

「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.69 2023年12月20日発行

八ヶ岳南麓を横断する高速道路はいらない

山梨県は10月24日に甲斐市、25日に韮崎市、27、29日に北杜市で韮崎都市計画道路 双葉・韮崎・清里幹線（中部横断自動車道の山梨県区間）の都市計画原案の説明会を開催し、道路構造等を示した詳細ルート原案を公表しました。中部横断自動車道の建設計画には多くの問題点があり、それを全部棚上げして強行された今回の発表は住民、県民を全く無視するもので決して受け入れることはできません。

山梨県 中部横断道のルート原案を公表

ルート原案では、中央道長坂 IC の北付近から分岐して八ヶ岳南麓を横断し、須玉町津金から北上して新たに作られる「清里 IC」から東に曲



10/29 北杜市説明会（高根体育館）

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>

がってトンネル構造で長野県側に連なる全長12.2km、幅20.5mの高速道路となっています。これは7月19日に国交省関東地方整備局が山梨県へ詳細ルート案を送付したのを受けて、山梨県が検討した都市計画原案として発表したものです。しかし説明会では、なぜこのルート案にしたのかの説明は山梨県、国交省甲府河川国道事務所から一切なく、参加者から多くの疑問が出されました。

山梨県のルート原案は国交省のものを 書き写したもの

山梨県は国交省関東地方整備局から送付された中部横断自動車道（長坂～県境）の詳細ルート案に関し、それが「法律や道路構造令に合致しているか検討した」と説明しましたが、環境影響評価の現地調査の結果や都市計画との関連でどのように検討し案を作ったのか説明することはできませんでした。これは当然のことです。環

境影響評価の現地調査は国交省がコンサルタント会社に委託して行いましたが、山梨県はその報告書を国交省から受け取っていないことが明らか

となっており、山梨県が都市計画原案の独自の検討や作成など出来るはずもないからです。

山梨県は都市計画決定権者として韮崎都市計画道路の一部としての中部横断自動車道のルートを検討・決定する立場にありながら、それを国交省に丸投げして、国交省に対して「早くルート案を公表してほしい」と本末転倒の要望を繰り返してきたのです。これは行政として住民、県民に対する全く無責任な対応です。

住民は地域ごとの説明会開催を要求

説明会では都市計画道路のルート原案の中身を詳しく説明することが出来ない山梨県に対して、参加者から様々な疑問、意見が出されました。しかしそれらに対しても山梨県は的確・具体的に答えることが出来ず、参加者から地域別の説明会を再度行うよう要求が出されました。山梨県はこれを否定できず「検討する」と答えましたが、未だに対応する動きはありません。

ルート原案の発表でも大きな課題

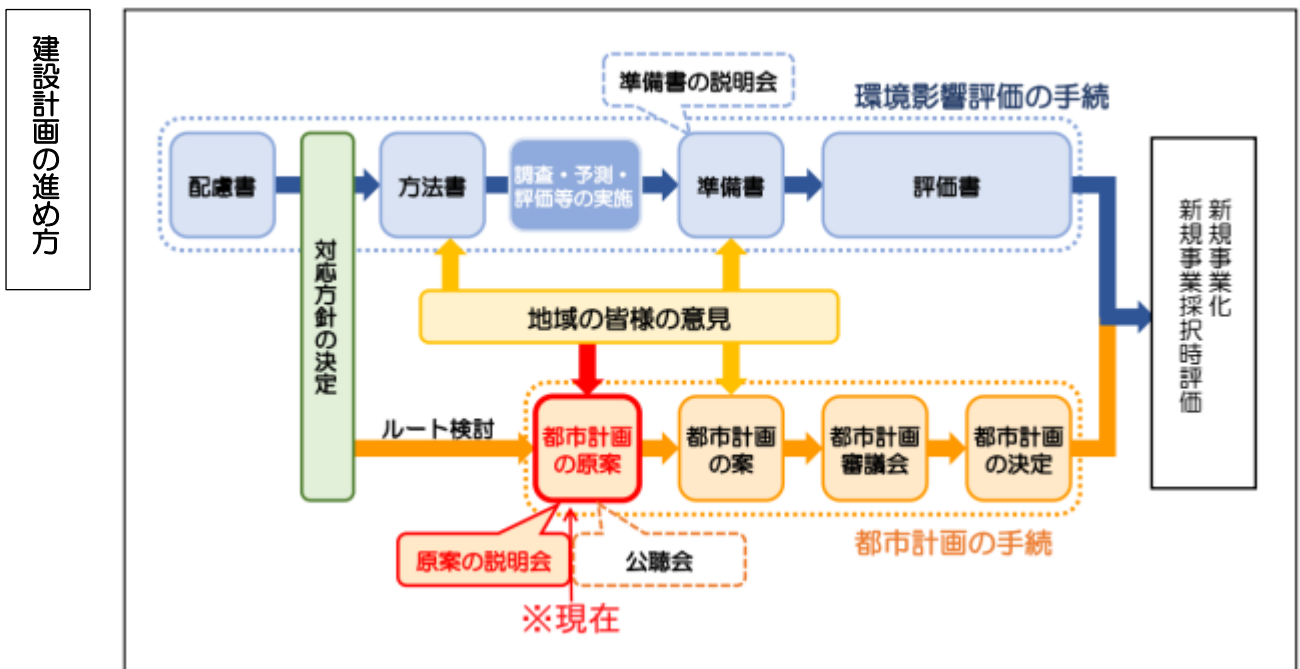
今回のルート案の発表に関してまず、なぜ八ヶ岳南麓を横断するルート案としたのか、どの

ような検討のプロセスを経て決定したのかを明らかにさせる必要があります。「お上が決めたこと」だからとそのまま受け入れることはできません。その合理的で妥当性のある、客観的な説明が必要なのです。

沿線住民の会ではこの間、国交省が行った環境影響評価の現地調査のずさんさや、ルートを決める際のコントロールポイント設定の問題点を指摘してきましたが、国交省はそのことを無視して強引に「詳細ルート案」を山梨県へ送付しました。その「詳細ルート案」の問題点がそのまま山梨県のルート原案の発表と重なっていることは明らかで、今回のルート案は非常にずさんな検討の結果、出されたものに他なりません。

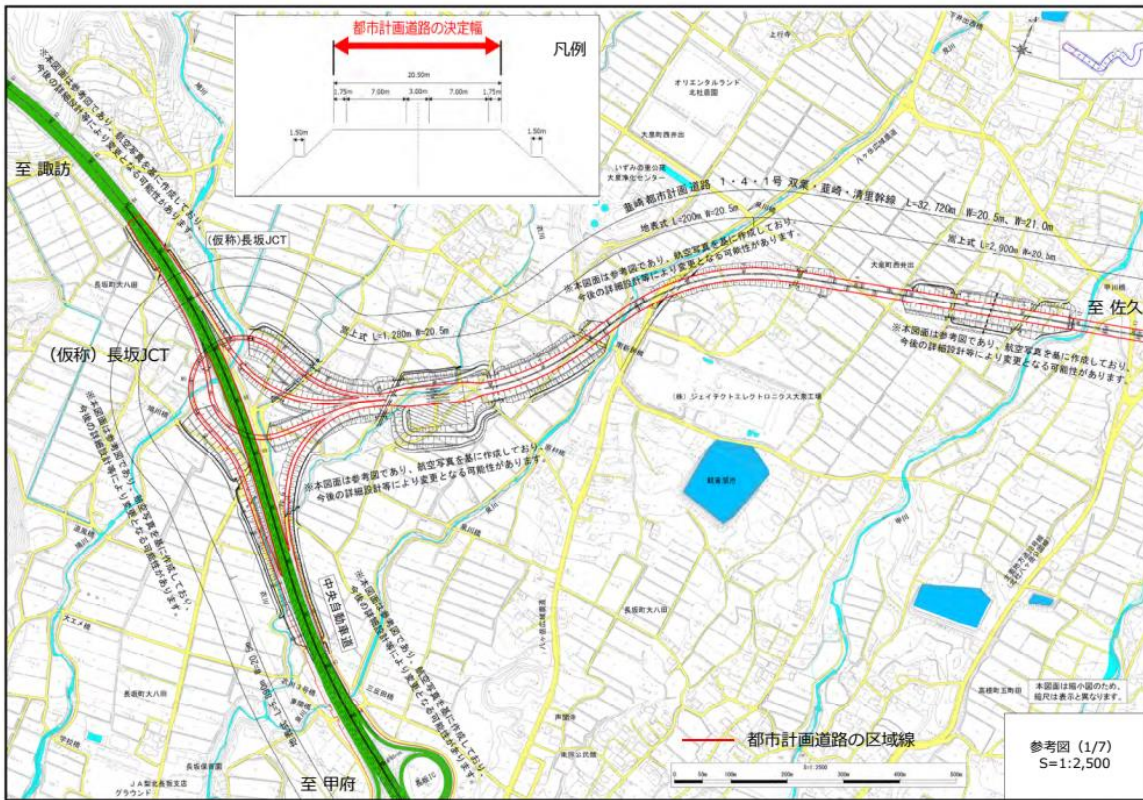
建設計画の見直しはこれからが正念場

山梨県が今回、中部横断自動車道のルート原案を発表しても、今後もまだ長期間にわたるいくつもの手続きが必要とされています。完成まで「あと20年かかる」と言われている中部横断自動車道の建設計画は、山積みの問題への対応に汲々として無駄に時間を費やすのではなく、その計画を根本的に見直すことによる早急な解決が求められているのです。



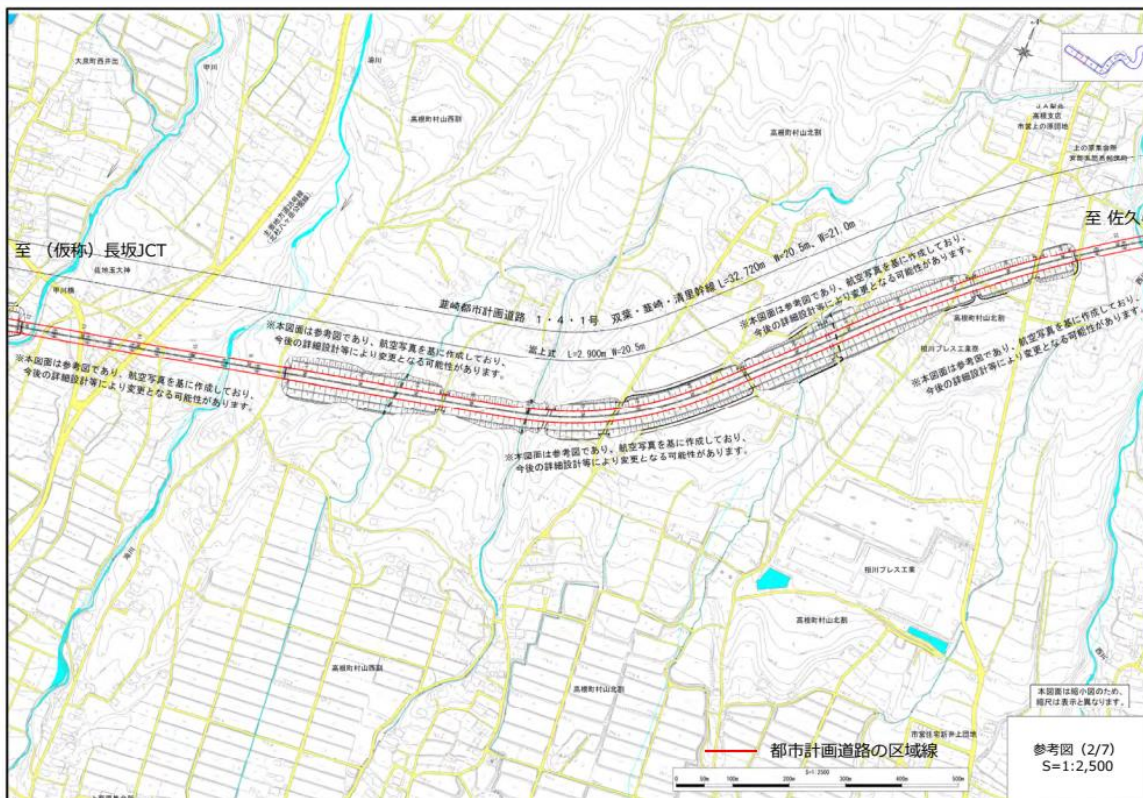
山梨県が発表した中部横断自動車道の詳細ルート原案

都市計画道路の区域（（仮称）長坂JCT～長野県境）



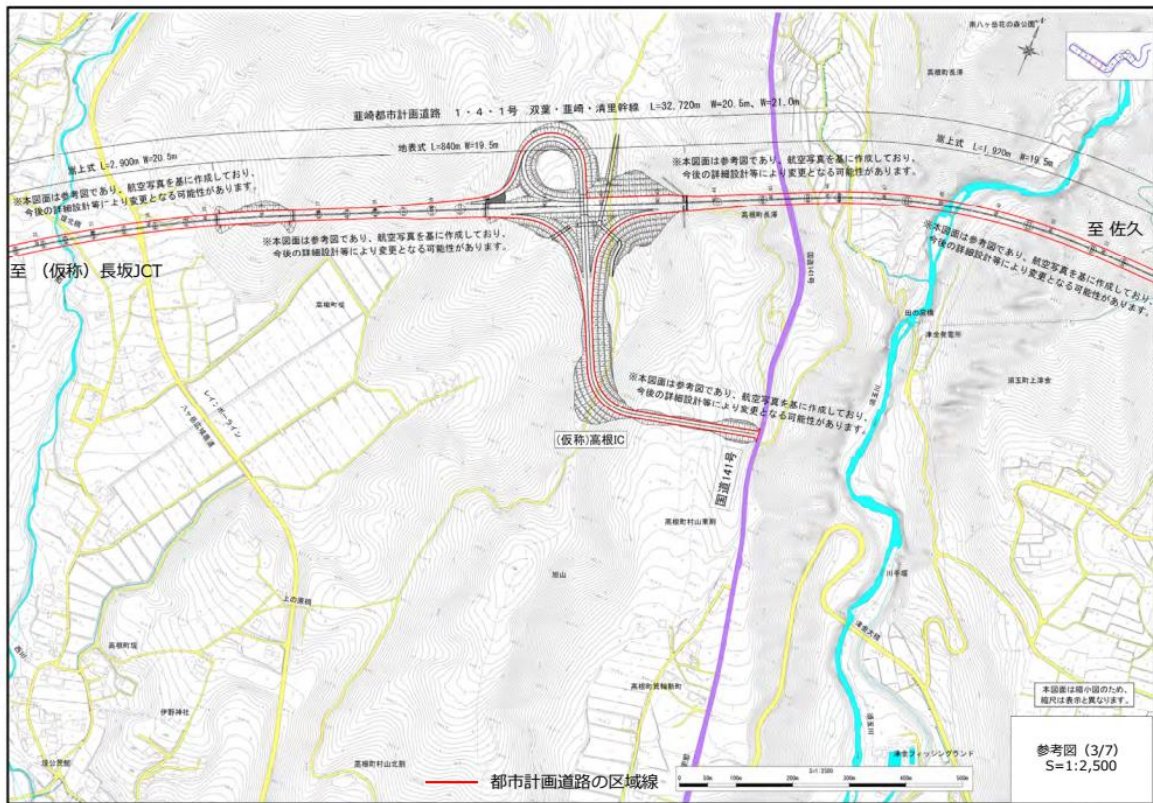
34

都市計画道路の区域（（仮称）長坂JCT～長野県境）



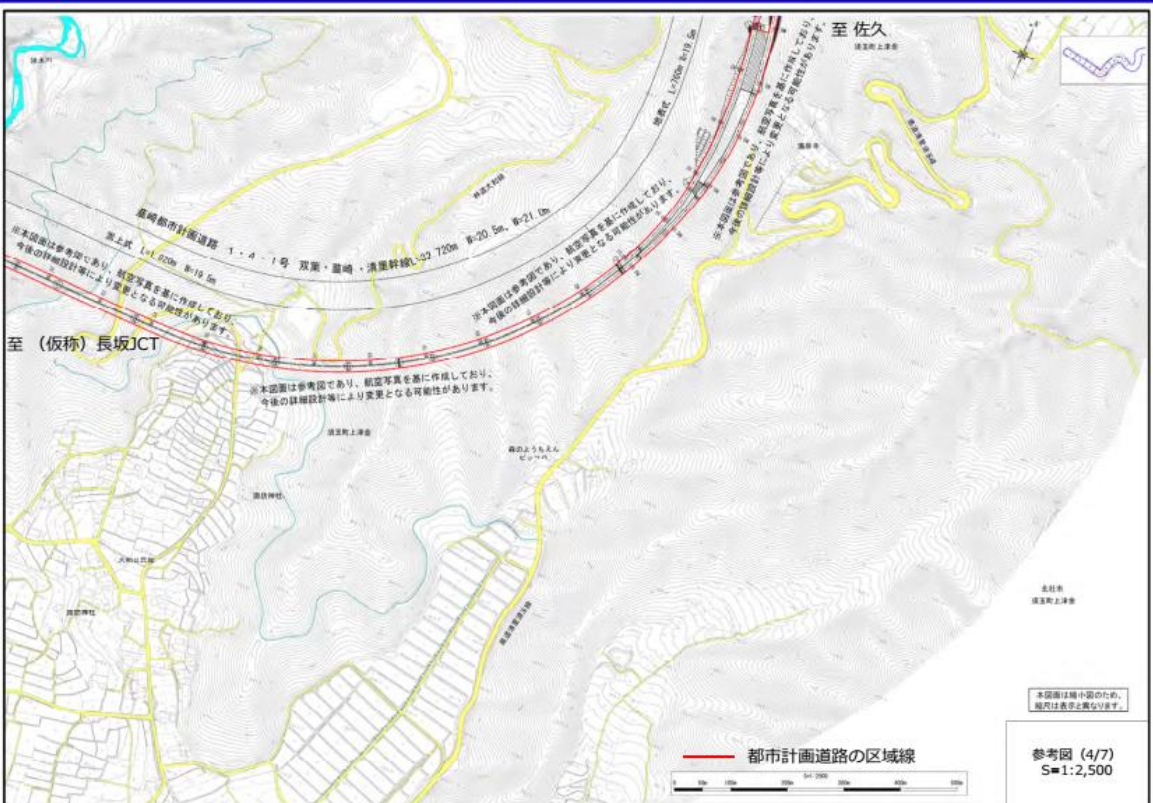
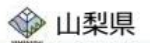
35

都市計画道路の区域 ((仮称) 長坂JCT～長野県境)



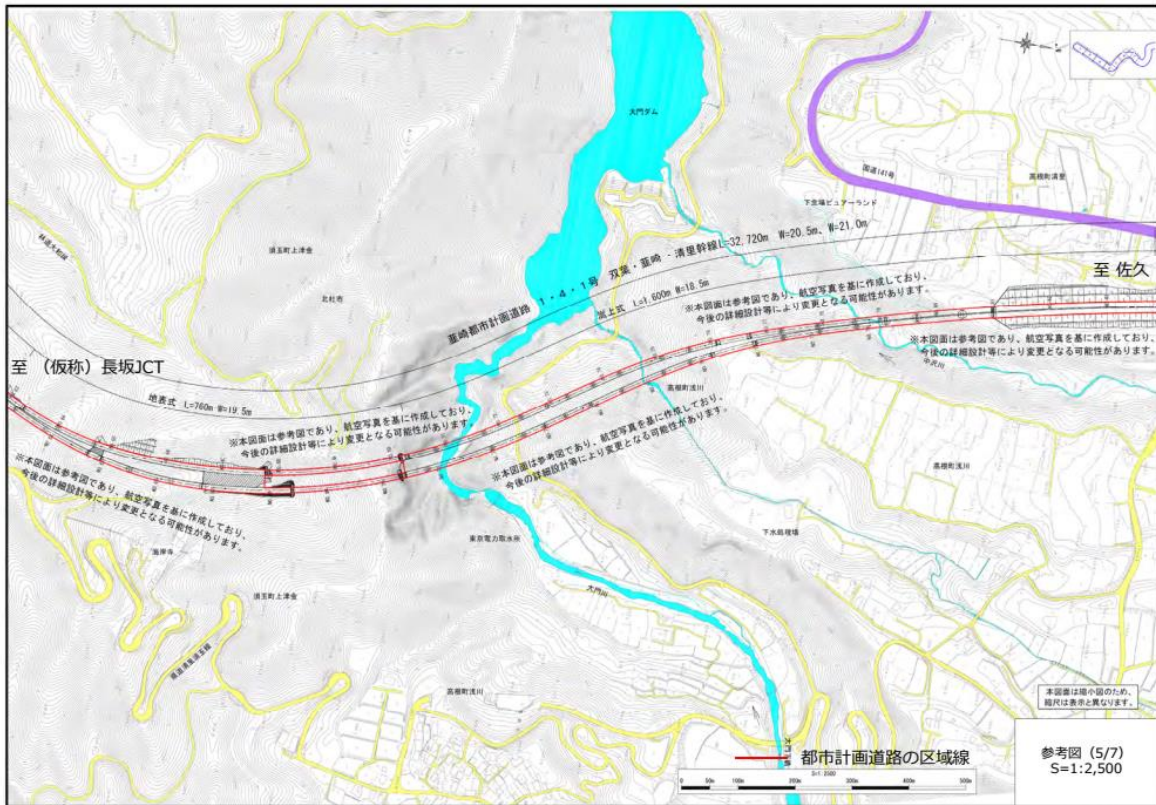
36

都市計画道路の区域 ((仮称) 長坂JCT～長野県境)



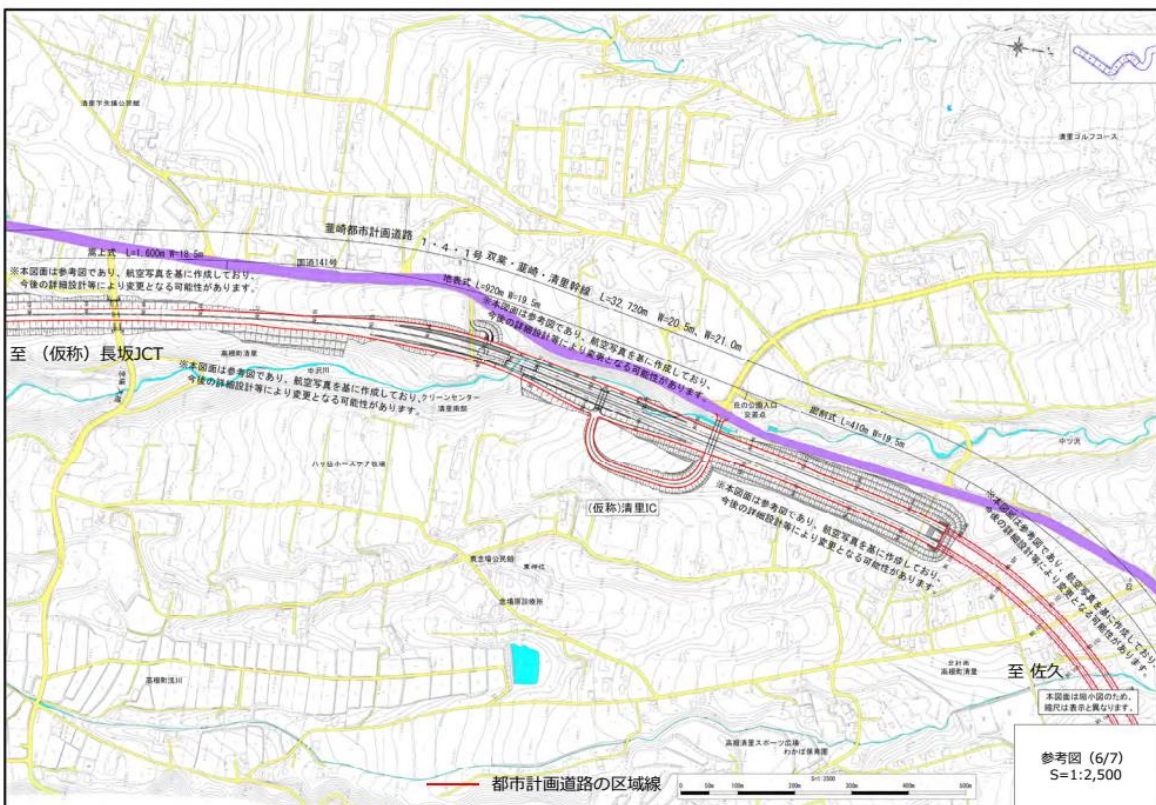
37

都市計画道路の区域 ((仮称) 長坂JCT~長野県境)



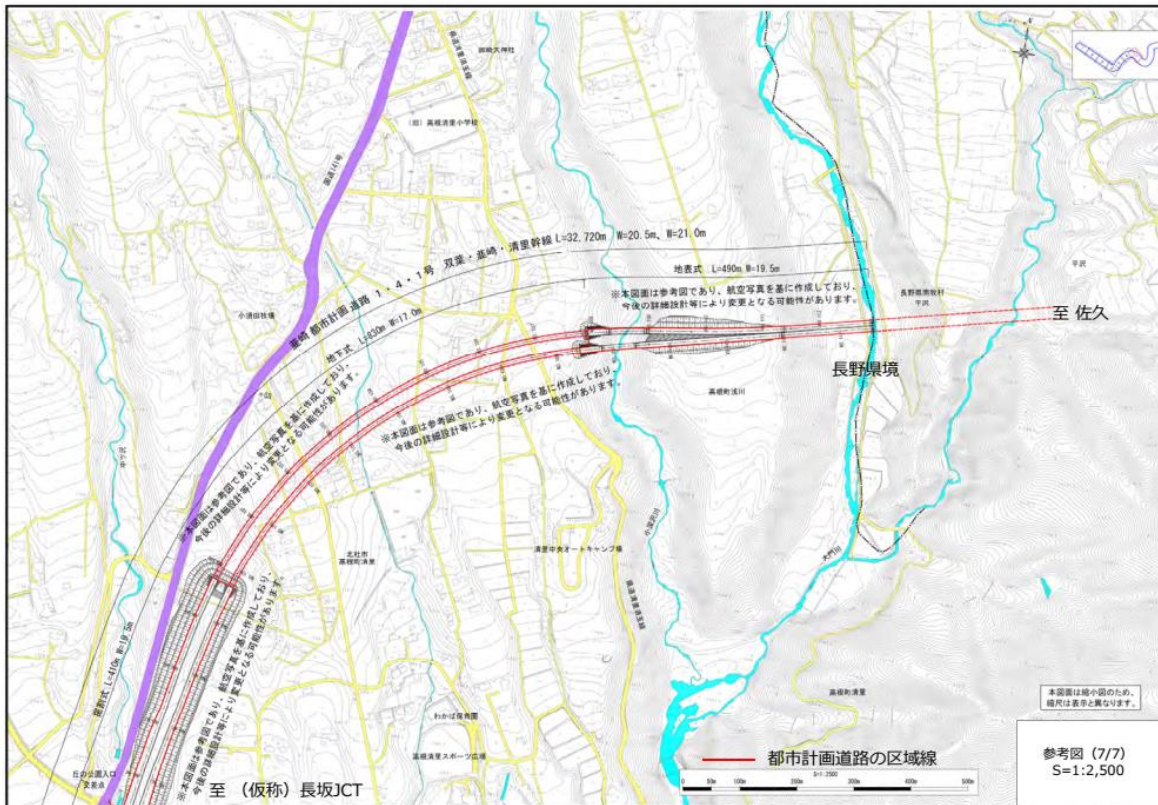
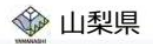
38

都市計画道路の区域 ((仮称) 長坂JCT~長野県境)



39

都市計画道路の区域 ((仮称) 長坂JCT～長野県境)



40

葦崎都市計画道路 双葉・葦崎・清里幹線
〔中部横断自動車道 (長坂～県境)〕

山梨県 形ばかりの都市計画原案の説明会を開催

沿線住民の会ニュースNo.68、10月号でお知らせしました山梨県主催の都市計画原案の説明会は、道路行政手続きありきで強行されました。

市民、別荘所有者等への説明会開催の周知は旧態依然でおざなり

沿線住民の会はこれまでの取り組みを通じて所管省庁の国交省や山梨県等への情報発信、関係住民等をはじめとする市民等への情報周知の徹底などについて働きかけを行ってきました。今回の説明会の開催に際しても、一方的な手続

きありきの対応とならないように働きかけてきましたが、結果として開催情報の周知についてさえ旧態依然で不十分なものでした。

また山梨県の甲斐市、葦崎市の市民への開催周知はおざなりで、両市へ聴取を行ったところ、山梨県が甲斐市と葦崎市の広報課へ直接依頼し広報誌のお知らせ欄に簡略された記事を形式的に掲載したに過ぎないことがわかりました。そもそも山梨県にとっては甲斐市と葦崎市は都市計画手続き上の関係市に過ぎないのであり、とりわけ両市市民、県民に積極的に広く知らせ多くの参加を働きかける考えがないことは当初から明らかでした。これは両市での説明会への市民の参加者数からも明らかです。

他方で山梨県は、建設計画地である北杜市対応として「通常、市町村広報誌、県ホームページ等により行っているが、北杜市では別荘所有者を含む地域の方に情報が行き届かなかった経緯があることから『配達地域指定』郵便での全

戸配布をした」と説明しています。しかし八ヶ岳南麓の建設計画地、今回の都市計画道路の原案の地域に多く存在する別荘所有者、二地域居住者、デジタルを通じた情報が得られない市民等へも周知徹底には至らないのが現状です。県には公共施設や出先機関の窓口、ラジオ放送、ケーブルテレビ、新聞広告、鉄道駅、道の駅等を通じた広報など、周知徹底の方法などの活用を質しましたが、山梨県は「その目的に照らして、より効果的な方法で行っています。今後とも、ご理解、ご協力の程、よろしくお願いします。」と回答する始末です。沿線住民の会では説明会開催情報を知らせ、開催後には高齢独居の方や家族の介護など何らかの事情で参加できなかった市民等や開催情報が届かなかった人々へ山梨県や北杜市から取り寄せた説明会資料を届け、地域での実情についても情報交換などを行っています。



甲斐市 双葉公民館 (10/24)



韮崎市 ニコリ (10/25)

自然や生活環境への影響、環境保全策の説明もない一方的な説明会

八ヶ岳南麓高速道路建設計画地である現地北杜市と、都市計画手続きの関係市だとして開催された甲斐市、韮崎市における説明会の参加者数は以下の表の通りです。参加者数は山梨県、関係3市から聴取しましたが、山梨県も関係市も説明会実施状況、参加者数の内の建設計画関係地域の市民等の参加者数について即答できない状況でした。

説明会は説明時間含め1時間半、限られた質問時間で打ち切られる

北杜市の説明会の時間は、定員も参加者数も少ない甲斐市、韮崎市と同じ時間が設定されていました。誰が考えても参加者数が多いと予想されていた八ヶ岳南麓建設計画地の地元北杜市での説明会の開催が開催回数2回でいずれも大規模公共施設での開催となり、甲斐市や韮崎市と同様に説明時間も入れて1時間半で行ったこ

開催市	開催日	定員	参加者数	当該市住民	人口 10/1 現
甲斐市	10/24(火)	100名	42人	12人(2.86%)	76,512人
韮崎市	10/25(水)	150名	54人	14人(2.59%)	28,150人
北杜市	10/27(金)	415名	458人	409人(89.3%)	45,684人
北杜市	10/29(日)	500名	393人	369人(93.9%)	
		1165名	947人		

とに大きな疑問があります。パワーポイント 44 頁の説明にも時間を要し、様々な質問・意見が出されましたが質問時間は限られ、挙手していた市民等も質問等ができず、打ち切られてしまいました。山梨県は説明会開催ありきだと言われても言い訳ができません。このような一方的な説明会で終わらせるわけにはいきません。10 月 27 日の説明会は駆け付けた市民等が会場に入りきれず資料も足りなくなる始末でした。説明会開催の執行体制自体に数々問題があったと言わざるを得ません。こうした事態に対応するべく改めてやり直すなど、山梨県は現地住民等に提案すべきです。

当日は高速道路建設推進の意見も出ましたが、今回、これまで国交省が示していた 1 キロ幅ルート帯が都市計画原案では幅 20.5m に絞り込まれその地域に直接該当した市民等、近隣地域に該当することになった市民等にとっては事態は深刻で、当事者市民等からは悲痛な発言が続きました。更にこれまで建設推進の立場であった元市議や市民等からも「自分の関係地域が原案により直撃した。新築した住宅など複数の住宅が影響を受ける地域となった。都市計画原案の変更はできないのか」との切実な発言が複数出されています。住居が脅かされ、地域分断どころか地域消滅する事態が現実となってきました。今後も八ヶ岳南麓での高速道路建設地域、とりわけ今回提示された都市計画の原案に係る北杜市 7 地域の住民、別荘所有者、事業者や農業生産者等との現地交流が必要です。

山梨県に対しては 10 月 29 日に提出した要望書にあるように速やかに説明会で出された市民等からの質問等及びその回答を山梨県公式ホームページで公表することを求めています。

沿線住民の会は 10/29 説明会終了後に「要望書」を提出！

沿線住民の会は説明会最終日 10 月 29 日の終了後に山梨県知事、山梨県県土整備部都市計画

課、北杜市建設部へ要望書を提出しました。説明会の説明・応答に対応した山梨県土整備部都市計画課の細田智愁都市企画監に手渡そうとしましたが、奥田浩一都市計画課長補佐とともに立ち去ってしまいました。そこに居合わせた星野雄一都市計画課課長補佐同席のもと小川総括課長補佐に提出しました。後日、奥田浩一都市計画課長補佐に確認するも現在検討中と話していますので、引き続き具体的な対応も含めて回答を求めています。山梨県は説明会当日に要望 1 について質問すると記録は公表しませんと即答。



左から山梨県の細田都市企画官、奥田課長補佐、甲府河川国道事務所の大和田防災調整官、森田保全対策官

【要望事項は以下の通り】

要望 1. 説明会 4 回において市民等から出された質問、現地の状況や実態を伝えながらの報告や意見等が出されています。山梨県は 10 月 27 日の説明会では記録は残さないと回答しましたが、行政手続きを軽視する驚くべき発言です。市民等から出された山梨県の応答内容も含めた質疑、意見等の記録を説明会記録として残し（住民側に録音あり）その説明会記録と当日の配布資料を山梨県及び北杜市ホームページに掲載して市民等が見ることが出来るようにして下さい。また住民等から今回出された質問内容、意見等を都市計画原案に反映して下さい。

要望 2. 今回の説明会後も引き続き 都市計画の区域での「地域説明会」(仮称)を随時開催して下さい。その際には、山梨県都市計画課と市民等による現地視察等なども行い、十分に市民等の意見を聴き取り都市計画原案に反映するようにして下さい。また当然ながら北杜市建設部が同席、同行し地元自治体としての責務と役割を果たすことを求めます。

要望 3. 都市計画道路の 7 区域ごとの「支障家屋件数」について、現地の実踏調査を通じて具体的な件数を調査し公表して下さい。県は韮崎市説明

会では約 80 軒と答えましたが、地域の家屋件数の実態を表す件数だとは言えません。

参考：住宅(生活・商業利用)、別荘・二地域居住、公共・宿泊施設、商業・工業・運輸、神社・仏閣等
要望 4. 山梨県が都市計画決定する道路区域には多くの優良農地、世界かんがい施設遺産の村山六ヶ村堰疎水や一部甲武信エコパーク地域があり、山梨県の移住促進政策により移住してきた住民や別荘所有者、商業観光産業、農業等を営む人たちが多数います。そのような地域がもたらす経済効果と高速道路建設による影響を比較検証することも無く、ただただ国交省が決定したルートを追認する山梨県は地方自治体としての責任を放棄しており、県民として承服できません。よって、独自に調査を行い厳格な証拠に基づく根拠や裏付けがある政策決定を行って下さい。

現在は都市計画原案の説明の段階 今回事業決定した訳ではありません

10 月に開催された都市計画原案説明会は極めて不十分なもので、説明会では原案の変更を求める意見も出されており、そのやり直しが必要です。長野県でも南牧村会場をふくめ 3カ所での説明会が開催されましたが、長野県建設都市・まちづくり課はすでに 11 月に説明会での主な質問及びその回答として公式ホームページに公表し誰もが閲覧できるよう対応しています。

今回の都市計画原案の説明会のように山梨県による一方的な説明会ではなく、7 地域等での住民参画の双方向、ひざ詰めによる公平性・正当性・透明性が守られる対話の場が保証される対応が必要なのです。

そして、なにより推進するための経済効果の試算などに対して、高速道路建設による八ヶ岳南麓の大規模な環境破壊等について問い直し、その自然や環境の良さを生かす地域づくりの考え方に転換することが求められているのです。



甲府河川国道事務所副所長との面談の回答が約 2 か月後の 11 月 6 日に到着

国交省 虚偽説明は行って いないと居直る

9 月 12 日の面談の中で最も注目すべき質問の回答がやっと到着しました。2012 年 10 月 2 日甲府河川国道事務所内の会議室で当時の甲府河川国道事務所の小林達徳事業対策官(現関東地方整備局統括防災官)は「…ですから北杜市のあの地域に対しての 3 キロルート帯というものがあって、そこを検証する流れの中で 1 キロルート、1 キロ幅にこういうルートにある意味集約していったと、そういう過程のひとつだという風に理解していますので、今回初めてルートまるで違うところへ持って行って、こうなんですという話を改めてする、一から仕切り直したという認識はございません」と発言しています。これに対して回答では「上記の様に発言し、3 キロ幅ルート帯の内側に 1 キロ幅ルート帯を絞り込んだ旨の説明は行われていないと認識しています」と書かれていました。

見ればわかるように「3 キロ幅を 1 キロ幅に集約した」「(新ルートの 1 キロ幅に関して)一から仕切り直したという認識はございません」と何度も新ルート帯が旧 3 キロ幅ルート帯を絞り込んだものであり、故に計画段階評価のやり直しは必要ないとの論理を展開していた小林達徳事業対策官の発言と矛盾する回答を堂々と主張し、記載しています。

話の内容を認めようとする国交省をこれ以上どのように正せばいいのでしょうか？
印象操作？ 言ったもん勝ち？ 言い逃げ？ いえいえ、録音ありますから！

当会では小林事業対策官と同席していた宮坂広志計画課長(現茨城県守谷市副市長)への第三者機関によるヒアリングの実施を要望しましたがその回答は「…当時の担当者は虚偽の説明を行っていないと認識しているため、当時の担当

者への再ヒアリングの必要はないと認識しています」でした。これは更に国土交通省が堂々と同職員の嘘を容認し、自らも同僚の悪行を隠蔽している証拠を文書にして送って来たわけです。

時代は変化しています。「情報は民主化」しています。国民も賢くなり自らの生活権を守るため証拠を残し国が間違ったルールの運用をしているのであれば「嘘をつくな」と発信していかなければなりません。

今後も新ルート沿線住民の会として国政レベルでの問題提起ができるよう取り組んでいきたいと思えます。

9/12 面談時の質問への国交省の回答



質問① ルート関係図の改ざんをはじめ問題が山積し、更に本年7月11日の道路局本省との交渉が継続している最中にも関わらず、7月19日に山梨県からの都市計画の協力依頼に応じて中部横断自動車道北杜市側の詳細ルート(事業予定者案)を山梨県知事、県庁へ提供、送付したことについて

回答 関東地方整備局では、環境影響評価等を踏まえ、ルート・構造について調査検討を進めてきましたが、これまで調査、検討したルート(事業予定者案)について関東地方整備局内における確認が完了したことより、提供・送付しました。

質問② 昨年2022年4月17日開催の沿線住民の会と甲府河川国道事務所との現地面談について

回答 当時の質問事項は、4つの質問事項として整

理し、令和4年7月29日に回答しております。(令和4年7月29日文書回答写しを添付)

質問③ 本年9月12日の山梨県北杜市側の1キロ幅ルート帯決定の疑義に関する録音記録聴取の内容、面談後の対応について

回答 平成24年10月2日の録音では「今までだとこの3kmの中に収めなければならないという概念があるので、3kmの幅にこだわらず幅広に自然環境とか頂いたご意見をふまえて検討すればという…」と発言しており、「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」は行われていないと認識しています。」

また「小委員会が決めることに対してわれわれが事前にこう決まりますよとは言えない」との発言後に、計画決定の経緯、計画の進捗状況、今後審議を行っていくことを関東地方小委員会開催前の検討段階であることを踏まえ説明しており、今後想定あるいは予測されることについて、「オフレコ」と表現し説明したことは望ましくないと考えておりますが、関東地方小委員会での審議に影響する地域住民団体とのコミュニケーションではないと考えております。委員会開催にあたり、審議が円滑に進められるよう、委員会での説明内容について、各委員へ事前説明を行うことは一般的であり、計画段階評価の手続きや過程に不備はないことから、計画段階評価は適正に完了したものと認識しています。更に、「南麓っていう定義がありますけども、川俣川の西側を通過しない」との発言についても、結果としてWGで審議された川俣川東側に位置する大門ダムの東側付近を通過し、須玉川を渡河する1km幅のルート帯案との齟齬は生じていないと認識しています。

平成25年11月2日の録音では「3キロルート帯というものがある、そこを検証する流れの中で1キロルート、1キロ幅にこういうルートにある意味集約していったと、そういう過程のひとつだというふうに理解していますので、今回

初めてルートまるで違うところへ持って行って、こうなんですというお話を改めてする、一から仕切り直したという認識はございません。」と発言し、3km 幅ルート帯の内側に 1km 幅ルート帯を絞り込んだ旨の説明は行われていないと認識しています。

【録音(2012年10月2日 R会との話し合い)抜粋】

(小)「それらのご意見について、を踏まえて今回の小委員会の進め方としては、オープンな言葉、オフレコの言葉じゃない言葉で言うと、そういったご意見を踏まえて環境・景観・別荘などへの影響を考慮して計画を検討するということで、今回小委員会で議論されるということです。最大限配慮して検討するという方向を示すための、それがいいのかどうかという議論をするというのが今回の小委員会です。」「最大限配慮して検討するという方向を示すための、それがいいのかどうかという議論をするというのが今回の小委員会です。」

「いまのところまでは大丈夫、オープンにさせていただいて結構です。」「ここからオフレコですが、今回の小委員会では終わりません。閉じません。」

「それは何かというと、要は今までルート帯を示してまして、ルート帯という言葉がいいのかどうか、ここに新たに高速道路を整備する概ねの範囲というか、この範囲にこだわらない」

(R)「こだわらない？」

(小)「ルートを検討を今後していく。ここはオフレコですよ、」

(小)で、それを、ま、あの当然小委員会というのはわれわれが諮問をしてそれに対して専門的な見地の方々が集まっていたいでそこで議論をしてそれをわれわれが重く受け止める、答えをもらうという立場ですから、小委員会が決めることに対してわれわれが事前にこう決めますよとは言えないんですよ。

質問④ 道路局本省及び関東地方整備局への報告はどのように行われるのか。本件に対する国交省の今後の対応について

回答 令和5年9月12日甲府河川国道事務所との

録音記録聴取の現地面談で貴会より配布された資料を下記のとおり報告している

令和5年9月13日甲府河川国道から整備局報告済

令和5年9月14日 整備局から道路局報告済

質問⑤ 当時の小林達徳事業対策官(現関東地方整備局統括防災官)、宮坂広志計画課長(現茨城県守谷市副市長)への第三者機関によるヒアリングの実施について

回答 質問③の回答のとおり、計画段階評価の手続きは適正に完了し、当時の担当者は虚偽の説明を行っていないと認識しているため、当時の担当者への再ヒアリングの必要はないと認識しています。

行政裁量と中部横断道

11月28日のストップ・リニア中間判決控訴審の後、東京経済大学名誉教授磯野弥生氏の「リニア訴訟と行政裁量論」という講演がありました。中部横断自動車道でも特にかかわりのある内容で、このことについて考察していきたいと思えます。

中部横断自動車道は国土交通省が初めて計画段階評価を導入し施行した事業計画です。平成17年に施行が始まった計画段階評価は、全国各地で議論の混乱や住民による反対運動に直面した国交省が、公共事業の進め方への批判に対して住民参画という形で導入された制度です。ガイドラインの内容は構想段階からの市民参画をうたうもので、この通りに計画が進められれば公共事業も民意が尊重されるものとなるはずでした。

しかし、実際に蓋を開けてみると計画段階評価の下でも国交省の恣意的な操作により捻じ曲げられて事業が進んでいくことには変わりありませんでした。「公共の福祉」という名目のもと行政の裁量権が幅を利かせるのは、従来の公共工事と何ら変わらないと実感したのもこのころでした。

計画段階評価では客観的に比較検討評価ができる複数ルートの設定が求められています。しかし中部横断自動車道(長坂～八千穂)で国交省が提出した案は、住民の参画の余地がない状態で示されてきた案でした。この旧態依然のやり方を基に関東地方小委員会により強引に決定されたものです。

「公共の福祉」と行政の裁量権

「公共の福祉」という概念が国連人権機関で問題にされていることは「公共の福祉」を名目に基本的人権が侵害されている実態があるからです。公共工事はその最たるものであって、行政が「公共の福祉」を振りかざすことが目に見えて分かる悪例だと言えます。行政の裁量権の根拠は憲法第13条「公共の福祉」という見解があります。そこで行政裁量権を行使することが一程度許されるということですが、では一体、どこからどこまでが行政裁量権なのかということは明確な規定がありません。一般的には行政側に判断させていることが実態ではないでしょうか。そこに国民が入り込める余地はなく、多くの場合、国側の設定した行政裁量が認められてきたのが実態です。

行政裁量権が認められる範囲というものがある「社会的通念」というのも講演内で出てきた言葉ですが、「社会的通念」は時代により、または個々の場合によって変わるものです。このようなあいまいな内容で行政裁量権が決められ、基本的人権が侵されるようでは国民は安心して生活することができないと考えます。

中部横断自動車道の場合でも、計画段階またはそれ以降に進められた各所各所で住民合意、または住民参画は形だけのものでした。まさに行政裁量が強力で押し進められた結果と言えます。行政裁量権は、この多様化した社会に国民に対してどう説明されるのかが問われることになるでしょう。明確な規定と、日本がいまだに批准していないオーストラリア条約のような公開され、住民が直接ものが言える制度に転換する必要があると考えます。

11/28 ストップ・リニア！訴訟中間判決控訴審

一部勝訴勝ち取る

2020年12月1日、ストップ・リニア！訴訟の原告の3分の2にあたる、532名の原告適格を認めないとする中間判決が出され、私たちは不当判決を認めないとして、166名の原告で東京高裁に控訴しました。その控訴審で11月28日に東京地裁で判決が出されました。



「一部容認」とする判決は、相模川の水を飲料水とする原告34名と愛知県の残土搬出ヶ所から200m以内の2名の原告が認められるという内容でした。

しかしながら、残りの130名は地裁判決の通りであり、南アルプスを守るというような環境、景観を保全していくというような志を持った原告には厳しい判決となりました。本来なら、日本の宝である南アルプスを守ろうと思う人ならば全員原告になれるのが普通の考え方です。それを裁判所は却下したのです。

これから本訴の方で事業認可をした国交省、事業主体のJR東海と対決することになります。

【参照】

ストップ・リニア！訴訟原告団とリニア新幹線沿線住民ネットワークのホームページ

■裁判情報

○ストップ・リニア！訴訟控訴審

第1回 2024年4月25日(木) 15時～
東京高等裁判所

○山梨県リニア明かり区間工事差し止め請求裁判
2023年12月26日(火) 13時半～
甲府地方裁判所

