

「八ヶ岳南麓を横断する高速道路はいらない！ 国道 141 号線の改良・改修を！」



中部横断自動車道八ヶ岳南麓 新ルート沿線住民の会ニュース

No.60 2022年6月10日発行

4/17 甲府河川国道事務所と八ヶ岳南麓で面談

沿線住民の会では国交省甲府河川国道事務所に面談を申し入れ、4月17日（日）、山梨県北杜市高根町の農村環境改善センターで話し合いを行いました。甲府河川国道事務所との面談は2014年7月が最後となり、それから実に約8年を経た面談となりました。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県側を担当しているのは甲府河川国道事務所ですが、問題のある不誠実な対応が数多く続いたため沿線住民の会では甲府河川国道事務所とは真摯な話し合いは期待することが出来ないと判断し、それ以降、上級機関の関東地方整備局道路部道路計画第一課や国交省本省道路

局企画課に対して継続的に面談要請・意見交換を行ってきました。

甲府河川国道事務所はその役割を果たしてこなかった

沿線住民の会が関東地方整備局や国交省本省との面談、交渉を継続する中、山梨県側を担当する甲府河川国道事務所は、中部横断自動車道の建設計画を進めてきた責任所管としての自覚がなく、またその問題点の指摘や質問、なぜ関係住民等から面談を拒否されてきたのかなどへの検証も全くせず、その対応を関東地方整備局や国交省本省に丸投げし、いわば傍観者的な立場で沿線住民の会とのやり取りを見ていたと言っても過言ではありません。

関東地方整備局は1都6県、15事務所を統括する部局であるため、当該計画に関しては担当する現地事務所と話してほしいとたびたび担当者から要請がありました。しかし甲府河川国道事務所のルート帯関係図の改ざんを始めとする様々なごまかし、住民を欺き居直り続ける不誠実な対応が原因で信頼関係がなく話し合いができないこと、そもそも甲府河川国道事務所は高速道路建設推進を求める山梨



4/17 国交省担当者との現地面談

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会運営委員会
 <連絡先> 佐々木郁子 0551-47-6260（山梨県北杜市）
 郵便振替 八ヶ岳新ルート住民の会 00220-7-50803
 ホームページ <https://chubuoudando.sakura.ne.jp>

県や北杜市、一部事業者等からの話を聞くだけで、沿線住民の会や関係地域住民等との信頼関係を取り戻すために責任所管としての役割を果たそうとしないことなどから、約 8 年の長期にわたり面談や話し合いの場をもつことが出来ませんでした。

このことは非常に重大なことです。高速道路建設により直接影響を受け不利益を被る関係住民、二地域居住者、別荘所有者等の声を聴き計画に反映させることは公共事業として極めて重要であることは改めて言うまでもないことで、国交大臣もたびたびその大切さを強調してきたことです。

しかしながらこの長い期間中、中部横断自動車道を担当する甲府河川国道事務所は八ヶ岳南麓での建設計画を進めるにあたり、これら住民等の質問、意見、抗議等には全く聞く耳を持たず一方的に建設計画を進めてきたということなのです。甲府河川国道事務所の取ってきた対応は、住民の参画と合意の下で事業を進めるという公共事業の在り方に明確に反するものであったという事を強く指摘しておきたいと思います。

関東地整が問題点の解明に向けヒアリングを実施

国交省は 2020 年 1 月 31 日、沿線住民の会の指摘によりルート帯関係図の改ざんを認めホームページに訂正図を掲載したのに続き、本年 1 月には中部横断自動車道（長坂～八千穂）の 1 キロ幅新ルート帯を決定した当時の甲府河川国道事務所の小林達徳事業対策官、宮坂広志計画課長のヒアリングを実施しました。このヒアリングは沿線住民の会からの再三の要請に応じたもので国交省としては異例のことですが、しかしその内容は不十分でいまだに多くの問題が未解明のままであることは明らかです。

沿線住民の会では関東地方整備局の対応を踏まえ、2 月に甲府河川国道事務所に面談を申

し入れました。しかし甲府河川国道事務所は面談日を二転三転させ、担当者の対応もちぐはぐで調整に長い時間を要し、面談日が決まるまで 2 か月間を要したということは相変わらず不誠実な対応であったと言えます。

面談では、出席した松川洋一地域防災調整官、鈴木捷紀施策分析評価係長は参加した住民等からの多岐にわたる厳しい質問に答えることが出来ないまま終始しましたが、沿線住民の会ではこの面談での様々な質問に対し書面での回答と、住民等に対して誠意を持って対応するよう求めています。

報告：8年ぶりの4/17 北杜市現地での面談

当日は甲府河川国道事務所の本住武司副所長の出席を求めましたが欠席ということで、松川洋一地域防災調整官、鈴木捷紀施策分析評価係長が住民等からの様々な指摘、質問、疑問に対応することとなりました。コロナ禍への配慮もあり沿線住民の会からは会員約 30 名が参加しました。甲府河川国道事務所の日程が二転三転し開催日の確定などが遅れ、残念なことに参加できなかった住民等も多くいました。

面談では沿線住民の会から改めて八ヶ岳南麓の自然環境・景観・眺望、住民等の生活環境等を大規模に破壊する高速道路建設ではなく、国道 141 号の改良・整備、現道活用を求めま



松川地域防災調整官と鈴木施策分析評価係長

した。そしてすでに問題点が明らかとなっている建設計画の手続きである「計画段階評価」のやり直し、関東地方小委員会の審議のやり直しなども求めました。

8年もの間沿線住民等と直接面談が出来なかった全ての原因、責任は甲府河川国道事務所側にある

面談では最初に、沿線住民の会から8年もの間国交省甲府河川国道事務所が中部横断自動車道の計画予定地の沿線住民等との信頼関係の修復、回復のために自ら働きかけもせず、更に住民等の意見なども聞こうとしてこなかったことに強く抗議し、そのことへの見解を求めました。

松川地域防災調整官は、「信頼関係がないと言われて面談できなかった…」とまるで自分たちの責任ではないかのように弁解しましたが、沿線住民の会では甲府河川国道事務所がこの間行ってきた様々な問題ある対応などについて具体的な事実を示して、「なぜ信頼関係が失われてしまったのか」甲府河川国道事務所を挙げて検証すべきと責任を厳しく追及しました。松川地域防災調整官等はこれに一切答えることが出来ずただ頭を抱えるだけで、この8年間、建設計画に関係する住民等と直接面談が出来なかったことの責任の重大さにまったく無自覚であったことが再び露呈されました。この間、現在も私たちは国交省本省道路局や関東地方整備局道路部への要請を続けてきました。

中部横断自動車道の建設計画、計画段階評価の問題点を追及

引き続き、これまで明らかになってきた中部横断自動車道の建設計画、計画段階評価の主要な問題点をひとつひとつ指摘し、これまで国交省、甲府河川国道事務所がそれらの問題点の解決に努力するどころかはぐらかし、全く正当性、妥当性のない建設計画を手続き

ありきで進めることだけに汲々としてきたことを再度指摘して問題の解決と事業の中止を強く求めました。

新ルート帯案を決定する過程で国交省が行った問題点を証拠を示して指摘

更に、国交省が1キロ幅新ルート帯案を決定する過程における問題について、改めて録音記録など事実証拠を示して手続きのやり直しをすべきと指摘しました。

今回は当時の担当者である甲府河川国道事務所の小林達徳事業対策官や宮坂広志計画課長らが2012年10月4日の関東地方小委員会の開催前にその審議内容に関わる建設計画ルートの変更などについて、それまでの八ヶ岳南麓山岳地域を横断する3キロ幅ルート帯に反対する住民団体に伝えていた話の内容や、国交省がこれまでかたくなに否定してきた「2回のボタンの掛け違い」に関し、2015年11月26日に衆議院第二議員会館での国交省要請行動の際に当時の国交省本省企画課の篠田宗純課長補佐が行った発言内容の録音を面談会場で再生し、出席した甲府河川国道事務所の松川地域防災調整官、鈴木施策分析評価係長に聞かせました。

録音では本省道路局企画課の課長補佐は「まあ、第1回の小委員会の前と、あとはワーキングを立ち上げるころですね、にくらいにボタンの掛け違いを現実にやっているのは事実なんで…」と明確に述べていますが、これを聞いた甲府河川国道事務所の担当者は何も言えずにただ押し黙ったままでした。

国交省の書面回答では「ボタンの掛け違いは1回だけ」と強弁していましたが、発言の録音があるという「動かぬ証拠」と面談の際に衆議院議員が同席していたことを突き付けられて甲府河川国道事務所の担当者は否定することはできませんでした。

沿線近隣住民等から中部横断自動車道は必要のない道路との発言が続く

質疑応答では、建設計画地や近隣の関係する住民等から「八ヶ岳南麓には縦横に道路が走っており、高速道路の建設の必要はない」「国の借金が 1200 兆円もあるなかで、不要不急の道路建設で借金を増やしてどうなるのか。子供の世代にこの付けを回すのか」「計画から 35 年もたっており、社会情勢も変化した。それに合った見直しが必要」「八ヶ岳南麓の自然環境を壊さないでほしい」「長坂大八田地域では水質調査は行われないことになっているが、どうしてか」「この建設計画により住民等が分断されている」「八ヶ岳南麓の建設予定地と長野側建設計画地との地形の違いなどを実踏して把握しているのか。八ヶ岳南麓の建設予定地域は建設するには地形的にも困難な地域で大変危険だ」「国、山梨県、北杜市から中部横断自動車道に関する情報が来ない。情報をその時々住民に知らせてほしい」などの質問や意見が出されました。

松川地域防災調整官はこれらについて「本日、今、担当個人としては答えることはできない。報告して上司と相談する」などと弁解し、まともに返答できませんでした。鈴木施策分析評価係長は殆ど記録もとらず、いきなり環境影響評価の手続きの説明をしはじめるなど、これまでの事業手続きでの山積する問題、瑕疵を無視するような態度で、出席者からは「記録をしているんですか」「何事もなかったように手続きの話になるのはおかしい」「答えてください」と厳しく質されました。

最後に沿線住民の会から、今回の面談を踏まえ甲府河川国道事務所は真摯な、誠意ある対応を行うこと、速やかに面談報告書及び指摘された問題などへの対応方針などを書面回答として作成し、住民等に示すこと、引き続き面談を行うことなどを求めました。

(前号からの続き)

中部横断自動車道(長坂一八千穂) 山梨県北杜市側について

—2020 年 11/2 要請時回答と 2021 年 2 月 10 日付書面回答への再々質問と回答—

(3) A 案・B 案で複数案としているが、そのルート案は大部分が共通地域でほんの一部が分岐しているだけである。特に長坂 IC 付 近から津金地区までの住民等には全く選択の余地がなく、比較評価の機会もなく一つ案ありきで手続きが強行されている。説明と回答を求める。

【当日回答】

平成 22 年から関東地方小委員会 3 案を示してきた中で新規整備する案として A、案を示しワーキンググループで議論を重ね現在に至った。複数案を提示している。

【書面回答】

平成 24 年 11 月 21 日に開催したワーキンググループにおいて、実現可能性が高いルート帯案として、2 種類の 1km 幅のルート帯案(清里高原の南側を通るルート帯案及び清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルート帯案)を提示し、平成 25 年 6 月 27 日に開催したワーキンググループにおいて、清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルート帯案を対策案として取りまとめましたが、取りまとめに向けた 1km 幅のルート帯案の検討に当たっては、地域のニーズを把握するため、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間、地元説明会を開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からの意見を受け付けました。

■再々質問事項

① 口頭で回答した平成 22 年から始まった計画段階評価の複数案 3 案は「参考に表記した 3 キロ幅ルート帯」に関してであり、平成 24 年 11 月に示した 1 キロ幅新ルート帯は 3 キロ幅からはみ出していたことは国交省も認めた事実である。発言の訂正と再回答を求める。

② 文書による回答では違う回答に変更されている。矛盾した回答となった説明と回答を求める。

●書面回答 計画段階評価においては、平成 22 年の当初からルート帯の中の住民に限定せず、

北杜市全域を含めた沿線市町村の方を対象にアンケートの配布や説明会の開催案内を行い実施し、関東地方小委員会で3案を示してきた中で「全区間で新たに道路を整備する案」となり、その後、ワーキンググループにて、従来の3km幅のルート帯(案)を改良した案を検討しています。この平成22年12月2日からの関東地方小委員会やワーキンググループでの検討は一連の計画段階評価における検討の一環です。

③計画段階評価では複数案の提示が必要であるが国交省が示したとする2種類の1キロ幅のルート帯案は、ほんの一部のみが分かれた「分岐案」に過ぎず複数案提示にはならない。国交省内部では中央道双葉JCT、須玉IC分岐ルート案が検討されており選択肢として住民に提示すべきと考えるが説明と回答を求める。

●書面回答 平成24年11月21日のワーキンググループにおいて、双葉ジャンクションに近づくほど、野辺山に向かう道路延長が長くなってしまふことのほか、縦断勾配等の構造上の基準(道路構造令)を満たして、トンネル構造等の整備コストの高い構造を回避すると、中央道と並走する形にならざるを得ないため、整備コストの観点等から長坂での分岐としていることを事務局から説明し、その上で、長坂で分岐する2種類の1km幅ルート帯を複数案として今後議論を進めていくことを確認しています。また、平成25年1月30日から2月16日までの間、地元説明会においても同様の説明をしています。

(4) 2012年10月4日の関東地方小委員会から1か月半足らずで1キロ幅新ルート帯案を検討・決定しているが、どの会議(会議名、出席者等)でどのような検討が行われ、1キロ幅新ルート帯案を意思決定したのか、その経緯、どのような根拠に基づき決定したのか明らかにすることを求める。

【当日回答】

平成22年から計画段階評価として関東地方小委員会や平成24年のワーキンググループでは、1キロルート帯を示し審議を継続する中で対象地域の住民の皆さんへ説明やアンケート等で意見聴取を行った後に対応方針を決めた。

【書面回答】

国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所及び長野国道事務所が、1km幅のルート帯案を作成し、ワーキンググループにおいて提示した

ものです。

■再々質問事項

国交省内部での新ルート帯案の検討経緯と意思決定の経緯についての質問である。回答になっていないので再回答を求める

●書面回答 国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所及び長野国道事務所が、1km幅のルート帯(案)を作成し、ワーキンググループにおいて提示したのですが、1km幅のルート帯(案)の作成にあたり、会議は開催していません。

(5) 開示請求により2017年3月22日に公表された「中央道分岐部について」の資料では、国交省内部では中央道双葉JCT、須玉IC分岐ルート案が検討されていたことが明らかになっているが、選択肢としてそれを住民に提示しなかった。これでは国交省が意図とする案だけを住民等に提示したことに他ならない。この中央道分岐ルート2案も含めて住民等に複数案を提示しなかった理由の説明を求める。

【当日回答】

検討報告資料の開示請求資料で、山につながるルート案で懸念があり有効性を確認する資料として位置づけ公表しなかった。

【書面回答】

須玉IC付近及び双葉JCT付近での接続については、平成25年に開催したワーキンググループの地元説明会に際し、長坂での接続の有効性を改めて確認したものです。

具体的には、中央道の構造から分岐部を設置できる平坦でカーブが緩やかな区間は限られます。加えて、双葉JCTや須玉IC方向から野辺山に向かう場合、金ヶ岳などの山地が迫っていることから、安全を確保するための縦断勾配等の構造上の基準(道路構造令)を満足するためには、地形の改変が多く、大規模な構造物の構築が必要となり、周辺に与える影響が大きくなります。また、地形の改変が多く、大規模な構造物の構築が必要となるため、整備コストも大きくなると考えられることから、長坂での分岐としております。

■再々質問事項

①有効性の確認は住民等や関東地方小委員会によって行うべきであり、複数案を提示しなかった理由にはならない。なぜ有効性の確認を住民等や関東地方小委員会で行わず国交省内部のみで行ったのか、説明と回答を求める。

②須玉ICから分岐するルート案は国道141号

のすぐ東側を通るように記載されており、金ヶ岳などの山地の影響は考慮に入れる必要がないにもかかわらず、国交省が山地を通すために大規模な改変が多くなるとしているのは根拠のない説明である。山につながるルート案とはどういうことなのか具体的な説明と回答を求める。

③双葉 JCT、須玉 IC 分岐のルート案を住民に選択肢として提示しなかった説明となっていない。計画段階評価では、ルート検討にあたっては住民に複数ルート案を提示して比較検討する機会を与えることになっているが、そのプロセスが欠けている。国交省が内部で一方向的に判断したのか、説明と回答を求める。

●書面回答 平成 24 年 11 月 21 日のワーキンググループにおいて、双葉ジャンクションに近づくほど、野辺山に向かう道路延長が長くなってしまふことのほか、縦断勾配等の構造上の基準（道路構造令）を満たして、トンネル構造等の整備コストの高い構造を回避すると、中央道と並走する形にならざるを得ないため、整備コストの観点等から長坂での分岐としていることを事務局から説明し、その上で、長坂で分岐す 2 種類の 1 km 幅ルート帯を複数案として今後議論を進めていくことを確認しています。また、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間、地元説明会においても同様の説明をしています。

(6) 沿線住民の会の集計では、高速道路建設に反対する意見が住民等から寄せられた意見の 3 分の 2 を占めている。国交省の資料でも、反対意見が過半数を占めていることが明記されている。ワーキンググループの委員は、国交省甲府河川国道事務所が行った虚偽の報告に基づいて審議を行った。虚偽の報告をした理由について説明を求め、審議のやり直しを求める。

【当日回答】

アンケート等により集めた意見は関東地方小委員会の中で様々な観点に基づき取りまとめを行った。必要性や環境に関する観点に基づき取りまとめ説明を行っている。

【書面回答】

アンケートについては、賛成、反対を集計するものではなく、関心事項や懸念事項を把握することを目的としています。

また、中部横断自動車道(長坂～八千穂)については、関東地方小委員会において、事務局より資料を提示して説明した上で審議が行われており、詳細は以下 URL のホームページに掲載さ

れております。

【中部横断 自動車道 (長坂～八千穂)の計画段階評価に関するホームページ】

<http://wTT.chubuoudan.co>

■再々質問事項

①アンケートは賛成・反対を集計するものではないと答えているのであれば、当時の事業対策官が賛成意見が多かったと発言したことは、アンケートの趣旨を逸脱したことになり、ますます矛盾することになる。説明と回答を求める。

●書面回答 当時の甲府河川国道事務所の事業対策官及び計画課長に聞き取りをしたところ、「賛成意見が多かったという趣旨での説明は行っていない。」とのことでした。

②アンケートは 3 キロルート帯で行ったが 1 キロルート帯では行われていない。また、当時の事業対策官がワーキンググループに対して高速道路に賛成する意見が多数であると報告している。虚偽の報告をした理由の説明になっておらずワーキンググループの取りまとめに虚偽の報告が使用されてことに関する国交省の認識があるか、把握していないのであれば調査と確認を行い、その結果を求める

●書面回答 平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間、地元説明会を開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からの意見を受け付けています。

(7) 新ルート帯の中に地元の当時の北杜市長とその親族、山梨県議会議員（当時の観光協会会長）、商工会会長等の土地が広範囲に存在する。この事実を事務局の甲府河川国道事務所はワーキンググループに報告しなかった。説明と回答を求める。

【当日回答】

当時から把握してなかったのではないかと。ルート検討はするが個人情報に関わる内容を検討した経緯は不明。説明は不能。

【書面回答】

ルート帯案の検討にあたっては、個々の土地所有者を考慮してはおりません。

■再々質問事項

この件に関しては、当時の甲府河川国道事務所の小林事業対策官及び宮坂課長は把握している。現担当者が把握していないのは担当者としては職務怠慢ではないか。当時の事業対策官や課長等へのヒアリングを実施し、再調査後の説明と

回答を求める。

●書面回答 当時の甲府河川国道事務所の事業対策官及び計画課長に聞き取りをしたところ、「ルート帯案の検討にあたり、個々の土地所有者を考慮はしていない。」とのことです。

3. ボタンの掛け違いについて

2015年11月26日、国会議員同席の要請の場で、国交省本省道路局企画課の担当者はボタンの掛け違いについて、1回目は「アンケートの時」、2回目は「ワーキンググループを立ち上げる時」と発言している。2回目の「ボタンの掛け違い」について説明を求める。

【当日回答】

1回目は把握しているが2回目は把握していない。

【書面回答】

ご指摘の発言については、計画段階評価における1回目のアンケート(平成23年)において、別荘所有者を含む地域の方に情報提供が行き届かないことがあったことから、2回目のアンケート(平成24年)では、情報提供方法の改善を図ったことに関する発言の1回のみであったのではないかと当時の担当者から聞いております。

■再々質問事項

①2015年11月26日 要請時の国交省本省道路局企画課の篠田課長補佐の発言は、複数の国会議員の出席のもとでの発言であり、沿線住民の会も聞いている。その時の録音もある。担当者は「・・・第1回の小委員会の前と、あとはワーキングを立ち上げるころですね、にくらいにボタンの掛け違いを現実にやっているのは事実なんで、・・・」と明確に発言している。発言は1回のみであったとのごまかしは通用しない。説明と回答を求める。

②ボタンの掛け違い発言については当日は国会議員も同席し録音もある。2020年11月2日の要請時にも畑野議員から指摘があったがその後の調査はどうなっているのか、第2のボタンの掛け違いについて回答したことも含めて、当時の道路局企画課の篠田宗純元課長補佐へのヒアリングを行ったか、その結果を報告するよう求める。

●書面回答 当時の道路局企画課課長補佐に聞き取りをしたところ、「計画段階評価における1回目のアンケートにおいて、別荘所有者を含む地域の方に情報提供が行き届かないことがあったことから、2回目のアンケートでは、情報提

供方法の改善を図ったことに関する発言の1回のみであったのではないか。」とのことです。

③第1回小委員会の前とは、アンケート調査の配布方法と集計の問題に関する問題を指摘したものであるが、集計方法の問題点に関しては指摘後も何も改善、訂正されておらず、1回目の「ボタンの掛け違い」についてもそれを改善したとはとても言えない。説明と回答を求める。

●書面回答 配布方法については1回目のアンケートにおいては自治会を通じての配布を行っていましたが、別荘所有者を含む地域の方に情報提供が行き届かないことがあったことから、2回目のアンケートでは地域指定郵便を用いての配布などの改善を行っています。集計方法については、賛成意見・反対意見を区分することは恣意性の観点から困難です。

4. 1キロ幅新ルート帯案の決定に係る行政文書について

(1) 2012年(平成24年)11月21日、国交省甲府河川国道事務所は関東地方小委員会ワーキンググループに八ヶ岳南麓の山岳地域3キロ幅ルート帯案から里山地域に変更した1キロ幅新ルート帯案を提示した。その新ルート帯案を決定するに至るまでに甲府河川国道事務所及び関東地方整備局内で検討した経過とその内容を記録した文書等について、沿線住民の会が情報開示請求したが、行政文書開示決定書では文書が取得・作成されてないので文書が存在しないとされ不開示とされた。改めて文書の存在の有無を含めて説明を求める。

【当日回答】

開示請求の中身について確認していないがルールに基づき開示できるものは開示している。

【書面回答】

中部横断自動車道(長坂～八千穂)については、関東地方小委員会等において、事務局より資料を提示して説明した上で審議が行われており、詳細は以下URLのホームページに掲載されております。

【中部横断自動車道(長坂～八千穂)の計画段階評価に関するホームページ】

<http://www.chubuoudan.oll>

【長野県のホームページ】

[https://www.pref.nagano.lg.jp/michiken/infra/dolo/seibi/kosoku/oda](https://www.pref.nagano.lg.jp/michiken/infra/dolo/seibi/kosoku/odan/nagasaka_yachiho_keichokaigi.html)

[n/nagasaka_yachiho_keichokaigi.html](https://www.pref.nagano.lg.jp/michiken/infra/dolo/seibi/kosoku/odan/nagasaka_yachiho_keichokaigi.html)

■再々質問事項

①開示請求の中身についてなぜ確認していないのか、開示請求の中身を確認後の再回答を求める。

②2020年11月2日の要請時には当時め担当者、関係者の事情聴取(ヒアリング)を求めたが実施したのか。報告を求める

●書面回答 当時の甲府河川国道事務所の事業対策官及び計画課長に聞き取りをしたところ、「規則に基づき適切に文書を作成し、ホームページに関東地方小委員会の資料を公表するなど、適切に対応していた。」とのことでした。

(2) 2019年12月3日 参議院国土交通委員会で、当時の池田道路局長は、文書が取得・作成されていないので文書が存在していないことに対して質問された際に、「有識者委員会やワーキンググループ等で審議した資料及び議事録等について国交省のホームページに掲載して適切に対応している」と答弁している。

資料 :12/3 国と国土交通委員会記録 国交省の行政文書管理規則第9条では、「文書主義の原則」として、「職員は、文書管理者の指示に従い、法第4条の規定に基づき、法第1条の目的の達成に資するため、国土交通省における経緯を含めた意思決定に至る過程並びに国土交通省の事務及び事業の実績を合理的に跡付け、または検証することができるよう、処理に係る事案が軽微なものである場合を除き、文書を作成しなければならない」と明記されている。規則に基づいて文書を作成しているのかどうか、説明を求める。

【当日回答】

開示請求の中身について確認していないがルールに基づき開示できるものは開示している。

【書面回答】

中部横断自動車道(長坂～八千穂)については、関東地方小委員会等において、事務局より資料を提示して説明した上で審議が行われており、詳細は以下 URL の ホームページに掲載されております。

【中部横断自動車道(長坂～八千穂)の計画段階評価に関するホームページ】

<http://www.chubuoudan.com>

【長野県のホームページ】

https://www.pref.nagano.lg.jp/michiken/infra/dolo/seibi/kosoku/odan/nagasaka_yac

https://www.pref.nagano.lg.jp/michiken/infra/dolo/seibi/kosoku/odan/nagasaka_yac

https://www.pref.nagano.lg.jp/michiken/infra/dolo/seibi/kosoku/odan/nagasaka_yac

https://www.pref.nagano.lg.jp/michiken/infra/dolo/seibi/kosoku/odan/nagasaka_yac

■再々質問事項

①規則に基づき適切に文書は作成しているのであれば、速やかに提出を求める。

②2020年11月2日の要請時に関東地方整備局道路計画第一課の三條憲一課長補佐があるとの回答をしている「検討業務の経緯について調査報告書」の提出を求める。

●書面回答

令和3年7月5日に関東地方小委員会資料等を提示させていただきました。

(次号に続く)



2022 年度会費の納入のお願い

◎会員：年会費3000円

- ・ニュース(年6回発行)をお届けいたします。
- ・会員の皆様でご希望の方はメーリングリスト登録、参加が可能です。ご希望の方は、振込み用紙にメールアドレスをご記入ください。
- ＊メーリングリストとは。会員内のメールで、いろいろな情報交換が可能な仕組みです。各々の意見を瞬時に会員に伝達可能です。

◎ニュース会員：年会費1500円

- ・ニュース(年6回発行)をお届けいたします。

※振込み用紙に、「会員」または「ニュース会員」の明示をお願いします。

振込先 郵便振替 加入者名：八ヶ岳新ルート住民の会 口座番号：00220-7-50803