

2013年2月28日

国土交通大臣 太田昭宏 殿
社会資本整備審議会
関東小委員会委員長 石田東生 殿
山梨県知事 横内正明 殿
北杜市長 白倉政司 殿

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会 会長 長田佳久

中部横断自動車道（長坂一八千穂）の「計画段階評価」に関する申入れ書

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会等をはじめとする4つの団体の申入れ（「中部横断自動車道建設に関する申入れ」2012年8月30日-添付資料1）、北杜市別荘所有者の会の「要望書」（2012年9月15日-添付資料2）、国土交通大臣に対する5000名を超える署名簿提出（レインボーの会など、八ヶ岳南麓を通る高速道路建設に対し、これまで非常に多くの反対、懸念が示されてきました。しかしながら、新ルート案（2012年11月21日発表）でも八ヶ岳南麓を通過することにはなんの変化もなく、2回にわたるアンケート結果を踏まえたとはとても考えられない案を提示しました。2013年1月30日から「地元説明会」が行われましたが、小委員会石田東生委員長の提案（2012年10月4日、関東小委員会）であった「丁寧なコミュニケーション活動」とはほど遠いものでした。新ルート沿線住民の会も国交省への申入れ（2013年2月5日-添付資料3）、北杜市長宛申入れ（2013年2月6日-添付資料4）、4600名を越える署名簿提出（2013年2月6日）など、様々な働きかけを行ってきましたが、国交省は未だ回答していません。

国交省は公共事業の透明性を高め、事業の必要性が検証できることを基本として、「計画段階評価」を導入し、地元にて丁寧に説明し理解が得られなければならないこと、建設する道路が地域に望まれない道路であってはならないことを明確に打ち出していますが、地元説明会では北杜市民、市内別荘所有者から非常に多くの反対や異論、疑問が出され、国交省は十分応えることが出来ませんでした。

これまでの国交省の混乱した対応から、地元には大きな亀裂が生じつつあります。地元説明会に至るまでのプロセスをもう一度、初心に戻って、「アンケートから導き出した周辺地域の課題」が本当のところ、どこにあるか探らなければ、この地域に取り返しがつかない事態を招くことになりかねません。北杜市民、別荘所有者など八ヶ岳南麓地域に関わる多くの方々が賛否を越えて議論に参加することが、「地域の課題」を住民の意向に添って解決する唯一の方法です。地元説明会は双方向的なコミュニケーションではなく、国交省による一方的な意見聴取の場でしかありません。住民の意向が反映されないのであれば、計画段階評価システム自体が機能しないこととなります。公共事業に関わる政策決定プロセスに国民の意向を反映させることが、「だれが何のために使う」という道路の最も重要な課題と結びついています。

私達は、中央自動車道接続地点に至る山梨県側の中部横断自動車道ルートの選定を住民参加のも

とで決めることを求めて、以下の提案を致します。

国土交通省は、中部横断自動車道の長坂（山梨県長坂町）―八千穂（長野県佐久穂町）34 km区間について、公共事業の透明化と効率化を図る「計画段階評価」を試行中ですが、建設新ルート候補エリアである山梨県北杜市での民意が汲み上げられていません。このため、「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」は、計画段階評価の運用改善と、国交省が標榜する「市民参加型道づくり」という政策手法等の活用を申し入れます。

記

1 中部横断自動車道の新ルート案についての「地元説明会」が、2013年2月16日まで約2週間、北杜市内10会場で開催、終了しましたが、この場で市民から寄せられた多数の質問、問題提起に対する誠実かつ合理性のある回答が、2月28日現在もされておられません。

これは公共事業の計画段階から地域住民の民意を計画に反映させる「パブリックインボルブメント（PI）」を基本に据えた「市民参加型道づくり」という国土交通省の道路行政の基本理念と明らかに矛盾するものです。

加えて、計画段階評価は、「社会資本整備審議会 関東地方小委員会（石田東生委員長）」の下で進められ、2012年10月4日の同小委員会は「丁寧なコミュニケーション活動（地域住民・別荘所有者と国との対話）を行っていく必要がある」で合意、了承しましたが、いまだに国交省から誠実かつ合理性ある回答がない事実は、丁寧なコミュニケーションの不成功・否定を意味するもので、この小委員会の合意に反しているのは明らかです。

以上の理由から、「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」は、計画段階評価の今後の運営の“スタート地点”“大前提”となる、別添文書の質問、問題提起事項への文書による回答を、2013年3月16日を期限に国交省に求めます。

2 長坂―八千穂間の道路整備について、「地域住民の、地域住民による、地域住民のための道づくり」という民主主義の基本理念に立ち、すでに国交省が全国約30地域で成功事例を積み上げている「PIによる市民参加型の道づくり」という政策手法等を提案します。

3 「丁寧なコミュニケーション活動」の実現のため、関東小委員会委員と北杜市民・別荘所有者との定期的な協議の場を設置、今後、PI協議の場に移行・発展させることを提案します。

4 上記1、2、3について、3月16日までに文書による合理性のある回答、および賛否の意思表示がない場合は、意思決定権者など関係各所と直接、協議させていただきます。

以上

質問・問題提起事項

決定権限と業務分掌について

ワーキンググループ、関東地方小委員会、道路分科会、社規資本整備審議会の人的構成、機能、特に決定権限の範囲等業務分掌の開示を求める。

なぜ長坂なのか、その決定経緯

1 長野県佐久市と静岡県清水市を結ぶ中部横断自動車道の1997年2月5日公示の基本計画で、中間建設区間について、八千穂―長坂JCTとなり、長坂の名前が突如、浮上したのはなぜか。国土交通省に質問しているがまだ回答がない。なぜ、回答しないのか。国幹会議でどのような議論を経て長坂になったのか。その決定経緯と論拠を記す資料の提出を求める。

第1回WG(2012年11月21日)で、久保田座長がわざわざ長坂が連結点となることに言及して他委員からの同意を取っていたが、審議会や役所の手続としてはそれが正しくとも、非常に多くの地元住民が長坂であることに同意しておらず、なおかつ国交省が今までの議論の経緯等を説明できないのであれば、すなわち長坂JCTルートの合理性がなくなることを意味し、この計画自体認められないのではないかと考えられる。これに対する説明を求める。

2 2012年7月8日の意見交換会で明らかになったが、長野県側からは、長坂を起点に八ヶ岳南麓を通るルートへの要望やこだわりはなかった。北杜市側も長野県側もこのルートでなくても構わないというのが、住民の意思である。にもかかわらず、南麓ルートが生き残り、国道141号改良案が消えたが、その理由は何か。これに対する説明を求める。

3 説明会当初、国交省は「長坂」接続の技術的決定因として、「高度差を稼ぐ」ことを挙げ、須玉ICからは技術的に困難と明言してきた。須玉ICから国道141号線に沿った勾配図面(資料-5, 資料-6)を提示した後(新ルート沿線住民の会作成資料)には、「須玉からのルートも技術的にも可能である」と説明会で変更したが、その理由はなにか。(資料-5, 資料-6参照)

4 「長坂IC接続」の経済的理由として、「野辺山に至る長野県側と最短距離での接

続」を挙げているが、長野県佐久市と静岡県清水市を結ぶ中部横断自動車道という視点からは、双葉 IC に比較的隣接した地点を選択するのが、高速道路の直線性、速達性にかんがみてより重要である。また、現状の物流の入出比率と方向、東京や甲府などへの優れたアクセス性、さらには、災害時のアクセスの良さなどからは、長坂 IC 付近の接続は極めて不合理である。長野県佐久市側からのアクセスを考えた場合でも、多くは甲府、東京方向であろう。また、小淵沢方向に向かう場合は、旧清里有料道路という優れた一般道が利用できる。

さらに重要なことには、須玉 IC 周辺への接続が可能となれば、近い将来、蕪崎に至る国道を改修すれば、国道 20 号という地域社会の大動脈に接続でき、甲府盆地全体の活性化を促す可能性も大きい。以上のような視点をどのように考えているか、説明を求める。

アンケートの問題点

計画段階評価で最も重要な事柄は、「地域の意見聴取方法」であるが、そのベースがコミュニケーション活動としての質問調査、すなわちアンケートである。アンケートを行う初歩的、基本的な考えは、複数の人に定型化した質問をして、定型化した回答を集めて、意見を数量化して比較することである。定型化した質問と回答選択肢によって、はじめて集計結果を客観的に偏りなく解釈が出来るようになる。そのため、アンケートの作成には極めて専門的な知識と統計処理が必要となる。また、作成ばかりでなく、対象となる人々の意見が偏りなく平均的に集められるためには、その母集団からのサンプリングには統計学的専門知識がなければならない。

ところが、質問項目作成、アンケートの配付、回収、集計等、いずれの段階でも、極めて恣意的、意見結果の操作などが行われており、小委員会（2012年4月12日）でもアンケート結果の処理について疑義が出ている。すなわち、計画段階評価の重要な柱となる部分に大きな問題があり、その結果出ているルート案自体の根拠が崩れている。

それらの具体的な問題は、昨年から様々なかたちで小委員会に対して質問が行われているが、国交省事務局も小委員会もあまりにも不誠実で無回答のままである。

国交省のデータをもとに私達のグループが数量化した結果を資料-7としておくので、詳細を検討し、以下の具体的質問に回答を求める。（資料-7参照）

1 アンケートの欠陥については、中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会（米田佳孝代表）が、2012年6月1日に国土交通省関東地方小委員会宛てに、第2回アンケート、およびその後の小委員会の審議のやり直しを求める手紙を送った。

にもかかわらず、いまだに委員会、石田委員長から正式の回答がないのはなぜか。また、アンケート結果を受けて2012年4月に開かれた関東地方小委員会では、アンケートの集計方法の欠陥について、二村委員らから指摘があったにもかかわらず、これを無視して、6月に中間とりまとめをしたのはなぜか。

- 2 問題の住民アンケートとは①戸別配布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。第一の問題は、北杜市の戸別配布枚数は21866枚に対し、アンケート対象区域外の佐久市が18730枚、小諸市が43933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を行った。このように、建設賛成で多数派工作したと取られても仕方がない行動をした理由は何か。第二の問題は、山梨県側の留置先では「各世帯に1枚」に制限する一方、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対応をした理由は何か。第三は、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。この偏向の理由は何か。その説明を求める。（資料-7参照）
- 3 回答の集計方法についても、詐欺的な行為が行われており、このアンケート結果の破棄を要求する。2回目のアンケートでは、そもそも、第1回アンケートの結果を受け、対象者に4案（①全線整備案＝フル規格②一部旧清里有料道路活用案③国道141号改良案④建設なし）について、第2回アンケートで4つの案について、「どれを支持するか」で賛成票の多い順に優先順位をつけるのが正当であるはずなのにもかかわらず、「②は～理由で反対。③を支持」という回答の場合、②③に言及しているという理由で、それぞれに1票が入る、という詐欺的な集計をし、建設賛成の結論を誘導している。Web回答を分析すると90%以上が、③案支持になっていることから、紙のアンケートの結果が地域の民意を表していないのは明らかである。このような詐欺的な集計方法をとった理由は何か。その説明を求める。（資料-7参照）
また、第2回アンケートの集計結果に使った具体的資料の提出を求める。
- 4 以上、アンケートの作成から集計に至るまで、アンケートについての専門家がこの作業に係ったのか、小委員会委員が係ったのか、その理由と説明を求める。
- 5 第2回アンケートの第3案が排除された小委員会の議論の過程を示す国交省事務局段階での内部資料を開示するよう求め、その説明を要請する。

国交省予算について

24年度補正予算及び25年度通常予算案が閣議決定されたが、その中で、中部横断道（佐久～八千穂～長坂）に関するものの計上の有無はどのようになっているか。その具体的内容（基礎調査、環境アセス、地元コミュニケーション活動、等々）の説明を求め

る。

ルート帯 AB 案の交通量需要予測と採算の見通し

- 1 交通量の需要予測と採算見通しが明らかになっていないが、数値を出すべきである。需要予測もない段階で、ルートが絞られるというのは順序が逆である。なぜ、ルート案ごとの需要予測と収支計画が、議論の前提にならないのか。その説明を求める。
- 2 中部横断自動車道（長坂-八千穂）新ルートを前提とした交通量調査資料、費用対効果等の事業性についての資料、観光、産業誘致等の具体的資料の開示を求める。
- 3 国交省が掲げている「課題を解決するための目標」の定量化資料の開示を求める。すなわち、生產品の輸送時間の短縮データ、救急医療施設への移動時間短縮データ、現道の走行性、安全性の向上データ、災害時の代替路確保データ、企業誘致、雇用促進データである。
- 4 優良農地保護、地域振興に対する国交省の具体的計画資料の開示を求める。

八ヶ岳南麓地域経済へのダメージ

- 1 原発の誘致同様、高速道路建設の建設も、その賛否や用地買収などによって地域社会が分断されかねない。地域社会が破壊されかねないという懸念に対しどう対応してくれるのか。国交省としての説明を求める。
- 2 八ヶ岳南麓を南北に分断する新ルートだと、森林などの自然環境や、オオタカや生息数で日本一を誇るオオムラサキなどの希少動物の生育環境が破壊され、八ヶ岳の観光地、リゾート地としてのブランド価値が著しく損なわれる。このことから、地域の観光、飲食・サービス、不動産、建設業などの地域経済にとって大打撃となる。環境破壊と経済的損失についてどのように責任を取るのか。国交省としての説明を求める。
- 3 南麓ルートの開通によって、上記の自然環境や生態系だけでなく、観光地としての価値である「景観」もまた破壊され、その結果、リゾート地、観光地としての価値も低下し、地価や不動産価値の下落につながりかねないと考えられる。国交省としての説明を求める。
- 4 南麓ルートだと、物理的な距離の観点から、清里周辺に I C を作るというようなこと

になると、高根地区、大泉地区は、観光客に素通りされ、ホテル・ペンションなどの宿泊業や、飲食サービス業などにとって大打撃となりかねない。どういう対策をとるのか。国交省としての説明を求める。

- 6 夜間の高速道路の照明や自動車ライトで、星空観測地域としても知られる、美しい星空空間が損なわれ、リゾート地としての価値が下がる。この光害を防ぐ手立てをどのように考えているか。国交省としての説明を求める。
- 7 観光地・リゾート地としての価値が下がれば、住宅や別荘の建設需要も減り、地元の建設業界、不動産業界は大打撃をこうむる。建設、不動産需要をどう確保するのか。国交省としての説明を求める。
- 8 観光地・リゾート地としての価値が下がれば、将来、定住用に別荘を建てた人たちが、定住も別荘ライフも断念、利用されない空き別荘だらけになりかねない。どのように対処するのか、国交省としての説明を求める。
- 9 南麓ルートに高速道路ができれば、八ヶ岳の自然に魅せられて移住してきた人が、他地域へ転出し、高根町、大泉町、長坂町だけで続いてきた人口増もストップする（資料-8）。それどころか、一転して人口減少へ転じ、税収が減り北杜市、山梨県財政も厳しくなる可能性も考えられる。税収減や転出を防ぐ手立てを国交省はどのように考えているか。説明を求める。（資料-8参照）

環境へのダメージ

- 1 八ヶ岳南麓では、井戸水を使っている住民・別荘所有者は多数存在している。高速道路によって地下水脈を毀損されれば、生活に重大な支障がでる。上水道の確保はどうするのか。国交省としての説明を求める。また、八ヶ岳南麓の山梨県側の水系、地下水脈の調査資料の開示を求める。
- 2 交通量が増えることで、排気ガスによる大気汚染や、騒音問題が深刻化し、自然環境だけでなく、定住住民や別荘住民の生活環境、住環境にも悪影響を与える。住環境のよい南麓に移住してきた化学物質過敏症の方がおられるが、排ガスが増えれば最悪命に関わる。国交省としての説明を求める。
- 3 八ヶ岳は日本有数の湧水の地域だが、高速道路建設をすれば、水源や地下水脈、さらには温泉の源泉を断つなど、計り知れないダメージを与えかねない。北杜市では、3カ所の湧水が名水100選に選ばれ、ミネラルウォーターの生産量は日本一。高速道路建設は、これらすべてに計り知れないダメージを与える。湧水、地下水の保全をどうするのか。国交省としての説明を求める。

災害時リダンダンシー確保の矛盾

- 1 長坂周辺には、糸魚川―静岡県構造線断層帯がかかり、京都大学は「30年以内に地震が発生する確率が25%」としているが、この断層を含め、八ヶ岳南麓から清里エリアまでの、断層、地震のリスクをどう評価をしているのかまた、AB案が跨ぐ川俣川付近の活断層の存在の有無を調査したことがあるのか。国交省としての説明を求める。
- 2 八ヶ岳南麓のルートには、土石流危険区域があるほか、湧水地域とぶつかる可能性が極めて高く、そのような地盤の弱い所にルートをとると、橋梁の耐震性の観点からも非常に危険である。土石流への対応や耐震性能をどう担保（補償）するのか。国交省としての説明を求める。

国土交通省の「日本風景街道」に登録認証されている「八ヶ岳南麓エリア」のモデルルートであるレインボーラインと八ヶ岳高原道路と旧清里高原道路で囲む「八ヶ岳南麓風景街道」は、高速道路を南麓ルートにとると、相互に干渉するが、この矛盾をどう説明するか。国交省としての説明を求める。

意見交換会の開催要求

2013年3月31日までに、新ルートに関する政策決定権限を有すると思われる小委員会、第三者委員会、もしくはワーキンググループとの地元における意見交換会の開催を要望する。また、地域で活躍する自然保護団体、自然環境や景観保全を訴えているグループとの積極的な意見交換会を同時期に開催するよう要望する。

さらに、八ヶ岳南麓の道路計画による影響を受ける沿線住民との意見交換会を2013年4月までに開催するよう要望する。また、市内別荘所有者の多い夏季において、今後も意見交換会を数多く開催するよう要望する。また、国交省による説明会等の開催情報を周知徹底するために、ホームページ等依存せず、その方法を改善するよう要望する。

今後の小委員会の開催予定の通知連絡と公開要請

本年3月以降に開催される小委員会の開催予定をできる限り、速やかに通知連絡するよう要望し、また、公平性の観点から広く公開するよう求める。

住民参加の新計画案作りへの提案：

平成16年度 国交省国土技術研究会主催による自由課題（アカンタビリティ部門）に「能越自動車道（田鶴浜～七尾）みちづくり懇談会の取り組み」として、国交省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所 調査第二課 田中 芳太郎氏の論文の発表がなされており、

- ★高規格幹線道路事業の構想段階よりの住民参加による社会資本整備をめざし、
- ★最終的に、地域高規格道路に対し既存国道の活用を提案するに至った、とある。

私達は、上記に関連し、1月31日の大泉町の住民説明会場にて

「国交省と地元住民参加によるアンケート案の作成～実施・集計」の提案を行っているが、最終的に新ルート沿線住民の会としての以下の提案をする。

- ★山梨県北杜市全住民の参加による基本計画から事業計画策定までの、P I (public involvement) による社会資本整備を目指す取り組みとする。

参考意見添付

資料9 中部横断自動車道八ヶ岳南麓ルート案（清里-長坂間）に対する意見書

資料10 中部横断自動車道（長坂～八千穂）建設反対の意見