

「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. 4 1 2019年4月10日発行

中部横断自動車道の全線新設計画の見直しを！

北杜市では梅が咲き、甲府では桜が咲いています。この季節の八ヶ岳南麓は気候の変化が目まぐるしく、時には雪が降ったりする、まさに高地の天気です。このような場所に中部横断自動車道の建設計画があります。「計画」というのは国語辞典を調べると「事を行うにあたり、その方法や手順などをあらかじめ考えること」とあります。しかし、中部横断自動車道はあらかじめ考えることは程遠い計画だと思わざるを得ません。

2008年に当時の国土交通大臣の冬柴鉄三氏は「費用対便益比が1.2以上なければ、道路は造れない」という答弁をしていました。

これは非常に大きな発言です。最近のニュースで「不正統計」の問題が取り沙汰されていますが、費用対効果(B/C)を算出する時に、各統計が使われています。今後、詳細は調査を待たなければなりませんが、「統計は正確」の前提が崩れることはあってはならないことです。

今後は道路の災害・老朽化対策こそが重要

前段の、「事を行うにあたり、その方法や手順などをあらかじめ考えること」とは、建設した後に維持管理費がいくらかかるのか？ということも考慮する重要な要素と言えます。

国交省推計では30年で194兆6000億円(2019年度から2048年度)となっています。単純計算で、単年度6.5兆円の予算が必要となります。確かに、この中には地方自治体が負担するものもありますが、財政的に疲弊している地方自治体では賄いきれないのではないのでしょうか。

近年、北杜市でも台風等での広範囲の深刻な災害被害が起きているのが現状です。その復興費用、未然に防ぐ防災費用など、予測不能な資金を投



2/22 太陽光規制条例化を訴え北杜市役所で市民共同行動

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/>

入ることが当たり前となった今、新規事業に注がれる予算は空しくも災害復旧の費用には使われないのです。

平成26年4月に社会資本整備審議会道路分科会は国に対して「最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ—」の建議を行い、厳しい警告を発しています。静かに危機は進行しているという文言の中にインフラがいつ崩壊してもおかしくない危機的な状況にあると報告されています。人命や社会システムに関わる致命的な事態を招くであろうという報告からも、不要不急の中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県区間は建設見直しの対象とすべきと考えます。

中部横断道は、その大部分がすでに開通した区間も山地を貫通する難工事のため工事期間の延長を要する道路でした。トンネル部分を多くが占め、これからのメンテナンスには莫大な費用が発生すると思われます。少子高齢化や人口減少などの対策が喫緊の課題だと言われる中、縮小再生産が囁かれている今こそ中部横断自動車道の建設計画の見直しを英断する時です。

3/26 国交省関東地方整備局 へ要請行動

— 21 項目の質問への回答を求め —



沿線住民の会では3月26日、さいたま新都心の国交省関東地方整備局を訪れ担当の道路計画第一課の課長補佐、係長と面談を行いました。また、甲府河川国道事務所の地域防災調整官と係長も同席しました。

はじめに沿線住民の会から、2010年に中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画を立てた時から現在までに、北杜市の状況の変化をどのように把握・認識しているのか質問しました。本計画を所管する甲府河川の地域防災調整官はしばらくの間押し黙ったままで、何度か説明を促すとやっと「新聞報道によると…」という前置きで太陽光発電施設の乱立とそれへの対応のために北杜市では太陽光を規制する条例の策定の動きがあること、甲武信地域のユネスコエコパークへの登録申請を行っていることを話しました。しかし太陽光発電施設を規制する条例化のために市民が北杜市に対して様々な行動を起こしている近況などは把握していませんでした。また村山六ヶ村堰の世界かんがい施設遺産への登録など他の問題には言及することもないなどいい加減な認識を述べたため、沿線住民の会から、計画時から8年が経過した現在と当時では北杜市の状況が大きく変化しており建設計画の見直しがますます必要になっていることを事実を示しながら指摘しました。

新ルート内の太陽光発電施設の設置 状況を調査するか検討すると返答

甲府河川国道事務所だけでなく関東地方整備局もこうした現地の状況の変化を十分に把握しておらず、中部横断自動車道のルート予定地にどれくらいの数の太陽光発電設備があるのかとの質問にも、数は調査していないので分からないとしか答えることができず、設置状況を調査するかどうか検討すると回答するにとどまりました。

21 項目の質問に「本省と調整中」 として答えず

関東地方整備局には事前に、昨年12月に開催された国交省（本省霞が関）道路局への公開ヒアリングの際の21項目の質問事項を提出していました。当日は当然ながら質問に

対する回答を求めましたが、道路計画第一課の課長補佐は「本省と調整中」と繰り返し述べるに終始しました。国道事務所を管轄し、中部横断自動車道の建設計画を進める立場にある関東地方整備局のこうした対応は許されるものではありません。

「計画段階評価は適正に終わっていない」 に反論できず！

面談では国交省道路局（本省）と同じ内容の質問に対して、関東地方整備局は従来通りの公式見解をただ繰り返すのみでした。しかしその中で、国交省が「計画段階評価は適正に終了した」と主張していることについて、①ルート図のミス・改ざんを訂正しないで使い続けていること、②関東地方小委員会での手続きのために長野県・山梨県の自治体に無理やり対応方針の「了承」の回答書を作らせた事実を明らかにして、計画段階評価の手続きに重大な瑕疵があり「計画段階評価は適正に終了した」とは言えないと鋭く追及すると、明確な反論はできずにただただ「適正に終了した」と同じ言葉を繰り返すだけでした。

沿線住民の会が国交省に出した21項目の質問は、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の問題点を深く突くものです。国交省はまずこれに真摯な姿勢で答え、「住民への丁寧な説明」を行う義務があります。そのことを通じ、また更に北杜市の状況の激変を踏まえて、国交省に対して中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県区間の計画見直しを強く求めていかなければなりません。

国交省 沿線住民の会の質問に 出所不明の怪文書で「回答」！

昨年12月11日に開催された超党派国会議員でつくる「公共事業チェック議員の会」と沿線住民の会との国交省と総務省への公開ヒ

アリングの場で、出席した国会議員は沿線住民の会が行った21の質問事項について国交省に対して当日答えた内容を踏まえて文書で回答するよう強く求めました。それから2か月経った2月5日に、国交省はようやく「回答書」なるものを送ってきました。「内部調整で時間がかかった」というのが国交省の弁解ですが、送られてきた「回答書」は驚くべきものでした。いつの何に対する回答かの記載もなく、また誰宛に出しているのか、発行部署、日付もない全く回答文の体をなしていない「怪文書」と言うべきものです。

しかもその「回答書」は沿線住民の会の各質問に一切答えようとはせずに、これまでの国交省の主張を一方的に述べたに過ぎないものでした。このような文書で、沿線住民の会が具体的な事実を示しながら真摯な回答を求めた質問への回答とする国交省の態度には、あきれるということを通り越して怒りすら感じます。

これまで国交省は、沿線住民の会など住民団体が提出した質問書、要請書などに対して一切文書で答えることをせず、無視するか、良くても口頭での回答しか行ってきませんでした。しかし昨年の公開ヒアリングでは国会議員が国交省に対して文書で回答するよう強く要請し、国交省はしぶしぶながらそれに応じざるを得なかったのです。

今回、国交省は文書という明確な形で質問への回答文を出すことの影響を懸念してか、回答書そのものを恣意的にうやむやなものにしたと言わざるを得ません。これは超党派国会議員でつくる「公共事業チェック議員の会」と住民団体が行った公開ヒアリングを軽視し、そこに関わる国会議員と国民を愚弄するもので、所管省庁としてあるまじき行為であり到底許されないものです。国交省には、公開ヒアリング当日のやりとりに基づいて、早急に21項目の質問事項に回答することを強く求めます。

2/27 山梨県新知事へ面談要請

「知事は会わない」と回答



沿線住民の会では、長崎幸太郎氏が山梨県新知事に就任したことを受け、2月27日に山梨県庁を訪問し知事との面談を申し入れました。長崎知事は当選後「中部横断自動車道は（山梨県の）停滞の象徴」とし、「北部区間とい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まず手を付けるところ」と発言しています。新知事就任にあたり私たちは、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の問題点を理解していただくために面談を要請しました。

私たちはこれまで中部横断自動車道建設計画に対してその問題点を具体的な事実に基づいて指摘し国交省や関係諸機関への要請や国会議員の参加のもとでの公開ヒアリングの開催等を行いながら、この計画に重大な瑕疵があることを明らかにしてきました。しかし国交省はそれらの問題点の指摘を認めながらもその重大な瑕疵を改めることをせず、ただだ建設計画を進めようとして問題の解決を置き去りにしてきたが故に、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画が進んでいないというのが実態です。「計画段階評価」を掲げながらそれが適正に行われていないこと、合理性、透明性、客観性、公平性が欠けていること、そして国交省の住民を無視した旧態依然のやり方に問題があることは明らかです。

後日、山梨県県土整備部長より文書で「長

坂～八千穂の間は残された唯一の未事業化区間であり、その整備を促進していくためには、沿線地域のご理解とご協力とともに、住民をはじめとした関係者との密接なコミュニケーションが何よりも重要」とし、県との面談については今までと同様に県土整備部で対応するという回答がありました（県土整備部で対応するのは国交省から出向の職員です）。

八ヶ岳南麓を横断するこの建設計画は、豊かな自然環境や景観・生活環境と農業・商業活動に重大な影響を与えることが懸念されるだけでなく、少子高齢化対策の目玉として山梨県や北杜市が推進している県外からの移住促進の政策とも大きく矛盾するものです。私たちは、新知事就任にあたりこの事業の問題点などを直接会って意見交換し、認識して頂きたかったのですが、前知事に引き続き面談に至らなかったことは、長崎知事も問題解決にむけて住民と話し合う気持ちがないことの表れであり、非常に残念に思います。

2/8 ストップ・リニア！訴訟第13回公判

2月8日、ストップ・リニア！訴訟第13回公判が東京地裁で開かれ、リニア新幹線の長野県内区間の環境影響評価と、原告適格の問題について意見陳述が行われました。この日の公判でも、傍聴席は100名の満員の傍聴人で埋め尽くされました。

公判では蒲生弁護士が①長野の環境影響評価は対象が不明確で調査・予測・評価を行うべき対象、項目が欠落しており、環境影響評価法に違反する、②トンネル掘削土の環境影響評価はしていないなどの不備がある。さらにリニア建設工事は長野県内の住民の生活環境を悪化させていることなどを指摘して、杜撰で強引な環境影響評価に基づいた認可は速やかに取り消すよう求めました。

その後、裁判所が求めている原告適格について、関島弁護士が乗客の生命身体にかかわ

る輸送の安全性は国民個々の利益、権利として広く原告適格を認めるべきだという意見陳述を行いました。

「リニア新幹線：限界技術のリスク」講演



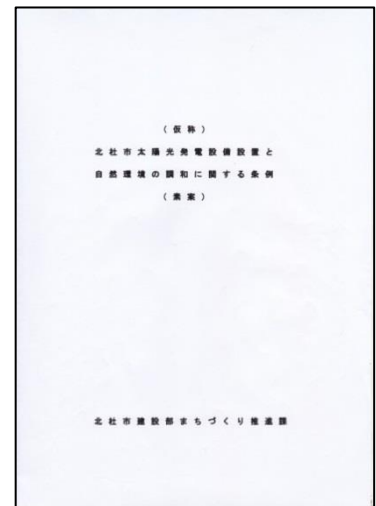
衆議院議員会館で開催された報告集会では、武蔵野大学工学部教授・阿部修治氏の講演が行われました。阿部氏はリニア新幹線の危険性を技術的側面から解説し、①ドイツで開発が行われたトランスラピッドに比べ、リニアの技術は複雑で、故障の発生の可能性が大きい。特に車体が浮上するまで（150km/hくらい）は車輪で走行し、高速になったら車輪を引き込む構造で劣化しやすい部分が多い。加減速のたびに車輪を出し入れするので故障は避けられず、高度のメンテナンスが必要。②超電導コイルを全路線に沿って精度高く敷き詰めるためコストがかかり、そのメンテナンスも困難性を伴う、③超電導技術を使用するため、一旦通電した超電導磁石は強力な磁力を持ち簡単にオン・オフできないので、乗客の乗り降りの際にはそれをシールドする設備が必要となる。非常の際には乗客はきわめて危険な状況での避難を余儀なくされる、などの危険性を指摘しました。

さらに、500キロで走行すれば新幹線の約4倍もの電力を消費し高コストであること、「非常にシンプルなトランスラピッドでもコスト的に見合わないことが明らかだった。日本は独自技術にこだわって、更に複雑で高コストなシステムになった。にもかかわらず建設を決定・強行したので限界的な無理を重ねている。継続的な監視が必要」と訴えました。

北杜市が太陽光設備条例案のパブリックコメントを実施

北杜市は「太陽光発電設備設置に関する条例（素案）」へのパブリックコメントを募集し、4月8日に締め切られました。これは、市が条例骨子をまとめる為、市民・議員・事業者・有識者の20人からなる「太陽光等再生エネルギー発電設備設置に関する検討委員会」による1年間（11回）の議論の結果まとめられた「提言書」を昨年10月に市へ提出、約4カ月半経過した3月8日にやっと発表された「条例素案」ですが、残念ながら検討委員会の提言とかけ離れた内容となってしまいました。

尚、条例の目的は「豊かな自然環境及び美しい景観並びに市民の安全・安心な生活の調和を図り、もって魅力ある地域社会の実現に寄与すること」とされています。



以下に＜検討委員会の提言＞と＜北杜市の条例素案＞の特に重要と思われる相違点を比較します。

①＜検討委員会＞防災上危険地域と貴重な自然環境・景観を守るべき地域は**設置禁止区域**とする。

＜条例素案＞ 防災上危険地域と貴重な自然環境・景観を守るべき地域を**特定地域**と定め、事業者は設置計画について**市長と協議しなければならない**。

○市長協議によっては危険地域への設置が許可される可能性が残されており判断基準が不

明確です。太陽光発電装置は人為的に発電を止める事が出来ず、出火の危険や破損による有害物質流出の恐れもあり、**市民の安全・安心な生活**が脅かされる危険性があります。

- ②＜**検討委員会**＞太陽光発電設備の高さは**1.5 m**以下、敷地境界と設備の間は**5 m**以上、住宅側は**10 m**以上離す。敷地の**25%以上は森林**を残す（山岳景観形成区域）

＜**条例素案**＞ 高さは**2.5 m**以下、敷地境界と設備の間は**1 m**以上、パネルの高さが**1 m**を超える場合は、パネルの高さと同等の距離

○太陽光発電設備の高さは既にこれまでも景観を大きく阻害していますが、検討委員会が成人の目線の高さに相当する 1.5m以下とした提言に対し 2.5mとした条例素案では**豊かな自然環境及び美しい景観との調和を図っているとは言えません**。また、敷地境界と設備の間は**1 m**以上とした条例素案では消火活動等のスペースは考慮されておらず、周辺地域の気温上昇・機器からの低周波音問題・景観の悪化による周辺住民への影響は無視されています。

- ③＜**検討委員会**＞100m以内の住民・土地所有者、行政区長、その他**設置により影響を受ける住民、土地所有者への説明会開催を義務付ける**。

＜**条例素案**＞ 行政区長、100m以内の土地・建物所有者、居住者に**説明を行う**。

○検討委員会の議論の中でも**説明会の開催義務がない為、関係住民との問題が多発している**事は繰り返し説明されてきました。市が説明会義務化の明言を避けているのは疑問です。

- ④＜**検討委員会**＞設備の架台の強度が基準通り守られている事を確認する為、**J I S規格遵守を示す書類または強度計算書の提出を義務付ける**。

＜**条例素案**＞ 規定なし。

○まさにビックリ！山間地で傾斜地が多い北杜市で、近年の自然災害の激しさを考えれば

架台の強度確認義務化は必須です。**市民の安全・安心な生活**を市はどうやって守るつもりでしょうか。

1年間（11回）もの協議を重ね提言書を作成した検討委員会の市民委員7名の皆さんは、3月20日に北杜市長宛「北杜市太陽光発電施設設置と自然環境の調和に関する条例（素案）」に関する公開質問書を提出し、「自然との調和が図られない上、防災上も危険である」と指摘し再検討を求めています。

多くの住民団体からも市民がより多くのパブコメを提出するよう様々な発信が行われました。今後の市の対応を注視したいと思います。

3/12 小淵沢太陽光発電訴訟

第14回口頭弁論が行われる

3月12日、小淵沢太陽光発電訴訟の第14回口頭弁論が甲府地裁で行われました。これに先立ち、原告・弁護団は準備書面を提出し、その中で被告 SunLink 社が設置したソーラー発電施設が強度基準に照らして脆弱あること、さらにそれらが分轄禁止案件に該当することなどを再度指摘しました。

その中で特筆すべきは、原告が2017年7月からずっと記録してきたデータロガーによる温度測定の結果、被告の設置した太陽光発電施設が周辺の気温に強い影響を与えていることを、具体的なグラフで実証することができたことです。このことにより、原告の生活権が侵害され続けていることがより一層鮮明になり、このような施設は撤去する必要があることが明白となりました。



☆シリーズ

日本各地で続発する道路問題（第2回）

■高速横浜環状道路南線（神奈川県）

この道路は横浜市の中心から半径 10～15km 環状高速道路（全長 40km）の南西部分で、横浜横須賀道路の釜利谷 JC と国道 1 号線戸塚 IC を結ぶ全長 8.9 km の高速道路計画です。

■寝耳に水の高速道路建設計画

もともとは高速小田原道路として計画され、建設予定地は湘南桂台地区を縦断するものとして確保されていました。しかし横浜市と土地業者は、高速道路として建設するという事実を隠して幹線街路（一般道路）と偽って宅地の販売を行い、この地域に多くの住民が居住することになったのです。

行政・不動産業者一体となって
高速道路建設予定地域を販売

その虚偽の事実が明らかになったのは、1987 年 8 月の朝日新聞の記事がきっかけでした。記事の内容は、横浜環状道路南側区間上郷～釜利谷間の 6 車線の高速道路が 1988 年度着工予定で、事業主体は建設省と日本道路公団というものでした。この高速道路計画は住民にとりまさに「寝耳に水」の衝撃で、すぐさま住民たちは自治会など 12 団体で「横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会」（略称：連協）を設立し、「白紙撤回を含む抜本的見直し」を求めて反対運動に立ち上がりました。

道路建設予定地には、横浜市と不動産業者の連名で「この用地は都市計画道路

（幹線街路）予定地です」の看板が立てられていました。これに関して横浜市は、高速道路予定地としたのでは宅地販売が難しいということで、宅地開発業者が住民に対して一般道路であるとする虚偽説明を行わせたことを認めたのです。住民は優れた住環境を期待して宅地を購入したのですが、全く裏切られました。

しかし問題はそれだけにとどまらず、6 車線の高速道路建設による排気ガス、騒音、光害等の生活環境への甚大な被害も懸念され、大きな争点となりました。

様々な反対運動を展開

連協では、さまざまな運動に取り組み、大きな成果をあげてきました。

1. 結成からすぐに署名運動に取り組み、5 か月間で 10 万人を超える署名を添えて環状南線の見直し請願を横浜市議会に提出。
2. 1988 年には連協から横浜市議会議員を当選させ、議会への働きかけを強める。
3. 道路予定地の小菅ヶ谷、田谷、原宿地域にトラスト地を設け、事業者側と交渉折衝するための地権者トラストの組織を結成。
4. 1995 年の都市計画決定（完成年度は 2005 年目標）以降は、説明会の強行開催を阻止するなどの抗議活動や、その後開かれた事業監



視委員会への働きかけを継続して行う、などです。

住民が自主的に環境調査を実施

横浜環状道路南線は住民の反対運動の高まりの中で、その後、路線の7割を地下を貫通するトンネル方式で建設することに変更されました。連協では事業者が行った環境影響調査の不備を指摘するだけでなく、自分たちで独自に調査を行い、生活環境に与える影響の大きさを検証する作業を行いました。

○大気汚染に関して…事業者が用いたブルーム・パフモデルは平坦地に適用するためのもので、横浜環境道路南線沿線のような丘陵、谷戸など起伏のある地形に適用するには致命的な欠陥があるため「三次元流体モデル」を用いた自主環境アセスをおこないません。その結果、NO₂濃度が環境基準値を超える地点が少なからず存在することが判明し、建設を強行すれば住民の健康被害が避けられないことを明らかにしました。そして事業者に最新技術による調査のやり直しを求めました。

○トンネルに関して…住宅密集地帯にトンネルを掘削した場合、沿線一帯にわたって地盤沈下が起こり、住民の生活と財産に重大な影響を及ぼすことが懸念されます。連協ではこの問題を技術面からも検討して、事業者の説明に対して鋭い質問と疑問を投げかけ対策を徹底して行うよう求めています。

30年にわたる連協の活動

横浜連協が横浜環状道路南線の白紙撤回の運動を始めてから30年にもなりました。その間、事業者や横浜市へ計画の白紙撤回を求めてきましたが、一切耳を貸さず建設計画を強行しています。現在では、トラスト地を土地強制収用で奪うなど強権的な姿勢のもと高速道路の建設を進めているため、連協では地域住民の生活防衛に重点を置いた活動を行い、継続して活動を行っています。

会員の皆様へ

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会 2019年度現況報告と総会のお知らせ

陽春の候、北杜の冷たい風にも増して陽の光が温かく感じられるようになりました。会員の皆様におかれましては如何お過ごしでしょうか。

2013年に沿線住民の会が設立されてから7年目を迎えます。この間、皆様のご協力、ご支援により会の活動が継続されております。沿線住民の会では、八ヶ岳南麓の自然、景観、生活環境等に深刻な被害与える建設計画に反対し、建設計画の見直しと国道141号の改良・整備による現道活用を求めています。また、国交省は2015年4月、計画段階評価は適正に終了したとしていますが、様々な疑義があることからやり直しを求め国交省要請など様々な働きかけを行っています。

総会では、現況報告、活動報告、活動方針報告等を行います。会員の皆様と情報、認識を共有し今後の活動の源泉としたいと願っております。新理事就任などにより中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設推進の動きが強まっています。万障繰り上げての皆様のご参加をお願いいたします。

日時 : 2019年4月20日(土)

時間 : 午後1時から

会場 : いずみ活性化施設・ホール

(北杜市大泉町西井出2197)

連絡先: 佐々木 0551-47-6260

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い申し上げます。会計年度は1月から12月です。

◎会員 : 年会費3000円

- ・ニュース(年6回発行)をお届けいたします。
- ・会員の皆様でご希望の方はメーリングリスト登録、参加が可能です。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。