

「NPO法人八ヶ岳南麓景観を考える会」からの意見書

(平成25年11月20日)

団037-1

2013年11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
北杜市中部横断自動車道活用検討委員会 委員長殿

NPO法人 八ヶ岳南麓景観を考える会

意見書

NPO法人八ヶ岳南麓景観を考える会の中部横断自動車道に関する意見提案を以下にさせていただきます。

1. 当会の意見

- ①八ヶ岳南麓エリア(国道141号線の西側地域)での、高速道路建設に反対します。
八ヶ岳地域を通る高速道路は、八ヶ岳地域に損失しか与えません。
この地域に高速道路は不要です。
- ②北杜市にとって、地域経済の発展に有益なのは、国道141号の整備改善です。中部横断自動車道の建設ではなく、国道141号の整備改善および拡充を求めます。
- ③山梨県側には高速道路は不要です。だがどうしても高速道路が必要なら、国道141号を整備拡充および一部を高規格化道路にして、須玉ICで中央道に接続すべきです。
- ④日本の財政状況、人口の減少、当地の気候を考慮すれば、赤字路線となるこの地域での中部横断自動車道の建設は、不要不急のものです。
- ⑤長野側の中部横断自動車道の建設には反対していません。

2. 上記理由

- ①北杜市は、特に八ヶ岳地域は、世界屈指の眺望景観が地域経済の基盤となっています。
景観は八ヶ岳の命です。中部横断自動車道は、その景観を破壊するものです。長坂から清里を通る中部横断自動車道は、地域経済を疲弊させることは明かです。眺望を汚す高速道路ができれば、八ヶ岳南麓は、良質の観光地にはなりません。
- ②日本は人口の減少が始まり、さらに、日本の借金は、一人800万円という超借金大国です。今後は既存の道路などインフラの維持管理コストが、膨大なものになります。赤字路線が確実な長坂一八千穂間の中部横断自動車道は、さらに借金を増やします。日本は将来の世代に責任を持って、長坂-清里間は、国道141号の改善とすべしです。
- ③北杜市長のB案の突然の支持声明は、北杜市庁内でも議会でも、全く議論もせず市長独断で出されたもの。さらに、観光協会も商工会も、会員の意見も聞かずに支持の意見を出したものです。個人としては反対と言いつつ、組織としては市長のイエスマンになり高速への支持をする組織の実態があります。このように、市民の声を無視した市や公的機関の意見が、市民の声として公式な意見と認知されていく構図は、国の道路ありきの姿勢にほかならないものです。

団037-2

- ④高速道路工事が、地域を潤すと思っている住民はいません。地域の工事関係者は、高速道路工事の利益は、すべてゼネコンに流れることをよく知っています。
- ⑤交通の便が良くなって、苦しくなるのがこの地域の観光業です。便利になれば通過するか、あるいは日帰りが可能になります。宿泊業者、特に清里の没落は、中央道ができた時に始まります。ましてや中部横断自動車道ができれば、この八ヶ岳地域全体、さらに北杜市全体が通過型になり、地域経済への打撃は明らかです。
- ⑥この区間は赤字路線になることが明らかであるため、高速道路計画は、小泉内閣の時に、凍結されました。今回高速道路を作ろうとするのは、赤字を上回るメリットが予測できているからでしょうか？ そのメリットを金額に換算して示してください。国の税金で作るのなら、借金を増やすような道路は作るべきではありません。
- ⑦緊急医療施設への移動が高速道路の必要性の課題とありますが、北杜市住民が中部横断自動車道の利用の有無について調査を行ったことはありますか？ 予測調査もないのに、これを課題としてあげることではできません。
北杜市の住民は、緊急の場合、甲府中央病院や山梨医大、あるいは諏訪中央病院、諏訪赤十字病院、富士見中央病院などへ行き、佐久総合病院(佐久市)は利用しません。甲府中央病院と山梨医大に行く場合は一般道か、中央自動車道の利用です。長野県の富士見高原病院(富士見町)へは一般道で、諏訪中央病院(茅野市)と諏訪赤十字病院(諏訪市)へも、一般道か中央道であり、中部横断自動車道の利用はありません。また、長野県民は、山梨県の病院の利用はしないため、長野県民にとって八ヶ岳地域の中部横断自動車道のメリットはありません。
- ⑧中部横断自動車道が輸送時間短縮になるということに関しては疑問です。長坂経由の中部横断自動車道は遠回りになります。長野県側から東京方面なら、国道141号で須玉ICから中央道利用の方が便利です。名古屋方面へは、一般道から小淵沢ICからの中央道の利用となります。沿線の運送業者に、東京方面、名古屋方面に行く場合に中部横断自動車道を利用するかどうかのアンケートをしているのでしょうか？ しかも、冬期は風と寒さによる凍結が予想され、大変危険で維持管理費の高い高速道路になると予想されます。

3. 141号の改善への提案

・141号の改善に際し、機能的改善だけでなく、美しい景観の整備なども盛り込んだ、モデル道路とすることを提案致します。141号沿いにあるけばけばしい看板や廃屋を撤去し、自然と安全・心地よさを楽しめる道路に改善することが、質の高い観光客を引きつけるポイントになります。このような景観的なモデル道路ができれば、全国的な話題を呼び、この地域の魅力が増し、継続的な経済効果が期待できます。

以上が当会の意見です。上記、2の⑥メリットの金額換算、⑦医療施設への利用、⑧運送業者の利用に関して11月29日までにご回答いただきたく、よろしくお願致します。

■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成25年12月17日)

団038-1

国土交通省関東地方整備局道路部道路計画第1課

私たちは行政の末端組織である大泉町下井出地区東組(22世帯)のものです。私たち東組は昨年11月21日の新ルート提案があった直後に「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」を結成し新ルート提案に反対の意思表示をしてきました。東組のすべての家が新ルートで示された1キロ幅に入っているからです。

6月にワーキンググループのB案が適当という答申が出された以降、6か月が過ぎた現在、小委員会が開催されていません。

小委員会開催の前にぜひ、委員長の石田氏に直接地域住民の気持を説明したいと考えてきました。このたび、石田委員長が反対住民との面談を1月14日に行うという情報を知りました。

私たち東組対策委員会もこの面談に加えていただきたいと思います。ぜひご検討ください。

同封の宣伝チラシは八ヶ岳南麓住民に新聞折り込みでお知らせしたものです。よろしくお願いたします。

「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」

代表一同

追記 後日電話にてお話をさせていただきます。

団038-2

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



下井出のみなさまへ

新ルート発表から一年、まだルートは決まっていません

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

爽りの秋が懐かしく去り、もう師走。

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

ところがこの穏やかな生活を一変させる予想もしなかった出来事が起きました。昨年の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とりあえず集まったのは11月29日でした。何が出来たのか、みんなで知恵をしぼり、「八ヶ岳南麓に高速道路はいらぬ」の立て看板、署名、北杜市・県・国土交通省への要請文や抗議文、ルート案作りの委員会の委員へのハガキ等などやるべきことが出され、各自ができることから始めて反対運動の一步を踏み出しました。

下井出のみなさまには、署名・カンパ・ハガキ活動に協力して頂いたり、立て看板の設置を快く承諾して頂き、地域の状況に明るくない私たちのために先頭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した。

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

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

2013年12月

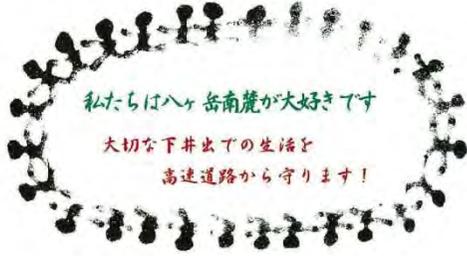
<共同代表になりました>

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っておりますので、どうかみなさまの一層のご理解とご協力をお願い致します。

■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成25年12月17日)

団038-3



この地を活かした、美味しい水と美味しい空気を味方に営業中。



この峡北の地域で働く人が多くいます。企業や学校、郵便局他、この地ではモテモテの獣医さんもいます。

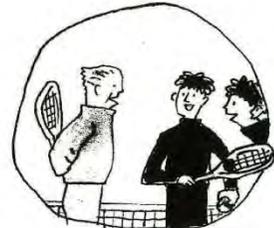
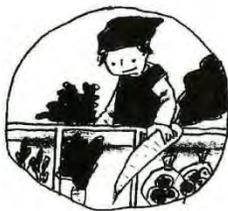


不登校の子どものための居場所「ひなたぼっこ」は、地域のみなさまに支え頂いて5年目を迎えました。ハヶ岳南麓の美しい自然、あたたかな人々のおかげで子どもたちは元気になってゆきます。



下井出地区の役員をさせていただきます。会計と事務方を担い、慣れない業務に頑張っています。

畑や田を借りて野菜や米作りに出しています。収穫した野菜や米は「パノラマ市場」に、地元の方々と楽しく交流しています。地元のおばちゃんたちから郷土料理を教わっている人もいます。



『素晴らしい自然に魅せられ、下井出に移り住んで12年。当時94歳の母は地元のヘルパーの方に献身的な介護を受けて97歳の天寿を全うすることができました。この感謝の思いを少しでもお返しできればと長年テニスで得た教訓(協力の心、努力の心、感謝の心、誠意の心)を若い人たちに伝えたいと思い、』

私たち東組の人たちの生活の一部を漫画にしてみました。ハ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。イラストは高尾の「ま」で頂きました。

団038-4

意見広告



立て看板をリニューアルしました



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

10月7日に第2回 北杜市中部横断自動車活用検討委員会おこなわれる

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

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

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



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

■「大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会」からの文書

(平成25年12月17日)

団038-5

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るよう切に願います。

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、これから声を上げ続けたいと思います。

団038-6

美しい景観・豊かな生活環境を守ろう

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土交省が提案した中部横断新ルートは地元説明会を経て六月二十七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案が適当であると思う。地元自治体の責任者である山梨県知事、北杜市長さんも清里地域へのアクセスの良いB案が望ましいと言っている」というものでした。そのあとで「この会議はルート案を決めるものですが多くの意見がありましたので付帯意見①環境・景観に配慮する。②地元住民の意見を聞く。③十分な仕組みを作る。④経済性を考慮する」を付ける」というものでした。

今後はこの取りまとめを受けて八人のメンバーの小委員会が開催されることとなります。しかし、地元説明会での多くの反対意見はワーキンググループにどのように反映されたのでしょうか？

全くの説明のない状態でルート設定のアンケートにもないものが降って来たように出されたのが昨年十一月。私たち地域住民の憤りは、このようなルートの決め方であったのです。当然にも地元説明会では反対意見が多数を占めました。しかし、ワーキンググループの決めることはA案かB案かでありません。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土交省(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!**

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

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

■「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25年12月17日)

団038-7

中部横断道建設 7つの不思議

あなたは納得して
賛否を決めていますか？

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

- 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？北杜市の誰かいったい潤うの？
- 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っと寂れてしまう。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きませんか？
- 5★ 景観を大切にすると口では言いながらなぜ長坂インターから分岐させて北杜市を東西に横断する道路を作って景観を悪くするの？
- 6★ 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？

★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???

残さないために。

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、百年後を見据えて今どうすべきなのかを考えなければならぬ時ではないでしょうか。これ以上子どもたちに負の遺産を

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「高速道路ルート帯も案が適当」との結論を出し、関東小委員会に答申しました。すでに日本中に高速道路が張りめぐらされており、今回の中部横断道の問題は、単にルート帯の問題だけではないのです。笹子トンネル事故にも見られるように、三十年、四十年前に建設した道路やトンネル・橋の補修が待たなしの状況なのです。山梨県内でも、高速道路だけではなく、早急に補修が必要な道や橋がたくさんあるとされています。しかも国の借金は過去最大、国民一人あたり七百五十万円」というのに、それでもまだ作ろうというのです。

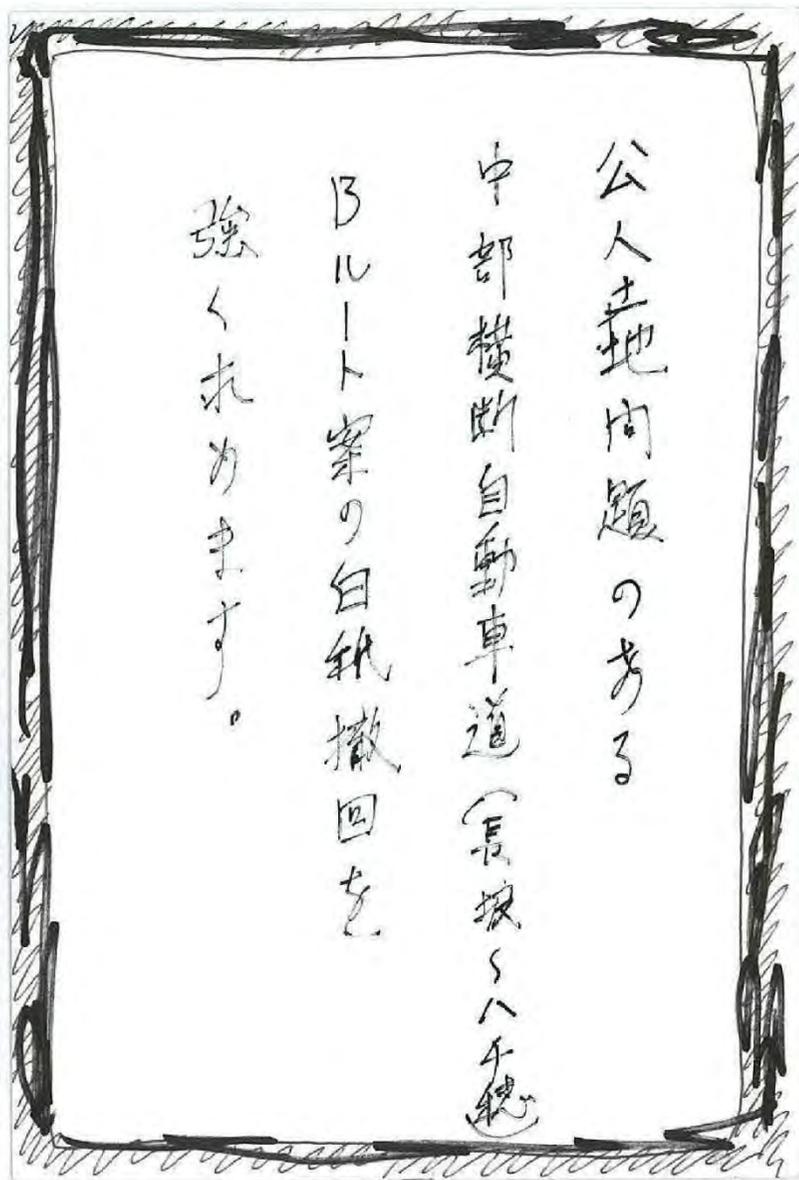
原発もそうです。福島第一原発の事故は、放射能を大地にまき散らし、多くの人々から故郷を奪い、子どもたちを放射能の危険にさらし、世界中を不安に陥れました。未だこの事故の責任を誰も取っておらず、事故処理にどれほどの費用と時間が必要か、どれほどの犠牲を払わなければならないかの目途すら立っていないに、今また国は原発推進へと大きく舵を切っているのです。

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「高速道路ルート帯も案が適当」との結論を出し、関東小委員会に答申しました。すでに日本中に高速道路が張りめぐらされており、今回の中部横断道の問題は、単にルート帯の問題だけではないのです。笹子トンネル事故にも見られるように、三十年、四十年前に建設した道路やトンネル・橋の補修が待たなしの状況なのです。山梨県内でも、高速道路だけではなく、早急に補修が必要な道や橋がたくさんあるとされています。しかも国の借金は過去最大、国民一人あたり七百五十万円」というのに、それでもまだ作ろうというのです。

■「北杜市市民の会」からの文書

(平成26年1月7日)

団039



■「北杜市市民の会」からの警告書

(平成26年1月28日)

団040-1

警告書

私は平成 25 年 7 月 26 日より宮坂広志課長にお聞きしたい事項があるのでアポイントメントをたびたび要請いたしましたが、平成 26 年 1 月 27 日現在お会いしていただけません。

お会いして頂けないので、やむを得ず甲府河川国道事務所に対して平成 25 年 8 月 6 日と 10 月 21 日の 2 回、内容証明により意見と質問を致しましたが、回答期限の平成 25 年 10 月 31 日を過ぎ新しい年に至っていますが何の回答もありません。会うことを頑なに拒否し回答もしないのは国民を無視する行為だと思います。

国家公務員法 96 条には「すべての職員は、国民全体の奉仕者として・・・」とかかかれています。国民の要望や質問に答えないことは法律に抵触する行為だと思います。

団040-2

又、国土交通省として中部横断自動車道（長坂～八千穂）に反対する一部の団体と会い意見交換会を開催したり、ルート決定に係る関東地方小委員会委員長 石田東生氏との会談を設定するなど一部の団体に便宜を図っています。

ルート案内の公人土地問題（平成 25 年 10 月 21 日に土地登記簿配達証明にて送付済み）も国の政策としての道路ルート案に公平性に支障をきたしています。公平性を確保するならば B ルート（案）の白紙撤回をするべきです。これは国家公務員法 96 条と国家公務員倫理法第一条に抵触します。

国家公務員倫理法第一条では「職務の執行の公正さに対する疑惑や不信を招くような行為の防止」と書かれています。

私ども北杜市市民の会も石田委員長への会談を国土交通省に対して以前より会談した

■「北杜市市民の会」からの警告書 (平成26年1月28日)

団040-3

い旨通達していますが、未だ会談は実現していません。再度会談を要請いたしますと同時に平成 25 年 10 月 21 日の内容証明に対する回答する文書を再度求めます。
答えないことは国家公務員としての職務に資する行為だと思います。
以上の事柄に善処いただけずルート決定がなされた場合は取消訴訟などの法的手段を取りますので、ご承知おきください。

平成 26 年 1 月 28 日

北杜市市民の会

山梨県甲府市緑が丘 1 丁目 10 番地 1

国土交通省関東地方整備局

事務所長 吉岡 大蔵 殿

この郵便物は平成 26 年 1 月 28 日
第 17026 号書留内容証明郵便物として
差し出されたことを証明します。

日本郵便株式会社

郵便認証司

■「北杜市市民の会」からの意見書 (平成26年2月28日)

団041-1

団041-2

国土交通省関東地方整備局

甲府河川国道事務所 事務所長 吉岡大蔵 様

計画課課長 宮坂広志 様

平成26年2月27日(木)に宮坂課長にはお時間を頂き中部横断自動車道(長坂～八千穂)の必要性につきお話いただきましたが、満足する回答が得られませんでした。再度お聞きしたい事もありますのでアポイントメントをお願いいたします。

同封しました意見書は27日の話を聞いてから納得のいく回答があれば出さないつもりでいましたが、宮坂さんの説明を聞いて、ますますこの道の必要性を疑うこととなりましたので提出いたしますので本当にこの道が日本国民のためになるのかお考えください。

北杜市市民の会

国土交通省関東地方整備局

甲府河川国道事務所 事務所長 吉岡 大蔵 殿

意見書

中部横断自動車道(長坂～八千穂)について進言いたします。問題は世界的に見て借金大国1017兆円である日本(今年末には1143兆円)、アメリカを除いては世界でも吐出しています。対GDP比で考えるのであれば200%を超えている世界一の借金国です。(ギリシャは160%)

この道路(長坂～八千穂)が国民、市民にとって本当に必要なかと言うことです。この借金の額からすれば、道路建設費は微々たるものですが、長坂～八千穂のルートは山岳高速道路となり、冬の管理費は普通の平地の道路より多くなることは事実で借金製造道路となります。なによりこの長坂～八千穂のルートは山梨県にメリットが無いことは国土交通省のパンフレットにメリットが書かれていないことから証明されています。

ミッシングリンクの解消という国土交通省用語を振りかざし、甲府河川事務所の方は建設を推進していますが、国民の生活を考えているのでしょうか？バブル時代に計画されたルートを忠実に遂行しているだけではないのか？人口は減少に転じ若者の車離れも進み、今や世界的に見ても老人人口が多い国となりました。計画されたバブルの時とは時代が変わったのです。時代が変われば計画は見直すべきだと考えます。

国土交通省のパンフレットではミッシングリンクの解消の中で「国際拠点港の連携」が必要かの様に書かれていますが、各港湾管理事務所を訪ねると「港の連携は考えてないし、港から港への物流は、陸路は輸送代金が高いので現実的ではない」と言われました(録音有)。国土交通省は架空の話を創り上げ、効能が無い薬を売る詐欺師のように偽って国民に宣伝し、高速道路がさも必要のように国民を騙していると思います。

■「北杜市市民の会」からの意見書 (平成26年2月28日)

団041-3

団041-4

この記述が正しいとしても、この道路は東名と中央道を結ぶルート
を建設するだけで中部横断自動車道としての建設メリットは達成し
ていると思います。

国土交通省のパンフレットに書かれている清水港と新潟港を結びたいとする「国際拠点港の連携」は静岡側のルートで90%以上達成されていると思います。長坂～八千穂のルートを新たに造っても長野道を通して新潟港へ行くのと比べると14.7km近くなるだけです。

●清水港～新潟港への、それぞれのルートの距離比較

1、長野道利用ルート

清水JCT-75km-双葉JCT-長野道ルート345km-
新潟中央JCT=走行距離 約420km

2、中部横断自動車道(長坂～八千穂)建設し利用したルート

清水JCT-75km-双葉JCT-中部横断ルート330km-
新潟中央JCT=約405km

420km(長野道コース)-405km(長坂～八千穂コース)
=約15km(建設した場合の短縮距離)

中部横断自動車道(長坂～八千穂)が建設されても
距離は約15kmしか短くなりません。

平たんな2車線の長野道、方や山岳高速1車線の中部横断自動車道(長坂～八千穂)、この二つの道の交通の安全性と交通のスムーズさを比較した場合、距離の短さが時間短縮につながるとは思えません。ましてや冬場はプロのドライバーが雪の山岳高速道路を危険を侵し選ぶとは到底考えられないことです。この約15kmを短縮する為に1800億円国費と県費を使うのは無駄遣いだと思います。

災害時の代替道路に関しても山梨側には高速道路の選定候補など(アンケート)に上がるほどの良い道路が何本も存在するので新たな道路は必要としないと思います。

市長白倉政司氏などは市議会において、太平洋が見たい日本海が見たいと言うのが市民の願いであったと演説しますが、静岡側のルートさえ出来れば長坂～八千穂のルートを建設しなくとも太平洋は近くなのです。日本海は長坂～八千穂のルートを造っても時間的には近くはなりません。

このように基本的には中部横断自動車道(長坂～八千穂)ルートは必要性が認められない道路だと思います。

北杜市は中部横断自動車道(長坂～八千穂)を命の道として推進し、これは災害復旧と緊急搬送の道という二つの側面からだと思いますが、長坂～八千穂のルートは縦に多くの道が存在します。災害復旧はこの道で機能しますし、消防署に救急車の搬送先を聞くと重症の場合は甲府の救命救急センターへ搬送とのこと。

もし北杜市が真に命を考えるのであれば、長坂接続でなく須玉や双葉を考慮すべきだと思います。距離的には病院に搬送できる時間が5分ほど短縮できます。脳細胞は心停止からわずか3分で死に始まります。5分は命を落とす時間にもなるのです。1分1秒でも重症患者を早く運べばより多く人の「命」を救えます。

今のBルート案は命に厳しいルートです。

国土交通省は長坂に決定した経緯を国民に明らかにせず、長坂接続を建設費用から最善だとしています。これは北杜市の基本的な考え「命の道」を考えれば数百億円増えても命を取るべきだと考えます。

長坂接続に関しては、長坂ICと八ヶ岳パーキングの間は2kmしかなく、現計画ではその間にジャンクションが造られ各施設の間隔が1km取れないこととなり危険です。複雑になりすぎ人間の判断ミスを誘発します。スピードの速い高速道路上では、判断ミスによる急激な車線変更などは重大な交通事故を招きます。

道を接続するならば長坂ICより甲府側にジャンクションを造るべきです。

私はなぜ長坂にしなければならないか、B案でなければならないかは、市長、県議会議員や市の活用検討委員など山梨の有力者の土地が関係していると考えています。別の接続点では土地を通過する可能性すらなくなるからです。

私がたびたびBルート案の白紙撤回を求めている理由として公人のルート内土地問題が民主主義の世の国民の平等と公平性が国の政策には必要だと考えるからです。又、国家公務員倫理法第1条には「職務の執行の公正さに対する国民の疑惑や不信を招くような行為の防止を図り、もって公務に対する国民の信頼を確保すること」と謳われています。

■「北杜市市民の会」からの意見書 (平成26年2月28日)

団041-5

団041-6

公人土地問題が発隠しても道路建設を推進する方々が、臭い物に蓋をして案としてのBルートを進めることは、この国の公平性を阻害します。

第3回ワーキングの傍聴を私も九段でしましたが、審議に土地の問題は提起されずシナリオ（国土交通省）通りに進み、お芝居を見ている様でした。

- ・このB案ルートの選定には以下の悪意が存在します。
- ① 国土交通省、県、北杜市も中部横断自動車道（長坂～八千穂）の長坂接続を15年前に決めておきながら計画を北杜市民に進んで告知しなかった（反対運動を恐れて知らせなかったのか？）
- ② 住民の意見を集めた第2回アンケート配布と集計、長坂～八千穂のアンケートなのに建設の進む長野側に配布をしている。（建設が進む地域では反対する理由が存在しない。佐久市は長坂～八千穂間ではない。）
回答用紙の誘導的作為（記述式回答欄と賛成意見としかならない設問）。
恣意的な集計と解釈。（北杜市での141号の改良意見を無視など）
- ③ 計画段階評価が地域と関わりが少ないワーキングメンバーにより審議され一般住民を無視して進められたこと。（A、Bルート案選定経緯は不明のまま）
- ④ 国土交通省に公人土地問題を伝えるも、第3回ワーキングの資料として載せる要請を受諾した後、法律用語を悪用して拒否する。（個人情報保護法の観点より資料として審議しないとする。）
- ⑤ 第3回ワーキングで使用した資料1-2の頂いた全ての意見（集計結果）の表は作為的で道路の反対意見を細分化し、あたかも建設賛成が多いように思わせる詐欺的で恣意的な集計である。
このことは建設に反対する人が多い現状を隠ぺいするものだと思います。
このような悪意の中で第3回ワーキングがB案を望ましいルートだと結論を出したことは遺憾です。
公人の土地問題では国土交通省の官僚を含め関係者に内容証明を配達証明で送付して、Bルート案の白紙撤回を求め、問題ないとする場合は理由の説明を文書にて回答を求めましたが、期日を過ぎても未だ一通も回答がありません。この事実は土地問題が問題があるので答えられないのであり、理論的に問題が無ければ回答できるはず

なのです。

平成26年2月14日の大雪で中部横断自動車道は5日間通行止めになりましたが、国土交通省のパンフレットでは「2安全安心の向上」として異常気象時における代替道路の確保とされていますが、今回の大雪では、高速道路は中央道の本線が3日通行止め、片側1車線の中部横断自動車道は5日通行止め、中央道は本線が開通しても、IC接続道路の除雪が不十分だとし6日通行止めの長坂ICもありました。高速道路とはなんと脆弱な道なのか、脆弱だとされた国が建設した国道141号は清里地区でだけ1日の通行止めだけでした。高速道路が通行止めの期間、命の道となったのは脆弱だとされた国道141号でした。この事は国道141を改良活用すれば地域の問題を解決できる素質があることを示しており、過去のアンケートでも北杜市民は国道141号の改良活用を求めています。
この通行止めの事実は、国土交通省が建設推進する中部横断自動車道（長坂～八千穂）が有事の安全安心の道にはならない事を証明しています。
北杜市側の中部横断自動車道は必要が無いと思います。静岡側と長野側を建設すれば中部横断自動車道の主な役目は終わると考えます。どうか中部横断自動車道（長坂～八千穂）建設を断念して国民にこれ以上の債務を背負わせる事のない様お願いいたします。

平成26年2月28日

北杜市市民の会

「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会、大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会、中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会」からの要請書

(平成26年3月6日)

団042-1

団042-2

2014年3月6日

国土交通省関東地方整備局長

深澤 敦志 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組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限界があります。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論議を保証した「活用検討委員会」が不可欠です。国土交通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多くするなど的工作を行い、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どちらにならうか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。

国土交通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か月もあったにも拘わらず、国土交通省からは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、

「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会、大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会、中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会」からの要請書

(平成26年3月6日)

団042-3

団042-4

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」を繰り返す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、意見の全体をみての集計であり、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いわば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か所、幅員狭小10か所、線形不良14か所、勾配急すぎが9か所」など、改修は喫緊の課題である、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

「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会、大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会、中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会」からの要請書

(平成26年3月6日)

団042-5

団042-6

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、立体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。この国道を出来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。

いずれにしても、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と私たちは考えます。

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に無く、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

が数多く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が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 1 4 1 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 

■「北杜市市民の会」からの通知書 (平成26年3月6日)

団043-1

通知書

北杜市市民の会は平成26年2月27日甲府河川国道事務所において中部横断自動車道（長坂～八千穂）の必要性に対する質問他をしましたが納得のいく回答が得られませんでしたので平成26年2月28日送付の配達証明にて事務局長と計画課課長に対し意見書として問題点を指摘致しました（平成26年3月3日甲府河川着）。

特に国土交通省のパンフレットで謳われている「国際拠点港湾との連携」の説明で、宮坂広志課長は、道が完成すればアメリカから船積みされた荷物が清水港に陸揚げし、陸路で日本を横断して新潟港に運ばれ、新潟港で再び船積みされ中国に輸出されると荒唐無稽な説明に終始しましたが、国土交通省中部地方整備局清水港事務所、静岡県清水港管理局、新潟県新潟港湾事務所、

団043-2

国土交通省北陸地方整備局新潟港湾・航空整備事務所などに平成26年1月30日にそれぞれ電話で港湾間の連携について考えているかを聴取しています（録音有）。それぞれの事務所は、港湾間の連携は考えていないし、陸路を使い港から港へ荷を運ぶことは運送代が高額になるので考えられない事だと言われました。新潟側の事務所では中部横断自動車道（長坂～八千穂）の名前すら知りませんでした。

この事から宮坂課長の言うことが、いかに荒唐無稽な事かわかります。

もしこのパンフレットがデーターを元に考えられていないのなら国民に事実と異なる作り話で効果を謳ったことになり、法的問題も存在すると思います。

又宮坂氏は連携に関するデーターを求める私どもに対してデーターはそちらで探して

■「北杜市市民の会」からの通知書 (平成26年3月6日)

団043-3

くださいと言われましたが、これは国家公務員の責務に反する行為だと思います。

公人土地問題についても多くの国民、市民が公平な事ではないと考えるならば、国家公務員の責務として説明責任を果たすべく文章にて回答するべきです。

4ヶ月前より何度となく回答を内容証明で求めています但未だ返事がいただけません。27日の面会でも文書の回答はしませんと言われましたが、なぜ文章を出せないかの理由の説明は拒否されました。何故でしょうか理解に苦しみます。ルート内の公人の土地が国民の公平性に問題が無いとするのならば、堂々と文章で説明すればよいことだと思います。

この様な恣意的説明や公平性を国民から疑問視される行動は国家公務員倫理法第1条「職務の公正さに対する国民の疑惑や不信

団043-4

を招くような行為の防止を図り、もって公務に対する国民の信頼を確保することを目的とする。」と「職員は、国民全体の奉仕者」とする国家公務員法 96 条に抵触します。私ども北杜市市民の会は平成 26 年 3 月 17 日までに清水港と新潟港の港湾連携のデータと、ルート内公人土地問題の文章での回答を再度求めます。

平成 26 年 3 月 6 日

北杜市市民の会

山梨県甲府市緑が丘 1 丁目 10 番地 1

国土交通省関東地方整備局

甲府河川国道事務所

事務所長 吉岡 大蔵 殿

この郵便物は平成 26 年 3 月 6 日
第 17503 号書留内容証明郵便物として
差し出されたことを証明します。

日本郵便株式会社



「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3月15日）

団044-1

私たちは3回の意見交換会をとおして、また要請書で申し上げているとおり、これまでの計画の進め方には沢山問題がある、とくに南麓を横断するBルート案は、従来案で指摘された多くの問題が何一つ解決されないまま、WGで結論を出されました。

このBルート案の決め方については納得できない、新たに住民協議の場を設定して、そこに代替案を示すなどして合意形成をつくり上げることが必要だと何度も申し上げてきました。

しかしこれまでの議論では、問題点の指摘に納得できる答えがいただけていないのみならず、自ら遂行した業務の否定にもなる仕切り直しはできないと言われていました。

私たちは、地域住民の中に「早く整備計画に格上げを決める」という声があることを承知しています。しかしこのまま決定ということになれば、地域住民の亀裂は決定的になり将来にわたってぬぐい難い大きな禍根を残すこととなります。住民間の対立ほど悲しいことはありません。対立はなんとしても避けなければなりません。

石田委員長が関わられた沼津のP Iは賛成、反対の住民も交え、車座会議や勉強会など70回にも及んだとHpで読ませていただきました。そのような熟議をとおした共通理解への過程こそが、市民のまとまりを生みだし、街の活性化にもつながるのではないのでしょうか。

だれもがこの地域が住みよい街、活力のある町になることを願っています。甲府河川国道事務所の所長さんは昨年5月「地域に喜ばれる道にしたい」と言われていました。そのことばを現実のものにするための方策を考える場にこの意見交換会があってほしいと願っています。

団044-2

第4回意見交換会 資料

1. 平成25年4月16日付 北杜市長あて要望書
2. 平成25年4月30日付 北杜市の回答書
3. 平成25年5月1日付 北杜市長の中部横断自動車道の早期実現についての要望書
4. 2013年5月16日付 国土交通大臣その他あて再回答の要望書
5. 2013年6月4日付 北杜市長と市民との意見交換会の開催を求める請願
6. 2014年3月6日付 国交省関東整備局長あての要請書
7. 第1回WGに提出された資料のうち、3キロ帯と新ルート帯の位置関係を示した図
8. 第3回WGに提出された資料 2-2 地元説明会の報告—集計結果
9. 第3回WGに提出された資料 2-2 地元説明会の報告—集計結果のホームページに掲載されたもの
10. 長坂インターチェンジ付近の衛星写真
11. 第二回アンケート結果の円グラフ
12. 予定ルート帯を書き込みした北杜市の観光MAP

「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3月15日）

団044-3

平成25年4月16日

山梨県北杜市長 白倉政司殿

中部横断自動車道（長坂-八千穂）に関する要望書

平成25年1月30日～2月16日の間の国土交通省主催の地元説明会を経て、私達は以下の提案と取り組みへの検討を進めております。自然豊かでより住み良い北杜市になるようご尽力頂き、私達の提案へのご理解とご支援を要望いたします。

1. 「市民参加の道づくり」

一般の地元説明会では、北杜市民の多様な考え方が明らかになり、自然環境保護や地域活性化の視点から、八ヶ岳南麓新ルート案について多くの反対が表明され、地域を二分するほどの議論が起りました。このような中で、私達は、「住民参画型の道づくり」によって、国交省が提案している新ルートの問題を解決するよう求めてきました。

平成9年に国交省が提唱している「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」の指針（平成17年9月改訂）に基づき、「市民参加の道づくり」案を提案しております。

パブリック・インボルブメント（Public Involvement: PI）と呼ばれるこの方式は全国でも数十例あり、地域の問題解決に大きな役割を果たしてきました。私達は、この成功事例となった「能越自動車道」方式に基づいて、中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルートの問題を解決するため、北杜市民やこの地域に関わる皆さんから構成される「ワーキンググループ」と「道づくりと地域活性化のための懇談会」の設立を提案します。民主的な議論をもとにこの地域の飛躍的な発展に尽くしたいと願っております。

2. 国道の改修と地域興し

八ヶ岳南麓に広がる雄大な自然を持つ北杜市の発展のためには、生活道路としての国道や県道の充実がなによりも不可欠です。昨年12月に起きた笹子トンネル事故によって明らかになったのは、インフラの維持整備にいかに膨大な税金が必要になるかという問題とともに、笹子峠を越える現状の国道20号の脆

団044-4

弱性でした。私達は中部横断自動車道の双葉-清水間の重要性については、十分認識しておりますが、八ヶ岳南麓を通る高速道路の建設ではなく、北杜市を貫く生活道路としての141号線や20号線の更なる整備がこの地域の発展には重要と考えております。北杜市と近隣地域経済をつなぐ活性化の視点からも早急の整備が望まれます。

これら道路づくりと地域活性化の問題は、北杜市の重要な産業であり文化である「農の再生」や観光と密接に結びついており、その観点から八ヶ岳南麓一帯の田畑や荒地地への新規就農希望者や各種職業に従事しようとする人材を広く活用して、地域興しを進める必要があると考えています。地域に在住・移住する熱意ある若者を結集・組織化し、農による地域興しを具体的に検討し、地域の老壮青の指導と相互交流による新規就農者等への技術指導、地域の文化や歴史を教えることができる地元のシステム整備を構想したいと思います。例えば、その第一歩として、潜在する古民家等の空き家を活用し、小規模の古民家クラインガルテンを北杜市内にいくつも作り、NPO法人によって運営することも私達は構想し始めました。道づくりと地域の活性化を結びつけながら北杜市をさらに発展させていることを願っております。

3. 白倉市長と北杜一般市民との懇談会の開催

第一期の白倉市長は、市民の場に出て直接的な交流を積極的に行ない、その姿勢は多くの市民に評価されたと思いますが、二期目に入り、市民との対話は必ずしも十分とはいえません。国交省は北杜市内で地元説明会を開催し、国としての立場を説明しましたが、北杜市は一般市民への説明を未だにしておりません。北杜市内に建設されようとしている高速道路について、賛成ばかりではなく、根強い反対や疑問があることは北杜市民ばかりでなく、北杜市行政組織も深く認識していると思います。北杜市長として、地域に深刻な亀裂を生じているこの問題を解決するため、是非、白倉市長と一般市民との懇談会を開催して多様な価値観を持つ市民の意見を汲み取って頂くよう要望致します。白倉市長との懇談会開催の要請について、2013年4月30日までに北杜市の誠意ある回答を求めます。

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 代表

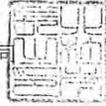
「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの文書（平成26年3月15日）

団044-5

北杜道河第171号
平成25年4月30日

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会
代表 様

北杜市長 白倉政司



北杜市への要請について(回答)

平成25年4月16日付けで提出された要請について、次のとおり回答します。

記

中部横断自動車道の建設促進は、北杜市総合計画にも位置付けられる重要事項であり、整備計画路線への格上げを視野に入れ、産業・観光振興・文化交流・災害対応等の効果を、市民の皆様との協働で地域の活性化につなげていくことを重視しているところであります。

これまででも市政全般において、機会あるごとに市民の皆様からのご意見やご提言をお聞きする中で施策に反映しているところではありますが、今後とも多くの皆様方からのご意見等いただく中で、更にふるさと北杜の活性化を図ってまいりたいと考えております。

代表をはじめとする住民の会の皆様方におかれましても、今後も様々な場でご意見やご提言等いただきますようお願い申し上げます。

団044-6



中部横断自動車道(長坂～八千穂)の早期実現について

平素、中部横断自動車道の建設促進につきましては、特段のご配慮を賜り、厚くお礼申し上げます。

道路は、社会経済活動を支える最も基礎的な社会資本であり、中でも新たな高速道路網を形成する中部横断自動車道は、日本の大幹線として、また、災害時の緊急輸送路や医療施設への救急搬送など、「命の道」として重要な機能を果たすとともに、地域間の連携の強化、物流の効率化による経済活動の活発化など、地域社会の発展に大きく貢献するものであります。

現在、中部横断自動車道(長坂～八千穂)については、計画段階評価の試行箇所として審議されており、その中で示された山梨県内区間のA、B、2つのルート案については、今後、ワーキンググループの検討を経てとりまとめられるものと期待しています。

北杜市といたしましては、ルート検討にあたり次の事項にご配慮頂くとともに、早期整備着手を要望いたします。

1 自然環境・景観の保全

計画沿線地域は、貴重な動植物の生息地であるとともに、景観に優れたエリアであるため、環境保全や景観に配慮すること。

2 沿線地域・観光地へのアクセスの確保

本市の観光拠点の一つである清里地域へのアクセスの強化と、長坂～清里間の沿線地域へのアクセスを容易にするためインターチェンジを設置すること。

以上の点を考慮すると、B案が優れていると考えます。

平成25年5月1日

山梨県北杜市長 白倉 政司

No. 北杜道河第247号
交付年月日 平成25年5月20日
交付場所 道路河川課事務

「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3月15日）

団044-7

団044-8

2013年5月16日

国土交通大臣 太田昭宏 殿
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 殿
国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所長 吉岡大蔵 殿

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の「計画段階評価」に関する申 入れ書の回答に対する抗議と再回答の要望書

去る4月12日、甲府河川事務所において、[]より口頭にて説明された「国土交通省の正式回答」について以下の理由により抗議し、再回答を求める。

- ① 当該申入れ書は、国土交通大臣及び社会資本整備審議会関東地方小委員会に対しての「申入れ書」にもかかわらず、国土省内部の討議に留まっており、地元説明会での対応と何ら変わらない内容であった。昨年10月4日の地方小委員会において石田委員長は「山梨県側は今後もとことんコミュニケーションをとって良いものにして、将来禍根を残さないようにしていきたい」、また「説明会、意見交換会などは一方的ではなく、お互いに話、対話ができる双方向のコミュニケーションが必要だと思っている」との発言もあった。既に行われた「地元説明会」では、沢山の反対意見が出されており、国土省のみで回答できない質問が山積し、未だ解決されておらず、双方向のコミュニケーションとはなっていない。早急に小委員会メンバーを含めて検討・討議（公開にて開催）、昨年来届けられている各団体の「要望書・申入れ書」を含めた文書による回答を求める。
- ② []より「小委員会に伝える」との発言が今回も含め、地元説明会の時から再三でているが、具体的な「回答」が無い限り、ガス抜き・アリバイ作りとしか言えない。住民に対する国土省のこれまでの対応は極めて不誠実で、平成23年第1回小委員会（平成23年7月7日）で「丁寧に住民の意見を聞く事が大事」・「丁寧に対応すべき」、平成24年第2回小委員会（平成24年10月4日）には「WGの実施にあたっては、丁寧なコミュニケーション活動を行っていく必要がある」との議事概要にある委員の合意事項に反している事は明らかである。この様な古典的な従来型の関東地方整備局の対応については強く是正を求め、試行段階にある「計画段階評価」が新しい道作りの新モデルとなるよう、計画段階から地域住民の民意が計画に反映される「P I（パブリックインボルブメント）による市民参画型道づくり」を政策手法に取り入れるよう、小委員会より分科会長へ具申を行うよう要望する。（※小委員会運営規則第二条2：整備局の報告に対し意見がある場合に、分科会長に対してその具申を行う事・・・と規定あり）

- ③ 「なぜ長坂なのか、その決定経緯」については、地元説明会のレベルと全く変わらない回答に留まっており、最終の地元説明会（平成25年2月16日）が終了して2ヵ月以上経過したにも関わらず、何をしていたのか疑問である。
長坂分岐の根拠となる「議事録」の公開を求める。
- ④ 「141号改良案」について
 1. 平成23年度第2回小委員会（平成23年10月5日）の審議において、「第1回アンケートで頂いたご意見の中にも、141号の改良を先ずやるべきではないか等、色々と現道改良に関してのご意見を頂いて、現道をしっかり改良して行く案の一つ立てさせて頂いた」として、「住民の意見を丁寧に聞くべき」とした小委員会の意見を真摯にとらえ、関東地方整備局が自ら出したのが、「代替え案＝141号改良案」である。にもかかわらず、平成24年に発表した「中間とりまとめ」では「高速道路整備が有効」と結論づけた。第2回アンケートの①案～③案中「概ねの費用」では③案の「約1,300～1,400億円」が最も安く「整備コストが掛かる」とした[]の回答は整合性に欠ける。
 2. 新ルートとの差額は最も安く200億円であるが、多額の債務を抱える日本国において、「経費削減」は必要不可欠かつ急務であり、住民の希望が多く最も低コストで対応できる「141号改良案」をより深く検討する事が国土交通省及び地方小委員会に課せられた職務である。
時世を考えた丁寧な審議を要求する。
- ⑤ 「アンケートの問題点」について
 1. 平成23年度第1回小委員会（平成23年7月7日）議事概要にもあるように、第1回アンケートでは、地域による回答率の格差や、北杜市の自治体と住民アンケートの意見に差がある事、他の事例として400回もオープンハウスを行った事例を上げ「丁寧な対応をすべき」として、平成23年10月5日に臨時の小委員会を行い、丁寧な対応を行った。しかしながら、第2回アンケート後の平成24年第1回小委員会（平成24年4月12日）では、アンケートの集計方法の欠陥について二村委員や他の委員からも指摘があったにもかかわらず、「事務局と相談して、メール等で意見を伺う」として臨時の小委員会を開く事もなく、最終的に「中間とりまとめ」を発表した。この間の審議についての詳しい議事録は公開されておらず、到底納得のいく説明はなされていない。メールを含めた詳細の議事録の公開を要求する。
 2. 第2回アンケートの設問1、課題を解決するための目標について（重要と思うものを3つ選択）では、北杜市では⑤現道の走行性・安全性の向上 ⑥環境・景観の保全 を選択した人が突出して多かった。これは、北杜市民の「周辺地域の課題」が国道141号の走行性の改善と安全性の確保や環境・景観を保全する事であり、「高速道路整備」では課題を解決できない事を示している。
「災害時の代替え路確保」「生産品の輸送時間短縮」「救急医療施設への移動時間

「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3月15日）

団044-9

短縮」などの課題に対する効果を総合的に判断して「高速道路が有効」と強引に結論づけた小委員会の「中間とりまとめ」には整合性がない。

「個々の意見を小委員会に反映させる事を目的としたアンケート」に北杜市民の民意は反映されておらず、多額の費用と時間をかけて行ったアンケートの意義が無く、「アンケートの配付・集計方法の問題」以上の根本的な問題である。小委員会の見解を明らかにする事を求める。

⑥ 国土交通省・社会資本整備審議会道路分科会建議中間とりまとめ(平成24年6月12日)によると、今後の厳しい財政状況の問題・既存の道路の本格的な老朽化に伴う維持管理費増大の問題・一定の道路整備が形成された今日では、国民のニーズは「今ここにある道路」の改善に移行しつつある・・・等々、国交省自身が「高速道路未整備区間の一般道の活用」を提案している。国土交通省の出先機関である関東地方整備局、及び地方小委員会会員(WG座長・久保田尚氏は道路分科会メンバー)の低い現状認識に関して強く抗議するとともに、改善を求める。

⑦ 現在、北杜市内では「八ヶ岳を横断する高速道路に反対する住民」に対する嫌がらせが起きている。高速道路反対看板への悪戯、高速道路反対ステッカーの模倣偽造(NO→YESに書き換える)等。この様に「高速道路建設問題」が「地域を分断する問題」へと変貌し、新たな「地域の課題」を作り上げてしまった事を国土交通省・地方小委員会も認識し、自らが負っている重責を「透明・公正で科学的裏づけのあるデータをもとに」(第1回地方小委員会(平成22年12月2日)の石田委員長冒頭の挨拶より引用)真摯に全うされるよう要望する。

この事態を民主的に解決するために、国交省が基本理念としている「双方向のコミュニケーション」を行う場として、石田東生委員長、久保田座長との面談を強く求める。

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会
代表 [Redacted]

団044-10

2013年6月4日

北杜市議会議員 渡邊 英子 殿

中部横断自動車道(長坂～八千穂)計画に関し、
市長と市民との意見交換会の開催を求める請願

請願者 中部横断自動車道八ヶ岳南麓 新ルート沿線住民の会
代表 [Redacted]

同会 [Redacted]

同会 [Redacted]

紹介議員
北杜市議会議員

岡野 淳 [Redacted]



「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3月15日）

団044-11

請願事項：中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画に関し、市長と市民との意見交換会の開催を
求める請願

請願理由：市民の価値観が多様化する現代の地域社会の中で、北杜市と市民が一体となった開かれ
たまちづくりを実現するため、地域活性化と道づくりをめぐる問題を、多くの市民との
意見の交換をしながら政策立案に反映して頂きたいと考え、ここに請願致します。
折しも町村合併10周年の長期総合計画策定における市民参加が話題となっています
ので、その第一歩として、より良い合意形成のもとで将来の北杜市を語る場としても
意義深いものと考えます。

請願趣旨：私たちは市長と市民との意見交換会をベースにして、国交省の提唱する「市民参加の
道づくり：構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」（国交省平成
17年改訂）の手法を中部横断自動車道（長坂～八千穂）八ヶ岳南麓ルートに適用し、
全国の自治体の範となる課題解決のあり方について、市民との一体感を高める意見交換
会の場を活用する考え方を要望してきました。

「市民参加の道づくり」の考え方は、その基本趣旨として透明性、客観性、合理性、
公正性を高めるものとして、計画の早い段階から市民等の意見を反映する手続きを定め、
市民の要望にきめ細かく配慮し、より良い計画づくりを目指し導入されているもので、
全国でもその成功事例がいくつもあります。

これまでの経過を見ると、国交省による11回の地元説明会では強い反対意見が表明され
たにも関わらず、北杜市は一般市民を対象とした説明会を一度も開催したことがなく、
中部横断自動車道（長坂～八千穂）のルート案に関して、白倉市長は5月1日、国交省に
対してB案支持を突然表明しました。
この表明は、事前に議会での議論や承認、確認を得たものでもなく、広く市民の意向を
確認することなく行なわれたものでした。

また、行政区に関わる特定の市民だけを対象とした事業説明会（2月27日）や5月26
日の総決起集会（中部横断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
名で出状）は、いずれも一部の市民のみに参加が制限されるというものでした。
これは北杜市への要望についての回答（4月30日）の中でも、白倉市長は「多くの市民
の考え方を取り入れて市政に反映し、ふるさと北杜の活性化を図りたい。」とする言明に
矛盾するもので、市民の信頼を損ない市政への影響も大きいものと思われまます。

市民との信頼関係をより高めるためにも、市長が積極的に市民との意見交換会を開催する
ことが不可欠と考えます
市長と市民との意見交換会の開催を強く求める請願と致します。

団044-12

中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画の、これまでの進め方の問題点を以下「要請書」としてまとめ国交省に提出し
ました。南麓のかけがえのない景観と環境を守り、国道141号線改良の要望に連帯して取り組む3団体の連名です。
皆様のご理解ご協力をお願い申し上げます。

2014年3月6日

国土交通省関東地方整備局長
深澤 敦志 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 代表

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限界があり
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、「継続して地元の意見を聞
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論議を
保証した「活用検討委員会」が不可欠です。国交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多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

「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3月15日）

団044-13

団044-14

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」の要望に応じ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、国交省からは協議会と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も「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)

()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

をみての集計であり、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など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いわば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改良案や、地域高規格道路の機能の一部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も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、現実的かどうかと思います。むしろ、追い越し車線を整備し、適宜、立体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。

この国道を出来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。

いずれにしても、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

団044-15

団044-16

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られています。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。

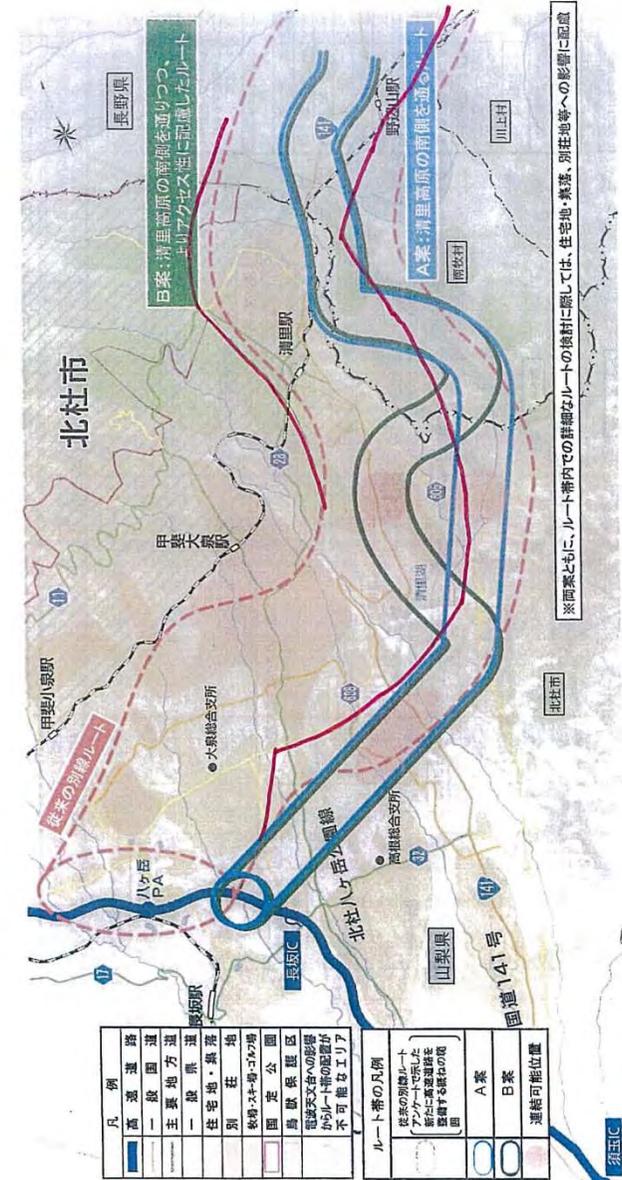
その南麓への高速道路建設は、自然を求めて訪れる観光地としての価値である「景観」を損ない、森林などの自然環境や、オオタカやオオムラサキ、フクロウ、ヤマネなどの希少動物の生育環境が破壊されることによって、八ヶ岳の観光地やリゾート地としてのブランド価値を著しく損なわれます。この「八ヶ岳南麓エリア」を南北に分断することになる今回の提案は環境保全の時代に逆行するものでしかありません。

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の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。

5. ルート帯(案)・連結可能位置(案)の検討



凡例	高速道路	一般国道	主要地方道	一般県道	別荘地	公園	鳥獣保護区	鳥獣害発生人の影響が認められる区域	不可能エリア
ルート帯の凡例	従来の別荘ルート	案A	案B	連結可能位置					

団044-17

団044-18

資料 2-2

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 > 全てのご意見

大分類	中分類	小分類	質問書	FAX	郵便	郵便番号	WEB
< 886 件 >	事業の必要性	道路の必要性について	事業の必要性をめぐって	14	14	15	260
		整備費用や整備期間について	整備費用や整備期間について	17	17	7	165
< 271 件 >	ルート	自治体等意向について	自治体等意向について	19	19	1	94
		道路のルート変更について	道路のルート変更について	19	19	3	94
< 271 件 >	環境・景観・地域への影響	A線・B線、その他のルート案について	環境・景観・地域への影響について	1	1	0	0
		道路のルート変更について	環境・景観・地域への影響について	1	1	0	0
< 442 件 >	道の方	今後のコミュニケーション/活動について	今後のコミュニケーション/活動について	4	4	0	0
		地元説明会について	地元説明会について	4	4	0	0
< 271 件 >	小委員会やWGについて	小委員会やWGについて	小委員会やWGについて	4	4	0	0
		計画評価等、基本計画について	計画評価等、基本計画について	4	4	0	0
< 271 件 >	その他	その他	その他	4	4	0	0
		その他	その他	4	4	0	0
			407	407	20	100	

※質問書・意見書・地元説明会の発言はアンケート形式による分類結果に基づき、分類順に並び替えられています。分類順は必ずしも質問書並び順とは一致しません。また、質問書並び順は必ずしも質問書並び順とは一致しません。また、質問書並び順は必ずしも質問書並び順とは一致しません。

17

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 > 全てのご意見

大分類	中分類	小分類	質問書	FAX	郵便	郵便番号	WEB
< 886 件 >	事業の必要性	道路の必要性について	事業の必要性をめぐって	14	14	15	260
		整備費用や整備期間について	整備費用や整備期間について	17	17	7	165
< 271 件 >	ルート	自治体等意向について	自治体等意向について	19	19	1	94
		道路のルート変更について	道路のルート変更について	19	19	3	94
< 271 件 >	環境・景観・地域への影響	A線・B線、その他のルート案について	環境・景観・地域への影響について	1	1	0	0
		道路のルート変更について	環境・景観・地域への影響について	1	1	0	0
< 442 件 >	道の方	今後のコミュニケーション/活動について	今後のコミュニケーション/活動について	4	4	0	0
		地元説明会について	地元説明会について	4	4	0	0
< 271 件 >	小委員会やWGについて	小委員会やWGについて	小委員会やWGについて	4	4	0	0
		計画評価等、基本計画について	計画評価等、基本計画について	4	4	0	0
< 271 件 >	その他	その他	その他	4	4	0	0
		その他	その他	4	4	0	0
			407	407	20	100	

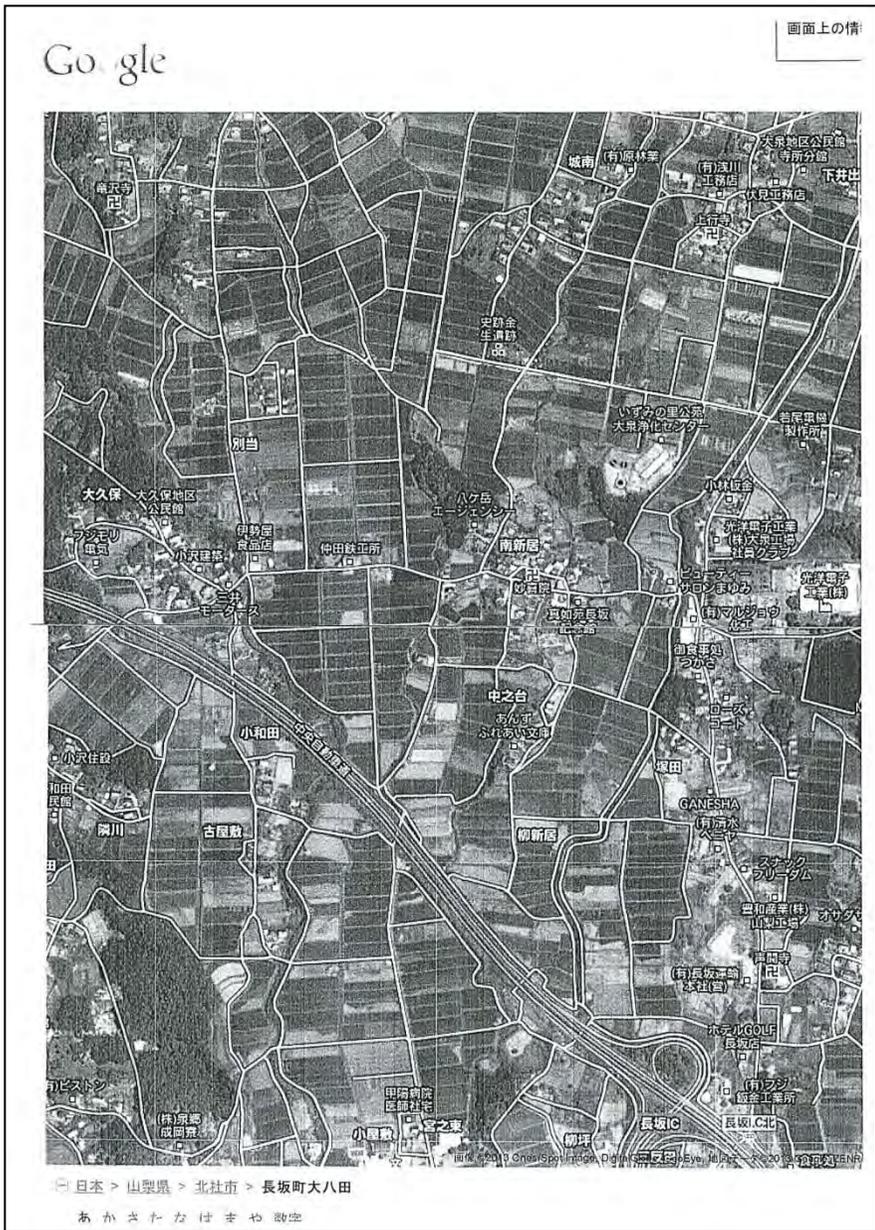
※質問書・意見書・地元説明会の発言はアンケート形式による分類結果に基づき、分類順に並び替えられています。分類順は必ずしも質問書並び順とは一致しません。また、質問書並び順は必ずしも質問書並び順とは一致しません。

17

「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3月15日）

団044-19

団044-20



八ヶ岳南麓風景街道

■ 地域資源、活動内容

八ヶ岳
古民家
美術館

八ヶ岳南麓風景街道の範囲

八ヶ岳南麓ライン
清里高原道路

■ オープンカフェ設置

オープンカフェ設置

■ 遊歩道の整備とウォーキングイベントの開催

遊歩道の整備とウォーキングイベントの開催

■ 古民家の保全活動

古民家の保全活動

■ 地域のねらい

- 心地よい道づくりを通して、自然と美しく共存する八ヶ岳南麓地域にすることを目的とする。

■ 活動エリアと地域資源

◆ 風景街道の範囲
国道141号、県道11号、県道28号、八ヶ岳高原ラインとレインボーラインに囲まれたエリア、上記エリアと小淵沢IC、草坂IC、須玉ICを結ぶ道路

◆ 地域資源
・ 景観資源：八ヶ岳、富士山、南アルプス連峰等の景勝地
・ 自然資源：清里高原、清里の森、田圃・里山、三分一湧水
・ 歴史資源：小淵沢町郷土資料館、峠道、古民家の家並
・ 体験・交流資源：清泉寮、市民農園、道の駅、高根クラインガルデン など

■ 地域の活動推進体制

○ 八ヶ岳南麓風景街道の会
・ NPの法人八ヶ岳南麓景観を考える会、清里朝日が丘班 朝日が丘景観委員会、八ヶ岳歩こう会、八ヶ岳ネットワーク 他

「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3月15日）

図044-21

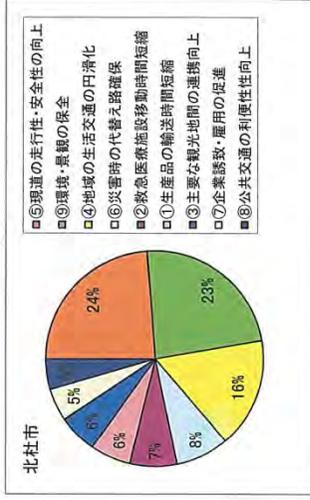
国土交通省 第2回コミュニケーション アンケート結果

沿線住民の会：2013.12

*山梨側（北杜市民）は、現道の走行性・安全性の向上・環境・景観の保全・地域の生活交通の円滑化が優先で、高速道路を志向していない。

北杜市

⑤現道の走行性・安全性の向上	23.8%
⑨環境・景観の保全	23.5%
④地域の生活交通の円滑化	16.5%
⑥災害時の代替え路確保	8.0%
②救急医療施設移動時間短縮	7.0%
①生製品の輸送時間短縮	6.0%
③主要な観光地間の連携向上	5.8%
⑦企業誘致・雇用の促進	4.9%
⑧公共交通の利便性向上	4.6%
選択数	16288



佐久市

②救急医療施設移動時間短縮	17.6%
⑥災害時の代替え路確保	16.1%
④地域の生活交通の円滑化	13.3%
①生製品の輸送時間短縮	11.9%
⑤現道の走行性・安全性の向上	11.1%
③主要な観光地間の連携向上	9.8%
⑦企業誘致・雇用の促進	8.8%
⑧公共交通の利便性向上	8.3%
⑨環境・景観の保全	3.1%
選択数	21866



図044-22

川上村

②救急医療施設移動時間短縮	20.5%
⑥災害時の代替え路確保	19.5%
①生製品の輸送時間短縮	16.1%
④地域の生活交通の円滑化	12.4%
⑤現道の走行性・安全性の向上	11.2%
⑧公共交通の利便性向上	8.9%
⑦企業誘致・雇用の促進	6.3%
③主要な観光地間の連携向上	3.3%
⑨環境・景観の保全	2.0%
選択数	1073



南牧村

⑥災害時の代替え路確保	19.4%
②救急医療施設移動時間短縮	18.1%
①生製品の輸送時間短縮	16.5%
④地域の生活交通の円滑化	13.5%
⑤現道の走行性・安全性の向上	10.8%
⑦企業誘致・雇用の促進	5.7%
⑧公共交通の利便性向上	4.8%
⑨環境・景観の保全	5.5%
③主要な観光地間の連携向上	4.2%
選択数	871



「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3月15日）

図044-23

図044-24

国土交通省 第2回コミュニケーション アンケート結果

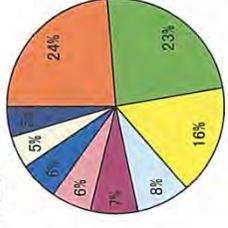
2013.15.(八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会)

*山梨側(北杜市民)の選択は、現道の走行性・安全性の向上・環境・景観の保全・地域の生活交通の円滑化が優先で、高遠道路を志向していない。

- 北杜市**
- ⑤現道の走行性・安全性の向上
 - ⑨環境・景観の保全
 - ④地域の生活交通の円滑化
 - ⑥災害時の代替え路確保
 - ②救急医療施設移動時間短縮
 - ①生製品の輸送時間短縮
 - ③主要な観光地間の連携向上
 - ⑦企業誘致・雇用の促進
 - ⑧公共交通の利便性向上

選択数	割合
3869	23.8%
3831	23.5%
2881	16.5%
1297	8.0%
1136	7.0%
977	6.0%
948	5.8%
800	4.9%
749	4.6%
16288	

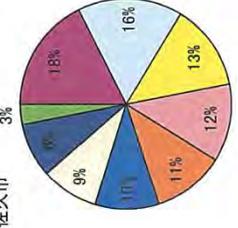
- ⑤現道の走行性・安全性の向上
- ⑨環境・景観の保全
- ④地域の生活交通の円滑化
- ⑥災害時の代替え路確保
- ②救急医療施設移動時間短縮
- ①生製品の輸送時間短縮
- ③主要な観光地間の連携向上
- ⑦企業誘致・雇用の促進
- ⑧公共交通の利便性向上



- 佐久市**
- ②救急医療施設移動時間短縮
 - ⑥災害時の代替え路確保
 - ④地域の生活交通の円滑化
 - ①生製品の輸送時間短縮
 - ⑤現道の走行性・安全性の向上
 - ③主要な観光地間の連携向上
 - ⑦企業誘致・雇用の促進
 - ⑧公共交通の利便性向上
 - ⑨環境・景観の保全

選択数	割合
3841	17.6%
3500	16.1%
2892	13.3%
2604	11.9%
2423	11.1%
2131	9.8%
1916	8.8%
1815	8.3%
684	3.1%
21806	100.0%

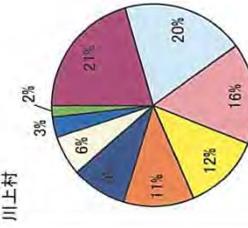
- ②救急医療施設移動時間短縮
- ⑥災害時の代替え路確保
- ④地域の生活交通の円滑化
- ①生製品の輸送時間短縮
- ⑤現道の走行性・安全性の向上
- ③主要な観光地間の連携向上
- ⑦企業誘致・雇用の促進
- ⑧公共交通の利便性向上
- ⑨環境・景観の保全



- 川上村**
- ②救急医療施設移動時間短縮
 - ⑥災害時の代替え路確保
 - ①生製品の輸送時間短縮
 - ④地域の生活交通の円滑化
 - ⑤現道の走行性・安全性の向上
 - ⑧公共交通の利便性向上
 - ⑦企業誘致・雇用の促進
 - ③主要な観光地間の連携向上
 - ⑨環境・景観の保全

選択数	割合
220	20.5%
209	19.5%
173	16.1%
133	12.4%
120	11.2%
95	8.9%
68	6.3%
35	3.3%
20	1.9%
1073	100.0%

- ②救急医療施設移動時間短縮
- ⑥災害時の代替え路確保
- ①生製品の輸送時間短縮
- ④地域の生活交通の円滑化
- ⑤現道の走行性・安全性の向上
- ⑧公共交通の利便性向上
- ⑦企業誘致・雇用の促進
- ③主要な観光地間の連携向上
- ⑨環境・景観の保全



- 南牧村**
- ⑥災害時の代替え路確保
 - ②救急医療施設移動時間短縮
 - ①生製品の輸送時間短縮
 - ④地域の生活交通の円滑化
 - ⑤現道の走行性・安全性の向上
 - ⑦企業誘致・雇用の促進
 - ⑧公共交通の利便性向上
 - ⑨環境・景観の保全
 - ③主要な観光地間の連携向上

選択数	割合
169	19.4%
158	18.1%
144	16.5%
118	13.5%
94	10.8%
50	5.7%
48	5.5%
48	5.5%
42	4.8%
871	100.0%

- ⑥災害時の代替え路確保
- ②救急医療施設移動時間短縮
- ①生製品の輸送時間短縮
- ④地域の生活交通の円滑化
- ⑤現道の走行性・安全性の向上
- ⑦企業誘致・雇用の促進
- ⑧公共交通の利便性向上
- ⑨環境・景観の保全
- ③主要な観光地間の連携向上



「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」からの文書（平成26年3月15日）

団044-25

団044-26

