

「八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

№.29 2017年4月10日発行

八ヶ岳南麓に高速道路をつくらせない！の闘いを継承し、5年目の取り組み

中部横断自動車道(長坂―八千穂)建設基本計画は、2010年12月の第1回社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会(当時の委員長石田東生氏 筑波大学システム情報系社会工学域教授 2016年から道路分科会会長に就任)で「計画段階評価」の試行が決定されました。

北海道横断自動車道・黒松内～余市と日本海沿岸東北自動車道二ツ井白神～あきた北空港と共に開始された日本で初めての試行事案でした。

2002年8月国交省は効率的で質の高い社会資本の充実を図ることは重要な政策課題であるとし、幹線道路などの広域的かつ根幹的な施設の整備に当たっては、関係する市民が広範におよぶことや、価値観の多様化を背景として、事業が紛糾することや、長期化することも少なくないことから、道路事業においては、計画の内容はもとより、計画の決定過程についても改善を図ることが求められるとし、新たに市民参加型道路計画プロセスを定める目的で「市民参画型道路計画プロセスのガイドライ

ン」を示し、2005年9月に「構想段階による市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」が策定されました。

その後2013年に近年における事業評価や環境影響評価等の政策動向を反映するためガイドラインを改訂し、国交省ホームページでも「計画段階評価とは、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、地域の声を聞きながら、計画段階において事業評価を行う新しい取り組みです」と説明していました。

しかながら本件事案の「計画段階評価」の試行プロセスにおいては旧態依然とした道路計画の進め方に終始し、当時の本件事業対策官らは、八ヶ岳南麓に多く点在している別荘の存在についての認識がなかった、計画段階評価による試行として道路計画を進めることに経験がないという驚くべき発言をするほどでした。

中部横断自動車道の計画段階評価の試行においては複数ルート案の提示や比較評価の機会も与えられず、またわずか1カ月半の期間に八ヶ岳南麓山岳地域3キロルート帯案から里山地域の新ルート帯案に変更・発表された経緯の問題、沿線住民の会による国交省への情報開示請求や追加調査等により明らかになった対象となる地域の基礎調査がされていない新ルート帯案そのものの問題、審



3/14 超党派議員連盟「公共事業チェック議員の会」ヒアリング

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/>

議資料の新ルート帯案図の改ざんなど様々な問題点がありました。

しかし国交省は、私たちが当初より指摘しつづけてきた計画策定プロセスにおける

3/14 超党派議員連盟「公共事業チェック議員の会」ヒアリング



透明性・客観性・合理性・公平正を欠いていることに対して「計画段階評価は適正に行われた」と強弁し、一方的に2015年4月に「対応方針」を決定し、「計画段階評価」は終了したとしてきた経緯があります。

3月14日 超党派議員連盟「公共事業チェック議員の会」ヒアリングで国交省道路局へ計画段階評価のやり直しを要請

私たちの超党派国会議員への働きかけにより、3月14日超党派国会議員でつくられた「公共事業チェック議員の会」の総会において、「構想段階における道路計画策定プロセスのガイドライン」について、計画段階評価の試行『中部横断自動車道（長坂～八千穂）』の現状と問題点として取り上げられました。地元団体として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、そして国交省道路局（霞が関）からは企画課の担当者のヒアリングが衆議院第一議員会館で行われました。このヒアリングには国会会期中にもかかわらず衆参合わせて7名の国会議員が参加し、出席できなかった議員も含め質問事項・要請書と資料ファイルを配布しました。

全国の公共事業の改革の取り組みと、道路住民運動との固い連帯を！

住民団体からは別荘所有者を含めた30名が出席し、また長野側新ルート沿線からも多数の住民の参加がありました。長野側の当該住民は今回初

めて国交省への直接要請が実現し、長野側では計画段階評価が行われていないことやルートの見直しを求めていることを伝えることが出来ました。更に公共事業改革市民会議、道路住民運動全国連絡会との共同行動が今後の取り組みを進める上での大きな力となりました。

今後も国政の場への働きかけを続けていきます！

今回の「公共事業チェック議員の会」総会での国交省ヒアリングは山梨県北杜市で起きている中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価の試行について様々な問題点・重大な瑕疵を具体的に指摘し、多くの国会議員に理解して頂く良い機会となりました。これからも継続して、国政・国土交通委員会などへの働きかけなどを通じ、公共事業のあり方を問い、計画段階評価のやり直しとルートの見直しを行うように働きかけを続けます。

5/13 沿線住民の会総会のお知らせ

午後1時30分から
北杜市大泉町いずみ活性化施設ホール

沿線住民の会は今年で発足から丸4年経ちました。この間、八ヶ岳南麓を横断する中部横断自動車道（長坂～八千穂）の新ルートに反対し、多くの人々の協力のもとで国交省に対してその見直しを求めて継続した働きかけを行ってきました。国交省は計画段階評価の過程で「ボタンのかけ違い」があったことを認めたにもかかわらず、相変わらず「計画段階評価は適正に行われた」と強弁して、ルートの見直しの話し合いにも応じようとしていません。

今年こそは会員の皆さんと力を合わせ、国交省に対して中部横断自動車道の計画段階評価のやり直しと建設計画を「ボタンのかけ違い」の時点まで戻すよう要求し、新ルートの見直しを行わせる年にしていきたいと考えています。これまでの活動の報告と、これからの運動方針を共に検討するために総会を開催しますので、会員の皆さんは万障繰り合わせの上ご出席をお願いします。

*** 当日は親子用の控室を用意していますのでご利用ください。**

3月14日超党派議員連盟「公共事業チェック議員の会」総会での質問事項と要請書（当日配布資料）

「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」について

～「計画段階評価」の試行『中部横断自動車道（長坂～八千穂）』の現状と問題点～

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会
大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会
(山梨県北杜市)

中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、道路建設計画において日本で初めて「計画段階評価」が行われた事業です。

この事業は「試行」=モデルケースとして、2010年12月に日本海沿岸東北自動車道（二ツ井白神～あきた北空港）、北海道横断自動車道（黒松内～余市）とともに3つの道路建設計画で実施されました。

日本海沿岸東北自動車では計画段階評価は8カ月で終了したことに對し、中部横断自動車道（長坂～八千穂）では4年の歳月を必要としても、いまだにその問題点の解決には程遠いところにあります。

これは道路計画についての「計画段階評価」の試行に様々な問題点があり、いまだに地元住民との真摯な合意形成等が図られていない問題を解決することなく、国交省が弁明と手続の既成事実づくりに終始したことに大きな原因があります。

国交省は2015年4月に計画段階評価の対応方針が決定されたとしていますが、中部横断自動車道の計画段階評価には「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」（平成17年9月国交省道路局）に基づく手続きの適切性「透明性」「客観性」「合理性」「公正性」に関わる重大な瑕疵があり、「ボタンのかけ違い」（2015.11.26 国交省道路局要請時の発言）の時点に戻って「計画段階評価」を再度やり直し、新ルートの見直しを求めます。

国交省道路局、関東地方整備局、甲府河川国道事務所、長野国道事務所の旧態依然とした不適切、不当な対応が続いており、現在もなお解決に向けた糸口は見いだせていないのが現状です。



国交省道路局への主な質問事項

以下のことについて説明を求めます。

1. 「計画段階評価」の試行に係る主な問題点について

(1) 現状について

- ・北杜市で起きていること。建設計画新ルートが了承された状況とは一変しています。

- ・八ヶ岳南麓を中心とした北杜市全域で地上型太陽光発電設備の建設が急激に進められ、森林伐採などを伴う自然・景観、生活・農業環境、商業活動、移住促進地域に係る環境などに深刻な影響がでています。経済産業省による当初の認定件数 4434 件（2015.8 月現在）、既に設置されている数は 1392 件にも達しています。平穏な生活権・財産権など多重の権利侵害を訴え、住民から裁判が起こされています。

- ・日本ユネスコ国内委員会によるユネスコパーク登録申請をされている地域を新ルートが通ることが分かりました。更にこの地域では昨年11月に国際かんがい排水委員会から「世界かんがい施設遺産」登録された全域を通過することが分かりました。建設計画そのものの見直しが必要となっています。

参考：2017. 2.14 付 関東地方整備局企画部長宛「関東地方整備局道路部における中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階評価の試行に関する問題点についてのおしらせとお願い」

(2) 新ルートの問題と「ボタンのかけ違い」

- ・2012.10.4の関東地方小委員会で「八ヶ岳南麓の整備に異論」があること、「別荘などに配慮」する中間と

りまとめに基づきルート案についての考え方が示された。それからわずか1ヶ月半で異論がある八ヶ岳南麓における新ルート1キロ帯が発表された。

・この小委員会の2日前の 10.2 には、国交省の事業対策官は3キロ帯の時に結成された4団体とオフレコの話をしている。つまり3キロ帯にこだわらないこと、委員長とも調整してその方向と話しルートの変更を暗に示し反対住民の沈静化を図った(録音あり)。このことでもわかるように、関東地方小委員会委員長はじめ委員が第三者機関としての審議を行っていない。

・地元説明会からずっと「この1キロ帯は3キロ帯を絞り込んだルート」と説明しつづけていた。しかし 2013 年 1～2月地元説明会及び審議資料として使用されていたルート(案)・連結可能位置(案)の検討資料の図について改めて精査すると従来の3キロ帯の中で絞ったものではなくそこからはみ出している。実際はルートの変更であった。国交省はルートの変更について、はみ出てしまったとか、転記ミスだなどと一転二転する説明を繰り返した。

・新たなルートを示す場合はルート内の「環境基礎調査」、「住宅調査」、「農地調査」をしなければならないが、行っていない(国交省関東地方整備局に情報開示請求したが存在しない)。

・ガイドラインでは、明らかに異なる複数のルートを示し、比較評価の機会をつくることになっているが、八ヶ岳南麓では複数ルートが示されていない。全体をみてもほんの一部分の違いでしかない。また、長野においても同様である。

・八ヶ岳南麓での整備に異論があり新たな1キロ帯を示したが、そこもまた南麓であることに変わりがない。国交省は南麓の定義は国交省が決めると発言している。

・なぜ長坂IC付近が起点になるのか説明されていない(開示請求したが存在しない)。S62年に四全総で中部横断自動車道が計画されてときは双葉ジャンクションから国道141号線に沿って北上するルートであったが、1997年に基本計画が発表されたときは長坂～八千穂と長坂が起点になった。

・ルート内に公人(当時)の土地が存在する。

(3) 国交省資料(審議資料、説明会資料等)の改ざんの問題

①3キロ帯と1キロ帯の関係図の改ざん

②地元説明会での意見の集計のごまかし

③ワーキンググループへの虚偽報告による意図的な操作と、それによって導き出された取りまとめを関東地方小委員会が点検、検証せずして了承した事

④アンケートの意図的な配布と集計の恣意的なとりまとめ→関東地方小委員会が、中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設計画の計画段階評価について正当で的確な審議できなかったこと。→改ざんされた審議資料に基づいて関東地方小委員会やワーキンググループの審議が行われた。現在、関東地方小委員会での再審議を求めている。

(4) 長野側の問題

①中部横断自動車道長坂～八千穂の長野側は計画段階評価が全くされていません。長坂～八千穂の計画段階評価の試行は終了していません。

・複数ルートの提示による比較評価の機会がなかったこと

・関東地方小委員会での審議がなかったこと

・住民への説明会も南牧村での1回おこなわれた以後、現在も国交省による地元説明会が行われていないこと

・長坂～八千穂の計画段階評価が終了し、2年あまり経っているが 現在でも山梨県北杜市との県境から南牧村に2キロ位入り込んだ箇所以外の八千穂までの地域は3キロ巾ルート帯のままであること。

②2014年7月23日第7回関東地方小委員会に提出された長野国道事務所による地方公共団体への対応方針に関する意見照会は殆ど関係自治体へ直前の提出を迫っている実態が見られます。対応方針等について十分な審議がされていないという実態がありました。

③長野側において一部1キロルート帯が提示されている南牧村の地域の動き

本日の配布資料の中に南牧村の住民などが南牧村

村長や村議会議長宛に出した要望書があります。

・地域住民は優良農地を壊さないでほしい、集落の分断と通過回避を懸念し国交省が提示しているルートの見直し・変更を求めています。

・具体的には野辺山区長・アゼリア班長・喜峯班長・南牧村住民・中部横断道を考える会・ルート対案変更を要望する会・八ヶ岳農協野辺山支部の7団体からルート変更の要請書が出されています(南牧村村議会の傍聴、南牧村議会だよりや南牧村への情報開示請求により確認)

南牧村では高原野菜の生産を生計の柱としている地域であり農地の消滅は死活問題になっています。長野県側の地域住民もこの場に見えています。のちほど、会場からのご発言があればと思います。

2. 今後について

これまで述べてきたように、「計画段階評価の試行」が公共事業の進め方のガイドラインに沿って適正に行われたとは言えません。また、そのガイドラインも立ち戻って検証する場が無いなど不備があると考えられます。国交省はこの事業の進め方の過程で、県・市・地域の地元民に深く関わってコントロールしていると考えられます。地元で建設計画の推進を求めている人たちにとっても、そのことは都合の良いことのようにです。山梨県も北杜市もこのルート(北杜市側)が良いのかどうかということを一度も議会等で審議していません。ただただ30年前からの悲願ということで、今の時代に本当に必要なかどうかということを検討もしていないのです。

北杜市側は八ヶ岳南麓のなだらかに開けた雄大な景観と自然豊かな地域です。道は縦横に複数あり中央自動車道へのアクセスが容易であり、国交省が掲げている課題は北杜市側の課題とは言えません。このルートの対象地域は別荘所有者・二地域居住者・移住者が多く、人口も少しずつ増えている場所です。特徴のあるお店や、癒しを求めて訪れる人などで活性化している地域なのです。自然と景観、生活環境

を守りたい人たちと、ただ何処でも良いから作って欲しいと言う人たちとの間で心のわだかまりが生じ、力を合わせて取り組むべき地域の活性化などにも影



を落としていくのではないかと危惧されます。

2015.11.26の国交省との面談で、道路局はボタンの掛け違いという発言をしています。その局面は色々考えられますが、いま思えば、そもそも「計画段階評価」、つまり地域の住民の声を聞いて、本当に建設する必要があるか評価し、ルートを検討するという趣旨に国交省の頭の切り替えが出来ていなかったのではないかと思います。それは今も続いていて、聞いたふりをしていて、「造ることありき」でこれまで進んできたのだと、これまでかかわってきて強く思います。

ボタンの掛け違いは、掛け違ったところまで戻らなければなりません。

中部横断自動車道(長坂～八千穂)の新ルートが示されて以来、道路行政のことなど何もわからない私たちは必死で学び様々な局面に対応してきました。しかしどうしてこのようなやり方で、国交省が幾多の疑問に答えないうまま進んでしまうのか理解ができません。行政を進める上で大事なことは説得ではなく、事業の対象とされた住民が納得することと考えます。

私たちはこの問題に直面してから平穏な生活権が奪われたままです。そしてこの先もずっとこの現実に向き合わなければならない状況に置かれています。どうか私たちの置かれたこの事態にご理解をいただき、これからの道路行政はどのようにあるべきか、また福島第一原発事故という災禍を機に改めて公共事業の在り方が問われている現在、これからも様々な場で継続的に取り組んでいっていただきたいと思います。

本日は「公共事業チェック議員の会」の総会で「計画段階評価」の試行「中部横断自動車道(長坂～八千穂)」の現状と問題点を取り上げて頂き有難うございました。

また、公共事業改革市民会議および道路住民運動全国連絡会の皆様にもご尽力いただきましたこと、御礼申し上げます、国交省に対して

次の5点を要望いたします。

1. 「中部横断自動車道事業へのガイドライン遵守摘要」を基本にした進め方と一つ一つ合意形成を前提とすること

2. ガイドライン改定は2008年、2013年に行われているが、計画段階評価の試行案件である中部横断自動車道(長坂～八千穂)で行われた

際の問題点を速やかに検証し、ガイドラインの見直しをすること

3. 国交省が「ボタンのかけ違い」を認めた計画段階評価の試行の終了前に戻し、計画段階評価をやり直すこと

4. 関東地方小委員会は第三者審議機関として再審議を行うこと

5. これらの問題が決着するまで事業をすすめないこと

超党派国会議員でつくる「公共事業チェック議員の会」主催 国交省ヒアリングレポート

1面でもお知らせしましたが、3月14日衆議院会館で行われたヒアリングは予定を大幅に超えて1時間半にも及び、国会議員・参加者からの発言が様々有りました。

重要な発言をピックアップしてレポートいたします。冒頭、チェック議連会長の荒井聡衆議院議員から「現在、日本の建設国債の累積は400～500兆円に上り、これまで整備されてきたインフラの寿命が40年で更新となる中、年間の公共事業費は不足し、どんどん痛んでいる現状。今後も大型投資が出来るのか？チェック議連で議論するのが目的である」と挨拶がありました。

その後、国交省より中部横断自動車道（長坂～八千穂）に関する経過説明の後、沿線住民の会より、「計画段階評価の施行」にかかる主な問題点と質問事項を伝え、チェック議連事務局長の初鹿明博衆議院議員より以下の4点の質問がありました。（以下、質問と国交省の回答を列挙します。）

質問① 3キロ帯から1キロ帯に絞ったと言いながら、新たなルートにしたのではないかと？

国交省 3キロ帯からは出ているが、転記ミスがあった、無かったと言って特段ルートの選定議論に影響が出たとは思っていない。地元の意見や小委員会の指摘を踏まえて極力南の方に、八ヶ岳から離れるように引っ張った結果3キロ帯から出ただけ。

質問② なぜ国道141号改良案が無くなったのか？

国交省 全国ネットワークの中部横断自動車道の34kmの区間としてふさわしいのかどうかということと比較検討した結果、前後の区間と一緒に使っていけるものではないものと判断して選択肢から外した。

質問③ 双葉ジャンクション起点から長坂起点になった経緯は？

国交省 開示請求の時にかなり探したが審議が古く、議事録が見当たらなかった為不開示となった。

質問④ 計画段階評価開始当初から高速道路を作らないという選択肢もあったのか？

国交省 高速道路を整備しないというのも選択肢としてあった。

その後、荒井衆議院議員より「元々は事業をスムーズに進める為の計画段階評価が住民の不信感を募らせてしまった。この結果を見ると、国交省の努力不足ではないか。ここまでこじれると難しいので、もう一度基礎的な段階を踏んで計画段階評価の意義の確認が必要ではないか。」との発言もあり、国交省のこれまでの不適切な対応が国会議員レベルまで伝わった実感がありました。

また、長野県側の住民団体参加者からも「血のにじむような苦勞をして開拓した場所。生活がかかっている。野菜生産のドル箱になっているが国交省資料の中には一切反映されていない。現地を訪問して説明してほしい・・・」等々時間不足で伝えきれずに、会場の外でも国交省職員に現状を訴えておられました。また、国交省職員の受け答えに「はいはい。」等丁寧さを欠く発言が多々あり、初鹿議員から注意を受ける場面もあり、国民の切実な訴えにもっと真摯に対応してほしいと強く感じました。

シリーズ

中部横断自動車道 (長坂・八千穂間)の問題点(3)

旧清里有料道路と 地域住民の反対運動

7年前の2010年に国交省が提起した旧清里有料道路を使用した3キロ幅のルートは八ヶ岳大橋を通り八ヶ岳南麓を横切り中央道八ヶ岳パーキング付近に至るものでした。

これに対して地域住民は「中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会」を結成し、署名運動等の反対運動の展開をおこないました。次いで「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」「八ヶ岳レインボーの会」「八ヶ岳別荘所有者の会」が次々に結成され反対の意思表示をはじめました。

多くの人たちの反対運動は国交省にも影響を与え「八ヶ岳南麓はいかん」ということになり、2012年10月4日に開催された国交省関東地方小委員会で石田委員長が「清里高原の南側のルート」を指示することになりました。

あきらかになった問題は沢山ありますが、一つは高速道路ルート設定に一番大事な調査不足。後日、国交省の担当者は「森の中にこんなに人家があるとは思わなかった」と言いました。こんな状態で高速道路ルート設定が決定されていたのです。この調査不足は新ルート設定に関しても同様でした。1か月半という短い期間でのルート設定は周知の事実です。

多くの反対の意思表示を目の前にして国交省が行うべきことは長坂・八千穂間をいったん白紙状態にすべきだったのです。しかし、おこなったことは「上がだめなら下に」という安易なものでした。このようにして提起された新ルートが地域住民に受け入れられるはずがありません。

*八ヶ岳大橋は54億円の工費で作られました。有料道路料金でペイする計画でしたが殆どの費用を県が負担することになりました。高速道路に利用できれば54億円の負担が軽減できるという山梨県の要望があったことは容易に推察されます。(つづく)



長野県側の現状

「計画段階評価」が一切行われていない長野側

八千穂から野辺山までの長野県側のルート帯は、山梨側北杜市との県境から長野側に入った南牧村の一部地域以外は2010年に3キロ幅が示されたまま現在に至っています。南牧村の1キロ幅新ルート帯に入っている地域の住民は、昨年からルートの変更を求めて署名活動を行い、南牧村や村議会へ要望書を提出するなど様々な働きかけを続けています。ルートの変更を求めている地域住民に対して、長野県道路建設課の担当者は「計画段階評価は適正に終了した」「ルート案は4年の手続きを踏まえて決められたもので、変えることはできない」というこれまでの国交省見解を追認する回答に終始しています。また国交省長野国道事務所は、2013年2月に開催した平沢での地元説明会以降は長野側に関わる地元説明会を一度も行っていない。南牧村の議会定例会においても、国交省による中部横断自動車道の地元説明会の開催について、基本計画の発表から計画段階評価、そして現在に至るまで一度も国交省長野国道事務所主催の地元説明会が行われていないことが厳しく指摘されています。

初めて長野国道事務所が地元住民と話し合い！

長野側住民の幾度にもわたる地元行政への働きかけにも拘わらず南牧村や長野県の姿勢や対応は変わらず、住民の要望がどのように国交省長野国道事務所に伝わっているのかも知らされないままでした。そのため3月14日、長野側住民は意を決して超党派議員連盟「公共事業チェック議員の会」が開催した国交省ヒアリングに臨み、初めて国交省道路局所管課へ直接、当該住民の思いや要望を伝えることになりました。こうした強い訴えの後、3月29日に急きょ長野県が懸念を表明している住民との話し合いを開催した場に長野国道事務所から中部横断道推進室長ら3名が出席することになりました。初めて国交省が直接住民の話を聞かざるを得ない状況が作り出されたと言えます。長野国道事務所には今後、中部横断自動車道(長坂～八千穂)の長野側ルートの沿線住民に対して説明会を開催するなど、丁寧なコミュニケーション活動とそこでの意見の建設計画への反映が必要とされていることは言うまでもないことです。

中部横断自動車道(長坂～野辺山)1キロ帯新ルートの問題点がさらに明らかに！

沿線住民の会では、国交省に対して新ルート帯が発表される経緯とその問題点について何度も情報開示請求を行ってきました。その結果、新ルートが非常にずさんに、恣意的に決定されたものであることが明らかとなりました。新ルート案は2012年10月4日の関東地方小委員会で当時の石田委員長が提案し、同年11月21日に開催された第1回ワーキンググループで事務局の甲府河川国道事務所から提案されました。この間、わずか1か月半でした。この間にルートを決定するために必要とされる様々な調査活動を行ったのかどうか疑問であったため、国交省に対して様々な資料の開示を請求しました。

1. 中部横断自動車道の「ルートの選定に関し、ジャンクションを長坂インターチェンジ付近とすることを決定した会議の議事録及び担当者が作成したメモ」の開示請求を行いました。

◆国交省の回答 「ルートの選定に関し、ジャンクションを長坂インターチェンジ付近とすることを決定した会議の議事録及び担当者が作成したメモについては、文書が存在しないことから不開示とします。」

2. 新ルートの決定に際し、「対象となる地域に関しての環境、植生、動物の生態、地質などを調査した報告書又はそれに代わる文書」の開示請求を行いました。

◆国交省の回答 「請求のあった文書については、取得及び作成していないため、文書が存在しないことから不開示としました。」

3. 新ルート帯案に関し、「その新ルート帯案を決定するために使用した航空写真またはそれに代わるもの」の開示請求を行いました。

◆国交省の回答 「請求のあった航空写真については、取得・作成していないため、文書が存在しないことから不開示としました。」

4. 新ルート帯案に関し、「B案の「支障家屋数 約40件程度」と算出した根拠となるデータ」の開示請求を行いました。

◆国交省の回答 「支障家屋件数は、A案・B案の各1km ルート帯幅の概ねの件数を国土地理院1/25,000地形図より確認し、25m 幅に割り戻すことにより算出した。」

5. 中部横断自動車道の長野側、「野辺山付近～八千穂までの区間の概ねの建設費用を算出・積算した文書」の開示請求を行いました。

◆国交省の回答 「請求のあった行政文書については、文書が存在しないことから不開示としました。」

結論

国交省は、中央道との分岐が「なぜ長坂なのか」という問いに対して何も答えることができませんでした。そして新ルート帯を決定する1か月半の間に、対象となる1キロ帯の地域の実地の調査活動を何一つ行っていないことも明らかとなりました。また、1キロ帯の設定に当たっても、国土地理院の1/25,000地図をもとにして恣意的に線引きを行ったことははっきりしました。

しかしながら、国土地理院の地図だけでは現実の地形、家屋、農地等を確認することは不可能であることは言うまでもないことです。そのため、国交省がワーキンググループに提出した資料の中の「ルート帯(案)の詳細図」では、1キロ帯の中に長坂町大八田や高根町堤、須玉町津金地区などにある田畑、長坂町、大泉町、高根町の住宅、別荘地などが存在しないことになってしまったのです。

国交省が1か月半という短い期間で決定した新ルート帯案は、全く恣意的でずさんなものであることがこれらの開示請求からも証明されました。

したがって、このような新ルート案はただちに見直し、再度計画段階評価をやり直す必要性がますます高まりました。

5. ルート帯(案)・連結可能位置(案)の検討

※沿線住民の会で点検・調査した図



■2012年11月21日 関東地方小委員会第1回ワーキンググループ会議に提出された国交省作成の資料
 注：3キロ帯の破線は国交省が引いたもの。実線は従来発表されていた3キロ帯を忠実に図に描いたもの。長坂～津金のルートは完全に3キロ帯の外側に位置していることが分かる。

6

北杜市と太陽光発電問題の現状報告

2月28日甲府地方裁判所で北杜市小淵沢町太陽光パネル訴訟第6回口頭弁論が行われ、裁判は2年目に入りました。被告事業者は新たに拡張・増設工事を強行しており、原告は建設の差し止めを求め、請求を追加しています。被告代理人弁護士は法廷での反論は全く有りませんが報道陣の取材では「法令に基づいて適切に設置する。」と述べています。

地上設置型太陽光発電施設の差し止め・撤去を求める裁判は山梨県でこの1件のみですが、今後の裁判結果は北杜市の現状に影響を与えることは間違いありません。次回は5月2日(火)11時半から公判が行われます。皆さんも傍聴に参加しましょう。

また、4月からの改正FIT法施行で、自治体の条例を含めた関連法令の遵守が義務付けられます。3月議会でも、一部の市議会議員より北杜市の対応について質問が出されましたが、国の法令改正等を市の施策に取り込む積極的な姿勢は全く見られない後ろ向きな答弁となりました。今後は議員発議による条例化等に期待して6月議会の推移を見守りたいと思います。

4/4 参議院議員会館での学習会

「オーフス条約加入を考える」に参加して

4月4日、東京・霞が関の参議院議員会館で開かれた掲題の学習会に参加しました。オーフス条約は環境分野の市民参画条約で、正式名は「環境に関する、情報へのアクセス、意思決定における市民参画、司法へのアクセス条約」です。1998年の国連欧州経済委員会で採択されましたが、デンマークのオーフス市で採択されたことから「オーフス条約」と呼ばれています。オーフス条約は、2001年に発効し、47の国と地域(EU)が批准しています。オーフス条約を批准した国は環境問題について、市民(NGOを含むすべての人々)が環境を守ることができるように、市民に①情報へのアクセス権、②意思決定への参画権、③司法アクセス権(訴訟の権利)の3つの権利を具体的に保障しなければならないとされていますが、日本はまだ加入していません。日本弁護士連合会では「環境に関わる市民参加を保障するためにオーフス条約への加入と国内法制の拡充を求める意見書」を国に対して提出しています。私たち道路問題に直面している立場からしても、この条約に加入すれば、市民の問いかけ等に対して事業者(国)の対応はもっと違ったものになったのではないかと思います。今更にもっと切実に感じました。今後も引き続きこの条約に関して理解を深めていきたいと思っています。

シリーズ 八ヶ岳のここが好き

－「生きる力と喜びくれる八ヶ岳」－

西岡 進

「ここに決めた!」、妻のその一言でこの地に終の棲家を決心した。すでに移住し16年が過ぎたが、つい先日のように思える。頑張り続けた現役時代のあとの大事な人生をこそどう生きるか。何よりも自然に抱かれてより人間らしく生きたいと思った。そのことを考えあぐねあぐねて選んだ八ヶ岳南麓。八ヶ岳南麓はそうした人の思いに見事に応えてくれる。

住まいからは、北に八ヶ岳、南に富士山・甲斐駒、南アルプスの山々がくっきりと美しい。春の朝は花々・木々の香りとおいしい空気に触れ、「ああうまい!」、生きているんだと自然と感謝の気持ちが湧いてくる。涼しい夏、真っ赤な夕焼けと天空の星々、秋の目を見張る紅葉した山々、冬の雪遊び・スケート・スキーもまた一興だ! 寄ってくる小鳥・虫たちも実にかわいい。温泉も数多く「温泉めぐり」も楽しい。長い現役時代に培ってきた経験、特技、知識を生かしつつ、多くの仲間と好きなことを満喫する。土地の人々とも触れ合いつつ、都会には無い数多い魅力のあるカフェやお店で語り合い歌い合うのも楽しい。そこにこの地の豊かな自然力が加わり加齢による体力・気力の低下を補い、強くもしてくれる。

今はこの南麓で生き続けることが命を長引かせるとの確信を抱かせてくれている。まさに終の棲家だ。子供たちも「ここに住みたい」といい、夢を育てている。東京から車で2時間、世界的自然遺産ともいえる八ヶ岳南麓のこの地にこれ以上の自然破壊を許してはならない。

新ルートを歩く

4/16(日)村山六ヶ村堰疎水を歩きますか

吐竜の滝を水源にした村山六ヶ村堰疎水は 1000 年前に作られ、周辺の田畑に用水を供給している水路です。昨年、世界遺産にも認定登録されました。この水路を維持管理するために江戸時代から村山西割、北割、東割、堤、蔵原、小池の六村が中心になって必要な労力、費用などが工面されてきたことも世界遺産に登録にあたって大きく評価されました。あろうことか新ルートはこの疎水を横切る形になっています。歩く区間は約6kです、お弁当をご持参下さい

集合:9時30分(吐竜の滝駐車場) 解散 13時予定

参加される方は連絡を 0551-45-7832 あずま まで

3月に予定されたウォークが天候不順につき延期されました。今回のように当日変更する場合、ご迷惑をおかけしますので、参加される方はお知らせいただくと助かります。(小雨決行)

編集後記

義娘のお産で3月に3週間ばかり京都の息子宅に滞在しており、3.14「公共事業チェック議員の会」ヒアリングの日も京都から駆け付け日帰りました。孫を保育園に送って行った時、保育園に送ってこられた 40代前半の親と東京日帰りの話になった。「お若いですね、東京日帰りなんて!」と言われた。「東京ー京都間の日帰り」など大したことはないと思っていたのでちょっとショックだった。日ごろ年齢の事はあまり考えたこともないが、先日畑でころび右手の関節を脱臼した。転びそうになっても途中でこらえられなくなっている。アア、やっぱりお若いのかもしれない。(ひ)

山梨県をたたえる(2)

金田一春彦「ケヤキ横丁の住民」より

山梨県の山は、すべて緑に蔽われている。というと、山は緑で当たり前ではないか、と言われるだろうが、しかし、これは地球上で珍しいことなのだ。私たちは小学校で地理を勉強したときに、地理付図を使ったが、あそこでは、高いところの部分は褐色に、そうして低いところを緑色に塗ってあった。あれは、欧米の山が原則として荒地、岩山であることを示している。山が緑の山梨県は、山の美しさと同時に豊かさを表して遺憾がない。

山が緑なのは、山梨県が木の国だからである。