

「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.59 2022年4月10日発行

### 中部横断道 計画から 35 年 時代に合った見直しが必要

中部横断自動車道が四全総の高規格幹線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 34 km の基本計画が決定され、2010 年 12 月からは計画段階評価が試行として実施されました。中部横断自動車道は当初計画された時点から既に 35 年が経過しています。

当時の日本の経済は右肩上がりの好調期で「一極集中の是正と各圏域の役割」の重視、「多極分散型国土の形成」を基本理念とする第四次全国総合開発計画がつくられ、目標年次は昭和 75 年（2000 年）とされました。

しかしその後、経済は 1990～2000 年代の「失われた 20 年」の停滞時代に入ったことはよく知られています。しかも、これと相まって少子高齢化が急速に進展し、2008 年をピークに日本の総人口が減少に転じ人口減少時代を迎えることになりました。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、2050 年には日本の総人口は 1 億人を下回ると予測されています。交通に関しては、最近の若者の車離れの広がりや、運転に不安を感じる高齢者の増加による車離れも指摘され、コロナ禍による社会構造の変化も加わって今後は車での交通

量の減少は避けられない見通しです。

#### 中部横断道の建設計画の見直しは必須

四全総が計画された当時の状況下でその計画に一定の妥当性があったとしても、その後の社会情勢、交通事情、財政、計画地の現況などを考慮して実情に合った計画の見直しを行うことは、公共事業として大変重要なことです。計画された時、10 年後、20 年後に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作る必要があるものなのかどうかを再検討することで、初めて「公共」に値する事業と言えるのです。

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予想されています。国民の貴重な税金を投入する以上、過去に決まったものだからと、何も考えずにただ進めるとするのは国交省として全く不十分な対応としか言いようがありません。

#### 国の借金 1200 兆円に達する厳しい財政事情 インフラの維持管理にも莫大な費用が必要

現在、国の借金が 1200 兆円に達する厳しい財政状況下、コロナ禍でその借金はますます増え続け国の財政状況は今後さらに厳しくなることは容易に想像できます。さらに、四全総

をきっかけに全国で整備された高速道路、幹線道路などは 2021 年の時点で建設後 50 年以上経過した橋梁は 32%、トンネルも 23%あり老朽

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>

化が進んでいます。

そのうち橋梁の 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が報告されています。これらへの対応こそ、国民が安心して社会生活を送れるために現在緊急に求められている課題なのです。今後、日本の社会で少子高齢化と人口減少が避けられず、交通需要の急激な減少が予測される中、既存の道路施設の老朽化対策を後回しにし、それでも「道路は必要」と強弁して当初の計画をそのまま作り続けていいものなのでしょうか？

### 中部横断道の山梨側は不要不急な道路

中部横断自動車道の山梨県内区間、北杜市を通過する区間は地域住民等にとって全く不要と言っても過言でない道路です。八ヶ岳南麓とその周辺には中央自動車道、国道 20 号、国道 141 号、県道 28 号、市道、広域農道などが網の目のように張り巡らされ、住民等の生活や移動等に支障がないことは明らかです。また地震や大雪などの災害時にはこれらの道路のネットワークで十分に対応できるのです。

約 1800 億円（山梨県側）もの大金をかけて不要不急の高速道路を建設したとしても、すでに道路網があるため予想した効果を期待できないことは明白です。八ヶ岳南麓の里山・田園地域の豊かな自然環境、景観と眺望、生活、商業、農業環境などを守っていくためにも、国道 141 号の改良整備、現道活用を最優先にする方向への方針転換が求められています。

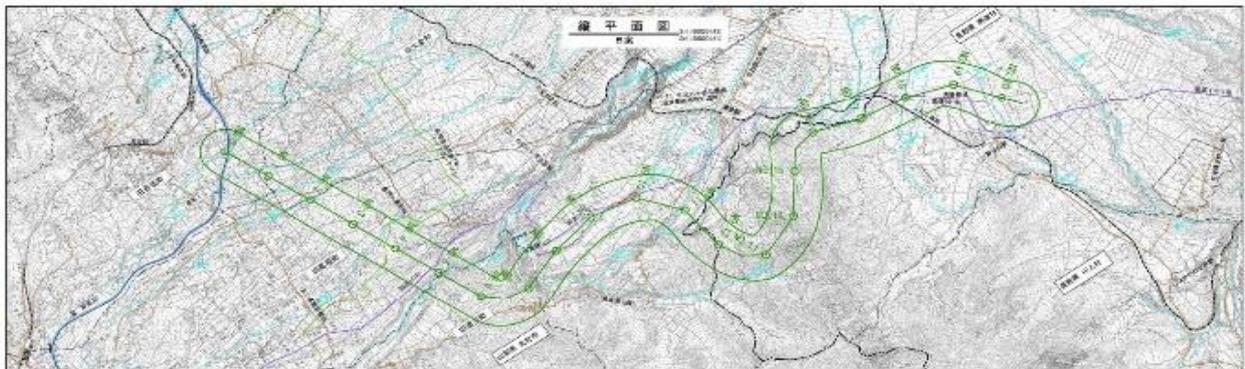
## 環境影響評価とルートの決定について

2010 年 12 月から計画段階評価が開始された中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画は、現在、山梨県が環境影響評価の手続きだけを事業者の国交省に代わって実施し、現地調査は国交省が行っている段階にあります。

中部横断自動車道の建設計画やその計画段階評価の手続きには数多くの問題点があり、そのことを住民等がこれまで 10 年にわたり継続して指摘してきたにもかかわらずその問題の解決が一向に図られないまま置き去りにされ、行政上の手続きだけが強行されてきました。2020 年 8 月には国交省と山梨県は環境影響評価の実施方法を記載した「方法書」を突然公表、2021 年 10 月には環境影響評価の現地調査の実施を発表しました。

国交省は住民等の声に耳を傾け、これまでの対応を反省することも無く、ただただ建設計画を進めることに汲々としてきたと言っても過言ではありません。

環境影響評価に関し現在国交省は、四季を通じた調査は終了したが大気・風向・水象などでデータが不備で再調査している項目もあり、まだ追加調査を行っている状況であり、コントロールポイントなどの検討はすべての調査データが揃ってからとなると説明しています。



国交省の平成 24 年峡北地域環境影響検討業務報告書のルート帯とルート案

## ずさんな環境影響評価方法書に基づく調査

国交省、山梨県が公表した「方法書」に関しては、住民等だけでなく様々な専門家からもその問題点が指摘されています。1、2例を挙げると、大気質の調査では八ヶ岳南麓の起伏の激しい地域の排気ガスの影響調査は専門家が3次元流体モデルでしか解析できないと指摘しているにもかかわらず2次元のブルーム・パフの方法で実施していること、地質、地形、植生などの調査に40年以上前の地図を使用するなど、現地の実際の状況を把握できない資料、方法に基づき行われていることが沿線住民の会の調査により明らかとなっています。

国交省、山梨県は環境影響評価がこのようなくずさんな調査であることを承知で、ただ「環境影響評価の調査をやりました」と言い、手続きを踏んだと主張するためだけに現在の「環境影響評価の調査」を行っているとしか思えません。これでは高速道路建設から八ヶ岳南麓の大切な自然、生活環境や景観が守れるはずもありません。

## 環境影響評価に基づくルートの絞り込み

更に国交省、山梨県は環境影響評価の調査結果に基づきその調査データの評価を終えた後、ルートを決めて都市計画案を作成するとしています。中部横断自動車道は片側2車線で計画されているためそれに必要な道路の幅は約20m、のり面などを含めると約50m幅の用地が必要とされるようです。

新ルート案の発表当初、国交省はルートは「土地利用（住宅地・集落、別荘地、農地）への配慮、自然環境（貴重な動植物の生息地、湧水群）や景観に配慮」と説明していますが、中央自動車道との分岐の長坂IC付近には耕地整理された広い田が広がり、1キロルート帯の中には多くの住宅地が含まれるだけでなく別荘地も多くあることをどのように説明するのでしょうか。

さらに建設予定の高架での道路は、勾配が6%もある急な道路が続きその延長が約5kmもあることが、沿線住民の会が行った開示請求の資料から明らかとなっています。この急な道路は冬季には路面凍結で走行困難となり、非常に危険が伴う道路と言えます。車の事故多発で国民の命を危険にさらす道路を作るとは、事業者である国交省の本意ではないはずです。

八ヶ岳南麓を横断する中部横断自動車道の建設計画は、いくら事業者が「環境に与える影響を最小限にする」と言い逃れしたとしても、自然、生活環境、景観等に甚大な被害を与えることは改めて言うまでもなく明らかです。

## 中部横断道は地域の分断と対立をつくり出す

中部横断道に関しこれまで私たちはこの地域での高速道路建設は自然や環境の破壊につながると指摘してきました。今回は地域・生活圏の分断について考察していこうと思います。

中部横断道は長坂から須玉町津金地域までの八ヶ岳南麓を東西に横断する区間と、須玉町津金から長野県野辺山の県境まで南北に縦断する区間に分けられます。特に長坂から須玉町津金の区間は地域が南北に分断される形となります。これによって「交友圏のひずみ」「隣近所の行き来のひずみ」「横断のしにくさ」などの地域の分断が生じることが予想されます。幹線的な道路の新設や存在は横断のしにくさだけでなく、住民等の交友圏、買い物圏、児童の遊戯生活圏などに大きな影響を与えることは避けられません。

近年、生活圏の道路の整備や交通規制が急速に広がっています。その目的は通過交通排除が第一にあげられています。中部横断道のような地域通過型の道路よりも市中の生活圏の道路の整備の方が地域の発展や暮らしやすさにつながります。通過型道路ではなく、これ

からは生活道路の整備促進や地域公共交通に重点を置くまちづくりが必要とされています。

### 住民等の間に亀裂を持ち込む建設計画

次に、地域を物理的に分断する高速道路建設は、住民の日常生活にも大きな影を落としていることにも注目しなければなりません。ルート線上の住民は立ち退きを余儀なくされるなど、自然を求めてこの地に居住する人々の生活を奪います。ここに住んでいる人々は家の庭だけを見て生活をしているのではなく、家から広がる大自然とともに生活しているといえます。まさにこの地域の特性です。

山梨県は二地域居住の促進として山梨中央銀行との連携を始め、融資の際の金利軽減などの措置を実施しました。しかし実態は北杜市に移住してきた人々が中部横断道の建設地域なのかどうかによって大きな被害を被る事例がもうすでに出始めています。ここはルート線上なのか、そうでないのか不安を募らせて居住を諦める方もいます。すでに居住している人は中部横断道の行く末に神経をとがらせるなど住民の間に疑心暗鬼を招き、地元の分断を招きかねない状況です。

他方で1キロルート帯の外側に位置し直接的な影響を受けない人の中には（実際にはこの自然の中にいて影響を受けない人などないと思われませんが）早く作ってほしいと希望する人もいます。高速道路を建設した後はどうなるか明確な回答を示さない国交省。このまま強引に建設して作らない方がよかったと後悔しても始まりません。

すでに新ルート1キロ帯の建設計画の発表から10年以上が経とうとしています。この地域での高速道路建設は、建設計画に賛成する住民とその見直しを求める住民との間で大きな軋轢ができてしまっています。たかが一つの高速道路、これが地域にどれだけの分断を生むかの認識に乏しい国交省や北杜市と住民ももう一度考え直す時期に来ています。

## 沿線住民の会の質問への

### 関東地方整備局の回答 —不十分なヒアリング—

沿線住民の会ではコロナ禍という厳しい状況下、2020年11月2日に関東地方整備局と面談し、その際に再質問事項を提出して書面での回答を求めました。書面回答は2021年2月10日に送付されてきましたが、その内容は全く不十分なものであったため、2021年7月に再度、関東地方整備局と面談し再々質問を提出しました。その回答は2022年1月17日に送付されてきましたが、半年もの間、国交省は一体何をしていたのか、その回答を見てさらに疑問は深まりました。

沿線住民の会が関東地方整備局に出した質問事項は、これまでの中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画、計画段階評価の問題点を様々な角度から問うものです。これに対して国交省・関東地方整備局は正面から答えることが出来ず、争点をそらすことに終始してきたというのが実情です。

沿線住民の会のニュースでは、今号以降数回に分けて国交省の回答の全文を掲載します。

### 中部横断自動車道(長坂—八千穂) 山梨県北杜市側について

—2020年11/2 要請時回答と2021年2月10日付書面回答への再々質問と回答—

1. 国交省は2020年1月31日に改ざんされた中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨側の3キロ幅ルート帯と1キロ幅新ルート帯との関係図を訂正し甲府河川国道事務所のホームページに掲載・公表したことについて

(1) 公表するに至った経緯及び意思決定した会議名と開催日、出席所管名、出席者名、会議内容等に関して説明と回答を求める。

【当日回答】経緯に関してはこの資料は平成24年11月の関東地方小委員会ワーキンググループの資料であり、ワーキングの事務局である甲府河川事務所が訂正して掲載した。

【書面回答】地域住民から訂正すべきとの指摘を受けたことを踏まえ、ワーキンググループの庶務を担当する国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所及び長野国道事務所において訂正したものです。

#### ■再々質問事項

① 事務的な経緯の説明ではなく、意思決定の経緯及び意思決定した会議名と開催日、出席所管名、出席者名、会議内容等に関してのみ回答を求める。

② 回答できないのであれば、甲府河川国道事務所が単独で1キロ幅新ルート帯関係図の訂正図を作成しHPに公表したということになるが間違いないか回答を求める。

●書面回答 ワーキンググループの庶務を担当する国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所及び長野国道事務所において訂正したのですが、訂正にあたり、会議は開催していません。

(2) 3キロ幅ルート帯を公表した際に十分説明したので、1キロ幅新ルート帯の住民等に再説明の必要はないとの回答を正当化するためルート帯関係図の改ざん図が提示されたのではないか。ホームページの訂正で済む問題ではなく行政手続き上の瑕疵であり計画段階評価は適正に終了しておらずやり直しを求める。

【当日回答】3キロ幅ルート帯は平成24年11月のワーキンググループの資料の参考に表記したが、1キロ幅新ルート帯は適正に表記されており、その後も説明会を行いワーキングや小委員会を経て適正に取りまとめたので計画段階評価は適正に終了したと認識している。

【書面回答】平成24年10月4日の関東地方小委員会では、3km幅のルート帯案の幅を超えたものも含めたルート検討を行うワーキングを設置することを決定しており、1km幅のルート帯案の検討は3km幅のルート帯案の外側も含めて検討したものです。

#### ■再々質問事項

① 住民説明会で当時の小林達徳元事業対策官は「1キロ幅ルート帯は3キロ幅ルート帯を絞り込んだもの」との説明を繰り返し行った。この事実は住民説明会の議事録を見れば明らかであるが、認めないのであれば小林達徳元事業対策



国交省関東地方整備局との面談（2021.7.5）

官へのヒアリングを含めた再調査を求める。

●書面回答 当時の甲府河川国道事務所の事業対策官及び計画課長に聞き取りをしたところ、「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」とのことです。

② 1キロ幅ルート帯は3キロ幅ルート帯の外側に作られたことを国交省も認めているのであれば、1キロ幅沿線住民は2012年の計画段階評価開始当初の説明は一切行われていないことが明白となる。とすれば1キロ幅新ルート帯が公表された平成24年11月時点が計画段階評価のスタートであり複数案提示もないということで間違いないか、説明と回答を求める。

●書面回答 計画段階評価においては、当初からルート帯の中の住民に限定せず、北杜市全域を含めた沿線市町村の方を対象にアンケートの配布や説明会の開催案内を行い実施しています。

③ 2012年10月4日の関東地方小委員会は3キロルート帯案の外側も含めて検討することを目的にワーキンググループを設置したのか、説明と回答を求める。

●書面回答 平成24年10月4日の関東地方小委員会の議事録にも記載しているとおり、3km幅のルート帯(案)の幅を超えたものも含めたルート検討を行うワーキングを設置することを決定しております。

(3)平成24年11月のワーキンググループでの委員の「住民の皆さんのご意見を反映して南のほうに寄せたものだ」という発言からもわかるように、改ざん図を基に検討が進んだため関東地方小委員会やワーキンググループの審議に重大な影響があった。その説明と委員会の再審議及び計画段階評価のやり直しを求める。

【当日回答】平成24年10月の第6回関東地方小委員会で委員の方々の提案も含め南側のルートの検討に入った。その前後の住民の皆さんのご意見も踏まえ事業者としてワーキンググループにA・B案を示した。委員会のやり取りや住民説明、アンケートを積み重ねた意見を反映し南側に寄せたルートを11月に公表したのが経緯である。

【書面回答】平成24年11月21日の第1回ワーキンググループに提示した資料について、従来のルート帯案は参考表記したものであり、従来のルート帯案と新たに設定したルート帯案について比較検討する趣旨で提示したのではないことから、新たなルート帯案の決定に影響を及ぼしていないと考えております。「住民の皆さんのご意見」については、計画段階評価におけるコミュニケーション活動で頂いたご意見であると認識しています。

#### ■再々質問事項

① 2020年11月2日要請当日は「委員会のやり取りや住民説明、アンケートを積み重ねた意見を反映し南側に寄せたルートを11月に公表したのが経緯」との発言があったが文書による回答では「従来のルート帯案は参考に表記したものであり、従来のルート帯案と新たに設定したルート帯案について比較検討する趣旨で提示したのではない・・・」と回答が矛盾しているのはなぜか。そもそも参考表記の目的は何か。説明と回答を求める。

●書面回答 新たに設定した1km幅ルート帯(案)が従来の3km幅のルート帯(案)よりも幅が狭いことを示すために、従来の3km幅のルート帯(案)を参考表記したものです。

② 委員会のやり取りや住民説明会、アンケートで積み重ねた意見とは異なる3キロ幅を使用してワーキンググループにA・B案を示した結果、ワーキンググループの委員が「住民の皆さんのご意見を反映して南のほうに寄せたものだ」という間違っただ認識の発言が出されたと思われるが、国交省の説明と回答を求める。

1キロ幅は3キロ幅の外側であった事は国交省も認めており、間違っただ情報を基に審議が行われた証となる発言である。国交省はこの責任をどのようにとるのか説明と回答を求める。

●書面回答 平成24年10月4日の関東地方小委員会の議事録にも記載しているとおり、「全区間で新たに道路を整備する案」を改良し、3km

幅のルート帯(案)の南端、あるいは場合によっては幅の外側も含めたルート帯の検討を行うワーキンググループを設置することを決定しており、間違っただ情報を基に審議は行っていません。

③ そもそも改ざん図を基に検討が進んだ平成24年11月以降の関東地方小委員会及びワーキンググループの審議が正当なのか、説明と回答を求める。

●書面回答 平成24年11月21日の第1回ワーキンググループに提示した資料について、従来のルート帯(案)は参考表記したものであり、従来のルート帯(案)と新たに設定したルート帯(案)について比較検討する趣旨で提示したのではないことから、新たなルート帯(案)の決定に影響を及ぼしていないと考えております。

④ 3キロ幅ルート帯は参考表記と主張するのであれば、1キロ幅ルート帯からがスタートとなり、複数案提示は必要不可欠で前回同様最低でも2回の住民等アンケートも必須となるが説明と回答を求める。

●書面回答 平成22年12月2日からの関東地方小委員会やワーキンググループでの検討は一連の計画段階評価における検討の一環です。また、計画段階評価において、アンケート等の意見聴取の方法・回数の規定はなく、平成24年11月21日に開催したワーキンググループにおいて、複数案として2種類の1km幅のルート帯(案)を提示しています。

2. 新ルート帯案に関し、2020年1月31日の中部横断自動車道(長坂～八千穂)ルート帯関係図の訂正により、そもそも1キロ幅ルート帯の対象地域の住民は3キロ幅ルート帯の外側に位置していたため、国交省からの意見聴取及び説明を一切受けていないことが明らかになった。

(1) 1キロ幅新ルート帯に係る住民への計画段階評価に基づく対応とはどのようなものであったか説明と回答を求める。

【当日回答】平成22年から計画段階評価として関東地方小委員会や平成24年のワーキンググループでは1キロ幅ルート帯を示し審議を継続する中で対象地域の住民皆さんへ説明やアンケート等で意見聴取を行った後に対応方針を決めた。

【書面回答】平成24年10月4日の関東地

方小委員会では、3km 幅のルート帯案の幅を超えたものを含めたルート検討を行うワーキングを設置することを決定しており、「外側」とは、3km 幅のルート帯案の外側と認識しています。平成 24 年 11 月 21 日に開催したワーキンググループにおいて、2 種類 1km 幅のルート帯案として、清里高原の南側を通るルート帯案及び清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルート帯案を提示し、平成 25 年 6 月 27 日に開催したワーキンググループにおいて、清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルート帯案を対策案として取りまとめましたが、取りまとめに向けた 1km 幅のルート帯案の検討に当たっては、地域のニーズを把握するため、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間、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ました。

#### ■再々質問事項

① 2020 年 11 月 2 日要請当日は「1 キロ幅ルート帯を示し審議を継続する中で対象地域の住民の皆さんに説明やアンケート等で意見聴取を行った」と発言しているが説明やアンケート等で意見聴取を行った対象は平成 24 年 11 月以前の「参考に表記した」3 キロ幅ルート帯の住民等である。平成 24 年 11 月以降の 1 キロ幅新ルート帯に関係する住民等への説明やアンケートはいつ行ったのか、説明と回答を求める。

●書面回答 1km 幅ルート帯をワーキンググループに提示した後である平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間、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ています。

② 文書による回答では 1 キロ幅ルート帯が 3 キロ幅ルート帯の外側であるという共通認識を示したが、であるとすれば 1 キロ幅ルート帯が提示された時点が計画段階評価のスタートであり初めからやり直す必要があるのではないかと説明と回答を求める。

●書面回答 ワーキンググループについては、従来の 3km 幅のルート帯(案)を改良した案を検討するものであり、平成 22 年 12 月 2 日からの関東地方小委員会やワーキンググループでの検討は一連の計画段階評価における検討の一環です。

③ 計画段階評価では複数案の提示が必要であ

るが国交省が示したとする 2 種類の 1 キロ幅のルート帯案は、ほんの一部分のみが分かれた『分岐案』に過ぎず複数案提示にはならない。国交省内部では中央道双葉 JCT、須玉 I C 分岐ルート案が検討されており選択肢として住民に提示すべきと考えるが説明と回答を求める。

●書面回答 平成 24 年 11 月 21 日のワーキンググループにおいて、双葉ジャンクションに近づくほど、野辺山に向かう道路延長が長くなってしまふことのほか、縦断勾配等の構造上の基準を満たして、トンネル構造等の整備コストの高い構造を回避すると、中央道と並走する形にならざるを得ないため、整備コストの観点等から長坂での分岐としていることを事務局から説明し、その上で、長坂で分岐する 2 種類の 1km 幅ルート帯を複数案として今後 議論を進めていくことを確認しています。

(2)「南麓地域での整備への異論」に配慮したとしているが、1 キロ幅新ルート帯 A 案、B 案も「南麓地域での整備」である。説明を求める。

【当日回答】平成 24 年 10 月の関東地方小委員会での議論を踏まえ A・B 案を設定しご意見を聞いて対応方針の決定に至った。

【書面回答】平成 24 年 10 月 4 日の関東地方小委員会において、ワーキンググループの設置が決定したところですが、これは南麓地域での整備を否定しているものではなく、南麓地域での整備の異論や旧清里有料道路の活用への懸念を踏まえ、「全区間で新たに道路を整備する案」を改良し、3km 幅のルート帯案の南端、あるいは場合によって幅の外側も含めたルート帯を検討するためであり、また、より丁寧にコミュニケーション活動を行っていくためのものです。

#### ■再々質問事項

① 口頭でも文書でも南麓地域での整備についての説明になっていない。文書では「平成 24 年 10 月 4 日の関東地方小委員会において、ワーキンググループの設置が決定したところですが、これは南麓地域での整備を否定しているものではなく」との発言は事実と反している。明らかに「南麓での地域を否定している」もの以外の何物でもなく、関東地方小委員会の議論を踏まえた回答になっておらず国交省の勝手な解釈を述べている。説明と回答を求める。

②南麓地域での整備を否定しているものではないとの回答があるが、であれば南麓地域での整備へのどのような異論に対して配慮したのか問わ

れるが、説明と回答を求める。

③国交省としての八ヶ岳南麓の定義を示し、再度の説明と回答を求める。

#### ●書面回答

平成 24 年 10 月 4 日 の関東地方小委員会の議事録にも記載しているとおり、3km 幅のルート帯(案)の南端、あるいは場合によって幅の外側も含めたルート帯を検討するためにワーキングを設置することを決定し、その後、清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルート帯案を対策案として取りまとめたところです。

なお、「南麓地域」の明確な地域の定義はありませんが、いずれにしても、3km 幅のルート帯の南端あるいは場合によって外側のルート帯を検討する際は、土地利用、景観・環境、観光地へのアクセス性、コスト縮減などに配慮し 1km 幅ルート帯(案)を対策案として取りまとめて、ワーキンググループで検討しました。

(次号に続く)

## ストップ・リニア！訴訟 第 22 回口頭弁論

3 月 10 日午後 2 時から東京地裁でストップ・リニア！訴訟第 22 回口頭弁論が行われました。口頭弁論では、原告側から白根心平弁護士がリニア新幹線の安全性と巨大地震時の危険性に関してその問題点を明らかにする陳述を行いました。白根弁護士は、リニア新幹線に利用される技術の安全性の弱点として、①リニアモーターは

磁場が周囲に広がるため風雨、雪などの気象条件、鳥などの飛来物の影響を受けやすい、②リニア新幹線は車体が浮上する時速 160km の高速までタイヤで走行するシステムとなっており、タイヤの摩耗、劣化、パンク、発火に至る事態も想定される、③側壁ガイドウェイ方式を採用しているため、ガイドウェイと列車の間の 10cm 程度の間隙に落石、動物、トンネルや列車からの落下物が吸い込まれ、列車と側壁が損傷して連鎖的な事故につながる危険性があることを指摘しました。そして、近年発生が予測されている大地震に関し、リニア新幹線は 6 つの活断層を通過するためひとたび巨大地震が起きると「逆断層」のずれで数メートルの段差を生じる可能性があり、時速 500km での走行時には大惨事になる危険があると陳述しました。

#### 全国各地の住民団体が取り組みを報告

裁判の後、会場を衆議院議員会館に移して報告集会が開催されました。弁護団からは裁判の報告と、現在の裁判長はリニア実験線の現地見分に積極的な姿勢であることが報告されました。その後、東京外環道の工事差し止めの仮処分決定に関し原告から報告があり、東京・田園調布、山梨・南アルプス市、静岡・大井川流域の住民が起こしている裁判の報告がありました。

#### ●次回第 23 回口頭弁論 6 月 16 日(木)

午後 2 時～ 東京地方裁判所

### 2022 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。

**振込先** 郵便振替 加入者名：八ヶ岳新ルート住民の会 口座番号：00220-7-50803