

2008年12月10日

石川県知事
谷本 正憲 殿

特定非営利活動法人 白山の自然を考える会
理事長 石野 洋

要 望 書

小松白川連絡道路(白山トンネル)計画中止を求めます

小松白川連絡道路（通称白山トンネルまたは加賀飛騨道路、以下小松白川道）は調査開始から14年目を迎えました。21世紀に入り開発から自然保護への大きな流れが一層強まり、持続可能な社会実現という大いなる挑戦が私たちに求められています。

当道路計画対象の白山北部は将来世代に伝えるべき日本でも有数の自然遺産です。ブナ林が広がり絶滅危惧種のイヌワシやクマタカの猛禽類、ツキノワグマやニホンザル、ニホンカモシカ等の中大型哺乳類の生息密度が高い生物多様性豊かな奥山自然地域です。今日、温暖化防止と並び生物多様性の保全は持続可能な社会をつくる最重要課題となっています。

石川県では能登地域を中心とする里山の生物多様性保全に力を注がれているところですが、これに加え小松白川道計画の見直し（白山スーパー林道が夜間と冬季に使用できないから長大トンネルを建設するという発想からの転換）に踏み切れば白山地域における生物多様性保全の優れた実行として高く評価されることでありましょう。

小松白川道計画を中止すべき主な理由

小松白川道による小松ICから関東への時間短縮は17分と建設する必要性は低い。一方新幹線建設が進められており、白山周辺の高規格道路は東海北陸道と中部縦貫道(要所で建設進行中)とで充分間に合います。

防災（地震、豪雨、雪害そして温暖化）対策や安全対策はもとより、既存道路の橋やトンネルの維持管理を優先し、建設費2千億円前後もの財政負担増となる当計画は見直すべきです。

低炭素社会を意識した行動の変化や高齢化により自動車交通需要は低下に向かい、小松白川道は莫大な建設費に加え維持管理費が財政を圧迫する過剰なインフラと化すことでしょう。その上新鮮な水や空気、価値の高い風景をもたらす生態系サービスが開発により低下することは避けられないのです。

トンネル工法は峠越えに比べ環境への影響が少ないとされていますが、ほとんど解明されていない地下の生態系あるいは建設や維持に要する莫大な資源やエネルギーを考えれば環境への影響は小さくないのです。

コスト縮減として完成2車線を重点に検討されているようですが、ルート案（石川県・岐阜県・国の担当者によるルート帯検討会資料）に日本では未知数の15km～18kmもの山岳超長大トンネルが含まれており、安全性確保に困難さを伴うことなど。

いったん調査区間に指定した道路は必ず建設するという旧習にとらわれることなく、計画見直しの英断を下されることを切に要望致します。

2008年12月 日

国土交通大臣
金子一義 殿
北陸地方整備局長
吉野清文 殿
金沢河川・国道事務所長
蓮見有敏 殿

特定非営利活動法人 白山の自然を考える会
理事長 石野 洋

要 望 書

小松白川連絡道路(白山トンネル)計画中止を求めます

小松白川連絡道路(通称白山トンネルまたは加賀飛驒道路、以下小松白川道)は調査開始から14年目を迎えました。21世紀に入り開発から自然保護への大きな流れが一層強まり、持続可能な社会実現という大いなる挑戦が私たちに求められています。

主要な計画地の白山北部は将来世代に伝えるべき日本でも有数の自然遺産です。ブナ林が広がり絶滅危惧種のイヌワシやクマタカの猛禽類、ツキノワグマやニホンザル、ニホンカモシカ等の中大型哺乳類の生息密度が高い生物多様性豊かな奥山自然地域です。今日、温暖化抑制と並び生物多様性の保全は持続可能な社会をつくる最重要課題です。小松白川道の計画中止は第3次生物多様性国家戦略の実行にかなった行為といえましょう。

小松白川道計画を中止すべき主な理由

小松白川道による小松ICから関東への時間短縮は17分と建設する必要性は低い。一方新幹線建設が進められており、白山周辺の高規格道路は東海北陸道(今年7月全線供用)と中部縦貫道(要所で建設進行中)とで充分間に合います。

防災(地震、豪雨、雪害そして温暖化)対策や安全対策はもとより、既存道路の橋やトンネルの維持管理を優先し、建設費2千億円前後もの財政負担増となる当計画は見直すべきです。

低炭素社会を意識した行動の変化や高齢化により交通需要は低下に向かい、小松白川道は過剰なインフラと化すことでしょう。その上新鮮な水や空気、価値の高い風景をもたらす生態系サービスが開発により低下するのです。

トンネル工法は峠越えに比べ環境への影響が少ないとされていますが、ほとんど解明されていない地下の生態系あるいは建設や維持に要する莫大な資源やエネルギーを考えれば環境への影響は避けられないのです。

コスト縮減として完成2車線を検討されているようですが、ルート案(石川県・岐阜県・国の担当者によるルート帯検討会資料)に日本では未知数の15km~18kmもの山岳超長大トンネルが含まれており、安全性確保に困難さを伴うことなど。

いったん調査区間に指定した道路は必ず建設するという旧習にとらわれることなく、計画中止の英断を下されることを切に要望致します。