

首都圏中央連絡自動車道・一般国道20号八王子南バイパス の今後の事業の進め方について（お知らせ）

～事業認定の申請を行いました～

記者発表資料

■圏央道（八王子南IC～八王子JCT間）、八王子南バイパス（館町～南浅川間）を対象区間とする事業認定申請を行いました。

- ・圏央道（八王子南IC～八王子JCT間）、八王子南バイパス（八王子市館町～同市南浅川間）（以下「対象区間」という。）は、それぞれ平成5年、平成12年に用地買収に着手。
- ・用地取得対象件数は約150件。既に120件を超える用地（約8割）を取得済み。（平成15年度末には用地買収率は約7割に到達）。しかし残る26件のうち、事業反対者が7件存在（うち土地トラスト：2件、立木トラスト：4件。全体の僅か5%）。これにより周辺地権者は境界確定すらできない状況。
- ・これまでの用地交渉は既に延べ1,600回以上実施しているが、うち事業反対者に対する交渉が概ね9割を占める。
- ・圏央道の対象区間は、当初の開通予定から既に4年も遅れており、開通の遅れに伴う社会経済的損失、約360億円（年間90億円×4年）を既に国民が負担。今後も開通が一日遅れるごとに、一日約2,500万円の損失が発生。
- ・多くの地域住民や沿線自治体等から一日も早い東名高速道路と中央自動車道との接続の実現を強く期待されており、国土交通省及び日本道路公団は早期開通に向け、必要な用地を確保するため、土地収用法に基づく手続きを開始するものです。

■土地収用法に基づく手続きの開始に伴い、供用年度を変更します。

- ・土地収用法に基づく手続きに要する期間を考慮し、圏央道八王子南IC～八王子JCT間、八王子南バイパス館町～南浅川町間の供用目標年度を平成21年度に変更します。
- ・東名高速道路（海老名北IC）～中央自動車道の全線供用の目標年度を平成24年度に変更します。

■中央自動車道と接続する八王子JCT～あきる野IC間は、平成18年秋頃の完成となる予定です。なお、圏央道として初めて国幹道（関越自動車道と中央自動車道）間を連結します。この開通による走行時間短縮便益等は年間約260億円、温室効果ガス（CO₂）の排出量は年間約3.7万トンの削減が見込まれます。

（未供用区間のIC名、JCT名、トンネル名及び橋梁名は全て仮称です）

平成17年9月28日

国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所
国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所
日本道路公団 関東第二支社 八王子工事事務所

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、横浜海事記者クラブ、神奈川建設記者会、都庁記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、八王子記者クラブ、立川市政記者クラブ、青梅・西多摩記者クラブ

お問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局
相武国道事務所 調査第二課長 永松 義敬 0426-43-2010（圏央道相模原IC以北）
調査第一課長 伊與田 弘樹 0426-43-2009（八王子南バイパス）
横浜国道事務所 調査第二課長 深沢 哲也 045-311-2981（圏央道相模原IC以南）

1. 土地収用法の事業認定申請とは

土地収用法は、憲法第29条第3項の「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができる」との規定に基づき、「公共の利益となる事業に必要な土地等の収用又は使用に関し（中略）、公共の利益の増進と私有財産との調整を図り、もって国土の適正かつ合理的な利用に寄与すること」を目的として定められたものです。

事業認定申請手続きは、この土地収用法の手続きの一つであり、国土交通大臣又は都道府県知事（事業認定庁）が、申請に係る事業が『高い公共性を有し、かつ土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであることを審査し、当該事業のために土地等を収用する必要があること』について認定する手続きです。

2. 事業認定申請区間

1) 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）

圏央道は、都心から半径約40～60kmの位置に計画されている総延長約300kmの高規格幹線道路であり、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の環状ネットワークを形成し、首都圏の交通混雑緩和に寄与する道路です。

今回の事業認定申請については、圏央道本来の機能である国幹道間を連絡することによる機能の発揮を考慮し、東名高速道路から中央自動車道間を全体計画としています。

圏央道	全体計画：海老名北IC～八王子JCT間 (海老名市中新田地内～八王子市裏高尾町地内)	27km
	対象区間：八王子南IC～八王子JCT間 (八王子市南浅川町地内～八王子市裏高尾町地内)	2.1km

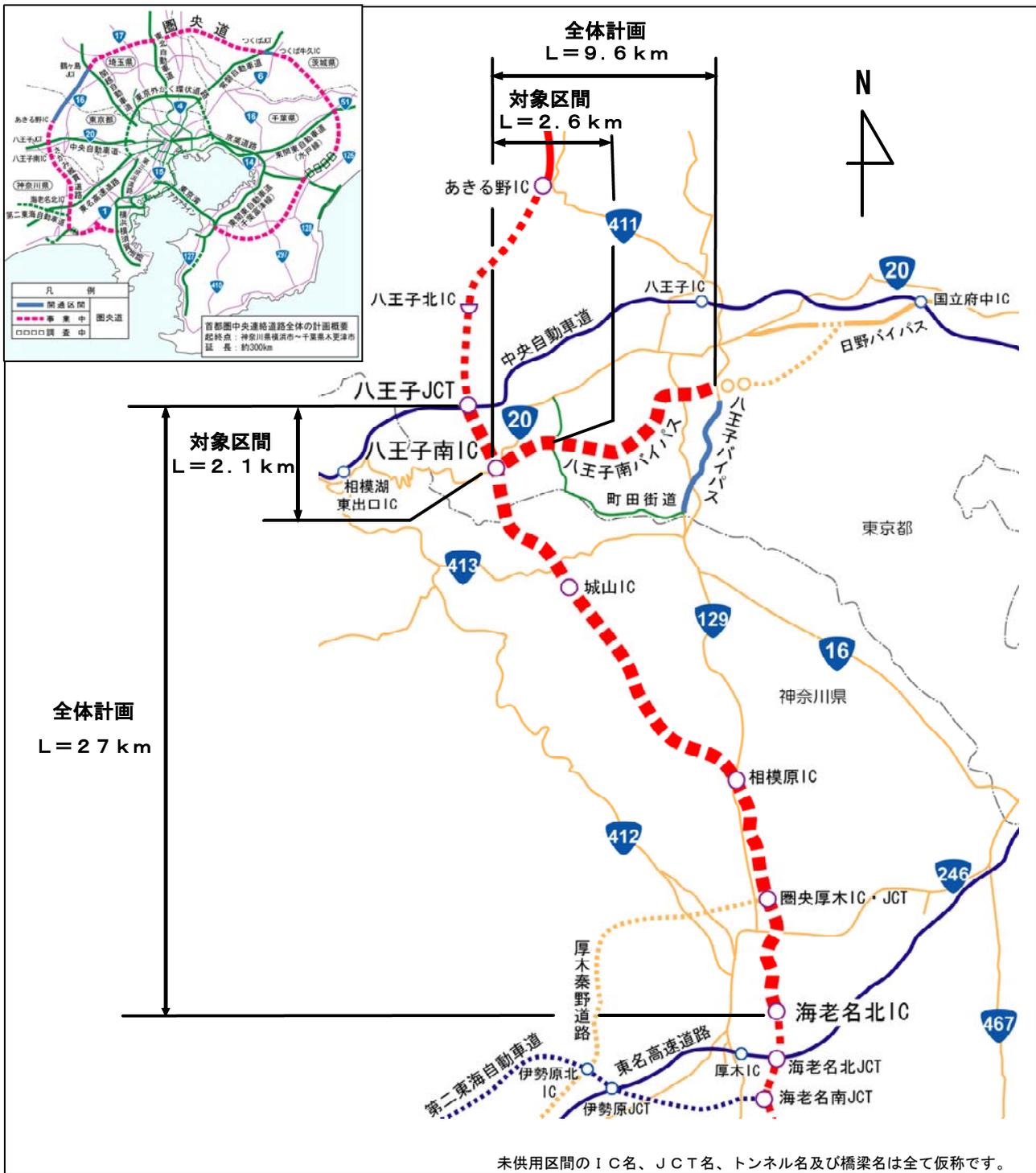
※ 未供用区間のIC名、JCT名、トンネル名及び橋梁名は全て仮称です(以下同様)。

2) 一般国道20号八王子南バイパス（八王子南バイパス）

八王子南バイパスは、現在の一般国道20号のバイパス機能を有する幹線道路として計画された延長9.6kmの道路であり、八王子市中心部を通過している現在の一般国道20号の幹線交通、生活交通、バス交通の輻輳等による慢性的な交通混雑の緩和に寄与する道路です。

八王子南バイパス	全体計画：国道16号八王子バイパス～八王子南IC (八王子市北野町地内～八王子市南浅川町地内)	9.6km
	対象区間：町田街道～八王子南IC (八王子市館町地内～八王子市南浅川町地内)	2.6km

事業認定申請全体計画、対象区間図



3. 対象区間の事業の経緯、進捗状況

1) 圏央道（八王子南IC～八王子JCT間）

平成元年3月 都市計画決定（一般国道20号～埼玉都県境）
平成5年6月 用地着手（八王子南IC）
平成9年2月 都市計画決定（神奈川都県境～一般国道20号）
平成14年1月 工事着手（八王子南IC）

現在

用地進捗率：約8割

工事の進捗：

八王子南IC(下部工38基中16基が完成、3基が施工中)



<圏央道 八王子南IC>

※未開通区間のIC名、JCT名、トンネル名及び橋梁名は全て仮称です。

2) 八王子南バイパス（館町～南浅川町）

平成9年2月 都市計画決定
平成12年4月 用地着手
平成14年1月 工事着手（南浅川町）

現在

用地進捗率：約8割

工事の進捗：

浅川トンネル

平成17年5月末 安全祈念式



<八王子南バイパス 浅川トンネル>

※未開通区間のIC名、JCT名、トンネル名及び橋梁名は全て仮称です。

4. 事業認定申請に至った経緯

1) 用地買収の状況

- 圏央道及び八王子南バイパスの用地買収率は、現在約8割。(平成15年度末には約7割に到達)
- 事業用地の一部において、事業に反対するため、事業者の用地買収を困難にする目的で土地トラスト(土地を複数で共有し所有する)及び立木トラスト(立木に住所・氏名を書いた札(明認札)を掛け立木ごとの所有権を主張する)が設定されています。

用地取得対象件数：約150件(既に120件を超える用地を取得済み)

- └ 残 件：26件(うちトラスト6件、事業反対者1件)
 - ①土地トラスト 南浅川地区 約1,100m²(2件) 合計約500名の共有者
 - ②立木トラスト 裏高尾地区 約100本^{注1)}(4件)

注1)用地境界外から確認した本数であり、全ての立木トラストを把握しているものではない

- 用地買収を計画的に進めるため、平成8年度から延べ約1,600回以上交渉(文書交渉含む)を実施し、その概ね9割を事業反対者に対する交渉に当ててまいりましたが、現在まで協力は得られておりません。
- 一部の事業反対者の協力が得られないことから、周辺地権者は用地買収に必要な境界確定すらできていない状況です。今年1月にも用地境界の立会の依頼を行いました。が、立会を拒否されました。更に、6月には約500名に対して文書による交渉を行いました。が、文書に対する回答のない方も多数おられます。今後、境界確定ができない恐れがあります。

2) 地元からの要望

一方で、沿線市町村長など、地元からは一日も早い東名高速道路と中央自動車道との接続実現に向けた建設促進の要望がなされています。

- ・圏央道を促進する市町民の会連絡会^{*1}等からの促進要望
- ・沿線市町村^{*2}長、沿線市議会議長、議員からの促進意見書

※1 都内の地元住民約10万人からなる市民団体

※2 八王子市、あきる野市、青梅市、羽村市、福生市、日の出町、瑞穂町、奥多摩町、檜原村

3) 事業認定の申請に向けて

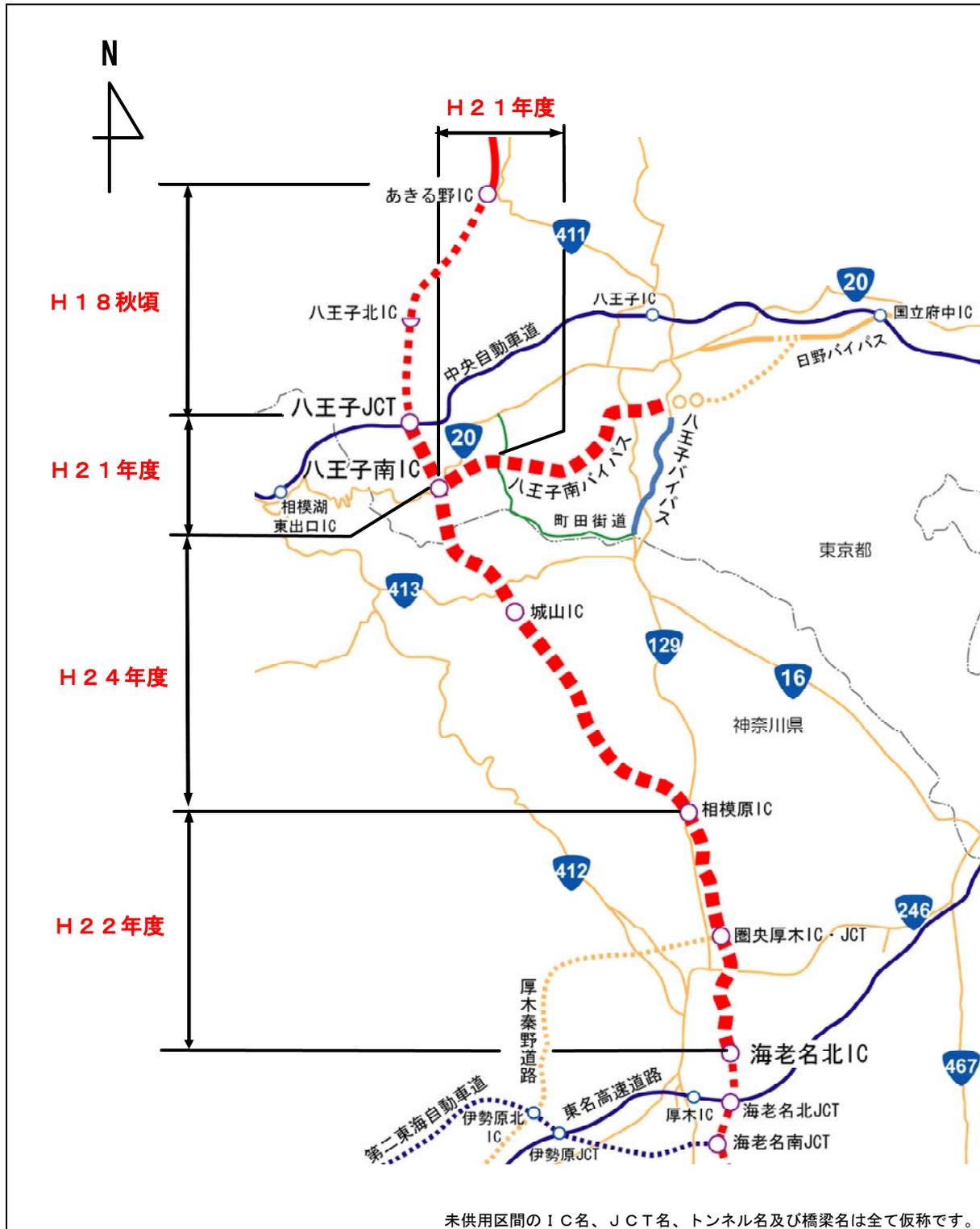
- 圏央道の対象区間は、当初の予定から既に開通が4年も遅れており、開通の遅れに伴う社会経済的損失はコスト換算可能な損失だけでも、累積で約360億円(年間約90億円×4年)に上っていると推計され、この損失を既に国民が負担しています。今後も開通が一日遅れるごとに、一日約2,500万円の損失が発生します。
- 多くの地域住民や沿線自治体等から一日も早い東名高速道路と中央自動車道との接続の実現を強く期待されており、国土交通省及び日本道路公団としても早期開通に向け、必要な用地を確保するため、今般、土地収用法に基づく手続きを開始するものです。
- なお、今後も任意による用地買収のご協力が得られるよう、引き続き用地交渉に努めてまいります。

5. 供用目標年度の変更について

○土地収用法に基づく手続きに必要な期間を考慮し、対象区間（圏央道八王子南IC～八王子JCT間、八王子南バイパス館町～南浅川町間）の供用目標年度を平成18年度から平成21年度に変更します。

○今回の申請区間以南（八王子南IC以南）については、用地買収率の現状、事業予定箇所を取り巻く諸情勢などから、東名高速道路（海老名北IC）～中央自動車道の全線供用の目標年度を、平成19年度から平成24年度に変更します。

ただし、このうち、相模原IC以南は、代替地の選定、確保等の用地取得調整を進め、平成22年度の供用を目指します。



7. 圏央道の中央自動車道との接続について

1) 事業の進捗状況

- 八王子JCT～あきる野IC間については、平成16年8月16日に、必要な用地を全て取得し、その翌日より全面的に工事を展開。
- 八王子JCT～あきる野IC間の工事進捗
橋梁は全て完成。トンネルは4本中3本が最終断面で貫通済み。
残る八王子城跡トンネル(仮称)も貫通しているが、最終断面への掘削を継続中。
- 八王子JCTの工事進捗
中央自動車道と圏央道が接続する北向きランプ橋の架設は、5月までに全て完了。

2) 八王子城跡トンネルについて

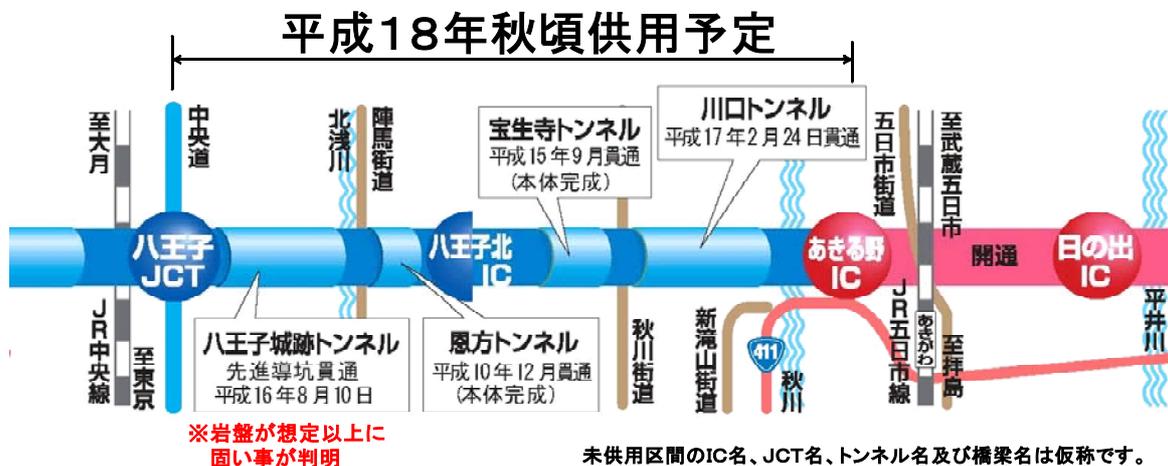
- 一方で、八王子城跡トンネル(仮称)の施工では、岩盤が想定以上に固いことが判明。掘削機械を変更して対応するなど、中央道までの早期接続に向けて最大限の努力を傾注。



このような工事の状況を踏まえ、中央自動車道と接続する八王子JCT～あきる野IC間は、1日も早く供用できるよう積極的に工事を進める予定であるが、現在のところ平成18年秋頃にならざるを得ない状況となっている。



ケーブルカー山上駅から(仮称)八王子ジャンクションを望む
(眺望予想図)



3) 八王子JCT～あきる野IC間の開通による整備効果



未供用区間のIC名、JCT名、トンネル名及び橋梁名は全て仮称です。

◇開通による便益◇

八王子JCT～あきる野ICの開通で年間
約**260億**の便益
(現在1日7千万円の損失を国民が負担)

◇幹線道路の交通円滑化◇

国道16号、411号の交通量が減少し、
交通円滑化が図られる

◇温室効果ガス(CO₂)の削減◇

八王子JCT～あきる野ICの開通で
CO₂排出量を**3.7万t-CO₂/年**削減
※明治神宮の面積(72ha)の約48倍に相当
する森林の年間CO₂吸収量と同等

◇走行時間の短縮◇

八王子IC～鶴ヶ島JCT間の走行時間が
71分短縮
(109分 → 38分)