

2010年10月15日

国土交通大臣 馬淵澄夫様
岐阜県知事 古田肇様
山県市長 平野元様

「東海環状自動車道・共有権トラスト運動の会」
寺町知正
「尾ヶ洞南自治会・国道対策評議会」
会長・天谷孝夫

東海環状自動車道・(仮称)山県インター周辺の 事業に関する要望とトラスト運動の撤回表明

東海環状自動車道・(仮称)山県インター周辺の事業にかかって、私たちは、団地南側に関して、「団地近くまでの『土盛工』」から「インター料金所直近ライン部での『擁壁』」に計画変更したことを相応に評価する。

さらに、私たちの要望(別紙-1)にかかるその後の話し合いの経過、そして一昨日10月13日に「尾ヶ洞南自治会と山県市との話し合い」がなされたことで、昨年8月21日以来の国、県、市、私たちの5者の協議は終了したものと認識する。

私たちは、今後は協動的に事業に対応することとしている。

ついては、今後の同事業の進捗に合わせて、必要な諸点を逐次実施されることを改めて強く求めるものであり、合意の結果として、私たちは、ここにトラストの撤回を表明するものである。

1. 国、岐阜県、山県市は、「平成21年11月19日 山県市長、岐阜土木事務所長、岐阜国道事務所事業対策官」発の「平成21年8月21日付 尾ヶ洞南自治会より提出された『協議要望書』について」とする回答(別紙-2)及びその前後の話し合いの経過を尊重すること。
2. 私たち住民側は次のことを表明する。
 - (1) 1995年ごろに地権者が提出した「不売及び調査・測量拒否通告書」(測量も買収交渉も拒否するとの旨の意思の表示及び通知)を全て撤回する。
 - (2) インター敷地内の4筆の土地に関して、1994年12月及び1996年6月に実施した、「合計約7700㎡、共有持分登記した延人数約100名、共有地権者数76名」の共有権トラストの運動を中止するものとし、できるかぎり速やかに所有権の登記を原状に復する手続きを行う。

以上

別紙-1 平成21年8月21日付 国、県、市宛 尾ヶ洞南自治会の「協議要望書」

別紙-2 「平成21年11月19日」付けの「平成21年8月21日付 尾ヶ洞南自治会より提出された『協議要望書』について」とする回答

別紙-3 東海環状自動車道・西回りルート・山県市の関連の運動の状況と経過

別紙-4 東海環状自動車道・西回りルート・山県市の関連の運動の経過(年表)

平成 21 年 8 月 21 日

国、岐阜県、山県市関係者各位

尾ヶ洞南自治会

協 議 要 望 書

最初の都市計画決定のルート説明会にて示された地図には当自治会の家々は記載されていなかった。団地の存在を見逃し、ルート選定したため、私たちは三方を高速道路の侵入道路に取り囲まれる異常な環境で今後暮らすこととなる。東海環状自動車道・(仮称)高富インター周辺の建設全般に関わり、周辺住民の安全で健康な住環境が保全されるよう、将来にわたり万全の対策が取られんことを要望する。

1. 当自治会を含む尾ヶ洞地域は、国道 256 号バイパスにより東側境界を封鎖され、完全な遊水池状態を余儀なくされる。さらにインターチェンジ建設のために広大な山林が伐採されて保水性が失われ、大量の出水が短時間に集中し氾濫する危険性が極めて大きくなる。昨今のゲリラ豪雨の発生実態から鑑み、地域の洪水排水能力を 50 年確率雨量にも耐えうるよう整備すること。
2. 軟弱地盤上に位置する当自治会の住宅は、建設工事開始時から供用後にわたり大きな影響を受けることは確実である。よって、工事の開始に際しては、当自治会および周辺住宅の全戸に対し厳密な現況調査を実施し、当該データを当事者にも提供すること。工事中ならびに供用開始後の影響により何らかの異常が認められた場合には、原状復帰ならびに金銭補償措置などのしかるべき対応を確約すること。
3. 工事の実施に当たっては、全工事車両は計画道路敷地内のみを利用・走行し、住居エリアを通過・利用しないこと。さらに、当自治会住宅南から料金所直下の擁壁部位近傍までの用地内でも、前記第 2 項の観点から、工事上真にやむを得ない時のみの擁壁直近の利用を除き、通行を控えること。
4. 完成後、擁壁下部から住宅までの土地は車両の通行を不可とし、直立擁壁による景観不全を代償し、かつ排ガス害ならびに光害等を軽減しうるよう、さらにはインター直近での生活を強制される住民の精神的苦痛を若干でも和らげられるよう、緑地公園として整備すること。
5. 自治会団地から南方(市役所方向)へ通じる道路は、トンネル構造を含むため児童を含む住民の通行に対して大きな不安を与えると懸念されることから、照明や非常通報装置(監視カメラを含む)の設置等を含め万全の安全対策を講じること。
6. 冒頭に記したように、団地の存在を見逃し、ルート選定したため、私たちは三方を高速道路の侵入道路に取り囲まれる異常な環境で今後暮らすこととなる。本線、料金所を含めインターチェンジ施設、約 6%の勾配で登坂するランプ部分、本線進入道路によりもたらされる影響を可能な限り低減できるよう、防音・防塵・遮光壁等を設置し、プライバシーの保護、防振対策、電波障害対策等を講じること。
7. 上記のほか、想定外のことが生じた場合は、誠実に対応すること。

以上

平成21年11月19日

尾ヶ洞南自治会 様

山 県 市 長
岐 阜 土 木 事 務 所 長
岐 阜 国 道 事 務 所 事 業 対 策 官

平成21年8月21日付 尾ヶ洞南自治会より提出された「協議要望書」について

1. 岐阜県では一級河川鳥羽川において、法定計画である伊自良川圏域河川整備計画に基づき、岐阜土木管内の治水安全度、左右岸や上下流バランスを考慮し、概ね30年間で5年に1度程度発生する洪水を安全に流せるよう下流から順次整備を進めております。
今年度は、現在の新川に鳥羽川を付け替えるため、県道関本巢線の新川橋架け替え工事を実施しています。また、尾ヶ洞地域の排水先となる三田又川については、鳥羽川を新川に付け替えた後、現在の鳥羽川を三田又川として付け替え工事を平成24年度の完成を目標に進めてまいります。これにより三田又川の排水能力は現在より向上することとなります。
山県市は、三田又川と落堀川を整備することとなりますが、概算金額では膨大な費用となるため現時点での対応は困難であると考えております。
このような状況の中、岐阜国道事務所では、道路整備にあたり各河川管理者と調整して、当面の対策として調整池を設置する等の措置を検討していきます。
2. 岐阜国道事務所では、東海環状自動車道の事業を進めるに当たり、周辺住宅の事前（工事前）・事後（工事後）調査を基準にもとづき実施して事業を進めることとしております。
尚、事前事後調査の調査区域は、概ね道路の区域境より地盤の状況等により決定しており、当尾ヶ洞南団地の全戸を対象にしております。
3. 工事車両の運搬経路等については、やむを得ない場合もありますので地元と調整させていただきます。
4. 岐阜国道事務所では、盛土から擁壁に計画変更した箇所について整備方法等について検討してまいります。
山県市では、岐阜国道で整備する区間を除き地権者の了解が取れば公園として整備してまいります。
5. 自治会団地から南方へ通じる道路につきましては、見通しをよくするなど出来る限り通行に不安のないよう、配慮してまいります。照明については、必要に応じて検討してまいります。
また、防犯対策では、山県市が中心となって警察のパトロール強化や「見守隊」の設置等について要請してまいります。
6. 岐阜国道事務所では、工事中・工事後を含め周辺環境に及ぼす影響については、関係法令に基づき適切な対策を行うこととしております。今後、切土・盛土等の斜面は、地域の特性、自然環境、沿道の条件等に配慮し緑化方法等を検討してまいります。

東海環状自動車道・西回りルート・山県市の関連の運動の状況と経過

2010年10月15日

【計画と問題点】1994年に公表された東海環状自動車道のルート案の内、岐阜北部一体が非常におかしなルート選定になっている。岐阜市では、大学病院の真横にインターを造り、御望山の千成団地では中腹まで延びている非常にもろい山をトンネルで抜き、住宅街を真横に寸断する。

旧・高富町では、約60軒の新興団地の真横にインターを設置し、このアクセス道を含めてインター周辺で30軒位の立ち退きがある。土岐から関、岐阜から養老間にこのような所はない。

つまり、岐阜北部に関して《騒音、粉塵、振動、地盤沈下、夜間照明、水害等の悪影響は確実》《環境アセスがルーズ》《実質的には、住民の意見を反映させないという、時代錯誤の手続きの進め方》《不適切なルート選定＝南部住宅地より北部地域が産業立地の可能性高い》《高地価、立ち退き費用が膨大、高架でさらに高額なルートより低地価のルートが予算的にも適切》《市や町の議決を経て決定した第三次総との不整合＝地方自治の侵害》等の問題がある。

【運動】こんな状況から、私たちは、国や岐阜県など行政機関への働きかけなどを通じてルート変更をより強く求めてきた。その運動の一環として、「道路予定地のトラスト運動」も行った。知事の都市計画決定の一年以上前の段階の1994年12月16日、第1回の共有権トラストの共有持分登記を実施した。国会でもこのトラストや運動のことはとりあげられた。

住民訴訟も提起、都計審に関する情報公開訴訟では新しい最高裁判決(逆転勝訴)も得た。

【共有権トラストとは】例えば地権者Aさんの100㎡の土地について、90人が1/100ずつの持分を買い受けると、Aさんは1/10の持分、他の90人は各自とも1/100の持分として、登記簿及び権利書に全員の住所・氏名が標記される。従来は、何につけ“単なる周辺住民”ということで行政訴訟などでは適格なしとされてきた「最も被害を受ける隣接住民」が、共有権トラストにより対抗要件をもち、確実な原告適格を有することになる。

道路建設に関して共有権トラストは全国初であり、その意味でも各方面から注目された。

【第1回(94年12月26日)と第2回(96年6月19日)の当時の合計】

原地権者数	2名
筆数	5筆(原野1 山林3 宅地1)
合計面積	7892平方メートル
共有持分登記した延人数	102名
共有地権者数	1自治会と76名
居住地域	旧・高富町内 1自治会と45名
	旧・高富町外 31名(県内24名 県外7名)

(※宅地1筆につき、個人的私的事情で2009年に登記を戻した)

【経過】その後も話し合いは断続的に行われたが明確な進展はなかった。

そんな中、2008年に(仮称)「山県インター」の尾ヶ洞南団地に近接する部分の設計に関して、当初の「土盛」から「擁壁」に変更することで団地から数十メートル離れる案(住民から見れば道路用地部分が一部撤退するもの)の提示があった。住民側はその後の検討で、2009年8月に国・岐阜県・山県市に対して具体的な「要望項目」を示して、協議を申し入れた。

以後、話し合いが継続されてきた。このほど、昨日10月13日の「尾ヶ洞南自治会と山県市との話し合い」の終了をもって、住民側はトラスト運動を撤回することとし、速やかにトラスト解除＝所有権を元に戻すこと＝の事務手続きを開始することとなった。

この段階にいたったので、国及び岐阜県に、要望し、かつ、トラスト解除を表明する。

(国交大臣宛の文書は同15日に郵送)

東海環状自動車道・西回りルート・山州市の関連の運動の経過(年表)

(共有権トラスト運動の会、尾ヶ洞南自治会・関連)

1994年(H6)	2月	東海環状自動車道の西回りルート・素案の発表
	3月	岐阜県都市計画地方審議会内の専門部会として環境影響評価部会設置、環境影響評価準備書及び環境影響評価書を練り上げた
	10月	ルート計画原案の公表
	11月 ~	関係地域での説明会。旧高富町では、ルートにかかる全自治会(8団体)がルート変更の要望書・署名などの提出
	12月	トラスト実施
1995年(H7)	6月 8日	参議院建設委員会で建設省都市局長答弁「十分住民の理解が得られる形で案が作られるよう指導していきたい」。この直後の県議会で知事が都市計画手続凍結を表明、岐阜市御望山調査へ
1996年(H8)	2月	岐阜県知事は、突然、都市計画手続きの再開と発表
	3月12日~26日	ルート案及び環境影響評価準備書を公告縦覧
	8月23日	第126回岐阜県都市計画地方審議会に道路の知事案を諮問 審議会は同日「原案を適当と認める」との答申
	10月 4日	知事は都市計画決定
1997年(H9)		住民訴訟提訴「都計審委員の日当や誤った地図等の印刷費返還」 →99年7月9日地裁判決「違法性はない」と棄却。(確定)
98年(H10)		都市計画決定取消の行政訴訟。原告尾ヶ洞南自治会員ほか →98年10月13日地裁判決。「事業計画が未熟でまだ裁判所が判断する段階ではない。将来提訴できる」と棄却。(確定)。
99年(H11)	3月	都市計画決定に関する文書の非公開処分取り消し訴訟・地裁。 →一部取り消し、一部棄却。控訴審も同様。
2004年(H16)	6月29日	最高裁第三小法廷判決(最高裁平成13年(行ヒ)第9号)逆転勝訴。環境影響評価関係文書「環境影響評価書等が公表され、事業につき既に都市計画変更決定がされては、各文書の成案前の案は、条例所定の非公開事由(事務事業の意思形成に著しい支障が生ずると認められる情報)に当たらない。」
2008年(H20)		(仮称)山県インターの団地近接部分を「土盛」から「擁壁」に変更することで団地から数十メートル離れる案の提示
2009年(H21)	6月、7月	西深瀬、高木説明会など
	8月 9日~	尾ヶ洞南自治会・役員会、全体会
	21日	尾ヶ洞南自治会・共有権トラスト運動の会から、国・県・市に話し合いの申し入れ。要望事項の提出。
	9月 9日	国・県・市、自治会・トラスト運動の会の5者会議
	14日	同 5者会議
	17日	西深瀬、高木説明会などの全体説明会
	11月19日	5者会議
2010年(H22)	7月 5日	5者会議
	10月13日	尾ヶ洞南自治会と山州市との話し合い
	10月15日	国土交通大臣、岐阜県知事に要望とトラスト運動の撤回表明