

第8章 環境影響評価方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

「環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）」（以下「法」という。）第七条に基づき令和元年8月1日に方法書を作成した旨を公告し、関係地域において8月1日から9月2日まで縦覧に供するとともに、山梨県・長野県のホームページにおいて電子縦覧を実施しました。あわせて、法第八条に基づき、縦覧の開始から9月17日までの間に、方法書について意見を募集しました。

8.1. 山梨県の状況

山梨県では、環境の保全の見地から意見を有する者の意見書数は284通で、分類別の意見数は494でした。

環境の保全の見地から意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解（山梨県）は、表8-1に示すとおりです。

表 8-1 (1) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	1	<p>「北杜市への皆様へ（お知らせ）」が配布されました。説明会のお報せと意見書提出に就いてでした。斯の道路に関しては、地域住民から環境破壊に為らないか、と言う懸念が当初から出されて居ました。其処で今回「環境影響評価方法書」の公表と成ったのでしょうか。私は中部横断道が必要だと考えて居ます。何故なら、佐久、軽井沢、或は信越、関越、東北道方面への移動に141号線しか利用出来ず、然も141号線は道路幅が狭く、生活道でもあり事故の危険性が高いだけでなく、渋滞が慢性的で、信号の待ちも多く、時間が掛かるからです。圏央道があるとは言え、それは混雑する中央道で殆ど東京まで出て、大回りを余儀無くされます。山梨、群馬方面から東名へ出るにも、中部横断道の貫通は望まれます。</p> <p>山梨県の住民の中には環境破壊を恐れる人が居ますが、今在る中央道を環境破壊と言う人が居ない様に、中部横断道も其れなりに環境には配慮して建設がすすめられることを疑いません。</p>	<p>中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、太平洋（清水港）と日本海（新潟港）を結ぶ日本全体の物流の大動脈となるものです。本県にとっても、産業・経済の活性化や県外との連携を強化するとともに、大規模災害時における避難路や緊急輸送路として重要な役割を担う路線と認識しています。</p> <p>未事業化区間である長坂～八千穂間においては、幹線道路である国道141号に急カーブ、急な坂、豪雨時の通行止め規制などの区間があり、走行性や安全性の課題があることから、特に災害時の代替路の確保が重要であるものと認識しています。</p> <p>自然環境や生活環境への影響は、環境影響評価手続の中で、調査、予測及び評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討しました。</p> <p>これまで中部横断自動車道の必要性と効果について、地域の皆様により理解を深めていただくため、意見交換会などのコミュニケーション活動を重ねてきました。引き続き中部横断自動車道が地域経済や土地利用、自然環境等に及ぼす影響を勘案し、公平性、透明性が確保された都市計画及び環境影響評価の手続に基づき、適切に手続を進めていきます。沿線自治体などの関係機関と連携して確実に手続を進めるとともに、中部横断自動車道の全線開通を早期に実現できるよう努めていきます。</p>
	2	<p>学問的専門的な事は判らない住民の一人として、申し上げます。以下の点で八ヶ岳南麓を通す中部横断道路建設は反対です。既存の国道141号線の整備をする事で、充分です。</p> <p>当、高速道路の計画は、八ヶ岳の自然を『破壊なし』では建設できない道路です。将来私たちの子孫へ豊かな自然を残したいので自然破壊の道路建設はやめて下さい。</p>	
	3	<p>高根地区での国道141号線は片側一車線の「酷道」であり、一刻も早く改善されることが望まれている。いまさら、決まったことが覆るとは思えないが、山梨県側だけでも、国道141号線を高規格道路（片側2車線、最高速度80km）にすることはできないだろうか？もちろん、大門ダム周辺のつづら折れは解消しないとイケないが、それでも、建設費、工期のいずれも数分の1程度になるのではないかな？</p>	
	4	<p>中部横断自動車道の早期事業化を希望するとともに、沿線地域への環境・文化・自然資源に配慮した道路整備をお願いしたいです。</p> <p>この道路は、日本の中央を静岡から山梨・長野を經由し、新潟へとつながり、日本と世界の経済・物流・観光の新しい流れを生み出し、沿線地域の活性化に期待されています。</p> <p>また、山梨については、首都圏や中部・北陸・北関東への幹線である中央自動車道が被災した際は、救急搬送や緊急輸送への影響が生じているため、早期の整備を求めます。</p> <p>これから進められる環境影響評価については、動植物や大気等への影響を十分に配慮し、心配している沿線の各種団体の理解が得られる成果となるよう希望します。この事業が、1日も早く事業化されることを祈っています。</p>	

表 8-1 (2) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解（山梨県）

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般・事業の経緯 必要性	5	<p>「方法書あらまし」1 ページの事業概要で道路建設の前提の説明として、現国道 141 号線についての不都合の点を何点か挙げられ、課題があるとして自動車専用道路が必要という記載があります。国道 141 号線の課題としている「不都合を改修工事によって改善することができるのではないか」という住民の声が多数あります。現在の道路を生かしていく方法はないのでしょうか。</p> <p>太平洋側の静岡県から山梨県、長野県を通過して日本海側の新潟県に行く横断自動車道は必要ですが、現在、計画区間や工事区間を含めると、横断する自動車専用道路はすでに存在していると思います。中央自動車道、長野自動車道、上信越自動車道、そして関越自動車道を使えば、太平洋側の静岡から日本海側の新潟県に横断する自動車専用道路はあります。新しく自動車専用道路をつくる必要性は低いと思います。</p> <p>自動車専用道路は全線つながってこそ効果が大きくなると思います。現在つながっていない長野県の八千穂高原インターがありますが、近くを走っている国道 141 号線を高規格道路として整備してつなぐなど、現在の道路を生かしていけば道路をつくる目的は達成するのではないのでしょうか。その方が予算も工事期間も少なく済むと思います。現在の道路を改良して安全・安心・快適な道路にすることこそ重要だと思います。</p> <p>最後に、自動車専用道路建設をめぐって、道路が必要だという住民と問題を指摘して必要ないとする住民が対立しているのは、地域住民が協同してまちづくりをすすめていくうえで問題があります。時間をかけてお互いが納得できる案をさぐり、合意形成を図ることを検討すべきです。</p>	前頁と同じです。
	6	<p>高速道路を推進する立場で意見を申し上げます。現在山梨から長野市方面に行く場合、中央道経由だと岡谷 JCT から長野方面に向かうルートで時間のロスが非常に多い上、料金もかさむという状況です。隣接している県同士にもかかわらず甲府市と長野市は非常に遠いと感じています。</p> <p>産業、文化交流をさかんにして両県の発展につなげていく礎として高速道路は不可欠と考えています。</p> <p>長坂 JCT が出来、長野・佐久方面とつながる事は新潟・群馬・栃木等とも近づきます。特に新潟港が近くなることで、そこから世界への航路へつながると思います。横浜港よりも短時間・低コストで世界へ進出するチャンスをつかむ企業も出るかもしれません。</p>	

表 8-1 (3) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯 必要性	7	<p>清里から中央道へ通じる道は、141 号線以外に 28 号線で長坂インター、28 号線・レインボーラインで小淵沢インター、また 141 号線から新しくできた道路で長坂へなど何本かあります。まずは 141 号線を走行しやすいようにバイパス整備も含め補修改善し、また他の一般道の整備もして中央道につなげる方が安全です。環境影響評価とは離れますが、以下の点も不可解なので追加で書きます。</p> <p>「環境影響評価方法書のあらまし」の p3「事業の経緯」に「中部横断自動車道は、平成 22 年度から計画段階評価の手続きを実施しており、構想段階における道路計画のアンケート調査や…」と書かれていますが、長坂一八千穂間の山梨県側の現在の 1km 幅道路案は当時の説明会で配布された資料の 3km 幅道路案にほとんど入っていません。3km 幅を絞って 1km 幅にしたのではなく、新たな地域を通るルート案なのですから、該当する地域の住民に対してアンケート調査をするなど改めて住民の意見を丁寧に聞くべきだと思います。</p>	前頁と同じです。
	8	<p>いろいろ中部横断自動車道の利点を並べ立てていますが、既開通部分の市町村は、ただ通りすぎるだけの街となり、地元へのメリットがないばかりか、衰退を招きそうです。</p> <p>北杜市や山梨県が騒音や大気汚染で汚され、衰退していくのはごめんです。高速道路の建設に反対します。以上の評価をお願いいたします。</p>	
	9	<p>災害時、国道通行止めとなる場合も予想されるので、復旧活動等で必要な道路と思います。ぜひ高速道路を建設して頂きたい。</p>	
	10	<p>私は日常 141 号線、28 号線を利用させていただいております。この度中部横断道 長坂一八千穂間、特に野辺山一長坂間は高速道路としての機能を発揮させることは困難と考えられます。</p> <p>更に交通量について、28 号線は建設当初は有料でした。これが無料になったのは何故か？ 現在二本ある道路が渋滞で問題となったことはありません。</p> <p>高速道路の必要性もう一度、考えて下さるようお願い致します。</p>	

表 8-1 (4) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	11	<p>複数案の検討で、道路を建設しないという案が検討もされなかった。p4-6</p> <p>“複数の計画案の検討を行ってきました。”として。</p> <p>“具体的には、全区間で新たに道路を整備する案、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案、国道 141 号 (一般道) を改良する案の 3 つの計画案における検討が実施されました。”だけを検討しているが、「環境影響評価法の規定による主務大臣が定めるべき指針等に関する基本的事項 (平成九年十二月十二日、最終改正：平成二十六年六月二十七日環境省告示第八十三号) によれば、第一計画段階配慮事項等選定指針に関する基本的事項で「(3) 位置等に関する複数案には、現実的である限り、当該事業を実施しない案を含めるよう努めるべき旨を、計画段階配慮事項等選定指針において定めるものとする。」とされており、これに反した手法である。</p>	前頁と同じです。
	12	<p>高速道路建設を推進する立場で、意見を申し上げます。早期に着工して頂き早く完成して頂きたい。人々や物資の円滑な流通より地域活性化を目指して頂きたい。</p>	
	13	<p>高速道路計画に反対する。</p> <p>141 号線を広げれば良い。</p> <p>高速道路が出来れば山梨には下りず軽井沢方面に直進する。住民の過半数は反対している。</p> <p>賛成している人は、無用の私有地が売れるから。その他の人は、地元有志の顔色を見て心中は反対だがやむをえず賛成している人が多数いる事を知っている。</p>	
	14	<p>都会から八ヶ岳南麓に移住して今年で 30 年目を迎えますが八ヶ岳南麓の自然とそこから見える南アルプスや富士山。森林奥多摩の山々の景観を愛し、澄んだ空気や美味しい湧き水など豊かな生活環境の中で生命を維持し、生活を続けることができているのでその自然環境を悪化させる高速道路は八ヶ岳南麓には必要ないです。高速道路で観光地が栄えたという話を、聞いたことがありません。</p> <p>我々が生活している清里周辺は、国道 141 号線をはじめとし、クリスタルライン、県道、八ヶ岳大橋、八ヶ岳高原道があるのでどこに行くにも不便はありません。平日ならばどの道も空いているので国道、県道から中央道を利用して遠出する時も苦になりません。いままでに出来た道が沢山あるのですから、その道を利用、活用すれば良いではありませんか。今までに出来た道を撤去するわけにはいかないのに新たに造る予定の長坂 IC から北の八千穂 IC の中部横断道路は無かったことにしてください。</p> <p>観光客も、八ヶ岳周辺に高速道路ができることを望んでいません。高速道路が出来ることによって大気汚染、河川汚染、排気ガスの心配をはじめ、カモシカなどの希少動物の居場所がなくなることも無視できません。山歩きをしている時、カモシカに時々会えることがあります。健気に生きている天然記念動物のカモシカは本当にかわいいです。八ヶ岳南麓に高速道路はいりません！</p>	

表 8-1 (5) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	15	<p>環境の観点から意見を申し上げます。このたびの双葉 葺崎清里線の幹線道路によって多くの物流や人の流れ が増えることにより、環境への負荷は避けられぬ問題 と考えられる。</p> <p>しかしながら、雪害による物流の停止や生活の利便性 を考慮すると、どちらの方が必要不可欠であるか、と いう点において考える必要がある。本来、自然に由来 せずモノがあると、その対価として負の問題があげら れるが、この幹線道路の価値は、それ以上のものでは あると認識している。</p> <p>長年、この北杜市に住み、新宿まで約2時間の好立地 でありながら太平洋や日本海へのルートがないのが非 常に残念であり、開通することでの経済的効果が期待 されることであった。つまり、長年の願いでもあり、 早急に開通を願っている次第である。森林伐採や生活 環境に変化が発生する地域住民の環境問題があると思 うが、できる限りの補償等を考慮しつつ早期開通をぜ ひお願いしたい。</p>	前頁と同じです。
	16	<p>方法書の説明会では、具体的で参考になりました。私 は山梨県の交通網の不便さからこの道路が早く完成す ることを期待する者であります。環境保全の説明会に 沿った早期実行をお願いします。</p>	
	17	<p>自然豊かな山間部であることから、環境への影響を最 低限とし、早期着手・完成を求めます。</p>	
	18	<p>世界にも誇れる自然豊かな素晴らしい景観を最大限に 守りつつ、沿線住民の生活への影響や地域産業・経済 の発展など様々な角度から徹底的に調査と協議を行っ てきたこの計画にポジティブな思いしかありません。 これからの未来に必要不可欠であり、地震や大雪など 自然災害の影響を考えてみても、一日も早い完成を望 みます。</p>	
	19	<p>すばらしい講習を聞きました。早く開通してほしいと 思います。長野の人々の気持ちもわかりました。遠い 所へ行くための便利な道路は私どもにも必要です。</p>	
	20	<p>中部横断道路を早く開通してほしい。</p>	
	21	<p>時間の観点からの高速道路メリット 高速道路を建設することで、八千穂から長坂まで行く 時間は国道 141 号を利用するよりもどれぐらい縮小さ れるのか。国道 141 号でさえ、冬の時期は道路の凍結 があり、建設予定の道路でも同様だと思うが、その走 行速度を鑑みても、高速道路を建設するメリットがあ るのか。</p>	

表 8-1 (6) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般・事業の経緯、必要性	22	平成 26 年豪雪を経験して、真っ先に通行止めになる道路ではなく、災害時に強い道路を造ってほしいと思います。	前頁と同じです。
	23	<p>これほど反対意見が多く、度重なる説明会にも住民を納得させる説明は一切なされてきませんでした。今回の関連地域 4 か所の説明会では、通過地域で圧倒的な「反対意見」が出された一方、非通過地域では参加者はほとんどなく、対照的な様相を呈していました。「コミュニケーション活動」などと言うけれど、結局「アリバイ作りの数合わせ」で国交省幹部も認めた「ボタンの掛け違い」の元凶になっています。「ボタンの掛け違いがあった、掛け違いなら全部はずしてかけなおすべきだ」とは国交省の幹部の意見と聞いています。</p> <p>「コミュニケーション活動」などと真新しい作業過程は増えたけど、全過程を通じて「建設ありき」で、個々の過程での住民の意見は完全に無視されてきました。2005 年(H17)の国土交通省道路局の作成した『構想段階における市民参画道路計画プロセスガイドライン』(p5④解説)によれば、「(事業化段階でも) 社会情勢の変化に伴い、必要に応じて計画を見直し」とある通り、改めて今般本計画において大胆な見直しを求めます。すでに整備された長野県側の道路を含めて、141号線の整備により、当初(2005 年頃)にあげられていた「必要性」はすべて解決すると思われまます。それらの検証を含めて、「少子化」、「国民所得の低迷と税収の暗い見通し、環境の加速的悪化」など勘案すれば、「今不必要な道路などを造っているときではない」、と強く訴えます。その点こそコミュニケーション活動で住民が強調してきたことだったのです。</p> <p>公務員である国土交通省職員、県職員が「一部の奉仕者でなく全体の奉仕者(憲法 15 条)として市民の声に耳を傾け、ほこりをもって職責を果たしていただきたいと重ねてお願いします。</p> <p>上記の、基本的観点を欠き、「間違っている」と思っても立場上「忖度」が横行するのならば、住民を納得させることは不可能でしょう。この計画は「時のアセス」により白紙に戻すべきことを再度強調して意見とします。</p>	

表 8-1 (7) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解（山梨県）

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	24	<p>八ヶ岳南麓の村山北割地先に家而建て、他自治体との二地域居住を望んでいたものです。が、半年も経たぬうちにこちらの自然がすっかり気に入り、他自治体生まれ、他自治体育ちの私にとっては、こちらが終の住処にもなろうとしています。</p> <p>土地購入の際には高速道路が計画されているとはつゆ知らず、北杜市は水と緑と太陽が財産だとばかり思っておりましたが、道路ができたなら、いえ、できる迄の工事等でどれだけの環境不負がかかるのか、自分ごととして真摯にお考えください。</p> <p>長野県の方は道路を造ることでメリットがあるやもしれませんが、北杜市に住んでいる者としては国道 141 号を充実させることで十分に思います。</p> <p>景観が変わり、自然が壊されていくことへの調査をしっかり進め、地域住民の納得できる事業にさせていただきたく筆をとりました。よろしく御検討ください。</p>	前頁と同じです。
	25	<p>来年 2020 年東京オリンピック、その翌年から日本の人口は減るそうです。(NHK の放送から)。2050 年には今の人口の半分になる。当然物流も半分に、人も車も半分に。高速道路もリニアも飛行場もスーパーもコンビニも、食堂もパチンコ屋も何もかもこれ以上必要ないのです。為政者の方、ご存知でしょうね。いや知らない？それとも知ろうとしない？今だけが良ければ良いと思っているのですか？もしそうだとすれば、あまりにも「知性」がありません。</p> <p>八ヶ岳の麓に移り住み 16 年。ここ数年の気象異常には辟易。地球規模でのこの異常を標高 1000m では肌感覚で感じるすることができます。きっとそう遠くないうちに人類はこの地球上で生きていけなくなると思っています。特にもともと災害の多いこの日本という国は、まず先に地球からの大きな洗礼を受けることでしょう。調査項目として、大気や水、景観、動植物等の項目がありますが、この地球規模での異常を考慮すれば、そんな調査などしていったい何の足しになるのですか？地球にとって我々人類が「がん細胞」となってしまっている今、せめて「良性の腫瘍」となるべく地球との共生を考えるべきです。</p> <p>この山麓は、東京からもほど近く、多くの自然に恵まれた豊かな地域です。関西からも人がやって来るほどの。この立地と自然環境を生かした「エコパーク」を造るべきです。開発ではなく、それはスイスでいう“ツェルマット”の様な自然と人間が共生する山岳地帯です。</p>	

表 8-1 (8) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	25 続き	<p>小海線から上へのガソリン車の規制。代わりに電気自動車や馬車での人、荷物の移動。地産地消の観点を中心に電気を自家発電。我が家は 12 枚の太陽光パネルで発電した電気をフォークリフトのバッテリーに貯めて生活をしています。売電なんかは意味がありません。これなら乱立するほどパネルは必要ではなく、環境にも景観にも易しく、災害があっても自家発電をしているので停電することはありません。</p> <p>そして伐採期を過ぎた木の利用です。一つはペレットにして、発電ではなくボイラーとしての活用。これはすでにオーストリアで実施されています。切り倒した山地には早生の木を植林し、それをまたペレットに。地下にあった石油やガスをもやし、二酸化炭素を増やすことなく、お湯を作り、暖房にも活用することのできるまさに地球に優しい「エコパーク」です。</p> <p>我が家は薪ストーブ 1 台で酷寒の冬を 16 回快適に過ごしてきました。</p> <p>残念ながら日本ではこのような思想を持った自治体がありません。ぜひ山梨県で全国に先駆けて取り組んでいただきたいです。十分この地域には、そのポテンシャルは備わっています。あとはやる気だけです。</p>	前頁と同じです。
	26	中部横断自動車道建設に賛成します。	
	27	<p>本計画道路 1・4・1 号線の計画建設に反対です。計画を撤回し、改めて既存の国道 141 号を 4 車線化する計画に変更するよう求めます。</p> <p>【理由】</p> <p>我が国は、既に人口減少化が始まっており今後の人口減少は著しく近々一億人を割り込むことが明らかとなっている。</p> <p>また、我が国の経済・社会環境を見るに、首都圏地区等大都市圏周以外の地方町村地区は過疎化と集落消滅かを迎えることは明らかである社会環境にある。従って、高速道路の整備は現時点までに着工されているまでの範囲にとどめて、新たな高速計画は不要・不急のものであることは明らかである。</p> <p>本計画道路の八千穂～長坂間は、高地で高地農業と自然を求める観光基盤に基づく人口も少なく産業基盤も極めて小さく、高速道路を基とする地域振興は及ぶべくもないものと思料される。すなわち、地域からの物流は僅かな量である。そのために必要な道路とはなりえない。</p> <p>佐久地方と甲斐地区を直接物流で結びつけるような産業基盤は極めて小さい。両地区とも物流は首都圏との間のものが大半であり、それは現在の中央道、上信越道で十分な状態と言える。すなわち、この間の高速道路は物流でなく、ミッシングリンク的に単に網の目の如く高速道路を造ろうとする愚策にしかならない。</p>	

表 8-1 (9) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	27 続き	<p>中部横断道路としての一貫性を主張するだろうが、富士川沿いの南側路線とは地域環境が大きく異なり (富士川沿いは距離も長く、その間、延々と集落が続いており、かつての塩の道の如く古くから物流と往来が行われたところであり)、単に中部横断道としては、長坂～八千穂間たった 40 km で、物流もほとんどなく往来もないため地区車輛のための高速道路は不要である。この地域は、今後も高原農業と観光産業による発展が望まれる地域であり、そのためには自然を大切に維持していくことが不可欠である。</p> <p>山を削り、谷を大型橋梁で直線的に結び高速道路は、大規模の自然破壊、特に自然環境観光を主眼とするための景観阻害は著しく、地域の発展のためにはそぐわない。</p> <p>地域のためには、現在の国道 141 号線を地形に沿った形で景観阻害することなく 4 車線に拡幅することが最も望ましい。距離も 40 km 程度であり、4 車線化すれば一時間弱で通過できるし、それが高速道路で半分の時間で通過できるになったとしても、それほどのメリットはない。</p>	前頁と同じです。
	28	賛成。(地域との連携・交流を促進することなどに必要のため)	
	29	<p>私は、標記の件について、以下の理由から、推進に賛成します。</p> <p>①物流を促進して、山梨の経済が発展する。 ②防災や災害時の救援や救急搬送のため よろしく願いいたします。</p>	
	30	<p>こういった環境を素晴らしく思ってお客様は 2 時間、3 時間かけていらっしゃるわけで、そして私たちのように、移り住む人たちも増えており、人口が急激に減っていくなかで、道路を新たにつくって環境を破壊して、気温を上昇させていくメリットはどこにあるのか。</p> <p>SDGs な政策をどれだけ打ち出せるかが、まちの優位性としてこれだけ注目されているなかで、高速道路なんていう時代遅れの開発をしていくことに、自治体としてイニシアチブを取れるような説明ができるのか非常に疑問です。</p> <p>これだけ高速道路をつくるという話から一転して、環境を守る事業に予算を当てる決断をしたら、高速道路を撤去した韓国の清溪川のように経済効果がアップし、世界からもすごい高い評価を受けるはず。知事は「さらに前進」みたいなことをキャッチフレーズにされていましたので、後進国になった日本の貧困や教育の乏しさといった現状や環境保護に配慮した事業での経済成長などを当然ながら見越した世界に誇れる前進をするのだと期待しております。</p> <p>どうぞご検討のほど、よろしくお願い申し上げます。</p>	

表 8-1 (10) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	31	<p>この度、環境影響評価に対する意見書の募集ということで、中部横断自動車道の端的に言えば是非について話し合われていることですが、私は反対です。</p> <p>八ヶ岳の自然が破壊される、周辺環境が大きく変わる、風景が変わるということは勿論ですが、いったい誰のための高速道路建設なのでしょう。野辺山以北の皆さんには賛成意見が多いといった話も聞きはしますが、高速道路が出来たら、経済効果が云々などと捕らぬ狸の皮算用をしているようですが、元々観光資源に乏しい町の現実感覚の乏しさにめまいがしそうです。日本全体を見回しても、交通量の本当に少ない高速道路の多いこと。ハコもの行政の典型的なやり方の前時代的な施策に疑問を感じずにはいられません。そんなことにカネを使う余裕があるなら、投入するところは幾らでもあるかと思えます。</p> <p>ここに改めて反対意見の表明を致します。</p>	前頁と同じです。
	32	<p>そもそもの立場としては、GDPをはるかに凌駕する国の借金をどう減らしていくのかという“財政健全化”の観点からは、よほどの必要性が見出されない限り、公共事業は抑制するべき、というものです。次世代へ負債を押し付ける政策はもはや許されない上限に達しています。</p>	
	33	<p>この都市計画道路について下記の理由により異議を申し立てます。自然環境の保護による生活環境の保護と災害への予防。</p> <p>観光客誘致の低下の懸念のため。</p> <p>中部横断道路の建設予定地は森林や水源そして生物などの自然の環境豊かな地であり、工事によりその環境の破壊が懸念されます。</p> <p>生態系、水源、森林地の保護は、北杜市ならびに山梨県の生活環境の保護につながります。また台風の多発する近年の不安定な気候状態を見ても、森林を保護することは自然災害を防ぐためにも必要なこと。今一度森林と水源の保護について未曾有の台風被害にあったときに、どのような影響を及ぼすのか、木々の伐採や地盤の変化による影響を、調査して公開していただくことを、求めます。自然環境が最大の魅力であり移住者も多い北杜市、韮崎市の、その環境を破壊することによって、生活そのものが脅かされる懸念があると、人口の流出もおきやすくなります。</p> <p>中部横断道路の建設は、近年観光客の誘致が難しくなっている清里地域に、さらなる観光客離れの打撃を与えることを懸念いたします。大きな道路に大きな商業施設、という近年どこにでも立ち並び、さらに次第に客離れが始まっているような大型施設、ではなく、文化的にも優れた観光地である清里をもう一度見直すことは、山梨県にとって有用です。</p>	

表 8-1 (11) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般・事業の経緯、必要性	33 続き	<p>大型道路はこういった優れた観光地を飛ばして一部の商業施設、外資のものなどへの金銭の流れを作り出し、長い目で見ると経済の流出となります。道路建設による一時的な利益ではなく、長期的な経済活動について、調査と企画展望を、その地の文化を創り出している民間の声も交えて、再度検討していただきたくよろしくお願ひいたします。</p> <p>以上の理由により、韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線佐久都市計画道路1・4・1号南牧佐久線の建設について、異議を申し立てます。再度の検討をどうぞよろしくお願ひ申し上げます。</p>	前頁と同じです。
	34	<p>希少な動植物がいなくても環境破壊が大きい場合、韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線の建設をやめてください。</p>	
	35	<p>私は、地域の環境保全に取り組む任意団体の一員として、長年活動しています。中部横断自動車道建設についても関心があり、数多くの集会に出席して来ました。そのうち強く印象に残る事例を挙げて、意見を述べさせていただきます。</p> <p>1 観光 (地域の産業) のための自然環境 2006年秋、国土交通省のプロジェクト「日本風景街道 (シーニック・バイウェイ・ジャパン)」に、複数の地域団体と共に「八ヶ岳南麓風景街道」として応募した際、日本風景街道戦略委員達との意見交換会に参加しました。その際、委員の方々から以下のような評価を頂きました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国でも星空の美しいリゾートを謳うところはあまり無い。ここにはそれがあると感じた ・八ヶ岳には JR 小海線 (高原列車) があるが、中部横断道ができればどうなるか? カリフォルニアのワイン・トレインのような例も参考にして、今あるものを大切にしてほしい ・最大のセールス・ポイントである”住んで良し”という地域の良さを広げること。観光客の量よりも質を目指す方針を。 <p>上記は、今でも十分に通用する貴重な意見だと思っています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「星空のリゾート」には、高速道路上の照明のない美しい夜空の闇が必要です。 ・JR 小海線は、夏のシーズンにはよく家族と利用しますが、特に清里駅では乗降客 (近年では外国からの観光客も) が多く、旅の雰囲気愛されていると感じています。 ・”住んで良し”という地域のあり方については、今さら説明するまでもありません。 <p>2 山岳景観だけでなく、澄んだ空気や水など”質の高い環境”を求めて移住する人が多いこと</p> <p>平成24年 (2012年) 夏、国土交通省による計画段階評価の中間とりまとめ結果と意見交換会 (自治体や関係団体を含む地域の方々) が長野県南牧村で開かれて、私も参加しました。</p>	

表 8-1 (12) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	35 続き	<p>その折には、以下のように都会からの移住者の発言もありました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「八ヶ岳エリアの空気や水、環境の良さに惹かれて移住したのは、自分や家族が化学物質敏感症のため排気ガスを避けたかったから。高速道路が通ると、住むのは非常に困難になってしまう」 <p>このような健康に問題を抱える住民も少なくなく、彼らにとって、憲法25条で保障された「健康で文化的な最低限度の生活が営める環境」を求めるのは当然のことではないでしょうか。</p> <p>3 ”住んで良し” という地域には、多様な世代が共生できる環境が必要 今後も益々そうなることでしょう。若い世代のクルマ離れが言われて久しく、高齢者には運転免許証返納を求める声が高まっています。そもそもの構想 (昭和62年) から30年余が過ぎ、21世紀が20年近く経過した現在では時代の変化が予測不能なほどで、国家財政等の逼迫から景気の先行きが不透明どころか「危うし」との声もメディアの報道等に散見します。</p> <p>この土地に住むあらゆる世代の人々が求めているのは、高速道路ではありません。住民同士が互いにトラブルなく暮らしていけるよう、心のゆとりの持てる自然豊かな住環境だと思います。</p>	前頁と同じです。
	36	<p>高速道路建設推進にて意見 高速道路の早期整備をお願いしたい。</p> <p>この高速道路建設することにより、災害時の緊急道路としての役割が果たせる事が出来ると思います。数年前の大雪時には山梨は陸の孤島となったので、この高速道路があることによって早期に広域応援災害復旧が可能になると思われまます。</p> <p>高速道路においては盛土切土等利用し、周辺環境に配慮し、災害に強い道路を造って頂きたい。</p>	
	37	<p>高速道路の整備を願う立場で、意見を申し上げます。</p> <p>自然環境への配慮を怠ることなく、起こりうることに 対し、対策を熟考したうえで、取り組んで頂きますようお願いいたします。</p>	
	38	<p>高速道路ができれば、現在よりもスムーズな交通環境になると期待しております。</p> <p>観光などの往来のため、交通量がより増加する可能性が見込まれるかと存じます。周辺住民へのマイナスの影響が少ない方法を選択し、取り組まれますようお願い申し上げます。</p>	
	39	<p>交通環境の快適化のため、高速道路の早期整備をお願いするうえで、意見を申し上げます。</p> <p>高速道路を建設する際に、排気ガスがたまってしまう よう空気の流れに考慮する等、周辺環境や住民に影響が出にくいルート選定を行うよう、お願いいたします。</p>	

表 8-1 (13) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解（山梨県）

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般・事業の経緯、必要性	40	<p>高速道路の建設について、推進の立場から意見を申し上げます。</p> <p>建設工事の際に、付近の河川への影響があるかと存じますが、周辺には農家を営む方もいらっしゃると思うので、工事開始前に事前連絡を流す、何かしらの対策を取ることをご提案致します。</p>	前頁と同じです。
	41	<p>高速道路の建設により、渋滞の緩和等、交通環境の整備に繋がることを願っております。</p> <p>豊かな自然環境が北杜市の魅力の一つでもあるので、周囲の環境が大幅に変化しないよう十分に配慮し、工事に着手して頂きたいと存じます。</p>	
	42	<p>高速道路の整備に賛成の立場から、意見を申し上げます。</p> <p>できる限り美しい自然を活かした形で、高速道路ができれば望ましいと存じます。あるがままの自然を優先し、ルート選定、最良の工事方法の選択をお願いいたします。</p>	
	43	<p>交通の快適化のため、高速道路建設に期待しております。</p> <p>建設において、周囲の自然環境・景観、そして住民に対しても負担になることが少ない方法で建設計画を立てて頂きますよう、お願い申し上げます。</p>	
	44	<p>高速道路の建設に前向きな姿勢で、意見を申し上げます。</p> <p>北杜市ならではの植物や野生動物の生態を一番に考え、周辺住民への配慮もよく考えてから、建設を始めて頂きますようお願いいたします。</p>	
	45	<p>高速道路建設を推進していただきたいと思います。</p> <p>生まれ育ったこの地が発展していくためには何かを変えていく必要があると思います。もちろん、ルートの対象になっている方々には十分に説明し、生活が不自由になることがないよう配慮していただく必要はあると思います。丁寧な対応をお願いいたします。</p>	
	46	<p>高速道路設置の早期実現を希望いたします。</p> <p>北杜市の景観を愛する方々への配慮を行いつつ未来へ続く決定をしていただきたいと思います。保全すべきものは保全し、変えるべきものは変える。豊かな自然や動物たちと共存できる計画をお願いいたします。</p>	
	47	<p>高速道路建設を推進する方々に賛同いたします。</p> <p>生まれ育った北杜市がさらに発展することを願ってやみません。高速道路が出来ることで不幸になる方々が一人もうまれないように、納得できる方々が少しでも増えるように、ルートや保全の計画を説明して行ってほしいと思います。</p>	

表 8-1 (14) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般・事業の経緯、必要性	48	<p>自然と調和する高速道路建設を希望します。 ルートになる人たちへの説明は必要ですが、その対策をきちんと行ったうえで早期の実現をお願いします。豊かな自然は北杜市民だけのものではありません。高速道路ができることで観光にくる人も増えると思います。北杜市の魅力がアピールできることでセカンドライフを求める人たちだけでなく、若い人たちの移住も増えるのではないのでしょうか。 対策も植栽、植樹といった自然を活かすものであれば魅力は損なわれないと思います。</p>	前頁と同じです。
	49	<p>高速道路の整備を願います。 北杜市の企業に勤務し、社員寮を使用することで、北杜市で暮らしています。環境測定方法、盛り土、切土など難しい話を聞き、ただ便利になるから道路を造ればよいというのも違うかなとは思いました。北杜市を愛する方々の気持ちも大事にしてあげてほしいと思います。しかし、正直言って、不便です。長野県にも静岡県にも行きづらく、名古屋や新潟へ出張するには相当の時間を使っています。 働く人達のことも考えていただけるよう希望いたします。</p>	
	50	<p>高速道路建設を強く希望いたします。 現在北杜市の企業に勤務しています。製造業であり、国内、海外に販売先を抱えています。北杜市には産業が少なく、勤務先も多くありません。景観や環境の保全は大事ですが物流の点からいえば不便と言わざるを得ません。 バランスに配慮しつつも早期実現をお願いしたいと思います。</p>	
	51	<p>高速道路の建設を支持いたします。転職を機に北杜市に移住しました。自然豊かな北杜市は住みやすく、子育てを行うにも良い環境であることはうれしいかぎりです。地元が滞っている私どもが開発推進をお願いすることを快く思わない方々もいらっしゃるかもしれません。 もともとお住まいがある方々にもいろいろな意見があることは参加させていただいた説明会でも良くわかりました。 子供たちの明るい未来の為、自然と暮らしやすさが調和した計画の推進を希望します。</p>	
	52	<p>地元住民に配慮しつつ、高速道路の建設をお願いします。 地元に住む我々としては環境破壊、騒音等の公害等々、出来てしまってからわかるのでは遅すぎるのです。環境測定の方法、工事方法についての意見には真摯に向き合っていただきたいと思います。そのうえで保全対象を認識し、多くの人が満足できる状態にして計画を進めてくださることを希望いたします。</p>	

表 8-1 (15) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般・事業の経緯 必要性	53	<p>様々な意見を取り入れつつ、高速道路の建設を進めてほしいと思います。</p> <p>自然豊かな北杜市でありますので、将来にわたりそれを保全していくことは現在を生きる我々の使命であると思います。一方で災害時陸の孤島となり、生活用品すら届かないことがあったことを忘れてはいけません。</p> <p>景観、住民の生活環境を守りつつ、開発を進めてほしいと願います。</p>	前頁と同じです。
	54	<p>賛成します。</p> <p>早期着工・開通をお願いします。</p>	
	55	<p>自然破壊がすすんでいる 生態系のこと。1992年に住み始めたときは敷地内でウサギやリスの生息を確認できた。「水の町」・「オオムラサキの町」を売りにして環境の北杜市に土地を買い求め自宅を建築した。水の問題、生態系の問題から大泉町の魅力を守らなくてはならない。都会の空気汚染から逃れて大泉に移住してきた人たちの環境を守らなくてはならない。ヨーロッパにも引けをとらない景観（日本の風景街道）特にレインボーラインからのパノラマな景観を失ってはならない。</p> <p>便利さ優先の道路 便利さを優先するのであれば都心で充分、むしろこの不便さがある環境を望んで居を移してきている。長年居住する人の要望もあるだろうが北杜市は北巨摩郡のときから変貌し今や「移住したい町」に変わりつつあり、移住者が北杜市の人口を占めつつある「週末は山梨にいます」このキャッチフレーズがある。便利な都心から2時間あまりの自然豊かな環境であることの宣伝のはず。</p> <p>補足：東京日本橋に高架橋があり首都高が走っている、それは1964東京オリンピックを前にして突貫工事の一環で建設された。が今になって東海道53次の出発点として景観に疑問が持たれ変更が考えられている（NHK ニュースから）</p> <p>成田国際空港は地元住民農民の反対を押し切り開港され世界のハブ空港を目指していたが今実際は羽田空港が国際圏内の窓口になっている。それは当時の国交省のビジョンなき航空行政にある（PREZIDENTOnlineから）</p>	
56	<p>大泉に住むものにとって、清里、野辺山の冬の寒さは格別なものです。特に道路の積雪、凍結は冬季移動時の重要注意事項です。急な勾配、高架橋など安全を守ることができるのでしょうか。心配です。命を守る道づくりに徹してください。末筆ですが、国道141号の改良整備が最良と思います。</p>		

表 8-1 (16) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	57	<p>反対です。静かな自然の中で暮らしたいと移住しました。まさか目の前に高速道路ができようとは思いませんでした。早く売って長野県の静かな所に行きたいと思いましたが、高速がくると売れません。実際に高速道路を造った人の話ですがこれ以上高速道路はいらない。税金の無駄遣い、もっとほかに先にしなければならぬ事が、沢山あります。人口も少なくなり若い人の車ばなれ反対を押し切って造る必要はない。</p> <p>観光、出来れば山梨は置いてきぼりになります。軽井沢の方へ行きます。一部の人の利益ばかり優先して国民はたまったものではありません。141 を広げれば税金も安く済みます。自分たちの苦労しないお金ですから何も感じず使いたいほうだい若い人に借金を残すことはありません。</p> <p>今でも山梨は陸の孤島と言われているのに今以上に孤島になります。動、植物をいじめることはありません。</p>	前頁と同じです。
	58	<p>そもそもこの地域に高額な建設費、維持管理の費用を投入して新たな道路を造っても、その費用を上回る利用があるとは考えられません。甚大な環境破壊につながる新しい道路建設よりも従来からある道路や橋、トンネル等の安全化にこそ限られた予算を使う可きではないでしょうか。</p>	
	59	<p>退職と同時に、残りの人生を地域に役立つことをしながら楽しみたいと、すばらしい環境に魅せられてこの地を終の棲家と定め移り住んだ。ところが、降ってわいたように高速道路が我が家の上か、前か、後か(どこを通るか未だに示されていない)通るといふ。移り住むときに何らの情報もなかった。</p> <p>これ以降、精神的苦痛が続き、また、時間、費用、体力も使わざるを得ない状況に追いやられている。我が家は井戸水で生活している。高速道路の工事により、今の水の安全は保証されるのか、これは命にかかわる問題である、さらに空気、騒音、の問題も確実に起こってくる。八ヶ岳を臨む景観も壊される。私たちにとって、この工事は、環境破壊のみならず命にかかわることである。</p> <p>この計画を認める訳にはいかないというのが偽らざるきもちである。</p>	
	60	<p>多方面にわたる調査の難しさや財政面での制約などある場合は道路建設そのものを中止してください。</p>	

表 8-1 (17) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般・事業の経緯、必要性	61	<p>現在中央高速から野辺山に抜ける道は四つのルートがあります。日本は 1,000 兆円をはるかに越える借金を持っている国である。社会福祉や国保や 50 年前から造られた高速道路の改修等、いろいろな面で、お金を必要としている国が、余分な道路、長坂から野辺山迄の高速を造る余裕はないはずで、新たに高速を造るより、国道 141 号線を拡幅充実する方に回した方が、ずっと低予算ですむはずだ。</p> <p>新たに危険な高速道路を造れば、騒音や景観を著しく害し問題を増幅させる事となり、反対の声をあげざるをえない。後生の為にお金を残すのが良い政治ではないだろうか。</p>	前頁と同じです。
	62	<p>都会暮らしの雑踏から、退職後、自然を求め人が岳の景観に魅せられ終の住処としています。ここは、縄文時代の人々が生活したであろうことも想像できる傾斜感があり、水ありの素晴らしい眺望です。人工物の道路などで遮られたくありません。山梨県は土木費が国の中でも第 2 位とかで交通網はかなり整備されており、道路は立派だと思えます。横断道を作る費用があるなら、古い橋やトンネルなどの事故を防ぐ整備をして下さい。人口減少もすすむ中、これ以上道路を造らないで欲しいと思います。自然を残してこそ人口が増える所でもある人が岳南麓です。今住んでいる人が生活しやすいように生活道路の整備こそして欲しいものです。雨が降る度に砂利が流れ車で走れなくなる程溝が出来ます。</p>	
	63	<p>結論を先に述べます。</p> <p>中部横断自動車道（北部区間）の建設事業に関連して、「方法書」について関係住民からの意見の提出の機会を設ける行為はもちろん、この方法書の説明会をするために関係住民を集めるという行為についても、あなた方山梨県庁の知事および役人（公務員）がこれをする事は、以下に述べる根拠に基づき絶対に許されないことであるため、現在進行中の全作業を直ちに中止することです。</p> <p>そしてこのことは、この事業を実現することに執着する中央政府の国土交通省の官僚（公務員）についてもまったく同じことが言えて、直ちに全作業を中止すべきです。</p> <p>なお、以下に述べることは、既に、すべて、国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所の [担当者名] 氏（地域防災調整官）と同所の [担当者名] 氏（計画課係長）にも、2019 年 9 月 5 日、14 時から 16 時 20 分に掛けて、甲府河川国道事務所にて説明してあることです。両名は私からの説明には、何一つ反論も反駁できませんでした。というより、以下に述べる、この国の秩序を民主主義的に維持する上で基本的に重要な事柄や概念についてはほとんど無知でした。無知を露呈していました。</p>	

表 8-1 (18) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	63 続き	<p>根拠その 1. この国は民主主義 (デモクラシー) の国です。デモクラシーとは、デモス (人民または国民) とクラシー (権力) を合成したものを概念として持ち、「権力は国民が所持する」政治形態のこと。ここで、「権力」は国民が所持するというのが重要です。官僚を含む役人一般、すなわち公務員が所持するものではない、ということです。</p> <p>なお「権力」とは、他社を押さえつけ支配する力、あるいは従わせる力のこと。人々 (主権者である国民) をある場所に集めるとか、その国民からアンケートを取るとか、説明会を開く、意見書を提出させる、という行為もすべて権力の行使に当たります。</p> <p>根拠その 2. 日本国憲法では、国民は「主権者」であると明記され (前文)、一方、公務員は国民に対しての「奉仕者」、それも一部の国民に対してではなく全体の国民に対する奉仕者だと規定しています (第 15 条)。</p> <p>その意味は、ある事柄についての一部の要望者に対する奉仕者ではなく、総意とみなせる要望を示す国民ないしは住民に対する奉仕者である、と解釈できます。</p> <p>「主権者」とは、国家の政治のあり方を最終的に決めることのできる権利を所持している人のことです。道路建設を政策として決めるというのも政治のあり方のうちに含まれます。</p> <p>言うなれば、国の主人公は国民であるのに対して、公務員はその国民の「召使い」です。ただしそれは身分上のことではなく、あくまでも公務の上でのこと、あるいは役所の中での仕事を行うときの態度や姿勢のことです。</p> <p>したがって、そんな召使いに権力は元々与えられていないのです。</p> <p>だから、召使いが主人公に向って、ある場所に集まれと指示するとか、その国民からアンケートを取るとか、国民に向って説明会を開くとか、今回のように、国民に意見書を提出させるなどといった権力の行使が許されるはずはないのです。</p> <p>もしそれができる立場の人がいたら、それはただ一人、国土交通省の大臣のみです。それは、民主主義の観点からも、私たちの日本国憲法の観点からも言えることです。</p> <p>むしろ、そういう立場を履き違えた公務員に対しては、主権者である国民はその人物を罷免できるし、それは国民の固有の権利であるとさえ憲法は同条文にて明確にしています。</p>	前頁と同じです。

表 8-1 (19) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	63 続き	<p>根拠その 3. 同じく、私たちの日本国憲法は、国会は国権の最高機関だと明記しています (第 41 条)。この「最高」ということが重要なのです。それは、これ以上の権力を有する機関は国家のあらゆる仕組みや機関の中にもない、という意味です。もちろん県議会の持つ権力も、県知事の権力も、市議会の権力も、市長の権力も、その国会の持つ権力には比較にもなりません。 その国会が、この中部横断自動車道については、とくにその北部区間の事業化については未だ「議決」していないのです。議決しているのは、あくまでも基本計画のみです。 ということは日本国民の大多数はこの事業化には未だ「合意」してはいないということです。つまり、中部横断自動車道の北部区間については、まだ国民のお金、すなわち税金を使うことは一切まかりならないと国民はしているということです。 にも拘わらず、こうして、国土交通省の官僚と山梨県庁の役人と北杜市の役所の役人と、県知事と、市長が、一緒になって着々と事業化へのムードづくりを進めているということは、揃って国民のお金を横領していることです。 根拠その 4. そもそもこの中部横断自動車道の北部区間については、少なくとも北杜市内の関係住民の大多数は反対または不要としているのです。むしろ、既存の、せつかくある国道 141 号線の方を、お金があるのなら一実際には、中央政府にも、山梨県庁にも、北杜市役所にも、財政的には超巨額の借金ばかりで、そんな余裕はまったくないのです。将来世代へのツケを増やし、彼らから希望を奪うことになるだけですー、走行安全性を高めるための改修をしてもらいたい、と要望しているのです。それが、主権者であり関係住民の「総意」なのです。そこも、是非確かめられたい。 つまり、公務員はこの総意にこそ「召使い」としての忠誠心を発揮すべきなのです。以上が、冒頭に述べた「結論」に至る根拠です。</p>	前頁と同じです。
	64	多額の税を投入して、理由が希薄な今回の事業計画を取りやめるようお願いいたします。	
	65	<p>夫の定年後移住、私と夫の両親の介護を終え、夫の病をかかえて自然の中での生活を夢見て参りました。 春は山菜、夏はホテル、国蝶オオムラサキ、裏山にはシカの群そして井戸の水そんな自然を破壊する道路は必要ありません。 私の終の棲家は守れるのでしょうか。絶対反対です、私の生命を守ってください。</p>	

表 8-1 (20) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般・事業の経緯、必要性	66	<p>私は、八ヶ岳南麓にきてほぼ 15 年になります。この自然に魅せられてあつという間 15 年です。</p> <p>[山岳名] の山すそですがオオタカ、フクロウ、オオルリ、などの鳥類、オオムラサキの国蝶、それに源氏ホタル、金ラン銀ラン、イチヤクソウ、ホトトギス等々の貴重な動植物や絶滅危惧種が数多く生息、素晴らしい所です。</p> <p>二軒の定住者、二軒別荘という静かな環境で生活しているのに高速道路など全く不要です。環境破壊の何ものでもありません。</p> <p>まして国の財政をこれ以上借金を増やしようするのか、全く理解に苦しみます。一日も早く事業の中止をお願い致します。</p>	前頁と同じです。
	67	<p>建設コストや環境に配慮した高速道路を建設して頂きたい。</p> <p>八ヶ岳周辺の原風景に溶け込んだ道路にできる限り近づける様な配慮や計画をお願いしたいと思います。</p>	
	68	<p>災害時、国道通行止めとなる場合も予想されるので、復旧活動等で必要な道路と思います。ぜひ高速道路を建設して頂きたい。</p>	
	69	<p>中部横断道を早期に着工して頂きたいです。圏央道を見て下さい。周辺の町は開発され大発展でうらやましいです。物流の拠点になる施設工場がどんどん建てられ人口も増えて活気に満ちています。中部横断道を早期に建設して山梨を發展させ若い人が働く場を創り若い人が集まる県にするにはこの道路しかないです。</p>	
	70	<p>高速道路建設を推進する立場から、申し上げます。</p> <p>建設コスト及び、人家の集落を保全対象とし、人の生活を保護するルート設定を行うようお願い致します。災害時、国道通行止め等予想されるので早期に建設を行って頂きたいです。</p>	
	71	<p>そもそもこれから人口減少を考える時、新しい道路が必要かどうか、旧い計画を実行すべきかどうか再検討いただきたい。</p>	
	72	<p>自然保護と環境の変化は相対的なものであって、自然保護を教条的に主張することは現実的ではない。</p>	
	73	<p>日頃は農作業をしながら八ヶ岳や富士山や南アルプスを見るのを楽しみにしています。道路建設によって、この素晴らしい景観がそこなわれることを心からうれいています。既存の道路を重点的に整備して使用するべきだと思います。</p>	

表 8-1 (21) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	74	<p>説明会須玉会場にて残念ながら、挙手したが質問が出来なかった1人です。あの時はもっと延長、あるいは4会場目なので、学習してもらい予めもっと余裕をもって時間設定をすべきで、多くの住民・市民の声を聞くのが公たる人間の本来の姿であろう。だから説明会自体が不十分であり、あくまで事業ありきのアセスメントと、今回も言わざるを得ない。それはリニア新幹線、新山梨環状道の時と何ら変わらない。元々おかしなアセスである。職員の1人1人は、完全にそれは感じているのであろうが、残念ながら組織の中に埋没してしまうのである。そしてこの点でも真の先進国になれないでいる。もう1つ説明会への注文がある。その全般に流れた音声なのだが、生の職員の声で読み上げてもらいたい。そのくらい緊張感のある中で仕事をしてもらいたいし、情が無さすぎる。あれではロボットでも出来てしまうということになる。(まさか、すでにそれだったりして) さて本題であるが、いくつかの項目について、順を追って意見を述べる。まず私は甲府に住むものであるが、趣味、仕事、スポーツ、人のつながりで八ヶ岳の東は野辺山から、西は原村あたりまで、40年近く好感をもってウロウロしてきた。そんな者の感性からの意見を聞いて欲しい。</p> <p>第1に八ヶ岳とその山麓には、コンクリートを始めとする巨大構造物、また開発は似合わない。すでに残念ながらそうされてしまったものが各所に存在しているが、もうこれ以上の開発は要らない。ゴルフ場、泉ライン沿線の伐採、ソーラーパネルの設置など、お金のためにやることは、この地の本来の魅力を減らしている。この高速道が出来れば経済効果だとか、医療や防災だとか必ず出て来るのだろうが、それは他の手立ても出来るし、反面それによって失うものは大きい。いくつも項目があるが、すべての面で今ある状況が大なり小なり変わってしまう。また必ず犠牲となる人間を生じさせてしまう。この負の要素をきちんと県民、市民、さらに東京など大都会の人たちにも知らせるべきである。</p>	前頁と同じです。
	75	<p>本当に高速道路が必要なのでしょうか？ 北杜市の観光産業に逆に打撃を与えないか？が心配。 先日下道と完成している高速道路を使って諏訪まで行ってきましたが、下道も信号も渋滞もなくスムーズで高速道路のようなもので時間的にそれほど変わらないのではないのでしょうか？また長坂から長野県まで高速で繋いだら観光客は北杜市をビューンと素通りしていくんじゃないのでしょうか？美しい景色をみながら下道を通ってお店に寄り道しながら行けば北杜市にはかわいいお店や地元の新鮮な野菜を使った美味しいお店がたくさんあるのと思ってしまう。</p>	

表 8-1 (22) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	76	<p>事業概要 事業の目的及び都市計画対象道路事業の位置について 141号線の道路の状況や災害による通行止めなどアクセスの悪さは感じていますが、新しい道路を造るより今ある黄色の大橋やきれいな整備された道路を使ってこの事業を進めることはできないのか？</p>	前頁と同じです。
	77	<p>方法書についての意見 4-1都市計画対象道路事業の目的について 中部横断自動車道(長坂-八千穂)延長40kmには代替路が無いとあるが、北杜市側は県道28号、旧清里有料道路及びレインボーライン、広域農道など複数の道路があります。長野側の課題があたかも山梨北杜市側の課題のように扱われ、都市計画対象道路事業の必要性があるかのように書かれています。地元アンケートでは国交省が示した5つの課題は山梨側では51%~67%の北杜市民等が否定的でした。 4-64-3-1都市計画対象道路事業の経緯について 計画段階評価が行われたが、その手続きの進め方は不透明で住民等の意見は殆ど反映されなかった。全線で新たに道路を整備する案、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案、国道141号(一般道)を改良する案の3つの計画案が検討されたとありますが、それは八ヶ岳南麓の山岳地域の3kmルート帯の時のアンケートの対策案として提示されただけで、構想段階の住民参画で複数の計画案の検討を事実は無かった。いつ行ってきたのか検討を実施した日時と場所、出席者と検討内容を具体的に示してほしい。このようなやりもしないことをやったかのように記述した方法書は直ちに撤回し、方法書の公表等の手続き及び計画段階評価のやり直しを求めます。 4-6~7~8図4-3-2複数の計画案(対策案)の検討概要について 案2の旧清里有料道路を一部有効利用する案については勾配が急で道路構造令上はそもそも高速道路として活用することが困難である案が対策案として出されていることは重大な問題である。更に案3に国道141号(一般道)改良案が対策案となっているが、国交省は直後の関東地方小委員会に係る中間とりまとめの際に、国道141号はミッシングリンクになり得ないと対策案として提示した国交省自らが対策案から消去していた。これが実態である。結果として正当な複数の計画案(対策案)が示されず、国交省は最初から案1の全線新設高速道路建設計画ありきだったことが明白である。説明事項の内容が事実と異なる記述がある。本方法書を撤回し、建設計画の見直しと計画段階評価のやり直しを求めます。</p>	

表 8-1 (23) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	77 続き	<p>4-9図4-3-3設定したルート帯の概要について再三にわたりの外れの図を示し第三者機関のワーキンググループで複数案の計画案の検討を行ってきたと記述されているが、検討する際の審議資料の図は国交省が転記ミスだと認めた図である。転記ミスを訂正もせず、使い続けていることは「改ざん状態」である。国交省が転記ミスをしたと認めたことが明らかとなる図をあえて方法書で使用しなかったのは何故か説明を求める。「不都合な事実」を隠すために図4-3-3を使用したことは明白である。国交省が転記ミスを認めた後も訂正をせずに使い続けている図は2012年11月21日関東地方小委員会第1回ワーキンググループ会議で配布された国交省作成の5. ルート帯(案)連結可能位置(案)の検討図である。この改ざん図でもある転記ミスの図では、長坂～津金のルートは完全に最初に示された八ヶ岳南麓山岳地域の3kmルート帯の外側に位置していることが明らかである。</p> <p>山梨県はこれまで中部横断自動車道の建設計画に殆ど関わってこなかったため、方法書の公表の強行の際にこうした国交省による深刻な過誤と隠蔽を気づくことが出来なかったことはそれ自体が更に深刻な事態である。直ちに方法書の公表を撤回し手続きを進めることを中止し、建設計画の見直しと計画段階評価のやり直しを求めます。</p> <p>4-13～14計画段階環境配慮書以降環境影響評価方法書までの経緯について</p> <p>2015年(H27)4月に計画段階評価の対応方針が決定された。当時の国交省のやり取りの過程では、前年の2014年(H26)の12月に環境影響に関する検討書が発行されているとは一切に知らされず、環境影響評価法の法改正の移行期間の特例として環境影響評価法第3条の3第1項の計画段階評価配慮書とみなされる書類として作成されているとは一切説明もなく、意見も求められず、知らされなかった。そして2015年(H27)3月26日に国交大臣の意見をもって配慮書としての手続きがいつの間にか完了していた。国交省と山梨県は住民らの意見を聞くべきであったと指摘しておきます。</p> <p>国交省による計画段階評価の対応方針の了承については山梨県、長野県、北杜市や長野関係市町村への意見提出を求めるやり方はかなり拙速で杜撰であった。情報開示請求等による国交省の意見照会の文書を確認したところ、地方公共団体へは2014年7月23日社会资本整備審議会道路分科会関東地方小委員会の開催に向けて、7月18日(金)に送付し、19日(土)・20日(日)・21日(月・祭日)を挟んで提出期限は関東地方小委員会開催前日の22日(火)とされていることがわかった。</p>	前頁と同じです。

表 8-1 (24) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	77 続き	<p>この事から意見照会された地方公共団体が関東地方整備局から示された対応方針(原案)について、どのような組織的協議を経て回答を行ったか、また回答提出に至る決裁文書について公文書開示請求を通じて調査を行った。結果、全て会議は開催していないので会議録はない。起案書または回議書で決裁したことが明らかになっている。対応方針に係る検討はどのようになされ行政としての意思決定に至ったのか国民には知ることができないばかりか、関東地方小委員会での対応方針の決定にも疑問を抱かざるを得ない。山梨県は自ら本件建設計画の対応方針に至る問題点を点検・検証することなく形ばかり手続きで了承したことになる。更に長野県で 2018 年 7 月まで 1km ルート帯が決定しておらず、長い間地元説明会も行われず、複数ルート案が提示されず、比較評価の機会も与えられていない。長野県側では計画段階評価が行われてこなかったことになる。計画段階評価のやり直しを求めます。</p>	前頁と同じです。
	78	<p>中部横断道 (長坂から～清里間の意見書)</p> <p>40 年もむかしの拡大成長時代体制側の人たちは国に働きかけ住民に呼びかけ「君は日本海を見たか」とスローガンをかかむづつ欲しいと陳情したようです。今地方は低成長時代人口減と財源不足と停滞の中、体制側の人たちは活路を求めて再び国に「命の道」とスローガンを替えこの高速道推進に向けて動きだします。</p> <p>この「命の道」が実現するとすれば 10～20 年先になりますが、その時代を担う人々に本当に幸せをもたらすでしょうか？</p> <p>この計画道路実現にはこの地域の地理的条件が悪く、多くの犠牲が伴います。野辺山からのトンネルを抜けてから標高 1250mより 6%の急勾配がのべ 5.5km 続き、しかも橋梁となる区間がのべ 4km 続きます。冬期より冷えて凍結による事故多発となります。</p> <p>もうすでに地域間を結ぶ道路は何本も存在します。それらは更なる改良とメンテナンスが求められます。</p> <p>この地域は観光と移住促進と別荘地として整備が求められる中・・・この計画道が造られるとなると大きな打撃マイナス要因となります。</p> <p>この計画の高速道は地域の荒廃を加速させ安全対策費、借財と大きな負担を強いる事になります。</p> <p>今ほしいのは整備された一般道であり優れた景観、美しい田園と森の風景です。この計画は様々な面で環境に悪影響を与えます。どうぞ再考を、見直しを切に願います。</p>	

表 8-1 (25) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解（山梨県）

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	79	<p>八ヶ岳南麓の風光明媚な地を気に入り、山荘を持ちました。</p> <p>ところが、この地に、高速道路を造るという話を聞き、驚きました。</p> <p>八ヶ岳南麓の生態系を維持し、このような開発を中止されるよう願ってやみません。</p> <p>箱物行政の一つとしか考えられませんし、この建設によって周辺環境はあらゆる分野で悪化すると思います。中止の早期決断をお願い申し上げます。</p>	前頁と同じです。
	80	<p>北杜市に別荘を建てて 35 年です。退職後はここが本宅になりました。東京が今では別荘です。</p> <p>美しい自然に囲まれて楽に呼吸ができます。</p> <p>もうこれ以上自然を壊さないで下さい。南アルプスの悲鳴がきこえてきます。失ってからではもう遅い！これ以上の高速道路も、リニアもありません。次世代にこの素晴らしい山梨の自然を手渡していきたいのです。</p>	
	81	<p>私の住む武川は、県道市道が狭く車と車車と人の事故が多くなっています。高速道路は、都市や都市近くの交通量が多いところでは必要性が一般的に高いと思いますが、北杜市は交通量が少なく高速は必要ないと思います。</p> <p>雪が多いこのあたりは道路をたもつだけでも費用が必要で、財政上赤字はあたりまえだと思っています。県道や市道の改善は第一に考えるべきです。</p> <p>高速で車を走らせるより、中速で景観を尊重して走る方が良いと思います。</p>	
	82	<p>将来の生活環境の維持向上を図るため、中部横断道路の建設は絶対必要と思います。</p>	
	83	<p>高速道路賛成です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人家や集落に影響が極力ないようルートを設定してください。 ・自然環境に最大限配慮した高速道路を早期に整備してください。 	
	84	<p>八ヶ岳南麓には、貴重な動植物が生息しているため、施工方法を十分考慮していただき、日本一のモデル高速道路にしていただきたい。</p> <p>国策の高速道路であるため、早期着手を強くお願いします。</p>	
	85	<p>山梨県は、山岳に囲まれ、周辺地への安全な連絡道路が少ない為、災害が発生した場合など外部地域との往来が困難な場合が時々発生しております。少しでも安全な往来が出来る様に高速道路の早期実現を希望します。ただ建設に当っては地域の環境や観光、住民生活に十分に配慮することを希望します。</p>	
	86	<p>交通の便がよくなるので、早く建設してほしいですね。</p>	

表 8-1 (26) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般・事業の経緯、必要性	87	早期の実現を希望します。	前頁と同じです。
	88	1日も早い整備を望んでいます。	
	89	北杜市の発展のためには、中部横断自動車道は必要な道路であり、一日も早い完成が望まれるところである。ただ、北杜市の豊かな自然環境や美しい景観も大切な宝であるので、自然環境や景観に十分配慮し、事業を進めていただきたい。	
	90	環境影響評価を行い、数値が適正であれば私はこの計画道路を建設することこそが望ましいと思います。環境へのマイナス面もあることは理解していますが、生活の面においてプラスになる可能性を秘めている計画だとも考えております。山梨県と静岡県、山梨県と長野県佐久市がつながることにより、山梨県や北杜市に物流、人の流れ、定住などの変化があるように感じています。静岡県には空港もあり、外国人観光客を誘致することも山梨県としては可能となり、峡南エリアの観光に良い影響があると思います。また静岡県への通勤を行う方がこの地域に定住することも考えられ、人口減少についても改善されるのではないかと思います。 北杜市についても観光はもちろん、物流においても静岡県、長野県佐久地域との交流が生まれ、農産物の出荷において獲得できる市場がさらに拡大されると考えられます。 山梨県や北杜市は自然豊かであること魅力であるのは承知していますが、私はより今の暮らしが豊かになる可能性を秘めたこの計画を早期に実現してほしいと考えます。	
	91, 92	早期実現をお願いします。(2件)	
	93	環境影響評価等の手続きを円滑に進め、引き続き早期整備を目指し、災害に強く安全・安心な信頼性の高い道路を1日も早く整備していただきたい。	
	94	地域活性化のために早期整備を願います。	
	95	高速道路建設を推進する立場で、高速道路の早期整備を願うとともに八ヶ岳周辺の原風景に溶け込んだ素晴らしい道路を造っていただきたいという視点で、意見を申し上げます。 参考 1, 2 に留意して頂ければ高齢ドライバーにとっては何ら問題ありません。 参考 1) 1km ルート帯に存する既存の人家や集落については、極力保護できるルート選定を行うようお願いいたします。 参考 2) 景観の観点から、周辺景観に十分なじむような計画をお願いしたいと思います。	
	96	周囲の環境に十分配慮する中で、早期の実現を願うものであります。	

表 8-1 (27) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解（山梨県）

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	97	路線の環境に配慮した、高速道路の早期の実現を願います。	前頁と同じです。
	98	八ヶ岳周辺の原風景に溶け込んだ素晴らしい道路を造っていただきたい。	
	99	国家プロジェクト、国民全体の利益として事業を早期に推進、実現していただきたい。 特に、地域の災害・医療の面では非常に重要であり、僻地の対応が可能となることは、特に注目すべきことであると思われる。 多少の反対はあるようだが、中長期的な展望としては、絶対に必要な道だと思う。 国、県の担当の皆様も、たいへんご苦勞があると思いますが、ぜひ早期実現をお願いします。北杜市民も応援しております。	
	100	交通が便利になるのはありがたいですが、周囲の環境被害の影響も考慮して、計画を進めていただけたらと思います。よろしくお願いします。	
	101	土木工事を行う以上、環境への影響が全くない、ということはありません。それは高速道路に限らず、一市民が個人の住宅を建てる場合にも同じです。 しかしながら、社会全体にとって住宅なり道路なりを建設することが望ましいのであれば、環境への影響を最小限にする努力をしたうえで事業を推進すべきです。様々な意見がある中で事業を推進することは様々な困難があると思いますが、是非がんばっていただきたいと思います。	
102	中部横断自動車道の完成は、合併前から峡北区自治体の悲願であります。 今回の環境影響評価方法書の説明内容は、理解しましたので環境影響評価を遅延なく実施し、早期の事業着手を望みます。		

表 8-1 (28) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般…事業の経緯、必要性	103	<p>貴重な動植物たちを犠牲にすることなく、141号線の改修工事に変更していただきたいです。少子高齢化により、高速道路の利用人口も減っていきます。地域の人たちに聞いて歩くと、滅多に使わない高速道路を作るよりも、既存の道路の整備維持や、生活道路の改良維持に予算を使ってほしいと言われます。八千穂～長坂間に高速道路を作らなければいけない必然性は見当たりません。予定されている区間は、冬季はマイナス30度近くまで気温が下がります。もちろん、道路も凍結するでしょう。そんな道を、高速で走行することは危険です。そういう条件では高速走行などできません。それでしたら、高速走行する道を作る意味はありません。既存の道路の拡幅整備で十分に対応できます。道路は作ってお終いではなく、その後補修・維持していかなければなりません。そのお金を孫子たちに支払わせ続けていいのでしょうか？</p> <p>山梨県の最大の課題は少子高齢化です。これは地域の存続の問題です。地域が存続するためには人口の流出を止め、人口を呼び込まなければなりません。巨大な道路を作ることにお金を投じるより、教育や民生にお金を投じることの方が有効な少子高齢化対策です。事実、山梨県の決算に占める土木費の比率は全国第一位でしたが、人びとは県外に出ていく一方でした。皮肉なことに、高速道路は山梨県から人口が流出することに寧ろ貢献したと言っても言い過ぎではありません。そして、一度失ってしまったら取り返しがつかないのが「自然」です。人間は考えることができるのですから、過去を反省し、より良い「道」を探っていたきたいと思います。</p>	前頁と同じです。

表 8-1 (29) 方法書についての一般の環境の保全の見地からの意見の概要と
都市計画決定権者の見解 (山梨県)

環境要素	番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画一般・事業の計画	104	<p>私が問題にしたいのは、建設予定道路が或る二人の政治家の所有地、もしくは親族の所有地を通ることです。道路や鉄道の路線は重要都市を経由し、且つ目的地まで最短ルートを選ぶことで効率を上げ、或は経費削減に成ることを心掛けるべきです。道路建設などの為に個人の所有地を買い上げる訳ですから、そのルート選定には政治家の利権が絡んで来るのは予想出来ます。ですから道路建設の主体となる企業、乃至は県として、そう言うことの無い様、県民に疑惑を持たれない様、公明正大に計らって貰いたいと思います。</p>	<p>ルートは、計画段階評価において、走行性や安全性、環境や景観の保全、経済性等から、複数の計画案の比較を行い、今回の計画案を選定しました。</p> <p>今後、本事業の詳細な道路の位置及び構造等の検討を進める予定であり、道路の詳細な計画案については、都市計画手続きにおいて、地域の住民等に説明して意見を伺い、環境への影響についても、環境影響評価の手続きを適正に進めながら、検討を進めていきます。</p> <p>この際、自然環境、生活環境、景観等について、十分配慮し、決定します。</p>
	105	<p>長坂～八千穂のルート帯の問題について、グラフに示したように高速道の最高地点が山日新聞案では高くなりすぎる点にあります。冬期は特にこの地域の高原地帯の積雪やアイスバーンの発生が高速道の車の走行に悪影響を与え降雪時には閉鎖と成り易い事になります。私の案では長いトンネルで最後部は JR 小海線の下を通す案となっています。</p> <p>長坂～八千穂のルート帯の問題について、民有地の買収が多い点です。私の案ではトンネルや谷間そして南八ヶ岳広域農道の上等、極力買収しなくて通せる案と成っています。</p> <p>買収交渉に手間が掛かり、部落を分断し、農地をつぶすことになる買収は推めできません。</p> <p>以上簡単に 3 点言わせてもらいますが政府の方に細かいルート案や説明を送っていますのでそちらでお調べいただけたら幸いです。以上よろしくお願ひ申し上げます。</p>	<p>中央自動車道と接続する位置については、中央自動車道の構造から接続可能な平坦でカーブが緩やかな区間が限られており、現在の接続位置としたものと認識しています。</p> <p>また、中央自動車道の双葉 JCT や須玉 IC 付近を接続位置とする場合、金ヶ岳などの山地が近くなり、縦断勾配等の構造上の安全性を確保するための基準「道路構造令 (昭和四十五年政令第三百二十号)」を満足するためには、大規模な構造物の構築が必要となり、周辺に与える影響や整備コストも大きくなると考えられることから、長坂付近への接続としたものと認識しています。</p>
	106	<p>かなりの高度の標高にある地点を、かなり急カーブを伴った高速道路は危険です。冬期は私の住む地域(標高 700m)でも凍結し、降雪期お通常 15センチくらいの積雪である為、標高 1,000m 以上の高速道路は危険です。</p>	<p>本事業に関する道路の計画については、現時点では、道路構造規格を第 1 種 3 級とし、設計速度 80km/h、4 車線を計画していますが、整備主体や暫定的な整備を行う等の整備手法は決定していません。</p> <p>また、費用便益比 (B/C) については、今後、詳細な設計とともに検討を進めていきます。</p>
	107	<p>計画段階評価におけるルート帯案での評価について計画段階初期にあった検討案や表 4-3-1 の「環境・景観の保全」項で試算をしている次の案①～案③について本方法書により評価を実施し、総合的に最終ルートを決定する必要があると考える。特に、【案①】の全線整備案の内、(仮称) 須玉 JCT～八千穂ルートや双葉 JCT～八千穂ルートは初期にあったはずの案であり、本事業の目的である救急医療施設への移動時間短縮、主要な観光地との連携向上、地域生活交通の円滑化、公共交通の利便性向上等実現のためには長野県から静岡県までの最短距離化が環境負荷削減にも資すると考えるので、これらの評価も必要であると考えます。</p> <p>【案①】全線整備案</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(仮称) 長坂 JCT～八千穂ルート A 案 ・(仮称) 長坂 JCT～八千穂ルート B 案 ・(仮称) 須玉 JCT～八千穂ルート ・双葉 JCT～八千穂ルート <p>【案②】旧清里有料道路活用案</p> <p>【案③】国道 141 号改良案</p>	<p>現時点では、道路構造規格を第 1 種 3 級とし、設計速度 80km/h、4 車線を計画していますが、整備主体や暫定的な整備を行う等の整備手法は決定していません。</p> <p>また、費用便益比 (B/C) については、今後、詳細な設計とともに検討を進めていきます。</p>