

中部横断自動車道（長坂～八千穂）

計画段階評価の問題点

2015年11月26日

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会
大泉町下井出地区東組高速道路建設反対対策委員会

中部横断自動車道（長坂～八千穂）についての計画段階評価は2010年12月からその試行が開始され、第1回アンケートから始まってその後さまざまな紆余曲折を経て、2014年7月の関東地方小委員会で全線高速道路での整備と八ヶ岳南麓を横断する新ルートB案が了承されるに至った。しかしながらその全過程において、また了承された内容に関する重大な問題点があり、国交省自らが作成した「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」（平成17年9月）をも逸脱して行われたものである。

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会と大泉町下井出地区高速道路反対対策委員会は、2014年11月26日国交省に対しこの計画段階評価の問題点を指摘し、そのやり直しを求めている。ここに中部横断自動車（長坂～八千穂）の計画段階評価に関する問題点をまとめ、意見書として提出するものである。

1. アンケート問題

アンケートの結果は「国道141号線改良案」が山梨側では民意であり、アンケート用紙の配布と集計に「高速道路整備への誘導」と疑われる、公正さを欠いた事実があることである。

(1) 第1回アンケートについて

- ①アンケート実施前に十分な住民への情報開示、説明が行われなかった。第1回アンケートは平成23年（2011年）2～3月に行われた。住民からは、アンケートが実施される前に住民への情報公開及び丁寧な説明をすること、そして住民の意見聴取の場と住民参加の機会を設けること、アンケート内容について住民意見の取り入れを要望したが国交省や山梨県、北杜市も地元住民への説明は一切行わず、住民参加の機会がつかられなかった。
- ②アンケート用紙は行政区、自治組織加入の住民には配布されたが自治組織未加入の住民や別荘所有者には配布されなかった。
- ③アンケート結果では北杜市民の60%以上が高速道路整備を望まず、反対、疑問、懸念を表明した。

長野側では国道141号の他に代替え道路が無いが、山梨側では複数の代替え道路があるという構造的な差があることが明らかになっている。

国の示した問1-1の5つの課題（表参照）に全体では51～64%が肯定的回答に対して、山梨側では29～44%、また否定的回答は山梨側では51～67%であった。北杜市民は国が示している地域の

課題についてそれらが問題であるとは考えておらず、山梨側では「現道の走行性・安全性の向上」「環境・景観の保全」の選択が最も多く、北杜市民の60%以上が高速道路整備を望まず、反対、疑問、懸念を表明していることは明らかである。

アンケートの自由回答の質問3と4で、高速道路は不要であるとか、国道141号の改良や在来道路の改善などの声が多数寄せられている。

この結果に対して平成23年度第1回関東地方小委員会において、石田委員長は長野側と山梨側（北杜市）では「地域差が随分ありますね。山梨県側と長野県側で随分違いますね。しかも、北杜市から頂いた回答数は2,853件で、ここには2万世帯ぐらい配っておられますから、回収回答率は14%ぐらいですね。南佐久と佐久・小諸を合わせると3,236で、こちらには6万世帯ぐらい配布していますから、5%強ですよ。こういう回答率に差があって、しかも随分傾向が違っているのを足し合わせて、合わせて半数超えていますからいいということには絶対ならないと思うんだけど」「こんなふうに構造的な差があって、しかも回答率も随分差があるというときに、足してというのはちょっと変だと思いますよね。」と指摘し、その結果として第2回アンケートに「国道141号線改良案」が対策案として追加されることになる。これは、少なくとも山梨側は「一般道改良」という選択肢があることを示したものである。（議事録P22～23）

【問1-1】

「提示した課題は周辺地域が抱える課題と思いませんか」に対する回答／全回答数 沿線地域 6,089件（北杜市 2,853件 長野側 3,236件）

| 周辺地域の課題 | 北杜市(2万世帯) | | 長野県(6万世帯) | | 全合計 | |
|---------------------------|-----------|-----|-----------|-----|-----|-----|
| | 肯定的 | 否定的 | 肯定的 | 否定的 | 肯定的 | 否定的 |
| 【産業】地域の生産品の自動車輸送に時間がかかる | 36 | 59 | 83 | 13 | 58 | 37 |
| 【医療】救急医療施設への救急車搬送に時間がかかる | 39 | 56 | 84 | 13 | 60 | 35 |
| 【観光】主要な観光地間の連携が不足している | 36 | 59 | 79 | 18 | 57 | 39 |
| 【生活】買い物、通勤などの日常生活の移動が不便 | 19 | 77 | 72 | 24 | 51 | 45 |
| 【道路】国道141号の走行性・安全性が不足している | 44 | 51 | 87 | 10 | 64 | 32 |

【問 2 - 1】「提示した目標は、周辺地域が抱える課題を解決するための目標だと思いますか」に対する回答

| 課題解決の目標 | 北杜市(2万世帯) | | 長野県(6万世帯) | | 全合計 | |
|------------------------|-----------|-----|-----------|-----|-----|-----|
| | 肯定的 | 否定的 | 肯定的 | 否定的 | 肯定的 | 否定的 |
| 【高速 I C】高速道路 IC の時間短縮 | 34 | 60 | 84 | 12 | 61 | 35 |
| 【医療】救急医療施設への搬送時間短縮 | 39 | 56 | 86 | 10 | 64 | 32 |
| 【観光】主要観光地間の移動時間短縮 | 35 | 60 | 79 | 17 | 58 | 37 |
| 【生活】地域の生活交通の移動時間短縮 | 32 | 63 | 78 | 18 | 56 | 39 |
| 【代替路】災害による道路通行止めの代替路確保 | 41 | 52 | 88 | 9 | 66 | 29 |

※資料 1 平成 23 年度第 1 回関東地方小委員会議事録

※資料 2 平成 23 年 2 月第 1 回アンケート結果

(2) 第 2 回アンケートについて

①第 2 回アンケートは平成 24 年（2012 年）1 月～2 月に実施された。しかしアンケート用紙の配布方法は恣意的であり、配布場所や部数等の偏りがあった。住民アンケートは①個別配布②役場や国土交通省の地方事務所など出先機関に置く「留置配布」③ウェブアンケートだった。

まずアンケートの配布・配置に関する問題を指摘しておきたい。

第 1 の問題は北杜市の個別配布枚数は 21866 枚に対し、アンケート対象区域外の佐久市が 43933 枚、小諸市が 18730 枚と、着工済みで高速道路建設に賛成が多い佐久、小諸でもアンケート調査を行った。このように、用紙の配布場所や部数の偏りからも建設賛成で多数派工作をしたと取られても仕方がない。

第 2 の問題としては山梨側の留置先では「各世帯に 1 枚」に制限する対応をする一方、長野側はこうした制限がなく、反対が多い山梨側の意見を抑制するような対応をしたこと。

第 3 は、地域住民がよく行く市役所や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土交通省や山梨県の出先機関には、1 カ所で 2000 枚を配置するなど留置の仕方にも問題があった。

※資料 3 平成 24 年 1 月第 2 回アンケート結果

※資料 4 八ヶ岳南麓の会 2013. 3. 1 申入書添付資料 6
 第 2 回アンケートの配布と回答数
 (参考：国交省中部横断自動車道 2012. 4. 12 資料 3)

② 不可解なアンケート回答の集計方法

平成 24 年度第 1 回関東地方小委員会では、設問が集計困難な自由記入の方式とか、集計結果は賛否を合わせた数字など「注目の集まっているものを、賛成も反対もすべてまぜた形で集計するというのは、国交省ではよくやられる手法なのではないでしょうか。正直申し上げて、こういうのは余り世間一般にはみないような気がするのです。世間一般といってしまうと、非常にいいかげんな言い方ですけれども。今回のような表し方は意図が伝わりにくいかもしれないので、そこは公表の際にとっても注意なさらないと、曲解されると困ったことになるのではないのでしょうか。」(二村委員)と指摘されている。

第 2 回アンケート結果を分析すると、北杜市では「国道 141 号線改良案」が 5 割を超える支持があった。国土交通省は「高速整備が多数の民意」を作り出すため術策を講じたが、明らかにそれに反して山梨側は「国道 141 号線改良案」が民意と言える結果が出た。

③ 質問 1 の課題を解決するための目標について、

山梨側では「現道の走行性・安全性の向上」「環境・景観の保全」の選択肢が最も多く、質問 2 の対策案についての意見では北杜市民は案②と案③を対策案として回答し、「高速道路整備」を望んでいないことを示している。「災害時の代替え路の確保」「生產品の輸送時間短縮」「救急医療施設への移動時間短縮」などの課題に対する効果を総合的に判断して「高速道路が有効」と結論づけた「中間とりまとめ」は、山梨側では整合性がないと言える。

【質問 1】課題を解決するための目標の回答(3つ選択 %)

■北杜市 戸別配布 回答数：2895 意見数：7971
 留置配布 回答数：931 意見数：2194
 WEB 回答数：2249 意見数：6157

| 質問 1 課題を解決するための目標 | 戸別配布 | 留置配布 | WEB |
|-------------------|------|------|-----|
| ①生產品の輸送時間短縮 | 28 | 13 | 2 |
| ②救急医療施設への移動時間短縮 | 31 | 16 | 4 |
| ③主要な観光地間の連携向上 | 27 | 13 | 2 |
| ④地域の生活交通の円滑化 | 32 | 17 | 71 |
| ⑤現道の走行性・安全性の向上 | 40 | 69 | 92 |

| | | | |
|-------------|----|----|----|
| ⑥災害時の代替路確保 | 37 | 17 | 3 |
| ⑦企業誘致・雇用の促進 | 23 | 12 | 1 |
| ⑧公共交通の利便の向上 | 20 | 11 | 3 |
| ⑨環境・景観の保全 | 37 | 67 | 95 |

【質問2】 対策案についての意見(%)

■北杜市 戸別配布 回答数：2895 意見数：3800
 留置配布 回答数：931 意見数：1729
 WEB 回答数：2249 意見数：3986

| 質問2 対策案についての意見 | 戸別配布 | 留置配布 | WEB |
|-----------------------|------|------|-----|
| 案①全区間で新たに道路を整備する | 31 | 45 | 44 |
| 案②旧清里有料道路を一部区間で有効利用する | 46 | 59 | 47 |
| 案③国道141号（一般道）を改良する | 33 | 60 | 80 |
| 整備なし | 8 | 20 | 5 |
| その他 | 13 | 2 | 2 |
| 合計 | 131 | 186 | 178 |

備考：％は意見数/回答数のため、合計は100％にはならない

WEBの回答者には案③や整備なしといった選択肢を選ばずに「高速反対」というコメントだけを明記した人もいる。

長野側は「高速道路整備」、山梨側は「一般道の改良」により高速道路の広域ネットワークを完成させる事は、日本経済の低迷・人口減少社会の到来、更には東日本大震災という未曾有の困難を経て今後の日本の公共工事のモデルケースになりうるのではないかと。

(3) アンケート結果を踏まえたときされる「中間とりまとめ」について

山梨側を「一部地域では」と表現し、全線「高速が有効」と飛躍した結論を出していることは極めて不当である。更に「個々の意見を小委員会に反映する事を目的としたアンケート」（石田委員長）に北杜市民の民意は反映されておらず、多額の費用と時間をかけて行ったアンケートの意義が無く、「アンケートの配布・集計方法の問題」以上の根本的な問題と言える。

第2回アンケートでは、周辺の課題を解決していくための「対策案」として案1～案3を示している。国道141号（一般道）を改良する案は現道活用で、概ね費用も3案中最も低かったため、アンケートでも北杜市では5割を超える支持があった。あたかも周辺課題を解決できる対策案となりうるかのような誤解を与えているが、実際は案3では課題の

解決はできず案1か案2の高速道路整備案が有効とされたが、案3が対策案になかった場合、多くの住民が整備なしを選んだ可能性は高く、課題の解決ができない案3を作為的に作りだし、整備なしの支持率を低く抑えるための国交省の手口は非常に悪質である。

案1・案2は高速道路整備、案3は一般道の活用と整備なしを示したアンケートは有効手法であったが、今アンケート案3は実際には周辺の課題を解決していくための「対策案」とはなっておらず、「高速道路建設ありき」の国交省の作為と言わざるを得ない。全線高速道路整備よりも現道の一部活用の方が、環境や自然に与える影響は少なく、例え費用的に高額となったとしても、環境や自然を含めた総合的な費用対効果を住民に示す必要がある。現代の土木技術を用いれば、数限りない可能性を含んだ現道活用案を住民に提示することは可能であり、また何としても現道活用案を住民に提示するという努力は、1000兆円を超す日本の債務の状況や、インフラの老朽化対策や少子高齢化、人口減少で交通量が減少する現在の日本の状況を考えると、日本の道路行政を取り仕切る国土交通省の責務と言える。

道路紛争は行政不信から始まると言われている。まさにこのアンケートは不公正で不当なものであり、以来現在に至るまで問題でないとする国交省の姿勢は社会的な審判を受けるべき事柄と考える。

※資料5 平成24年度第1回関東地方小委員会議事録

※資料6 平成24年度第2回関東地方小委員会議事録

2. 新ルート案の問題

- (1) ルート帯（案）は甲府河川国道事務所が主体となって準備検討されたが、検討期間が短く現地調査も不十分であった為、八ヶ岳南麓に新ルート帯（案）が作られてしまった事

平成26年1月14日、沿線住民の会と石田委員長の面談時に石田委員長より「7月の南牧村で行われた意見交換会で、『一部清里有料道路活用案』に対する異論が多かったことから、新たなルート帯（案）を検討し始めた」と聞いている・・・との発言があった。

国土交通省関東地方整備局では慣例的に、関東地方小委員会開催前には各委員へ事前説明を行う為、各委員の個別訪問を行っている。これらの事を勘案すると、新たなルート帯（案）は平成24年7月初旬から10月初旬までの長くても3カ月弱の短期間で準備検討されたと推測される。また、平成24年8月頃から「一部清里有料道路活用案」に対する別荘を含む住民の反対運動が急速に活発になった。過去の住民アンケートの配布や集計をめぐる事務局の不可解な動きに対して、マスコミ報道や国土交通省各機関に対する住民からの集中抗議行動が行われたことから、この動きに対応する為、拙速に新ルート帯（案）を3キロ帯の南に寄せたとの疑念は拭えない。

それゆえ、地図上にルート帯（案）の線を引いた甲府河川国道事務所職員の現地調査は不十分で、JR中央線を境に東側は台上と呼ばれる八ヶ岳南麓エリアである、という八ヶ岳南麓の定義そのものが間違っ（もしくは間違いを知らながら）認識され、「南麓地域での整備への異論」に反して、八ヶ岳南麓に新ルート帯（案）が作られてしまった。

このことは、沿線住民の会と甲府河川国道事務所との意見交換会時や石田委員長との面談時にも指摘済みであり、過失を知らず是正される事無く審議が継続され、ワーキンググループ（以下、WG）に続いて関東地方小委員会でも了承された事は大変重大な過失である。

※資料1 平成24年7月8日南牧村意見交換会議事録

※資料2 津田大介の「メディアの現場」vol137（2012.6.27号）より - 中部横断自動車道をめぐる国交省の不可解な動き

※資料3 石田委員長との面談要旨

- (2) 中央道への接続箇所を長坂付近とする事を了承するに至るWGの検討が不十分であった事

平成24年11月21日に行われた第1回WGの議事録で事務局側は「これまで双葉ジャンクションや須玉インターのあたりから連結でき

ないのかというご意見をいただいておりますが、双葉ジャンクションに近づくほど、野辺山に向かう道路延長が長くなってしまいます。また、双葉ジャンクションや須玉インター付近から野辺山方向に向かう場合、その方向に金ヶ岳などを中心とします急峻な山地部が存在してございます。縦断勾配等の構造上の基準を満たして、トンネル構造等の整備コストの高い構造を回避すると、中央道と並走する形にならざるを得ないということで、不経済ということになってしまいます。

このようなことから、中央道との連結の部分は、長坂～八千穂周辺で接続するという事で、ルート帯（案）を今回提案させていただいております」と長々説明をしているが、最終的な理由は「中央道と並走する形は不経済」という事だけで、八ヶ岳南麓を横断する事により地域経済に与える経済的損失との比較はされていない。

また、審議中の各委員の発言にも、事務局側の説明を検証する発言は無く、第2回WG（現地視察）の前に現地調査もせずに接続箇所は長坂付近で了承とされた事は、WG委員の拙速な判断であり、新ルートを検討する為に設置されたWGの検討は不十分と言わざるを得ない。

※資料4 平成24年11月21日第1回ワーキンググループ議事録

(3) 八ヶ岳南麓を横断する新ルート帯（案）の様々な矛盾と問題点

ルート帯（案）が考えられた理由として以下の①～④がクリアされたルートであるとの事務局の説明である。

- ①土地利用（住宅地・集落、別荘地、農地）への配慮
- ②自然環境（貴重な動植物の生息地、湧水群）や景観に配慮
- ③観光地（清里地域等）へのアクセス性に配慮
- ④コスト縮減に配慮

しかしながら、これらの配慮すべき問題は八ヶ岳南麓を横断するルートである限り全く回避されない。

- ①ルート帯は標高800m前後で雪等の自然災害の影響を受けにくく、中央道長坂インター近辺の商業施設や医療機関にも近い為、多くの住宅地・集落、別荘地がある事。水田や畑が多く、梨北米（特A）の一大生産地である事。
- ②そもそも高速道路整備と自然環境保護は相反するものであり、八ヶ岳南麓の財産である自然と景観を破壊する事により、別荘需要が減少し不動産業や建設業が打撃を受け、地域経済にとって大きな影響を及ぼす事。
- ③国土交通省が募集した日本風景街道のモデルルートとされる八ヶ岳南麓風景街道地域である事。

④観光地は清里エリアだけに配慮しているが、現在の北杜市の観光スポットである大泉エリアへの配慮が無い事。

長坂～八千穂間の高速道路整備により隣県の人気観光地・軽井沢方面へ移動時間が短縮される為、八ヶ岳南麓地域への観光、宿泊客が減少する「通過型観光地」となる事が懸念される事。

1987年「第四次全国総合開発計画」が発表されて28年が過ぎた今日、日本は人口減少、車の利用率の低下、老朽化したインフラの維持・改修問題と問題が山積する中、交通量が見込めないであろう新直轄道路を更に延長するこの計画自体を見直す発想が欠落している事。

事務局説明によると「極力、地形を活用しまして、コスト高になる橋梁やトンネルを少なくするルートを検討してございます・・・」とあるが、そもそも「中央道と並走する形は不経済」として、須玉インター付近からの接続等の八ヶ岳南麓を横断しないルートの検討は全くされておらず、総合的なコスト検証等の専門的・第三者的な検証がWGによってもなされていない事。

これらの矛盾や問題点が何ら検証される事無く、第1回ワーキンググループで「事務局提案のA、B案を対象として検討することを了承」とした事はWGの誤りである。

※資料5 平成24年8月30日中部横断自動車道建設に関する申し入れ書

※資料6 平成24年11月21日第1回ワーキンググループ議事録

(4) 比較ルート案が無い新ルート帯（案）－改変されたルート図

平成24年11月21日第1回WG開催時に、突然1キロ幅のルート帯（案）が発表された。この新ルート帯（案）の南麓横断部分は比較ルート案がなく、実態は3キロ幅の外側が新ルートとされ作為的な改変が行われており、沿線住民にとってはいきなり決定案を押しつけられたに等しく、国交省が作成していた「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」（平成17年9月）で示されている「比較案を原則として複数選定する」に反している。

新ルート案はA、Bとあたかも複数あるかのように提示されたが、八ヶ岳南麓を横断し、多くの住民が居住している長坂から津金までは1本のルートで比較ルート案が無かった。この事は、第1回WGでの事務局の「B案につきましては、A案を改良しまして、長坂インター周辺から中央道を分岐しまして、A案と同様に東に進んで、清里湖のダムの南側を

通る、そこまではA案と同様でございます。その後国道141号とほぼ並走した後に、道路の勾配が確保できるよう大きく回りながら県境を越えて、A案と同様に清里の北側からJR小海線沿いに沿って県境付近を通り、野辺山に至るルートということでございます。こちらのほうをB案としてございます。」との説明発言でも明らかである。

比較ルート案がなかったとの指摘に対し甲府河川国道事務所の小林事業対策官は「従前の3キロ帯を絞り込んだルート帯であり、既に比較選定済みで広く住民に知らせ、意見を聞いているので問題ない」と主張した。更に甲府河川国道事務所が第1回ワーキンググループに提出したルート図資料では、従来の3キロ帯が点線で書かれ、新ルート案の1キロ帯はそのなかにあるように改変されていたが、実態は3キロ幅の外側が新ルートとなっていた。

この作為的な行為を指摘した沿線住民の会に対し、小林事業対策官は「単なるミス」と矛盾した発言をしており、その「単なるミス」が与える影響については、その弁明では済まされない事は明らかである。

3キロ帯では①全区間で新たに道路を整備する案 ②旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案 ③国道141号(一般道)を改良する案の3案の比較を行い、①案が中間とりまとめで有効とされたもので、3キロ帯を絞り込んだ訳ではない。また既に3キロ帯を絞り込んでいるのであればAルート・Bルートの評価指標を再度作る必要はなく、国交省の対応は小林氏の発言と矛盾する。このように事務局の説明はいたる所で自己矛盾に陥っており、作為的であった事は言うまでもなく、新ルート案の沿線で暮らす住民にとっては全く「寝耳に水」の事態であったことは国交省が開いた地元説明会でも多くの住民が指摘している。

新ルート案を審議した第1回ワーキンググループでは、甲府河川国道事務所の提案を受けて小濱委員が「事務局の考え方を我々は承認したわけですから、堂々と書かれたらどうですか。住民の皆さんのご意見を反映して南のほうに寄せてみました。皆さん、これでいかがでしょうかと聞きにいくわけですから、そういう一筆を書かれたら、もっとはっきりするのかなという気がいたします」と発言しており、事務局の甲府河川国道事務所の改ざんしたルート図に基づいて、新ルート帯が従来の3キロ帯を南に寄せた部分であると認識していたことは疑う余地のないことである。

しかし、その前提となる事実意図的な改変があることが明らかになったことは、委員たちが第3回ワーキンググループで取りまとめた「B

ルート案が適当」の結論の根拠が大きく崩されたことになる。したがって、ワーキンググループの審議は誤りを含んでおり再審議が必要である。

※資料 7 平成 24 年 11 月 21 日 第 1 回ワーキンググループ議事録

※資料 8 平成 25 年 6 月 27 日 第 3 回ワーキンググループ議事録

3. ワーキンググループ、Bルート案の取りまとめの問題点

- (1) ワーキンググループは、関東地方小委員会からの付託を守らず、新ルート案が丁寧なコミュニケーション活動を経ないで出されたことを検証することなく審議に入ってしまった

ワーキンググループは関東地方小委員会の「丁寧なコミュニケーション活動」という重大な指示を守らなかった

関東地方小委員会の石田委員長は2012年10月4日の委員会で、「WGの実施にあたっては、丁寧なコミュニケーション活動を行っていく必要がある」と発言し、他の委員からも「新たに対象となる地域のコミュニケーション活動をしっかり行う必要がある」という指摘がなされていた。ワーキンググループは当然ながら、新ルートの選定や発表にあたっては当該地域の住民に対し事前に十分な説明がなされ、ある程度地了解が得られていることを確認しなければならなかったが、そのプロセスを踏むことなくいきなりワーキンググループでの「審議」に入ってしまった。

事務局の甲府河川国道事務所は2013年1～2月の地元説明会の開催を「丁寧なコミュニケーション」としているが、その実態は中部横断自動車道（長坂～八千穂）の新ルート案を前提とした説明会にほかならなかった。これは丁寧なコミュニケーションとはかけ離れたもので、説明会で多数を占めた新ルート案への疑念や反対の意見は「ワーキンググループに報告する」として棚上げされてしまった。これらのことは反対運動を引き起こす重大な要因となったことは言うまでもない。

ワーキンググループは、国交省が計画段階評価のガイドラインからも逸脱した住民無視の姿勢で住民に対応している問題点に目をつぶり、結果としてそれを追認して、本来付託されていた任務も果たさなかったことは明白である。これは重大な過ちである。

※資料1 平成24年10月4日関東地方小委員会議事録

※資料2 ワーキンググループの第1回、第3回議事録

- (2) 甲府河川国道事務所は第1回ワーキンググループに改ざんした資料を提出し、ワーキンググループはルートの位置関係、農地・住居・別荘などの間違った情報に基づいて審議を行った

①新ルート図では、従来の3キロ帯が点線で書かれ、新ルート案の1キロ帯はそこにあるように描かれている。しかしこれは事実と反しており、実際の地図と照合すれば明らかなように新ルート帯の長坂から

津金までのルートは従来の3キロ帯の外側に位置している。

事務局の甲府河川国道事務所の改ざんしたルート図に基づいた説明によって、ワーキンググループの委員が新ルート帯が従来の3キロ帯の南に寄せた部分であると認識していたことは、議事録からも明らかである。

しかし、ワーキンググループが依拠し、根拠とした事実意図的な改ざんがあることが明らかになった以上、委員たちが第3回ワーキンググループで取りまとめた「Bルート案が適当」の結論は根拠を失うことになる。したがって、ワーキンググループの審議は客観的事実に基づかないで行われたものであり、やり直しが必要であることは言うまでもない。

- ② 甲府河川国道事務所が第1回ワーキンググループに提出した資料のうち「6. ルート帯(案)の詳細」には、ルート帯の中にある住宅地・集落・農地が掲載されておらず、あたかも人が住んでおらず農地も存在していないように描かれている。しかし実際には長坂～国道141号の間だけでも、県道28号線を挟んで西から東にかけて多くの住宅が存在し、高根総合支所の北側にはまとまった別荘地が2か所存在する。またその東側には相川プレスという工場があり、堤山と旭山の間にかけても住居がある。また、その手前には広い田圃が広がっており、集落もあるなど、Bルート帯には多くの住居、集落、別荘、農地が存在しているのである。これらは新ルートの設定のためには不都合な事実であるので、意図的に隠ぺいされ、ないものとされてしまっている。

甲府河川国道事務所は、新ルート帯内に住居や別荘は点在しているがまとまっていないので「別荘地」として新ルート帯図に記載しなかったと弁明しているがこれは事実と反するものである。

ワーキンググループの委員は、甲府河川国道事務所から提示された虚偽の資料を検証することなくそのまま受け入れ、それに基づいて取りまとめをしたが、これは事実誤認に基づく明らかな誤りである。

- ※資料3 平成24年11月21日第1回ワーキンググループ議事録
- ※資料4 甲府河川国道事務所がワーキンググループに提出した新ルート帯図
- ※資料5 新ルート帯図が改変されていることを示す図
- ※資料6 第1回ワーキンググループに提出された甲府河川国道事務所作成「ルート帯(案)の詳細」図
- ※資料7 第3回ワーキンググループに提出された資料2-2

- (3) 甲府河川国道事務所は、地元説明会で出された様々な意見の集約にあたり数字を意図的に操作し、実際は反対意見が多数を占めた意見をワーキンググループに対して賛成意見が多かったと虚偽の報告を行った。ワーキンググループは地元説明会で出された意見を検証することなく、甲府河川国道事務所の報告に基づいて審議を行った

2013年1月から2月にかけて甲府河川国道事務所が開催した北杜市での地元説明会に寄せられた意見は、集計されて同年6月の第3回ワーキンググループに報告され、開催後に公表された。その集計結果は高速道路の建設を多数意見とするように意図的に集計され、高速道路建設及び新ルート案に反対する住民は少数であるとワーキンググループの委員たちに報告された。ワーキンググループの委員たちはこの報告を審議の重要な材料の一つとして受け取り、「Bルートが適当」との取りまとめを行ったものである。

しかし、国交省が説明会に寄せられた意見をまとめた資料の中に、説明会に寄せられた意見で掲載されていないものがあり、その資料自体の正確性には疑念がある。沿線住民の会が確認しただけでもその例は3件報告されている。このように資料そのものの信頼性には大きな疑問があるが、甲府河川国道事務所はこれに何も答えていない。

また、山梨側と長野側では直面している事情が異なり、中部横断自動車道に対する立場が違うのにもかかわらず、一緒にして集計していることは、賛成意見を水増しするための数字の操作であり、姑息な手段を用いたねつ造とも言えるものである。

さらに地元説明会の意見の集計は、国交省がまとめたものとは正反対の結論であることが、沿線住民の会などの調査で明らかになった。国交省が公表した資料に基づいて沿線住民の会が集計した結果では、高速道路は必要である268に対し、高速道路は不要の意見は452となり、新ルート案への反対意見が賛成意見を大きく上回るようになったのである。

国交省はこの住民説明会の意見集約と全く逆の結果をワーキンググループに報告しており、それに基づいたワーキンググループの結論はそのよって立つ根拠を失っていることは明らかである。従って、ワーキンググループの結論の再検討なくしては、その正当性が担保されることはない。

※資料8 平成25年6月27日第3回ワーキンググループ議事録

※資料9 甲府河川国道事務所がワーキンググループに提出した集計表

※資料10 沿線住民の会で集計した結果

(4) ワーキンググループは八ヶ岳南麓地域の实情に精通していない委員が選ばれており、現地の様々な状況を踏まえた議論ができなかった

ワーキンググループの委員は2012年10月4日の関東地方小委員会では3名の委員が指名された。

久保田尚座長（埼玉大学大学院理工学研究科教授）

小濱 聡委員（横浜商科大学貿易・観光学科教授）

二村真理子委員（東京女子大学現代教養学部国際社会学科准教授）

これらの委員はすべて山梨県外に在住しており、八ヶ岳南麓の自然や景観、観光など地域の経済活動も含め北杜市の現状に精通している委員とは言えず、またそれらを対象とする研究者でもなかった。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）と同時期に計画段階評価が実施された日本海沿岸東北自動車道（朝日～温海）では、ルートを選定に関し同様なワーキンググループが作られ審議が行われた。委員は3名で、「地域の实情に踏まえた検討を的確に行うため」小委員会委員の山形県、新潟県内在住者が選ばれ、自治体関係者がオブザーバーとして参加した。しかし中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価では、ワーキンググループは作られたものの八ヶ岳南麓地域と関係の薄い、地域の实情に疎い人選が行われてしまい、結果として、多少とも現地を知りうる立場にあった国交省甲府河川国道事務所の言うがままになったしまったと言える。

※資料 11 日本海沿岸東北自動車道（朝日～温海）の計画段階評価について

(5) ワーキンググループでは事務局（甲府河川国道事務所）から新ルート案の提示を受け審議したが、その内容はA案またはB案のどちらにするかの議論でしかなかった

関東地方小委員会の審議では、中部横断自動車道の建設が八ヶ岳南麓を横断することから自然や景観に重大な影響を及ぼすことが問題とされ、「南麓地域での整備の異論」からルートの変更を検討するためにワーキンググループが設置されることになった。したがって、ワーキンググループはそのような審議の経過を受けて、それまでの3キロ帯の南側を含めてルートを検討することを付託されていたにもかかわらず、甲府河川国道事務所が提案した再び八ヶ岳南麓を通る新ルート案をそのまま受け入れ、そのうえでAルート案がいいかBルート案がいいかという二者択一の議論に終始してしまい、新ルート案以外のルートについて議論をすることはなかった。

この高速道路のルート決定にあたっては、どのルートが北杜市にとって最良であり、また経済面、環境面、地域活性化を含めた総合的な観点からルート案が検討されなければならなかったが、その検討はなされなかった。

国交省はルート提示にあたり、「道路構造的、道路コスト的」面から長坂接続としたと説明しているが、要するに楽に安くつくれるという経済的観点だけで決めている。地元説明会で多数の意見があり、関東地方小委員会でも指摘されている、この地域で一番大切なのは八ヶ岳南麓の自然環境、景観、生活環境を守るということを理解していない。

国交省が提示した案のどちらにするか決めるだけという審議では、そもそもこの地域にとって高速道路が必要かという検討や日本の置かれている経済状況への考慮などは一切対象にならず、ましてや八ヶ岳の自然や景観を守っていくことなどは検討外とされざるを得なかった。ルート選定に当たっては、この八ヶ岳南麓では、例えば経済性が多少悪くとも環境、景観を守ることが優先されなければならない。この先長くを考えると、その方が結果として地元にとっては利益が大きく、高速道路建設が地域の繁栄・発展につながると言える。

ワーキンググループはこうした高速道路建設計画が及ぼす八ヶ岳南麓の自然と景観への影響、経済事情などを考慮しながらルート案を取りまとめることを関東地方小委員会から付託されていたにもかかわらず、それに応えることができなかった。このことは、ワーキンググループが行ったルート案の取りまとめが不十分であったことを裏付けている。

さらに新ルートの A 案と B 案を審議する際にも「主要な観光地間の連携の向上、それから・・・現段階で費用を勘案した場合」B 案が優位として、アクセス性と費用の面からのみルートを選定している。これでは様々な条件を総合的に判断し、結論を出したとは到底言えない。

また、新ルート案が日本で一番標高の高い所を通る高速道路を建設することになり、冬季に安全に通行ができるのかどうか技術的にも気候の面でも検討することは必須の要件であったにもかかわらず、それが長野県側であるという理由で検討の対象外とし、他の類似例などを参照して検討することもなかった。ワーキンググループの B ルート案取りまとめは、内容的にも検討が不十分であり、関東地方小委員会から付託された趣旨から明らかに逸脱していると言わなければならない。

※資料 12 第 1 回ワーキンググループに提出された資料

※資料 13 平成 25 年 2 月長野県南牧村での地元説明会議事録

(6) ワーキンググループの現地調査はやり直す必要がある

ワーキンググループの委員 3 名は、2013 年 1 月 12 日、現地調査

に北杜市を訪れた。時あたかも笹子トンネル事故の直後で、未だトンネルは開通しておらず復旧に全力で取り組んでいる最中、観光バスで新ルート帯を中心に現地を見て回った。

委員たちは国交省の担当者の説明を聞き、現地を確認するだけで、意見交換を求めた住民との話し合いに応じることはなかった。また、その後沿線住民の会の再三にわたる面会・意見交換の要請にも応じてこなかった。

現地をただ見て回るだけで、現地調査を行ったと言えるのであろうか。現地を知りつくしている地元住民から説明を聞き、確認の作業を行って初めて現地調査といえよう。

関東地方小委員会では、石田委員長から「それこそ寝耳に水にならないよう、丁寧なコミュニケーション」を要請されていたが、ワーキンググループの委員たちがとった行動は石田委員長の発言の意図に反するものであり、計画段階評価で求められている透明性、公平性にもとる行動であったと言っても過言ではない。

※資料 14 平成 25 年 1 月 12 日第 2 回ワーキンググループ報告

(7) B ルート上に北杜市長及びその親族、山梨県議の土地が存在している疑惑を無視している

北杜市長は 2013 年 5 月 1 日に「B 案が望ましい」という要望書を国交省へ提出した。しかし B ルート帯の中には北杜市長とその親族の土地、山梨県議の土地合わせて約 43,000㎡が存在していることが明らかになった。この誘導とも受け取れる要請に関し当然ながら疑惑が浮上し、その説明を求められることになったが、関東地方整備局、甲府河川国道事務所、北杜市はこれを問題ないとして取り上げることはしなかった。沿線住民の会ではこの事実をワーキンググループの委員に報告するよう要請したが、甲府河川国道事務所はワーキンググループへ報告することをせず、臭いものに蓋の対応をすることによりワーキンググループの委員はこの疑惑とその影響を審議の中で検討することもなかった。

その結果、ルート案の選定にあたっては、国交省のガイドラインにもあるように高度の透明性、公平性が求められているが、ワーキンググループの委員はこの非常に重大な土地疑惑を考慮・審議することなく取りまとめを行ってしまったのである。これは重大な瑕疵にあたる。

※資料 15 第 1 回、第 3 回ワーキンググループ議事録

※資料 16 B ルート帯内の北杜市長及び山梨県議の土地の登記簿
謄本のコピー

(8) 北杜市長の提案—北杜市住民の民意をを取り違えている

ワーキンググループの委員は、北杜市長から「まちづくりを推し進めるための市民協同で推進する体制づくりというようなご提案もいただいている」と言っているが、市民協同と言っても全市民という意味ではなく、B案を推進しようとする人々のみで進めようとしているのが実態であることを誤解している。

北杜市の「中部横断自動車道活用検討委員会」は、実際、B案前提で審議が進められており、反対の人や疑問の意見は排除されている。このままB案ということで進んでいけば、住民の中の対立は抜き差しならないものになっていくことを理解できず、安易にルートの取りまとめを行ってしまったことは、関東地方小委員会でも指摘されている「将来に禍根を残す」ことになってしまう。ワーキンググループがこのことについての理解が足りなかったことは、大きな問題である。

(9) ワーキンググループは十分な検討・審議をしていない

第1回、第2回アンケートの際は、そのアンケートのやり方や項目、結果の集計について関東地方小委員会で詳しい議論が行われた経緯がある。ワーキンググループでは地元説明会で出された意見についてどういう検討が行われ、どういう風にそれらが反映されたかは不明である。そのことは議事録には載っておらず、透明性に欠けるものである。

ワーキンググループは第3回の会議でBルート案が適当と取りまとめを行ったが、その審議時間は20分程度で、それまで地元住民などから出されていた様々な意見や要望に言及することもなく取りまとめをしている。地元説明会の資料だけでも膨大なものであり、沿線住民の会をはじめとする地元住民の要請について何も答えることなく出された結論は理解が困難であり、そのプロセスは透明性に欠けるものである。国交省からレクチャーを受け話をしたとのことだが、それが第3回WGに該当するのではないか、そのプロセスが抜け落ちていると言える。

甲府河川国道事務所がワーキンググループの委員に対して行ったレクチャーに関し沿線住民の会で開示請求を行ったが、文書やメモが存在しないということで、どういう情報を提供し説明をしたのか全く不明であり、疑念を抱かざるを得ない。

計画段階評価においては透明性の確保が謳われており、ワーキンググループの審議はこれに反する形で行われてきたことは明らかである。これでは住民の理解を得ることなど到底不可能である。

※資料 17 第1回、第3回ワーキンググループ議事録

4. 住民との対話の問題

住民との対話が全く不十分である。国交省資料ではこれまで3キロ帯のルート案に関し第1回、第2回コミュニケーション活動を実施している。活動内容としてはアンケート、意見聴取、対策案の評価、オープンハウスが挙げられているがどの事項も十分に住民とのコミュニケーション活動をしたとは考えられない。

国交省道路局「構想段階における市民参加型道路計画プロセスのガイドライン」(平成17年9月)(以下、ガイドライン)にある計画策定のプロセスには「透明性」「客観性」「合理性」「公正性」を4つの要件としている。ガイドラインではこれら4項目が担保されることが必要だとの記述もあり、この4つの観点から住民との対話の問題を明らかにする。

(1) アンケートの集計と設問の問題

第1回、第2回のアンケートでは国交省が恣意的に設問を用意し、国道141号の現道活用が途中から消え、選択肢から除外されていること。これはガイドラインの客観性、合理性、公正性の理念から逸脱している。

「アンケートの結果については住民にフィードバックすることが重要であり」(ガイドライン)アンケートにおける結果を正確に住民に伝え、対話することが必要であるにもかかわらず、第一回アンケートの回答結果は第2回アンケートに反映されなかった。結果として現道活用案に賛同した圧倒的多数の意見を聞こうとせず、事業の再検討を市民に打診しなかったこと。

(2) 住民説明会の問題

国交省はワーキンググループ(WG)に現地調査、地元説明会などを基にルート案を取りまとめるよう要請しているが、2013年1月から2月の地元説明会では反対意見が多く出され、質問も多いにもかかわらず、WGの決定に反映されたとはいえないこと。

しかも地元説明会の開催期間は真冬の時期であり、別荘所有者はほとんど参加していなかったことは著しく公正さに欠けた説明会と言わざるを得ない。第6回関東地方小委員会議事録では「新たに対象となる地域のコミュニケーション活動をしっかり行う必要がある」としながら、住民への新たなコミュニケーション活動は行われておらず、計画段階評

価に則った手法であるとは到底考えられない。また、地元住民説明会の開催とその集計に関しても公正性、客観性に大きな問題がある。

(3) WGとの意見交換の場がなかったこと

中部横断自動車道新ルートの発表以降、再三にわたり関東地方小委員会WG委員に面談の申し入れをしたが実現せず、第3回関東地方小委員会で石田東生委員長が「丁寧なコミュニケーション」と付帯事項を追加したにもかかわらず、それ以降も丁寧な住民との対話が行われてはいない。これはガイドラインで双方向コミュニケーションが必要とあるにもかかわらず、まったく双方向になっていない。住民の意見を聞こうとせず、透明性、客観性、公正性から逸脱している。

また、国交省にP I (Public Involvement)「公共事業の構想段階における住民参加手続」を住民側が提案し、住民参加の協議会の設置とそこでの協議を要請したが、国交省は拒否を続け実現できなかったことは「透明性」「公正性」から著しく逸脱している。

(4) 地方公共団体との意見交換の場がなかったこと

国交省ガイドラインでは計画策定プロセスの主体が「計画策定者」「住民・関係者」「地方公共団体」「関係行政機関」「委員会」とある。住民が当該自治体である北杜市にガイドラインに沿った住民との対話を再三申し入れたのにも関わらず、北杜市長は応じなかったこと。これは、透明性、客観性、公正性から逸脱している。

(5) 国交省と沿線住民の会との意見交換会の問題性

甲府河川国道事務所と沿線住民の会との6回にわたる意見交換会は、事業担当官が第一回目から「Bルートは覆ることはない」と表明し、説得のみに終始し、住民との対等なコミュニケーションとはかけ離れていた。「住民、関係者からの意見質疑には真摯に対応する」という客観性、公正性のガイドラインの趣旨から逸脱している。

(6) 北杜市中部横断自動車道活用検討委員会の問題性

- ① 活用検討委員会は発足当初から中部横断自動車道Bルート案の整備を前提とした委員会であり。これは公正性、客観性の点から問題がある。
- ② 関係者ワークショップでは、ガイドラインの中で「住民関係者との積極的な情報提供と、双方向で実質的な対話機会が確保されること」と

あるにもかかわらず、新ルート案に反対の住民の参加は認められず、また、推進派の議員だけが参加し、非公開とされ、透明性、公正性、客観性から逸脱している。

- ③ パブリックコメントでは新ルート案や建設そのものへの反対の意見が8割にも上ったにもかかわらず、その意見を所掌外として扱い、反対住民の意見を無視したこと。これについては「客観性」「公正性」の面から著しく逸脱している。

(7) 対象とする住民、関係者等の対象範囲の把握の問題

ガイドラインでは「事業の影響が及ぶ住民関係者等には幅広く積極的にアプローチすることが求められる」という項目があり、Bルート案内の住民に積極的に情報や客観的な事実など公開し、知らせることが必要だったにもかかわらず、甲府河川国道事務所が影響の及ぶ住民や別荘所有者などが存在する地域をよく把握していない根本的な問題があること。これでは住民との正確なアプローチができるはずもなく、客観性から大きく逸脱している。

(8) 対策をしない案についての十分な説明がなされていない問題

住民の圧倒的多数の意見が現道活用であったにもかかわらず、高速道路整備と現道活用との比較検討の議論を一切行おうとせず、国交省、自治体共にBルート整備主張に終始し、住民との真摯な比較検討の場が用意されなかったこと。これは合理性、客観性から逸脱していること。

5. 国交省、関東地方小委員会の問題点

平成22年12月に始まった関東地方小委員会の審議は計7回、3年半にわたって行われた。当初の1年半、第5回関東地方小委員会までの主な審議はコミュニケーション活動に費やされた。これは国交省の住民アンケートの配布の方法が恣意的であったこと、そして集計方法も意図的なもので高速道路建設に有利な方向に誘導する方向があまりにも露骨であったため各委員に反感を持たせてしまったことによるものであった。

当初示されていた旧清里有料道路ルートについて第6回関東地方小委員会(平成24年10月4日)において石田委員長から撤回が表明された。計画段階評価の中でのルート変更という大きな問題について関東地方小委員会は、まったく審議することはなかった。計画段階評価というプロセスの中でコミュニケーション活動に始まって国交省が行ってきた中部横断道建設にかかわるすべての事柄について第三者の立場で審議し、検証することが職務である関東地方小委員会にとって致命的であったといえる。

旧有料道路ルート撤回は地域住民の反対運動と構造上の問題といわれているがその撤回の決定と新ルート A/B 案の提起そしてワーキンググループの立ち上げは国交省と石田委員長の協議によるものであった。

第三者の立場にある関東地方小委員会石田委員長がこのように関与したことはその後の新ルートに対する地方小委員会の方向性は新ルート容認であり、審議内容も全てその方向で行われたのである。

関東地方小委員会は旧有料道路ルートの撤回の段階で中部横断道八千穂以南については白紙に戻し、十分な調査と議論のもとに改めてルート設定をすべきであった。しかし、石田委員長は以上なような誤りを犯してしまった。

旧有料道路ルートを撤回してわずか3か月(7月初旬から10月まで)という短期間で検討された新ルート A・B 案を安易に受け入れ、どちらかを選択するだけのワーキンググループ設立を提案した石田委員長の過ちの罪は大きい。

地域の自然や住民に大きな影響を及ぼす高速道路のルート作成はこのような安易なものであってはならない。当初、提案された旧有料道路ルートも十分な調査と考察によるものではないことから撤回という問題が起こったのである。

A・B案の提出のまやかしは新ルートの是非を検証・考察することをせずにA・Bのどちらかを選択する方向へ問題をそらしている。提案された新ルート上に多くの人々が居住している堤山地域から長坂ジャンクションに至るルートについては選択の余地のないものになっている。石田委員長自らが新ルートを示唆したことから、関東地方小委員会は計画段階評価のプロセスの中での第三者の立場を逸脱してしまったのである。そのことからその後の小委員会の審議の中では新ルート案に関する問題点、住民の反対の声等の問題は出ないまま新ルート案容認という方向を示した。

関東地方小委員会の議論の中で明らかなことは小委員会メンバーの提案されている問題についての認識不足がある。最終判断を行った第7回関東地方小委員会（平成26年7月23日）の審議で味水高崎経済大学准教授はA・B案の費用金額の質問をしていた。この問題はすでに事務局から説明済みで中部横自動車断道に関心を持つ人にとって周知の事実である。同日の関東地方小委員会はメンバー8人のなか2名の欠席があり、問題への真摯さが見られない。

甲府河川事務所と私たち沿線住民の会との意見交換会を傍聴した二村真理子東京女子大准教授は、コメントの中で「研究室に資料がごろごろしている」と発言した。その資料とは私たち地域住民の切実な意見・要望であり、それに対して真面目に対応していないことが明らかである。

国交省の第2回アンケート調査の設問で「国道141号線を利用する」項目があり、多くの地域住民が「国道141号線を利用する」に賛意を示した。しかし、関東地方小委員会は国交省の一方的な困難であるという説明を疑問を持たず受け入れ「国道141号線を利用する」案は消去された。このような重要な問題（地域住民が賛意を示している）を審議せず中部横断自動車道は全線高速道路で行うと決定したことは大きな問題である。

石田委員長自身が第7回関東地方小委員会の最後のあいさつで計画段階評価のプロセスについて問題があったとコメントをしていたが、関東地方小委員会の運営の在り方、審議内容にもまた大きな問題があったのである。

具体的には新ルート案の検討、提案の方法についての審議は関東地方小委員会では審議を行っていない。そして、新ルート案の是非についての審議もまた皆無と言ってよいのである。