

「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.40 2019年2月10日発行

山梨県知事選が終わって・・・

今年1月の山梨県知事選で、当選確実決定後の朝日新聞の＜知事就任後、どこから取りかかるか＞との質問に対して、長崎氏は「停滞の象徴である中部横断道の問題・・・北部区間と言うのは大きなインパクトを持つ。事業化されるだけで民間投資が惹起できると思うので、先ず手を付ける所だろうと思う」との弁。地方の活性化に公共事業以外の方策が無いとは情けない。年末から沿道に翻った権力をちらつかせた青い旗も、元をただせば国民の税金のなれの果てなんです・・・。

投票率は57.93%、県民の4割に当たる30万人近い有権者が権利を放棄した事になります、情けないやらもったいないやら・・・。

また県知事選初の10代の選挙権の投票率は18歳が62.50%、19歳は34.50%（山梨日日新聞2/1記事より）で若者の政治に対する無関心が露呈しています。国の主権者教育や家庭での教育はどうなってるの？

一方、私自身は2012年に中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階評価の試行が始まって以来、地域政治や県政・国政までもが身近なものとなってしまう無関心ではいられなくなりました。

これまで、北杜市・山梨県・国交省に何度も足を運び、計画段階評価の試行の不当性や、

高速道路建設による観光や環境への影響も含めて計画中止を求めて来ましたが、「一部の住民の意見」として軽視され計画中止に至るにはまだまだ粘り強い努力が必要です。では、「多数の住民の意見」とは何かと言うと市長・県知事が住民の意見の代表であり、首長の意見を錦の御旗に国の事業計画を確実に進められるよう国から県へ役人が出向し、県からも職員が市へ出向し圧力をかけながら国交省は着々と計画を進めています。恐るべし、国家権力。

私も毎回の投票では、少しでも住民の声に耳を傾け地に足がついた政治家に投票していますが残念ながら投票した人はなかなか当選しません。しかし北杜市議会選挙では私が投票した議員やその他の議員が情報発信をしながら市民と共に議会に変化をもたらしています。

直近では、これまでケーブルテレビで録画放送していた北杜市議会の様子が、今年の第1回定例会（2～3月）からは録画をインターネットで見ることができるようになり、見たい時に見たい発言をチェックできます（図書館でDVDを借りることも可能です）。

先日の沿線住民の会のスタンディング（仕事の都合でめったに参加できませんが）では、息子（小6）の同級生のお父さんが後日「車から見かけたよ！」と声をかけてきて暫し政治の話をする事が出来ました。私達子育て

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/>

世代の間では、なかなか政治の話をする雰囲気と時間がないのが現状ですが、スタンディングのお陰で話をする事が出来ました。インターネットで議会傍聴が出来れば、若い世代も政治に関心が向けやすくなります。

諦めたら終わりです。少しずつではありませんが、民意が適切に反映される北杜市議会になれば、北杜市に大きな影響を与える中部横断自動車道の建設計画について多くの市民の意見が反映され、国交省も国道141号の現道活用案を再考しなければならない日が来ると信じて、自分の足元から少しずつ変えていきたいと思います。

最後に、私の沿線住民の会への活動のエネルギーの源は「息子に自分の姿を見せたい」との思いが強いです。小さな活動ですが、息子に「諦めない姿」を示したいと思います。

(H. I)

チェーン規制と中部横断道

国交省は平成 30 年 12 月 10 日に「大雪時の道路交通確保対策の提言 中間とりまとめ」に基づき大雪時のチェーン義務化を行うことになりました。全国 11 か所のチェーン規制箇所（高速道路 7、国道 6）に中央自動車道（須玉～長坂、8.7km）が含まれています。

国交省はこれまでも、中部横断自動車道の開通により、農産物の速達化、緊急車両の移動時間の短縮化、災害時の代替え路の確保を謳ってきました。しかし、今回のチェーン規制によりその効果が疑わしいと思わざるを得ません。中部横断自動車道は双葉から長坂まで中央自動車道を共用します。雪で中央自動車道がチェーン規制化されれば、同時に中部横断自動車道も規制の対象になるのです。

仮に、双葉ジャンクションでクロスするか、
又は須玉 IC で国道 141 号の現道活用にすれば、
わざわざチェーン規制のかかった長坂まで行か

なくても良いことになります。私たち素人が考えても一目瞭然の事です。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画が、今回のチェーン規制によっていかに杜撰であるかが、国交省によって自ら認める結果となりました。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）が長坂起点であることは当初から、国交省が標高を稼ぐためだと一貫して言ってきたことです。その須玉～長坂間が機能しなくなった時のことを念頭に入れていれば、こんな計画にはならなかったでしょう。

冬の厳しい環境下にある中央自動車道の山梨・長野県境付近はしばしば雪による事故や、通行止め、速度規制などが行われています。今年の2月2日の雪（積雪10センチ程度）で須玉～小淵沢までが規制の対象になりました。そのため規制区間の手前まで渋滞が起き、とても代替え路として使うなど考えられない状況になったのです。

国交省は、中部横断自動車道（長坂～八千穂）を根本的に見直す時にきています。担当の職員はこの現場に足を運び、その現状を直視することが必要ではないでしょうか。

[illegible]

旧態依然のおざなりな国交省の意見照会と自治体の回答提出過程が明らかに

中部横断自動車道(長坂-八千穂)の計画段階評価に係る長野側の意見照会の実態

沿線住民の会は昨年12月11日の超党派国会議員連盟「公共事業チェック議員の会」と公開ヒアリングを開催し、国交省へ21項目の質疑を行いました。質問の一つとして国交省関東地方整備局が2014年7月23日の社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会の開催に向けて、山梨県及び長野県の関係する地方公共団体へ「関東地方小委員会で審議の上、関東地方整備局としての対応方針(案)を決定したい」として「道路事業の計画段階評価に係る意見照会」を行っています。国交省道路局には公開ヒアリング時に本件に係る意見照会した際の文書を示すように要請していました。

公開ヒアリングの当日、配布された文書を確認したところ、地方公共団体へは同年7月18日(金)に送付し、19日(土)・20日(日)・21日(月・祭日)を挟んで提出期限は関東地方小委員会開催前日の22日(火)とされていることがわかりました。

沿線住民の会ではこのことから、意見照会された地方公共団体が関東地方整備局から示された対応方針(原案)について、どのような組織的協議を経て回答を行ったか、また回答提出に至る決裁文書について公文書開示請求を通じて調査を行いました。先行して行った長野側の対象市町村の結果は下記のとおりです。

長野県佐久地域 開示請求を通じて行政の意思決定等の実態の一端が明らかになった！

■開示請求した文書

中部横断自動車道(長坂-八千穂)に関する道路事業の計画段階評価に係る国交省からの意見照会についての下記の①②に関する文書の

開示

- ①意見照会に係る対応や回答内容を検討・協議した経緯と協議した内容等の会議記録
- ②国交省への回答提出に際しての決裁文書又はそれに類する文書の開示

■公文書開示請求した市町村からの回答(原文)

小諸市	①不開示 会議は開催しておらず当該文書が不存在のため。 ②開示 起案用紙1枚 文書番号なし
小海町	①不開示 ②の決裁文書をもって、庁内の合意を諮ったので。 ②開示 回答文に押印欄がある至急扱い伺い文1枚 文書番号有り
川上村	①不開示 ②の決裁文書をもって、庁内の合意を図っているため。 ②開示 起案用紙1枚 文書番号有り
南牧村	①開示 ※注 ②開示 起案書1枚 文書番号有り
南相木村	①不開示 会議を開催していないため会議記録は存在しません。 ②開示 起案書1枚 文書番号なし
北相木村	①不開示 意思決定の内容を文書形式、起案決済としたので、検討・協議等の記録は存在しません。 ②開示 起案書1枚 文書番号なし

※注 南牧村は決定通知では会議録はあるとしていましたが、受け付け当日に窓口で公開された文書は文書名「南牧村全員協議会会議録」であったので、再度担当者に確認すると、庁内会議は開催されていないので会議録は無いとのことでした。

■情報開示請求は市外在住の者は除外という理由で請求できなかったため、電話で確認した市町の回答

佐久市	①会議は開催していないので会議録はない。 ②回答文を添付した回議書にて決裁とした。窓口での閲覧可。
佐久穂町	①会議は開催していないので会議録はない。 ②回議書にて決裁とした。窓口での閲覧可。

○全市町村が決定通知書に不開示とした理由を記載していなかったため、「公文書開示に関する決定通知書」は不開示理由を記載したも

のに改めるよう要請し、再発行する事態となりました。

○対象市町村の全てにおいて回答提出にあたっての庁内会議は開催されていませんでした。国交省からの意見照会事項である計画段階評価制度及び制度の要旨、沿線住民の会が指摘しているルート図の改ざん、複数ルートの比較評価がされていないなどの問題点、長野側で計画段階評価が行われなかったことなどについても殆ど把握されておらず、またその認識もなく、当会からの質疑等についても全ての市町村が応答が出来ない状態でした。

国交省はいつも丁寧な対応をしていますが、今回も旧態依然の形式的な意見照会であり、市町村では庁内会議は開催されず起案書等の至急回覧での回答提出であったということが明白となりました。

2015年4月、国交省は中部横断自動車道(長坂～八千穂)の対応方針の決定と計画段階評価の終了を発表しましたが、今回の公文書開示請求の際の市町村の対応の実態を検証すると、対応方針(原案)が正当に協議された上で回答がなされたとは到底言うことはできず、このことからしても国交省の対応も含めて計画段階評価が適正に終了したと認めることはできません。今後、引き続き公文書開示請求、調査等を通じて、ますます建設計画に対する行政の関わりの適切性・正当性を問い、その見直しを求めていきます。

小淵沢太陽光発電訴訟第13回口頭弁論

被告 Sunlink(株)が裁判所へ偽の書類を証拠として提出

1月15日、甲府地方裁判所で太陽光発電訴訟の第13回口頭弁論が開かれました。この公判で原告側は、2018年10月29日に原告渡部宅とその周辺で裁判所が行った現地確認の

様子を記録した56枚の写真と説明書きをまとめたものを「証拠」として裁判所に提出し、太陽光パネルの高さが262cmもあること、そのことで東南方向の眺望がなくなるだけでなく風通しが極端に悪化したこと、一部では太陽光パネルが土地の境を越えて原告宅の庭に入り込んでいるなどの現状を裁判所に対して明らかにしました。

公判ではさらに、被告側が裁判所に対して虚偽の書類を提出していることも追及されました。被告 SunLink 社は太陽光発電施設の設置にあたって住民説明会を開催したとして、北杜市へ提出したとする住民説明会の「議事録」を「証拠」として裁判所に提出しました。ところが原告渡部さんが北杜市に開示請求したところ、北杜市から「開示請求のあった公文書を保有していないため」として非開示決定通知書が発行されました。つまり北杜市ではこの「議事録」なるものを受理していなかったことが明らかとなりました。

これに対して被告側弁護士は「市への提出の際に、北杜市から提出しなくても良いと言われ提出しなかった」と弁解し、「証拠書類として提出しているが取り下げる」と言わざるを得なくなりました。裁判所に虚偽の「証拠」を提出してまで自分たちのやっていることを正当化しようとすることは到底許されることではありません。

公判終了後には原告団と弁護士より「今後公判で、専門家による太陽光発電施設の安全基準などの広く専門的な観点からの証言を予定し、被告側の問題点を明らかにして原告側の主張の正当性を明らかにしていく」との報告がありました。

次回公判 3月12日 16:00～甲府地方裁判所



☆シリーズ

日本各地で続発する道路問題

第1回 東京外郭環状道路（関越道～東名高速）

現在日本では全国各地で高速道路や地域幹線道路の建設計画が進められていますが、それらの引き起こす様々な影響と問題点の解決を求めて住民が様々な運動を行っています。それは中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画とも共通する内容を有しており、日本の公共事業の在り方を問うているものです。このシリーズでは、各地で起きている道路建設の問題点を取り上げ、それに対する住民の取り組みを紹介していきます。

■外環道計画とは

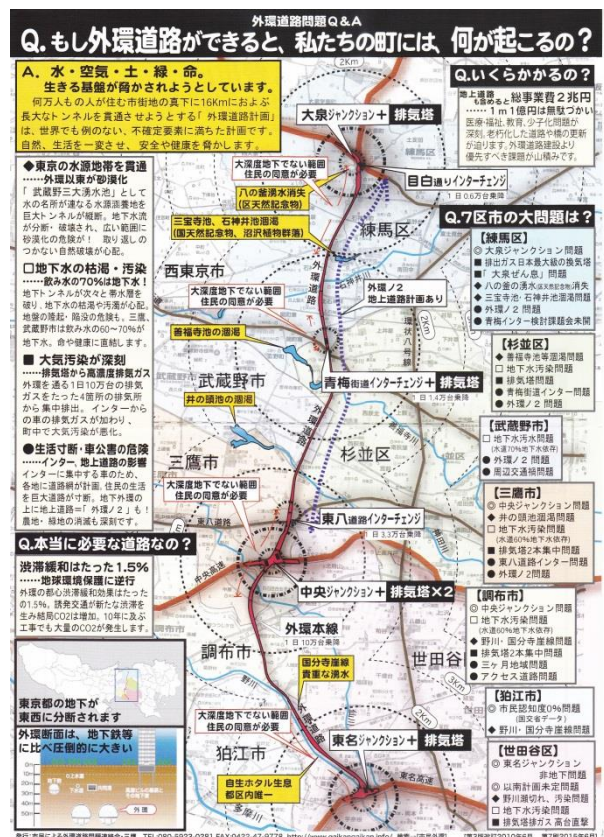
東京都心の渋滞解消などを目的として、都心から半径約15km圏で放射方向の高速道路（常磐道、東北道、関越道、中央道、東名高速）を連絡する全長85kmの高速道路を建設する計画です。埼玉県の区間の開通に続き、千葉県区間では多くの問題を解決しないまま2018年に開通が強行されましたが、現在は東京区間（練馬～世田谷間）の約18kmの建設計画が進められている状況です。これは、練馬区の関越道から、杉並区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市を通して世田谷区の東名高速まで7区市をまたがって延長16kmの高速道路を通す計画です。

ー40年以上前の計画が復活ー

1966年に高架方式での建設が計画されましたが、地元自治体と住民の反対にあって国は1970年に凍結宣言をせざるを得なくなりました。ところがその後1999年から地下方式（トンネル）による計画が再浮上し、2009年に大深度地下方式による計画が決定されたのです。

・大深度地下方式とは

これは地下40～70mに直径約16mのトンネル道路を2本掘るといいます。そしてその間にトンネルの排気塔を5か所、既存道路とのインターチェンジを3か所作り、相互乗り入れの便を図ろうという計画です。と



ころが「大深度トンネル」を建設すると言いながら、その実はジャンクションなどの出入り口を作るために全長の43%は大深度とはならないことが指摘されています。

・地上部にも大規模道路建設の計画

さらに、地下にトンネルを掘るだけでなく地上部にも道路を建設する計画であることも明らかになりました。それは練馬から三鷹までの9km区間に幅40mの大規模幹線道路、通称「外環の2」を合わせて建設する計画で、さらにこの本線や「外環の2」道路と

連結する新たな道路の建設も各地で計画されていることも明らかにされています。

■東京外環道計画の問題点

①大深度地下方式での建設

大深度地下にトンネルを掘るという前例はほとんどなく、地下水脈の切断、地下水の汚染や枯渇、地盤沈下などの問題点を抱えています。国や東京都は影響は少ないと説明しています。しかしその説明の根拠は信頼性に欠けるものです。また、地上の建物の権利は大深度地下には及ばないとされることにより、トンネルの建設によるその上の建物の建築規制、価値の低下などは何ら保障されず、住民の財産権の侵害の問題も生じています。

②地上部の道路「外環の2」の問題

外環道の本線を大深度地下に建設すると同時に、地上部にも大規模幹線道路を建設するという計画は、住民にとり二重の負担を強いるものです。当初の計画では沿線住民への影響を少なくするために地下化したり、インターチェンジを少なくして、立ち退き対象家屋を3000戸→1000戸へと減少させるとしたにもかかわらず、地上部にも大規模幹線道路を作るとなれば3000戸の立ち退きになってしまうので、何のために大深度地下でトンネルを建設するのか意味不明となってしまいます。

③排気塔からの排ガス汚染

外環道が開通すれば1日10万台の自動車が通行すると予想されています。その排気ガスは5か所の排気塔から排出される予定ですが、その周辺の住民に与える影響は極めて甚大であることが懸念されています。国や東京都はこれに対して環境アセスでは基準値を下回ると予測していますが、その信頼性にも疑義があります。

④住民が参加できない計画の決定

この外環道路計画では、市民参加をうたう協議会や検討会が各地で開かれてきましたが、

市民参加とは名ばかりで、国、都側に都合のいい意見誘導を行って反対意見は無視されてきたのが実態でした。

⑤本当に必要な事業なのか？

外環道による都心の渋滞緩和効果は1.5%に過ぎないと予測されています。また、この道路建設の事業費は、地上も合わせて2兆円かかると計算されています。あまりにも費用をかけた割に効果がないこの事業は、本当に必要かどうか、再度検討することが求められているのです。

■外環道沿線各地で住民が反対運動

外郭環状道路の問題は、その計画が発表された当初からその問題点が指摘されて住民によって反対の運動が取り組まれてきました。外環ネット（東京）では現在、トンネル工事による陥没などの緊急時に対応した避難計画の立案を求める働きかけを行っており、大深度地下にトンネルを建設することを認めた大深度法に関しても違憲訴訟を起こしています。また、実際のシールド工法による工事で地上に致死レベルの酸欠ガスが噴出していることを確認して、工事の中止を要求しています。外環道沿線には、現在までに住民が外郭道路反対連盟、青梅インター関連で3団体、むさしの地区外環問題協議会、「外環の2」関連で2団体、外環反対連絡会（千葉）など多くの団体を結成して反対運動を行っています。

沿線住民の会現況報告と総会のお知らせ

日時 4月20日（土）午後1時～
場所 大泉町 いずみ活性化施設ホール

総会では中部横断自動車道（長坂～八千穂）建設計画の問題点、国交省等への対応など現況報告と昨年の沿線住民の会の活動の報告を行います。会員の皆さんにはご出席を予定していただくようお願いいたします。