

「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

No. 30 2017年6月10日発行

新ルートの位置と概略が明らかとなって……

5月20日に開催した報告会では、沿線住民の会がこの間国交省に対して行ってきた情報開示請求により開示された新ルートの全貌が明らかにされました。八ヶ岳南麓では、国交省は高速道路を中央道長坂ICの北側の地点から高根町堤地区の旭山のふもとまで一直線に横断するルートでの建設を想定していました。そしてそれをすべて盛土で建設するよう設計されていたのです。

今回、国交省が想定している新ルートの位置と建築構造（盛土、高架、トンネルなど）がはっきりしたことで、それが八ヶ岳南麓とその他の地域に及ぼす影響を具体的に検討することができるようになったことは、大きなことです。

国交省はこれまで「1キロ帯のどこになるかはまだ決まっていない」と公言し、ルートやその構造を住民にきちんと説明することを避けてきました。しかし実際のところは新ルート1キロ帯を発表するにあたって想定していたルートがあり、そのルート位置の変化を見込んでその両側に500mずつの幅を付けただけにすぎなかったことがはっきりしました。

今後私たちは、新ルートの具体的な位置とその構造が高速道路建設予定地にどのような影響を与えることになり、景観がどう変化させられるのかを具体的に検討しながら、国交省に対してこれまでも増して新ルートの見直しを要求していく必要があります。そして、3月14

日に超党派国会議員でつくる「公共事業チェック議員の会」が中部横断自動車道の計画段階評価の問題点を取り上げたのに続き、八ヶ岳南麓を横断する高速道路建設が自然と景観、生活環境に多大な影響を与えることになる問題点をさらに具体的に指摘して、新ルートの見直しを含めた八ヶ岳南麓を横断する



る高速道路建設計画の国会の国土交通委員会での取り上げの働きかけを強め、国会の場での再検討を求めていくことが重要です。

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 00220-7-50803
<https://sites.google.com/site/odandonewroot/>

5.20 中部横断道の現況報告会を開催

国交省の開示情報を公表！

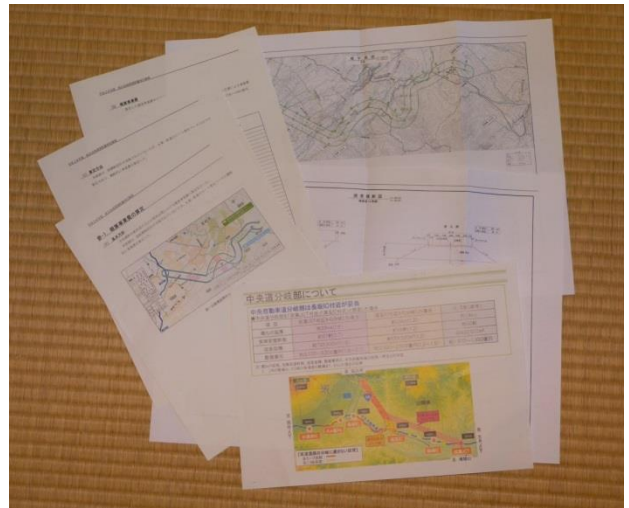
5月20日、北杜市高根町農村環境改善センターで沿線住民の会の主催で中部横断自動車道の現況報告会を行いました。開催日の急きよの変更やイベントの多い時期にもかかわらず、報告会には地元の住民、別荘所有者、商店等を営む方々を中心に、長野からの住民の参加も含め約110名が参加しました。

当日配布した資料に基づき、中部横断自動車道（長坂～八千穂）が1987年6月の閣議決定の後、1997年2月に長坂町（現北杜市）～八千穂村（現佐久穂町）の34キロの基本計画が決められて2010年12月の第1回関東地方小委員会で計画段階評価の試行が決定されたことを説明しました。そして2012年11月22日の新聞報道による新ルートの突然の発表から2017年3月14日の超党派国会議員による「公共事業チェック議員の会」総会で沿線住民の会がヒアリングを受け、新ルート内の長野側の住民も参加して国交省へルートの変更を要請したことなど主な経過説明を行いました。

続いて国交省がこれまで地元説明会や計画段階評価の試行を決定した第三者機関である関東地方小委員会とワーキンググループに提出した審議資料、山梨県や北杜市などの行政機関が使用した説明資料等の改ざんと問題点について具体的に図等を示し明らかにしました。

新ルート案の概略や工法図等を公表・説明

資料説明では、沿線住民の会が国交省に対して情報開示請求をして2017年1月・3月に開示された、国交省が作成していた北杜市長坂町大八田を起点として長野側南牧村野辺山付近までの1キロ幅新ルートA・B案の位置を示す縦平面図と根拠図面、その道路構造の標準横断面図、概算事業費などの国交省作成資料が初めて



明らかにされました。

国交省が検討していた須玉ICから国道141号沿いに北上するルート案も公表！

報告会では、国交省が検討していた中央道須玉IC付近から分岐して国道141号沿いに北上するルート案についても公表されました。このルート案は、国交省への確認によると2013年1～2月に行われた国交省の地元説明会のバックデータとして作成されたものです。

新ルートA・B案と同時期に作成されていたにもかかわらず国交省はこの事実を隠して、中部横断自動車道の山梨側ルートを取りまとめるワーキンググループへ、複数案の一つとして提示することを行いませんでした。新ルート案のAかB案のどちらかに決めさせるため、意図的に隠していたと言わざるを得ません。それゆえ、国交省が行ってきた計画段階評価の試行に重大な瑕疵があることが重ねてこの事実からも証明されました。この須玉ICから分岐するルート案は、20年も前から地元の人が聞いていたルート案と言われています。

報告会では参加者とともに、国交省へは引き続き計画段階評価のやり直しを求め、八ヶ岳南麓を横断する高速道路建設計画の妥当性と必要性について再検証すること、そして新ルートB案について今後さらに強く見直しを求めていくことを確認しました。

2017 年度 沿線住民の会総会

現状報告会終了後、休憩を挟み 2017 年度総会を開催しました。

2016 年度の活動報告では、国土交通省や国会議員との面談の為、車やバスを使い、時には渋滞に巻き込まれ冷や汗をかきつつ霞が関に到着した事、夏の長野国道事務所訪問時は交通費節約に「青春 18 きっぷ」が活躍した事、また時には北杜市の環境・景観を体験しながらこの新ルート問題を考える体験型イベント「新ルートを歩く」が3度も行われた事等々、1年間の多くの活動を皆さんと振り返る事が出来ました。

2017 年活動方針（案）の提案、2016 年度会計報告・監査報告を行って参加者の皆さんに承認して頂きました。

会員の皆さんとの意見交換では、1年間の活



2016 年 6.1 公害被害者総行動

動に対する労いの言葉を頂くと共に、活動には多くの活動費が必要なことから、今後も会員の協力で会員数の増員と寄付による財政強化の必要性に関する呼びかけもありました。

2017 年度も残り半年となりましたが、運営委員・会員の相互協力で「自らの平穏生活権を守る為」今後も様々な活動に積極的に取り組んでいきたいと思っています。

新ルートを歩く

世界遺産に登録された村山六ヶ村堰

4月16日の快晴の下、村山六ヶ村堰疎水の水源である吐竜の滝を見るところから「疎水ウォーキング」が始まりました。取水場から疎水はすぐに隧道になり、次に疎水が顔を出すのは数キロ先の八ヶ岳大橋の近くの発電所になります。（ここまでは車で移動）

ビックリするほど長い隧道の完成には多く



吐竜の滝で豊富な水量を見学

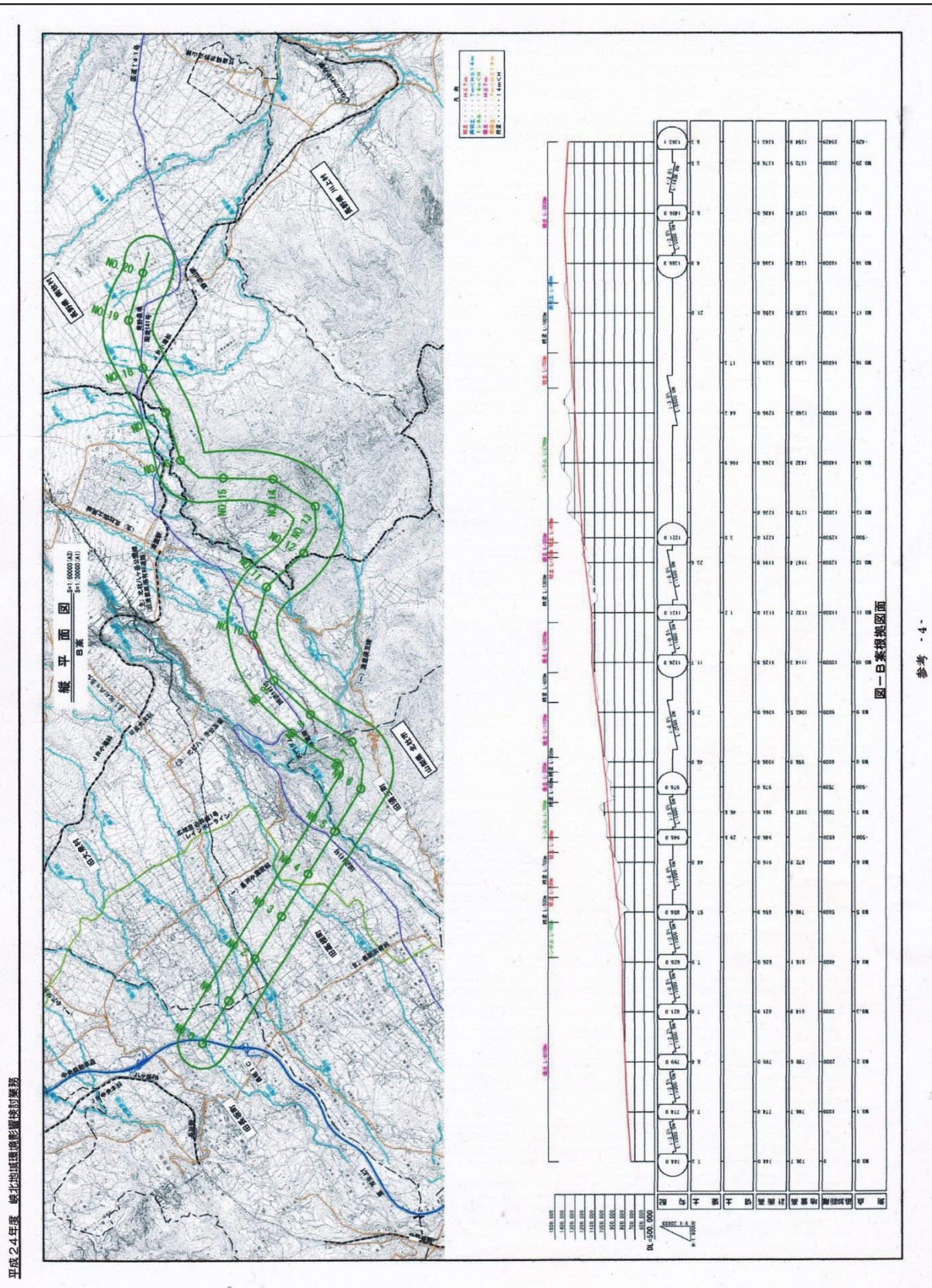
の失敗と犠牲を伴っていることがあった、と思わずにはいられませんでした。参加した地域の人からは、隧道を掘って水を流したらちゃんと流れなくて責任者は腹を切ったとの説明もありました。隧道から顔を出した疎水は長沢地区の別荘地帯を縫うように流れ下っていました。

疎水が田園地帯に入ったところで、今回のウォーキングの最終地点である、船形神社に到着しました。参加者は桜咲く春の良い一日を世界遺産になった「村山六ヶ村堰疎水」に沿って歩くことで、八ヶ岳南麓のすばらしさを実感しました。

中部横断道新ルートは、この疎水を横切る形で計画されているため、疎水とその周辺は多大な影響を受けるおそれがあります。この疎水は船形神社下の、高根地域の広く広がる田畑を潤して流れます。先人の思いと努力は多くの人の生活を支えてきました。この世界遺産を後世に引き継いでいくためにも、新ルート案の見直しを強く求めているかなければなりません。

報告会資料① 中部横断自動車道Bルート案の位置と概略図

国交省から開示された資料では、中部横断自動車道の1キロ幅Bルート帯の真ん中に線が引かれ、国交省はこの線を基にして建設費用の概算と道路構造を設計していた。



報告会資料② 須玉 IC より分岐して国道 141 号沿いに北上するルート案

国交省は 2012 年 11 月に新ルート A、B 案を発表した時期に須玉 IC から分岐するルート案を検討していたが、それを隠しワーキンググループに複数案の一つとして提示しなかった。

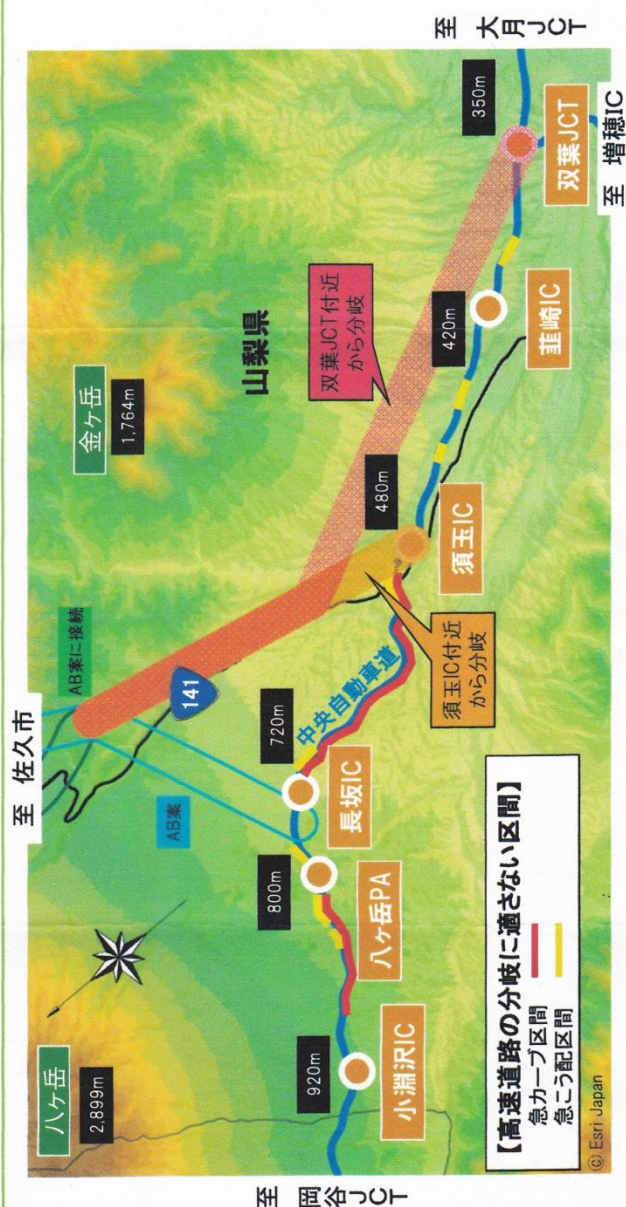
中央道分岐部について

中央自動車道分岐部は長坂IC付近が妥当

■中央道分岐部を「双葉JCT付近」「須玉IC付近」と想定した場合

項 目	双葉JCT付近から分岐した場合	須玉IC付近から分岐した場合	A、B案(参考)
概ねの延長	約39km(1.6)	約29km(1.2)	約24km
支障家屋軒数	約67軒(1.7)	約49軒(1.2)	約40軒
改変面積	約799,500m ² (1.6)	約594,500m ² (1.2)	約492,000m ²
整備費用	約3,100～3,300億円(1.6～2.1)	約2,300～2,500億円(1.2～1.6)	約1,600～1,900億円

注：概ねの延長、支障家屋軒数、改変面積、整備費用は、中央自動車道分岐部～野辺山IC付近
() 内の数値は、A、B案の各項目の数値を1.0とした場合の比率



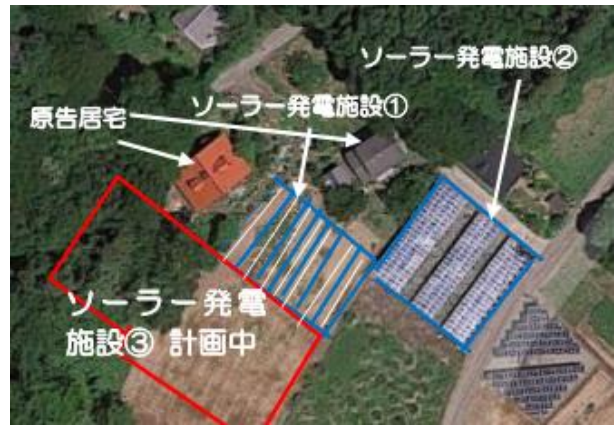
太陽光発電施設問題現状報告

小淵沢町下笹尾太陽光パネル訴訟

5月2日、甲府地方裁判所で第7回口頭弁論が行われました。原告側はこれまでの口頭弁論で事実関係と法的争点を具体的に主張してきたのに対し、被告側は「否認」「棄却」を求めるといっただけで、なんら具体的な反論や主張を行っていません。

本年4月1日から施行された「改正FIT法」では、旧制度の下で設備認定を受けた事業者は新制度に移行するに際し、一定の条件を満たしている場合に限り、新制度の下でも設備認定を受けたものとする「みなし認定」の制度が設けられました。被告も旧制度下で認定されたこの事業について、新制度の下で事業計画を提出しないと「みなし認定」も失効します。事業計画書の記載事項のうち「再生可能エネルギー発電事業の実施において遵守する事項」において、被告は過去においても現在においても、例えば「景観、眺望、環境への配慮」「近隣への配慮、近隣とのコミュニケーション」などしたことがないので、事業計画書に「虚偽記載」をしない限り新制度下の認定は受けられないことになります。原告は、被告が事業計画に虚偽記載をしないように注意すると共にその点に関して監視していくことにしています。

また、訴因には新たに原告及び家族に生じている健康被害も追加されました。原告には2016年ころから、四六時中呼吸が苦しく発声が



出来なくなる症状が起き、年末ごろからは更にひどくなって自宅2階への階段を上がっても息切れし、深呼吸しても息苦しさが続き寝付けないという深刻な状態になりました。医師からは「100%電磁波の影響による」とものと説明されています。

裁判では現在、被告が本件訴訟に真摯に取り組むことを求めていくため争点を明確にして、その争点を項目別に整理し被告に答えさせるよう訴訟手続きを進めています。

私たちは、この地上型太陽光発電設備の問題は、道路と共通する問題だと考えています。平穏な生活権、財産権など基本的人権に関わるものです。住民の受忍限度をあまりにも超える、このような事態を容認することはできません。今後も理解を深め、傍聴などを続けていきたいと思います。

(次回公判は7月11日11:30～ 甲府地裁)

※文中の写真は「小淵沢太陽光発電訴訟ニュース」より転載



手前が発電施設① 奥が発電施設②

ストップ・リニア！訴訟

原告団とリニア沿線住民の取り組み

リニア中央新幹線は、2011年5月に事業認可され、総延長286kmを僅か3年の拙速で杜撰な環境影響評価を経て、2014年10月、国交大臣から工事实施計画の認可を受けました。JR東海は、国民の理解が得られないまま工事を進めようとしています。

リニア新幹線は、全国新幹線鉄道整備法や鉄道事業法に違反するばかりでなく、工事による地下水の噴出と枯渇、夥しい工事車両の走行による住民生活や自然環境の影響、供用後の地震対策、乗客の安全や避難対策の不備など様々な問題があります。このままでは沿線住民の生活や自然環境が壊されてしまうとして、工事認可後にその取り消しを求め 2014 年 12 月、5000 人を超える人々が、行政不服審査法に基づき異議申し立てを行いました。しかし国交省はいまだに一切の審査を行っていません。そのため、リニア沿線住民を中心とした全国の 738 人の原告は、2016 年 5 月に国交大臣によるリニア工事認可の取消しを求めて、東京地方裁判所にストップ・リニア！訴訟を起こしました。



(ストップ・リニア訴訟ニュースより転載)

今後、八ヶ岳南麓での高速道路建設計画にかかわる環境アセスの際に発生する問題や、建設が強行された時にもたらされる複合的な被害は、リニア新幹線の実験線の沿線住民が既に遭遇している被害と共通し、甲府盆地における本線建設予定地の住民が今後被ることになる被害に共通することは明らかで、私たちが将来抱えるかもしれない問題と言えます。リニア中央新幹線沿線住民と連携し、裁判傍聴などを続けていきたいと思っています。

毎回 100 名余りを収容する傍聴席が満席！

4 月 28 日には第 4 回口頭弁論が行われました。山梨県の原告が陳述に立って、山梨実験線

の問題点として、環境影響評価法に基づく正式な環境影響評価はおろか、環境影響評価法が定める「事後調査」を実施していないことを指摘し、すでに建設され走行実験が行われて河川や井戸の水枯れの発生による、生活や水田耕作への深刻な被害、日照遮断、騒音被害、トンネル工事から排出された残土処理や景観・環境破壊などにより、住民の健康被害をはじめ甚大な被害が現実化していることなどを訴えました。また、山梨県内の本線建設部分は他の都道府県の走行部分と異なり地上部分が多く、長距離の高架線が、住宅地を含めた甲府盆地を通過することで橋脚による日照被害・景観被害・騒音被害などが起きることは明白だと指摘し、意見陳述者の一人は「最後になりますが、この間の体験から、全てが住民の理解の無い中で進んでいるという気持ちを禁じ得ません。願うことは自然を壊さないでほしい、静かな生活を奪わないでほしいとそれだけです。自然環境、生活環境にかかる負荷が大きすぎます。JR 東海はリニア計画から撤退する覚悟をすべきです。国交省は認可を取り消すべきです。」と訴えました。(参考：原告陳述書等より)

次回は 6 月 23 日(金) 14:30 から
東京地裁第 103 法廷にて

■ストップ・リニア！訴訟原告団&リニア中央新幹線沿線住民ネットワーク

<http://linearstop.wixsite.com/mysite>

リニア中央新幹線訴訟の公正な審理を求める署名の取り組みを開始！

東京地方裁判所民事第 3 部裁判官宛に賛同署名の取り組みを開始しました。(12 月締切予定)

■山梨県の連絡先

「ストップ・リニア！訴訟原告団山梨」

☎&FAX 055-252-0288

HP www.midoriyamanashi.com

7月22日 「道路問題と環境アセス」講演会のお知らせとお誘い

大規模道路の建設が自然や環境を破壊し続けています。生態系、生活環境、景観など、人口が減少していく中、まだ道路を造り続ける必要があるのでしょうか。すでに着工されている新山梨環状道路北部区間は、甲府市と近郊の里山に損傷を与え、また、いま建設をめぐって住民と激しいせめぎ合いをしている中部横断自動車道は、北杜市の八ヶ岳南麓に大きなダメージを与えようとしています。それに対して、環境アセスメントは有効に働くのでしょうか。アセスメントと言われる日本のアセス制度の問題点を議論し、道路建設反対運動の中でこれをどう使ったらよいのかを考えます。

講師 磯野 弥生 さん（東京経済大学名誉教授）

専門分野は行政法、環境法。法制度の側面から、市民運動に対して自然環境の保護のための有効な提言を行っている。

著書『最新行政法入門』（学陽書房 2005年）、『地域と環境政策－環境再生と「持続可能な社会」をめざして』（勁草書房 2006年）など

日時：2017年7月22日（土）13:30～16:00

場所：敷島総合文化会館視聴覚室（2F）

甲斐市島上条 1020 電話055-277-4111

主催：新山梨新環状道路北部区間反対連絡協議会

（連絡先：055-252-0288 川村）

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会

（連絡先：0551-47-6260 佐々木）

山梨県をたたえる（3）

金田一春彦「ケヤキ横丁の住民」より

山梨の水はまた質が良い。私の小泉の山荘には、ちよつと上に水源があつて、昼夜をおかず清冽な水を滾々と吹き出し、その下流が私の住居の横を流れている。台所にはそれを汲み上げて使っているが、いつか近くの長坂の町で葉茶を求め、山荘で入れて飲むと実においしい。私は長坂の葉茶が特別に質がよいのかと、買って来て東京で使ってみたら、さっぱり冴えない。結局これらは小泉の水が特別なのだと知った。改めて水のまま口に含んでみると、ほのかな甘みがある。仏教では、極楽に八功德水という水があると説くが、山梨の水も七功德水くらいの長所はありそうだ。

沿線住民の会 会員及び
ニュース会員募集中！

「沿線住民の会ニュース」は皆さまの会費およびカンパで発行されています。会員及びニュース会員は、中部横断自動車道沿線以外の方もOKです。是非、お申し込みください。

＜年会費＞ 会員：2500円
ニュース会員：1000円

＜振込先＞ 郵便振替（郵便局）
加入者名 八ヶ岳新ルート住民の会
口座番号 00220-7-50803

編集後記

「カッコウが鳴いたら田畑に苗を植えても大丈夫」。これは八ヶ岳南麓で農作業をする人にとっての合言葉だ。カッコウが鳴くと皆、さあ、とばかりに一斉に畑や田んぼの植え付けに取り掛かる。この地の自然の中で、動物や植物と共に暮らしていることを実感する時だ。さあ、明日の作業も頑張ろう。（た）