

「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.64 2023 年 2 月 10 日発行

建設計画を見直し緊急課題の解決を優先に！

国土交通省の令和 4 年度の予算概算要求では一般会計で 6 兆 9369 億円となりました。その中で公共事業関係費は 6 兆 2492 億円です。平成 23 年から令和 2 年・3 年は国土強靱化のための増額分で約 8 兆円まで伸びましたが、今後また公共工事予算は大きく伸びる可能性もあります。その中で、6 兆円を下回ることがない所謂「聖域」の存在があります。この予算要求を見ると現在行われている大規模公共事業は今後も国交省の権益として守られていくという構図が浮かび上がってきます。

山梨県ではどうでしょうか。山梨県は土木費の割合が全歳出の約 21% で全国 2 位なのに対し、暮らしを守る民生費は全歳出の約 14% で全国ワースト 2 位の状況です。コロナ対策でも国の交付金を使っても県の予算は使わずに事業者支援をしないという「暮らしと福祉にとことん冷たい県政」となっています。民生費は住民の安定した社会生活を保障するのに必要な経費です。山梨県は少なくとも全国平均まで民生費を引き上げ、土木費を圧縮するべきです。

中部横断自動車道南部区間では事業費が当初 204 億円と算定されました。しかし難工事やトンネル構造の見直しなどによってそれが 3154 億円の額に膨れ上がりました。計画段階でルートの詳細な調査を実施し、十分な検討の上で建設

をしていればこのようなことにはならなかったはずです。またこの区間では度重なる工事期間の延長や多数の労災事故が起きていますが、地質や地盤に対する事前の調査の不十分さもその要因の一つであることは明らかです。

中部横断自動車道・長坂～八千穂区間については当初概算で 2100 億円から 2300 億円の予算が設定されました。しかし南部区間のように大きな増額が予想されます。それはこの区間が山岳地でも難所中の難所を通る計画となっており、地質上も八ヶ岳の軟弱地盤を通過するルートになっているからです。

南部区間では巨額の増額は当然のごとく拠出されましたが、果たしてそれでよいのかと疑問が生じます。公共事業は通すためならいくら増額してもよいなどという「聖域」を作ってはいけないのです。当初予算より増額されることが見込まれるならば、それに関して国民が納得できる説明が必要で、場合によってはその計画の中止を検討することも納税者への責任を果たすことになるのではないのでしょうか。

北杜市では国道、県道、生活道路のあちこちで危険箇所が生じています。通学路の整備も追いついていません。道路だけでなく駅や公共施設などの老朽化も進み、北杜市全体で取り組まなければならない課題が多くあります。このこと

は北杜市にとどまらず、全国各地でこれからますます深刻化していくことが報告されています。中部横断道は計画を見直し、白紙に戻し緊急な課題の解決を優先するべきです。

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>

国交省への開示請求で

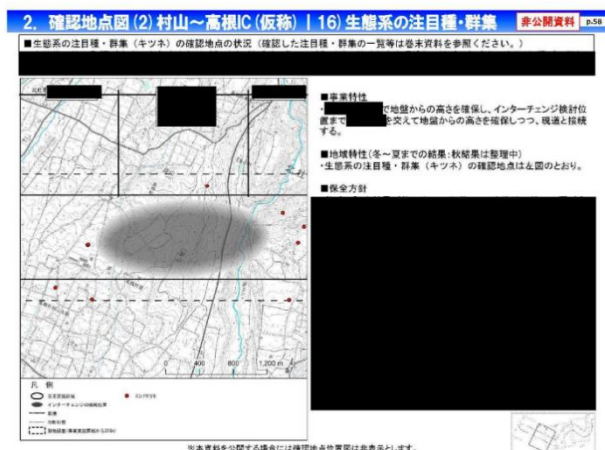
環境影響調査報告書が公開

沿線住民の会では現在強行されている（仮称）
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）の環境影響評価の現地調
査に関し、その実態を確認するため昨年 11 月 17
日に実施主体の国交省に対して開示請求を行いま
した。

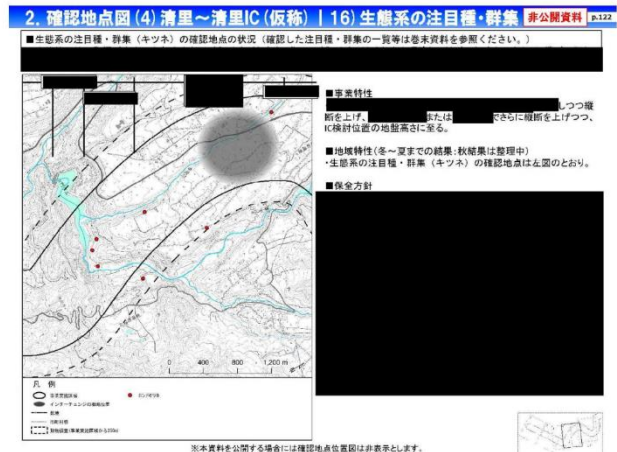
その対象は「R2 峡北地域環境影響他検討業務
報告書」「R2 峡北地域環境影響調査検討業務報告
書」「R2 峡北地域環境影響調査検討（水環境・地
形地質）業務報告書」の 3 点です。通常では 1 カ
月で開示となるのですが、「開示請求にかかわる
行政文書の量が多く、当該期間内での開示・不開
示の審査等の事務処理が困難なため」として開
示がさらに 1 カ月延長され、ようやく今年の 1
月 17 日になって開示決定され、1 月 23 日に約
1400 ページの文書が開示になりました。

インターチェンジの概略位置が判明

環境影響評価のどのような調査がどういう方
法、地点で行われているのを知るための開示請
求ですが、開示された文書の肝心な部分は黒塗
りが多く、全体の把握が困難です。国交省が自
分たちの行っている調査等にやましいことはない
と考えているのなら、国民へその実態を公表す
るのに何も問題はないはずですが、多くの部分
が黒塗りにされてしまいました。



IC は高根町堤地区の旭山の西側に建設予定



IC は清里区では国道 141 号の「丘の公園入口」
信号の南側に建設予定

沿線住民の会では開示された報告書を分析し
ていますが、その結果、まずは計画で予定されて
いる 2 か所のインターチェンジの概略位置が判
明しました。これらの地域への影響は甚大です。

今後、今回の開示された文書をさらに分析し
て環境影響評価の現地調査が実際にどの地点で
どのように実施されたか、ルートの位置や道路
構造などを調査・検証してその問題点を明らか
にしていきます。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）

通行料金は有料に！

国交省は 2021 年 8 月 4 日、社会資本整備審議
会道路分科会国土幹線道路部会での議論を踏ま
え、持続可能な高速道路システムの構築に向け
た制度の在り方の「中間答申」を発表しました。
そこでは今後、高速道路新設や維持管理、老朽化
した道路の更新に多額の費用が予想されるため
高速道路料金全体の抜本的な見直しと、徴収期
間を 2065 年からさらに 50 年間延長すること、
「無料開放」を実質的に放棄して半永久的に徴
収する方向が明らかにされています。政府はこ
れに関する法案を現在開会中の通常国会に上程
し、成立を図る考えです。

高速道路の維持管理費は利用者の負担

「中間答申」ではさらに「平成 26 年度より始ま

った5年に1度の構造物の定期点検の結果、メンテナンス費用の確保の重要性が高まったこと、加えて、近年の激甚化・頻発化する自然現象に対応するための強化の取り組みを速やかに進める必要があることから、維持管理の費用について、高速道路の利用者による負担を求めることを基本とすべき」とされています。つまり、これまでは新直轄方式で建設された高速自動車国道は無料で供用されてきましたが、今後は国が負担していた維持・修繕の費用は受益者である利用者の負担として、通行料金を徴収することに転換するという内容です。

したがって、建設が計画されている中部横断自動車道（長坂～八千穂）では、仮に完成したとしても高速道路料金は無料ではなく有料で供用されることになることは避けられません。

新山梨環状道路北部区間は有料化の先行例

このことを明示しているのが、山梨県の新山梨環状道路北部区間です。この区間はトンネルが多く建設費用が膨大になるために山梨県が国交省に対し直轄国道方式での建設を要請し、無料での供用を前提として計画が進められてきました。

しかし事業主体となった国交省はその後「維持管理費用は利用者による負担の基本」に方針転換し、有料での供用の方向を打ち出しました。山梨県は無料での供用を求めていましたが、長崎幸太郎知事は2022年9月の定例県議会で「有料化を受け入れる」と発言し、早期事業化を推進する姿勢を明らかにしたのです。

高速国道と一般国道の費用負担

道路の種類		道路管理者	費用負担	国の負担の割合	
				新設・改築	維持・修繕
高速自動車国道	有料道路方式	国土交通大臣 【高速自動車国道法 § 6】	高速道路会社	会社の借入金で新設・改築・修繕等を行い、料金収入で上記に係る債務及び管理費を賄う 【道路整備特別措置法 § 3等】	
	新直轄方式		国 都道府県（政令市）	3/4 負担 【高速自動車国道法 § 20-1】	10/10 負担 【高速自動車国道法 § 20-1】
一般国道	直轄国道	<新設又は改築> 国土交通大臣 【道路法 § 12】 <維持、修繕、その他の管理> 国土交通大臣 【道路法 § 13】	国 都道府県（政令市）	2/3 負担 【道路法 § 50-1】	10/10 負担 【道路法 § 49】

料金収入
(利用者負担)

税金
(税負担)

出典：第10回 高速道路のあり方検討有識者委員会

11

この例にみられるように、今後国が事業主体となって建設する高速道路はもちろんのこと、直轄国道も場合によっては受益者負担の名目で通行料金を徴収されることになりそうです。

ただ、長崎知事が新山梨環状道路北部区間について「国が整備するこの区間には2つの長大なトンネルが計画されており、建設や維持管理には多額の費用を要する」から有料化を受け入れたとする説明はこれまでの経緯と事実関係を隠そうとするものです。新山梨環状道路の建設には多額の費用を要するため山梨県単独の事業としては財源が厳しいので国交省に対して直轄国道としての整備を要請したわけで、当時としては通行料金の無料は前提であったはずですが、その前提を覆したのは国交省の側であるのははっきりしています。長崎知事の定例県議会での発言は、事業主体の国交省の機嫌を損ねないようにと忖度したように見えます。

中部横断自動車道南部区間 六郷～富沢も有料化を検討？

高速道路の有料化は新設の道路にとどまらず既存の道路にも及びます。中間答申では「無料区間と有料区間が交互に出現するような高速道路

においては、有料区間を避ける利用者が無料区間と有料区間の境界で一般道路に流出するなどそのネットワークが有効に活用されていないこと、また、無料区間と有料区間が同等のサービス水準を有していることなどから……全線にわたっての無料・有料に関する整理の統一について検討する必要がある」としています。

中部横断自動車道南部区間もその対象になることが予想されるのです。

高速道路の老朽化対策 追加で 1 兆円必要

高速道路を運営する NEXCO 東日本、中日本、西日本の 3 社は、高速道路資産の長期保全、更新の在り方に関する技術検討委員会での審議を踏まえ、2023 年 1 月 30 日「中間とりまとめ」を発表しました。それによると、大幅な劣化が確認された箇所など新たに更新が必要な箇所が延長 500 km（上下線別の延べ延長 960 km）が判明し、その対策として約 1 兆円の追加更新事業が必要ながことが判明したとしています。

3 社はこれまで高速道路の補修費が 4 兆円必要としていましたが、さらに 1 兆円加わることで合計 5 兆円が必要となることになります。

通行料金の有料期間はさらに 50 年延長

国は今後高速道路の更新、維持管理費用がさらに増大することを踏まえ、それに充てる財源を確保するため通行料金の徴収期間を現在の 2065 年を 50 年延長する法案を今国会に上程する予定です。

高速道路利用者に更なる負担を負わせる国交省の「中間答申」

高速道路の建設にあたり高速道路会社 3 社は、通行料金の収入でその建設費用と維持管理費用を捻出し、全額償還したのちには当該路線を無料開放することになっていました。しかし国は、

その料金収入を一括してプールし、新設路線の建設費にも充てる方式に変更したことで不採算が明らかな高速道路の建設も可能となったため、四全総では全国で 14000 km にも及ぶ大幅な高速道路の建設計画が打ち出されることになりました。その結果、北海道で建設された高速道路の中には「熊しか通らない」と揶揄されるような事態も生じることとなったのです。

きそって建設されたそれらの高速道路は多くの年月を経るなかで老朽化が進みました。その維持管理、更新の費用の増大に悲鳴を上げた国交省は、料金収入を得る期間を延長することで、すなわち無料化どころかさらに長い間利用者に負担を負わせることで辻褄を合わせることにしたといえます。国民への約束を反故にするこのようなやり方は、国民を無視するもので大変問題です。

不要不急の中部横断道（山梨側）の 建設計画は直ちに見直しを

既存の高速道路の更新、維持管理にこれから多額の費用を要することが明らかになり、その財源に「利益者負担」として利用者である国民に更なる負担を負わせようとしている国交省は、それでも高速道路の新設を再検討するどころか、決定されたこととして何も考えずにただこれまでの建設計画を進めることしか考えていないのが実情です。しかしそれでは道路行政が立ち行かなくなることは、2014 年に社会資本整備審議会道路分科会が発した「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」で「最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」という文言に象徴的に表現されています。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県側は、全く不要不急の道路であることはこれまで様々な資料を提示して何度も証明してきました。国交省は今回、高速道路の料金体系全般を見直すのであるならば、その前にまず財源を圧迫する不要不急の高速道路建設を見直す必要があります。そうでなければ国民の理解は得られず、反発を招くのは必至と言えます。

中部横断道の建設工事に放射性汚染土？

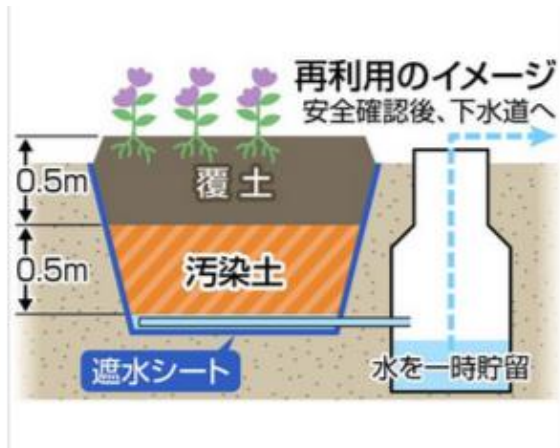
環境省 福島原発の放射性汚染土の再利用実験の説明会を実施

環境省は、東京電力福島第一発電所の原発事故で出た放射性汚染土を福島県外で再利用する実証実験の説明会を、2022年12月16日埼玉県所沢市の環境省環境調査研修所、同21日東京新宿区の新宿御苑で開催しました。また、茨城県つくば市の国立環境研修所でも計画しています。

新宿御苑では花壇の下に汚染土

新宿御苑の実証実験は事務所棟裏側の花壇に長さ10m、幅3m、深さ1mの穴を掘って遮水シートを敷き、国が再利用のために定めた放射性セシウム濃度の基準（1キロ当たり8000ベクレル）以下の汚染土を50cm入れ、その上に現地の土を50cmかぶせて植物を植える計画です。雨水は穴の近くに設置する貯水槽に溜め、安全性を確認後、下水道に放流するとしています。

東京・新宿御苑の説明会では参加者は実験予



実証実験の東京・新宿御苑の予定地

定地に近い新宿1、2丁目の住民に限定され、住民28人に対する説明会が行われましたが、冒頭を除き非公開という形で開催されました。しかし会場前では市民団体約50人が「汚染土持ち込み反対」の抗議行動を行いました。

所沢市でも市民50人が抗議行動



所沢市の説明会では、参加者が隣接する2地域住民に限られ先着50名とされたため参加できなかった市民50人が会場の外で抗議活動を行いました。

所沢市の人口は約34万人以上もあり、多くの市民が汚染土の持ち込みに不安を表明しているにもかかわらず参加定員を50人に限った形ばかりの説明会を行ったことで、環境省は市民に対して「説明を行った」として今年度内にも実証実験を実施すると表明しています。これは住民の意向を全く無視した暴挙と言わざるを得ません。

放射性汚染土の山梨県への持ち込みに反対します！

原発事故の後、福島県内の除染で出た汚染土と廃棄物は合わせて1700万立方メートルを超えます。国は最終処分の量を減らすために、放射性物質の濃度が比較的低い汚染土を「資源」として公共事業や農地に再利用する考えです。その対象となるのはセシウム濃度が1キロ当たり8000ベクレル以下のもので、現時点で全体の4分の3にあたると言われています。

しかし汚染土を公共事業などで再利用する場合、その安全性は全く担保されていないといっ

でも過言でなく、事業への住民の多大な不安は解消されません。実際、2018年に国は福島県南相馬市の高速道路拡張工事でこの汚染土を実証実験として使うことを計画しましたが、地元住民の反発が相次ぎ、2020年3月に断念した事実があります。

国交省 汚染土の中部横断道の建設 工事での使用の可能性を否定せず！

中部横断自動車道の建設計画では、2019年に開催された環境影響評価方法書の説明会の場で、住民から「原発の汚染土を工事に使うのではないかな。汚染土を中部横断自動車道の建設工事に使用しないと約束してほしい」という住民の質問に対して、国交省甲府河川国道事務所の当時の担当者の本村敏行地域防災調整官は約束を保留しました。そこには将来的に使うかもしれないという意図が込められているのは明らかです。

原発事故の汚染土の山梨県への持ち込みについては、今後も警戒が必要です。

2/3 ストップ・リニア！訴訟 最終弁論が行われ結審！ 7月18日に判決

この訴訟は、JR東海が建設中のリニア中央新幹線に関して国が行った工事認可の取り消しを求める行政訴訟です。2016年5月に東京地方裁判所に提訴してから6年半にも及ぶ長い弁論を経て、2月3日の最終弁論を迎えることとなりました。

この間、裁判と並行してリニア新幹線への関心が高まり全国各地で建設に反対する住民の団体が結成され建設予定地域で活発な取り組みが行われてきました。裁判ではそれら全国各地の住民団体と連携して原告団・弁護団がリニア新幹線に関して様々な角度からその問題点を鋭く追及し、国に強く工事認可の取り消しを迫ってきました。



2/3 リニア裁判の報告集会（衆議院第二議員会館）

原告・弁護団が意見陳述

2月3日の裁判では原告団から天野捷一氏と森伸一氏が意見陳述を行いました。天野氏はリニア新幹線の開業が大幅に遅れていることについて「あまりにも環境影響調査と工事計画がずさんだったからそうなっている」と指摘し、トンネル工事による地下水の水涸れのおそれやシールドマシンによる地下の掘削は無理であることが証明されているので「リニア工事はただちにやめるべき」と訴えました。

森氏は南アルプスを貫通するトンネル工事で予想される大井川の水量減少について、「大井川の水の減少リスクを抱えるリニア工事の中止を要求することは、次の世代に生きる子供たちのためにできる私たちの義務だと思います」と切実に訴えました。

その後弁護団がリニア訴訟の経緯、争点と沿線の各都県の住民が直面している主要な問題点についてそれぞれ陳述を行い最終弁論を終了しました。

ストップ・リニア！訴訟はこれで結審となり、7月18日の裁判で判決が出されることになりました。

話題



北杜市の上村英司市長は、2月2日に行われた「市長と語る会」で中部横断道に関する市民の質問に対して「環境省が環境影響評価を行っていますので…」と発言し、参加者の失笑を買いました。環境影響評価の現地調査を行っているのは国交省です。建設予定地の市長である上村氏は「建設推進」と言うのなら、その前に建設計画がどういふものかを学んだらどうでしょうか。