

「ハヶ岳南麓を横断する高速道路はいらない！国道141号線の改良・改修を！」



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.23 2016年4月10日 発行

国交省との交渉で あきらかになったこと

ボタンの掛け違い

昨年秋、3時間を超える国交省道路局(本省)との交渉の最後に企画課長補佐が中部横断自動車道(長坂・八千穂間)のルート設定で「ボタンの掛けちがいがあった」と発言したのです。辞書によると「ボタンの掛け違い」とは「対処の方法を誤り、そのことが原因で不都合が生じること」とあります。

その後の甲府河川国道事務所と関東地方整備局との交渉の場でも「ボタンの掛け違い」があったことを認めました。ではどの時点で「対処の方法を誤った」のでしょうか。交渉の中で国交省(甲府河川国道事務所と関東地方整備局)は八ヶ岳大橋を通る旧有料道路ルートに「大きな力」があったことを明らかにしました。



3 / 16 国交省との交渉 沿線住民の会と大泉町下井出地区東組

これはルート設定に対して事前の調査が不十分であったことの表れです。

そして2012年10月の国交省小委員会(*1)で石田委員長が「清里の南側を通るルートを」と指示を出しました。その結果が11月21日の新ルート A・B 案の発表でした。新ルートはいつ誰がどのように考えたのでしょうか。高速道路のルート設定がこのように短時間の調査で決められてよい筈がありません。

新ルート設定は誤りの連続

同時に発表されたワーキンググループは A・B 案の選択を決めるだけのもので新ルートの是非を議論するものではありませんでした。その後の小委員会で新ルートの是非を審議した形跡はありません。「構想段階における計画段階評価」の目玉になっている第三者委員会の委員長がルート指示をした時点で計画段階評価のプロセスは破綻したのです。

高速道路を建設することは地域に住む人たちにとって多くの犠牲が伴います。ですから地域住民が納得する形で進められることが必要です。

そのための試みであった「構想段階における計画段階評価」というプロセスによる中部横断自動車道(長坂・八千穂間)新ルートは国交省の誤りの連続となり、八ヶ岳南麓住民との合意形成も不十分な形になって現在に至っています。

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 0220-7-50803
<https://sites.google.com/site/odandonewroot/oshirase>

*1) 社会資本整備審議会道路分科会
 関東地方小委員会

3/16 関東地方整備局との面談報告

計画段階評価でミス認めるが「やり直しはしない」と表明

2014 年 11 月以降 1 年 4 か月ぶりに埼玉の関東地方整備局において面談による話し合いがもたれました。

話し合いの主な論点は、

		沿線住民の会と東組	関東地方整備局
1	北杜市の現状について	北杜市では太陽光発電設備の野放図な設置の急増で生活環境、景観の破壊が進行している。中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設計画が作られた当初とは状況が一変している。そこに高速道路を建設すれば、八ヶ岳南麓の自然・景観の生活環境などの破壊は取り返しのつかないものとなる。	太陽光問題については現地へ行って確認している。
2	計画段階評価のやり直しについて	関東地方小委員会では住民の意見は無視され、十分な審議はされなかった。そして、当時の甲府河川国道事務所の事業対策官自らが、転記ミスだと明言した新ルート帯案の改変図がそのまま訂正されずに審議資料として使われるなど、審議資料の改ざんや様々な問題がある。計画段階評価は適正に行われたとは言えず、やり直す必要がある。	関東地方小委員会において議論をし尽くしたと考えている。そのことをもって計画段階評価は適正に行われたと考えている。やり直しは考えていない。
3	計画段階評価の問題点、ワーキンググループ・関東地方小委員会の審議資料の改ざんについて	新ルート帯案について 関東地方整備局、甲府河川国道事務所はミスだと認めているが、まずそれを訂正してほしい。国交省が「ボタンのかけ違い」を元に戻す努力をしない限り、話し合いの環境をつくることは難しい。	ボタンのかけ違いがあった。住民の意見に十分耳を傾けることができなかったことは改めるべきだ。沿線住民の会等と話し合いができる環境をつくることが、今一番大切なこと。
4	国道141号の改良・改修案について	「なぜ長坂なのか」(長坂IC付近起点のBルートでなければならないのか)について合理的な、納得のいく説明が全くされていない。	なぜBルートでなければならないのか、国道141号の改良・改修でダメなのか、甲府河川国道事務所はもっと説明すべきだ。
5	建設費用について	北杜市側は1600～1800億円の概算が出されている。長野側は？	長野側は建設費用の具体的な金額は算出していない。

関東地方整備局との話し合いは 3 時間半にも及びました。関東地方整備局は計画段階評価のやり直しはしないと強弁したものの、話し合いの中でやり方やその中身に問題点があったことは認めざるを得ませんでした。

さらに住民の意見に十分耳を傾けてこなかったこと、「なぜ長坂なのか」——八ヶ岳南麓を通る新ルート案についても説明できていなかったことも認めるに至りました。当初の計画案の八ヶ岳南麓山岳地域3キロ幅ルート帯から里山地域に新ルート帯が変更された時の経緯にも不可解な点があり、建設計画の総費用に関してもいまだに算出していないことを認め、この計画自体のずさんさも明らかとなりました。

北杜市と太陽光発電問題の現状報告

北杜市では3月議会が終了し、「北杜市景観計画の変更」について、多くのパブリックコメントを反故にして、具体的な高さ制限や道路境界からの後退距離を明示する事無く、曖昧な基準のまま改正が可決されました。

出力10キロワット以上の事業用太陽光発電施設（建築物へ設置するものを除く。）は工事着手30日前までの届け出が義務付けられました。

※平成28年6月1日から施行され、7月1日以降に着手するものが届出の対象となります。

明確な基準が示されないまま、どの様な指導を行っていくのか・・・、景観に配慮した設置がなされるよう、事業者の責務の遵守と行政の厳格な指導を期待したいと思います。

また、3月15日には甲府地方裁判所において小淵沢太陽光発電訴訟の第1回口頭弁論が行われ、住民自ら平穏生活権や財産権の侵害から身を守る為の法廷闘争が始まりました。

3月24日大分地方裁判所では、大分県由布市の小規模パネル設置への訴訟で「パネルは豊かな自然環境と調和しない異質なものと指摘。」「別荘地の景観利益侵害」が認められ、一部を除く太陽光パネル撤去と慰謝料の支払いを命じる判決が出されました。

パネルが景観を損ねるという司法の判断が今後の小淵沢の訴訟の追い風となる様期待してい

ます。

そして、最後に緊急の署名活動が行われている「大滝湧水周辺のメガソーラー計画」ですが、小淵沢町上笹尾の大滝湧水隣接地の林地約3haを伐採し、15000枚のメガソーラーを設置する計画です。水道水や農業用水への影響も懸念されますが、ここは何より山紫水明を謳う北杜市の象徴的な場所でもあります。

3月31日の第一次集約では約4300件の反対署名が集まりました。（署名活動は今後も継続して行われます。詳しくは

<https://www.facebook.com/groups/462752663922214/> をご覧ください。）

懸案であった小淵沢行政区（上笹尾・下笹尾・松向）及び長坂町の行政区（中島・柿平・中丸）の区民総会でも、全て反対表明を行うとの決議がなされ、多くの住民が声を上げることで、現状を変えられる可能性が出てきました。

今後も北杜市内に3000件以上の太陽光発電施設設置が予定され、高速道路建設計画も未だ継続中です。残念ながら行政による擁護は期待できない現状であり、私達の生活環境や財産、平穏生活権を守る為には住民間の協力は欠かせません。

今後も太陽光発電問題に関する住民団体と連携し、注視していきたいと思っています。

<報告：猪原>



小淵沢太陽光発電訴訟
(下笹尾地区)

寄稿

「水の山」八ヶ岳を通して考える

井上幸信（大泉町）

◆2001年5月に、八ヶ岳南麓の大泉村(当時)の標高1000Mの地に移住してきました。翌年、地区の行事で河川の水質検査の講習会が開かれ、「上流にしては汚れが気になるよネ」ということで、そこに参加した住民を中心に「大泉・水と緑を守る会」を発足させ、大泉村を流れる代表的な河川の水質検査を継続して行ってきました。活動の成果としては、大地の園(数ヶ月で閉園)、ホテル、或は食品会社などからの排水の“汚れ”を具体的に指摘し改善させてきました。会員の高齢化に伴い、現在は、毎年6月に行われている全国一斉の水環境調査に参加し、大泉町内6箇所測定を継続しています。

中部横断自動車道問題が起こった2012年に、山梨県環境科学研究所(現山梨県富士山科学研究所)の主任研究員に依頼して講演会を企画し、“八ヶ岳の生い立ち、「水の山」と言われるゆえん”を学びました。以下はその講演の概略です。

山梨県には、噴火時期の古い順に、黒富士(茅ヶ岳の東方、100万年前)、八ヶ岳(北八ヶ岳は100万年前、南八ヶ岳は50万年前)、富士山(10万年前)の三つの火山があります。人の年齢で言えば、黒富士は老年、八ヶ岳は壮年、富士山は幼年だそうです。山は、一般に、雨や岩石の風化などにより削られ、川が流れるようになると深い谷を形成するようになります。富士山には山腹からの川はありませんので、山としては“若い”です。八ヶ岳は、20万年前頃に、南八ヶ岳の巨大な成層火山(古阿弥陀岳)が山体崩壊を起こし、土石流が遠く甲府盆地まで流れていきました。韮崎の七里岩はこの時の堆積物です。その後、火山活動を始めた権現岳からの溶岩や土石流が現在の南麓の広い山麓を作りました。

八ヶ岳は、川による侵蝕が適度に進んでいるため、崖の断面で山の中の様子が見られるため、火山の研究者には魅力的な山だそうです。火山は、噴火と休止をくり返して溶岩と火山灰が何層にも積み重なり、水を

通し易い層と通しにくい層が存在するために、山の内部に沢山の水が溜め込まれ、水の流れが何層もできます。その流れが地表に出た所が湧水です。南西部の八ヶ岳の湧水は、主に標高1600M付近と1000M付近に集中しています。1600Mの湧水量は少ないですが、1000Mラインには湧水量の多い湧水が沢山見られます。降った雨が地中にしみこんで湧水として出てくる時間は、1600M湧水では2～7年後、1000M湧水では50～60年後だそうです。もっと深い所の水は釜無川に直接流れ込んでいるものもあります。

◆地上の動植物もそうですが、地中の状況は、更に長い年月をかけて作られてきました。従って、自然を人間の都合によって変えてしまうと、予測出来ないことが起らないとは言えないでしょう。中部横断自動車道の建設をめぐって、景観の観点から掘割式という工法が提唱されたことがありました。この工法は、地面を深く掘り下げるので、地下水の流れが遮断されたり、方向が替えられたりして地下水への影響が大きいと指摘されています。トンネル工法も同様です。逆に、高架式にしても、橋脚を固定するために基礎を大きくする必要があるため、地下水の流れが変えられる可能性があります。地下水は、何十年も経て地上に出てきますので、次世代以降の人たちに予測できない影響を与えることもあり得ると思っています。



大滝湧水付近の太陽光パネル設置場所を見学（現在署名受付中）

中部横断自動車道(長坂～八千穂)の 総建設費用は4000億円？

国の巨大プロジェクトでは、その概算の費用は事前に公表されるのが当たり前だ。国立新競技場建設計画では、総費用が次々に膨れ上がり2500億円(その後の増加を加味しない額)にも上ることが判明した結果、国民の批判の高まりの中で国が計画の白紙撤回に追い込まれたことは記憶に新しい。

新ルートでは当初の 1.7 倍の

建設費用に膨れ上がる！

中部横断自動車道(長坂～八千穂)ではどうか。当初3キロ帯では全線高速道路整備で2100～2300億円という概ねの費用が示されていた。それが新ルート1キロ帯に変更されて、山梨側(長坂～野辺山付近 約15km)だけで全線高速道路整備のBルート案では概ね1600～1800億円の費用がかかると発表されている。長坂～八千穂間は約34kmなので、単純に計算しても総費用は概算で3600～4000億円かかることになり、当初の概算の1.7倍に膨れあがることが容易に予想される。国交省は長野側(野辺山付近～八千穂)の建設費用は算出していないと言っているが、総費用

を公表することで批判が高まることを恐れて敢えて算出していないと言っているとした考えられない。

なぜならば、当初の3km帯では概算とはいえ長野県側も含めた総費用が公表されており、現在でも長野県側の3km帯は変更されていないことを鑑みれば、その区間の建設費用が算出されていなければおかしいことになるからである。

山梨県は 340 億円の負担金

中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設費用は、民間の高速道路会社が事業主体になる場合は山梨県の負担は生じないことになる。

しかし、交通量などを考慮すると最も可能性が高いのは、国が事業主体となり新直轄方式で行われる場合(中部横断自動車道の南部区間のように)であり、その場合、山梨県は山梨県側の建設費用の4分の1を負担することが法律で定められている。山梨県が後進地域であるとする「後進特例」を申請し適用された時、その比率をこれまでと同じ1.08として計算しても、それでも山梨県は約340億円を負担する計算となるのである。

これは県民一人当たり約4万円もの負担を強いることになり、家計に重くのしかかることになる。新ルートが予定されている北杜市では、中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設にあたり住民は総額で18億円を負担することになることを理解しておかなければならない。

会費納入と会員拡大の取り組みのお願い

2014年より長期にわたり様々な問題に取り組んでいく組織体制をつくり沿線住民の会の財政基盤の強化とより多くの活動を可能とするため年会費制をとっております。

既会員の皆様には年会費制へのご理解を頂き引き続き会費納入をお願い致します。

また、「会員一人ひとりが新たな会員を一人でも紹介・勧誘する働きかけを行う」などの取り組みを行い、長期的な闘いに耐え得る会となるよう会員の拡大をしてみよう。

◎会員:年会費2500円(ML登録可) ◎ニュース購読会員:年会費1000円

振込み用紙に「会員」または「ニュース購読会員」の明示をお願いします)ML登録はアドレスの記載も。

*ML(メーリングリスト)とは会員内のメールで情報交換、各々の意見を瞬時に会員に伝達可能な仕組みです。

郵便振替 八ヶ岳新ルート住民の会 0220-7-50803

環境影響評価はどう行われるの？

問：環境影響評価（環境アセス）とは？

答：事業の内容を決めるに当たり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価を行い、その結果を公表して一般の人、地方公共団体などから意見を聞いて環境の保全のためより良い事業計画を作り上げていく制度です。

問：中部横断自動車道新ルートでは何を調査するの？

答：通常では①大気質 ②騒音・振動・低周波音 ③水質・水象・地形・地質 ④動物・生態系（哺乳類、猛禽類、昆虫類）⑤植物・生態系 ⑥景観・人と自然とのふれあい活動の場の各項目にわたって調査活動が行われますが、八ヶ岳南麓地域では豊かな自然環境に合わせ交通量調査や高速道路建設による「光公害」やそこに暮らす住民の生活に与える影響など様々な要素についても調査の対象となります。また、調査活動では文献調査と現地調査が行われます。

問：自然や景観を詳しく調査するのね

答：そうですが、実際の調査活動は国交省が民間の調査会社（建設環境研究所、大日本コンサルタントなど）に委託して行います。委託を受けたコンサルタント会社は計画を立てて調査を行うことになりますが、そのやり方に多くの問題点があることが指摘されています。事業者の求める方向で調査報告書を作成することや、調査活動がおざなりなこともあり「環境合わせるメント」と呼ばれる程です。

例を挙げると、平成25年に行われた環境調査報告書に掲載されている調査では、現地調査は①動植物調査 哺乳類調査4人×3日×2回（秋・冬） 鳥類調査4人×3日×2回（秋・冬） 両生類調査 秋4人×3日×1回 早春4人×2日×1回 昆虫類調査4人×4日×1回、魚類調査3人×3日×2回（秋・冬）また②植物調査では、植物相調査4人×3日×2回 植生調査4人×2日×1回（秋）と記載されています。つまり、委託された会社の調査員3～4人が年に1回か2回現地にやってきて、3～4日「調査」して報告書を作成していることが明らかとなっています。しかも1日と言っても8時間程度であり、このような調査活動では八ヶ岳南麓の動植物の実態を知ることができないことは改めて言うまでもありません。それは1年を通じて調査することで初めて四季おりおりの実態がわかることなのです。

問：それじゃ、調査をしっかりとってもらわないと困るわ

答：国交省は1年を通じた調査活動ができないことを知っているので、年1回か2回の調査でお茶をにごそうとしているのです。

問：八ヶ岳南麓にはオオタカなど希少動物や希少植物がいるので、守っていかないと…

答：そのためにも、しっかりした環境調査を求めていくことが大切で、多くの時間がかかることは言うまでもありません。山梨県内のほかの事例では、新山梨環状道路北部区間（約15km）の環境アセスメントでは7年以上の年月をかけて行われました。

問：環境調査で問題点が出たらどうなるの

答：中部横断自動車道の新ルートが八ヶ岳南麓の環境に甚大な影響を及ぼすことが明らかになれば、当然のなりゆきとして国交省は新ルートの変更を検討せざるを得なくなる状況になります。

問：そもそも八ヶ岳南麓を横断するルート自体が問題なのね

答：新ルート案には住民の多くが反対しています。国交省は今、そのことに真摯に向かい合い、その問題点の解決を図る努力をすることが問われています。

山梨県知事への面談要請

山梨県は2014年7月23日国交省社会資本整備審議会関東地方小委員会の開催に向けて、中部横断自動車道(長坂―八千穂)の対応方針(案)に関連して地元の様々な意見に丁寧に対応していくと回答しています。当時の知事も記者会見を通じてそのように発言しました。しかしながら関東地方小委員会が開催され、八ヶ岳南麓を横断するBルートが了承された後は、山梨県による私たちへの丁寧な説明や対話の機会は一切もたれませんでした。

その後、昨年11月26日に行われた沿線住民の会と大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会との国交省道路局への要請行動で道路局課長補佐が、「地域住民の方々と合意形成を図っていくのが本来の形だが、十分やりきれていないのが実態」「地域住民との合意形成が出来ていない」ことを認め、「山梨県が国交省と住民の間に入って十分に調整してくれていたのかというと、あまりそういうことでもなかった。今後は働きかける。」と明言しました。

これを受けて私たちは山梨県知事への面談を申し入れました。高速道路推進課長対応から県土整備部理事対応を迫り、再度、知事部局へ知事への直接要請の機会をつくるように強く求めました。これに対して知事部局は「現状では沿線住民の会と東組からの要請内容について、県としての説明や相互の意見交換

が十分に行われているとは言えない。」「このような状況では会う事は出来ない」「今後は担当所管課対応ではなく県土整備部として引き続き対応を行うようにする。」との見解を示し、不当にも県知事との面談は実現するには至りませんでした。私たちへの山梨県としての対応は県土整備部(必要に応じて知事部局と調整)が継続して対応していく事を約束しました。

県土整備部とのやりとりは、まるで国交省からの説明を聞いているようで山梨県として県民である私たちの理解を得られる内容ではなく、本道路の建設が人口約5万人程の北杜市八ヶ岳南麓の自然・景観、生活環境などを大きく破壊することへの県独自の検証もなく、山梨県としての地方自治に危惧をいだかざるを得ないものでした。

私たちは今回の面談要請のやりとりの中で、2014年関東地方小委員会開催以降、2015年の約1年半に渡り、私たちと県との対話の機会が失われたことに、この期間の県土整備部長及び高速道路推進課長(前案の3キロ幅山岳ルート案が提示されていた時に国交省甲府河川国道事務所副所長であった。)が、共に国交省道路局からの就任者であったことが、大きく影響していることを知ることになりました。そして今年4月1日の人事異動では、両者ともに「お役目」を果たし国交省へ昇任人事で戻ってしまったのです。

今後も国交省との交渉を続けながら、山梨県への働きかけを続けていきます。

シリーズ 八ヶ岳のここが好き

八ヶ岳南麓には山野草が似合う

＜大泉町 東 秀実＞

「わぁ、桜草の葉が出てきた」「あっここのイカリソウも」、立金花や福寿草が咲き終わり枯葉で埋まった庭を観るとあちらこちらに芽がでており、都忘れも一回り大きくなっていた。「今年も花をつけてくれるかな～」とわくわくする。「新ルートを歩こう」と企画された9日を前に庭の草取りを慣行。コースの中にわが家のお庭拝見が含まれているので少しはきれいにしておかなくてはならない。山野草との出会いは「八ヶ岳南麓景観を考える会」のお庭拝見から始まった。二軒のお庭を観て私は衝撃を受けた。ひっそり目立ちすぎないように咲く山野草で埋め尽くされた庭に驚き、山野草の魅力に一挙に取りつかれてしまった。その後伺った O さんや K さんの庭にもびっくりボンだ！ここ八ヶ岳南麓に移ってきた当時は山野草の庭造りをするなんて考えてもいなかった。今では山野草の庭造りに導いてくれた K さんに感謝している。いつかこの庭を山野草で埋め尽くしたいと夢を描く。まだ庭造りも始まったばかりだが庭を眺めては「う～ん、いいなあ」。けなげに咲く花を観ては「きれいだなー」とひとり感じ入っている。八ヶ岳南麓と山野草は似合う。私の思い描く庭の向こうには高速道路はなく雑木林がただただ広がっている。



4.5 参院選前 緊急院内集会

「公共事業の暴走ストップ 人権破壊、自治権剥奪を許さない」

4月5日火曜午後3時半から、衆議院第一議員会館大会議室で題記の集会が、公共事業改革市民会議の主催、公共事業チェック議員の会の後援で開かれた。国会議員は、民進党、共産党、社民党、など、公共事業チェック議員の会を中心に約 10 名が出席。会場には、九州、沖縄など遠路からの参加者もあり、約 160 名ほどの出席があった。沿線住民の会から5名と、清水北杜市議が出席した。

安倍政権のもと、全国各地で不要不急の大型公共工事が住民の反対を押し切って強権的に進められ、そこに住む住民の人権破壊、自治権剥奪が横行し、進行している。長崎県の石木ダムの現場では、国の事業認可を御旗に、初めに事業ありきで、住民は話し合いさえ拒否され、強制執行の危機に曝され、地域破壊と、人権破壊は目に余る。江戸川スーパー堤防では、民主党政権下の事業見直しで廃止と決まったものが安倍政管で復活、強権的に推進され、家屋の強制解体されるに至っている。横浜環状南線および東京外環道でも、住民を欺いて、強制収容や大深度地下利用法にすら違反する行為で、住民の生活圏や財産権が脅かされている。沖縄辺野古基地建設は、まさに安倍政権が先頭になって沖縄県民をだまし、その自治権を奪っている。諫早湾では、水門開放という確定判決さえ、国が無視し続けている。リニア新幹線に至っては、まさに大自然破壊と地方衰退の暴走新幹線といえるひどさである。

これら6件の報告を受けて行われた金子勝慶大経済学部教授の話は、ここに至った公共事業の暴走の仕組みを解明し、安倍政権の、大型公共事業に代表される経済界の既得権益を守る政治からの脱却こそが唯一の解決手段であり、その展望が見渡せる話であった。氏の安倍首相を評して「息を吐くように嘘を言う人」、安倍流の「真逆のスローガン」に騙されてはいけない。最後に集会宣言「公共事業の暴走ストップ！人権破壊・自治権破壊を許さない！！」を全員で確認し終了した。(K)

4・5参院選前 緊急院内集会 国交省抗議行動（国交省正門前）



編集後記

◆9日は「新ルートを歩こう！」の企画でお花見もかねて谷戸城跡での昼食。桜の開花が早くてよかった。以前、長坂町大八田から高根町堤までウォークした時は寒かった。ストーブがたかれるHさん宅のあたたかい部屋であたたかい汁をごちそうになり一息ついた。Hさん宅は新ルートのど真ん中だ。庶民の日常生活が脅かされる高速道路建設、本当に必要な致し方ないが必要のない公共事業はやめてほしい。4月5日の参院選前緊急院内集会での集会宣言は「公共事業の暴走ストップ！人権破壊・自治権破壊を許さない！！」、全国で地道な闘いをしている多くの人が集まった。参加したつれあいは勇気をもらったという。 <秀実>