

平成十九年十二月二十一日受領
答弁第三一七号

内閣衆質一六八第三一七号

平成十九年十二月二十一日

内閣総理大臣 福田 康 夫

衆議院議長 河野 洋 平 殿

衆議院議員佐々木憲昭君提出東海環状自動車道西回りルート・岐阜市御望山周辺計画に関する再質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員佐々木憲昭君提出東海環状自動車道西回りルート・岐阜市御望山周辺計画に関する再質問
に対する答弁書

一の①について

御望山調査検討会（以下「検討会」という。）の意義についての認識は、先の答弁書（平成十九年十一月十六日内閣衆質一六八第二〇〇号。以下「前回答弁書」という。）一の②についてでお答えしたとおりである。

一の②について

国土交通省としては、社会資本の整備を進めるに当たり、透明性、公正性を確保し、住民の理解と協力を得るために、公共事業の計画、実施、管理の過程を通じた住民参加の取組を積極的に促進していくことが必要であると認識しており、今後とも、検討会における経験を踏まえ、社会資本の整備に努めてまいりたい。

一の③について

検討会は、御望山周辺の東海環状自動車道の都市計画に定められた道路の区域（以下「都市計画ル―

ト」という。)について御望山の安全性に関する調査・検討を実施するために設立されたものであり、前回答弁書二の②についてでお答えしたとおり、平成十八年三月十九日に開催された第十一回検討会において「御望山調査検討会報告書」(以下「報告書」という。)が取りまとめられ、最終的な結論を得たところであり、この日をもって検討会は終了している。

なお、平成十八年三月二十日に国土交通省中部地方整備局岐阜国道事務所(以下「岐阜国道事務所」という。)が行った記者発表においても、「昨日、第十一回調査検討会が開催され、最終報告書が了承されるところにも、検討会が終了いたしました」と発表しているところである。

また、報告書については、製本を行い、平成十九年六月二十一日付けで報告書の作成当時の委員全員に対して郵送している。

二の①及び②について

前回答弁書二の①及び③についてでお答えしたとおり、道路の区域の案の提示に当たり、都市計画ルールについても、周辺の土地利用及び生活環境に与える影響等の面において有利な案であるとともに、都市計画決定の手続を経て合意された道路の区域でもあることから、案の一つとして、地域住民等の意見を聴

くこととしたものである。この周辺の土地利用に与える影響については、道路の整備に伴い移転が必要となると考えられる家屋等の件数が他の道路の区域の案と比較して少なくなることから有利な案であると考え、また、周辺的生活環境に与える影響については、東海環状自動車道のうち市街地又は集落の付近を通過する区間の延長が他の道路の区域の案と比較して短くなることから有利な案であると考えたものである。

二の③について

岐阜国道事務所が平成十九年九月二十八日に発行した「道からの手紙」においては、「ルート帯の比較について」の比較項目として「御望山の南側斜面への影響」を設定し、御望山の南側斜面と各道路の区域の案が通過する位置との関係を示している。また、御望山の山中をトンネルで通過する道路の区域の案である都市計画ルートとBルート帯については、現時点で得られている情報に基づき、トンネルの施工が地山に与える影響の予測を記載している。

なお、トンネルの施工による御望山の南側斜面への影響については、現在実施している地質の現地調査の結果を踏まえ、今後、更なる検討を行うこととしている。

二の④について

岐阜国道事務所において、現在実施している地質の現地調査については、都市計画ルートの再検討を行うに当たって提示した道路の区域の案のうち、御望山の山中をトンネルで通過する道路の区域の案について、御望山の南側斜面への影響を検討するために必要な調査として実施しているものであり、「都市計画ルートまたはBルートにこだわる」との御指摘は当たらない。

三の①及び②について

御指摘の調査については、岐阜国道事務所が平成十八年六月に都市計画ルートの再検討に着手以降、当該時点で得られている情報に基づき、トンネルの施工が地山に与える影響について、トンネル工学、地滑り等の分野における専門家の意見を聴取しながら実施したものである。当該調査により、Bルート帯で想定しているトンネルの位置においては、その施工の影響として生じる御望山の山中における力の掛かり方の変化は御望山の南側斜面にはほとんど及ばないとの結果が平成十九年九月に得られており、これを踏まえて、前回答弁書二の①及び③についてでお答えしたとおり予測したものである。

また、御指摘のBルート帯についての専門家からの指摘については、今後、都市計画ルートの再検討を

行う中で、必要に応じ検討してまいりたい。

三の③について

御指摘の発言については、道路の区域の案の比較検討を実施するに当たり、いずれの道路の区域の案が優位であると予断を持って判断することなく、客観的な判断を行うべきとの考えを示したものである。

四の①について

都市計画ルートの再検討に当たり、多くの専門家から意見を聴くこととしているが、専門家の氏名を公にすることにより、例えば、道路の区域の案の選定による利害を巡り、専門家に対する様々な働きかけを誘発する等の可能性があると考えられることから、前回答弁書二の②についてのとおりお答えしたものである。

四の②について

報告書を踏まえ、都市計画ルートの再検討を行っているものであり、当該再検討を行うに当たっては、前回答弁書四の①についてでお答えしたとおり、地域住民及びトンネル工学、地滑り等の分野における専門家に対して積極的に情報提供を行うとともに、幅広く意見を聴くことが重要であると考えている。

五の①及び②について

お尋ねの用地の所在地は、岐阜市大学北二丁目二百二の一及び二百二の二であり、面積は千七百五十平方メートルである。また、当該用地の取得の経緯については、当該用地の所有者から国土交通省に対し買取りの要求があったことを受け、当該用地が都市計画法（昭和四十三年法律第百号）に基づく都市計画区域内の土地であり私権が制限されていること等の諸般の事情を総合的に考慮して、平成十六年五月十九日に当該用地を取得したものである。

五の③について

御望山の北を通過するCルート帯におけるインターチェンジの場所は、「道からの手紙」にも示したように、岐阜市石谷地区を想定しており、都市計画ルートにおけるインターチェンジの場所である岐阜市大学北地区とは異なる場所である。

また、御指摘の「岐阜IC（仮称）出入口」の表記については、都市計画道路岐阜インター線から岐阜インターチェンジ（仮称）への接続道路と都市計画道路岐阜インター線が接続する位置を示しているものであり、「（A・B・C案とも同じ）」の表記については、Aルート帯、Bルート帯及びCルート帯にお

いて当該接続する位置が同じ位置にあることを示しているものである。

六について

社会資本の整備を進めるに当たっては、都市計画法その他の法令等に基づき、事業の計画案について情報公開、住民参加の手段を実施するなどの取組を行っているところであり、例えば、都市計画法では、都市計画を定めるに当たり、公聴会の開催、都市計画の案の公告縦覧の手段等の住民の意見を反映するための手段が整備されている。

また、社会資本整備重点計画法（平成十五年法律第二十号）に基づき策定された社会資本整備重点計画において、地域住民等の理解と協力を得るために事業の過程を通じた住民参加の取組を推進することとされており、国土交通省においては、「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」を策定するなど、公共事業の構想段階における住民参加の促進を図っているところである。

また、社会資本の整備を進めるに当たっては、安全の確保に万全を期して取り組んでおり、例えば、道路整備については、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）その他の関係法令の規定等を踏まえ、防災上必要な調査、検討等を実施し、災害等に対する安全性の確保を図っているところである。

七について

現時点では、具体的な時期等についてお答えできる段階にないが、今後とも、第二千成団地の住民を含めた地域住民に対して、検討の過程や考え方について説明を行ってまいりたい。