

「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.33 2017年12月20日発行

中部横断道の建設計画を見直す時！

中部横断自動車道(長坂～八千穂)の新ルート案が、2012年11月に新聞発表されてから5年の歳月が経過しました。その間、山梨側に関してはワーキンググループや関東地方小委員会で新ルート案の了承が行われましたが、長野側は3キロ幅のルート帯のままで、国交省は環境アセスメントにいつ入るかいまだに未定であると公言せざるを得ない状況にあります。

私たちはこれまで、中部横断自動車道(長坂～八千穂)の山梨県側についてはあえて高速道路を建設する必要はないこと、国交省が強く主張する「ミッシングリンクの解消」には国道141号の改良整備で対応可能であることを明らかにし、自然・景観、生活環境に甚大な影響を与える八ヶ岳南麓での高速道路建設計画の見直しを求めてきました。

道路建設の再検討が求められている

中部横断自動車道(長坂～八千穂)の基本計画が決定されたのは1997年のことです。それから20年を経過してもまだ計画路線そのものの確定すら出来ない現状や、今後日本の社会で人口減少、少子高齢化、過疎化が一層進むとの予測などを踏まえた時、この高速道路建設計画そのものを再検討しなければならない時期に差し掛かっていると言えます。

中部横断自動車道は20年前には必要と考えられ計画が立てられました。しかしその後、社会経済状況や北杜市の現状が大きく変化する中で、その建設計画の妥当性・有効性を再度検証し見直す

必要が生じているということです。ただ闇雲に、決まったことだからと計画を推し進めることは、もはや時代の要請に合ったものとは言えません。社会状況、経済状況の変化に伴って当初の建設計画を見直していくことではじめて、その公共事業は将来に向かって社会的な有効性を持ち得るのです。既存道路や施設の老朽化でその維持管理が大きな問題となってきた現在、このことは国、自治体にとり喫緊の課題でもあると言えます。



東山魁夷 山国の秋(試作)-1928年当時の八ヶ岳南麓の風景と人々の生活が描かれている

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/>

す。

国交省の都市局は2017年4月に都市計画道路の見直しについて全国の都市の担当者に説明を行い、7月には「都市計画

道路見直しの手引き」を公表しました。名古屋市ではそれにより30の道路が廃止、21が変更の対象となり、手続きが開始されています。都市局の既存の都市計画道路の見直しの動きは時代の要請に見合ったもので、国交省道路局の高速道路建設に関しても同様の対応が求められていることは明かです。社会経済状況の変化に応じ、中部横断自動車道に関しても建設計画の見直しを行い、地域の実情に合った適切な建設計画に変更していくことは国の国民に対する責任でもあります。

国会の場でも計画段階評価の議論を！

中部横断自動車道は公共事業の進め方のモデルケースとして、計画段階評価の「試行」が行われてきました。しかしそのプロセスは、国交省がいつ

たん決めたら、いかに住民の反対があってもそれを抑えて強引に進めるという旧来のやり方の枠から出ないもので、計画段階評価で重要視されている住民の意見を聞いて計画に反映するという趣旨とはかけ離れたものでした。中部横断自動車道で実際に行われている高速道路建設計画のプロセスを公共事業の悪しき手本としないためにも、公共事業の進め方、計画段階評価のあり方に関して国交省との要請の場に留まらず、国会の場で議論されることが是非とも必要です。今後、公共事業における計画段階評価プロセスの実際、道路建設の経済状況の変化に応じた建設計画の再評価と見直しの検討を中部横断自動車道という具体的な課題を材料として国会で議論し、検討するよう働きかけていかなければなりません。

10/25 関東地整と面談「計画段階評価は終了していない」に反論出来ず！

沿線住民の会では10月25日、さいたま市の国交省関東地方整備局を訪問し、担当者と質問・意見交換を行いました。関東地整の道路部道路計画第一課からは担当の課長補佐と係長、また関東地整の意向により甲府河川国道事務所から計画課の課長と係長が同席しました。その対応は「聞いていない」「資料はない」「開示請求の時に知った」など担当所管課とは思えない回答・説明ぶりに終始したと言えます。

【意見交換の主な内容】

＜関東地整との話し合いについて＞

○沿線住民の会 昨年9月に「ルートの見直しを中心とした話し合い」を甲府河川国道事務所、長野国道事務所に申し入れ、正式に受諾の回答をもらったが、その後の関東地方整備局の方針転換のため1年以上経過するのにいまだに話し合いがもたれていない。この事態をどう考えているのか。

■関東地整 県も入った話し合いが条件。お互いに条件が整わなかった。

＜ボタンのかけ違いについて＞

○沿線住民の会 2015年11月に国交省道路局の担当者と面談した際に、「ボタンのかけ違いがあった」との発言があった。関東地整はそれに関してどのように引き継ぎを受けているのか。

■関東地整 3キロ帯の第1回アンケートの時、配慮が足りなくてボタンのかけ違いがあったが、その後の第2回アンケートではその改善の努力をした。

○沿線住民の会 「ボタンのかけ違い」はアンケートの時と、ワーキンググループを立ち上げる時の2回あったと道路局の当時の課長補佐は発言している。ワーキンググループを立ち上げる時の「ボタンのかけ違い」についての説明を求める。

■関東地整 それについては、本省道路局から聞いていないのでコメントできない。

＜新ルート1キロ帯について＞

○沿線住民の会 山梨側では、3キロルート帯から1キロ帯が示されるのにあたり、1か月半という短い期間でルート帯が提示された。1か月半でどのように調査・検討したのか。

■関東地整 ルートに関しては2012年7月の意見交換会の後、検討に入った。

○沿線住民の会 そうだとしても4か月ほどの期間でしかない。その短い期間でどのように検討したのか、その資料はあるのか。

■関東地整(甲府河川) 資料はない。

< 須玉IC分岐のルート案に関して >

○沿線住民の会 開示請求で、中央道須玉IC・双葉ICから分岐するルート案が、新ルート案の検討と同時並行して検討されていたことが明らかになった。計画段階評価では複数ルート案の提示と比較検討が必要とされるが、比較検討の機会を与えるために須玉IC・双葉IC分岐のルート案を複数ルート案として提示すべきだったのではないかな。

■関東地整 長坂IC分岐が有利であることを示すバックデータとして作成した。

○沿線住民の会 住民へ示された長坂からのルート案は比較検討の機会を与えない1本のルート案だった。複数案の提示がなかったことは、計画段階評価が適正に行われなかったことの証左である。「長坂ありき」の計画だったのではないかな。

< 開示されたルートに関する概略図、工法図に関して >

○沿線住民の会 開示請求により公表されたルートに関する概略図、建設構造を示す工法図等のことを知っていたのか。

■関東地整(甲府河川) 開示請求の時に知った。

< 計画段階評価が終了したのかに関して >

○沿線住民の会 国交省は2015年4月に中部横断自動車道の長坂～八千穂の計画段階評価は終了したと主張しているが、長野側はいまだに3キロ帯のままだ。この状態で計画段階評価が終了したと言えるのか。

■関東地整 計画段階評価は適正に終了した。現在、長野側のルート帯の絞り込みを行っている。

○沿線住民の会 長野側3キロ帯に関して、長野国道事務所は計画段階評価で必要とされる住民に対する長坂～八千穂の建設計画に関する説明会を一切行っていない。さらに比較評価の機会を与える複数ルート案の提示もない。そういう経過からしても、計画段階評価が終了したとはとても言えない。

< このまま事業を進めないように要請 >

本件で行われた計画段階評価で行われた際の問題点を速やかに検証し、ガイドラインを見直すこと、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、関東地方小委員会での再審議を行うこと、これらの問題が決着するまで事業を進めないことを要請する。

今回の面談まで1年7か月もの間、関東地方整備局は様々な理屈をつけて中部横断自動車道の八ヶ岳南麓での建設計画の見直しを求めている住民団体と話し合いの機会を持とうとはしませんでした。関東地方小委員会や国交大臣が言っている「住民との合意形成を図る」とはほど遠い状況でした。私たちは今回の質問・意見交換・要請を引継ぎ今後も国交省道路局、関東地方整備局に対して要請内容を実行するように働きかけていきます。



10・25 関東地方整備局との面談

11/11～12

道路住民運動全国連絡会の全国交流集会が開催されました。

11月11日～12日に市川文化会館で道路住民運動全国連絡会の全国交流集会が開催されました。

沿線住民の会からは4名が参加し、初日には市川市・江戸川区のスーパー堤防、1メートル1億円と言われる東京外郭環状道路の建設現場を見学し、京葉道路とのジャンクション付近では正に無機質な巨大構造物の姿に唖然とし、巨大公共事業ばかりの都市の変化に非常な危機感を感じました。

2日目は道路住民運動全国連絡会、橋本良仁事務局長からは基調報告があり、また埼玉大学名誉教授・岩見良太郎さんの記念講演が行われました。

閉会時には、大規模公共事業は関係する住民が知らないところで決められ、計画段階で住民の意見を取り入れることが目的で国が導入したはずの「計画段階評価」や事業化された公共事業を見直す「事業再評価」などの制度は機能していない状況の中で全国の道路住民運動団体は、国、自治体、道路会社などを相手に粘り強い交渉を継続し、更には公害調停や訴訟を提起し、成果を獲得する団体も出ていることなどが報告され、旧来型公共事業からの転換し、公共事業の在り方の見直しを求め、今後もこうした取り組みを前に進めていく事を確認しました。

ストップ・リニア！訴訟 第7回 口頭弁論で原告が意見陳述

11月24日東京地方裁判所で「ストップ・リニア！訴訟原告団」による第7回口頭弁論がありました。今回も100名を越える満席の傍聴人が法廷を見守る中、愛知の原告2名が意見陳述を行いました。

愛知県内では、岐阜県との県境から名古屋駅まで25キロが大深度地下トンネルでリニア中央新幹線が作られます。

1人目の愛知県春日井市に住む原告は、「この事業に対する春日井市民の最大の不安は、亜炭鉱跡の下にトンネルが掘られることによる陥没です」「住民の生活環境を守るために、深夜3時までの工



道路全国連交流集会

事はやめてください」と述べました。春日井市の亜炭鉱跡の近くでは昭和50年代には陥没事故が起きようになり、現在まで修復された陥没は35箇所と記録されています。2015年には2件の陥没事故が続けてありました。また現在、坑道の中は地下水が充満しており安定を保っていると言われていますが、坑道の下にリニアトンネルが作られると工事の影響、およびリニアが走行するときの振動で坑道の水が抜けて陥没するのではないかと危惧されます。また、この亜炭鉱跡があるリニア路線には中学、高校、大学があり住宅には2800人が生活しています、と不安を述べられました。深夜3時までの工事についても、十分な環境影響対策もしないままです。住民の声を無視して自然環境と生活環境を破壊して行うリニア新幹線工事の中止を求めます、としています。

2人目の原告は、環境汚染問題の調査研究を続けている経歴のなかで調査に関わった、美濃帯掘削によって発生した天然由来物質による環境汚染について述べました。3例の水質汚染事件を解説され、美濃帯を掘削することによって、様々な水質汚染事件が起きているにもかかわらず、JR東海



の環境影響評価書ではほとんど記述されていません。この種の汚染が発生しないようにするためには工事段階で細心の注意をはらい、的確なモニタリング体制を構築しておかなければなりません。さもないと、天然由来物質による重大な環境汚染がかなりの確率で発生することが危惧されます、としています。

最後に弁護団は、リニア新幹線は事業認可の前提となった全国新幹線鉄道法でなく、本来は鉄道事業法によって適格性を判断すべきであった、と述べました。(口頭弁論資料参考)

次回は 2018 年 1 月 19 日(金)14:30～

東京地裁第 103 法廷

地上型太陽光発電問題の現状報告

～1 年を振り返る～

資源エネルギー庁公表(平成 29 年 3 月現在)の「北杜市内の太陽光発電設備認定導入状況」によれば、10kw以上の設備認定4996件のうち稼働した設備1510件となっており、これから稼働する予定の設備は約3500件の予定です。

4 月からの改正 FIT 法の施行により、自治体の条例を含めた関連法令の遵守が義務付けられた事をきっかけに北杜市6月議会では有志議員により太陽光条例(案)が提出されましたが諸般の事情により廃案となりました。

これらの動きをきっかけとして「北杜市太陽光等再生可能エネルギー発電設備設置に関する検討委員会」第1回が10月24日設置開催されましたが、公募抽選で選ばれた市民委員7人に対して北杜市が選定した学識経験者4名の内2名は北杜市と利害関係がある事業者だったとの指摘もあり11月20日の第2回では、市民委員からメンバー構成に問題がある旨の発言がされ、今後も市民による監視が必要な状況です。

また、県内最大の発電出力のメガソーラが須玉町増富地区(旧大平牧場跡地)に計画されている事が明るみになり、増富地区自然保全と地域活性化を含め問題解決に向けた市民有志による活動も始まっていますが計画の中止には至っていません。

小淵沢「大滝湧水周辺での太陽光パネル事業問題」

その後、区長会が代替え地を提供する方向で調整中との事で何とか大滝湧水の森林伐採は免れそうですが、問題が発覚した2016年春から約2年も過ぎてしまいました。

小淵沢町太陽光パネル訴訟

第9回口頭弁論が10月3日に行われ、「法廷でのだんまり」をつづけていた被告弁護士より原告作成の「争点整理表」への被告の主張が提出され、**第10回口頭弁論12月19日11:30～**原告側の反論により被告主張の不審な点、不明確な点が明らかにされる予定です。来年で3年目を迎えますが原告の主張が認められるまで継続的に見守っていききたいと思います。

北杜市では現在送電網の増量工事が行われており、工事が終了すれば再び太陽光パネルの設置工事が再開される事が予想されます。

稼働予定設備残約3500件、北杜市の森林や景観はどうなるのでしょうか。9月の甲斐高校の研究発表に続いて11月には北杜市内の小学校で行われた学習発表会で、2校の5,6年生が北杜市で増加する地上設置型太陽光パネルの問題を取り上げ、「太陽光パネルが急速に増えている現状で、この素晴らしい環境を未来に残す為に今自分達にできる事は何か考えよう！設置の方法に工夫が必要ではないか！」と呼びかけていました。

中部横断道(長坂～八千穂)も問題は同じ、継続的に市民相互で協力し、北杜市の素晴らしい環境を未来につなげていきたいと思います。



渡部さんの隣に建設された新たな太陽光施設

国交省が都市計画道路の見直しを推進！

国交省は2017年4月、「都市計画道路等に関する課題の点検、見直しについて」を公表し、7月には都市局が「都市計画道路の見直しの手引き（第1版）」を公表しました。

社会経済状況の変化を踏まえた見直しを助言

「手引き」では、「都市計画道路は、高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されたものが多く、近年の人口減少、低成長等の社会経済状況の変化を踏まえると、都市計画決定後、長期間が経過し、その必要性に変化が生じつつある道路もある。」「地方公共団体において都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更など適切な見直し」を助言しています。この提言は非常に需要です。国交省自らが、既に計画を決定した道路に関して、その後の社会

経済状況の変化を考慮して必要でないと判断したものについては適切な見直しが必要であることを認めているのです。

これは都市計画道路に限ったことではなく、国の1980年代の四全総の構想により現在建設が進められている高速道路についても同じことが求められていることは明かです。高度経済成長期に一斉に建設されてきた高速道路は、現在その耐久期間の終わりに近づきつつあり、維持管理に莫大な財源が必要となることが指摘されています。それ故、国交省の都市計画道路の見直しの手引きではこのことも考慮して、計画時の必要性を再検討するよう助言したものとと言えます。

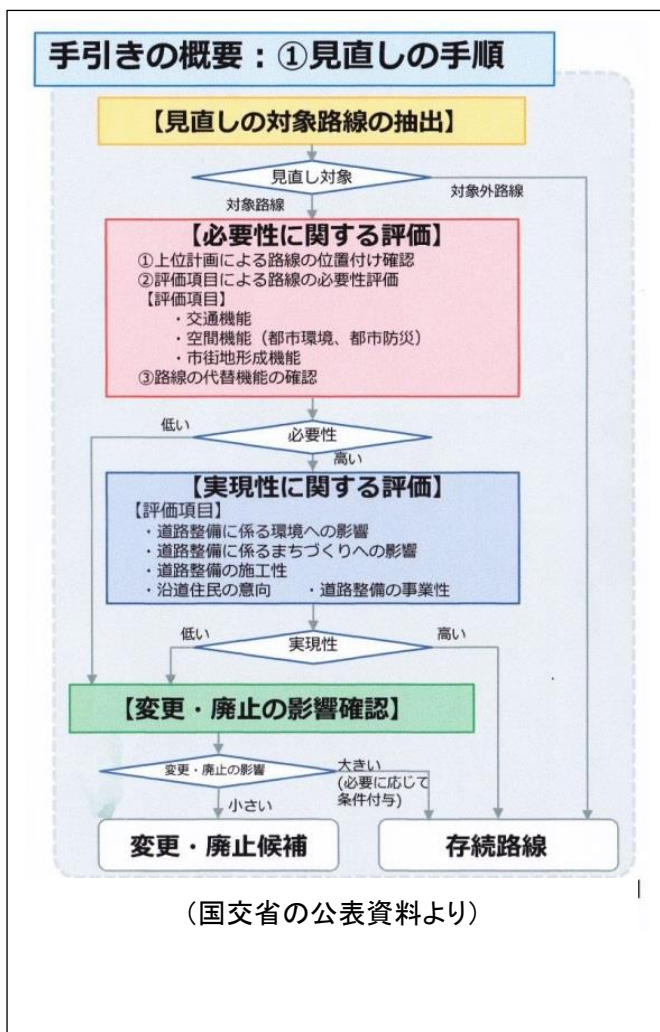
必要性・実現性を検討

見直しはその道路の必要性、実現性への再検討という形で行われます。具体的には「長期にわたり事業に着手されていない都市施設等の都市計画については、見直しのガイドラインを定めるとともに、これに基づき、必要性の検討を行うことが望ましい」「都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にしたうえで見直しを行うことが望ましい」としています。すなわち、計画当時と現在を比較してなおかつ必要かどうか、また長期間着手できない計画は実現性があるのかを見直し評価するということです。

必要性に関して言えば、その計画道路の代替え機能を有する路線がある場合は評価は下がることとなり、廃止・変更の対象に近づくこととなります。

名古屋では51の道路が廃止・変更の対象となる

名古屋市では国交省のガイドラインに基づき都市計画道路の見直しに関するパブリックコメントを行い、2013年3月にその結果を受けて51の路線で計画の廃止・変更を決定し現在その手続きが進行中です。この見直しには、それまで道路



計画の廃止、変更を求めてきた住民団体の粘り強い運動がその背景にあります。東京でも、多くの住民団体が道路計画の廃止、見直しを求めて運動を行っています。

中部横断自動車道(長坂～八千穂)も見直しが必要

1997年2月に基本計画が決定された中部横断自動車道(長坂～八千穂)は、20年以上が経過した現在でも、ルートが決まらず環境アセスメントを開始して事業化を進めることができない状況にあります。日本は低成長、少子高齢化、都市への一極集中による地方の過疎化が進んでいるため、その当時決定された計画が20年を経て大きく変化した社会的経済的状況に見合うものであるのか、高速道路の建設が本当に必要なのかどうかを現時点で見つめ直し再検討することが是非とも必要となってきたのです。

12月7日 関東地方小委員会へ計画段階評価の再審議を要請！

中部横断自動車道(長坂～八千穂)の計画段階評価に関し、沿線住民の会では2016年4月および2017年2月に審議を担当した関東地方小委員会へ再審議の要請を行いました。しかし未だに何の回答もないため、12月7日、再度計画段階評価の再審議を求める要請書を屋井鉄雄委員長に提出しました。さらに、新ルートの上乗後八ヶ岳南麓では地域的に大きな変化が起こっていることなどの現状を直接伝えるために私たちとの面談の機会を持つよう要請しました。

7 未着手道路の変更手続き進捗状況

2017.10.29 現在

廃止候補 30路線中 5 路線手続き開始
計画変更 21路線中 4 路線手続き開始

2017.10.5 公表まで

廃止候補路線						現状幅員等への計画変更					
NO	区 NO	路線名	公表	説明	順番	NO	区 NO	路線名	公表	説明	順番
1	北 4	味噌線				1	北 1	光音寺内田橋線			
2	北 9	中小田井味噌線				2	北 2	光音寺内田橋線			
3	西 2	堀越枇杷島線				3	北 5	杉村老松線			
4	西 5	深井岩井橋線				4	西 4	上名古屋線			
5	西 6	中小田井味噌線				5	中村 2	枇杷島野田町線			
6	西 7	北押切堀端線				6	瑞穂 5	弥富相生山線	10/5	10/27	⑤
7	中村 4	深井岩井橋線				7	瑞穂 7	雁道線			
8	中村 5	深井岩井橋線				8	瑞穂 9	豆田町線北原町	10/5	10/27	⑥
9	中村 7	駅西線				9	瑞穂 10	豆田町線田辺通	10/5	10/27	⑦
10	中村 8	鳥森町線				10	熱田 2	下之一色篠原線			
11	昭和 2	山手植田線				11	中川 2	日置中野新町線			
12	瑞穂 1	光音寺内田橋線	10/5	10/31, 11/8	⑧	12	中川 8	秋竹線	9/25	10/23	④
13	瑞穂 2	浮島線	10/5	10/31, 11/8	⑨	13	中川 9	下之一色篠原線			
14	瑞穂 8	雁道線				14	中川 10	下之一色篠原線			
15	熱田 1	新堀川西線				15	港 1	中郷十一屋線			
16	中川 3	小栗橋線 愛知町	9/25	10/23	①	16	港 2	潮風線一州町			
17	中川 5	小栗橋線 平川	9/25	10/23	②	17	港 3	潮風線潮風町			
18	中川 7	横井町五月通線	9/25	10/23	③	18	港 5	名古屋港線			
19	港 4	名古屋港線				19	南 3	道徳北柴田線			
20	港 7	弦月宝生線				20	緑 9	星崎鳴海線			
21	南 1	道徳北柴田線				21	太白 1	弥富相生山線			
22	南 4	光音寺内田橋線				再検討路線					
23	南 5	浮島線				NO	区 NO	路線名	公表	説明	順番
24	南 6	高田町線 鳥山町				1	北 3	豊山水分橋線			
25	南 8	笠寺線									
26	守山 2	鳥羽見線									
27	緑 5	西大高線									
28	緑 7	枯木上旭出線									
29	緑 8	枯木上旭出線									
30	太白 3	八事太白溪線									

(道路公害反対愛知県会議の資料より)

要請書では

- ①中部横断自動車道(長坂～八千穂)の計画段階評価には重大な瑕疵がある
- ②新ルートの建設計画予定地内に位置する、高根町を流れる「村山六ヶ村堰疎水」が新たに世界かんがい遺産に認定された
- ③国交省道路局の担当者も高速道路建設における「ボタンのかけ違い」を認めた
- ④新ルート1キロ帯の長野側の部分でも、住民がルートの見直しを要請している
- ⑤国交省都市局では社会経済情勢の変化を踏まえて既存の都市計画道路の見直しを始めており、高速道路も同様に見直す必要が生じている等を指摘し、新ルートの審議と了承を行った関東地方小委員会での再審議の必要性を明らかにしました。

計画段階評価の問題に関しては、2017年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」が国交省のヒアリングを

行い、その場に出席した私たち山梨側住民だけでなく長野側住民も国交省の担当者に対して問題点を訴えました。

その場で国交省は「計画段階評価は適正に行われた」とただ言葉だけを繰り返すだけでしたが、公共事業チェック議員の会の荒井会長から「ここまでこじれると、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」と言われ、やり直しを促された経緯があります。

さらに、中部横断自動車道の計画予定地では新ルート案の了承後に様々な状況の激変があり、そのことも合わせて今回再度、関東地方小委員会に対して計画段階評価の再審議の要請を行ったものです。



写真で見る2017年の主な動き



五町田交差点で毎月スタンディング



3.14 公共事業チェック議員の会ヒアリング



4.16 村山六ヶ村堰ウォーキング



5.20 沿線住民の会報告会



7.22 道路問題と環境アセス講演会



10.25 関東地整要請行動

寄稿

むしろ旗集団の勧め

梶山 正三

中部横断道、リニア中央新幹線、太陽光発電施設の濫立など、県内には自然破壊事業が目白押しだ。それに抗するために、事業者・行政への要請・抗議活動、署名運動、学習講演会などの啓蒙活動などが日々、県内のどこかで行われている。

しかし、これらの種々の活動にも拘わらず現実には事業は着々と進行しており、それによる自然破壊の停止にメドが立っていない。一体どうしたらいいの？効果的な方法は？など、メールあるいは直接相談を受けることも多い。「裁判提起」の是非、方法について、時には具体的な話も持ちかけられる。

私は、今まで住民の方の依頼を受けて全国で多数の公共事業に係る裁判、調停などの事件を手がけてきた。事業者が公的機関でなくても、「公共性(公共性と公益性は異なる)がある」事業であれば、バックには国や地方公共団体があり、それを支える法制度がある。

多くの皆さんは、環境影響評価法、自然環境保全法、環境基本法、自然公園法、農振法などは自然破壊を阻止するための法律と誤解しているが、これらは合法的に自然破壊を進めるための法律なのである。水質汚濁防止法や大気汚染防止法も、合法的に大気や水質の汚染を進めるための法律である。

要するに、日本には環境保全のための行政法令がない。そこで、仮にも効果的に裁判闘争をしようとするのであれば、行政裁判ではなく、民事裁判をまず視野に入れなければならない。「行政法令・基準に適合しています」は事業者の決まり文句だが、「行政法令の規定、基準は全て遵守していても、住民の権利を侵害する事業は違法」としてストップをかけることが可能である。これを肯定する裁判例は少なくないが、仙台丸森町事件では、事業者が「行政上の基準は全て遵守している」と主張したのに対して、裁判所が、「そんなことは住民の権利の侵害には関係が無い」と言って一蹴した。これは分

かりやすい。この件はそのまま決着した。「全ての行政基準、行政法令に適合していても、違法」という判断は獲得できる。

逆説的になるが、事業者の便宜を図り、合法的、かつ、強制的に事業を進行させるための行政法令を逆手に取る戦略がある。これが有効に使える場合は例外的だが、冒頭に挙げた、リニア、中部横断道、ソーラー発電施設の中ではこの方法を使って最も容易に事業ストップを実現できるのはリニア事業である。

リニア事業は東京から名古屋(大阪)に至る全線で土地の確保、駅の建設用地、アクセス道路用地、大量の土砂の搬出場所、搬出道路の確保、代替水源のための用地取得など、無数の「用地確保」のための事案を抱えている。その件数は、今後、凄い勢いで増加していくことになる。リニア計画を止めることは容易である。要するに、全ての「用地確保」で皆さんが「ノー」を言えばいいのだ。MLを見てみると、JR 東海の横暴を嘆き、リニアのために「なぜ、立ち退かなくてはならない」「なぜ、店を移転しなければならない」という嘆きがあるが、私に言わせると「なぜ、ノーと言わない」ということなのである。

「ノー」というとJR 東海は土地収用法の適用申請をして、権利取得裁決、土地収用裁決を得なければならない。数件程度の土地収用手続の進行はJR 東海にとって大したことではない。しかし、全線にわたり、数千件もの土地収用手続を抱えるとあらゆる現場で事業が大幅に渋滞して、事業全体が必ずや破綻する。私が担当した日の出町事件では100坪の土地を用地のど真ん中に取得した住民が土地を2500人に持分権譲渡して、土地収用手続を5年間遅らせた。現行の土地収用法は日の出町事件をきっかけに改悪され、手続が簡略化されて土地収用裁決を得るのは比較的容易になったが、これほど多数の案件は処理できない。

一方、リニア事業に必要な用地に関して、全ての地権者が「ノー」ということの困難さを指摘する声もある。しかし、地域を守るのは、そこに住み、子孫を残す住民の責務なのだ。横暴な権力構造に対して地域を守る住民は“むしろ旗集団”にならない。

現実に日々進捗する環境破壊行為を一向に停止も、渋滞もさせず、単に抗議の意志を示し、裁判所に通っているだけでは、「いつの間にか取り返しの付かない事態」になっていたということになる。リニア計画は、単に電車が走るための用地だけではなく、実に多様な目的の土地が必要であり、地域的にも広い。つまり、「一括して土地収用手続」を進めるのは不可能な事案である。「ノー」ということを言葉だけでなく、真に効果のある行動に結びつける。そこに住民運動の意味がある。

このことは、リニア計画だけの問題ではない。現実的に効果のある行動は何か。これが全ての住民運動に問われている永遠のテーマなのである。

(終)

梶山正三 駒ヶ岳法律事務所 弁護士 理学博士
「闘う住民と共にゴミ問題の解決をめざす弁護士連絡会」会長 多くの廃棄物訴訟、公共事業関連訴訟にかかわる。北杜市の明野最終処分場問題では対策協の顧問弁護士を務める。



寄稿

道路に壊される景観

川村 晃生

道路が景観を壊し続けている。長野では姥捨山の棚田を中央高速道路が貫通し、静岡では東海道五十三次の名勝・由比の海岸に東名高速道路が覆いかぶさっている。そしてここ八ヶ岳南麓では中部横断自動車道が計画され、神代以来の美しい山岳景観に大きな損傷を与えようとしている。

いったいなぜ高速道路は、景観の破壊を招くのだろうか。それは鉄道と比べて考えてみると分かりやすい。新幹線以外の在来の鉄道による景観破壊という例は、あまり聞いたことがない。八ヶ岳の麓には小海線が走るが、小海線が八ヶ岳南麓の景観を破壊していると主張する人に会ったことはない。むしろ小海線沿線には、カメラを三脚に固定して、八ヶ岳をバックに走る電車にシャッターを切る人が多い。それは少なくとも、小海線が八ヶ岳の景観に

マッチしているからであろう。

むかし1954(昭和29)年、岡本敦郎という歌手が「高原列車は行く」(丘灯至夫作詞)という唄を歌ってヒットした。

汽車の窓から ハンケチ振れば
牧場の乙女が 花束投げる
明るい青空 白樺林
山越え谷越え はるばると ララ……
高原列車は ララ…… 行くよ

という詩だが、ハンケチを振ったら花束を投げ返してくれるなどという、現実にはありえないような文句が、いともやすやすと人々の心に染み込んで人口に膾炙されたのは、そういう光景が、高原列車の走る風景の一齣として想像できる許容範囲の中にあっただらう。この光景を、八ヶ岳南麓をゆつくりと走る小海線にあてはめて考えれば、やはりあり得そうな風景として思い浮かべることができるにちがいない。それは詩情と言ってよいものだ。

だがそれは、高速道路では起こりえない。なぜか。一つには、高速道路が他の道路施設と差別化をはかるために、高架形式であることによる。乗客と乙女は、目線の高さがちがうわけだから、両者の目線が合うことはない。高速道路は世界から隔離された空間であり、そこに在地の人々と交流が生まれ、ましてや詩情が生まれることなどない。

そして翻って言えば、そのコンクリート製高架形式の道路こそが、まさにそうした特徴(コンクリート、高架)であるがゆえに、景観を壊すのである。

道路や車の利便性を再説する要はあるまい。だが便利だからと言って、すべてが許されるわけではない。しかもその利便性には、経済成長つまり金儲けという、プラスαが付いているのである。省みれば、この高速道路全能社会の背景には、高度経済成長以来、スピードと経済に取り込まれて変容してしまった日本人の心性という問題が横たわっていると言ってよいだろう。美しい景観というものが、利便性と金を崇拝してやまない日本人によって、吹き飛ばされてしまったと言える。

1946(昭和21)年8月、井上康文著『詞華集日本の山河』という本が、福岳本社という出版社から刊行された。北原白秋、室生犀星などをはじめと

する二十二人の詩人が、日本各地の自然や風景を詠んだ詩篇を集め、三枚の画図(立山、阿蘇山、日光戦場ヶ原)を挿入して作られたものだ。そして読者は二十二篇の詩と三枚の図画を鑑賞したのち、次の跋文に出会うことになる。

集の終わりに。

美しい日本の山河を凝視しよう。心を豊かにしなければならない。ともあれ、いまは種々の苦難を切りぬけてゆかなければならない。心に沁み汚濁は美しい日本の山河で洗ひ清めやう。そういふ切々の希ひからこの集を編んだ。

敗戦直後の、紙がないどころか、食べるものさえないあの時代に、こういう書物が刊行されたことに、私は深い感銘を覚える。何という崇高な思いを持った人々がいたことだろうか。そしてあわせて、心の汚濁を洗い清めると確信された美しい日本の山河を、蹴散らしても利便性と金を手に入れたたいといういまの日本人の生きざまを、そのちがいに目を見張りながら、ただただ蔑むばかりである。

川村晃生 慶應義塾大学名誉教授 日本景観学会元副会長 新山梨環状道路北部区間の反対運動に取り組んでおり、ストップ・リニア！訴訟原告団の団長も務めている

書評

「JRに未来はあるか」

上岡直見著
緑風出版



「鉄道は誰のものか」に続く、JRに鋭く迫る渾身の一冊です。本書は、冒頭、国鉄分割民営化に際しての、自民党の新聞広告のキャッチフレーズから始まります。

「国鉄があなたの鉄道になります」

民営分割にご期待ください。

- 全国画一からローカル優先のサービスに徹します
- 明るく親切な窓口に変身します
- 楽しい旅行を次々と企画します

民営分割にご安心ください

- 会社間がまたがっても乗り換えもなく、不便になりません。運賃も高くなりません
- ブルートレインなど長距離列車もなくなりません
- ローカル線もなくなりません

という期待、安心は果たされたのだろうか。筆者は現況のJRグループはもはや本業の鉄道の方は抜本的な輸送力増強などを実施するインセンティブは失われている。と指摘しています。この本業としての鉄道をおろそかにした結果、過度の安全軽視、全般検査や、要部検査はサイクルが延長され輸送事故は国鉄時代から減っていない。その結果として象徴的な事故が「福知山線脱線事故」だと言えるでしょう。JR史上最悪の107名もの犠牲者を出した背景には、運転士の勤務パターンが過酷で、その上に余裕時分の全廃やATSの機能改善がなされなかったなどを挙げています。

リニア中央新幹線についても作者は痛烈な批判を続けます。「日本の技術は世界一」というナショナリズムで理性を失った人々の妄想だと一蹴。JR東海は「第二の国鉄になる」と警鐘を鳴らしています。JR東海は国家事業だと言い、国は民間の事業だと言って、責任の所在が不透明なまま、安全性への疑念、採算性などを無視した、JR東海を目指す健全な経営による世の中への貢献とはかけ離れていると批判を強めます。

最後に筆者は「JR」から「JNNR」「Japan New National Railway」への転換を図ることを提言しています。新日本国有鉄道として地域の足をどう考え、とらえていくか、交通政策の根本を変えなければという言葉で締めくくっています。JRの30年の集大成として、今のJRをとことん分析した必読の書ではないでしょうか。

八ヶ岳のここが好き

八ヶ岳によせて

高橋正子

♪夜明けのコーヒー、二人で飲もうと～♪
ピンキラが歌った「恋の季節」が大ヒットした
この年に私たちは結婚しました。あれから50
年。夫婦の形態も様々なのが当たり前になり、
私たちも別々に暮らすようになりました。

八ヶ岳の夜明けは本当に感動的です。特に冬
山の一番高いところからピンクに染まり、徐々
に下の方に広がっていく様は、毎日見ても飽き
ることはありません。山々の陰影でピンクと影
の具合が、また素晴らしい。早起きの苦手な私
ですが、八ヶ岳に雪が降ると朝焼けを見るため
に甲斐駒ヶ岳の空が薄いピンクになりかけた
頃から何度もベッドから体を起こし、今か今か
と待ち構えるのです。

ちょうど東の空からピンク色が広がり、南の
空まで色が濃くなっていき、そして八ヶ岳のす
そ野まで伝わっていく色彩の美しさは格別で
す。住み始めた頃は甲斐駒の朝焼けに見とれて
いた私ですが、ふと、目を北に向けた時に発見
した八ヶ岳の美しさは忘れられません。二人で
明野に住もうと決めた私たち。それが神奈川と
明野に離ればなれとなりましたが、今では80
歳くらいまではこの形態で良いかなと思うよ
うになりました。

夫が明野に来たときは、私以上に朝寝坊な彼
を起こして、一緒に山の朝焼けを見ます。でも
夫は写真をパチリッと撮るとすぐにベッドに
戻ってしまいます。夜明けのコーヒーを二人で
飲むことはまだ実現していません。人生は歌の
ようにはなかなかならないものだな～と、実感
しています。

朝焼けがすそ野まで広がり空が明るくなっ
てくると、私は眠たさに再び襲われてベッドに
入ります。眠りにつくまでの短い間に、思うこ
とが有ります。それはこの自然の感動に浸ろう

と願って住み着いた地に、太陽光発電や中部横
断道の高架橋が目の前に作られたら・・・とい
う不安です。この大自然の美しさにほれ込んで
北杜市に移住した人、自然と共に暮らしてきた
地域の方々。それらのささやかな想いを無視し
て、政府のご都合や一部の建設業者のために壊
されてたまるかとの思いが、胸の中をぐるぐ
ると回ります。守るのは長い努力と手入れが必要
であり、壊すのは自然の歴史か
ら見ると一瞬です。

この自然の懷に抱かれて、い
つまでも過ごしたいものです。
いつの日か夜明けのコーヒーを
夫と飲みたいと願っています。



お知らせ

中部横断道沿線住民の会の総会は、20
18年4月中旬頃に開催します。詳しい
日程は、2月発行予定の次号の沿線住民
の会ニュースに掲載致します。会員の皆
さんの参加をお願いします。



中部横断自動車道新ルートB案