

【中部横断自動車道（長坂－八千穂）― 山梨県側（北杜市）】

2024年7月25日の国交省交渉で回答を求めるのはアンダーラインの部分です。

第49回公害被害者総行動・道路住民運動全国連絡会とともに2023年7月に引き続き国交省要請を行います。昨年は2012年11月に山梨県側のそれまでの3キロ幅ルート帯から突然1キロ幅ルート帯が示され、その直前に当時の甲府河川国道事務所担当者の小林達徳事業対策官等が3キロ幅ルート帯の住民や別荘所有者等と面談を行い「八ヶ岳南麓は通らない」と虚偽説明を行ったことが関係住民等の録音データの提供により明らかになったことを受けて、このことを質問項目にあげました。国交省はその後の回答にかなり時間を費やしたあげく、自らが小林達徳事業対策官等にヒアリングするなどした結果をもって、虚偽説明ではなかったとの驚きの回答でした。そして1キロ幅ルート帯の決定と住民等への「虚偽説明」に関わり、更に1キロ幅ルート帯の「ルート関係図の改ざん」にも関与した小林達徳関東地方整備局統括防災官は今年2024年3月末日をもって辞職し退職(60才)に至りました。私たちが強く求めていた第三者機関によるヒアリング・調査が行われずじまいです。山積する問題をいまも放置し解決もせずのりくらしと時間を引き延ばす理由をお尋ねしたい。計画段階評価の問題、ルート関係図の改ざん、建設計画地ルートの変更に関する住民等への虚偽説明など、山積する問題の全ての責任は国交省にあることを明言しておきます。

質問事項

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、山梨側住民等を差別的に扱っている問題について

中部横断自動車道の計画段階評価は2010年に開始されたが、国交省が山梨側で実施した2011、2012年のアンケートでは多数の住民が八ヶ岳南麓での高速道路建設に反対する結果が出ている。国交省が2013年に行った地元説明会でも八ヶ岳南麓での高速道路建設に反対する意見が過半数を超えたことも明らかとなっている。また地元自治体の北杜市が実施したパブリックコメントでも8割が高速道路建設への反対意見を表明している。

にもかかわらず国交省は建設計画に反対し、異議を唱えている住民等の意見を無視して八ヶ岳南麓を横断する高速道路建設計画を変えようとせずに手続きを強行してきているのが現状である。

しかも国交省は山梨県側では、2013年11月～2014年7月にかけて行われた沿線住民の会との意見交換会以降、2022年4月までの7年9か月間、関係住民等との意見交換など住民等への対応を一切行っていない。また地元北杜市では「活用検討委員会」を開催したものの、高速道路建設を前提とした委員会開催で高速道路建設に懸念や異議を唱えている関係地域住民や別荘所有者等の意見聴取や意見交換などは行っていない。

山梨県は、2016年8、9月に北杜市の地域委員会の枠を使って地域委員との意見交換会を開催したとしているが、住民の意見を広く聴く住民等との意見交換とは程遠いものである。しかも、山梨県が実施したとしている住民との「意見交換」は、計画段階評価が開始された2010年12月から2019年8月の環境影響評価の方法書の説明会までの間にこれ1回のみである（山梨県ホームページ参照）。

これらの事実は山梨県においては国交省、山梨県、北杜市がいかに八ヶ岳南麓での高速道路建設に異議を唱え反対する多数の住民等の意見を聞こうとしないできたかを明らかにしている。このような住民参画を無視し、説明責任等を果たさない建設計画の進め方が住民等の更なる反発を招いていることは言うまでもないことである。これまでの中部横断自動車道の建設計画の進め方が公共事業として著しく公正性を欠き、住民を差別し公平性を欠くものであるかは歴然としている。

中部横断自動車道の長野県側では、山梨県と住民への対応が大きく異なっている。長野県では2016年以降、南牧村、川上村、小海町で住民参加の勉強会が開催され、以降みらい会議の開催、南佐久地域の意見の調整及び集約の会議、3回にわたる長野県・関係機関、地元自治体、国交省による計画調整会議が開かれて2018年7月に1キロ幅ルート帯が決定される経過となっている。

国交省は以上のような甲府河川国道事務所及び山梨県の関係住民等に対する公正性・公平さを欠く、差別的なこうした対応をどのように考えているのか。このような対応で建設計画への住民等の理解や合意、協力が得られると考えているのか。山梨側で建設計画に懸念し反対する住民等を無視して強行してきたこの建設計画及び手続き等に正当性、妥当性、合理性があると考えているのか。回答を求める。

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

長野県側は5年8カ月の間3キロ幅ルート帯の範囲を基本として住民参加の勉強会を開催し、更に農協等の関係団体や住民団体等が参加するみらい会議を開催し、地元自治体・関係団体等・長野県・国交省が出席する計画調整会議を3回開催し住民や関係機関等の意見の取りまとめを行ってきた。どうして山梨県側は2012年11月に1キロ幅ルート帯への絞り込みを強行したのか、なぜ長野県側は2018年7月まで3キロ幅ルート帯のままであったのか、回答を求める。

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

国交省と山梨県は2019年5月に突然「都市計画」を持ち出し、都市計画特例を適用して都市計画決定権者の山梨県が本来の事業責任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発表した。しかし中部横断自動車道の建設予定の山梨県側の北杜市は山梨県の都市計画区域外に位置しているため、当然のことながら都市計画は存在していない。従って都市計画がない地域に都市計画の特例を適用するというのはあり得ない話である。

都市計画法では当該都市計画区域外であっても道路等を都市施設として定めることが出来るとされているが（都市計画法第11条）、2019年5月当時は中部横断自動車道はまだ1キロ幅の地域に建設することだけ明らかになっているだけでルートや道路幅も決まっておらず、道路施設とは程遠いものであった。従ってこの1キロ幅ルート帯の地域全体を「葦崎都市計画区域」の道路施設として定めるというのは論理の飛躍であり、ましてや都市計画外に位置するこの地域に都市計画の特例を適用して、事業予定者の

国交省に代わって山梨県が都市計画決定権者として都市計画と環境影響評価の手続きをおこなうというのは法の趣旨の逸脱も甚だしいものである。

都市計画法は、憲法で保障されている財産権や権利の侵害を伴うものであるため、その適用や手続きには厳格な要件が求められ、定められている。そのためその適用にあたってはそれによる国民の権利の侵害を最小限にとどめるよう努力することは行政の責務と言える。中部横断自動車道への都市計画の適用は、この広い地域に住居を有し居住する多数の住民や農地を有する農業者や商業事業者等に対して都市計画道路の区域内での建築制限等を強制することであり、その財産権や権利等を侵害する可能性を示す事に他ならない。そのことによりこの地域の住民や別荘所有者等は多大なる不安と負担を感じざるを得ないことは言うまでもない。北杜市の長坂インター付近から八ヶ岳南麓を横断し県境へと至る長い 1 キロ幅ルート帯地域全体を都市計画施設の対象とすることは、この地域の住民等の影響は甚大となり不安と心配をいたずらに増大させることになる。これは都市計画法の趣旨に反するだけでなく、行政としてはあるまじき対応である。

国交省は中部横断自動車道への都市計画の適用に関し山梨県と協議し、山梨県からの通知を受けてそれを認め、2019 年 7 月には環境影響評価の方法書の事業者案を山梨県に送付している。国交省の責任もまた重大である。事業責任者である国交省が関与し多くの問題がある 2023 年 10 月に公表された都市計画の原案は認めることはできない。これらの点に関して明確な回答を求める。

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

国交省は 2023 年 7 月 19 日、山梨県と長野県に対して中部横断自動車道の詳細ルート（事業予定者案）を送付した。しかしこの詳細ルート案の発表にあたり、山梨側では関係住民等へ事前の意見の聴き取りや相談はなく、国交省が独自に判断した「配慮ポイント」などを考慮したとしてルート案を決定したもので、その「配慮ポイント」についても地域の実態に基づいているとは言えず、検証・再考・変更が求められ、合理性を欠き客観性に乏しいものである。しかも国交省は、このルート案はそれまでに実施してきた環境影響評価の現地調査の結果を踏まえたものではないと平然と公言している。

そもそも中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県側は 2019 年 5 月以降都市計画手続きが取られ、都市計画決定権者の山梨県が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こととされている。都市計画決定権者の山梨県は、都市計画と環境影響評価の結果を踏まえてルート案を決定する立場にあるのに、国交省がそのルート案を作成し山梨県がそれをそのまま踏襲して都市計画原案として公表するというのは不可解で越権行為に他ならない。（参照：平成 11 年 6 月 11 日通達 環企評 224・建設省都計発「環境影響評価法第 7 章第 1 節の都市計画に定められる対象事業等の特例の施行について」）このことへの回答を求める。

<当会の基本的な考え方>

1. 八ヶ岳南麓の自然環境・景観・眺望、生活環境等を大規模に破壊し、深刻なダメージを与える高速道路建設計画ではなく国道 141 号の改良・整備による現道活用と地域の実情に基づく地域公共交通

整備を求めます。

2. 公共事業評価制度の計画段階評価の手続きをはじめ、現在の環境影響評価の現地調査等に至る山積みの問題について 2013 年 1 月沿線住民の会設立以来、約 11 年以上にわたり指摘し幾度となく要請を続けていますが国交省は正当性・合理性・妥当性のある説明もできず、解決が出来ないでいます。手続きのやり直しと建設計画の見直しを求めます。
3. 2020 年 1 月 31 日、国交省が 1 キロ幅新ルート帯関係図の改ざんをついに認め、甲府河川国道事務所ホームページに訂正図を公表するなどしたことを踏まえ、社会資本整備審議会道路部会関東地方小委員会での再審議を求めます。
4. 現在、甲府河川国道事務所をはじめ国交省が行っている建設計画やこれまでの手続きの内容の見直しを求めます。そして環境影響評価の手続きにつづく事業計画決定に向けての一切の手続きの中止を求めます。

以上