

「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.45 2019年12月20日発行

新たな道路建設より既存道路の維持・整備を！

10月12日に西日本から中部、関東、東北地方を襲った台風19号は、この山梨県でも大きな爪痕を残しました。高速道路網は寸断され、並行する鉄道網も甚大な被害を受けました。注目すべきは、中央自動車道の大月IC～八王子JC間において10月13日には早々に通行止めになったことです。中央自動車道は3カ所で法面の土砂が流出し、①中央道(上り)・藤野PA付近、②中央道(上り)・相模湖IC付近、③中央道(上り)・小仏トンネル付近で土砂流入がそれぞれ発生しました。中部横断自動車道南部区間も、同13日に土砂流入で通行止めになりました。

中央自動車道では復旧まで1週間、またこれに並行する国道20号も大月で橋脚が壊れて通行止めとなり、仮復旧まで17日もかかりました。JR中央線でも仮復旧まで一週間を要しました。

国土省は高速道路は「命の道」だと盛んに広報活動をしてきましたが、山梨県はこの期間ほぼ陸の孤島と化したのです。

最近の数年間で起きている大豪雨災害では、命の道だと称される高速道路が寸断されて、緊急時の代替え路としての機能を失いつつあります。現在計画されている中部横断自動車



のぼり旗を北杜市高根町五町田、大泉町に設置道(長坂～八千穂)は厳しい山間地を縫うように走るルートであり、緊急時には代替路としての機能を失う可能性が非常に大きいことが今回の災害から現実の問題として浮かび上がってきました。

豪雨災害時には現道が活躍

北杜市内でも台風の影響で寸断された道はありましたが、主要な県道や市道は代替路としてしっかり機能し災害への有力な交通手段として役立ちました。今回の台風による災害で、被災した生活道路ともいえる中央自動車道の復旧やメンテナンスが第一義的に重要であることが証明されたと言えます。

中部横断自動車道山梨区間は長坂ICからレインボーラインの堤地域、清里地域の3カ所しか連結場所がない計画で、一般道からのアクセスコントロールはほとんどできないと言ってもいい程です。災害時の代替路は高

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>

速道路ではなく、八ヶ岳南麓を縦横に走る一般道がその役割を果たすことが今回の災害で実証されたと言えます。

国交省は、今後日本のインフラの維持管理に30年間で195兆円かかると試算しており、そのためには毎年6兆5千億円という膨大な費用が必要となるとしています。インフラの維持管理に費用を回さない限り、現在の生活環境、生活水準すら維持できなくなることは自明のことです。

日本の限られた国家予算の中で今問われていることは、新たに不要不急の高速道路を建設することでなく既存のインフラを直ちに改修、改築し、国民の生活の安定をはかること以外にはありません。現在の道路、橋、高架

などのインフラはほとんどが昭和40年、50年前後に建造されたもので、老朽化が急激に進んでおりまずはその対応を最優先として急ぐべきではないでしょうか。

地方都市では限界集落が増え、その集落を結ぶ生活道路が機能を果たせなくなってきています。まず生活道路を確保することが先決で、自ずと高速道路の建設より現在使用している生活道路の整備に目がいくべきです。中部横断自動車道の建設計画はまさにそのことを象徴的に示していると言えます。代替路としても機能しない不要不急の高速道路は計画の大幅な見直しを図り、白紙に戻すべきです。

12/3 国会 参議院国土交通委員会で中部横断道について質問!

12月3日に開催された参議院の国土交通委員会で、武田良介議員（日本共産党）が国交省に対して中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画に関する質問を行いました。中部横断自動車道の問題が、国会の国土交通委員会で取り上げられるのは今回で2回目です。

今回、質問に立った武田議員はこの間、超党派国会議員連盟「公共事業チェック議員の会」事務局の立憲民主党初鹿議員をはじめとする超党派議員等と沿線住民の会が開催する公開ヒアリングなどを通じて中部横断自動車道の問題を取組まれています。

答弁には9月11日に就任した赤羽一嘉国交大臣と、池田豊人道路局長が対応しました。

赤羽国交大臣の答弁内容は不可解！ 速やかに誤りを訂正し再答弁を

武田議員は質問のはじめに、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画の事業について、従来の公共事業の進め方とは異なり「計画段階評価」を実施する事業であること、こ



参議院国土交通委員会で質問する武田議員

の目的で事業を進めるに当たっては実施過程の透明性の一層の向上を図り、地元住民等の理解を得ることが重要であることを指摘し、大臣に質問しました。

赤羽大臣は「高速道路を始め、社会資本の整備につきましては、用地の提供をいただくこととすとか、整備に当たって周辺地域への影響を与えることなどから、地元の理解を得ることが重要でございます」「このため中部横断自動車道につきましても、地域住民の皆様とのコミュニケーションとして、平成20年の計画段階評価の着手以降、環境影響評価の手続に着手するまでに、アンケートの実施に加

え、地元説明会を 70 回以上開催し、延べ約 4300 人の皆様に対して計画の概要等を説明してまいったところでございます」と答弁しました。

赤羽大臣は計画段階評価の着手を平成 20 年以降と答弁していますが、本件建設計画の計画段階評価の試行が決定されたのは平成 22 年 12 月の第 1 回社会資本整備審議会関東地方小委員会でのことで、大臣答弁は誤りです。

今回の委員会で国交省へ説明と回答を求めているのは、平成 24 年 11 月 22 日の新聞報道で突然に当初の八ヶ岳南麓山岳地域 3 キロルート帯案から八ヶ岳南麓の里山地域の北杜市長坂を起点とする 1 キロルート帯案に変更されたことを「寝耳に水」で知らされた現在の建設計画予定地域の住民、別荘所有者、商店経営者・農業生産者等です。住民等には事前の説明は全くありませんでした。大臣はこのことさえも認識していないようです。

更に大臣答弁にあるアンケートの実施は、八ヶ岳南麓山岳地域 3 キロルート帯案が示されていた平成 23 年 2 月～3 月、平成 24 年 1 月～2 月に実施されています。現在の八ヶ岳南麓里山地域の 1 キロルート帯案に変更された建設計画予定地域の住民や別荘所有者等は、当時はアンケート実施を知らされなかったり、知ることができず、アンケートに参加できなかった方々が大勢だというのが実態と言えます。大臣にはこの事実を伝え、改めて答弁を伺いたいものです。

また、赤羽大臣は地元説明会を 70 回以上開催したと答弁しましたが、国交省主催の地元説明会は平成 25 年 1 月末から 2 月中旬に開催され、開催回数は 11 回です。現在の建設計画予定地とされている住民等は、この時ようやく地元説明会に参加する機会を得たと言うのが事実です。大臣答弁の住民説明会は 70 回開催し、延べ約 4300 人という数字はどこから取り出された数字なのか、甚だ疑わしいものです。このことからしても大臣答弁は信用性が崩れ、数字の根拠も不明確だと言えます。国土交通委員会の責任において答弁内容

についての速やかな検証と訂正、再答弁を求めたいと思います。

■21 質問項目への行政文書としての正式「回答」の提出を求める

池田道路局長は「平成 30 年の 12 月 11 日に東京で行われたヒアリングにおきまして、本省の担当職員が出席しまして、その 21 項目、項目ごとに回答をいたしました」と答弁しました。平成 30 年の 12 月 11 日の超党派国会議員等が同席する公開ヒアリングでは、21 質問項目の回答について、当日の項目ごとの担当者の説明に加え、住民等からの再質問時の説明と回答等も含めて「文書」にて回答することがその場で確認されています。当日は多くの国会議員らが同席して確認しており、国交省が了承した事実を示す記録もあります。議員からは委員会への文書提出を求めました。

■八ヶ岳南麓山岳地域から里山地域にルート変更された時の行政文書の提出を求める

平成 24 年 11 月 21 日、甲府河川国道事務所は関東地方小委員会ワーキンググループに八ヶ岳南麓の山岳地域 3 キロルート帯案から里山地域に変更した新ルート 1 キロルート帯案を提示しました。武田議員は、その新ルート帯案の決定に至るまでに甲府河川国道事務所及び関東地方整備局内で検討した経過とその内容を記録した文書等について沿線住民の会が開示請求した際の「行政文書開示請求決定通知書」を委員会資料として提出しました。「行政文書開示決定通知書」では文書が存在していないので不開示としたとされています。国交省の行政文書管理規則からすると道路事業建設計画におけるルート変更と意思決定に関わる重要な行政文書であり、当然作成しなければならないものです。作成されていないことが事実であれば重大な問題です。

池田道路局長は「この 1 キロのルート帯が

最適とするに至るまでの過程において、有識者委員会やワーキンググループ等様々な局面がございました。その際に審議した資料及びその議事録等については作成し、ホームページにも公表して適切に対応していると考えております」と答弁しました。しかし道路局長は、ルート変更とそれを決定するに至る経過、ルート決定に関わる行政文書の存在を問う質問に対して、当然作成すべき文書に当たることは認めながら文書が不開示とされた理由を説明できず、当該の行政文書の有無等について武田議員の「重要な決定に関して、事業が妥当だったか検証するための文書が残されていないのは問題だ」という核心に迫る追及にまともに返答することができませんでした。武田議員は委員会への資料提出を求めました。

■環境影響評価の方法書の送付強行に関する行政文書を求める

2019年6月28日に山梨県と長野県に環境影響評価の方法書を送付したことに関し、方法書の内容を検討し送付・意思決定した日付、会議名、どのような議論がされたのかについても、委員会への資料の提出を求めました。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）では、計画段階評価のガイドラインに基づき住民の意見を建設計画に反映させる「計画段階評価」が初めて行われ、そこでは事業計画の透明性、客観性、合理性、公正性が重視され、そのことを通じて建設計画の構想段階から住民の理解を得ていく住民参画のプロセスが重要だと言われています。国交省には、国土交通委員会での質問に対する答弁内容を改めて事実に基づき修正し、これまで住民らに果たされていない説明責任を果たすことを求めます。現在、委員会理事会を通じて指摘した重要な行政文書等についての提出を求めています

【参考】：参議院インターネット審議中継
会議名 12/3 国土交通委員会

一住民の合意のための既成事実作り— 甲府河川国道事務所が北杜市に 「説明コーナー」を設置

国交省甲府河川国道事務所は、8月に開催された都市計画道路（中部横断道）の環境影響評価方法書の説明会で建設計画の見直しを求める多くの声に直面し、そのため「住民への説明会を行う」と表明しました。しかし国交省が実際に行ったのは11月22日から4回にわたる「説明コーナー」の設置でした。

「説明コーナー」は11月22・23・29・30日に北杜市高根町の総合支所の2階に設置され、「地域に関係する方々に対して、これまでの経緯や現在の状況、期待される整備効果などについて、パネルによる情報提供などを行う」としていました。

当事者住民等の質問へ回答もせずに 「情報提供」とはどういうつもりか！

私たちは昨年12月11日に国交省に対して21項目の質問を行い、文書での正式な回答を求めてきましたが、未だに国交省はこれに答えようとしないうばかりか、環境影響評価の手続きを山梨・長野県と連携して強引に進めている状況です。その一環として、今回の「説明コーナー」の設置があります。当事者住民の質問に答えないだけでなく、それ以外の人たちを対象として「丁寧に説明した」という既成事実を作るために説明コーナーが設置されたことは明白です。

これに対して沿線住民の会では11月18日に、国交大臣はじめ関係部署に抗議と中止を求める要請文を提出しました。



（写真は見学者からの提供）

10/18 長野県

環境影響評価方法書への意見 概要書を知事に送付

山梨県・長野県は8月1日から都市計画道路（中部横断自動車道）の環境影響評価方法書に対する意見を住民等から募集していましたが、10月18日長野県庁は寄せられた意見をまとめた意見概要書を長野県知事に送付しました。方法書へ寄せられた住民の意見書は39件でした。

また長野県庁は同時に意見概要書を関係市町村へ送付し、1か月以内の市町村長の意見を求めました。11月末には関係市町村長から長野県庁に意見書が提出されました。長野県ではこれらの意見書の内容と、今後開催する技術審議会での審議結果を踏まえた知事意見を2020年2月17日までに長野県庁へ提出する予定で、その後環境影響評価の調査範囲、調査項目・調査手法を決定することになると見られます。

長野側でも半数の人が建設計画の 変更・見直しを求めている

長野側で出された意見では、環境影響評価の内容ではなく建設計画そのものに対する意見が約40%を占めたことに注目する必要があります。自然環境、優良農地の破壊を心配するもの、縦断面図がなくそもそもどこにどのような施設をつくるのか不明なため方法書としては不備であるとの指摘や、気象条件が厳しいこと、また農地をつぶさないためにトンネル構造にすべきとの意見など幅広い意見が出されました。このことは現在の建設計画が地元住民等に理解されていないことを示すもので、ルートの変更も含めた建設計画の見直しが必要なことを明らかにしたと言えます。

11月11日の信濃毎日新聞では、南牧村村長選挙の際に行った中部横断自動車道に関する出口調査で、国が示した1キロルート帯

を変更して開通を求める人が26%、延伸に反対の人は21%にのぼり、約半数の人が現在の建設計画の見直しを求め反対していると報道しました。これに対し「早期開通」を望む人は36%に過ぎませんでした。

山梨側では現在、意見概要書・見解書 を作成中！

山梨県では、環境影響評価方法書への意見が住民から多数（数百？）出されたため、山梨県都市計画課で現在も意見概要書とそれへの見解書を作成中です。

道路住民運動全国連絡会 第45回全国交流集会在開催

「住民参加の道路事業—住民が主人公であったか、何を未来に伝えるか！」をテーマに第45回全国交流集会在が11月23、24日横浜で開催されました。

第1日目はまず、横浜環状南線の現地視察が行われました。横浜環状南線は首都圏を環状につなぐ「圏央道」の一部で、横浜湘南道路などの神奈川県内の圏央道が整備されることにより、横浜港から東名高速や中央道へのアクセスが飛躍的に向上するとされている道路で現在事業中です。

当日はあいにくの雨模様でしたが、横浜駅からバスで見学に出発し現地の庄戸地区という閑静な住宅地の現地下車。ここはトンネルになるところですが、横浜連協から工事用のトンネルを掘らせ住民への騒音等の影響を軽減させている事、現在は監視用の井戸で水位を監視し、測定点457点の水準点測量を行い現在も67点で継続測定をし地盤沈下にたいする対策を行っているとの説明がありました。

事業者は2018年12月に連協所有のトラスト地3か所の取用を行いました。まだ1%の用地が取得できておらず当初見込み2020

年度中の供用開始は遅れています。横浜環状南線は各自治会が立ち上がり当初会員は5,000名で発足し、昨年で運動は30周年を迎えています。

続いて、会場にて現地・各地からの報告がありました。横浜環状北線の地盤沈下状況、広島国道2号線高架道延伸、高規格道路美作岡山道、福山道路（福山バypass）、淀川左岸2期事業、名古屋から環状2号線等、東京外かく環状道路、小平都市計画道路3・2・8号、等々からで、そもそも渋滞など無く必要のない道路・事業の進め方がおかしい・騒音等の生活環境への問題・道路の適地でない場所に建設されることに対する懸念等々多岐にわたる問題が報告されました。

第2日目は基調報告・特別報告2件・記念講演、その後3分科会に分かれ「住民参加」の道路事業について話し合われました。

基調報告では道路全国連事務局長の橋本良仁氏が、日本の道路、戦前と戦後・極端な道路建設と東京一極集中・3つの大震災・市民、住民運動について話され、課題として「自動車の社会的費用」や基本的権利の侵害の問題、これ以上新たな道路を造る必要はないこと、新設道路より減災・防災、補修・維持・管理が必要と強く訴えました。

特別報告1件目は、「外環反対運動から学んだこと」と題し外環反対連絡会（千葉県市川市）から報告がありました。

「1969年の都市計画決定から50年は良くがんばったほう」として、1971年から始まった反対運動を振り返りました。これまでのさまざまな経緯を説明し、2018年5月、環境対策の不備を理由に「供用開始差し止めの仮処分」を東京地裁に申立てたが、2回の審尋後「既に道路は共用されており、申し立ての前提は失われている」として棄却となったとの報告がありました。

特別報告2件目は、中部横断自動車道（長

坂～八千穂）「計画段階評価の現状と問題点」と題して沿線住民の会が報告を行いました。国交省行政評価制度における計画段階評価の問題点として様々な事実を示しながら、これまでの進め方がまったく不当であり計画段階評価は適正に行われていないこと、現在は、唐突に山梨・長野両県が「都市計画」を持ち出し環境影響評価の手続きを進めるに至っていることを報告しました。

記念講演は、慶応大学名誉教授の川村晃生さんが「巨大開発は人に何をもたらすか—高速道路・リニアの本質を考える—」と題してお話されました。川村さんは「環境人文学」という日本では川村さんのみが研究されている分野から、便利になることで人間の肉体の劣化と精神の劣化がどのように変遷してきたか、古今の文学を引きながら話されました。そして、景観破壊がもたらすものを千本浜の井上靖の碑文を紹介し、風景というものが人間の成長にどれほど大きく影響を与えるものなのか、また人間の感性を育む上でどれほど大事な意味を持つものなのか痛いほどに教えられた、と話されました。

3つの分科会では「住民参加によりうまくいかなかった事例」「住民参加により良かった事例」「住民参加への提言その他」ということで、各地で活動されている方々が話し合いました。

最後に「集会アピール」を採択しました。集会アピールでは「本集会は…自然災害が多発する日本列島で、国民の命と財産を守ることは政治の要であり、従来の延長線上ではない、防災・減災対策の抜本的な強化が求められる。こうした状況のもと公共事業を、これまでのように大型開発・新規事業優先で進めていいのかが問われている。私たちは、安全・安心の防災・減災対策、老朽化対策を公共事業の基本に据える抜本的な改革が必要だと考える。そして実現化するために全国の市民運動と連帯して国政等に訴えていくことを宣言する」とし、参加者の拍手で確認されました。

12/3 小淵沢太陽光発電訴訟

12月3日甲府地方裁判所で第15回口頭弁論が行われました。小淵沢町下笹尾で乱開発された太陽光発電設備の撤去と損害賠償を求めた甲府地裁での裁判も2020年1月で4年目に入ります。

原告の皆さんは景観破壊、眺望喪失、日照被害の他、夏にはパネルの上を滑走する熱風による家屋の室内温度上昇により冷房設備の設置を余儀なくされ、電磁波による健康被害も起っています。また積雪や強風により太陽光発電設備の破損や散乱による出火や感電の危機にも晒されている事等を裁判準備書面で訴えています。被告からの反論は未だ一切提出されていません。

被告 SunLink 株式会社は本件裁判の提訴後に、係争中にも拘わらず太陽光発電設備の増設を継続しています。

一般的な民事訴訟の第一審は二年が目安とされているそうですが、このような被告・被告代理人による無責任で悪質な対応等が裁判の長期化を招いています。

次回**第16回口頭弁論は新年2月25日(火) 11時30分**から甲府地裁で行われます。9月に裁判官立会いの下で小淵沢での現場検証が行われましたが、長期にわたる裁判で裁判長が異動となり新たな担当裁判長へスライドを使った現状説明を行ったり、証人尋問が行われる予定もあり、一審の判決までまだ時間がかかると予想されます。

また北杜市の現状として、本年10月1日より「北杜市太陽光発電設備設置と自然環境の調和に関する条例」が施行されましたが、自然環境や住民の生活環境よりも事業者の利益確保を優先した内容であり実効性のある規制条例とはなっていないというのが住民の感想です。

東京電力では増加する太陽光による発電電



太陽光施設が設置されている小淵沢の現地

力を受け入れるための約1年9ヵ月に及んだ送電線張替え工事が7月末に終了し、今後は保留されていた太陽光発電設備の設置が更に加速されることが予想され、ますます監視を強めていかなければなりません。今後も傍聴による支援を続けていきたいと思えます。

中部横断自動車道 新ルートの問題点・危険性を暴く(その1)

中部横断道は危険な「命がけの道」

中部横断自動車道(長坂～八千穂)新ルートの山梨県側は延長約20kmにわたり建設される計画です。このルートの詳細は沿線住民の会が国交省に開示請求して入手した縦断面図と標準横断面図から見て取ることができます。その検討の結果、計画されているルートがこの道路を走る自動車にとっていかに危険な道であるかということが次第に明らかになってきました。

1. 平均勾配6%の急坂が3か所、延長が計5.5kmにも及ぶ

新ルートのうち、計画されている高速道路の4分の1の5.5kmが平均勾配6%の急坂となり、通行に困難を伴うことが分かってきました。平均勾配6%と言ってもどのくらいの勾配か実感が湧きませんが、中央自動車道で登坂車線を併設している須玉～長坂間の平均勾配が4.0%、最急勾配が5.2%であるこ

とを見れば、この6%の勾配がいかに急勾配であるかが理解できます。

区間	平均勾配	最急勾配
中央自動車道 須玉～長坂	4.0%	5.2%
中部横断自動車道 長坂～長野県境	6.0%	? (7%)

ちなみに中央自動車道須玉IC～長坂IC間は平均勾配が4%もあるため、大雪の際にはしばしば通行止めになります。国交省は本年、全国の高速度道路のうち7カ所をチェーン規制の対象としましたが、この区間もその中に含まれました。この区間は国交省も冬季の通行の最難所として認めているのです。

2. 貨物車は登りに苦勞、冬季には道路凍結で急坂の下りは事故の危険性が大きい

中部横断自動車道は設計速度80km/h(許容最低速度50km/h)で建設が計画されている高速道路ですが、道路構造令第20条でその縦断勾配は4%以下とされています。道路構造令では地形の状況などにより7%の勾配まで特例で認められていますが、その延長には制限があります。

【特例】

勾配値	制限長
5%	600m
6%	500m
7%	400m

6%の急勾配で建設が予定されている3カ所の道路延長はそれぞれ1.5km、2.5km、1.5kmあり、従ってこのままでは道路構造令に違反するため建設に当たっては「登坂車線」を併設する必要があります。

日本道路協会の資料によれば、荷物を満載したトラックが連続して登り続けられる登坂可能勾配は4.5%とされています。そ

のため荷物を積んだトラックがこの6%の急勾配区間を走行する際、最低速度を維持するのは非常に難しく、登坂車線を登った場合でも困難を伴うことは容易に予想されます。しかも冬季の積雪時や路面が凍結している時期には、チェーンを装着していても走行がより困難になることは明らかです。

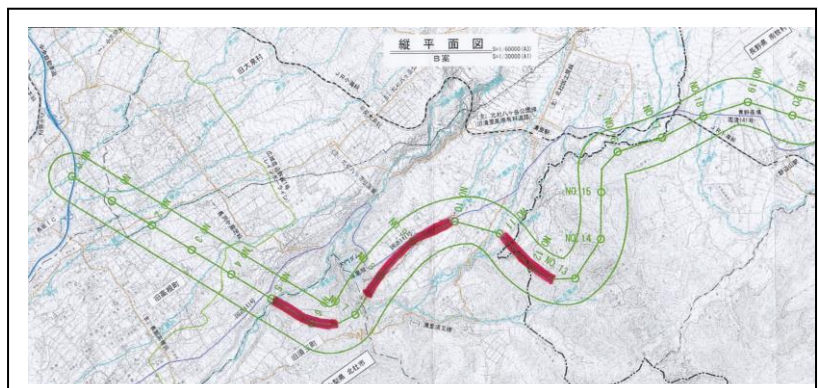
急カーブ曲がり切れず転落の危険性

更に、冬季にこの6%の急坂を下る場合、積雪、凍結による重大な影響を考慮する必要があります。この道路の構造は大半が高架となっているため道路が冷えやすく、八ヶ岳に沿って冷たい風が吹き付けるため路面の凍結が起きやすくなります。

冬季に凍結した急坂を下る危険性は改めて言うまでもないことです。凍結によりブレーキが利かず、運転のコントロールを失う危険性が大きいです。またルートが急にカーブする形状のため、最悪の場合はスリップしてカーブを曲がりきれず高速道路から転落する危険も想定されます。それ故この道路を通行する車の運転者にとってはまさに「命がけの道」と言わざるを得ない危険な道路に他なりません。

このような危険な道路を走行する自動車の安全を、国交省はどのように保障するつもりなのでしょうか。このことについて、公開ヒアリングで国交省の担当者に「冬の間、通行止めにするのでは？」と質問した際、担当者は明確な回答をすることが出来ませんでした。

私たちは人の命を危険にさらすこのような道路の建設には断固反対します。



注：図の赤色が平均勾配6.0%の区間