

「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. 7 3 2024 年 8 月 10 日発行

大泉町下井出地域で一部住民に知らさず都市 計画原案の非公式会合を開催

7 月 7 日の現地報告会で北杜市大泉町下井出の住民から、下井出地区の道路事業範囲の地域に関係する住民全体への開催のお知らせもせず、一部住民等が排除された非公式な会合が開催されていたことが明らかにされました。

この件については今年 1 月に既に下井出の住民からの情報提供があった時点で国交省道路局へ伝え、関東地方整備局道路計画第一課の高坂祐一課長補佐と甲府河川国道事務所調査課の当時の担当者であった大和田宜雄地域防災調整官に確認しましたが、その時点では具体的な情報を把握することが出来ず、国交省への抗議にとどまらざるを得ませんでした。甲府河川国道事務所の大和田宜雄地域防災調整官がこの非公式

な会合に出席していたわけですから、沿線住民の会にはあいまいな返事をし、国交省組織の上位機関の関東地方整備局への了解を取らず、甲府河川国道事務所の判断でこの非公式な会合に参加していたこととなります。

公平性を欠く 2 回の非公式会合に国交省が出席していた！

沿線住民の会は昨年 10 月に開催された都市計画の原案の説明会最終日に山梨県と北杜市へ要望書を提出し、引き続き詳細ルートに係る道路建設計画関係地域の住民等への説明会を開催するように要望しています。それにもかかわらず、



7.7 中部横断自動車道現地報告会

大泉町下井出では 2 度にわたり一部住民を排除した非公式会合が行われました。国交省は、沿線住民の会から言われるまでもなく公平性を欠く対応は認められないと表明していたにもかかわらず、今回のような一部の住民等を排除した会合に甲府河川

国道事務所の事業担当者が 2 回にわたって出席していたことは大きな問題です。この会合の開催に際して、大泉町下井出に住居がある元市議会議

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>

員等が立ち退きとなる住民を対象として参加を呼び掛けたとの話です。これは甲府河川国道事務所の横山浩保全対策官が北杜市の齊藤建設部長に尋ねた際に、そのような説明を受けたとのことでした。

そもそも都市計画原案に関することを、住居等に直接影響を受ける住民のみに限定するのは誤りです。高速道路建設により建設ルートの近接・関係地域の住民等へもその住居や生活へ様々な影響があることは当然予想され、参加対象から排除することはあり得ません。

国交省へ抗議 甲府河川国道事務所 関係者への聴取、調査を要請!

今回は具体的な開催日、開催場所や山梨県や北杜市、更には都市計画決定の手続きに関わらない高速道路建設計画の事業予定者である国交省甲府河川国道事務所の担当者が出席していたことなど具体的な情報提供がありましたので、著しく公平性を欠く差別的な対応を国交省自らが山梨県と共に行ったことを関東地方整備局の課長補佐に厳重に抗議しました。更にこの非公式な会合についての調査と、出席したことが明らかになった2024年3月まで担当者であった甲府河川国道事務所の大和田宜雄地域防災調整官、森田博継保全対策官、また現担当者でもある竹内秀典専門官の3人への聴取、調査を行い報告するよう強く要請しました。

甲府河川国道事務所は7/8・16に調査を実施 関東地方整備局はリモートで対応

7月8日に今年4月着任の甲府河川国道事務所の有上悟副所長(道路責任者)と横山浩保全対策官が大和田宜雄地域防災調整官への初回の調査、聴き取りを実施。別時間に森田博継保全対策官に聴き取りを実施し、7月16日の2回目の聴き取りには沿線住民の会からの申し入れで関東地方整備局道路計画第一課の高坂祐一課長補佐

がリモートで立ち会いました。7月18日甲府河川国道事務所による沿線住民の会への調査報告により、大泉町下井出で一部の住民を排除して開催された会合で、参加した住民からどのような意見が出されそれに山梨県がどのように応答したかなどまだ不明な点がありますが、概ねのことは明らかになってきました。現在、沿線住民の会は国交省に対して文書報告を申し入れています。

北杜市建設部の向井克昌道路河川課長及び当時の末木陽一まちづくり推進課長には今回の会合の開催については一切知らされていなかったとのことでした。

<甲府河川国道事務所による調査報告 2024.7.18 現在>

第1回 2024年1月14日(日)9:30~11:45 会場/大泉総合会館	第2回 2024年3月24日(日)10:00~11:45 会場/大泉総合会館
参加者数 子どもも含めて約50人くらい	参加者数 約30人くらい
行政、関係機関の出席者	行政、関係機関の出席者
山梨県：細田智愁都市企画監、奥田浩一都市計画課長補佐、壺屋嘉彦高速道路推進課長、在原高速道路推進課長補佐他 北杜市：建設部 齊藤乙巳土部長 甲府河川国道事務所：大和田宜雄地域防災調整官、森田博継保全対策官、竹内秀典専門官	山梨県：細田智愁都市企画監、奥田浩一都市計画課長補佐、壺屋嘉彦高速道路推進課長他 北杜市：建設部 齊藤乙巳土部長 甲府河川国道事務所：大和田宜雄地域防災調整官、森田博継保全対策官、竹内秀典専門官
国交省説明 事業予定者からのルート案についての説明、ルート事業者案作成の際のコントロールポイント(配慮ポイント)や道路構造について、用地・建物・土地等の一般的な補償内容や手続きの流れ等について説明	国交省説明 事業予定者からのルート案についての説明、ルート事業者案作成の際のコントロールポイント(配慮ポイント)や道路構造について、用地・建物・土地等の一般的な補償内容や手続きの流れ等について説明
山梨県からは盛り土の安全性について説明。	山梨県からは盛り土の安全性について説明。

協力依頼を受けて出席、問題がなかった と言う甲府国道事務所のあきれた弁解!

7月18日に取り急ぎ調査報告を電話にて受けましたが、大和田地域防災調整官等への聴取が不十分なのか調査しきれていない点もありそうです。それでも甲府河川国道事務所の2024年4月着任の有上悟副所長(道路責任者)と横山浩保全対策官は「今回は山梨県からの協力依頼を受けて出席した。開催趣旨を確認し事業予定者が説明できる範囲で対応した。問題はなかったと認識している」と言い、再度、山梨県からの依頼文書があるのかと尋ねると山梨県からの公式な文書による出席依頼はなく、電話依頼だったことを明らかにしました。

排除された住民がいたことに弁明できず

その場で説明したことは事業予定者が説明する範囲で事業予定者からのルート案についての説明、ルート事業者案作成の際のコントロールポイント(配慮ポイント)や道路構造について、用地・建物・土地等の一般的な補償内容や手続きの流れ等について説明するなど、問題はないと考えていると口をそろえて弁解しましたが、有上副所長も横山保全対策官も今回の会合について知らされず、呼びかけられなかった住民が参加することもできず排除されている事実について説明を求めると途端に言葉に詰まり説明ができずにいました。

これに対して関東地方整備局は今回の2回にわたる会合に甲府河川国道事務所の担当者が出席したことについて了解もしておらず、その会合の開催に際して一部の住民が知らされず参加できなかったことについては、整備局としては公平性を欠く対応であると認識しているとのこと。関東地方整備局には国交省道路局本省企画課にも報告をし、国交省の組織的な問題として今後はどうに対応するのか検討し、報告するよう申し入れました。

大泉町下井出で開催された 集まりについて 7/23 山梨県 北杜市へ質問書を提出

昨年10月に公表された都市計画の原案の関係地域の北杜市大泉町下井出で、一部の住民に知らされず開催された今年1月と3月の集まりに山梨県県土整備部都市計画課及び高速道路推進課の担当者が出席していたことなどについて、沿線住民の会では7月23日に山梨県知事、秋山久県土整備部長、五味勇樹都市計画課長、新藤祐一高速道路推進課長への質問書を提出し、7月31日を期限として書面回答を求めました。

質問事項は次のとおりです。

【山梨県への質問書】

1. 2024年1月14日、3月24日に北杜市大泉町の大泉総合会館で開催されたこの集まりに、どのような経緯で山梨県が出席することになったのか説明してください。
2. この集まりを主催し、出席を呼びかけたのは誰ですか(個人、行政区、北杜市、山梨県、国交省、住民団体、その他)。
3. この集まりを山梨県はどのような性格の場と判断し、対応したのですか(公式、非公式、私的)。
4. この集まりに出席した住民等は1月14日約50人、3月24日約30人ということを確認していますが、山梨県県土整備部から出席した職員を明らかにしてください。
5. この北杜市大泉町下井出の集まりは一部住民等だけに呼びかけて開催されたものです。同地域の都市計画原案に関係する多くの住民、別荘所有者等には参加が呼びかけられず、開催されることも知らずに参加することが出来なかった住民等がいたことを認識していましたか。
6. このような一部住民のみに呼びかけられた公平性・透明性を著しく欠く集まりを開催したことにより、関係地域の住民等の間に不信感を生じさせ、地域の分断を招く結果となったことを認識していますか。
7. 山梨県は中部横断自動車道の建設計画が発表されて以来、その建設計画の是非や手続きが著しく公平性、合理性、透明性、客観性に反していることを検証もせず、ただただ異論や反対する住民を排除して建設計画を進めることに腐心してきました。そのためこの12年間の間、一度も

地域住民との合意形成を図ろうとはしてきませんでした。山梨県北杜市側の住民、別荘所有者等への対応、手続き等は建設推進ありきで進められ、極めて公平性の欠く対応が続けられてきたことはこの間の事実をもって明らかです。今回の北杜市大泉町下井出での集まりもその延長に位置するものです。住民等の合意形成をなおざりにして、これからも高速道路建設を強行するつもりですか。

【北杜市への質問書】

上村北杜市長と北杜市建設部齊藤乙巳士部長に同日7月23日に質問書を提出しました。質問事項は次の通りです。

1. この集まりの主催者、呼びかけたのは誰ですか（個人、行政区、北杜市、山梨県、国交省、住民団体、その他）。
2. この集まりに北杜市建設部の齊藤乙巳士建設部長が出席していますが、どういう経緯で出席したのか、またどういう立場（公式または非公式、私的）で出席したのか説明してください。
沿線住民の会の聞き取り確認では、北杜市建設部道路河川課の向井克昌課長、まちづくり推進課の当時の末木陽一課長はそもそもこうした集まり自体があったことを知らず、また齊藤乙巳士建設部長がこの集まりに出席していたことも承知していませんでした。道路河川課長が齊藤乙巳士建設部長本人にあらためて聞いたところ、出席したことを確認したと発言しています。
3. 都市計画原案に関係する一部の住民を排除して都市計画原案についての集まりを持つことは、どういう形態であれ住民の中に分断を生じさせ亀裂を拡大することに他なりません。そのようなことを引き起こす著しく公平性・透明性を欠く集まりが開催されたこと、さらにその場に北杜市の幹部職員が出席していたことに関しての北杜市の見解を明らかにしてください。

書面回答の提出期限は7月31日です。北杜市建設部の齊藤乙巳士建設部長が書面回答に対応しています。北杜市には山梨県の回答内容に影響されず市としての回答を望みます。



7/7 中部横断自動車道(山梨県北杜市側) 現地報告会を開催

沿線住民の会では7月7日、北杜市大泉町の大泉総合会館で中部横断自動車道の現地報告会を開催しました。2019年に環境影響評価の方法書が公表された後のコロナ禍により、会員の皆さんへの報告や意見交換の場を持つことが出来ませんでした。ようやく5年ぶりに現地報告会を開催することが出来ました。

その間現地では国交省による環境影響評価の現地調査の強行により2023年10月には都市計画原案（詳細ルート案）が発表され、住民等に様々な問題が生じています。報告会ではそれらについてパワーポイントを使いながら説明し、意見交換を行いました。

参加者から様々な意見が出される

現地報告会はコロナ明けの久々の集会でもあり市内外より多くのご参加を頂き非常に有意義な会となりました。中部横断道自動車道（長坂～八千穂）の都市計画については、山梨県だけでなく国交省の行政手続きに関しても問題が無かったのか、法律家などにもアドバイスを頂き解明していくことが大切だとのご意見を頂きました。

また参加者の方より書籍の紹介があり、弊会と国交省や山梨県とのやり取りの説明を聞いて官僚が自分たちの意図を文書に残さず、毎回ゴールポストの位置をずらして説明内容をすり替える手法はまさに古賀茂明著『官僚の責任』書籍に書かれている事と同じであり、多くの住民がこの官僚の性質を知って諦めず対峙していく姿勢が大切だとのご意見も伺いました。

高速道路建設に関連する北杜市・山梨県の費用負担や中央線や小海線への影響についても疑問が寄せられました。特に、小海線の廃線が早まるのではないかと懸念や、中部横断自動車

道の建設形態（嵩上げ式・トンネル・掘割式）の割合についても明らかにさせる必要があるとの意見もあり、これらは地域全体にとって重要な問題ですので山梨県にも確認してみたいと思います。

中部横断自動車道の事業費約 2000 億円のうち、山梨県が負担する 500 億円について、「結局は私たち国民が負担することになる」との指摘には多くの参加者が同意していました。また政府が高速道路の料金徴収期間を 50 年延長し、「高速道路の将来の無料化」が棚上げされたことについても、国民全員がこの現状を知り人口減少局面での高速道路の新規事業化について検討し議論していく必要性を再確認しました。

参加者の中には新山梨環状道路の建設反対運動に長年取り組んでこられた方からのアドバイスもいただきました。当該道路は有料による事業化となり、その結果として利用者数減少も予想されます。初めは B/C（費用便益比）が 4 でしたが現在は 1 になったとの事で、B/C が 1 を割り込むと事業化はできません。人口減少も加わり今後も更に低くなる可能性があります。これは全国同じ状況で今後の B/C の算出方法についても注目する必要があるとのことでした。

公務員が住民を自分たちの意思に従わせようとする権力の行使についての憲法違反の指摘もありました。また立ち退きに関する問題や説明会の不透明さ、住民相互の人間関係にも影響を及ぼしていることが明らかになりました。

最後に、公共事業の正当性の有無、在り方を見直し、国民生活と人権を守る取り組みが必要であるとの意見もありました。政権交代による事業凍結の可能性や山梨県内の住民運動が連帯して山梨県政に NO を突き付ける運動に期待したいとの意見もあり、これらの意見を踏まえて今後の取り組みに反映させていくことができればと思います。



大泉町で高速道路反対の看板を設置

大泉町下井出地区東組高速道路反対対策委員会は 7 月、大泉町下井出地区に中部横断自動車道の建設に反対を表明する 2 枚の看板を設置しました。この看板は 60×90 cm の大きさで、風雨に強いプラスチック製のものです。

対策委員会では、今後も看板を増設する計画でいます。



7/25 全国公害被害者総行動 道路全国連と国交省へ交渉

7 月 25 日、第 49 回全国公害被害者総行動の一環として、道路全国連（道路住民運動全国連絡会）による国交省交渉が経産省別館で行われました。当日は東京外環道、横浜環状道路南線（圏央道）、中部横断自動車道の問題に取り組んでいる 3 団体から 10 人が出席し、国交省の担当者から事前に提出していた質問への回答を聞きました。

4 項目にわたる質問を提出

沿線住民の会では、

1. 中部横断自動車道の建設計画の進める過程において山梨県と長野県での対応に著しく公平性を欠き、山梨側住民を差別的に扱っている問題について

2. 山梨県側は 2012 年 11 月にそれまでの 3 キロ幅ルート帯から 1 キロ幅ルート帯が示され、それ以降は 1 キロ幅ルート帯ありきで建設計画地域の住民等に意見等も聴かず建設推進を前提とした手続き等が行われてきた。一方で長野県側では 1 キロ幅ルート帯を決定したのは 2018 年 7 月であるがなぜかについて
 3. 中部横断自動車道（長坂～八千穂）への都市計画の適用は都市計画法の趣旨を逸脱するもので無効であることについて
 4. 国交省はなぜ都市計画決定権者の山梨県が行うべき手続きを代行し、中部横断自動車道の都市計画の原案、詳細ルート案について、環境影響評価の調査結果を反映していないルート案（事業予定者案）を作成し山梨県に送付したことについて
- の 4 点について質問しました。

国交省 質問をはぐらかし、責任逃れの答弁に終始

回答した国交省本省企画課経済調査室の内田駿平課長補佐は、1 について「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る」などとの外的な答弁をし、また 2 については、「それぞれの地域の実情に応じて対応してきた」と抽象的な言い逃れに終始し真摯に対応しようとしませんでした。

更に 3 の中部横断自動車道への都市計画の適用の不当性に関しては「現在、山梨県が都市計画法に基づき、韮崎都市計画における手続きを行っている」と承知していると山梨県にその責任を押し付け、4 の回答では「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、必要な協力を行っている」と回答しました。

国交省・山梨県は住民に対して著しく公平性を欠く差別的な対応を続けてきた

甲府河川国道事務所、山梨県は中部横断自動車道の建設計画を強行するにあたり、その計画



に異論や反対を表明している住民等をことごとく無視し、賛成する住民、行政機関とだけ連携して手続きを進めてきました。このことはこれまでの 12 年間の経過を見れば明らかです。実際、甲府河川国道事務所が 2022 年 4 月に沿線住民の会からの面談申し入れを渋々受けざるを得なくなるまでの 7 年 9 か月もの長い間、建設計画の見直しを求める住民等や沿線住民の会との意見交換、面談の場を持つとしなかったという事実がそれを裏付けています。これで公共事業としての高速道路の建設計画を適切に進めてきたと言えるのでしょうか。

甲府河川国道事務所、山梨県には中部横断自動車道に関係するすべての住民等の意見を聞き、それに基づく建設計画の一刻も早い見直しを強く求めます。

中部横断道の推進に向け山梨県が住民分断の策動

山梨県は昨年 10 月、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 長坂～長野県境）の都市計画原案を発表し、今年の 1 月には北杜市で 4 回にわたり「説明コーナー」を開設しました。

沿線住民の会では、この説明コーナーの会場で説明に当たっていた山梨県都市計画課の職員に発表された都市計画道路のルート案が地域にどのような影響を与えるのか等について質問しました。

都市計画課の当時の細田智愁都市企画監は質問に対して「ルート周辺の人たちよりも、ルート

の下になる人たちが大事だ」と返答しました。

山梨県が唐突にルート案の下になる地権者、住民が大事と発言

この発言は、これまでの山梨県の言動からすると唐突なものです。山梨県が中部横断自動車道の建設計画の影響を受ける住民等を分断し対立を煽ろうとする意図を露呈したもので、見過ごすわけにはいきません。

工場の影響はルート案からの距離によって違いがありますが、対象となる地域の住民は皆影響を受けることになるのです。それを計画ルート案の内か外かで短絡的に分けようとするのは暴論以外ではありません。環境影響評価は建設工事によりその地域にどのような影響を及ぼすかを調査するのが目的ですが、それによるルート案の評価（どこにどのような影響が生じ、それがどの程度であるのか）もしないうちに、ルート案の内側か外側かで地域・住民等に差をつけて扱おうというのは法律の趣旨を逸脱し、公平性、合理性を欠く対応で認めることはできません。

山梨県庁はルート案の外側の住民等を無視し建設計画を進めようとしている

ルート案の内側にあたる住民等は、建設計画により立ち退き、土地の一部を奪われるといった困難な事態に直面させられる可能性があります。周辺の住民等も騒音、振動、大気汚染などや八ヶ岳南麓の豊かな水への悪影響の被害を受けることでは変わりありません。また10年以上続くと予想される工事期間中は、工事予定地の住民だけでなく周辺住民も建設機械の騒音、振動などで長期間生活に甚大な影響をこうむり、工事資材を運ぶダンプカーが1日に何往復も行き来する際には生活の安全、安心が脅かされ危険にさらされることにもなるのです。高速道路建設工事の影響はルート予定地に限定することはできず周辺地域に及ぶことは避けられないこ

とは明らかです。

それ故、計画予定地に関係する地域住民全体へ真摯に対応することが山梨県庁の役割、責任のはずです。しかし山梨県庁は住民全体を相手にする必要はないと考え、ルート案予定地の住民等だけを対象として建設計画の手続きを進めようとしているのです。これこそ住民無視も甚だしいと言わざるを得ません。

北杜市大泉町では、一部の住民等を排除して今年の1月と3月に都市計画原案について集まりが持たれ、山梨県庁や国交省が参加して説明を行った事案が生じるなど地域の住民の間での分断・対立を招く動きがありますが、山梨県庁、国交省がこれを助長するような動きを行っていることは問題です。

北杜市は中部横断自動車道の関係地域住民等へ地区説明会を予定

山梨県、国交省のこのような動きに対して、北杜市では関係住民すべてが参加し意見を述べられる地区説明会を企画し、7月25日にホームページで「中部横断自動車道（長坂～八千穂間）地区説明会の開催予定」を発表しました。

（参照：北杜市建設部道路河川課ホームページ）

高速道路建設計画に異議を唱える住民や沿線住民の会はこれまでの12年の間、歴代の山梨県知事3名に対して話し合いを求め何度も面談を申し入れてきましたが、すべて拒否されてきました。山梨県には高速道路建設に異議を唱え反対する住民等の意見を聞く姿勢が全くないことはこのことから明らかですが、今回もまた同じことを繰り返そうとしているのです。

しかし住民の様々な意見を聞かずに建設計画を強行しても、住民の合意を得ることはできません。一部の住民等の動きに乗って、地域に分断を持ち込み住民等の対立をあおる山梨県庁、国交省のやり方には強く抗議をします。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の長野県区間はなぜ建設計画が進まないのか

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画が浮上したのは2010年12月のことです。山梨県側では2012年11月に開催された関東地方小委員会のワーキンググループの場で、それまでの3キロ幅ルート帯案に代わり1キロ幅新ルート帯案が発表されました。しかし長野県側ではその後も3キロ幅ルート帯のまま変わらず、それが1キロ幅ルート帯に絞られたのは6年後の2018年7月になってからです。

国交省は長坂～八千穂までの高速道路を一体のものと説明していましたが、それならなぜ長野県側で高速道路建設予定の3キロ幅ルート帯が1キロ幅に絞られるのに山梨県側より6年近く遅れることになったのでしょうか、疑問です。

関東地方小委員会（2012年）長野県側は先の段階に進むように提言

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画を検討していた国交省社会資本審議会関東地方小委員会は、2012年10月4日に開催した小委員会で当時の石田東生委員長は「長野県内区間

については、かなり意見の集約等があるということがいろいろなものから判断できようかと思えます。そういうこともございますし、いたずらに時間を使っても、余りハッピーなことにはならない可能性も高くございますので、長野県内区間については環境アセスメントの準備調査をする段階に進んでもいいのかなと思えますので、いかがでしょうかということでございます」と提言して了承されました。

しかし国交省は、中部横断自動車道の長坂～八千穂は一体で整備すると主張して関東地方小委員会でのこの決定を無視し、山梨県側のルート案の検討のためにワーキンググループを設置して2012年に山梨県側の1キロ幅ルート帯案を発表したのです。しかし長野県側は従来の3キロ幅ルート帯案のまま据え置かれることになってしまいました。

その背景には、長野県側の建設計画が先に進むことへの国交省の懸念や、住民の反対運動が起きている山梨県側への対応を最優先にするという目論見があったことは容易に推測されます。



出典：関東地方小委員会（平成26年度 第2回）資料

長野県側では、野辺山高原と八千穂をつなぐ道路は千曲川に沿った国道 141 号線しかなく、災害があれば住民が孤立するなどの事情もあって住民の多くは高速道路の整備を強く望んでいました。他方、山梨県側の八ヶ岳南麓には中央自動車道、国道 20 号、国道 141 号や数多くの農道が縦横に通っており、新たな高速道路の必要性を感じない住民が多数を占めていました。山梨県と長野県では中部横断自動車道の建設に対する住民の要望は大きく異なっていました。

これらの現地の事情を把握していなかった国交省は中部横断自動車道の建設計画に大きな異議や反対がないと高をくくっていましたが、山梨県側での住民等の反対運動に直面して大きく動揺したのです。そして 2 回の問題のあるアンケート調査などを行ってまでして建設手続きを進めてきたのです。高速道路建設への住民の賛成意見が多くなるように長坂～八千穂区間以外の長野県の佐久、小諸市にまでアンケート範囲を拡大し、更に山梨県内への配布数を減らすなどの意図的な配布方法で高速道路建設への賛成意見を多数となるよう工作したのです。

しかもアンケート用紙は住民等に配達地域指定郵便で郵送されたため、八ヶ岳南麓に 1 万件もある別荘所有者に対しては殆んど通知が届かず対象外とされてしまったことも大きな問題です。しかしそのような不正な手段でのアンケート実施でも八ヶ岳南麓を横断する高速道路建設計画に対して住民の多数は反対の意思を表明しました。山梨県では約 6 割の住民が反対していることが明らかとなりました。国交省の思惑はここでも頓挫したと言えます。

長野県側の遅れを山梨県側で建設計画に反対している住民等へ責任転嫁

国交省や山梨県庁は、建設計画が進まないのは山梨側住民が反対しているせいだとフェイクキャンペーンを行い、中部横断自動車道の建設計画が多くの問題点を抱えていることから住民

等の目をそらそうとしてきました。しかしこれは誤りです。

住民に「八ヶ岳南麓を通らないルートにする」と虚偽説明をしてみせ、1 キロ幅新ルート帯がそれまでの 3 キロ幅ルート帯の内側に位置しているようにルート帯関係図を改ざんするなど、国交省がこれまで山梨県側北杜市の住民等へ行ってきた幾多の不正行為の積み重ねが建設計画を進められない足かせとなっていることは明らかです。公共事業の進め方そのものに問題点を抱えていることが大きく批判されるべきもので、それ故にこの建設計画は計画段階評価の最初に戻ってやり直す以外に解決の方策はありません。

長野県側では建設手続きが進む

長野県側では 2023 年 10 月に、住民が危惧していた農地や集落への影響を避けるため、長野国道事務所、長野県は野辺山地域をトンネル構造に変更する中部横断自動車道の詳細ルート案を発表し野辺山インターチェンジの場所も決まりました。2024 年 2 月には都市計画原案の公聴会も開催され、建設計画の手続きが進んでいます。

しかし長野県は、問題が山積している山梨県側の動きに合わせてその後の手続きを遅らせています。長野県は、インターチェンジの場所が決まったのなら野辺山～八千穂までの建設計画を進めることが可能なのにそれを遅らせています。長野側住民の意向に反するこのような対応の責任は長野国道事務所、長野県が負うべきものであることは明らかです

地域の対立・分断を乗り越えて

国交省、山梨県庁は、長野県民の中部横断自動車道への思いを利用し、それを山梨県側で建設計画の見直しを求める住民等への圧力にしようと画策していますが、これは住民等、県民等の

分断と対立をおおることに他なりません。たとえ高速道路が建設できたとしても、そこに暮らす住民等は様々な被害を受けるだけでなく国交省や山梨県が作り出した地域での分断、対立を抱えながらの生活を余儀なくされることになることを、国交省、山梨県には肝に銘じる必要があると厳しく指摘しておきます。

5/28 山梨県リニア明かり区間裁判 住民の訴えをすべて棄却 する不当判決！

山梨県南アルプス市のリニア新幹線建設予定地の地権者や沿線住民でつくる「南アルプス市リニア対策協議会」の住民が、建設を進めるJR東海を相手取り建設の中止と土地価格下落等の補償を求め2019年5月に提訴していた裁判の判決が、5月28日甲府地方裁判所で言い渡されました。判決で新藤裁判長は住民の訴えをすべて退け、JR東海の言い分そのままの全く不当な判決を下しました。

原告は5年にわたる裁判の中で、リニア新幹線建設による騒音、振動、低周波の被害、眺望・景観の喪失・破壊、生活妨害、日照阻害などについて具体的に指摘しその被害の大きさを訴えてきました。これに対して被告のJR東海はこれらの問題についてほとんど反論することなく、主張もしないという不誠実な態度に終始してきましたが、甲府地裁の新藤裁判長はこのJR東海の裁判姿勢を容認するだけでなくJR東海の思惑に沿った判決を下しました。裁判が始まると伊藤裁判長は1分ほどで判決主文を読み上げ、そそくさと逃げるように法廷から退出したのです。

リニア沿線住民に我慢と苦悩を強いる 住民無視の判決

判決文では、リニア新幹線建設について「本事業及び本件工事には、高度な公共性、公益性が存



報告集会で原告団長が不当判決を糾弾

在するものと認められる」と全面的に肯定して、①騒音について「(防災フード) 微気圧はその性質上、継続時間が極めて短く、これによって騒音が生じるとしても、単発的なものにとどまると考えられることも踏まえると、微気圧波による騒音被害の程度は必ずしも大きいとは言えない。リニア走行時騒音について、被告において相応の対策がなされることが予定されていることからすると、本件工事につき、リニア走行時の騒音を原因とする工事自体を差し止める必要があると認めるのが相当であると判断される程度の違法性が存在するとは認められない」②日照について「リニア路線の直下または付近の土地に対し、相当程度の日照阻害が生じることやむを得ない……被告がそれらの被害に対し、基準に基づいた相応の保障を講じるとしている」③景観・眺望について「それらの土地からの眺望が、法的保護の対象となると言えるまでの格別の価値ないし当該利益の享受が社会通念上客観的に独自の生活利益として承認されるべき重要性を有する、とまでは言えない」④土地価格の下落について「それらは金銭的賠償ないし補償等を通じて回復され得る性質のものである」等として原告の訴えをすべて否定しました。

リニア新幹線建設を前提として、被害を受ける住民等には金銭等で保障する、我慢しろというような全く住民をバカにした判決であり、決して認めることはできません。「南アルプス市リニア対策協議会」では、この判決に対して東京高裁に控訴し、争う姿勢を明らかにしています。