

2023年2月27日

山梨県知事 長崎幸太郎様
国交省道路局長 丹羽克彦様
関東地方整備局道路部長 松本健様
国交省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

(仮称) 韮崎都市計画道路1・4・1号 双葉・韮崎・清里幹線の環境影響評価
の現地調査に基づく「主要なコントロールポイント」に関する質問書

山梨県は現在、都市計画決定権者として(仮称) 韮崎都市計画道路1・4・1号 双葉・韮崎・清里幹線に関する環境影響評価の手続きを事業者の国交省に代わって行っていることになっています。しかし山梨県は環境影響評価法第46条に依るとしてその現地調査のすべてを事業者である国交省に丸投げをしているのが実態です。

これを受けて国交省甲府河川国道事務所は2020年10月から「(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(長坂~八千穂)・山梨県区間)の環境影響評価に関する現地調査」を実施するとともに、2021年12月にその報告書を作成しルート検討方針に関わる資料を取りまとめました。

私たちは国交省が中部横断自動車道の山積する問題を解決することも出来ず、国交省自らが認めた1キロ幅ルート帯とそれまでの3キロ幅ルート帯の関係図の重大な誤りや改ざん問題等をそのままにしてひたすら建設に向けた手続きを強行していることは断じて認めることができません。

「R2 峡北地域環境影響他検討業務報告書」としてまとめられた文書の中で、ルート決定の基本となる「主要なコントロールポイント」に関する部分には極めて重大な瑕疵があることが判明しました。このことについて、以下の質問への回答を求めます。回答期限は3月13日とします。

質問1 「3. 主要なコントロールポイントの考え方(1) 中央道分岐~村山」について

1) 「■地域特性」の項目の中に優良農地が広範に存在することを欠落させていること。

建設計画では中央道長坂IC付近から分岐する計画となっていますが、その付近には農水省により耕地整理された「秋田田圃」が広範に広がっています。2012年11月のワーキンググループに提出された資料では、「ルート帯(案)の考え方」として第1に「土地利用(住宅地・集落、別荘地、農地)への配慮」をうたっています。しかし現地調査を踏まえたコントロールポイントの考え方ではこの農地が存在しないことにされており、配慮の対象外となっています。これは重大な欠陥と言えます。現地調査を行ったにもかかわらず、なぜこの広範な「秋田田圃」が見過ごされたのか、説明を求めます。

2) 実施区域の中央に住居等が多く存在していることを無視していること。

「■地域特性」では「集落が実施区域の内側両端に存在」と書かれていますが、実際には内側中央にも住居等が多く存在しています。これでは適正な調査・予測・評価等ができるはずもありません。現地調査でなぜこの事実を把握できなかったのか、説明を求めます。

質問2「3. 主要なコントロールポイントの考え方(2) 村山～高根 IC(仮称)」について

1) 「■地域特性」では、「集落が実施区域の内側両端に存在」と書かれていますが、別荘地等の存在についての記述は一切ありません。「実施区域」の中央には「こかげ村」別荘地に28軒、「山の神」や「高根平」別荘地に48軒の住宅等があり、その他にも井戸を共同管理している多くの住居等が存在しています。そこに永住者が増え、土地を所有している人も少なくありません。これだけ大きい別荘地等を欠落させた「コントロールポイントの考え方」で高速道路建設による影響を検討したとしても、それが地域実態を無視した机上の空論であることは明らかです。このことは調査検討の重大な瑕疵以外の何物でもありません。現地調査を行ったにもかかわらずなぜこれら大きな別荘地等を把握していないのか回答を求めます。また道路計画予定地内の家屋数を示し、調査検討のやり直しを求めます。

国交省は高速道路建設計画を発表した時からずっと八ヶ岳南麓に多数存在する別荘や二地域居住住宅をその対象から外してきた経緯があります。国交省の当時の担当者の甲府河川国道事務所の小林達徳事業対策官は「八ヶ岳南麓にこんなに別荘があることを知らなかった」と弁解しましたが、それ以来10年以上が経過してもなお、別荘地や別荘等の数を把握できていないことがこれらの報告書からも明らかになったといえます。更にそこに住む住民の存在をも未だに把握できていないことも極めて大きな問題です。

八ヶ岳南麓には、行政による2021年の集計で別荘等が長坂町2040、高根町3381、大泉町4061、小淵沢町1324と、約10800戸以上あることが分かっています。北杜市全体の世帯数は約22000であるので、単純に考えてもその約半数にあたる別荘等が八ヶ岳南麓に存在するということです。これらの住居の位置と数、及びどのような人たちがそこで居住・生活し活用しているのかをきちんと把握せずに建設計画を進めようというのはまさに無謀な計画と言わざるを得ません。

2) 「■地域特性」から村山六ヶ村堰疎水を外していること。

村山～高根 IC(仮称)には、農水省が選定する「疎水百選」に選ばれ、世界かんがい施設遺産にも登録されている「村山六ヶ村堰疎水」が流れています。この疎水は約1000年前に開削されたといわれており、以来この地域に農業・生活用水を供給して、現在でも約550ヘクタールの農地に水を供給するだけでなく水力発電にも利用されている重要なかんがい施設です。2014年に世界かんがい施設遺産に選定され、北杜市にとって極めて重要な施設です。高速道路建設により大きな影響を受けることが予想されるにもかかわらず、なぜこの村山六ヶ村堰疎水を地域特性から排除したのか、説明を求めます。

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会
連絡先：佐々木 郁子 TEL 0551-47-6260

添付資料

「3. 主要なコントロールポイントの考え方 (1) 中央道分岐～村山」

「3. 主要なコントロールポイントの考え方 (2) 村山～高根 IC (仮称)」

3. 主要なコントロールポイントの考え方 (1) 中央道分岐～村山

非公開資料 p.5

■ルート・構造の検討におけるコントロールポイントの考え方


■事業特性(図面左より順に)

- 中央道との接続部(ジャンクション)は、[]で、交差道路を跨ぐ。
- ジャンクションから、[]で地盤からの高さを確保し、交差する現道や河川は、[]で越える。

■地域特性

- 集落(■)が、実施区域の内側両端に存在。
- 大きな工場(■)と溜池(■)が、実施区域の中央に存在。
- 主要な眺望点(●)が、実施区域とその周辺に存在。
- 埋蔵文化財(□)が、実施区域に点在。

■環境保全(コントロール)の考え方(図面左より順に)



には猛禽類の営巣地やベア名等は非表示とします。

3. 主要なコントロールポイントの考え方 (2) 村山～高根IC (仮称)

非公開資料 p.6

■ルート・構造の検討におけるコントロールポイントの考え方


■事業特性(図面左より順に)

- []で地盤からの高さを確保し、インターチェンジ検討位置まで []地盤からの高さを確保しつつ、現道と接続する。

■地域特性

- 集落(■)が、実施区域の内側両端に存在。
- 大きな工場(■)が、実施区域に存在。
- 主要な眺望点(●)が、実施区域に存在。
- 優良農地(□)が、実施区域の中央に存在。
- フクロウ(■)、ツミ(■)、オオタカ(■)、ハチクマ(■)の営巣地が、実施区域の内側両端に存在。
- 旭山城(○)、桜の森公園(○■)が、実施区域に存在。

■環境保全(コントロール)の考え方(図面左より順に)



には猛禽類の営巣地やベア名等は非表示とします。