

「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 9 2020 年 8 月 10 日 発行

7/29 公開ヒアリングを開催 国交省の弁解は破たん！

7月29日に開催された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の公開ヒアリングで、沿線住民の会の21項目の質問事項への国交省の回答等に関して再度6項目の質問を提出し国交省に説明を求めました。

「1キロ幅には誤りがない」から適正？

国交省は中部横断自動車道の3キロ幅ルート帯と1キロ幅ルート帯の関係図の改ざんを認め、2020年1月31日に国交省のホームページに訂正した図を掲載しました。沿線住民の会は、誤った資料に基づいてその後のワーキンググループ、関東地方小委員会の審議が行われたのだから、計画段階評価は適正に行われたとは言えずやり直しが必要であると追及しましたが、国交省の課長補佐は「3キロ幅については誤りがあったのは事実でございますけど、1キロ幅につきましては誤りがなかったから、計画段階評価は適正に終了したと考えてございます」と弁明しました。

しかし、1キロ幅ルート帯は国交省が決定して発表したもので、それに誤りがなかったという説明はどういう意味か理解できません。

国交省はこれまで、1キロ幅ルート帯はそれまでの3キロ幅ルート帯を絞ったもので3キ



ロ幅の中に位置するため、新ルート帯の住民等にはさまざまな説明を行ってきたと主張してきました。そのために1キロ幅ルート帯が3キロ幅ルート帯の中にあるかのように改ざんしたルート帯関係図を7年にわたり提示していたのです。その図はワーキンググループ、関東地方小委員会で重要な資料として審議の中で使われてきたものです。

その改ざんを追及され、誤りを認めると国交省は、今度は1キロ幅ルート帯は誤っていなかったから審議は適正に行われたと主張し始めたのです。誤りをごまかそうとする支離滅裂な対応が続きました。1キロ幅ルート帯の住民等へ事前に説明し、合意を得ることを行ってこなかったこと、委員会等の議論・審議を国交省の思惑のもとに誘導してきたことが大きな問題なのです。

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>

「南麓地域での整備への異論」は住宅が多いから？

新ルート帯への変更に際し、関東

地方小委員会では「八ヶ岳南麓での整備への異論」が多いことを大きな要因として指摘していますが、今回国交省はそれは「3キロ幅ルート帯の中に住宅がある、それに配慮した計画を再度検討する」といったことをございます」と説明しました。これは、関東地方小委員会での議論を全く無視した身勝手な言い分にすぎません。

そこでは住民等から高速道路建設により八ヶ岳南麓の自然・生活環境、景観、動植物などの生態、豊かな水等に甚大な影響を及ぼすことが指摘され、そのため建設計画に反対の意思が表明されていたのです。

国交省の担当者はこの事実を無視し、「住宅がある」ことが異論であるとすりかえて新ルート帯に変更したと説明しました。これはそれまでの議論を無視した暴論であることは明らかです。ちなみに、1キロ幅ルート帯にも住宅は多数存在し、国交省の主張が根拠のないものであることは一目瞭然です。

双葉、須玉分岐案は山の大規模改変で非常にコストがかかる？

また、複数ルート案を提示しなかったことに関しては、双葉、須玉分岐案はコストがかかり現実的でないので載せなかったと説明しましたが、実際に国交省が情報開示した分岐案ではルートは国道141号沿いに設定されており、山の大規模な改変などは行わないことになっていました。この説明もまた根拠のない言い訳で、複数案を提示せず、比較評価の機会を与えなかったことの説明になっていません。

国交省の弁明は破たんしている。計画段階評価のやり直しを！

公開ヒアリングで国交省が新たに持ち出した様々な説明は全く根拠のないもので、弁明とは程遠いものです。ルート帯関係図の改ざんの事実を認めた以上、その資料に基づ

いて行われた委員会等での議論・審議に誤りがあったことは国交省も否定できない事実です。従ってそのような正当性・妥当性のない建設計画をやみくもに進めるのではなく、速やかに計画段階評価をやり直し、「ボタンの掛け違い」を正して建設計画そのものの見直しを行うことを求めます。

7/29公開ヒアリングでの国交省の回答とやりとり

公開ヒアリングには、公共事業チェック議員の会から大河原まさこ衆議院議員、初鹿明博衆議院議員、武田良介参議院議員秘書、志位和夫衆議院議員秘書等、国交省からは道路局企画課道路経済調査室課長補佐、環境安全・防災課課長補佐が出席しました。

1. 国交省から送付された文書について

質問 2019年2月4日と2020年2月14日に国交省から送付された文書は正式な回答なのか。
回答 12月11日の公開ヒアリングで口頭で回答させて頂いている。2019年2月4日にチェック議員の会に送付させて頂いたものにつきましては、12月11日に回答させて頂いたものを基本的な考え方、スタンスというものを取りまとめてそれを送付させて頂いたということをございます。

2020年2月14日に提出した資料につきましては、2018年12月11日の場で回答させて頂いたものについて、その回答を文書で起こしたというものでございます。

議員 12月にやり取りしたんですよ、答えに対して逆にこちら側から再質問したり、この回答はおかしいじゃないかと指摘したことが全く反映されていない。つまり12月のヒアリングというのが全く反映されないで止まってしまった状態のものが2月に来ていると。これだとやり取りをしている意味がないじゃないですか。

議員 文書をまとめたのはいったい誰なのかということをきちんと明記すべきなのに書いていない。それで正式な文書と言えるのかということ。まずはそれが責任を持った文書であるのかなのか、答えてください。

国交省 両文書とも作成者は国交省でございます。担当部局は道路局です。

議員 これから必ずきちんと日付と責任ある担

当部署・部局の名前を書いて文書を提出するようにしてください。

2. 改ざんルート帯関係図の訂正について

質問(1) 国交省がルート帯関係図の誤りを認め、訂正し国交省のホームページに公表するに至った経緯及び意思決定した会議等の説明を求め。

回答 訂正した資料をホームページに掲載するにあたって、会議等は開催してございません。

会 では、誰がやったのですか、どこで決めたのですか。

国交省 国道事務所と整備局で決めまして、それを変わるといったことについて承知していたということでございます。

会 国交省はこれまで3キロの幅の中に1キロが入って、それを縮めてきているので既に十分説明してきたと、だから1キロ幅の中の人たちに再度説明する必要とか比較対照するルートを示す必要はないという説明をしてきている。その辺の整合性というか、どういうふうになっているのか。

国交省 われわれとしましては、1キロ幅ルートをお示しする時に説明会を11回やらせて頂いていますので、1キロ幅を決める時に地域の住民の方の意見を聴く必要はないという認識はございません。

議員 3キロ幅の中に1キロが入っていたのが、3キロ幅の外に出ているルートを最終的に示したから、それはおかしいのではないかと。3キロ幅の中だと皆が思っていたのに外の所を持ってこられたら、外の住民からすれば今までの話は聞いていませんよ、知りませんよということになるから指摘をしている訳ですよ。

国交省 何年も修正すべきといったご意見があって、今年の1月31日に変えたところ、そこところは承知しておりません。

会 国交省内部に持ち帰って相談して、理由を教えてくださいませんか。

国交省 確認できる範囲で。

質問(2) 国交省が改ざん図の訂正に至ったことは地元説明会資料、審議資料が誤っていたことを自ら認めたことであり、計画段階評価が適正に終了したとは言えず、やり直しは必然である。

回答 われわれとしましては最終的には3キロ幅についてですね、参考として載せた3キロ幅について誤りがあったのは事実でございますけれども、最終的に計画段階評価で決定をする1キロの幅につきましては誤りはなかったということでございます。われわれとしては計画段階評価は適正に終了したというふうに

考えてございます。

議員 それでは3キロ幅をそもそも示す必要は全くなかったということになりませんか。どうして前の3キロ帯の中に1キロ帯があるような図を出してきたのか。

国交省 計画段階評価の際には、幅を3キロのまま終了する時もございます。その際、今回の中部横断自動車道についてはその3キロを南麓地域での整備の異論だとかを踏まえてより詳細にしていこうといったことで、1キロで決めていこうというふうになってございまして

会 国交省はわざわざ3キロ幅の中に入れたルートを出してきた。1キロ幅の人たちには比較対照する前に4ルートの提案をしたので説明の必要はないということを前提に話を進めてきた。ということは、3キロ幅と1キロ幅が離れているものだと説明の前提が全て崩れるんですよ。国交省のなかで話し合っていないといけないと思います。

国交省 計画段階評価については、公表する事前にご説明したかどうかの話ではなくて、4案をお示しした時には先ずは案をワーキングでお示したうえで、その上で意見を聴くと…

議員 詭弁を言っただけですよ。…計画ではどンドン絞り込んでいって、そして対象者がどンドン限定されていって、最終本当にこの線の上に乗った人たちに理解をしてもらって、それで最終的に計画が進んでいくわけじゃないですか、それが対象外の人突然出てきているから問題になっている。その過程の中でルートをあえて国交省が改ざんしたのじゃないかと皆さんたちは言っている訳ですよ。対象者じゃなかったとすると、それは手続き上のミスじゃないと言われるから、わざわざこの対象に加えるよう3キロ幅を広げて今まではごまかしてきて、ルートの幅は違っていました、間違いでした飛び出していましたけどこれは1キロ幅のルートを決めるのに飛び出たところも丁寧に聞いているんだからいいんだという理屈は通らないと思う。

国交省 計画段階評価の際には当然ルートの中の方々の意見を聴きますし、ルートの利用者、ルートの外の方々もおりますので、意見を伺う時にはルートの中の方とか限定してやっている訳ではありません。

議員 道路を使う人と土地を買収される人とは全然違うから、それをごっちゃにした説明はよくない。あくまでも土地を提供しなければいけないかどうかということで、住民の皆さんはこうやって真剣になる訳じゃないですか。対象になるルートの上に乗るか乗らないかというのは人生大きく変わるくらいの話なんだから、そんなに簡単に言っちゃいかんですよ。

会 説明で、3キロ幅の所は住宅、別荘が沢山あるので考慮しなければいけないという話でしたが、1キロ帯の方が住宅地は多いのです。地元住民の家もあるし別荘も混在している地域です。むしろ上の方が別荘地なので点在している。先ほどの説明は納得いかない。調査したのでしょうか。

国交省 関東地方小委員会でいろんな方がおっしゃった景観だとか自然環境全般へのご意見を頂いているのは私も承知しております。長坂付近、中央道と接続する個所はこの付近しかできないと考えておまして……

会 それは国交省の一方的な説明。その説明は破たんしている。

会 質問2の(1)(2)は持ち帰って頂いて国交省の方で精査して頂いて、新たな回答をいただきたい。

会 山梨県と北杜市へはルート帯関係図の訂正をどのように伝えていきますか。

国交省 文書での通知はしていないということはありませんけど、当時電話だったのか対面だったのかは分かりません。

会 3月に山梨県と面談した際に、当時の高速道路推進課長に同じことを聞いたら、課長は実は沿線住民の会のホームページを見て知ったんだと、そう言っているんです。北杜市も同じです。知らないのです。不都合なルートの誤りを認めたことについて山梨県や北杜市の地元行政に伝えていない、この事実をどう思いますか。

国交省 職員のうちどの方が知っていて、すべての方が知らなかったのか、皆様方がお話しされた方は……

議員 組織なんだから、担当者はこの人は知っていてこの人は知らないなんてあったらおかしい。ちゃんと伝えなかったとしか思えない。……伝えたんだったらいつだれがだれに伝えたのか、その手段はどういう形だったのか、議連に提出してください。

議員 現在の案で強行して行って、実際に計画まで行って工事が進むような段階になったら、市長とか県議とかの土地がたくさんあって、それが買収の対象になっているのが公になって、滅茶苦茶たたかれますよ。この人たちの土地を買収するためにもとものルートにないところにルートを設定したと言われるようになりますから、本当にちゃんと考えたほうがいいと思いますよ。

国交省 お示ししているルートの中に皆様がおっしゃった方々が、特定の個人の方がいらっしゃるかいらないか私は認識していないのですけど……

会 ですからなぜ長坂に決まったのかという

文書を開示請求しても、文書を作成していないから無いと、そういう答えが返ってくる訳です。

3. 1キロ幅新ルート帯案の決定に係る行政文書について

回答(1) 文書が存在しないとして不開示にしておりますが、行政文書については開示請求があった時に開示させていただいている。A案、B案について開示させて頂いているものが全てでございます。

回答(2) 文書主義の原則に基づきまして、委員会やワーキングで審議した資料とか議事録を掲載しているということをごさしまして、それは文書主義の原則に基づいてしっかり掲載しているといったものでございます。

会 昨年12月の参議院国土交通委員会で当時の池田道路局長は、「有識者委員会やワーキンググループ等で審議した資料及び議事録等については国交省のホームページに掲載して適切に対応している」と答弁している。どうですか、この見解について。

国交省 適切に対応していると認識している。

会 道路局長の答弁は、長坂に決定した過程を記録した文書が作成されていなければならぬというお話だったのです。それが無いということは、どういうことなんでしょうか。

議員 審議会最終的にルートを決めるわけじゃない。最終的に意思決定して、長坂からスタートしますよというのをどこかで決めているわけですよね。……どこかで決めているのだから、決めた文書というのは残さなければいけないじゃないですか。私から要請するけど、本当に文書がないのか調べていただけますか？

国交省 ワーキングで案をお示しして、最終的には一つにしていくと、一つにするということが最終的には政策決定になりますので、二つの案をお示ししてかつ議事録ですね、議事録は公表していて、どういう議論がそこであったのかといったことがございまして、われわれとしては公開の委員会でお示しした資料と議事録は公表することで適切に、最終的に一つの案に絞る時の経過はお示ししているといった認識でございます。

議員 今言っているのは提示した後のプロセスについての説明。提示する前にこの案とこの案をワーキングに出しますよというのを決めている訳だから、その意思決定の過程は絶対にあるはず。

国交省 ワーキングに提出するにあたっての決定の確認というか、確認します。

4.

質問 現在中部横断自動車道の環境影響評価の
手続きが強行されているが、山積する問題は
未解決で高速道路建設計画及びその手続きに
も正当性・妥当性がない。このような状況で建
設計画を進めることに住民らの理解は得られ
ない。説明を求める。

回答 今環境アセスメントの手続きを進めてい
るところでございますけど、公聴会や意見の
聴取とかあったと聞いていますが、そうい
った中で引き続き説明をしてもらいたいと思
っております。

国交省 我々としては、中部横断自動車道
については、災害だとか災害のリダンダンシ
ーといった課題の解決のために高速道路建設
の妥当性という観点では、計画段階評価の現
状の課題でお示ししている通り、必要性はあ
ると認識しております、住民の理解を得ら
れないという点につきましては、これまでの
いろいろな説明会でご理解を頂けるよう説明
させて頂いていると認識しておりますし、
今後必要なものは引き続き理解を得られるよ
うに努めていきたいと考えてございます。

会 計画段階評価の中でいろいろな問題があ
ると思っている。高速道路は必要であると思
われているかもしれませんが、その進め方につ
いて住民の理解は得られないんじゃないかと
いうことです。

5.

質問 中部横断自動車道の山梨県側の環境影響
評価では、山梨県が唐突に都市計画を持ち出
して国交省が自ら行うべき事業を肩代わりさ
せている。事業責任者としての責任を曖昧に
させ、様々な問題を生じさせている。このこ
とについて説明を求める。

回答 都市計画決定権者の山梨県、長野県の方
で都市計画に位置付けるというご判断をされ
ていらっしゃるし、都市計画と環境アセスと
同時に進めるわけで、都市計画決定権者が
環境アセスと都市計画を進めるといったこ
とでございまして、他の事業も同様にこうい
ったように進めて、県の方が都市計画決定権
者として環境アセスを進めているということ
でございまして、適切な方法で進めていると
認識してございます。

6.

質問 新型コロナウイルスの更なる感染拡大や
近年の多発する豪雨等による大規模災害に対
して、政府は巨額の財政支出を余儀なくされ
ている。国家財政のひっ迫化は待たないで
ある。これからは財源の多くを国民の命と生
活を守っていくために支出することが優先さ
れる時代となっている。中部横断自動車道の

山梨県側の高速道路建設はまさに不要不急の
公共事業そのものである。説明を求める。

回答 インフラ老朽化とかは喫緊の課題とい
ったことは認識しております、インフラのメ
ンテナンスといったものは当然ですが非常に
重要だと思っております。一方、中部横断自
動車道につきましては災害時の代替路だとか
そういった課題もあるとわれわれは認識して
おります、中部横断自動車道だけでなく高速
道路建設全般に言えますけど、メンテナ
ンスも重要ですけど地域だったりそういう所
の課題を解決するような事業も重要ではな
いかと認識してございます。

7/28 山梨県庁へ要請行動



7月28日、沿線住民の会は山梨県県土整備部
高速道路推進課の課長と都市計画課3名の出席
で面談を行い5項目で回答を求めました。

はじめに沿線住民の会からは、県が突然都市
計画を持ち出し環境影響評価の手続きを進めて
いるが、実質は国交省に丸投げで何もやって
いない。事業者案をどの様に検討・検証したのか文
書で示すべきであること。また、今まで何もして
こなかった山梨県が都市計画も無いのにどうし
て環境影響評価の手続きを進めるのか、県が都
市計画を持ち出した時点で1キロ幅ルート帯の
移住促進の政策等で永住した人や別荘所有者等
は大変な権利侵害を受けている。なかなか解決
しないのはこういう問題が続いているから、こ
のことが前提であることを伝えました。

要請事項1. 中部横断自動車道（長坂以北） 建設計画の見直しを求めます。

2012年11月21日に公表されたルート帯関
係図について、国交省は改ざんの事実を認め

2020年1月31日に国交省甲府河川国道事務所のホームページで訂正し公表しました。山梨県は地方自治体として県民・沿線住民等に対して国土交通省へ説明を求める立場にあり、山梨県知事と山梨県庁には自ら本建設計画についてのルート帯関係図の改ざん問題をはじめとする山積みの問題を踏まえ、本建設計画の見直し等を行うなど適正な対応を求めました。

山梨県は、ルート帯関係図の訂正を知ったのは沿線住民の会のホームページ、県土整備部として本計画を了承している。2015年に国交省から来ていた当時の高速道路推進課長は手続きは適正にされていると言ったので、それを覆すものではない、とあまりにも無責任な回答をしました。また、山梨県は計画段階評価をどのように認識しているのか、の問いには答えられませんでした。

要請事項2. 現在、強引に進められている環境影響評価の手続きについて

実態として環境影響評価の中身をすべて国土交通省に丸投げする手法は、県民等からは無責任極まりない行為に見えます。手続きありきで進めていることに抗議し、手続きの中止を求めました。また、このようないい加減な方法書で進めていったらこの南麓地域はめちゃくちゃになり潰れることを指摘しました。

山梨県は、心配は承知している、環境影響評価というのは現地調査・文献調査をして影響を回避するなど提言を行うための手法と認識している、と答えました。

しかし山梨県は国交省に丸投げでなにもやっていない。国交省で作ってもらった方法書では地域特性が反映されていない等不備があり、意見概要書・見解書も住民の意見は聞かないという内容であることを指摘すると、そのような認識はしておらず、山梨県が中身を精査していないことが伺えました。国交省が改ざんを認めたのだから環境影響評価を進められる状況にはない、と重ねて中止を求めました。

要請事項3. 公聴会の中止と手続きありきの県知事意見の提出等について

この問題は大気水質保全課が主管課であるが、環境影響評価の手続きを進めるのであればまずこの問題をクリアすることを求め、公聴会の中止と県知事意見を発表した合理的な説明と公聴会に代わる県民等の意見を広く聞く場の開催を求めました。また4月8日、県民の命を守るためコロナ禍での公聴会中止の要請書を届けるため県庁を訪問した際、大気水質保全課が県民が要望書を知事政策局に提出することを妨害するという有り得ない対応により大変不当で怖い思いをさせられたこと、政府の緊急事態宣言が出ると一転して公聴会を取り止めると言い、公聴会開催予定日の前日になって公述予定者から集めた「公聴会は延期すべき」という内容の要請書をあたかも公述人の環境影響評価に対する意見であるかのように県のホームページに掲載していることについて説明と回答を求めました。

山梨県都市計画課は、大気水質保全課の件は見えていないので分からない、皆さんのホームページで知った、このことに対して言う立場にない、今日の話は大気水質保全課に伝えると言い、手続きについては都市計画課・大気水質保全課それぞれでやっている、チェックするところは無いと答えました。大気水質保全課の常軌を逸している対応について山梨県のコンプライアンスはどうなっているのか、不適切な対応があった場合客観的に検証し是正を求める人は誰なのか、責任を持っている人、国交省から出向している県土整備部長との面会を強く求めました。

要請事項4. 環境影響調査の実施について

中部横断自動車道南部区間の一部で2020年に供用予定が来年夏に延期された。また死亡事故が多数発生していることについて、地元住民からの指摘に適切に対応しなかったからではないか、環境影響調査が適正に行われていれば防げたのではないかと指摘し説明を求めました。

山梨県は、南部区間は地質が複雑で時間がかかった。環境影響評価の時に調査しているが適切に捉えられなかった、掴み切れていなかった

のではないかと。死亡事故はヒューマンエラーと考えている。と述べました。

また、北杜市建設ルート予定地で現在週に一度ぐらい猛禽の調査をしているという人を見かける。県が把握して近隣住民に知らせるなどの適切な対応を求めました。山梨県は猛禽の調査については国交省へ伝えると答えました。

要請事項5. 大規模な豪雨災害等で高速道路の脆弱性が明らかになったことについて

最近頻発している豪雨災害は、山梨県においても大きな被害を出しています。中央自動車のがけ崩れによる通行止めや、中部横断自動車道の通行止めなどが起こり必ずしも高速道路が災害に強いとは言えません。住民の避難路確保には自動車専用道路を新設するよりもまず、現道の整備・改良強化が急務です。県は大規模開発事業より人命を優先する生活道路等の整備・維持管理にシフトしていく必要があります。また、コロナ禍を受けて国民の考えも変わってきています。アフターコロナを見据えて大きく政策転換を図ることが迫られています。不要不急の中部横断自動車道は止めて高速道路新設でなく国道141号の改良整備を求めました。

山梨県は高速道路は災害時に県外からの支援に必要、ネットワークとして繋がるのが大事であると答え、新たな事態に直面しているにもかかわらず従来の考えを繰り返すだけでした。沿線住民の会では8月6日までに回答するよう求めましたが、県は「約束できない、対応についてもこの場で答えられない、上司に報告する」と答えました。

中部横断自動車道の山梨県側の南部区間

全線開通 2021 年夏に延期

国交省は7月17日、中部横断自動車道の山梨側南部区間（身延早川IC～南部IC）13.2キロについて、開通予定を2020年内から2021年夏に延期することを発表しました。現場の地盤

が予想より悪く、対策工事をしなければならなくなったことに加え、2013年から今年3月にかけて工事現場で8件の死亡事故が相次いで起こったことが大きな要因としています。

この区間の開通延期は今回で3回目であり、この間沿線住民の会が指摘してきたように、国交省は2020年開通を至上命題として関係業者に工事を急がせてきました。そのため現場で働く作業員には、工期に間に合わせるために安全性は後回しにした過酷な業務が強いられてきたのが実情と言えます。その結果、この区間だけでこれまで6人もの作業員の命が犠牲となりました。国交省甲府河川国道事務所は安全性をないがしろにして工事を強行してきたと言われても仕方がありません。工事業者からも切実な声があがっています。人命を第一として、開通日を前提としない、現場の状況に合わせた安全を最優先にした工事が必要です。

8/2 リニア工事差し止め裁判の中間報告会が開かれる

山梨県南アルプス市の住民がリニア工事の差し止めを求めて甲府地方裁判所に提訴してから1年以上経過したのを受けて、8月2日中間報告会が南アルプス市農業環境改善センターで開催されました。広く多くの人にその裁判の現状を知ってもらい、「住民の苦しみ」「今後の裁判の展望」「リニア新幹線計画の欠陥と問題点」等について共有するため、住民等で作る対策協議会が主催して開催したものです。コロナ禍での開催にもかかわらず建設地域の沿線住民等をはじめ100人以上の人が参加し、報告と説明に聞き入りました。

初めに南アルプス市リニア対策協議会の志村代表のあいさつと報告があり、JRと数多くの話し合いをしたが理解できる回答はなく、甲府簡易裁判所に調停を申し込んだがJRは完全無視の状態で、専門家等に相談、検討の結果、単に補償での裁判は無理ということで2019年5月8日「リニア工事差止」の裁判を提訴したとの説

明がありました。

そしてこれまでの3回の裁判では原告8名が①調停の問題と同じ用地幅22mや緩衝帯4mの問題(30mの必要性等)②日陰や騒音の悪影響・眺望や景観破壊、ほかによる生活妨害等③リニアの悪影響による土地利用低下の損害問題、精神的苦痛等問題について陳述を行い、裁判所に提出した準備書に対してJRは「都合の悪いことは答えない、答えることができない」等の状況で、求釈明にもほんのわずかな反論しかできない状況で経過していることが報告されました。

報告会では続いて原告代理人の梶山弁護士から裁判の争点、原告・被告の主張、展望に関する説明と、南アルプスを掘り進むトンネル工事などリニア新幹線の様々な問題についてデータ・資料に基づく詳しい説明がありました。

ストップリニア！訴訟原告団長の川村晃生氏は事業認可取り消し訴訟の現状を説明し、山梨県で取り組んでいる「まんが訴訟」では行政の裁量権を問題にしていることを報告しました。ジャーナリストの檜田秀樹氏からは、リニアの問題に取り組んでいる全国各地の動きについてスライドを使っての報告がありました。

※リニア工事差止第4回裁判

8月18日(水)午前11時より

甲府地方裁判所231号法廷

老朽化進む橋やトンネル

高度経済成長期に一斉に建設されたインフラは、現在加速度的に老朽化が進んでいます。国土交通省によると、道路橋で50年を経過したものは25%(2018年3月)もあり、15年後の2033年にはそれが33%になるということです。また道路トンネルについては20%(同)が42%(同)と増加する予想です。

しかしその維持管理は財源と人手不足で追いついていないのが現状です。道路橋や道路トンネルは2014年から5年に1度の点検が義務付

けられましたが、その点検結果では全国約72万カ所の道路橋のうち、5年以内に修繕が必要とされるのが1割の6万9051カ所にのぼり、全国約1万カ所の道路トンネルでは4割の4416カ所が修繕が必要であると報告されています。

しかし実際に修繕に着手しているのは道路橋で22%、道路トンネルで36%しかないのが現状です。特にインフラの大部分を管理する自治体では道路橋が20%、道路トンネルで24%とより低くなっています。私たちは「危ない」橋やトンネルを日常的に通っていることになりませんが、笹子トンネルのような事故が再び起きることがないか大変危惧されます。

財源・人手不足で修繕が進まず

修繕が進まない原因の一つは「財源不足」で、市町村の土木費はピーク時から42%も減少していることです。インフラの老朽化は待ったなしですが、それを修繕する財源が削られている現状の先には、老朽化で道路が通れなくなる事態が避けられないこととなります。また、インフラの維持管理を行う市町村で職員不足が日常化していることもインフラ老朽化の大きな要因です。

コロナ禍で、国民の命と生活を守るため政府は巨額の財政支出を余儀なくされていますが、それにより借金の増加を招くこととなります。今後、財政支出の見直しは避けて通れない課題であり、公共事業でも新たな計画を精査して見直すことが求められる時代になりました。中部横断自動車道

の山梨県側は、不要不急の最たるもので、早急に建設計画を見直し国道141号の改良、改修で対応するよう国交省に求めます。

