

「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.54 2021年6月10日発行

中部横断自動車道(長坂～八千穂) 何の説明もなく全長34kmを40kmに変更！

国交省は 2010 年に中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画を発表した際、全長を約 34 km、建設費用の概算は約 2100～2300 億円と公表しました。建設する高速道路の全長がどのくらいであるかは建設計画の基本ですが、その全長が何の説明もなく変更されていることが判明しました。

環境影響評価方法書の図では全長を 40 km と記載

2019 年 6 月、国交省は自らが作成した環境影響評価の方法書案を山梨・長野両県に送付し、それを受けて同 8 月 1 日に両県は方法書を公表しました。山梨・長野県が公表した方法書は国交省の作成した方法書案の表紙をただ

変えたものにすぎず、内容は同一です。方法書には、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の全長を 40 km とする図が掲載されていました。

これは一体どういうことなのでしょう。建設計画の根幹である全長の変更に関する説明は、方法書のどこにも記載されていません。2012 年 11 月に発表された新ルート帯案では「L=約 34 km」と確かに書かれています。しかし 2019 年 8 月に公表された環境影響評価方法書では「計画路線約 40 km」と記載されています。

また、方法書の住民説明会の資料でも「延長約 40 km」と記載されており、中部横断自動車道の全長が約 40 km に変更されたことは間違いありません。



図 4-1-1 中部横断自動車道の計画路線の位置

(環境影響評価方法書)

なぜ高速道路の全長が長くなったのか、国交省は説明が必要！

今回のケースは、全長が 40 km とするならば、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画を発表後、国交省がこれまで 10 年にわたって住民等に説明してきたことがある日、知らない間に変更されていたということになります。建設計画の根幹が変更

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>

されるという重大な問題に他なりません。国交省には直ちに住民等への説明を求めます。

公共事業改革市民会議が立憲民主党へ要請

建設費用も不明なずさんな計画

しかも建設予定の全長がいつの間にか延長されただけでなく、その総建設費もいまだに明らかにされておらず、中部横断自動車道の建設計画のずさんさは一層明らかとなってきています。

国交省は「まだルートが決まっていないので建設費は計算できない」と弁解していますが、建設費がいくらかかるか分からないで進める公共事業が許されるはずがありません。行き当たりばったりの建設計画は直ちに中止すべきです。

5月25日、公共事業改革市民会議（以下、市民会議）は衆議院第一議員会館で立憲民主党に対する面談要請を行いました。

立憲民主党からは近藤昭一衆議院議員企業・団体交流委員長・環境委員会委員、生方幸夫衆議院議員環境委員会筆頭理事、小宮山泰子企業・団体交流委員会代行で国土交通委員会筆頭理事、岡島一正衆議院議員総務委員会筆頭理事、松田功衆議院議員総務委員会委員・国土交通委員会委員らが出席し、企業・団体交流委員会の永田部長の進行により行われました。

中部横断自動車道(長坂～八千穂) 1kmルート帯(案)及びICの概略位置(案)



2018年7月 長野国道事務所が公表した図

公共事業改革市民会議からは新型コロナウイルス感染防止対応もあり出席人数をしばり遠藤事務局長、横浜環状道路対策連絡協議会、リニア新幹線沿線住民ネット、東京外環ネット、道路住民運動全国連絡会、ラムサークル・ネットワーク日本、中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会が要請に参加しました。

市民会議事務局長は要請で、「高度成長期につくられたインフラの老朽化が加速しているにも関わらず対策が追いついていない状況が数多くある」一方で、「巨額予算が当てられる国土強靱化事業の中身には、「ミッシングリンクの解消」や暫定2車線道路の4車線化など、自然災害による被害の防止・低減と関連性の薄いものが含まれている」と述べ、事業の不合理性が指摘されながら不透明で

1. 事業概要

1-3. 事業の目的及び都市計画対象道路事業の位置

当該地域では、代替路が無い場合、地域を結ぶ幹線道路の大雨や積雪による通行止めが発生し地域孤立の懸念があり、また災害で中央自動車道が通行止めとなった場合には東京圏からの広域支援が分断される可能性があります。また、国道141号は死傷事故率が平均以上である区間が点在し、走行性にも劣ることから救急搬送時にも課題があります。一方で、観光業や農作物の運送性向上のためにも道路ネットワークのアクセス向上が求められています。



2019年8月 方法書の住民説明会で公表した図

不適切な決定過程で推進される巨大大業が存在していることを指摘しました。

そして、本来なら事業の不合理性をチェックする仕組みである事業再評価制度や環境アセスメント制度が、「いずれも市民参加の権利が保障されていないために、十分に機能していない」と述べ法律・制度改革の必要性和党内に公共事業の実情を調査する調査会を設置することを求めました。

住民団体から現況報告

市民会議参加者からは当日配布した事例シートに基づき個別事例に関する現況報告と問題点や見直しが必要とされる点等について、事務局長からは石木ダムについての説明をしました。

それを受け、近藤議員は「今日は国土交通委員会、総務委員会、環境委員会に所属する議員が出席し、お話を伺った。私自身も環境委員会に所属しているが、皆さまからお聴きした要請は党の政策や国会の質疑に反映させていただきたい」と応じました。また、衆院環境委員会の野党筆頭理事を務める生方幸夫議員は「日本の環境アセスメントは事業者が行ない環境省は意見を述べるだけで、ヨーロッパ等に比べて非常に遅れている。これを変えるために党内で議論していく」と述べ、衆議院総務委員会野党筆頭理事の岡島一正議員も「透明性をもって国民が監視できる仕組みがあるのか。国会においても複数の委員会が横断的、多角的、複層的に公共事業をチェックしていく仕組みが必要」と強調、公共事業のチェックシステムの構築を党や国会において取り組む姿勢を示しました。

閉会のあいさつで衆院国土交通委員会野党筆頭理事で企業・団体交流委員長代行の小宮山泰子議員は「自然との共生をうまくやっていくこと、地域の方々の合意を得ること、環境負荷をかけない公共事業を進めることが地域



の発展につながると思っている。いただいた提案をしつかり受け止めて取り組んでいきたい」と述べ、要請を終えました。

参照：立憲民主党ホームページより一部引用

https://cdp-apan.jp/news/20210526_1413

リニア裁判

中央新幹線工事差止等請求 4/20 口頭弁論行われる

4月20日甲府地方裁判所で、南アルプスリニア対策協議会による「中央新幹線工事差止等請求事件」の口頭弁論が行われました。原告は「原告第6準備書面」を提示し、様々な問題等を指摘しました（次回第8回口頭弁論は7月6日11時～）。

リニア沿線住民の会では山梨県に対して「防音・防災フード」の設置を要望していましたが、JR東海は5月21日、山梨県内の地上区間約27キロの約8割に「防音・防災フード」を設置する方針を明らかにしました。しかしリニア沿線住民の騒音への不安の解消は、これでもまだ程遠いのが実情です。

ストップ・リニア！訴訟 5/11 更新弁論行われる

昨年12月1日の中間判決で、東京地方裁判所は原告738人のうち532人の原告適格を棄却する不当判決を言い渡しました。その後、新型コロナウイルスの感染拡大で裁判期日が伸

び、中間判決で残った原告による初めての第19回口頭弁論が5月11日に東京地裁で行われました。古田孝夫裁判長はじめ裁判官3人全員が変わったため市原義孝裁判長のもとで更新弁論が行われました。

原告側からこれまでの訴訟経緯や中間判決の判断の誤り、提訴理由となった原告リニアによる南アルプスの自然影響、安全性の欠陥、リニア工事の問題などについて弁論と意見陳述が行われました。趣旨は次の通りです。

- ・川崎市内のリニアの大深度地下トンネルは東京外環道と同様に住宅街の地下に作られ工事と同じ形式です。JR東海は事業説明会で、シールド工法は実績のある工法で地盤沈下や騒音や振動被害は無いと説明しましたが、外環道の被害で根拠はなくなったこと。またリニアのトンネルは導水隧道と接近・交差し、導水隧道が破損すれば150万川崎市民の飲料水が絶たれること。

- ・経営難でのリニア事業推進は新型コロナウイルスの感染拡大でJR東海は2021年3月期で赤字幅は2440億円に上り今後の工事費の増大も確実でJR東海の倒産、財投3兆円が返済不能になる恐れもあり、工事が進んでいない今こそ工事計画を撤回するチャンスであること。

- ・輸送の安全性と経済合理性の欠如について、リニアモーターカーの技術は成熟しているとは言えない、リニアの建設費用は全線9兆円で更に追加費用など巨額の費用を要するが経済的合理性に疑問があること。

- ・リニア新幹線は南アルプスに25kmのトンネルを掘り、南アルプスの地質構造を著しく改変するもので、帯水層に影響して地下水位が低下し大井川の水量が減少、そのことにより南アルプスの生態系が崩壊しかねないこと、また大井川の減水量は約63万人の水利権量に匹敵し、生活、農業、工業用水に多大の影響は必至であること。リニア工事は自然環境や人間生活に不可逆的な被害を発生させかねない

いこと。

(次回第20回口頭弁論 9月10日)

参照：ストップ・リニア！訴訟ニュース速報・第23号

北杜市の太陽光発電施設の現状

大泉大湧水上の太陽光発電施設建設が中止

5月19日、大泉大湧水上部の急傾斜地に計画された太陽光発電設置事業者「Loop社」より事業中止の報告がありました。2014年から7年間の粘り強い住民の反対運動が実を結ぶ結果となり、須玉町増富地域の「大平ファーム」の開発中止と共に大変喜ばしいニュースとなりました。

高根町五町田口ヶ坪でも建設計画

また、事業者が住宅や田畑がある里山地域に「分割案件」と呼ばれる違法な太陽光発電事業を計画し、住民とトラブルになるケースも多発しています。多くの住民が市長への手紙を出したり担当課へ相談しています。

先日も「五町田口ヶ坪太陽光問題住民連絡会」が1ヵ月で857筆の住民署名を集め、



違法な分割案件発電事業を許可しないように市長へ申し入れを行いました。しかし市長は開口一番、「事業の認可は資源エネルギー庁が行っているので、北杜市として分割違法案件の判断はできません。住民と事業者で話し合ってください」と何の積極性もやる気も無い発言でがっかりしましたが、要請の終盤では市長の「国に報告する」との回答を引き出しました。

山梨県で太陽光発電施設の条例の制定の動き

6月の山梨県議会では「山梨県太陽光発電施設の適正な設置及び維持管理に関する条例」（仮称）素案が提出される予定です。内容に関しては県が設置許可を取り消したり、事業者が県の措置命令に従わない場合は国に通報したりするとの条項が盛り込まれるとの事で、規制が実効性のあるものになるよう期待しています。これに伴い、北杜市も既存の条例との整合性を保つため、9月議会で条例改正を行う予定です。

北杜市でも住民団体が連携

より実効性がある条例となるよう、多くの住民団体が連携して北杜市の太陽光発電事業の規制強化を訴える為「太陽光パネルの乱立から里山を守る北杜連絡会（仮称）」を立ち上げる予定で準備が進んでいます。

山梨県知事は4月の定例記者会見で「条例制定権という立法権に基づき太陽光発電施設を規制していく」と積極的な規制を明言しています。上村市長にも北杜市の太陽光発電乱立問題を解決すべく強いリーダーシップを期待したいと思います。



小淵沢太陽光発電施設訴訟控訴審

昨年12月22日の甲府地方裁判所の判決で不当にも原告の請求が棄却されたことに対し、原告団は直ちに東京高裁に控訴しました。東京高裁に甲府地裁判決の訴訟進行の不当性と判決内容の誤りを指摘した控訴理由書を提出し、新たな主張、立証の必要性を訴えました。

その第1回口頭弁論が5月31日、東京高裁で開かれました。裁判では、原告と弁護団が提訴時から現場の状況がさらに悪化している事実を指摘して、裁判官に対して現地調査を行うよう求めました。これに対して矢野渉裁判長は「必要性はない」と取り合わず、「現地の状況を見ないで判決文は書けないじゃないですか」と詰め寄った原告・弁護士に対し、「必要性はない」と繰り返すだけで答えずに一方的に結審し、次回8月4日に判決を言い渡すと宣言しました。

住民の被害状況を見ようもしない東京高裁

- 原告・弁護士が控訴理由書で述べた主張は、
- ① 1審の審理不盡…被告側が裁判で反論も言及もしてこなかった事項へのコメントや新たな事実を結審予定日に最終準備書面で提出し、それに対して弁護側が反論の機会を与えるよう要求したにもかかわらず甲府地裁の裁判長が認めなかったこと
 - ② 甲府地裁判決の行政規制と眺望権、景観利



益の問題の判断に誤りがあること

③太陽光発電施設設置による電磁波障害、生活環境、自然環境の悪化

④被告（Sunlink 社）の反社会的対応 事業者はさらに増設を計画

など多岐にわたる内容で、そのために現地検証の必要を訴えたものです。

この当然な原告・弁護士の主張を一顧だに

ともせずに「必要性がない」と切り捨てる東京地裁の裁判進行は、全く不当と言わざるを得ません。東京高裁は、住居に近接・乱立して作られた太陽光発電施設により著しい被害を被っている住民の声に耳を傾け、甲府地裁の判決内容を精査し見直す審議を行うべきです。

中部横断自動車道 新ルート帯案の問題点 1

国交省は 2012 年 11 月、中部横断自動車道の北部区間のルートとしてそれまでの 3 キロ幅ルート帯を絞ったものとして長坂 IC 付近を分岐とする 1 キロ幅新ルート帯案を公表しました。

中部横断自動車道の山梨側のルートを審議した関東地方小委員会のワーキンググループは、清里へのアクセス性に優れるとした B ルート案を取りまとめ、2014 年 7 月関東地方小委員会はその新ルート B 案を了承しました。

なぜ長坂 IC 付近を分岐点とするのか？

国交省が発表した新ルート帯 A、B 案はどちらも長坂 IC を分岐点とする案でした。国交省の関東地方小委員会の審議では、現地の住民、別荘所有者等が「八ヶ岳南麓での高速道路整備への異論」を多々表明していたことから、3 キロ幅ルート帯にこだわらずその外側も含めたルート案の検討をワーキンググループで検討するよう指示しました。

しかしワーキンググループの事務局を務めていた国交省甲府河川国道事務所は、2012 年 11 月の第 1 回ワーキンググループにそれまでと同様に長坂 IC 付近を分岐点とする八ヶ岳南麓を通る 1 キロ幅新ルート帯案を提示したのです。

国交省は新ルート帯は八ヶ岳南麓を通らない！とあきれた強弁

新ルート帯案の発表は住民等にとってまさに寝耳に水の事態でした。住民らは「なぜ八ヶ岳南麓に高速道路を建設するのか」と国交省に詰め寄りましたが、国交省の担当者は「新ルート帯の地域は八ヶ岳南麓ではない」と居直り、さらに「南麓の定義は国交省が決める」とまで言い張ったのです。

八ヶ岳南麓の豊かな自然環境、景観や生活環境に高速道路建設が甚大な影響を及ぼすことを避けるためにルートの変更が検討されたにもかかわらず、蓋を置けてみれば相変わらず八ヶ岳南麓を通過する建設計画が国交省から提示されたことは、到底納得できるものではありません。

新ルート帯を決定した過程とその理由はいまだに不明

沿線住民の会では、長坂 IC 付近を分岐とする新ルート帯案に関し、その決裁書とそれを決定するに至るまでの経過を記載した文書を開示請求しました。しかし国交省の回答は、「取得及び作成していないため文書が存在しないことから不開示としました」というもので、新ルート案を決定した理由やその経緯を

明らかにしない全く無責任なものでした。

ルート帯の見直しは、2012年10月4日の関東地方小委員会で議論し決定されたものですが、新ルート案の検討はわずか1か月半足らずの間に行われたものであることが分かっています。しかも、その後の調査でルートの対象地域の住宅、動植物等の調査は行われていなかったことも明らかとなりました。したがって、対象となる地域の調査をすることもなくなぜ「長坂IC付近分岐」の新ルート帯案を決定したのか、その理由はいまだに明らかにされていません。

既存の高速道路の一部の共用は問題

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画では、既存の中央自動車道を双葉から長坂までは高速道路として共用する計画となっています。

①災害に対応できない建設計画

中部横断自動車道の建設計画の大きな理由に、災害時への対応を挙げています。代替道路が多ければ多いほど災害への対応能力が上がることは明らかですが、中央自動車道が通行不能になった場合それに伴って一部を共用する中部横断自動車道も通行不能となるため、災害時の備えとしては大きな疑問が残ります。

災害への対応を考慮するならば、道路の共有区間は短ければ短いほど有効性が高く、長坂IC付近を分岐点とするのではなく双葉を通過するルート案や須玉IC分岐案の方がより適していることは明らかです。

②冬季には通行困難な難所

中央自動車道須玉IC～長坂ICは急坂が連続し、冬季には通行が困難になることはよく知られていることです。そのため積雪時にたびたび通行止めになることは良く知られています。国交省は積雪時のチェーン規制を、全国の高速道路の中でも先駆けてこの区間に指定しました。そのように須玉IC～長坂IC間は

難区間であることは十分承知しているにもかかわらず、あえてこの区間を中部横断自動車道と共用する計画を立てていますが、全く現状を無視した建設計画と言えます。

なぜ長坂IC分岐にこだわるのか？

国交省が示した新ルート帯案の発表以降、このルート帯の中に地元の当時の市長、政治家、有力者やその親族の土地が広範に存在することが明らかになりました。地元ではそれらの人々の関与が疑われていますが、このことに関して国交省は明確な回答をすることができないだけでなく、さらにルート帯を決定した理由とその経過も明らかにしないため、新ルート帯案の「政治路線」疑惑をより一層深めているのが現状と言えます。

シリーズ

全国で続発する道路問題（7）

■兵庫 名神湾岸連絡線

名神湾岸連絡線は、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を連絡する道路で、西宮市今津水波町～西宮浜2丁目までの道路延長約2.7kmの自動車専用道路で、事業費は約1050億円です。



2013年から計画段階評価が開始、2017年には高架構造での建設計画がまとめられました。

2021年3月に国交省社会資本整備審議会道路分科会近畿地方小委員会で事業が妥当と判断され、新規事業化が決定されました。

この道路は阪神高速3号神戸線の渋滞緩和、

災害時等に強い道路ネットワークの確保、沿道環境の改善、交通安全の確保、物流の活性化を謳う建設計画ですが、そもそも国、西宮市の行政主導による「建設ありき」で、住民の声は無視され続けて進められてきました。そのような動きに抗して住民は道路建設の問題点を鋭く追及するなど取り組みを続けています。



名神湾岸連絡線を考える会のニュースより

住民は環境の悪化に重大な危惧

写真にあるように、西宮IC付近に暮らす住民は現在でも11本の高速道路に挟まれた生活を余儀なくされていますが、名神湾岸線の建設によりなんと13本もの道路に囲まれた生活を強いられることになるのです。それにより更なる騒音被害、大気汚染、景観の悪化など、そこに住む住民の生活環境に甚大な被害をもたらすことは明らかと言えます。便利になるからと言って、行政の都合でそこに住む人たちの安心で穏やかな生活を一方的に奪



っていい訳はありません。「沿道環境の改善」を道路建設の目的に掲げていることとも大きく矛盾するものです。

住民からは「名神湾岸連絡道、本当にいるの？ 作ることは疑問です」「人が住めない道路をつくって『交通の利便性』を謳う国交省・兵庫県に怒りを禁じえません」「計画図を見て、こんなものを作ろうとしているのかと驚きました」などの声が上り、住民を無視する建設計画には大きな反対、疑問の動きが広がっています。

2021 年度会費の納入のお願い

◎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ーリングリスト登録、参加が可能です。ご希望の方は、振込み用紙にメールアドレスをご記入ください。
*メーリングリストとは、会員内のメールで、いろいろな情報交換が可能な仕組みです。各々の意見を瞬時に会員に伝達可能です。

◎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。