

「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. 6 6 2023 年 6 月 10 日発行

高速道路料金の永久化は無謀な道路建設のつけ

高速道路の有料料金を 2115 年まで 50 年間延長する道路整備特別措置法などの改正案が今国会で可決・成立し、6 月 7 日に公布されました。2005 年の道路公団の民営化にあたり政府は約 40 兆円にも上る債務を完済したうえで 2050 年に無料化すると約束し、その後、老朽化した道路施設の更新を名目として 4 兆円を確保するために 2014 年に道路特措法を改定して有料期間を 2065 年まで延長しました。今回の特措法の改正はその約束を政府自身が反故にするものです。

高速道路建設費は借金で賄い、料金収入でそれを返済し償還が終われば高速道路料金を無料化するというこれまでの政府の方針を抜本的に転換するものであり、そのような高速道路料金の永久化には国民が十分に納得できる説明が必要です。

高速道路を作り続ければ料金はいつまでもたっても無料にはならない

一度建設した道路、道路施設、橋梁などのインフラ施設は、年月の経過とともに老朽化することは避けられず、それを維持、補修、管理する費用が必要になることは明らかです。また世界で研究開発が進められている車の自動運転化にも、

そのインフラ整備には自動運転専用レーンの設置や路車間通信 (V2I) をするための設備の設置など多額な費用の支出が見込まれます。

しかしその費用が必要だから高速道路の料金をほぼ永久的に 90 年先まで有料化するという説明は飛躍していると言わざるを得ません。日本では少子化・人口減少が進みそれにともない将来車の通行量の減少も指摘されている中で、それでも高速道路建設計画を見直すことなくやみくもに建設を推進してきたこれまでの道路行政の在り方こそが現在問われていると言えます。その再検討も行わず、高速道路を作るだけ作っておいて今度はその維持管理費が必要だからこれからも高速道路料金は徴収するというのは政府の勝手な言い分にすぎません。

日本の高速道路網の整備計画は、田中角栄の「日本列島改造論」の影響を受け、1987 年に閣議決定された第 4 次全国総合開発計画の 1 万 4000km の高速道路網の建設に端的に示されています。「国土の均衡ある発展」を謳って日本の各地を高速道路網で整備し、そのことで都市への富と人口集中を分散し地方との格差解消を図ろうとする政策でしたが、現実には起こったことはその逆で大都市特に東京への人口・産業の一極集中と地方の人口減少、衰退といった事態で

あったことは改めて指摘するまでもないことです。高速道路や新幹線を作るだけでは都市と地方の過密と過疎、富の格差の問題の解決とはならない

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>

ことはこの間の歴史が証明しています。

しかし国交省は時代の変化を見ようとせず、またそれに対応しようとしなくて、1980年代当時作成した高速道路建設計画にしがみつき、ただただ時代遅れの高速道路建設計画を進めようとしているのがこの問題の元凶なのです。新規の高速道路を作り続ければ、その建設費用や維持管理費用が必要となり、新規財源を確保できない政府が高速道路料金の永久化によりそれを賄おうとするのは本末転倒と言えます。

40年前の高速道路建設計画の時代に合った見直しこそが必要

高速道路は社会的なインフラとして重要ではありますが、1200兆円もの借金を抱える政府にとって、四全総で決定された、不要不急の高速道路を含むそのすべてを建設する財政的な余裕はないはずです。仮に財源に余裕があるのなら、それらは物価高で苦しい生活を強いられている国民生活のために支出すべきものです。

5/31 国交省へ都市計画の作成を止めるよう申し入れ

山梨県は「(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を甲府河川国道事務所に依頼して建設計画を強行していますが、それと並行して進めるはずの都市計画の手続きでは、2019年5月に突然都市計画を持ち出したものの肝心の都市計画案について4年間経った現在でもいまだに明らかにされていないという始末です。

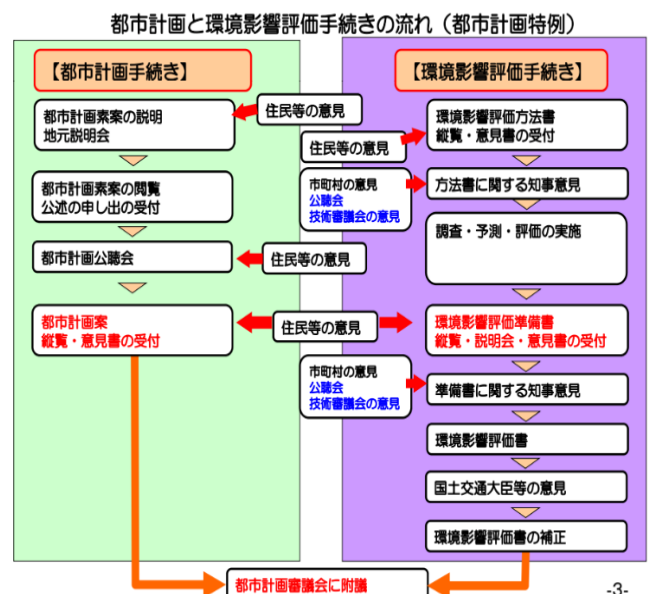
都市計画の決定は、憲法で保障されている国民の財産権を侵害するおそれがあるため厳格な手続きが定められています。そういう都市計画

沿線住民の会がこれまでニュース等で明らかにしてきたように、中部横断自動車道(長坂～八千穂 北杜市側)では中央自動車道、国道20号、県道、市道などが網の目のように張り巡らされており、新たに高速道路を建設する必要性はありません。

道路建設にはその再評価の制度がありますが、そこで評価される交通量、費用対効果などは、これまでのように建設計画を追認し形式的に行うのではなく、日本の現状を踏まえてこれまでに以上に厳しい精査が求められることになります。40年前に決まった計画だからとひたすらその高速道路建設を推進することはもう許されないことです。

中部横断自動車道は、この地域に暮らす住民にとっては自然と生活環境、景観等を破壊するもので、地域の振興とは逆の結果をもたらすことになることは歴史の教訓でもあり、それ故中部横断自動車道(山梨県側)の建設計画は今すぐに根本から見直す必要があるのです。

を持ち出しながら、その前提となる案について未だに示すことができない状態が続いていることは行政の怠慢以外ではなく、そのことによって都市計画の対象地域の住民等は非常な不利益を被っていることを声を大にして言わなければ



なりません。

しかも、その都市計画の原案を、都市計画決定権者である山梨県ではなく国交省甲府河川国道事務所が作成していることが判明しました。地域の状況を詳しく把握しているはずの都市計画決定権者の山梨県ではなく、なぜ国交省が都市計画の資料等を作成し、実質的に都市計画案を作成しているのか大変疑問です。

そのため沿線住民の会では5月31日、国交省に対して山梨県が行う業務である「(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)」の都市計画決定の資料の作成等の作業の中止を求める申し入れ書を提出し、書面での回答を求めました。

(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)の都市計画に関する申し入れ書

2023年5月31日

国土交通大臣 斎藤鉄男 様

国土交通省道路局長 丹羽克彦 様

国交省関東地方整備局道路部長 松本健 様

国交省関東地方整備局甲府河川国道事務所長 留守洋平 様

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート
沿線住民の会

国交省が事業者として進めている中部横断自動車道(長坂～八千穂)の建設計画に関し、山梨県は2019年5月22日、国交省関東地方整備局長あてに「都市計画法に基づく事務手続きを行うこととした」という文書を送付し「環境影響評価法に従い、都市計画決定権者が環境影響評価の手続きを進めることとなる」と通知しました。そして山梨県は環境影響評価法第46条に基づき事業者である国交省に対して環境影響評価の現地調査の協力依頼を行い、現在、国交省甲府河川

国道事務所が現地調査を行っているところです。

その環境影響評価の手続きと並行して山梨県が行うこととなる都市計画手続きに関し、都市計画法では都市計画が複数の市町村にまたがる場合には都道府県が都市計画案を作成すると定められているにもかかわらず、現在その都市計画の資料等を都市計画決定権者の山梨県ではなく甲府河川国道事務所が代わって作成していますが、これは法を逸脱する行為に他なりません。

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会(以下、沿線住民の会)ではこのことに疑問を抱き、山梨県に対して甲府河川国道事務所へ都市計画決定の資料や説明会の資料作成を依頼し実質的に都市計画案を作成してもらっている法律的な根拠を問い合わせました。山梨県都市計画課はこれに対して2023年4月4日、「法律に基づくものではなく……都市計画決定を行うために必要となる資料の提供等を、事業予定者である国土交通省に協力依頼しています」と文書で正式に回答しました。山梨県が都市計画に関して国交省に行っていた協力依頼には法律の裏付けのないことがこの回答で明らかとなりました。

山梨県のこのような協力要請を受けて、国交省は2021年4月に民間企業であるパシフィックコンサルタンツ(株)に対して都市計画決定資料の作成を委託しました。しかしながらこの会社が標記の都市計画道路にかかわる甲斐市、韮崎市、北杜市の現地の状況を地元自治体である山梨県よりも詳しく把握しているとは到底考えられません。都市計画決定の資料等は当該自治体で作成してはじめてその正確性、妥当性が保証されるものと言え、それ故、委託先のこのコンサルタント会社が作った都市計画決定の資料についてもその信ぴょう性に大きな疑問があることは明らかなです。

沿線住民の会では2023年5月18日、甲府河川国道事務所に対して地方自治体が行う都市計画案や資料等の作成を国交省が代わって行って

いるのはおかしいとその理由を問い合わせたところ、担当者の大和田宜雄地域防災調整官は「山梨県の協力依頼で行っている」と返答しましたが、その協力依頼が法律に基づくものではないことを認めました。沿線住民の会では「山梨県の都市計画に関する協力依頼は法律に基づくものでないのだから、国交省が公金を使ってそれに協力するのは法律を逸脱している。都市計画決定に関する資料の作成などの作業の中止を求めます」と要請したところ、大和田地域防災調整官は「必要だからやっている。必要なものは法律に基づいていないものでもやります」と回答しました。

以上の経過から、次の事項を国交省に申し入れます。

1. 都市計画決定及び都市計画案の作成は都市計画法で自治体の業務と定められています。従って国交省が自治体に代わって都市計画の資料等を作成するのは法を逸脱しているだけでなく、計画予定地の地元自治体の責任をあいまいにするもので、その自治体の不作為を助長することにもなり国としてやるべきことではありません。

また国交省甲府河川国道事務所は地元自治体の山梨県ほど地域の特性や現地の具体的な実情を把握しきれていないのが実情であり、都市計画作成の業務を民間のコンサルタント会社へ委託・代行させるならば建設計画予定地の国民、県民らは更に不利益を被ることになります。このような事態は公共事業の在り方、道路行政の手続き上、法治国家として許されるものではありません。国と自治体の正当性・透明性のある関係性を取り戻すことが必要です。それ故国交省甲府河川国道事務所が行っている、標記の都市計画道路に関する都市計画決定の資料の作成等の作業を中止することを求めます。

2. 山梨県は地元自治体としての責任をあいま

いにして、本来、都市計画決定権者としての山梨県が検討・作成すべき都市計画案や準備書案の資料作成までも国交省に「協力依頼」という名目で丸投げしています。国交省は適正な手続きを経ないで得たこれらコンサルタント会社委託の成果物を、山梨県に提供することのないよう求めます。

3. 民間コンサルタント会社へ繰り返される契約更新で、多額の税金が使われ続けている事業実態があります。法律に基づかない山梨県の協力要請による税金の不適切な支出を止めるよう求めます。

なお、この申し入れに対して文書での回答を6月14日までに求めます。

国交省からの出向の

山梨県県土整備局部長 が事実と異なる発言！

山梨日日新聞で報道

5月29日の山梨日日新聞に山梨県県土整備部の椎葉秀作部長のインタビュー記事が掲載されました。椎葉部長は昨年2022年4月に国土交通省から県土整備部の理事に出向し、2023年4月に部長に昇任しました。椎葉部長はその記事の中で中部横断自動車道(長坂一八千穂)山梨県北杜市側北部区間について「国が近く詳細ルートを提示すると見られ、引き続き早期の対応を働きかける」と発言しています。

国交省関東地方整備局道路計画第一課及び国交省甲府河川国道事務所調査課の担当者は、中部横断自動車道北部区間の現在の状況と異なる発言と否定的な回答をしています。

沿線住民の会では国交省とのやりとりの中で、現況については環境影響評価の補足現地調査中で国が近く詳細ルートを提示する段階にはないことを確認しています。この発言について椎葉秀作県土整備部部長に直接確認したいと思い県土整備部総務課に電話をしましたが、県土整

備部総務課は部長は会議がつづき、電話に出られない状態、関係課が対応すると答え、終始、県庁の仕切りを盾にして膠着した対応が続きました。建設計画地沿線の関係住民らは10年にわたり平穏な生活が奪われ人権侵害が続けられていること、山積する問題や地元の実態などを伝え、総務課担当者は驚きを隠せず「わかりました。伝えます」と態度を一変させましたが、その後の報告はありません。

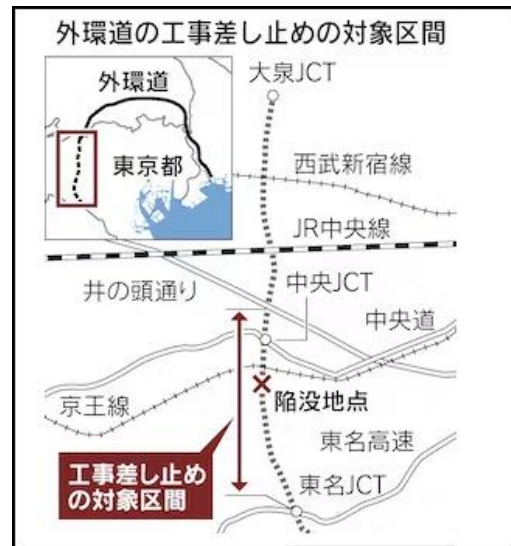
**国交省本省内閣官房人事課「出向している職員は国家公務員の身分を有してはいない」山梨県に言ってくれ！！と発言
出向職員の給与は県持ち出し**

6月に入り国交省本省内閣官房人事課にこの経緯を伝え、出向している国交省の前幹部職が事実と異なる発言を報道機関に行った場合、どのような対応ができるのかと尋ねました。即答できず、随分待たされたあげく「出向している職員は国家公務員の身分を有してはいない」「山梨県に言ってください」と国交省とは関係ないことだと言わんばかりの対応でした。その説明に対して法的根拠、規則などを示し説明を求めると、全く説明ができません。大半の出向職員は短期間で国交省に戻ります。今後も国交省本省道路局総務課及び企画課等の関係課へ内閣官房人事課が沿線住民の会に説明したことの根拠を明らかにし、国交省からの出向者で事実に基づかない発言等を行った者に対してただすなど適正な対応をするよう、様々な働きかけを継続します。

東京・調布の外郭環状道路工事

陥没事故以後 地域の分断・生活破壊等が進行

2020年に東京外環道の工事が進められていた東京・調布市で起きた地面の陥没事故の後、その



地下トンネル工事現場の上で暮らす住民は東京地裁に NEXCO 東日本などに対して工事の差し止めを求める仮処分決定を申し立てました。東京地裁は2022年2月に当該区間の東名高速道路につながる東名ジャンクションからの工事は「再発防止策が策定されていない」として一部区間の差し止めを命じましたが、住民が求める全面的な工事の中止は認めませんでした。

NEXCO 東日本は大泉 JCT からの南行シールドトンネルについて2022年2月に事業用地内での掘進を再開しましたが、700m掘り進んだところで4月に止水隔壁と接触してシールドマシンのカッターを破損する初歩的な事故を起こして停止する事態が発生しました。このように住民の平穏な生活を脅かす事態は続いています、事業者は再び11月から工事を強行しています。

**家屋の立ち退き、補償等で地域の分断が深刻化
心身を病む住民が続出 人権侵害が続く**

この間、事業者の NEXCO 東日本は地盤が弱いのはトンネル予定地上部の限られた範囲だと強弁し、一時立ち退きや移転の対象となる住居を限定して線引きを行ってきました。これは地質を具体的に調査した結果に基づくものではなく、科学的な根拠に乏しいものです。

地下トンネルの上部に位置する住居の住民たちは地盤補修工事にともない家屋の解体、転居

を強いられています。現在約 30 戸の住宅の解体が進み、地域はくしの歯が抜けたような状態となり、7 月には 2 年間の予定で地盤補修工事の開始も予定されるなど、住民にとり大切なコミュニティも破壊されて惨状を呈しています。

また、NEXCO 東日本が引いた線の外側の住居に暮らす人々にとっても、地下トンネルの建設による騒音・振動・低周波音などに起因する被害は変わりがないのに補償の対象外になるなど、住民の分断も引き起こされています。陥没事故後 2 年半が経過しましたが、NEXCO 東日本の無謀なやり方とも相まって、健康被害など心身を病む住民が続出していることは看過できないことです。

大深度地下法によって問題が引き起こされた

地下 40m 以下での工事は地上に影響を与えないため、地権者の同意を得ずに進められるとする大深度地下法に基づいて外環道のトンネル工事は強行されてきました。しかし東京・調布市で起こった地面陥没事故は、この法律に基づく工事の強行が全くの間違いであったことを証明しました。今後、同様な事故の発生を防止し、現在の被害住民が真に救



済されるためにも今すぐに外環道工事を中止し、憲法違反の大深度地下法を廃止することが必要です。

2023 年度会費納入のお願い



◎会員：年会費 3000 円

- ・ニュース（年 6 回発行）をお届けいたします。
- ・会員の皆様でご希望の方はメーリングリスト登録、参加が可能です。ご希望の方は、振込み用紙にメールアドレスをご記入ください。
- ＊メーリングリストとは。会員内のメールで、いろいろな情報交換が可能な仕組みです。各々の意見を瞬時に会員に伝達可能です。

◎ニュース会員：年会費 1500 円

- ・ニュース（年 6 回発行）をお届けいたします。

※振込み用紙に、「会員」または「ニュース会員」の明示をお願いします。

振込先 郵便振替 加入者名：八ヶ岳新ルート住民の会 口座番号：00220-7-50803