

2022年11月3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しています。

現地調査を実施する国交省甲府河川国道事務所は 2020 年 10 月に「(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) 環境影響評価に関する現地調査実施について(お願い)」の文書を配達地域指定で住民等へ郵送し、調査箇所は山梨県北杜市内の事業実施区域及び周辺、調査期間は 2020 年 10 月から概ね 1 年間と発表しました。

それ以降、沿線住民の会では甲府河川国道事務所所管の調査第二課の主たる担当者の鈴木捷紀施策分析評価係長へ現地調査の実施状況と内容についての報告の提出を求めてきました。しかし担当者から送られてくる現地調査の報告は実施月と調査項目のみを記載したものに過ぎず全く不十分なものです。更にコロナ感染拡大により国民の移動制限や移動の自粛が行われた時期においても調査が行われていたとする調査報告もありました。実際に現地で調査員に確認したところ、「コロナ感染拡大時には入れなかった時期もありました」「今日、しばらくぶりに入りました」と話すなど、現地調査が形式的に行われていたのではないかという懸念と疑念は深まるばかりです。それだけでなく、甲府河川国道事務所は住民等から求めない限り実施地域や内容等を報告・説明することをせず、住民等に対して全く不誠実な対応を行っていることも問題です。

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、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。

国交省が 2021 年 10 月付「中部横断自動車道(長坂～八千穂) 現地調査について(山梨県区間)」で公表した調査手法、調査地点等については、環境影響評価の方法書に寄せられた山梨県民等の多数の意見が全く反映されておらず、そのような調査と結果では

高速道路建設により自然と景観、生活環境等への様々な面からの影響がどのようなものになるか予測できず、このことについても大きな疑問と懸念があります。

以下、環境影響評価の現地調査についての質問に書面で回答を願います。書面回答の期限は11月18日とします。

1. 大気質

調査は「二酸化窒素、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の濃度」「気象の状況」を対象とし、「調査地域は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の拡散の特性を踏まえて、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします」として、2.1-1 図の7カ所としています。

質問

①インターチェンジ予定地の北杜市高根町堤地区、清里地区は調査地点から除外されています。インターチェンジ周辺の走行路は車の出入りが多いだけでなく、減速と加速により二酸化窒素等の濃度が走行路に比べて多くなることが予想されます。この地点での大気質の調査をしない理由について回答を求めます。

②また、北杜市須玉町津金地区を高速道路が高架とトンネルで通過する計画のため、谷の地形を形成しているこの地区に車から排出された二酸化窒素等が溜まり住民等に大きな影響を及ぼすことが予想されます。にもかかわらず、津金地区を大気質の調査から外した理由について回答を求めます。(参照：図 2.1-1)

③国交省は高速道路が大気質に与える影響の予測の手法として「プルーム及びパフ式による計算」としていますが、2019年12月18日に開催された山梨県環境影響評価等技術審議会（以下、技術審議会とする）の専門家委員は「この地域では安定度も強安定が想定され、構造物により、冷気の滞留や、気流の流れも変わる。走行も斜面に並行であったり横断的であったりすることを考えると、住民が懸念されているように、プルームパフ式での拡散幅を変えただけで適正に評価できるとは思わない」と述べています。

これに対して国交省は『道路環境影響評価の技術手法』については、種々の道路環境及び気象条件に対して、多くの沿道で測定したデータに基づき拡散幅等のパラメータを適切に設定することによりまして、平たん地だけでなく凸凹がある地形等においても適用可能で汎用性があり、十分に検証された手法と考えております」と技術審議会に回答していますが、この発言は現地の地形等の状況を考慮したものとは言えず回答となっておりません。

プルームパフ式での大気質の予測は2次元の予測方法であり、起伏の激しいこの地域では過小評価となる可能性が大であり適用できないことは明らかです。複雑な地形での大気質の調査に関しては、国交省横浜国道事務所が建設中の「横浜環状南線」において、その大気汚染予測について住民がプルームパフ式の問題点等を鋭く指摘し明らかにしています。その結果、2017年2月20日付の神奈川県公害審査会の調停で、環境影響評価の大気汚染予測について「科学的知見に基づき最適な予測方法を用いること」を国交省横浜国道事務所が合意している事実があります。また、この問題については国会の

国土交通委員会でも取り上げられた経緯があります。国交省はこの合意を尊重し、起伏の激しい地形の八ヶ岳南麓地域でも当然ながらブルームパフ式より進化したコンピュータシステム利用技術の3次元流体モデルという最適な大気汚染予測方法を用いて行うことが求められています。

八ヶ岳南麓地域は起伏に富む地形で、3次元の流体モデルによる適正な予測評価が必要です。にもかかわらず不適切なブルームパフ方式で予測を強行しようとする理由の説明を求めます。

2. 水象（地下水）

調査は1) 地下水の状況（地下水位の経時変動状況を調査）2) 帯水層の地質・水理の状況（帯水層の分布と性状を調査）3) 湧水の状況（湧水の分布を調査）4) 温泉の状況（温泉の分布を調査）を対象とし、既存の文献その他の資料がない場合又は不備な場合は、現地調査等によりこれを補うものとしています。

また調査地域は、地下水の変動等の影響を受けるおそれのあると認められる地域としています。

現地調査は、必要に応じて地下水観測調査（既存の井戸や観測井の推移を観測）、地質（ボーリング調査による試料採取）・水理調査（電気伝導率・イオン分析）、土質調査（ボーリング孔を利用した土質試験）を実施するとしています。

質問

①高速道路建設予定地の北杜市長坂町の中央自動車道長坂インターチェンジ付近から高根町堤地区までは八ヶ岳南麓を横断するルートとなっています。このルートは当然のこととして八ヶ岳から流れ出す河川、地下水を横切るもので、その自然、生活環境、動植物の生態等に大きな影響を与えることは避けられません。

八ヶ岳南麓では地下水を利用して生活し、お店を営み、農業等を行っている人も多く、高速道路の工事による井戸枯れの懸念は非常に大きいものがあります。

2020年2月10日の技術審議会において、事業予定者の国交省は「水道原水や農業用水等の取水位置、民間の飲用井戸の位置については、環境影響評価段階では既往資料の入手と現地調査による位置確認を考えています」と回答しています。しかし国交省はこの区間での現地調査は旭山1か所しか実施しない計画です。長坂インターチェンジ付近から堤地区までの地下水の調査を実施しなければ、予期しない井戸枯れなどで住民等の生活に大きな支障を与えることは避けられません。

国交省はこの区間で、河川と湖沼については1.流量、2.流況、3.浸食・堆砂の状況、4.水道水源の状況の調査のため、7か所の調査地点を設定して現地調査を実施するとしています。にもかかわらず地下水に関して、なぜこの区間で調査を行わないのか、その理由の説明を求めます。（参照：図2.6-2）

②上記の1)から4)までを対象とした既存の文献、資料があれば提示を求めます。

3. 地形・地質

地形及び地質の区分、分布、大まかな性状、地盤の不安定要因の有無、重要な地形及び地質と類似した地形及び地質の有無や状況等を調査するとしています。

質問

①北杜市須玉町津金地区・海岸寺は「甲武信ユネスコエコパーク」内に位置しています。この地域は四季折々の美しい自然に恵まれた地で、貴重な自然や生態系が保存され、生物の多様性に富んでいる所です。エコパークに指定されているということは、それを保存し後世に残していくことの大切さを日本だけでなく広く世界の人々が認めているということに他なりません。周囲の自然に調和した古い歴史のある海岸寺は北杜市にとって宝です。この大切な地域の山にトンネルを掘り、自然環境・景観・眺望やそこに生活する人々へ大きな影響を与える計画を強行するのですか。回答を求めます。（参照：図 2.13-1）

②トンネルを掘る場合、ボーリング等で地質、湧水等の確認をしているのですか。回答を求めます。

4. 環境影響評価の手続き

2019年12月18日の山梨県環境影響評価等技術審議会において、環境影響評価の手続きについて専門家委員から「住民意見に対する見解について、回答に誠意が感じられない。住民の方々の懸念に対し形式的な回答となっており、この問題に向き合う態度として、もう少し真摯に向き合うこと」との要請があり、事業予定者は「ご意見を踏まえ、法・条例に規定のない説明の機会を設けるなど、事業計画の進捗に応じて可能な範囲で情報提供等を行い、住民の理解が得られるように努めます」と回答しています。

また「制度上、次に情報が明らかになるのは準備書になるが、方法書に代わるものをもう一度特別に出していただきたい」という専門家委員の要請に対し、事業予定者は「現地調査に入る前に調査計画を立案した時点でご説明をさせていただきたいと考えています」「法・条例の規定はありませんが、事業者としては計画内容について、一般の方々にも示したいと考えています」と回答しています。

質問

調査計画や実際の現地調査に関して住民等への情報提供や説明の機会が設けられないまま環境影響評価の手続きが進められているのが現状です。このような事業の進め方で住民等の理解が得られると考えているのですか。回答を求めます。また、随時、住民等への情報提供や説明の機会を設けるよう求めます。

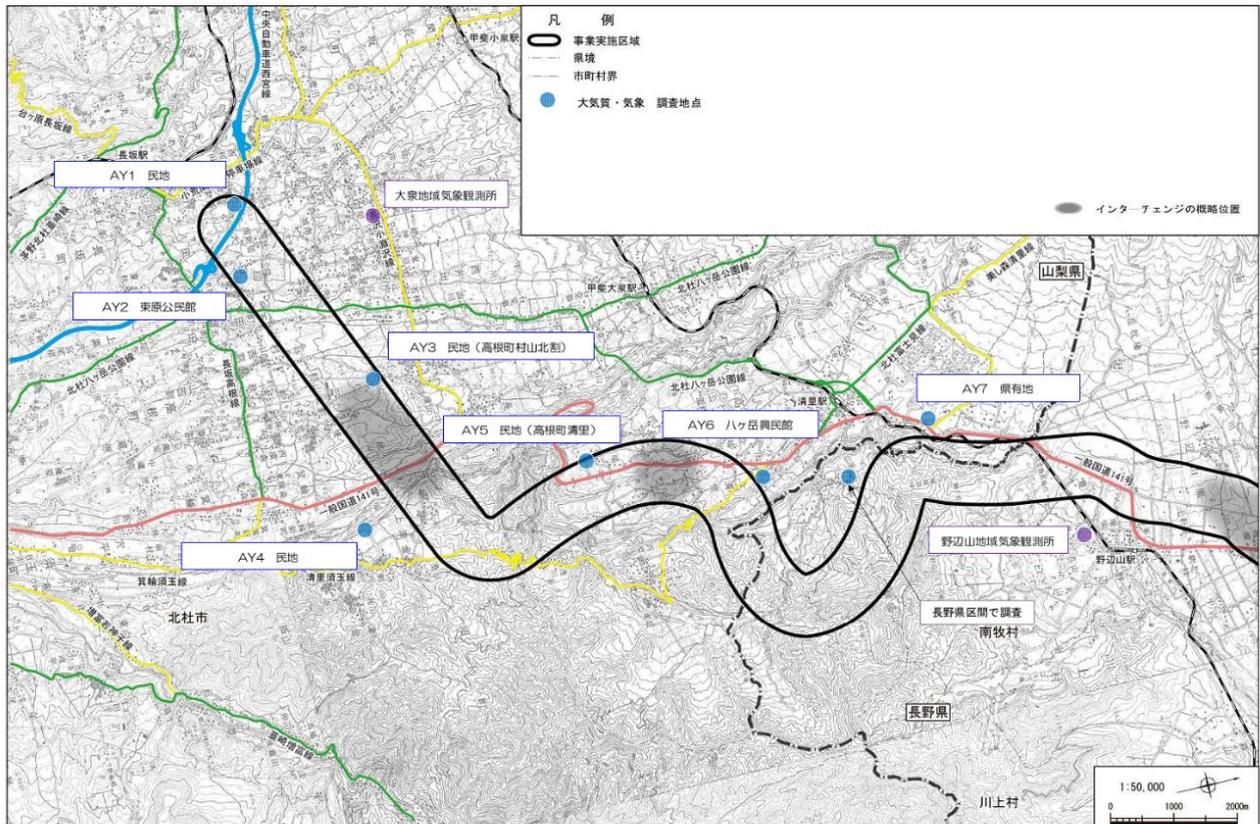
添付資料

図 2.1 - 1 大気等気象調査地点

図 2.6 - 2 水象（地下水）調査地点

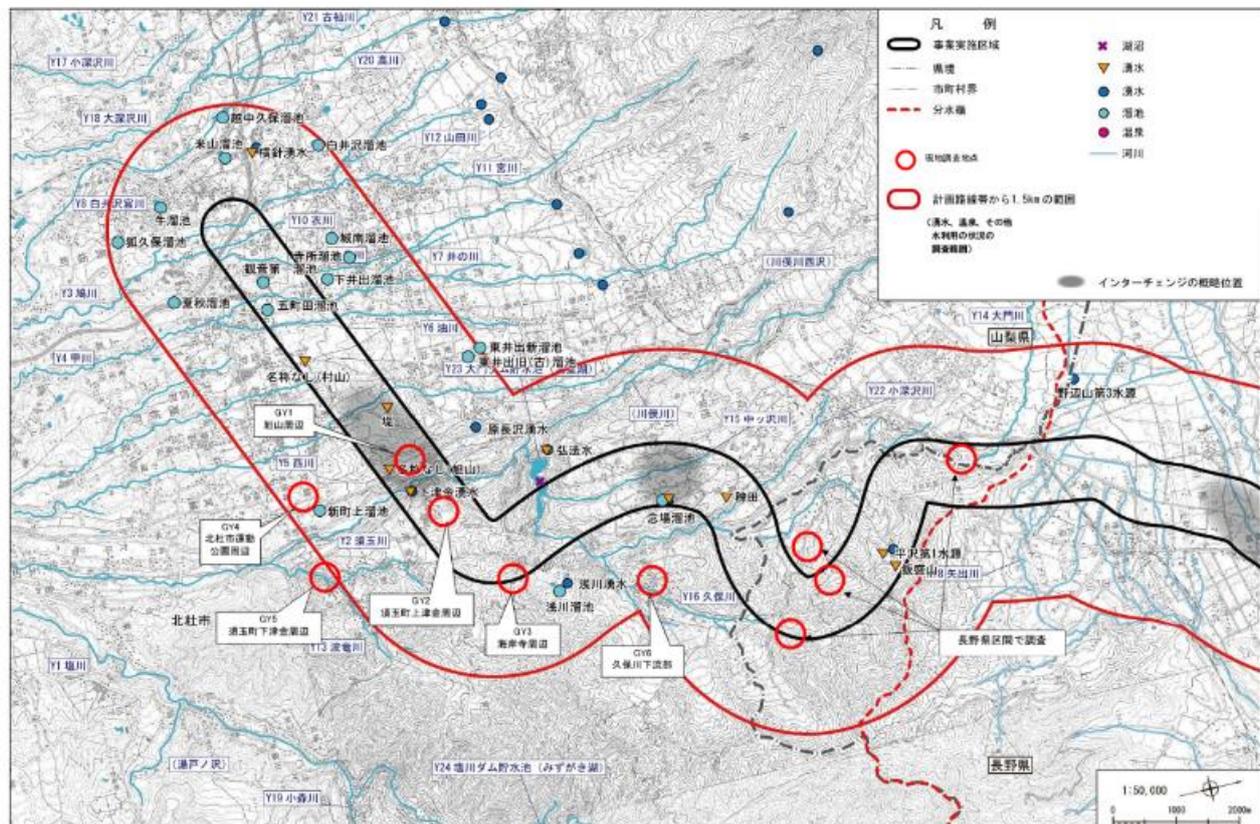
図 2.13 - 1 人と自然とのふれあい活動の現地調査候補地点

連絡先：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



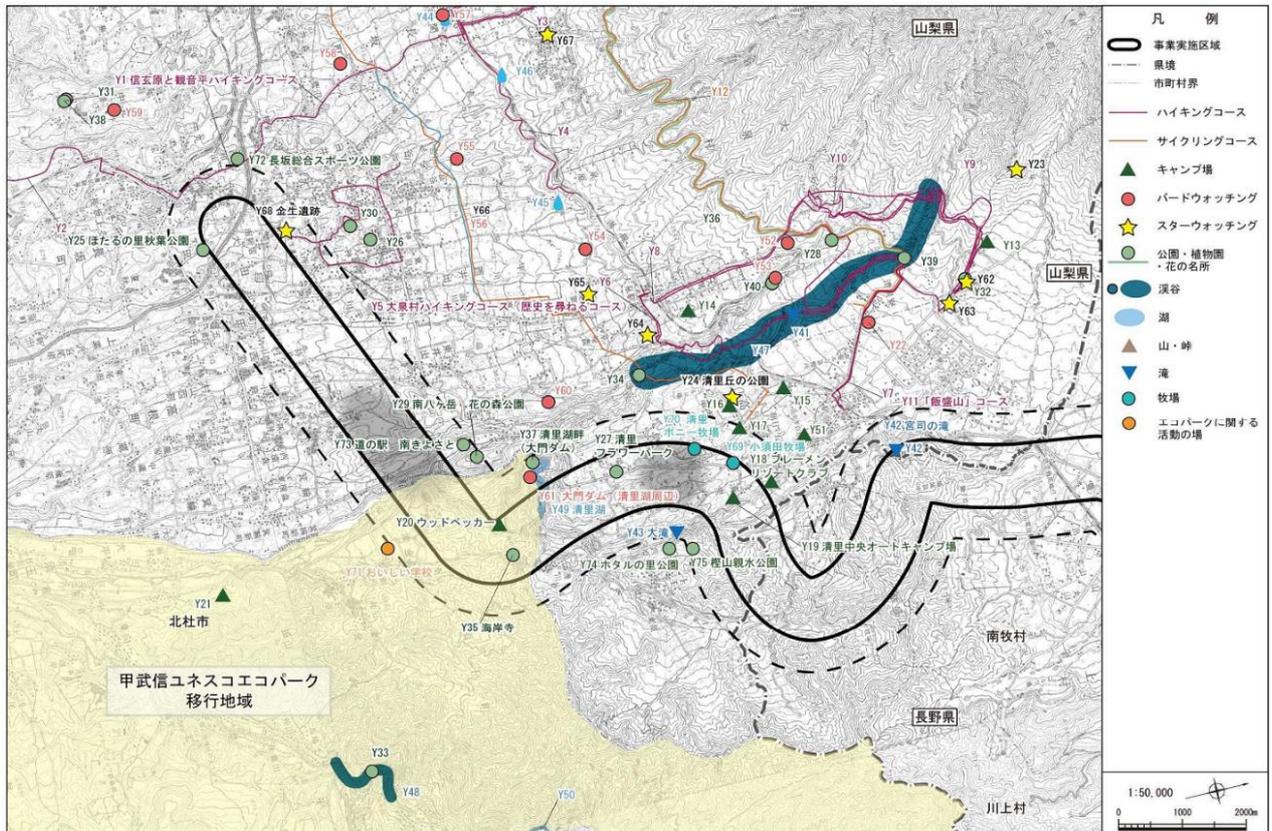
注) 調査箇所は、調査を進めていくにあたり変更する場合があります。

図 2.1-1 大気質・気象調査地点



注) 調査箇所は、調査を進めていくにあたり変更する場合があります。

図 2.1-2 水質(地下水)調査地点



注) 調査箇所は、調査を進めていくにあたり変更する場合があります。

図 2.13-1 人と自然との触れ合い活動の場調査候補地点