

「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・改修と！」



## 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.39 2018年12月20日発行

### 中部横断道建設計画を住民の目線で

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画の見直しを求め、6年の歳月が経過しました。その間、沿線住民の会をはじめとして別荘所有者らは国交省に対して高速道路建設による八ヶ岳南麓の自然・生活環境の破壊、その建設計画を進める際の手続きや対応について事実に基づきながら様々な問題点を指摘し、山梨県側では高速道路は必要ないことを明らかにしてきました。しかし国交省は住民参加を無視し、その妥当性を評価するために必要な行政文書さえ作成・取得していないなどとして一切公表もせず、かたくなに「高速道路は必要だ。公共のために住民は我慢すべきだ」として、私たちの意見を聞こうとしません。



国交省は、高速道路が出来れば物資の輸送や人々の移動の時間が短縮され、加えて救急医療面にとっても必要だと主張しています。しかし山梨県側では、国交省も認めているように医療の課題がないだけでなくその他の課題も存在していないのに、地域の課題の解決のためとして強引に高速道路建設を進めようとすることに合理的理由は見い出せません。

#### 公共の福祉とは？

私たちはここで改めて、「公共の福祉」とは一体何かと問う段階に来たことを感じています。最近では国連人権機関で日本国憲法の「公共の福祉」概念、取り扱いに関連して問題が指摘されています。全国で公共事業を進める際にこの「公共の福祉」と国民の「基本的人権」その他の諸権利との関連で、各地で具体的な内容について争いの事案が起きています。

残念ながらこの6年間の取り組みにおいても、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の必要性とその妥当性や正当性がないことが明らかになりました。住民参画も保障されない実態、公共事業評価制度のあり方をも問う「計画段階評価」の形骸化と透明性・客観性・合理性・公平性を欠く深

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/>

刻な問題点が明らかにされてきたのです。私たちはこの高速道路建設計画が私たちの生活基盤を失ってでも実行するに足るのか、再度問う必要があります。不透明で合理的説明も出来ない建設計画について、国交省が「公共の福祉」優先をふりかざして強引に進めることは到底受け入れられないことです。

## 国が一方的に決めて住民に押し付けるのが公共？

国交省は、山梨県側でも長野県側でも、自分たちが決めたルート帯案を一方的に発表して、あとは住民に対してそれで納得しろという態度で計画を進めてきたのがこれまでの中部横断自動車道建設計画の実態です。

高速道路で影響を受ける対象地域に住む住民や二地域居住者にとっては、それが日々暮らしている生活環境、自然と景観に重大な影響をもたらす計画であるために、本当に必要なか、もっとより良い方策もあるのではないかと考えるのは当たり前のことです。しかし、これまでずっと国交省からそれに関して選択肢も示されず、納得のいく説明がなされなかったのです。そのため住民はいまだにこの建設計画に納得できず、当然ながらその見直しを求めているのです。

## 高速道路建設とは何か？

中部横断自動車道は、1987年の四全総で、全国1万4千キロに及ぶ高速道路建設の一部分として計画されたものです。そのプランに基づいて全国各地で高速道路が建設されましたが、それによって恩恵を受ける側と地域が衰退して不利益を甘受させられる側との大きな齟齬が生まれてきたのも事実です。

地域に暮らす住民にとっては、地域の衰退や破壊をもたらす施策は国が進める公共事業であっても納得できるものではありません。ましてや高速道路建設は、この地の自然や景

観、生活等に甚大な影響を及ぼすことになるため、この地域に関わる多くの人々は様々な思いを抱いています。地域住民、福祉に有益で、国全体にとってもより有益である公共事業こそが公共事業に値するものであると言えます。国がそのことをなおざりにしてきたからこそ、高速道路建設による地域の振興を期待したにもかかわらず逆にストロー現象などにより地域が衰退してきた事例が数多くあることを私たちは見てきました。

国は結局、最後の理由として高速道路のミッシングリンク（高速道路のつながっていない箇所）の解消の必要性をあげ、遮二無二に建設計画を進めようとしています。それは国の勝手な言い分にすぎません。地域の振興や活性化は二の次で「公共」の名のもとで利益を得る一部の人たちのことだけを念頭に置いているとしか思えないのです。いま必要なのは、地域で自然から様々な恩恵を受けて暮らしている住民・居住者の目線からこの中部横断自動車道（長坂～八千穂）の問題を見て、その問題点を確認しながら建設計画のやり直しを求めていくことなのです。

### 沿線住民の会ののぼり旗を新調しました

「八ヶ岳南麓に高速道路は作らせない」を大きくし、会の名称をフル表示にしました。毎月第3土曜日に行っている北杜市高根町五町田交差点でのスタンディングや、様々な行動の際に活用し、多くの人に八ヶ岳南麓に高速道路は必要ないことをアピールしていきます。



## 寄稿

## 2019 年を迎えて

道路住民運動全国連絡会幹事 長谷川茂雄

みなさんは平成最後と云われている年末年始をどのように過ごされましたでしょうか。自分は、この年末年始は平成最後というよりは、安倍政権最後の年越しにしたいという強い思いで過ごしました。新年度の2019年度は当初予算ベースの公共事業関係費は前年度より最大で2割増の7兆円規模と10年ぶりの高水準になると報じられています。

小泉政権時代に道路特定財源が焦点となり道路公団の民営化と共に国の直轄事業は基本的に廃止という公共事業の見直しの兆候が見られた時代や、民主党政権時代の大胆な見直しが進もうとしていた時代と比べても、このところの動きは、国土強靱化+老朽インフラ対策などと称して、公共事業予算が大幅にカットされることは夢の先になってしまいそうです。民主党政権時には、道路などの公共事業の必要性の根拠となっている将来予測手法も見直し（交通インフラ全てを統合した形での予測に変更）になり、必要性の根拠にも一定程度の歯止めがかかるようになりました。

中部横断自動車道計画に対して行われている「計画段階評価」という、公共事業実施前の時点で検証しようという方針も、そのスタートは平成24年12月であり民主党政権時代に、公共事業の抜本的見直しの為のシステムとして手続きの枠組みと方針が決定されたものでした。しかし、この計画段階評価はその実施段階になって、再び自民政権に交代したことで、不透明さや理不尽な「事業ありき」の古い体質がよみがえってしまったようです。

貴会の発足から7年が過ぎようとしていますが、事態は遅々としか進んでいないようにも思えますし、この7年でかなり踏み込んだ



ところまできたと感じている方もいらっしゃるかもしれません。しかし、計画時に公共事業を止めることを可能にする手続きでもある「計画段階評価」に、実効性を持たせられるか、形だけの「手続き」に終始させるかは、みなさんや私たち道路問題に関わって活動している者の責務であると思います。

沖縄にも学び、最後まで諦めずに力を合わせて今年も元気に前向きに進んでいきましょう。

## 寄稿

**「計画段階評価」は「事業に関係させられるすべての人が一堂に会して、事業者側の言う必要性をゼロから検証する」を鉄則に**

公共事業改革市民会議事務局長 遠藤保男

私が「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」の皆さんから教えていただいたことがあります。それは中部横断自動車道は2010年12月から日本で初めての「計画段階評価」の試行として建設計画が進められてきた、ということです。ダム事業問題にかかわってきた私は、何十年も前からの事業計画で亡霊を相手にしているようなもので、「当該事業ありき」「行政は一度決めたことは変えない」という結論の見える再評価との苦闘の連続でした。計画段階評価という言葉があることはおぼろげに知っていたつもりでしたが「計画段階評価」事業とは全く初めての遭遇でした。

「計画段階評価」がその制度の精神通りにしっかり行われるのであれば、公共事業の様子が大幅に変わり得るもの、と期待をしたいのですが、中部横断自動車道の皆さんからその経過をお聞きすればするほど「当該事業について行政が先に方針を持っていてそれを振りかざしているのでは？」と私は危惧しています。

公共事業はその「事業地のすべて」の存在物を排除します。「事業地のすべての存在物」、それは人間を含めた生物すべてが含まれています。そこで営まれている生存の営みです。人間でいうならば代々から続く生活そのものであり、そこで営々として築いてきた地域社会であり、生きていくための行為すべてを排除しなければ、公共事業は成り立ちません。

地権者がその排除に同意しなければ、起業者は土地収用法の適用を申請します。起業者が都道府県の場合は事業認定者は国交省なので、確実に事業認定が告示されます。財産権の補償（代替え地への移住を含む）を条件に、強制排除が可能になります。

公共事業立案が土地収用法適用への道につながらないようにするには、「計画段階評価」が不可欠です。それも、「事業に関係させられるすべての人が一堂に会して、事業者側の言う必要性をゼロから検証する」が鉄則にと考えます。

## 寄稿

### 分岐点となる年を迎えて

磯野弥生（東京経済大学名誉教授）

今年は、天皇の退位・即位、プレオリンピックで、お祭り気分の年にされそうです。そうはいつても、参院選、憲法改正問題と日本の分岐点ともなる課題が突きつけられていま

す。中部横断道路問題も、正念場にきています。

6年以上も続く「のれんに腕押し」政権の下、政権の上から下まで、国民の声はどこ吹く風とばかりの対応に、多くの人が諦め気分で、お祭りの波に乗っているほうが楽、となっていくような気配濃厚です。こんな今だからこそ、新しい風を起こさなくては……。多様な意見を許容できる社会、多様な意見の言える社会、多様な意見に耳を傾ける社会、異なる人々が共生できる社会。そのような社会であってこそ、「国民、住民の意見を取り入れる対話」を基本とする国や自治体の在り方を創れるのだと思います。さらに、喫緊に求められているのは、弱い人、少数者を含めた全ての人を取り残さない社会です。

「小異を捨てて大同につく」、私達日本人が最も苦手とする緩い連帯が求められている時です。猪突猛進の猪年ではありますが、多様な人と、多様な意見を交換しながら、事業者には厳しくとも、多様な人達を仲間に、あせらず、チエを絞って、明るい未来を構想しながら取り組む1年でありたいものです。

このような取組を通じて、地域とコミュニティの力を発揮する年であって欲しいと願っています。

最後に。参加を促進するために、政府も推進する、国連計画のSDGs(持続可能な発展のための目標)を見てください。そして、憲法とSDGsを読み比べてください。もちろん、2015年に定められたSDGsの方が新たな目標がたくさん出てきます。しかし、それらに通底している考え方がいかに共通しているか。そしてそのことを考えるとき、日本国憲法が今にも続くすばらしいものであるか、もう一度確認してください。



## 12/11 国会議員の出席のもと中部横断道の公開ヒアリングが 開催される—— 国交省、総務省の担当者が答弁

超党派国会議員でつくる公共事業チェック議員の会と中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会による公開ヒアリングが、12月11日衆議院議員会館で開催されました。国会議員は立憲民主党から事務局長の初鹿明博衆院議員、大河原まさこ衆院議員、杉尾秀哉参院議員、日本共産党からは宮本岳志衆院議員、武田良介参院議員が出席し、その他代理出席として田村智子参院議員秘書はじめ数人の秘書の方の出席がありました。住民側からは中部横断自動車道沿線住民の会をはじめとして公共事業改革市民会議、道路全国連と共に横浜環状道路の問題に取り組んでいる団体等の出席がありました。

国交省から道路局企画課の課長補佐、総務省からは行政評価局政策評価課客観性評価担保評価推進室の室長等が出席しました。

### 国交省への主な質問の回答

はじめに国交省の担当者から、事前に通告しておいた21項目の質問事項への回答、説明を聞き、質疑応答に入りました。

主な質問と回答は以下の通りです。

#### ■山梨側—計画段階評価の問題点

○山梨側新ルート案を発表する際、国交省は須玉 IC 分岐案、双葉 IC 分岐案を検討していたが、どうして比較対象案として提示しなかったのか？

●国交省：双葉・須玉案の検討したが、山地急峻、技術的に困難、橋梁が多くなることから、長坂 IC 案を検討した。

○山梨側 3 キロ幅ルート帯を 1 キロ幅ルート



帯に狭めた時に、従来の 3 キロ幅の外側にずれてもいいのか。ずれてルートの対象となった地域の住民はこのルートありきで複数案の比較評価の機会が与えられていない

●国交省：3 キロ帯で環境・景観等いろいろな意見があったことから検討した結果としてはみ出ている。地元の意見を踏まえたうえで審議している。

○国交省のワーキンググループに甲府河川国道事務所が提出したルート帯図について、国交省は「転記ミス」と認めているが現在も訂正されていない。これはただちに訂正すべきではないか。

●国交省：誤りがあったがあくまでもこの 1 キロ帯を地域の皆様に提示し審議している。計画段階評価の結果として審議を頂いたという事で訂正をしていない。



○「転記ミス」の資料を前提にワーキンググループは審議していたことになるが、その審議にどのような影響を及ぼしたと認識しているのか。

●国交省：あくまでもこの1キロ帯を示した中で審議してきたので、結果が覆るとは認識していない。

○住民参画の計画段階評価制度について、本件における事態に即した説明を求めたい。

●国交省：計画段階評価という言葉を使っているが、地域の皆様とコミュニケーションを図りながら合意形成をすることが制度の趣旨と理解している。できる限り地域とのコミュニケーションをしてきたつもり。個別具体的に指摘いただいて、対応できるところは対応していく。

■長野側の問題について一計画段階評価の取り扱い

○長野側では計画段階評価が一切行われていないことは明らかである。長野側で3キロ帯から1キロ帯に変更するに際し、なぜ複数案を提示しなかったのか。

●国交省：長野側は山梨側と比較すると3キロ帯の中でさほど異論が出なかったので3キロ帯で示した。その後、3キロ帯から1キロ帯を示す際に複数案ということではなく、長野県が沿線自治体の意見を取りまとめたことをもって、県・自治体・関係機関と協議する中で3キロ帯から1キロ帯に絞り込んだ。

○11月1日に開催された長野側南牧村の説明会では、1キロルート帯案への異論が続出し、質疑応答は当初の予定を1時間も延長して行われた。長野側でも住民の合意ができていないが、国交省はこれをどう認識しているのか。

●国交省：説明会で多くの意見を頂いた。ルート帯も含めて住民に納得してもらえよう



検討していく。

○山梨側では1キロルート帯案の発表に当たり、その概略事業費、ルートと道路構造図、横断図を策定している。長野側1キロルート帯案では長野国道事務所の担当者は「概略事業費はこれから計算する。ルートと道路構造等はこれから検討する」と表明しているが、これで国民の納得・了解を得られると考えているのか。また、この状況で、環境アセスの方法書の公表を検討しているのか。ルート、構造物も確定していないのに、その影響を調査する環境アセスが可能なのか。

●国交省：山梨側、長野側で概ねの検討を行っている。山梨側A、B案はコストがだいぶ違ってくると予想されたことから、違いを算出するために算出している。構造等については、環境アセスを進める中で精査していく。

■行政文書情報公開の現状

○山梨側・長野側1キロルート帯の決定の経過とその決裁文書はともに「取得作成していない」ため開示請求に対して不開示となっている。

なぜ文書を作成しないのか。作成しなくても支障がないと認識しているのか。重要な決定において、どのように決定されたのか分かる資料を示してほしい。

●国交省：第三者委員会などで議論を見える形でオープンにしているので、そういった場で発信している。

■山岳景観・環境保全の問題、災害対策

○（「世界かんがい施設遺産」に登録された北杜市を流れる村山六カ村堰疎水や「甲武信ユネスコエコパーク」の登録申請、八ヶ岳南麓風景街道について）そこに高速道を通していいのか。登録等の抹消の恐れはないのか、認識を聞きたい。

●国交省：計画を具体的に進めていく中で配慮していく。

○中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨側北杜市では、現在 1600 件を超える地上設置型太陽光施設が設置され、さらに認定件数も 2800 件を超えている。（中略）住環境、自然環境・景観が損なわれ、訴訟事案までもが起きている。こうした状況に加えてそこに高速道路を建設する計画だが、どうなのか。またそのルートに設置されている施設の用地買収、施設及び逸出利益に対する補償等をどう考えているか。

●国交省：事業の実施段階で適切に対応していく。

国会議員、住民から国交省に対して  
厳しい質問・意見が出される！

〈国会議員からの発言〉

○議員：ボタンのかけ違いというか、国交省のやり方、進め方がまずかったところがあるのではないか。それについてもう少し真摯な反省があってしかるべきだ。いろいろ途中経過、いきさつを聞いて、こんなに時間がかかっているのは、どう考えても国交省に問題があるとしか思えない。そこから出発してやってもらいたい。やり方に到らないところがあれば、引き続き直すべきところは直していくこと。

●国交省：指摘はきちんと受け止めなくてはいけない。時間がかかっているのも事実。

○議員：山梨側が 3 キロ帯からはみ出している



るのだったらもう 1 回やり直す必要がある。

●国交省：丁寧に説明を続けていく

○議員：高速道路というのは全部つながらなくてはいけないのか。長野側は作って、山梨側はやめておいたらいいと思う。住民がいいという方向で物事を進めなきゃ。要らないというところに作る必要はない。

○議員：山梨側の問題点はまず何かというルート案が消えたことに対する説明がきちんとされていないこと。須玉と双葉 IC からの分岐案があって、もともとあったものが無くなって A 案、B 案の 2 案に絞られたものが出てきて、その無くなった説明が住民にきちんとされていない。今まで通らないところに通るようになることにびっくりしているということがある。それと 3 キロ帯から外れている住民は自分の所は通らないと思っていたのに出てきたら通る案になっていたと、それで説明しましたと国交省は言うけれど、説明会が開かれて気が付いたらそれが了承されましたという事態になりましたという感覚で住民はいる。3 キロ帯でいろいろ意見があったから 1 キロ帯にしました、というのは住民にとっては「だまし討ち」だと思う。これについてきちんとした説明をする必要がある。最初に示した 3 キロのルートから外れるのなら、もう 1 回そこからきちんとやり直さないと、検討の会議を戻して 3 キロ帯のところから一からやり直さないと。

●国交省：ルートがはみ出たことによって新たに対象に入った方々の懸念があるということは承知している。しかしこれまでの検討の積み重ねもあるので、今後も検討なり説明を

続けていくことだと理解している。

○議員：長野側1キロ帯から外れるルートを取ることもあり得るのか。

●国交省：1キロ幅の中で検討を進めたい。

○議員：住民の要望を聞くべきだ。単に聞くだけでは意味がなく、聞いたうえで検討し答えを返すのが計画段階評価をやる意味だ。一方的に自分たちが考えた案を提示して、一方的に説明して、意見だけ言わせて、それに答えず国交省が決めた通りにやるのでは計画段階評価をやる意味がない。

●国交省：ルートの話はいかに合意形成を図るかの一点に尽きると思う。ご指摘等をふまえて対応していきたい。

○議員：(長野側説明会について)国会議員を入れて他の住民の方々は入れなかった。すべての方から意見を聞く、ということで良いのか。説明会は他の地域も含めてこれからも続けるということで良いか。

●国交省：事業期間も長くなるので、引き続きいろんな場で地域の皆様の理解を得られるよう努力していく。

○議員：小泉内閣で道路公団の民営化をやった。2002.12「道路関係4公団民営化推進委員会」が作られ、2003.12 国幹会議で9342kmのうち未供用の2000kmを作るか？そして5区間143kmの抜本見直し区間を決めた。当時の国交大臣と道路局長は2000km、143kmも作らない、見直すと言った。その時2002年「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」も民営化と一体で作った。今までの道路族・国幹会議で上から全部決める道路行政が破たんした。

その後結局一巡まわって、今はもっと悪くなっている。ガイドライン2002策定～2005改訂～2008指針～2013改訂しているが、どういう経緯をたどって、どこでどういう決断が下ったのか、いつから何でも作ることになったのか、改めてレクチャーをしてもらいたい。次の通常国会で国土交通委員会で

全面的にどういう歴史をたどったのかやってみなければならぬと思う。いつから何でも作ることになったのか、いつから知らしむべからず依らしむべしとなったのか。おかしいじゃないか。

### 〈沿線住民の会からは〉

「道路を計画した当初とは北杜市は様変わりしている。様々な問題が起きている。検証してほしい。計画段階評価の段階に戻してほしい」、「3キロ帯から1キロ帯になった時の説明が納得できない。去年の3月にも要請したが、計画段階評価をやり直してほしい。上司に言いにくければ、議員から対応するようにするか？」と強く要請しました。

これに対し国交省は「やり直しの意見、いろいろな意見があってその中で一歩ずつ進めてきた。やり直すとは私からは言えない。上司に伝える。」と答えるにとどまりました。

また「環境アセスをするうえで、費用、構造等を示さないでできるのか」という問いかけには「方法書は具体的に決めないでやる。準備書で具体的に決める。変わり得るものなので、今は示せるものはない。精査したうえで示す。」と答えました。

今回の公開ヒアリングでは、国交省は出された質問に対して「丁寧に説明していく、誤った説明はしていない。審議には影響しなかった」などと頑なな姿勢を示しましたが、国会議員、住民団体からの更なる指摘に「やり直しの意見にはいろいろな意見があって、その中で一歩一歩進めてきたが、やり直すとは私からは言えない。上司に伝える」と答えるに到りました。

私たちはこれからも、道路・公共事業の問題に取り組んでいる超党派国会議員の皆さんと多くの住民団体と連携しながら、国政の場でも事業の必要性和その建設計画の妥当性を問い、中部横断自動車道(長坂～八千穂)の計画段階評価のやり直しを求めていきます。

## 第 44 回道路全国連・全国交流集會 に参加して



11月17、18日に第44回道路住民運動全国連絡会の全国交流集會が開催されました。会場は東京経済大学、参加は36団体、128人が参加しました。沿線住民の会からは4名が参加し、2日間の充実した交流集會となりました。

初日は現地見学。東京外郭環状道路は東京都部分が2012年から順次着工しています。大きな問題となるのは東名、中央、各高速道路の取り付けジャンクションです。そのジャンクションの見学では、目の前に現れた見るも無残な工事現場に皆さん呆然としていました。野川の上にかかる土砂運搬路、前々回の見学の時には見ることができた遺跡群も完全につぶされ、高い鉄板の塀に囲まれていました。これが公共事業の顛末かとあきれたものであります。

その後、会場の東京経済大学に移って全国各地から広島、岡山、大阪、名古屋、東京と順次に報告が行われました。

2日目には、東京経済大名誉教授、磯野弥生先生の記念公演が行われ、日本の公共事業の現状に関する各国との比較検証とともに、日本の裁判制度の下であまりにも行政裁量権が幅を利かせていることが指摘されました。現行の制度では、住民参画が無きに等しいという深刻な現状、これは国の制度を抜本的に変える必要があると指摘されました。その後各分科会に分かれ、運動論、裁判関係、事業者対応など各分野での討論が行われました。

最後に、橋本良仁事務局長は今回をもって退任されることとなります。これまで本当にお疲れさまでしたと皆さんで拍手を送りました。これからは長谷川茂雄事務局長が大きく会を前進させてくれるものと期待します。

### 11/30 ストップ・リニア！訴訟

## 第 12 回口頭弁論が開かれ、閉廷後に報告集會の開催！

当日は開廷前の東京地裁前には各地からリニア沿線住民、原告団や弁護団、支援者等が集まり集會が開かれ、私たちも山梨のリニア沿線住民、リニアを取り組む皆さんと共に参加しました。初めに弁護団から意見陳述についての説明が行われ、続いて世田谷区在住の方から近況の報告、そしてJR東海労、日本科学者会議から連帯の挨拶がありました。その後傍聴券を求めて133人が抽選に臨みました。

午後2時半から東京地裁で、ストップ・リニア！訴訟の第12回口頭弁論が開かれ、原告側の樽井直樹代理人、和泉貴士代理人の両名が意見陳述を行いました。樽井、和泉両代理人が愛知県と岐阜県における、亜炭鉱跡やウラン鉱床を巡る環境アセスの問題点及び違法性を指摘する反論陳述を行いました。法廷ではまず裁判官による準備書面の確認があり、原告側代理人2名が意見陳述を行い、続いて横山弁護士から現在原告適格について調査、整理の段階であり、次回の口頭弁論の際には主張したい旨を報告、また次回には長野、東京、神奈川における環境アセスメントについて反論したいとの申し出を行いました。裁判官はこれを了承し、新たに来年7月19日（金）に公判期日として加えられ、このあたりから立証段階に入るとの予測を述べました。

閉廷後、衆議院議員会館で報告集會が開かれました。口頭弁論の報告や、子どもを巻きこむな！リニアまんが訴訟など沿線各地の近



況報告があり、続いて「アラカン山脈にトンネルを掘る？!! JR東海リニア中央新幹線計画の問題点」と題して、山梨県立大学前学長の伊藤洋さんの講演に入りました。アラカン山脈とは第二次世界大戦中のあの無謀なインパール作戦の舞台となったところで、そのインパール作戦とリニア計画が、無謀さ、無責任さでよく似ている、との考察を述べられました。樽井直樹、和泉貴士両代理人の意見陳述の抜粋、ならびに伊藤洋氏の講演のレポートや意見陳述の内容はストップ・リニア！訴訟ニュース第14号に掲載されます。(参考：原告団事務局報告) 次回公判は年明けの2月8日(金)です。

### 山梨情報 騒音被害対策の要請

#### リニアまんが訴訟

山梨リニア沿線住民の会等は山梨県に対してリニア沿線全域に渡る騒音被害等について適正な対策を講じるようにと粘り強く要請を続けています。県からは住民の生活、健康を守る内容での納得ができる回答が得られず、12月にも再度要請を行いました。

7月9日にはリニア・市民ネット山梨により「子どもを巻きこむな！リニアまんが訴訟」が甲府地裁に提訴されました。10月16日午前甲府地方裁判所で第1回口頭弁論が開かれました。提訴に至る経緯、訴状のあらまし(訴状300円送料込)については下記をご覧ください。次回公判は12月25日(火)の13時15分から甲府地裁で開かれます。詳細はストップ・リニア！訴訟原告団&リニア新幹線沿線住民ネットワークホームページ <http://linearstop.wixsite.com/mysite>

### 寄稿

#### 北杜市小淵沢町下笹尾太陽光発電設備訴訟

原告 渡部義明

自宅庭から見る南アルプスに雪が降り、家内共々風光明媚なこの地に大阪から移住し、まもなく11年目の冬が訪れようとしています。バリバリの現役時代、北に八ヶ岳、南に南アルプス、東に富士山を望むこの八ヶ岳南麓で過ごす休暇の素晴らしさが、都会での仕事上での切磋琢磨、言い換えれば生き馬の目を抜く生存競争に明け暮れていた北海道生まれの私がホッとする時間を過ごせる場所でした。20代のころは、谷川岳天神平スキー場で深々と降り続く雪の中、リフトが貸切状態になったこともあった独身時代の思い出、幸せな家庭を持ち、会社同僚が所有している原村ペンションに夏冬通った思い出、そして定年後に移住し、敷地内に生えていた竹、選定した枝葉などを整備しつつ、富士見パノラマスキー場のシーズン券を購入し、土、日は混雑する為、平日の午前中だけ毎日通った思い出。

しかし、しかし、移住5年目に、隣接地に地主の息子が説明もなく、太陽光発電設備を作り始めました。私は「そんな高く設備を作ったら眺望が台無しになるじゃない」と言うと、作業員でもある息子は「設備が出来たら眺望が良くなる」と発言。私はこの地域に溶け込むためにはやむを得ないと思いつつも、当時、私の太陽光発電の知識は電卓や時計程



原告の渡部さん宅周辺の太陽光施設

度であったため、眼前の設備は想像を絶するものであり、その後、他人の土地を購入しての増設が判明した時点で、この業者は営利目的での発電設備設置を行っているとの確信。北杜市に相談しても「家を建てる事とどう違うのですか」と逆襲され、県の法律無料相談等を経て、心ある皆様のご支援を得ながら、その後はご存知のように、TVや各種メディアが取り上げてくれました。行政の動きは“牛歩の如く”は皆さん周知の事と思います。この地に移住して11年。半分は太陽光訴訟問題で過ぎ去ってしまいました。残り少ないこの人生のロスが誰が補てんしてくれるのでしょうか。



10/29 甲府地方裁判所の裁判官が現地検証

## 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から「提言書」を市長へ提出

10月17日、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」は、約1年間10回の審議を経て北杜市長に対して「提言書」を提出しました。提出された提言書の冒頭には「北杜市の恵まれた自然環境は、豊かな住環境、農業、林業及び観光業等を支える貴重な資源であり、将来にわたって守るべきものである。(一部省略)しかし、現在北杜市内では山林や住宅地など、随所に太陽光発電設備が設置され、北杜市の貴重な自然環境、景観が破壊されるとともに、大量の森林伐採や危険地帯(砂防指定地等)

への設置により、住民の安全が脅かされる事態となっている。北杜市は移住先・保養地・観光地としての価値が高いだけに今後失われる経済価値、不動産価格の下落も深刻な懸念材料である。(一部省略)検討委員会としては、法的拘束力を持ち実効性のある太陽光発電設備設置に関する規制条例を制定し、適切に運用する事が急務であると考えている。(一部略)」として実効性のある11項目を提言しています。

この条例骨子のポイントは、①届け出ではなく明確に許可制としたこと、②災害防止と自然環境の保全の観点から禁止区域を明記したこと、③高さ制限、セットバックなどの数値を明記したことです。

※検討委員会が提出した提言の内容は市のホームページで見ることができます。

<https://www.city.hokuto.yamanashi.jp/docs/5334.html>

この提言書の冒頭に書かれた懸念材料は、中部横断自動車道(長坂～八千穂)の整備によって懸念される内容と何ら変わりがない事を北杜市長や多くの市民は意識しなければなりません。

現在、北杜市では東京電力の送電線の拡張工事が行われ、来年3月の工事終了後には新たに太陽光発電の設置工事が再開することが予測されます。

この提言は7人の市民委員が提案した骨子を基に事業者委員、有識者委員、そして北杜市議会の各会派から参加した議員委員の全会一致でまとめられた提言書ですが、まちづくり推進課に確認したところ「12月議会では条例案策定に向けた補正予算の計上のみで、条例案の策定期間は未定」との回答でした。今後も「議会傍聴」や「市長への手紙」(市のHPから送れます!)等を活用し太陽光発電設備に対して法的拘束力のある条例の早期実現を北杜市長と北杜市議会に求めています。



本の紹介

日下部聡著  
**武器としての情報公開**  
 ちくま新書



この本は、記者として取材に情報公開制度を手探りで活用してきた著者が、そのノウハウや反省点を明かし、誰でも工夫次第で様々な調査や研究ができることを伝えたいと考えて書かれたもの。

そのため、情報公開制度だけでなくウェブサイトなどで公開されていて誰もがアクセスできる有用な情報源についても、資料編としてまとめられている。

2019 年度会費納入のお願い

日ごろより会員の皆様には沿線住民の会の活動にご理解・ご協力をいただきまして有難うございます。2019 年度の会費納入のお願いです。

昨年は皆様のご理解のもと会費の納入を頂き、有難うございます。この貴重な財源を今年度も有効に活用して、八ヶ岳南麓での高速道路建設の見直しのため尽力していきたいと思っております。引き続きよろしくお願ひ申し上げます。会計年度は1月から12月です。

- ◎会員：年会費3000円
  - メーリングリスト登録が可能です。会員の皆様で会員メーリングリストに登録をご希望の方は、振込み用紙にメールアドレスをご記入ください。
- ◎ニュース会員：年会費1500円
  - ニュース：年6回発行を速やかにお届けいたします。
  - ※振込み用紙に、「会員」または「ニュース会員」の明示をお願いします。