

「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.31 2017年8月10日発行

### 地域住民の合意と中部横断自動車道

中部横断自動車道（長坂～八千穂）新ルート案が国交省によって打ち出されて、5年近くになろうとしています。2015年4月に「Bルート」が対応方針として示されて以降、一向に進展がないことに多くの方が不思議に思い、不安な気持ちを抱いているように思います。「中部横断道新ルートは反対だがどうなっているの」という気分が地域住民の最大公約数となっているように思います。明らかなことは、昨年5月の石井国交大臣の「地域住民との合意形成が不十分、ともに努力しましょう」という山梨・長野県知事への発言です。

しかし、国交省は新ルートを見直すことをテーマにした4者会談（沿線住民の会・東組・甲府河川事務所・長野国道事務所）を受け入れたにもかかわらず、その後様々な条件を出してきて、未だに実現できない不誠実な対応を取っています。

7月22日の「道路問題と環境アセス講演会」においても、講師の磯野弥生さん（東京経済大学名誉賞授）は「対応方針後の動きがこれほど長いのはおかしい。国交省に何か問題があるのでは…」と話されていました。

#### ◎指摘されてきた問題点

① 旧清里有料道路案が地域住民の多くの反対

に合い撤回されたこと。

② 新ルート案の調査期間は1か月半と極めて短いこと。

③ 関東地方小委員会という第三者機関の石田委員長が清里高原の南側を通るルート（新ルート）案を提起したため、計画段階評価というプロセスの最も大事な第三者機関が用をなさなくなったこと。

④ 大々的に宣伝されたワーキンググループは新ルートのA案かB案かのどちらかを決めるに過ぎなかったこと。

⑤ 新ルート案そのものを調査し、審議をどこで行ったのか。国交省の議事録を見ても審議の形跡は全くないこと。

国交大臣にレクチャーする立場にある国交省道路局の課長補佐が私たちとの話し合いの中で「小委員会のできる前と新ルートの提起の頃にボタンの掛け違いがあった」と発言したことは、上記の様々な問題点を念頭においたものと思われます。

磯野弥生さんは「公共事業を進めるに当たって最も重要なことは地域住民の合意です」とも言われました。地域住民が納得するかどうか keywords になっているのです。そのため計画段階評価というプロセスの初めての試行が中部横断道（長坂～八千穂）であったのです。

以上のことを考えると国交省が地域住民の反対を押し切って強引に高速道路を作ることは決して許されないことなのです。

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/>

## 6.7 全国公害被害者総行動で国交省と交渉

6月7日、第42回全国公害被害者総行動が行われました。東京千代田区の日比谷公園に全国から集まった公害被害者や、福島や「ミナマタ」など様々な問題に取り組んでいる人々は、集会の後、国へ問題の解決を訴えて霞が関の官庁街をデモ行進しました。その後各省庁へ分かれて交渉を行い、沿線住民の会は道路住民運動全国連絡会と共に国交省交渉に臨みました。

国交省へは、①国交省が作成した計画段階評価の「ガイドライン」には住民から指摘された事項の具体的な取り扱いや意見を計画に反映するための仕組みが明確にされていないこと、②情報開示請求により新ルートの概略（地形図や建築構造等）が判明したが、なぜ国交省はいまだに住民・別荘所有者等へ知らせないのか、③中央道須玉ICから分岐して北上するルートを検討していたのに、なぜ新ルート案を提示するときそれを複数案の一つとして示さなかったのか、の質問を行いました。

しかし国交省の答えは相変わらず「計画段階評価は適正に行われた」と繰り返すばかりで、「小委員会での審議を経て…」との発言で、沿線住民の会から「国交省が小委員会へ誤った資料を提出して審議・了承させたのは、適正と言えるのか」と質問すると、国交省の担当者は答えに詰まって明確な返事をする事ができない場面もありました。また、長野側ではいまだに3キロ帯のままルートも決まっておらず、国交省による住民への説明会が一度も開催されていないなど計画段階評価が行われていないとの追及に対しても答えられませんでした。

国交省道路局へは、今後も中部横断自動車道（長坂～八千穂）では計画段階評価が適切に行われなかったことを指摘し、八ヶ岳南麓での高速道路建設計画を見直すことを求めていく必要があります。



国交省道路局の担当者

7月22日

## 「道路問題と環境アセス」講演会を開催しました

講師に磯野弥生さん（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）をお迎えして「新山梨環状道路北部区間反対連絡協議会」との共催で講演会を開催し、山梨県内外から40名余りの方が参加されました。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画は、2015年のBルート案の対応方針の了承を受けて、現在は環境アセスメントにむけた準備が進められようとしています。これに対して私たちは、どのようなことができるのかを考える良い機会となりました。



7.22 道路問題と環境アセス講演会

## 「道路問題と環境アセス」講演概要



儀野 弥生 氏

### ■環境アセスメントは1969年にアメリカで作られた制度

- ・環境への影響が深刻になるにつれて、事業者という当事者だけでなく、環境に影響を被る人や、重大な関心を持つ人が参加する仕組みが必要とされた。
- ・許認可等にあたって政府は当事者の言い分を聞く手続きを取らなければならない
- ・この制度は世界各国で導入されたが、日本では1984年に「環境影響評価の実施について」を閣議決定しただけで「環境影響評価法」が法制化されたのは1997年になってからで、欧米、アジアから大分遅れて制定することとなった。

### ■環境アセスメント制度のポイント

- ・許認可の当事者（事業者）ではなく、周辺住民等の利害関係者が重要である。
- ・利害関係者には生命、健康、財産を侵害される人や、広く環境の保全を行っている人・団体が含まれる。
- ・環境アセスメントというのは事業者が環境を調査して評価すればいいのではなく、環境に対して利害を持っている人たちの意見をきちんと反映し、できるだけ環境に影響を与えないような方策を取っていく事が大事である。それが本来の在り方。どうやって住民が参加していくのかということなしに、環境アセスメントは成り立たない。
- ・そのために「環境影響評価書」の作成を義務付けた……幅広い人の意見を聞くことを義務

化し、そのための必要な事項を定めた。

- ・この手続きの正当性が環境影響評価の大事な要素。

### ■2種類の環境アセスメント…戦略アセスと事業アセス

- ・アメリカの経験から、工事を実施する前の事業アセスでは、環境が守れないことが明らかとなった。
- ・計画段階、政策段階でのアセス…戦略アセスこそが必要。その段階も複数回が必要である。

### ■日本の計画段階の環境アセス制度

- ・国交省の作成した「道路計画策定プロセスのガイドライン」があるが、これはあくまで「裁量の範囲内」。しかし国交省には自己拘束性があり従わざるを得ないものである。
- ・配慮書、方法書、準備書、評価書の手続きを行って、環境アセスメントの結果を事業に反映した報告書を作成することで、事業者は許認可を受けることとなる。
- ・配慮書、方法書、準備書、評価書の各段階で意見を出すことができるような仕組みとなっている。しかし、関係住民の意見は各市町村長（都道府県知事）が出すことになっており、住民は「国民」として意見を提出することになる。
- ・環境アセスメントでは、評価書段階までは意見を出すことが可能となっているが、それ以降の肝心な許認可の段階では住民・国民参加の手続きがないことが問題である。
- ・道路事業に関する環境アセスメントでは、道路建設ありきで、関係住民へ説明し計画への賛同・同意を得るために行われているのが実情。道路建設計画の撤回、変更はほとんど考慮されない（環境合わせるメントと言われているゆえん）。

### ■環境アセスメントの方法の決定（スコーピング）の重要性



- ・方法書の評価項目の選定、調査、予測及び評価の手法の検討。
- ・何を、どのような方法で調査し評価するのか決定するのが方法書段階。それにより以降の手続きが決定されるので、大変重要。その中に、どれだけ住民が環境アセスメントに必要とされる調査項目を盛り込み、調査・評価をきちんとやらせていくことが、最大の課題である。

## 地上型太陽光発電問題の現状報告

### 小淵沢町下笹尾太陽光パネル訴訟

7月11日、甲府地裁にて第8回口頭弁論が行われました。原告側は具体的な反論を促すため、「争点の整理表」を作成・提出を行い、これまで同様「ダンマリ」を続ける被告代理人弁護士に次回口頭弁論の前までに「被告の主張」を裁判所に提出する事を約束させました。

これまで約1年半の裁判の過程で、原告側の裁判に向けた準備や、提出資料の作成に費やした労力に対して「ダンマリ」を続ける被告代理人弁護士の不真面目な態度に腹が立ちますが、今後はお互いの主張が明確になり、裁判が原告に有利に進む事を期待したいと思います。

次回第9回口頭弁論は甲府地方裁判所で10月3日（火）午後4時30分から開かれます。

### 6月議会で太陽光条例（案）が廃案となる

有志議員により6月北杜市議会定例会へ「太陽光発電設備に関する条例（案）」が提出され、特別委員会が設置され審議が行われました。しかし条例（案）が作られる過程や、これから設置されようとする認定済みの3400もの設備は規制の対象となっていないという条例（案）の内容の問題点と、条文の曖昧さを指摘する声が相次ぎ、審議未了で廃案となりました。

一方、北杜市は太陽光発電施設に関わる条例制定に向け、特別委員会と本会議の場で、事業者や市民・学識経験者等で審議する組織を設ける考えを示し、早期に方針を示したいと説明をしていましたが、いまだに設置に向けて具体的な進展はありません。市民の為の条例制定に「事業者や市民が意見を交わす」としている事や、これまで行政の消極的な対応を振り返ると、安心はできません。今後も北杜市と議会の動きを注視していきたいと思えます。

## 環境アセスの方法書（素案）

### 開示請求に全部黒塗りで不開示

沿線住民の会が国交省に開示請求していた資料が開示されましたが、殆どの部分が黒塗りで不開示となりました。

開示請求していたのは甲府河川国道事務所が平成28年度に大日本コンサルタント（株）に業務委託した報告書で、7月27日付で開示されました。

しかし、その中心部分の中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境アセスメントの方法書（素案）は本編、図面集、合わせて182ページに及ぶものですが、驚くことにそれらがすべて黒塗りされていました。国交省は中部横断自動車道の環境アセスの準備を進めてきていますが、そのやり方や調査項目に関しては一切明らかにせず、内部検討で済ませるつもりでいます。

<黒塗りの理由>「事業の適切な遂行に支障を及ぼすおそれ」がある！

国交省は不開示の理由として「公にすることにより、率直な意見の交換若しくは意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれ、不当に国民



の間に混乱を生じさせるおそれ」があるとして  
います。さらに「事業の適切な遂行に支障を及  
ぼすおそれ」があるとまで強弁しているのです。

環境アセスメントの方法書は、何をどのよう  
に調査するのか明らかにするもので大変重要  
なものです。方法書案を検討すれば、そこであ  
げられている調査項目で、国民は何が足りない  
のか指摘することが可能となり、ずさんな調査  
で終わらせることなくきちんと環境に対する  
影響を調査させるようにできることは明らか  
です。

リニア新幹線の環境アセスでは、JR東海は  
東京から名古屋までの長距離をわずか3年の調  
査で終了させ報告書を提出しましたが、実際に  
工事を開始すると次々に問題が生じ環境アセ  
スのずさんさが指摘されています。中部横断自  
動車道は八ヶ岳南麓を横断する計画で、生活環  
境や景観、水などへ与える甚大な影響が懸念さ  
れます。国・事業者が正しい加減な環境アセス  
でお茶を濁すことを許さないことが大切です。

## 平成29年第2回北杜市議会における 代表質問の質疑応答

6月27日、北杜市議会の定例会で日本共産  
党・清水進議員との連携により、この間の国交  
省への情報開示請求により公表された資料に  
ついて代表質問を行いました。

質問1 今回、中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ル  
ート沿線住民の会が入手したB案ルート帯地形図、縦  
断面図と根拠断面図、道路標準横断面図を沿線住民の会  
が北杜市民等に公表しましたが、その内容について  
北杜市は国交省から提示及び説明を受けていますか。

答弁 B案ルート帯の地形図等については、国交省  
が計画段階評価の手続きにおいて公表されているも  
のと認識していることから、今後、国交省に問合せ  
する予定や市民へ説明する予定はありません。

⇒2013年1～2月に行われた国交省主催の地元説明

会以降、今回、沿線住民の会が情報開示請求で入手  
するまで、B案ルート帯の地形図等については当会  
の再三の公表への要請にも答えず一切公表されるこ  
とはありませんでした。北杜市はこの事について事  
実誤認をしていたままであることが、今回明らか  
になりました。

質問2 B案ルート帯で示された地域への自然・生  
活・農業・商業等の環境・景観等への影響は多大な  
ものになることが予測されます。それを北杜市は独  
自に多角的・総合的に調査することが必要と考えま  
すが見解を求めます。

答弁 建設計画B案ルート帯での影響を北杜市独自  
で調査することについては、中部横断自動車道長坂  
ー八千穂間の今後の予定は、国交省からは環境アセ  
スメント手続きを実施していくと聞いています。市  
としては、その手続きにおいて地域への影響をしっ  
かりと検討していただくと認識しているので、市  
独自の調査は考えていません。

⇒中央道・長坂IC周辺を起点とし、北杜市高根町清  
里と長野県南佐久郡南牧村の県境から八千穂まで  
に及ぶ高速道路建設計画B案ルート帯は八ヶ岳南麓  
山の広範な地域に及ぶ大規模な建設計画です。国交  
省は八ヶ岳南麓風景街道として指定し、この地域に  
は国際かんがい排水委員会から「世界かんがい施設  
遺産」に登録された約1000年もの歴史がある「村山  
六ヶ村堰」があります。また、山梨・埼玉・長野3  
県の10市町村でつくる「甲武信水の森ユネスコエ  
コパーク登録推進協議会」が、日本ユネスコ国内委  
員会へ登録申請を行う予定の地域をB案ルート帯を  
通過することが分かりました。更に、既に全国的に  
知られるようになった地上型太陽光発電設備の乱立  
設置（約1400カ所）により、八ヶ岳南麓でも森林が  
伐採されるなど自然・景観や生活環境などに深刻な  
被害がもたらされている地域にも重なり、今後も約  
3400カ所の建設が予測される状況です。

質問3 国交省は自ら検討していた須玉IC付近か  
ら国道141号沿いに北上するルート案についての  
関連資料を開示しました。国交省への問い合わせに、  
2013年1月～2月に行われた国交省主催の地元説

明会のバックデータとして作成したものと回答しています。北杜市はこの事実を把握し、国交省からこの資料について提示を受け説明を受けていますか。  
**答弁** 須玉IC付近から国道141号沿いに北上するルート案に関する資料については、市では国交省からの提示及び説明は受けていません。しかし、国交省が過去に開催した計画段階評価手続きによる地元説明会で長坂接続の理由を説明したと聞いており、本資料についてはすでに国交省から説明されたこととの認識であることから、改めて説明を行う予定はありません。

⇒国交省は計画段階評価の手続きのプロセスにおいて、住民への複数ルートの提示と比較評価の機会を一切与えませんでした。更に地元説明会でも具体的な説明はしていません。



**編集後記**

夏野菜のおいしい季節となった。わが家の家庭菜園ではキュウリ、トマト、ナス、ピーマンが次々に大きくなっている。取るのが遅れると大きくなりすぎて味が落ちるので、国交省の動きを監視するようにしっかり見張って、食べごろを満喫している。



**夏季カンパのお願い**

2012年11月中部横断自動車道の新ルートが新聞報道され、2013年1月に「沿線住民の会」が発足してから早いもので4年半が経ちました。これまで皆様のご理解とご支援のもと活動を続けてくることが出来ました。この間継続的に国交省道路局（東京）、関東地方整備局、甲府河川国道事務所、長野国道事務所等への要請行動や国会議員に対する「ロビー活動」などを行ってきました。これと並行して隔月のニュース発行、約80店舗の協力店や北杜市全図書館へのニュース・カンパ缶の設置、年2回のルート現地のウォーキング、月1回のスタンディング、学習会・報告会等を行っています。また問題・課題を共有する県内外の団体との連携・交流を深め、勉強会等への参加を行っています。これらの活動は高速道路反対運動を継続させていくためにも大変重要な取り組みと捉えております。

2015年より年会費制の体制をとらせて頂いておりますが、現在活動資金が不足しています。財政状況を見ながら運営委員が手弁当で行うことも少なくありません。

私たちは八ヶ岳南麓の豊かな自然と景観、生活環境を守っていくため、これからも公共事業の在り方を問い、計画段階評価のやり直しと高速道路建設計画新ルート案の見直しを強く求めていきたいと思っております。これからも長期にわたり活動が続けられる会となりますよう是非カンパをお願いいたします。

■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