

「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. 6 7 2023 年 8 月 10 日発行

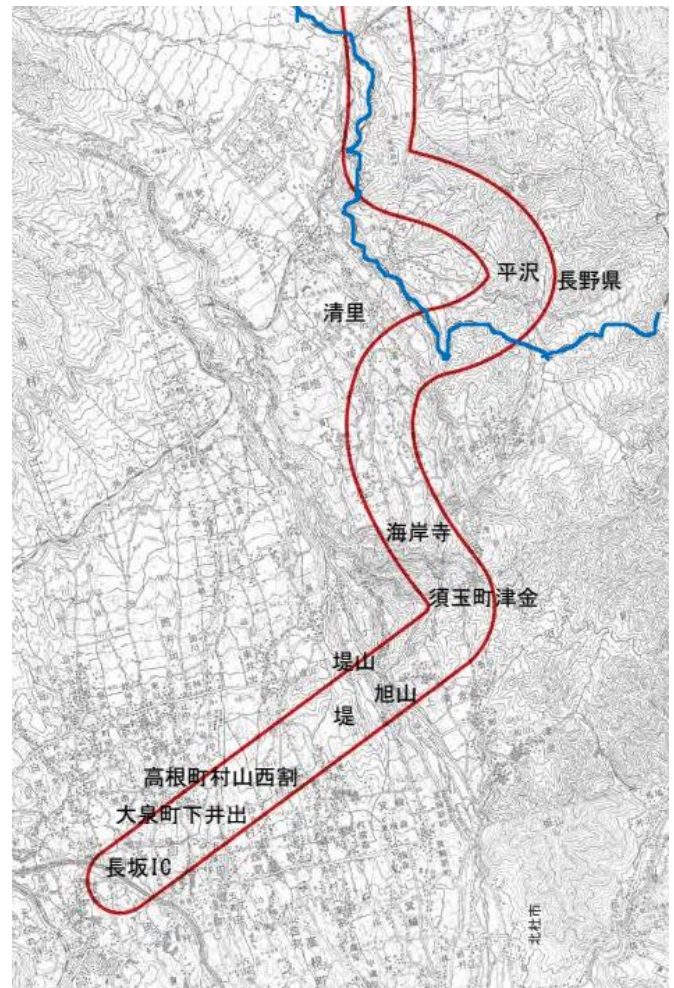
7/19 国交省 中部横断道の詳細ルート案を 山梨・長野県へ送付を強行！

7月19日、国交省は山梨県、長野県に対して国交省が提示している中部横断自動車道（長坂～八千穂）の1キロ幅ルート帯の詳細ルートに関する事業予定者案を送付しました。北杜市側のルートの長さは11.3kmになるとされています。

国交書本省道路局への要請継続中に
都市計画に関する図面送付を強行

沿線住民の会では7月11日、道路住民運動全国連絡会と共に国交省本省道路局に対して要請を行いました。その要請事項については継続案件となっています。更にこの間、甲府河川国道事務所に対しては環境影響評価の現地調査の問題点を具体的に指摘してやり直すよう要求してきました。また、都市計画決定権者の山梨県が行うべき都市計画案の作成を国交省が代わって行っていることに関しても、国交省は都市計画法を逸脱しており地元自治体の責任をあいまいにさせる都市計画案の作成を代行することは行わないよう何度も申し入れを行ってきました。

しかし国交省はそれらの質問や申し入れについての外的回答を行ったり、回答期限を過ぎてもまだ回答できないでいるにもかかわらず、都市計画に関する文書（ルートに関する事業予



1 キロ幅ルート帯図

定者案)を山梨県、長野県に送付するという暴挙に出ました。沿線住民の会ではすぐに国交省本省企画課の糸野信一郎企画専門官、関東地方整備局道路計画第1課の高坂祐一課長補佐、甲府河川国道事務所の大和田宜雄地域防災調整官へ厳重に

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>

抗議しました。

書類を送付した国交省関東地方整備局の高坂祐一課長補佐に送付文を質したところ「中部横断自動車道（長坂～八千穂）の都市計画決定について（提供）」という名前で送付したとの説明がありました。このことから、今回送付された文書は都市計画に関する資料であることは明らかです。

国交省が山梨県、長野県へ送った詳細ルートの事業予定者案は、建設計画が4車線の高速道路であるため幅が20～50mのルート案の可能性があります。山梨県はこの送付を受け、都市計画決定権者として事業予定者案を都市計画との関連で検討してルート案を作成する算段で、それに合わせて年内にも都市計画の原案を提示して住民説明会を開催したいとしています。

杜撰な環境影響評価の調査でなぜルートの検討ができるのか！

しかしこの間明らかになったように、国交省が行っている環境影響評価の現地調査は、例えば現在は住居が多数存在する地域であるにもかかわらず、まだ人が住んでおらず住居もなかった40年も前の地図を検討の資料とするなど、指摘すればきりのないほど杜撰なものです。国交省の現地調査ともいえない「調査」は、現地の現在の土地利用の実態や地域の特性を全く把握・反映していないだけでなく、環境影響評価が目的とする自然、景観、生活環境等に与える影響を予測するにはほど遠い全く不十分なものです。国交省は環境影響評価の調査結果に基づいて詳細なルートを設定するとしていますが、その以前の問題として路線検討の際の「主要なコントロールポイント」の考え方に重大な瑕疵があることも判明しており、そのような杜撰な調査、検討に基づいてルートが決められるはずはありませんし、それが認められるはずありません。

私たちはこれからも杜撰な環境影響評価の調査のやり直し、道路行政手続きのやり直しを国交省へ強く求めていきます。

7/11 国交省道路局本省 交渉報告

国交省 当時の担当者の虚偽説明に答えられず

道路住民運動全国連絡会は、毎年実施している公害被害者全国総行動の一環として7月11日霞が関の国交省本省会議室で道路局との交渉を行いました。この日は、これまで道路問題に取り組んできた横浜環状南線や東京外郭環状道路の住民とともに当会からは3名が参加し、国交省に対して質問を投げかけました。

交渉全体で準備された時間は1時間、当会が使える時間は15分足らずで大変短く2つの問題に絞って質問し、国交省からは企画課の野村文彦課長補佐が対応しました。



国交省本省道路局企画課の野村文彦課長補佐

質問1：2012年10月の関東地方小委員会の前に、甲府河川国道事務所の当時の担当者の小林達徳事業対策官や宮坂広志計画課長が、八ヶ岳南麓での高速道路建設に反対していた複数の住民団体に対して、「新ルートは八ヶ岳南麓を通らない」と虚偽の説明を行い詐欺まがいのやり方で著しく透明性・公正性を逸脱し、中部横断自動車道の建設計画手続きを強行してきたことに対し、国交省に説明と回答を求めました。

国交省回答：「まず一つ目につきまして、これも当時の2012年10月の関東地方小委員会のお話になるかと。これも何度もですね……これにつきまして、私も勉強させて頂いて、10月4日の当時の小委員会の件ですけれども、これ当時の

資料も拝見させて頂きましたが、今後しっかりワーキングを起ち上げてルートに関してしっかり、当然地域のコミュニケーション活動も踏まえながらルートをしっかり取りまとめをしようということを当時の10月4日の小委員会で確認していると認識しております。」

質問2：国交省が2022年2月に実施した甲府河川国道事務所の当時の担当者の小林達徳事業対策官、宮坂広志計画課長に対するヒアリングで、小林元事業対策官は新ルート帯の設定に際して「1km幅のルート帯(案)を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」と回答したとしていることに関し、「新ルートは3キロ幅とまるで違うところをもっていったという認識はない」と沿線住民の会との意見交換会で小林元事業対策官が発言していることの矛盾の説明を求めました。

国交省回答：「そこで1キロ幅のルート帯というものが、3キロ幅のルート帯の内側で決定をしたということ、今回の論点となっているところでございますけれども、そういった趣旨での説明というものは行っていないことを確認しているというところでございます。」

国交省の説明は支離滅裂で破綻

上記のやり取りを見てもわかるように質問1に関しては全く別の話を持ち出して説明し、質問2に関しては小林元事業対策官の弁明をそのまま繰り返すだけで、録音により実証されている事実を直視せずはぐらかし、住民からの質問にまともに回答しようとしませんでした。

いずれの質問についても、国の機関である国交省の職員が、高速道路建設に際し複数の住民団体に虚偽の説明を行った事実が録音・保存されています。

インターネットが普及し、国民は公共事業の進め方に関する制度や法律を知ることができるようになり情報が民主化されています。国交省がこの建設計画の計画段階当初から詐欺的な手

法で建設計画を強行してきた事実は沿線住民の会が何度も指摘してきていますが、本省道路局の課長補佐さえも反論することもできない状況はこの問題の重大さと深刻さを示しており、公共事業全体への国民の信頼を揺るがすものです。

まずは過去の国交省担当者が行ったこれらの問題を解決する為、第三者委員会を設置し内容を精査して本来の計画段階評価をやり直す事を今後も国に求めています。

7/28 国交省 中部横断道の都市計画に関し 「都市計画の手続きは山梨県 が実施する」と態度一変の回答

沿線住民の会では5月30日、(仮称) 韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線(中部横断自動車道)の都市計画に関し3点の質問書を国交省へ提出しました。その回答が提出期限の6月14日から1ヵ月半も遅れて7月28日の日付でようやく送付されてきました。甲府河川国道事務所が回答案を作成し、関東地方整備局との間でその内容を確認していたようですが、今回は道路局本省企画課が時間をかけて回答内容を確認、どのような回答内容にするか、考えに考えたようです。

しかし長期間を費やしたにもかかわらずその回答は、これまで平然と言っていたことを覆し弁解に終始したものであきれるばかりです。

国交省はどのような都市計画決定の資料を送付したのか明らかにすべき

質問の1点目は、山梨県が都市計画決定権者として作成しなければならない都市計画案を甲府河川国道事務所が代行して作成していることに関し、法律の趣旨を逸脱する行為であり、中止を求めたものです。

そもそも山梨県は都市計画を作成する立場にありながら、その業務を国交省甲府河川国道事務所に丸投げしました。そして甲府河川国道事務所が作成した都市計画案を受け取って名称だ

けを変更し、さも山梨県が作成したように装って住民や県民へ提示しようとしていると思われることが次第に明らかとなりました。これはいわば、試験で回答を他の人に書いてもらい名前だけ書き替えて提出するのと同じような行為です。法律に違反しているかは国交省と山梨県とのこれまで及び現在のやり取りに加え、情報開示された様々な調査報告書の更なる検証が必要かと思いますが、法律を逸脱し社会的な不正行為として問題とされるのは明らかです。

申し入れ書では、都市計画法に基づくものではない、山梨県のこのような社会的な不正行為への協力要請に国の機関である国交省が加担しないよう求めました。これに対し国交省は「令和元年5月22日に山梨県知事から事業予定者である関東地方整備局長へ協力依頼があり、事業予定者として環境影響評価、ルート・構造の検討など、必要な協力を行うものであり、都市計画に基づく手続きは山梨県が実施すると認識しております」と回答してきました

しかし7月19日に国交省関東地方整備局長名で山梨県に送付した文書の表題には「中部横断自動車道（長坂～八千穂）の都市計画決定について（提供）」と書かれていることを沿線住民の会では確認しており、環境影響評価、ルート・構造の検討にとどまらない内容のものが含まれていることが推測されます。

国交省が山梨県の不正な協力依頼に応じないよう今後も注視・監視を続けます

国交省は今更になって「都市計画法に基づく手続きは山梨県が実施する」と回答していますが、当初、沿線住民の会が都市計画案に関して指摘し説明を求めた際に甲府河川国道事務所調査課の大和田宜雄地域防災調整官は平然と「山梨県の協力依頼で行っている。ご意見として聞いておきます」と明言していた経緯があります。沿線住民の会ではすでに国交省が山梨県の都市計画作成に関与しようとしていた動きを報告書の内容から把握していますが、今後も山梨県が自らの行政責任を果たさず県民に知らせないまま

に密かに社会的不正行為に類する対応をするかもしれませんので、国交省がそれに加担することの無いようしっかりと注視し対応していく必要があります。

今すぐ国交省は詳細ルートに関して県民、地元住民へ丁寧な説明を行え

現地の関係住民は、山積する問題を解決しないまま強行している八ヶ岳南麓での環境影響評価の現地調査とその手続きの中止を求めて国交省道路局本省と交渉している最中に、突然国交省が山梨県へ都市計画決定に関する文書を送付したことに多くの疑問と怒り、不安を抱えています。ましてやルートの検討や決定は都市計画決定権者として名乗りを上げた山梨県が行うことになっているのに、今の段階で国交省が山梨県への詳細ルートを送付というやり方で発表したことは断固認めることができません。国交省は山梨県へ送付した文書の内容を直ちに関係住民へ明らかにするとともに、ルート検討内容について説明するよう求めます。

現在、国交省には以下のことを求めています。

- 今すぐ国交省は7月19日に山梨県に送付(提供)したルート案(事業予定者案)、図面等を住民等に公開すること
- 早急に関東地方整備局と甲府河川国道事務所は現地、北杜市八ヶ岳南麓へ来訪し、山梨県に7月19日送付した図面等を示し、住民等へ説明を尽くすこと
- 国交省本省道路局は沿線住民の会からの7月11日要請に引き続き、要請継続のための態勢を整え、再要請に対応すること

7/3 北杜市へ質問書を提出

国交省が都市計画区域外の北杜市を都市計画原案の協議先一覧に掲載

沿線住民の会は国交省への情報開示請求により入手した行政文書「R3 峡北地域環境影響評価他検討業務報告書(令和5年3月)」の内容確認

を通じて、国交省が八ヶ岳南麓での中部横断自動車道の建設計画地において環境影響評価の現地調査・予測・評価等に基づいて各地域特性を踏まえどのような環境保全措置を検討し、高速道路の構造・設計、ルートの原案等を検討しているかを報告書の黒塗りをぬって確認等を行っています。確認作業は容易ではありませんが、広範囲に黒塗りされた1ページ、1ページを確認し、その前後、間間にある文章から読み取れることがあります。

7月、報告書の「6.1 地元協議資料作成、協議先一覧表」に北杜市建設部道路河川課の部長名と課長名、担当者名そして連絡先が公表されているのを見つけました。項目名の下には小さな字で都市計画原案協議先一覧と書かれていました。思わず見落としそうな小さな字です。建設計画地の北杜市は現在も都市計画区域ではありません。改めて北杜市ホームページを確認しましたが、やはり都市計画区域でないとされています。北杜市道路河川課やまちづくり推進課にも確認しましたが、担当者は都市計画区域ではないと答え、国交省の報告書も見ただけでなく、ましてや都市計画原案協議先一覧に掲載されていることも全く知らなかったようです。

山梨県知事、山梨県庁が唐突に中部横断自動車道建設計画に都市計画を持ち出し、現在、国交省は山積する問題を説明もできず建設計画推進、道路行政手続きありきで強行していますので、北杜市長はじめ建設部長と関係課へ国交省作成の「R3 峡北地域環境影響評価他検討業務報告書（令和5年3月）」に掲載されていることについて7月3日に質問書を提出しました。

国交省の R3 峡北地域環境影響評価他検討業務報告書の掲載事項に関する質問書

北杜市長 上村英司様
北杜市建設部長 齊藤乙巳士様
北杜市建設部道路河川課長 向井克昌様
北杜市建設部まちづくり推進課長 末木陽一様

この度、中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会は国交省への公文書開示請求を行い、R3 峡北地域環境影響評価他検討業務報告

書(以下、報告書とする)が公開されました。公開された報告書に記載されていた次の事項について質問をいたします。

1. 報告書に記載されている地元協議資料作成として、都市計画原案協議先一覧表が公表されています。一覧には協議先は建設部道路河川課で協議担当者は 齊藤部長、由比課長、鈴木担当、所在地は北杜市須玉町大豆田 961-1 TEL は 0551-421-1363 と書かれています。

北杜市は国交省甲府河川国道事務所と都市計画原案に関する協議を行ったのか、また協議を行ったとすればいつ、どのような協議を行ったのかお尋ねします。

2. 北杜市は現に北杜市ホームページにも公表されている通り山梨県の都市計画区域外であり、都市計画原案についての協議先となりえないことは明らかです。また、都市計画決定権者は山梨県であるにもかかわらず、なぜ 国交省甲府河川国道事務所が都市計画に関する協議を北杜市に求めてきたのか、さらに北杜市がそれに応じた理由も不可解です。このことに関する説明を求めます。7月10日までに書面にて回答するよう申し入れます。

<回答>

7月10日に上村英司北杜市長名で質問書についての回答がありました。回答は以下の通りです。

1. 都市計画原案に関する協議は行っておりません。
2. 都市計画に関する協議は、求められておりませんし、行っておりません。

北杜市は地元自治体として都市計画に関する協議は行っていないと答えました。それではなぜ国交省とコンサルタント会社が作成した報告書に協議先一覧と記載されていたのか不可解です。北杜市へは、建設ありきではなく、私たち関係住民等の生活の安全と安心を守ってほしいと伝えました。そして北杜市には国交省からの問い合わせに対して地元自治体として責任ある対応をとること、国交省にはあくまで山梨県知事が都市計画決定権者であり、都市計画を作成するのは山梨県であることを踏まえ、山梨県庁の都市計画作成の下請け機関となるような社会的に不正となる行為を行わないように強く求めました。

山梨県の都市計画持ち出しは法を逸脱する行為

直ちに環境影響評価の手続きの中止を！

山梨県が国交省に代わって現在実施している（仮称）韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線（中部横断自動車道）の環境影響評価の手続きは、2019年5月22日に山梨県が「中部横断自動車道（長坂～八千穂）の都市計画決定について」という文書を国交省関東地方整備局へ提出したことから始められました。そこでは「都市計画法に基づく事務手続きを行うこととしたので、環境影響評価法第44条の規定により通知します」「都市計画決定の手続きを行うにあたっては、環境影響評価法に従い、都市計画決定権者が環境影響評価手続きを進めることとなるため、下記のとおり協力を依頼します」という内容が書かれていました。

これは要するに、中部横断自動車道を山梨県が都市計画決定するから、事業予定者の国交省に代わって都市計画決定権者の山梨県がその地域の環境影響評価の手続きを進めるというものです。

都市計画のない地域にどうして都市計画の特例が適用できるのか？

これを詳細に検討すると、中部横断自動車道の山梨県区間は北杜市にあたり、北杜市は山梨県の都市計画の区域外です。この都市計画区域外の地域に都市計画を適用するためには、この地域をまず都市計画区域に定めることが必要ですが、山梨県は都市計画法に定められたこの手続きを取っておらず、北杜市は現在も山梨県の都市計画の区域外のままです。法律では、都市計画区域外に都市計画を定めることはできませんので、中部横断自動車道の対象地域に都市計画を定めることはできないことは明らかです。

しかし山梨県は、この地域に都市計画がある、または考えているとして、都市計画法と環境影響評価法の特例を適用し、都市計画決定権者と



韮崎都市計画区域図

して事業予定者の国交省に代わって都市計画と環境影響評価の手続きを行うと表明し、それを強行しているのです。

都市計画、環境影響評価の特例の適用は法律を逸脱している

また山梨県は、都市計画法第11条第1項の「都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる施設を定めることができる。この場合において、特に必要があるときは、当該都市計画区域外においても、これらの施設を定めることができる」を持ち出して、韮崎都市計画区域外であるが中央自動車道の韮崎から長坂を経て県境までの道路を都市計画道路として定めることが出来ると主張していますが、これは大きな間違いです。韮崎都市計画区域外に位置する中央自動車道の韮崎から長坂まではすでに開通・供用された道路で都市計画道路として定めようと

すれば法律的には可能かもしれませんが、中部横断自動車道はまだ計画であり1キロ幅のルート帯の中を通る予定以外は未定でそのルートや詳細は決まっておらず、まだ道路とは言えないものです。従ってそれを都市計画の「道路施設」と定めることが出来ないのは明らかです。

さらに、都市計画法、環境影響評価法の特例は、都市計画のある都市計画区域を前提とするものであることを確認しておく必要があります。なぜなら、ある地域に施設が作られる場合、その地域に都市計画がなければ事業者は法に定められた環境影響評価等の手続きを通じて施設を建設することが可能となります。しかしそこに都市計画があれば、事業者の計画と自治体の都市計画との整合性を図る必要が生じることとなり、そのため都市計画法、環境影響評価法の特例が定められているのです。それ故、この特例は当該都市計画区域のみを対象とするもので、当然ながら都市計画のない都市計画区域外の施設への適用は想定されていません。

都市計画の必要要件を満たしていないにもかかわらず、山梨県は都市計画がある、または考えているとして都市計画法、環境影響評価法を逸脱してその特例を適用し、中部横断道の対象地域の環境影響評価手続きを長年の慣行で旧態依然のやり方で強行してきたのが実情です。

山梨県は法を順守し、手続きの中止を！

7月19日、山梨県は国交省からの中部横断自動車道（山梨県側）の詳細ルート案の送付を受け、これから「都市計画の原案」を作成して住民に説明すると公言しました。山梨県は臆面もなく、これまでであると主張してきた都市計画やその案が実は中部横断自動車道の対象地域に無かったことをみずから公言してしまったのです。なんといいましょう。住民をダマすこのようなやり方は決して許されるものではありません。山梨県には直ちに法を逸脱した中部横断自動車道の環境影響評価の手続きの中止を求めます。



7/18 ストップ・リニア！訴訟

原告団の主張を全面否定する不当判決！

2016年5月20日に提訴した「ストップ・リニア！訴訟」は、7年間にわたる25回の口頭弁論を経て、7月18日東京地裁103号法廷において判決が言い渡されました。

口頭弁論終結後に裁判官が代わったため、篠田賢治裁判長が市原義孝裁判官ら3名の裁判官による判決を代読する形で行われましたが、それもほんの2〜3分で内容も聞き取れないほどの小さな声で代読した後、篠田賢治裁判長はそそくさと法廷から逃げるように退廷していきました。満席の傍聴席からは「原告の請求を棄却する」という判決に「不当判決」の声がうずまきました。



東京地裁前の集会では多くの参加者が駆けつけつぎつぎにリニア反対！を訴えました

この裁判で争われたのは①全幹法9条1項の規定を適用したことは違法、②鉄道事業法5条1項に掲げる基準等に関する点、③環境影響評価に関する点ですが、判決文では

①全幹法9条1項については、全幹法の目的や新幹線鉄道の路線の理念を一般的かつ抽象的に定めたものにとどまる全幹法1条及び3条を持ち出して本件認可が違法なものになるとは言えないと判断しました。

②事業法5条1項各号についても、鉄道施設の工事が完成するまでは事業法の規定が適用されることはないから、その適用を前提とする違法が認められないとしています。

③環境影響評価に関する点については、国交



報告集会で川村晃生原告団長が不当判決を糾弾
大臣の幅広い裁量権を認め、原告らの主張は独自の見解として、原告団の主張をすべて否定するはなはだ理不尽な判決です。

判決では司法が国や JR 東海のいい加減さを問うことはせず、原告の切実な問題、南アルプスの貴重な自然等に対する言及もされていません。JR 東海という一企業による自然や生活環境、住民の生活破壊を容認し、そのためには法律を曲げてでも解釈するという、きわめて不当な判決で、このような判決は、到底受け入れることはできません。

原告団が声明を発表

本日東京地方裁判所民事第 3 部（市原義孝裁判長、篠田賢治裁判長代読）は、リニア中央新幹線工事実施計画に対して、認可取り消しを求める原告ら 249 名に対し認可取り消しを認めない不当判決を言い渡した（平成 28 年（行ウ）第 211 号工事実施計画（その 1）認可取消請求事件、平成 31 年（行ウ）第 115 号工事実施計画（その 2）認可取消請求事件）。

本件訴訟は、JR 東海という一私企業が単独で建設・運行する形で、これまでに先例もなく、商業運行に技術的なお問題の多いとされる超電導磁気浮上式の新幹線について、品川～名古屋間の約 286 キロの路線全体について、わずか 3 年で環境影響評価を終わらせたうえ、全国新幹線鉄道整備法で認可を申請するという暴挙を、司法が容認したものである。

これまで JR 東海は、各地沿線住民への説明会で噴出した様々な疑問に十分に答えることもせず、環境影響評価書の地元自治体首長の意見や環境大臣の意見からも目を背けるなど不誠実な対応に終始した。また、認可直後になって初めて建設施設の概要を地域住民に示し（神奈川県の

鳥屋車両基地など）、大井川の水問題での榎島からの隧道での水の戻し案の提示、発生土置き場の確保を十分に検討しないなど地域住民無視の態度で工事に着工しようとした。国土交通省に対しても環境影響評価時に入手していた自社に都合の悪い資料を問題が紛糾してから開示してくるなど、国土交通省から認可を詐取・騙取したと言う外ない対応をとった。

原告らは、裁判の場でこれらの各地で生じた問題を詳らかにして主張してきたが、司法は、これらの地域住民無視、認可騙取の対応について全く考慮することなく、国及び JR 東海の主張を丸写しし、現実には実験線で生じている環境被害を全く考慮しないものであった。実際に実験線での環境被害に対応しない JR 東海が「十分対策をとる」ということを鵜呑みにするものであった。

また、全幹法によって認可の判断をすればよく、鉄道事業法の求める運行の安全性の問題については認可時に全く考慮する必要がないとする判断を行ない、東南海トラフ地震が生じた際には多数の死傷者を生じさせる危険が極めて大きいことを無視する極めて無責任で見るところのない判決となっている。火災に対しても、ガイドウェイ内にコイルという可燃物をくまなく並行させた形で設計されており、人体に悪影響のあるガスの発生や極めて長距離の避難路を使用させることの危険性、特に山岳部トンネルでは避難した先が山間部で救出態勢が明確にされていないなど、乗客の安全性が十分検討されているとはいいがたい状態である。

また、各地での問題点として原告らが提示した論点についても、司法が真剣に検討した痕跡がない。問題のある環境影響評価についても「一応実施している」「一応検討している」という雑な評価しか行わない対応であり、「環境被害が生じてても仕方がない」と言わんばかりの態度である。

このように、本判決は、国及び JR 東海の主張を丸写しにしたものであり、現実には生じている実験線での環境被害を無視したもので、責任ある判断を放棄したに過ぎない。原告団・弁護団はこの不当な詐取された認可処分を維持させることは、リニア中央新幹線という負の遺産を後世に残すことになると考え、上訴審で最後まで戦い続ける所存である。

以上

7年以上にわたり山梨県北杜市から、山梨リニア沿線の住民等と一緒に東京地方裁判所の傍聴を続けてきた私たちは、この不当判決には万感の思いがあります。私たちは高速道路建設による八ヶ岳南麓の自然、生活環境等の破壊に反対し取り組みを続けていますが、リニア新幹線による南アルプスをはじめとする広範な自然破壊等もこの問題と地続きであり、何よりもリニア沿線住民の方々が受けている様々な生活等への被害、人権侵害を共有する立場から、リニア反対の運動にも取り組んできました。

今回の東京地方裁判所の判決は、大規模工事による自然や住民生活の破壊よりも一企業の利益を優先するもので、自然への影響と被害にあう住民の声を全く無視するものです。これが日本の司法の現状だと突き付けられとても残念に思いますが、それでも地域に生活する私たちは自然と生活環境、暮らしと人権は自ら守っていかなければと改めて決意を新たにしています。昔から営々と受け継がれてきた八ヶ岳南麓の自然と生活環境、そしてそこで八ヶ岳の自然の恵みを享受して暮らす私たちの生活は、何物にも代えがたいものです。

中部横断自動車道の山梨県北杜市側での建設反対の取り組みもはや11年目となりました。この間、高速道路の建設を押し止めることができましたが、今後予想される事業化への動きを食い止めるためなお一層の取り組みを進めていきます。

《書評》



リニアはなぜ失敗したか

川村晃生 編著

四六判 176 頁

定価 1500 円 (+税)

緑風出版

まず初めに、「リニアはなぜ失敗したか」を読んで、この本を今出版されたことに川村晃生先生他、執筆者の方々に原告の一人として感謝を申し上げたいと思います。

この本の要旨に沿って感想を述べていきたいと思っています。(挽野弘和)

●残土問題

まず第1に残土問題です。リニア中央新幹線（以下リニア）のトンネル工事で発生する残土は5680万 m^3 、なんと東京ドーム46杯分にあたります。JR東海はこの残土の処分先を一切決めずに工事を着工したのです。これは、裁判後の報告集会の中でも再三取り上げられてきたことですが、誰が考えてもトンネル工事で残土が発生することは普通に理解できます。JR東海は基本的な工事工程で、こんな初歩的なことを無視して工事に着手したのです。

その残土の性質についてもフォーラムの中で有害残土という指摘が相次ぎました。JR東海は遮水シートで対策できると非常に楽観的な回答を示したのです。汚染残土とはヒ素やフッ素など自然由来が含まれるものですが、山梨では中部横断自動車道南部区間の残土からも重金属などの汚染物質が検出されています。このような造山帯からは自然由来の鉱物がしばしば現れることがあるそうです。残土置き場がないどころか、その残土が汚染されていることなどは、環境影響評価などで十分知りえたはずではないでしょうか。私は丁寧にボーリングなどの地質の調査がされていなかったことに憤りを感じます。

●トンネル工事

第2にトンネル工事の実体です。南アルプストンネルは日本列島を東西に分断する大地溝帯（フォッサマグナ）糸魚川静岡構造線と南北を分かち中央構造線を横断します。これもないがしろにした地質調査で問題が明らかになっています。シールドマシンの掘削は限界に達していると指摘されています。東京外環自動車道の陥没事故をはじめ、シールドマシンの事故は度々報告されています。北品川の掘削では直径14m深さ68mにもなる国内最大級のシールドマシンです。この区間の掘削停止は専門家でもまだはっきりとした原因が分かっていないのが現状です。私は地下鉄半蔵門線がシールドマシンで掘られたことを中学生のころ鉄道雑誌から知りました。夢のトンネル掘削と書いてありました。し

かし、シールドマシンは万全だというJR東海の慢心した技術依存は、リニアの将来の事故にならないでしょうか。私は、南アルプスの掘削は中止するべきだと考えます。

●リニアの安全性

第3にリニアのそのものの安全性です。私はリニアが鉄道だとは思っていませんが。もしそれが鉄道だとするならば、ある鉄道評論家の「鉄道は必ず脱線するという前提で設計しなければならない」という記事からリニアはその思想からは程遠いと感じています。JR東海はリニアはガイドウェイに囲まれているので対向線にはみ出すことはないとしています。しかし本書にあるように、阿部修治先生の想定である通り障害物に衝突した途端、連結車両が次々とぶつかり大事故になる可能性があります。リニアは非常制動で停止までの距離が最高速度500キロの場合に6.6キロメートルかかるとしています。ちなみに在来型の新幹線は4キロメートルとされています。仮に先行する列車がアクシデントで停止した場合、リニアの全制動はどこでかけるのでしょうか。防護信号に代わる新しいシステムを当然載せているとは思いますが、6.6キロメートルで止まれる根拠はどこにあるのか、それも16両フル編成で実験をしていない以上、全制動でどれだけ走ってしまうのか未知の世界だと考えています。

●無人運転

それに、無人運転というのは非常に危険が伴うものだと感じています。リニアは多くの箇所でセンサーによる車両状態、走行状態をセンシングするようになっているようです。しかし、人間の研ぎ澄まされた感覚も非常に重要です。センサーで捉えきれない車両の異常をいち早く輸送指令に報告し列車を停止させるのは機械ではかなわず、人間のみができることです。フェールセーフの考え方に立つ場合、無人運転は非常に危険だと言わざるを得ません。

このように、リニアの安全性は確立したものとは言えないと思っています。

●「国商」とは

最後にリニアにここまでこだわるJR東海と国とはいったい何でしょうか。そこに現れてくるのは葛西敬之と安倍晋三という蜜月の関係です。葛西敬之は国鉄官僚です。その彼が存命中にリニアを実現させたいという野望と安倍晋三のアベノミクスという国益との一致点が、国家レベルの問題にまで発展していったと川村先生は指摘しています。私は二人の関係がそこまでだったのかと「国商」という本で初めて知りました。皮肉なことに2人ともリニアが実現しないまま亡くなりましたが、まだその亡霊は生き続けています。

川村晃生先生の著作『見え始めた終末「文明盲信」のゆくえ』の中に、異常な科学の妄信がこの国の文化を壊していくという指摘があり、リニアはその代表例だと思います。科学の発展は人類の発展に有益だとは思いますが、科学万能、人間は自然をも支配するという思い上がりは特に日本人の中では多いのではないかと考えています。

私は、小さいころからの鉄道ファンです。リニアは鉄道を愛する人たちに対する侮辱とさえ思います。撮影ポイントもない。景色を楽しむこともできない。ましてや安全も保障されない運搬マシンに何の未来があるでしょう？鉄道も文化です。この文化を継承できないような乗り物は認めるわけにはいかないのです。

何としてもリニアの建設は止めたい、その思いでこれからも頑張ります。

スタンディングのお知らせ



沿線住民の会では毎月第3土曜日にスタンディングを行い、八ヶ岳南麓を通る高速道路建設への反対を多くの人たちに訴えています。ぜひ参加して、一緒に八ヶ岳南麓の自然と景観、生活環境を守る呼びかけを行いましょう。

時間 毎月第3土曜日午前10～11時
場所 北杜市高根町五町田交差点
(雨天の場合は次週へ順延します)