

### 3-4 政策転換による地元自治体との合意見直し（再協議）

#### 1. 立場と仕事

高速道路会社（当時は公団）に入社して 16 年目のことだった。ある支社の工事事務所の工事長として一つの工区を受け持ち、高速道路の建設計画についての地元自治体との設計協議を担当していた。

#### 2. 遭遇した事態

担当工区の中に IC も SAPA も計画されずに、高速道路が町内を通過するだけの町があった。用地買収に着手するには横断構造物や道水路付け替え計画等の設計協議について町と合意する必要があるが、町からは IC または PA が計画されない限り、設計協議には応じられないと回答が寄せられた。

対応策として、通常よりも休憩施設の設置間隔が長かったこと、土量バランスから切土量を増やすことが有利であったことから追加 PA を検討した。追加 PA の計画は社内です承され、町に説明を行い、無事、設計協議についての合意が得られた。

その後、現地に幅杭測量を行い、いよいよ用地買収に着手しようとしていた矢先、当時の政権の方針として更なるコスト削減が打ち出され、社内でコスト削減メニューについての検討が進められた。その結果、当該 PA 計画の廃止がメニューに挙げられ、上部組織から町と再協議を行うよう指示を受けることとなった。

町と合意した設計協議をひっくり返して PA 計画を凍結しない限り建設は認めないという組織の方針と、町からは、PA の計画がない限り、用地買収は認めないという圧力の下で、この状態を打破することを上司の所長から求められた。

#### 3. 対応内容とその結果

まず、町長にこの状況について腹を割って話し、町の関係者と何度も町にとって最も有利な方策は何かを相談した。打開策として、現時点では無理であるが、将来、手続きを踏めば追加 IC の設置が不可能ではないことを説明し、追加 IC の概略計画図面を作成し提示した。事業を止めることだけは絶対に許されなかったため、その図面が独り歩きして自分が非難されるリスクを覚悟して臨んだ。

その結果、町のことを真剣に思う気持ちが認められ、将来の追加 IC の可能性を残しながら、先行して本線のみ建設することについて町の実情を得ることができた。

その後、追加 IC は日の目を見ていないが、町にとっては、将来の夢を見続けることだけでも有難い話だと当時の自分の提案について高い評価をいただき、約 15 年経った現在でも町長とは友好的な関係が継続している。