

「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.6 1 2022 年 8 月 10 日発行

# 景観・眺望と中部横断自動車道建設計画

現在建設計画の手続きが進められている中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、山梨県内は八ヶ岳南麓を真横に横断するルートとなっており、自然、生活環境の破壊だけでなく、その景観・眺望も大きく損なうものです。

### 自然と景観は人間に生きる力をくれる大切なもの

「ふるさととは遠きにありて思ふもの」（室生犀星）、「智恵子は東京に空が無いといふ。ほんとの空が見たいといふ」（高村光太郎）という詩の一節が示すように、人が育った地の山地水明はその人の体験の奥深い部分に刻み込まれ、その後の人生に大きな影響を与えていることは改めて言うまでもないことです。いつの日か思い出されるこのふるさとの自然と景観がその後大きく改変され、破壊されてしまったら、どれほどの人が、どのような衝撃を受けることになるのかは想像に難くありません。

戦後の経済成長期に、日本の社会では社会的インフラの整備として公共投資、公共事業の拡大にまい進し、自然や景観は二の次とばかりに巨大な建造物が都市圏や地方圏を問わず至る所に作られました。その結果、自然と生

活環境、景観は大きく破壊され、同時にさまざまな公害が引き起こされてきたことは周知の事実です。

景観に関しては、その反省も含めて 2004 年に景観法が制定されました。景観法では基本理念として「良好な景観は、地域の自然、歴史、文化等と人の生活、経済活動等との調和により形成されるものであることにかんがみ、適正な制限のもとにこれらが調和した土地利用がなされること等を通じて、その整備及び保全が図られなければならない」と謳っています。

しかしながら、景観を整備・保全する必要性を明確に位置付け、事業者・行政の責務の明確化や、景観形成のための行為規制を行う仕組みがないために、未だに全国各地で環境と景観が破壊され続けているのは残念なことです。

それ故、欧米で広く受け入れられている建築とは単なる財産権の行使ではなく景観、眺望に影響を及ぼす公的な行為であり、財産権さえも当然のこととして制限を受けるという考え方に日本でも改めていくことが必要です。この観点からすれば全国での景観や眺望を顧みない無秩序ともいえる乱開発を抑制することも可能となり、人間の営みと生活に大きく関わる景観、眺望に悪影響を与える様々な建築物、地上設置型太陽光発電

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>

電施設などの人工物の建設に当たっては、自然、景観への十分な配慮と保全のための検討がより一層必要となってくることとなります。

## 八ヶ岳南麓の歴史的景観の保全を

中部横断自動車道の建設予定地の八ヶ岳南麓から臨むことが出来る景観、眺望は素晴らしいもので、北に八ヶ岳、東に茅ガ岳、奥秩父の山々、西に甲斐駒、鳳凰三山をはじめとする南アルプス、南に霊峰富士山を一望し、日本の他の地域では到底見ることが出来ない景観です。これはこれまでの長い間、先人からつながる多くの人々の努力によって守られてきた、まさに歴史的景観とも言えるものです。その歴史的遺産ともいえるこの地域の自然と景観、そこで暮らす人々の生活環境を、一時的な経済利益を最優先にして壊すことは断じて認められないことです。

## 国道 141 号線の改修・整備で対応を

中部横断自動車道を山梨県から長野県につなげるには、何も八ヶ岳南麓に高速道路を建設する必要はありません。ほかの高速道路建設でも採用しているように現実に既にある道路を活用する方策を取ればよく、国道 141 号を改良・改修・現道活用してミッシングリンクの解消を図れば済むことなのです。

それ故、国交省に対して八ヶ岳南麓の高速道路建設計画の見直しを強く求めるものです。

## 道路全国連 7/7 国交省交渉

# 全国各地の道路住民団体が担当者と質疑応答

例年行われている全国公害被害者総行動の一環として、道路全国連による国交省交渉が



7月7日国交省本省会議室で行われました。コロナの第7波の拡大の中で参加団体や議題を絞っての開催となり、国交省本省から担当職員7名、道路全国連から各住民団体8名が参加しました。また当日出席できない住民団体はZoomでの視聴による参加となりました。

交渉ではあらかじめ提出していた質問への回答を各担当者から聞き、それへの再質問という形で横浜環状道路南線、中部横断自動車道（長坂～八千穂）、福山バイパス、東京外郭環状道路の順番で行われました。

中部横断自動車道に関して沿線住民の会では、八ヶ岳南麓を横断する1キロ幅新ルート帯を決定した甲府河川国道事務所の当時の小林事業対策官、宮坂計画課長への関東地方整備局のヒアリングの実施を踏まえ、内容が不十分であるため再度のヒアリングを実施すること、また彼らが3キロ幅ルート帯で建設に反対していた住民団体へ説明したウソについて「録音」を再生し、問題点を指摘しました。

## 国交省担当者：ヒアリングの詳細を事前に把握せずに出席！

国交省道路局企画課道路経済調査室の新任の野村文彦課長補佐は、「どういった計画で、どういった過程を経て事業を進めていくために…しっかり、丁寧に配慮しながらこれまで手続きを進めてきていると聞いている」と回答しましたが、余りに的外れなものであるため沿線住民の会では「ヒアリングの報告は受

けているのですか」と質問したところ、野村課長補佐は「ヒアリングを行ったという事は聞いていますが、詳細はまだ」と返答しました。なんと、ヒアリングの内容を把握しないでヒアリングに関する質問に答えていたことが明らかとなったのです。これでは全く無責任な対応と言わざるを得ません。

続いて沿線住民の会では甲府河川国道事務所の当時の小林事業対策官らが住民団体と面談した際の説明の録音を再生し、野村課長補佐に聞かせました。録音では、小林元事業対策官は「(新ルートは)川俣川の西を通らない(国道 141 号の西側、八ヶ岳南麓は通らないと同義)と明言していること、しかしながらそれは真っ赤なウソであり、実際は川俣川の西側、八ヶ岳南麓を横断するルートとなっていることを指摘して、野村課長補佐の見解を求めました。しかし野村課長補佐はこのことに全く答えることが出来ませんでした。

### 国交省本省との面談の継続を確認

国交省本省とのやり取りは時間も足りずそれ以上継続することが出来なかったため、質問への回答もない項目もあるため日を改めて再度個別に面談を行うことを確認しました。

4/17 甲府河川国道事務所との面談の回答がようやく届く 文書作成に3ヵ月半!?

## 計画段階評価は適正に終了したと居直る!

2ヵ月の調整の期間をかけて4月17日に開催された甲府河川国道事務所との現地面談に関する書面回答とは言えない文書が3ヵ月半後に提出されました。そのことに関し、4月の人事異動で前任の松川洋一地域防災調整官から書面回答の作成のための対応を引継いだ奥瀬晃保全対策官や、異動もなく現地面談

にも出席し引き続き対応した鈴木捷紀施策分析評価係長等の対応は的外れで要領を得ず不誠実極まりないものでした。

奥瀬晃保全対策官は、面談当日は異動により転居対応のため現地面談には出席しなかったため4月19日に面談報告を受けたということで、開口一番「沿線住民の会への対応は慎重にするように言われている」「現在、これまでの経過についてホームページ(国交省)公表の資料等を確認している」と言い、所内異動で調査第二課に留まっている前任者がいるにもかかわらず文書作成が遅れている口実をあれこれ言う始末です。更に面談で住民等から話の出た建設反対の立て看板に関係すること、高速道路建設予定地での地上型太陽光施設の建設問題のことなど複数の意見について、これはどういう事ですかと逆に尋ねてくる状態で、現地の実態を全く把握していないことが明らかとなりました。

書面回答作成の過程や提出に至るまでの何度ものやりとりに呆れるばかりです。これまで9年にも及び住民等との信頼関係を甲府河川国道事務所が壊し、面談の機会を持ってなくなってしまった時以上に職員の対応の劣化が深刻です。

甲府河川国道事務所はこれまでの国交省との経過などを「完全否定」し、今回取り返しのつかない事態を引き起こしたことに全く自覚が無し!

8月1日に郵送されてきた甲府河川国道事務所の7月29日付「4月17日面談要請等に関する文書」はたった2ページの文書です。左側に項目立てをしてその中に住民から出された意見だとして並べ、右側に書かれているのが回答とする文書は、これまで沿線住民の会が関東地方整備局や本省道路局に対して行ってきた要請内容や衆参国土交通委員会での

質問、質問主意書を通じた働きかけや超党派国会議員同席の公開ヒアリングと全国総行動道路住民運動全国連絡会との国交省交渉、国会議員同席の公共事業改革市民会議ともに行ってきた要請の経緯などの一切の経過と継続してきた要請等を通じた国交省とのやりとりの内容を「完全否定」「完全無視」するもので、住民等の意見を聴く気もなく、話し合う意向は全くないことが明らかになったと言えます。

関東地方整備局道路部の関係所管をも断罪する内容であることを自覚してこの文書を作成したのか厳しく問い正したいものです。

#### 4月17日現地面談についての文書作成 に関わった甲府河川国道事務所管理職名

事務所長 濱谷 健太（令和2年8月1日～令和4年6月末まで在職）

現事務所長 留守 洋平（令和4年7月1日～）  
現副所長 本住 武司（令和4年4月1日～）

#### 調査第二課

現保全対策官 奥瀬晃（令和4年4月1日～）  
現施策分析評価係長 鈴木捷紀（令和3年7月1日～）

6/30 ストップ・リニア控訴審第一回  
**川村原告団長が原告適格があることを陳述！**

6月30日、2021年1月28日に167名の原告が控訴したストップ・リニア！訴訟中間判決の取り消しを求める控訴審第一回口頭弁論が東京高等裁判所で行われ、川村晃生原告団長が景観の重要性とリニアの景観破壊を指摘し、中間判決が誤審であり控訴審では正当な判断を下すよう意見陳述を行いました。

その内容は素晴らしいもので、川村原告団長は南アルプスは古来から日本人の内心としてとらえられ、文化として人々の中に根付い

てきたものだと訴え、勅撰和歌集(万葉集、新古今和歌集、井上靖、石川啄木の歌を例に挙げて景観の重要性を説明しました。原告適格の問題は、これらの文学の中にあるように甲斐の人々のものだけではなく、全国民がこの南アルプスの自然を享受できるものであり、そこに全国民が原告適格の権利を有することを文化、景観という視点で陳述をしました。

口頭弁論に続いて、弁護団から3人の弁護士がリニア建設計画に伴う様々な問題点の指摘を行い、次回の控訴審の日程を調整し、第1回控訴審裁判を終了しました。

#### 磯野氏が行政訴訟と原告適格について講演

裁判後に衆議院第二議員会館で行われた報告集会では、弁護団による裁判報告の後、東京経済大学名誉教授の磯野弥生氏の「行政訴訟における原告適格」と題する、行政訴訟で原告適格が厳しく制限されている現状についての講演がありました。

日本の現在の法律体系では自らが現実に被害の予想ができる範囲しか原告適格は認められない。しかしその内容は問題であり、明らかに被害を被るであろう住民に対しても司法は原告適格を認めないという現状の有様について、オース条約などの市民参画型の制度が必要との趣旨の訴えがありました。そして更なる国政への働きかけを通じて少しでも民意の通じる体制を作っていくことが必要だとの指摘をしました。

#### ストップ・リニア！訴訟

### 来年2月に結審、4月前後に判決予定

6月16日午後、東京地裁でストップ・リニア！訴訟第23回口頭弁論が開かれました。この日、市原義孝裁判長から口頭弁論を当日で終了し、その後は原告側の学識者の証言、裁判

官によるリニア山梨実験線沿線の被害状況を聞く現地見分、原告や原告側証人の証言を行う案が示されました。裁判長は2月3日に最終弁論を行って結審し、3月末から4月初めにも判決を出す意向を示し、「判決は現在の3人の裁判官の合議で決める」と表明しました。

これに対し、原告側代理人から、9月12日を山梨の現地見分とし、学識者の証言を10月17日に行うという要請があり、裁判長もこの要請を受け入れました。

原告側は学識者の松島信幸、橋山禮治郎、阿部修治、小泉武栄の各氏、沿線原告など7人の証人申請をしており、被告側は意見陳述書を見た上で諾否を示すこととなります。

◎9月12日 裁判官による山梨実験線被害見分

◎10月17日 学識者証言

◎11月7日 沿線住民原告らの証言

## 北杜市での太陽光発電施設設置と行政の対応

北杜市では、現在もなお太陽光発電事業者と近隣住民との様々なトラブルが多発しています。直近では7月14日大泉総合会館で行われた営農型太陽光発電事業の住民説明会で、地元自治会は参加を拒否（5月にも設置反対の意見書を市に提出）、事業者が予定地の周囲100mの地権者らのみに参加者を限定して開催するとした説明会中（条例では説明会は誰でも参加可能）、参加した住民1名と市議会議員2名の内1名の市議が「参加者への言動が乱暴だ」と注意したところ事業者に腕を捕まられけがをしたとして北杜警察署に被害届を提出する事態も起きています。

### 北杜市で里山連絡会が結成

市内で太陽光発電問題に取り組む住民グループで結成された「太陽光パネルの乱立から

里山を守る北杜連絡会」（以下、里山連絡会）では昨年6月の会の結成以来、上村英司市長への「条例改正案」の提案、まちづくり推進課及び市議会議員との面談等を行い条例改正による規制強化を求めてきました。しかし残念ながら条例施行から2年間、地域住民の声は反映されることなく市内の太陽光発電事業は全件が許可されています。里山連絡会では今年4月にも市民向けに太陽光発電問題を分かりやすく伝えるためチラシを作製、新聞折込やポスティングを行い5月26日には市長面談も行っています。

驚いたことに上村市長は面談時に「事業者の権利に対して一定の制限を加えることは憲法に反する過度な制約になる」と発言しています。市民が安心安全な暮らしを営む権利はどこにいったのでしょうか？ 今後も経産省が認定した未着工の太陽光発電事業が市内には781件（4月現在）残っています。

里山連絡会では先の住民と事業者のトラブルが発生したため7月20日に「要望書」を作成し、1.「事業者は100m範囲に関係なく説明義務がある」ことの明文化、2.市民の安全確保、3.「説明会」の義務化と、許可後に問題が発覚した場合の対応について市長に速やかに対応するように要望しています。

また、国も全国各地で起こっているトラブルに対応するため7月28日に再エネ関係有識者会議を開催し、住民トラブル回避のための「住民配慮提言案」が出され法令違反におけるFIT交付金支払い停止や説明会の義務化、行政の介入等の提言が出されています。

### 国がパブリックコメントを募集中

資源エネルギー庁では8月30日までパブリックコメントも募集しており「再生可能エネルギー発電設備の適正な導入及び管理のあり方に関する検討会 提言（案）」について意見の提出ができます。

国の法律強化に期待するとともに、やはり

市民の安全は市政と市民が知恵を出し合って解決できるよう北杜市長のリーダーシップを發揮していただかなければ、今後の市政運営を上村市長にお任せすることはできないと多くの市民が感じていることを申し添えたいと思います。

(前号からの続き)

## 中部横断自動車道(長坂～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—

### 5.山梨県庁が行っている環境影響評価の手続きの正当性と妥当性及び対応について

(1)山梨県が突然、都市計画を持ち出し、国交省は2019年6月28日に山積みの問題等を放置したまま、まだ作成していないと言っていた環境影響評価の方法書を送付した。現在、甲府河川国道車務所と山梨県庁で中部横断自動車道の山梨側の環境影響評価の手続きが強行されているが、これまで指摘してきた「計画段階評価の問題点」(2015年11月26日道路局への要請時に提出)等をはじめとする山積する問題は未解決であり、高速道路建設計画及びその手続にも正当性、妥当性が無い。関東地方整備局は方法書を送る直前の6月26日に沿線住民等に、会って説明をしたいので日程を調整したいと連絡してきたが未だに説明は行われていない。このような状況で建設計画を進めることに住民等の理解は得られない。これらについて説明を求める。

#### 【当日回答】

2019年5月山梨県から依頼あり方法書を送付した。

#### 【書面回答】

中部横断自動車道(長坂～八千穂)については、計画段階評価におけるコミュニケーション活動において地域住民の皆様とコミュニケーションを図りながら検討を進めてきたところです。また、関東地方小委員会でも審議が行われ、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しております。

今後とも、頂いたご意見等も踏まえつつ、丁寧に

対応するよう努めてまいります。

#### ■ 再々質問事項

①山積みの未解決の問題を解決せず環境アセスの手続きだけを進めることは問題である。

国交省は山梨県に説明責任を丸投げにしているのではないかと。事業責任者としての責任の所在があいまいである。国交省はこのことをどう考えているのか。説明と回答を求める。

●【書面回答】令和元年8月から9月にかけて開催された環境影響評価方法書の説明会に、事業予定者として国土交通省も参加して説明を実施しております。

②県に方法書を送る直前の2019年6月26日に、関東地方整備局道路計画第一課の三條元課長補佐らは「沿線住民の会にあって説明をしたいので日程を調整したい」と沿線住民等の会に申し入れたにもかかわらず、同年6月28日には方法書を山梨県、長野県に送付した。このような対応では住民との信頼関係や話し合いの環境を作ることができると考えているのか。方法書の送付の決定を決めた経緯等の詳細な説明と回答を求める。

●【書面回答】令和元年5月22日、山梨県及び長野県から環境影響評価手続きへの協力依頼がありました。そのため、令和元年5月31日に開催された関東地方整備局環境影響評価委員会において環境影響評価方法書の事業者案が承認されたため、山梨県及び長野県に送付したところです。

(2)現在強行されている中部横断自動車道の山梨県北杜市側の環境影響評価の手続きでは、山梨県庁が唐突に都市計画を持ち出すことにより国交省自らが行うべき事業を肩代わりさせ、事業責任者としての責任の所在を曖昧にさせている。それによって方法書の杜撰さ、意見概要書への住民等の意見の未掲載の問題、コロナ禍での公聴会開催を巡る住民らへの不適切な対応等さまざまな問題を生じさせている。

山梨県庁は方法書の意見概要書をまとめる過程で寄せられた県民等からの意見の未掲載を指摘されて意見概要書を取り下げやり直した事実がある。これは山梨県庁では前代未聞の不祥事である。どのように対応したのか説明と回答を求める。

#### 【当日回答】

山梨県は適切に対応していると思っている。

## 【書面回答】

中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、都市計画の上位計画となる「山梨県都市計画マスタープラン」に県土の軸となる路線として位置づけられており、都市計画決定権者である山梨県が都市施設として位置づけることとしたと聞いております。

また、環境影響評価の手続きについては、法令に基づき、山梨県において適切に行っていると考えております。

## ■再々質問事項

山梨県庁が行っている環境影響評価の手続きにおいて、公述人の公聴会の中止を求める抗議文を「公聴会の意見」としてHPに掲載しているが把握しているか。このようなやり方で環境影響評価の手続きが正当に適正に行われていると認識しているのか説明と回答を求めます。（公聴会はコロナ下の緊急事態宣言により中止となった。）

●【書面回答】環境影響評価の手続きについては、法令に基づき、山梨県において適切に行っていると考えております。

(3)2020年4月8日には山梨県知事あてに要請書を提出しようとした住民を多数の県庁職員が取り囲み要請書の提出を妨害した事件が起こっている。最近では沿線住民の会が7月28日の山梨県庁県土整備部との面談時に提出した要請書への回答だとして、山梨県庁高速道路推進課・都市計画課の連名の文書をFAXで送りつけてきたことに対し、沿線住民の会からはこれまで通り県土整備部の正式な文書での回答を求めたにもかかわらず山梨県庁は正式な文書での回答をしないという不適切な対応に終始している。

## ※要請書

「4/18公聴会開催を中止し、県民等の命と生活を守ってください！」

山梨県新型 コロナウィルス感染症関係総合対策本部長 長崎幸太郎知事宛

## 【当日回答】

事実を把握していない。県に伝える。

## 【書面回答】

中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、都市計画の上位計画となる「山梨県都市計画マスタープラン」に県土の軸となる路線として位置づけられており、都市計画決定権者である山梨県が都市施設として位置づけることとしたと聞いております。

また、環境影響評価の手続きについては、法令

に基づき、山梨県において適切に行っていると考えております。

## ■再々質問事項

①4月8日に住民等と山梨県庁森林環境部大気質保全課の課長及び課長補佐らによって行われた住民等の山梨県知事要請書の提出の妨害事件についていつ把握したのか。説明と回答を求めます。

●【書面回答】要請書提出のため来庁されたことは、同日、山梨県から連絡があり把握しましたが、提出時の詳細な状況は把握していません。

②2020年11月2日の関東地方整備局への要請後、11月4日に甲府河川国道事務所の副所長が山梨県庁県土整備部高速道路推進課長へ電話し、山梨県庁の沿線住民の住民等への2020年4月8日の要望書提出の妨害事件について伝えたとのことだが、そのときの山梨県庁とのやりとり等の内容について把握しているか。山梨県庁はどのように考えているのか説明と回答を求めます。

●【書面回答】11月2日の国土交通省への要請で頂いた内容は、山梨県に伝え、山梨県からは、承知した旨の回答がありました。

③これらの不適切な対応の事実があるにもかかわらず、国交省が「環境影響評価の手続きについては、法令に基づき、山梨県庁において適切に行っている」と考える根拠を示し、説明と回答を求めます。

●【書面回答】ご指摘の「これらの不適切な対応の事実」については把握していません。

(4)更に山梨県庁は、国交省が本年1月31日に1キロ幅新ルート帯に関連するそれまで示されていた山岳地域の3キロ幅ルート帯の関係図の改ざんを認め甲府河川国道事務所のホームページに訂正を公表した事について、沿線住民の会のホームページで知ったと答えています。直近で確認したところ北杜市建設部における中部横断自動車道の閲覧資料には改ざん図が掲載されたままである。

これら様々なことが起きていることを国交省は把握、認識しているのか。そのうえで「山梨県は適切な方法で進めている」と答えているのか、事業責任者としての責任を踏まえた説明を求めます。

## 【当日回答】

北杜市に適切に対応しているか どうか改めて

確認する。混乱がないよう対応する。

#### 【書面回答】

中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、都市計画の上位計画となる「山梨県都市計画マスタープラン」に県土の軸となる路線として位置づけされており、都市計画決定権者である山梨県が都市施設として位置づけることとしたと聞いております。

また、環境影響評価の手続きについては、法令に基づき、山梨県において適切に行っていると考えております。

#### ■再々質問事項

①環境影響評価の最終的な実施責任者は国なのか県なのか、どこにあるのか。説明と回答を求める。

●【書面回答】法令により、今回の環境影響評価の手続きは都市計画決定権者である山梨県が行うこととなっております。

②山梨県へのヒアリングは行ったのか。説明と回答を求める。

●【書面回答】山梨県に図面を訂正したことは説明しております。

③山梨県からはどのような回答をもらっているのか。説明と回答を求める。

●【書面回答】山梨県からは、承知した旨の回答がありました。

6.中部横断自動車道の山梨県北杜市側は、中央自動車道、国道 20 号、国道 141 号、県道・市道、広域農道などの道路が縦横に通っており、国交省が提示している「解決すべき地域の課題」は山梨県北杜市側には存在しない。従って、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県北杜市側の高速道路建設はまさに不要不急の公共事業そのものである。説明を求める。

八ヶ岳南麓での高速道路建設ではなく、国道 141 号の改良・整備、現道活用を求める。当時の関東地方整備局道路計画第一課の近藤課長補佐は要請時に沿線住民等に対して「地域の課題が解決されれば高速道路は必要ではない。」と発言した。

#### 【当日回答】

関東地方小委員会で議論を積み重ね進めてきた。141 号の災害時の問題や、輸送の効率化の観点等を含め対応方針を確認している。継続的に山梨県や北杜市からも早期実現の要望もいただい

ている。引き続き整備効果等々を皆様に説明し、配慮すべき事項に関してはこれからしっかり調査する。住民との丁寧なコミュニケーションを行いながら具体化していきたい。

#### 【書面回答】

中部横断自動車道の山梨県北杜市側については、国道 141 号は標高差が大きく、雨量通行規制区間、幅員狭小区間、線形不良箇所、急勾配箇所が存在するという課題等があり、計画段階評価においては、これらの課題を解決するため、「全区間で新たに道路を整備する案」を対応方針としています。

#### ■再々質問事項

①国交省のいう課題が、本当に課題たり得るのか。国道 141 号線の改良・整備では何故解決することが出来ず、新たな道路でなければ解決しないのか、新たな道路で本当に解決するのかなど、国交省が答えるべき課題がたくさんあるが、説明と回答を求める。

●【書面回答】中部横断自動車道の山梨県北杜市側については、国道 141 号は標高差が大きく、雨量通行規制区間、幅員狭小区間、線形不良箇所、急勾配箇所が存在するという課題等があり、計画段階評価においては、これらの課題を解決するため、全区間で新たに道路を整備する案を対応方針と、地方小委員会でも了承されています。

②今回の回答では国交省が 30 年以上前から示している見解の範囲に過ぎない。現在の自然災害の頻発と激甚化問題や道路や橋の老朽化問題に関してどのように対策していくのか、また北杜市には新ルート沿線にも太陽光発電施設が乱立しており、国交省が基本計画を広報したときからは建設計画地である山梨県北杜市、八ヶ岳南麓の状況は変わり地元で起きている諸問題は複雑化かつ多様化している。国交省は建設計画地の現況を把握しているのか。このような事態に対してどのように対策するのか説明と回答を求める。

●【書面回答】今後詳細なルートを検討していく中で適切に対応してまいります。

（終わり）

