

「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.56 2021年10月10日発行

八ヶ岳南麓に高速道路はいらない 今こそ中部横断道の建設計画の見直しを！

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の八ヶ岳南麓を横断する新ルート案が2012年11月に突然発表されてから、今年で9年になります。中部横断自動車道が四全総の高規格道路網の一環として閣議決定されたのは1987年6月のことですが、その後1997年2月に長坂町から八千穂村の全長34kmの基本計画が決定され、2010年12月からは計画段階評価が北海道、秋田の高速道路建設と並んで試行として実施され、ルート案が発表されました。

アンケートでは八ヶ岳南麓を横断するルート案に反対意見が続出

国交省は2011年10月の第2回アンケー

トで3キロ幅ルート帯を示し4つの選択肢を提示したのですが、対象となった地域の住民、別荘所有者等は八ヶ岳南麓に高速道路を建設することに断固反対を表明し、アンケートでは寄せられた意見の60%が高速道路建設ではなく国道141号の改良、整備を望むという結果となりました。八ヶ岳南麓の自然と景観、生活環境を大切に思う住民等の気持ちが端的に表れた結果と言えます。

2012年 国交省八ヶ岳南麓を通る新ルート帯案を発表

アンケート結果や住民等の反対の動きに驚きルートの修正を余儀なくされた甲府河川国



八ヶ岳南麓は実りの季節

道事務所は、今度は2012年11月に1キロ幅新ルート帯を発表しましたが、それも従来と同じく八ヶ岳南麓を通るルートに変わりありませんでした。

地域の住民等が

八ヶ岳南麓での高速道路建設への異論を示し、このルート案に納得できず反対を表明し立ち上がったことは当然のことです。

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 (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>

八ヶ岳南麓の自然・景観と生活 環境はかけがえのないもの

八ヶ岳南麓は日本有数のすそ野が広がる地形で、そこには多種多様な植物が生育し、多くの動物が暮らし人間と共存しています。人々は豊かな自然とそれから得られる様々な恵みによって日々の営みをおこなっており、清涼な気候と空気、豊かな湧水に恵まれた生活環境はかけがえのないものです。また、周囲には南アルプスの山々、富士山、奥秩父の山々がそびえており、ほかの地域ではほとんど見られないような素晴らしい景観を四季折々見ることができるのもこの地ならではのものです。それ故この地には豊かな自然環境、景観に魅せられて多くの人々が移住し、あるいは別荘を所有して生活を享受しているのです。

この地に高速道路を建設することは、これらの自然や景観、豊かな生活環境を破壊することに他なりません。自然はいったん破壊されれば、再び元に戻すことは至難の業です。これらを守っていくことはそこに住む住民等、農業、商業、観光業の人にとっても喫緊な課題と言えます。

八ヶ岳南麓には既に中央道をはじめ 様々な道路が通っており、新たな高 速道路は必要ない

高速道路建設にあたり、国交省は当初、地域の解決すべき課題として①産業物流②救急医療③観光地連携④日常生活の移動性を挙げていました。しかしこれらは山梨県側（北杜市）の課題ではなく長野県側の課題です。計画段階評価のなかで、国交省がそれをあたかも山梨県側にも課題があるかのように強弁したことも問題としなければなりません。

山梨県側北杜市には中央自動車道が通っており、市内に3つもインターチェンジがあり

ます。また国道20号、国道141号、県道28号、旧清里有料道路、広域農道などが縦横に走っているため、住民は緊急時の医療、農産物の配送や日常生活の移動に全く支障はなく生活を送ることができているので、少なくともここに住む住民、別荘所有者等にとっては新たな高速道路の必要性がないことは明らかです。

更に、中部横断自動車道の建設の手続きの計画段階評価に関しても、ルート帯関係図が改ざんされたり複数ルート案を提示しなかったことなど、重大な瑕疵があることがこの間の沿線住民の会の指摘で明らかになりました。山梨県北杜市側には新たな高速道路を作る必要がなく、建設計画の手続きにも重大な瑕疵がある以上、建設計画の見直しは必須です。国交省には今こそ建設計画の見直しと国道141号の改良整備、現道活用を求めます。

9/21 国交省本省へ要請書を提出

例年行われている全国公害被害者総行動デーは今年の6月に予定されていましたが、コロナ禍のため中止となり、道路全国連と共に行っている国交省交渉は各団体がそれぞれ実施することとなりました。沿線住民の会は10月18日に国交省本省道路局との交渉を持つこととなりました。

国交省本省道路局からは、企画課経済調査室の草野真史課長補佐等が対応にあたる予定です。

中部横断自動車道の問題点を4点に絞った要請書を提出

沿線住民の会では9月21日に国交省に中部横断自動車道の問題点に関する要請書を提出しました。

要請書では

①3キロ幅ルート帯と1キロ幅新ルート帯の

関係図の改ざんの問題

- ②そもそも中部横断自動車道の北部区間を長坂～八千穂にすることの問題
 - ③計画段階評価で必要とされる複数案の提示がなかったこと
 - ④建設計画、その全長や道路構造が住民等への説明もなく変更されていること
- の4点を指摘し、国交省の真摯な回答を求めています。

これらの問題点は、中部横断自動車道の建設計画の根幹にかかわるもので、これまで実施されてきた計画段階評価の是非を問うものです。現在国交省にはこれらの問題点を真摯に受け止め、建設計画を始めから見直すことが求められていると言えます。

ついにルート改ざん当時の国道事務所担当者へのヒアリング実施へ！

中部横断自動車道の建設計画地の八ヶ岳南麓（山梨県北杜市）では、国交省が2020年1月30日ルート帯関係図の改ざんを認め、国交省甲府河川国道事務所の公式ホームページで訂正を公表したことなどに象徴される山積みの問題への説明と書面回答もできないまま、環境影響評価の方法書に基づく現地調査が強行されています。

遅れに遅れている7/5要請に対する 国交省からの書面回答

今年7月5日の国交省関東地方整備局への要請についての書面回答が、遅れに遅れています。沿線住民の会では関東地方整備局道路部道路計画第一課の大胡賢一課長、洲永美秋課長補佐らに、再三にわたり速やかに書面回答をするように求めています。

さらに要請当日の課長による説明と回答が的外れであることから再質問、再々質問と指摘事項を明らかにした書面を関東地方整備局へ提出して質しています。今後もこのような妥当性も合理性もない、いい加減な説明と回答を繰り返すのであれば、これ以上看過することはできないと強く抗議しました。

関東地方整備局、甲府河川国道事務所 は過去の担当者と関係資料を洗い出し！

その後、現地の甲府河川国道事務所の松川洋一地域防災調整官と鈴木捷紀施策分析評価係長にも書面回答が遅れている経緯と理由を説明するよう求めました。担当者は「沿線住民の会からの再三の指摘と申出を受け、書面回答の基本事項については既に整備局に回答案を提出し、関連資料として北杜市長坂IC近くを基点にする八ヶ岳南麓での1キロ幅新ルート帯案を提示した2012年（社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会、中部横断自動車道（長坂～八千穂）第1回ワーキンググループを開催した時点）から何年かに亘っての関係資料を関東地方整備局へ提出している。まだ目途がわからない。過去の事実関係など各種書類などを確認して整備局へは提出している。書面回答については正確に答えたいと思っている」と回答しました。

また、関東地方整備局の担当者は関係資料を遡って確認していることを認め「確認に時間を要している。今やっている最中。（書面回答の作成に）努力している。いつまでに提出できるかはまだ言えないが、回答したいと思っている」と答えています。

関係職員へのヒアリングが行われる 方向で動き出した！？

9月になっても書面回答が提出されないの、提出が遅れている理由を関東地方整備局

の課長補佐に質すと、「沿線住民の会からの要請事項で求められている当時対応していた職員へのヒアリングの実施について検討している。やり方も含めて【案】を作成して課長に報告し、所内で検討する予定。その対応に時間を要しているが前に進めている」と回答。甲府河川国道事務所担当者からは「(ヒアリング対象者となるであろう)2010年の計画段階評価が開始された当初から2012年頃の関係職員を対象者として関係資料を整備局へ提出している」との回答があり、既にヒアリング対象者が絞り込まれている模様です。

関東地方整備局はルート帯関係図の改ざん等に関わった関係職員へのヒアリングを行う事を組織的に確認

沿線住民の会から更に進捗状況の報告を求めたところ、9月22日関東地方整備局洲永課長補佐は「ヒアリングをする方向で道路局(国交省本省)の草野課長補佐に伝えた」と回答。9月28日午後に国交省道路局企画課の草野真史課長補佐に確認したところ、「昨日9月27日の夕方だったと思うが、整備局の洲永課長補佐から電話があり、ヒアリングする。しようと思えます。と連絡があった。整備局判断の事項なので、そのまま、そうですかと応じました。やるなという立場にはない」と答えました。

沿線住民の会からはヒアリングの対象となる当時の職員について、職員名を提示しています。関東地方整備局はヒアリングの対象となる職員については「対象者の名前は言えない」と言っていますが、ヒアリングの対象となる職員は明らかです。

ようやく当時の関係職員へのヒアリングの実施についての要請が具体的に動き出しそうです。確実に当時の担当者に対して正当なヒアリングが実行されるように更に働きかけていきます。

地域での合意・総意もないまま 8/23 北杜市観光協会会長 らが山梨県知事に早期着工 を要望

8月23日、北杜市観光協会会長の浅川力三氏(山梨県議会議員)が、北杜市高根行政区の住民、北杜女性みちの会会長を伴って山梨県知事と面談し、中部横断自動車道(長坂～八千穂)に関する要望を行いました。北杜市議2名が同行しています。新聞報道では要望者は約10名とされています。

当日は新型コロナウイルス感染拡大の最中で、山梨県でも感染者が急増しまん延防止等重点措置対象地域に指定されていました。長崎幸太郎知事は新型コロナウイルス感染拡大防止への県民等の協力要請を発信していたのですが、面談は予定通り行われました。

北杜市観光協会、清里・長沢・堤の3地区からの「要望書」の内容を精査中

現在、沿線住民の会では山梨県に対して情報公開請求を行い入手した山梨県知事へ提出された3地区の「要望書」等の内容の精査等を行っています。

3地区要望の基調は早期整備です。清里地区からは清里地区へのインターチェンジ設置の要望、長沢地区は道の駅「南きよさと」へのアクセス性を重視したインターチェンジの設置、堤地区はレインボーラインとのアクセス性を重視したインターチェンジの設置と書かれています。まず現段階で指摘しておきたいことは、今回の要望行動と要望書の内容は3地区での合意形成を経て行われたものではなく地域の総意ではないということです。

今回の要望の動きや要望内容に様々な懸念、違和感、怒りが噴出

8月23日の報道リリースの要望者欄には、

北杜市高根行政区の皆様と発表されています。北杜市高根町行政区は19区あり、清里地区は5つの行政区が存在します。長沢地区に加えて堤地区の要望とありますが高根町東部行政区には4地区があり、長沢以外に3地域があります。高根町行政区の皆さんからの要望だと言っても、地域のどのような場で話し合いが行われ、住民の意見・意向として反映されている内容なのか、地域の全ての住民等が高速道路建設早期整備の意向なのか全く不透明です。要望したとされる3地区の住民、別荘所有者、近隣住民等からは以下のような反響、懸念などが伝えられています。「要望することを知らなかった」、「今回、要望内容をはじめて知った」、「長年住み慣れた地域の自然環境や生活環境、農業等にどのような影響を受けるのか不安」、「地域や生活する住宅、田畑などがどうなるのか、住めなくなるのか」、「農業や商売などが出来なくなるのか」、「別荘所有者や二地域居住者への影響は考えられているのか」など、地域住民等から様々な反響が起きています。

行政区に入っていない市民、別荘所有者らの意見を無視

北杜市の住民の行政区への加入率は70%に満たない状況であり、区長の意向が地域の住民の総意とは言えないことは明らかです。住民登録のある市民で行政区に加入していない市民、加入したくても地区から加入を断られている市民も多く存在しています。

さらに中部横断自動車道の建設計画地域には、多くの別荘所有者・二地域居住者も存在しています。行政区という枠内にとどまらず、建設計画ルートに関係する人の全てが本建設計画の利害関係者、地権者になりうると言えます。そのすべての市民等が市民参画する場が民主的につくられ、意見が反映されることが必要です。

国交省担当者はインターチェンジの設置による大規模な環境や生活への影響を予想

改めて国交省甲府河川国道事務所の担当者にこの要望内容について伝え、影響などの説明を求めたところ、担当者は考え込み「具体的にその地域の状況をいろいろな面から把握して検討しなければ説明が出来ないが、かなり大きな環境・地域・生活等の改変が行われることになるだろう。この要望が出されたとしても、国交省甲府河川国道事務所としての総合的な精査・検討を経なければ、そのまま要望を受けるとはありません」と返答しました。

山梨県は「北杜市を通じて訪問する」との話があったため対応したと回答

今回の山梨県知事への直接の面談を通じた北杜市観光協会会長で県会議員でもある浅川力三氏らの要望について、県高速道路推進課は「今回、462名の署名とともに要望書が提出され、北杜市を通じて訪問されるとのお話があったため、対応させていただきました」と回答しています。

しかし沿線住民の会の北杜市役所への聞き取り調査では、山梨県県土整備部高速道路推進課が「北杜市を通じて…」と公式書面で回答した取り次ぎは、北杜市関係課の全てで行われていなかったということが判明しました。事実はどうであったのか、再度、山梨県県土整備部高速道路推進課への確認が必要です。

また、沿線住民の会ではこれまで何度も山梨県知事との面談を申し入れてきましたが、ことごとく拒否されました。北杜市を通じて訪問することを伝えれば山梨県知事への面談が出来るのであれば、改めて沿線住民の会も北杜市を通じて、山梨県知事への面談要請を申し出たいものです。

ストップ・リニア！訴訟

リニア工事残土処理～環境影響評価せず安易な盛り土で土石流や崩落の危険

—9月10日 第20回リニア訴訟口頭弁論で原告側意見陳述—

ストップ・リニア訴訟の第20回口頭弁論が9月10日に東京地裁で開かれました。法廷では原告側がJR東海の工事残土処理について、環境影響評価手続きを踏まずに谷や河原や鉄道施設の盛土に残土を使用することは、大雨や地震によって土石流や河川のせき止めなどが生じる危険性があり、住民被害や自然環境への悪影響につながると指摘した「準備書面33」を提出しました。そしてその要旨を原告側代理人の半田弁護士が意見陳述しました。

この後、市原義孝裁判長から今後の審理について原告側、被告側に意向を聞かれ、原告側は3名の意見書提出と法廷での証言を行うよう要請しました。被告側は反論や主張の準備書を提出したほか、今後も争点について争う姿勢を示しました。

原告側は、リニア山梨実験線の被害について裁判官による現地検分を改めて要請し、裁判長は、「現地に行くことはやぶさかではないが、コロナ禍で移動は難しい状況である」として、今後状況を見ながら現地検分について検討する意向を示しました。

口頭弁論：次回12月2日（木）、次々回：2022年3月10日（木）開廷時間はいずれも午後2時

小淵沢太陽光発電訴訟

9/8 東京高裁は不当にも「棄却」判決

沿線住民の会が長期にわたり傍聴を続けてきた小淵沢太陽光発電訴訟は、昨年の甲府地

裁の不当判決を受け、原告は本年1月1日付けで東京高裁に控訴しました。しかしながら高裁は一度も口頭弁論、証拠調べ、現地確認も行わず結審し、甲府地裁の判決を踏襲して9月8日「控訴棄却」の判決を下しました。

原告の方々は「最高裁への上告も検討しましたが、最高裁は違憲判断の訴訟が中心であり、通常の民事事件については高裁と同じく棄却が見込まれることから涙を呑んで上告を断念することにしました。その悔しさをばねにしながら、今後の太陽光発電の増殖が計画されている事案については現地にて交渉・抗議を重ね、平穏生活権を守るために頑張る所存です（原文）」とのこと。10月10日には現地小淵沢で報告会が開催されます。

東京高裁へは住民から正当な判決を求める要請ハガキ300枚を裁判長宛に郵送する活動にも参加しましたが、非常に残念な結果であり、日本の司法制度そのものへの不信感と憤りを感じずにはいられない判決となりました。

太陽光発電に関する山梨県と北杜市の動き

山梨県庁は10月1日より土砂災害の危険がある区域や山林等で太陽光発電の新たな設置を規制する為「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」を施行しました。

北杜市9月議会では県の条例制定に合わせ市条例の整合性を保つ為の条例改正が予定されていた為、住民団体「太陽光パネルの乱立から里山を守る北杜連絡会」が事前の条例改正に関する市民案を作成し上村英司市長と面談を行い提出しました。

しかしながら市長面談では開口一番「事業者の権利もありますので、ご理解いただきたい」との発言がありました。更に9月議会で議員より「今回の改正に市民からの要望や意見がどの様に反映されたか？また反映されな

かった場合の理由は？」との質問に建設部長は「市民団体からは地域計画民有林や土砂災害区域等の設置規制の要請があったが、それは県条例でクリアできている。それ以外の要望については、法令上の制限もあり、市条例制定の経緯もあり、現在は見直しが必要な状況ではない」と答弁しました。

市民団体が提案した条例内容は全て他の自治体で条例として制定されている内容であり、法令上の制限はクリアされている内容です。既に多くの住民や住民団体が太陽光発電に関して北杜市へ相談し、規制強化を求めている

のは周知の事実ですが、行政側の問題認識の違いに唾然とさせられ怒りと憤りを感じます。

特に上村市長は就任後、間もなく1年となりますが、選挙時には「太陽光発電に一定の規制強化を行う」とした公約もあり、今後も市民が規制強化に向けてこのことを強く発信していく必要があります。また、現状の市条例の範囲でも、市長が規制強化をしていく方針を示せばやれることはたくさんあります。沿線住民の会では今後も太陽光発電設備の問題に注視していきます。

中部横断自動車道 新ルート帯案の問題点3

2012年11月21日に開催された関東地方小委員会第1回ワーキンググループに甲府河川国道事務所が提出した審議資料には1キロ幅新ルート帯案とそれまでの3キロ幅ルート帯案との関係図も同時に掲載されていました。その関係図では1キロ幅新ルート帯案は3キロ幅ルート帯案の内側に位置しているように描かれており、これまで国交省はこの図を根拠として「住民にはすでに十分説明してきた」と主張してきました。

ルート帯関係図の改ざんを指摘

しかし沿線住民の会で甲府河川国道事務所が提示したこの関係図を精査した結果、1キロ幅新ルート帯がそれまでの3キロ幅新ルート帯の外側に位置していることを確認しました。そしてそのことを国交省に何度も指摘してきた結果、国交省はついに2020年1月31日にこの事実を認め、ホームページで訂正するに至りました。ルート帯関係図を改ざんしたことを明白な事実として国交省も認めざるを得なくなったと言えます。

このことによって、提示されている新ルー

ト帯に関係する住民等への事前の説明は一切なかったことも明らかとなり、それまで国交省が主張してきたことがすべて崩れ去りました。

中部横断自動車道の建設計画を強行する過程で国交省がこのような説明のごまかしを行ってきたことで、住民等が建設計画へ一層不信感を募らせ、事業への反対をますます強めることになったのは必然です。その一切の責任は国交省が負うべきもので、国交省の言う「ボタンの掛け違い」を解消するためにも建設計画の見直しは必須と言えます。

ワーキンググループに誤った資料等を提出し"ミスリード"

更に、ワーキンググループの事務局を務めていた甲府河川国道事務所の当時の小林達徳事業対策官、宮坂広志計画課長らは、

- ①この誤ったルート帯関係図を審議資料としてワーキンググループに提出した
- ②新ルート帯案の地元説明会で、反対意見が多数を占めたにもかかわらず、ワーキンググ

ループには賛成意見の方が多かったと虚偽の報告を行った

③新ルート帯案の中に当時の北杜市長、山梨県議、商工会の会長の土地が広範に存在する事実を意図的にワーキンググループに情報提供しなかったことが判明しています。

ワーキンググループの委員たちは、この誤った資料や報告に基づいて審議を行いルート案の取りまとめを行ったことは明らかで、言うなれば国交省の思惑通りに議論を行ったこととなります。このような「審議」は審議の名に当たらないことは明らかで、それ故ワーキンググループの審議も初めに戻ってやり直す必要があることはいうまでもありません。



図書の紹介

日経コンストラクション 2021年8月9日号

時代遅れの道路事業評価
徹底検証 熱海土石流

今回紹介するのは日経コンストラクションで特集された「時代遅れの道路事業評価」です。まず最初に取り上げられているのは、東京外かく環状道路です。陥没事故によって工期が延び損失が増大しているこの事業では、費用対便益（費用対効果）B/Cが1.0を下回る可能性が出てきました。それでも作り続けるのでしょうか。

国交省が定める便益（効果）の内訳は

①走行時間短縮便益②走行経費減少便益③交通事故減少便益という3点の指標で構成されています。いずれも整備しない場合と比べ、道路を整備することで地域の便益をどれだけ上げられるかという観点で求められます。この

点からも東京外かく環状道路は2020年7月に発表した1.10からさらに大きく低下するとの指摘です。これは陥没事故だけが押し下げる原因になっているわけではありません。社会的割引率の影響も大きいと指摘されています。道路事業の評価は供用後50年までのB/Cを推計します。東京外環道の場合、利回りを（実質利回り4%）換算すると21年8月の時点ですでに1.0を下回っている可能性があるのです。

次に「便益追加や修正係数で上げ底 B/C」の問題です。先ほどの3便益のほかに都道府県名との自治体では、B/C1.0以上を乗り越えるための指標を付け足して便益を大きくするマニュアルを作成している自治体もあります。特に山梨県では3便益以外に7つの自己便益を追加して総便益を算出しています。例えば国道300号中ノ倉バイパス事業では総便益131億円のうち99億8000万は山梨県の独自便益で、これを3便益だけで算出すると0.25にまで落ち込む計算です。この点において山梨県県土整備部は観光客増加で自己便益が大きくなったと話していますが、県の公共事業評価委員会でも疑問の声が上がっています。

最後に「事業主体による事業評価に客観性」があるかという問題です。この問題は3つの観点からの指摘があります。

分析手法の問題

①事業をすることが前提の問題②事業主体による評価制度の問題③事業評価については情報公開が徹底されていません。バックデータの公開によって第三者の検証も可能になります。中部横断自動車道でもその点においても大きな問題となっています。

公共事業は事業者だけのものではありません。国民の血税を注ぎ作り続ける自転車操業では何の解決にもなりません。今回のこの特集記事では公共事業は誰のためかを考える上で大いに参考となるものでした。