

「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 2 2019 年 6 月 10 日発行

### 国交省の大ウソがまた明らかに！

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画は計画段階評価の試行として行われてきましたが、これまで何度も指摘してきたようにそこには国交省によるいくつものごまかしがありました。今回また、大きなごまかしが明らかになりました。明らかになった事実は、この計画の本質にかかわる重大なものです。

#### 建設不可能なルート案をアンケートに掲載して選択させる

国交省は中部横断自動車道（長坂～八千穂）に関する住民等への第 1 回、第 2 回アンケートで、比較対象の複数案の一つに対策案として旧清里有料道路の活用を提案しました。しかしこの道路の一部、高原大橋から清里に登る急坂の勾配は、高原大橋駐車場（標高

1088m）から登坂車線の終了地点（1248m）までの 1.96km 区間は 8.16% もあることが判明しました。道路建設の基準を定めている道路構造令（政令）では、高速道路の縦断勾配は 4 % 以内と決められており、特例でも 7 % が最大で、その長さも 400m が限界とされています。旧清里有料道路の 8% を超える急坂は道路構造令に違反し、高速道路として活用できない道路であることを意味しています。しかしながら、国交省はあたかもこの道路が高速道路として利用可能であるかのように偽って、旧清里有料道路を高速道路の建設予定ルートとしてアンケートの選択肢に入れたのです。

国交省は道路行政及び道路建設のプロであるはずで、旧清里有料道路が政令に違反し高速道路として活用出来ないことは、当然最初から分かっていたはずですが、にもかかわらず、このルート案を対策案としてアンケートの選択肢に入れたということは、国交省が政令を無視して意図的にそうしたとしか考えられません。

#### 国民を欺きバカにしている 国交省の建設計画

国交省は第 1 回、第 2 回アンケートで複数ルート案を対策案として提示したと主張しています



設立 7 年目を迎えて総会を開催

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/>

が、それがまったくの大ウソであることがこの事実で証明されました。アンケートに対策案として活用不可能なルート案を提示して選択を迫るということは、一体何を意味しているのでしょうか。それは国交省が最初から高速道路建設ありきで、そのためには国民にウソをつき欺いても構わないと考え、国民をバカにしていることに他なりません。私たちは声を大にして、国交省に対して「国民をバカにするな！」と言わなければなりません。

沿線住民の会ではこれまで中部横断自動車道（長坂～八千穂）に関して国交省の事実の歪曲や資料のねつ造を指摘し、高速道路建設計画の見直しを求めてきました。しかし今回、そもそもこの建設計画の当初から国交省によるごまかし・大ウソがあったという事実が明らかになったことで、国交省の「計画段階評価は適正に終了した」との主張は根底から覆されることになりました。中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価は、初めから重大な瑕疵があったのです。従ってこの建設計画は、その始めに戻ってやり直す必要があることがより一層明白になりました。

## 2019 年度現況報告と総会を開催

4月20日、北杜市大泉町のいずみ活性化施設ホールで沿線住民の会の2019年度現況報告と総会を開催しました。

沿線住民の会の活動も7年目を迎え、いまのような状況にあるのか皆様の関心も高く大勢の方が参加しました。今回はパワーポイントにより地図などの資料を示しながら、現況報告と2018年活動報告・会計報告、2019年度活動方針（案）について報告しました。

現況報告では、より具体的にこの中部横断自動車道（長坂～八千穂）事業の現状と問題点を明らかにし会員一丸となって今後の活動を継続する活力となるよう、資料に基づいて



報告がありました。情報公開請求で明らかになったBルート帯図、新ルート帯（案）改ざん図、計画段階評価の際に「消されたルート案」などを示し、いかにこの中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価の進め方が杜撰であり、複数案を示したかのようになっているが、初めから全線高速道路建設「Bルート帯ありき」の計画ではなかったのかということが直近の検証結果に基づき報告されました。

2018年活動報告では、公共事業チェック議員の会との共催で国交省道路局へのヒアリングと要請、関東地方整備局へ面談・要請行動、また国会公共事業調査会（仮称）準備会の発足に参画し取り組みを継続していること、中部横断自動車道の問題を国会（国土交通委員会）で国交省に質疑したこと、北杜市に対しては中部横断自動車道に関する間違った発信に対する抗議、修正・謝罪等をさせたこと。また「道路住民運動全国連絡会」「公共事業改革市民会議」「新山梨環状道路北部区間反対連絡協議会」「山梨リニア沿線住民の会」など各関係団体との連携行動等が報告されました。

## 2019 年活動方針を了承

2019年活動方針（案）としては、基本的な考え方として、1. 八ヶ岳南麓を横断する中部横断自動車道新ルート案に反対し、国道141号の改良・整備を求める。2. 地域住民のみならず、八ヶ岳の自然環境・景観を愛する全ての人々と共に協力し、高速道路建設等により自然、景観、生活環境等の地域環境が破壊されない為の取り組みを行う。基本となる働きかけとしては、国交省・国政への働きかけ、山梨県および北杜市、北杜市議会への

働きかけ、各関係団体との連携、会員をはじめ地域の協力者の皆さんとの共同行動、情報共有、そのための広報・情報発信を行う等々が報告され、2019年活動方針（案）は2018年度会計報告と共に了承されました。

質疑応答では参加者から、この中部横断自動車道（長坂～八千穂）のルートは非常に勾配がきつい個所が続き、さらに全国で一番標高が高いところに作られる非常に危険な道であるとの重大な指摘がありました。改めてこのような八ヶ岳南麓を横断するルートは止めてほしいと会場一同思いを新たにしました。

## 6/5 全国公害被害者総行動に参加・国交省道路局へ要請行動



6月5日、東京・霞が関で第44回全国公害被害者総行動があり、沿線住民の会は道路住民運動全国連絡会と共に参加しました。この総行動の後、全国各地から集まった参加者はそれぞれ関係省庁との直接交渉に臨み、道路関係の参加者は国交省へ要請行動を行いました。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）に関する要請項目と回答は下記の通りです。

### 1. 公開ヒアリング時の21質問事項に対する回答書の速やかな提出等について

道路局は2018年12月11日超党派国会議員連盟「公共事業チェック議員の会」と沿線住民の会共催で行われた国交省への「公開ヒアリング」で、沿線住民の会からの21項目

の質問書に対し国交省本省の担当者は口頭で回答しました。公共事業チェック議員の会事務局長から改めて文書で回答するよう求められ、回答書提出の要請に応じました。その後、再三の回答書提出の求めに対してようやく2019年2月5日道路局企画課道路経済調査室から国会議員事務所を通じて回答書が送られてきました。その回答書には官庁名、当該部署、担当者名、また回答の宛先、日付などは一切記載されておらず、とても公文書としての回答書と言えるものではありません。

### <企画課道路経済調査室担当者の回答>

現在、甲府河川国道事務所と長野国道事務所において対応を検討していると聞いている。ご指摘に従って丁寧に対応していきたい。

### 2. 転記ミス・改ざんされた新ルート図の訂正と公表について

国交省は、2012年11月21日関東地方小委員会第1回ワーキンググループに改ざんされた新ルート帯案図を審議資料として提出し、ワーキンググループの委員たちはこの改ざんされた資料や誤った報告にもとづいて審議・取りまとめを行いました。計画段階評価にはこのように重大な瑕疵があるため、そのやり直しを求め、速やかに転記ミスを訂正・公表することについて回答を求めます。

### <企画課道路経済調査室担当者の回答>

小委員会の資料の作成に当たって、既存資料を読みとりながら新たな資料を作成する際、転記作業等に一部誤りが生じたものと聞いておりますが、作為的に改ざんしたものではない事をお伝えしたい。

### 3. 計画段階評価の際に提示されなかった「消されたルート案」について

### <企画課道路経済調査室担当者の回答>

国交省が2013年当初の地元説明会及びそれ以降もないと言い続けて公表されなかった新ルート帯案のルート帯地形図、縦平面図と

工法図等概略図が存在していたとの指摘があった事について、関東地方整備局に伝えたい。

中央道須玉 I C と双葉 J C T 分岐ルート案の概略図も開示され、地元説明会の時点で存在していた事について、内部説明資料と聞いている。計画段階評価における地元説明会において長坂接続の理由については説明している。いずれにしても関東地方整備局に対してしっかりと地元説明するように伝える。

#### 4. 山梨県への対応策、国交省からの出向者の対応等について

山梨県県土整備部にはこれまで継続的に国交省から出向した者が部長、副部長、理事、高速道路推進課長職に配置され、私たち住民との直接的な対話を妨げ信頼関係を損ね、面談ができなくなった経緯がある。このような事態について道路局はどのように対応するのか。

##### <企画課道路経済調査室担当者の回答>

山梨県知事との面談の要請について、山梨県の判断については当方として事実を把握していない。

以上の様に、応対した国交省の担当者は私達の要請項目について、ほとんど事前確認をしていないか理解できていない状況で回答の場に現れました。再質問にも適切な回答はできず、何のためにこの場に来ているのか?! 会場でも厳しく追及しました。

ここ数年、毎年この要請行動に参加していますが、国交省担当者的外的な説明と回答にならない内容からは、対応する国交省管理職職員の国家公務員としての使命の欠如と質の低下を年々感じています。「適切に対応する、できるだけ早急に、丁寧に対応したい・・・」との言葉を連発しますが、何もしません。平気でうそをつく官僚が増え続けている事は残念ですが、今後更に国交省を追及していきます。

## 国会公共事業調査会（仮称）準備会を開催

説明責任ある制度、参加型意思決定の実現へ

5月23日に衆議院第2議員会館で第7回国会公共事業調査会（仮称）準備会が超党派国会議員連盟「公共事業チェック議員の会」の立憲民主党、日本共産党、国民民主党の衆参国会議員の出席のもと開催され、江戸川スーパー堤防・横浜環状南線・中部横断自動車道（長坂～八千穂）・石木ダム建設問題・辺野古埋め立て見直しの必要性について意見表明をしました。

最初に国会公共事業調査会（仮称）準備会の設立趣旨について、引き続き「国会公共事業調査会（仮称）準備会は、公共事業をめぐる法制度や実情を研究し、国会に公共事業調査会（仮称）の設置を目指す市民・議員のネットワークであること、人口減少、社会インフラの老朽化がすすみ、気候変動による災害リスクの高まる日本にふさわしい公共事業のあり方を考え、当面は中長期の視点から公共事業をめぐる共通課題の解決を目指す」ことが確認されました。

下関北九州道路や大戸川ダム、辺野古大浦湾埋立の現状を挙げ公共事業の「異常」な状況が報告され、チェック機能の不足・機能不全、不透明な意思決定の問題が指摘されました。国会は予算における個所付けの隠蔽と環境保全法の不足、行政は公共事業評価制度の機能不全、司法は環境団体訴権の不存在「忙しすぎる」裁判官として共通する課題が挙げられました。

これまでの活動としては国会図書館・衆議院法制局・総務省・国土交通省等の担当者も出席し、具体的な事例から「公共事業事例報告シート」「見直しシート」を活用し、共通課題を分析、環境影響評価制度の課題・改革のあり方（戦略アセスの必要性）、公共事業評価

制度の課題・あり方等を今回も含めて7回にわたって検証、研究を続けています。

(公財)日本野鳥の会からは公共事業における政策立案段階及び計画実施・プログラム段階からの戦略的環境アセスメント導入の必要性が述べられ、現行の配慮書手続きは戦略アセスではないと指摘しました。また、政府第5次環境基本計画の環境影響評価制度の総合的な取組の展開として明記されている事業の位置・規模等の検討を行う段階より上位の政策・計画の策定時に適切に環境配慮を組み込むための戦略的環境アセスメントの実施方策を実行すること。加えて「生物多様性基本法」第25条にあるように生物の多様性に影響を及ぼす事業の実施に先立つ早い段階、計画立案の段階から必要な措置を講ずるべきであるとの問題提起がされました。

続いて水源開発問題全国連絡会からは公共事業評価制度をどう改善すべきかをテーマとし、石木ダム、大阪府の安威川ダムや江戸川スーパー堤防等の数多くの事例から現実とかけ離れた再評価とB/C(費用便益)の算出の実態、通過儀式として行われるパブリックコメントと公聴会の実態や、事業評価監視委員会等の審査委員会の公開・非公開は事業者の判断に委ねられ市民の情報へのアクセス権や市民参加の機会は保障されず、公正審議は期待できず第三者性が無く事業者の意向に沿った判断を出すなど追認機関となっている実態が報告され、公共事業評価制度、戦略的環境アセスの形骸化などが指摘されました。後半には日本弁護士連合会が国会へ提出した「公共事業改革基本法」(試案)の2012年6月14日の内容1情報公開の保障、2市民参加の保障、3環境保全優先性、4公共事業上位計画案に関する審議会の改革、5地方分権化による国と地方公共団体の役割分担、6独立・中立の公共事業評価審査委員会、7公共事業の評価等に関する手続、8費用便益分析、9公共事業の中止に伴う措置、10訴訟手続

等について改めて確認し、実現のための働きかけを進めようと提起しました。

日本の現状の公共事業の進め方では、中部横断自動車道(長坂~八千穂)建設計画なども含めて、あらゆる公共事業が適正確保のための評価がなされないまま無制限に強行実施されるおそれがあります。今後も調査会など様々な取り組みを継続し、八ヶ岳南麓の広範な自然環境・景観・生活環境等の保全等のために、建設計画の手続の民主性と透明性の規定の欠如などその問題点について徹底的に指摘し、建設計画を抜本的に見直すことを求めています。

## ストップ・リニア！訴訟 第14回口頭弁論に参加して

5月17日(金)に東京地裁にてストップ・リニア！訴訟第14回口頭弁論が開かれ、山梨県のリニア沿線住民と共に参加しました。一都六県から160人の方が参加し、今回も東京地裁の傍聴席を埋め尽くす中で口頭弁論が始まりました。

今回は初めに第二次訴訟の扱いが協議され、今後は本裁判と併合して行われることになりました。第二次訴訟は、JR東海が国交大臣に提出し国交省が許可した「中央新幹線工事実施計画(その2)」(電気系統・通信系統)について、国交省の認可の取り消しを求める訴訟です。この工事実施計画は(トンネル、駅舎、変電所、車両基地、非常口設備)に付随する電気・通信工事や、列車の運行に関連する通信方法などを盛り込んだものですが、環境影響評価手続きを全く受けていません。

裁判では、山梨県中央市の原告から騒音や振動等による健康被害や日照被害、強磁界・強電磁波や地下水汚染等による健康被害の心配が陳述され、相模原市の原告からはトンネル工事の際のシールドマシンによる掘削工事による地盤沈下の危険性、用地補償等の問題

について陳述され、飯田市の原告からはトンネル工事残土、トンネル工事による漏水の天竜川への排水、新戸川上流域の防災工事、地域通学路の速やかな回復、住民生活への工事騒音回避について納得のいく回答が得られていないことなど関連する問題についても指摘する意見陳述が行われました。

裁判終了後には、衆議院第一議員会館にて報告集会が行われました。報告集会・シンポジウムでは、「東京外環道訴訟と大深度法—住宅の真下に巨大トンネルはいらない—」のテーマで、東京外環訴訟の裁判を担当している武内更一弁護士の講演が行なわれました。武内氏は大深度地下でのシールド工法工事に次々と被害が出ていることを指摘し、大深度法の問題点を詳しく掘り下げ説明しました。野川の気泡問題、シールドマシンの振動、地盤沈下・陥没の可能性、実際に起きた出水事故などの例を挙げ、大深度法が当初、事業者である国土交通省及びNEXC O東日本・中日本が安全であるとの説明を大きく覆す現状を明らかにする講演となりました。私たちも、このような取り組みに学び、中部横断道についても建設計画、道路構造などの点からも多くの問題があることについて引き続き検証を行い、建設計画自体に危険性があることを国交省へ指摘し、建設計画の手続きを最初に戻すように求めていきたいと思ひます。

※第15回裁判日程 7月19日14:30～

## 山梨県・長野県知事 中部横断道の「早期開通」を国交大臣へ要望？

5月21日、山梨・長野両県知事は国土交通省を訪れ、中部横断自動車道で事業化されていない長坂（北杜市）～八千穂（長野県）の北部区間（約34㎞）について早期開通を求める要望書を提出しました。両県知事が都市計画決定の手続きを進める意向などを盛り込んだ要望書を受け取った石井国交大臣は、「方

法書を速やかに公表できるように両県と緊密に連携を取りたい」と応じた、と報道されています。当初の国交省の説明では、中部横断自動車道長坂（北杜市）～八千穂（長野県）は都市計画道路ではないとされていましたが、今回突然山梨・長野両県知事が

「都市計画決定の手続きを進める意向」を表明したことについては今後注視していきたいと思ひます。

中部横断自動車道長坂（北杜市）～八千穂（長野県）は2015年4月に「計画段階は適正に終了した」とされていますが、長野側の野辺山～八千穂の区間は昨年2018年7月11日に1㎞帯のルートが発表されたところです。そして国交省への情報開示請求では、長野側は方法書を作成していないことが分かっています。これでは国交大臣が表明した「速やかに方法書を公表」とは程遠い状況と言わざるを得ません。

今後も、国交省などへの働きかけを強めている長崎幸太郎山梨県新知事と長野県知事の動向を注視し、問題点を指摘していく必要があります。また、沿線住民の会がこれまで国交省資料や情報開示請求等通じて調査した公文書の内容からも、改ざんともいえる間違った審議資料等による関東地方小委員会での国交省を追認する審議、計画段階評価の進め方等の不当性を問い、計画段階評価のやり直しと高速道路建設計画自体の見直しを求めていきたいと思ひます。



☆シリーズ

# 日本各地で続発する道路問題（第3回）

## ■名古屋都市計画道路…廃止・見直しが進む

名古屋市では戦後復興の都市計画の一環として様々な道路計画が立てられました。その中には、社会情勢の大幅な変化にもかかわらず当初の計画がそのまま進められようとしているものも多々あり、それらの都市計画道路は地域住民の反対により見直しが求められ、多くが廃止・変更となっています。

### ①高田町線

名古屋市の昭和区から瑞穂区まで南北に長さ約4km、幅20mほど（2車線）の道路を作るという計画でした。名古屋市は2005年末「未着手都市計画道路の整備方針案」を発表し、2007年から工事に着手する計画を発表しました。50年以上も前の計画で、戦後すぐの焼け跡地域に道路が計画された当時とは全く様相が異なっていることから、関係住民が2006年に「高田町線を考える会」を結成し、本当に必要な道路かどうかを検討しながら市当局への働きかけなどを続けてきました。地域住民の名古屋市への働きかけなどの運動の結果、2016年にこの高田町線の昭和区部分は正式に「廃止」となりました。

名古屋市当局が認めた理由は

- ・説明会を開催したが、地元の合意が得られなかった
- ・周辺道路の交通量の減少や人口の減少で、将来予測で円滑な交通の確保が可能・近年の社会情勢の変化を踏まえて再検討したなどであり、当然の結果と言えます。

### ②山手植田線、八事天白溪線

この道路計画は1957年に計画されたもので、2007年になって整備計画が発表されて以来、住民がそれぞれ「山手植田線に反対する会」、「八事天白溪線・東山公園整備計画を考える会」

### 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  | 味濃線      |      |             |    | 1           | 北1   | 光音寺内田橋線 |      |       |    |
| 2      | 北9  | 中小田井味濃線  |      |             |    | 2           | 北2   | 光音寺内田橋線 |      |       |    |
| 3      | 西2  | 廻廻枇杷島線   |      |             |    | 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  | 中小田井味濃線  |      |             |    | 5           | 中村2  | 枇杷島野田町線 |      |       |    |
| 6      | 西7  | 北押切廻廻線   |      |             |    | 6           | 瑞穂5  | 弥富相生山線  | 10/5 | 10/27 | ㊦  |
| 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 | ㊦  |
| 9      | 中村7 | 歌西線      |      |             |    | 9           | 瑞穂10 | 豆田町線田辺通 | 10/5 | 10/27 | ㊦  |
| 10     | 中村8 | 烏森町線     |      |             |    | 10          | 熱田2  | 下之一色藤原線 |      |       |    |
| 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 | ㊦  | 12          | 中川8  | 秋竹線     | 9/25 | 10/23 | ㊦  |
| 13     | 瑞穂2 | 浮島線      | 10/5 | 10/31, 11/8 | ㊦  | 13          | 中川9  | 下之一色藤原線 |      |       |    |
| 14     | 瑞穂8 | 雁道線      |      |             |    | 14          | 中川10 | 下之一色藤原線 |      |       |    |
| 15     | 熱田1 | 新堀川西線    |      |             |    | 15          | 港1   | 中郷一屋線   |      |       |    |
| 16     | 中川3 | 小栗橋線 愛知町 | 9/25 | 10/23       | ㊦  | 16          | 港2   | 潮風線一州町  |      |       |    |
| 17     | 中川5 | 小栗橋線 平川  | 9/25 | 10/23       | ㊦  | 17          | 港3   | 潮風線潮風町  |      |       |    |
| 18     | 中川7 | 横井町五月通線  | 9/25 | 10/23       | ㊦  | 18          | 港5   | 名古屋港線   |      |       |    |
| 19     | 港4  | 名古屋港線    |      |             |    | 19          | 南3   | 道徳北栗田線  |      |       |    |
| 20     | 港7  | 猿月宝生線    |      |             |    | 20          | 緑9   | 星崎鳴海線   |      |       |    |
| 21     | 南1  | 道徳北栗田線   |      |             |    | 21          | 天白1  | 弥富相生山線  |      |       |    |
| 22     | 南4  | 光音寺内田橋線  |      |             |    |             |      |         |      |       |    |
| 23     | 南5  | 浮島線      |      |             |    |             |      |         |      |       |    |
| 24     | 南6  | 高田町線 烏山町 |      |             |    |             |      |         |      |       |    |
| 25     | 南8  | 笠寺線      |      |             |    |             |      |         |      |       |    |
| 26     | 守山2 | 鳥羽見線     |      |             |    |             |      |         |      |       |    |
| 27     | 緑5  | 西大高線     |      |             |    |             |      |         |      |       |    |
| 28     | 緑7  | 枯木上瀬出線   |      |             |    |             |      |         |      |       |    |
| 29     | 緑8  | 枯木上瀬出線   |      |             |    |             |      |         |      |       |    |
| 30     | 天白3 | 八事天白溪線   |      |             |    |             |      |         |      |       |    |

を結成して、建設計画の廃止を求めてきました。

住民は、これらの道路が自然の生態系を破壊するだけでなく騒音、大気汚染など環境破壊をもたらすことを危惧し、名古屋市議会議員の協力も得ながら名古屋市に働きかけ続けました。

その結果、2016年9月名古屋市の未着手都市計画道路整備の「整備プログラム案」で両道路ともに「廃止候補路線」に分類されることになりました。

### ③弥富相生山線

この道路は、130haの広大な広さの相生山緑地の真ん中を通る計画でした。1957年に都市道路計画決定がなされていましたが、名古屋市は2000年になり突如「周辺の道路の渋滞緩和」を口実として道路建設計画を進めようとした。これに対して住民は「相生山の自然を守る会」を結成し、道路建設で本当に渋滞の緩和になるのかを問い、渋滞、騒音等による生活環境

の悪化を問題として建設反対の運動を繰り広げました。2000年には名古屋市に対して1万筆を超える住民の反対署名を提出しました。2014年になり、「弥富相生山線の道路事業の廃止、公園としての整備」が決定され、道路計画は一応廃止となりましたが、その後も公園としての整備計画の一環として「園路」建設の計画があり、自然豊かな相生山緑地を守る活動は現在も継続して取り組まれています。

これら以外にも名古屋市では環状2号線西南部、東南部、環状3号線でも沿線住民が騒音・振動・家屋被害などから環境を守る運動を続け、「道路公害反対愛知県民会議」も大型道路建設に反対する活動を展開しています。

名古屋市では未着手都市計画道路104（2017年）路線の9割以上が旧都市計画法（1969年廃止）で決定されたもので、住民の参加もなく行政が一方向的に決めたものでした。それ故、その後の社会状況の変化と大きな齟齬があり、地域の住民は現状に合った道路計画の見直しを粘り強く名古屋市当局に求め、交渉を継続してきました。その結果名古屋市も「社会情勢の変化」を認めざるを得なくなり、都市計画道路建設を見直すことで30路線を「廃止」、21路線の計画変更を決定するに至りました。



**<本の紹介>**

東京外環道の真実  
住宅の真下に巨大トンネルはいらない  
丸山重威著  
東京外環道訴訟を支える会編  
あけび書房 1600円

## 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

■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。