

「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. 7 0 2024 年 2 月 10 日発行

災害に対応できない国土強靱化とは何なのか

まず初めに令和 6 年能登半島地震でお亡くなりになられた方々にご冥福をお祈りし、また、被災者の皆様にお見舞いを申し上げます。

この度の震災では、北陸自動車道は丸岡インターチェンジから富山県側の上下線が通行止め、白川郷インターチェンジ～小矢部砺波ジャンクションの上下線も通行止めとなりました。また一般国道 249 号も各所で通行止めとなり。地方道もがけ崩れや陥没など、現在でも復旧の見通しが立たない状況になっています。

これだけ甚大な被害をもたらした一因としてライフラインの計画的な修繕・改修、更新、電柱の地中化など災害時に障害になる構造物の対策などをとってこなかったことが考えられます。第 2 次安倍内閣で策定された国土強靱化計画では、大規模な公共事業にばかりに予算が注がれ結果的に今回のような災害対策のためのインフラ整備には目が行っていなかったのが被害をより大きくしたのではないのでしょうか。

公共事業、道路行政の見直しを

国土強靱化では、全国的高速道路の整備、整備新幹線の延伸など、交通インフラの整備事業に多くの予算が付けられています。しかし中部横断自動車道は大雨や大雪などちょっとした気候

の変化ですぐに通行止めになります。中央自動車道も同じです。国交省は中部横断自動車道について「命の道」だとして建設を推進していますが、実際はどうでしょう。国道より早く通行止めになってしまい、いざというときに救急搬送もできず、災害時の避難もままならない、こんな高速道路は必要だと言えるのでしょうか。

災害時における高速道路の決定的な弱点は、仮に通行できても、インターチェンジからしか進入できないことです。インターチェンジまでの道路が寸断されていてはどうにもならないのです。やはり、生活道路としての国道、地方道をしっかり点検し、補修、改良してこそ真の国土強靱化と言えるのではないのでしょうか。

北杜市では、地域の道路が脆弱だと感じる箇所がいくつもあります。特に山間地の道路は土砂崩れが発生し寸断されることもたびたびあります。20 年前に新設された道路についても老朽化が進み、各所で補修が必要な箇所が散見されます。今できることをすぐに実行し、中部横断自動車道の建設ありきで進めることは止めにして、生活道路の強化を図ることが優先されるべきと今回の地震被害が示していると考えます。この教訓から学び、ミッシングリンクの解消などという意味不明な目的を捨て、国民を守る公共事業への転換を図るべき時が来ています。

今回の能登半島地震で教訓となったことを、全国で取り入れるべきでしょう。高齢化率が上がり、首都直下地

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>

震、東南海トラフがいつ動くかもしれない今の時代には、災害を想定した公共事業の在り方を見直すべきでしょう。そのためには住民参画の公共工事が必要です。中部横断自動車道でおざなりになった住民参画を徹底的に実践し、住民生活のためにならない事業は中止するべきです。

1月19日・21日・26日・28日

山梨県 形だけの説明コーナーを開催

説明コーナーは1月19日147名・21日83名・26日129名・28日104名の延べ463名の参加で(山梨県発表)、手続きありきの一コマとして終わりました。

設置されたパネルは中横断自動車道概要図、環境影響評価・都市計画決定の手続きの流れ、配慮ポイントを示した連続図、都市計画原案参考図、中部横断自動車道(長坂～八千穂)の整備効果、現地調査について、用地補償の流れ、立体イメージ図、議員が国へ早期着工を要望する写真です(現在、山梨県は公式ホームページに説明コーナーの展示パネルの内容を公表しています)。

会場入り口に展示された立体イメージ図に目を止める人の中からは「なぜよりによって住宅地を直撃する箇所を通るのか、回避する策はあったらうに」という声を聴きました。

立体イメージ図、配慮ポイントを示した連続図、都市計画原案図から見える

説明コーナーの開催案内には山梨県県土整備部高速道路推進課が主催となっていました。もっぱら都市計画課の細田智愁都市企画監や奥田浩一課長補佐、加えて五味勇樹課長などが対応していました。説明内容は昨年開催された説明会での説明を踏襲する内容です。主に都市計画原案参考図(連続図)や配慮ポイントを示した連続図のパネルの前では足を止める人が見受けられました。昨年10月開催の説明会で公表され



た都市計画(道路)原案の該当地域に関係し、盛り土や高架橋梁に直撃した人、盛り土の間近になった人、少し離れた人は距離を測りながら原案連続図を見つめ、住民や別荘所有者等と思われる方たちが心配や複雑な思いで幾度となく図面を確認、時に説明を求めていました。

中には建設を推進していたと思われる住民が、「具体的にお願ひしていたルートではなかった。どうして自分たちの地域の住宅が該当してしまったのか」と問いただすような場面もあったと聞きました。その際、県は配慮ポイントを示した連続図のポイントを念頭に説明したとのこと。この配慮ポイントについては、昨年10月の説明会資料(P21・22)では全長約12.2kmの全域の図が示されず分かりにくかったことは県職の説明者も認めており、説明も不十分であったことが明らかです。

配慮ポイントを示した連続図からは国交省や山梨県が詳細ルート案の作成過程でどこを配慮地域、箇所としたかを色別に見て取れ、当然ながら原案作成の検討段階ではルート原案をどこにするかに直接影響をもたらしています。資料に示された配慮ポイントは家屋、既存集落等、公共施設等、発電施設等、農地、農業関連施設等、神社仏閣、史跡・文化財、急傾斜地崩壊危険地域、防風林、保安林と説明されています。しかし、実際には青色などで示されている企業所在地なども含まれています。こうした配慮ポイントを避けることにより住民等の住居等が都市計画原案ルートに直撃、該当してしまったことが見て取れます。既に皆さんもお気づきのことだと思いますが都市計画道路の区域を示す図面には「※

本図面はその参考図であり、航空写真を基に作成しており、今後の詳細設計等により変更となる可能性があります」の断り書きが7地区の原案図の34か所に書かれています。

再度、説明会で出された住民等の意見の公表、支障家屋件数についてただす

説明コーナー当日は、昨年10月に開催された全4回にわたる説明会の最終日に提出した要望書で対応を求めた、説明会で出された住民等からの質問・意見について山梨県ホームページに公表すること、高速道路建設計画・都市計画原案による支障家屋件数について改めて説明を求めました。すると細田智愁都市企画監は「だからあ、説明会の時にも話しましたよね。公表しません」「だからあ、説明会の時にも話しましたよね。約80軒ですよ」と高圧的態度で有無も言わせない対応です。引き続き具体的に質し再度説明を求めると語気を強め、いつの間にか県職員に取り囲まれてしまう事態です。既に長野県は昨年の説明会終了後の11月には佐久都市計画道路1・4・1号南牧佐久線の説明会開催時の主な質問及びその回答を長野県ホームページで公表しています。これには国交省も困った表情です。

公表されたのは原案であり最終案ではない「原案は変わる可能性がある（国交省）」

長野県は手続きの流れとして、国交省から送られた図面を基に長野県がルートの検討を行って都市計画原案の作成を行い説明会開催、都市計画原案の閲覧を経て公聴会を開催し、都市計画案が示される流れとなっています。

山梨県は都市計画決定権者であるにもかかわらず都市計画原案の作成の際には国交省からのルートの送付を受けそのまま踏襲して作成したと答え、手続きの流れも同様の流れとなっています。その一方で住民等からの原案の変更ができないかとの質問には複数案を検討したうえで原案なので決定案でもあり変えることはしないと明言し、尚かつ最良案だと言っています。

しかし説明コーナーでの説明者でもある国交省甲府河川国道事務所の森田博継保全対策官に質すと、原案は環境影響評価の現地調査を踏まえた案ではないので原案は変わる可能性があるとして説明しています。この説明であれば都市計画道路の区域を示す図に記載されている但し書きの意味が腑に落ちます。手続きの流れではこの先の環境影響評価に基づく準備書が作成される段階で都市計画の案が示されるとしています。

環境影響評価の現地調査の説明パネルは、事業予定者の国交省による調査項目を示す7地域の現地調査についてとする資料のみです。都市計画決定権者である山梨県は自らが都市計画原案を作成する際に何の調査も行っていない。また山梨県は環境影響評価による現地調査に基づく環境影響等についての具体的な説明はできず、更に環境保全対策等についての的確な説明もできません。引き続き厳しく説明を求めます。

建設開始から長期間にもたらされる甚大で多様な被害について説明を求める

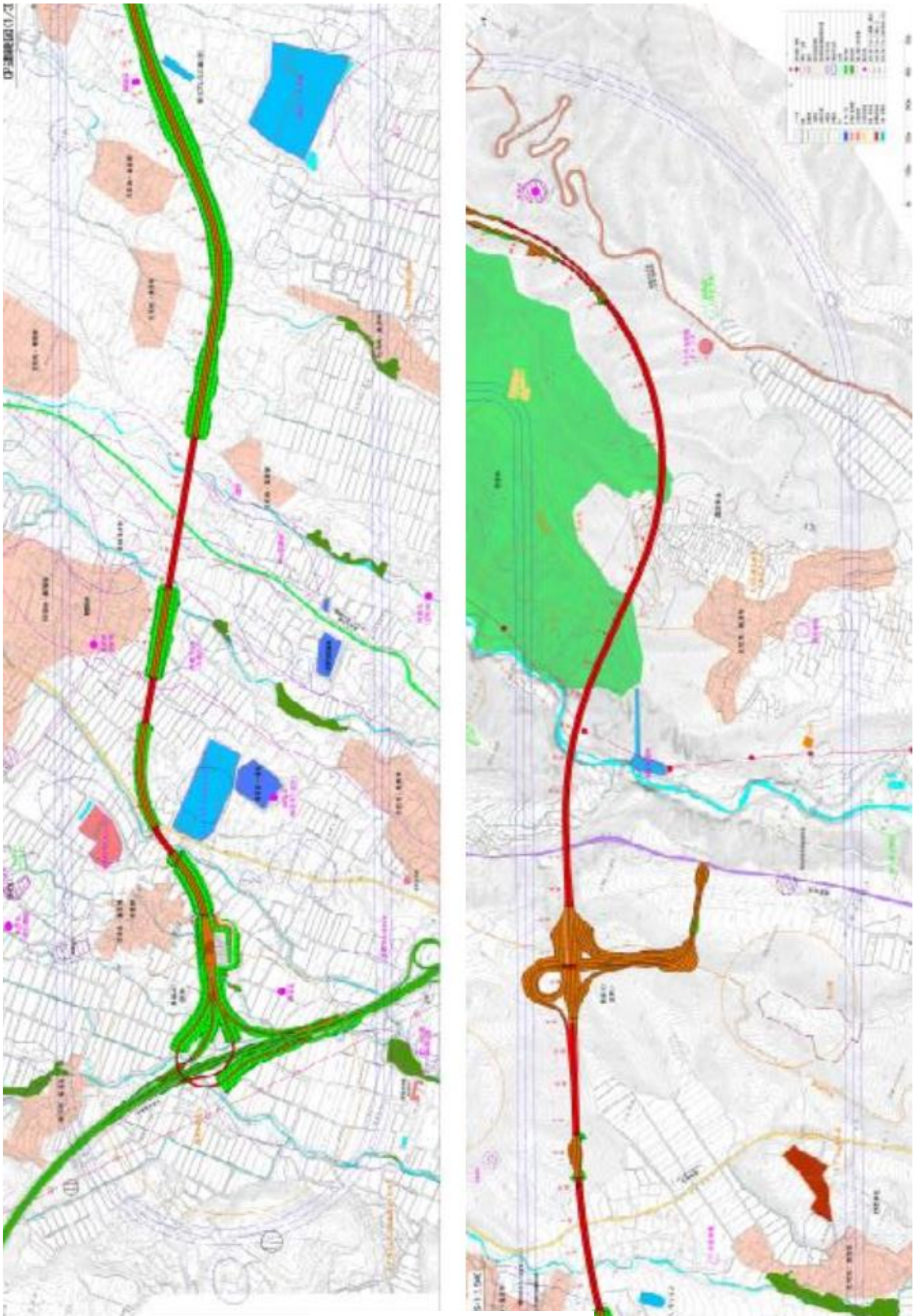
整備効果についてはパネル説明がされていました。整備効果・経済効果の一方で、八ヶ岳南麓で高速道路を建設することによって自然環境・景観・眺望・生活や地域などへの多様な被害・甚大な影響がもたらされることは言うまでもありません。工事開始から完成までは20年からそれ以上と言われていています。その間にもたらされる甚大で多様な地域破壊、住民等の生活に及ぼす被害等についての説明は一切ありませんでした。

沿線住民の会は今後も八ヶ岳南麓には高速道路を造らせない、通さないという基本的な立場は変わりません。すでに平穏な生活が脅かされ不当な事態、人権侵害などが続いています。妥当性・合理性のある説明もできない山梨県の対応、これを主導する国交省に対してもこのまま許す訳にはいきません。当然ながら現在示されている中部横断自動車道の都市計画原案についても認めることはできません。ともに辛苦を分かち合い取り組みを続けましょう。



立体イメージ図





配慮ポイントを示した連続図

少子高齢化の時代 と高速道路

日本の少子高齢化とそれによる人口減少が進行し、私たちの生活の多くの分野に様々な影響を及ぼすことが指摘されています。その中で高速道路建設はこれからどのような役割を果たしていくのでしょうか。

少子高齢化による人口減少は避けられない

国立社会保障・人口問題研究所は、2020年の国勢調査の結果をもとに人口の将来推計を公表しています。それによると、2050年には日本の人口は1億400万人余りと約2000万人減少するというので、東京を除くすべての地域で2020年より減少する見通しです。また、全体の2割に当たる11の県では30%以上減少する見通しです。山梨県も例外でなく、2020年の81万人から2050年には61万人に減少することが予想されています。

日本の人口の年齢別構成では、2022年10月の段階で65歳以上人口が総人口に占める割合は29.0%となっています。これは年々増加し、2037年に33.3%、2070年には38.7%に達すると予想され、国民の2.6人に1人が65歳以上になる高齢化社会が到来すると推計されています（国立社会保障・人口問題研究会「日本の将来推計人口」）。この人口減少の原因は主として死亡者数が出生者数を上回る「自然減」によるもので、ある程度の出生数の増加があったとしても人口の減少がさらにあと50年は続くことは避けられません。

過疎が進む地域での高速道路建設に 妥当性・合理性があるのか

中部横断自動車道の建設が計画されている北杜市では、2020年の人口は44053人で、高齢化

率も全国平均28.7%より高い40.1%となっています。2050年には人口が32346人になり、高齢化率は52.8%に上昇すると見込まれ、高齢化による影響を大きく受けることは避けられません。中部横断自動車道北部区間の建設にはあと20年以上かかると言われていますが、その時には北杜市はどのような状態になっているのでしょうか。

まず、北杜市の基幹産業である農業と地域の状況です。2020年の段階で農業従事者の3分の2は65歳以上の高齢者で占められているので、20年後にはほとんどの高齢者が農業を続けられなくなる厳しい状況が予想されます。一部の農業者や営農組合などはそれでも頑張って農業を続けるでしょうが、それだけでは地域の遊休地の増加と農村の過疎化に追いつかないことは明らかです。現在の国、県、北杜市の行政当局の農業への対応では農業自体が壊滅する恐れさえ否定できません。これは地域の衰退、自然環境、景観の破壊にもつながるものです。

次に、観光の面を見てみます。北杜市では観光地として清里がクローズアップされますが、中部横断自動車道の北部区間でも「清里インターチェンジ」を作ってそこへアクセスしやすいように計画されています。中部横断自動車道の推進を主張する人たちの中には、高速道路ができれば清里へのアクセスが良くなり観光客も増えると期待している人もいます。しかしかつてのバブルがはじけて30年以上も経過しているにもかかわらず廃墟となった建物もあちこちに点在し、観光地として様々な設備を整備し、観光客に新たな感動を提供する環境整備に向けた地道な取り組みはあまり進んでいないように見受けられます。ただ高速道路が出来れば観光客が今よりも大勢来て地域はにぎわうと期待するのは安易だと言われても仕方ありません。

また、観光地として北杜市をアピールするなら、豊かな自然と景観は北杜市の観光の目玉ともいえるべきものですが、高速道路の高架や盛土はそれらに大きなダメージを与え観光地としての魅

力を著しく損なうものです。中部横断自動車道は観光振興にも逆行するものと言えます。

道路建設によりその利便性や利益にあずかれる人々が増えることはその目的の一つですが、しかし目的はそれだけではないはずで、道路はあくまでもその地域の人々が日々の生活を安全に、また安心して送ることが出来る手段として役立つこともまた重要なのです。

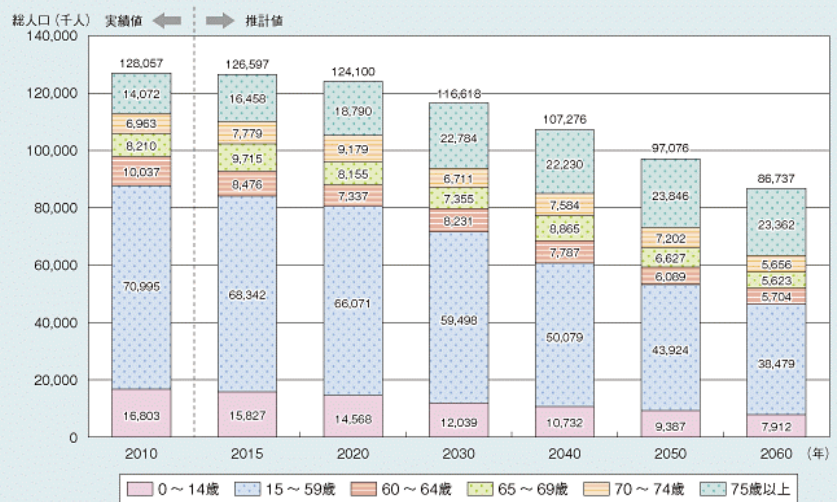
北杜市の過疎が進む田園地域で高速道路が通ったとしても、過疎を食い止め住民が安心して豊かに暮らしていくうえでどの程度寄与することになるのか、また単に観光地に行くのに多少便利になるというだけでその地域の賑わいが再び戻ってくるかのような主張には疑問を感じざるを得ません。

高速道路建設による東京一極集中の加速

現在の中部横断自動車道の建設計画は、36年前の1987年に閣議決定された四全総の計画をそのまま実行するだけのものですが、人口が減少し経済成長もマイナスに転化するこれからの時代に適応した計画とは言えないことは明らかです。

四全総は、東京への一極集中を是正するものとして多極分散型国土の形成を掲げて地方主要都市を連絡する全国的な14000kmにも及ぶ高速道路ネットワークの形成を謳ったものでしたが、それがもたらしたものは更なる東京への一極集中と地域格差の拡大という逆の結果であったことはこの間の経緯から明らかとなっています。それだけでなく、高速道路の建設強行による環境破壊も重大な問題となって現在につながっているのです。中部横断自動車道(山梨県北杜市側)

図1-1-3 年齢区分別将来人口推計



資料：2010年は総務省「国勢調査」、2015年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果
(注)2010年の総数は年齢不詳を含む。

は環境や景観を破壊して地域の更なる衰退につながるだけでなく東京一極集中を更に加速するものであることは目に見えています。それ故、現在の中部横断自動車道の山梨県側の建設計画は全く必要性のない計画に他なりません。

国交省にはこれまでの四全総のもたらした弊害を反省し、国民の視点に立った道路行政の遂行が求められているのは明らかです。しかしそれには全く無関心で、ただ四全総で決められたことをひたすら遂行しているのが現在の実態ですが、これは北杜市の置かれている現状さらには日本の抱える問題を理解しようとしないう時代錯誤ともいえる対応です。

少子高齢化が進む社会には高速道路よりも地域の公共交通システムの整備が必要

高齢化・人口減少が進む日本の社会の進展には、それに見合った交通手段が必要とされます。山梨県、特に北杜市は地域が広く移動には車が欠かせない車社会ですが、その形態も時がたつにつれて次第に変化してきています。加齢により車の運転が出来なくなった高齢者、車を手放す人が増加しており、日々の生活物資の買い物にも大きな困難を抱え、病院への通院もままならない高齢者が増加しているのが、北杜市の現

状です。国や地方自治体は、地域に住む住民等が安全に、安心して日々の生活を過ごせるようにするのが役割のはずですが、その対策は決定的に遅れています。

高速道路の建設は、これらの問題の解決には程遠いもので、地域の住民にとっては無用の長物と言えるものです。車を持たない高齢者は高速道路は使えず、食料品や日用品を買い求めるためや病院の通院などにタクシー等を利用するか、知り合いに頼むかしてそこまで行くことを余儀なくされている厳しい現状をきちんと理解する必要があります。少子化への対策はもちろんのことですが、それだけでなく今後は高齢者をはじめとする全世代の視点にも立った総合的な施策がますます必要とされるのです。この現在の状態が、20年後にも続かないようにするのが国や行政の役割であるはずですが。

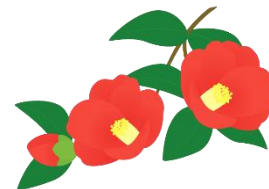
成長神話から脱し、高齢化・人口減少社会に 適応する道路施策を

経済の指標である日本のGDPは、2022年には世界でアメリカ、中国に次ぐ第3位でしたが、2023年にはドイツに抜かれ第4位になると予想されています。内閣府は2023年12月、そのうち一人当たりのGDPは経済協力開発機構(OECD)

の加盟38カ国中21位で1980年以降で最も低い順位となり、先進7カ国でも最下位であることを発表しました。このことは、日本はもはや先進国から外れつつあり、生産効率化による生産性の向上にも問題があることの指摘に他なりません。その背景には、人口減少による国内市場の縮小、日本の技術革新が諸外国に追いつけず国際競争力の低下などがありますが、この課題が現在の日本に重くのしかかっているのです。

いまや日本の経済成長は停滞し、経済の発展という言葉さえ空虚な響きに聞こえるようになりました。そのような中で、いまだに夢よもう一度とばかりに「発展」を追い求めることにどんな意味があるのでしょうか。中部横断自動車道においても整備効果、経済効果のみを主張し、建設による地域の衰退、多様な損失には目を向けようとはしません。厳しいかもしれませんが、このような日本の現状を真正面から見据え、そこから出発するしかないはずです。

中部横断自動車道の山梨県側の建設計画は全く時代の要請に合わないものであり、計画を早急に見直す必要があるのです。



2024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へ伝達可能です。

◎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