

2012 年 8 月 30 日

国土交通省
国土交通大臣
羽田雄一郎 様

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会
北杜市別荘所有者の会
レインボーの会
八ヶ岳南麓を通る中部横断自動車道
に反対する湧水地区の会

私たちは、中部横断自動車道が八ヶ岳南麓を通ることに反対します。代替案として、一度、検討候補として挙げた、国道 141 号線改良案等に賛同します。

中部横断自動車道建設に関する申し入れ

記

1. 集計方法等に瑕疵（欠陥）があると思われる、中部横断自動車道路建設に関する「第 2 回住民アンケート」(2012 年 2 月実施)と、この結果に基づく、同 4 月 12 日の国土交通省社会資本整備審議会道路分科会関東小委員会（委員長・石田東生筑波大学教授）の審議内容および、同内容を基に同 6 月 18 日に公表された「中間とりまとめ」の白紙撤回を求めます。
2. 北杜市民および北杜市別荘所有者向けの、中部横断自動車道建設に関する、説明会を兼ねた北杜市における「意見聴取会」を複数回、開催して下さい。
3. 関東小委員会の委員の現地視察および、意見聴取会への参加を実行して下さい。
4. 以下の質問書に対し、速やかかつ、誠意ある回答を求めます。

以上

質 問 書

【そもそも中部横断自動車道は必要なのか。国道の改良で済むのではないか？】

- そもそも、長坂 八千穂間において中部横断自動車の建設は本当に必要なのか？ 八ヶ岳南麓に高速道路を建設するのは税金の無駄遣いではないか？ 審議会関東小委員会の資料では、高速道路建設の必要性について、種々の理由が示されているが、その一つひとつについて、詳細な検証・分析と北杜市をはじめとする地域住民への意見聴取、そのうえで、公開の場での改めての議論が必要である。国家的観点からみれば、高速道路建設に回す金があるのならば、東日本大震災の被災地の復興支援に充てるべきである。

なぜ、復興支援に回さないのか？

- 国土交通省によれば、全線4車線をつくれば2100億円～2300億円かかり、国道141号線の改良(第3案)なら1300億円～1400億円で済むというが、後者を選べば、900億円近くの血税を節約できる。

なぜ、3案を真剣に検討しないのか？

なぜ、6月18日の中間とりまとめで、第3案を後退させたのか？

国の財政赤字が1000兆円もある中で、総事業費を削減する姿勢がまったく見えない。これでは税金の無駄遣いと言わざるを得ない。

【交通量需要予測と採算の見直し】

- 交通量の需要予測と採算見直しが明らかになっていないが、概算でもいいので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？

【地域経済へのダメージ】

- 長野・八千穂—中央高速・八ヶ岳PA(約34km)を結び、八ヶ岳南麓を南北に分断するルートだと、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だれがどう責任を取るのか？

- 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が、どうするのか？
- 国道141号線を使わない場合、141号線沿道の交通量が減ることから、沿道の店舗、商業施設が衰退する。新幹線の新規開業もそうだが、開通区間に平行する在来線の駅と沿線のほとんどが衰退するなどの指摘がされている。

この問題をどう考えるか？

- 南麓ルートだと、物理的な距離の観点から、清里周辺にICを作るというようなことになると、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？

- 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は？

- 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？

- 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。**

どうするのか？

- 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、大泉地区、長坂地区だけで続いてきた人口増もストップする。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はあるのか？

【旧清里有料道路の再活用の問題点】

- 旧清里有料道路を再活用する場合、地域住民の指摘によると、勾配や急カーブな場所があり危険である。特に冬の利用では重大事故の発生リスクが高い、という。

この事故リスクをどう回避するのか？

- 旧清里有料道路を再活用する場合、谷が深く、橋脚が長いため、大地震によって壊れる可能性がある。そうなれば交通もストップする。

震災対応時の備えはできるのか？

- 大泉から清里方面に抜ける唯一の生活道路である「旧清里有料道路」を高速道路として再活用すると、清里方面へは他にバイパスルートがないため、唯一の生活道路がなくなる。**代替の生活道路をどう確保するのか？**

【環境破壊】

- 長野・八千穂—中央高速・八ヶ岳PA(約34km)を結び、八ヶ岳南麓を南北に分断するルートだと、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

の経済活動にとっても大打撃となる。

環境破壊と経済的損失にだれがどう責任を取るのか？ (= 地域経済へのダメージの第 1 項目 の再掲)

- 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。

どうするのか？

- 八ヶ岳地域の財産は、水と緑と空気。これを活用することで地域活性化を図るべきだ。
- 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。

北杜市の名水 100 選は計画ルート上に当たらないのか？ 湧水、地下水の保全をどうするのか？

- 八ヶ岳南麓ルートの山林伐採は、地球温暖化ガスの二酸化炭素 (CO₂) の吸収源である森林破壊になり、政府の温暖化対策に逆行し矛盾するが、それでいいのか？
- 交通の利便性の向上により、産業廃棄物の不法投棄をはじめ、犯罪が増えないか？ 特に産廃が多い地域に共通するのは、首都圏からのアクセスの良さと、ひと気の少なさだ。

【安全問題、道路政策の矛盾】

- 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？
- 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？

- 八ヶ岳南麓では、井戸水を使っている住民・別荘所有者もいる。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？

- 国交省が進める「市民参画型道づくり」は、計画策定の早い段階から市民等関係者へ積極的に情報を提供し、コミュニケーションを行う取り組みという。これによって、計画策定の透明性や客観性を高め、地域のニーズを計画に反映し、よりよい道づくり、地域づくりを目指している、としているが、これは明らかに中部横断自動車道で現在、行われている「計画段階評価制度」と矛盾する。どう説明するか？
- 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？

- 原発の誘致同様、高速道路建設の誘致も、その賛否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？

【住民の民意不在という問題—アンケート、意見交換会】

- 中部横断自動車道の建設問題を国土交通省の関東地方小委員会が審議してきた過程で、定住住民および別荘住民の意見、民意が充分かつ適切に反映されていないため、両住民合同の意見聴取会を開催すべきである。この建設計画について知らない北杜市住民、別荘住民が多数いる以上、その方々を置き去りにしたままの審議継続は到底、受け入れられない。なお、小委員会の中間とりまとめの基礎となった、第 2 回アンケートは、配布方法、集計方法等に重大な欠陥があり、北杜市民の意思とはかけ離れたものである。

なぜ、このような民意を無視、歪める対応をされたのか？

- 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の米田佳孝代表が、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？

- 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 となった。

ここで、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？

8 月末までに回答できなければ、それは、長坂 JCT ルートの合理性がなくなることを意味し、建設区間は国道 141 号線または、それ以東にすべきである。

- 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、小委員会の中間とりまとめでは、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？

- 別荘住民のための説明会の開催要望については、別荘の会の今井英夫代表が、2012 年 6 月 1 日に、国土交通省関東地方小委員会の石田委員長宛てに、書面を送付している。さらに、意見交換会の直後の 7 月 10 日にも、定住住民と別荘住民の意見聴取会の開催要望書を出したが、8 月 20 日現在、何の返信もないのはなぜか？8 月末までの返答を求める。
- 過去 2 回（1 回目 = 2011 年 2 月、2 回目 = 2012 年 1 ~ 2 月）の住民アンケート（コミュニケーション活動）で国土交通省は、民意を聞いたというアリバイ作り、ガス（不満）抜

きをしているが、そもそも八ヶ岳の別荘約 6000 戸に説明し意見を聞く場は、これまでまったく設けられておらず、**別荘住民が意見表明する場が必要である。**

なぜ、別荘所有者に対する説明会・意見聴取会を設けないのか？

- 住民アンケートがあったとはいえ、2 回目の調査は、住民意志を捻じ曲げる、行政による「高速道路建設ありき」という作爲が感じられ、そのような調査結果を基にした審議会委員会の議論及び、その中間的な結論である「6 月 18 日の中間とりまとめ」は、八ヶ岳南麓の定住住民、別荘住民にとっては、絶対に受け入れられない。

作爲的な工作をしてまで、高速道路建設を進める理由はどこにあるのか？

- 問題の住民アンケートとは 戸別配布 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」 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？

- 回答の集計方法についても、詐欺的な行爲が行われており、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（全線整備案＝フル規格 一部旧清里有料道路活用案 国道 141 号改良案 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にもかかわらず、「 は～理由で反対。 を支持」という回答の場合、 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、 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？

- 2012 年 7 月 8 日の意見交換会では、**北杜市の問題なのになぜ、北杜市内で開かれなかったのか？** また、北杜市の住民の意見は、抽選で選ばれた一人と、中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会、レインボーの会から各一人に制限された。しかも発言時間は一人 3 分と極端に短く、傍聴者の人数も制限された。建設反対の意見を封じ込めるため、3 重、4 重の制限を設けたのは明らかで、かつ録画や動画配信も一切認められなかった（録画は後日北杜市などの CATV で放送されたが、当然のことながら、CATV 加入者しか見ることができず、別荘所有者のほとんども見ることができていない）。

なぜ、確信犯的かつ形式的な意見交換会にしたのか？