

「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. 50 2020年10月10日発行

既存道路の改良整備・現道活用に方針転換を！

中部横断自動車道は 1987 年（昭和 62 年）第四次全国総合開発計画（4 全総）で閣議決定され、高規格幹線道路として計画されました。国土開発幹線自動車道（国幹道）としての構想です。

財政赤字の元凶一建設国債の乱発

法律上は道路建設の決定権は国土交通省にあります。しかし全国の国幹道路は国会でも審議されずに次々に建設されてきました。1990 年代に日本の財政収支のバランスが大きく崩れ、財政赤字が急速に拡大しました。その要因の 1 つとして、バブル経済崩壊後の数次に亘る経済対策としての公共投資の実施が挙げられます。内需拡大を目的とした公共工事等による経済対策です。現在の国債発行高に占める建設国債が大きいのは経済対策として湯水のごとく発行された建設国債が大きな要因であると言わざるを得ません。

また、計画された道路が本当に必要であるかどうかを問わず、閣議で決定されたからという理由だけで建設されている経緯は国会でも度々問題にされています。国会で高速道路建設に関して審議し、どうしても必要な道路を建設するというプロセスなしに、自民党道

路族議員の主導で「地域にお土産を」という利益誘導の考え方は今でも変わっていないのが実情です。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）では自民党の長崎幸太郎知事が 2019 年 1 月の当選直後から国政に働きかけ、中部横断自動車道の早期開業を後押ししています。そのプロセスも強引なもので、建設予定地の北杜市が都市計画地域でないにもかかわらず唐突に都市計画を持ち出し、環境影響評価の手続きを同時に強行するなど目に余るものがあります。

計画から 33 年経過一本当に必要なか再検討 ・見直しが必要

中部横断自動車道は当初計画された時点から 33 年が経っています。計画された時、10 年後、20 年後は交通需要としての実績がどう変化したのか、現在の社会状況などからこの道は本当に必要なものなのかどうか再検討する必要があります。中部横断自動車道では莫大な建設費用とその後の維持管理費の増大が想定され、現在、国の借金が 1100 兆円を超える厳しい財政状況を考えると不要不急の高速道路の建設の見直しは重要な課題です。日本の社会が少子高齢化と人口減少が避けられない中、今後の交通需要予測などは厳しい結果が予想されます。それでも作り続けるのでしょうか？

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（山梨県北杜市）
 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>

もう「君は太平洋を見たか、僕は日本海が見たい」という願望は、高速道路ネットワークと既存道路が整備されている現代では、切望する理由さえなくなっているのです。

中部横断自動車道は計画見直しが必要であり、国道 141 号を生活道路としての機能を果たす道として改良整備し、高速道路新設より現道活用を最優先にする方針転換が必要です。

超党派国会議員連盟「公共事業チェック議員の会」による再質問書の提出に続き

内閣へ中部横断自動車道に関する質問主意書を提出！

国交省は本年 1 月 31 日に中部横断自動車道の 3 キロ幅ルート帯と 1 キロ帯の関係図の改ざんを認め、甲府河川国道事務所のホームページに訂正図を掲載・公表しました。

7 月 29 日の超党派国会議員でつくる公共事業チェック議員の会と沿線住民の会が行った国交省への公開ヒアリングではこのことについて詳しい説明を求めましたが、国交省本省道路局企画課の課長補佐の説明は迷走し満足に答えることができなかったため、8 月 18 日に公共事業チェック議員の会から再質問書を国交省に提出して回答を求めてきました。

指摘事項、再質問に答えようとしない 国交省本省道路局

何度催促しても国交省は「調査している」などと言い回答をしない状態が続いたため、9 月 16 日、公共事業チェック議員の会の初鹿衆議院議員から内閣に対して「中部横断自動車道（長坂～八千穂）のルート図が改ざんされ、国土交通省のホームページに掲載され続けていることに関する質問主意書」が提出され、内閣としての公式見解を求めることになりました。

質問主意書でルート帯関係図の改ざんの経緯、問題点を指摘し説明を求める

質問主意書では「3 キロ幅ルート帯の中に 1 キロ幅ルート帯が含まれているように改ざんしたルート図を作成したのではないかと指摘し、①改ざん図を作成した理由、作成に関与した者は誰か、②関東地方小委員会やワーキンググループでこの図を使い続けた理由、③ 3 キロ幅ルート帯の外側の住民への意見聴取をなぜ事前に行わなかったのかなど、その理由と説明を求めています。

この問題は、国交省が行った「計画段階評価の実施の際の問題点」の核心を突くものです。国交省は「計画段階評価は適切に終了した」と主張していますが、その中身を問うこの問題に回答し問題解決をすることができない限り、「適切に終了した」という主張はその根拠がないことが明らかです。

参照：沿線住民の会 HP（2020.9.26）

10/2 内閣（国交省）が答弁書を送付

質問にまともに答えずごまかす

質問主意書への答弁書は、10 月 2 日に内閣から初鹿衆議院議員のもとに送付されてきました。しかしそれはまともな「回答」とは言えないものでした。

①改ざん図を作成した理由に関し、「従前示していた 3 キロ幅のルート帯案を参考表記する際、誤りがあった」と回答していますが、これでは質問の答えとなっていません。

②改ざん図を使い続けていた理由に関しては「『図を使い続けていた』の意味するところが必ずしも明らかではない」と質問をはぐらかし、「地域住民から訂正すべきとの指摘を受けたため…訂正したものである」とまともに答えようとしていません。

③ 1 キロ幅新ルート帯で新たに対象者となった住民等への事前の意見聴取がなかったことに関しては、「地元説明会を開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からの意見を受け付けた」として

いますが、これは新ルート帯案発表後に国交省が行ったことです。新ルート帯案発表前に対象地域の住民等から意見を聴取した事実はありません。

ルート帯案の関係図の改ざんを認めながら、いまだに言い逃れとごまかしを繰り返す国交省には、中部横断自動車道の建設計画を進める正当性、妥当性がないことは明らかです。速やかに建設計画の手続きを中止し、見直すよう強く要求します。

9/8 小淵沢太陽光発電訴訟/山梨県北杜市

最終口頭弁論行われる

9月8日、甲府地方裁判所で最終口頭弁論（第17回）が行われました。2016年1月29日に提訴して以来4年7ヵ月にわたり、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てきた裁判は、この日結審を迎えました。

これまで被告 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の増設を次々行ってきました。原告の皆さんは景観・眺望の喪失、熱風・熱汚染、日照・通風、土地建物の評価額の低下による財産的被害、健康被害、精神的被害等々は受忍限度を超えるものであること、設置工法の杜撰さなどをこれまでの準備書面で明らかにしてきましたが、被告 SunLink 株式会社はこれまでだんまりを通し反論をしてきませんでした。

しかしながら今回の最終口頭弁論になってこれまで一切の反論をしてこなかった被告 SunLink 株式会社は、突然これまでの準備書面に対しての反論を文書で提出してきました。手続き上、原告が反論できないタイミングで文書を提出してきたことは卑劣なやり方というほかありません。原告側はそれに対して再度の口頭弁論の開催と反論の機会を設けるように裁判長に強く要請しましたが、裁判長は

却下し結審となりました。裁判長はすぐに退廷してしまい、傍聴人たちはあまりの展開に席を立てない状況でした。

原告の弁護人は「弁論再開申立書」を提出するとしています。それを提出しても口頭弁論が再開されることはないが、訴訟手続き上、反論が記録に残ることが重要だと説明しています。原告も「このままでは終われない」と表明しています。

この裁判の判決は、12月22日午後1時10分から甲府地方裁判所で言い渡されます。

ストップ・リニアのお知らせ

1. 山梨県の住民団体「南アルプス市リニア対策協議会」が取り組んでいるリニア中央新幹線の市内通過区間の工事差し止め等請求を求める裁判が開かれます。

日時：10月20日（火）午前11時から
場所 甲府地方裁判所 211号法廷

2. 1都6県に及ぶリニア沿線住民らが提訴した「ストップ・リニア！訴訟」の中間判決期日は、当初の3月の開催が新型コロナウイルスの感染拡大により延期されていましたが、下記の期日に決まりました。

日時：12月1日（火）午前11時から
場所 東京地方裁判所 103号法廷
公判後は午後1時から議員会館で報告集会が開催されます。

3月30日の期日が延期されて以降、リニア新幹線を取り巻く社会の状況は一変しました。前の裁判長の判決を読むだけでなく、中間判決について熟慮して判決を示すよう訴訟原告団、弁護団は求めています。



中部横断自動車道建設計画の何が問題なのか？

———改めて中部横断自動車道の問題点を整理する———

中部横断自動車道（長坂～八千穂）は1997年の基本計画の決定以降ずっと動きがありませんでしたが、国交省は2010年になって突然関東地方小委員会を開催し、「計画段階評価」の試行による建設計画の手続きを進めました。

中部横断自動車道の新ルート帯発表から8年が経過しようとしている現在、山梨県北杜市側の建設計画の問題点を再度取り上げ、明らかにします。

◎自然豊かな八ヶ岳南麓に高速道路を建設するとんでもない計画

国交省が当初提示した3キロ幅ルート帯は、八ヶ岳南麓を横断するものでした。八ヶ岳南麓は日本でも有数の山麓が広がっている里山地域で、さまざまな動物、植物が生息し、自然豊かなところです。八ヶ岳を背景として、周囲には南アルプスの山々、富士山、茅ガ岳、奥秩父の山々が一望できる景観も世界に誇れる素晴らしいものです。

また、八ヶ岳の伏流水は南麓地域の至る所で湧水となって湧き出ており、この地域の住民等はこの水の恵みで生活を営んでいます。

国交省の高速道路建設計画はこの南麓地域を東西に横断するもので、実際に建設された場合、豊かな自然と景観、生活環境を破壊するものとなることは明らかです。そのため、計画発表後、計画に反対する様々な住民団体、別荘所有者の団体が結成され、反対の意思表示と計画の変更を求めて国交省と交渉を続けてきました。

反対運動の高まりに直面して、国交省はルート帯の変更を余儀なくされました。

南麓地域での整備の異論があるとしながら再び南麓地域に新ルート帯を設定

国交省は住民、別荘所有者の団体に対し、新しいルート帯は八ヶ岳南麓を迂回し、国道141号線に沿ったルート案を検討すると説明し了解を取り付けましたが、新たに国交省が提示した新ルート帯案はそれまでの3キロ幅ルート帯のすぐ南の八ヶ岳南麓を横断するルートだったのです。沿線住民の会は、八ヶ岳南麓の豊かな自然と景観、生活環境を破壊するこの計画に断固反対しています。

高速道路としては国道141号の改良・改修、現道活用で十分！

北杜市には中央自動車道・国道20号、県道・市道、広域農道など様々な道路が縦横に通っているため、中部横断自動車道は全線新設ではなく、国道141号の現道活用が最も有効な方策です。八ヶ岳南麓を横断するルートではなく、国道141号の改良・改修により八ヶ岳南麓の自然と景観、生活環境等への影響を最小限にすることができます。

また現道活用のやり方は、中部横断自動車道と同時期に計画段階評価により建設計画が開始された東北自動車道、北海道横断自動車道でも採用されており、道路網整備を早める点で有利な一般的な手法と言えます。

◎建設計画の重大なごまかし、住民無視の進め方

①住民アンケートのごまかし

国交省は3キロ幅ルート帯の発表後、住民等へのアンケート調査を実施しました。第2回

アンケートでは高速道路建設計画の是非を 4 つの選択肢で問いました。しかしそのアンケート用紙の配布方法は建設賛成を誘導しようとする意図的なもので、賛成者の多い長野県の市町村には多く配布し、北杜市の住民等には限定した配布を行ったのです。

それにも拘わらず、アンケートの集計結果では八ヶ岳南麓での建設計画に反対する意見が多数を占めました。すると国交省は今度は、アンケート結果は賛否の数ではなく、「どういふところに心配とか懸念、期待があるのかという関心の高さを示している」（関東地方小委員会・石田委員長）として、住民アンケートの結果を無視するに至ったのです。

このような住民アンケートの取り扱いは正当なものではありません。関東地方小委員会の委員からも厳しい批判が出されました。

②新ルート帯案の突然の新聞発表

新ルート帯案は、2012年11月21日のワーキンググループで甲府河川国道事務所から報告があり、翌22日の新聞で公表されました。新ルート帯の対象地域の住民、別荘所有者等にとって、それまで国交省から新ルート帯案に関し一切説明はなく意見も求められたこともなかったため、新ルート帯案の発表はまさに「寝耳に水」の出来事でした。

これは住民等を無視した建設計画の進め方で、国交省の「計画段階評価」のガイドラインにも反するものです。新ルート帯の対象となった住民等には複数ルート案の提示もなく、従って比較評価の機会も与えられず、選択の余地のない一つのルートの押し付けでしかありませんでした。

③ルート帯関係図の改ざん

新ルート帯案の公表時、国交省は1キロ幅新ルート帯案はそれまでの3キロ幅ルート帯を狭めたもので、住民等には十分に説明してきたと強弁していました。その根拠になる資

料として、ワーキンググループに提出したルート帯関係図では、1キロ幅新ルート帯がそれまでの3キロ幅ルート帯の中にあるように描かれていました。しかしこれは、国交省による改ざんだったのです。

沿線住民の会では国交省によるこのルート帯関係図の改ざんを2013年から指摘し、訂正するよう要求してきました。しかし国交省は「転記ミス」と認めたものの訂正には一切応じようとしませんでした。本年1月31日に国交省はついに改ざんを認め、甲府河川国道事務所のホームページに訂正図を掲載・公表しましたが、それはこれまで沿線住民の会で指摘してきた通り、1キロ幅新ルート帯がそれまでの3キロ幅ルート帯の外側にはみ出ていることを認めたものでした。

国交省は住民等に説明してきたと強弁するために1キロ幅新ルート帯がそれまでの3キロ幅ルート帯の中にあるかのようにルート帯関係図を改ざんしたことが明白になりました。

④新ルート帯案決定の理由、経緯等が不明

新ルート帯案は、ルート案の変更を決定した2012年10月4日の関東地方小委員会から、同年11月21日に開催された第1回ワーキンググループで公表されるまでの1か月半という短期間で決定されました。しかしその決定に至る過程や決定理由は未だに明らかにされていません。沿線住民の会の開示請求に対して、国交省は決定の経緯を記録した文書が存在しないと回答しています。しかし、国家プロジェクトの重要なルートの決定に関する行政文書を、事業者の国交省が作成していないことは考えられません。

1キロ幅新ルート帯には、前北杜市長とその親族が広範に所有する土地があり、山梨県議会議員、北杜市商工会会長の土地もあることも判明しています。それ故、新ルート帯案は、利益誘導のために決定されたのではないかという疑念が拭い去れません。

⑤改ざんされたルート帯図は関東地方小委員会、ワーキンググループの審議で使われた

関東地方小委員会、ワーキンググループでの中部横断自動車道の審議では、この改ざんされた基本資料を基に審議が行われました。それ故、その審議に重大な影響を与えたことは明らかで、審議をやり直す必要があります。国交省の「計画段階評価は適正に終了した」という主張の根拠は崩れています。建設計画の手続きを中止し、計画段階評価を最初からやり直す必要があります。

国交省が進めてきた中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画は、その計画自体の内容、その手続きに大きな問題を抱えています。国交省が建設計画を進めることができずに現在に至っている大きな理由はそこにあると言えます。

「ボタンの掛け違い」を直さないまま強引に建設計画を進めようとしても住民等の反発はますます大きくなるだけです。

国交省に、中部横断自動車道の建設計画の見直しを強く求めるものです。

※参照：沿線住民の会 HP「計画段階評価の問題点」

シリーズ

日本各地で続発する道路問題 (第6回)

■東京 小金井都市計画道路

東京都は 2016 年 3 月に小金井市内の 都市計画道路小金井 3・4・1 号線（中町 1，4 丁目、前原町 3 丁目、貫井南町 2 丁目、幅員 16m 延長 2060m）と小金井 3・4・1 1 号線ほか（東町 5 丁目、幅員 18m 延長 830m）を第四次事業化計画の優先整備路線として、今後 10 年以内に事業化することを発表しました。

対象となるこの地域には、豊かな水が湧く「はけ」と呼ばれる国分寺崖線と湧水、野川や

武蔵野公園など自然豊かな環境があります。国分寺崖線を横断し、野川の自然を壊そうとする計画に疑問を抱き、暮らしや自然環境を守るために住民は「都市計画道路を考える小金井市民の会」を結成し、計画の見直しを求めて活動を開始しました。

住民の圧倒的多数が「見直し、中止」を求め市議会も見直しの意見書を採択

2016 年 3 月に行われた東京都の「都市計画道路の整備方針」へのパブリックコメントでは、小金井の 2 路線に関して見直し・中止を求める意見が 96.7% を占めました。また、小金井市議会でも貴重な自然遺産が道路で分断されるとして「見直しを求める意見書」を採択するなど市民の大多数が反対する中、東京都はこれらの意見を無視して建設を決定したのです。

これに対して小金井市長は「地元への配慮を欠いた事業着手については、両路線とも希望することはありません」と表明するに至っています。

そもそもこの都市計画道路は住宅がほとんどなかった 50 年前に決定されたもので、現在では状況は全く一変しています。それにも拘らず東京都は住民の意見を無視し、都市計画道路の建設を強行しようとしています。市民、市議会一体となってこの建設計画の見直し・廃止を求め続けて署名、要請行動など様々な活動を継続しています。

