

「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.44 2019年10月10日発行

環境影響評価方法書を撤回し 建設計画の見直しを！

山梨県は「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）の環境影響評価方法書の説明会を、8月21日から甲斐市、韮崎市、北杜市で計4回開催しました。

しかし当初、その方法書の縦覧や説明会の日程の発表は山梨県のホームページ・関係市の広報誌等への掲載などにとどまり、関係する住民等に広く周知を徹底するというものではありませんでした。多くの方が方法書の公表や説明会の開催を知ることができなかったことは重大な問題です。更に方法書の内容に関しても、大きな不備があることも次々に明らかになりました。

説明会では建設計画の見直しを求める意見が続出

説明会では、冒頭に参加者から山梨県庁が事業者の国交省に代わって環境影響評価の手続きを進めることの違法性の指摘がありましたが、都市計画課は「違法ではない」として説明会を強行しました。参加者はプロジェクターの図と録音された音声を40分にわたり聞かされた後、質疑応答に入りました。

参加者からは方法書の内容に関する質問は殆ど無く、「この説明内容では理解できない、質問のしようがない」「国交省ではなく、なぜ山梨県が環境影響評価の手続きを行うのか」などの意見や、ルート決定に問題がある、八ヶ岳南麓には高速道路はいらないなど、建設計画の見直しを求める声が続出しました。

これに対して主催した山梨県と同席した国交省甲府河川国道事務所の地域防災調整官は的外れな説明を繰り返し、山梨県庁都市計画課企画監や課長補佐も建設計画に関する意見や質問に対応できませんでした。パワーポイントの音声説明を聞かされただけの説明会会場もあり、質問にも手持資料頼り



8/25 方法書説明会(北杜市須玉町)

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
 郵便振替 八ヶ岳新ルート住民の会 00220-7-50803
<https://chubuoudando.sakura.ne.jp>

の説明は具体性に欠けた確かな説明が聞けないまま終了してしまいました。

建設計画が住民等に理解されていないことが明らかになった

沿線住民の会では、方法書縦覧と説明会の開催等について知らされていない住民等が多数いるので、縦覧・周知期間を延長し説明会の開催の地域と回数を増やすように申し入れました。山梨県は周知方法に関しては一定改善しましたが、方法書の縦覧期間の延長や説明会の開催地域・回数を増やすことはできないと拒否しました。これは国交大臣が「住民への丁寧な説明をするように…」と言明している事に反し、住民等への説明責任をきちんと果たさず、手続きありきで進めれば良しとする対応以外でなく看過できません。国交省と山梨県が一体となり方法書の手続きを強行したことにより新たな問題が発生し、当事者住民等の反発はますます大きくなっています。

ずさんな方法書 多くの不備が明らかに

山梨県が公表した環境影響評価方法書は、その中身を検討すればするほど全くずさんなものであることが明らかとなりました。方法書の資料の建設地域の図面は、10数年から20年以上も前のものが使われており、現在では全く違った状況にあることが考慮されていません。このことだけでも方法書としては不備で撤回・作り直しが必要ですが、それに加え環境影響評価の調査項目の不足や調査方法、調査地点などの設定についても様々な問題があります。

現在、多くの住民等がこの方法書への意見書を提出して見直しを求めています。山梨県には、この多くの不備がある方法書を撤回し、八ヶ岳南麓での高速道路建設の妥当性の検討とその見直しを求めます。



中部横断自動車道の

環境影響評価評価手続きの今後

山梨県は8月1日、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)の環境影響評価方法書を公表・縦覧し、意見書を募集しました。これに対し住民等からこれまで例のない多数の意見が寄せられ、山梨県庁では現在そのとりまとめを行っている最中です。

山梨県は「山梨県環境影響評価条例」を制定しているので、環境影響評価の手続きは環境影響評価法と併せて実施することになります。しかし環境影響評価の手続きが一方的に強行されるのを見過ごすことはできません。今後それがどのように進められるのか、しっかり確認して対応していく必要があります。

①「意見概要書」の作成

山梨県庁は方法書に対して提出された住民等の意見を「意見概要書」として取りまとめ山梨県知事及びこの建設計画で影響を受ける市町村に送付することになります。

②「見解書」の作成

また、山梨県知事からこれらの意見に対する山梨県庁の見解を求められた時は、その見解を記載した「見解書」を作成し、山梨県知事に送付することになります。

③「意見概要書」の縦覧と公聴会の開催

山梨県知事は、意見概要書の送付を受け、この縦覧と公聴会を開催する旨の公告を行うとともに意見概要書を1カ月間縦覧し、公聴会開催の公告の日から開催15日前までの間に公聴会で意見を述べようとする者(公述人)を募集し、「公述要旨」の提出を受けることに

なります。

④「知事意見」の作成

山梨県知事は意見概要書の公告から90日以内に、公聴会、技術審議会及び影響を受ける市町村長の意見を勘案して「知事意見」を作成し、山梨県庁に送付することになります。

⑤山梨県庁は、知事意見の送付を受けた後、住民等及び知事の意見を基に方法書の内容について検討し、環境影響評価を行う項目及び手法を選定して、環境影響評価に着手することになります。

以上がこれからの環境影響評価の手続きの概略ですが、今後は山梨県庁がしっかりと適正な境影響評価の手続きを行うよう注視し、各段階で住民等の意見を十分に反映させていくことが大切です。

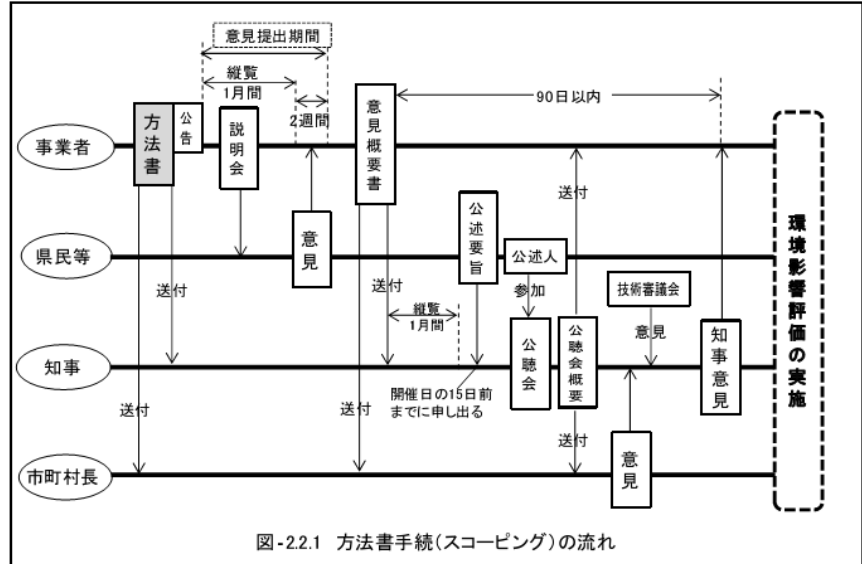


図-22.1 方法書手続(スコーピング)の流れ

(山梨県「環境影響評価の手引き」H30.3月より)

8/17 環境影響評価手続きの中止を求める緊急報告会を開催



山梨県庁の中部横断自動車道の環境影響評価方法書の公表強行を受け、8月17日北杜市大泉町のいずみ活性化施設で緊急報告会を開催しました。報告会には北杜市議、県内市議等はじめ山梨県内外から約90名の参加があり、山梨県が進めようとしている中部横断自動車道の環境影響評価の手続きの即時中止を求めることを確認しました。

現況報告では改めて建設計画事業の流れ、長坂以北から長野側1キロルート帯図及び新ルート帯(案)改ざん図、国交省への情報開示請求で明らかになった新ルート帯の詳細図等の縦平面図とルート帯の詳細な標高等が記された根拠図面、そして盛土部・切土部・橋梁部の構造を示す資料に基づき、示されている八ヶ岳南麓新ルートの危険性を改めて確認しました。更に計画段階評価手続きの過程で行われた恣意的なアンケートの実施と集計に関し、アンケートで全線高速道路新設と比較して示された対策案は、実は道路構造令からして高速道路建設対策案となり得ない案を示していたこと、関東地方小委員会は対策案の問題をはじめ建設計画のこれまでの手続き上の問題や「八ヶ岳南麓での建設に異論があった」ことも無視して、第三者委員会としての検証もせずに国交省所管の担当者となり全線高速道路新設ありきで結論付けられた平成24年4月の「中間とりまとめ」の問題点なども明らかにしました。

そして最近「消されたルート案」として開示請求で明らかになった中央自動車道須玉IC分岐ルート案と双葉JCT分岐ルート案及び山梨県ホームページに最近まで公表されていた国道141号の東側、川上村・南相木村・北相木村近く・佐久穂町周辺を通るルート案を国交省が検討していたことについても具体的にルート帯図を示して説明しました。これらはガイドラインの「違反・軽視」であり道路事業の手続き上の深刻な問題であることを参加者と共に確認しました。

しかも山梨県・長崎自民党知事は、この建設計画による建設予定地の八ヶ岳南麓の環境や地域への深刻な影響等の問題や様々な不利益・被害を被る住民や別荘所有者等への言及は全く無いまま、参議院選挙の最中、県の広報だとして県費(税金)を使って山梨日日新聞に「中部横断自動車道 大きく前進」と全面広告を出し、自民党県知事としての「成果」を誇示するなど中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設計画を「政治の道具」として利用するような言動を行っていることに強く抗議しました。

参加者から方法書の公表・閲覧や説明会開催への懸念の声が続出！

意見交換では、山梨県による環境影響評価の方法書公表の強行への批判、県からの情報提供(お知らせ)が別荘所有者などへ徹底されていないこと、方法書縦覧の体制の不備、説明会の開催の仕方・回数が少ないこと、公平中立な進行がされるのか等々について問題を指摘する発言が相次ぎました。

別荘所有者の方からはそもそも方法書の公示・閲覧の情報が来っていないという発言があり、340ページにも及ぶ方法書の閲覧が一部の限られた施設でしか出来ず、しかもコピーも制限されている現状で、住民や別荘所有者、二地域居住者などはどうやって方法書の情報を得、その内容を知ることができるのか

という意見には、多くの参加者が「そうだ！」と怒りと共感の声を上げました。そして国交省が責任を回避し山梨県が一体となって形ばかりの手続きを強行することで早期整備ありきで突き進むことは許されないことを確認しました。

山梨県庁は中部横断自動車道の環境アセスの手続きの即時中止を

国交省は環境影響評価を山梨県庁・長野県庁に丸投げして責任逃れをするのではなく、事業主体として責任をもって住民の質問に答える必要があります。また、山梨県が中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設計画を進めるための方便として、都市計画地域でない北杜市に突然トップダウンで中部横断自動車道を都市計画決定すること自体無理があるのは明白です。

報告会では最後に、環境影響評価の問題に留まらず建設計画の見直しを求め、これからも取り組んでいくことを確認し閉会しました。

8/28 自然保護アナリスト・辻村ちひろさんを講師に迎え「環境保全と環境影響評価」の勉強会を開催



急な開催呼びかけにもかかわらず、中高生やお子さん連れのお母さん等会場一杯の参加者で講師の話に熱心に耳を傾けました。八ヶ岳南麓を横断する高速道路建設計画を広く知らせる良い機会にもなりました。

辻村さんは、これまで所属していた公益財団法人日本自然保護協会での自然保護の取り組みの経験をもとに、環境影響評価法の成り立ちや、日本の環境アセスは事業者が事業の実施を前提とした「事業アセス」である為計画が止まらない事、八ヶ岳南麓の自然と景観、生活環境を守るためにはより具体的な調査項目や方法を意見書として提出することが重要であり、現地の状況を知る住民目線の意見を意見書に反映させる取り組みが有益で有る事を話されました。

また、当該事業の方法書のコピーの冊子を見て「こんなに薄いのですか！？辺野古埋め立て事業の方法書はこの1.5倍の厚さで10冊位ありますよ！ビックリですね！！」との発言が印象的で、国交省がいかにか拙速に方法書を作成して山梨県に渡したのかが良く分かるエピソードとなりました。

方法書に関する意見書の提出は9月17日で締め切られましたが、沿線住民の会会員を含め北杜市民や都市計画エリアの市民等の山梨県民、環境影響評価の専門家や道路問題住民団体で環境影響評価を取り組まれた方など、県内外の様々な方から多くの意見書が提出されたとの情報が会に寄せられています。

今後も、山梨県が進めている「環境アセス」の一連の動きの中の「準備書」では私達の意見がどの程度反映されているか注視して行きたいと思います。

尚、勉強会の様子はユーチューブの動画で見ることができます。この動画は北杜市でも様々な取り組みをされているはるきよしあきさんが提供してくださいました。

8/28 辻村ちひろ勉強会 in 北杜市「環境保全と環境影響評価」

<https://youtu.be/vQQkj77-Sns>



9/12 山梨県知事と県庁へ

要請・抗議

山梨県庁が8月1日に環境影響評価の方法書を公表してその手続きを強行したことに對して、沿線住民の会では9月12日、山梨県知事と山梨県庁に抗議と要請を行いました。事業責任者である国交省に代わって山梨県知事と山梨県庁県土整備部都市計画課の事務方が唐突に、方便として都市計画を持ち出して中部横断自動車道の環境影響評価の手続きを進めていることは重大な問題です。

当日は、面談を求めていた山梨県知事、山梨県庁県土整備部長は出席せず、代わりに知事部局の総合政策部主幹・秘書課総括課長補佐、県土整備部政策企画監、都市計画課まちづくり推進企画監と課長補佐、副主幹が対応しました。

知事や県庁は自ら建設計画の検証を！

私たちは、国土交通省が中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県区間で計画している高速道路の整備計画とその進め方に対し、これまで7年間にわたりその問題点を具体的事実に基づいて指摘し、国交省・関係諸機関への要請や、国会議員の出席のもとでの公開ヒアリングの開催等を行いながら、この建設



山梨県総合政策部秘書課、県土整備部の担当者

計画に重大な瑕疵があることを明らかにしてきました。山梨県庁はこれらの経緯と問題点について、この間把握・検証もせず放置し、住民がこうむる権利の侵害や不利益等に対する対策を一切講じてきませんでした。

八ヶ岳南麓を横断するこの建設計画は、豊かな自然環境や景観・生活環境と農業・商業活動等に重大な影響を与えることが懸念されるだけでなく、少子高齢化対策の目玉として山梨県や北杜市が推進している県外者の移住促進の政策とも大きく矛盾するものです。またこの建設計画により、沿線住民の私たちの日常生活は大きく乱され、さらに財産権も脅かされている状態が続いています。

公平・公正で正当性のある対応を求め 抗議する

山梨県庁は2019年5月に突如として都市計画を持ち出し、その都市計画の決定権者は山梨県であるとして、中部横断自動車道の環境影響評価の手続きを都市計画道路の環境影響評価として行うことを表明し、8月1日にその方法書を公表しました。これまでこの高速道路建設に関して、経緯や、問題点を全く把握・検証もしていない山梨県庁都市計画課がこのような対応をすることは、国の適正に行われていない行政をそのまま認めることであり、県民であり当事者である住民、別荘所有者等が置かれている状況を全く考慮しない不当なやり方と言わざるを得ません。山梨県庁は県民の立場に立ち、公平な行政を行う義務があることは言うまでもないことで、現在行っているやり方は著しく公平性、正当性を欠くものであり強く抗議しました。

沿線住民の会は本年2月27日、長崎幸太郎・山梨県知事に対して面談要請を行いました。3月22日付で面談を拒否されました。しかし長崎知事は高速道路建設地域に居住する当事者住民、別荘所有者、商業・農業生産

者等との面談は拒否しながら、6月11日には中部横断自動車道の早期整備を求める北杜市の支持者の住民等とは面談し「皆様の思いを受け止めて、国に山梨の声を伝え、動かしていくようにしたい」と答えています。まさにこれは、山梨県知事が公平かつ公正で中立の立場に立っていないことを示すものです。山梨県の行政の長として、県民の声を偏らずに聞く姿勢を持たず、早期整備を求める一方だけの意見を聞くだけでは中部横断自動車道の問題の解決に繋がらないことは明らかです。このような山梨県知事の言動に強く抗議しました。

さらに山梨県知事が8月16日の山梨新報のインタビューで「課題はアセス過程でルート決定をめぐる住民との合意形成」、その上で「ボタンの掛け違えがないように、まずは、反対の意見にもじっくり耳を傾けたい…」と答えていることを指摘し、県民等に対する実際の対応は発言と相反しており問題だと糾すと、秘書課総括課長補佐は何も返答できませんでした。今回、山梨県知事が2度にわたり面談を拒否したことは、本気で県民である私たち沿線住民や商店経営者・農業生産者、別荘所有者等の意見や問題点の指摘などについて真摯に聞く気が無いことを示したものに他なりません。

中部横断自動車（長坂～八千穂）における 計画段階評価の問題点を把握していない

山梨県庁はこれまで中部横断道の問題には県土整備部が対応すると表明しながら、責任を持った部長や理事が対応に当たることなく、県土整備部都市計画課を対応に当たらせていますが、これは住民軽視の現れという以外ありません。都市計画課はこれまで中部横断自動車（長坂～八千穂）の建設計画には全く関与しておらず、突然それまでの高速道路推進課に代わって中部横断自動車の窓口になると

表明しました。しかし、対応に当たった都市計画課の管理職は中部横断自動車のこれまでの経緯や問題点をほとんど把握・認識しておらず、沿線住民の会からの問いかけにまともに回答が出来ない状態にあり責任を持って対応しているとは到底言えない状況にあります。

山梨県庁のこのような山梨県庁としての説明責任が果たせない事態は深刻で重大な問題です。強く抗議し、中部横断自動車（長坂～八千穂）の山積みの問題に具体的に対応するよう重ねて求めました。

現在進めている環境影響評価の手続きの即時中止を求める

そして事業責任者である国交省が行うべき環境影響評価の手続きを、現在、山梨県庁都市計画課が都市計画道路として進めているのは不当であり、直ちに中止するよう求めました。

また、方法書の公表・縦覧、住民説明会の開催、方法書の意見提出の広報等の対応についても、都市計画道路区域の対象となる住民や関係者に周知をしきれず情報が届かなかった人たちがいたこと、2013年の地元説明会の際のように今回も、別荘所有者への周知をはじめとする対応が念頭に無かったこと、さらに住民説明会では国交省が示しているルート帯への質問や異論などが噴出したことを指摘しました。そして手続きが拙速でありやり直す必要があることから、山梨県知事と山梨県庁には方法書の撤回と説明会の中止、環境影響評価の手続きの即時中止を求めました。

それに対し山梨県庁は何ら具体性のない的外れな説明を続けていながら「方法書は撤回しない、環境影響評価の手続きは進める」と強弁しましたが、知事との面談や県土整備部長や理事対応と「要請・抗議文」の内容に関しては、後日回答することを約束しました。

公共事業チェック議員の会と沿線住民の会

9/24 国交省関東地方整備局へ公開ヒアリングを実施



中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響評価の方法書の公表強行を受け、9月24日、参議院議員会館で超党派国会議員連盟「公共事業チェック議員の会」と沿線住民の会が合同で国交省への公開ヒアリングを行いました。

今回は方法書の山梨県・長野県への送付を強行した国交省関東地方整備局の道路計画第一課課長、同課長補佐、国交省道路局企画課課長補佐が出席し、公共事業チェック議員の会からは立憲民主党と日本共産党の衆参国會議員、関係秘書等が同席しました。また道路住民運動全国連絡会や公共事業改革市民会議の皆さんもかけつけてくれました。

建設計画の山積みの問題、「計画段階評価」等をたす！

はじめに沿線住民の会から、改めて中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県側については全線高速道路新設ではなく国道141号の改良・整備による現道活用と、地方の持続可能な国民生活を守る社会資本整備としての真っ当な道路政策、対応を国に求めました。

これに対し国交省は「いろいろ意見があると思うが、これまで計画段階評価でもアンケートを行うなど、計画段階評価は適正に行われ、関東地方小委員会でも審議され、全線高

速道路建設で整備する方向が出された」「ルートの転記ミスについても審議には影響がなかった」と従来の主張を繰り返すだけで、沿線住民の会からの計画段階評価の事実に基づく問題点の指摘について何ら具体的な説明が出来ないだけでなく、事実に基づかない的外れな話をするだけでした。また建設計画が進められた経緯で何が行われたのか殆ど把握していないため、事実と違う説明を平然と繰り返し、更に指摘事項についても問題であるという認識もないことが明らかになりました。

国会議員から、「住民からは国交省の『構想段階における市民参画型道路計画プロセスガイドライン』に違反していると指摘されているが、そのことについてどのように説明するのか」との質問がありましたが、国交省は違反はしていないと強弁するだけでした。しかし国会議員と沿線住民の会から、住民には「寝耳に水」で全く説明がなかったこと、ルート図の改ざんの問題や複数案の提示、比較検討の場も無かったとがなかったことなどを追及されると、返答に窮する状態でした。

方法書の送付強行の経過等を追及！

また、関東地方整備局が方法書の送付強行前の6月26日に、「21質問項目に対する説明を行いたいのので7月中に会いたいと」連絡してきたこと、そしてわずかその2日後の6月28日に環境影響評価の方法書の送付を強行したことについて、国会議員と沿線住民の会から山梨県・長野県への方法書送付の決定は大きな問題であり、どういう判断で行ったのか、現場の担当者から起案提出で送付を決定したのかあるいは上からの決定で送付したのかその経緯を問いたしましたが、担当者は明確に答えることができませんでした。

議員からは方法書送付の経緯とその起案書や意思決定をした会議録等の関連する文書を

提出するよう行政文書管理規則に係る指示があり、国交省に提出を約束させました。

道路局本省も関東地方整備局も 「方法書は読んでいない」！

つづいて沿線住民の会から、方法書に建設計画の概略図、構造図等が示されていないこと、情報開示請求で開示された図の盛り土案から高架案と変更されているのにその説明が一切なく、どのような建設計画となるのか明らかではない、使用されている地図が非常に古い等々、方法書の杜撰さ、問題点を指摘しましたが、道路局課長補佐は「そんなに杜撰ですか・・・」とあきれられるような発言を行いました。建設計画の責任官庁として8月に方法書の国交省事業者案送付を意思決定した責任者たちが、その方法書の内容も把握していない事にも絶句しましたが、国交省には方法書の内容を速やかに点検し報告するよう求めました。

方法書についてあやふやな発言を繰り返すため、そもそも方法書を読んでいるのかという問いかけに、道路計画第一課長、課長補佐、道路局企画課課長補佐は「読んでいない」という驚きの答えをしました。公開ヒアリングで方法書の問題を取り上げることを事前に通告していたにもかかわらず、その準備もしないで平然とヒアリングに出席することに、参加者一同は憤りを隠せませんでした。

また、方法書の説明会で建設計画の進め方やルート帯選定等についての指摘・意見が続出し紛糾した事について、関東地方整備局の課長は地元国道事務所から報告を受けていないことも明らかとなりました。さらに甲府河川国道事務所の地域防災調整官が説明会の場で、住民等への説明会開催を検討すると発言したことについても把握もしておらず、中部横断自動車道の建設計画を進める責任部局である関東地方整備局の無責任さが更に明らか

となりました。

環境影響評価の手続きの中止を要求

今回の公開ヒアリングでは、関東地方整備局の中部横断自動車道に関する担当責任者が様々な問題を何も把握しておらず、ただ組織上層部の指示のままに建設計画を進めている実態が鮮明となりました。建設計画を進める国交省の責任ある主管の本省道路局企画課、関東地方整備局（国道事務所も含め）の組

織としてのカバナンスの欠如としか言えない深刻な事態にあると言えます。山梨県庁もそうですが、近い将来、更に問題の多発を招く事態とならなければと願うばかりです。

最後にこのような状況で強行された今回の中部横断自動車道の環境影響評価の方法書送付は全く不当なもので、これを即時撤回し、環境影響評価の手続きの中止と建設計画の見直しを行うよう求めました。

☆シリーズ

日本各地で続発する道路問題（第4回）

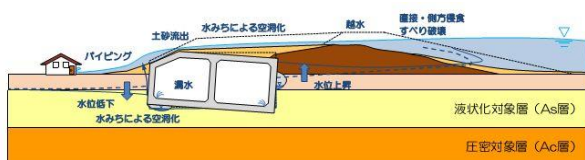
■大阪 淀川左岸線・延伸部

◎淀川堤防を削り高速道路…淀川左岸線

淀川左岸線は大阪都市再生環状道路の一環をなすもので、大阪市此花区高見～北区豊崎までの4.3kmの区間で計画されている高速道路です。この区間の淀川堤防を削り、長さ80m、重量12,520トンの巨大なコンクリート製の道路ボックスを48個埋め込むというとてもない計画です。

この建設計画は発表以来26年を経過した2018年3月に国によって事業認可され、同年9月から工事が開始されていますが、その危険性や開通時の公害被害の大きさを訴えて「淀川河畔に公害道路はいらない福島区民連絡会」、「中津リバーサイドコーポ環境を守る会」などの住民団体が取り組みを続けています。

①建設計画の危険性



道路予定地の淀川堤防は砂層、粘土層等軟弱で液状化しやすい地盤です。巨大な道路ボックスを埋め込むことによる地盤沈下、水位の変化による道路ボックスの傾き、沈下などが予想され、道路を作ることにより堤防と道路の崩壊が危惧されます。

南海トラフ地震発生時にはこの区間全域が液状化の可能性がきわめて高いことが、大阪市の被害想定で公表されています。また集中豪雨、高潮等による堤防崩壊、道路陥没の危険が予想されており、大阪市全域が被害に遭う危険性も指摘されています。

②排気ガス

道路に設置される「排気塔」は2か所ありますが、福島区大開にある左岸線一期の換気所と併せて海老江地域に新たに換気塔が設置される予定です。その結果、周辺地域に排気ガスが集中して大気汚染が広がる危惧があります。

◎淀川左岸線延伸部…大深度地下トンネル

延伸部は淀川左岸線に接続して門真市で近畿自動道に接続するまでの8.7km 区間の高速道路です。この延伸部道路は、そのほとんどが地下70m の大深度に作られるトンネル構造で、建設費用も3000～4000億円とも言われる巨大な道路計画です。

この大深度地下トンネルは、地上部の住宅や建造物への影響や振動などの問題、淀川の高潮などによる水没の危険性が指摘されており、現在「淀川左岸線延伸部工事とまちづくりを考える会」、道路公害反対運動大阪連絡会等の団体が道路構造の安全性の危惧、排気ガスによる大気汚染などを取り上げて運動を進めています。



中部横断自動車道南部区間
**開通して半年でトンネルの
コンクリートが落下、通行止
め**

2019年3月に開通した中部横断自動車道南部区間の下部温泉IC～六郷IC区間の醍醐山トンネル内で、9月27日長さ13センチのコンクリート片が落下しているのが発見され、国交省甲府河川国道事務所は9月30日からこの区間を全面通行止めになりました。

9月30日の緊急点検で、トンネル内のコンクリートの継ぎ目246カ所のうち約6割にあたる144カ所でコンクリートのはがれやすい状態となっていることが確認されました。

落下したコンクリート片に関し、甲府河川国道事務所はマスコミに「縦約1センチ、横約13センチ、厚さ約1センチ、約50グラム」と発表しましたが、沿線住民の会の指摘で「縦約3センチ」の大きさであることを認めました。落下したコンクリート片が小さなものであると印象付ける意図的な発表の可能性もあります。

開通して半年余りのトンネルでこのようなコンクリート片の落下が起き、高速道路が全面通行止めになる事態は異常です。もしこのコンクリート片が通行中の車を直撃したなら、重大な事故にも繋がりがかねない事態で、開通を急ぐあまりの杜撰な工事ではないかとの指摘もあり、徹底的な原因の究明が必要です。

