関心は賛否が半々に分かれていることを示しています。案①より案②の賛成が多いのは建設費用が安いこと、反対が多いのは、旧清里有料道路の勾配や角度への懸念と一般道として利用されていることからの反対によります。この図と「活動結果」P38の図を比較すると、受ける印象は全然違ったものになります。

ちなみに、前項と同じようにして、国交省が発表した事回答数を掛けて意見数を算出してみると、案①が2,306、案②が2,938、案③が3,313、整備なしが530、その他が440となりました。

案③が相対的に1位であることは、図2と同じですが、案①と案②は国交省の方が、案③は図2の方が多くなっています。国交省で案①や案②が多いのは、『高速道路に反対』を加えたことによると解釈できますが、案③の少なさは今のところ説明できません。

今回の結果は「案①と案②が有効であると考えられる」というまとめ方は、北杜市の住民の意思を正しく反映していないと指摘せざるを得ません。ちなみに、長野県側は南相木村以外の市町村で案①が1位でした(南相木村は「その他」が1位)。

- 3) そもそもどのような事実に基づいて「中間とりまとめ」はされたのでしょうか

1) 「活動結果」に記載された図(P38~42)については、「賛成」「反対」「その他」を含むとされていますが、それぞれの区分の具体的な説明はどこにもありません。「賛成」「反対」の意見数はどのように数えているのでしょうか。「その他」には具体的にどのような意見を区分したのでしょうか。また、「中間とりまとめ」で「高速道路の整備(案①と案②)が有効である」としたのは、どのような事実(データも含めて)からなののでしょうか。国交省と小委員会は、これらの点を明らかにする責任があると思います。

2) 前2項で指摘してきたように、北杜市と長野県側には、抱えている課題、解決の方向性に

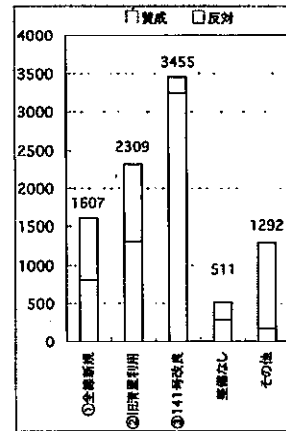


図2 各対策案に対する意見分布

について大きな違いがあります。このような場合には、それぞれの住民の意向を把握したうえで、どのように調整・解決していくかを模索すべきではないでしょうか。

アンケート結果のまとめを拝見していると、全ての市町村の結果をまとめてしまっているように思えます。しかし、2回目のアンケートの配布数は、山梨県側(北杜市)は長野県側(8市町村)の32%、回答数も28%に過ぎませんでした。また、北杜市側に多い別荘利用者は対象から全く外されました。このようなアンバランスを放置した上で一緒にすれば、長野県側の意向にそった結論になることは明らかです。仮に、関係自治体首長や業界団体などの正統的な建設促進という姿勢を重視したということであれば、アンケートを取る意味は最初からなかったことになります。

- 4 国交省は基本計画、計画段階評価についての疑問に答えておりません

- 1) 中部横断自動車道は、国交省で高規格道路として構想されたのが1987年、長坂~八千穂間の基本計画は1997年に作成されました。しかし、基本計画で、なぜ中央道八ヶ岳PA付近と八千穂を結ぶルートに決められたのかについて、私も含めて多くの方から疑問が出されていますが、未だに正式な説明はありません。
- 2) 計画段階評価は民主党政権になってから導入された制度です。そもそも、基本計画の廃止も含めて評価することになっているのでしょうか。具体的なルートは評価するのでしょうか。評価する場合、沿線住民の意向はどのように反映される仕組みになっているのでしょうか。このような点については、コミュニケーション活動を行う前に住民に明らかにすべきだったと思います。これまで実施されてきたコミュニケーション活動は、高速道路建設を前提としているのでしょうか。

以上

