

個人の方からのご意見

【目次】

番号	要望日	住所	頁数
後081	2013/3/16	県外他	126
後082	2013/3/16	県外他	126
後083	2013/3/16	県外他	127
後084	2013/3/19	県外他	127
後085	2013/3/27	高根町	128
後086	2013/3/27	高根町	128
後087	2013/4/2	不明	129
後088	2013/4/4	高根町	129
後089	2013/4/6	北杜市他	130
後090	2013/4/9	北杜市他	130

番号	要望日	住所	頁数
後091	2013/4/10	不明	131
後092	2013/4/12	不明	132-133
後093	2013/4/17	不明	134-138
後094	2013/4/21	不明	138
後095	2013/4/26	県外他	139-142
後096	2013/4/29	県外他	143-145
後097	2013/5/1	不明	146
後098	2013/5/3	不明	146
後099	2013/5/6	不明	147
後100	2013/5/29	大泉町	148-151

【目次】

番号	要望日	住所	頁数
後101	2013/5/29	大泉町	152-155
後102	2013/5/29	大泉町	156-159
後103	2013/5/30	大泉町	160-161
後104	2013/6/4	大泉町	162-163

吉岡様

新ルート案は多くの住民が反対しているルートです。

真に住民が必要としているかを住民と対話しなから、上からの目線でない道路の検討をお願いいたします。

中部横断自動車道
八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会

吉岡様

私たちは、住民参加型の道造りを希望しています。突然変更された新ルートではなく、ワーキンググループも市民と参加する対話を基本とした道造りです。

どうか、私たちと会話しなから住民が希望する道造りをお願い致します。

中部横断自動車道
八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会

国土交通省甲府河川事務所長 吉岡大蔵様

前略

私は、北杜市高根町清里字念場原 3466-25 に土地を所有しております。

このたび、この土地に定住するため戸建ての住宅を建てようとしていたところ、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の B ルートが新たに示され、こともあろうことか丁度私の自宅の建設予定地の前をその道路が通る計画線となっています。北杜市の許可を得て、自前井戸も掘り終え、静かで、おいしい空気のある、すばらしい環境のなかで、今後のリタイヤした後に、清里にて終の棲家として生活しようとしていた矢先の出来事であり、驚愕しております。

私ども新ルートにあたる沿線住民の生活を脅かし、八ヶ岳南麓の自然環境を破壊する中部横断自動車道には、断固に反対します。交通の利便性の向上は、新線の建設ではなく、国道 141 号の改良により整備すべきです。そこで、今回国土交通省から提案された B ルートについて、以下のとおり反論いたします。

- ① 中部横断自動車道は、大泉を通過するルートが地元の反対にあつて、今回、国土交通省と北杜市は B ルートを新たに考えたのですが、今回の B ルートは清里中心部へのアクセスの良さをことさら強調していますが、避暑地である軽井沢を見てもわかるように、軽井沢の中心部の近くには高速道路は通っていません。軽井沢の中心部の土地が手当てできなかったからでしょうか、少し離れて道路が建設されました。しかし、それが軽井沢にとって、結果として良かったのです。なぜなら、避暑地である地域の近くに高速道路が通ると、避暑地としての静けさや落ち着きなど避暑地としての良さが失われるからです。私は、自治体で道路交通計画を担当する部門におりました経験から、交通と人の流れなどを見てきましたが、今回の B 案では清里の中心部への所要時間やアクセスの必要性を推奨していますが、それでは、清里の持つ良さを消してしまうことにつながり、避暑地としての清里の自殺行為となります。
- ② 環境・景観の保全について比較されていますが、私の建設予定地の周辺にも別荘や農家も沢山あり、その近くに高架な道路が造られたら、そこに住む我々の自然環境や景観をどう補償してくれますか？ また、清里には多くの豊かな湧水群があり、このおいしい水も清里のすばらしさです。今回の B ルートは回避するといっていますが、近くに湧水群もあり、道路を高架で建設すれば、地中深くにいくつもの支柱を建てることとなり、地下水に影響がでないはずはありません。
- ③ 今回突然発表された B ルートについて、ルート検討の内容や検討の経過など、地元の方々にも聞きましたが、行政から説明はなく、B ルートのコースについて理解されておりません。まして、別荘の方々は、冬の期間は清里におらず、多くの方々はこの計画を知らない方が大半と思われる。国土交通省は、別荘族がいない、この期間を狙って地元説明会を開催したのでしょうか。ずるいやり方ですね。民主主義国家なら、説明会を夏季の期間に再度開催し、今回の計画変更した B ルート案別荘を所有する方々にも知らせ、多くの方々の意見を聞くべきです。再度説明会の開催を要求します。

公務ご多忙のところ恐縮ですが、事は緊急を要しますので、上記の内容を検討の上、速やかな回答をよろしくお願いたします。

草々

平成 25 年 3 月 19 日

- ・ 八ヶ岳南麓に**高速道路**を建設しないでください。 後083
- ・ **ルート帯**には多くの別荘（終の棲家）があります。
- ・ 別荘居住者を無視した説明会は無効。夏のシーズンにやり直してください。
- ・ **国道 141 号線**の整備など老朽化した道路の整備を優先させてください。



3年前に八ヶ岳の美しさに魅せられて、南麓に移住して来ました。この地域は、高度が700mから800mで、冬の厳しい寒さも無く、穏やかな里山の風景が残っている処です。清里に別荘を持っていた方も、厳しい冬の寒さが無いこの地に移り住んで来ています。日本風景街道にも選ばれているこの地に何故、高速道路が出来るのでしょうか。基本計画で高速建設が決まって27年も経って、状況も変わって、何故いま造る必要があるのでしょうか。

地域の生活道路である国道141号線は、狭い所もありますが、走りやすい道路です。長野側は、必要なら高速を造って141号に繋げてください。

八ヶ岳南麓に高速道路は要りません

北杜市高根町五町田 新ルート帯の真ん中

3年前に八ヶ岳の美しさに魅せられて、南麓に移住して来ました。この地域は、高度が700mから800mで、冬の厳しい寒さも無く、穏やかな里山の風景が残っている処です。清里に別荘を持っていた方も、厳しい冬の寒さが無いこの地に移り住んで来ています。日本風景街道にも選ばれているこの地に何故、高速道路が出来るのでしょうか。基本計画で高速建設が決まって27年も経って、状況も変わって、何故いま造る必要があるのでしょうか。

地域の生活道路である国道141号線は、狭い所有りますが、走りやすい道路です。長野側は、必要なら高速を造って141号に繋げてください。

八ヶ岳南麓に高速道路は要りません

北杜市高根町五町田 新ルート帯の真ん中

中部横断自動車道 八ヶ岳南麓新ルート 建設に反対します!!!!

数万年も前から続いてきた
自然が失われます。

一時期の一部の人々の
メリットのために壊すことは
ゆるぎのないことです。

計画の中止を求めます!!!



このまま計画を進めると住民が分断されてしまいます。それを避けるためにも「住民参加型の道づくり」を採用し、住民たちの主導でルートを決めさせてください。

平成24年6月の社会資本整備審議会道路分科会の中間とりまとめでも、国道を使ったミッシングリンク解消も出来るようになりました。PIで「道が変わる、道を変える」を実現しましょう。

北杜市高根町五町田 新ルート帯の真ん中



ジャンクション候補地

に住むお一人から過日お話を聞く機会がありました。その昔、よい米の取れる所だったが、中央高速道ができて田畑、集落は分断され、景観は悪くなり、夜は眠れなくなった。水路、生態系も変化！自分たちには今回のルート案は寝耳に水で、反対署名をご近所にもっていくと、「(ルートは)もっと上だろう」との反応。自分たちは反対して闘っていくつもりなのでよろしくとの挨拶であった。交通量調査はなされず、アンケートに示された課題は北杜市民には差し迫った問題とは思われず、1800億円もの税金を使う今回の公共事業は大義名分を欠きます。反対の多かった静岡空港は年間138万人の予想に対し55万人の利用、せっかくの新道路の交通量が予想より大幅減の例は国交省のよく知るところでしょう。再稼働で責任を取るといった野田さんは今や総理でなく、なにがあっても責任は取りようがありません。まことに無責任な行政だと私は思います。説明者の言の通り国道141号がそれほど脆弱なら、まずは無条件即刻大幅な改修が必要。自然大災害時の代替ルートとかバイパス機能を期待するのなら、アンケートでどうして強調されなかったのでしょうか。国交省に地元住民と協議してルートを作ったよき前例があるのなら、そのやり方をここでも採用して頂きたい。アンケート・説明会が、突然の新ルート案を住民に押し付けるための通過儀式に過ぎないならば、反対住民は決して納得しないと考えます。住民の意向を尊重する141号改修を主とする提案を強く期待するものです。

北杜市民

ジャンクション候補地

に住むお一人から過日お話を聞く機会がありました。その昔、よい米の取れる所だったが、中央高速道ができて田畑、集落は分断され、景観は悪くなり、夜は眠れなくなった。水路、生態系も変化！自分たちには今回のルート案は寝耳に水で、反対署名をご近所にもっていくと、「(ルートは)もっと上だろう」との反応。自分たちは反対して闘っていくつもりなのでよろしくとの挨拶であった。交通量調査はなされず、アンケートに示された課題は北杜市民には差し迫った問題とは思われず、1800億円もの税金を使う今回の公共事業は大義名分を欠きます。反対の多かった静岡空港は年間138万人の予想に対し55万人の利用、せっかくの新道路の交通量が予想より大幅減の例は国交省のよく知るところでしょう。再稼働で責任を取るといった野田さんは今や総理でなく、なにがあっても責任は取りようがありません。まことに無責任な行政だと私は思います。説明者の言の通り国道141号がそれほど脆弱なら、まずは無条件即刻大幅な改修が必要。自然大災害時の代替ルートとかバイパス機能を期待するのなら、アンケートでどうして強調されなかったのでしょうか。国交省に地元住民と協議してルートを作ったよき前例があるのなら、そのやり方をここでも採用して頂きたい。アンケート・説明会が、突然の新ルート案を住民に押し付けるための通過儀式に過ぎないならば、反対住民は決して納得しないと考えます。住民の意向を尊重する141号改修を主とする提案を強く期待するものです。

北杜市民

114号に 高速、
景観が「悪く
なるほうに」
やめよう。

FAX番号 055-254-9235

後092-1

送信日 月 日

中部横断自動車道（長坂～八千穂）

送付先	国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所	送付先 FAX番号	055-254-9235
-----	----------------------------	--------------	--------------

下記の□にチェック、及び記入をお願いします。

年代	<input type="checkbox"/> 10代 <input type="checkbox"/> 20代 <input type="checkbox"/> 30代 <input type="checkbox"/> 40代 <input type="checkbox"/> 50代 <input type="checkbox"/> 60代 <input checked="" type="checkbox"/> 70代以上	性別	<input checked="" type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女
ご自宅の住所	[山梨県北杜市高根町] 都・道・府・県 [] 市・町・村		

説明会に参加できない方のためにご意見を受け付けております。ご意見を以下にご記入下さい。

2月3日長坂支所での私の質問の補足説明です。

弘法坂上の清里駅（標高1,274m）から下った処にある、道の駅（標高821m）の標高差は453mです。ここ迄は技術的に解決済みと思います。

B案ではこの道の駅あたりから、双葉ジャンクションとは違い、逆モーションの長坂方面に曲げられているのが、大変不自然な様に思います。

そのまま自然に、141号線に沿って下ろしていけば、須玉IC（標高471m）に着きます。

須玉ICと道の駅との標高差は350m、距離10.4kmです。

清里駅と道の駅との標高差は453m、距離5.8kmです。

従って350mの標高差が解決できないはずはないと思います。

回答にループを巻くなどとなっていますが、そんなに大きな事が必要でしょうか？

実際に141号線を道の駅から須玉IC迄走ってみて、少し急なところが一カ所ありますが、ループを巻く迄の必要はないと思います。ご一考をお願いします。



いただいたご意見および個人情報、ワーキンググループに報告させていただきます。それ以外の目的で使用することは、一切いたしません。

後092-2

前々から訝しく思っている事があります。野辺山高原を通るこのルート案に非常に不自然で無理なものを感じます。

標高1,400m近くの野辺山高原は南北に遮蔽するものがなく、強い北風がそのまま吹き抜けます。気温も氷点下20℃以下になる事も稀ではありません。冬期には、海尻方面からの北斜面や野辺山高原は、大量の積雪や凍結などで、大変危険な道路になると思います。

観光道路なら、当然冬期閉鎖になる処でしょうが産業道路、生活道路もかねている道路ではそうもいかないと思います。

このような標高1,400mを通過する産業用の高速道路は他にも有るのでしょうか私は寡聞にして、聞いた事が有りません。

さらに冬期に標高差1,000mの上り下りを運転者に強いるのは、大変酷な事だと思います。

そこで、安全性を考慮に入れるならば、なぜ野辺山高原の下にトンネルを通す事がルート案に加えられないのでしょうか。

海尻のところ野辺山高原に立ち上がって、道がつづら折れになっている所から弘法坂を下りきったところまで「18Km」くらいです。

そうすれば、須玉川沿いの深い谷から一直線に須玉ICにドッキングできます。

おそらく、予算や経済面で出来ないと云い張るでしょう、また野辺山、清里などの町長さんや議員さんなど、地元インターチェンジを作りたい人たちも反対するでしょうが、二村委員の言葉を借りれば「オールジャパンとして考える」なら何年かかるうとも、出来ないはずは有りません。

この高速道路を使う人の安全と労力、毎冬の除雪にかかる費用などを考えるなら、百年後の人たちに「馬鹿な道路を造ったものだ！」と思われないような道路造りをしていただきたいと思います。

金がないからと云って、安全面をおろそかにする事は出来ません。

5年掛かるところを10年掛かってもいいではないですか。

長野道の佐久から中央道の双葉ジャンクション、そして東名道を直線的に結ぶのなら、わざわざ逆モーションの長坂方面へねじ曲げる必要はないと思います。これが一番直線的で素直なルート案ではないでしょうか。

後092-3

前々から訝しく思っている事があります。野辺山高原を通るこのルート案に非常に不自然で無理なものを感じます。

標高1,400m近くの野辺山高原は南北に遮蔽するものがなく、強い北風がそのまま吹き抜けます。気温も氷点下20℃以下になる事も稀ではありません。冬期には、海尻方面からの北斜面や野辺山高原は、大量の積雪や凍結などで、大変危険な道路になると思います。

観光道路なら、当然冬期閉鎖になる処でしょうが産業道路、生活道路もかねている道路ではそうもいえないと思います。

このような標高1,400mを通過する産業用の高速道路は他にも有るのでしょうか私は寡聞にして、聞いた事が有りません。

さらに冬期に標高差1,000mの上り下りを運転者に強いるのは、大変酷な事だと思えます。

そこで、安全性を考慮に入れるならば、なぜ野辺山高原の下にトンネルを通す事がルート案に加えられないのでしょうか。

海尻のところで野辺山高原に立ち上がって、道がつづら折れになっている所から弘法坂を下りきったところまで「18Km」くらいです。

そうすれば、須玉川沿いの深い谷から一直線に須玉ICにドッキングできます。

おそらく、予算や経済面で出来ないと言い張るでしょう、また野辺山、清里などの町長さんや議員さんなど、地元インターチェンジを作りたい人たちも反対するでしょうが、二村委員の言葉を借りれば「オールジャパンとして考える」なら何年かかろうとも、出来ないはずは有りません。

この高速道路を使う人の安全と労力、毎冬の除雪にかかる費用などを考えるなら、百年後の人たちに「馬鹿な道路を造ったものだ!」と思われないような道路造りをしていただきたいと思えます。

金がないからと云って、安全面をおろそかにする事は出来ません。

5年掛かるところを10年掛かってもいいではないですか。

長野道の佐久から中央道の双葉ジャンクション、そして東名道を直線的に結ぶのなら、わざわざ逆モーションの長坂方面へねじ曲げる必要はないと思えます。これが一番直線的で素直なルート案ではないでしょうか。

後092-4

都会の喧噪と排気ガスを逃れて、鳥のさえずりと森林浴に惹かれ、この地を「終のすみか」と決めて移り住んで参りました。朝夕富士から南アルプス、後ろに八ヶ岳を眺めて暮らしながら、やっと落ち着いてきたと思った矢先、寝耳に水の高速度道路計画で私の家は将にこの計画のベルトの中に入っていることを知りました。

こちらに移ってこられた皆様も、私と同じような動機からではないかと思えます。

林の中を散策しながら、この林が伐採され、コンクリートの橋桁で断ち切れ、小鳥のさえずりの代わりに車の騒音を、森林浴の代わりに排気ガスをかがされる環境の変化を考えると、憤りを禁じ得ません。

畑の中を八ヶ岳の景色を楽しみながら歩いているとき、この風景の中にコンクリートの橋桁が横切り、断ち切られるのを想像すると情けなく、なってしまう。

このルート案を立案した有識者かなにか知りませんが、この風景を台無しにする罪の意識はないのでしょうか。

ただ経済効果のみしか考慮に入れてないと思われません。

それにしても、なぜ不自然にルートをねじ曲げて、中途半端な八ヶ岳パーキングあたりに持って行くのか、理由がわからず納得いきません。

141号線のバイパスとして考えるのなら、真っ直ぐ須玉川の深い谷沿いに縦におろせば、須玉インター乃至韭崎インターが最短となりましょう。また縦に通せば幾らかでも風景の妨げが緩和されるのではないかと思います。

議事録の中に「オールジャパンとして考えるのなら、このルートが重要である」などと書かれていましたが「オールジャパン」と考えるのなら、ルートを双葉ジャンクションに接続すれば、佐久インターの長野道から中央高速、身延から静岡の東名高速へ一直線に結ばれます。

ルートを執拗に不自然に曲げて、逆モーションの八ヶ岳パーキングにドッキングする必然性が見当たりません。

何か利権が絡んでいるのなら別ですが…。

吉岡 大蔵さま

以下の文章は南麓新ルート沿線住民の役員間メールに打ったものです。

役員の皆様へ

昨日、大泉地産地消の会(パノラマ市場)の総会がありました。白倉市長も来賓で来られました。(この5年間くらい総会への参加は恒例になっています)
私が会長挨拶で行った内容は以下の通りです。

「私事です家の新築をしています。71歳ですが91歳までの20年間は使いたいと思っています。でも心配事があります。中部横断道の新ルートの丁度真ん中にあるのです。〇〇〇〇の家もルートの真ん中にあります。ということで各地域の国交省の説明会を聞いていますと地域の活性化という話が良く出ます。この〇〇〇〇の売り上げが5000万円近くになっています。5000万円という金額が〇〇〇〇を通してこの地域に流れるということが経済効果だと思いますし、地域の活性化につながっていると思います。

あと一つは地域での在の人と移住者の人とのコミュニケーションの問題があります。他の地域に比べて大泉の雰囲気はとても良いということです。

〇〇〇〇の会員は現在122人ですが半々で在の人と都会からの移住者で構成されていますがその間でのトラブルはほとんど聞いていません。
大泉の雰囲気の良さに〇〇〇〇が貢献しているとすれば5000万円の経済効果よりも、ともに生活している両者のコミュニケーションへの効果のほうが大きいかもしれません。

最後に3年前に山梨県からの直売所として優良事例の表彰がありました。今回、国のレベルでの優良事例として北社市の推薦でノミネートされています。もしかしたらこの3月4月で良いニュースがあるかもしれません。〇〇〇〇ことって良い事になればと願っています。以上挨拶に致します。その直後に白倉市長の来賓あいさつがありました。中部横断道のことにもふれました。「〇〇〇〇とは考えが違います」「八ヶ岳横断道のように高架橋にはしないようにしたい」というものでした。

私としては白倉市長が「どうも新ルートは一筋縄ではいかない」と思われたら成功かなと思っています。」

私の住んでいるところは下井出地域東組22世帯で構成されています。東組の22世帯はほとんどが新ルート1K幅に入っています。ですから最初に新ルートへの反対表明を新聞折り込みチラシで行いました。

3月末に下井出地域(105世帯)の年度末総会がありました。そこで東組から中部横断道新ルートへの取り組みの報告がありました。報告資料を配った時に2-3人の人が「これは総会になじまないと突っ返したのです」明らかに中部横断道推進の考えを持つ人々です。私の心が震えた瞬間でした。この人たちにどのように私たちの「新ルート反対の気持ち」を説明したら良いのか、難しいことと思ったものです。

昔からこの地域に住む人々からみると長年の願いであった中部横断道の開通が目前に来たときにたかだか数年前に移住してきた人々によって妨害されていると見えるのでしょうか。日常的にコミュニケーションがないところで賛成:反対の意見がなされると感情的なものになることは必至です。今回の国交省の突然の新ルート提案は八ヶ岳南麓の地域に住民間の感情的な亀裂をもたらしたことは間違いありません。このことは国交省の説明会でも現れました。静かな生活を求めてここ八ヶ岳南麓に移住した者にとって在の人々とのコミュニケーションはとても大切なこととして11年間過ごしてきたものにとってこの感情的な亀裂は辛いものがあります。

中部横断道の建設に関わる吉岡さまには是非このことを留意して進めていただきたいとお願いたします。

2013年4月8日

2013年(平成25年)4月12日 金曜日



中部横断自動車道の長坂・八千穂間の建設に反対

反対署名1万人分提出

中部横断道新ルートで沿線住民

中部横断自動車道の長坂・八千穂間の建設に反対している「八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」(長田佳久代表)は11日、八ヶ岳南麓に新ルートをつくる現計画に反対する1万3177人分の署名を県に提出した。写真:市民が参加した建設計画作り直すよう、国土交通省に働きかけることを求めた。

同会によれば、提出した署名は、同会のメンバーが1月から11月甲府駅や東京・国交省前などの街頭やインターネットを通して集めた。同会は2月時点で4608人分の署名を北杜市に、3月には8819人分を国土交通省に提出していた。

この日は長田代表ら12人が県庁を訪問し、国交省への提

出後の追加分を含む1万人以上の署名を野中均県庁整備部技術課に提出。現在の建設計画を見直し、地元住民の意見を踏まえて計画をつくるPFI(パブリック・インボリューション)を導入できるよう、県の支援を求める要望書も出した。

県高速道路推進室の担当者「取材に対し、「県は事業の進め方を決める立場にはないが、要望があったことは国交省に伝えたい」と述べた。

〈堀田博之〉

中部横断道新ルート案の撤回を求めています 「住民参加の道づくり」を!



141 ROUTE

八ヶ岳南麓の景観と自然を大事にしながら、地域振興につながる「道づくりのための議論」を私たちは提案しています。それには国はまず「新ルート案」を撤回する必要があります。そして広く住民参加のもと「人がつながり、道がつながる」ために話し合い、地域の人々に喜ばれる道路が誕生することを願っています。全国にはいくつもの事例があります。例えば、能越自動車道では住民自らが地図にルートを描き入れ、6つのルートから議論を通じてコースを決めたということです。この山梨でも是非、「北杜方式」で道づくりを考えませんか。

● 3月1日に国土交通省に署名簿と申入れ書を提出

4608筆の「署名簿」と「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」を地元説明会での録音テープとともに国土交通省道路局の担当者へ渡しました。申入れ書では地元説明会などで明らかになった問題点の指摘、各種資料の提出要求、「住民参加の道づくり」の提案をしており、3月16日までに回答を求めています。

3月10日現在、8438筆の署名が集まっています。さらに多くの方の署名をお願いします



(国土交通省前)

● 3月6日に国土交通省前で署名活動

国土交通省・環境省・財務省など関係省庁前でのちらし配布、新橋駅前での署名活動を行い、また八ヶ岳の景観を愛する方も多く、100名を超える方から賛同の署名をいただきました。

カンパ・署名の協力をお願いします

★ホームページ: <https://sites.google.com/site/odandonewroot/>
(署名用紙は、ホームページからダウンロードできます。プリントアウトしてお使いください)

★ネット署名

<https://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
(スマホ、ケータイ、タブレットでも署名できます)



発行元: 中部横断自動車道八ヶ岳南麓 新ルート沿線住民の会

2013年3月発行

国の説明会が行われました。大事な今はこれから…。



国交省による説明会では、中部横断道に推進、反対とそれぞれの立場は違っても先祖代々からの自然と景観、生活環境を何としても守りたいという住民の大きな熱意がありました。

災害を名目に 2000 億円を掛けての高速道路建設計画案に対して、「高速道路が地域を活性化し経済を押し、暮らしを便利にする」「太平洋と日本海をつなぐ夢の道路」「災害時の代替道路」「急病の時の『いのちの道』」等、27 年前の右肩上がりの時代と異なった賛成発言がありました。しかし一方、経済の低迷、震災、原発事故と命と暮らしを守ることを厳しく迫られているなか、すでに日本の人口はどんどん減り、高齢化が進み、若者は仕事もなく重も増えています。八ヶ岳圏は県道、市道、農道も多く、『いのちの道』は十分機能しています。また「国の膨大な借金と低迷する経済をどうする」「むしろ一日も早く震災の復興を」との反対意見が多く見られました。説明会は、国交省の「高速道路でない住民の要求や目的は実現できない」「首都圏における環状ネットワークの形成が大事」という主張が、いかに住民不在の思い付きかを浮き彫りにしました。集落・地域と住民の心を分断させてはなりません。今回の推進、反対のすべての住民が力を合わせる絶好の機会ととらえ、「みんなの力で道づくり、街づくり」を進めていきましょう。



中部横断道の長坂～八千穂の間に高速道路が出来たら???

- ジャンクションの予定地の長坂町の八田周辺や、道路建設予定地の大泉町の下井出周辺、さらに高根町周辺の田んぼや農地がつぶされ、農業に甚大な被害がでます。
- 長坂、大泉、高根、須玉などの集落は高速道路によって分断され、集落の一体性が損なわれます。
- 高速道路周辺の住民は、通行する車の騒音や振動、光害、排気ガスなどの被害、健康被害が出ます。
- 日本風景街道にも認定されている自然環境がこわれ、水の流れや景観も悪くなり、観光資源に重大な影響を与えます。
- 高速道路ができると国道 141 号沿線や長坂から清里に向かう道路沿いの店は集まりすぎてしまい、地域の経済が衰えます。あなたはどう思いますか？



なぜ、今新しい高速道路???

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

日本の借金残高 **1000兆円**以上
約50年間で **190兆円** (3.8兆円/年間)
インフラの維持と修繕

■平成 24 年 6 月・国土交通省の社会資本整備審議会道路分科会建議の中で今後の日本における道路整備について「中間とりまとめ」を発表しました。なんとそこには「高速道路ネットワークが繋がっておらず、唯一の国道が災害に弱く孤立しやすいなど、国土のミッシングリンク（道路ネットワークの未整備部分）が存在し、観光振興や医療などの地域サービスへのアクセスもままならない脆弱な地域が残されている。その様な地域の災害への対応力を高める為、高速道路の未整備区間でも走行性の高い国道も活用し、国土のミッシングリンク（道路ネットワークの未整備部分）を迅速かつ効果的に解消する必要がある。」と書いてありました。つまり、これからは全線高速道路整備にこだわらず、国道も使って道路のネットワークを強化しよう！と謳っているのです。

■国交省の試算ではインフラを維持しつつ寿命がきたものを作り直していけば、約 50 年間で 190 兆円 (3.8 兆円 / 年間) が必要になり、更に 2037 年度 (24 年後) からは維持・改修にお金をかけるのが精いっぱいになり、新しく造る余裕はなくなると予測しているそうです。(1 月 31 日朝日新聞より) 安倍晋三内閣総理大臣・太田昭宏国土交通大臣・横内正明山梨県知事・白倉政司北杜市長もご存じないようです。せっかく有識者に税収を投じて分析を依頼しても、国交省内部でそれが活かされていなければ、これぞ税金の無駄使いと言わざるを得ません。

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



市長 白倉政司殿

地方自治体の長として、市民の声を真摯に聞いていただき、今年始め、新ルート案に入れたら大泉町下井出の集落は、地区の各家を一軒一軒回って集めた意見を踏まえて「ルート案」に入っている私たちの切実な声を聞いて下さい」と市へ要望に行きました。対応にあたった清水部長は「国がやることです」とまるで自分ごとでなく、住民の声を国に押しよせようという姿勢がみられませんでした。あなたには長として私たちの声を届けて下さったのでしょうか。また、新ルート案の沿線の住民がその思いを切々と述べた十回（国交省）の住民説明会にあなたは一度も出席せず、その後には、地区長、地域資源商工会、観光協会関係者などを集め、早期建設に理解を得たいとの意向で説明会を行いました。さらに、三月一日には国交省へ早期工場の要望まで行いました。あなたは「命の道」と言われますが北杜市には横断する道がいくつもあり、森野道と状況は違っていて、十分機能しているのです。国交省でさえ住民の意見を十分聞くことが大切であることをこれまでの経験から学んで、「無視自動車道」にみられるように国と地方自治体が一体となって地域に詳しい住民を入れた「道づくり懇話会」を作り、話し合いを重ねて合意作りを丁寧に行っているのです。白倉市長殿！市民の声を真摯に耳を傾けてください。全国各地の進んだ自治体を手本と見せ、そして住民同様に十分な説明会を実施し、ほんとうに必要なものはほんとうに手を取り合える機会を市が率先して設けて下さい。八ヶ岳圏は日本が誇る素晴らしい地、日本風景街道に認定された自然環境を「一度潰すと二度と元には戻せません。どうか、かけがえのないこの八ヶ岳圏を子供に大事に引き継いで下さい。」



それぞれの立場で考えてみよう!!

中部横断道新ルートへの取り組み・考え方

昨年11月に中部横断道の新ルートが提案されて4か月になろうとしています。国交省の住民説明会の中で様々な疑問・意見が出されました。当然ですが立場によって中部横断道への見方が異なります。それぞれの考え方を整理してみました。

新ルート沿線住民

中央道で田畑を分断された人たちもいる。静かな生活を求めて都会から移住した人たちにとって迷惑以外にない。

- ★ 新ルート案を白紙撤回して改めて住民参加型道づくりをするべきと主張している。
- ★ 国道141号の改修によって中部横断道をつなげる方法が一番良いと考える人が多い。

国土交通省

ミッシングリンクの解消が第一と考えている。ただし、これまでの道路づくりで地域住民の反対運動で反省もある。「計画段階評価」や「住民参加型道づくり」を取り入れるに至っている。国交省甲府河川事務所長の吉岡大蔵氏は「住民に望まれない道路は作らない」と言っている。

観光業者・事業者

中部横断道の開通で事業の活性化を望む。
★ 観光地清里に高速道路は必要が微妙。国道、県道沿いの事業所は交通量激減の影響は避けられないので心配。

南麓地域の人々

自然の中での生活を求めている。高速道路は八ヶ岳南麓に似合わない。莫大な費用をかけて家や田畑を壊してまで高速道路を作るのに疑問を感じている人が大多数を占める。

中部横断道建設期成同盟

28年来の悲願「君は日本海を見たか私は太平洋を見た」をスローガンに活動。
★ 28年間作られない理由もある。需要が無いということ。採算上有料化できないので国産輸の可能性大。莫大な建設費と維持費は次世代に負担させることになる。

山梨県・北杜市

「中部横断道は命の道」と横内県知事、白倉北杜市長はタッグを組んで早期建設を国交省に要請。
★ 1800億の工事費は魅力的か。ちなみに北杜市の年間予算は270億円。景観に配慮も要請している。



平成25年3月31日 No.5
大泉下井出地区
瑞穂新道建設反対村営委員会

2013年(平成25年)3月16日 土曜日

八ヶ岳南麓ルート
国に反対署名提出
中部横断道 住民の会

中部横断自動車道の長坂一
長野・八千穂間の建設に反対
している「八ヶ岳南麓新ル
ト沿線住民の会」(長田生久
代表)は15日、建設反対署名
を8819人分の署名を国
土交通省に提出した。

同会によると、提出した署
名は、同会のメンバーが1月
からJR甲府駅や東京・国
交省前などの街頭やインタ
ネットを通じて集めた。同会
は3月、北杜市に建設反対の
署名4608人分を提出して
おり、今回の署名は同市への
提出分が含まれている。

この日は長田代表ら11人
が、さいたま市の国土交通東
地方整備局を訪問。署名簿と
ともに、建設計画を白紙し、
市民が参加して新たな計画を
つくることも申し入れた。

中部横断道建設で
事業概要など説明
市川三郷町で国交省

中部横断自動車道建設に伴
い、国土交通省甲府河川国道
事務所は15日、市川三郷町
の市川大門町民会館で、車
買収用地の収用手続きや事
業概要などの説明会を開い
た。

六郷インターチェンジ(下
川)と富沢IC間の未買収用
地を土地収用法に基づいて強
制収用するに先立って説明
会を開き、地権者ら18人が参
加。同事務所の担当者らが、六
郷IC・富沢IC間で用地の

3割が未買収となっているこ
とや、収用手続きについて説
明した。

質疑応答では、同町六郷地
区の男性が「関々々手続きを
進め、できるだけ早く開通さ
せてほしい」と要望。一方、
北杜市の男性からは「ルート
決定に当たり、沿線住民の意
見を反映できているのか」と
どの意見が出た。

同事務所は同様の説明会
を、19日下井出地区総合文化
館、21日に南都町文化ホール
で、いずれも午後7時から開
く。

中部横断自動車道1ヶ岳南麓 ルート建設中止を求めます。

自然を壊すのは簡単ですが、再生させる事は大変です。

少子高齢化が進み、車の保有台数も減ります。本当に必要でしょうか！

既存の国道141号の改修にあてるのが、最も現実的ではないでしょうか。これからの社会に進むべき道だと思います。

考えをおいて下さい。

お願いします。

車新想インタビュー

149



中部横断自動車道1ヶ岳南麓ルート建設中止を求めます。住民代表 長田さん

△長田さんは、立教大学の名誉教授で、専門は実教心理学。住民代表は青森町のまほろばは北社市内で通う子郡内との二重居住者です。

現在、中部横断自動車道の八ヶ岳南麓と住民生活に密着している国道141号の改修などを求めている長田さん。北社市内で公正と南宮がインテビュしました。

高速道路そのものに反対しているわけではない。▼今年、中部横断自動車道に反対なのではないか。▼道路建設を止めること自体に反対というわけではない。双葉湖水門は国庫に帰属する重要な施設です。また、農協関係者からのコースにも反対しています。私達が問題にしているのは、長家から青森に至る八ヶ岳南麓ルートです。コースが悪いのです。▼141号線は、国交省も「悪路」と認めている道路です。それを改善することです。新ルート案は、八ヶ岳南麓の素晴らしい景観と環境を壊し、さらに「過剰照明光害」になる。ここで地域の存亡もめぐる。▼何が何でも「高速道路」の国交省による説明会が行われてきた。▼国交省は、住民にアンケート



八ヶ岳南麓を擁護する高速道路反対の看板

なら問題は少ないと思いますが、勾配がきつすぎるといつか後継しない。ここには勾配のきつすぎるところが中央道にもあります。▼国交省が解散するとき、高速道路にも新たな高速道路は「凍結」と決めた。▼新たな高速道路は必要になったとして道路建設費を一般財源にしたと聞いています。▼そうだが、25年前の「高規格道路整備促進法」で定める計画を決めた。たまたまあり、関係者はあれこれいふことだ。▼長家、八ヶ岳南麓は赤子路線になる。▼国交省は「新ルート」といって建設費を抑えることになっていて、自治体の負担分は地交交付金に引き金が回るとはなりません。

▼日本の人口は、今のような政策が続く限りこれからは減少します。30年後には日本人に減少、それも超高齢化社会の到来、都市に人口集中、地方の過疎がますます進むという予測です。その先は、明治時代の人口にまで激減するとも言われています。この公では中部横断が「悪路」になる。▼25年前の計画の見直しを！

▼立教大学で、アメリカ・メメント・リサーチセンターをつくり、素晴らしい時、認識の背後にある心理を解明してきた。サルを30匹飼って、サルと人間の認識の高低や違いの研究をすすめる。たくまのプロジェクト、シンポジウム、研究発表会も開催されました。今も立教大学と日本女子大で行っています。

▼どんなに豪華パターンのですか？

▼いわゆる「週末は山奥にいます」というパターンで、毎週、高速道路を使って東京に行く行き来しています。20年前は「山奥に暮らしながら、週末は夜にならぬ時で帰って来てもいい」とが、今はそれが当たり前になっています。▼山奥に暮らしながら、週末は山奥に帰って来てもいい。山奥に暮らしながら、週末は山奥に帰って来てもいい。山奥に暮らしながら、週末は山奥に帰って来てもいい。

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) 後095-1

二段階評価事務局 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 長野国道事務所 中部横断自動車道推進室 藤地

私は北杜市長坂町出身で、現在野崎村に在住です。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、その中で82才の母に代わって1か年の回答をまとめ、野田内閣時代に一通送付しておいた者です。

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、これによりルートの決定等、周辺住民の意見を取り入れること」との旨の陳情が、県内テレビニュース等で報道される様です。

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、文明国の取組べき道であり、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部以上に渡り陳情()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1か年には、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の中心を穴き切った高速道路を通す事は観測に悪影響を及ぼし、国立天文台の施設問題等、予算のムダが発生しかねない事と、野辺山高原の冬期雪積、アスファルト化による、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、成るべき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)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)の流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デザイン部を含み、この横断道貫通のキーポイントと成る重要な要素と考えられますので、国土省担当官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。

こう言ふ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す。

私の考えであります長坂~八千穂間の一部ルートと致しまして、甲府方面から長坂JCT(仮)を経て、八千穂、野辺山方面に向かう高速道路ルートを通す時、まず国道(41)号清里ラインの高根

後095-2

(長坂~八千穂)別

No. 2/4

町東井出と高根町清里の間に架かる橋「月の木上橋」と県道(28)号北杜ハケ岳公園線「ハケ岳高原大橋」が川俣川溪谷に架けて有り、この兩大橋の中間部に、高速道路ルートを設定し、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迂り(長野県南佐久郡通沢付近)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...ハケ岳高原大橋の中間部から国道(41)号左の公園入口(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)のインターチェンジを国道(41)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流橋北岸付近に延ばし、この大門川大流の上流溪谷に、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、永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通沢で、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、橋梁橋の真上に上り線(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。

この西川の流れる通沢溪谷内で、川上大橋の北詰側側にインターチェンジ(仮称)川上通沢(仮称)の出入口、東側に高速道、南西側に高速outの一般道連絡進入路、そして通沢橋の西側に高速出口、東側に高速入口の進入路を別紙図面の様に設計、併せて料金所ゲート横に除雪車等の道路整備用車輛の駐車スペースを西川上空で川上大橋車道面より標高を下げ、料金所と併に中空のステージとしたり、料金所勤務者用パーキングも通沢橋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に70%の傾斜を真上から見れば通る事になり、サトレス平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り、通沢出入口に至り、トンネル中央部は西

出入口の標高より路肩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スキーリゾート八ヶ岳の夏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、これが野山イーターチェンジと成ります。

シャトレ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、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速レーンを本線トンネル内都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、こうする必要性があるためよ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ワウボウ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、下線別々成ると思えますが、用意が出来ずれば、冬は白い雪を頂いた南八ヶ岳連峰の稜線を見渡せるでしょうし、夏はすかすか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~川保川までの区間は、レイホーライン上部標高地帯で、民家村落等は少ない様に見えます。

小荒間長坂停車場線の県道(607号)の下に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るはずです。

長野県側の 桶沢~八千穂インターチェンジ間は(仮称)川上橋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に鉄橋や鉄トンネル切り通し、コックロード等と難工事区間に相当する様と考えられますが、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(特3080468号)によるエンジェルの試作、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。

アンケート調査では、旧清里有料道路を活用する案も有る様ですが、川保川東岸の坂道は tanθ 登坂率がきつ過ぎ(大き過ぎ)で、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。海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、スリッパ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。

川保川西側から長坂JCT、八ヶ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対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は長年樹木の価値な土地を購入し、建物を築造し、せ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隔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人分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、シールドを作って車に張っている人々も見かけます。

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』であり、この技術力を持ってして初めて難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、わざわざ見運転の危険が伴うと言う事も有りするので、土地買収の進まない通過予定ヶ所は、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、敢取り良く進めていただく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、お照の合わせたい場合はお答え、御案内申し上げます。次第です。

後095-5

長坂〜八千穂間 追伸

No. 逆伸

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
 出入口とする提言がございますが、この西側 東急場公民館付近
 や下急場:高根町清里65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、地表の下の天上部の厚さを十分に取らねば
 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あるので、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、地表との深度も厚くおける
 事に成ると思えます。
 通過提言ルート周辺の写真が撮ってありますので、
 資料として添付致します。

以上宜しくお願ひ申し上げます。

平成25年4月26日

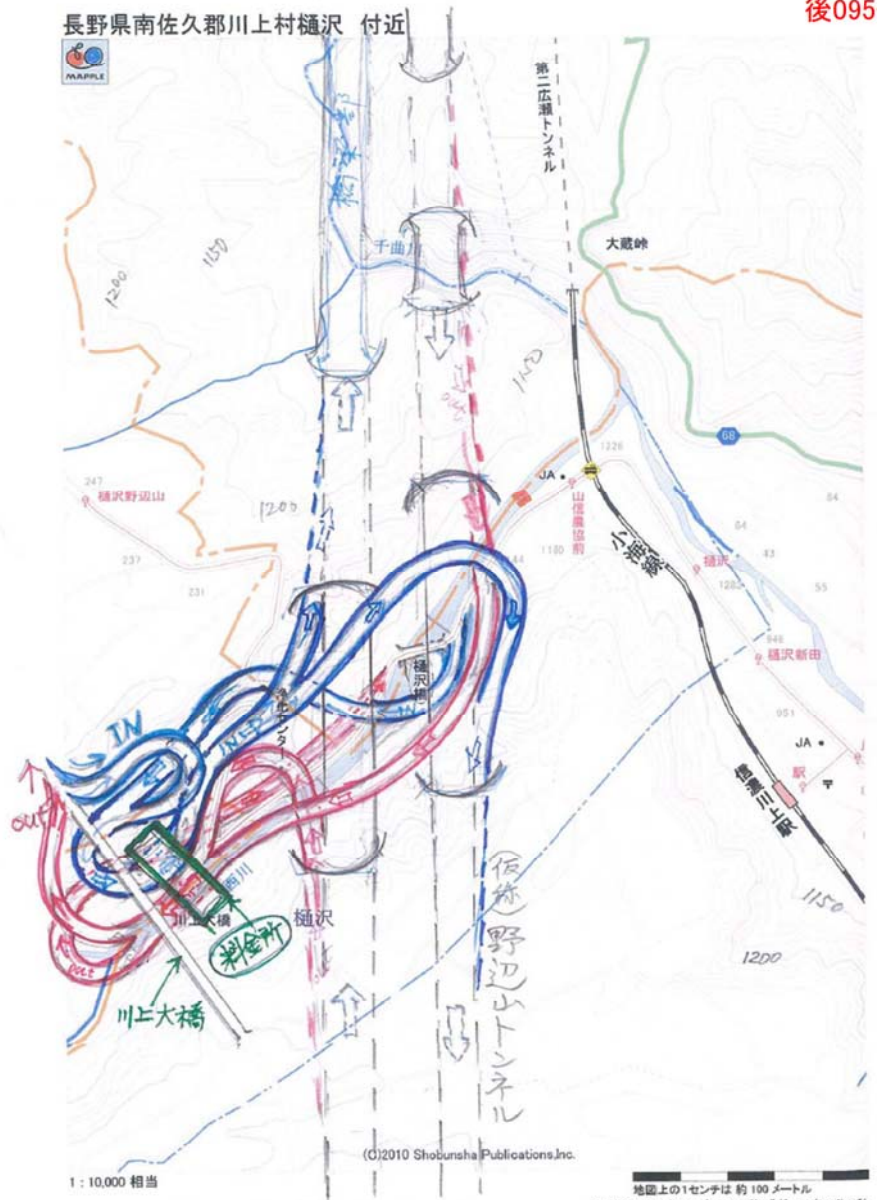


後095-6



長野県南佐久郡川上村樋沢 付近

後095-7



川上樋沢抜橋インターチェンジ(仮称)

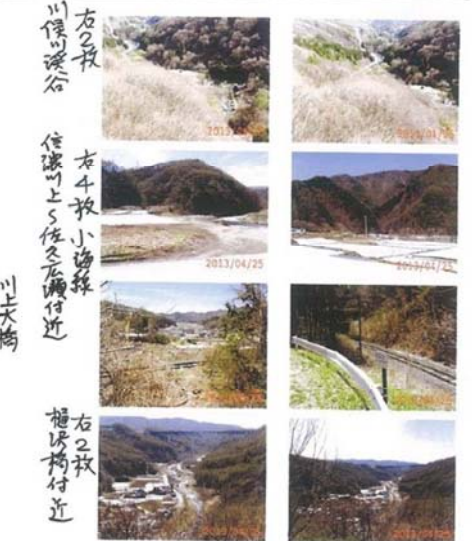
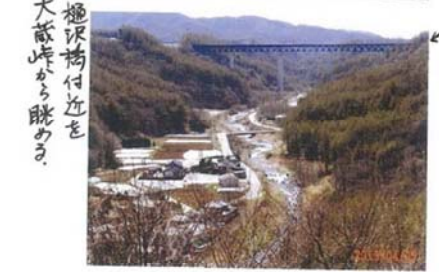


野辺山宇宙電波観測所



後095-8

樋沢橋付近を川上大橋より見る



左4枚
高根町東急場
清里上平(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 遅1/2
甲府河川国道事務所

4月26日付で發送致しおいた提言案の中で、清里インターチェンジのジャンクション設定はGATEがまともで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605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なる場合は、県道の大滝橋は同様に、長く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く存じます
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。これは山深く渡橋は短いので、この渡橋には屋根が有った方が良く存じます
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廻りしました所、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号線と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ゾポラレ上部は、もう点々と私有別荘家屋類がたくさん建ち立てられており、これら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回り込む方が低い標高の道まで下がるので、燃費の良い通過コースと成ります
小淵沢町上笹尾の目立マウセル、身嘗岐神社付近から直ぐ西側の中央自動車道は標高900m位でこの付近をJCTとしてしても良いと考えられます。東京から佐久方面に向かう場合は、弱冠西側に回り込む様にも見えるかも知れませんが、長坂町内に分岐JCTを設定するよりも、小淵沢町内から分岐させた方が理にかなうと考えられるので、私は小淵沢分岐をお勧めします
現地を下見した結果(仮)すずらん北杜JCT.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くて

後096-2
遅1/2
No.

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)川上樋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
川上村樋沢から北にトンネルや橋梁、洞門等により道路を延ばし、小沢志守の入トンネルの隧道道路下に高速適用トンネルを掘り進め、JR小海線松原湖駅東側暫くして千曲川溪谷に橋を架けて西谷に渡り、国道141号線から八千穂にて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を3つと存じます。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熟慮して、ルート設計を決定できれば良いと存じます
自家用車、バイク、スポーツカー等はパワーアシストが低く、急坂も比較的早い速度で登れますが、バス、トラック、バス等大型重量車は、パワーアシストが乏しい坂道では、エンジンが煙を多量に出したり、燃料消費が多く成りスロウダウンと同時に環境汚染を生ずる事になりますので、有料高速道路ではこのスロウダウンを極力減らし、合戦や冬期の降雪や凍結アイスバーンによるスリップ事故、至急な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ポイント等により、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
溪谷の多いこのルートに通を引くためには、鉄橋(つり橋含め)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祈り申し上げますと共に、都念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
諏訪市旭町

(仮称) 清里インターチェンジ 付近

料金所GATE部

後096-3



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)

後096-4



ア



イ



ケ



エ



ウ



サ

オ



カ



コ



キ



ク



シ

ス



ソ



セ



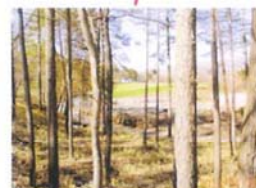
タ



チ



ツ



テ



ト



ナ



ニ



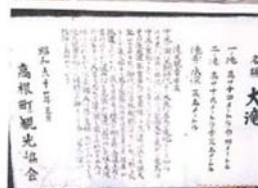
ハ



ヒ



フ



ネ

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」ことのみが重点があつ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。高速道路で豊か
水源を傷つけないでください。

北杜市に移住を検討している者が、横断道路建設の話と耳にしてあやうく申し止りました。

この少子高齢化の時代に巨額の税金を叩き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べき物です。その他にも介護、医療、教育等、本来に使われべきものは他にたくさんあります。

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願います。先が、住民の不安を取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願っています。八ヶ岳横断道路建設には断固

私は、新ルート沿線に住んで居ます。北本市市民です。今度の中郡横断高連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」を集めた集本会が一回もなれませんでした。市民の抗議により一般市民の参加も認めませんでした。発言は認めない非民主的な集本会。国交省の10回の地元説明会は

一、対国交省意向で建設に都合の悪いものは「ワーキンググループ」に伝えない。ライターは無罪、その場で説明や回答がない、しかも未だに説明する無く、国民に訴えよう責任を果していかない。

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る。以上二点は北本市民の皆で堂々と説明して下さい。

2013年5月29日

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点目は地域住民が入り出す市役所・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す。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。

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「山梨県側は今後もほとんど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。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グは残る」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か。

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田中氏は、「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。

白倉政司殿

5月16日「中部横断道自動車道整備促進山梨県北地域連絡協議会 会長 白倉政司」の名前で、「建設促進決起集会」の呼び掛けの文書が出されました。

この白倉政司さんは北杜市の市長白倉政司さんとは別の人物なのですか？この呼びかけ文書の問い合わせ先が市の建設部河川課になっているのはどういふことでしょうか？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となります。

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があります。恵まれた自然環境にあることから『環境日本一の潤いの杜づくり』を目指して、環境対策も政策として積極的に取り入れます」と北杜市の政策として述べておられるからです。中部横断道建設は北杜市長が目指している政策と真っ向から対立するものではないのですか？

白倉政司殿、北杜市長として子孫に誇れる市政をして下さるよう強く要望します。

(Mさん)

偽造ステッカーに見る問題点

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

特徴は

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



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

2013年5月29日

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ハケ岳大橋 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示を行いました。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「中部横断道ハケ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する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す。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。

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「山梨県側は今後もほとんど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」「自然豊かなハケ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。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グは残る」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か。

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。能越自動車道づくり懇談会に関わった国交省職員の田中氏は、「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

中部横断自動車道の建設計画が、長野・長野・八千穂(仮)のルート変更を求める住民運動を機に、足踏みかかない状況となっている。沿線自治体や住民に「災害時の代償確保や地域振興」不可欠、と早期全線開通へ谷沢議員が強い。北杜市でつくられる反対グループは自然環境への影響や財政難を理由に、建設の必要性的なものに疑問を抱き、国の審議会には「必要性を改めて問うが、ルート変更は断り切れない」と主張している。計画の遅れを懸念する自治体もあつちあつち。

先月12日、任意調査を聞いて計画を作り直すPII(ハブリング・ンボルフ・セント)導入を求めた「八ヶ岳横断新ルート」を提言した「会」の長田博久代表が

長坂一八千穂間 変更求め住民運動



中部横断自動車道長坂一八千穂間の住民説明会で、建設反対の意見を述べる住民代表。北杜市役所多目的会議室(15日)

中部横断道建設 足踏みの恐れ

国の返答を聞くため国土交96年に基本計画整備位置通省甲府河川国道事務所を構想されたものの、整備計画は停滞している。住民側は「必要性を改めて問うが、ルート変更は断り切れない」と主張している。計画の遅れを懸念する自治体もあつちあつち。

先月12日、任意調査を聞いて計画を作り直すPII(ハブリング・ンボルフ・セント)導入を求めた「八ヶ岳横断新ルート」を提言した「会」の長田博久代表が

必要性問う主張も

年11月に清里高坂を迂回するA、Bの2つの新ルート案の検討が、住民側の手続きが滞りつつある。住民側は「必要性を改めて問うが、ルート変更は断り切れない」と主張している。計画の遅れを懸念する自治体もあつちあつち。

先月12日、任意調査を聞いて計画を作り直すPII(ハブリング・ンボルフ・セント)導入を求めた「八ヶ岳横断新ルート」を提言した「会」の長田博久代表が

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



中部横断自動車道建設が、長野・八千穂間の建設をめぐる、北杜市の自治体市長は7日までに、国土交通省が示した清里高坂を迂回する2つの新ルート案のうち、国交省41号に沿ったルートが望ましい」と同省に提言した。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「中部横断道ルート案」のA案とB案を示した。A案は、清里高坂を迂回する2つの新ルート案のうち、国交省41号に沿ったルートが望ましい」と同省に提言した。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「中部横断道ルート案」のA案とB案を示した。A案は、清里高坂を迂回する2つの新ルート案のうち、国交省41号に沿ったルートが望ましい」と同省に提言した。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。

市長は、北杜市が望ましいルート案を希望していること、A案とB案の両方とも、清里高坂を迂回する2つの新ルート案のうち、国交省41号に沿ったルートが望ましい」と同省に提言した。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。

白倉政司殿

5月16日「中部横断道自動車道整備促進山梨県北地域連絡協議会 会長 白倉政司」の名前で、「建設促進決起集会」の呼び掛けの文書が出されました。

この白倉政司さんは北杜市の市長白倉政司さんとは別の人物なのですか？この呼びかけ文書の問い合わせ先が市の建設部河川課になっているのはどういふことでしょうか？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があります。恵まれた自然環境にあることから『環境日本一の潤いの杜づくり』を目指して、環境対策も政策として積極的に取り入れます」と北杜市の政策として述べておられるからです。中部横断道建設は北杜市長が目指している政策と真っ向から対立するものではないのですか？

白倉政司殿、北杜市長として子孫に誇れる市政をして下さるよう強く要望します。

(Mさん)

偽造ステッカーに見る問題点

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

特徴は

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



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

私の国土交通省批判

2013年5月29日

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社市が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点目は地域住民が入り出す市役所・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ハケ岳大橋 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示を行いました。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「中部横断道ハケ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する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す。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」の意見がぶつけ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」「自然豊かなハケ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。高速道路賛成の発言は明野町在住者の1名だけだったのでした。

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グは残る」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か。

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「市民参加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田中氏は、「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。

中部横断道
ルート帯(案)の詳細



中部横断自動車道長坂一八千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

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

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、大阿ダムから清里駅側へ向かう(A案)②同じ大阿ダム方向へ向かい、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、太田昭宏国土交通省長に、白倉市長は、太田昭宏国土交通省長に、相対しての提言書で「観光拠点としてほしい」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。

〈仲次篤志〉

中部横断自動車道の建設計画が、長坂一八千穂間(約30km)のルート変更を求める住民運動を機に、足跡がわからない状況となっている。沿線自治体や住民は「災害時の避難確保や地域振興に不可欠」と早期に線開通へ待望が強い一方、北杜市民でくると反対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、ルート変更を認めていない。住民運動に補強を求めている一方、計画の進捗を懸念する声も強まっている。

先日12日、住民意見を聞いて計画を作り直すPII(パブリック・インボリューション)を導入求めた一八千穂間新ルート沿線住民の会の長田佳久代表が、

長坂一八千穂間 変更求め住民運動



中部横断自動車道長坂一八千穂間の住民説明会で、建設反対の意見を述べる住民。北杜市役所長会議合支所、1月30日。

中部横断道ルート帯(案)の詳細

国土の返答を聞くため国土交通省甲府河川国道事務所を駆けつけられたもの、整備計画区間へ格上げされて訪れた。

「1〜2月開いた住民説明会がPIIの第一歩だが、国土交通省社会資本整備審議会に地元意見を開くかの関東地方小委員会が昨年4月、地域課題解決のためコンクリート(WG)の刊「整備が有効」と認め、整断となる」。住民側の主張、備方針を決定した。

が建設是非論に反発中、同沿線住民から八ヶ岳南麓の事務所担当者は「説明自然や景観への影響を懸念する声が出た。国土交通省は昨年長坂一八千穂間は19

必要性問う主張も

年11月に清里高原を迂回するA、Bの2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、新たな建設に問題はないルート案の沿線住民による建設反対運動が、国土交通省は1〜2月北杜市内など住民説明会計画11回いたが、出席者からは「国道の東西軸に加え、奥の借金が膨らみ、将来に負の交通軸ができる。生活の困窮となる」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、長坂一八千穂間を命の道と例え、会長を務める期成同盟会とし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線開通を求める声は根強い。同じ北杜市民も「案側の手続きが遅れれば体の計画に影響する。つがってこそ価値が生まれる」と話している。

山梨大学の渡辺教授(交通計画)は「国道の東西軸に加え、奥の借金が膨らみ、将来に負の交通軸ができる。生活の困窮となる」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、長坂一八千穂間を命の道と例え、会長を務める期成同盟会とし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線開通を求める声は根強い。同じ北杜市民も「案側の手続きが遅れれば体の計画に影響する。つがってこそ価値が生まれる」と話している。

新ルート案の突然の発表から住民の急結成、その活動

2012年11月21日、国交省は中部横断自動車道(新ルート)案の突然の発表を行った。国交省は新ルート案のアンケートを2回実施したが、新ルート案の反対が多数を占めた。...

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10日まで、北本市内で10回、国交省による地元説明会が開催された。自由参加で北本市、前泊町有志が積極的に意見を述べることができた。...



国道141号の改良化の主な利点

- ① 既存の道路を改良・整備することで、北本市域内での交通の利便性が向上する。
② 国道141号の改良・拡張は、周辺に多岐にわたる農産物の生産・販売の利便性を向上させる。
③ 国道141号の改良・拡張は、周辺に多岐にわたる観光資源の利便性を向上させる。
④ 国道141号の改良・拡張は、周辺に多岐にわたる産業の利便性を向上させる。
⑤ 国道141号の改良・拡張は、周辺に多岐にわたる生活の利便性を向上させる。
⑥ 国道141号の改良・拡張は、周辺に多岐にわたる環境の利便性を向上させる。
⑦ 国道141号の改良・拡張は、周辺に多岐にわたる文化の利便性を向上させる。
⑧ 国道141号の改良・拡張は、周辺に多岐にわたる教育の利便性を向上させる。
⑨ 国道141号の改良・拡張は、周辺に多岐にわたる医療の利便性を向上させる。
⑩ 国道141号の改良・拡張は、周辺に多岐にわたる福祉の利便性を向上させる。

PRしてアタック・インボルクス

PRしてアタック・インボルクスとは、住民一人ひとりが自ら参加して、道路の改良・整備を行うという取り組みです。...

11,033 名の署名を市へ提出しました

署名活動は、1万筆を超える署名を4月11日に提出し、4月19日には北本市長に提出しました。...

ホームページ、ニュースなどご覧ください

沿線住民の会では、ホームページで最新活動情報を掲載しています。是非ご覧ください。また、随時ニュースも発行しています。...

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。...

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

来る人達が、多勢を居ます。その人達の中には、たゞ自然に身を中だねて、のんびりと暮らしてある人もあれば、直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一涯として生活なさっている方々もあつてです。私は特にそうゆう方を応援したいと思つてゐます。そうゆう方々の中には、かゝりの年配の方もいらつしやいます。その方には入ヶ岳に移つて来てよかつたといふほへみながら、生がいを終めらせてあげたいと思つてゐます。開荒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く亡くなるにせたくないのです。鳥やさえずり、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思つたおっしゃるかもしれせん。だけどその小さな幸福せが

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。山梨県北杜市在佐の年令59才主婦です。畑を5セほどたがやしてあります。中部横断道の事については、一年程前から気になつて、新聞などもよく見ておりました。先日、太田様が、川年に全線線開通させるとおっしゃつたのを新聞で拝見致しました。長坂へ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て、は、いとも残念心に思つてゐます。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、自然をけがつてまでも、どうしてもほしいとは思ひぬないのです。あまりにも代償が大き過ぎると思ひます。そこまでせむらくは、欲求をみたす事は、自然に封して、日本国民としても横暴で強慢だと思ひます。近年、入ヶ岳には都会から自然を求めて移住して

人の幸わせの様は気がするものです。
 スケールの大きな幸わせなんていりません。あれは
 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、そういつた夢を手に入れる事など無理な事
 だと思えるのです。どんなに考えても今の日本には
 これ以上の開発は自らの結果にしかならない様に思えます。
 宛大然、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



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。為に今を先祖代々繁栄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も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おります。

2
逆に開発を替成する人もいるでしょう。その方を評の思いは、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、大きな政府や県の方にあらがえる筈はない。それなら、ほかに小さな自分から求められる事やせとったらお金、お金があれば自然以外のものはほとんど手に入る。

1
拝啓 初めてお手紙致します。北杜市小判沢町の
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ある年令59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
幸いです。

先日、山日新聞を読んだところ、5月31日に中部横断
自動車経済懇談会会長の後藤康雄さんが国交省に早期
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。
経済懇談会としては、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の交通の便が良いようにと
いう事だろうと思えます。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っています。

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

それに小さな力しかない自分が反対などしたら、あととんだ目
に合~~あ~~うか介らない。体制に逆むない方がいい時代の流れだから
しようがないとあつちうめるしかない。道路ありきと父顔で明る
く語る人の心の中では比白な涙を流しているのだからと
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。

かしこ

25. 6月 2日

吉岡 大蔵 殿