

「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.43 2019年8月10日発行

### 中部横断道の環境アセス方法書の公表に抗議する

国交省は6月28日、山積みの問題を放置したまま山梨・長野両県に環境影響評価の方法書を送付しました。長崎県知事は即日臨時記者会見を行い「都市計画決定及び環境影響評価手続きがスタートする事になりましたので、県民の皆様にご報告いたします」と発言しました。7月4日の参院選告示に向け、大きな宣伝になったことは間違いありません。

#### 中部横断自動車道の事業主体は国交省

しかし、本来の事業主体は国交省であり、山梨県が突然「当該区間を都市計画に位置付ける」として国交省に環境影響評価手続きの協力要請をしていることはおかしいことです。そもそも「都市計画決定における環境影響評価」と「高速道路整備事業における環境影響評価」を同時に行う事が公共事業評価制度のプロセス上可能なのかどうか、またどのような方法で住民の合意形成を図るのか等、慎重な省内協議が必要と思われませんが、国交省は「関東地方整備局長が決定した」と説明するのみです。政治的な圧力を受けて、形だけの協議で方法書を送付したといわれても仕方ありません。

山梨県も然り、「中部横断自動車道（長坂～八千穂）を都市計画に位置付ける」と決定するにはどのようなプ

ロセスをたどったのでしょうか？

国交省が公表している「都市計画運用指針」には「都市計画決定手続きに係る基本的考え方」の中で「都市計画決定手続きにおいては…都市計画に対する住民の合意形成を円滑化し、都市計画の確実な実現を図る観点から、これまで以上に都市計画決定手続きにおける住民参加の機会の拡大、都市計画に係る情報公開及び理由の開示等に意を用いていくべきである」とし、都市計画のように国民の権利義務に直接影響を与えることとなる行政手続については行政手続の透明化や情報公開、説明責任の遂行が求められるとしています。山梨県も当然のことながら説明責任を果たさなければなりません。

#### 環境アセス方法書

##### ■方法書の縦覧

8月1日～9月2日

##### ■方法書の説明会の日程

8月21日 甲斐市双葉公民館

8月22日 韮崎市市民交流センター  
ニコリ

8月23日 北杜市  
八ヶ岳やまびこホール

8月25日 北杜市  
須玉ふれあい館ホール

##### ■意見書の募集

9月17日まで

宛先は山梨県都市計画課又は山梨県  
中北建設事務所都市整備課

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://chubuoudando.sakura.ne.jp>

「恣意的なアンケート」「複数案の未提示」「ルート図の改変」等、

私達沿線住民等はこれまで何度も国交省の不作為に翻弄されてきました。今度は国交省だけでなく山梨県も当該沿線に住む県民の声に耳を傾けず、新たな方便を使って強引に高速道路建設計画を進めようとしていることに強く抗議します。

## 8月17日に緊急報告会を開催します

沿線住民の会では、方法書の公表を受けて8月17日に緊急報告会を開催し、その問題点を確認しながら対応を皆さんと共に考えていきたいと思っております。今後行われる「環境影響評価方法書」説明会では、山梨県・国交省双方に基本的な高速道路事業の行政手続きの正当性を明らかにするよう求めていきたいと思っております。

## 方法書への国交省の対応はひどすぎる！ 国民を切り捨てるものだ

国交省は建設計画を公表した時から、私たちが指摘する建設計画の計画段階評価でのアンケート実施の際の問題点、ルート帯案関係図を改ざんしたまま審議資料に使い続けたことや、複数ルートを提示しなかったことなど、そして直近の問題を含む21質問事項に現在も回答できないままです。

これまでもニュースで報告しているように、国交省道路局（本省）企画課の課長補佐は、昨年12月11日に超党派国会議員連盟「公共事業チェック議員の会」と共に開催した公開ヒアリングの際に21項目の質問事項に文書で回答することを了解し、再三の催促により2月5日に国会議員事務所を通じて「回答書」なるものを提出しました。しかしそれは文書名・日付・宛名・提出者所管等の事項が記載されておらず、これで国民に対して「公文書」と言えるのかというほどの驚くべき文書であり、社会的規範、国民感覚とはかけ離

れたものでした。

直近の7月24日の継続公開ヒアリングで再度質すと、この文書は国交省道路局企画課で組織的に協議したものであると明かしましたが、決済しかたどうかについては何度質すも不透明な説明に終始しました。

国交省道路局企画課（本省）の課長補佐は、21質問事項について関東地方整備局と甲府河川国道事務所、長野国道事務所に対応させると約束しました。4月になり例年のように関東地方整備局の今年度の職員体制を確認したところ、課長補佐及び係長職が全て異動となったことが分かりましたので、これまで私たちが求めている事項について引継ぎされているかを尋ねると、この問題の主管課管理職であるはずの課長補佐と専門員とは、懸念した通りまるで話が通じない状況でした。

また本件建設計画についてそのルート帯構造図を精査していたので、関係法令等についての説明を求めるとその場では説明できず、最終的に説明には一カ月近く要する事態でした。私たちの手元にある少々待たされたFAX回答には「お世話になっております。お問い合わせいただきました中部横断自動車道の根拠法ですが、道路法ではないかと考えておりますが、いかがでしょうか。お問い合わせの内容が正しく理解できていないのかもしれませんが、ご確認をよろしく願います。道路計画第一課 ○○」と書かれていました。これは現在の国交省所管の対応のほんの一例です。こうした対応のレベルで、重要事項が決められているのかと暗澹たる思いです。

## 国交省は21の質問事項へ答えようとしない

沿線住民の会からは4月～7月に継続的に関東地方整備局道路部道路計画第一課の課長補佐、担当専門員（係長級）に対して、21質問項目についての回答・説明をする約束につ

いて速やかに実行すること、回答文書の作成の進捗状況を随時報告するように要請してきました。これに対して専門員は「現在、国道事務所とやり取りをし、説明のための対応を行っている」と答え、甲府河川国道事務所計画課の地域防災調整官と長野国道事務所中部横断自動車道推進室室長は、「既に所管する県に関係する事項について業務メールで関東地方整備局に回答している。回答した内容について整備局からの質問がくるとそれに対応している」と答えました。このことについて関東地方整備局専門員に尋ねると「その通りです。幾度となく、何回と言えないくらいやり取りをし、国道事務所と詰めています。対応しています」と私たちに説明しました。このような状態が6月中旬以降まで続きました。

## 6/26 国交省から説明したいと申し入れ

普段から連絡を入れてもなかなか対応しない課長補佐から6月26日に電話が入りました。「頂いた質問フォーマットには入れられないが、21 質問項目について資料を用いて説明を行いたいのので7月中に日程を調整したい」という内容でした。私たちは既に甲府河川国道事務所や長野国道事務所には回答を準備するための関東地方整備局の専門員とのやりとりと整備局専門員から進捗報告を聞いていたので、すぐにでも21 質問項目のフォーマットに回答・説明を書き入れた文書に基づく説明が出来るはずだと強く迫りましたが、課長補佐は「ですからフォーマットには書き入れられないが、お会いしてご説明したい」と繰り返すのみなので、私たちは即答は出来ないと返答しました。

## 6/28 突然、方法書を山梨・長野県に送付

そしてその舌の根も乾かない2日後に、国交省関東地方整備局は山梨県と長野県に環境

影響評価の方法書を送ってしまったのです。この事は国交省道路局本省も全て了解していたとのことでした。

これが国策の高速道路建設計画ありきで進められ、多大な不利益を被る国民への国交省の対応の実態です。このような不当なやり取りは、建設計画が突然発表されてから今も続いています。この紙面で報告することはほんの一部にすぎないのです。私たちが求めている山積みの問題への回答に対して、国家の道路行政の公的責任を担う国家公務員として性根を入れ替え、中部横断自動車道（長坂一八千穂）の建設計画の適正な道路行政、道路手続きの進め方を前提にした国交省の「まともな」「うそのない」正当で妥当な説明・回答、対応をするよう強く、強く求めます。

## 都市計画と環境アセス手続き

### 県による方法書の公表とは？

山梨県はこれまで中部横断自動車道の建設計画はもっぱら国交省任せでほとんど関与することなく、「推進」を求める人たちと国交省に要請に行く行動を繰り返しているだけでした。しかし本年1月に長崎幸太郎氏が県知事に就任して以降、突然「都市計画」を持ち出して環境アセスの手続きを山梨県が行うと言い始めました。

### 実体のない方便としての「都市計画」

中部横断自動車道の長坂から長野県境までの地域は、田んぼ、畑、山林が連なる農村地帯で、これまで山梨県の都市計画マスタープランでも区域外でした。この地域が「都市計画」に馴染まないのは明白です。しかしそこに建設予定の中部横断自動車道を「道路施設」として位置づけ、「都市計画」を行うので、その環境影響評価は山梨県が行うとして、8月1日、そのやり方を示すための「方法書」を公表しました。

これを主導する山梨県の都市計画課は、「都市計画は、これから考える」としていますが、これは全く支離滅裂の主張です。地域の開発計画もなく、ただ中部横断自動車道の環境アセスを進めるためだけの方便として「都市計画」を持ち出してきていることは明らかです。

## 環境アセスの特例…都市計画決定権者は山梨県？

環境影響評価法では特例として、都市計画決定された道路施設の環境アセスは事業者によって都市計画決定権者が行うとされています。事業者の国に代わって都市計画の決定権者の山梨県が環境アセスを行うという主張の根拠となっていますが、それはあくまで都市計画区域が2県にまたがらない場合に適用されるもので、中部横断自動車道のように2県にまたがる広域の場合は、国交大臣が行うとされておりそれが当たり前のことです。

山梨県は、「都市計画は山梨県内のもので、2県にまたがっていない」と主張していますが、方法書では「都市計画対象道路事業実施区域の位置」として「起点：山梨県北杜市長坂町 終点：長野県南佐久郡佐久穂町」としており、山梨県の主張と矛盾しています。

## 国交省の責任逃れは許されない！

中部横断自動車道の事業主体はあくまでも国交省であり、山梨・長野県の陰に隠れてこれまでの中部横断自動車道の計画段階評価の様々な問題点や瑕疵、新ルートの危険性などの指摘をまるでなかったかのようにして、「粛々」と環境アセスの手続きが進められるのを傍観する立場にないことは言うまでもありません。国交省には先ず、これまでの指摘に真摯に答え、環境アセスの方法書に関しても関係住民等に対してきちんと説明することを求めます。

## 7/24 公共事業チェック議員の会と沿線住民の会が国交省への公開ヒアリングを開催！



沿線住民の会では、これまで中部横断自動車道建設計画の「構想段階における市民参加型道路計画プロセスのガイドライン」の軽視と違反に相当する事項をはじめ、道路手続きなど山積する問題を指摘してきました。それに回答・説明もできないまま国交省が6月28日に山梨・長野県に環境影響評価の方法書（事業者案）を送付したことに對し、7月24日、国会議員の出席のもとに衆議院第二議員会館で国交省への公開ヒアリングを開催しました。

ヒアリングには立憲民主党の初鹿衆議院議員・公共事業チェック議員の会事務局長、大河原衆議院議員、日本共産党の清水衆議院議員の秘書や道路住民運動全国連絡会、沿線住民の会から多くの人が参加しました。国交省からは本省道路局企画課道路経済調査室の課長補佐ら3名が出席し対応しました。

## 国交省が事業責任者であることを放棄し、突然、山梨県へ方法書を送付したことに強く抗議！

ヒアリングの席上、沿線住民の会は6月26日に国交省関東地方整備局の担当者から「21項目の説明をしたいので7月中の日程調整したい」という申し入れがあったことを明らかにし、にもかかわらずそのわずか2日後に、対応を検討している最中の6月28日に国交

省が山梨県と長野県に方法書を送付したことに強く抗議しました。これは国交省自らが当事者住民等への説明・話し合いを可能とする関係を壊してしまうことに他ならず、これまで国交省が「丁寧な説明をする」としてきたことと全く反する行為です。

このことを指摘された国交省道路局（本省）の担当者は、信義違反を行ったという国民感覚とかけ離れているという認識もなく、ただただ「きちんと説明を続けていく」としか答えることができませんでした。

**県費、税金による山日新聞への「中部横断自動車道大きく前進」の全面広告は、参院選の自民党候補者への応援？**

また、参議院選挙の最中にもかかわらず、7月18日の山梨日日新聞に山梨県が「中部横断自動車道大きく前進」の全面広告を出したということについても指摘し、それへの国交省の関与に強く抗議しました。山梨県がこのような全面広告を出したことはこれまで例がなく、自民党県知事が県の税金を使って自らの実績を強調しながら参議院選の自民党候補者を応援しているかのようにはしか見えないこと、当事者住民等にとっては中部横断自動車道の問題が政治的に利用され、国交省も環境影響評価の方法書を送付することによりそれに加担したのではないのかとの疑念を持たざるを得ないことを伝え、強く抗議しました。

国交省道路局の担当者はこの問いかけに顔をこわばらせ何も答えることができず、ただ下を向き押し黙る状態でした。

**国交省道路局との主なやり取りは以下の通り**

**（方法書送付について）**

**会：**6月26日に説明したいと話し合いを申し入れた2日後の6月28日に方法書を県に送付したのはどういうことか。参院選のさなか、山梨県が山梨日日新聞に「中部横断道が大きく



参議院選挙の最中の7月18日に山日新聞に掲載された山梨県の全面広告

く前進」と全面広告を出した。指摘されている山積みの問題に関東地整も現場の国道事務所も正当・適正な説明もできないのに、このようなことが行われている。中部横断自動車道が選挙の道具にされ、選挙の宣伝に使われているという印象すら受けるが、これは道路局と一体でなければこんな話にはならない。政治的な圧力によるものではないか。道路局の責任は大きい。

**議員：**説明をするとおきながらこのような信義違反をしてしまったら、説明を聞く気にもなれないのではないか。信義違反について、どういう認識をしているのか。

**会：**国交省が出した2月5日の文書は何ですか。

**国交省：**きちんとしていないが、今の段階ではということで出した。決済はしておらず、中で議論をして…

**会：**担当者、日にちも宛先も書いてない…

**国交省：**公文書です。

**議員：**説明をると言いながら、説明する前に方法書を送付するというのはだまし討ちとしかとられない。丁寧な説明をると言いながら、今回の対応は丁寧な対応とは言えない。そんなこととして、この後住民の皆さんと意思疎通を図っていけると、図る必要ないからもう住民は切り捨ててもいいと判断したのか。

**会：**国交省が選挙に使われてしまった。これは深刻なことです。

**議員**：参院選の最中に全面広告を出され、長崎知事が自民党の候補者を応援する。これは方法書を送ったことが使われていると認識したほうがいい。

**会**：方法書を送るに至った経過、どのような手続きを踏んで、どこから指示があつて方法書を送るという結論に至ったのか。

**国交省**：関東地方整備局で要請を受け、議論して、6月28日に送った。方法書の中身も、送付も決定したのは関東地方整備局。

#### （都市計画について）

**議員**：農村で都市計画はできるのか。

**国交省**：法律上は問題ない。都市計画区域がかかっていないということなので、道路施設として位置づけようとされている

**議員**：それは趣旨に反する。道路は都市ではない。道路は道路だ。

**議員**：中部横断自動車道は二県にまたがっているが、それぞれの県がそれぞれ別の計画を出しているから二県にまたがっていないという認識だということか。

**国交省**：都市計画区域が二県にまたがっている場合であれば…。もともと都市計画区域が別々にありますので。

**会**：結局、無理やり入れれば入っちゃうということか。

**国交省**：県としてはそういう形で進めることを決めた。

**会**：長坂～八千穂の環境アセスを一体でやると言っていた。当然二県にまたがるという認識になるが。

**議員**：（新聞広告には）「長坂～八千穂高原 国土交通省と共に環境アセスの手続き開始へ」と書いてある。道路の区間の環境アセスの開始としか読めない。道路のための環境アセスということになるから、都市計画が別だから二県にまたがらないという説明は苦しい。

#### （旧清里有料道路の有効活用について）

**議員**：旧清里有料道路を高速道路として整備するつもりはなかったということか

**国交省**：高速自動車国道に全く作り変えるとはまでは言っていないと思う。

**会**：ではなぜ対策案として出したのか。計画段階評価の複数案の提示は非常に疑問。最初から一つしかなかったのではないか。

**議員**：住民からすると、全線高速道路ありきで、そうなる結論になるように旧清里有料道路案がオマケでつけられたようにしか見えない。問題は意見を聞いたり、アンケートをしたりしているのに、そこが全く反映されないこと。

#### （危険なルート案について）

**会**：高速道路の平均勾配6%は非常にきつい。当然登坂車線をつけなければならない。それが全ルートの4分の1にもなる。その費用は当初の概算事業費に算定されているのか。

**国交省**：概算事業費の算定は標準的な断面でやっている。登坂車線をつけるかどうかまでの精度はない。

**会**：平均勾配が6%を超える個所は、日本の高速道路でどのくらいあるのか。

**国交省**：それほど多くないと思う。

**会**：長野側の概算事業費がいまだに出されていない。概算事業費の取り扱いは、山梨側に比較してそれほど変わるのか。

**国交省**：今後設計をしていく中で詳細を詰めていく。最低限、事業化をする段階できちんとしていく。

**会**：ルートを検討しても、登りだから全体的に大きく変わらないのではないか。

**国交省**：大きく変わらない可能性はある。これだけ山を登っていくので、勾配が出ないことは絶対ない。そこをどうやって安全なものにしていくか考えなければならない。

**会**：高地で標高1350mある。凍結、積雪の対策は。

**国交省**：今の時点でここをこうしようという対策を考えているわけではない。

**会**：冬季は凍結するが、その対策は。通行止めにするのか。

**国交省**：そういう訳でない。

**会：**どれだけ維持費用が掛かるのか、無理がある。

**国交省：**無理ではないが、コストがかかるということはある。

**議員：**凍って使えなければ、3か月位だったら使えないようにするのか。

**国交省：**いや、そんなことはない。

**議員：**使えるようにするため、毎年何十億かけなければ使えないというものどうなのかな。

## 7/19 ストップ・リニア！訴訟

### 第15回口頭弁論が行われる

第15回口頭弁論が7月19日午後2時半から東京地方裁判所で行われました。これに先立ち午後1時には、リニア新幹線工事認可取り消し（工事中止）への公正な裁判を求める署名約3万筆が裁判所へ提出されました。

法廷では原告ら訴訟代理人2名によって準備書面24、25による意見陳述がありました。

準備書面24では原告適格に関して述べられ、被告の国が「輸送の安全性に関する利益は、一般公益に属する利益であり、原告らの個別的利益として保護する趣旨を読み取ることが出来ないため、原告適格が無い」と主張しているのに対し、「原告ら全員は輸送の安全を求める法律上の個別的利益があり、原告適格を有しています」と反論しています。

そして、原告ら全員に、南アルプスの豊かな自然環境を保護し享受する個別的利益があること。本件実施計画の工事予定地に、土地、建物、地上権、立木等物権の権利を有する者は原告適格があること。騒音・振動等により健康又は生活環境に係る著しい被害を生じないように要求する個人の権利や法的利益は、憲法13条の人格権の保護から25条の文化的生存権の権利の保障から派生する当然の権利で、環境影響評価法は国民個々人の個人的人格的利益を保護していること等をあげ、原告

適格を有していると主張しました。

また、現在示されている5万分の1の地図では良く分からないため、2500分の1の地図でルートを明示するよう要求しました。

準備書面25では、被告準備書面15（東京都町田市、神奈川県相模原市）に対する反論を中心に、大深度地下法に基づく工事の問題点を指摘しました。

原告らは、JR東海が行った環境影響評価が不適切で環境影響評価としては内容がなく無意味であるにもかかわらず、これを看過して本件認可を与えた違法性を問題にしている。事業を行うにあたり、新たな建築物の建造や掘削などにより環境に改変を加えれば、環境に負荷を与えることは不可避である。その負荷の程度、負荷の回避・低減方法、その方法の効果等について明らかにし、その方法の適切・正確性を確認できなければ環境影響評価としての意味をなさない。環境影響評価書の欠陥を見抜けなかった被告（国）は、現時点でも「見過ごせない瑕疵」として、認可を一度取り消して、改めて事業認可について検討すべきであるとしています。

そしてこのことを「大気質及び交通混雑度、安全について」「騒音・振動等について」「水関連（水質・水位等）について」「大深度地下工事について」の面から詳細に述べています。

口頭弁論終了後16時から、衆議院第二議員会館で裁判報告とストップ・リニア！訴訟原告団とリニア新幹線沿線住民ネット主催で「ストップ・リニア！訴訟第10回シンポジウム」が開かれました。



シンポジウムでは、「命の水大井川の減水対策が不備のリニア工事は無理である」～JR東海と静岡県、協議の実相に迫る～のテーマで関係者から報告がありました。

リニア新幹線を考える静岡県民ネットワーク・南アルプスとリニアを考える市民ネットワークの静岡共同代表からは、静岡県知事が、リニア新幹線がトンネルで通過する予定の大井川水系の流量確保や自然保護を理由に工事の着工に同意をしていないことが報告され、リニア新幹線の完成は大幅に伸びざるを得ない現状が明らかにされました。

次回のストップ・リニア！訴訟は10月11日午後2時半～ 於：東京地方裁判所

## 山梨県でリニア沿線住民が工事差し止めを提訴



7月30日、甲府地裁にて「リニア工事差し止め訴訟、第一回口頭弁論」が行われました。山梨県南アルプス市の地権者や沿線住民でつくる「南アルプス市リニア対策協議会」の方々が、建設を進めるJR東海を相手取り、リニア新幹線の建設の中止を求め5月8日提訴しました。リニア建設の中止を求める民事訴訟は全国で初めてとなります。

リニア問題への関心の高さを反映し、傍聴席は関係住民やマスコミ関係者などで一杯となり抽選漏れとなった方も多く出ました。

口頭弁論では3名が陳述し、南アルプス市リニア対策協議会の志村一郎さんは、「JR東海は到底理解できないほどの非常識で、リニアが生活に及ぼす悪影響を住民の立場に立って

### 8/17 緊急報告会に参加を！

8月1日に中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響評価の方法書が山梨・長野県から公表され、建設計画が進められようとしています。

緊急報告会では、この建設計画の現況と多くの問題点を再度確認し、国交省の方法書送付への抗議と、山梨・長野県が代行する環境影響評価の手続きを直ちに中止させるべく今後開催が予定されている地元説明会、意見提出などに向け意見交換を行いたいと考えています。

これまで通り八ヶ岳南麓における高速道路建設計画の見直しを強く求めていきましょう！

■日時 8月17日（土）13：30～

■会場 いずみ活性化施設ホール（山梨県北杜市大泉町西井出 2197）

（お子様と参加される方に和室を用意しました。）

考えていない」と批判し、原告の女性は「不安で眠れない。人として最低限度の生活を送りたい」と訴えました。当日被告（JR東海）の代理人は法廷には現れず、請求棄却の書面を裁判所へ提出するだけでした。原告側の弁護士は不誠実極まりない。けしからんことだとJR東海側を厳しく批判しました。この点でもJR東海の態度が非常に問題だと強く感じた裁判でした。

### 特別カンパのお願い

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。

6月28日に中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響評価の方法書が国交省から山梨・長野県に送付されました。そして8月1日、両県から方法書が公表され建設計画が進められようとする事態となりました。

方法書の公表を受け、今後も色々な対応が必要になることから財政的には非常に逼迫することが予想されます。

なりふり構わず進めようとする行政に対し声をあげ続けていくため、是非とも皆様のご支援をお願いする次第です。どうぞよろしくお願いいたします。

送り先 郵便振替

名前 八ヶ岳新ルート住民の会

口座番号 00220-7-50803