



## 中部横断自動車道八ヶ岳南麓 新ルート沿線住民の会ニュース

No.13 2014年8月10日 発行

### 7/23 関東地方小委員会 様々な問題点を無視してWGの Bルート取りまとめを追認！

7月23日、関東地方小委員会が東京九段で開催されました。ワーキンググループのBルートの取りまとめを審議する会議で、沿線住民の会からは約50人が傍聴に参加しました。

会議は、国交省からの説明を受けて委員が意見を述べ議論する形で行われました。国交省の担当者はこれまでの取り組みの経緯と進め方について説明を行いましたが、その中身については一切言及することなく、こういう会議が行われそこではこういう結論になりましたと淡々と述べるだけでした。新ルートの進め方に何の問題もないという一方的な言い分、この間地元住民が問題にし



中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会運営委員会  
 <連絡先> 佐々木郁子 0551-47-6260  
 郵便振替 八ヶ岳新ルート住民の会 00220-7-050803  
<https://sites.google.com/site/odandonewroot/oshirase>  
 e-mail: nanroku2899@gmail.com

てきた新ルートが長坂起点になった経緯や、それが従前の3キロ帯の外側に位置していることなどにはまったく触れない「説明」には、傍聴者からも怒りの声が上がりました。

関東地方小委員会の委員からは、A案の清里へのアクセス性を問題にする意見が出ましたが、それ以外のルートへの意見はありませんでした。国交省がワーキンググループに作為的に改変した資料を提供し、それに基づいてBルートが適当と取りまとめをしたという重大な問題点は見過ごされ、不都合なことには目をつぶって別の議論が行われた訳です。これでは、関東地方小委員会は自らの社会的役割を放棄し、国交省の言い分を追認したと言われても仕方がありません。

その後国交省の事務方から、山梨県や北杜市、地域団体から早期推進の要望書が出され、北杜市活用検討委員会で中部横断道を見据えたまちづくりビジョンが検討されている、新ルートに反対している住民とも意見交換会を重ねているなど中身が伴わない国交省の「実績」が報告されて、全会一致でBルート案が了承されました。公正な審議を求めてきた私たちの要望は、全くかえりみられることなく無視されてしまいました。

そして石田委員長は最後に、今後も地域住民との丁寧なコミュニケーションが重要だと言って会議を終了しましたが、この言葉はただの苦しい言い訳にすぎません。2012年10月の関東地方小委員会で石田委員長は、ルートの決定に当たって地域住民との丁寧なコミュニケーションの必要性を強調していました。その後はどうなったのでしょうか。一方的に新ルートを発表し、あとは反対する住民を説得・懐柔するために様々な「地元説明会」「意見交換会」「話し合い」を重ねてきたのが実情でした。もはやこの言葉にだまされる人はいません。関東地方小委員会の審議は、審議とは言えず決められた道筋で進められたセレモニーにほかなりませんでした。私たちはこれに強く抗議するとともに、今後もBルートの見直しを国交省に求めていかなければなりません。

## 国交省・関東地方小委員会を批判する

地元説明会での意見、疑問について国交省の説明担当者は「全て小委員会に上げます。」と明言していた。私たちは学識経験者8人による小委員会が地域住民の声を吸い上げてくれるだろうと期待をし、ここ八ヶ岳南麓の稀有な自然環境の保護について訴えてきた。①提案された新ルートがアンケートの設問にもないものであること、②津金・高根・大泉・長坂地域は選択の余地がないこと等を主張してきた。八ヶ岳南麓の多くの住民が突然提案された高速道路に納得していないことを知って欲しいと意見書も提出した。

しかし、7月23日の小委員会の議論の中に地域住民の訴えは出てこないままに全員の賛成でルートB案が了承されて終了した。事務局の説明の中で「丁寧なコミュニケーション」として北杜市活用検討委員会のまちづくりビジョンの策定、甲府河川事務所と沿線住民の会の意見交換会が説明されて「丁寧なコミュニケーション」として確認された。私たちが形式的で形づくりと批判してきたにもかかわらず。

関東小委員会のメンバーは私たちほどに真剣に実情を知ろうとはしなかったというのが実態である。あるメンバーは私たちに向かって「研究室の中に沢山の資料がゴロゴロ転がっている」と発言した。その言葉で切実な地域住民の訴えがどのように扱われているのかが推察される。ここ八ヶ岳南麓は大きく開けた空と豊かな森によって多くの移住者を惹きつけている希有な地域だ。静かな生活を求める人たちは八ヶ岳南麓を横断する高速道路には反対している。しかし、この地域では数十年前から中部横断道の推進を求める運動があったことも事実であり、このため新旧住民の間で賛成、反対の意見が衝突し、地域住民間の溝を大きなものにしてきている。この責任はすべて国交省と関東地方小委員会にあるといえよう。

(K. あずま)



高根町が設置した富士山ビューポイントの看板、1kmルート帯の上から撮影。

## 国交省はなぜ非を認めない!!

—道路局などとの交渉—

国交省道路局（7月2日）をはじめ、関東地方整備局（7月11日）、甲府河川国道事務所（7月18日）に要請書を提出しながら交渉を重ねました。  
①B ルートを決定しないこと ②B ルートと比較する代替案を提示すること ③住民協議の場を設けること、の要請を繰り返しました。

問題は、従前の3キロ帯を仕切り直し、新ルートに設定し直した経緯と事実関係、およびその後の対応にあります。これまでは3キロ帯を絞り込んだと説明していましたが、3キロ幅の外側に新ルートは設定されていることを指摘すると、外側の住民にもアンケートなどで周知、意見聴取の対象にしていたので問題ではない。代替案は第2回アンケートで国道改修案として示した、などの回答でした。

仕切り直しであれば本来一からやり直しと言えますが、そこまで言わないにしても実質の複数案を示し、住民協議にかけるのが必要条件です。

しかし、このように客観的に不公正なプロセスがあるにもかかわらず、国交省は自己弁護に徹した当たり障りのない答弁に終始し、官僚の無責任体制を感じた交渉でした。

これまで、アンケート問題やWG 審議資料、またルート問題など、この計画プロセスには重大な瑕疵があります。現在、安倍内閣の内閣官房参与である藤井聡氏は「合意形成問題における“計画修正可能性”と“謝罪”の決定的役割」という論文で、行政への信頼と公正さを担保する「修正可能性」が重要なポイントと述べています。

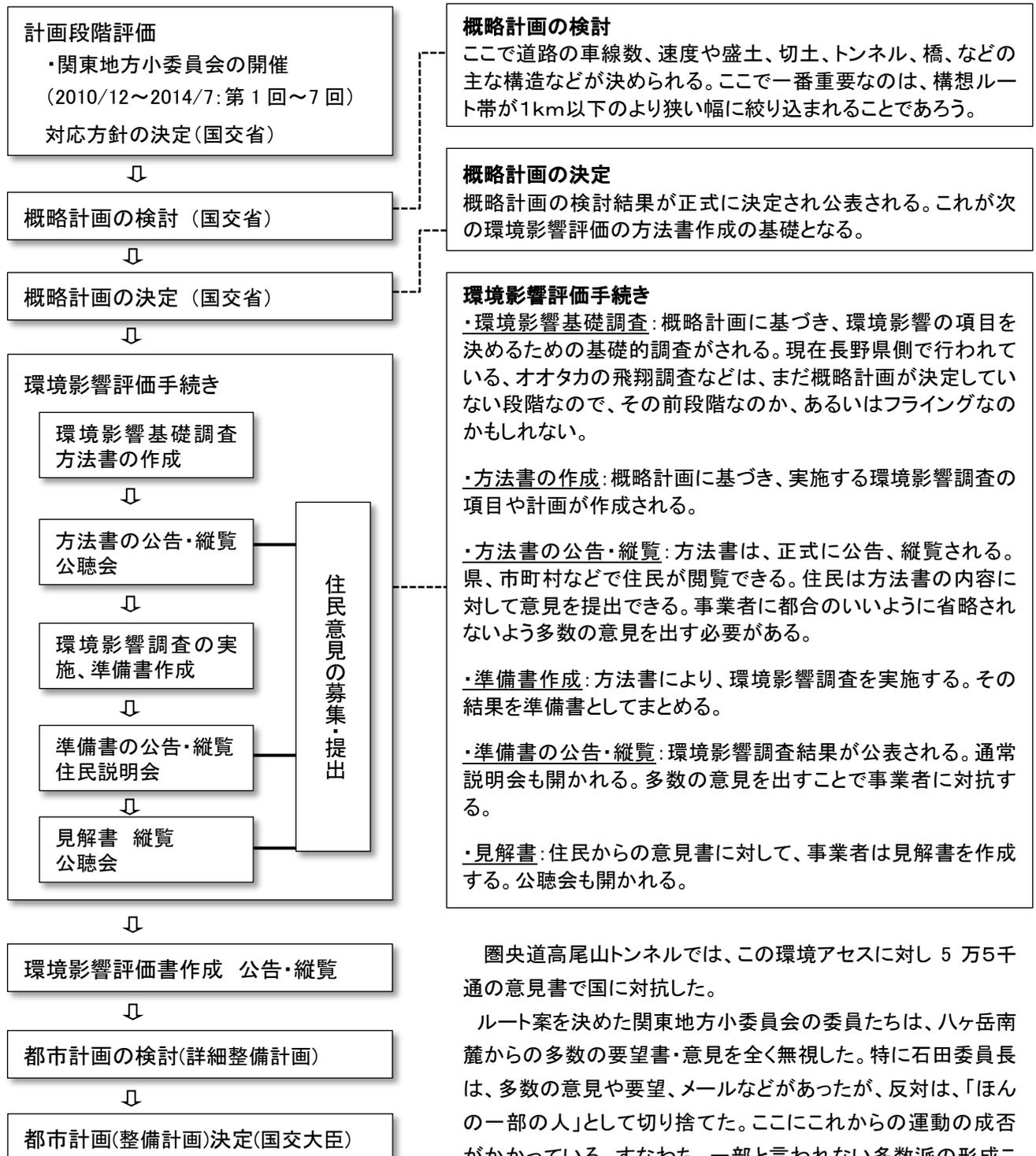
この間、意見交換会は繰り返されましたがすべて「既定路線の説明」に終始し「修正可能性のある対話」ではありませんでした。また、アンケートでは「詭弁」で、ルート図改変では「ミス」と言い逃れる姿勢では、行政への信頼は生まれようがありません。これでは「地域に喜ばれる道路」どころか「地域分断の最悪の道路」になることを恐れます。

(Y 記)

— 計画段階評価以降の流れと住民運動 —

現時点でこの計画が決まったわけではないが、関東地方小委員会の示した対応方針案を受けて、国交省は省内で対応方針を正式決定し計画段階評価を終える。整備計画決定までのおよその流れは下図のようになるであろう。現地測量や詳細設計などは整備計画決定以降であり、全国の道路住民運動の多くは、都市計画決定以降に長期の闘いが続けられており、八ヶ岳南麓の住民運動はこれからが本番である。

計画段階評価以降、整備計画決定までの事業の流れ(実際はもっと複雑)



圏央道高尾山トンネルでは、この環境アセスに対し 5 万 5 千通の意見書で国に対抗した。

ルート案を決めた関東地方小委員会の委員たちは、八ヶ岳南麓からの多数の要望書・意見を全く無視した。特に石田委員長は、多数の意見や要望、メールなどがあつたが、反対は、「ほんの一部の人」として切り捨てた。ここにこれからの運動の成否がかかっている。すなわち、一部と言われない多数派の形成こそが重要である。(高根町 K・M)

## 9. 20 学習会のお知らせ

### 橋本良仁さんを囲んで ～これから私たちは何ができるのか～

Bルートが関東地方小委員会です承され、事実上ルート決定する構想段階の最終局面にあります。私たちはこれから何をしていけばいいのか、何ができるのか、今後の運動のあり方や国(国交省)とどう対応していけばいいのかなど、組織論から運動論まで深めていかなければなりません。

道路住民運動全国連絡会事務局長橋本良仁さんを囲んで、じっくり話し合いたいと思います。

日時：9月20日 13:30～16時

場所：いずみ活性化施設ホール

### 関東地方小委員会傍聴記

2014年7月23日午後7時30分より九段第三合同庁舎にて関東地方小委員会の計画段階評価の審議が開催されました。沿線住民の会では大型バスで午後3時30分高根を出発し会場に向かいました。直接集合された皆さんも含め50名近くの方が傍聴し審議を見守りましたが、傍聴と言っても用意された別の部屋からの中継映像を見ながらの傍聴です。前回ワーキンググループの時もそうでしたが国交省の誠意のなさを感じます。

往復の時間も含め9時間にわたり帰宅は深夜になるという行動に参加して下さった皆さんから感想を寄せて頂きました。

須玉会場では推進派の怒号の中、嫌な思いをしながら傍聴された方々もいます。昨年のワーキングのB案とりまとめの審議から一年、みなさんどのような感想を抱かれたのでしょうか。

別の部屋から傍聴



### 中継映像による傍聴に参加してみて

- 1、小委員会は6人の委員による最終決議する会議でした。スライドに映し出される会議の様子を見るだけで、会議の内容も熱烈なる賛否の協議でなく、6名全員(2名欠席したため)の賛成意見で終始したものでした。結論はB案で決定でした。(傍聴者はヤジも禁止)
- 2、山梨県の南麓は3000m級の山々に囲まれた広い盆地平野であり、その景観は他県には無い日本唯一の景観を有しています。この南麓の中にコンクリートの高速道路を建設することは、自然を破壊すると同時に静かな美しさを破壊することが予想され、残念至極です。
- 3、この高速道路は八ヶ岳南麓を横断させるものであり、Bルートも標高が高い位置に建設するものであり、冬期での通行には凍結上かなりの危険もあり、構造物も高度な技術が要求され、自然への破壊はかなりのものと予想されます。
- 4、今後はB案の決定にそって具体化が検討されていくものと思われませんが、具体的検討にあたっては、長期的視野に立ち、自然の保持及び景観の維持に配慮し、B案にとらわれることなく、国道141ルートなど別ルートの道路建設されることを切に希望します。

<長坂町 S生>

関東地方小委員会のインターネット傍聴に参加させていただきありがとうございました。  
1600名以上の方から、計画段階において意見が出されたということは、素晴らしいことだと思います。でも実際には、その具体的な中身には一つも触れることなくまた「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」の提出した具体的な要請4項目についてさえも、完全に無視されたということは今、私たちの社会がどのような段階に来ているのかを思い知らされました。

今回の傍聴が、インターネットで公開されていたとはいえ秘密保護法の公聴会のとくと同じように密室で行われ、そういう戦前のシステムが、そのまま現在生きているということに、形だけは、民主主義の社会を勝ち取ったとは言っても、実質民主主義の社会を実現するためには、私たちの闘いはこれからであることを痛感させられました。

「八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」の方々と協力して、「リニア中央新幹線研究会」も「先に建設ありき住民無視」の県・国のあり方が間違いであることを、世論を通じて訴えていきたいと思っています。私の友人が「山梨は里山とともに取り残されても良い」と言っていました。私もそれが山梨の唯一の財産に将来なるだろうと思っています。

山梨の財産をお金をかけてつぶすやり方に、「NO！」の声を上げていきます。  
みなさまからは勇気を頂きました。ありがとうございました。

＜リニア中央新幹線研究会 佐藤桂子＞



### 「来るべき民主主義の町、北杜市へ向けて」

1時間半の傍聴を終えて、私が思った事は「やっぱり行政は強い」と言う事だ。

前回のワーキンググループの結論も「地元の自治体の責任者であられる山梨県知事さん、それから北杜市長さんも、B案が望ましいというご意見もいただいている・・・」っと、民意が反映されたと理由づけできる発言はこれだけしかなかった。

今回も付属の審議資料の中に「ルート案については全区間で新たに道路を整備する案とし、山梨県内区間はBルート案とする対応方針(案)」について「地方公共団体意見照会への意見(要旨)と回答」が入っていた。

山梨・長野両県知事に始まって北杜市長～佐久穂町長まで11の地方公共団体へ、事前に同意書をもって、地域住民は早期着工を待ち望んでいるかのような既成事実を作り込んでいる。

審議をする為の資料に、既に対応方針(案)が添付され、その同意書まで準備しているとは本当に厚かましい限りだが、これが現実だ。

今年の1月14日、石田委員長は「私なりに今日頂いたご意見やご注意・ご懸念に関して精査させていただきます、私が必ずやらせて頂きます。」と私の目の前で宣言した。

彼の精査が間違いであった事を、彼に見せつけてやるには、やはり北杜市議会で「NO！」と議決させる必要がある。

これからが勝負。住民が北杜市の抱える様々な問題にしっかり向き合えた時、大きな力を発揮できると信じて、私はこれからも「八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対」し続けるぞ！

＜大泉町 猪原弘子＞

## 小委員会を傍聴して

A ルートの時もあまり積極的に運動にかかわってこなかったが、10か所で行われた説明会にはほとんど出席して、その後公表された情報にも目を通し、状況や言い分は分かっていたつもりだった。昨年ワーキンググループが唐突にも「B案が適当」の答申、住民の声を無視し、無駄な公共事業を押し進める姿勢は看過できない。

北杜市の市議は多数が推進派だが、「必要」と思っている住民はごく僅かだろう。

23日は黙っていて決まってしまうのは我慢ならないと参加したところ、明野の処分場やリニア、原発などで声をあげている人々がバスに乗り合わせていたので刺激になった。

小委員会傍聴は初めてだが、いままでいくつかの「雇われ審議会」を傍聴したことがあり、その都度怒りと空しさを感じてきた。今回も期待はしていなかったが、あらかじめ国交省が描いたシナリオ通り、住民の声を無視、「学者の良心」なるものを捨て去った誇りなき追従に怒り心頭だ。そればかりか、「丁寧に住民の声を聞いたことは画期的」との自画自賛に叫びだしたくなった。

今後アセスをはじめ、さまざまな手続きがあり、住民の意見を述べる機会もあると思うが、立木トラスト運動など、知恵を出し合って諦めず闘っていきたい。

福祉や年金、教育や医療、等々の予算がシビアに削減されている今、これらの反対運動とも呼応して大きく政治を変える闘いの中に位置づけることが問われているのではないだろうか。 <大泉町 中山茂夫>

## 第40回道路全国連・全国交流集会

日時:10月11日(土)・12日(日)

会場:横浜・あーすぶらざ

(神奈川県立地球市民かながわプラザ)

1日目 各地からの報告

2日目

11時より記念講演(米田貢氏)

13時半よりシンポジウム

テーマ:道路運動40年、これから

パネラー:米田貢氏(中央大学経済学部教授)

寺西俊一氏(一橋大学特任教授) 他

コーディネーター:橋本良仁氏(道路全国連事務局長)

道路全国連とは、「道路住民運動連絡会」の略、道路公害に反対する住民運動団体の全国的組織です。「道路公害をなくし、道路文化を創造しよう」をスローガンに1975(昭和50)年、名古屋で発足しました。

沿線住民の会は2013年9月に入会、昨年の第39回大会で、「国交省の行なったアンケートでは環境・景観の保全などの希望が圧倒的に多く、住民は反対であり、既存の道路でミッシングリンクを解消できる。」と報告しました。

## カンパのお願い

八ヶ岳南麓を横断する新ルートに反対する私たちは今後も国交省にBルートの見直しを強く求めていく予定であります。この活動は長期にわたることが予想され、ニュース、チラシの発行、国交省との交渉などに多くの資金が必要です。皆様方にはこれまで以上のさらなるご支援、ご協力をよろしくお願い致します。一口1000円ですので、ご支援いただける口数を同封の振込用紙にてお振込みください。

<振込口座>

郵便振替口座名 八ヶ岳新ルート住民の会

口座番号00220-7-050803

## 編集後記

民意を無視した権力者の横暴が目につく。私たち庶民が声を上げてもまったく向き合おうとせず、国交省のお役人、関東地方小委員会のお歴々、横内県知事、白倉市長、北杜市議(一部)などなど権力を持つ者のやりたい放題である。

人のいい庶民は期待を持って臨み、相手の言葉を素直に信じてしまう。この間の反対運動を通じて不信感ばかりが募っていく。でも、よく考えれば、選挙で、私たちがそういう人たちを選んでいる結果でもある。「ジャンヌ・ダルクはいないかなあ〜」とツツツ言う。「いないよ、ひとり一人がもっと賢くならなければ」と影の声が聞こえた。(秀実)