受付
25.4.30
甲府河川国道事務所

中部横断自動車道（長坂～八千穂）

個345-1

両段階評価事務局 整備資料として

No. 1/4

国土交通省 関東地方整備局 ■甲府河川国道事務所 計画課長
■長野国道事務所 中部横断自動車道推進室様 宛

私は北杜市長坂町出身で現在韮崎市[redacted]に住んでおります。
中部横断自動車道（長坂～八千穂）第2回アンケートが長坂に届いておりましたので82才になる母に代わって八ガキに回答をまとめ、野田内閣時代に一通送付してある者です。

さて最近、この横断自動車道の通過予定地（ルート）である北杜市付近の住民たちが道路建設反対署名を2万人分程集めて、山梨県庁に申し入れ「ルート予定地周辺住民との意見交換の場を設け、これよりルートの決定等、周辺住民の意見を取り入れる様に。」との旨の陳情が、県内テレビニュース等で報道された様です。

私としては、国の予算の許す限りこれを有効に生かすのが文明国の取るべき道であり、通過予定地のルート地元住民の意見、要望等を良い形で反映する事が最善の道であると存じます。

実は私も、政府や山梨県庁及び山梨県工業技術センター等に20部以上に渡る陳情（[redacted]の試作、実用化）を致しており、高効率なエンジン、タービンの改良等を1日も早く文明国として技術開発が行なえる様に要望している次第です。

第2回アンケートハガキには、東京天文台野辺山宇宙電波観測所が、アンケート対象区間に存在し、この観測用アンテナ群の中を穴き切って高速道路を通す事は観測に悪影響を及ぼし国立天文台の移転問題等予算のムダが発生しかねない事と、野辺山高原の冬期雪崩、アイスバーン化によって玉突き衝突事故の連続発生も起こりかねません。

従って野辺山高原に自動車高速道路を横断または縦走させる場合にはトンネルを掘り、成るべく路面の最高標高を抑えて通過させれば、アップダウンによる自動車（トラック等）エンジンの燃料消費が抑えられ、かつ周辺の自然破壊を防ぎ、そして天文台観測用アンテナへの電波障害や光の害（ノイズ）の混入を最小に抑えられると考えられます。

このトンネル掘削は特殊なテクニック部を含み、この横断通過のキーポイントと成る重要な要素と考えられますので国交省担当官方や業者の御協力が有って初めて立派な工事完成を見る事が出来るものと考えております。

こう言った意味でこのトンネルの仮称として「野辺山トンネル」とここでは呼ぶ事としましょう。

私の考えております長坂～八千穂間の一部ルートを改めまして甲府方面から長坂JCT（仮）を経て、八千穂、野辺山方面に向かって高速道ルートを延ばして行く時、まず国道141号清里ラインの高根町清里井出と高根町清里の間に架かる橋「月の木上橋」と県道28号北杜八ケ岳公園線「八ケ岳高原大橋」が川俣川渓谷に架けて有り、この両大橋の中間部に、高速道ルートを設定し、上り線、下り線各1本づつ、川俣川に鉄橋を架け、この両側はトンネルを設定する事とします。

これより以西は、地元住民の地権に伴う要望が強い様ですのでこれより東側で、（仮称）野辺山トンネルの東北側出入口の辺り（長野県南佐久郡南牧村）までの仮設計ルートについて説明して行きたいと存じます。

先に述べました月の木上橋…八ケ岳高原大橋の中間部から国道141号立の公園入口（高根町清里3545番地）付近（標高1080）に清里インターチェンジ（仮称）のジャンクションを国道141号線（旧道を含む）に連絡させます。

この清里インターから東側にトンネルまたは切り通しの道路を大門川大滝橋北岸付近に延ばし、この大門川大滝の上部渓谷に、上り線、下り線用の高速道用鉄橋を架け、この東岸に飯盛山（標高1653m）から、南西に延びる尾根が、小深沢川と大門川の合流点付近に張り出していますので、標高1070～1100m位の所に、野辺山トンネルの南西側出入口を設ける様にしたら良いと考えられます。

この（仮称）野辺山トンネルの北側出入口は、長野県佐久郡川上村樋沢で、川上大橋の路面より標高を低く、高速道トンネルの天上が標高1200m位で、樋沢橋の真上に上り線（長坂、甲府方面行き）の鉄橋を架け、これより西側に平行して佐久、八千穂方面行きの橋梁をトンネル出口から、北側のトンネル入口に渡って架けます。

この西川の流れる樋沢渓谷内で、川上大橋の北詰め側にインターチェンジ（仮称川上樋沢板橋インター）の出入口、東側に高速IN、南西側に高速outの一般道連絡道入路、そして樋沢橋の西側に高速出口、東側に高速入口の道入路を別紙図面の様に設け、併せて料金所ゲート横に除雪車等の道路整備用車輌の車庫ステーションを西川上空で川上大橋車道面より標高を下げ、料金所と共に中空のステージとします。
料金所勤務者用パーキングも樋沢橋INTAKE路脇に設ける様にしたら良いと存じます。

この野辺山トンネルの山梨県側入口から入ると飯盛山山頂ピークの少し東側を真上から見れば通る事に成り、ヤッホーゼスキー場の真下あたりから左側に少しカーブしながら、標高1329.2mの森山の真下付近を通って、樋沢出入口に至り、トンネル中央部は両

個345-2

（長坂～八千穂）間

No. 2/4

個345-3

（長坂～八千穂）間

No. 3/4

出入口の標高より路面を高くして水はけを計る設計デザインと成るものと考えられ、このトンネル路面最上部がシャトレーゼスキーリゾート八ケ岳の真下付近と成ると考えられるのですが、この最上部付近の上、下両トンネル内から、外部一般道路へ誘導路を出せば、これが野辺山インターチェンジと成ります。

シャトレーゼスキー場の北側または南側に、インターチェンジ出入口のトンネルを付加し、併せてパーキングエリアを設ける様にこの区間全線が開通した後に、付加工事が出来る様にあらかじめインター誘導トンネルの本線トンネルからの分岐部分の加減レーンを、本線トンネル内部を広げて工事して置けば良いと考えます。

こういったインターチェンジの例はあまり無く、少々むずかしい工事と成るかも知れませんが、こうする必要性が有るためよろしくお考えいただきたいと存じます。

東京天文台野辺山宇宙電波観測所の白いパラボラアンテナ群を遠くから望めるこの付近に、パーキングエリア等、マイカードライバーの休息の取れるカーストップの駐車場は上、下線別々に成ると思いますが、用意が出来ますれば、冬は白い雪を頂いた南八ケ岳連峰の稜線を見渡せるでしょうし、夏はすがすがしい南信高原の空気を思う存分吸って、一時の休憩によりすばらしいロケーションを提供してくれるものと考えられます。

長坂JCT～川俣川までの区間は、レインボーライン上部標高地帯で、民家部落等は少ない様に見えます。

小荒間長坂停車場線の県道〈609〉号の下を、トンネルを東西に西側を標高を下げて掘れば、集落、民家等を極力避けて通す事が可能と成るとも考えられます。または高架道の設置も可能で、切り通し、トンネル、高架橋のアレンジによる一般高速道のデザインも出来そうです。

長野県側の樋沢～八千穂インターチェンジ間は（仮称）川上樋沢橋橋インターチェンジから西川北西岸にトンネルを設定延長し、（インターチェンジ分岐路用の加減速レーンを付加する。）それから北側は千曲川の谷の間を鉄橋やまたトンネル、切り通しロックシェード等と難工事区間を相等する様に考えられますが、先進国日本の土木建設技術を持ってすれば予算が通り次第工事が進められてゆくものと見ております。

私の実用新案（[redacted]）によるエンジンの試作、商品化が進められますれば、これらの工事建設予算にも追い風が吹いて、後押しをする事に成ると考えられます。

個345-4

（長坂～八千穂）間

No. 4/4

アケート調査では旧清里有料道路を活用する案も有った様ですが、川俣川東岸の坂道はtanθ登坂率がきつ過ぎ（大き過ぎ）て、トラックやバス等は黒煙を吐き、冬期の下り坂ではスリップ事故が懸念され、高速道路としては適さない様です。

逸の口別荘地域の坂道では舗装路に換えて、石畳を敷き詰め、スパイクタイヤの使えない法制下に対応している様ですが、スタッドレスタイヤの装着のみでは、十分なスリップ防止策と成っていない様に見えます。

川俣川西側から長坂インター、八ケ岳パーキングエリアの区間近辺の住民は、高速道路を建設通過させる事に反発が強いグループが存在する様です。自分たちの夢を実現させる為に長年掛けて高価な土地を購入し、建物を築造し、やっと永住の地を整備しようと言う所へ、これを分断し、自動車社会の喧騒に陥し入れられる事は許し難い事であると、反発心が固結し、2万人分もの署名と成っているものと考えられます。

いわゆる脱サラ族の都会派住民が、その旗を振り、シールを作って車に張っている人々も見受けます。

これらの事から、この区間では従来型のハイウェイ高架橋式の高速道路とするには、土地買収の手間が掛かり過ぎ、建設計画は進まないと考えられます。

この問題を解決するのが、技術先進国：日本の誇る『トンネルシールド工法』で有り、この技術力を持ってして初めて業務所ルートに縦貫道や横断自動車高速道路を確実に完成させられるものであると、元文部技官であった私は考える次第です。

高速道路を車を運転して走っているドライバーが、ハイウェイ周辺の景観を楽しみながら高速走行する事は、わき見運転の危険が伴なうと言う事も有りますので、土地買収の進まない通過予定ケ所は、大深度地下トンネルを引くのが賢明なデザイン・工法と考えられます。

冬期の雪積や、アイスバーン化しやすい標高の高いこの地帯の気候現象を考えれば、当然隧道掘削＝トンネル化とこの天上にLED等の省エネ照明を設置すべきものと考えられます。

以上、少々むずかしいトンネル出入口付近の設計も入ると考えられますが、工法、デザイン等専門家の皆様方で工夫していただき、段取り良く進めていただける様お祈り申し上げます。

提言区間以外でも、私の判る範囲で、お問い合わせいただければお答え御案内申し上げる次第です。

個345-5

長坂～八千穂間 追伸

No. 追伸

県(605)号 清里須玉線 大滝橋付近に橋を架け、その西側をトンネル出入口とする提言でございますが、この西側 東急場公民館付近や 下急場：高根町清里3545番地、高根町浅川275番地付近の直下をトンネル工事する為に、地表の下の天上部の厚さを十分に取る為には 大門川の水面から15m位の低い位置に、上り、下りの橋の車道面とした方が良いと考えられます。

大滝の落下水位最上部面は 滝より下は低い標高で広い水量流下空間が有るので、滝より上流の水位は水はけが良く、2～3mも水位が上昇しにくいと考えられ、この水位に近い標高にトンネルを通した方が、地表との深度を厚くかせげる事に成ると考えられます。

通過提言ルート周辺の写真が撮って有りますので、資料として添付致します。

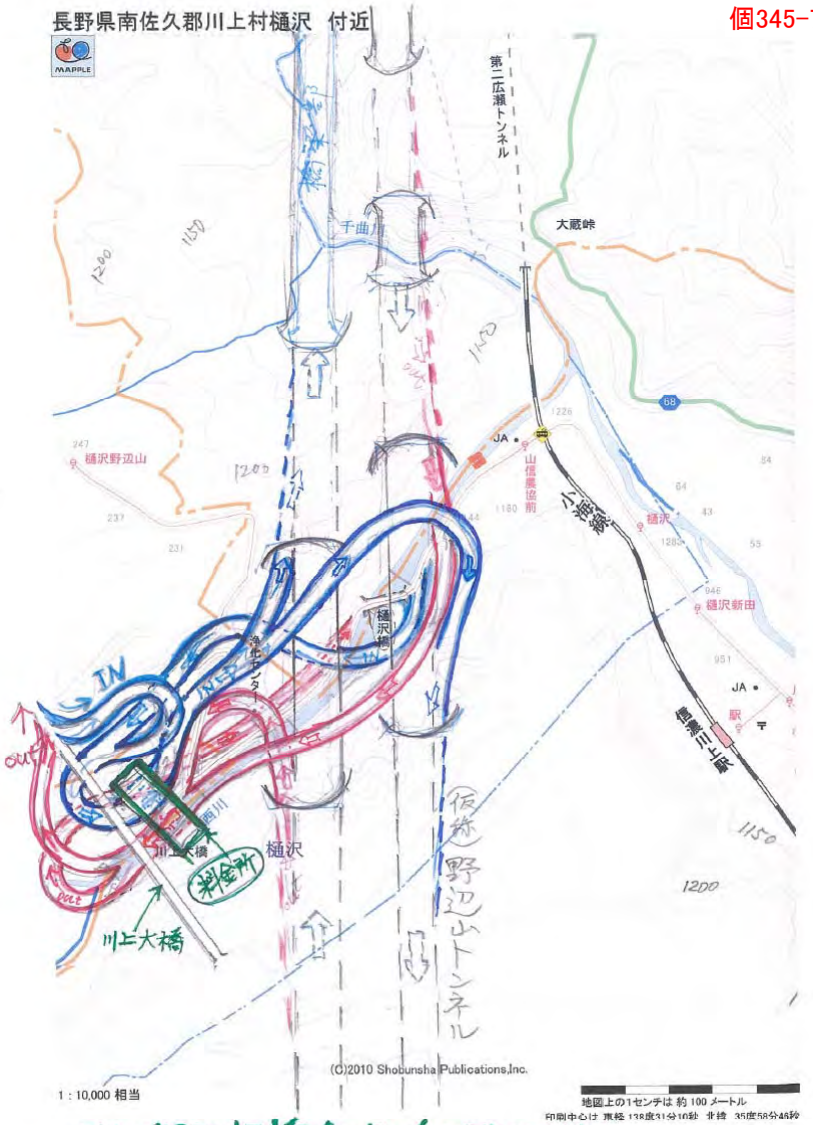
以上宜しくお願い申し上げます。

平成25年 4月26日

[redacted]

個345-6

個345-7



川上・樋沢板橋インターチェンジ（仮称）

個345-8

東京天文台 野辺山宇宙電波観測所

樋沢橋付近を川上大橋より見る

川俣川渓谷を八ヶ岳高原大橋より見る。

樋沢橋付近を大蔵峠から眺める。

川上大橋

右2枚 川俣川渓谷
右4枚 小海線 佐久広瀬付近
右2枚 樋沢橋付近

左4枚 高根町東念場 清里トンネル(仮)地表部付近

中部横断自動車道（長坂～八千穂）
計画段階評価事務局宛
追加提言

受付
25.4.30
甲府河川国道事務所

個346-1

4月26日付で発送致しました提言案の中で、清里インターチェンジのジャンクション設定はGATEがまとまらず良くないので、ここに修正案の原案図を改めて書き直してお送り致します。

大門川を渡る大滝橋付近の、上下線の渡橋の川面からの高さが低い場合は、県道608号清里須玉線の大滝橋より標高が低い渡橋と成りますが、大滝橋道路面より高くする場合は、県道の大滝橋は図の様に、長くして高い位置に架け換える必要が出て来ます。

（仮称）野辺山トンネルと（仮称）清里トンネルを繋ぐ渡橋の上には、アーケード状の屋根を懸けてやった方が良いと存じます。

冬期の降雪や、秋に山の森林から落ちる木の葉の堆積を防ぐ効果が有ります。ここは山深く渡橋は短いため、この渡橋には屋根が有った方が良いと存じます。

長坂インターチェンジ付近から清里トンネルに至るルート設定の下見の為現地を見て廻りました所、長坂町から小淵沢町に中央道が入った上笹尾付近で県道608号線を中央道が乗り越える直ぐ東側の付近を分岐点として、ジャンクション設定をするのが良い様に見えます。

通過予定ルートの現地レインボーライン上部は、もう点々と私有別荘家屋類がたくさん建てられており、これらを避けて高速道を通す事はなかなか大変な仕事とは存じますが、別添図ルート設定案の様に高速道を造れば、最小限の私有別荘地上空通過と成りそうです。

（仮称）小泉トンネルでは西側の入り口からトンネルに入り、ループを描く様に北側に深くトンネルを掘って、登坂率を下げる工夫が出来れば、うまく出来そうです。

佐久市方面からこの高速道を利用して、諏訪市方面に行く利用車は、長坂インターチェンジ付近に降りてから西へ向かうよりも、小淵沢インターチェンジに近い方をジャンクションとして廻り込む方が低い標高の道まで下がらないで、燃費の良い通過コースと成ります。

小淵沢町上笹尾の日立マクセル、穂曽岐神社付近から直ぐ西側の中央自動車道は標高900m位ですのでこの付近をJ.C.T.としても良いと考えられます。東京から佐久方面に向う場合は、弱冠西側に廻り込む様にも見えるかも知れませんが、長坂町内に分岐J.C.T.を設定するより、小淵沢町内から分岐させた方が理にかなうと考えられますので私は小淵沢分岐をお薦めします。

現地を下見した結果（仮）すずらん北杜J.C.T.とした位置から分岐させれば、山林と成っている部分が多く、比較的民家や営農地は少ない筈です。

個346-2

No. 追2/2

民家や営農地等を横切る場合は、高めの高架橋、あるいはトンネルで下を通過させるのが良いと考えられます。

（仮称）川上・増沢・板橋インターチェンジ以北のルートについても少し、現地確認と共に通過ルート設定について考えています。

川上村増沢から北にトンネルや橋梁、洞門等により道路を延ばし、小沢志なの入トンネルの隧道路面下れ高速道用トンネルを掘り進め、JR小海線松原湖駅東側辺りで千曲川渓谷に橋を架けて西岸に渡り、国道141号線沿いからんだルートで八千穂インターチェンジまで繋ぐと言う案です。

馬流、千代里付近では、トンネル、洞門等を多用する事になろうかと存じます。以上こちら側のルートも地元の御要望を取り上げる等して煮詰めて、ルート設計を決定されましたら良いと存じます。

自家用車、バイク、スポーツカー等はパワー工作しますが低く、急坂も比較的速度で登れますが、ダンプトラック、バス等大型重量車はアップダウンがきつい坂道では、エンジンが煙を多量に出したり、燃料消費が多く成りスピードダウンと同時に環境汚染を生ずる事に成りますので、有料高速道路ではこのアップダウンを極力減らし、合わせて冬期の降雪や凍結アイスバーンによるスリップ事故、玉突き現象を防止すべきものと考え、この配慮をルート設計に生かさねばなりません。

我が国のトンネル掘削工法は、大型シールドマシン工法により著しい進歩を遂げており、このオートメーション化した巻き立て補強とドライジョイント等により、長いトンネルをスピーディーに完成させる事が出来る様に成っております。

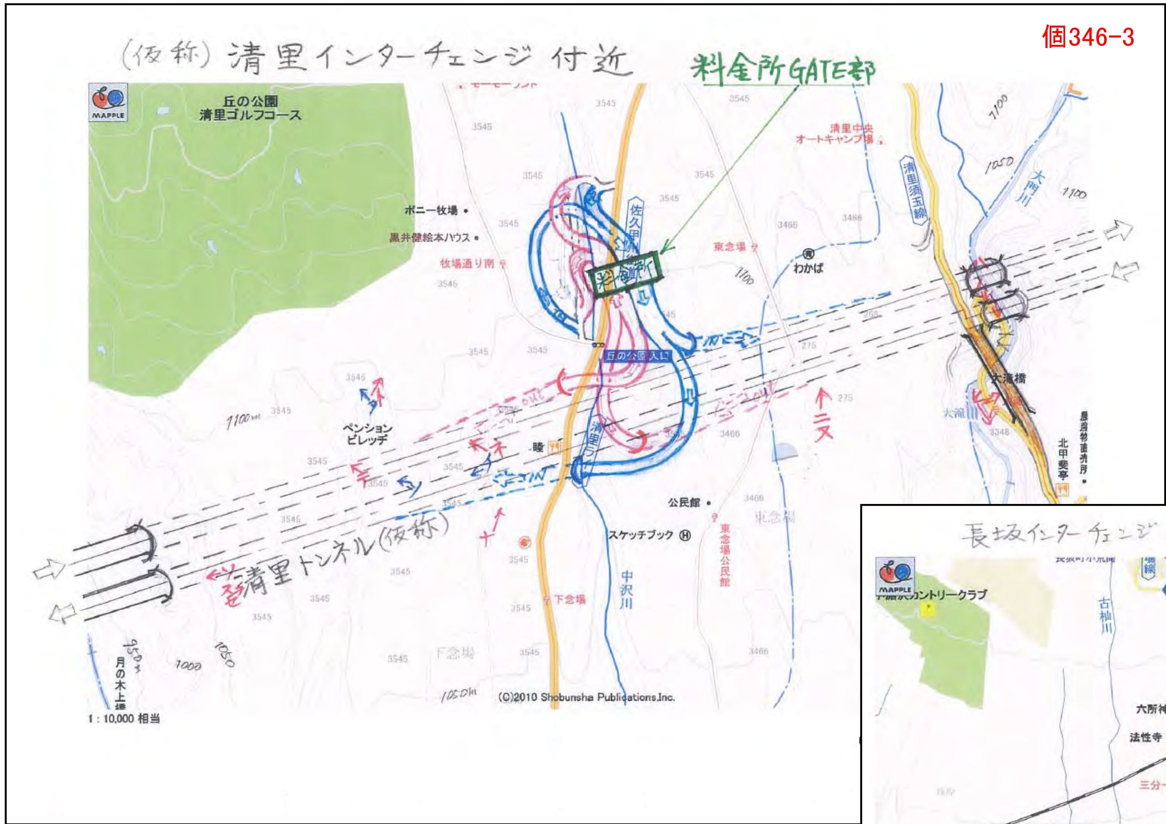
渓谷の多いこのルートに通るためには、鉄橋（つり橋も含め）の多用も欠かせない重要工事に成ると存じます。

以上関係者の御協力を賜わり、設計、施工が順調に進みます様にお祈り申し上げますと共に、都合の許す限り私も協力して行きたいと存じます。

甲府、長野市西事務所方の御活躍を期待申し上げます。

平成25年4月30日

韮崎市旭町 [redacted]



(仮称) 清里インターチェンジ付近
個346-3
料金所GATE部
丘の公園
清里ゴルフコース
ポニー牧場
黒井健絵本ハウス
牧場通り南
清里中央
オートキャンプ場
東念場
わかば
丘の公園入口
ペンションビレッヂ
公民館
スケッチブック
東念場公民館
中沢川
下念場
清里トンネル(仮称)
大滝橋
大滝川
清里須玉線
大門川
月の木上
(C)2010 Shobunsha Publications,Inc.
1 : 10,000 相当

長坂インターチェンジ～清里(仮)インターチェンジ間のルート設定[案]
個346-4
ネオオリエンタルリゾート
泉郷井富の里
レイクサイドビレッジ
八ヶ岳ロイヤル
清野トンネルへ
(仮)井富トンネル
(仮)石堂トンネル
高架橋
泉川橋
(仮)谷戸トンネル
八右衛門出口
六所神社
法性寺
甲斐小泉駅
三分一湧水
高架橋
古杣川
高川
泉川
甲川
北杜八ヶ岳公園線
富谷
石堂
白旗神社
八雲神社
大泉町谷戸
大泉町西井出
小泉小之
下新居
若林
諏訪神社
長坂町大井ヶ森
おいがもり
大井ヶ森大橋
女取川
女取川橋
身曾岐神社
小淵沢町上笹尾
大滝神社
大滝神社湧水
長沢小須沢線
レインボーライン
道喜院
安楽寺
逸見神社
日本ミクロコーティング
八嶽神社
龍泉寺
上行寺
長坂町白井沢
JA前
1 : 30,000 相当
(仮称) すずらん北杜J.C.T.
(C)2010 Shobunsha Publications,Inc.
地図上の1センチは約300メートル
印刷中心は 東経 138度22分13秒 北緯 35度52分13秒

個346-5

ア

イ

ケ

エ

ウ

サ

オ

カ

コ

キ

ク

シ

ス

ン

セ

個346-6

タ

チ

ツ

ナ

テ

ト

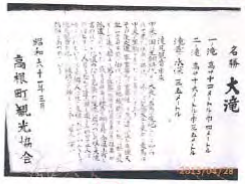
ヌ

ノ

ハ

ニ

ヒ



フ

ネ

個347

北杜市に移住を検討している者ですが、横断道路建設の話を耳にしてお手紙申し上げました。

この少子高齢化の時代に巨額の税金をつぎ込んで新しい道路を造る必要があるのでしょうか！

この道路に使われる税金は、復興地の道路に使われるべきものですし、その他にも介護、医療、教育等、本当に使われるべきものは他にたくさんあるはずです。

いい加減なメンテナンスで、老朽化した笹子トンネルの事故はまだ記憶に新しいところです。道路に予算を割くなら、新設よりも維持管理を先にお願いします。それが、住民の不安をとり除くことにもなります。日本の将来を明るくする正しい判断をお願いしたいところです。八ヶ岳横断道路建設には断固

個349

私は、新ルート沿線に住んで居ます。北杜市市民です。
今度の中部横断高速道路の国交省が行った地元説明会は、10回、それに北杜市が主催し市が選別した「区長、商工会、観光協会、地域委員」を集めた集会が一回もたれました（市民の抗議により一般市民の参加も認めましたが発言は認めない非民主的な集会）
国交省の10回の地元説明会は
一、対国交省質問で建設に都合の悪いものは「ワーキンググループに伝える」「データーは無い等、その場で説明や回答がない、しかも未だに説明する無く、国民に対する責任を果していない
二、「ワーキンググループ」「小委員会」での検討内容を具体的に開示し国としての説明責任を果して下さい。
以上二点について市民の前で堂々と説明して下さい

個348

中部横断自動車道の北杜市内での建造について下記の通り要望いたします。

①　北杜市内、特に中央自動車道北東部は豊かな穀倉・田園地帯で、住民の誇りです。そこへの高速道路建造が「問題点の対策」としてきめられたことは理解できません。小委員会ワーキンググループの小濱委員も「何のためにこの道路が必要だったのか・・」と最近の小委員会で疑問を出されています。「高速道路でなく、141号線の改修で」というのが、二回のアンケートで示された北杜市住民の民意です。

②　この区間は25年も前に構想された道路です。現在の情勢や経済事情を含めて「高速道路建造」の再検討を是非おこなっていただきたい。

③　社会保障が削られ、消費税値上げ法案が通過し、国民は負担増にあえいでいるとき、消費税の大きな部分がこのような地元で歓迎されない公共事業に「災害対策」の名目で使われることに反対します。

④　笹子トンネル事故は、「造る」ことのみに重点があった道路行政に猛省を促しています。30年を経過した道路の補修を優先してください。

水は石油より大切です。高速道路で豊な水源を傷つけないでください。

（甲府河川国道事務所宛）

個350-1

私の国土交通省批判

2013年5月29日 [redacted]

批判1 「アンケートの問題点」について

2011年2月に行われた1回目のアンケートの戸別配布枚数は北杜市が2万1866枚に対して事業対象区域外の佐久市が1万8730枚、小諸市が4万3933枚となっています。これはすでに着工しており賛成が多い佐久・小諸地域で意識的におこなわれたと容易に考えられます。2点目の問題は、山梨側の設置場所では「各世帯に1枚」に対して長野側はフリーになっていました。3点目は地域住民が出入りする市役所・支所は配布枚数が少なく、建設業者などの出入りが多い、国交省や出先機関には1か所に2千枚を設置していた。このようなアンケート結果を作為的に賛成に向けようとするやり方に多くの人が批判してきました。

2回目のアンケートの設問項目には ①全線高速道路 ②八ヶ岳大橋 ③国道141号改修 ④整備なしの4案がありました。しかし設問は良い案に○ではなく自由記述になっていました。結果がはっきりしないようにしたことは明らかです。このような稚拙な国交省のやり方に多くの人が不満をもち批判したのです。そして地域住民の反対の声に国交省は新たなルートを考えざるを得なくなったのです。

批判2 地域に混乱をもたらした新ルート提案

昨年11月21日の国交省の提案による新ルートはそれまでのアンケートの設問にもない新しいルートでした。当然にも1キロ幅のルート周辺の住民は突然なことで、困惑し混乱に陥りました。そして、憤りを感じたのです。

行政組織の大泉町下井出地区東組（22世帯）はすぐに「静かな生活を破壊する高速道路に反対します」というタイトルの新聞折り込みチラシで意思表明を行いました。年が明けての1月12日には高根改善センターで280人の参加者を集めて「中部横断道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」が発足しました。イス・スリッパが足りなくなるという改善センター開設以来の参加者の多さが国交省のコミュニケーションの欠如に対しての怒りの大きさを表していました。その後の説明会で明らかになったのは地域の深刻な問題でした。20数年前から中部横断道の建設を求める運動があったのでした。運動に関わってきた人たちは当然にも「賛成」になり、自然を求めて移住してきた新住民は「反対」と分かれたのです。コミュニケーションの少ない地域の中で「賛成」「反対」の意見がぶつかれば感情的になり大きな溝ができるのは当然の成り行きです。このことが地域の大きな問題として浮かび上がってしまいました。このことは国交省の不用意な提案によることから発生したことは間違いありません。

（甲府河川国道事務所宛）

個350-2

批判3 誠意のない説明会

昨年10月4日の関東整備局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」との発言をしました。

その言葉を受けての10回に及ぶ地元説明会は。多くの会場で200名を超える参加者が集まり、地元住民の関心の高さが示されました。そして「2回のアンケートの欠陥への指摘」「自然豊かな八ヶ岳南麓に高速道路を通すべきではない」「費用対効果は？」「アンケートで高い支持を示した国道141号がなぜ消えたのか？」「今後、人口減少や超高齢化が考えられるのに莫大な費用がかかる高速道路は必要ない」という参加者の真剣な意見・質問が集中しました。国交省の対応は「ワーキンググループに伝える」「データはない」など誠意が感じられない内容に終始しました。

説明会で明らかになった民意はどこか。大泉町で行われた2回の説明会に50を超える発言がありましたが高速道路賛成の発言は明野町在住者の1名だけだったのです。

批判4 甲府河川事務所と関東整備局の異なる見解

3月15日に国交省関東整備局との面会があった時のこと。開口一番に「皆さんは誤解しています。国道141号の改良で地域の課題が解消するのなら中部横断道のミッシングリングも解消する」というものでした。目の前にある壁が無くなったように思いました。地元説明会で私たちの質問「国道141号を改良化して中部横断道につなげるのが一番良い。」という意見に対して甲府河川事務所の回答は「それでもミッシングリンクは残る」というものでした。国交省内部でこのような基本的な考えの違いはどこから来るのでしょう。

私たちは国道141号の改良をおこない中部横断道をつなげることで地域の課題は解消すると考え主張をしています。

批判5 住民参加型道づくりについて

11年も前に国交省から「市民参画型道路計画プロセスガイドライン」が策定されてすでに30件の計画が実行されています。能越自動車道道づくり懇談会に関わった国交省職員の[redacted]は、「行政側より複数のルート案を提示するのではなく、住民自らがルートを決め、比較検討することが重要だとし、また、そのように進めれば、必然的に個人的な希望・要望は通用せず将来の地域に望ましい道づくりへ論点は絞られると述べている。」 なぜ、ここ甲府河川事務所はこのような住民参加型道づくりを追求しないのか怒りさえ感じます。

（甲府河川国道事務所宛）　個350-3

平成25年）5月15日 水

中部横断道建設 足踏みの恐れ

長坂―八千穂間 変更求め住民運動

必要性問う主張も

中部横断自動車道の建設計画が、長坂―長野・八千穂区間（34キロ）のルート変更を求める住民運動を機に、足踏みしかねない状況となっている。沿線自治体や住民に「災害時の代替路確保や地域振興に不可欠」と早期全線開通へ待望論が強い一方、北杜市民でつくる反対グループは自然環境への影響や財政難を理由に、建設の必要性そのものを疑問視し始めた。国の審議会は既に必要性を認めているが、ルート変更に踏み切るなど住民運動に神経をとがらせているだけに、計画の遅れを懸念する声が強まりつつある。

先月12日、住民意見を聞いて計画を作り直すPI（パブリック・インボルブメント）導入を求めた[redacted]が、[redacted]

中部横断自動車道長坂―八千穂間の住民説明会で、建設反対の意見を述べる住民＝北杜市役所長坂総合支所（1月30日）

国の返答を聞くため国土交通省甲府河川国道事務所を訪れた。

「1～2月に開いた住民説明会がPIの一環だが、さらに地元の意見を聞くかどうかは小委員会とワーキンググループ（WG）の判断となる」。住民側の主張が建設是非論に及ぶ中、同事務所の担当者はこう説明するにとどめた。

長坂―八千穂区間は1996年に基本計画路線に位置付けられたものの、整備計画区間へ格上げされていない。必要性については、国交省社会資本整備審議会の関東地方小委員会が昨年4月、地域課題解決のため「整備が有効」と認め、整備方針を決定した。

しかし、当初のルートの沿線住民から八ケ岳南麓の自然や景観への影響を懸念する声が噴出。国交省は昨年11月に清里高原を迂回するA、Bの二つの新ルート案を示した。

現在、WGが絞り込みを進めているが、今度は、新ルート案の沿線住民による建設反対運動に発展。国交省は1～2月に北杜市内などで住民説明会を計11回開いたが、出席者からは「国の借金が膨らみ、将来に負の遺産となる」などの意見が相次いだ。

これに対し横内正明知事は建設を促進しようと、長坂―八千穂区間を「命の道」と例え、会長を務める期成同盟会として3月に整備計画区間格上げを国に要望。白倉政司北杜市長も新ルート2案のうち国道141号に沿ったルート（B案）が望ましいと提言した。

県トラック協会など業界団体や沿線住民には早期の全線開通を求める声は根強い。同じ北杜市民にも「[?]梨側の手続きが遅れれば全体の計画に影響する。つながってこそ価値が生まれるため、建設に問題はない」（高根町長沢の53歳会社男性）との声がある。

[redacted]は「[redacted]央道の東西軸に加え、南の交通軸ができる。生活物流を支える国道141の代替道となり、アクセス向上で新たな産業の誘致可能になる」と同区間建設の意義を説明する。

国交省は近くWG会合を開き、ルート選定を議論する方針。だが県幹部が「WGが必要性の議論に配慮した場合、ルートを絞り込めない可能性がある。建設遅れる要因になりかねない」と漏らすように、不透明な要素もある。〈堀田博之〉

中部横断道 ルート帯（案）の詳細

（甲府河川国道事務所宛）　個350-4

山梨日日新聞　2013年（平成25年）5月8日 水曜日

中部横断道

「141号沿いのルート望ましい」

迂回2案で北杜市長見解

中部横断自動車道長坂―長野・八千穂間の建設をめぐり、北杜市の白倉政司市長は7日までに、国土交通省が示した清里高原を迂回する2つの新ルート案のうち、国道141号に沿ったルートが望ましいと同省に要望した。白倉市長が望ましいルートについて、見解を明らかにしたのは初めて。

同省は昨年11月、自然環境や景観への配慮を求める地元住民の意見を踏まえ、清里高原を迂回する2つの新ルート案を提示。①中央自動車道長坂インターチェンジ北側から北東側に進み、大門ダムの東から清里駅側へ向かう（A案）②同じく大門ダム方向へ向かい、ダム南側で国道141号に沿って北側へ曲がる（B案）―の2案を示している。

白倉市長は、太田昭宏国交相宛ての要望書で「観光拠点の一つである清里地域と国道141号へのアクセス性が優れている」として、B案を要望。併せて環境や景観への配慮と市内へのインターチェンジ（IC）設置、早期の整備着工も求めた。要望書は1日に同省と同省関東地方整備局に提出した。

白倉市長は、取材に「国道141号と清里への接続を重視すると、B案が望ましい。市内には2カ所にICを設けてほしい」と説明。新ルート案に反対する住民運動については「反対意見があることは分かっているが、中部横断道は地域の活性化のために必要な道路。B案は建設を望む人たちの願いに沿った案だと考えている」と話した。〈仲沢景士〉

中部横断道 ルート帯（案）の詳細

（甲府河川国道事務所宛）　個350−5

八ヶ岳ジャーナル　（意見広告）　第 450 号　2013年

新ルート案の突然の発表から住民の会結成、その活動

2012 年 11 月 21 日、国交省は中部横断自動車道（長坂－八千穂）の新ルートを突然発表しました。国交省はルート案のアンケートを2回実施しましたが、新ルートはその設問の選択肢にはなかった、まさしく「新ルート」で、沿線住民にとっては寝耳に水でした。"新ルート沿線住民の会"の設立集会（1 月 12 日）では 280 名を超える住民が参加し、新ルート A.B 案の撤回と国道 141 号の改良を求めることを決議しました。現在まで、複数の行政部署に住民参加型の道づくりを提案し、地域活性化のための構想など様々な議論をしています。設立直後に始めた"署名"は短期間で 1 万人を突破し、太田国交大臣、関東地方小委員会石田委員長、横内山梨県知事、白倉北杜市長へ「申入書」と共に提出しました。さらに、県知事、市長へは、市民が中心となる「市民参加の道づくり」への支援を求める「要望書」を提出しました。

中部横断道八ヶ岳南麓新ルート案の撤回を！
「住民参加型の道づくり」を求めています

熱気あふれる説明会での意見

2 月 16 日までに、北杜市内で 10 回、国交省による住民説明会が開かれました。自由参加で北杜市民、別荘所有者が初めて意見を述べることができる場でした。毎回 200 人近い参加者で様々な意見がありました。「75 年来望んでいた悲願の道路」という賛成の一方で、「南麓の経済を活性化する生活道路としての国道 141 号の改良」と「自然豊かな八ヶ岳南麓に高速道路を通すべきではない」という反対意見が大変多く出されました。また、「1000 兆円を超える国の借金がある今、新規高速道路整備ではなく、今ある道路の維持管理に税金を使うべき」、「既存インフラの更新に今後数十年で 190 兆円という試算（国交省）もあるのに、どうするのか」、「震災復興を優先すべきだ」、「急激な人口減少や超高齢化に伴う将来の維持管理はどうなる?」、「費用対効果は出されているのか?」、「住民参加型の道づくりができないのか?」など疑問や質問、提案された新ルートに反対する否定的意見が大半で、途中打ち切りで閉会となるパターンが続きました。しかしながら、国交省の回答は、「ワーキンググループに伝えます」、「データはHP 上で閲覧できます」など、不誠実な対応に終始し、責任ある回答ができる主体がどこにあるのか疑問が尽きませんでした。一方、北杜市は説明会終了直後（2 月 27 日）に「早期建設を求める北杜市のスタンスに理解を得たい」として、多くの市民を排除して一方的な説明会を開催しました。まずは、北杜市が一般市民に向けた説明会を開くべきですが、未だに実現していません。私達は、住民参加型の道づくりを目指して、白倉北杜市長との対話を早期に実現するよう強く要望します。

国道141号の改良化の主な利点
八ヶ岳南麓横断自動車道との比較

① 既存の国道を改良・整備することで、北杜市民憲章で希うに謳われている自然の保護と環境への影響の大幅な削減、景観の保全が可能になります。
② 国道141号の改良・拡充を図ることは、新たに多額の税金を投じ高速道路を作ることではなく、既存の国道を長く生かしていくことこそ、市民生活にとって、来る時代の少子高齢化や税収の減少を見据え、今一番に考えるべき必要なことと言えましょう。
③ 国道141号の改良・拡充化を図ることで工事費用が安く済みます。道路の拡幅や一部バイパス化等で上下線の交通の円滑な確保や全面歩道を設置し安全な通行も確保できることになります。
④ 地域の将来ある発展が期待できます。
中央道須玉IC周辺から国道20号線へ直接141号線を延伸化することや国道20号線を長野県境まで拡幅・拡充化することで、甲斐駒ケ岳北麓と八ヶ岳南麓との将来ある発展も期待できそうです。
⑤ 高速道路に頼ることなく、既存の国道141号線の改良を図ることで、地元の沿線商店街の活性が維持され、景観を損なう高速道路による地域の分断等もなく穏やかな生活が維持されることが期待されます。

PI（パブリック・インボルブメント ー市民参加の道づくり）とは

耳慣れぬ言葉ですが、
これは、国交省の道路計画にたいし、住民の一人ひとりが自由意思で参加し、国・県・市に成り代わって質の良い道づくりを話し合う仕組み、といった意味合いになるでしょうか。
平成14年8月に国交省の道路行政において画期的な「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」が策定され、今日では全国で30件程の計画が検討され、実現に向け取り組められています。時代も変わり、国民の価値観が多様化し複雑化する社会の中で、行政や専門家だけでなく、市民と行政が実りある意見の交換をするなかで、皆さんの経験・体験に基づいた知識やアイデアが不可欠との判断により、政策として取り入れられたものです。過日の国交省の住民参加の説明会場で明らかになった賛否両論が渦巻く中で、私たちは中部横断自動車道八ヶ岳南麓の新ルート案に対し、北杜市のあまたの住民が参加し道づくりを議論する場として、本制度の活用を提案しています。他に比して決して遜色のない北杜市民憲章にそった豊かな自然環境を維持し、子々孫々の末代まで誇り得れる道づくりを皆さんと一緒に考えていきたいものですね。

11,033 筆の署名を市と県に提出しました

皆さまから頂いた 1 万筆を超える署名簿を 4 月11日に県知事、4月16日は北杜市長に提出しました。この雄大な景観を壊さないでほしいとの多くの声を重く受け止めてほしいと願っています。また、同時に今後住民参加で道づくりを進めるため、市と県は地域住民の代表としてその環境を整えるよう要望しました。（国へは3月15日に署名を提出しました。）

ホームページ、ニュースなどご覧ください

沿線住民の会では、ホームページで随時活動経過を掲載しています。是非ご覧ください。また、随時ニュースも発行しています。お送りしますので送付先などご連絡下さい。市内のお店などにニュース、ステッカー、カンパ箱を置かせていただいています。お立ち寄りの際は御利用と御協力よろしくお願いいたします。
HP アドレス https://sites.google.com/site/odandonewroot/
ネット署名アドレス http://www.change.org/ja/ キャンペーン / 八ヶ岳の景観を壊す高速道路はいらない

カンパのお願い

会では、新聞折り込みチラシ、ニュース等の印刷費、発送費、会場使用料など活動資金を必要としています。皆さまのカンパをどうぞよろしくお願い致します。
[redacted]

中部横断自動車道八ヶ岳南麓 新ルート沿線住民の会 [redacted]
（この意見広告は賛同者の皆様のカンパで作成されています）

（甲府河川国道事務所宛）　個350−6

美しい景観・豊かな生活環境を守ろう

抗議にいこう！

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で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。八ヶ岳南麓住民の一万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。

上記決起集会は５月 26 日（日）３時から長坂コミュニティホールにて行われます。
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。

NO
八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対

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
[redacted]

（甲府河川国道事務所宛）

個350-7

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峡北地域連絡協議会　会長　白倉政司」の名前で、「建設促進決起集会」の呼び掛けの文書が出されました。

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

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

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

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

（Mさん）

偽造ステッカーに見る問題点

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

特徴は

■中心のＮＯがＹＥＳとなっている。

■「八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対！」が「八ヶ岳の経済を活性化する高速道路に大賛成！」となっている。

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

私の国土交通省批判

（関東地方整備局宛）

個351-1

2013年5月29日 [redacted]

批判1 「アンケートの問題点」について

2011年2月に行われた1回目のアンケートの戸別配布枚数は北杜市が2万1866枚に対して事業対象区域外の佐久市が1万8730枚、小諸市が4万3933枚となっています。これはすでに着工しており賛成が多い佐久・小諸地域で意識的におこなわれたと容易に考えられます。2点目の問題は、山梨側の設置場所では「各世帯に1枚」に対して長野側はフリーになっていました。3点目は地域住民が出入りする市役所・支所は配布枚数が少なく、建設業者などの出入りが多い、国交省や出先機関には1か所に2千枚を設置していた。このようなアンケート結果を作為的に賛成に向けようとするやり方に多くの人が批判してきました。

2回目のアンケートの設問項目には ①全線高速道路 ②八ヶ岳大橋 ③国道141号改修 ④整備なしの4案がありました。しかし設問は良い案に○ではなく自由記述になっていました。結果がはっきりしないようにしたことは明らかです。このような稚拙な国交省のやり方に多くの人が不満をもち批判したのです。そして地域住民の反対の声に国交省は新たなルートを考えざるを得なくなったのです。

批判2 地域に混乱をもたらした新ルート提案

昨年11月21日の国交省の提案による新ルートはそれまでのアンケートの設問にもない新しいルートでした。当然にも1キロ幅のルート周辺の住民は突然なことで、困惑し混乱に陥りました。そして、憤りを感じたのです。

行政組織の大泉町下井出地区東組（22世帯）はすぐに「静かな生活を破壊する高速道路に反対します」というタイトルの新聞折り込みチラシで意思表明を行いました。年が明けての1月12日には高根改善センターで280人の参加者を集めて「中部横断道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」が発足しました。イス・スリッパが足りなくなるという改善センター開設以来の参加者の多さが国交省のコミュニケーションの欠如に対しての怒りの大きさを表していました。その後の説明会で明らかになったのは地域の深刻な問題でした。20数年前から中部横断道の建設を求める運動があったのでした。運動に関わってきた人たちは当然にも「賛成」になり、自然を求めて移住してきた新住民は「反対」と分かれたのです。コミュニケーションの少ない地域の中で「賛成」「反対」の意見がぶつかれば感情的になり大きな溝ができるのは当然の成り行きです。このことが地域の大きな問題として浮かび上がってしまいました。このことは国交省の不用意な提案によることから発生したことは間違いありません。

批判3　誠意のない説明会

昨年10月4日の関東整備局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」との発言をしました。

その言葉を受けての10回に及ぶ地元説明会は。多くの会場で200名を超える参加者が集まり、地元住民の関心の高さが示されました。そして「2回のアンケートの欠陥への指摘」「自然豊かな八ヶ岳南麓に高速道路を通すべきではない」「費用対効果は？」「アンケートで高い支持を示した国道141号がなぜ消えたのか？」「今後、人口減少や超高齢化が考えられるのに莫大な費用がかかる高速道路は必要ない」という参加者の真剣な意見・質問が集中しました。国交省の対応は「ワーキンググループに伝える」「データはない」など誠意が感じられない内容に終始しました。

説明会で明らかになった民意はどこか。大泉町で行われた2回の説明会に50を超える発言がありましたが高速道路賛成の発言は明野町在住者の1名だけだったのです。

批判4　甲府河川事務所と関東整備局の異なる見解

3月15日に国交省関東整備局との面会があった時のこと。開口一番に「皆さんは誤解しています。国道141号の改良で地域の課題が解消するのなら中部横断道のミッシングリングも解消する」というものでした。目の前にある壁が無くなったように思いました。地元説明会で私たちの質問「国道141号を改良化して中部横断道につなげるのが一番良い。」という意見に対して甲府河川事務所の回答は「それでもミッシングリンクは残る」というものでした。国交省内部でこのような基本的な考えの違いはどこから来るのでしょう。

私たちは国道141号の改良をおこない中部横断道をつなげることで地域の課題は解消すると考え主張をしています。

批判5　住民参加型道づくりについて

11年も前に国交省から「市民参画型道路計画プロセスガイドライン」が策定されてすでに30件の計画が実行されています。能越自動車道道づくり懇談会に関わった国交省職員の[redacted]は、「行政側より複数のルート案を提示するのではなく、住民自らがルートを決め、比較検討することが重要だとし、また、そのように進めれば、必然的に個人的な希望・要望は通用せず将来の地域に望ましい道づくりへ論点は絞られると述べている。」 なぜ、ここ甲府河川事務所はこのような住民参加型道づくりを追求しないのか怒りさえ感じます。

平成25年）5月15日　水

中部横断道建設 足踏みの恐れ

長坂―八千穂間 変更求め住民運動

必要性問う主張も

中部横断自動車道の建設計画が、長坂―長野・八千穂区間（34キロ）のルート変更を求める住民運動を機に、足踏みしかねない状況となっている。沿線自治体や住民に「災害時の代替路確保や地域振興に不可欠」と早期全線開通へ待望論が強い一方、北杜市民でつくる反対グループは自然環境への影響や財政難を理由に、建設の必要性そのものを疑問視し始めた。国の審議会は既に必要性を認めているが、ルート変更に踏み切るなど住民運動に神経をとがらせているだけに、計画の遅れを懸念する声が強まりつつある。

先月12日、住民意見を聞いて計画を作り直すPI（パブリック・インボルブメント）導入を求めた[redacted]が、国の返答を聞くため国土交通省甲府河川国道事務所を訪れた。

「1～2月に開いた住民説明会がPIの一環だが、さらに地元の意見を聞くかどうかは小委員会とワーキンググループ（WG）の判断となる」。住民側の主張が建設是非論に及ぶ中、同事務所の担当者はこう説明するにとどめた。

長坂―八千穂区間は1996年に基本計画路線に位置付けられたものの、整備計画区間へ格上げされていない。必要性については、国交省社会資本整備審議会の関東地方小委員会が昨年4月、地域課題解決のため「整備が有効」と認め、整備方針を決定した。

しかし、当初のルートの沿線住民から八ケ岳南麓の自然や景観への影響を懸念する声が噴出。国交省は昨年11月に清里高原を迂回するA、Bの二つの新ルート案を示した。

現在、WGが絞り込みを進めているが、今度は、新ルート案の沿線住民による建設反対運動に発展。国交省は1～2月に北杜市内などで住民説明会を計11回開いたが、出席者からは「国の借金が膨らみ、将来に負の遺産となる」などの意見が相次いだ。

これに対し横内正明知事は建設を促進しようと、長坂―八千穂区間を「命の道」と例え、会長を務める期成同盟会として3月に整備計画区間格上げを国に要望。白倉政司北杜市長も新ルート2案のうち国道141号に沿ったルート（B案）が望ましいと提言した。

県トラック協会など業界団体や沿線住民には早期の全線開通を求める声は根強い。同じ北杜市民にも「梨側の手続きが遅れれば体の計画に影響する。つながってこそ価値が生まれるため、建設に問題はない」（高根町長沢の53歳会社男性）との声がある。

[redacted]は「中央道の東西軸に加え、南の交通軸ができる。生活物流を支える国道141号の代替道となり、アクセス向上で新たな産業の誘致が可能になる」と同区間建設の意義を説明する。

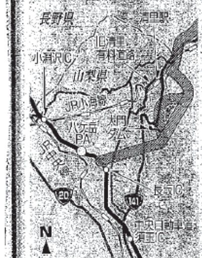
国交省は近くWG会合を開き、ルート選定を議論する方針。だが県幹部が「WGが必要性の議論に配慮した場合、ルートを絞り込めない可能性がある。建設が遅れる要因になりかねない」と漏らすように、不透明な要素もある。

〈堀田博之〉

中部横断自動車道長坂―八千穂間の住民説明会で、建設反対の意見を述べる住民＝北杜市役所長坂総合支所（1月30日）

中部横断道ルート帯（案）の詳細

A案　B案



（関東地方整備局宛）

個351-4

山梨日日新聞　2013年（平成25年）5月8日　水曜日

中部横断道

「141号沿いのルート望ましい」

迂回2案で北杜市長見解

中部横断自動車道長坂－八千穂間の建設をめぐり、北杜市の白倉政司市長は7日までに、国土交通省が示した清里高原を迂回する2つの新ルート案のうち、国道141号に沿ったルートが望ましいと同省に要望した。白倉市長が望ましいルートについて、見解を明らかにしたのは初めて。

同省は昨年11月、自然環境や景観への配慮を求める地元住民の意見を踏まえ、清里高原を迂回する2つの新ルート案を提示。①中央自動車道長坂インターチェンジ北側から北東側に進み、大門ダムの東から清里駅側へ向かう（A案）②同じく大門ダム方向へ向かい、ダム南側で国道141号に沿って北側へ曲がる（B案）－の2案を示している。

白倉市長は、太田昭宏国交相宛ての提言書で「観光拠点の一つである清里地域と国道141号へのアクセス性が優れている」としてB案を要望。併せて環境や景観への配慮と市内へのインターチェンジ（IC）設置、早期の整備着工も求めた。要望書は1日に同省と同省関東地方整備局に提出した。

白倉市長は、取材に「国道141号と清里への接続を重視すると、B案が望ましい。市内には2カ所にICを設けてほしい」と説明。新ルート案に反対する住民運動については「反対意見があることは分かっているが、中部横断道は地域の活性化のために必要な道路。B案は多くの人たちの願いに沿った案だと考えている」と話した。（仲沢兼士）

（関東地方整備局宛）

個351-5

八ケ岳ジャーナル　（意見広告）　第450号　2013年

新ルート案の突然の発表から住民の会結成、その活動

2012年11月21日、国交省は中部横断自動車道（長坂－八千穂）の新ルートを突然発表しました。国交省はルート案のアンケートを2回実施しましたが、新ルートはその段階の選択肢にはなかった、まさしく「新ルート」で、沿線住民にとっては寝耳に水でした。"新ルート沿線住民の会"の設立総会（1月12日）では280名を超える住民が参加し、新ルートA.B案の撤回と国道141号の改良を求めることを決議しました。現在まで、複数の行政部署に住民参加型の道づくりを提案し、地域活性化のための構想など様々な議論をしています。設立直後に始めた"署名"は短期間で1万人を突破し、太田国交大臣、関東地方小委員会石田委員長、横内山梨県知事、白倉北杜市長へ「申入書」と共に提出しました。さらに、県知事、市長へは、市民が中心となる「市民参加の道づくり」への支援を求める「要望書」を提出しました。

中部横断道八ケ岳南麓新ルート案の撤回を！

「住民参加型の道づくり」を求めています

熱気あふれる説明会での意見

2月16日までに、北杜市内で10回、国交省による対話説明会が開かれました。自由参加で北杜市民、別荘所有者が初めて意見を述べることができる場でした。毎回200人近い参加者で様々な意見が出ました。「75年来望んでいた地域の道路」という賛成の一方で、「南麓の経済を活性化する生活道路としての国道141号の改良」と「自然豊かな八ケ岳南麓に高速道路を通すべきではない」という反対意見が大変多く出されました。また、「1000兆円を超える国の借金がある今、新規の高速道路整備ではなく、今ある道路の維持管理に税金を使うべき」、「既存インフラの更新に今後数十年で190兆円という試算（国交省）もあるのに、どうするのか」、「震災復興を優先すべきだ」、「急激な人口減少や超高齢化に伴う将来の維持管理はどうなる?」、「費用対効果は出されているのか?」、「住民参加型の道づくりができないのか?」など疑問や質問、提案された新ルートに反対する否定的意見が大半で、途中打ち切りで閉会となるパターンが続きました。しかしながら、国交省の担当者は、「ワーキンググループに伝えます」、「データはHP上で閲覧できます」など、不誠実な対応に終始し、責任ある回答ができる主体がどこにあるのか疑問が尽きませんでした。一方、北杜市は説明会終了直後（2月27日）に、「早期建設を求める北杜市のスタンスに理解を得たい」として、多くの市民を排除して一方的な説明会を開催しました。まずは、北杜市が一般市民に向けた説明会を開くべきですが、未だに実現していません。私達は、「住民参加型の道づくり」を目指して、白倉北杜市長との対話を早期に実現するよう強く要望します。

国道141号の改良化の主な利点

八ケ岳南麓横断自動車道との比較

① 既存の国道を改良・整備することで、北杜市民憲章で高らかに謳われている自然の保護と環境への影響の大幅な軽減、景観の保全が可能になります。

② 国道141号の改良・拡充を図ることは、新たに多額の税金を投じ高速道路を作ることではなく、既存の道路を長く生かしていくことこそ、市民生活にとって、来る時代の少子高齢化や税収の減少を見据え、今一番に考えるべき必要なことと言えましょう。

③ 国道141号の改良・拡充化を図ることで工事費用が安く済みます。道路の拡幅や一部バイパス化等で上下線の交通の円滑な確保や全面歩道を設置し安全な通行も確保できることになります。

④ 地域の[illegible]が期待できます。中央道須玉IC周辺から国道20号線へ直接141号線を延伸化することや国道20号線を長野県境まで拡幅・拡充化することで、甲斐駒ケ岳北麓と八ケ岳南麓との[illegible]も期待できそうです。

⑤ 高速道路に頼ることなく、既存の国道141号線の改良を図ることで、地元の沿線商店街の活性が維持され、景観を損壊する高速道路による地域の分断等もなく穏やかな生活が維持されること等が、あげられます。

PI（パブリック・インボルブメント ― 市民参加の道づくり）とは

耳慣れぬ言葉ですが。

これは、国交省の道路計画にたいし、住民の一人ひとりが自由意思で参加し、国・県・市に成り代わって質の良い道づくりを話し合う仕組み、といった意味合いになるでしょうか。

平成[illegible]年[illegible]月に国交省の道路行政において画期的な「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」が策定され、今日では全国で30件程の計画が検討され、実現に向け取り組められています。時代も変わり、国民の価値観が多様化し複雑化する社会の中で、行政や専門家だけでなく、市民と行政が実りある意見の交換をするなかで、皆さんの経験・体験に基づいた知識やアイデアが不可欠との判断により、政策として取り入れられたものです。過日の国交省の住民参加の説明会場で明らかになった賛否両論が渦巻く中で、私たちは中部横断自動車道八ケ岳南麓の新ルート案に対し、北杜市のあまたの住民が参加し道づくりを議論する場として、本制度の活用を提案しています。他に比して決して遜色のない北杜市民憲章にそった豊かな自然環境を維持し、子々孫々の末代まで誇り得れる道づくりを皆さんと一緒に考えていきたいものですね。

11,033筆の署名を市と県に提出しました

皆さまから頂いた1万筆を超える署名簿を4月11日に県知事、4月15日は北杜市長に提出しました。この雄大な景観を壊さないでほしいとの多くの声を重く受け止めてほしいと願っています。また、同時に今後住民参加で道づくりを進めるため、市と県は地域住民の代表としてその環境を整えるよう要望しました。（国へは3月15日に署名を提出しました。）

ホームページ、ニュースなどご覧ください

沿線住民の会では、ホームページで随時活動経過を掲載しています。是非ご覧ください。また、随時ニュースも発行しています。お送りしますので送付先などご連絡下さい。市内のお店などにニュース、ステッカー、カンパ箱を置かせていただいています。お立ち寄りの際は御利用と御協力よろしくお願いいたします。

HP アドレス https://sites.google.com/site/odandonewroot/

ネット署名アドレス https://www.change.org/jp/キャンペーン/八ヶ岳の景観を壊す高速道路はいらない

カンパのお願い

会では、新聞折り込みチラシ、ニュース等の印刷費、発送費、会場使用料など活動資金を必要としています。皆さまのカンパをどうぞよろしくお願いいたします。

[redacted]

中部横断自動車道八ケ岳南麓 新ルート沿線住民の会 [redacted]

（この意見広告は賛同者の皆様のカンパで作成されています）

（関東地方整備局宛）

個351-6

抗議にいこう！

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で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。八ヶ岳南麓住民の一万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。

上記決起集会は5月26日（日）3時から長坂コミュニティホールにて行われます。
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
[redacted]

（関東地方整備局宛）

個351-7

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峡北地域連絡協議会　会長　白倉政司」の名前で、「建設促進決起集会」の呼び掛けの文書が出されました。

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

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

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

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

（Mさん）

偽造ステッカーに見る問題点

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

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

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

個352-1

私の国土交通省批判

2013年5月29日 [redacted]

批判1 「アンケートの問題点」について

2011年2月に行われた1回目のアンケートの戸別配布枚数は北杜市が2万1866枚に対して事業対象区域外の佐久市が1万6730枚、小諸市が4万3933枚となっています。これはすでに着工しており賛成が多い佐久・小諸地域で意識的におこなわれたと容易に考えられます。2点目の問題は、山梨側の設置場所では「各世帯に1枚」に対して長野側はフリーになっていました。3点目は地域住民が出入りする市役所・支所は配布枚数が少なく、建設業者などの出入りが多い、国交省や出先機関には1か所に2千枚を設置していた。このようなアンケート結果を作為的に賛成に向けようとするやり方に多くの人が批判してきました。

2回目のアンケートの設問項目には ①全線高速道路 ②八ヶ岳大橋 ③国道141号改修 ④整備なしの4案がありました。しかし設問は良い案に○ではなく自由記述になっていました。結果がはっきりしないようにしたことは明らかです。このような稚拙な国交省のやり方に多くの人が不満をもち批判したのです。そして地域住民の反対の声に国交省は新たなルートを考えざるを得なくなったのです。

批判2 地域に混乱をもたらした新ルート提案

昨年11月21日の国交省の提案による新ルートはそれまでのアンケートの設問にもない新しいルートでした。当然にも1キロ幅のルート周辺の住民は突然なことで、困惑し混乱に陥りました。そして、憤りを感じたのです。

行政組織の大泉町下井出地区東組（22世帯）はすぐに「静かな生活を破壊する高速道路に反対します」というタイトルの新聞折り込みチラシで意思表明を行いました。年が明けての1月12日には高根改善センターで280人の参加者を集めて「中部横断道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」が発足しました。イス・スリッパが足りなくなるという改善センター開設以来の参加者の多さが国交省のコミュニケーションの欠如に対しての怒りの大きさを表していました。その後の説明会で明らかになったのは地域の深刻な問題でした。20数年前から中部横断道の建設を求める運動があったのでした。運動に関わってきた人たちは当然にも「賛成」になり、自然を求めて移住してきた新住民は「反対」と分かれたのです。コミュニケーションの少ない地域の中で「賛成」「反対」の意見がぶつかれば感情的になり大きな溝ができるのは当然の成り行きです。このことが地域の大きな問題として浮かび上がってしまいました。このことは国交省の不用意な提案によることから発生したことは間違いありません。

個352-2

批判3 誠意のない説明会

昨年10月4日の関東整備局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」との発言をしました。

その言葉を受けての10回に及ぶ地元説明会は。多くの会場で200名を超える参加者が集まり、地元住民の関心の高さが示されました。そして「2回のアンケートの欠陥への指摘」「自然豊かな八ヶ岳南麓に高速道路を通すべきではない」「費用対効果は？」「アンケートで高い支持を示した国道141号がなぜ消えたのか？」「今後、人口減少や超高齢化が考えられるのに莫大な費用がかかる高速道路は必要ない」という参加者の真剣な意見・質問が集中しました。国交省の対応は「ワーキンググループに伝える」「データはない」など誠意が感じられない内容に終始しました。

説明会で明らかになった民意はどこか。大泉町で行われた2回の説明会に50を超える発言がありましたが高速道路賛成の発言は明野町在住者の1名だけだったのです。

批判4 甲府河川事務所と関東整備局の異なる見解

3月15日に国交省関東整備局との面会があった時のこと。開口一番に「皆さんは誤解しています。国道141号の改良で地域の課題が解消するのなら中部横断道のミッシングリングも解消する」というものでした。目の前にある壁が無くなったように思いました。地元説明会で私たちの質問「国道141号を改良化して中部横断道につなげるのが一番良い。」という意見に対して甲府河川事務所の回答は「それでもミッシングリンクは残る」というものでした。国交省内部でこのような基本的な考えの違いはどこから来るのでしょう。

私たちは国道141号の改良をおこない中部横断道をつなげることで地域の課題は解消すると考え主張をしています。

批判5 住民参加型道づくりについて

11年も前に国交省から「市民参画型道路計画プロセスガイドライン」が策定されてすでに30件の計画が実行されています。能越自動車道道づくり懇談会に関わった国交省職員の[redacted]は、「行政側より複数のルート案を提示するのではなく、住民自らがルートを決め、比較検討することが重要だとし、また、そのように進めれば、必然的に個人的な希望・要望は通用せず将来の地域に望ましい道づくりへ論点は絞られると述べている。」 なぜ、ここ甲府河川事務所はこのような住民参加型道づくりを追求しないのか怒りさえ感じます。

個352-3

山梨日日新聞　2013年（平成25年）5月8日　水曜日

中部横断道

「141号沿いのルート望ましい」

迂回2案で北杜市長見解

中部横断自動車道長坂－長野・八千穂間の建設をめぐり、北杜市の白倉政司市長は7日までに、国土交通省が示した清里高原を迂回する2つの新ルート案のうち、国道141号に沿ったルートが望ましいと同省に提言した。白倉市長が望ましいルートについて、見解を明らかにしたのは初めて。

同省は昨年11月、自然環境や景観への配慮を求める地元住民の意見を踏まえ、清里高原を迂回する2つの新ルート案を提示。①中央自動車道長坂インターチェンジ北側から北東側に進み、大門ダムの東から清里駅側へ向かう（A案）②同じく大門ダム方向へ向かい、ダム南側で国道141号に沿って北側へ曲がる（B案）－の2案を示している。

白倉市長は、太田昭宏国交相宛ての提言書で「観光拠点の一つである清里地域と国道141号へのアクセス性が優れている」としてB案を要望。併せて環境や景観への配慮と市内へのインターチェンジ（IC）設置、早期の整備着工も求めた。要望書は1日に同省と同省関東地方整備局に提出した。

白倉市長は、取材に「国道141号と清里への接続を重視すると、B案が望ましい。市内にはう力所にICを設けてほしい」と説明。新ルート案に反対する住民運動については「反対意見があることは分かっているが、中部横断道は地域の活性化のために必要な道路。B案は建設を望む人たちの願いに沿った案だと考えている」と話した。

〈仲沢篤志〉

中部横断道ルート帯（案）の詳細

個352-4

平成25年）5月15日　水

中部横断道建設 足踏みの恐れ

長坂－八千穂間 変更求め住民運動

中部横断自動車道長坂－八千穂間の住民説明会で、建設反対の意見を述べる住民＝北杜市役所長坂総合支所（1月30日）

中部横断道ルート帯（案）の詳細

中部横断自動車道の建設計画が、長坂－長野・八千穂区間（34キロ）のルート変更を求める住民運動を機に、足踏みしかねない状況となっている。沿線自治体や住民に「災害時の代替路確保や地域振興に不可欠」と早期全線開通へ待望論が強い一方、北杜市民でつくる反対グループは自然環境への影響や財政難を理由に、建設の必要性そのものを疑問視し始めた。国の審議会は既に必要性を認めているが、ルート変更に踏み切るなど住民運動に神経をとがらせているだけに、計画の遅れを懸念する声が強まりつつある。

先月12日、住民意見を聞いて計画を作り直すPI（パブリック・インボルブメント）導入を求めた[redacted]が、国の返答を聞くため国土交通省甲府河川国道事務所を訪れた。

「1～2月に開いた住民説明会がPIの一環だが、さらに地元の意見を聞くかどうかは小委員会とワーキンググループ（WG）の判断となる」。住民側の主張が建設是非論に及ぶ中、同事務所の担当者はこう説明するにとどめた。

長坂－八千穂区間は19

96年に基本計画路線に位置付けられたものの、整備計画区間へ格上げされていない。必要性については、国交省社会資本整備審議会の関東地方小委員会が昨年4月、地域課題解決のため「整備が有効」と認め、整備方針を決定した。

しかし、当初のルートの沿線住民から八ケ岳南麓の自然や景観への影響を懸念する声が噴出。国交省は昨年11月に清里高原を迂回するA、Bの二つの新ルート案を示した。

現在、WGが絞り込みを進めているが、今度は、新ルート案の沿線住民による建設反対運動に発展。国交省は1～2月に北杜市内などで住民説明会を計11回開いたが、出席者からは「国の借金が膨らみ、将来に負の遺産となる」などの意見が相次いだ。

必要性問う主張も

これに対し横内正明知事は建設を促進しようと、長坂－八千穂区間を「命の道」と例え、会長を務める期成同盟会として3月に整備計画区間格上げを国に要望。白倉政司北杜市長も新ルート2案のうち国道141号に沿ったルート（B案）が望ましいと提言した。

県トラック協会など業界団体や沿線住民には旧期の全線開通を求める声は根強い。同じ北杜市民にも「[redacted]は「中央道の東西軸に加え、南北の交通軸ができる。生活物流を支える国道141号の代替道となり、アクセス向上で新たな産業の誘致が可能になる」と同区間建設の意義を説明する。

国交省は近くWG会合を開き、ルート選定を議論する方針。だが県幹部が「PIやWGが必要性の議論に配慮した場合、ルートを絞り込めない可能性がある。建設が遅れる要因になりかねない」と懸念するように、不明な要素もある。

〈堀田博之〉

個352-5

美しい景観・豊かな生活環境を守ろう

抗議にいこう！

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で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。八ヶ岳南麓住民の一万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。

上記決起集会は 5 月 26 日（日）3 時から長坂コミュニティホールにて行われます。
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。

[redacted]

個352-6

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峡北地域連絡協議会　会長　白倉政司」の名前で、「建設促進決起集会」の呼び掛けの文書が出されました。

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

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

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

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

（Mさん）

偽造ステッカーに見る問題点

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

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

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

新ルート案の突然の発表から住民の会結成、その活動

中部横断道八ヶ岳南麓新ルート案の撤回を！

「住民参加型の道づくり」を求めています

熱気あふれる説明会での意見

国道141号の改良化の主な利点

八ヶ岳南麓横断自動車道との比較

PI（パブリック・インボルブメント
一 市民参加の道づくり）とは

11,033 筆の署名を
市と県に提出しました

ホームページ、ニュースなどご覧ください

HP アドレス https://sites.google.com/site/odandonewroot/

カンパのお願い

[redacted]

中部横断自動車道八ヶ岳南麓 新ルート沿線住民の会 [redacted]

（この意見広告は賛同者の皆様のカンパで作成されています）

1

拝啓、初めてお手紙致します。私は中部横断道の
建設に反対をする者です。山梨県北杜市在住の
年令59才、主婦です。畑を5セほどたがやしております。
中部横断道の事については、一年程前から気になって
いて、新聞などもよく見ております。
先日、太田様が、11年に全線開通させると
おっしゃったのを新聞で拝見致しました。長坂て八千穂
間の事ではないのですが、横断道に反対する者としましては、
とても残念に思っています。横断道が出来れば海のない
山梨が海を持つ事になるとおっしゃいましたが、自然を
けずってまでも、どうしてもほしいとは思わないのです。
あまりにも代償が大き過ぎると思えるのです。
そこまでぜいたくに欲求をみたす事は、自然に対して
も、日本国民としても横暴で強慢だと思うのです。
近年、八ヶ岳には都会から自然を求めて移住して

個353-2

2

来る人達が農業者。多勢居ます。その人達の中にはただ自然に身をゆだねて、のんびりと暮らしておる人もあれば、真六剣に自然と相対し、自然を大事にし、理解し探究し、しん底入ヶ岳の自然を愛しながら、入ヶ岳に住めることを、生き甲斐として生活なさっている方々もおいでです。私は特にそういう方を応援したいと思っています。そういう方々の中には、かなりの年配の方もいらっしゃいます、その方には入ヶ岳に移って来てよかったとほほえみながら、生がいを終らせてあげたいと思っています。開発が進んで毎日自然がこわれていく事に心を痛め、亡くなる時にも心を痛めかなしく亡くならせたくないのです。鳥のさえずり、木々のざわめき、吹き渡る風、そんな小さなものの為に大きな利益と、今から来る大災害の事を考えれば、我慢してもらうしかないとおっしゃるかもしれません。だけどその小さな幸わせが

個353-3

3

人の幸わせの様な気がするのです。
スケールの大きな幸わせなんていりません。あれば
それに越した事はありませんが、この小さな日本で大きな
代償なしに、そういった夢を手に入れる事など無理な事
だと思い知るのです。どんなに考えても今の日本には
これ以上の開発は自然の結果にしかならない様に思えます。
突然、お手紙し、大変失礼を申し上げました。
ではご免下さい

かしこ

平成25年5月30日

道路局 総務課 御中

個354-1

1

拝啓　初めてお手紙致します。北杜市小淵沢町の[redacted]と申します。実は私は中部横断道建設に一年程前から知り、反対の意見を持っております年令54才、4人家族の主婦でございます。ひと言意見などを聞いて頂けましたら幸わいに存じます。

先日、山日新聞を読んだところ5月31日に中部横断自動車経済こん談会[redacted]が国交省に早期整備を求める要望書を提出したと云う記事がのっていました。経済こん談会としては、地域経済活性化の為にアクセス性の向上に配慮しながら、道路の設計をしていきたいということでした。アクセス性というのは地域の人達の交通の便が良いようにという事だろうと思います。経済的活性化の為、交通の便が良い方がより活性化するとは思いません。

しかし、地域の人達の意見や思いを聞いたところ、活性化は望んでいないようなのです。日本は戦後めざましい経済発展を

個354-2

2

とげ、ありとあらゆる所まで、道路はアスファルトに整備され、山梨では中央道もでき、車でどこまでも行かれるようになった今、別荘や商業施設などいろいろとめざましく発展しました。色んな施設や店舗が、たち過ぎた為に今まで先祖代々繁盛してきたお店や個人商店など、ほとんど閉店せざるをえなくなる程です。これはもう発展のし過ぎの様な気がします。そのほか自然をみても、社会での人間関係をみても色んな処に悪影響が及んでいる様な気がします。中部横断道沿線住民に限らず日本中の国民が開発はもう必要ないと思っていると思います。

逆に開発を賛成する人もいるでしょう。その方達の思いは、もう自然なんかいらない。いくら自然を残しておいてほしいと願ったって、大きな政府や県の力にあらがえる筈はない。それなら、ほかに小さな自分が求められる幸せといったらお金、お金があれば自然以外のものは、ほとんど手に入る。

3

個354-3

それに小さな力しかない自分が反対などしたら、あとどんな目に合うか分らない。体制に逆わない方がいい。時代の流れだからしようがないとあきらめるしかない。道路ありきと笑顔で明るく話している人の心の中では悲しんだ涙を流しているのだろうと思えるのです。

どうか中部横断道の建設は中止して頂きたくお願い申し上げます。

それでは大変失礼を致しました。ご免下さい。

25. 6月 2日

吉岡 大蔵 殿

[redacted] かしこ

個355

（整備局道路部長宛）

前略　お忙しいところ恐縮です。中部横断道の件で要望です

間もなく小委員会が開かれると言われていますが、ここ北杜市では意見交換会など双方向コミニュケーションが行われていません。対話式コミニュケーションは合意形成に重要な手段です。

小委員会委員も参加した意見交換会の機会を設けて下さい。

新ルートは実質代替案の無い提案でした。私たちには比較や相対評価が出来ない状態だったのです。横浜環状北西区間のＰＩは、国交省のガイドラインに沿った模範的進行がされたように思います。このような公正なプロセスを経て道路計画が進められることを期待してきましたが、国交省は一貫して「高速ありき」「全線新設」をなりふり構わず進めてきたように思います。このまま決定されるのは、まことにアンフェアーです。

また、静かなこの地を、賛成・反対の紛争の地にしてしまった責任はどこにあるのか考えていただけないでしょうか。歴史から教訓を学んで「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」があるのではないでしょうか。

信頼と対話がなにより重要と思います。お互い意見を出し合い徐々に合意形成はされていくものと思います。今からでもその機会を与えて下さい。

私の主張は、この問題が「公正で客観的に合理的な進行を経て決定されていない」ということにあります。

国交省本省幹部職員の皆さんの良識に訴えます。結論を保留し経過を検証下さいますようお願い申し上げます。

2013年7月18日

国土交通省関東地方整備局道路部

部長　池　田　豊　人　様

山梨県北杜市長坂町[redacted]

個356-1

（事務所長宛）

通知書

私は国土交通省関東地方整備局　甲府河川国道事務所、計画課課長　宮坂広志氏に対し、平成25年6月21日に社会資本整備審議会　道路分科会　関東地方小委員会　中部横断自動車道（長坂～八千穂）ワーキンググループ第3回に、北杜市市長　白倉政司氏の土地、[redacted]、４６２２㎡の登記記録全部事項証明書の写しと構図他を資料として討議いただくために提出いたしました。

国土交通省甲府河川国道事務所として、ワーキンググループに報告することを了承し、資料はワーキンググループに報告しますと文章で約束いたしました。

しかしながら、平成２５年６月２６日の電話で個人情報保護とプライバシーの侵害になるとして約束を無効にし、ワーキンググループに判断材料の資料とし適切でないとして通告されましたが、個人情報保護法は、事業者に対して個人情報の取り扱い方法を定めた法律です。

法務局も土地の登記簿はこの法律には縛られないと発言しています。

プライバシーの保護に関しても、白倉政司氏は北杜市の市長であり公人であります。資産を市民に公開してもよい立場の人間です。しかるに判断には法的解釈に誤認が有り、承服いたしかねます。

以上法律的観点からとし中部横断自動車道（長坂～八千穂）のルート審議に市長の土地の存在を審議資料に加えることを拒絶した国土交通省とその担当者は、法的根拠が存在しないのに、国民にそのことを理由として発言の自由を奪えば憲法２１条と国家公務員法９９条に抵触する恐れがあります。

個356-2

個356-3

今回のワーキンググループ第３回には他にも問題が有ります。
資料の集め方と集計に意図的作為と隠ぺいが存在します。住民説明会の集計などは建設賛成の意見が多かったと集計されていますが、実際には建設反対意見が多いなど事実と異なる結果がワーキングに報告されており、結論に大きな影響を与えたと考えられます。
審議資料が意図的作為をもって隠ぺいされ、資料の拒否した理由に法的根拠が存在しない場合、ワーキンググループ第３回の審議は無効であり、ルートＢ案決議は認めることができません。
本書面をもって、この旨異議を申し述べるとともに再度ワーキンググループの会議を、正しい資料を基に開催することを求めます。

平成２５年８月６日

個356-4

山梨県北杜市長坂町[redacted]

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
計画課　課長　宮坂　広志　殿

この郵便物は平成 25年 8月 6日
第 16506 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
平成25年 08月 06日

（事務所長宛）

個357

突然のお便り失礼します。
私は、八ヶ岳南麓を横断する中部横断自動車道（長坂ー八千穂）建設予定ルート帯に入っている住民です。長く教育現場で仕事をし、定年と同時にこの地を終の住処と定めて移り住みました。
教え子たちが折々、仕事の疲れを休めにくる地、このすばらしい環境をどうか壊さないで下さい。
このままで子どもたちに手渡していきたいのです。
よろしくお願いします。

（事務所副所長宛）

個358

はじめまして 突然のお便り、失礼します。
私は八ヶ岳南麓を横断する高速道路建設予定ルートに住まいをもつものです。
定年後、ここを終の住処と定めて都会から移り住みました。長い間憧れていた住まうことのできる幸せをかみしめて日々暮らしています
そこへ青天の霹靂のこの報せに愕然としています。どうか高速道路をここに作らないで下さい。
切に切にお願いします。

（事務所長宛）

個359

前略　中部横断道の件でお願いです。

昨日、建設を推進すべきだ、という方と話し合いました。その方の意見のひとつは「民意が国道改修にある」というのはおかしい。もうひとつは市民の間で亀裂が広がるのはなんとかできないか、という心配をされていました

PIは、ある意味で直接民主制を取り入れたもの[redacted]と言えます。市長や県知事の発言がこの件で市民を代表、県民を代表しているとは言えないと思います。そうするとこの件ではアンケートしか根拠がありません。アンケートの分析では山梨側は「国道改修」とはっきりしています。

市民の間の亀裂の心配は、私も同様です。多分、市民の多くが心の中で一番心配しているのはしこりが残る、ということではないかと思います。

他のルートとの比較を市民間で議論して合意形成をはかることを是非再考していただきたい。

代替案のない（実質）ルートの押し付どう考えても公正ではありません。

どうかよろしくお願いします。

25・8・21

草々

（整備局道路部長宛）

個360

前略　中部横断道の件でお願いです。

昨日、建設を推進すべきだ、という方と話し合いました。その方の意見のひとつは「民意が国道改修にある」というのはおかしい。もうひとつは市民の間で亀裂が広がるのはなんとかできないか、という心配をされていました

PIは、ある意味で直接民主制を取り入れたもの[redacted]と言えます。市長や県知事の発言がこの件で市民を代表、県民を代表しているとは言えないと思います。そうするとこの件ではアンケートしか根拠がありません。アンケートの分析では山梨側は「国道改修」とはっきりしています。

市民の間の亀裂の心配は、私も同様です。多分、市民の多くが心の中で一番心配しているのはしこりが残る、ということではないかと思います。

他のルートとの比較を市民間で議論して合意形成をはかることを是非再考していただきたい。

代替案のない（実質）ルートの押し付どう考えても公正ではありません。

どうかよろしくお願いします。

25・8・21

草々

（本省技術調査課宛）

個361

前略　中部横断道の件でお願いです。

昨日、建設を推進すべきだ、という方と話し合いました。その方の意見のひとつは「民意が国道改修にある」というのはおかしい。もうひとつは市民の間で亀裂が広がるのはなんとかできないか、という心配をされていました

ここは、ある意味で直接民主制を取り入れたもの[redacted]と言えます。市長や県知事の発言がこの件で市民を代表、県民を代表しているとは言えないと思います。そうするとこの件ではアンケートしか根拠がありません。アンケートの分析では山梨側は「国道改修」とはっきりしています。

市民の間の亀裂の心配は、私も同様です。多分、市民の多くが心の中で一番心配しているのはしこりが残る、ということではないかと思います。

他のルートとの比較を市民間で議論して合意形成をはかることを是非再考していただきたい。

代替案のない（実質）ルートの押し付どう考えても公正ではありません。

どうかよろしくお願いします。

4・8・4

（事務所長宛）

個362

中部横断自動車道の北杜市内での建造について下記の通り要望いたします。

① 北杜市内、特に中央自動車道北東部は豊かな穀倉・田園地帯で、住民の誇りです。そこへの高速道路建造が「問題点の対策」としてきめられたことは理解できません。小委員会ワーキンググループの小濱委員も「何のためにこの道路が必要だったのか・・」と最近の小委員会で疑問を出されています。「高速道路でなく、141号線の改修で」というのが、二回のアンケートで示された北杜市住民の民意です。

② この区間は25年も前に構想された道路です。現在の情勢や経済事情を含めて「高速道路建造」の再検討を是非おこなっていただきたい。

③ 社会保障が削られ、消費税値上げ法案が通過し、国民は負担増にあえいでいるとき、消費税の大きな部分がこのような地元で歓迎されない公共事業に「災害対策」の名目で使われることに反対します。

④ 笹子トンネル事故は、「造る」ことのみに重点があった道路行政に猛省を促しています。30年を経過した道路の補修を優先してください。

中部横断自動車道建造には絶対反対します

（事務所長宛）

個363

① 中部横断自動車道の北杜市内での建造について下記の通り要望いたします。

② 北杜市内、特に中央自動車道北東部は豊かな穀倉・田園地帯で、住民の誇りです。そこへの高速道路建造が「問題点の対策」としてきめられたことは理解できません。小委員会ワーキンググループの小濱委員も「何のためにこの道路が必要だったのか・・」と最近の小委員会で疑問を出されています。「高速道路でなく、141号線の改修で」というのが、二回のアンケートで示された北杜市住民の民意です。

③ この区間は25年も前に構想された道路です。現在の情勢や経済事情を含めて「高速道路建造」の再検討を是非おこなっていただきたい。

④ 社会保障が削られ、消費税値上げ法案が通過し、国民は負担増にあえいでいるとき、消費税の大きな部分がこのような地元で歓迎されない公共事業に「災害対策」の名目で使われることに反対します。

笹子トンネル事故は、「造る」ことのみに重点があった道路行政に猛省を促しています。30年を経過した道路の補修を優先してください。

中部横断自動車道建造には断固反対します。

2013年10月30日

国土交通省社会資本整備局甲府道路河川事務所所長様

個364-1

北杜市大泉町 [redacted]

意　見　書

私は中部横断自動車道路の長野県側の建設にまで反対するものではありませんが、山梨県北杜市を高規格道路が通過すること自体に疑問を持っております。関係組織及び機関に対し、下記の諸点から意見を述べます。

① 必要性

北杜市内にはすでに生活道路も、高速道路も十分に整備されており、これ以上の道路建設の必要性はないと考えます。ここに住んで20年になりますが、いままでどこに行くにも予定通りの時間（市内どこでも山間奥地以外は30分以内）で到達し、渋滞などによる遅延は一度も経験したことがありません。救急車を利用したことがありますが、大泉町内では「困ったという意見」は皆無です。「地域活性化」はむしろマイナスの影響が懸念されます。

中央道のICが3か所ありますが、そのすべてに15分以内で到達し、全国どこへ行くにも不便を感じたことはありません。成田空港へも竜王から便利なバスが安い乗車料金で利用でき、「その時間を短縮したい」という人はこの地に居を構えないでしょうし、いてもごく僅かかと思われます。従って、「高規格道路の需要がある」とは言えないと思います。

国交省の掲げた「道路建設によって解決できる」とされる「地域の問題点」の悉くは、この地域では、全く「問題ではない」ばかりでなく、地域住民にとって「迷惑なおせっかい」以外のなにものでもなく、「道路建設という目的のための方便」にすぎない、と思料します。

② 費用対効果

もともと、「国直轄事業」としたことの根拠に、「有料にしても採算がとれない」という現実があったと聞いています。つまり「費用対効果」からみて「建設に大義はない」ことを国交省自ら認めているということではありませんか。

そのうえ、老朽トンネル、橋梁などの補修に優先的につかうべき「道路特定財源」という原資をもとに、「地元では必要性のない」不要で迷惑な道路を造り続けることは住民ばかりでなく国民の理解も得られないことは明らかです。しかもかかる費用は莫大で、道路特定財源ばかりか、消費税にも手をつけるつもりではないか、と思っていたところ、今年春ころの国会で「増税分を公共事業に使う」ことを否定しない答弁を聞きました。

またNHKテレビ番組でも放映されたように、「補修の基準単価は不当に低く抑えられているため、工事見積もりに参加する業者がいない状況」だそうですが、道路特定財源はまず、業者が入札に参加できるよう正当な基準単価のもと、日本中の老朽化施設の改修に優先的に使うべきではないでしょうか。私が国交省の関東地方整備局に電話で伺ったときも、そのとき対応された担当者が、（以上の意見は）「道理に合っている、無理な意見ではない」、と明確に言われました。また、福祉さえ削られるなか、消費税増税分を道路建設に流用するなど、まったく許されないことです。財源は第二予算と言われる財政投融資にも当然かかわると拝察されますが、税収減と少子化が急速に進む現在、これ以上「社会資本整備」

（整備局道路部長宛）

個364-2

の大義名分のもとに、子孫に借金を積み上げることは全く理解できないし、許されないことではないでしょうか。

③　環境に与える負荷について

先にＡ案が「環境、景観等に与える負荷、道路の勾配などでルートに無理がある」などで消え、当初からあったＢ案が浮上してきました。「住民の要望の中に―１４１の改修―が強いこと」をすりかえて、ルートを１４１にそってやや南に振ったものの、「八ヶ岳南麓」を通過することに変わりはなく、到底容認することはできません。環境、景観の点でも、道路の勾配の点でも住民の懸念は消えるどころか、より広い地域に影響を与える懸念が生まれています。

八ヶ岳は「水の山」と言われているとおり、Ｂ案の沿線でも豊富な湧水が農業や住民の生活を支えています。こうした地域や景観を分断する大型公共事業の自然への負荷は人間に予測不能なことが少なくないと思われます。台風や地震、火山の噴火などによる土石流の災害などから、山林や谷戸、田んぼなどの自然の「防壁」によって住民も地域社会も守られているという謙虚な思いを忘れれば、自然の猛烈なしっぺ返しも覚悟しなければならないでしょう。

④　住民の意見を無視した強引な計画の進め方について

全市１０か所ほどで行われた国交省による説明会では、参加者のほとんどは「反対または慎重に」という意見を表明していました。その後、市が参加者を特定した説明会（ふれあいホール）においてさえ、つよい危惧がのべられたと聞いています。

その後突然変更になった予定区域Ｂ案沿線に静かな生活を営んでいた住民の多くは、当初から国交省の説明会にも参加し、意見を述べていました。今自分の住む地域に具体的に線がひかれ、地域の分断が現実の問題となりつつあります。

８月に開かれたWGでも、住民の意見などなかったかのようなあっけない決め方でＢ案がきまったことに、住民として到底納得できるものではありません。

怒りと不安の渦巻く中、ある人は冷静に意見を述べ、ある人は活用検討委員会に加わり、ある人は別の組織をつくり、資金をあつめるなどして、この「一部の人に莫大な利益をもたらす理不尽な公共事業」に反対する行動を始めています。それぞれの組織はその住む地域により、また個人の考え方の相違から統一した組織ではありませんが、「南麓に高速道路はいらない」の一点で同じ目的をもって連絡を取り合いながら着々と活動を広げています。またこうした組織や賛同する個人も徐々に増え、目に見える運動を支えています。

活用検討委員会におかれましても、「まず建設があって、活用法を検討する」だけでなく、市民が委会に自由に参加し意見を述べることができるよう、広報で広く開催を衆知するなどの方法により、民主的手続きを遺漏なく進められるよう強く要望します。

以上

個365

こんにちは！中部横断自動車道八ヶ岳南麓ルートの件についての要請はがきです。

住民の会が 11 月に発行した「沿線住民不在で決めないで！」のチラシを読んで希望をもちました。部長さんはすでにお読みだと思いますが、北海道横断自動車道（黒松内～余市）と秋田県の日本海沿岸東北自動車道（二ッ井白神～あきた北空港）では、全線新設案と現道活用案を比較評価した結果、後者の採用を決定しているとのこと。理由の中に、「沿線住民の利便性が高いうえ、費用が安価で、早期に利用が可能であり地域のニーズに答えられる」とあります。

中部横断道の南麓ルート問題については、丁寧なるアンケートが実施され、私は驚きながらもせっかくの機会だからと思い、あれこれ考えながら回答しました。その結果は 141 号線の改修が圧倒的多数の意見で、また各地で実施された住民対象の説明会でも同様の発言傾向が見られ、高速道路の新設に賛同する意見は少なかったと思います。アンケートを実施するからにはその正確なまとめを尊重して、それがかなわないのならそれに対する説得力のある説明があってしかるべきでしょう。この国は原発やもんじゅが典型ですが、一度行政が決めたことは、まずい結果であってもごり押しする傾向があります。最近の明るいニュースとして明野処分場の閉鎖決定があります。すでに 50 億円ほどの損失がいわれていますが、遅かったにせよそれでも閉鎖の決断は貴重なものです。財政緊縮が叫ばれ、人口減が予想され、環境保全が声高に叫ばれる時代になりましたから、昔ながらの道路建設は再考されるべきと考えます。無い知恵を絞ってパソコンで自分の考えを書いてみました。根拠のよく分からないＢ案を撤回、141 号線活用案をあらためてご検討いただくように心からお願いするものです。　2013/12/03　北杜市一住民

（事務所長宛）

個366

こんにちは！中部横断自動車道八ヶ岳南麓ルートの件についての要請はがきです。

住民の会が 11 月に発行した「沿線住民不在で決めないで！」のチラシを読んで希望をもちました。所長さんはすでにお読みだと思いますが、北海道横断自動車道（黒松内～余市）と秋田県の日本海沿岸東北自動車道（二ッ井白神～あきた北空港）では、全線新設案と現道活用案を比較評価した結果、後者の採用を決定しているとのこと。理由の中に、「沿線住民の利便性が高いうえ、費用が安価で、早期に利用が可能であり地域のニーズに答えられる」とあります。

中部横断道の南麓ルート問題については、丁寧なるアンケートが実施され、私は驚きながらもせっかくの機会だからと思い、あれこれ考えながら回答しました。その結果は 141 号線の改修が圧倒的多数の意見で、また各地で実施された住民対象の説明会でも同様の発言傾向が見られ、高速道路の新設に賛同する意見は少なかったと思います。アンケートを実施するからにはその正確なまとめを尊重して、それがかなわないのならそれに対する説得力のある説明があってしかるべきでしょう。この国は原発やもんじゅが典型ですが、一度行政が決めたことは、まずい結果であってもごり押しする傾向があります。最近の明るいニュースとして明野処分場の閉鎖決定があります。すでに 50 億円ほどの損失がいわれていますが、遅かったにせよそれでも閉鎖の決断は貴重なものです。財政緊縮が叫ばれ、人口減が予想され、環境保全が声高に叫ばれる時代になりましたから、昔ながらの道路建設は再考されるべきと考えます。無い知恵を絞ってパソコンで自分の考えを書いてみました。根拠のよく分からない B 案を撤回、141 号線活用案をあらためてご検討いただくように心からお願いするものです。　2013/12/03　北杜市一住民

個367-1

長坂~八千穂ルート案の補記(まとめ)

私こと[redacted]の中部横断自動車道(長坂～八千穂)ルート案については、以前より送付致しております 3 部の提言及び現地調査 Report の通りで有り、国交省,政府関係閣僚の方々に御覧いただきまして、現地確認の視察等進み始めている事とお見受け致しております。

さてこの度、3 部目にまとめました 10 コースのルート案について、さらに工事設計や用地買収を進める上での留意点等につきまして新たな見識が浮かび上がりましたのでここに御報告致します。

まず山梨県側の 7 つのルート案の内、特に推奨致しますルート案はⅥのルート案です。

このルート設定で高速道路の設計を致しますれば、民有地の田んぼや民家敷地及び山林部の用地買い取りも最少で済み,特に民家敷地等既に入植,居住して生活を営んでいる家族の暮らす家屋や水田等の農作地を分断し他所へ押しやること無く、最少の用地買収手続きにより、快適な自動車高速道路としてスムーズに着工,完成させる事が出来、さらに冬季のメインテナンスの良さと安全性,通行車両の燃費の低下を防ぎ、非常時や異常気象の発生時にあっても、地域主要交通路としての機能,役目が期待出来る設計,施工が可能と成るルート案を考えて参りました。

こうした、手続きの良さや、工事後のメインテナンスの仕易さ,機能性のメリットと安全性の確保について、あと少し具体的な対策案を考え進めて来ております。

第Ⅵのルート案については、高根町清里付近の高速道路利用の便を計る為に清里インターチェンジを念場原の国道 141 号東側山間部(谷間を含む)に用意して有ります。

ここに至る手前の高根町箕輪付近にもインターチェンジを増設する事も考えられます。

道の駅よさと[花の森公園]付近にもスマートインターの増設等(サービスエリアの設置)が考えられます。

そして野辺山高原に繋がる南佐久郡川上村御所平シャトレーゼスキーリゾート八ヶ岳から南北にそれぞれ 1km 程離れた場所(山間部)に展望サービスエリアを上下線別々に、長いトンネルから地上にループトンネルを掘って展望サービスエリアに出し、さらにこのサービスエリアから簡易インターチェンジを通じて板橋方面や,野辺山高原南部に地上連絡路を後々整備して行く事も考えられると存じます。[別紙添付図①]

また長野県小海町付近のⅧ,Ⅸ、Ⅹのルート案では、新たに添付図②の様なインターチェンジの設計が考えられます。

南牧村佐久海ノ口駅東部に小沢志なの入りトンネルと交差するポイントがございますが、ここにインターチェンジを追加すれば、南北相木村方面の交通の便が良くなると考えられます。

ここでⅧ,Ⅸ,Ⅹの小海原を南下するルート工事について考えてみます。

個367-2

Ⅷの八那池第一発電所南で千曲川を西岸から東岸に渡るルートでは、次の様な工事方法が考えられます。

このルート直下の国道141号線の南牧村に入った第一カーブは上部に雁木(ロックシェード)が施設して有り、ここを冬季の朝方等に南側から北へ車を走らせる時アイスバーン化した路面状態が見られた場合、ドライバーは非常な恐怖心に襲われます。なぜならこのカーブは南側から北に向いて曲がる際には下り坂で逆バンクの様に外側に下がって見え、ロックシェードの出入り口のコンクリート柱の合間に千曲川の渓谷がせまり外側にスリップすると大事故に繋がりかねないと云う難所に見えるからです。

この危険なカーブを、このデザインの高速道を利用する場合には通過しないで往来出来る様にインターチェンジの出入り口を設定しています。

そしてこの第Ⅷルートを施工する事と相成った暁には、次の様な工事方法が考えられます。

まず高速道本線の千曲川を渡る長い橋の南側と北側に、大型クレーンのベースを川岸付近に設置工事致します。本線架橋パーツやインタージャンクションパーツを、ここに設置した大型クレーンで持ち上げ、あらかじめ同時に工事して置いた橋脚(ピーア)に乗せハイウェイの工事を完成させます。

千曲川の水量は融雪時に増加する為、夏から秋の水量が少なくなる時期が工事の好シーズンに成ると考えられます。水力発電所の取水量により多少コントロール出来るとも考えられます。

この工事は長期に渡ると考えられますので工事中の国道の迂回路として、海尻駅に渡る橋とその北に延びる道の整備をする必要が有ると存じます。

特養ホーム美ノ輪壮横に至る迂回用トンネルを掘り、松原湖駅から北東に約1km程の所に国道と東岸を結ぶ新しい橋を整備すればその後も地元住民方の交通の利便性が改善されます。

以上の様な工事方法がまず考えられるのですが、水力発電所の送水路と水圧管ベース等が工事のさまたげと成る様でしたら、Ⅸ,Xのルートまたは箕輪発電所のすぐ北側にⅨ'のルートを設計仕直す事も考えられます。

ⅨやXのルートでは民家の上空に大きな橋を架ける事に成りますので、地元の人たちの承認を得る事と工事の安全性が求められる事は言うまでも無いはずです。

各トンネル工事で掘り出された岩土(ズリ)の運び場所として、切り通し等から出る土石と同様に道路の谷側斜面部に土止め壁を築いて、その内側に鎮圧して固める道路箇所を設定する等の対策をお願いします。

川上村御所平の上下展望サービスエリアの駐車場敷地の平地整備に、トンネル掘削工事から出るズリ(岩土)を埋め立てる方法も考えられると存じます。

八ヶ岳南広域農道の両側に、この残土の埋め立て場所が見つかるかも知れません。

個367-3

なおこの広域農道の上に高速道路を重ねる場合、地図上は比較的真っ直ぐな直線路に見えますが多少のアップダウンがございます。このアップダウンを打ち消すために上層のハイウェイ脚部の長さを変え(くぼんだ所は脚を長く,高い所は脚を短くして)アップダウンを許容範囲内に調整していただく必要が有ると見えます。

トンネルの出入り口等、現地で地形,地質等確認いただいてから設計,施工方法等を決めて行っていただきたいと存じます。

以上私の調査ルート設定案と工事方法を御覧いただきましてこの案を御採用いただきます折には、内閣府調整費(官房機密費)を御用意いただきます様御請求申し上げます。[2~4千万円]・・・振込口座　山梨中央銀行[redacted]

今季衆議院予算委員会に於きまして、[redacted]予算編成委員様の委員会審議事項により、当方に関係する予算枠は、国交省内に確保されていると考えられます。

国策源資の準備とプロジェクトの実現を推進して参ります。

この件よろしくお取り扱いいただける様、厳にお願い申し上げます。

追伸

第Ⅷのルートを選定して高速道路敷設工事を進める場合、この付近のハイウェイ本線はS字の蛇行状になります。

Xのルート案の様にほぼ直線状に本線を設定しますと、この付近は見晴しが好く、スポーツカー等は100km/hを超える猛スピードで駆け抜ける様なドライバーも出てこないとも限りません。千曲川上空の新小海大橋(仮称)付近で横風を受けたりして変な事故を起こされても善く有りません。

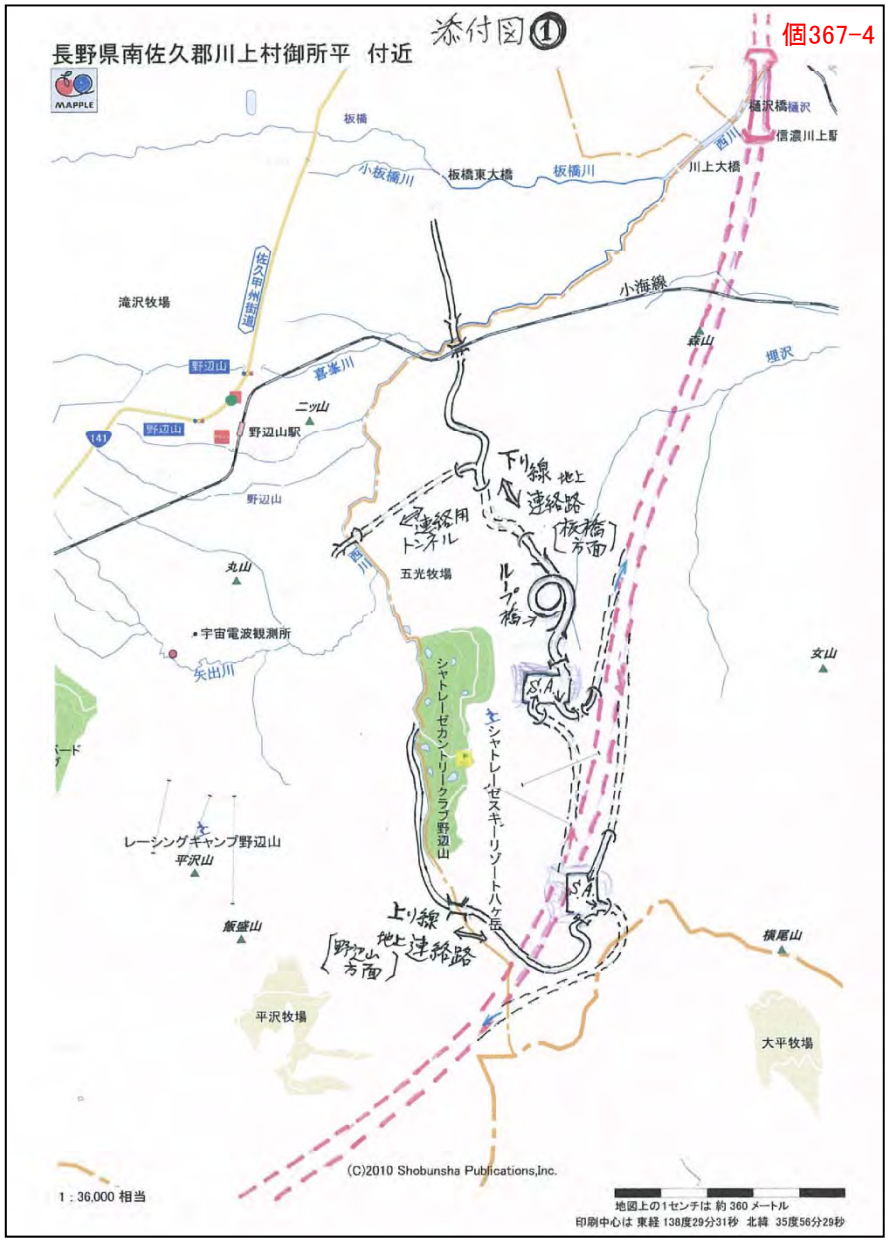
また第Ⅷのルートで行ける場合は、インターチェンジ分岐付近で接触事故,カーブの見通しの悪さからスピードの出し過ぎによる事故が懸念されます。

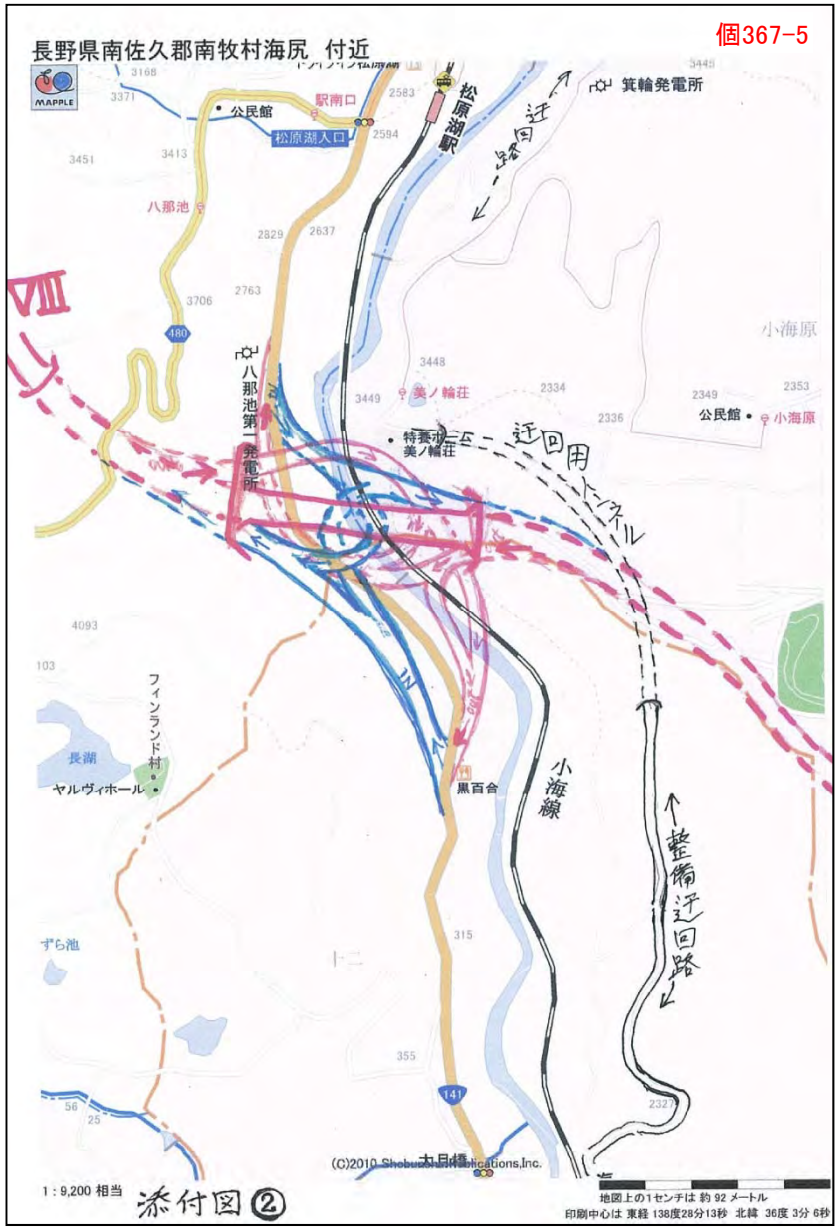
従いましてこのカーブの前後の側壁等にオレンジ色の反射板や、天井部に電光掲示板を設置し[[カーブ,インター合流注意]]等表示し、ドライバーの安全運転を促す工夫を加えるべきと考えられます。

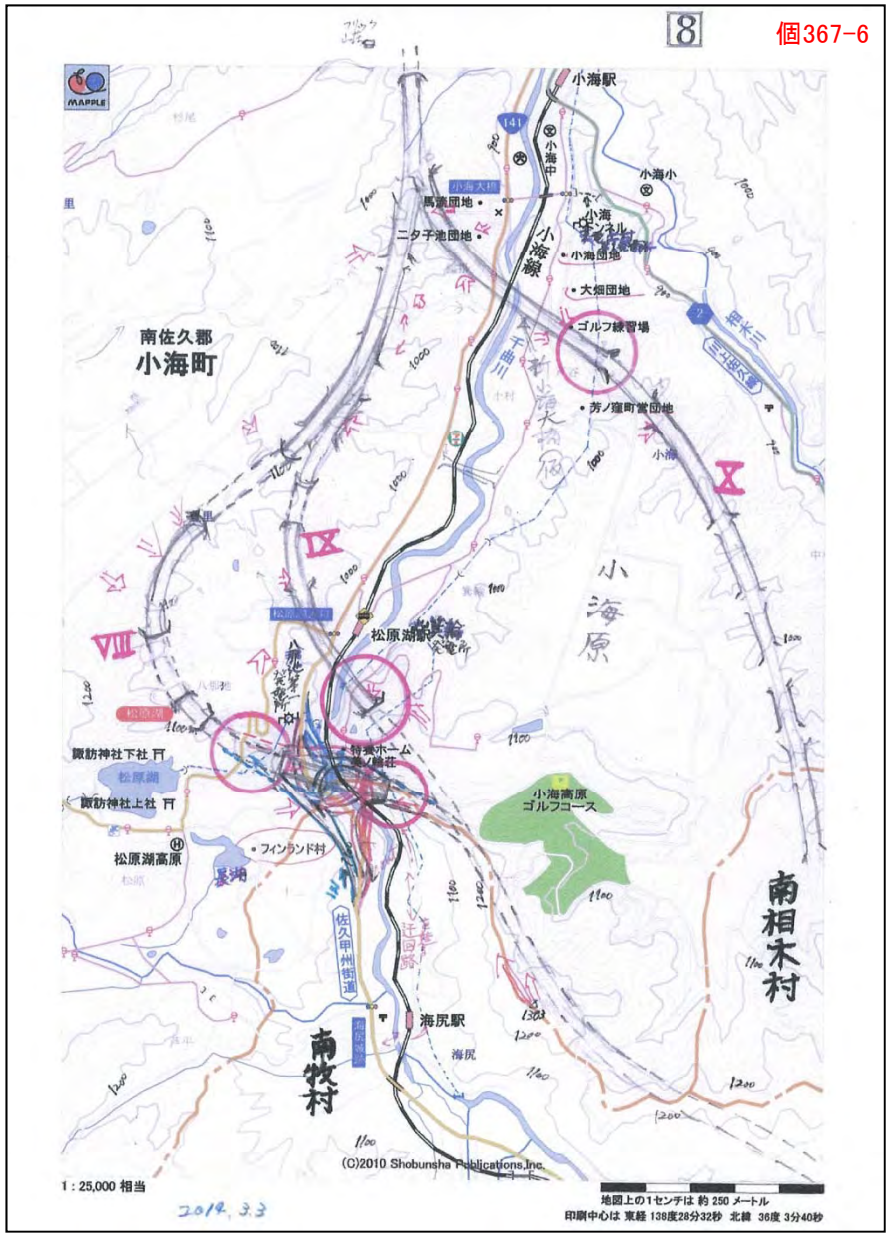
第3部目に実用新案[redacted]の内容を御紹介し、高効率内燃機関試作の依頼,案内を致しておりますが、最近この件に役立つ試作用加工機として金属積層3Dプリンターの新聞記事が世界最新の金型試作マシーンと云う形で登場しておりますので、この記事を同封致します。

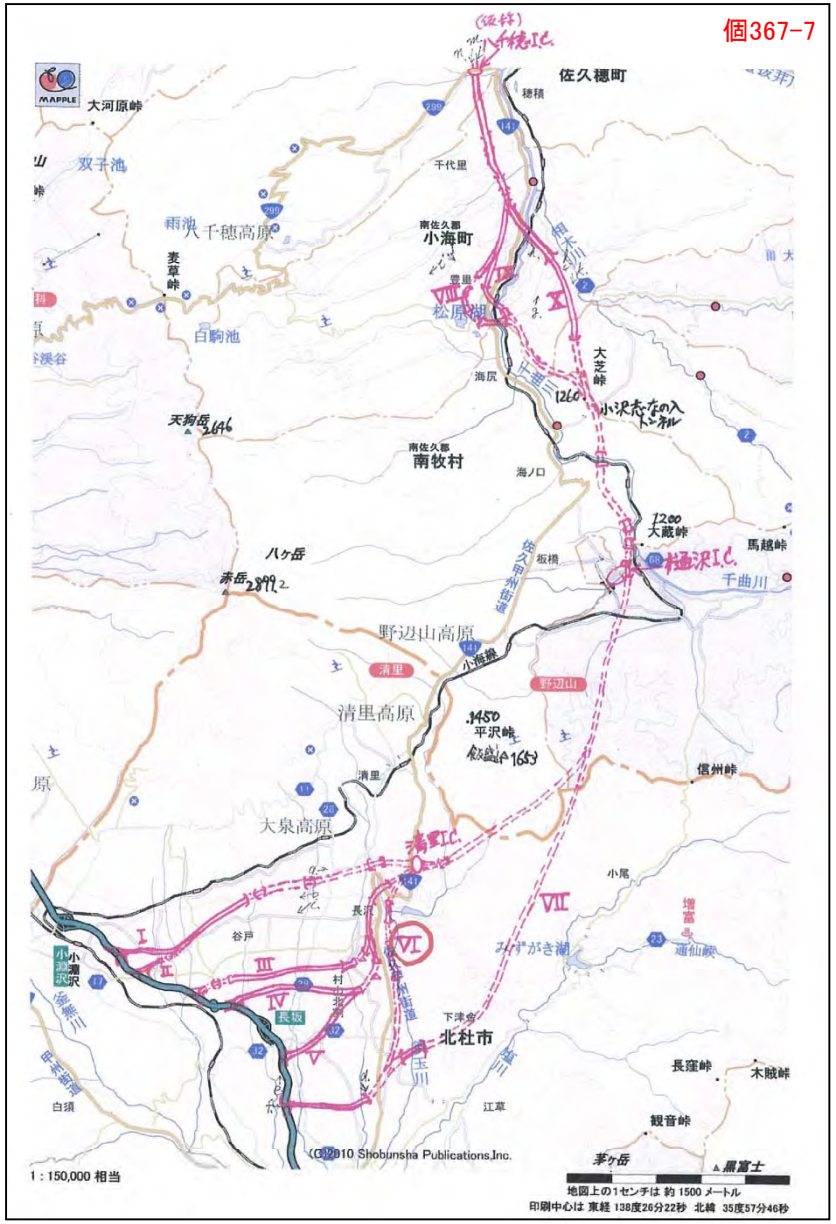
以上何卒よろしくお願い申し上げます。

2014年3月8日　　山梨県韮崎市　[redacted]


添付図①
個367-4
長野県南佐久郡川上村御所平　付近
板橋
小板橋川
板橋東大橋
板橋川
川上大橋
信濃川上駅
小海線
滝沢牧場
野辺山
野辺山駅
ニッ山
野辺山
丸山
宇宙電波観測所
矢出川
五光牧場
下り線 地上連絡路
連絡用トンネル
板橋方面
ループ橋
シャトレーゼスキーリゾート八ケ岳
シャトレーゼカントリークラブ野辺山
レーシングキャンプ野辺山
平沢山
飯盛山
上り線 地上連絡路
野辺山方面
平沢牧場
大平牧場
横尾山
女山
森山
(C)2010 Shobunsha Publications,Inc.
1：36,000 相当
地図上の1センチは 約 360 メートル
印刷中心は 東経 138度29分31秒　北緯 35度56分29秒


個367-5
長野県南佐久郡南牧村海尻　付近
公民館
駅南口
松原湖入口
松原湖駅
迂回路
箕輪発電所
八那池
八那池第一発電所
美ノ輪荘
特養水美ノ輪荘
迂回用トンネル
小海原
公民館・小海原
フィンランド村
ヤルヴィホール
長湖
ずら池
黒百合
小海線
整備迂回路
(C)2010 Shobunsha Publications,Inc.
1：9,200 相当
添付図②
地図上の1センチは 約 92 メートル
印刷中心は 東経 138度28分13秒　北緯 36度 3分 6秒


個367-6
8
小海駅
小海中
小海小
小海大橋
馬流団地
二タ子池団地
小海線
小海
小海団地
大畑団地
ゴルフ練習場
南佐久郡
小海町
芳ノ窪町営団地
小海原
松原湖駅
松原湖
諏訪神社下社
諏訪神社上社
松原湖高原
フィンランド村
小海高原
ゴルフコース
南相木村
南牧村
海尻駅
海尻
(C)2010 Shobunsha Publications,Inc.
1 : 25,000 相当
地図上の1センチは 約 250 メートル
印刷中心は 東経 138度28分32秒 北緯 36度 3分40秒
2014. 3. 3


個367-7
佐久穂町
大河原峠
双子池
千代里
八千穂高原
南佐久郡
小海町
麦草峠
白駒池
松原湖
大芝峠
天狗岳
南佐久郡
南牧村
海ノ口
大蔵峠
馬越峠
八ヶ岳
赤岳
野辺山高原
清里
清里高原
平沢峠
信州峠
大泉高原
小尾
谷戸
長坂
北杜市
長窪峠
木賊峠
観音峠
茅ヶ岳
黒富士
(C)2010 Shobunsha Publications,Inc.
1 : 150,000 相当
地図上の1センチは 約 1500 メートル
印刷中心は 東経 138度26分22秒 北緯 35度57分46秒

個367-8

2013年（平成25年）12月31日（火曜日）
日本経済新聞

日本製高性能3Dプリンター 三菱商事、北米で販売

三菱商事は1月から、北米で金型や金属部品などを製造できる日本製の3次元（3D）プリンターの販売を始める。産業機械メーカーの松浦機械製作所（福井市）が開発した高性能機を、現地の航空機や医療機器などの大手メーカーに売り込む。初年度に北米で10社以上への納入を狙う。

松浦機械の3Dプリンターは「金属積層造形装置」と呼ばれ、金属粉をレーザーで焼き固めて複雑な形状の金型や金属部品などを作る。

樹脂を材料とする3Dプリンターと比べて技術的に難しい。松浦機械の装置は最大で25㌢㍍×25㌢㍍×18㌢㍍までの大きさの金型などを成形できる。価格は1台約900万円。競合する欧州製などの装置と比べて松浦機械の製品は精度などで優位性があるという。

三菱商事は金型製造に使う放電加工機やレーザー加工機の米国販売を手掛けるグループ会社を活用し、松浦機械の製品を販売する。航空機、携帯電話機、医療機器など米国の大手メーカーに採用を働き掛ける。

米調査会社によると3Dプリンター（樹脂成型、金属成型の合計）の世界市場規模は2021年に1108億㌦（1兆1300億円）と、12年実績の約5倍になる見通し。

3Dプリンターは現在、樹脂を原料とする機種が主流となっている。米国大手が低価格機を含めて圧倒的に強く、日本企業は出遅れてきた。ただ、金属粉を原料とする高性能機ではこれから本格的に需要が増える。

個368

-----Original Message-----
From: [redacted]
Sent: Thursday, July 10, 2014 2:48 PM
To: 小林 達徳
Subject: 北杜市住民より

国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所
中部横断道事業対策官 小林 達徳 様

前略
多くのメールや通信が寄せられている事が予想され、ご返事が頂けるのかいささか不安はありますが・・・
北杜市が行った「中部横断自動車道」に関してのパブリックコメントの報告は
そちらへなされていますでしょうか！？
「活用検討委員会」で報告されるべきと唱っておりますので・・・
公人としての貴方様からの、簡単なご返事で結構です。
宜しくお願い致します。

北杜市・清里住人／[redacted]

個369

---- Original Message ----
件名: 行政の横暴に民意を！
送信者: [redacted]
送信日時: 2014年07月10日(木) 21:32:53
宛先: [redacted]

> 横浜国立大学　大学院　都市イノベーション研究院
> 中村 文彦　様
>
> 山梨県北杜市在住の[redacted]と申します。
> 突然のメールにて失礼致します。
>
> 先日、中部横断道の長坂ー八千穂間のルートに関して
> 政府の政務官から関東地方小委員会の見解を待たずに
> ルートに関する発言がありました。
> これは学識経験者をも無視する行政の横暴です。
>
> 私は高速道路を全て否定している訳ではありません。
> ただ主権者である住民が行政の決定事項に関われないことが
> 問題と思っているだけです。
>
> 今回の中部横断道 長坂ー八千穂間においてもBルート案ありきでなく、
> 『行政と学識経験者及び住民で最も効率的なルートはどこか、
> 共に考えていきませんか』との提案になります。
>
> 是非、次回の関東地方小委員会では熟慮いただき、
> 思慮深い学識経験者の矜持を御見せいただければ幸甚です。
>
> [redacted]

個370

----- Original Message -----
件名: 緊急のご依頼
[redacted]
送信日時: 2014年07月14日(月) 07:36:46
[redacted]

> 国交省　関東地方委員会　中村文彦　委員殿
>
> 「中原政務官発言を追認する関東地方小委員会の開催は認められない」
>
> 私は八ヶ岳南麓で首都圏との二地域居住をしている者です。
> 国交省・中原八一政務官発言は第三者委員会をないがしろにするもので大問題です。
> 中部横断道路・八千穂ー長坂ルートはまだ決まっていない段階で、「決定する環境は
> 整った。7月中に関東地方小委員会で決定する」と、横内山梨県知事らの陳情団に明言
> しました。
> これは関東地方小委員会を無視する発言であり、事前に石田委員長や小委員会の了解を
> 得ての発言
> だとしたら、これも大問題です。
>
> 地元八ヶ岳南麓は、建設環境が整ったどころか、反対の声がますます強くなっています
> 。
> ・昨年6月のWG提言による地元の住民協議の場として設置された「検討委員会」の行っ
> たパブリックコメントには八ヶ岳南麓を横断する高速道路そのものへの多くの異論がで
> ています。
> ・八ヶ岳南麓地域で創作活動しているクラフト作家・芸術家や、県道28号線や国道141
> 号線など現道周辺で商売を続けてきている多くのお店の方々にも、
> 八ヶ岳南麓を横断する高速道路への反対の声が広がっています。
> ・小委員会のワーキンググループが提言している建設予定ルート帯には、多くの別荘所
> 有者・移住者と農家が点在し、水田は隠れたブランド米「高根の秘蔵っ子米」
> の産地である。「検討委員会」では、なぜこのルートなんだと疑問を呈する区長発言も
> あります。
> ・この7月5日に行われた反対住民の集会は会場に入りきれないほどが集まり、反対運動
> はますます大きくなっています。
> 以上のように、中原政務官の「環境は整った」などとは程遠い状況であり、中原発言を
> 追認す関東地方小委員会の開催は認めることはできません。
> 建設推進環境が整っている長野県側と建設反対の運動あ広まっている山梨県側とは、
> 切り分けて検討してください。
> 7月14日；北杜市高根町 [redacted]
>
> [redacted]