

「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.65 2023 年 4 月 10 日発行

環境影響評価の調査の実態とオーフス条約

沿線住民の会では、現在国交省が実施している環境影響評価の現地調査に関して情報開示請求を行い、今回開示された R2 年度分報告書によりその実態を確認しています。その中で明らかになったのは、国交省が高速道路建設予定地域の状況をきちんと把握せずに調査を行っているという全く信じられない事実です。国交省の調査報告書の中では、1 キロ幅ルート帯のなかに位置しているはずの田畑、住宅、別荘地などが抜け落ち、そのうえ地元の重要な村山六ヶ村堰疎水の農業施設もないこととされたうえで「調査」が

進められていたのです。

環境影響評価の調査の目的は、高速道路建設に際しそれが地域の自然と景観、そこに住居を構える住民等にどのような影響をもたらすものかを調査・検討するはずのものです。その対象となるものが存在しないとされるなら当然それらに対する高速道路建設の影響は考慮しなくて良いことになります。このような調査は杜撰なもので、今すぐにやり直す必要があります。

不都合なものは無いことにする？国交省

6. ルート帯(案)の詳細

【ルート帯(案)の考え方】

- ・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
- ・観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮
- ・コスト縮減に配慮



ワーキンググループに提出したルート帯案詳細図 長坂 IC 付近の田畑、高根町の住宅・別荘地などの記載が抜け落ちている

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>

八ヶ岳南麓を横断するルート帯案を発表した 2012 年 11 月のワーキンググループの際、国交省は「ルート帯(案)の詳細」の図を公表しました。その図には中央道からの分岐予定の長坂 IC 付近に広く広がる田畑や住宅地、ルートの真ん中に位置している別荘地等の記載は無く、建設にあたり配慮する必要がないとされていました。現在行われている環境影響評価の現地調査でもそれを踏襲して田畑や住宅・別荘地などは無いものとされています。

それらを図に記載しなかったのは、単なるミスとは考えられません。国交省は計画当初から中央道との分岐地

点を長坂 IC 付近と決めており、また須玉町津金地区とを結ぶルートを設定したため、高速道路の建設に際してその地域に配慮すべきものがあるのは「不都合な事実」なので、それを「無いもの」としたことは容易に想像がつきます。現在の環境影響評価の調査は、現に存在している住居、別荘地、商業・農業施設などを無いものとするだけにとどまらずそこに居住する住民等をも無視するもので、極めて問題です。

手続きありきの環境影響評価の調査

環境影響評価に関して山梨県の大気水質保全課の担当者は「高速道路を作るための環境影響評価だ」といみじくも発言しました。この発言の中に、日本における環境影響評価の性格が端的に表れています。

環境影響評価の調査の結果、自然と景観、住民等の生活環境等に取り返しのつかないほどの甚大な影響が出るのが明らかとなった場合、高速道路のルートの見直しや、場合によっては建設中止さえもその選択肢に入れた検討を行う必要があることは至極当然のことと考えます。しかし中部横断自動車道では当初の建設計画ありきで、その中止もまたルートの変更も想定せず進められているのが現状です。それ故、環境影響評価の調査がいかに杜撰なものであっても調査を行ったという報告書があれば形式的に了解され、あとは様々な手続きが強引に進められていくことになるのです。

この間、沿線住民の会が国交省と山梨県に対して環境影響評価の調査に関する質問書を出しても、「自分たちのやり方で行う」としてきちんと答えようとしなのは、そもそも国交省が真剣に八ヶ岳南麓の自然や生活環境に与える影響を調査する意思が無いからです。いい加減な調査でもいいから行ったというアリバイつくりのために行っているというのが実情でしょう。

SDG s の考え方の重視で自然保護を

しかし八ヶ岳南麓に暮らし、住居を構える住

民等にとっては、そのようないい加減な調査の結果、自然と景観、生活環境が大きく損なわれることになるのは将来にわたり大問題です。

高速道路建設などの日本の公共事業では、建前上は住民等の意見を聞くことにはなっていますが、それらの意見を事業に反映するかどうかは国や地方自治体など事業者の判断に委ねられています。それ故、環境に甚大な被害をもたらす建設計画に関しては自然と環境、生活を守るために住民、市民等がそれを中止させ、あるいは変更するようにできる仕組みが必要なのです。

環境問題への市民の参画は世界の流れで、1992 年の「環境と開発に関する国際連合会議」（地球サミット）で採択された「環境と開発に関するリオ宣言」を受けた環境問題に関するオースタス条約には、EU 諸国をはじめとして全世界で 47 か国が参加しています。そこでは市民参画が重視され、環境情報へのアクセス権、計画の意思決定への参画権、司法アクセス権の保障が謳われています。日本でもこのような対応が求められていると言えます。

持続可能な開発目標（SDG s）とは到底言えないような開発計画については、住民、市民等が環境情報を請求し、意見を出して意思決定に参画するとともに、場合によっては裁判に訴えることで中止、変更を求めることができるような仕組みで、環境保全の問題を国、行政などの事業者だけでなく住民等も含めて解決策を模索していくこととなるものです。日本の公共事業にありがちな利益誘導型、利害関係者・団体の思惑に沿った計画ではなく、環境を保全・保護してそこに暮らす人々が安心して持続的に生活をしていけるように見直していくことが中部横断自動車道の建設計画にも問われていると言えます。

オースタス条約とは

環境分野の市民参画条約で、正式名称を「環境に関する、情報へのアクセス、意思決定における市民参画、司法へのアクセス条約」といいます。2001 年に発効し、2020 年現在すべての EC 加盟国、旧東欧諸国、47 の国と地域（EC）が加盟しています。日本は未加盟です。

国交省 昨年 9/12 要請へやっと文書回答 虚偽説明を指摘する質問 へ一言も回答できず！

3月28日、昨年の国交省本省への交渉の際に提出した質問への回答が送られてきました。なんと半年以上もかかった回答ですが、質問の肝腎の点には答えようとせずただ経過を説明するだけの、「回答」と言うにはほど遠い内容のものです。住民等からの質問に真っ向から、きちんと答えることができないのなら、国交省は中部横断自動車道の建設計画の正当性を主張することはできず、計画段階評価を初めからやり直す必要があることは明らかです。

以下、質問と回答の主要な部分を掲載します。

■国交省道路局への質問と回答

1、1キロ幅新ルート帯案決定に至る経過における問題点について

(1)2022年1月関東地方整備局道路部道路計画第一課は沿線住民の会の要請により、1キロ幅新ルート帯が決定された当時の国交省甲府河川国道事務所の担当者である小林達徳事業対策官(現在茨城県桜川市副市長に出向)に対して1月11日にヒアリングを実施し、宮坂広志計画課長(現在川崎国道事務所長)に対しては1月13日にヒアリングを行った。ヒアリングは形ばかりのもので、到底事実関係の究明には不十分な内容であった。再度、第三者機関を設置しヒアリング、調査の実施と報告を求める。

ヒアリングの際には関係する住民等の立ち合いを求める。

●回答 令和4年1月に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行い事実関係の確認を進めてきたところです。

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グループを設置することを決定しており、1km幅ルート帯については、平成24年11月21日のワーキンググループにおいて、2種類の1km幅の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。

また、ワーキンググループにおいては「中央道からの分岐の位置は長坂インターのやや北側としており、これまで双葉ジャンクションや須玉インタ

一周辺からの連結に対するご意見をいただいたところであるが、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ること、また、双葉ジャンクションや須玉インター付近から野辺山方向には金ヶ岳などを中心とする急峻な山地部が存在しており、縦断勾配等の構造上の基準を満たし、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く、不経済となることから、中央道との連結の部分は長坂周辺接続するということ」や、「ルート帯(案)については、小淵沢、大泉、高根、清里駅周辺の住宅・集落、別荘地、八ヶ岳山麓の主要な観光施設、牧場、スキー場、湧水地、また、JR小海線付近で貴重な動植物の生息域である国定公園、鳥獣保護区、野辺山にある宇宙電波天文台への影響を配慮すること、さらに、これまでいただいたご意見の中に優良農地がつぶれることへの懸念があり、今後の詳細なルート検討を進めていく中で配慮していくこと」を説明しています。

なお、平成25年1月30日から2月16日までの間、地元説明会においても同様の説明をしています。

また、関東地方小委員会でも審議が行われたことより、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しており、当時の在籍していた職員への再ヒアリングの必要はないと考えています。

(2)2012年(平成24年)10月4日の第2回関東地方小委員会では案1全区間で新たに道路を整備する案を改良し、清里高原の南側のルートを含めて検討するワーキンググループを設置すべきとした。この小委員会が開催される直前の2012年9月下旬から10月初めにかけて、当初示されていた3キロ幅ルート帯に関係する4つの住民団体に対して甲府河川国道事務所の当時の小林達徳事業対策官と宮坂広志計画課長が、それまでの3キロ幅ルート帯を見直し、次は川俣川の西側(国道141号の西側と同じ)を通過しない、八ヶ岳南麓を通らないルートを想定していると説明し、また11月21日第1回のワーキンググループ開催の直前には甲府河川国道事務所において住民等へ1キロ幅新ルート帯案を示す資料を見せて説明を行った事実が判明している。小委員会及びワーキンググループの議論、審議を経ない前であるにもかかわらずこのようなことを行ったことについて、第三者機関を設置し当時の関係職員、関係者等へのヒアリング、調査の実施と報告を求める。

●回答 計画段階評価においては、平成22年12月から平成24年7月にかけて、関係自治体や地元住民からアンケート、意見交換会等を通して広く意

見聴取しながら、検討を進めてきました。

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グループを設置することを決定しており、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 種類の 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、関東地方小委員会でも審議が行われたことにより、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しています。

(3)(2)に 関連するが、甲府河川国道事務所の当時の担当者が八ヶ岳南麓での高速道路建設に 反対する住民団体に対して新しいルートは八ヶ岳南麓を通らないルートを想定していると虚偽の説明を行い、住民団体の「八ヶ岳南麓を通らないなら・・・」との了解を取り付けて、再度八ヶ岳南麓を通過する新ルートを発表したことは、住民に対する行政の虚偽の説明裏切り行為に他ならず、住民と国交省、甲府河川 国道事務所との間の信頼関係を根本から覆す行為に他ならない。

公共事業の実施に当たっては、国民の理解や信頼を十分得ることなく計画を進めることは大きな問題を生じさせ、ひいては建設そのものへも大きな支障が起きることはこれまでの公共事業の長い歴史の中で明らかになってきている。それ故国交省でも住民の理解を得るために 2005 年 9 月に「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」を策定し、建設計画の構想段階からの手続きにおける計画プロセスの透明性、客観性、合理性、公正性の向上に資することとしている。ガイドラインの第 1 章総論の【解説】の策定の経過にもこのことが 記述されている。そして住民参画の進め方や市民参加のプロセスの透明性の重要性を強調している。

にもかかわらず、中部横断自動車道(長坂～八千穂)で実際に行われたことはそれにまったく反するもので、住民等を虚偽の説明で騙して了解を取り付ける行為が甲府河川国道事務所の当時の担当者により平然と行われたことは、極めて重大である。住民等を騙し、裏切る行為が容認されるならば、

国交省が行う事業の正当性は失われ、信頼は全く地に落ちると言わざるを得ない。他方で 報道により突然知らされ、新たに建設計画予定地に該当した住民等への 説明もせずに 高速道路建設計画を進めることも、国交省は行政手続きのやり方として是としているのか、説明と回答を求める。

●回答 平成 24 年 10 月 4 日の関東地方小委員会では、今後の進め方について、第 1 回のワーキングで複数ルート案を整理した後、ルートに関する説明会、またはコミュニケーション活動を行いルート案を取りまとめることを確認しています。

また、1km 幅のル ト帯については、平成 24 年 11 月 21 日のワーキンググループにおいて、2 種類の 1km 幅の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。その後、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間、地元説明会において、「中央道との分岐については、県境の野辺山付近に向かう場合、八ヶ岳、飯盛山、横尾山、金ヶ岳などの急峻な山地部が形成されており、中央道から野辺山に向かう場合、地形の勾配がきつくなり、道路の縦断勾配が構造上の基準を満足することが非常に厳しくなるため、双葉ジャンクションから長坂インターチェンジ付近まで既存の中央道で上り、野辺山との距離が短い長坂インターチェンジ付近で分岐するということが道路構造の面から最も有利である」こと、「ルート帯(案)については、小淵沢、大泉、高根、JR 清里駅周辺の住宅、集落、別荘地や八ヶ岳山麓の主要な観光地、牧場、スキー場、湧水地、JR 清里駅の北側の JR 海線 沿線では貴重な動植物の生息域である国定公園、鳥獣保護区、また、野辺山付近には電波天文台への影響を配慮していること」を説明しています。

また、平成 25 年 2 月 3 日の地元説明会では、国道 141 号から西側、かつレインボーラインから 北側が清里高原と考え、今回の 1km 幅のルート帯をワーキンググループに提案したことを説明しています。取りまとめに向けた 1km の幅のルート帯策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、関東地方小委員会でも審議が行われたことにより、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しています。

(4)2015 年(平成 27 年)11 月 26 日の国交省道路局企画課への要請の際に、計画段階評価のやり直しを求められ「やり直しはしない。八ヶ岳南麓の定義は我々が決める」と発言した当時の担当者である篠田宗純課長補佐が、第 1 回の小委員会の前と

ワーキンググループを立ち上げるところくらいに「ボタンの掛け違い」を行っているのは事実と答えたが、後にワーキンググループを立ち上げる時のボタンの掛け違いについては言ったことはない、と否定した経緯がある。ワーキンググループの立ち上げは1キロ幅新ルート帯案を決定づける重要な時である。当時の発言の録音では、確かにそのように発言していることが確認された。2回目のボタンの掛け違いの内容に関し、第三者機関を設置し当時の関係職員へのヒアリング、調査の実施と報告及び再度の説明と回答を求める。

●回答 計画段階評価については、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、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種類の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。また、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、関東地方小委員会でも審議が行われたことより、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しており、当時の在籍していた職員への再ヒアリングの必要はないと考えています。

2、計画段階評価の手続きには山積する問題点、重大な瑕疵がある。山積する問題についての意思決定等に係る情報公開、手続き・審議のやり直しを求める

(1)国交省は新ルート1キロ幅ルート帯が3キロ幅ルート帯の中に位置するとしたルート帯関係図の改ざんを認め訂正した。

甲府河川国道事務所は八ヶ岳南麓を通過する新ルート案の発表に当たり、当初、1キロ幅新ルート帯はそれまでの3キロ幅ルート帯を絞って南に寄せたものだと説明し、それを裏付けするものとして新ルート1キロ幅ルート帯が3キロ幅ルート帯の中に位置するルート帯関係図を公表した。また1キロ幅ルート帯の住民等にはすでに建設計画について十分に説明済みだと主張した。

沿線住民の会では2013年から、このルート帯関係

図は改ざんされたものであり実際は1キロ幅新ルート帯の大部分は3キロ幅ルート帯の外側に位置していることを指摘し続けてきた。国交省は2020年1月31日になってようやくこのルート帯関係図の改ざんを「転記ミス」として認め、甲府河川国道事務所のホームページで訂正し、公表した。

公表に至るまでについて協議、意思決定等を行った会議名と出席者名、その経過などの記録の公表などについての説明と回答を求める。

またこのことは、国交省自らがそれまでの3キロ幅ルート帯に関係する住民等にはアンケート等で意見を聴取し説明してきたが、その外側の住民等には建設計画の内容について説明してこなかったことを認めたことを意味している。説明と回答を求める。

●回答 令和4年1月に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。」ことを確認しています。

一方で、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の作成にあたり、既存資料を読み取りながら新たな資料を作成する際、転記作業等に一部誤りが生じた箇所について、令和2年1月に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を行いました。訂正にあたり会議は開催していません。

なお、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。

また、計画段階評価においては、平成22年の当初から3km幅で表示したルート帯の中の住民に限定せず、現在の1km幅のルート帯の中の住民も含めた北杜市全域や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おり、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。

(2)1キロ幅新ルート帯案を示された住民等には、計画段階評価で複数のルート案の提示がなかった。住民等には選択の余地が与えられず、国交省による一つのルート案の押し付けである。

国交省は新ルート案に関して長坂IC分岐のA、Bの2案の複数ルート案を提示したとしているが、八ヶ

岳南麓を通過する長坂 IC 付近から須玉町津金までは単一のルートで複数案ではなく、住民には選択や検討の余地が全くなく国交省から押し付けられたもの以外ではない。

また新ルート案発表後の情報開示請求で開示された文書、資料から、国交省は新ルート案として双葉 JCT, 須玉 IC 分岐のルータ案も検討していたことが判明した。国交省はこれらルート案を内部で秘密裏に「検討」したとして意図的に隠し、公表せず、八ヶ岳南麓を通過する新ルート案だけをワーキンググループに提示したのである。

さらに、1 キロ幅新ルート帯案の発表を住民は 2012 年 11 月 22 日の新聞報道で初めて知ることとなりまさに「寝耳に水」の事件であった。関係住民等へ建設計画について事前に相談、説明せずにいきなり新聞で計画を発表することは、まさに国交省による建設計画の押し付けに他ならず、住民等を全く無視するもので、計画段階評価で挙げられている透明性、公平性に欠けるものである。改めて現在示されている 1 キロ幅新ルート帯が複数案だとする説明と回答を求める。説明する際にはルート図を用いての説明を求める。

これらの事実から、計画段階評価の手続きにおいて重大な瑕疵があることは明らかであり、それ故、中部横断自動車道(長坂～八千穂)の計画段階評価のやり直しを求めるものである。

●回答 平成 24 年 10 月 4 日の関東地方小委員会では、今後の進め方について、第 1 回のワーキングで複数ルート案を整理した後、ルートに関する説明会、またはコミュニケーション活動を行いルート案を取りまとめることを確認しています。また、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うことのほ

か、縦断勾配等の構造の基準を満たして、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 幅の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。

さらに、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、関東地方小委員会でも審議が行われたことより、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しています。

3/28 ストップ！リニア訴訟控訴審 今後の裁判の進め方に 関し協議

3 月 28 日、ストップ！リニア訴訟の第 3 回控訴審が東京高裁で行われました。原告側は証人の口頭弁論を求めていましたが当日は実現せず、裁判の進行に関する打ち合わせが行われました。それによると 5 月 22 日に裁判所、原告団、弁護団で進行協議を行うことになりました。

裁判後、衆議院第一議員会館で報告会が開かれ、原告団からの裁判の報告と今後についての提言に続き、「リニア中央新幹線と JR 東海の経営問題」というテーマで日本大学名誉教授の桜井徹さんを講師とする学習会が開催されました。

2023 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