

「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.58 2022年2月10日発行

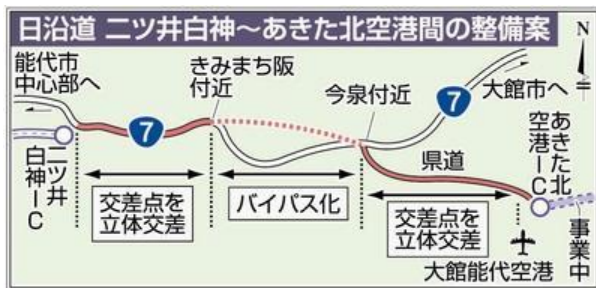
中部横断道建設計画は住民等の理解を得られない

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設に向けた計画段階評価が始まったのは 2010 年 12 月のことです。初期の段階から住民の意見を建設計画に反映させる目的で開始された計画段階評価の手続きは、全国 3 か所（中部横断自動車道（長坂～八千穂）、日本海沿岸自動車道二ツ井～あきた北空港、北海道横断自動車道黒松内～余市）で「試行」という形で実施されました。

それから今年で 11 年が経過しましたが、中部横断自動車道（長坂～八千穂）だけが、いまだにルートを決定することもできず新規事業化とは程遠い状況にあります。

日沿道は 2023 年 北海道横断自動車道は 2025 年に供用開始予定

日沿道、北海道横断自動車道の計画段階評価はそれぞれ約 8 カ月で終了しましたが、中



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>

部横断自動車道では国交省が計画段階評価の終了を発表するまでに 4 年 5 カ月を要しています。

また同時期に建設計画が開始された日沿道二ツ井白神～あきた北空港は、早期の利用開始を求める住民や行政の意向を受けてその 75%は現道を活用する計画となり、国交省が直轄で建設を進めている区間も 2012 年度には新規事業化され 2023 年には供用開始となる予定です。

さらに北海道横断自動車道の黒松内～余市でも早期の利用開始のため全長 74 kmのうち約 30 kmが現道活用で、残りの区間は 2016 年度には新規事業化されて 2025 年には供用開始予定となっています。

住民や別荘所有者等の意見を無視し続ける国交省と行政に責任がある

同時に開始されたほかの 2 つの建設計画が現道活用を取り入れて間もなく供用開始を迎えようとしている現状を見たとき、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画の遅れが際立ちます。その大きな理由は、八ヶ岳南麓の自然と景観・眺望、生活環境に甚大な被害を及ぼし、地域を分断する建設計画に懸念を表明し、現道活用を求めている住民や別荘所有者等を長年にわたり無視し、住民等の理解が得られないまま計画を強行してきた国交省と、それを後押しする行政の硬直した姿勢にあることは明らかです。そのことはこれまでの 11 年間の様々な出来事と事実経過で示されています。

国が作成した建設計画に間違いはないとばかりの高圧的な態度で住民等の反対意見を聞き流し、ただただ形ばかりの建設手続きを積み重ねることで建設計画を強行してきた国交省とそれに追随する山梨県、北杜市行政当局の責任は重大です。

建設計画と手続きに重大な瑕疵

また、国交省が提示した中部横断自動車道の建設計画そのもの、さらにその手続きにも大きな問題点があることも高速道路建設事業を進められない理由として指摘しておかなければなりません。計画自体に合理性、正当性、透明性がなく、住民等の理解を得られないのです。

ひとつの例を挙げると、なぜ長坂分岐とするのかその理由が全く不明なことがあります。沿線住民の会ではこの理由について情報開示請求しましたが、結果は長坂分岐を決定した経過とその理由を記録した文書は存在しないとされ不開示となりました。どのように、またどういう理由で1キロ幅ルート帯案を決定したのか、住民等には全く分からないブラックボックスの中で決められていたこととなります。

建設計画の計画段階評価の続きでも、国交省は甚大なごまかしを行ってきたことがこれまでの沿線住民の会とのやり取りで明らかとなりました。国交省がそれまでの3キロ幅ルート帯と1キロ幅新ルート帯の関係図を改ざんしていることが明らかとなったのです。国交省は計画段階評価をやり直さなければならない決定的な誤り(瑕疵)を犯しているため、それを正当化することが出来ないのです。

山積みの問題点の解決と建設計画の見直しが求められている

様々な問題点を置き去りにし、住民等の理解を得られない現在の建設計画はそれ故直ちに見直す必要があります。中部横断自動車道の建設計画の手続きが開始されてから11年経過した現在、国交省にはこれまでの手続きの誤りと問題点を真摯に検証・反省し、住民等に誠実に対応しながら建設計画の見直しを行うよう強く要請します。

ついに甲府河川国道事務所の当時の事業対策官、計画課長へのヒアリングを実施

中部横断自動車道(長坂~八千穂)の山梨県側区間に関し、沿線住民の会では2020年11月以来、1キロ幅ルート帯を決定した当時の担当者への事情聴取(ヒアリング)を行い事実関係を解明するよう求めてきました。国交省関東地方整備局の担当者は沿線住民の会の質問と要請にまともに回答することが出来ず追い詰められ、ついにヒアリングを実施せざるを得なくなりました。高速道路建設にあたり、それを担当した当時の国交省職員へのヒアリング実施は極めて異例のことです。

対象となったのは当時の甲府河川国道事務所の小林達徳事業対策官(現在・桜川市副市長)と宮坂広志計画課長(現在・川崎国道事務所所長)です。ヒアリングはリモート形式で行われ、関東地方整備局からは道路計画第一課の大胡賢一課長、洲永美秋課長補佐が対応し、それぞれ約2時間行ったと報告していますが、回答の内容を見ると甚だ疑問です。

関東地方整備局の課長、課長補佐が直々に意見を聴取

ヒアリングでは、関東地方整備局の大胡課長、洲永課長補佐が沿線住民の会からの質問と、それに対するこれまでの国交省の関係資料や見解などを伝え、それらについて説明等を聞く形で進められましたが、小林達徳元事業対策官、宮坂広志元計画課長は「1km幅のルート帯(案)は3km幅のルート帯(案)の内側で設定したという趣旨での説明は行っていない」「賛成意見が多かったという趣旨での説明は行っていない」などと自らが行ったことや自らの発言に白を切り通す対応に終始したとのことです。

また肝腎の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については、関東地整から積極的に聴くこともなくやり過ごしてしまいました。

中部横断自動車道の1キロ幅新ルート帯案の決定に携わった当時の担当者たちに、自分たちの不手際や誤りを認めさせることはな

かなか容易ではないことは予測していましたが、関東地方整備局の担当者はこのヒアリングを通じて中部横断自動車道の問題点を明らかにするという事よりむしろ意見の聴取を行ったという事実作りに終始したという感否めません。

今回のヒアリングは、これまでの山積みの問題点を明らかにしていく第1歩です。うやむやにされている事実関係を明らかにし、建設計画の見直しのために今後も更なるヒアリングの実施を求めていく必要があります。

1/17 国交省関東地方整備局が再々質問への回答を送付

当時の担当者の言い訳をそのまま回答

沿線住民の会は昨年7月5日に関東地方整備局への要請の際に中部横断自動車道の建設計画に関する再々質問書を提出し、書面での回答を求めていました。その書面回答が6カ月も経過した本年1月17日付でようやく送られてきました。

回答は、当時の甲府河川国道事務所の担当者への事情聴取（ヒアリング）を踏まえたものということです。しかし内容はこれまでの回答から踏み込むこともなく、当時の担当者の言い訳をそのまま回答とするなど質問に真摯に答えようとするものではありませんでした。何のためにわざわざヒアリングを行ったのか全く理解できない内容です。

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はないと回答！

国交省は1キロ幅ルート帯を住民等へ提示する際、それまでの3キロ幅ルート帯を絞ったものだと説明してきました。そのために1キロ幅ルート帯があたかも3キロ幅ルート帯の内側に位置するかのようにルート帯関係図を改ざんすることまで行ったのです。

このことに関するヒアリングで当時の甲府河川国道事務所の小林達徳事業対策官、宮坂広志計画課長は「1km幅のルート帯(案)は3km幅のルート帯(案)の内側で設定したという趣旨での説明は行っていない」と明言し

たとのことです。

これではルート帯関係図の改ざんの説明とはなっていないことは明らかです。「趣旨での説明は行っていない」と言い逃れをしようとするなら、実際にどのような説明を行ったのか明らかにすべきですが、そのことには触れていないのは全く不十分なヒアリングと言うほかありません。

建設計画への住民の意見—「賛成意見が多かったという趣旨での説明は行っていない」！

2013年1～2月の地元説明会に寄せられた住民等の意見の集約に関し、小林達徳元事業対策官は沿線住民の会に対して「そりゃ、賛成意見の方が多かったです」と明言しています。しかし沿線住民の会の集計では、実際に建設計画に懸念、反対する意見が3分の2を占めていることが明らかとなっています。

問題なのは、小林達徳元事業対策官の事実を捻じ曲げた見解がワーキンググループの委員たちへ伝えられ、その審議に影響を与えたことです。これは、1キロ幅ルート帯に関し、ワーキンググループの委員がそれまでの3キロ幅ルート帯の南に寄せたものとする発言を見れば一目瞭然です。小林達徳元事業対策官たちが意図的にワーキンググループをミスリードしようとしていたことは、いくらそういう「趣旨で」とないと弁明しても否定できないことです。

ボタンの掛け違いは1回のみ？

2015年11月、国交省本省道路局企画課の当時の篠田宗純課長補佐は国会議員が同席した沿線住民との面談の際、計画段階評価の手続きの中で国交省が2回ボタンの掛け違いをしたと発言しています。国交省はこの不都合な事実を認めようとせず、これまで「1回のみであったのではないかと否定してきました。

沿線住民の会では当時の録音を起し、ボタンの掛け違いがワーキンググループ開催時を含め2回あったと発言したことを明らかにしてきました。これは国交省がどのように否定しようとも動かさない事実です。都合の悪い事実を認めようとせず、ひた隠しにしようとする国交省の回答にはあきれざるばかりです。

1 キロ幅ルート帯 (案) はいったい誰がどのように作成したのか？

関東地方整備局は「1 km幅のルート帯 (案) の作成にあたり、会議は開催していません」と書面回答してきましたが、これは大変重大なことです。

会議を開催してルート帯案を検討したのではないのなら、当時の担当者である小林達徳事業対策官、宮坂広志計画課長たちが独断でルート帯 (案) を作成し、甲府河川国道事務所の当時の所長や乙守和人副所長、関東地方整備局の担当者の道路計画第一課・小幡宏課長補佐等の関係者のみの了解でワーキンググループに提案したことになります。それも 2012 年 10 月に開催された関東地方小委員会からわずか 1 カ月半で 1 キロ幅新ルート帯案を作成したことになりますが、これは通常では考えられないことです。

国交省が「会議は開催していません」というのなら、1 キロ幅ルート帯を誰が、どのような検討を行って作成し、またどのように意思決定が行われたのか、担当所管として国民に明らかにする責任があります。

なぜ山梨側は 1 か月半で 1 キロ幅ルート帯案を公表できたのか…長野側では 1 年 7 カ月もかけた

甲府河川国道事務所が中部横断自動車道の山梨側 3 キロ幅ルート帯案から 1 キロ幅ルート帯案に変更したのは、2012 年 10 月 4 日に開催された関東地方小委員会の決定を受けた 11 月 21 日のことです。この間わずか 1 カ月半で、新たに建設計画の対象となる地域の住民等の意向を聞くこともせず、また説明会を開催することもなく新聞発表という形で公表されたのです。新ルート帯案の決定に住民等が関与することは全くありませんでした。

一方、中部横断自動車道の長野側の 1 キロ幅ルート帯案の決定までの経過を見ると、2016 年 12 月には「みらい会議」という形で地域から意見が出され、2017 年 9 月からは長野県がそれをまとめる「計画調整会議」を開催し、2018 年 7 月の第 2 回計画調整会議で長野側 1 キロ幅ルート帯案が公表される経過を

訂正したルート帯関係図 (2020.1.31)

5. ルート帯(案)・連結可能位置(案)の検討



たどっています。

なぜ、山梨側の甲府河川国道事務所は長野側が行ったように地域の住民等の意見を聞いて 1 キロ幅ルート帯案を決定する手続きを取らなかったのでしょうか、大きな疑問です。決定するのは国で、住民等はそれに従えとばかりの旧態依然、時代錯誤の対応としか考えられません。

さらに甲府河川国道事務所が 1 キロ幅ルート帯案の決定に際し、会議を開催せずに当時の担当者のみで決定したとなると、それが妥当であるか、正当であるか、さらに合理的であるかどうか全く担保されないのと同様です。

国交省は今回の「回答」で明らかとなった様々な点について、きちんと国民に説明すべきで、直ちに現在進めている建設計画の手続きを中止することを求めます。

北杜市長の住民を無視した建設計画推進の動きに抗議します

中部横断自動車道の建設予定地となる北杜市では、この間上村英司市長(2021 年 11 月 28 日就任)が山梨県に対して建設推進の働きかけを続けています。しかしこの動きは、これまで八ヶ岳南麓での高速道路建設に反対し国道 141 号改良・整備、現道活用を求め 10 年あまりの取り組みを続けている当事者住民や別荘所有者、商店・農業生産者等を全く無視するものであり、強く抗議するものです。

昨年 8 月 26 日、北杜市長が会長を務める「中部横断自動車道整備促進山梨県峡北地域連絡協議会」名で、副会長の韮崎市長、常任理事の甲斐市長を伴って山梨県知事に対して要望書を提出しました。要望書では山梨県が進める環境影響評価等、都市計画手続きを進め早期事業化を求めています。

また、11 月 11、25 日には上村英司市長は長野県の 1 市 2 町 4 村（佐久市、佐久穂町、小海町、南牧村、川上村、北相木村、南相木村）を訪問し要請を行い、本年 1 月 21 日に北杜市、韮崎市、甲斐市の山梨県 3 市の参加のもと「中部横断自動車道北部区間広域連携懇話会」を設立し早期事業化を決議するに至りました。

更に上村英司市長は北杜市議会で、本年は北杜市の関係部局や関係団体による「期成同盟会」を作ると所信表明しています。これと一体となって、昨年 12 月には北杜市観光協会会長の浅川力三山梨県議会議員と長崎幸太郎県知事が齊藤鉄夫国土交通大臣に早期事業化の要望書を提出しています。

北杜市長 住民等との面談要請を拒否！

北杜市長のこれらの動きは、高速道路建設によって自然や景観、生活環境が破壊され地域が分断されることに対しこれまで 10 年にわたり八ヶ岳南麓の住民等が表明してきた強い懸念を全く無視するもので、到底認めることはできないものです。そのため沿線住民の会ではこれらに関して意向を質すため 1 月 31 日に北杜市長に面談を申し込みました。

しかし 2 月 4 日上村英司北杜市長は、「面談に応じない。政策秘書課長、道路河川課長が代わりにあって意見を聞き報告を受ける」と回答してきました。北杜市長は他の様々な問題については住民、住民団体との面談を行っています。なぜ中部横断自動車道沿線住民の会、関係地域住民等とは面談しないのか、重大な問題です。

北杜市長が関係地域の住民等の声を直接聞くことを拒否し、山梨県に対してただただ「早く作ってください」という要請を続けるのは、市民等の安全安心の生活を守ることが求められる行政の長としての本来の姿とは決して言えません。

現在、北杜市長が策定を進めている第 3 次

北杜市総合計画、新・行政改革大綱(素案)の基本コンセプトである「人と自然と文化が躍動する環境創造都市」にも反するものです。建設計画の見直しを求める関係地域住民等に会わず対話もせず、住民等の意見にまったく耳を傾けようとしなないのは市長自らの説明責任を放棄しているとしか言えません。合意形成のために尽力もせず、ただ推進を求める関係団体や住民等の意見だけを聞いて推進の動きに突き進むのは住民等への公平な姿勢を欠くもので、中部横断自動車道建設計画地の関係地域住民等への対抗的で明らかに恣意的な面談拒否と言わざる得ません。

どうやって「地域の合意形成」を図るのか疑問！

昨年 8 月に中部横断自動車道整備促進山梨県峡北地域連絡協議会が山梨県に提出した要望書の中に「…今後も山梨県と連携を図りながら地域の合意形成に努めてまいります」と書いてありますが、上村北杜市長は建設計画の見直しを求める住民等の声を直接聞こうともしないで、どうして関係地域住民等との合意形成ができると考えているのでしょうか、とても疑問です。

国交省、山梨県・北杜市は、これまで沿線住民の会が国交省公開ヒアリングや要請を通じるなかでようやく 2020 年 1 月 30 日になって沿線住民の会が調査・指摘した建設計画地の 1 キロ幅ルート帯案の関係図の誤りを認め国交省の公式ホームページで訂正を公表するに至ったことなど、山積みの問題への回答も出来ずに今に至っていることをしっかりと認識する必要があります。上村英司市長には自ら建設計画を検証し、早期着工と言う前に建設計画の関係地域住民等に真摯に向き合い、正当性・妥当性・合理性のある説明を通じて行政の長としての責任を果たし、関係地域住民等と面談し直接対話に全力をもって取り組むことを強く求めます。

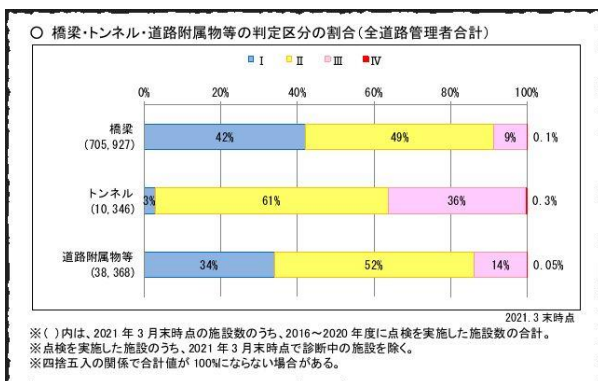
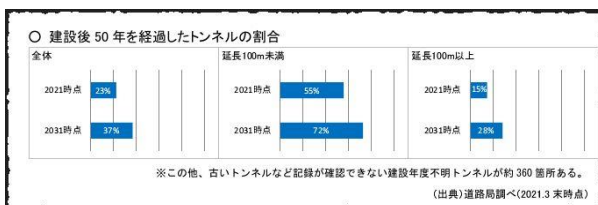
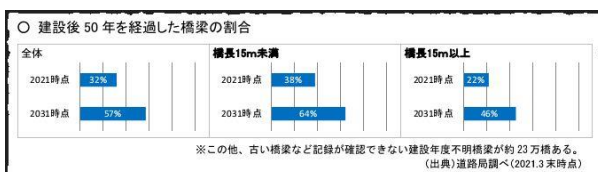
現在、既に私たちは 10 年あまり平穏な生活は奪われ、生活権や財産権などが脅かされ、多様な人権侵害の最中にいますが、今後も何としてでも八ヶ岳南麓山岳・里山地域での高速道路建設計画の見直しと、国道 141 号の改良整備、現道活用を求め取り組みを継続していきたいと思えます。

新しい道路の建設よりも 既存の道路施設の維持管理の優先を！

現在橋梁の58%、トンネルの36%
は早急な手当てをしないと危険な状況

国交省が公表した資料（国交省道路局 2021年8月道路メンテナンス年報）によると、建設後50年以上経過した橋梁は2021年の時点で32%、10年後には57%に増加、トンネルは23%から37%に増加するというように道路施設の老朽化が加速していることが明らかになりました。

さらに、2021年現在で橋梁の58%、トンネルの36%は早急に修繕しなければ危険な状況にあることも報告されています。



2012年の中央道笹子事故以降、国交省は道路関連施設を総点検して修繕・更新を進める計画でしたが、遅々として進まずこのような危険な状況を招くことになったと言えます。このことに関しては既に2014年に社会資本整備審議会道路分科会が国交省に対し「最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」という提言を行っていますが、国交省はこの提言をないがしろにし、既存インフラの維持整備よりも新たな高速道路建設など公共事業の推進に躍起となってきた結果がもたらしたことは明らかです。国交省は現在の事態を招いたことを真摯に受

け止め、国民にとって必要不可欠な公共インフラの維持管理に予算と人員を振り向けるよう舵をきることが問われているのです。中部横断自動車道(長坂～八千穂)の山梨区間は典型的な不要不急の道路事業です。直ちに建設計画を見直し、その予算を公共インフラのメンテナンスに振り向けるべきです。

東京外郭環状道路 トンネル工事再開に向け住民説明会の開催を強行

東京都調布市の住宅街の地下トンネル掘削に伴う地面の陥没や空洞の発生をうけ、事業者の東日本高速道路は事故付近のトンネル掘削だけでなく他のすべての工事中のトンネル掘削を中止していましたが、事故付近以外のトンネル工事を再開するため1月23日から2月1日にかけて住民説明会を開催しました。今も住民の命や暮らしを脅かす異変は続いています。

事故調査委員会の結論に異論続出

この説明会は、調布での事故を調査した東日本高速道路の調査委員会が「調布は特殊な地盤」と結論付けたのを根拠に、ほかの地域では問題ないとしてシールドマシンによる掘削工事を再開しようとするものです。しかし事故調査委員会の結論には専門家からの厳しい異論・反論があり、またその後の調査で事業者が工事による地盤の緩みは「トンネルの直上のみ発生」としているのに対して、住民側の調査ではトンネル周辺でも発生し、周辺の地中の隙間も工事の振動でできた調査結果を発表するなど、いまだに地面陥没とその影響が十分に明らかにされているとは言えない現状です。

工事再開は中止すべき

このような状況でのトンネル工事の再開は、住民に大きな不安と懸念を与えています。まず、地面陥没の原因の徹底究明が必要で、工事再開は中止すべきです。

外環道に取り組んでいる外環ネット他14団体は、陥没地域住民の被害と権利の回復とすべての外環道沿線住民が命や健康、財産を奪われることなく平穏に暮らすために外環道事業の中止と大深度法の廃止を求める声明を発表し3事業者へ送付するなどの取り組みを続けています。