

「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. 5 5 2021 年 8 月 10 日 発行

### 中部横断自動車道の建設から 八ヶ岳南麓の豊かな自然と生活を守ろう！

中部横断自動車道（長坂～八千穂）は現在、環境影響評価の方法書による現地調査の段階に入っています。主な内容は文献に基づく調査や実際に現地の調査を行うものです。

先月、熱海市で大規模な土石流災害が起き、伊豆山の気象データでは土石流発生までの 3 日間で 500mm 以上の降雨を観測。そして土石流の起点付近にあった盛り土などの要因も加わり大きな被害となってしまいました。

この八ヶ岳南麓はどうでしょう。地形上山岳地帯では積乱雲が発生しやすく、集中豪雨の危険が多いといえます。実際、最近この地域では集中豪雨が多く道が川になり、小さな河川は激流となる事例が増えています。

中部横断自動車道はこの南麓を南北に分断する計画です。ルート案図をご覧ください。八ヶ岳南麓の広い裾野を横切るようなルート案で、この地の豊かな自然を分断する建設計画です。

ルート上には多くの人が住み、多くの動植物が息づいています。私たちはその自然から多くを享受しています。井戸を利用しておいしい水が飲めること。この土地を利用して高原野菜や北杜米が作れること。多くの観光客がこの自然を求めて訪れ、商店が経済的に潤



うことなど、様々な恩恵を受けています。その南麓地域の一番とっていい自然の魅力の中に巨大建造物ができればどうなるでしょうか。景観はもちろんこの大自然を分断し破壊することで、私たちが自然から受けているかけがえない恩恵が失われてしまうことが大変危惧されます。絶妙なバランスで保たれている

冷涼な気候と、木を育て、水を豊かにして土砂災害を起りにくくし、強風や気温の上昇を和らげるなど多くの働きをしてくれる森林。それらが

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>

破壊され井戸枯れ・沢枯れなどが引き起こされる可能性は、過去に作られた様々な道路建設で負の遺産として実証されています。

北杜市の現状は計画当初の頃から大きく変わっています。森林を伐採したり、または地形上危険だと思われる場所、林地や住宅地などに太陽光パネルが無秩序に設置され人々の平穏な生活や健康を害する問題も起きています。中部横断自動車道の建設は、八ヶ岳南麓の自然と人びとの生活を更に破壊する無謀な計画です。八ヶ岳南麓の自然と生活等を守っていくことはその中に身を置く私たちの喫緊の課題と言えます。

中部横断自動車道の建設計画を白紙撤回させ、八ヶ岳南麓の自然と生活を守りましょう。

## 7/5 関東地方整備局と面談

### 再々質問書を提出

沿線住民の会では7月5日、さいたま新都心の国交省関東地方整備局と面談し、昨年11月2日の公開ヒアリングでの質問事項への国交省の事実と反する回答に対して再度の質問書を提出しました。

この面談には前回に引き続き畑野君枝衆議院議員（日本共産党）と武田良介参議院議員（同）の秘書が同席し、関東地方整備局道路計画第一課大胡賢一課長、洲永義秋課長補佐が対応し、甲府河川国道事務所の松川洋一地域防災調整官と国交省本省から企画課草野真史課長補佐が同席しました。

#### 書面での回答要求に国交省「検討する」

はじめに沿線住民の会から質問への回答を書面で行うよう強く要請しましたが、関東地方整備局大胡課長は「検討する」とだけ言って真摯に対応しなかったため、書面での回答を

めぐって冒頭多くの時間を費やしました。

今回の再々質問書は多岐にわたるので、沿線住民の会では質問項目を絞って回答を求めました。（項目の2.（1）③等は2020年11/2要請時の回答と2021年2/10書面回答への再々質問のナンバーです）

#### 複数ルート案を提示しなかったことを追及

質問2.（1）③

計画段階評価では複数案の提示が必要であるが国交省が示したとする2種類の1キロ幅のルート帯案は、ほんの一部分のみが分かれた『分岐案』に過ぎず複数案提示にはならない。国交省内部では中央道双葉 JCT、須玉 I C 分岐ルート案が検討されており選択肢として住民に提示するべきと考えるが説明と回答を求める。

**会：** 当日の回答も書面での回答も、南麓地域での整備への異論の回答になっていない。この見解をもう一度聞きたい。

**会：** 3キロ幅の時は1案、2案、3案と整備無しということで提示されている。1キロ幅になったとたんに1案になってしまっている。なんでそういうことになるのか。何で1キロ幅で提示するのか、3キロ幅じゃないのか。

**国交省：** 1キロルート幅というのを平成24年のワーキングの際に発表させていただきました。それまで、第6回小委員会までのアンケートとか委員の方のご意見を踏まえて、委員会の中でも3キロ幅のルート帯の南端、場合によってはルートの外側含めて検討するワーキングを立ち上げてはどうかという委員長のご提案もある中で、われわれとしてもワーキングで検討しているということでワーキングを立ち上げたのが実態です。平成24年11月のワーキングの中ではそういった内容で1キロ幅のルート帯を示した、そのような経緯です。

今回分岐案ということにつきまして、分岐ルートを示すべきではないかということにつきまして、平成24年11月のワーキングの際にもわれわれの方から長坂分岐又は他から分岐するかということについてワーキングの方でご説明させていただいて、双葉、須玉の分岐ですと構造物も非常に多くなるとか、コストの経済性で課題があるとかで長坂分岐で考えていきますという説明をして、ワーキングの中でも確認を頂いているということです。

**会：** 大胡さんの言っているのは全部3キロ幅のことで1キロ幅の説明になっていない。今まで検討してきたというのは3キロ幅の中での検討で

あって、アンケートであって、住民意見の聴取であった。

そこでは課題を解決するのに南麓にもいろいろ異論があると、そういう状況の中から3キロ幅の中での意見を聞いて新たにルートを検討しようということで1キロのルートがポンと出てきたわけです。なぜそこで3キロでなく1キロなのですか。それは3キロの幅の中で検討されたことなのですよ。

**会：**大胡さんが説明しているのは3キロ帯の時の話なんですよ。私たちは「寝耳に水」で下ろされた1キロ帯の住民です。

**会：**1キロ幅の人たちには全く選択肢はないですよ。国交省の内部で中央道双葉JCT、須玉IC分岐案というのが検討されていますが、なんでこれを1キロ幅の人たちに提示しなかったのですか。

**国交省：**最初3案の比較検討を小委員会の場でさせて頂いた。その時には3キロ幅で検討させて頂いた。その後平成24年10月の小委員会の際に、そのルートの南端やその外側含めて検討するというのを委員会の場でも確認して…

**会：**何でそういうふうになったか知っていますか

**国交省：**住民の方々のご意見を聞きまして…

**会：**最初に3案を国交省が提示して、その中で高速道路を作りましょうと、どれがいいですかというふうに3キロ帯の住民含めて聞いたわけです。そうしたら住民が八ヶ岳南麓に作るのには反対だということで3キロ帯で反対運動が起きたので、そういう住民の意見を容れて、じゃ3キロ帯やめてその外側に作りましょうと国交省が決めたわけでしょう。それはどういうことですか。

特に長坂から津金は1本のルートでしかなく複数のルートではない。ということは、これを発表した段階で国交省はここに住んでいる住民にこのルートを押し付けたことになるんですよ。こういう押し付けがあって、住民はこれは「寝耳に水だ」ということで、そこからこの問題が始まっているという事が分からないのですか。

**国交省：**平成24年11月にワーキングで1キロ帯を提示しました。提示の方もA案B案という形で、地元の方で説明会をさせて頂いたり意見についても説明会やメール、ファックス等で承っているところです。ワーキングを設置するにあたって、小委員会の方でしっかり南側の外側も含めたルートの検討をしていくことと、丁寧なコミュニケーションを取りなさいと委員長から言って頂いた。それもご了承して頂いておりましたが、ワーキングの方でも1キロ帯を見ながらコミュニケーションを取って、意見聴取をしてきたということです。

**会：**ワーキングというのは3キロ幅にこだわらずに新しいルートの検討をするように設置されたグループですよ。だけど国交省が勝手にこの



1キロ幅でということで1案しか出してない。A、Bルート案と言っていますが、これ1案ですよ。3キロ幅にこだわってないのだから、なんにも1キロだけを出す必要はなくて1キロプラスほかにも出さないといけなかったわけです。ワーキンググループは3案無くてもどうやって選択すればいいのですか。1キロ幅の中でA案、B案だけを選択しろと言われても、1キロ幅の中に住んでいる人たちにとっては不利益じゃないですか。私たちは全く意見を聞かれていなかった。選択の余地がなかった。

**会：**1キロを決めてから丁寧なコミュニケーションをしましたと言っても、1キロは前提で、それは丁寧なコミュニケーションには全然ならないわけです。

### 関東地整、「八ヶ岳南麓」がどこか示すことができなかった！

2.(2)「南麓地域での整備への異論」に配慮したとしているが、1キロ幅新ルート帯A案、B案も「南麓地域での整備」である。説明と回答を求める。  
② 南麓地域での整備を否定しているものではないとの回答であるが、であれば南麓地域での整備へのどういう異論に対して配慮したのか問われるが、説明と回答を求める。

#### (北杜市の地図を提示して説明を求める)

**会：**この図で南麓地域はどこですか、示してください。どういうふうに認識しているか確認したいのです。

(国交省は示すことができなかった)

**会：**「南麓地域での整備を否定しているものではない」ということであれば、どういう異論に配慮したのか教えてほしい。

**国交省：**平成24年10月の際の議事録の中での… 南麓地域での整備の異論や旧清里有料道路の活用の懸念、そういったところを踏まえてといったところが委員長の…

**会：**平成25年以降の新ルートに関連した話をしてください。

**国交省：**平成24年10月の際に、懸念があるから、全区間で整備する案については3キロルート帯の南側か場合によったらその外側も検討す

るということでワーキングをつくって…

**会**：新しいルートも南麓なんですよ。

**会**：これは国交省の皆さんが作った図ですよ。1キロルート帯はどこなんですか。ここ八ヶ岳南麓のど真ん中なんですよ。

**会**：大胡さんには分からないから、(当時の)小林さんや宮坂さんに聞いてくださいと言っているのです。この間も要請しましたが、それどうなったのですか。

**国交省**：ヒアリングとしては、すでに今こういうふうに残っているワーキングの資料とか分科会の資料とかで…

**会**：国交省の小委員会とかワーキングのは残っているのですが、小林さんとか宮坂さんとか当時の甲府河川国道事務所の方たちのは何も残っていないんです。そこを聞いてほしいと言っているのです。何も資料、残っていないのです。

**国交省**：こう決めた経緯とか、ご質問もそうですし、開示請求もそうですし、1キロルート帯を決めた際の事務所の… 開示請求いただいた中で、文書として回答している。

記録として残っていないので… 開示請求する際にも文書を探したりとかいろいろ…

**会**：これは国交省の1キロ帯にする時の重要な意思決定にかかる会議の中味ですよ、開示請求しているのは。

**会**：(小林さんは)3キロ幅を決める時に小委員会の先生方に持ち回りで先に話をすると、その時に事前にこちらである程度線を決めてこれでもいいでしょうかということで委員会が始まる前に各委員の先生方を回るといことです。ということは、その3キロ幅の中に引いた線だって小林さんたちが決めた、1キロ幅の線だって小林さんたちが決めているんですよ。先生たちは小委員会の中で決められないんだから、時間が無いのだから。

じゃその打ち合わせ、甲府河川国道事務所で小林さん、宮坂さん、乙守さんたちが打ち合わせした内容を明らかにしてくださいと言っているんです。でもこっちが議事録を開示請求しても出てこないじゃないですか。だからヒアリングしてくださいと言っている。

**国交省**：われわれも開示請求の際も行政として意思決定した関連文書とかそういうものが残っているかどうか、残ったものは残った形にしますし、そうじゃないものは… 今あるものが一応すべて。

**会**：残っていないから説明を聞いてくださいと言っているんです。小林さんとか宮坂さん、乙守さんに大胡さん聞いてくれたのですか。

**国交省**：私がどうのこうのということじゃなくて…

**会**：担当は大胡さん、あなたでしょう。

**会**：1キロの中に入っている住民にしたら、この辺は死活問題なんですよ。どうしてこの1キロが選ばれたのか。3キロ選ぶときだって、3キ

ロ検討する際にいろんな情報取って、資料集めて3キロ引いているはずなんですよ。1キロ決める時にほんの短期間でどうやって決めたのかこの1キロに。そこにどのくらいの人が住んでいて、どういうものを作っていて、湧水はどのくらいあって、そういう資料をどのくらい集めて1キロがそこに決まったのか、そこを教えてくださいたいんですよ。ワーキングの先生が決めたわけじゃないでしょう。小林さんとか乙守さんとかが勝手に決めたんでしょう。でも勝手に決めるにしても資料が必要じゃないですか。

**会**：国交省というのは、道路建設上の一番大事なルートについて職員が個人的に決めているということになりますよ。

## 双葉・須玉ルートは「山地が迫っている」との虚偽説明が破綻

### 2. (5) ②

須玉 IC から分岐するルート案は国道 141 号のすぐ東側を通るように記載されており、金ヶ岳などの山地の影響は考慮に入れる必要がないにもかかわらず、国交省が山地を通すために大規模な変更が多くなるとしているのは根拠のない説明である。山につながるルート案とはどういうことなのか具体的な説明と回答を求める。

**会**：回答では地形の変更が多く、金ヶ岳など山地が迫っているから安全を確保するための縦断勾配等の構造上の基準を満足するためには大規模な構造物の構築が必要となり、周辺に与える影響が大きくなるので、双葉、須玉からの接続については検討から外したと答えています。金ヶ岳って近くないですよ。

全く問題なく、双葉 JCT と須玉 IC 分岐案はルートとしてスムーズにいくんです。全く金ヶ岳の山地の影響は受けません。

**国交省**：書面の回答と同じような回答になるんですけど、この双葉 JCT から山の方へ向かうと周辺の大規模な構造物が多くて周辺に与える影響が… こういった説明は、平成 24 年 11 月のワーキングの説明の中でもこういった経済性やコストの懸念があるということは事務局の方から説明させて頂いている経過があります。

**会**：でも、平成 24 年の時にはこの資料ないですよ。

**会**：茅ヶ岳、金ヶ岳の山稜は 10 km 以上離れているわけです。須玉 IC から国道 141 号に沿っては大きな障害はないんですよ。141 号の線形を見てください。

大変な構造物作るわけでしょ。そしたら将来このルートとこのルートはどうなるのか、地形的にどうなるのかと。地形が分かっているからこういう回答が出てくるのです。

**国交省**：今回お示ししている長坂 IC からの分岐

については、その延長とか、非常にコスト、経済性とかといった面で課題があるということで長坂での分岐となっています。平成 24 年 11 月の際にもワーキングの中で委員の方に確認頂いています。

**会：**この回答で、山につながるルート案で懸念があるというのは、ないというのが分かりましたか。双葉 JCT、須玉 IC は全く山岳と関係ないので。

山の位置から確認してもらっていいですか。今見て問題あると思いますか。それを踏まえた上で、なぜ IC の接続二つがバックデータになってしまったのか、正当な回答をお願いします。

**国交省：**われわれとしては長坂 IC からの分岐案というのをワーキングに示しておりますが、ワーキングの 11 月の第 1 回の中でも双葉 JCT から野辺山に向かう場合、非常に課題があるということ委員の皆様様に説明して、コスト、経済性といった点で課題があって、長坂 IC から分岐する案として…

**会：**分岐案がワーキンググループで提示されてなぜ複数案を提示しなかったのか。やはりありきだったのでしょう、1 キロルート帯が。

**国交省：**ワーキングの中でも整備にあたって経済性、コストの課題があることをご説明して長坂案で検討していきますという確認をさせて頂いて A 案 B 案という…

**会：**じゃ、間違った認識を事務局から説明したということですか。

**国交省：**一言一句はあれですけど、趣旨としては地形の改変が多くて… という説明をして、確認頂いています。

**会：**ミスリードしたんですね、事務局が。全然山なんか無いじゃないですか、須玉 IC との接続に。

**会：**前回大胡さんは山につながるルート案で懸念があり、有効性を確認する資料として位置付けて公表しなかったと口頭で回答されている。だけどその認識が違うということでしょう。山なんてないですよ。また、それと同じことをワーキンググループの先生たちに説明しているのであれば、事実誤認じゃないですか。ミスリードじゃないですか。

**会：**事務局の説明自体が、当時の担当者の説明自体が間違っているでしょう。議事録になっているのなら、新たな大きな問題です。

**会：**はなから選択肢に入れさせないためにそういう説明をしたとしか考えられないですよ。ミスリードして選択肢から外して、あたかも A、B ルート案しかないかのようなミスリードを当時の国交省の職員がやったということですから。そこらへんはどう責任を取るのか、また検討していただきたいですね。

**会：**もう一度調査しますというのが本来あなたの立場としたら回答じゃないですか。確かにその

地図を見ますと山は迫っていませんでしたと修正して、わたしたちに誠実に対応するのがあなたの役割じゃないですか。

**会：**ルート関係図の改ざんだったって訂正できたのだから、そういうことだったって訂正してください。もう一度やり直してください。

**会：**改めるところは改めて、修正するところは修正して、しっかりとわたしたちとの信頼関係をもう一度取り戻していただきたい。

## 国交省、「2 回のボタンの掛け違い」発言の録音まで否定！

### 3. ②

ボタンの掛け違い発言については当日は国会議員も同席し録音もある。2020 年 11 月 2 日の要請時にも畑野議員から指摘があったがその後の調査はどうなっているか、第 2 のボタンの掛け違いについて回答した事も含めて、当時の道路局企画課の篠田宗純元課長補佐へのヒアリングを行ったか、その結果を報告するよう求める。

**会：**ボタンの掛け違いの件ですが、国交省は本人は 1 回しか言っていないと言っていますが、私たちが録音したものを起こしました。そしたらはっきりと「第 1 回の小委員会の前と、あとワーキングを立ち上げる頃にボタンの掛け違いをやっているのは事実なので」と発言しているのを確認しました。大胡さん、その発言があったということをご否定するのですか。

こういう発言があったということが事実だという上で、私たちはその中身を聞いているので、その発言がなかったというような回答は…

**国交省：**われわれ共の方で録音してるようなものがないものですから、これがどうだというのは確認できる状況にありません。

**会：**今日来ている畑野議員もその場に同席していました。大胡さん、あなたの言っていること、自分たちには録音がないから、わたしたちが言っていることが本当かどうか分からないということを行っているのですか。

**国交省：**そういうことではなくて、今回ヒアリングをして確認してほしいということと言いますと、平成 30 年くらいに沿線住民の会にボタンの掛け違いの回答をさせて頂いていると思っただけで、その時にも当時の担当者に確認したうえで、1 回だけではないかという回答をしておりますので、今回ヒアリングを行ったかということについては、今回行っていません。

**会：**前回畑野さん来られて、自らおっしゃってましたよね、調べてくださいと。そこについて聞いているのです。

**国交省：**最初にわれわれが 1 回じゃないかと回答した際にも、当時の質問回答者の方に確認して

おります。今回また確認というのは必要ないと。  
**会**：現実に国会議員も聞いているし録音もあるのですよ。だから1回ということはないんです、2回なんですボタンの掛け違いは。

**国交省**：否定している訳じゃなくて、ヒアリングを行ったかというご質問だと思いますので、経過をお話ししますという回答です。

**会**：何でヒアリングを行わないのですか。

**国交省**：すでに行っているのです、してないということですよ。

**会**：もう一度きちんと聞いてください。

### 山梨県庁の不適切な対応について

#### 5. (3) ①

4月8日に住民等と山梨県庁森林環境部大気水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。説明と回答を求める  
 (略)

参考：再々質問書は沿線住民の会のホームページに掲載しています。

### 7/21 山梨県庁へ申し入れ書を提出

## 中部横断道計画路線の全長 34 kmがいつの間にか 40 kmに変更されていた！

2019年8月に山梨県が公表した韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線(中部横断自動車道)の環境影響評価方法書では、計画路線の全長が住民等へ何の説明もなくそれまでの約34 kmから約40 kmへと変更されていました。このことは中部横断自動車道の建設計画の根幹にかかわる重大な問題であり、沿線住民の会では山梨県庁の担当部署の県土整備部都市計画課に対してこの事実を指摘して説明を求めました。

### 山梨県庁都市計画課「甲府河川国道事務所へ聞いて確認する」

6月8日に山梨県庁都市計画課に問い合わせたところ、応対した吉野一郎都市計画企画監は全長が変更されている事実を承知してお

らず、「甲府河川国道事務所に聞いて確認する」と言ったまま、その後連絡すらありません。

そもそも山梨県庁は突然都市計画を持ち出し、中部横断自動車道の環境影響評価の手続きを国交省に代わって行うと表明して、方法書を山梨県民等へ公表し手続きを進めてきた経緯があります。山梨県庁にはその方法書に関する県民等への説明責任があり、県民等からの質問、疑問にきちんと答える責任があることは言うまでもありません。しかし未だに説明がありません。これは一体どういうことなのでしょうか？

山梨県庁県土整備部都市計画課に対しては、甲府河川国道事務所に聞くまでもなく、山梨県庁所管課として直ちに山梨県民等への説明責任を真摯に果たすように求めます。

### 山梨県庁の説明責任の放棄、無責任な対応に抗議する！

沿線住民の会ではそれ以降何回にもわたり山梨県庁都市計画課に説明を求めましたが、「(現在)甲府河川国道事務所と確認している」と繰り返すのみで説明がないため、7月21日にきちんと文書で回答するよう申し入れ書を提出しました。

申し入れ書では文書での回答を求め、それができない場合には行政の責任として環境影響評価の方法書の撤回と環境影響評価の手続きの即時中止を求めました。

#### お知らせ

小淵沢太陽光発電施設訴訟の控訴審は、東京高等裁判所矢尾渉裁判長のもとで8月4日に判決が行われる予定でしたが、高等裁判所の都合により9月8日(水)11:30に延期されました。

原告団と住民等は、高等裁判所の裁判長に対して現地調査と公正な審理を求めるハガキによる要請行動を行いました。

# 中部横断自動車道 新ルート帯案の問題点 2

## そもそも中部横断自動車道の新設区間は「双葉～八千穂」のはず

中部横断自動車道の南部区間は新東名新清水 JCT から中央道双葉 JCT までの 74.3km の区間として設定されており、北部区間はそれを高速道路として長野県八千穂高原まで延伸する計画です。従って北部区間では高速道路としての出発点は双葉 JCT となるはずで、そこからどのようなルートで八千穂高原までつながることが建設計画の基本となり、計画段階評価の対象とならなければならないことは明らかです。

しかし国交省は対象区間を「長坂～八千穂」と発表しました。これは当初から長坂 IC 分岐ありきで進める計画だったことを意味します。

## 国交省は双葉 JCT を出発点とするルート案を検討していた

2012 年 11 月のワーキンググループに中部横断自動車道の 1 キロ幅新ルート帯案が提示された際、国交省甲府河川国道事務所は双葉 JCT と須玉 IC から分岐する 2 つのルート案を「バックデータ」として持っていたことが、沿線住民の会の開示請求で明らかになりました。それは、

①双葉 JCT から須玉 IC まで中央道と並行した高速道路を新設し、その後国道 141 号に沿って北上するルート案

②双葉 JCT から須玉 IC まで中央道を共用し、須玉 IC から同じく国道 141 号に沿って北上するルート案です。

そして国交省はワーキンググループに

③双葉 JCT から長坂 IC まで中央道を共用し、長坂 IC から八ヶ岳南麓を横断する新ル

ト AB 案を提示しました。

このことから分かるように、国交省は北部区間で高速道路を建設するにあたり、その出発地点を双葉 JCT としていたことは紛れもない事実です。

## 国交省はワーキングに 1 つのルート案しか提示しなかった

本来、構想段階における計画段階評価では、複数案の提示により住民に比較評価の機会が与えられることが必要とされています。

2012 年 10 月に開催された国交省関東地方小委員会では、委員長から「清里高原の南側、今の幅広い帯状でかかっている南端、あるいは場合によって幅の外側も含めたルートを含めて検討」するワーキンググループ設置の提案がありました。その後設置されたワーキンググループには、事務局の甲府河川国道事務所が検討していたこの 3 つのルート案は当然提示されるべきものだったのです。

しかし国交省は、①②のルート案をワーキンググループに提示することをせずに、③の新ルート案だけを提示したのです。なぜ①②のルート案を提示しなかったのでしょうか。

## 国交省は「長坂分岐ありき」で住民へ 1 つのルート案のみを押し付けた



国交省はその理由として、「双葉 JCT や須玉 IC 方向から野辺山に向かう場合、金ヶ岳などの山地が迫っていることから、安全を確保するための縦断勾配等の構造上の基準を満足させるためには地形の改変が多く、大規模な構造物の構築が必要となり、周辺に与える影響が大きくなります。また…整備コストも大きくなると考えられることから、長坂での分岐としております」と書面で回答しています。

国交省のこの説明は、図を見れば金ヶ岳などを通るルートにはなっておらず一目で虚偽であることが分かります。金ヶ岳は中央道から 10 km も離れており山地は迫っていないのです。

7/5 の関東地整との面談の場でこのことを追及されると、担当者は何の反論もできず、回答が虚偽であることを認めざるを得ませんでした。しかも、その虚偽をワーキンググループの場でも委員の方々に説明しているという新たな疑惑も浮かび上がってきました。ヤブ蛇とはまさにこのことに他なりません。

### 消された 2 つのルート案…住民に提示せず国交省内部で勝手に絞り込んだ

これまでも指摘してきましたが、中央道の一部を中部横断自動車道として共用する計画は、リダンダンシーを弱め災害対応などの面で大きな問題点があるものです。たとえ既存の高速道路を共用するにしても、その地域の気候変動などを考慮して最小にとどめることが建設計画にとり重要と言えます。

中部横断自動車道の場合は、中央道長坂 IC 分岐よりも双葉 JCT、須玉 IC 分岐の方が中央道の共用距離がより短く、さまざまな災害対応に有効であることは言うまでもありません。

国交省はワーキンググループにこれら 2 つのルート案が提示された場合、長坂分岐案が否定されることを恐れてこれら二つの「消されたルート案」を公表せず、国交省の内部で事前に排除したことは明らかです。

### ◆図書紹介と購読のお願い



道路の現在と未来  
—道路全国連 45  
年史—

著者／道路住民運動  
全国連絡会 編著  
発行所／緑風出版  
頁数／365 頁  
価格／2600 円  
(税別)

2021年7月、道路住民運動全国連絡会(以下、道路全国連)は道路の現在と未来として道路全国連45年史を発行しました。

道路事業は始まったら止まらない。2020年10月に陥没事故が起きた東京外環道の建設計画を始めとした全国の幹線道路計画などの多くは、1978年の第四次全国総合開発計画を起点としている。これらの道路計画はある日突然、発表され、住民は説明会で驚愕の事実を知る。自分の家の上や下を計画道路が走っていて立ち退きを迫られる。建設された道路からは騒音と排気ガスが撒き散らされる。

住民は道路と対峙し、全国組織を立ち上げ、建設を強行する事業者と闘うと共に、住民の理解を得る、透明性のあり方を提言してきた。

本書は、道路全国連の45年の闘いの代表例など事業別に総括し、専門家や研究者の分析・提言などを踏まえ、道路の現状と未来を切り拓く試みである。

本書の第2部第2章には中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会の取り組みが報告されています。

ぜひ、多くの方々に購入していただきご覧になっていただければ幸いです。