

第50回全国公害被害者総行動 国土交通省要望書

質問	回答
【中部横断自動車道(長坂～八千穂)山梨県側(北杜市)】 中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会第50回公害被害者総行動の一環として道路住民運動全国連絡会とともに2024年7月に引き続き今回の国交省要請を行います。質問、要請事項についての対応等の説明を求めます。	
〈質問・要請事項〉 1.当初示された3キロ幅ルート帯のそもそもの問題点について説明を求めます。 中部横断自動車道(長坂～八千穂)の検討は2010年12月1日より、地域住民に3キロ幅ルート帯を示し、その中で①対象路線整備の複数案の設定を行い②地域の課題を解決できるルートの検討を行うと説明をしていました。 しかしながらこの3キロ幅ルート帯は中央道八ヶ岳PAを中心とする3キロ幅にルート帯が設定されており、八ヶ岳PAから長坂IC方面は縦断勾配5.5%もある下り坂です。「道路構造令」ではこの区間は勾配が急すぎてジャンクションは建設できないエリアである事が、当会の検証の中で新たな問題点として判明しました。<u>そもそもなぜこのような検討対象の「案」にもならないものを住民等へ提示したのか説明を求めます。</u>	平成23年7月にお示ししている3キロ幅ルート帯は、中部横断自動車道(長坂～八千穂)の「今後の整備方針」の決定にあたり、お示ししたものであり、詳細な道路位置や構造をお示ししたものではありません。 なお、道路構造令の解説と運用では、インターチェンジが接続する付近(本線相互の分岐合流を含む)における本線の幾何構造は、原則として、最急縦断勾配は3%以下を満足することとされておりますが、中央自動車道の3キロ幅のルート帯に含まれる区間において縦断勾配が3%以下の区間は含まれています。

2.「詳細ルート案」と都市計画原案の撤回を求め問題点について説明を求めます 都市計画原案は、事業予定者の国交省から送られた「詳細ルート案」の図面 16 枚を踏襲して都市計画決定権者の山梨県が作成し、2023 年 10 月に公表されました。昨年の要請項目でも取り上げた山梨県と長野県の住民等への対応が著しく公平性を欠き、山梨県側の住民等を差別的に扱っている問題に加え、更なる問題が判明しました。	
①長野国道事務所が中部横断自動車道の長坂～八千穂間の航空写真を撮影し、長野県内の当該地域の現状を把握するため「現在地図」を作成してルートの決定を行ったことが判明しています。 しかしその航空写真の山梨県内部分を受け取った甲府河川国道事務所は、当会の問い合わせに対して「現在地図」の作成を行っていないと回答しています。山梨県側部分の航空写真を基に「現在地図」を作成しないで甲府河川国道事務所が作成した「詳細ルート案」をそのまま踏襲して山梨県が作成した都市計画原案では、「配慮ポイント」として検討すべき家屋等をルートが直撃し、地域の行政組織を分断するなどの重大な問題が起き、住民等や事業者等の将来の生活に甚大な打撃を与えることが予想されます。既に生活や事業の見通しもつかず平穏な生活も壊され人権侵害が続いています。これらは甲府河川国道事務所が古い地図をそのまま使うなど、現地の現在の実態に基づかない杜撰で古い地図を基に作成した「詳細ルート案」を山梨県が検証・検討もせずに作成した都市計画原案により引き起こされているものです。 <u>なぜ甲府河川国道事務所は転居してきた住民の新築住宅の増加に加えて旧来からの住民等の住宅や事業所等の増加を踏まえて、現時点での現地の実態を詳細に反映する航空写真を基に「現在地図」を作成し、それに基づいた「詳細ルート案」を作成しなかったのか、説明を求めます。</u>	中部横断自動車道長坂～八千穂の事業予定者のルート案は、令和元年に撮影した航空写真測量から作成した地形図を基にしつつ、現地調査などを行った上で作成しています。

②1キロ幅ルート内に新たに住宅を建設した住民等や、移住者が増えている集落エリアが都市計画原案のルートに入ってしまう、地域が分断されたり住宅の目前に 10m 以上の盛土や防音壁が建設されるなど生活環境に大きな影響を受ける事態となります。また事業や農業が継続ができるのか、立ち退きにより二重ローンを抱えるかもしれないなど住民等や事業者等は精神的にも不安な日々を強いられています。<u>これら関係住民等が直面させられている実態を国交省はどのように考え対応しようとしているのか具体的な説明を求めます。また、再度、建設計画地は当然ながら工事関連道路近接地域及び資材置き場、残土置き場等として検討されている地域の住民等や事業者等の意見を求める場を速やかに開催し意見を反映するよう求めます。</u>	現在は、都市計画・環境影響評価の手続き中であり、引き続き、県や市と連携して、地域の皆様からのご意見を伺いながら、丁寧に対応してまいります。 なお、工事関連道路近接地域及び資材置き場、残土置き場等の説明は、事業実施段階にて行うものと考えております。
③2024 年 1 月に山梨県が行った「説明コーナー」の会場で、当時の甲府河川国道事務所の大和田宜雄地域防災調整官、森田博継保全対策官は当会の質問に対して「都市計画原案は環境影響評価の現地調査の結果を反映していない」と明言しています。そうであれば当然のこととして環境影響評価の結果や地域の実情等によりルート案は変更されるべきものであることは明らかです。しかし国交省は「ルート案の変更はない」と強弁しています。なぜ環境影響評価の結果も反映していない、山梨県側建設計画地の航空写真を基に「現在地図」も作成せず、杜撰な「詳細ルート案」に基に作成された「都市計画原案」を一方向的に住民に押し付けるのか、住民無視も甚だしいものです。<u>直ちに現在提示されている「詳細ルート案」、都市計画の原案を撤回し環境影響評価の現地調査の結果や住民等や事業者等の意見を反映させた変更案を再度、提示することを求めます。</u>	事業予定者が山梨県に送付した事業予定者のルート案については、現地調査の結果などから把握した家屋、既存集落、公共施設、発電施設、工場、動植物の生息、生育箇所などのコントロールポイントを極力回避し、道路構造における安全性・走行性、コストなど総合的な判断により検討しております。 環境影響評価法においては、都市計画の対象事業について、環境面から都市計画の案の合理性・妥当性を判断する必要性から、都市計画と環境影響評価の手続きを併せて行うこととされています。当該道路についても都市計画案及び環境影響評価準備書の公告・縦覧を併せて行うこととしており、都市計画・環境影響評価の手続きを適切に進めているものと認識しております。