

公共事業チェック議員の会・中部横断道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会 「公開ヒアリング」

日時：2019年7月24日（水）15:00～

場所：衆議院第二議員会館 B1第5会議室

参加者：国会議員、国土交通省、沿線住民の会等

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価の問題点の指摘に続く21質問項目及び環境影響評価の方法書送付と都市計画との関連などについて

国交省への質問事項

1. 21質問項目への回答について

国交省は2018年12月11日の公開ヒアリングで21項目の質問事項について口頭で回答したが、国会議員から後で文章で回答するようにとの要請があり、それを了承した。2019年2月5日に「回答文」なるものを国会議員あてに送ってきたが、その文書には日時、宛先、発信者名が書かれておらず、出所不明の文書であり、しかもその内容は21項目の質問に一つ一つ答えるものでなく、一般的な経過説明に過ぎない内容である。公務員が職務上作成したものと言えない文書である。

質問事項の提出から7か月以上も経過した現在においても未だに道路局からの正式な回答が行われていない。なぜ国交省道路局・関東地方整備局・甲府河川国道事務所・長野国道事務所は建設計画を公表してから何年も経過しているのに、建設計画の正当性・妥当性・必要性などを厳しく問うているこの21項目の質問に答えることができないのか。私たちは、関東地方整備局専門員と関連する国道事務所の地域防災担当官と室長が質問項目についての回答内容について業務上のメールで幾度となくやり取りをしていたことを担当者から直接聴取し、文書での回答の検討が行われていることを確認している。それ故、文書での回答は可能なはずである。21項目の質問への文書での回答を求める。

私たちは複数ルート案が提示されず比較評価の機会が与えられなかったことなど国交省の公共事業評価制度の「構想段階における住民参画型道路計画ガイドライン」や建設計画の進め方等に関わる様々な問題点を事実に基づき指摘してきた。それに対して国交省道路局（本省）・関東地方整備局・甲府河川国道事務所・長野国道事務所は未だに明確な説明と回答をすることができない状況にある。計画段階評価の開始以降も住民の意見は反映されず、問題が解決されないまま長期間こうした状態が続いている。さらに現在も新たな問題点が発見されている。こうした状態について国交省はどのように考えているのか、説明を求める。

2. 中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響評価の方法書（事業者案）の送付について

①本年6月26日、関東地方整備局の課長補佐から電話があり「21項目の質問事項について、質問項目に関するフォーマットに入れるのは難しいが、別途、資料を用いて説明したいので、7月中の日程を調整をしたい」との申し入れがあった。わずかその2日後の6月28日に関東地方整備局は山梨県、長野県に対して中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響評価の方法書（事業者案）を送付した。関東地方整備局課長補佐

を確認すると、道路局も承知の上だとのことだった。このような対応は、国民と話し合いをしたいと持ち出しておきながら一方的に私たちとの関係を壊し問題解決をより一層困難にするものである。これについて、国交省はどのように考えているのか。

②長野側では2018年7月に初めて1キロ幅のルート帯が公表された。所管の長野国道事務所は2019年6月中旬まで「長野側の方法書は作成していない」と明言していたが、どのように作成して送ることが可能となったのか。また、長野側では高速道路建設の概算事業費すらもいまだ算出されていない。このような現状で、建設計画を進めることに国民の理解が得られるのか、説明を求める。

③中部横断自動車道（長坂～八千穂）に関する基本的な質問事項と言える21項目の質問にも答えることが出来ずに建設計画を進めることは、国交大臣が言明している「丁寧な説明」「住民との合意」に反するものである。国交省は、この建設計画に対する住民の理解をどのように得るつもりか。またこの21項目の質問は「計画段階評価」の問題点を多く含むものである。このことに答えず、方法書を県に送付することは許されない行為である。これについて説明を求める。

3. 環境影響評価と都市計画について

①中部横断自動車道（長坂～八千穂）に関する都市計画は、本年5月21日の山梨県知事及び長野県知事との面談時に唐突に出されたものであり、住民への説明も全くされていない。山梨側に関しては、中部横断自動車道が建設予定の地域は農村地帯であり都市計画エリアではないことは、国交省の2013年当時の甲府河川国道事務所の事業対策官が地元説明会で明言している。なぜ唐突に都市計画を持ち出し、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響評価の手続きを進めようと方法書を送付したのか。

②都市計画の特例に関する環境省、国交省都市計画局の通知によれば、都市計画決定権者は「二都府県にまたがる都市計画にあつては、建設大臣または市町村」となっており、都府県が都市計画決定権者となることはできないとされている。この件に関し、沿線住民の会は甲府河川国道事務所、長野国道事務所、山梨県、長野県に指摘したが、いまだに「調査中」という回答である。山梨・長野両県が環境影響評価の手続きを行うとして国交省が方法書（事業者案）を送ったのは、どのような法的根拠に基づくものなのか、改めて説明を求める。国交省は中部横断自動車道（長坂～八千穂）に関わる都市計画の決定に際し、都市計画決定権者はどこを認識しているのか。また、この都市計画に関わる中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響評価はどこが行うのか、説明を求める。

4. 旧清里有料道路の活用案について

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価の開始に際し、国交省は複数案を提示し検討を行ったとしている。

そのうちの1案に「一部旧清里有料道路の活用案」があった。この道路の一部の区間は平均勾配が8%もあり、道路構造令で定める高速自動車国道の勾配を大きく超えているために高速道路としては不適である。

国交省は選択肢としてふさわしくないルートを示し、全区間で新たに道路を整備する案と対比させて選択を迫ったことになるが、これで複数ルート案の提示と言えるのか。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価は、その当初から複数ルート案が提示されず、全区間で新たに道路を整備する全線新設高速道路整備案ありきだったことになる。

国交省は、コミュニケーション活動の第2回アンケートに、対策案として「全区間で新たに高速道路を整備する案」のほかに「一部旧清里有料道路を有効活用する案」、「国道141号（一般道）改良案」を提示したが。アンケートの結果では半数以上の市民が「国道141号（一般道）改良案」を選択した。しかし関東地方小委員会の間とりまとめでは地元によくあった「自然環境・景観への影響を懸念する」意見や「八ヶ岳南麓地域での整備への異論」「国道141号（一般道）改良と活用」とする住民、別荘所有者等の多数意見を無視して“全区間での高速道路の整備が有効”とした。なぜアンケートでの多数意見が無視されたのか。最初から「全区間での高速道路整備ありき」だったのはいか、説明を求める。

5. 危険な新ルート案

沿線住民の会が情報開示請求で国交省が公開した中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨側新ルート案の詳細図を見ると、平均勾配が6%の個所が3地点、道路延長が5.5 kmもある。これは山梨側の建設計画の4分の1にも及ぶ長さである。この勾配に関して中央自動車道を例にとると、平均勾配はきつくても4%程度であり、最急勾配は6%である。新ルート案の高速道路建設計画では、平均勾配が6%の個所が5.5 kmもあり、しかもカーブでの想定となっているため、冬季の積雪や凍結などにより非常に危険な道路となることが予想される。

中央道の須玉IC～長坂IC間は積雪時にしばしば通行止めになることから、国交省は先ごろこの区間をチェーン規制の対象に指定している。この区間の登坂車線を併設している高速道路の平均勾配は4%であり、最急勾配は5.2%である。この事実からも、新ルート案がいかに勾配が急で危険なルート案であるかは容易に分かる。

道路勾配が急で危険で、しかも積雪時には通行が非常に困難になり維持管理が大変なこの高速道路建設計画を、国交省はどのように考えているのか。また、このルート案で高速道路を建設した場合、通行する車両の安全をどのように保障することができるかと考えているのか、説明を求める。

【連絡先】 山梨県北杜市
中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会
連絡担当 佐々木郁子 TEL 0551-47-6260