

江戸川スーパー堤防

- 名称： 高規格堤防事業
- 根拠法・計画： 利根川・江戸川河川整備計画（河川法）
- 計画地： 利根川水系江戸川下流約20km区間
- 事業者： 国土交通省
- 事業費： 不明（約20kmで1兆円超との試算あり）
- 完成予定年度： 不明（数百年から1000年とも言われている）
- 経緯： 1987年人口・資産の集中する首都圏・大阪圏を守る超過洪水対策として創設。2010年事業仕分けで「廃止」判定。2011年対象6河川873kmを5河川の下流部120kmに縮小して「復活」。事業の課題が解決されないまま、江戸川では国と江戸川区との共同により、北小岩1丁目東部地区に続き、上篠崎地区で施行中。
- 問題点： スーパー堤防事業は、自治体等による土地区画整理などの「まちづくり」事業と共同で実施することとされているため治水上、堤防強化が優先されるべき箇所で行われるわけではない。また、住民が自宅を自ら壊し、更地にしたあと盛り土を行い、再度まちづくりを行うため、長い年月や莫大な費用を要す。コミュニティの破壊や人生設計の面からも地権者全員との合意を図ることは極めて困難。北小岩では区による直接施行（強制執行）が発動された。事業創設から33年経ちながら、完全整備延長は3.4km、整備率2.8%。堤防とはいえ、つながらない部分的整備であり、その整備効果が確認されたこともない。本事業を2度にわたり検査した会計検査院は「通常堤防の整備を優先すべき」と指摘。さらに2016年末、北小岩では施行区域の半分以上で家を建てるための地盤強度不足が判明。盛り土をやり直す事態を招き、制度の根幹に関わる新たな重大問題が露呈した。多くの課題を抱えたまま、20年末、国と都は改めて「災害に強い首都」の治水対策の要と位置付け、7つのモデル地区のうち、江戸川区が4地区を受け持つこととされた。

見直しが必要な理由

- A) 事業見直しにおいて最も考慮されるべき点
- ・計画が完成する見通しが無い。
 - ・スーパー堤防は、越水対策（洪水が堤防を越えても決壊しにくくする）としての技術であるから、一部だけを整備しても、整備していない部分は越水により決壊することになり、意味がない。
 - ・「避難のための高台」になるとの考えは妥当か。
- B) Aについての事業者の説明
- スーパー堤防の完成年度は決まっておらず、具体的な完成見通しはない。しかし、一部だけの整備であっても、全体としては整備が向上するのであり、整備した部分は災害時の一時的な避難場所として役に立つから問題ない。
- C) Bに対する反論
- 大雨によって河川が氾濫するようになるときに、堤防が避難場所になるはずがない。完成の見通しのないスーパー堤防事業は「治水計画」の体をなしていない。しかも、真に必要な治水事業（現実的な越水対策や浸透対策などの堤防強化等）の整備を遅らせる点で、命や財産を守るべき治水事業として致命的な欠陥がある。浸水を防ぎ、越水に至る時間を引き延ばす「アーモレービー」など、効果が実証されている他の堤防工法への転換を図るべきである。

問合せ先： 稲宮 須美

msa.ina@tbz.t-com.ne.jp

荒川第二・第三調節池建設事業

- 名称： 荒川第二・第三調節池建設事業
- 根拠法・計画： 荒川水系河川整備計画（河川法）
- 計画地： 荒川中流部（河口から約37～49kmの区間）
- 事業者： 国土交通省
- 治水容量 約5,100万^m（第二 約3,800万^m、第三 約1,300万^m）
- 事業予定期間 2018～2030年度
- 事業費： 約1,670億円
- 事業の内容 荒川左岸側の広大な河川敷に洪水を貯留できるように荒川と河川敷を隔てる高い堤防（囲ぎよう堤）を築き、囲ぎよう堤の最上流側に越流堤（囲ぎよう堤より少し低くしてコンクリートで被覆）、最下流側に排水門を建設する事業である。
- 経緯： 2021年3月末で、さいたま市環境影響評価条例による環境アセスメントの手続きが終了し、2021度から実際の事業が開始される。

■ 問題点

● 荒川第二・第三調節池は本当に必要なのか？

荒川中流部は広大な河川敷があつて、さらにその河川敷に横堤^{〔注〕}が設置されているので、現状のままでもかなりの洪水調節効果がある。巨額の公費を投じて荒川第二・第三調節池をつくる必要が本当にあるのか。総事業費1,670億円という超巨額の土木工事を起こすことが真の目的ではないのか。

〔注〕横堤：昭和初期（1930年代前半）につくられたもので、河川の流れと垂直方向に設置されている。横堤は荒川から溢れた洪水の流勢を殺ぐ効果があり、実際の洪水で洪水ピークの削減効果が確認されている。

● 予定地の自然への影響

荒川の広大な河川敷（高水敷）の大半は、運動場、ゴルフ場、水田、畑等に利用されており、残された自然空間はかなり限られているが、残された自然空間に調節池工事が少なからぬ影響を与えることが懸念される。

● 荒川には喫緊の治水対策がある（荒川下流の橋梁付近の堤防嵩上げ工事）

荒川下流部は、橋梁付近で堤防高が極端に低くなっているところが4箇所もある。JR東北線・荒川橋、都道・西新井橋、京成本線・荒川橋、国道6号・四ツ木橋である。大洪水が来れば、そこから洪水が溢れて大氾濫を引き起こす危険性がある。4箇所のうち、京成本線・荒川橋梁（堀切橋）は約400億円をかけて架け替え工事を行うことになっているが、現状では工事実施の動きが全くない。

見直しに向けたポイント

荒川の喫緊の治水対策は、荒川下流部で堤防高が極端に低くなっている4箇所の橋梁の嵩上げ工事である。大洪水時にはこれら4箇所の橋梁付近から越流する危険性があるので、これらの橋梁の嵩上げ工事をすみやかに実施する必要がある。必要性が希薄な荒川第二・第三調節池の建設事業を中止し、その巨額の河川予算を荒川下流の橋梁付近の堤防嵩上げ工事に投じるべきである。

問合せ先： 埼玉の川と水を考える会

【大高文子】

【fumiko-ootaka@lapis.plala.or.jp】

リニア新幹線事業

- 名称： 中央新幹線（リニア新幹線）建設事業
- 根拠法・計画： 全国新幹線鉄道計画法、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法

- 2027年までに品川・名古屋間開業（第1期 延長285.6km）
- 2045年までに名古屋・大阪間開業※（第2期 同 152.4km）
- ※2016年11月以降最大8年前倒し開業のために3兆円の財政投融資をJR東海に行う。
- 計画地： 上記の通り
- 事業者： 東海旅客鉄道株式会社（JR東海）
- 事業費： 第1期 5兆5千2百億円＋1兆5千億、第2期 3兆6千億円
- 完成予定年度： 第1期工事は遅延、品川・大阪間2027年開業は困難に。
- 経緯： 2007年 JR東海が自社負担による建設計画を発表。
2010年 国交省交通政策審議会鉄道部会中央新幹線小委員会で審議。
2011年3月 上記審議会が建設妥当の答申。
同 5月 国交大臣が建設主体、営業主体にJR東海を指名。
同 JR東海が中央新幹線環境影響評価配慮書、同方法書作成。
2013年 環境影響評価準備書提出。
2014年10月 環境影響評価書受け国交省がJR東海の工事実施計画認可
2015年 品川駅、名古屋駅、都市部の非常口、南アトンネル準備工事着工
2018年10月 国交大臣が大深度地下の使用を認可。
- 問題点：
 - ① 採算取れないことを認めながらJR東海は9兆円を投資し、その3分の1は異例の法改正を行い財政投融資を実施した。この返済が滞れば再度の融資や税金による肩代わりもありうる。
 - ② ユネスコエコパークに指定された南アルプス地域を長大トンネルで走行させる計画であり、工事による自然環境被害や、大井川の減水など回復不能の影響と生活悪化が予期される。
 - ③ 品川・名古屋間286kmの8割以上がトンネルであり、地下水の工事による噴出・枯渇や6千万㎡近い残土の処分などで2次被害が起こる。
 - ④ 首都圏33.3km、中京圏17kmは、経験の少ない大深度地下トンネルを建設するが、住民の所有権を認めない大深度地下の公共的使用に関する特別措置法で工事が進められる。住民の了解も必要がなく、財産権を否定し、補償措置に欠陥がある工事は憲法に違反する。

見直しが必要な理由・代替案など

- 9兆円の鉄道建設事業が「民間事業」と位置づけられ、国民への説明も国会での審議が不十分のまま決められ、3年余りの短期間のずさんな環境アセスを経て建設に着手した。環境調査が不十分のまま評価され、環境保全措置が出されたが、静岡県をはじめ沿線各地で地下水や工事残土処理で問題が続出している。「工事中に問題があれば対策をとる」というJR東海の対応が手詰まりになっている。いま、速さだけが売り物の鉄道自体が必要でない社会状況が生まれている。
- リニア新幹線は事業自体が必要ないという声が大きくなっており、トンネルを掘ってしまったら後戻りができない。超電導磁気浮上鉄道の実現にこだわるのをやめ、工事や事業推進をやめるべき。

横環南

- 名称： 一般国道 468 号線圏央道
- 根拠法・計画： 道路法 道路特別措置法（合併施工方式）
- 計画地： 横浜市金沢区釜利谷～戸塚区汲沢
- 事業者： 国土交通省関東地方整備局 東日本高速道路（株）（NEXCO 東日本）
- 事業費： 5,740 億円
- 完成予定年度： 2025 年
- 経緯： 昭和 63 年事業化
平成 7 年 4 月都市計画決定
平成 26 年 3 月土地収用法適用
平成 27 年 10 月事業認定告示
令和 2 年 1 月事業化後の 4 回目事業評価 B/C 1.2
- 問題点：
 - ①道路予定地を開発業者と結託して高速道路ではないと虚偽告知し住民を騙した前代未聞の事業。→横浜地裁で一部勝訴 平成 26 年（ウソ認めるも時効）
 - ②横環南で横浜都心から東名まで 34 分、供用した北西線、北線で 20 分であり不要。
 - ③緊急輸送路としての機能はトンネル部分が 7 割であり災害時には不能不適。
 - ④人口減少問題は横浜市南部、神奈川県南部にすでに顕在化しつつある。平成 17 度交通センサスを基準にした令和 2 年での B/C 1.2 は不当。供用 5 年延長で工事計画見直しが多く発生しており今後 B/C 1.0 以下になることは必至。
 - ⑤並行して走る地方幹線の環状 4 号線の渋滞緩和は拡幅で解決できる。→生活道路優先
 - ⑥圏央道の機能はすでに完成しており横環南は盲腸線であり無駄な事業である。

見直しに向けたポイント

- A SDGs の観点から環境問題への取り組みに住民の声を反映すること
- B 脱硝装置の設置は横浜市議会全会派一致で市長から国交省へ要望中、設置の宣言をすべし
- C 他地区には排ガス処理装置があるにも拘らず全線排気ガス量の 4 割が釜利谷地区の開口部から全くの無処理で排出される。地元町会が蓋掛けを決議して事業者に要請中。民意を尊重すべし。
- D シールドマシン発進の時期に来ているが近隣住民の要望を聞くことが先決である。先の事業評価監視委員長の付帯意見（地域住民との十分な対話を基礎に、環境対策や安全対策に積極的に取り組み、現実的な範囲で最善を尽くすこと）を無視し続けることは許されない。
- E 事業者は事業評価に理解を得るため行政との間に情報の共有を図るためと称して連絡調整会議を設けた。公共事業は国民、市民のためのものであり共有の相手であると明示すべきである。→公共事業の法的定義が必要
- F 土地収用法は住民の理解を求める法内容になっていない。→法改正が必要
- G 審査請求してから 6、8 年後に裁決書が出てくる情報公開法はまやかし。→法改正が必要

問合せ先： 横環環状道路（圏央道）連絡対策協議会

比留間 哲生

thiruma@concerto.plala.or.jp

東京外環道（関越道～東名高速区間）事業

- 名称：東京都市計画道路事業都市高速道路外郭環状線
- 根拠法・計画：都市計画法、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（以下、「大深度法」）
都心から15km圏の環状高速道路の東京区間。大泉JCT～中央JCT～東名JCT間(16.2km)を直径16mの2本の大深度地下トンネルとランプトンネルで結ぶ。幅員40～98m。6車線。
- 計画地：世田谷区、狛江市、調布市、三鷹市、武蔵野市、杉並区、練馬区
- 事業者：国土交通省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社
- 事業費：当初(H26.3) 1兆2820億円(B/C 2.3)、2016年再評価時：約1兆6千億円(B/C 1.9)、
2020年再評価時：約2兆4千億円(B/C 1.01)
- 完成予定年度：未定（当初(H26.3)の事業施行期間は2021年3月末までだったが、2021年3月末に10年間延伸（2031年3月末まで）。しかし、完成予定年度は未定）
- 経緯：1966年 高架方式で都市計画決定。1970年大臣の凍結発言
2001年 大深度法施行、2007年 地下方式に都市計画変更。2012年着工式
2014年 大深度地下使用認可、都計事業承認認可。2015年 都計事業変更(地中拡幅部)
2017年 大深度地下トンネル掘進開始。2018年 世田谷区の野川に酸欠ガス噴出
2020年 トンネル工事現場真上の調布市で陥没・空洞等の事故発生、掘進工事中断。
- 問題点：
 - ① 外環道の必要性は失われている。人口減少時代を迎え、首都圏の将来交通需要の増加も見込めず、また、完成時期も未定で、今や必要ない道路。
 - ② 外環道の費用対効果 B/C は今や 1.01 に低下。事業費は当初計画約 1兆3千億円から、すでに約2倍の2兆4千億円に増大。未計上の工事もあり、この先さらに増大、天井知らず。
 - ③ 巨大地下トンネル（工事）が、陥没、地盤沈下、地下水への影響など継続的被害を起こす。
 - ④ 巨大なジャンクション(JCT)等による自然、農地、地域コミュニティ破壊や生活環境悪化。
 - ⑤ 地下8mから40mの浅深度地下に取り残される地権者は、一方的に不当な区分地上権契約を押し付けられ、大深度地下より大きい、陥没・地盤沈下や振動等のリスクを負わされる。
 - ⑥ 大深度地下の地権者は、地上に影響が及ばないという虚構の前提のもとに無断・無補償で地下を掘ってよいとする大深度法によって、財産権等の権利を侵害されている。
 - ⑦ 事業者は、地下トンネル部の住民の生命、健康、生活、財産を侵害している。
地上の住民を尊重する倫理観や安全意識がない。情報を隠蔽し説明責任を果たさない。巨大断面を掘削するリスク認識が不十分なまま漫然と施工し、地中拡幅部等地上の住民を実験台にした無謀で危険な工事を強行する。陥没事故の責任をとらず、犠牲を一方的に被害住民に押し付け、正当な賠償や交渉を拒む。大深度法はこのような事業者を容認・助長する隠れ蓑となっている。
 - ⑧ トンネル上部の住民は都市計画法53条の適用を半永久的に受けるなど財産権を侵害される。

見直しが必要な理由・代替案など

- 陥没事故が、大深度地下法は違憲であること、外環道事業が人権侵害の事業であることを示した。
- 小手先の見直しや代替案ではなく、この事業を直ちに中止し、大深度法を廃止するしかない。
- 都市計画法53条、65条、67条等の見直し。

問合せ先：外環ネット Email: info-gaikannet@gaikan.net

中部横断自動車道（長坂一八千穂）山梨県北杜市側

- 名称：中部横断自動車道（長坂一八千穂）
- 根拠法・計画：全長 34 km の全線新設の高速道路建設計画 山梨県側は12km
 高速自動車国道法、道路法、国土開発幹線自動車道建設法、道路構造令、環境法、環境影響評価法
 - ・国土交通省公共事業評価制度「計画段階評価」
 - ・国土交通省所管公共事業における政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針/平成 22 年 8 月 9 日施行
 - ・国土交通省所管公共事業の計画段階評価実施要領/平成 24 年 12 月 14 日施行(改訂要領施行で廃止)/平成 30 年 3 月 30 日改訂し施行
 - ・道路事業に係る計画段階評価実施要領細目/平成 24 年 12 月 14 日から施行
 - ・「構想段階における市民参加型道路計画プロセスのガイドライン」平成 17 年 9 月(平成 14 年 8 月版、平成 25 年 7 月版)
- 計画地：山梨県北杜市長坂町～長野県佐久穂町八千穂
- 事業者：国土交通省（道路局、関東地方整備局、甲府河川国道事務所、長野国道事務所）
- 事業費：不明 山梨県側は 1600～1800 億円(2013 年 1 月地元説明会時)、長野県側ははまだ未算定
- 完成予定年度：未定
- 経緯：
 - 1997 年 2 月 基本計画決定
 - 2010 年 12 月 計画段階評価の試行の着手
 - 2015 年 4 月 国交省は計画段階評価の終了を宣言したが、その後も計画段階評価の問題点など山積みする問題等があり、環境影響評価に着手できないでいた。
 - 2018 年 11 月 衆議院国土交通委員会で質問、国会議員との国交省への公開ヒアリングの実施
 - 2019 年 6 月 山梨県が突然、都市計画を持ち出す。国交省は計画段階評価の問題点をはじめとする山積みの問題を放置し、環境影響評価の方法書を送付した。
 - 2019 年 8 月 山梨県による環境影響評価の方法書の手続きが進められたが、地元説明会は計画の見直し意見の続出で紛糾。また意見概要書への県民等からの意見書未掲載が沿線住民の会から指摘され、前代未聞の手続きのやり直しが行われた。山梨県環境影響等技術審議会では委員から方法書に対する指摘が多数出され、方法書の杜撰さが指摘された。コロナ禍の最中での形ばかりの公聴会開催をめぐって山梨県の対応は一転二転し、結果、公聴会は中止となった。2020 年 5 月、山梨県は知事意見を提出した。
 - 2019 年 12 月 参議院国土交通委員会で質問。
 - 2020 年 1 月 国交省は改ざんされた山梨側の 3 キロ幅ルート帯と 1 キロ幅新ルート帯との関係図の誤りを認め、訂正した図を甲府河川国道事務所のホームページに公表した。
 - 2020 年 7 月 国交省への公開ヒアリングの実施。再質問請求。9 月内閣（国交省）へ質問主意書が提出される。国交省は国会法に基づく 7 日以内の答弁が出来ず、答弁延期を経て 10/2 に答弁書提出。
 - 2020 年 10 月 環境影響評価の方法書に基づく現地調査が開始された。
- 主な問題点：
 - ①自然豊かな八ヶ岳南麓に高速道路を建設する計画。国交省は環境や生活等への影響に配慮すると言

っているが、建設による環境等への影響は甚大で計り知れない。

- ②国交省の「計画段階評価」制度により高速道路建設計画手続きが行われたが、構想段階からの当該住民等への事前の情報提供や説明、複数ルート案の提示もなく国交省が決定したルートありきで、比較評価の機会や住民参画の機会も無く住民等の意見反映がされていない。旧態依然のやり方で対応している。高速道路建設計画には住民等の意見が反映されていない。2013年当時の甲府河川国道事務所担当者である事業対策官等は、「計画段階評価の手続きは初めてのことで、対応がよくわからない」と発言するなど、問題点が多い。
- ③これまで計画段階評価の問題点(意見書 2015. 11. 26 道路局提出)に加え、21 質問項目に及ぶ問題点を指摘し、超党派国会議員連盟「公共事業チェック議員の会」と共に国交省への公開ヒアリングを継続的に行ったり衆参国土交通委員会での審議や要請等続け、2020年1月31日によろやく国交省は新ルート案を発表する際にルート帯関係図を改ざんしたことを認めるに至った。重大な問題であり、審議に影響がないはずもないが、国交省は審議には問題は無かったと述べている。現在も改ざんされたルート関係図のもとで 環境影響評価の現地調査(2020. 10月から)が行われている。手続きのプロセスにおける国交省の説明は更に透明性・客観性・合理性・公正性を欠き、2019年、2020年の説明内容は既に妥当性等を著しく欠き、迷走し、破たんするに至っている。
- ④国交省へ建設計画の1キロ幅新ルート帯案の決定に係る行政文書の開示請求を行ったが文書が取得・作成されていないので文書が存在していないとされ不開示となった。情報公開法及び公文書管理法、国交省行政文書管理規則等の目的・取扱い等に反することで重大な問題である。

見直しが必要な理由・代替案

- ①建設計画地の「八ヶ岳南麓」は、国交省が日本風景街道の「八ヶ岳南麓風景街道」として登録し事業を行っている。更にこの地域にある「村山六ヶ村堰疏水」は農業用水・生活(防火)用水として約1000年にわたり活用・保全され、国際かんがい排水委員会により世界かんがい施設遺産として登録されている。更に建設計画地にはユネスコが実施する生物圏保存地域、生態系の保全と持続可能な自然と人間社会の共生を目的とする甲武信水の森ユネスコエコパークとして登録されている地域を含み、高速道路建設計画がこの地域の豊かな自然・生態系・景観・眺望、生活環境等に甚大な影響を及ぼすことは明らかであり、八ヶ岳南麓での高速道路建設計画の見直し・中止を求める。
- ②構想段階での国交省道路行政手続き「計画段階評価」には重大な瑕疵があり、次々と指摘している問題点等についても住民、別荘所有者、二地域居住者、農業生産者や観光事業者・商店等への妥当性のある説明が行われず、いまだ問題は山積したまま解決されるに至っていない。建設計画の見直し、計画段階評価を行うとした構想段階からの住民参画・情報公開等を著しく欠く道路行政手続きの検証・やり直し、関東地方小委員会の審議の検証・やり直し等が必要である。
- ③国交省が行った住民アンケートで、住民等の民意が八ヶ岳南麓での高速道路建設計画に反対・懸念として示されたこと、山梨側では国交省の言う「解決すべき地域の課題」は存在しないこと、地上型太陽光発電設備の乱立による自然

と生活への複合被害等の地域における諸問題が多発していること

と、近年の地球温暖化の影響と甚大な災害の多発やコロナ過がもたらした社会変動に対する生活・経済活動等の様式の転換と対策を強化することが急務とされていることなども踏まえ、不要不急の八ヶ岳南麓での高速道路建設計画を止め、国道141号の改良・整備、現道活用や地方の実情に適した持続可能な既存道路網の再整備を強く求める。参考：北杜市2021年5月1日人口46,497人

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会(山梨県北杜市)

HP <https://chubuoudando.sakura.ne.jp/> 連絡先:佐々木郁子

sasaki-i8@plum.ocn.ne.jp

諫早湾干拓事業

- 名称： 諫早湾干拓事業
- 根拠法・計画： 土地改良法
- 計画地： 諫早湾奥部
- 事業者： 農水省
- 事業費： 2533億円
- 完成予定年度： 2007年11月
- 経緯： 事業完成後（2010年12月）、潮受け堤防排水門の開放を命じる判決が確定したが、事業者は判決履行をサボタージュし続けている。

■ 問題点：

諫早湾干拓事業の着工と潮受け堤防による閉め切りが有明海の漁業被害の要因になっており、水門開放を命じる判決が確定している。しかし、農水省は、判決を履行せず、別の裁判で非開門を命じる判決を確定させ、「開門しないことを前提とした基金による和解」に固執することによって、水門開放を拒否し続けている。農水省の頑なな姿勢によって、有明海の漁船漁業そのものが消滅の危機に瀕している。

見直しが必要な理由・代替案など

1. 見直しが必要な理由

2010年の開門確定判決を受けて、長崎県の意を受けた住民を原告にして開門差し止め訴訟が起こされると、国は敗訴判決を得るべく不誠実な対応に終始し、一審の非開門判決を控訴せずに確定させた。さらに国は、確定判決の不履行に対する制裁の免除を求めて請求異議訴訟を起こし、和解協議においても「開門しないことを前提とする基金案」に固執した。一方、農業者からも開門を求める訴訟が起こされ、現在係争中である。県の依頼を受け干拓農地に入植したものの、実際には不良農地だったため営農は厳しく、農業者もまた被害者である。

2. 漁業者側が示している代替案

本当の解決のためには、漁業者および農業者の原告を含む関係者を集めて前提条件無しで真摯な和解協議を行う以外に無い。有明海再生のためには、長期間の開門調査（水門開放）が不可欠であり、漁業者側は以下の案を提示している。

- ① 3-2開門レベルで開門し、開門調査を実施する
- ② 開門禁止仮処分の保全異議決定および長崎地裁開門禁止判決を基本にして、協議の上、開門準備工事を確定し、実行する
- ③ 開門に伴う万一の被害発生に伴う補償及び新干拓地と背後地の旧干拓地における農業振興のための基金を創設し、各土地改良区を構成員とする社団法人によって管理・運用する。

なお、2021年4月28日、福岡高裁は前提条件無しでの和解協議を提起している。

問合せ先： 陣内隆之

bi5t-jnni@asahi-net.or.jp

石木ダム

- 名称： 川棚川河川総合開発事業（施設名：石木ダム）
- 根拠法・計画： 河川法・川棚川水系河川整備計画
- 計画地： 長崎県 東彼杵郡 川棚町 岩屋郷地先
- 事業者： 長崎県・佐世保市
- 事業費： 総事業費 285 億円＋利水関連事業費 253 億円 合計 538 億円
- 完成予定年度： 事業認定申請時は 2016 年度⇒2015 年度に 6 年延長で 2022 年度⇒2019 年度に 3 年延長で 2025 年度としている。反対が続けば更に延長・・・。
- 経緯：
 - ・ 1962 年：長崎県は川棚町と地元は無断でダム建設を目的に現地調査・測量を行うが、地元・川棚町の抗議で中止。
 - ・ 1972 年 7 月 29 日：長崎県と川棚町は「予備調査はダム建設につながらない」と住民に説明。「地元の了解なしではダムは作らない」とする覚書を長崎県、川棚町と結び地元は予備調査に同意する。以下、起業者は覚書きを無視して事業推進。
 - ・ 1975 年：全体計画策定：①佐世保市・水源開発 6 万 m³/日、②長崎県・山道橋下流 1/100（基本高水流量 1,400 m³/秒）対応、③長崎県・川棚川流水の正常な機能維持 工期 1985 年度
 - ・ 1982 年 5 月 21 日：長崎県、機動隊を伴って土地収用法に基づく現地強制測量。住民、連日徹底抗戦。長崎県は地元・県民の強い反感により強制測量を中止。航空写真で済ませる。
 - ・ 2009 年 11 月 9 日：起業者（長崎県と佐世保市）、「対話促進のため」と称して九州地方整備局へ事業認定申請 政権交代で審査ストップ
 - ・ 2013 年 9 月 6 日：九州地方整備局、事業認定告示。以降、13 世帯住民の生活をかけ、「石木ダム不要」を起業者に認めさせるための徹底抗戦（石木ダムの必要性についての話し合いを求める現地工事阻止闘争、自主交渉、行政不服審査請求、裁判闘争など）に入る。
 - ・ 2019 年 11 月 19 日、長崎県、事業地内すべての物件（居住地、住宅、田畑、山林、共有地）の強制収用完了（補償金供託）。13 世帯住民は居住地を明渡すことなく生活を続け闘っている。
 - ・ 事業認定後に 2 回、合計 9 年の工期延長。「同事業の必要性希薄・緊急性なし」を起業者が自認している証し。「13 世帯住民が疲れきるのを待つ」＝「平穏生活権の侵害が限りになく続く。」
- 問題点：
 1. 事業地で生活している 13 世帯皆さんの人格権侵害
 - ◇ 1962 年以來 60 年近く、「必要のない石木ダムに生活の場は渡せない。ここに住み続けたいだけ。」の一心で生活。補償金受け取りを拒否して全物権を強制収用されてもなお、「必要性について一から話し合おう！」と起業者に呼掛けている。
 - ◇ 起業者は「必要性の話し合い」を拒絶、事業認定庁、裁判所ともに、「13 世帯皆さんには人格権侵害の実態はない」としている。
 2. 構想当初から目的に実体が伴っていない不要な事業 再評価はすべてが「石木ダムありき」の数字合わせ
 - ① 利水は、針尾工業団地開発に向けた 6 万 m³/日の水源開発で二年後に破綻。保有水源 10.5 万 m³/日中の 2.8 万 m³/日を不安定水源、安定水源は 7.7 万 m³/日として水源不足を装っている。水需要は全く上昇することなく減少する一方。2007 年度に開発水量を 4 万 m³/日に下方修正したが水需要は低下の一途を辿る。2012 年度、2019 年度の再評価では苦し紛れのデタラメな手法で

「4万m³/日の水源開発必要」として現在に至る。

- ② 「治水は佐世保市の負担削減のため」、と住民は説明されていた。長崎県は「川棚川の治水対策は当初からダムと河道整備に決めていた。途中で見直すことはできない」として、現在に至る。見直していれば、川棚川水系の治水目標安全度は「50年に1回の洪水対応」となり、石木ダムの治水目的は消失していた。「石木ダムによる治水」のB/Cは0.2しかない、無駄な事業である。

見直しに向けたポイント

A 事業見直しにおいて最も考慮されるべき点

◆ 必要性について、現実を直視した一からの見直し

- ◇ ダム事業は①事業地の地域社会の破壊、②事業地の自然環境の破壊、③受益予定者への事業費負担強制 を必然としている。
- ◇ ①ダム事業は事業地居住者の存在を排除しない限り成り立たない。それは事業地に居住している人々が自分の平穏な生活が侵され続け、将来の自分のあり方を自分で決める権利の剥奪である。
- ◇ ②ダム事業は、人間を含め、事業地に生息する生き物すべての存続を許さない。あわせて、川の流れを分断することで、生物の多くは上・下流の往来が不可能になる。ダム湖に蓄えた水は必ず水質が悪化する。ダム上流は上流からの土砂堆積による洪水被害の頻発、下流は白濁水流出継続による水産資源の減少、土砂補給が絶えることに寄る河床低下、海岸線後退などを引き起す。
- ◇ ③ダム事業による受益予定者は、その受益の有無にかかわらず、事業費返済の任を課せられる。
- ◆ 「住民参加のもとでの必要性の見直し」を実現させないと、無駄な事業、永続化している人権侵害を止めることができない。

B Aについての事業者の説明

- ◇ ①の権利は認めない。②については一部認めて対策を採るにしても、抜本的解決はあり得ない。③について裁判所は、「無駄遣いとして中止を求めるならば『住民訴訟＝公金差止訴訟』で争え」と無駄遣いをとがめない。
- ◇ 住民参加は全くの形式のみ。再評価においては実質上の傍聴拒否。住民に知られないよう＝住民から再評価委員に問題を知らせることができないよう、に腐心しているのが行政側の実態である。

C Bに対する反論

◆ 事業認定申請＝事業完遂 が実態

- ◇ 「事業地に反対する住民がいても、必要性については相手にすることはない」
土地収用法を適用する＝事業認定を申請する⇒事業認定告示⇒収用明渡裁決⇒行政代執行への一直線のルートが開かれているからである。
- ◇ ①事業認定審査では、住民参加の手続きが形骸化していること、②収用明渡裁決では、第63条第3項では、事業認定の問題点を提示することを禁じている、ことが第一の課題である。起業者の裁量を事業認定処分者が、事業認定処分者の裁量を裁判所が、ほぼ無条件で認めていることが第二の課題である。
- ◇ このルートを長崎県が「対話促進」と称して安易に選択したことが現在の惨状をもたらしている。
- ◆ 「補助事業採択・採択継続手続き＝評価制度」は住民不在の行政仲間内での評価
- ◇ 住民不在では事実が出てこない。事実を無視した評価がまかり通っている実態の克服が必要。
- ◆ 無駄な公共事業を中止させるシステムの構築が急がれる。

問合せ先： 水源連事務局

mizumondai@xvh.biglobe.ne.jp

普天間飛行場代替施設建設事業

- 名称： 普天間飛行場代替施設建設事業
- 根拠法・計画： 環境影響評価法、公有水面埋立法
- 計画地： 名護市辺野古
- 事業者： 防衛省
- 事業費： 国試算では約9300億円
<https://akamine-seiken.jp/kokkai/kokkai-28833/>
- 完成予定年度： 2030年度半ば以降
<https://www.okinawatimes.co.jp/articles/-/513978>
- 経緯： 2007年～2012年 環境影響評価
2013年12月 沖縄県（仲井眞元知事）により埋立が承認される
2018年8月 沖縄県による公有水面埋立承認取り消し
2017年4月 本体工事着工、2018年12月 土砂投入開始
- 問題点：① 環境への影響 事業者の環境保全措置では環境は保護されない
多くの絶滅危惧種、希少種、新種、日本初記録種などが棲息する。
ジュゴンが2頭行方不明になるなどすでに環境に影響が出ている
② 島外、県外から持ち込む埋め立て土砂に伴う外来種問題の懸念
③ 民意 沖縄県民の民意を反映していない
④ 工事上の問題点（耐震性など） 軟弱地盤の実態も把握できておらず、地盤改良も世界中に前例もない。問題点を克服し運用に耐えうる構造物を作れるかどうか疑問

見直しが必要な理由・代替案など

1. 最新の設計変更承認申請書にも軟弱地盤の改良方法が記されていない。世界でも前例がない工事である。事業者は設計承認変更申請書内で工事の詳細を示していない
2. 地盤改良に必要な資材が増えた分、環境への負荷が大きくなる。
「環境への影響は変更前よりも低くなる」と事業者は述べるが、環境への累積影響を検討するとその主張は納得できない
3. これまでの工事と作業ですでに環境への影響が生じている
(ジュゴンが2頭行方不明、海草藻場の喪失、オキナワハマサンゴの移植失敗など)
4. 沖縄県土砂搬入規制条例を避けるために、(申請前は)大量の土砂を県外から調達するとしていたが、申請書では県内県外両方が「調達可能」として調査されている。事業者は「沖縄県内」で全て調達する予定であると口頭では述べている。
県内調達の場合にも沖縄島と異なる自然を有する石垣島などの離島から調達する場合には外来種問題の懸念がある。また沖縄島南部
* 辺野古埋立土砂に南部の土砂 辺野古新基地に戦没者の遺骨が混じる恐れ 石灰岩と遺骨、判別困難
<https://news.yahoo.co.jp/articles/0a0609a267801ba591f18259bf2ab1fc9de205>
* 埋立地用途変更（普天間飛行場代替施設建設事業）に係る利害関係人の意見書
<https://www.nacsj.or.jp/archive/2020/09/11159/>

問合せ先： 安部真理子 沖縄リーフチェック研究会 abe@nacsj.or.jp