

韮崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・韮崎・清里幹線（原案）に対する公述意見及び都市計画決定権者の見解

	公述意見	都市計画決定権者の見解
1	私は高根町に住んでいる●●●●●と言います。都市計画原案は中部横断自動車道の建設計画の手続きの中で出されてきたものです。ですからまず最初にこの建設計画について少し述べます。 私は2003年に高根町に引っ越してきてから、村山六カ村堰の水を使わせていただきながら農業を始めて、今年で20年になります。ハヶ岳南麓の自然と景観、生活環境の良さに惹かれてこの地に来ましたが、実際暮らしてこの地をますます気に入って過ごしてきました。しかし12年前に突然、中部横断自動車道の建設計画が発表され、私の家がこの計画区域の真ん中にあることから否応なく、この問題に巻き込まれることになりました。そのなかで私が最初に疑問に思ったのは、なぜわざわざ自然豊かな、生活環境に恵まれているこのハヶ岳南麓に高速道路を造るのかということです。私はそのことに納得がいかなかったので、多くの人たちとともにハヶ岳南麓での高速道路建設に反対する取り組みを始めました。 私たちやハヶ岳南麓に住む多くの住民、別荘所有者は、ただ単にハヶ岳南麓に高速道路を建設しないでほしいと言っているだけです。ハヶ岳南麓の豊かな自然、景観、生活環境の中で生活を続けていきたいと思っているだけです。ですからなにも中部横断自動車道という高速道路を建設することそのものに反対しているわけではありません。したがって、私たちは中部横断自動車道の新清水からの南部区間の建設に反対してこなかったし、北部区間でも長野県側の高速道路建設計画にも反対していません。 私は声を大にして言いたいと思います。ハヶ岳南麓の住民や別荘所有者たちの大多数は、この地に高速道路を造ることを望んでいません。私は高速道路建設推進を主張する住民の方々と何度も話をしました。そういう機会がありました。そのなかで、高速道路をハヶ岳南麓に造った方がいいとか、造るべきだとか、そういう風に主張する人とは一度も出会ったことはありません。中部横断自動車道の建設推進を主張する人たちの大多数は、ただルートはどこでもいいから早く高速道路を造ってほしいということだと私は理解しています。 しかし私たちは、このような誤解の中で誹謗や中傷を浴びせられ、平穏な生活を送ることが出来ませんでした。その責任はすべて国交省と山梨県にあります。 中部横断自動車道の問題の発端は、国交省がハヶ岳南麓の住民の意見を無視してこの地に高速道路建設計画を発表したことにあります。中部横断自動車道のハヶ岳南麓での高速道路建設計画に驚いた住民は、住民団体を作って国交省に抗議の意思を表しました。これに驚いた国交省は当初、住民団体に対してハヶ岳南麓を通らないルートにすると説明しました。そして懐柔を図ろうとしました。しかし国交省はその舌の根も乾かないうちに、住民や別荘所有者に対してまたもやハヶ岳南麓を横断する新ルート案を発表して裏切ったわけです。2012年のことです。そのために国交省は、それまでの3キロ幅ルート帯と1キロ幅ルート帯の関係図の改ざんまでも行ったわけです。資料の改ざんを行ったんです。住民に嘘を言ってだまして、ハヶ岳南麓を通るルート案を押し付けてきた、これが中部横断自動車道の建設計画の重要な問題点なのです。私たちはこれに抗議し、建設計画の見直しを求めてきました。これは当該住民としてだけでなく、そういう状況に晒された国民なら誰もがとる、ごく当たり前の行動だと思っています。 次に、都市計画原案の手続きの重要な瑕疵について説明します。今回、山梨県庁が発表した都市計画原案に関する第一の問題点は、その基となる詳細ルート案を作った国交省が現地住民に事前に何も知らせず、住民の意見も聞かずに詳細ルート案を決定したということです。国交省は詳細ルート案を決定する際に、北杜市が以前に検討した道路プランなどを考慮して住民の意見を反映したと主張しています。しかしながら、北杜市が中部横断自動車道活用検討委員会を開催して道路プランを検討したのはなんと2013年のことです。今から10年以上も前です。その10年の間に北杜市では新築の家屋や別荘が多く建築され、商店、はたまた太陽光発電施設などがあちらこちらに造られて北杜市の状況は激変しています。国交省はそのことにまったく無自覚で、現地の状況を詳しく調査することもしないで、また現地住民の意見を聞くこともしないで、10年以上前に作られた資料を基にせずさんな詳細ルート案を作ってしまったんです。だから、都市計画原案の発表によって多くの家が高速道路建設の下敷きとなる事態が生じ、住民の抗議と反発を招いていることは当然の結末と言えます。 それだけではなく、関係機関の確認、了承も取っていないことを説明します。ハヶ岳南麓を横断する現在の都市計画原案は多くの道路、河川と交差することになっています。北杜市の道路河川課がこれらを管理していますが、国交省は都市計画原案の基となる詳細ルート案を決定する際に、北杜市の確認や了承を取っていないことが私たちの調査で明らかになってます。また、高根町を流れている村山六カ村堰については、その維持管理を行っている利用組合に相談して行っていない、事前の相談も、事後の話も何もしていないという事態もわかりました。これが第二の問題点です。詳細ルート案で交差する道路や河川、農業施設を維持・管理している行政組織や団体の確認や了解もとらずに、関係住民の意見も聞かないで、国交省や山梨県は勝手に都市計画原案を決めてもいいものなのでしょうか。これでは国交省や山梨県の強引な押し付けです。これは都市計画原案の重大な瑕疵です。 次に、都市計画原案の具体的な問題点について述べます。山梨県が発表した都市計画原案では、長坂インターチェンジの近くに長坂ジャンクションを建設する案ですが、これではお互いの距離が近すぎて非常に危険であることをまず指摘しておきます。山梨県が2023年10月に公表した図では、長坂インターチェンジから新設する長坂ジャンクションの間の距離、交通工学の用語でいえばノーズ間距離っていうんですけども、これは図で計ると340mになっています。インターチェンジとジャンクションがこんなに接近しているところは、日本中探してもどこにもありません。 道路構造令の運用に関して、公益法人の日本道路協会が発行している道路構造令の解説と運用、この本です。この本にその基準が示されています。それによりますと、中部横断自動車道を清里方面から走行してきた車両が長坂ジャンクションから中央自動車道の甲府方面の本線に合流する際の加速車線の長さは210m必要とされています。また、中央自動車道を甲府方面に走行している車両が長坂インターチェンジから降りる際の減速車線、これは143mとされています。これを合わせると353mとなりますが、都市計画原案では340mですから、つまり加速車線と減速車線が重なってしまうことになってしまいます。長坂ジャンクションから合流する加速車線と、本線から長坂インターチェンジに降りる減速車線が重なると、どんなことが起きるか想像してみてください。本線に合流する車線と、本線から長坂インターチェンジに分岐する車両の動きが交差するわけです。片方は降りようとする、片方は本線に合流する。こういう風に交差するような構造となっていて、極めて追突、衝突の危険性が高いわけです。こんな危険なジャンクションを造ることは許されないことです。 道路構造令では高速道路で車両が安全に本線に合流して分岐できるようにするため、加速車線と減速車線の間には織り込み距離として、この両方の接続端間を215mとるようになっています。そうすると、長坂ジャンクションと長坂インターチェンジのノーズ間距離は約570m必要ということになります。高速道路建設に実績のあるネクスコではその設計要領で、これがネクスコの設計要領です。このネクスコの設計要領では、安全を図るためにこのノーズ間距離は標準最小長で600mとることを基準としています。しかし都市計画原案では340mしかとっていない。 そのため、都市計画原案による長坂ジャンクション建設はネクスコの設計要領を満たさないだけでなく道路構造令にも違反しています。これは、車両の安全とドライバーの生命を非常に危険に晒すもので到底許されないものです。私は高速道路を走行する車両とドライバーや同乗者の安全を保証しなければいけない立場にある国交省や山梨県が、こんな危険な建設計画案をなぜ発表したのかと疑問に思っています。 さらに次の問題もあります。都市計画原案では、清里方面から南下してきた道路が清里湖を通過して須玉町上津金地区で西に急にカーブするルートとなっています。この地域は、ハヶ岳から須玉川、国道141号に沿って北から風が通り抜ける道に位置しているため、冬には積雪や着氷により道路が凍結して通行が困難になることがしばしば起きます。ここに高架の道路を建設すれば、強風と低温による道路の凍結で事故の危険性が一層増すことになります。 そのうえ、須玉町上津金地域で西に急カーブする道路形態も問題です。冬季、清里方面から長坂インターチェンジの方向に向かう車両は、路面の凍結の危険性のなかで、これ4%です。4%の下り坂の高速道路を下っていくことになります。その後、道路が急にカーブしている場合、制動が効かず道路に沿って曲がり切れず障壁に激突する事態が発生する危険性があります。最悪の場合には、高架から下に転落する危険性もあります。したがって、冬季にこの地区を高速で通過するのは危険で、この道路はまさに「命がけの道路」と言わざるを得ません。ドライバーの安全を守るためには急カーブの構造を直線に変更する必要があります。そのためには上津金からのルートは須玉方面へそのまま伸ばすルートの変更が有効で、それが交通事故の危険性を低減することにもつながります。 ジャンクションを造るならば、長坂以外にも須玉や双葉の適当な地域があります。国交省は公表していませんでしたが、これらのルート案を検討していました。それなら、なぜわざわざ長坂に危険きわまりないジャンクションを造る必要があるのでしょうか。これは間違っています。私は中部横断道の長坂ありきの建設計画の見直しを強く求めるものです。以上です。	事業予定者による手続きは、適正に実施されていると認識しており、都市計画原案は妥当であると考えています。 国土交通省（事業予定者）による手続きのなかで、平成25年1月30日から2月16日までの間に、北杜市での説明会を計10回開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からのご意見を頂いています。また、令和元年8月1日から9月2日までの間に、環境影響評価方法書の縦覧を行い、その間に北杜市で計2回の説明会を行うとともに環境保全の見地からご意見を頂いています。 また、都市計画原案ルートは、令和元年の航空写真測量により作成された地形図をもとに検討されています。 事業予定者による関係機関との協議は、適切に実施されているものと考えています。 長坂ICと（仮称）長坂JCTの距離については、道路構造令の基準を満たしていることを確認しています。 中央自動車道を管理するネクスコ中日本の設計要領に示されている基準についても満たしていることを確認しているため、都市計画原案で示すルートは妥当であると考えています。 本道路の新設区間は、清里高原の南側を通りつつ、アクセス性に配慮し高い走行性と安全性を確保するため、中央自動車道長坂ICのやや北側で分岐し、東に向かい大門ダムの南側を通過し、そこから北進して長野県境を越える道路線形としています。 また、住宅地・集落、別荘地、工場等の土地利用や自然環境等へ配慮し影響を小さくするよう位置を決定するとともに、寒冷地であることを考慮した道路構造令の基準を満たしています。頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。 中央自動車道から分岐するJCTの位置については、双葉JCTに近づくほど、長野県境の野辺山方面に向かう道路延長が長くなり、土地の改変や自然環境への影響が大きくなります。 あわせて、双葉JCTや須玉IC周辺などで分岐し野辺山方面に向かう場合、その方向に急峻な山地部があり、整備費用を要するトンネル等の構造が必要となりコストの観点等からも都市計画原案に示す（仮称）長坂JCTの位置が妥当であると考えています。
2	それでは、早速ですが、意見を述べさせていただきます。私は高根の●●●●●と申します。今回提示されているルートに関して、当地区での問題点を述べさせていただきます。 私の住む地区は以前の高根梨北、JA梨北高根支店及び市営の上の原団地周辺の住民24世帯の上の原行政班でございます。以前の説明会で述べさせていただきましたが、今回のルートは我々のコミュニティを分断するルートであります。当地区には富士山がよく見えるというビューポイントもあり、近年、当地区へ編入された方が約10世帯ほどあります。新築間もない家も含め、その中で8世帯ほどが立ち退き対象となっております。さらに10世帯以上が目の前に、盛土と防音壁で10メートル以上の道路ができ、富士山も見えなくなるわけです。当地区においては、何と8割近くの世帯が、大なり小なり影響を受けるわけです。 私は以前、1キロ帯ルートの発表後、県、市の主催による、ワークショップに毎回出席し、よりよい中部横断道の建設に向けて、多方面より検討を重ねて参りました。その中において、当地区に最も影響の少ないルートとして、相川プレス工業棟の北側を通り、その東側の山林を北上するルートをお願いした経緯がございます。その時いただいた資料では、北杜市、まちづくりビジョンとしての道路プランに対し、環境面の取り組みとして、市内集落、住宅地等の地域分断への影響低減対策の実施。また、道路構造令においては、市内から展望できる山岳里山景観や自然環境への配慮を提言する道路構造の検討。さらに、市内集落、住宅地等をできるだけ回避したルートの計画。周辺景観と調和した橋梁形式の採用と記載されております。さらに9月実施の地区別説明会においても、その資料にもルートの確認として、北杜市まちづくりビジョンへの配慮とも謳われております。当地区においては、この文言が全く考慮されておられません。結果として、耳ざわりのよい綺麗な事を列記しただけの資料としか映りません。 長坂方面よりきた道路は、相川プレス様の西側で、なぜか北にカーブし、我々の地区の中心を通り抜けるルートとなっております。現状ルート以外に考えられないのならともかく、ちょっと南側へ迂回したルートをとれば、冒頭申し上げた当地区への影響はほとんどクリアされ、1キロ帯の中で処理できるにも関わらず、なぜこのルートなのか。なぜわざわざ、我々のコミュニティを分断破壊するルートを通過しようとしているのか。非常に疑問であります。 ワークショップで他に誇れる良い道路にしようとか検討を重ねてきたのは、何だったのか。行政への不信任感が増すとともに、大変失望しております。ぜひあのとき、検討を重ねた北杜市まちづくりビジョンをベースに、当地区の民意に配慮した、環境影響評価とルートの再検討をお願い申し上げます。 なお、本日公聴会に出席にあたり、当地区で私と思いを同じくした方々の署名簿を受け付け時に提出しようとしたのですが、これは、後日河川課の方に送らせていただきます。本日、この公聴会が既成事実で終わることなく、我々の民意をくみ取っていただきますよう、重ねてお願い申し上げ、私の意見を終わらせていただきます。以上です。	上の原地区周辺のルートは、津金発電所を回避し高圧電線との交差に配慮したうえで国道141号と接続する位置にある（仮称）高根ICと（仮称）長坂JCTを結ぶ区間にあたり、道路構造令の設計基準を満足する必要があることから、都市計画原案の位置及び区域は妥当であると考えています。 住宅地・集落周辺の道路構造については、橋梁形式とすることで周辺コミュニティに与える影響を最小限に抑えられると考えておりますが、今後、事業実施段階において事業予定者が検討し、説明していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。 なお、本道路における景観等に関する環境影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。 提出された署名簿は、事業予定者にも伝えます。
3	山梨県県土整備部、高速道路推進課の石部が代読をさせていただきます。 長坂インターチェンジ近くにジャンクションを造る予定になっているようですが、私はその場所は自然に考えて理想とは思えません。 私の考えは、須玉インターチェンジと長坂インターチェンジの間の須玉寄り、中部横断自動車道のジャンクションを造り、そこから国道141号に並ぶような形で、清里そして野辺山の方向へ中部横断自動車道をつなぐ方が違和感が感じられないと思っています。 ただ、清里や野辺山地域の人たちが、松本方面に向かうには、長坂インターチェンジ近くにジャンクション造れば便利だと思いますが、高根町全体としては必要ないとは私は思っています。 従って、私は須玉インターチェンジ近くにジャンクションを造ってくれたら、中部横断自動車道としては違和感がなく、受け入れられる人が多いのではと思うのですが、どうでしょうか。以上です。	中央自動車道から分岐するJCTの位置については、双葉JCTに近づくほど、長野県境の野辺山方面に向かう道路延長が長くなり、土地の改変や自然環境への影響が大きくなります。 あわせて、双葉JCTや須玉IC周辺などで分岐し野辺山方面に向かう場合、その方向に急峻な山地部があり、整備費用を要するトンネル等の構造が必要となりコストの観点等からも都市計画原案に示す（仮称）長坂JCTの位置が妥当であると考えています。
4	私は大泉町に住んでいる●●●●●と言います。これから中部横断自動車道の建設についての意見を述べさせていただきます。 1つ目は、ハヶ岳には中信高原国定公園があり、哺乳類、鳥類、植物、昆虫類、両生類、高山植物が生息しており、建設には配慮が必要だと感じます。例えば、動物が通るトンネルなどを設けていただけたらと思います。また、工事部分に生えている天然記念物や高山植物を他の場所へ植え直すということをお願いします。 2つ目は、立ち退きを迫られる住民、土地を手放さなければならぬ住民への配慮が必要だと感じます。長年住んだ土地を離れる不安もおありでしょうし、所有している土地を手放すということもおきるので、立ち退きを迫られる住民、土地を手放さなければならぬ住民の方々に配慮が必要だと感じました。 3つ目は、中部横断自動車道を建設しようとするこの地域は、金生遺跡、甲ツ原遺跡、天神遺跡などの遺跡があり、昔の人々が住んでいた地域であります。工事の途中で考古学的出土品が出土する可能性があるので、工事が中断され、工期が延びてしまうことも考えられます。事実、北杜市内で新しく建物を建築しようと土を掘ったところ、土器が出土したことがありました。 以上のことにより、完成までには時間がかかると感じられます。以上です。	本道路における動植物に関する環境影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。 用地補償に関することについては、事業実施段階において事業予定者が検討し、説明していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については事業予定者に伝えます。 埋蔵文化財に関することについては、事業実施段階において事業予定者が対応していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。

荊崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・荊崎・清里幹線（原案）に対する公述意見及び都市計画決定権者の見解

公述 番号	公述意見	都市計画決定権者の見解
5	私は大泉町に住む●●●●と申します。今日の公聴会にあたり、公聴会の意見書が届いたのが締切日の 2 日前になりました。これは県の方にも言ったんですが、最終的には郵便局の方で手違いがあったということで、私どもが本当に訴えたい地域に配られてなかったということで、その部分に関しては郵便局の局長さんの方から、あとからそんな文書をいただきましたが、今日実際ここで意見を言いたかったのに、来れなかった人の無念さを私は訴えたいと思います。 去年の 10 月 25 日の山日新聞に、突然このルート案が発表になりました。本来なら地元の住民の方に先に説明をしてからってというのが順番じゃないかと思います。先ほども、令和 2 年から調査をしたと言いましたが、令和 2 年後にも実際に新築の住宅を建てた方もいました。全くの被害者です。 それから、10 月の 29 日に大々的な説明会がありましたが、その説明会だけで納得してはいけないということで、私たち有志で 12 月の 1 日に県庁を訪問し、関係者だけでの説明会をやってくれということを要望しました。 それから、今年の 1 月 14 日、大泉総合会館で説明会という形で県の方、国交省の方がお見えになりました。その時に本当だったら、説明会っていう形にしてもらいたかったのが、すいません、意見交換会という形にいただいたのが、説明会ということで、もうできた原案を持ってきて、これありきっていうふうな説明しかしてもらえませんでした。2 回目は 3 月 24 日、同じ大泉総合会館で代替案のルートを何人の方も出しました。先ほども言ったようにこのルートではちょっとおかしいんじゃないかっていう意見もさんざん言いましたら、もうこれありきっていうことで、聞く耳は全く持ってもらえませんでした。それで代替案のルートを一応持って帰っていただいて、次の説明のときまでには何らかの宿題として意見を欲しいということも訴えてきました。 事実、双葉ジャンクションから静岡にかけて、中部横断道が通っておりますが、そのことも何度も言いましたが、大泉で造るところだけは何故か盛土で造るという。実際は、今できてる静岡方面向かってのルートは、橋脚がほとんどなんですよ。それで、なぜじゃあここができないかっていうとお金がかかるって言うんです。なぜここだけはお金を使えないのっていう、そのこともお話をしました。 もう 1 つは先ほどの方も言いましたが、長坂のジャンクションの最悪でも長坂のジャンクションを料金所にくっつけたらどうだっていう意見も出ました。その答えは、事故が多いから、でも日本全国にそんなところいっぱいありますよということも言いました。全く聞く耳を持ってもらえませんでした。 なぜ、私たち、長坂のジャンクションから、私が住んでる下井出地区、まして長坂の大八田の方たちも入れてですね、21 軒が犠牲にならないかならないのか。代替案を出しました。なぜそこまで家をつぶしてまで、道路造らなきゃいけないんだ。私自体は、道路っていうもの自体、賛成でもなければ反対でもありません、正直。野辺山まで来てればいいんじゃないか、こっちは長坂からでいいんじゃないか。まさしく私の家が犠牲になるとは思いませんでした。こんな事実を知らされず、リフォームした方もいる。まして、この事実を知ってから、じゃあこれから先、例えば庭に木を一本植えようとしても、どうせ無くなってしまうけど、どうしようかと。そういう方もいます。できれば、今のルートを撤回していただいて、なるべく人災、避けて、今日、公聴会に来れなかった人の思いも汲んでください。 家の犠牲をなくして道路を造っていただけるよう、お願いします。 でなければ、私自体は、もうこのルートというよりも、道路自体に、白紙撤回を要望いたします。以上です。	公聴会の開催については、住民の皆様などから広くご意見を聞くために、関係市の広報誌や県・市ホームページなどでお知らせするとともに北杜市については、それを補足するため、市全域を対象とした地域指定郵便により周知しており、適切に行っていると認識しています。 都市計画原案のルートは、清里高原の南側を通りつつ、アクセス性に配慮し高い走行性と安全性を確保するため、中央自動車道長坂 IC のやや北側で分岐し、東に向かい大門ダムの南側を通過し、そこから北進して長野県境を越える道路線形としています。 また、住宅地・集落、別荘地、工場等の土地利用や自然環境等へ配慮し影響を小さくするよう位置を決定しています。 住宅地・集落周辺の道路構造については、橋梁形式とすることで周辺コミュニティに与える影響を最小限に抑えられると考えておりますが、今後、事業実施段階において事業予定者が検討し、説明していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。 本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。
6	まず公聴会について、9 月 14 日の説明会で公聴会について触れられ、公聴会においては、環境、景観が悪くなるという意見を述べるよりも、当事者の意見を受け付けるという趣旨だったということを私は理解しています。今回の公聴会の開催の情報は、地元情報紙ハヶ岳ジャーナルにて知りました。県中北事務所に問い合わせところ公聴会についてホームページに載っている、広報に載せた。また、通知を全戸に郵送してお知らせしているとのことでしたが、10 月 15 日現在、当事者になった、当事者というのは、この私の住んでいる地区なんですけども、その近所には何もお知らせも届いていませんでした。10 月 7 日から 21 日の間に意見書を提出とされてましたが、当事者の大半が、通知が手元に届かない状態では、意見を考え、まとめ文章に起こすまでの時間がとても足りません。間に合わず意見書提出を諦める方が何人か出ました。これは、反対意見を封じ込めて先に進めようという姑息な手段のように感じてしまいました。当事者の意見っていうのは、もっと真摯に受けとめていただく姿勢を示していただきたいと思います。 長坂ジャンクションから清里方面のルートについて言わせていただきます。昨年、新聞紙上で突然ルートが発表されるまで、まさか自分の家がルートにかかるとは思っていませんでした。当事者に何も知られることなく、あたかもこれが決定しているという態度で物事を進めようとする、国、山梨県、北杜市に対し、不満不信感に溢れかえっています。何度か説明会に参加しましたが、国からも県からも納得のいく説明を受けていません。私たちの質問に対しても的外れな回答ばかり、説明ばかりでした。今回の公聴会も自宅がかかっている住民の意見を真摯に聞こうとせず、説明会を開いたのだから、次の段階に強引に進めようとする暴挙としか思えません。現に、今回は幾ら主権が県だと言っても、国、国交省の方は誰も見えていないということなので、本当に私たちのこの今日述べた意見が、上の方に届くのかっていうことは、甚だ疑問に感じています。 長坂町大八田地区、大泉下井出地区には 21 軒自宅がルートにかかってしまった家があります。現地調査もせず、昭和 63 年の古い地図上に線を引き、平成 29 年頃の写真を合わせたと、昨年の 10 月 25 日の説明会に話された方がいましたが、その後ルートにかかる当事者の説明会には取ってつけたように、地図は昭和 63 年のものではありません。令和になって現地調査をしましたという発言がありました。その割には矛盾している点がたくさんあります。ルート決定に至る注意点において、集落を避けるとあげていますが、大八田下井出地区に関しては、無視されていると思います。もし令和になって調査しているのなら、ルート上に集落があるということがわかるはずです。 また、工場は地元の雇用に関わるので避けていると説明がありますが、私の家も法人登録をしています。まあ企業、小さいながらも一つの企業です。法人施設、特に●●●●は、コイン精米所を、●●●●にあるんですけども、それに対しての配慮が全くされていません。これは街中にない施設なので、こちらにいらっしゃる方たちには、それが地域にとってどれほど重要な役割を担っているのかっていう認識がないでょうが、多分この会場にきている方でも、●●●●のコイン精米所をよく使っていたいただける方もたくさんいらっしゃると思います。この施設がなくなるということは、ここに住んでいる人たちの食生活にも大きなダメージを与えることに繋がると思います。 また原案ルートだと、日当たりが悪くなり、農業生産に適さない農地だけが残ってしまい、耕作放棄地が増えてしまうということも予想されます。 高速道路を通すことで住居がなくなってしまう、地区を横切ることで物理的、精神的に分断を発生させ地域の衰退に拍車をかける、そこに生活して、人間がいる、その人たちを第一に考えてください。私たちは何年もかけて、この地に、生活基盤を築いてきました。一方的な計画に今までの苦労が水の泡になるようなことは、納得ができません。静岡県に向かう道路、長野県側の道路は田んぼが広がる地域や山間地を通し市街地とは離れています。住宅地を通る場合、高架橋で、既存の道路に沿っている場所が多々あります。河川ため池等に橋脚を立てている道路もあります。カーブがきつい道路もあれば、とんでもなく高い高架橋の道路もあります。実例を見れば、R300、勾配という単語を列挙して、原案コースを押し進めるには無理があると思います。 今、日本の人口は年間 60 万人ほど、どんどん減っているといわれています。運転免許保有者の割合もどんどん減少しています。新たな道路にどれだけの需要が見込めるのでしょうか。計画当初、病院搬送の時間短縮という名分がありましたが、今現在ドクターヘリで搬送しています。その時間短縮という言葉はもう無意味になっています。時代はどんどん変わっています。高速道路の必要性を声高に謳っている時代は過去のもんです。お金がかかるからこのコースこの方法っていうのなら、計画自体を撤回するべきだと思います。 またハヶ岳周辺の気候、特に冬期の気象っていうのも県や国は甘く見ていると思います。確かに雪はあまり降りませんが、北陸地方で空が荒れるっていう言い方でわかるでしょうか。空が荒れますと北西方向からの風が強く吹いて、晴れているのに、雪が舞うという現象がよくあります。積雪とか降雪というものにはなりませんが、日影とかに雪だまりができてそこが凍ってブラックアイスバーンとか、道路が凍るという状態がおきます。実際それは、もしそうした場合、高速道路にも当てはまると思われます。凍結した道路っていうのは積雪した道路よりも、はるかに危険ということを認識されていますでしょうか。高速なんかももってのほかだと思っています。また、もしそれで封鎖するというんだったら造った道路が使えないっていう、とても無駄なことが起きると思われます。 私は今回、能登半島が今地震で大変なことになっているので、道路の復旧はそちらにまわして欲しいという気持ちがあります。また、お金がかかる道路を造るよりも、既存の道路を修復の方がよほど良いと思います。実際にもう 30 年も前に造ったので橋が危ないというところもニュースで、報道されている皆さんご存じだと思います。また、造っても維持管理ができないんだったら、計画自体は諦める英断というのも持っていたきたいと思います。以上です。	公聴会の開催については、住民の皆様などから広くご意見を聞くために、関係市の広報誌や県・市ホームページなどでお知らせするとともに北杜市については、それを補足するため市全域を対象とした地域指定郵便により周知しており、適切に行っていると認識しています。 長坂 JCT から清里方面のルートについては、清里高原の南側を通りつつ、アクセス性に配慮し高い走行性と安全性を確保するため、中央自動車道長坂 IC のやや北側で分岐し、東に向かい大門ダムの南側を通過し、そこから北進して長野県境を越える道路線形としています。 また、住宅地・集落、別荘地、工場等の土地利用や自然環境等へ配慮し影響を小さくするよう位置を決定するとともに、寒冷地であることを考慮した道路構造令の基準を満足しています。 公聴会で頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。 都市計画原案ルートは、令和元年の航空写真測量により作成された地形図をもとに検討されています。 設備・施設の用地補償の内容等については、事業実施段階において事業予定者が検討し、説明していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については事業予定者に伝えます。 本道路における自然環境に関する環境影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。 住宅地・集落周辺の道路構造については、橋梁形式とすることで周辺コミュニティに与える影響を最小限に抑えられると考えておりますが、今後、事業実施段階において事業予定者が検討し、説明していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。 本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。 その他の頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。

■ 1.4.1 号 双葉・葦崎・清里幹線（原案）に対する公述意見及び都市計画決定権者の見解

公述 番号	公述意見	都市計画決定権者の見解
7	あーどうも。私長坂に住んでいます、●●●●と申します。以前はですね、中部横断自動車のA・Bルート案のど真ん中に住んでいます。ですんでさっきの5番、6番の人の意見は、本当に身にまつされるもので、毎日移住の苦しみとかいうかね、移住しなければならぬかもしれない。ひょっとしたらロシアンルーレットをね、やるがごとく生活してました。そういうことでさっきの意見には本当、涙する部分もあるんですが、私の家は幸い外れましたので、はっきり言ってここに来る意味はあんまりないんですが、一応発表してくれということで、通知をいただきましたので、発表したいと思うんですが、1つ文句を言いたい。なんでね、僕たちが出した意見書のコピーが、当日、今日当日も来ないのか。これでネットにも出ないんです。出す?ははっきり言って、こんなものは茶番劇で、はっきり言って国がやろうと決めたら、誰が反対しようが、何が起ころうがやってしまう。やるにはやっぱり、劇を作らないと。お話を。民主的にやってます。やってますよっていうね。そのことをやっぱりみんなで印象づけるために、こういう公聴会とかするんですが、はっきり言って意見言っても通らないし、僕なんかは意見書でこれ読んでも、ちょっと老眼もんだから、ちょっと眼鏡忘れて読めないね。これ中身としては、この道路がいらないということを言っていて、決定経緯、国土交通省の決定経緯も、はっきり言って住民の意見をすべて聞いているわけでもないし、質問に対してね、文書で回答してるかといえば、ある団体には回答してるけど、ある団体には回答してない。僕が出した意見書、内容証明で出してるんですけど。はっきり言って、文書で返ってきたことはありません。なぜ返ってこない。文章残すともずいから、国土交通省には中部横断自動車の議事録が1枚もないと、計画課長から聞いてます。こんな団体はね、詐欺師とほとんど変わらない。裁判になってね、文章が出てきちゃまずいから、文章残さない。もう本当にひどい話です。 それで、なんでいらなかっていうと、果たしてこの道がね、昔の中央道みたいに、この町に富をもたらすっていうことは絶対ないです。ほんとで静岡とね、その長野を結んでるかもしれないけども、観光をする人がね、この北杜市を通り過ぎて、長野の有名な観光地に行ってしまう。スルーです。はっきり言ってこれは道から山を眺めて通り過ぎるだけの場所。敢えてここでお金を落とそうと言う人はいですよ、多分。ほいで、ちょっと支離滅裂になったけども、この道路というのは最初に発表されたときに2300億円が全線ができるというふうになったんですね。ところがそのときは、国が、70円とか80円とかそのぐらいです。今幾らですか。かなり高いですよ。この状態で資材を海外から買い付けて造ったら、2300億円が、ひょっとしたら7000億円とかそなるかもしれません。はっきり言って。そんな道路を鹿か馬か熊かわかんけど走る道にね、使うのはもったいないことです。 むしろ、国道141号を改良するか、もしくは長野の方はもう1本、別に道を造ってもいいとは思いますが、ましてや北杜市の道が多いのにね、これ以上道を造る必要はないと思います。 僕が反対運動活動始めたのは日本の借金がね、8000兆円あっちがう800兆円か、今1200兆円ですから、800兆円の時代です。で、今現在1200兆円、ネットにもでますよ。1200兆円ということとは、400兆円、この15年ぐらいで増えたということになります。今、日本の経済、予算を組んでも、ほとんど国債で賄ってる状態で、その借金大国でね、年金も少なくなり、生活も苦しくなり、物価も上がり、その中でこの道がだよ、国民にとって本当に必要な不可欠かと言ったら、全く必要のない道だと思ました。はっきり言って。時間をかければ他のルートだっていくらだってある。なぜ高速道路でないといけないのか。ねえ不思議だよね。受け付けの人に聞きました。今、日本の借金幾らありますかって聞いたら、100兆円なんて答える。公務員とか政治家の頭の中にはそのぐらいしかないんですよ。まだ100兆円、実際は1200兆円。まだまだ借金できるから国債刷って道路を造りましょう、造りましょう、どんどん造りましょう。僕はね子供がいらないけど、将来ある人を、というか子供がおったらね、その子供がかわいそうなものだよ。こういう無理やり造るような道路。借金の山に押しつぶされるような生活をせんといいか。もう国益がどんどん下がり、生活も苦しくなる、どんどん今から年金もなくなる。今ですら年金生活なんて死語ですよ、はっきり言って。その中でこんな贅沢な道を造ろうということ自体が陳腐でしかないと思います。そのぐらいかな、あともう一つ。ここね、国土交通省の計画課長か、計画課長がね。この道について、清水港と新潟港を繋げると、なぜすばらしいかという録音があります。(録音再生聞きとれず)ごめんなさい。ちょっとうまく再生できませんけど、その計画課長が言うにはね、アメリカから来た荷物が、清水港に入って、清水港陸路中部横断自動車を通して新潟に運ばれ、そして新潟港から、また中国へ輸出され、それが日本の経済にとって良いことだという、そういう誰が考えてもおかしいような説明を僕たちにしました。そういうこともあって、私ははっきり言ってこの道は、金丸信、自民党の道路であって、国民の道路ではないと思います。ですんで、やめたほうがいいと思います。はっきり言って、有識者会議でね、ある有識者会議、笹子トンネルの事故が起きましたよね。あのときに、平成26年4月14日に社会資本整備審議会道路分科会というところが、道路の老朽化対策の本格的実施に関する提言として、今ある道路の保全をしっかりやってください。新設よりもそちらを急ぐべきです。今のインフラがもう限界にきてますから、笹子トンネルの、ああ、ありがと、10分ね、まだしゃべれるな。笹子トンネルの事故がね、二度と起こさないために道路インフラの整備にしっかりお金をかけてください。という社会資本整備審議会道路分科会というのが、これネットでも出てますけど提言が出てます。要するに施設、道路を造ることばかり考えてはいけないよという話ですけど、この頃、僕北杜市なんか走っていると、道路の中央線がない道がやたらと多い。無いというよりも消えてしまった。こんな道路、国の肩を持って建設を進める。 県に言いたいんだけどね。勝手に聞いてくれればいいよ。耳塞いでとってもいいけど。そんな道路を造るよりも、今あるインフラをしっかり整備してください。もう中央線がないから、車線をオーバーしてはみ出てくる車をね、中央線がないんだから、はみ出てるっていう認識もないですよ、多分。そういうことです。はっきり言って、もうお金がないんだから、お金がない国なら、無いなりにいろいろ生活していかないといけないし、道路を整備していかないと僕は思いますけどね。そういうことで終わらせていただきます。はっきり言って、もしどうしても造りたいんだったら、県がクラウドファンディングなんかやってね、中部横断自動車道、市民から寄付金を募ればいい。それだったら、まあ、ほしい人がものすごく多いんだったら、この世の中ね、すぐできちゃうでしょ、多分。お金集まりますよ。クラウドファンディング。中部横断自動車道のクラウドファンディング。やってください。是非とも。期待してますよ。草葉の陰。もうあと、どうだね。僕の人生があと15年ぐらいだと思うから。あと若い人に任せます。では。	本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。 その他の頂いたご意見については、事業予定者、関係機関に伝えます。

公述 番号	公述意見	都市計画決定権者の見解
8	私は白州町で製材所を経営している●●●●です。時間が短いので早口になるのはご容赦していただき、私は樹木を扱う仕事なので山の現況をお伝えしたいと思います。議長の方、申し訳ないですが、専門的なことになるので、ちょっと違うことを言っているなというところは、ご容赦ください。 私は、樹木の内生判断を現場で判断して中を読み取り、産業に繋げてきた、山梨だと最古の歴史を持つ製材所を経営しています。昔は軍事産業も盛んなエリアでしたので、そのことから当地にいて樹木を様々な状態に変換しているんなものに使う産業に携わって、指揮を取っていた方に昔はいたと思います。今は法律や資格のみ存在して、私の様な職種の実在意義が無くなってきていますが、あまりに酷い状況なので今回そのあたりを道路開発とリンクして意見をしたいと思います。 今回の山のエリアの状態ですが、このままでは全層枯れに突き進むとあちこちで進言してきました。地域には広報誌も打ち出しています。ただ、行き届かず、既に樹木がゾンビ色になっていることを皆さんもあちこちで見ることができているはずです。このような色です。色が変わっていると思います。これは樹勢低下の時に付くと言われる地衣類が蔓延状態です。 短時間で説明は致しますが、通常だとこれは生物大量絶滅でいわゆる変異の状態です。 山に道を造る、人の流れを作る。これは生態系を守るいや、人間が生きたかったら生態系の起点のエリアで絶対やっては行けないことです。それを説明し、今回の計画が悪影響しかないことを私が説明します。 今回の該当エリアはハケ岳おろしの影響を受けるエリアです。ハケ岳おろしは風の事をいうと思われている方が多いですが、ハケ岳の土壌が持つものが様々に影響したことを、土地の人は知っていてハケ岳おろしは怖いもの、林業では樹木は風で枯れると昔から言っています。 まず、その状態を変換するのに昔、林業でがんばったんですが、それを変換するのにまず地下茎の笹の系統、昔から土地の固定によく言われます。それはもうい土を変換して安定させます。地下茎の構造だけ言われますが本来はその土壌の変換機能が意味するところが多いです。その地下茎で固めた上に、これは有名ですが、赤松等のアルカリ耐性が強い樹種が自生し、または植林して防風林を築いてきました。昔はそう言った意味で松と竹で土地の安定を図り防風林が機能してきましたが、今は赤松やササ、竹を粗末にしています。 山の植生は松竹梅の比率と言われています。現代だと分かりやすくするとレッド、グリーン、ブルーの RGB の色の三原色で説明した方が分かりやすいかも知れません。 レッドとグリーンの松と竹を人工で消失方向へ。ブルーに該当する山のポリフェノール鉄分等をフルーツ栽培で山から抽出、分解している状態が山梨です。 土地の安定化をしてきた植生を人工で変化させ、さらに様々な産業開発で要は土地の塩が上がるという状況に突入しています。 まず地下水を抜くことが多いですが、塩が上がるのは当たり前、ソーラーパネルで地温が上がるのは当たり前、皆伐林業で地表温度が上がるのは当たり前で今期、山梨県の地表温度が日本の最高温度を記録したことがネットニュースでも出ています。土地の塩が上がって腐敗がはじまっているのが、理解ができる一つの状態だと思います。 山梨が、地表温度が超えたことが出ていますが、私は、サーマルカメラ持っていて、皆伐エリアで勝手に植林した人工エリアを計ったら、マックス 82℃を地表温度で記録しました。 山梨の樹木の殆どが今は緑色になって来ています。持っている成分によっては白く、様は塩基、アルカリ反応ですね。塩基の反応の時に付く梅の木ゴケなどの地衣類、地衣類は菌と藻類の共生なので海の匂いがします。 様々な状況でこの類のものが国土を蔓延してきています。様は藻類異常、シアノバクテリアに日本は包まれてきています。 ただ樹木や河川は色の変化で気付くことがまだできますが、例えばコンクリート構造物との相性はどうかというと、全てを壊す方に作用します。 そしてこれはすでに止められない状況になっていることに本来は気付いて貰わないと困りますが、街中のいたところでコンクリートが黄色に変色しているところが多いですけど、リニューアル工事をしたところでさえ爆裂や錆汁が出ている所が出ている筈です。 昔から土木に関わった先輩が「おい、●●●●、どうなっちゃうだい、コンクリートのトロの部分、表面ですね、がみんなポロポロになっちゃう。」それをね、何人もの方が進言しに私の所に来ました。 あちこちの石も加速度的に白くなってポロポロになっています。 地衣類はアスファルトの風化も加速させます。 これは、地衣類は生命の起点ともいわれますが、それは、この土地では溶岩土壌をも溶かし生命のスタートの起点を作ったことが上げられると思います。 補足で説明しますが、バイオマスプラントやソーラーパネルの火災が続発することになると思いますが、これは溶岩土壌を溶かすことでイメージ出来ると思いますが、要はカーボンとの反応なのでベルトコンベアや配線などが燃えていきます。 時間内ですべて説明できませんが、様は黒いものを白に変えます。 アスファルトの劣化の速度や白くになったり赤くになったりしている所が続々増えています、その現状が見てとれる方からすると、これ以上の道を作ることで種の移動もですが、工事中もリニアに続き様々なトラブルに見舞われると予想ができます。 山間部で藻類が異常を起こす、今期の測定で私のカウンターが高い数値を出したのが、資料の数値ですが、河川から鉄バクテリアが出たと山梨でもニュースになっているんですけど、実際あちらこちらの河川で出ています。そこに現場に光合成が始まる前に行ったんですけど、その時に Co の数値が高い数値を出していました。光合成が始まるにつれて数値は減少してきましたが、その現場の朝方は息苦しかったです。日差しが出て来る状態になって数値は減少してきましたが、その現場の上方を見ると大和村の付近で高速道路の工事をしている所でした。このエリアもコンクリートの状況が酷いところでした。 私からすると異常な世界が広がっているようにしか見えませんでした。非常に不味いのが、藻類が異常な時に火事が多くなることです。山を壊すと里で火事が起きる、昔からの謂れです。 藻類異常な状態だと酸素濃度が高くなります。 鳴ってはいけないアラームがなったのが大気中に酸素濃度のアラームです。現状だとホットスポットだと思われますが、地衣類が異常繁殖と火事、そこまでいかなくても、構造物との反応、土壌は軟化、地衣類がガードレールやどこにでも見られるくらい拡がった現状、道を造りますか？ 中央道もガードレール真っ赤だと思えます。あくまで塩カルの影響もありますが、看板とかもそうですが、散布エリアでない所も高速で錆が多くなってきていることを調査で確認しました。御坂の方からの道も全体的に色がおかしいです。昇仙峡近辺もそうですが、この辺りは鉱物の産地であります。 生物の状態だと地衣類の梅の木ゴケ、鉱物だとロウハとか緑簪、硫酸塩鉱物になると思います。あふれている所が続々と増えています。皆さんが見かけることがある状態だと、緑簪、液体の状態だと古くは緑簪油、現在だと硫酸だといわれますね。どちらの状態からの変異でも地衣類だと藍藻なので藍色へ、緑簪の粉の状態も七里岩周辺、街中でも続々と増えています。 同様な状態で緑カビも大量に出ています。状況変異の過程で言われ方は様々ですが要は有毒です。道路とかですと、カーボンとの反応後で酸化鉄、道が真ん中、北杜市が赤くなっているところになってますけど、変色をしています、様々な人工行為を止めないと芦尾銅山の状況に突入します。 地面が腐敗することで炉の役割をして、赤錆を産出し始めてる現況をすでに止めれるか分からないフェーズです。 これは、腐敗と発酵の区別が人間が取り違えている種々の産業も大きな原因です。 七里岩がどんどん酸化鉄の色の状況になってきています。その上に立つ木は白かったり緑だったり、土地との反応で余ったものは緑の粉が山から吹いてきています。 先ほど説明した緑簪や状態的には緑カビですね。 該当エリアの何か所でも硫化水素臭が出ていた今年、まだ工事をしますか？ 私の住んでるエリアの白州でも 11 月初頭まで、硫化水素がほぼ毎日計測出来ました。 河川の水量が激減している現状、国土地理院の資料でも閲覧できますが活断層が増えています。要は山が脆くなり表層水は少なく地下に錆汁となりまわっています。断層形成を増やしている現況だと推察できます。 それを繰り返すエリア、地下水を抜くところは塩が上がって使えない土地になると思います。それは皆さんが見た目でわかることが、だんだん出てきますが、藻類異常がそれを物語っています。 北杜市の豪雨の時のエリアもかなりの被害がありましたが、そのエリアも地衣類や藻類の異常地帯です。山が脆くなるのは当たり前です。ただ北杜市は硫化水素が出ようが酸素濃度が上がろうが標高差でどちらも下流や標高差が低い方の並行地に溜まります。 今期の測定でも北杜市は土と河川があるのでムラがある計測結果でしたが、ハケ岳おろしなどで下りますので、甲斐市を始め人工物ばかりの所は濃度が安定して高めでした。もちろん道は赤や茶色に変色しています。 道路網なので排気ガスについてもお話をさせていただきます。 Nox. PM 法以降排ガスがグリーンになったと思われていますが、大気中の窒素酸化物は確かに減ったかと思えます。 ただ地衣類は窒素酸化物が減ると増えます。しかも、今ディーゼルエンジンは尿素水で浄化したものを排気しています。 マフラーから出るものは窒素と水です。段々と影響が出てきますが窒素過多に周辺がなって行きます。 この状態はもちろん生態系や周囲の環境に影響を及ぼしていきます。 交通量が増えれば増えるほど環境に配慮した車が、意図せず環境を壊していきます。 今は人間が自然から関わるエリアを減らしていく時代です。 そのタイミングを間違ひ、開発を続けると多分藻類や、地衣類の異常繁殖は止めれなく、その結末は人間の抗酸化作用が奪われることになり、様々な病気を引き起こすことになります。私からするとすでに始まっています。 土壌由来の菌、常在的にある菌による病気の増加等これはもうできていますが、山の比率を変えると様々な菌のバランスが崩れます。呼吸器疾患が多くなってきていると思いますが、北杜市は土壌菌にアプローチをする産業が多いので、風が流れる盆地では呼吸器疾患が増えたと予見できます。この文章を打っているときにも肺 NTM 症がどんどん増えている状況がニュースで流れていましたが、土壌由来のものです。 道路を造ると山間部に照明が付くことになりませんが、照明の LED 化も藻類異常起こします。秋芳洞が LED 照明に変えたことで植生の変化がニュースありましたが、全部中の様子が変わったんですよ。秋芳洞の中が。道を造る、トンネルを造る、藻類が LED で異常繁殖をする、藻類によって構造物が壊れる。藻類異常で酸素濃度が高くなり生物が大量絶滅する方向へシフトします。何をしたいのか私にはわかりません。殆どが検索すれば出てくる知識で紐づけできることです。 樹木が専門なので、そのところを少し説明します。樹木や植物は香りと音でも動物や昆虫などとやり取りをしています。 クリスマスの時期なので LED 見かけますよね。樹木や虫はその波長を嫌がります。LED が巻かれた樹木や植栽を見てきれいだと言える現代。樹木の色は変色や裂傷、異様な色をしています。しかし、現代はそれに気づきません。様々な技術を統合することなく使うことで、樹木は弱くなっています。 最後に樹木の精霊の話をします。これはスピリチュアル的に語る人が現代では多いですが、木の精と書きますが、メチルアルコールのことです。樹皮が白くなった樹が多いですが、それは死んでいく方向なので、そこからは長いんですけどね。その時に樹種によりですがメチルアルコールを出します。要はアルコール臭を出して虫に種の移動をお願いしている状態です。 そこを、木の魂が抜ける状況なので木精と表現しました。 ただ、メチルアルコールは有毒です。山岳遭難や体調不良の方が段々と多くなっていますがそれは私からすれば当たり前の事。 胃酸の影響ですから視神経がやられるのが有名です。目が散るからメチルですから。 樹木匠の見解でも経験がない枯れ方とかのコメントがいろいろと出ていますが、それは硫化水素が細胞死のスイッチを入れると言われます。プログラムされた細胞死という文献がいくつもありますが、その状況を今日本は乱発、人工行為と相まってやっている感じです。虫の影響っていうのは林業で枯れるときにはほとんど影響はありません。むしろ全てが有益です。 色んな整備は自然の希望ではありません。 人工行為は腐りを呼びます。状態的には硫化水素が微量に出ます。 動物の移動が、これはもう、北杜市に住まわれている方も山間部の方もそうですが、硫化水素をずっと計測できているので、動物が降りるのは低いところに硫化水素が溜まりますので降りるのは当たり前です。 今、ハケ岳の樹木は、特に横断道側、道ですね、全部緑色になっちゃっています。から松は赤です。 樹木は人工行為で実をつけることもままならない状況になっています。松とかもそうですが、菌に化けて拡散を頑張っています。 今年はキノコが豊作と言われましたが取ってしまうと生まれ変われません。山間部で食用キノコを採りまくる。街中の公園ではカエンタケが出まくる。山の比率を変えたので食用以外の菌が舞って標高差が低い方向に、残った菌糸類が飛散するのは当たり前です。 本来でしたら山の閉塞した環境で自分の子供が芽吹きを迎えるのが基本です。落ち葉もそうですが山間部に道を造ることは全てが流出していきます。それは循環を絶つことですね。道を造るということは。ハケ岳や標高高地にいるべき地衣類が、中部横断道ができた事で静岡方面にどんどん急拡散しています。これは中北林務事務所にも何度となく注意していますが、全然止める気配はありません。最近、少し北杜市の林政課の方が少しお話をするようになってくれています。 最後に林野庁でも多少公開されていますが、今回、該当エリア、林業の方みんな詳しくないと思いますが、昭和 40 年代に 245T という枯れ薬剤に含まれる成分を地拵えで散布したはずです。いろいろありますが私からすると樹木があまりに弱っています。その辺を開発にあたって考慮していただければと思います。ありがとうございました。	本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。 本道路における自然環境に関する環境影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示することになります。 その他の頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。

韮崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・韮崎・清里幹線（原案）に対する公述意見及び都市計画決定権者の見解

公述番号	公述意見	都市計画決定権者の見解
9	山梨県土整備部高速道路推進課の石部が代読します。 住人と話し合いを十分にしてから高速道路を造る気があるのか。 H27 年に高速道路の計画がでてから住人の意見を聞く機会を作ったと説明会で言われたが、今年 10 月に新聞発表があってから意見を言える場が非常に少ない。 意見を出さないと公聴会に参加できないというのも、人数制限があるのも、地域の住人のことを考えていると感じられない。また、説明会や公聴会などの開く際の関係者の連絡が遅すぎるのと、周知方法が人を呼ばないようにしているように感じる。新聞やインターネットでの周知は情報を得られる手段がないので誰でも参加できるよう、世帯ごとに郵便などで送るなどの配慮をしてほしいと言ったが、全く反映されていない。今回の意見書が手元に届いたのが 16 日だった。人生がかかった問題で、この対応をされるとずさん過ぎて協力したくないです。 大泉支所などで様々な会場で行った、意見、質問を次回お答えすると言っておきながら、毎回同じことを話して、質問にきちんと回答がなされていない。なぜ答えられないのか、録音、撮影をこちらに禁止するのであれば、ちゃんとした回答書や議事録を作成し、皆が見ることが出来るようにすべきだと思う。 いろんなルート案を提示しているが、そもそも検討してもらっているのかがわからない。なぜ、わざわざ南清里から長坂までくるルートにしたのかなども全く説明されていない。国道 141 号に並走するルートなら新しく高根などに造る必要もなくなるので、国土交通省の方が気にされている費用も、ご心配なくなるのではないのでしょうか。 H27 年から計画があったなら住宅を建てる際にハウスメーカーなどにも確認してもらったが、その時にちゃんと伝えるべきだと思う。その時にはとくに説明もなく問題ないと返答されているのに、今になって土地が対象になるから出ていけはあまりにも理不尽だし納得できない。そんなことをやる人たちの計画を信じてほしいと言われても信用に値しない。どのように理解を得ようとしているのか教えてほしい。 住宅地を横切る形の案を出されているのに、住宅地を避けたと話されているのが、とても不愉快極まりない。住宅地に 7 メートル幅以上のものができると、土地はかからなくても影響がでる人多いと思いますが、どう考えているのか教えてほしい。 対象地域の人が昨年 10 月の新聞で知ったのは、住人をないがしろにしている。住人と話をして決めたことと言っているが、いつ、どのように話し合いをしたのか、土地がかかる対象者にはなぜ新聞報道より先に直接話をしに来なかったのか、わかるように説明してほしい。 公聴会を開くが、質問は答えられません。意見の回答はできませんと紙に書かれていたが、いつ質問や意見の回答をもらえるのか。公聴会を開いて住人の声を十分聞いたので事業を進めますということには、絶対しないしてほしい。公聴会ではなく、回答を直接もらうことが出来る場を設けるようにしてほしい。見解、公表するとあるが、似ているからと意見をまとめず、必ず全てに答えられるようにしてほしいです。以上です。	国土交通省（事業予定者）による手続きのなかで、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間に、北杜市での説明会を計 10 回開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からのご意見を頂いています。 また、令和元年 8 月 1 日から 9 月 2 日までの間に、環境影響評価方法書の縦覧を行い、その間に北杜市で計 2 回の説明会を行うとともに環境保全の見地からご意見を頂いています。 さらに、令和 5 年 10 月に都市計画原案説明会を北杜市で計 2 回開催し、今回、公聴会においてご意見を伺っています。 引き続き、環境影響評価準備書や都市計画案の公告・縦覧においても、ご意見を伺いながら手続きを進めていきます。 公聴会は、都市計画の原案について住民が公開の下で意見陳述を行う場であり、都市計画決定手続きにおける住民参加の機会を確保するために開催するものであり、時間的に対応が可能な限り、皆様にご意見を陳述していただきたいと考えていますが、意見者数が多く同種の趣旨の意見がある場合には、公述人を選定することもあります。なお、今回は、全ての意見を陳述していただいています。 公聴会の開催については、住民の皆様などから広くご意見を聞くために、関係市の広報誌や県・市ホームページなどでお知らせするとともに北杜市については、それを補足するため、市全域を対象とした地域指定郵便により周知しており、適切に行っていると認識しています。 都市計画原案説明会での主な質問と回答の要旨は、県ホームページで公表しています。 北杜市主催で開催された地区説明会については、県・市のホームページで公表しています。 本道路の新設区間は、清里高原の南側を通りつつ、アクセス性に配慮し高い走行性と安全性を確保するため、中央自動車道長坂 IC のやや北側で分岐し、東に向かい大門ダムの南側を通過し、そこから北進して長野県境を越える道路線形としています。 また、住宅地・集落、別荘地、工場等の土地利用や自然環境等へ配慮し影響を小さくするよう位置を決定しています。 中央自動車道から分岐する JCT の位置については、双葉 JCT に近づくほど、長野県境の野辺山方面に向かう道路延長が長くなり、土地の改変や自然環境への影響が大きくなります。 あわせて、双葉 JCT や須玉 IC 周辺などで分岐し野辺山方面に向かう場合、その方向に急峻な山地部があり、整備費用を要するトンネル等の構造が必要となりコストの観点等からも都市計画原案に示す（仮称）長坂 JCT の位置が妥当であると考えています。 都市計画原案は、令和 5 年 7 月 19 日に事業予定者である国土交通省からルート案の送付を受け作成を行いました。なお、頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。 本道路における環境に関する影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。 令和 5 年 7 月 19 日に事業予定者である国土交通省からルート案の送付を受け、都市計画原案の作成を行い、令和 5 年 10 月 24 日から 29 日の間に、甲斐市、韮崎市で各 1 回、北杜市で計 2 回都市計画原案説明会を開催して、地域の皆様にルート・構造について説明していますが、北杜市での開催前に、甲斐市の開催をうけ新聞報道されたため、結果的に新聞報道が先になりました。 公聴会におけるご意見と都市計画決定権者の見解については公表し、都市計画審議会へ報告します。
10	大泉町に住んでいる、●●●●と申します。お願いします。本日はこのような場を設けていただきありがとうございます。 ただ、今日の会に関しては、公聴会に参加できなかった方や本日の午後の 2 番の公述人が●●●●なんですけど、こういう時期もあって、体調不良ということで、断腸の思いで今日参加ができずにいます。そういう方もいるってということだけはまず承知していただきたいです。 今回の公聴会は意見出さないとやっぱり参加できないっていうのと、人数制限があるのもちょっと地域の住民のこと考えているのかな、っていうのもまず疑問に思いました。 公聴会とか説明会を開く際の際の関係者の連絡が遅すぎるというのは、前々から大泉支所等の話し合いのときも言わせていただいていたんですけども、大泉支所等の話し合いのときには私のうちに来たのは、通知が来たのが 1 週間前でした。会を開く 1 週間前に来てくださって言われても、なかなか私は、主人と私も共働きなので、たまたま休みがあったからその日は参加できましたが、1 週間前に来てくださって言われても、なかなか参加するのが難しいこともあります。私たち若い世代とか、あとは地域型高齢者とかもいる方も、高齢者世帯の方も多いと思うんですけど。インターネットとかに周知とか、情報を出してます出してますっていうふうに言われているんですけども、そういう手段だとなかなか情報が得られない方もいると思います。以前の話し合いの時には、地域ごと、関わりがある世帯とっていう方にも、必ずどこの家庭にも情報が届くようにして欲しいっていうふうに、意見を出させていただきましたけど、なかなか反映されていないのも、なんだかととても納得がいていません。 今回の意見書もたまたまハケ岳の情報誌の方を見ていたときに、意見を募集しているっていう情報を見て私は知りました。そこから手元に届くっていうふうに聞いていたので、11 月を過ぎても手元に郵便がこないことを疑問に思い、家族と相談し、問い合わせさせていただいて、やっと郵便物の配布がされてなかったっていうことを知ったのは、16 日で、直接郵便局の方が 16 日に持って来てくださいました。こういった人生のかかった問題で、情報公開が遅いっていうのが、対応がとても私たちはずさん過ぎて、ないがしろにされてるというふうに感じて協力したくないなと思いました。 また、大泉支所など、様々な会場で言った意見とかを、次回お答えする、また住民との話し合いを十分に、十分にしてから高速道路を造るとお話をいただいますが、平成 27 年度に高速道路の計画が出てから、住民の意見を聞く機会を作ったと説明会では言われていたんですが、私たちにはそういう機会があったとは感じていません。私は大泉に生まれてから 30 年以上住んでいますが、27 年度以降にこの高速道路の計画について、直接住民に話を聞くから、住民の皆さんがお集まりください等の説明会を受けたのは、ここ数年のことと考えています。で、意見を求める機会や質問とかをこちらが一生懸命しても毎回同じ説明をされて、きちんと質問の回答がされていないというふうにも感じることも多いです。毎回毎回、同じ内容を繰り返し説明するものであれば、特に開催する意味はないと考えています。 また、こちらが質問した内容等を、答えがあるのかと思い、ホームページ等も拝見したりとかしますが、議事録や回答書などが作られているところが見たことがありません。こちらに録音や撮影などを、こういう会ですることを禁止にするのであれば、きちっとそういったものを作成していただき、関係者、関係する世帯等にわかるようにするべき、提示していただきたいなと思っています。 また、いろんな会で様々なルートを皆さん提示していただいたと思いますが、そもそもそれも検討しているのかが毎回わからない、あやふやな回答をされています。なぜ、わざわざ南清里から長坂まで、来るルートにしたのかなども、まったく説明がされていません。また、いつも説明されるのは、ルートでカーブがきつい、費用面のものということでお話をされているんですが、まっすぐ下るルートであれば、長坂に無理やりつなげる費用とかはないのではないのでしょうか。皆さんが気にされている費用の問題も解決するんではないでしょうか。 平成 27 年から計画があったっていうときに、私は●●●●の横の土地に、令和 3 年に家を建てました。その際にハウスメーカーなどにもきちんと確認をしてもらいました。ハウスメーカーなどには周知する義務はないと前々回の説明会でお話をされていましたが、こちらはそれも心配して、ハウスメーカーに直接聞いていただいています。その際にはハウスメーカーから聞いてもらったときには、特にこの土地は関係ないので、問題なく進めてくださいという返答をいただきました。しかし実際に家を建て始めて、住み始めてから 3 年で土地が対象になるから出てけっていうのは、余りにも理不尽で納得できない話だと思っています。わざわざわかっていたら、2 重ローンになるようなところに家を建てる人はいないと思います。そんなことをやる方たちの計画を信じて欲しいと言われても、なかなか信用に値しないと私は思っています。今後どのように理解を得ようとするのかも、必ず対応で示して欲しいと考えてます。 また住宅地を横切る形のルートを出されているのに、住宅地を避けたという話をされてるのがとても腑に落ちないです。住宅地に幅 20 メートル以上のものができると、土地にかからなくても、影響が出てくる方はたくさんいると思います。直接影響が起きるのは 21 世帯となってますが、実際は道路の近くにある住宅地の方も被害影響が出てると考えています。どうしてわざわざ住宅地の中を通るルートにしたのか、住んでいる人たちの生活をどのように補償するのか、そのへんも考えてやっているのかなと、とても疑問に思います。 地図上では 21 世帯ですが、実際の現場を見に来ていただいて、考えていただきたいです。対象の地域の方が去年 10 月で、新聞で知ったのは、住民の方たちの意見を聞いているというのは、とても思えません。説明会のときには、住民の方たちから十分な意見を聞いて進めています、と言っていましたが、いつどのような話し合いをしたかなど質問しても、毎回毎回、答えが返ってきません。 土地に係る対象者は、なぜ新聞報道で知らなければいけなかったのか。新聞報道より先に、平成 27 年に案が出ていたなら、なぜその頃から話し合いを進めなかったのかなど説明をしていただきたいなと思っています。 公聴会は開くが直接質問は答えられません、意見は回答できません、と書かれていましたが、今日の説明会、今日の冒頭の説明で説明したような内容や、今までの話し合いの中で話したことで、説明責任を果たしたというふうには思っていて欲しいんです。公聴会を開いて住民の声が十分聞けたので、事業をどんどん進めます、っていうことは絶対にしないで欲しいです。毎度毎度説明会を開いても、納得いく回答が得られないまま公聴会を行い、公聴会で意見を言ったから、住民の方の意見はみんな聞きました。そのようなことにされては、私たちは人生がかかった問題なので、とても困ります。 今日の公聴会の内容等も含めて、関係ある世帯の方や関心がある方たち皆さんに意見が求められるよう、また皆さんが意見を見られるような形で必ず進めてほしいです。よろしくをお願いします。	公聴会は、都市計画の原案について住民が公開の下で意見陳述を行う場であり、都市計画決定手続きにおける住民参加の機会を確保するために開催するものであり、時間的に対応が可能な限り、皆様にご意見を陳述していただきたいと考えていますが、意見者数が多く同種の趣旨の意見がある場合には、公述人を選定することもあります。なお、今回は、全ての意見を陳述していただいています。 公聴会の開催については、住民の皆様などから広くご意見を聞くために、関係市の広報誌や県・市ホームページなどでお知らせするとともに北杜市については、それを補足するため、市全域を対象とした地域指定郵便により周知しており、適切に行っていると認識しています。 住民のご意見を聞く機会につきましては、国土交通省（事業予定者）による手続きのなかで、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間に、北杜市での説明会を計 10 回開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からのご意見を頂いています。 また、令和元年 8 月 1 日から 9 月 2 日までの間に、環境影響評価方法書の縦覧を行い、その間に北杜市で計 2 回の説明会を行うとともに環境保全の見地からご意見を頂いています。 さらに、令和 5 年 10 月に都市計画原案説明会を北杜市で計 2 回開催し、今回、公聴会においてご意見を伺っています。 引き続き、環境影響評価準備書や都市計画案の公告・縦覧においてもご意見を伺いながら手続きを進めていきます。 都市計画原案説明会での主な質問と回答の要旨は、県ホームページで公表しています。 北杜市主催で開催された地区説明会については、県・市のホームページで公表しています。 本道路の新設区間は、清里高原の南側を通りつつ、アクセス性に配慮し高い走行性と安全性を確保するため、中央自動車道長坂 IC のやや北側で分岐し、東に向かい大門ダムの南側を通過し、そこから北進して長野県境を越える道路線形としています。 また、住宅地・集落、別荘地、工場等の土地利用や自然環境等へ配慮し影響を小さくするよう位置を決定しています。 中央自動車道から分岐する JCT の位置については、双葉 JCT に近づくほど、長野県境の野辺山方面に向かう道路延長が長くなり、土地の改変や自然環境への影響が大きくなります。 あわせて、双葉 JCT や須玉 IC 周辺などで分岐し野辺山方面に向かう場合、その方向に急峻な山地部があり、整備費用を要するトンネル等の構造が必要となりコストの観点等からも都市計画原案に示す（仮称）長坂 JCT の位置が妥当であると考えています。 都市計画原案は、令和 5 年 7 月 19 日に事業予定者である国土交通省からルート案の送付を受け作成を行いました。なお、頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。 本道路における環境に関する影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。 令和 5 年 7 月 19 日に事業予定者である国土交通省からルート案の送付を受け、都市計画原案の作成を行い、令和 5 年 10 月 24 日から 29 日の間に、甲斐市、韮崎市で各 1 回、北杜市で計 2 回都市計画原案説明会を開催して、地域の皆様にルート・構造について説明していますが、北杜市での開催前に、甲斐市の開催をうけ新聞報道されたため、結果的に新聞報道が先になりました。 公聴会におけるご意見と都市計画決定権者の見解については公表し、都市計画審議会へ報告します。

韮崎都市計画道路 1・4・1 号 双葉・韮崎・清里幹線（原案）に対する公述意見及び都市計画決定権者の見解

公述番号	公述意見	都市計画決定権者の見解
11	私は大泉に住んでいる●●●●です。簡単な文章になるんですが、私の思っていることで、高速道路の建設に伴い、買収対象となる土地について、残地の買い取りをお願いしたいと考えています。 残地は周辺の土地利用や地域の活性化において重要な役割を果たす可能性があります。これにより、地域住民の生活環境向上し、交通の便利も高まると期待されています。 また、残地も買い取ることで、土地の一斉化管理可能となり将来的開発や利用において、重要性が生まれます。地域の特性やニーズに応じた活用を進むことで、地域全体の開発拠点にすることにできるでしょう。 このような観点から、是非とも残地の買い取りを検討していただく申し上げます。地域の未来を見据えた取り組みとして、前向きにご返答を心より期待しております。 なお、中途半端に残った土地に関して、固定資産税を支払う義務が発生しますが、支払いたくはありません。地域全体を買い取っていただき、ここで建設賛成とさせていただきます。 あと、9月14日土曜日に説明会があったみたいなんですけど、僕、呼ばれてないんですよ。それに関して返答してください。以上です。	用地補償については、事業実施段階において事業予定者が検討し、説明していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については事業予定者に伝えます。 9月14日に開催された北杜市主催の説明会は、北杜市が地区加入者は回覧板で、地区加入者以外はポスティングによる周知を行っていると考えています。
12	今回初めて意見書を提出させていただきます。高根町の●●●●と申します。午前部のの方々のお話とても為になりました。国交省の方が未だに秘密裏的な過去のやり方で事を進め、1度走り出してしまった案件はそれが間違っている、地域住民の意見が反映されずに途中で止まることがないことに憤慨を覚えました。誰のため、何のためは、その土地に暮らす人々の権利が優先された上で、広義の仕事とならなければならないと思います。拙い小さな意見書かもしれませんが、その一助になることを願って、読み上げさせていただきます。 都市計画での韮崎都市計画道路の目的明示、経済効果のためなのか。土建業者への経済的効果、ばらまきのためなのか。これからこの道路が建設された後、経済効果があるようには思えない。経済効果がないと思われる理由、 理由1、例なんですけど、ハケ岳大橋から清里に抜ける北杜ハケ岳公園線、一見便利そうに見えんですが、長距離の坂道のため上り下りともに便利とは言いかねる。距離があれど、なだらかな141を利用するトラックや普通車が多いように思う。これと同様に、地形や景観を鑑みない道路が増えるのか、という懸念がある。 理由2、自然破壊になる恐れがある。便利でも景観を疎かにした場所を、観光として楽しむのだろうか。不便でも、その景色を楽しむために人は観光に行くのではなかろうか。不便すぎずのもの問題があるが、今それほど不便なのだろうか。 そもそも道路を拡張したとして、利用されることが見込まれる前に、その地域でやるべきことに注力した方がいいのではなかろうか。 理由4、これから建設として、数十年かかると思われる。今の若い人達への経済負担になるのでは。この地域の現在の人たちは使用しないままに終わるのではなかろうか。 私事なんですけど、以前東名高速のインターチェンジの設置の地域住民への説明用に、現場のリアルな景観に建設後の高速道路のCGを乗せたりする。撤収されたものを削除した画像を加工する仕事をしたことがあるのですが、とても丁寧な資料だったと思います。 実際どこを道路が通過しているかわかりづかった今回の資料の質の低さに驚愕しております。本当に最後まで見通した計画ならば、納得しながら同意するのでしょうか。実際、以前関わったインターチェンジは現在便利に使用されていると思いました。 長坂から直接つなぐよりは、清里よりのインターチェンジを設けて、高速から降りて、普通道路を通行してもらおう。一部長野方面に抜ける高速はあってもいいものかもしれません。下車は電車の駅のように乗り換え途中として降りたという認識になれば、長坂清里の途中地域は普通通行が増え、経済効果があるのでは。無駄に開発しなくてもよくなる。何よりも、のどかな景観に高速道路が横たわると思うと、がっかりな思いをしなくてよくなるのではないかと思います。全面的に現状の説明では、肯定も否定もしかねる。 必要なものは造ったほうがいいと思うが、どうにも必要と思えない部分、説得力に欠けるので、無理やり工事をするのではなく、納得できる説明が必要なのだと思います。今の段階では案件に何の魅力も感じません。そして、必要ないと思われる部分は是非とも英断していただけることを願ってやみません。 議事録が許されないならば、せめてライブか録画の開示があればいいと思いました。そんなに考えて行動してもらえればと切に願います。よろしく願いいたします。	本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。 本道路における自然環境に関する環境影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。 都市計画原案説明会での主な質問と回答の要旨は、県ホームページで公表しています。 北杜市主催で開催された地区説明会については、県・市のホームページで公表しています。 その他の頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。
13	私は、北杜市須玉町に住む●●●●と申します。先程来の話聞いてまして、いかに今度都市計画になって山梨県が主体になってからは、いろんな今まで来た意見と回答はおろか、どういう意見があったこと自体も開示してない。皆さんにお示ししてないということがよくわかりました。というのは、10数年前ですか、このふれあい館と違う、向こうの会場で、国交省の説明がありました。その時は、例えば高根で出た意見を、この脇にある垂れ幕にですね、いろんな意見を、こういう意見がありましたと、そんなようなことを垂れ幕形式でやってるような記憶があります。ですから山梨県が今主体でいろんなことを進めてますけど、せめて先程来のいろんな要望にこたえて欲しいと思います。すいません、前段が長くなりましたけど、私は建設反対の立場から意見を述べます。 はるか昔、私は、「君は太平洋を見たか、僕は日本海を見たい」という中部横断道推進のポスターを見た覚えがあります。その時から何十年たったかわかりませんが、14、15年ぐらい前から、突然長坂インター八千穂間建設の計画が発表されました。少子高齢化の時代ですから、その計画はとっくにお蔵入りと思っていたのにびっくりです。それから、住民の声を謙虚に聞くことなく、まっしぐらに建設ありきで進んでいます。 私は先日、直江津に行ってきました。日本海が見たいのではなく、親族の葬式のためでした。長坂インターチェンジから中央道に、岡谷ジャンクションから長野道、更埴ジャンクションから上信越道に入り、上越ジャンクションから北陸道というルートでした。長坂インターから、上越ジャンクションまで、距離で約230キロ。軽自動車のバンで行きましたので、速度は制限速度の80から90キロで走りました。途中休憩はしたので、所要時間は正味3時間30分でした。その結論は、現状の高速ルートで十分です。中部横断道が完成しても時間はほとんど変わらないと思います。私も過去2回説明会等で、完成したら、現状この既設のルートで行く時間とどれくらい変わりますか、どのくらい短縮されるんですかと、そのような旨を聞いたところ、全く正確な答えはありませんでした。おそらくほとんど変わらないと思います。 次に、莫大な金と時間をかけて建設しても、通行台数、通行量は知れたものでしょう。むしろメンテナンス等の維持のお金は通行料で賄えるはずもなく国民負担です。中部横断道を利用しない国民も負担させられます。国民のための高速道といいながら、結局儲かるのは、一部の人たちだと思います。これ以上国民に負担を押し付けなくてください。 北杜市も太陽光パネルの設置、富裕層のためのホテル建設等で、自然が壊され歯止めがかりません。そうでなくても、農業従事者の高齢化等により、素朴な里山の風景はあまり見られなくなりました。いつまでも残したい、田舎の原風景などとロマンチックなことを言ってられないです。豊かな自然を残さなければならない立場の行政、一部区会議員、それに観光業者の皆さんが、自然破壊の中部横断道建設に大賛成というのは理解できません。 私の畑は、相川ブレスの近くにありますが、計画ルートに入ったことは青天の霹靂でした。というのも、それまで聞いていたのは、私の土地周辺はからかない、ということでした。しかし、考えようによっては、畑を死守することによって、自然破壊を少しでも食い止めることに繋がると思いました。 ですから、今からでも遅くありません。国交省、山梨県、北杜市は、国道141号を拡幅拡充することで、中部横断道の計画は撤回してください。 次に、私が懸念するのは、盛土工事に福島放射能汚染の土が利用されるのではないかとということです。中部横断道の盛土は、高さ11メートルにもなると聞いてます。完成後は、見上げるような高さに汚染土が積み上げられることを想像すると、安心して私が畑には行きませんし、高速道路沿いの農地は崩壊するでしょう。また、高速道路沿いの住民も心配で眠れなくなります。しかし、汚染された土を再生利用しようという計画は、IAEAが安全というお墨付きを得るなど、着々と環境整備を進めて、さらに施工実験は、東京、埼玉などで着々と進んでいます。 次の疑問は、山梨側のインターチェンジの間隔は極端に短いことです。長坂インターチェンジ入ってすぐに高根インターチェンジがあり、さらに短い間隔で清里インターチェンジがあります。長野側に比べると、極端に短い間隔であるため、なんでだろうと思うのは、私1人ではないと思います。 最後に、中部横断道の長坂八千穂間についてのヤフーコメントを紹介します。10月の終わり頃の、ネットを見ていたら出ていたものです。乗り物ニュースという雑誌があるようなんですが、その中に出了た、横断道の長坂八千穂間についての記事に対してのコメントの一部です。借用して申し訳ないんですが、「できたら便利だけど、できなくても特に困らない道路である」と、というようなことが、コメントが載ってました。まさに言い得て妙であると感心しました。まさにその通りだと思います。不要不急の道路はいらない、造らせないが一番であります。以上です。ぜひ再考よろしく願いいたします。	本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。 本道路における自然環境に関する環境影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。 頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。 10の設置位置については、住宅地・集落、公共施設、観光地へのアクセス性等を考慮し、主要道路との接続位置の関係から都市計画原案が妥当であると考えています。
14	こんにちは、私は大泉町に住む●●●●と言います。賛成の立場から意見を申し上げたいと思います。本題に入る前に、やはり今指摘されましたように、住民への説明不足、それから通知不足、いろんな意味で、やはり後手後手に回ってるよう県の、また国交省のあのしぐさというか、姿勢というかそのものを感じた中で、踏まえた中で賛成意見を述べさせていただきます。 「君は日本海を見たか、僕は太平洋を見たい」今、前の方がおっしゃいましたスローガンがありました。この言葉は、数十年前、詳しくは二十数年前になるかと思いますが、各組織、商工会、観光協会、青年会議所等が叫び続けてきました。その思いが、コース的には別にしまして、実現しようとしています。 私は大泉町若林地区に、●●●●で住んでいます。中部横断自動車道ができると交通の便が良くなり、経済への活性化、またレジャー、観光の機会も増えこの北杜市への観光客の誘致にも繋がるかと思っています。まして地域の活性化、他県との交流、大いに貢献する道路といえると思います。 また、私自身の経験から搬送、救急搬送の道路として、大変貴重な路線で命の道と感じております。6年前心筋梗塞で急遽倒れまして、救急搬送されまして、一命をようやく取り留めたわけでそんな思いを感じております。この北杜市も高齢化が進み、救急搬送も増加すると思われます。そういう意味でも、高速道路の充実した路線の実現を望むものです。 ここで1つ、道路の構造について意見があります。 計画では高い盛土がほとんどです。説明会でも意見が出ましたが、なるべく高架の方が良いのではないかと感じております。盛土では住宅への影響範囲も広く、地域の分断も大きく感じます。 また、疎外感も大きく感じます。土手に雑草が繁茂して、周囲の農地への影響も心配です。さらに死角が増えることによって、見通しが悪くなり、子供たちへの交通安全や犯罪に対しても、防犯対応が大きな問題になるかと思っています。その辺は大変心配しております。 すでに開通している南アルプス市では、ほとんどが高架ではないでしょうか。 説明会でも高架の費用が高いということは言ってましたが、1度造られてしまえば、そこに生活する私たちは、ずっとその盛土との付き合いをしなくていかなければなりません。 地域の方々の意見を聞きながら、たいへん高架にするには難しいかもしれませんが、将来のことも考えて、せめて住宅が多くある地域や多くの車や人が利用する道路だけでも、高架で造っていただけたらようお願いいたします。 最後に、住民の目線に立つて、そしてまた、住民と一緒になった高速道路の建設を望みます。 よろしく願いいたします。以上です。	住宅地・集落周辺の道路構造については、橋梁形式とすることで周辺コミュニティに与える影響を最小限に抑えられると考えておりますが、今後、事業実施段階において事業予定者が検討し、説明していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。

公述番号		公述意見	都市計画決定権者の見解
15		私は、高根町の原長沢に 20 年ほど、住んでおります●●●●と申します。反対の立場から意見を述べさせていただきたいと思います。それと事務局の方々にはですね、大変申し訳ありません、意見書として簡単に書類を作って、書類といいますか、プリントしまして提出したんですけど、ミスブリが、2ヶ所ほどありまして、これはちょっと訂正させていただきたいと思います。最初の 1 行目ですね、1 行目、長野穂面って書いてありますけど、長野方面です。それから一番下ですね、4 番目、長坂須玉ジャンクションって書いてありますが、長坂インターチェンジ須玉インターチェンジの間違いです。訂正をすいません、お願いしたいと思います。 それでは、この書類簡単に書いてしまいましたんで、ちょっと、お話をさせていただきたいと思います。 まずですね、最初にこの道路計画についてですね、具体的に知りましたのは、10 月ですか、資料をいただいて、この高根町を通るんだ、いうことがわかったのが 10 月でしたかね、ちょっと時間的なところの記憶がありませんで申しわけありませんけれど。その資料を見てですね、私の知人の別荘を持ってる人にですね、ここ、道路通るらしいよって言ったんですけど、知人はうん知ってるよって言って、もう別荘を売ることにしてるんだっていう話を聞きまして、あれ、自分より別荘に来てる人の方が、情報が早いんだ。というふうに感じた次第です。どうして地元の方は、情報が疎いんだというふうに思ったりします。ですからこの計画の進め方自体ですね、情報の出し方自体に非常に問題があるように感じております。 以前ですね、説明会の中でですね、路線 3 つあると、その中からベストな案が現在の案だ、というふうに説明されたんですが、ちょっとそのままでですね、ベストな案だからこれを納得しろと言われても納得できるわけがありませんで、先程来、皆様がおっしゃってたようにですね、何でわざわざ道路をひん曲げてですね、本来であれば、中部横断道っていうのは、双葉の方につながるのは当然であろうと思ってたんですが、なんと道路を西にぐにゃっと曲げて、長坂の方にいくという絵を見ましてですね、愕然としたわけでございますね。で、こう言ってその 3 つの、それであればですね 3 つの案を比較して教えていただいてですね。その上で現在の案が、最良の案なんだということで説明されれば、まだ納得がいくとは思んですが、現在の調子で進められていくのは、ちょっと納得がとてとてもとてもいかないという気持ちでございます。 大変失礼な言い方かもしれませんが、行政でいわれる、知らしむべからず押しむべし、というようなやり方、それがですね、今回はもったなんて言いますかね、一方的と言いますか、知らしむべからず押し切るべし、というふうに思われるわけです。行政が住民に情報を制限して物事を進めるといようなことがあってはいけないと思っております。 この中部横断道のですね、括りで全体の括りで言いますと、私も静岡県の方に親戚がおりますので、たびたび使わせていただいております。大変便利になったと、ありがたいなと思っております。ですから、道路がですね、だんだん経済が進めば、次に次と、残念ながら道路ができてですね、経済優先というような形になってしまうのではないかと思いますけれど、いくらなんでもですね、この高根の北杜市の区間で考えるとですね、長坂につなぐというのはいくらなんでも無理なんじゃないかなと。長野県の県境からですね、高根の方に大きく西に曲がって、長坂につないで、長坂から双葉に出て、そこからまた白根ですかね、あそこに走っていくということになりますが、こんな Z 型にする必要というのは、何でこうなるんだろうかと、もう推測するに一方的に推測するにはですね、これはもう経費を安くするためだけだというふうに思います。後世にですね、後世が使って、我々の世代じゃなくてですね、後世の方々も便利でいい道路だと言ったいただくようなものを造っていきなきゃならないはずですが、こんなにですね、道路をひん曲げて、一旦西に向かって、それから東に向かって、それから南に向かうというような形にするのは、非常によろしくないというふうに思うんです。さらにですね、この Z 型の経路というのは、路線利用者がですね、時間を余分に使います。通行料金も当然そういう余分にかかるようになると思います。ですから、一台に一台の問題、車 1 台の問題としては大したことないと思うかもしれませんが、国全体、県全体というふうに考えれば、この時間も通行料も非常に不合理なもんだ、こういうふうに思っておりますので、現在の案には、とてもとても承服できるわけがありません。 現在提示されている案について言えばですね、先程来もちょっと出ておりますけど、お話が出ておりましたけれど、清里それから高根、インターチェンジが 2 つ、両方ともですね、141 号線に繋がりますね。こんな近いところにインターチェンジ 2 つ繋げて、どうしてそんな必要があるんだろうかというふうに思っております。 この一番最初にですね、リーフレットが何かをもらって、野生生物にも配慮した設計をしますというふうなふうに書いてあったと思うんですが、野生生物に配慮してあるんだと思ったら、人間にはさらに配慮していただく計画なんだろうなと期待しておりましたけれど、現在、長野県側ですね、あそこを利用させていただいて、この道路、どこが野生生物に配慮した設計になってるんだろうなと疑問に思いながら利用させていただいている次第です。 特にですね、現在の案で不思議に思うのはですね、高根インターチェンジですね。ここがですね、私が今年は足が悪くてですね、歩いてませんが、堤山ですか、それから旭山ですか。あそこにかけての散歩道はですね、舗装がしてあって、しかも車もほとんど通らないので、よく使わせていただいた、散歩道、道路なんですけれど、鹿の角を拾ったりですね、それから史跡がありますね。なんか、山城の跡ですかね。そんなものもありまして、なかなかいいところだなと思いはながら散歩コースの 1 つとして利用させていただいてるんですけど、あそこが無くなってしまうと、途中で分断されてしまうというのは非常に残念な思いです。山がですね、切断面、切り通しの面がですね、大きく目立つようになると思います。夜になれば、インターチェンジですから、そこには照明が点灯すると、この北杜市のですね、売りに、月見里県星見市というような風情をですね、煽るような言葉が載っておりましたけど、とてもとてもそんな風情がなくなってしまうんじゃないかと。当然、車が走ればですね、自動車専用道路ですから、ハイビームで走ると思います。車が通るたびにですね、ハイビームの白い光が右行ったり左行ったりというふうになるわけで、とても落ち着かない空間ができてしまうと思うんですね。 しかも、北杜市の条例ではですね、太陽光パネルを主要な道路ですかね、設置していけないというふうにして、観光のためにそういう契約、条例を作ったようですけど、山を削ったところがですね、目立ってしまうようなところを造るなんていうのは、北杜市の方も何も考えなかったのかと、非常に疑問を持っております。山を削って畑を潰すというふうな形で、この高根町、大泉町も道路ができてしまうのは非常に不満に思っております。 以前ですね、それと次にですね、この道路の計画のメリットとして、医療に関して救急搬送というような話がでした。先ほどもちょっとそんなお話をいただきましたけれど救急搬送してもらってですね、治った後、大変です。遠くの病院に連れていかれるとですね、リハビリ、それから検査ということをやっと、担当医にさせていただくことになると思いますけれど、担当医のところに通うにはですね、道路代を使って時間を使ってということになりますので、これはとてもとてもメリットとして挙げるには、この地域だけがもうご褒美だよと言われてるようで、あまり納得できるメリットではないと思っております。 最後にですね、これから時代が進んでですね、休日が増えて、仕事の仕方が変わると、リモートワークなどが増えるそうですね、だんだん人の行動が広がってですね、私、不動産の関係にしておりますので、マルチハビテーションという静岡県のあったかいところの人がですね、こちらに来られるんじゃないかなと思っております。いいアクセスができるのは、それは非常にありがたい事だと思いますが、今のままでは、山紫水明、これを愛でられるような環境はなくなってしまうと思います。この道路計画は、改めて考えていただくようお願いしたいと思います。以上です。	中央自動車道から分岐する JCT の位置については、双葉 JCT に近づくほど、長野県境の野辺山方面に向かう道路延長が長くなり、土地の改変や自然環境への影響が大きくなります。 あわせて、双葉 JCT や須玉 IC 周辺などで分岐し野辺山方面に向かう場合、その方向に急峻な山地部があり、整備費用を要するトンネル等の構造が必要となりコストの観点等からも都市計画原案に示す（仮称）長坂 JCT の位置が妥当であると考えています。 IC の建設は、（仮称）高根 IC、（仮称）清里 IC の 2 カ所になります。設置位置については、住宅地・集落、公共施設、観光地へのアクセス性等を考慮し、主要道路との接続位置の関係から都市計画原案が妥当であると考えています。 本道路における環境に関する影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。 その他の頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。
	16	それでは代読させていただきます。 中部横断自動車道（双葉ジャンクション～長野県境）都市計画原案に反対です。 ①現在、トンネル、橋梁などの道路をはじめ、公共施設、水道など、様々なインフラの老朽化が問題になっています。建設に係る資材や人手などの資源も、今後増々減少し、経費の高騰も見込まれます。限られた予算や資源を、新たな道路建設にあてる余裕はなく、生活に最低限必要なインフラの維持、整備に回すべきだと考えます。また、新たな道路もメンテナンスにコストがかかるうえ、いずれは老朽化するため、インフラ維持費用はさらに増えることとなります。これからの人口減少時代に、新たなインフラ整備は控えるべきではないでしょうか。 ②ハケ岳南麓の自然や景観は、北杜市の最大の財産のひとつです。移住や観光を促す基盤となっているだけでなく、生態系サービスや豊かな湧水、地下水といった水源から養機能など、多面的な価値があります。道路建設により自然が破壊されることで、移住者や観光客への魅力を損なうばかりか、市民の住環境、営農活動にも支障をきたす可能性があります。生物多様性の低下や土砂災害などの原因となる危険もあります。メリットだけでなく、そうしたデメリットも観光業や農業に関わる方、住民にしっかりと説明してください。 工事車両の侵入路や現場事務所の設置、残土処理の用地、資材、重機置場など、道路予定地以外のエリアも工事により破壊されます。建設資材の持ち込みなどにより、在来植生から成る森林内への外来種の侵入を防ぐといった対策を検討してください。 ③お示しの計画では、トンネル、橋梁部が多く、工事には長期間を要することが予想されます。工事にかかる費用とともに、期間を示していただくとともに、建設工事に関わる住環境の悪化についても説明が必要です。5 年 10 年の間、周辺道路にはダンプなどの大型車両が行き交い、区域のどこかで重機の音が聞こえ、振動が伝わってくる日々が続きます。大人たちにとっての 5 年 10 年はまだしも、子供たちにとっては育った年月のほとんどを、山を切り崩し、人工物に変える工事の景色の中で過ごすことになってしまいます。ふるさとのイメージは、道路工事しているまちで良いのでしょうか。 大型車両などによる騒音や排気ガスによる住環境への影響や交通安全の観点での懸念もあります。 ④お示しの計画では、たった 32km の間に 3 箇所のインター建設が予定されています。こんなに多くのインターを設置する合理的な理由はあるのでしょうか。 また、堤と清里のインター建設費用は、北杜市が負担するのでしょうか。費用の総額を示し、市民の合意を得てください。 インター周辺は自然が破壊されるだけではなく、乱開発の懸念もあります。北杜市のイメージダウンにつながるような、乱開発を防止する対策も検討してください。 ⑤公聴会のお知らせが来てから、意見書の提出期間までの期間が短く、計画を縦覧し、意見を考える時間が足りずに意見書を提出できなかった方もいると思われます。公聴会当日でも意見を募集するか、再度、最低 1 ヶ月程度の期間を設定して意見を集めたいうえで、公聴会を開催していただけるようお願いします。以上です。	本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。 本道路における環境に関する影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。 工事に関することについては、事業実施段階において事業予定者が検討し、説明していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については事業予定者に伝えます。 IC の建設は、（仮称）高根 IC、（仮称）清里 IC の 2 カ所になります。設置位置については、住宅地・集落、公共施設、観光地へのアクセス性等を考慮し、主要道路との接続位置の関係から都市計画原案が妥当であると考えています。 建設費用に関するご意見は、事業予定者に伝えます。 まちづくりを先導する役割は、市町村になります。IC 周辺の開発に関するご意見については、北杜市に伝えます。 公聴会の開催については、住民の皆様などから広くご意見を聞くために、関係市の広報誌や県・市ホームページでお知らせするとともに北杜市については、それを補足するため、市全域を対象とした地域指定郵便により周知しており、適切に行っていると認識しています。 意見書の提出期間につきましては、都市計画法に基づき手続きを行っています。

■ 1.4.1 号 双葉・葦崎・清里幹線（原案）に対する公述意見及び都市計画決定権者の見解

公述番号	公述意見	都市計画決定権者の見解
17	はい、じゃあ公述いたします。 まず最初に１として、その前にですね、この間公述人の方から、私もそういうふうに思っておりますが、この公聴会の議事録、公聴会の内容が果たして記録をされて記録が公表されるのだろうかという、至極まともなご心配が多数出されております。それについて、今日資料でお配りされています、公聴会の規則に、第１２条にきちんと明記されていることがあるので、ご覧いただければと思います。そして私も、これからきちんと公聴会の記録が、山梨県によって迅速に作成され、山梨県のホームページ、北杜市のホームページ、国交省のホームページで広く、多くの皆さんに公表されることを働きかけていきたいというふうに思っております。 さらに、プラスしてですけれども、先日ようやくですね、この１２年間の間に初めてでした。北杜市建設計画、地元の不特定多数ではなく、建設計画地に絞られた地区説明会が開催されました。この地区説明会についての記録もまだ公表されてないんですね。９月です。開催されたのは。それでもまだ記録が作成途中で公表されていないんですね。私はこの間ですね、公聴会に臨まれる人、公述したい人たち、そして広く県民や市民に、この間の現地の地区説明会で行われたときに、当事者の住民の人たちが、深刻な意見や指摘や声を上げていることについて、どうぞ早く周知してくださいと、情報公開してくださいと再三働きかけてきました。でもここにいる山梨県の所管、山梨県県土整備部、高速道路推進課、それから都市計画課そして都市計画決定権者というふうに張り紙出しておりますけれども、何の責任も負わずですね、まだ記録が、公表されていないっていうことも、皆さんにお知らせしたいと思います。これが実態です。ですから、それをきちんと今後ね、責任を果たしていただきたいというふうに思います。 その原案についての意見の場所だとおっしゃるけれども、先程来からの指摘で、少しばかり私もいろいろ働きかけて知っていることも多くありますので、前段にお話しさせていただきます。 それでは、公述に行きたいと思えます。 １番、昨年１０月に示された都市計画の原案は、現在示されている道路事業範囲の環境影響評価の現地調査の結果が反映されていません。 原案には、現地調査、環境アセスの結果が反映されていないところで、原案が公表されています。国交省や県に聞きますとね、今度の次の準備書の段階だなんて軽く言ってるんですが、それが正当でしょうか。こんなに多くの人が原案の真下になってですね、深刻な生活の影響を与えられているのに、基本的なこれらの環境影響評価の現地の評価が反映されないままに原案が公表されているっていうことをきちんと正したいと思います。本日は、それについてきちんと県が今後ですね、考え方をきちんと説明していただくようお願いしたいと思います。 それから２番目ですが、山梨県は昨年の原案の説明会、原案は説明会で、原案は国交省から送られてきた図面１６枚の、都市計画原案をそのまま踏襲したというふうに回答しております。長野側は、長野県自らが、国交省から送られてきたこのルート図について、県として検討していた経過が確認されています。山梨県はどうだったでしょうか。そのまま踏襲したというふうに公で答弁しております。 それでその続きですね。それで山梨県が都市計画で原案を作成するにあたって、北杜市の道路事業範囲とされている現地に実際どれだけ突踏したのか不透明です。これは地区説明会でも何人かの方から指摘されています。というのは、今から今後言うのですが、原案作成、原案を作成するときに、必ず考慮をしなきゃいけない配慮ポイントという地域があるんですね。住宅地域、公共施設、いろいろあるんですけども、今回の原案は住宅地がかなり対象になってしまっているというのが実態です。それによって、私たちが何をきちんと県や国交省から説明を受けて正さなければいけないかというと、この原案を作るときに、環境影響の評価まで評価の実態を反映せず、それから配慮ポイントの検討もずさんであるということをはっきり言いたいと思います。ですから、今回の原案は本当に認めることができないんですね。そのことを公述しておきたいと思います。 それから、午前中には指摘したこともあるので、高根町の六カ村堰かんがが用水については、地元のその管理している当事者の人達に、確認をせずに事を進めてるっていうことは、午前中に公述されているので、そこはちょっと省きたいと思えます。 次に、行政による建設計画地の地域住民等への公平性の欠く対応が明らかになっています。私は、建設計画地域の方に住んでいます、高根町の●●●●と申します。１２年間１３年間、この問題を取り組まざるをえないので、平穏な生活はもう完全に壊れております。そういう状況でこの問題を、今日も公述しているわけですね。 それで、この１０何年間の長野県側と、それから山梨県側の行政の道路行政手続き上の対応を、山梨県のホームページ、それから、北杜市も含めてですが、それから長野県側のホームページで精査をして調査をしました。ここに調査した比較表があります。ですから、これをお知らせ、細かくお知らせすれば、どんなに山梨県側と長野県側の住民が、公平性を欠く対応されてるのがよくわかるんですね。それで、それを少しお話ししたいと思います。 都市計画の原案の基とされる１キロメートル幅ルート帯は２０１２年、平成２０年に示されました。その時期からの建設計画地の山梨県と長野県における道路建設計画に関わる手続きについて、山梨県と長野県が公式ホームページで公表してる内容を比較・調査した結果、山梨県側の住民等への意見の聞き取り等や、行政からの説明の機会が、山梨県側については、長野県側より著しく公平性を欠く対応を受けてることが明らかになりました。 長野県側では、対象地域となる南牧村、小海町、川上村、南佐久地域等と住民等への勉強会と称した会が５回も開かれてるんですね。いつでもどこでも参加できるような体制でした。そしてさらに、財産区や区や商工会、それから観光協会、それからルート帯に関する住民団体との会議が４回開催されています。そして、ここはすごく大事なところなんですが、長野県と地元自治体、それから国交省国道事務所による計画調整会議が、３回開催されているんですね。山梨県では１回も開催されてません。これ、行政における不作為ではありませんか。国交省、山梨県、そして北杜市の不作為です。これは事実としてね、記録されたものを比較調査した結果です。そのことを公述したいと思います。責任を問いたいと思えます。 そして次は４点目です。それで、私はこのことも含めてですね、都市計画原案のことも含めてやり直しを求めます。それから４番目です。山梨県は今回の公聴会の場、都市計画の原案に対して意見を述べる機会だと言っていますが、これまで１キロメートル幅ルート帯が公表されて以来、これまで１、２、３と公述した上で指摘してることに加えて、八ヶ岳南麓の１キロメートル幅ルート帯の改変、改ざん問題をそのままにしてるんですね。１キロメートル帯が改ざんされてるんですよ。原案の基になるルートがですよ。国交省はこれを認めています。国交省のホームページで公表されています。それでも様々な人が、これを無いことにして推進してるっていうのが実態でございます。改ざんしたルート比較表が知りたいのであれば、国交省甲府河川事務所のホームページをご覧ください。確認していただきたいと思います。山梨県もすべて承知の上でこの手続きを進めているわけですよ。 それから次ですね。１キロメートル幅ルート帯が発表される直前に、国交省甲府河川国道事務所の担当者による担当地域の地元住民への八ヶ岳南麓には進らないって言ったんですよ。そのルート図の改ざんが発見されて、自分たちが誤りを認めた途端、その前後関連したときに八ヶ岳南麓には、中部横断道は進りませんよと言ったんですね。当該住民たちに。言ったんですよ。それが言っていないとか、そういうことで虚偽説明をした事実もあります。それも私たちは録音をとっています。録音の証拠がございます。山梨県もそれを知っているはずですよ。国交省もその事実を知っています。そして、知らないような様子でここに今座ってるというような状態です。それで、そういうふうな山積みの問題が、この中部横断道北部区間の建設計画には、続いているんですね。山積みの問題は解決されていません。何一つ。 現在の道路事業範囲及び建設工事等に関する近隣地域の住民との地域の実情を踏まえて、先程来から公述人の直接、自分の身に起きたことについて切実に訴えていることは、すべて正當であると私は思います。私自身も当該住民として、それをね、公述したいと思います。山梨県はよくお聞きになっていただきたいと思います。 それで、もう１つあります。これはとても重要な話です。午前中の１番目にですね。都市計画原案の長坂ジャンクション建設案は極めて危険であることが判明したということ、公述人の方が述べました。それに関連して、ぜひお伝えしたいと思います。図を示しながらお伝えしたいと思います。 私たちが情報公開、国交省に情報開示を請求したときに、情報開示請求の書類の中から、当然ながら私たちが選択肢として提示されなきゃいけなかった案が、検討されていたことがわかったんですね。それが、お示しします。これです。これは国交省へ開示請求したときに出たものですから、公のものです。先程来から出ている中部横断自動車道分岐部は、長坂インターチェンジ付近が妥当というふうなことの中で、中央道分岐部は双葉ジャンクション付近、須玉インターチェンジ付近と想定した場合という案を検討していたわけですね。 ですから様々な先ほども何人もの人がこういうふうなね、だからこれが妥当だろうというふうに言ってきましたけど、実はこういう案があったんですね。 もう１つは、これを裏付けするような、山梨県のホームページに、これに関連するような資料が公開されていたんですよ。おそらくこの山梨県の担当者の人は、えっなんだろうと今思っていると思えます。２０１６年９月の１３日付で、山梨県のホームページで、高速道路が代替道路として機能し地域の孤立化を解消するということで、この今のルートではなく長坂、川上村から南相木、北相木、佐久穂町付近へ向かってね、考えられていたという証拠があります。それを一切隠してですね、複数案を提示しないで、この今現在の基本になる。ルートを原案のありきで、これまで続けて進めてきたのは、国交省、都市計画決定権者、山梨県、そして北杜市です。このような山積みの問題が、まだ解決されないで、手続きありきでこれを進めようとしてること何としても納得できないんですね。今一度、立ち戻ってですね、この原案を含めて、基本となるルート帯についても、検討し直して、きちっと正当な手続きに戻っていただきたいと思います。以上です。よろしく願います。	本道路の環境に関する影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。 都市計画原案は、道路構造令の基準を満足した上で、住宅地・集落、別荘地、工場等の土地利用や自然環境等へ配慮し影響を小さくするよう位置を決定するとともに、北杜市まちづくりビジョンに記載されている配慮要素への影響を極力回避されているため、妥当であると考えています。 事業予定者による関係機関との協議は、適切に実施されているものと考えています。 事業予定者による手続きは、適正に実施されていると認識しており、都市計画原案は妥当であると考えています。 引き続き、環境影響評価準備書や都市計画案の公告・縦覧においてもご意見を伺いながら手続きを進めていきます。 その他の頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。