

圏央道（八王子JCT～八王子南IC（仮称））等の事業認定に係る 社会資本整備審議会公共用地分科会の議事要旨

1. 開催日時 平成18年2月28日（火）、3月17日（金）
2. 開催場所 国土交通省内会議室
3. 議 題 首都圏中央自動車連絡道（圏央道）等の事業認定関係
4. 議事要旨

国土交通大臣から付議された一般国道468号新設工事〔一般有料道路「首都圏中央連絡自動車道」新設工事〕（東京都八王子市南浅川町地内から同市裏高尾町地内までの間）及びこれに伴う附帯工事、高速自動車国道中央自動車道富士吉田線（八王子ジャンクション）新設工事（東京都八王子市裏高尾町地内）並びに一般国道20号改築工事（八王子南バイパス）（東京都八王子市館町地内から同市南浅川町地内までの間）について、公共用地分科会における審議の結果、「土地収用法第20条の規定により事業の認定をすべきであるとする国土交通大臣の判断を相当と認める。」との意見が議決された。

同意見は、社会資本整備審議会令第6条第6項及び社会資本整備審議会運営規則第8条第2項の規定に基づき、社会資本整備審議会の議決とされた。公共用地分科会における各委員の主な意見は次のとおりであった。

- 起業地周辺の住民にとっては圏央道はないほうが良いということもあろうが、得られる利益とのバランスで言えば、環境については受忍限度内と判断できるため、圏央道事業には賛成。
- 道路全体の将来像が見えにくい。ここまでつくりたいという全体計画をもう少し分かりやすく一般に公開すべきと思う。日本の道路全体の中で地方の高規格道路よりも圏央道のような大都市の環状道路をとにかく優先すべき、などメリハリをつけた位置づけの説明をすべきである。
- 圏央道をつくる大きな目的は首都圏で物流を円滑化することであろうが、物流事業者がどこまでこの有料道路に乗るかというとなかなか悩ましい問題を抱えているのではないか。
- ある程度日本経済がノーマルな状態に戻ったときには物流業者は有料道路にかなり乗る、という前提で議論すべきである。
- 環状道路の一部が欠如している状態の克服は日本におけるCO₂削減対策の大きなキーになっている。圏央道の整備は環境面についても非常にプラスである。
- 騒音基準に係る「道路に面する地域」の解釈については、公聴会等で反対意見が強く主張されているところだが、国の主張を認めた高裁の判決に従うべきである。
- 水の問題については反対意見書等ではかなり強く出されていたので、認定理由の中で認定庁の説明である「大きな影響がない」ということを一言触れておく必要があると思う。
- 高尾山は国定公園の地域であるため念を入れる意味で、「水枯れなどにはそれほど影響はない」といった趣旨を認定理由に明記しておく、という判断もあろうかと思う。
- 高尾山トンネルについては、止水対策等相当な施策を講じていることから、水については問題ないと思っている。
- 道路事業で失われる利益を全部なくせということだと、際限なく対策が必要になり、どこかで線を引いておかないと道路工事費がどんどん高くなる。これは全部我々国民がお金を払うことになるわけで、その辺りのバランスを考える必要がある。