

白山トンネル（小松白川連絡道路）調査継続への疑問

今年3月24日に石川県庁で開催されたルート帯検討会の結論は、起点を白川郷ICとしAルート帯からBルート帯にかけた範囲について幅広い調査を今後とも実施していくという内容でした。これをもってルート帯絞り込みが完了、ルート帯検討会の目的が達成と公表しました。

現道活用によるAルートに絞り込みとプッシュした2月22日に金沢で金子国土交通大臣が行った発言とは異なっているようです。が、白山国立公園を対象とした大型公共事業である小松白川連絡道路計画に県民、国民に一切意見を求めることなく「ルート帯絞り込み完了」という市民不在の展開は今後不安を残すものです。

以下は6月11日に公開されたH20年度調査業務委託報告書を主に参考とする疑問点です。

- 日本工営が例年の如く2本とも落札（他社は予定価格オーバーか辞退）
H20.11.28 地域高規格道路小松白川連絡道路調査業務委託 3,690千円（予定価4,431）
H21.1.20 地域高規格道路小松白川連絡道路調査業務委託その2 3,600千円（予定価4,294.5）
委託設計書の入札結果報告、どうしてこのようなことが可能なのだろうか。
- コンサルにルート帯検討会の資料から報告までお任せ
調査業務委託内容にルート帯検討会に係わる資料の整理、検討、作成を行い、同検討会に同席し検討内容のとりまとめを行うとある。（委託設計書）ここまでコンサル会社にお任せで、政策判断ができるのであろうか。
また、2月27日に履行期間を21日延長する変更協議書を取り交わしている。2月22日金子大臣発言の影響か？
- アドバイザー会議、市民参画(PI)によるルート絞り込み方針が棚上げされたのはなぜ
表3-1 ルート対検討会の合意事項一覧から明らかなようにH18年度段階ではルート帯選定に当たって第3者機関の設置、アドバイザー会議の開催、市民参画の手法を重視していました。
ところが、H19年度にはアドバイザー会議は時期尚早とし、アドバイザーの委嘱さえ行われませんでした。
そして、いきなり3月24日の検討会でルート帯の絞り込みを行ったのです。（報告書3-1）

報告書p.3-4で、アドバイザーについてルート帯選定の後、複数ルート選定検討段階で詳細な調査を実施前／後に専門的な内容について助言を頂くのが望ましいとしている。また、PI（市民参画）実施について、起点が未確定、構想段階で検討すべき概略計画の内容まで熟度が達しておらず、現段階でPI実施は時期尚早と考えると一応の理由を示している。そもそも推進側の動きに押されてルート帯検討会の設置を急いだことに無理があったのではないだろうか。
- ルート帯絞り込みは完了していないのでは
構想ルート帯は概ね幅250m～1km程度（構想段階におけるとされている市民参画型道路計画プロセスのガイドライン）とされています。今回絞り込んだとされるAルート帯からBルート帯にかけた範囲は一つのルート帯とするには広すぎ、ルート帯絞り込み完了というには無理があります。
- Cルート帯（白山国立公園を回避し五箇山ICに至る）を切り捨てたのはなぜ
H17年のルート対検討会発足時からメンバーに富山県は入っていません、この時から実質Cルート帯は除外されていたといえます。
今回公開された資料から、概略計画を固めるため起点を決定することと合せて「長大トンネルにより白山国立公園の特別保護地区における地表の改変を避けることが可能」（検討会資料p13）、「3案とも環境に与える影響の大きさに差異はない」（検討会資料p12）と長大トンネルへの計画策定者の期待が浮かび上がってきます。

○Bルート帯を残した訳は

「最長の想定ルートは約 23.0km あるが、中間部に立坑を設置することなく全線を換気することは可能である」（報告書その2 p2-16）

「Bルート帯は加賀地域と飛騨地域を直接結び、中部縦貫自動車道、東海北陸自動車道へのアクセス性（所要時間）において最も優れている」（検討会資料 p11）

今回環境配慮型ルートという表現が始めて登場した（報告書その2 2-26）、日本最長の道路トンネル建設を模索か。

【環境配慮型見直しルートおよびモデルルートにおける概算維持管理費】2車線完成型 設計速度 V=60km/h

ルート区分	全長(m)	長大トンネル(m)	事業費(百万円)	40年維持管理費(トンネル)
A-1		9,109.7		16,856(百万円)
A-2(環境配慮型ルート)	37,954.9	14,864.2	157,255	22,175
A-3(見直しルート)	37,962.6	16,923.6	167,491	
B-1		10,991.0		21,538
B-2(環境配慮型ルート)	35,615.6	17,715.0	172,565	30,331
B-3(見直しルート)	35,615.6	22,992.9	199,653	

※モデルルートは調査年に変動があり、一部空白のままとした。14.864kmと17.715kmは2年連続で登場
世界 No.1 はノルウェーLaerdal24.5km2000年開通、次に中国の Zhongnanshan18.0km2007年開通が来る、
関越上り 11.1km は 10 番目

○最大のハードルは膨大な費用か

「岐阜県にとっては大きなインパクトは想定困難である…石川県特に加賀地域にとっては産業面・観光面で大きなインパクトが考えられる。しかしながら、整備に膨大な費用が必要なことから、費用対効果から考えると立ち寄り客が増える程度では、整備の必要性を訴えるインパクトに欠ける」（岐阜県が委託した H19 年度調査成果要旨 検討会資料 p1）とあります。

3月末の直轄国道18路線凍結発表→自治体の猛反発→直轄国道14路線凍結解除は国交省が仕掛けた流れではと疑われます、財政規律の箍をぶち壊しかねない動きで注意が必要です。

○建設しないゼロ案をベースに検討をすべきでは

戦略的環境アセスメント導入ガイドライン(環境省)では「公衆が共有する環境の将来像や地域固有の環境に関する価値観を含む地域の環境情報を把握するよう努める」とあるが、まさに国立公園に巨大な風穴(かざあな)を開けることの是非をまず問うべきであろう。

道路を取り巻く状況は大きく変化しています、将来交通需要の低下、高速料金の引き下げ、財政の逼迫など。

○報告書の交通量予測は信頼できるのだろうか

少子高齢化社会を迎え基本的に将来交通需要の急激な低下が避けられないと予測されています。道路企画の設定(報告書3-3)で平成42年度時点の推計交通量、転換率法で約14,000台/日、分割配分法で約3,600台であり、両者平均すると約8,800台となる。一方、東海北陸自動車道の交通量は平均約9,000台の実績であったと乱暴な推論を行っている。

H19年度調査では現行の高速料金を前提とし、また中部縦貫道を見捨てるような設定で交通量予測を行うなど信頼性に欠ける内容が目立ちます。

【基本認識】

- ・白山トンネルが建設されるなら、国立山岳自然公園を横断する道路はやり放題となる＝危機感
- ・開発から自然再生への流れが確実に強まっている。

【状況認識】

- ・計画決定や事業着手は先のこと、建設しないゼロ案選択の余地はまだある。