

2013年2月5日

国土交通省 関東地方整備局長様  
社会資本整備審議会 道路分科会 関東小委員会様  
国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所事業対策官 小林達徳様  
同事務所計画課課長 宮坂広志様

## 要望書

2013年1月30日から行なわれているこれまでの地元説明会において表明された意見や疑問から以下の項目について2013年2月10日の地元説明会までにご検討頂き、当日文書でご回答をお願い致します。

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し入れ」2012年8月30日) 北杜市別荘の会の「要望書」(2012年9月15日) 国土交通大臣に対する5000名を超える署名簿提出など、八ヶ岳南麓を通る高速道路建設に対し、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、今回の新ルート案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を踏まえたとはとても考えられない案を提示してきました。

公共事業の透明性をたかめ、事業の必要性が検証できることを目的として、「計画段階評価」が導入されています。アンケートも地元説明会もその枠組みで行なわれていることは明らかですが、アンケート方法の稚拙さ、配布の著しい偏り、回収率の余りの低さなど、どれ1つをみてもこれが地元住民の意向が反映された「コミュニケーション活動」とはとても考えられず、その結果から新ルート案が導きだされたということにはなんの科学的な根拠もありません。

それにもかかわらず、わずか5%という超低回収率でも、住民の意向の50%以上は、国道141号の拡幅等改修案を選択しました。初歩的なことですが、アンケート回収率が半数超す状態であれば、確率的には大半が国道改修案を選択したことを意味します。

以上のことを勘案すると、まず何よりも、ここまでの地元説明会に至るプロセスをもう一度、初心に返って「周辺地域の課題」が本当のところ、どこにあるかを地元住民に丁寧にアンケートで調査する方法を探らなければなりません。しっかりと科学的な手法で、地元住民と国土交通省の両サイドが議論に参加し行なうことが、「周辺地域の課題」を住民の意向に添って解決する残された方法です。もちろん、この説明会での意見聴取は一理ありますが、双方向的なコミュニケーションではなく、国土交通省による一方的な意見聴取であって、住民の意向によって高速道路建設が変えられないのであれば、計画段階評価システム自体が機能していないという自己矛盾に陥ります。

(2013/3/1 申入書 添付資料2)

公共事業に関わる政策決定プロセスにどのように国民の意向を反映するかは、国民の元気を育て未来を方向付ける重要な課題ではないでしょうか。

1 第2回アンケートからどのように新ルート案が導きだされたのか、関東小委員会における正確な議事録の提出を文書で求めます。

2 新ルート案の「たたき台」となった国交省事務局案の提出、その作成過程に関わる資料の文書でも提出を求めます。

3 第1回、第2回アンケートの数量的分析についてのオリジナルデータの文書での提出を求めます。その提出が不可能な場合、当方が国交省ホームページから得たすべてのデータに基づく集計分析の結果を国交省事務局とどちらにも偏ることのない住民の双方で同じテーブルで明らかにする作業に着手するよう求めます。

4 国道141号改修案が、第2回アンケートで出ましたが、これまでの説明会で、国道の改修案はあくまでも国道であって、高速道路建設とは切り離されていることが明らかになりました。つまり、141号改修は高速道路建設問題とは質的に異なるということでした。では、なぜ関東小委員会は第2回アンケートに選択項目として入れたのでしょうか。文書で回答を求めます。

5 地元説明会に関東小委員会のメンバーが参加して、地元住民と直接コミュニケーションすることが重要と考えますので、後日改めて地元説明会を開催するよう善処を求めます。

以上、5点のご回答を2013年2月10日までに下記、会長、長田佳久にご提出下さい。

2013年2月5日

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