

「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.53 2021年4月10日発行

国交省 ようやく 11/2 要請・質問事項へ書面回答！

2月5日、昨年11月2日関東地方整備局道路部道路計画第一課への質問事項と11月19日の要請書への書面回答が沿線住民の会宛に郵送されてきました。関東地方整備局の大胡課長と三條課長補佐は、昨年末からの沿線住民の会の再三の書面回答の申し入れに対して「お会いして説明するのが丁寧な対応だと思います」と言い、書面での回答を拒み続けていました。ようやく届いた回答は書面5枚のみで、書面の送付文もなく、発出所管名や日付もないものでした。

国交省「沿線住民の会とのヒアリング」 をでっち上げる

更に11月19日付で当会から国交省へ提出した「中部横断自動車道の環境影響評価の現地調査への質問と中止の要請書」についての回答書面と思われる文書は、2月3日に沿線住民の会へのヒアリングを行ったかのように作成されたものでした。しかしこの日は、甲府河川国道事務所の松川地域防災調整官から「書面が出来たので郵送します」との電話連絡のみであったにもかかわらず、これをヒアリングを行ったとする文書として平然と送り

つけてきたのです。このことは事実のでっち上げに他ならず、非常に問題です。

沿線住民の会ではこれは公文書の改ざんに当たる行為であると指摘し、速やかに作成し直すよう連日関東地方整備局の三條課長補佐と甲府河川国道事務所の松川地域防災調整官へ申し入れました。

これに対して当初国交省はその必要はないと突っ張っていましたが、再三、作成し直すように強く申し入れを続けた結果、ついに2月9日、関東地整より「沿線住民の会の言う通り、文書を訂正したものを送ることで進めたい。今週中に送付する」との連絡があり、訂正された文書が2月13日に郵送されてきました。

相変わらず作成の所管名・日時も記載 されていない出所不明の文書

今回の書面回答の再提出・送付の際には、当会の指摘により送付文を同封してきましたが送付文作成の日付も書かれていない等、今回も正式の書式ではなく送付文の体をなしておらず、改めてこれが国交省関東地方整備局の主管課と当該甲府河川国道事務所の実態であること、国交省、国家公務員の劣化が深刻であることを目の当たりにしました。昨年11月2日の要請の責任所管である関東地方整備局道路部道路計画第一課の大胡課長及び三條課長補佐の

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>

責任は大きく、甲府河川国道事務所の担当者である松川地域防災調整官の対応も問題があるとと言えます。

要請当日の口頭での説明・応答と異なる書面回答

沿線住民の会は国交省への要請当日の口頭での説明・応答を受けて、その内容について点検を行っていましたが、要請当日11月2日の関東地方整備局道路計画第一課の大胡課長に

よる口頭による説明・応答の内容と、再度送られてきた2月13日の書面回答の内容に多くのズレや異なる内容があることが判明しています。国交省は再び「第3のボタンの掛け違い」を作ってしまったのではないのでしょうか？

現在、国交省回答の精査、点検を引き続き行っています。5月の総会でご報告できるよう、そして今回の国交省による一転二転の事態に関する問題も含めて国交省への何らかの対応を準備、実行する必要があると考えています。

環境影響評価のずさんな現地調査の実態

現在、国交省甲府河川国道事務所は中部横断自動車道の環境影響評価の現地調査を山梨側の12kmの範囲で強行しています。その調査は2019年8月に発表された「方法書」に記載された方法に基づき、あらかじめ決めた範囲で実施されることになっていますが、そのずさんな内容はこれまでもたびたび指摘してきました。この件に関し、甲府河川国道事務所の担当者から新たな注目すべき発言が飛び出しました。

ルート原案の発表は12月か来年1月頃？

甲府河川国道事務所の松川地域防災調整官は今年の2月、住民からの問い合わせに「ルート原案の発表は（今年の）12月か来年の1月頃」と答えています。

これは全くおかしい回答です。沿線住民の会が現地調査を実施するコンサルタント会社に問い合わせたところ、2021年2月の段階で実際に調査活動を行っているのは環境影響評価の気象の項目だけで、その他はまだ準備の段階だと回答しています。大気の状態や水質・水象（地下水）の調査は通年で行う必要があり、最短でも1年間を要するものです。

ルート原案はその調査の結果を検討し、環境に与える影響をできるだけ少なくするよう

に決定するものですが、今回の発言のように現地調査が完了しないうちにルート原案を発表することは到底考えられません。

スケジュールありきの形だけの環境影響評価を実施しようとしている

松川地域防災調整官の発言から読み取れるのは、環境影響評価の現地調査は形ばかりのもので、国交省があらかじめ決めたスケジュールに合わせて建設計画を進めていくという思惑です。甲府河川国道事務所は、中部横断自動車道の環境影響評価を適正に実施する計画も考えもないことがこの発言からも明らかとなりました。

長坂IC～高根町堤の区間の道路構造は「橋又は高架構造」に変更

また、新ルート案が発表された2012年の時点では長坂町の長坂IC付近から高根町の堤地区までは「盛土」構造となっていました。2019年の方法書では「橋又は高架構造」と明記され道路構造が変更されていることに注目する必要があります。

驚くことに、方法書を作成した当事者である甲府河川国道事務所の担当者がこのことを把握していないことが明らかとなりました。

沿線住民の会の指摘に対し担当者はうろたえて「道路構造はまだ決まっていない」とトンチンカンな返答を繰り返し、方法書に書いてあることすら把握していなかったのです。

「橋又は高架構造」の場合、橋脚を設置するために地面を深く掘削し、コンクリートで固める作業は避けて通れません。掘削の結果、地下水がせき止められる、あるいはその流れが変わることがたびたび起きることは周知の事実です。実際、リニア実験線の高架の建設に伴い、川の水が枯れた、新たなところに水の流れができたなどの例がいくつも報告されています。

高架構造の長坂～高根町堤の区間の地下水の調査は行わないと開き直り



高架構造で高速道路を建設するにもかかわらず、国交省はこの長坂 IC から高根町堤地区までの区間を地下水の調査から除外することを方法書で宣言しました。なぜ高速道路を高架構造で建設する際に必要な地下水の調査を行わないのか理解に苦しみます。

地面を深く掘削することを予定しながら、そのことが地下水に与える影響を調べようとしないのは、環境影響評価の現地調査とは言えません。建設により井戸が枯れたり、水の流

れが変化したりすれば、住民の日常生活や農業などに重大な支障を及ぼすことになります。このようなことで、国交省は環境影響評価をまともに行っていると言えるのでしょうか、非常に疑問です。

国交省の認める2回のボタンの掛け違いとは

国交省は2015年11月26日の本省企画課との面談の際、中部横断自動車道の計画段階評価の過程で2回ボタンを掛け違えたことを自ら認めました。しかしその後、ボタンの掛け違いはアンケートの時の1回だけで、その掛け違いは改善したと強弁するようになりました。ボタンの掛け違いが何回あったか、その掛け違いは解消されたのかは、国交省と住民等との合意・理解に関わる極めて大きな問題です。

沿線住民の会ではこの間ずっと2回目のボタンの掛け違いについて国交省に説明を求めてきましたが、国交省は2回目のボタンの掛け違いはなかったとかたくなに否定し、説明を拒否しています。そのため昨年11月2日の国交省関東地方整備局との面談の場で、出席した国会議員、沿線住民の会からこの2回目のボタンの掛け違いについて再度たどりました。

国交省：ボタンの掛け違いは2回ではなく1回のみと主張

質問では、「2回目は（新ルート案を提示した）ワーキンググループを立ち上げる時」と具体的に指摘して回答を求めましたが、国交省はボタンの掛け違いは「1回目のアンケートにおいて、別荘所有者を含む地域の方々に情報提供が行き届かないことがあったことから、2回目のアンケートでは情報提供方法の改善を図ったことに関する発言の1回のみであった

のではないかと当時の担当者から聞いております」と回答し、あくまでも 1 回だけだと言いました。

しかし、当時の国交省本省道路局企画課課長補佐との面談には複数の国会議員、沿線住民の会のメンバーが参加して直接聞いており、また、その録音もあります。

当時の国交省本省課長補佐の発言

(2015.11.26 録音)

当該箇所に関し、国交省本省企画課の課長補佐は面談時に「…われわれが何を配慮し、何を開示して答えるべきかということを決めていただいて、そういったものに全部答えられるかというところがあるのですが、極力答えられるようなやり方の方が私は正しいと思っています、そういった関係構築をなさいと言っておりますし、山梨県にも言っておりますし、そのために実際に時間を伝えてもらって話をさせてもらっていると理解しています。まあ、第 1 回の小委員会の前と、あとはワーキングを立ち上げるころですね、にくらいにボタンの掛け違いを現実に行っているのは事実なんで、その前というのはどういった合意形成をするのかという宿題を県、町を関東地方整備局の事務所を通して…」とはっきり発言しています。

これらの発言の事実(録音)があるにもかかわらず、国交省はそれを否定していますが無駄なことです。それでもなおボタンの掛け違いは「1 回のみ」と主張するのでしょうか？

問題なのは、ボタンの掛け違いとして指摘された問題を解決しないまま、ボタンを掛け違えたままで中部横断自動車道の建設計画を強行していることにあります。それでは住民等の理解を得ることなどできるはずがないのは明らかです。

国交省の対応を見ると、総務省の審議官の接待問題に関する対応と同じ類のごまかしで

あることを感じざるを得ません。まずは国交省に、この発言の事実を認めることから始めること、住民等へ真摯に対応することを求めます。沿線住民の会では現在、書面回答への再々質問と要請を準備しています。

ストップ・リニア！訴訟

中間判決の不当性とリニア事業中止を訴え提訴！

ストップ・リニア！訴訟は 2016 年 5 月 20 日の「中央新幹線沿線工事实施計画(その 1)」の認可取り消しを求め提訴して 6 年目を迎えます。その間 2019 年 3 月 13 日に「中央新幹線工事实施計画(その 2)」の認可取り消しを求め第二次提訴を行いました。6 年近い裁判でおよそ 20 回の口頭弁論が開かれましたが、各地の原告とサポーターの奮闘で毎回 100 人近い定員の大きな法廷の傍聴席を満員にする取り組みを続けてきました。

中間判決は控訴人らの主張、権利を全て否定した驚くべき不当判決

当初から担当していた東京地方裁判所の古田孝夫裁判長は「原告適格の中間判決を出す」と表明しましたが、その後交代した市原義孝裁判長は昨年 12 月 1 日に原告 782 名の三分の二に当たる 532 名の原告適格を棄却する中間判決を下しました。

中間判決は、輸送の安全性を求める権利、南アルプスを中心とする自然環境を享受し保護する権利、景観の保護や道路交通の円滑な交通と安全を求める権利、建設発生土運搬車両の運行による平穏な生活の侵害を防止する権利、土地等の所有者の物権的権利に基づく本件認可処分を取り消しを求める控訴人らの原告適格、権利を全て否定した驚くべき不当判決でした。

これに対し 167 名の原告が不当判決の棄却を求めて東京高裁に提訴しました(控訴審の期日

は未定)。ストップ・リニア！訴訟は第二段階に入りますが、更新弁論では原告と原告代理人が中間判決の不当性を訴え、残土問題、大井川減水問題、大深度地下問題を取り上げ、国交大臣のリニア工事認可取り消しを主張する予定です。(ニュース第 22 号より)

次回裁判 更新弁論：5月11日(火) 15
時開廷 東京地方裁判所 103号
院内報告集会：同日 16時20分開始 衆議
院第二議員会館 1階多目的会議室

■ストップ・リニア！訴訟原告団・リニア新幹線沿線住民ネットワーク

<https://linearstop.wixsite.com/mysite>

東京外環道 調布道路陥没

国は直ちに事業を中止し 大深度法の廃止を！

昨年10月、東京都調布市で道路陥没事件が発生し、それ以外の地点でも2か所で地面の下に空洞があることが発見されました。その後、東京外環道のトンネル工事が原因であることが明らかとなり、調査にあたった事業者の国、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本による「有識者委員会」は3月19日検討報告書をまとめ公表するに至りました。

有識者会議：「特殊な地盤から引き起こされた特別な作業」のミスと主張

これに対し、東京外環道の問題に取り組んできた外観ネット、東京外環道訴訟原告団・弁護団他12団体は、3月25日声明文を発表しました。有識者委員会が地盤の陥没は「特殊な地盤条件から引き起こされた特別な作業」に起因する施工が原因と結論付けたことに関し、地盤状況把握のための事前のボーリング調査の不足やシールド工法の欠陥を指摘して「事

件の問題と責任がどこにあるのか明らかにしていない」と事業者の責任逃れを厳しく批判しています。

そして、「再発防止のため真の検証がされたとは言えない」ため、御用委員会ではなく中立な第三者委員会による検証を求めました。また、住民への振動、騒音、低周波音による健康被害についても、被害地域や苦情件数・内容も公表せず、原因究明も再発防止策も不十分であり、納得のいく合理的な説明がないことを非難しています。

東京外環道工事は再発防止策が決定されるまで中止となる

事業者のNEXCO 東日本は、2月14、15日に行われた住民説明会で工事の試行ミスを認め、「具体的に再発防止策が決定するまで工事を再開することはない」と言明しましたが、住民等は、今後二度とこのような被害を繰り返さないために外環道事業そのものの中止を要求しています。

大深度地下法の問題性が改めて問われている

今回の調布の陥没事件で明らかになったことは、「地上には一切影響を与えない」としていた地下40m以下の大深度地下の工事が、実際には地表及び地盤に影響を与えるということが具体的に実証されたことです。大深度地下法の大前提としていた根拠はもろくも崩れ去ったと言っても過言ではありません。人の所有地の地下を地権者の承諾なく、補償もせず使用できるとした大深度地下法は、財産権を保障した憲法に違反していることが明らかとなり、廃止すべき法律であることは言うまでもありません。

■外環ネットのブログ

<https://gaikan.sblo.jp/>

中部横断自動車道（長坂～八千穂）

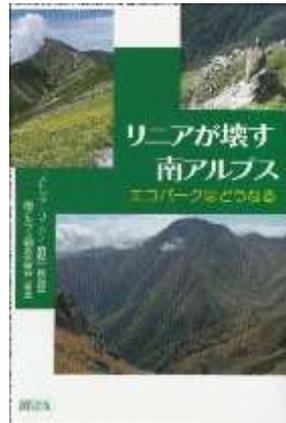
環境影響評価方法書公告以後の主な経過

- 2019.8.1 山梨県庁、中部横断自動車道の環境影響評価の方法書発表
- 2019.8/1～9/2 山梨県庁、4市で説明会を開催
- 2019.8.17 沿線住民の会 緊急報告会開催
- 2019.8.28 環境影響評価勉強会開催
(講師 辻村ちひろ氏)
- 2019.9.12 山梨県庁へ要請・抗議文提出
- 2019.9.24 公開ヒアリング実施 質問・要請
- 2019.12.12 意見概要書の提出
- 2020.1.18 意見概要書に関して記者会見
- 2020.1.27 山梨県庁、意見概要書の取り下げ
- 2020.1.31 国交省がルート帯関係図の改ざんを認め、訂正図を公表
- 2020.2.5 山梨県庁、意見概要書・都市計画決権者の見解の再提出
意見書数 284 意見数 494
- 2020.3.18 山梨県庁へ質問・要請書提出
- 2020.4.8 山梨県庁へ公聴会中止要請文提出
- 2020.4.18 山梨県庁、公聴会を中止
- 2020.4.21 北杜市長意見の提出
- 2020.5.1 山梨県知事意見の提出
- 2020.7.28 山梨県庁へ建設計画見直しの要請書提出
- 2020.7.29 公開ヒアリング実施
- 2020.10.13 国交省甲府河川国道事務所

- 2020.11.2 現地調査実施のチラシを配布
関東地方整備局へ質問・要請
- 2020.11.19 国交省へ環境影響評価の現地調査への質問と要請書提出
- 2021.2.5 国交省から 11/2 公開ヒアリングの質問への書面回答送付される

本の紹介「リニアが壊す南アルプス」

「ストップ・リニア！訴訟」原告団 南アルプス調査委員会編 緑風出版（定価 900 円＋税）



2014年にユネスコのエコパークに登録された南アルプス。日本第二の北岳を中心に 3000メートル級の山々が連なる山脈は、豊かな自然や生き物、そして美しい景観の宝庫だ。そこから流れ下る大井川などの河川が、静岡を中心とする農業を支えている。

今ここにリニア新幹線の巨大なトンネルが東西に貫通し、南アルプスの豊かな自然と人びとの生活を破壊しようとしている。本書は「ストップ・リニア！訴訟」原告団 南アルプス調査委員会が、エコパークの存続の可能性も含めて全力を挙げて調査した報告である（前書きから）。

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会

2021 年度総会のお知らせ

新型コロナウイルスの感染拡大が収まらない中、会員の皆様におかれましてもご不安な日々をお過ごしのことと思います。昨年は第一次緊急事態宣言下につき総会の開催を見送り、書面で「2019年活動報告、2020年活動方針」を送付させていただきましたが、本年は定員 200 名の広い会場（新型コロナ対策のため 50 名まで入場可能）で感染対策を十分に行い開催することといたしました。

中部横断自動車道は現在環境影響評価の手続きが行われており、準備書の前段の「調査・予測・評価等の実施」を行っております。今年末または来年初めにもルートの決定があるとの話も聞かえてきています。このような中で皆様と一同に会して様々な現状の共有や意見交流を行いたいと思います。私たちはこれまで通り八ヶ岳南麓での高速道路建設に反対し、建設計画の見直しを国交省、山梨県、北杜市に求めていきたいと思います。当日は体調に十分ご留意のうえ、マスク着用などコロナ感染防止対策にご協力をお願いします。

日時：5月23日（日）午後 1：30～4：00

場所：大泉総合会館 2階大ホール（北杜市大泉町谷戸 3025） ※駐車場有