

「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.46 2020年2月10日発行

韮崎都市計画道路 1・4・1 号(中部横断自動車道) 山梨県庁 前代未聞の環境影響評価手続きのやり直し！

1月27日山梨県庁は、12月12日に公告縦覧を開始した環境影響評価方法書の意見概要書に県民等の意見の掲載漏れがあったため、意見概要書を再送付し手続きのやり直しを行うと発表しました。

これは、12月の公告縦覧開始直後に、沿線住民の会会員が「未掲載の意見がある」と県庁都市計画課に指摘したことが発端となり、1月に入っても県庁都市計画課から調査報告が無い事から確認のため、意見書募集期間中に寄せられたメール及び添付された意見書の開示請求を行いました。

その後も県庁都市計画課に現況について問い合わせを行っていたところ、1月20日に都市計画課企画監が意見概要書に未掲載の意見がある事実を認め、「どのくらい漏れているか調査中」との回答がありました。しかしその後県庁からは対応方針等についての連絡がないため、沿線住民の会では都市計画課へ環境影響評価方法書の意見概要書の再作成と手続きの中止を要請するため、急遽1月28日に都市計画課への要請と記者会見を行いました。

当日は前夜からの大雪で早めにJR中央線を利用して山梨県庁へ向かいましたが、面談前

の打ち合わせの最中に支援者から新聞紙上に「住民意見公開 13 件欠落・中部横断道環境方法書県やり直しへ」の記事が掲載されているとの一報を受け、急ぎコンビニで新聞を入手、山梨県庁との面談直前に新聞紙上で「縦覧手続きをやり直す」ことが発表されていたことを知り、なぜ先に当事者住民に説明をしないのか、怒り心頭の面談開始となりました。その後の要請でも、山梨県庁職員の職務全般に疑念を持つような発言が連発されました。

県民等からの意見書未掲載問題に関して山梨県庁に 11 項目を要請

①韮崎都市計画道路 1・4・1 号(中部横断自動車道)の方法書の「意見概要及び見解」(以下、意見概要書とする)に県民等から提出された意見書の中に未掲載のものがある事実を、直ちに山梨県庁のホームページ等に掲載して広く県民等へ知らせること。

意見概要書の送付手続きのやり直しは面談前日に県庁ホームページに掲載されましたが、予定されていた県民等の要請を受ける前に新聞報道で発表をした理由について説明を求め、強く抗議しました。残念ながら事の重大さを認識していないのか、山梨県庁都市計画課からの謝罪の言葉はありませんでした。

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
 ホームページ <https://chubuoudando.sakura.ne.jp>

②意見概要書への意見書の未掲載の問題は県民等に不信感を抱かせるものです。県民等から提出されたすべての意見書を山梨県庁のホームページ等を通じて1月31日までに速やかに公表すること。

意見を項目別に整理した意見概要書では、県民等が自らの意見書が受理されているか確認が出来ない事、国土交通省もこれまで住民意見そのものを全て公開している旨を伝えましたが「この場では回答できない。期日も含めて課内で検討する」との返答に終始しました。この要請は既に再三の要請内容であり「早急に回答を求める」旨要請しました。

その後2月5日、山梨県庁都市計画課は公表する予定はないと回答しました。

③意見概要書への未掲載の問題に関し、当該市である北杜市へ速やかに知らせること。

「北杜市へは昨日1月27日に北杜市トシマチズクリ課(?)へ連絡しました」と当該市の正式な所管課名も言えない都市計画課職員の実態にあきれました。そもそも1月20日に沿線住民の会に対し未掲載意見がある事実関係を認めているにも関わらず、建設計画地の当該行政に一報も入れない職務実態は無責任としか思えません。北杜市の責任も重大です。

④意見概要書がどのような手順で作成されたのか明らかにすること。そして県民等から提出された意見書未掲載の実態を調査し、なぜ未掲載になったのかその原因の徹底究明を行うこと。同時に未掲載となった意見書を提出した本人へ直接報告し、謝罪すること。

未掲載になった経緯は、メールに添付された意見書ファイルを開封後打ち出しプリントして郵送の意見書と合わせて管理していた。12月に住民からの指摘で郵送の意見書とメールの添付ファイルをプリントしたものを再確認したが未掲載は見つからなかった。しかしながら住民から1月9日に意見書のメール



と添付ファイルの情報公開請求が行われたため、再度メールの添付ファイルを確認したところ、添付ファイルがプリント保存されていないものが発見された。未掲載の意見書は4名、10件、13項目分の意見が未掲載であった事を確認した…との説明がありました。山梨県ではこれまでもパブリックコメント等で、何度もメールによる県民の意見収集が行われており、このような初歩的なミスが起った事や、ミスが起こらない様な事前の対策が行われてなかった事に驚くと共に、このような行政手続き全般の信頼性に関わる重大な問題に謝罪もなく県職員自ら平然と説明する姿は、これまでも同様なミスが起こっているのではないかと更なる疑念を抱かせるものでした。

また、未掲載であった4名の内1名は当日の面談に参加していたため、その場で直接の謝罪がありましたが、その他3名の住民に対しては現時点では連絡も謝罪も行っていないという説明には呆れて言葉が出ませんでした。早急に対応するように要請しました。

⑤意見書未掲載の調査・検証にあたっては、第三者機関を設置して公平性、中立性、透明性が保たれるように公開の場で行うこと。その調査・検証の結果については山梨県のホームページ等を通じて公表すること。

今回このような重大な問題が起きたにもかかわらず「第三者機関とはどんなものをイメージされてますか…」との県庁都市計画課職員の聞き直り発言があり、自らの仕事に対する責任をどのくらい認識しているのか疑わざ

るを得ません。また、このようなミスが起ったことにより、これまで意見書及び意見概要書作成にかかった時間と費用、既に 2 回も開催された技術審議会による審議や傍聴に参加した県民の労力が全て無駄になり、再度時間と国民の血税を使ってやり直しを行わなければいけない状況を強く認識し態度を改めるべきだと思います。都市計画課はまたも「この場では回答できない。期日も含めて課内で検討する」との返答に終始しました。再度「早急に回答を求める」旨要請しました。

その後 2 月 5 日、設置は予定していないと回答しました。

⑥このような事態を再び起こさないために、どのような再発防止策をとるのか明らかにすること。

山梨県庁都市計画課は「法律にのっとり国交省に協力を頂いている」と平然と発言していましたが、今後も方法書の次に準備書、その後も住民からの意見募集が行われますが、再発防止策が無ければまた同じことが繰り返される可能性があること。今回の意見書概要書及び見解書は全て山梨県庁が甲府河川国道事務所に丸投げし、国交省はコンサル会社に委託しているのは明らかで、意見概要書及び見解書の作成時に山梨県庁都市計画課で内容の再確認が行われたとは思えない状況で県民意見の掲載漏れが起ったことを考えると、明確な再発防止策を打ち立てなければ県民等は納得も信用もできない事を訴えました。

⑦すでに山梨県が 2019 年 12 月 12 日に公表している環境影響評価方法書の意見概要書を調査結果に基づいて作成し直し、その後の手続きをやり直すこと。

山梨県庁都市計画課職員は「やり直します」と即答しましたが、今後のタイムスケジュールややり直しの内容については「未だ何をどうやってと具体的には何も決まっています」

と回答した事に関し、県民と面談する前日に慌ててマスコミに「やり直し」を発表した事に強く抗議しました。また、新聞報道での「載せない意見があっても法令上、特に問題はありません」との言い訳は県民感情を逆なでする発言で非礼であり、猛省する事が先ではないかと抗議しました。

⑧山梨県環境影響評価等技術審議会の委員に意見概要書の未掲載の意見書があったことを報告し、技術審議会の審議をやり直すこと。

「環境部局が担当のため、相談検討します」と回答しましたが、審議委員への連絡が済んでいるのかとの問いに対しては「把握していない」と回答しました。山梨県はこれまで 8 年余り中部横断自動車道（長坂～八千穂）問題を「国が事業主体である」として放置しておきながら、突然都市計画道路に指定した事により技術審議会を開かなければいけない状況を作り出した県の責任は大きく、担当部局に関係なく常に県民に状況を伝えられるように準備想定する事は当然の仕事ではないかと抗議したところ、面談後に確認し「審議委員には 1 月 27 日に報告した」と報告がありました。

⑨当然のことながら、2 月 1 日に予定されている公聴会の開催を延期すること

⑩2 月 5 日に予定されている北杜市長の意見提出の期限を延期すること

⑪3 月 10 日に予定されている山梨県知事意見提出の期限を延期すること

上記 3 点は既に延期が決定していましたが延期後の対応は何も検討されておらず具体的な説明は一切出来ませんでした。

知事の責任は重大 山梨県庁は猛省を！

約 1 時間半の面談でしたが、山梨県庁都市計画課職員 4 名の発言に、行政職員としての責任感がほとんど感じられない様子に落胆と怒り

を感じました。山梨県民が目の前に座っているのに、顔は県知事や一部の利害関係者を向いている。行政職も県民サービス業である事を考えれば、このような初歩的なミスによって重要な県民等からの意見がなかったことにされる行為は許される事ではありません。山梨県庁の猛省を今一度求めたいと思います。

12/18 山梨県環境影響評価等技術審議会が開かれる

12月18日中部横断自動車道の環境影響評価手続きの山梨県条例に基づく第2回山梨県環境影響評価等技術審議会が、それぞれの分野の専門家9名の出席で開催されました。

審議では、委員から「方法書というのは、これからやっていく調査の方法を示すもの。ところが何も書いていない。…方法書の縦覧が終わった今、少しずつ本来の報告書の内容が出てくるのは、すごくタイミングがずれている。…位置や規模などの内容がまだ公開することもできない、これから検討すると言われたら理論的におかしい。…環境アセスメントの趣旨を全く理解されていないのではないか。普通にちゃんとやろうと思えば動植物生態系など、こんな何も方法が書いていないような方法書が出てくるわけがない」「…重要なのは国民に情報開示されるということが基本。…配慮書のような出来るだけ早い段階で、既存文献に加えて地元の人、専門家など色々な人の持っている貴重な情報を考慮して、広域的な計画から具体的な計画に絞り込んでいくこと」「今回の審議会ではこれから出しますと言われているような情報については本来、方法書の段階で国民に対して情報公開しなければならなかった」等、厳しい指摘が続きました。

住民の意見への回答に誠意がない！

また、「住民の意見とそれに対する回答を見

て、回答に誠意が感じられない。住民の方々が抱かれている懸念も非常にもっともなことで、それに対してもう少し真摯に向き合ってほしい」との意見も出されました。

更に大気質の調査に関し、地形が複雑な地域特性からブルーム・パフ式では真っ当な評価結果は出てこないこと。八ヶ岳の南麓斜面に熱容量の大きい構造物が出来ることによる気象への影響についての調査。トンネルにした場合に、どう下流に影響を及ぼすかの調査地の検討が必要なこと。費用対効果では、この地域の環境など値段の付けられない価値が多くあることから考慮することが必要であること。植物、昆虫等に関しては、生態系はいろんなものの相互作用で成り立っているという観点から調査をすることなど、私たちが懸念する問題に関連する意見が続きました。

技術審議会事務局の県庁森林環境部大気水質保全課は次回の審議会開催予定や知事意見の期限も示しましたが、今回の手続きのやり直しにより延期されることになりました。

説明に当たった事業者の国交省甲府河川国道事務所の地域防災調整官は、用意した資料で重要な新ルート帯発表の年度を間違え、傍聴者からの指摘で説明し直しましたが、その年度もまた間違えたのです。このことは事業者としての基本的な認識が無いまま進めているのかと唖然とさせられた場面でした。

ストップ・リニア！訴訟 第17回口頭弁論 裁判長は原告側の意見を無視 「原告適格の中間判決を来年3月30日出す」と強硬宣言

12月20日リニア新幹線の認可取り消しを求める「ストップ・リニア！訴訟」の第17回口頭弁論が、今回も満員の傍聴者が見守

る中、東京地方裁判所で開かれました。

裁判では初めに、原告の懸樋哲夫さんが「リニアの磁界に関する予防原則不在」について意見陳述をしました。続いて原告代理人の関島弁護士が中間判決に反対する弁論を行い、10月11日の前回口頭弁論後、古田裁判長が「来年3月に原告適格の中間判決を出す」と言明したことについて、「裁判所は中間判決をしなくても最終判決で原告適格と処分の違法性に関する判断を示せば足りる」と述べ、中間判決を出さないよう強く求めました。

ところが、古田裁判長はこれを全く聞き入れず「弁論はこれで終了し、3月30日に中間判決を出します」と一方的に宣言し、閉廷を強行し逃げるように退廷したのです。

中間判決に対して厳しい意見が続出

参議院議員会館で開催された報告集会では、懸樋さんから電磁波の影響と磁界対策の不備について、静岡の志賀さんからは台風19号による河岸の数カ所での土砂崩落や大井川上流の工事事務所の流失など工事予定地の現状報告があり、静岡県は国交省だけでなく、環境省や農水省にもリニア工事による大井川の減水問題や環境問題について参加するように求めていることが報告されました。

報告集会では古田裁判長の中間判決を出すとした対応に大きな抗議の声が上がり、裁判長から原告数を削減する原告適格の不当判決が出された場合の原告側の対応について話し合われました。原告の適格性は原告全員が持つ権利であり、これを裁判長が勝手に侵してならないことを参加者一同で確認しました。次回、中間判決が出されることが強行された場合は、これに対して原告団・弁護士、参加者一同では、適格を除外された原告については高裁に上訴する方針で臨むことを明らかにしました。

次回裁判：第18回口頭弁論 3月30日(月)
午後2時30分～東京地裁103号法廷

◎山梨県情報 統一行動への参加の呼びかけ

2・24 統一行動実行委員会主催の **JR 東海に抗議の声を集めよう！「みんなで叫ぼう！ リニアはいらない！！」ストップ・リニアのミニ集会とデモ行進、抗議集会**が甲府市で行われます。

日時 2020年2月24日(月・祝)

集合 10:30 甲府市総合市民会館3階4号

デモ行進 出発 11:00

南甲府駅横 JR東海山梨事務所まで
主催/実行委員会

連絡先 川村(電話 055-252-0288)

※実行委員会はリニア計画の中止を求める関係諸団体や、環境保全のために活動する諸団体と個人で構成されている1日行動です。

2/4 リニア工事差し止め 請求裁判が行われる(山梨)

山梨県南アルプス市を通過するリニア沿線の住民が建設計画の差し止めを求めている訴訟の第3回裁判が、2月4日甲府地方裁判所で開かれました。広い法廷は傍聴人で満席となり、原告3人が原告となった理由やリニア新幹線の建設で受ける被害のひどさについて陳述しました。

現行計画ではリニア新幹線の緩衝帯が4mとされているが、それでは騒音等が大きく生活が困難であり、30m以上は必要であること、事業者のJR東海の説明が不十分で住民からの質問にも答えられないなど、建設計画とその進め方に対して厳しい意見が述べられました。

そして、弁護士から裁判長に対して建設予定地の実態を見るために早期に現地に来てほしいとの要請が行われました。

次回裁判 5月19日(火)午前11時～
甲府地裁211号法廷

環境影響評価方法書、意見概要書への見解書の問題点

山梨県庁都市計画課は2019年8月に韮崎都市計画道路1・4・1号(中部横断自動車道)の環境影響評価方法書を公表し、12月12日にはそれに対する県民等の意見をまとめた「意見概要及び見解」(以下意見概要書)を明らかにしました。

「見解書」は住民等の意見を全く無視するもの

山梨県庁は意見概要書で県民等の意見を掲載し、そのすぐ後に「見解書」なるものを出しています。そこでは、方法書で公表した調査、予測及び評価の手法、調査範囲・地点については「国土交通省令」「山梨県環境影響評価等技術指針」「技術手法」に基づいて作成したのだから変更する必要はないと強弁し、県民等の意見は全く考慮に入れる気はないと公言する極めて強権的な対応です。

計画段階評価に関しこれまでの国交省の弁解の繰り返し

見解書では中部横断自動車道の必要性に関して、「中部横断自動車道は…本県にとっても、産業・経済の活性化や県外との連携を強化するとともに、大規模災害時における避難路や緊急輸送路として重要な役割を担う路線」とお決まりの文言を並べています。しかし先の台風被害で、山梨県の動脈とも言える中央自動車道が不通となって山梨県が長期間「陸の孤島」となったのは記憶に新しいことです。高速道路を作れば災害に対応できるというのは単なる願望に過ぎず、今回実際に起きたことを認識せずに今は通用しない弁解を繰り返しているだけです。地域の活性化についても、期待とは裏腹にストロー現象などにより逆に地域の衰退をもたらす結果になることは容易に予想できることです。

山梨県、北杜市に必要なのは、災害に対応でき、県内外の観光客はじめこの地を訪れた人々が自由に地域をまわり楽しむことができるように現道の維持整備・拡充を行うことなのです。

方法書にはどのような構造物を建設するのか書かれておらず調査ができない

高速道路建設によりどのようなものが建設されるか、構造物の大きさ、形状、位置が示されなければ、それが地域の自然、景観、生活環境に及ぼす影響を調査することができないのは明らかです。方法書ではその縦断面図や構造図が示されておらず、全くの不備と言えます。技術審議会の委員からも厳しく指摘されています。

道路構造を明らかにした方法書を作成し直し、環境影響評価の手続きのやり直しが必要です。

建設予定地域の長坂～堤地区の地下水調査は行わない！？

方法書では、長坂ジャンクションから須玉町津金地区までは高架で高速道路建設を予定していると書かれています。高架を建設する場合、橋脚の工事に伴い地面を深く掘削することになりますが、方法書ではそのことに伴って引き起こされる地下水への影響に関して、一番被害が予想される長坂～堤地区の間は調査対象から外されているのです。まさにこれは驚きです。

環境影響評価を行う場合、一番影響が強いと予想される地域を外して調査を行うことは通常環境影響評価ではあり得ないことです。調査の結果、被害が確認されないようにするために意図的にこの地域を外したとしか考えられません。

また湧水に関しても、ルート帯の中でたったの1カ所しか調査対象としていないのにはびっくりさせられます。「水の山」とも言われる八ヶ岳南麓に高速道路を建設することを計画しながら、その影響については調査の意思が全くないことには強い怒りを禁じえません。

世界かんがい施設遺産の「村山六カ村堰」を地域特性から排除

環境影響評価で重要な地域特性とは、対象地域にあって特別な意味を持つもので、富士山の世界遺産登録などが含まれます。中部横断自動車道は八ヶ岳南麓を横断する計画で、そこには1000年の歴史があり世界かんがい施設遺産として登録された「村山六カ村堰」があります。このかんがい用水の世界遺産への登録に際し、北杜市は市を挙げて祝った大きな出来事です。

しかし方法書ではユネスコに認定された甲武信エコパークは地域特性に追加されましたが、「村山六カ村堰」はなぜか追加されませんでした。これは大きな問題です。地域の宝の「村山六カ村堰」かんがい用水を地域特性に加える必要があります。

旧来の方法では大気質の調査は不可能

方法書では高速道路の排気ガスの影響を二次元モデルのブルーム・パフ式で行うとしています。しかし起伏の激しく標高差がある八ヶ岳南麓では平面での拡散を想定したこのモデルでは調査ができないことは、専門家も指摘しています。それ故、立体での拡散を予想する三次元流体モデルで大気質の調査を行わなければならないとした調査結果が出ないことは明らかです。これに関して、12月18日に開催された山梨県の技術審議会の中でも専門家の委員の方からも厳しい指摘がありました。

方法書の問題点は取り上げてきたもの以外にも多々あり、その作り直しが必要です。

1/28 地権者全員の同意なく 山梨県内最大級の太陽光発電施設の 環境影響評価方法書説明会が開催

北杜市須玉町増富地区の横尾山南麓・大平牧場跡に計画されている山梨県内最大級の太陽光発電施設で、1月8日環境影響評価方法書が公表され、1月28日にはその住民説明会が開催されました。計画中の太陽光発電施設は敷地面積35.8haと広大で、出力14.7MW、山梨県内で最大のものとなります。

対象地域は地区の共有地であるにもかかわらず、関係地権者全員の了解が得られていない中で方法書公表、説明会の開催には、参加した地権者、住民から大きな疑問、反対意見が続出しました。地権者の方からは絶対に判は押さないという意見も出て説明会は紛糾し、事業者の「自然電力」の強引な建設計画の進め方に対して厳しい批判がありました。

中部横断自動車道と同じように、住民を無視し、自然を大きく引き裂く無謀な計画は決して許されるものではありません。

シリーズ

日本各地で続発する道路問題 (第5回)

■岡山 美作岡山道路

美作岡山道路は山陽自動車道の瀬戸ICから中国自動車道の勝央ICをつなぐ総延長38Kmの地域幹線道路で、岡山県と岡山市が事業を進めています。暫定2車線での建設計画ですが、そのうち地元飯岡(ゆうか)



地区住民が建設計画の見直しを求めている英田ICと吉井IC間の約11Kmの区間が未着工のままです。

住民へ相談なく岡山県が一方的に ルートを決定

当初事業主体の岡山県は飯岡地区で4本のルートを検討していました。しかしどのルートに決定するのかに関して地区住民、議会などへの情報提供・議論が行われないうまま、2013年6月に岡山県は突然、住民説明会でルートを発表したのです。これはまさに地区住民にとっては「寝耳に水」のことでした。

ルートを決定する経過は全く不明で、その選定の根拠は地区住民にとっては納得のいくものではありませんでした。

災害の危険性を大きくし地域を破壊 する高速道路建設

飯岡地区は吉井川と吉野川の合流地点にあり、降った雨は川沿いの低地に流れ込んでそこが遊水池の機能を果たして地区住民は内水被害を免れてきました。高速道路が建設されるとその遊水池の4分の1の容量が失われることになり、浸水被害の危険性が增大することに地区住民は大きな危機感を抱いています。実際、2018年の西日本豪雨の際には遊水池が冠水して住宅付近まで内水が迫りました。

また、建設予定の道路は幅8.5m、高さ16.5mの巨大な道路で、地区を分断するだけでなく飯岡地区125戸のうち29戸が移転を迫られることとなります。住民の激減、地区の行事や活動に大きな影響をもたらすだけでなく、地域の衰退をもたらすこの計画には多くの住民が問題を感じています。

飯岡地区の住民は「高規格道路をみんなで考える会」を結成し、岡山県に対して20世帯以上の地権者が土地の提供拒否を表明するなど、危険なルートの変更を求めて働きかけを続けています。

2020年度会費納入 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。会の活動も8年目に入りました。

山梨県は突然都市計画を持ち出して以来、沿線住民の会や関係住民の皆さんの指摘や要請などに真摯に対応せず、国交省と一体となって、形ばかりの環境影響評価の手続きを強引に進めています。このまま進められれば環境影響評価の調査が開始され、その段階で、現在の建設計画1キロルート帯は更に絞り込まれルート帯は更に固定化されていきます。是非、皆様にはこの事態の深刻さを共有していただき、様々な働きかけの際にも協力・参加していただくことを呼びかけます。

沿線住民の会では今年に入り年初よりこれまで以上に、国・国政、国交省（東京・埼玉）や山梨県、北杜市、関係諸機関への働きかけを頻回に行っています。国政・国交省等への要請の場では国会議員をはじめ関係者へ要請書及びさまざまな関係資料の配布を通じて働きかけを行っています。更に会のホームページを通じての発信、パソコン等での情報にアクセスできない方たちへの対応としても隔月のニュース発行は欠かさず、全国の公共事業、道路住民運動のネットワーク活動に参画することによって、中部横断自動車道問題を広め、取り組みに必要な研鑽等を重ね、取り組む力を養いながら続けています。

その活動に要するニュース発行代、資料印刷代、通信費、交通費等々に必要な活動費などは、皆様の会費・カンパで支えられています。今年度もこの活動を継続していくために、是非、会費の納入、カンパをお願い致します。

◎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ンバー登録、参加が可能です。

◎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。