

「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.57 2021年12月20日発行

# 少子高齢化・人口減少問題と中部横断道

日本では現在、急激な少子高齢化が進行しています。日本は出生率が 1.4 と世界でも最低水準にあり、このまま進めば人口の高齢化とも相まって日本の人口は 2050 年には 1 億人を切り、2100 年には 5000 万人にまで落ち込んでいくという厚生労働省のシミュレーションが発表されています。

北杜市の人口は 2004 年をピークに減少傾向が続いています。このような中、子供を取り巻く環境は小・中学校の統廃合、保育園の統廃合などが進みとても子供たちを育む環境とはいえない状態です。

中部横断道は少子高齢化・人口減少などの問題の解決につながるのでしょうか。第 4 次全国総合開発計画が策定され、この道路が計画された 1987 年時と現在とは全く状況が違います。「4 全総」は多極分散型国土の形成を目標としていますが、実際には都市部への一極集中を促すものに他ならず、地方の衰退を招くものとなっています。また高速道路、整備新幹線が逆に地域を衰退させた例も多くあります。地方からの大規模な人口流出、企業の移転や閉鎖など地域経済にとって打撃となる大きな要因となる可能性もあります。



北杜市大泉から臨む冬の八ヶ岳南麓

中部横断自動車道の南部区間（山梨～静岡）の全線開通後の交通状況を見ると平日の交通量は中部横断道が 8700 台、国道 52 号が 11400 台の方が上回っています。このこ

とは南部、早川など南部地域で中部横断道が実際に生活に密着している道路なのかどうか検証をする必要があります。

さらに自動車の免許を返納する高

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>

高齢者世代の増加、また車を持たない若い世代が増えていることが報告されています。そんな傾向はこれから益々増えていくでしょう。人口減少等に伴う自動車の交通量の減少が予測される中、高速道路の整備自体が問われ、見直しを求められる時代になったと言えます。

生活に密着した、まさに生活道路の整備と維持管理が求められる中で、大型公共事業として高速道路新設が続く現在の状況では益々地域が衰退していくことは避けられない事態となります。

### 八ヶ岳南麓の自然・生活環境こそが大切

北杜市は子供たちが自然に触れその中で成長するという非常に恵まれた環境にあります。北杜の子供たちは厳しい冬を耐え、春になると自然の息吹を感じ、机上の勉強で得られない大きな自然が子供たちを包んでくれます。北杜の子供たちの学習教材は、八ヶ岳の南麓をはじめとする豊かな自然の中にあるともいえます。

しかし八ヶ岳南麓での大規模開発、高速道路建設が強行されれば子供たちの生活・学習環境はたちまち悪化することは必至です。そんな状況を食い止め、八ヶ岳南麓の大自然を守ることが将来の世代に綿々と受け継がれる遺産として多方面に生かされる題材となるのです。

子供たちを羽ばたかせるのに中部横断道は必要ありません。北杜に居を構える若い世代は豊かな自然の中で子供を育てたい、いきいきと子供の感性を育てたい。そのためには子供たちが安全・安心に暮らせる北杜市に。歩道をつける・街灯を設置する・学校の統廃合を中止し教育予算を充実させる。中部横断道を作る予算があれば、これらの事業はいとも簡単に実行できるはずです。大型事業より、皆が暮らしやすい北杜市を住民が力を合わせて作り上げていくことが大切です。

## 10/18 国交省本省企画課と面談・要請

### 中部横断道の問題点への回答を求める



例年、6月に全国公害被害者総行動デーの一環として道路住民運動全国連絡会（道路全国連）の取りまとめで国土交通省への要請活動が行われていましたが、新型コロナ感染拡大防止のため昨年は中止となり、本年は各団体ごとに要請することとなりました。沿線住民の会では10月18日に霞が関の国土交通省本省6階B会議室において、道路全国連の長谷川事務局長の同席のもと要請を行いました。

当日は国土交通省道路局企画課道路経済調査室の草野真史課長補佐と加藤大騎係員が対応しました。面談の冒頭から組織での対応を要望し要請活動後には「文書による回答を行う」と双方で確認していましたが12月現在も未だに書面での回答は届いていません。

また、会議中も同席の係員がメモすら取っておらず「記録してください」と注意しましたが公務の報告がどのようになされるのか、非常に疑問が残りました。

#### ■要請の内容は主に4点

1. 2020年1月31日に国交省はルート帯関係図の改ざんを認め、ホームページで訂正図を公表したことについて

①まず間違った資料を発表し使い続けてきた責任についてどう考えているのか。謝罪を求める。  
**回答：**資料に誤りがあった事は申し訳なかった。今後は誤りが無いようにしたい。

②沿線住民の会が指摘してから7年を経た今(2020年1月31日)になってなぜ誤りを認め訂

正したのか、どうして今まで訂正しなかったのか。

**回答：**われわれとしては平成24年11月にワーキングを設置する際に、3キロルート帯の中だけで検討するというだけでなく外側も含めて検討するという事を申し上げたうえでワーキングを開いておりますので、3キロの中だけで検討するという事は私どもとしては申し上げてない。3キロと1キロの幅の比較のために参考表記したので、A・Bルートの決定のための審議には影響なく修正はしなかったが、いろんな方のご指摘を踏まえて修正をした。

③訂正を公表することとした意思決定の経緯と理由、所管はどこか。関係する職員と責任者は誰か。

**回答：**なし

④「計画段階評価のやり直し」を求める。

**回答：**計画段階評価はA・B案を決めるために行ったのでルート図の変更は結果には影響はない。「計画段階評価のやり直し」は考えていない。

2. そもそも中部横断自動車道の北部区間、長坂～八千穂はおかしいということについて

①中央道須玉ICから小淵沢ICはH30.12.27にチェーン規制区域になった。

②積雪時にたびたび通行止めになる中央道の須玉～長坂間を共用することは、中部横断道として高速道路の機能を十分に果たせない可能性があるなど、建設計画の様々な問題点が次第に明らかとなってきている。国交省はこのことをどう考えているのか。中部横断自動車道の建設計画は見直し、やり直しが必要。

③Bルート自体に危険な箇所が複数ある。勾配、急カーブ。

**回答：**なし

3. 「計画段階評価」では複数案が提示されず比較評価の機会がなかったばかりでなく、当時の事業対策官らによる「消されたルート案」が存在していたことについて

①八ヶ岳南麓の地図と、2017.3.開示決定「中央道分岐部について」の資料を示し説明を求める。

②国交省は第1回WGに手持ちの資料「中央道分岐部について」を提示しなかった。A・Bルート案のみを示しWGをミスリードした。計画段階評価では、全く違う複数のルートを示すことになっているが、提示しなかった。なぜ比較評価・検討の機会を与えなかったのか。計画段階評

価のやり直しが必要。

③国交省は昨年11月2日の質問事項への回答の中で、中央自動車道分岐ルート2案を住民へ提示しなかった理由として「金ヶ岳などの山地が迫っていることから…地形の改変が多く、大規模な構造物の構築が必要となり、周辺に与える影響が大きくなります。…整備コストも大きくなると考えられることから、長坂での分岐としております」と説明したが、山地が迫っているということはどういうことか。

**回答：**平成24年11月の時にA案とB案を出して、その中央道との接続位置については長坂のものしか出していない。その時のワーキングの議事録に双葉、須玉からスタートするといった声も地域にある、一方で須玉、双葉にした場合、金ヶ岳まわりの山の話と、須玉とか双葉に接続すると道路延長が延びてくるということもあり山が迫っているので改変の話と延長自体が長くなるということでコストの面から長坂からの接続のA案、B案のみを2つの複数案とするということで、複数案はこの2つでよろしいでしょうかといったことも委員長と残り2名の先生方にご了承いただいたうえでA案B案で審議している。

4. 計画段階評価の進め方について

2012年のアンケート時では4案が提示された。アンケート結果は141号の現道活用の意見が半数以上であったが、141号では高速道路として使えないので「全線高速で」(国交省)となった。その後、南麓で立ち上がった複数の団体の強力な反対があり国交省は見直しを迫られた。国交省は短期間(1カ月半)で3キロ帯の外側にルートを選定することを決め、WGの直前に南麓の各団体と話し合いを持ち理解を取り付けた。石田委員長の「南麓の外側も含めて検討するように」との発言もあったが、結局は同じ南麓で新ルート案が提示された。(この際にはルート帯関係図の改ざん図を作成し住民への説明はすでに終了済みとした)

アンケート結果を無視したことも問題であるが、そもそもアンケートに141号を提示したが、後にそれは「高速道路になりえない」とした。ということは「高速道路新設」しか無いことになり、アンケートする意味もなかったことになり、計画段階評価の住民参加の前提も崩れている。こんなまやかashiで計画段階評価は適正に終了したとしているが、全くおかしい。やり直しが必要で



ある。

さらに大問題なのは、このまやかしの計画段階評価でどれだけの経費の無駄遣いをしているか、国交省の無駄、また住民等にも膨大な負担をかけどれだけの時間と労苦・不安を与えているか計り知れない。このような認識はしているか。

**回答:** アンケートは賛成・反対を取っているものではなく、関心の度合いを測ったもの。

5. 建設計画が住民等へ何の説明もないまま恣意的に変更されていることについて

①長坂 JCT～八千穂 IC 全長 L≒約 34 km について説明と回答を求める。

全長 L≒約 34 km の場合の山梨側は何kmか、長野側は何kmか。

②長坂 JCT～八千穂 IC 全長 L≒約 40 km について説明と回答を求める。

全長 L≒約 40 km の場合は山梨側は何kmか、長野側は何kmか。

③新清水 JCT～小諸 JCT は 132 km となっているが、138 km になるのか。

**回答:** 道路構造の問題は事実として方法書の段階では 1 キロのルート幅をお示しした。道路構造の部分も概略の検討で、山があればトンネルにしたり、谷になっていけば橋にするというように完全な地形でトンネルだったり橋梁だったり、あまり山が高くなければ切り土(土を削る)、谷がすごい深いと橋梁にし、浅いときは盛土にするというように概略の検討でやっている。そこからたぶん皆様構造が変わったのではないかという風にお話されているが、方法書の段階では構造は決まっていない。方法書というのは環境調査をこのような形でやりますということで、今この時点で 1 キロのルート帯の詳細なルートの中でどこが橋梁かトンネルか、それは決まっていないのは間違いない。方法書を皆さん読まれて、何か橋梁みたいなことが書いてあるということでご指摘やご質問頂いている。まだ決まっていない時に、橋梁になったら何が起きるかということ、近くに住居があったときに日照、日陰になってしまうという影響、橋が結構高いとラジオの電波が橋にあたって場合によって電波障害が起きる可能性がある。方法書に書いたのはまだ構造は決まっていないが、仮に橋梁になったときには日照とか電波障害の可能性があるので、住居など橋梁になったときの影響を調査しますよということが書いてあるので今の時点でどこの場所が橋梁とか盛土とか決まってい

ない。住居の近くは橋梁によってそういう恐れがあるので環境の調査をするという事。

## 要請の感想

草野課長補佐は終始「関東地方小委員会の議事録には〇〇と書いてありますので〇〇とは書いていません」と関東地方小委員会の議事録のみに基づいて答えるだけで、過去9年間の国交省職員と沿線住民の会とのやり取りで明らかになった問題を完全に無視したものでした。関東地方小委員会の審議の方向性はほぼ国交省の職員が事前レクチャーで決めた内容で進められていることは周知の事実です。

特に印象に残ったやり取りは「3 キロ幅のルート図は 1 キロ幅との差をお示しするために参考表記したもので 1 キロルート帯は間違っていないので問題はない」との発言です。1 キロ幅が 3 キロ幅より狭いのは示していただくなくてもわかります。1 キロルート帯は国交省が決めたもので、そもそも間違っているかどうかの比較する対象すらないものです。

また計画段階評価の一環として行った住民アンケートの結果で、住民が最も関心を示した「現道活用案」に関しては「結果として現道活用になった可能性もあります……。アンケートの目的は賛成・反対を取ったものではありません。住民の関心を調査したものの……。賛成と反対はもともと聞いていないです。賛成と反対を分けるのは困難ですと議事録に書いてあります」と繰り返し発言しました。では、アンケートは何を調査したのでしょうか。

沿線住民の会ではこのような過去の国交省の問題点を何度も追及してきましたが、都合が悪い場面では首をかしげる動作を繰り返し行い勝手な根拠のない見解を述べ続ける草野課長補佐の発言には怒りがこみ上げてきました。今後は関東地方整備局が予定しているとする、計画段階評価スタート時に住民対応に当たった当時の職員の「ヒアリング」を早く行うよう強く要請していきます。

## 道路全国連 第46回全国交流集会

## コロナ禍の中、11/14 東京経済大学で開催

道路全国連の今年の第46回全国交流集会は「パンデミック後の新しい社会を目指して…コロナ後の都市や公共事業はどうなるか…」をテーマに、11月14日東京経済大学を会場としてオンラインでも開催されました。

全国各地で道路問題に取り組んでいる諸団体が参加し、活動報告と意見交換が行われました。沿線住民の会からも、中部横断自動車道の最近の動きと取り組みを報告しました。

## 中山氏が「人口減少時代のまちづくり」に関して講演

午前の部では道路全国連の長谷川事務局長の基調報告に続き、奈良女子大の中山徹教授（都市計画学）による人口減少と今後のまちづくりに関する記念講演が行われました。

## 全国各地から活動報告

午後の部では全国各地で道路問題に取り組んでいる諸団体の活動報告がありました。参加団体は以下の通りです。

東京外環道の外環ネット、＜STOP! 29号線＞住民の暮らしと安全・環境を守る会（東京・品川）、横浜環状道路南線、中部横断自動車道（山梨）、相生山の自然を守る会（名古屋）、八事天白溪線・東山公園整備計画を考える会（名古屋）、名古屋環状2号線西南部

その後、質疑応答があり交流会を終了しました。

## ■中山徹氏の講演の概要

○日本における人口減少の深刻化の現状  
日本の人口は、出生率が減少を続ける。政府は地方創生で少子化対策を進めようとしている

が効果が出ず、このままでは2060年には8674万人と現在より人口が30パーセント減少し、新たなまちづくりのビジョンが必要となる。

○これまでの都市計画は人口急増期の計画であり、増え続ける人口を都市空間で受け止める「20世紀型都市計画」であった。

○その結果、乱開発による様々な弊害がもたらされた。

○人口減に対する政府・自治体の政策は、効率性の高い都市の形成、市街地の縮小、公共施設の統廃合等いわゆる「コンパクトシティー」であるが、それでは問題の解決にならず無秩序な市街地の縮小を生み出し財政効率の悪い都市、暮らしにくい都市を作り出すことになる。

○人口減少で市街地を縮小させるのではなく、人口減少で生じた空間的余裕をまず、20世紀に作り出された負の遺産解消に充てるべき。

10/28 山梨県都市計画課がようやく書面回答！

**申入れ当初は指摘事項すら認識できず、右往左往**

沿線住民の会は2021年7月21日に山梨県庁への中部横断自動車道長坂以北、(仮称)韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線の環境影響評価の方法書への質問に対する不回答への申入書を提出した事は既にニュース56号でも報告した通りです。

2021年7月21日の申入れ事項の要旨は、山梨県庁県土整備部がこれまでの山積する問題に説明・回答できないままに国交省、委託事業者コンサルタントが作成した環境影響評価の方法書をそのまま使用して強行した住民説明会での配布資料に、これまで中部横断自動車道建設計画路線の全長約34kmがいつの間にか約40kmに変更されていたことについて一切説明がなかったことを指摘し、当初示さ

れていた長坂JCT～八千穂IC 全長約34kmについてと、2020年8月に公表された環境影響評価方法書についての住民説明会資料で表記されている全長約40kmについての説明と回答を求めたものです。

沿線住民の会では6月8日、都市計画課吉野企画監にこの事実を指摘し説明を求めましたが、なんと吉野企画監は全長が34kmから40kmに変更されていることすら知らず、「甲府河川国道事務所に聞いてみる」と責任逃れの回答をするだけでした。その後も、住民説明会の主催者であり責任所管である山梨県庁自らが合理的、妥当性がある説明を一切出来ない状況が続き、申し入れ書提出に至りました。

そもそも中部横断自動車道の方法書の公表は、突然、山梨県庁が都市計画を持ち出し都市計画決定権者の山梨県知事が国交省に代わって環境影響評価の手続きを行うと宣言して行われたものです。その山梨県庁が自ら県民に公表した方法書の中味に関して承知しておらず、なおかつ説明もできないというのは一体どういうことでしょうか。

### 回答まで要した期間はなんと3ヶ月 回答はFAXで送信する対応！

10月28日ようやく書面回答が届きましたが書面回答までに要した期間はなんと3ヶ月間です。回答の内容は「環境影響評価方法書に記載されている延長約34kmと約40kmの表記について次のとおり回答いたします。約34kmの表記は、事業区間の概ねの直線距離です。約40kmの表記は、都市計画対象道路事業の規模であり、決定した1km幅ルート帯に基づく延長です。以上、国土交通省にも確認した上、回答いたします」とあり、書面回答は郵送ではなくFAXで送りつけてくるという対応で、県行政のこのようなやり方には呆れるばかりです。山梨県都市計画課に、説明責任を長きに果たせず回答までに3ヶ月間要した事、道路手

続き上の責任を果たせないでいることについて弁明を求めると、計画担当の細川守孝課長補佐は謝罪しました。山梨県庁の無責任さは当然ながら、国交省関東地方整備局、甲府河川国道事務所の責任も重大です。

### 全長が延びたことで建設費用は大幅に増加？

中部横断自動車道の建設計画開始当初は、長坂～八千穂の全長は約34km、建設費用は約2300億円と発表されました。全長が約40kmとなった場合、その建設費用はどのくらい増えるのか国交省は国民に説明する義務があります。

また、なぜ全長が6kmも大幅に伸びるルートを取るのかの説明も当然のことながら必要です。国民の税金を使つての公共事業である以上、「全長が延びましたから建設費用が増えました」で済まされる問題でないことは明らかです。

## 10/12 中部横断道早期着行へ長野県南牧村と北杜市が意見交換、実態は？

中部横断自動車道南部区間の山梨一静岡間(74.3キロメートル)が8月29日、全線開通しました。この南部区間の開通に対応するように、10月12日に北部区間の長坂～八千穂の早期着工へむけ山梨県北杜市と隣接する長野県南牧村の首長や議員が北杜市役所において意見交換会を開催しました。

### NHK山梨放送局、取材の不手際等を謝罪

NHK山梨放送局は、両首長と両議会議長の挨拶、そして高速道路建設に係る北杜市の担当者が環境影響の調査は今月中に終了して今後具体的なルート案が示されるなどと説明したと報道



しました。

沿線住民の会では国交省関東地方整備局と甲府河川国道事務所に確認している内容と大きく異なるので、NHK放送部の磯田取材・制作担当に放送の内容を質しました。すると「既に映像は残ってなく再調査は出来ない状態である、指摘されたように取材した記者が国交省への確認をしておらず、申し訳ない。今後はこのようなことが無いように組織的に確認したい。自分が異動になっても後任に必ず引き継ぐ。今後は建設計画により影響を受けている住民団体である沿線住民の会への取材も行いたい」と約束しました。

### 国交省は現地調査の終了を否定 地元自治体担当者は報道内容に困惑

また、国交省関東地方整備局の洲永美秋課長補佐は「沿線住民の会からの指摘事項についての書面回答も出せていないのに、環境影響評価の現地調査が終了した言えるはずありません」と答え、甲府河川国道事務所の松川洋一地域防災調整官、鈴木捷紀施策分析評価係長は「概ね行った通年調査後も、あれもこれもと追加調査をしている。四季を通じて一通りは出来ているが、まだ終わったわけではない。諸事情で調査データが取れていないなど、不足・不明な点など点検している」などと回答しています。

北杜市道路河川課の由比克光課長は調査が終了したかのように断定した報告はしていないし、市へは今後についてのスケジュールは何も示されていないと報道内容に困惑しています。

### 意見交換会とは言えない実態が明らかに

北杜市、南牧村の意見交換会についての情報開示請求で明らかになったことは、この意見交換会は開催時間は1時間足らずで、主要には上村英司市長及び大村公之助村長挨拶、両議会議長挨拶など主に顔合わせで、これが意見交換会と呼べるものかかなり疑問があります。意見交

換会を申し入れたのは南牧村であること、双方に議事録などの関係文書が存在していないことが判明しています。

終了直後、南牧村一行は中部横断自動車道南部区間等の視察のため、そそくさと北杜市を後にしたそうです。これが意見交換会のアリの開催の実態なき事実です。引き続き開示された文書など意見交換会の実態調査を続けます。

## ストップ・リニア！訴訟 第21回口頭弁論報告

ストップ・リニア！訴訟第21回口頭弁論が12月2日、東京地裁で行われました。傍聴席はコロナ感染防止のためこれまでの半分以下の45人に制限されましたが、全国各地から一審原告、支援者が駆け付け傍聴席を埋め尽くしました。

### 岐阜県の原告が工事認可の取り消しを 求める

法廷では最初に岐阜県の原告の大山勝さんが意見陳述を行いました。大山さんは10月27日に起きた岐阜県中津川市の瀬戸斜坑トンネル現場での崩落による死亡事故を取り上げ、予定より1年3カ月も遅れて工事が開始されたことで請負会社に焦りや手抜きがあったのではないかと指摘しました。そして工事のガイドラインを守っていなかったJR東海の法令軽視の姿勢を批判し、国に工事認可処分を取り消すことを求めました。

### 弁護団は環境影響評価の重大な瑕疵 があり違法と意見陳述

弁護団からは半田弁護士が、環境影響評価を進めるための前提であるリニア新幹線の建造物がきちんと特定されていない問題を指摘して、環境影響評価には重大な瑕疵があり違

法であると陳述しました。さらに関島弁護士も環境影響評価書ではイラストでの絵しか書かれておらずどのような施設が建設されるのか明らかにされておらず、環境影響評価の違法性は明らかであると陳述しました。

### 裁判後の報告集会で各地から報告

口頭弁論の終了後、参議院議員会館で報告集会が開かれ、86名が参加しました。

横山弁護士から、弁護団が要請していた裁判所の現地見分に関しこの日の法廷で受け入れ態勢など具体的な要望があったこと、次回後の協議で現地見分を詰める予定で実現の見通しが立ったことが報告されました。

その後、東京(町田)、神奈川(川崎)、相模原、山梨、静岡、長野、岐阜、愛知、大阪など全国各地からリニア工事の現状と具体的な取り組みの報告があり、道路問題に関しても横浜環状道路、東京外環道路などの現状が報告されました。

#### ■今後の裁判日程

- ・2022年3月10日14時 東京地方裁判所
- ・中間判決で原告を外された167人の控訴審  
2022年1月13日14時 東京高等裁判所

### 東京外郭環状道路

## 東京・調布の地面陥没から1年 住民の不安ぬぐえず

2020年11月18日に東京外環道の東京都調布市で起きた地盤陥没事故から1年が経過しました。シールドトンネル掘削ルート直上



で地盤が陥落しただけでなく、その他3か所で地中の空洞が発見され、専門家の調査ではトン

ネルの直上だけでなく広範囲にわたって地盤が緩んでいることが明らかになりました。

事故の原因がトンネル掘削によるものであることが明らかになったことから、事業者のNEXCO 東日本は東名側発信の南行きトンネル工事の2年間停止を公表し、その他のシーリングマシンもすべて停止している現状です。

### ○有識者委員会の調査「特殊な地盤」!

事故の調査にあたった国交省、NEXCO 東日本、中日本は2021年3月に有識者による調査結果を発表しましたが、調布は「特殊な地盤」、「施行に課題」との結論に住民団体からは「事前に住民から振動被害などの訴えがあったのに事業者は無視した」「調布は特殊な地盤ではない」「ボーリング調査を十分に行わず無理やりシーリングマシンを進めたのは施行ミス」との厳しい抗議が出ました。

### ○住民説明会での一方的な説明に異議

事故から6ヵ月も経った2021年3月に「地面陥没事象の調査結果と分析・対策」の住民説明会が開催されましたが、説明会の開催や質問の取りまとめ等に重大な相異があったことから、外環道問題に取り組んでいる外環ネットの諸団体は抗議声明を出しています。

また、地盤陥没事故を受け事業実施が困難となり、国交省、東京都は施行期間を2031年まで10年間延長することを認めました。

### ○大深度地下使用法に重大な問題

調布の地盤陥没事故は、40m以下の「大深度」の工事は地上への影響はないとする大深度地下使用法の問題点を鮮明にしました。「大深度」の工事であっても地上への影響は免れないことが調布の事故で証明された以上、この法律の見直しは急務と言えます。この法律をもとに進められている外環道やりニア新幹線の工事はいったん中止し、厳密な科学的な調査を行うことが求められていると言えます。