

「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.62 2022年10月10日発行

9/12 国交省本省へ再度質問・回答求める

7月7日の第46回公害被害者総行動での国交省道路局への要請行動の継続として、9月12日、霞が関の国土交通省本省にて再度の要請行動を行いました。国交省側からは国交省道路局企画課道路経済調査室の野村文彦課長補佐と関東地方整備局道路部道路計画第一課の洲永美秋課長補佐他3人が対応、沿線住民の会からは5名が参加しました。



1、1キロ幅新ルート帯案決定に至る経過における問題点について

(1) 当時の国交省甲府河川国道事務所の担当者に対して2022年1月11日と13日にヒアリングを行ったが、その内容は形ばかりのもので到底事実関係の究明には不十分な内容であった。再度、第三者機関を設置しヒアリング、調査の実施と報告を求める。ヒアリングの際には関係する住民等の立ち合いを求める、とした要請に対し国交省側は「事実関係の究明が不十分だったとの趣旨を具体的に確認をしたい」と発言。

(2) 小委員会が開催される直前の2012年9月下旬から10月初めにかけて、当初示されていた3キロ幅ルート帯に関係する4つの住民団体に対して甲府河川国道事務所の当時の小

林達徳事業対策官と宮坂広志計画課長が、それまでの3キロ幅ルート帯を見直し、次は川俣川の西側（国道141号の西側と同じ）を通過しない、八ヶ岳南麓を通らないルートを設定していると説明し、また2012年11月21日に開催された第1回のワーキンググループの直前には甲府河川国道事務所において住民等へ1キロ幅新ルート帯案を示す資料を見せて説明を行った事実が判明している。小委員会及びワーキンググループの議論、審議を経ない前であるにもかかわらずこのようなことを行ったことについて、第三者機関を設置し当時の関係職員、関係者等へのヒアリング、調査の実施と報告を求める、との要請に対して「事実関係を甲府河川国道に確認中」と回答があった。

これに対して沿線住民の会では(1)の1月のヒアリングで事実確認が行われなかった事自体がおかしいと反論しました。

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>

(3) (2) に関連して、甲府河川国道事務所の当時の担当者が八ヶ岳南麓 3 キロ幅ルート帯での高速道路建設に反対する住民団体に対し虚偽の説明を行なったことに関し「プロセスガイドラインに沿って行ったと理解しているが南麓を通らないとの説明を受けたという事ですか？どういう説明を行ったのですか？」と発言。そもそも南麓の定義が分かっているならばそんな質問は出ないはず。この期に及んでそんな質問を住民にするのか、10年間も同じ質問を繰り返しているが、担当官が変わるたびに同じ話をさせられていると抗議しました。

(4) 2015年(平成27年)11月26日の国交省道路局企画課への要請の際に、計画段階評価のやり直しを求められ「やり直しはしない。八ヶ岳南麓の定義は我々が決める」と発言した当時の担当者である篠田宗純課長補佐が、第1回の小委員会の前とワーキンググループを立ち上げる頃くらいに「ボタンの掛け違い」を行っているのは事実と答えたが、後にワーキンググループを立ち上げる時のボタンの掛け違いについては言ったことはないと否定した。しかし発言当日には国会議員も同席し発言の録音も存在している。2回目のボタンの掛け違いの内容に関し、第三者機関を設置し当時の関係職員へのヒアリング、調査の実施と報告及び再度の説明と回答を求めました。

これに対し国交省は「趣旨をしっかりと聞きたい。2回目のボタンの掛け違いはなかったとか、そもそもその発言が無かったとか・・・」と発言しました。一週間前に送った要請書の中身を確認しているのか理解に苦しむ発言がこの後も続出、再度篠田課長補佐の発言の録音を実際に聞いてもらいました。

2、計画段階評価の手続きには山積する問題点、重大な瑕疵がある。山積する問題についての意思決定等に係る情報公開、手続き・審議のやり直しを求める

(1) 国交省は2020年1月31日になってようやくルート帯関係図の誤り・改ざんを認め、甲府河川国道事務所のホームページで訂正し、公表した。公表に至るまでについて協議、意思決定等を行った会議名と出席者名、その経過などの記録の公表などについての説明と回答を求める、との質問に対し、回答は「転記ミスとした事に関して、もう一度プロセスをやり直せという事ですか・・・」とまたまた質問。

(2) 1キロ幅新ルート帯案を示された住民等には、計画段階評価で複数のルート案の提示がなかった。住民等には選択の余地が与えられず、国交省による一つのルート案の押し付けである、との内容に関して「そもそも金額的に高額となる為比較検討の対象にならないとして、提案しなかったと回答しています」とこれまでの主張を繰り返したただけでした。

今回は、前回の要請内容に加え3、『『まだ作成中』』だと言っていた環境影響評価の方法書が山梨県へ突然送付されたこと、国交省と山梨県等への疑念を抱かざる得ない出来事についてとの質問を加えました。これについては当時の関東地方整備局の担当者だった「三条課長補佐に事実関係を確認します」との回答でしたが、これは基本的に組織的な問題であり、関係者全員に速やかにヒアリング調査の必要があると主張しました。

全体を通して今回も要請書の回答を聞く為に霞が関まで出向いたにもかかわらず、国交省の職員は内容がほとんど理解できておらず厚かましくも中身に関して「趣旨を聞きたい」との発言を連発しました。

これまで10年間継続して説明を求めて来ましたが、説明が出来ないのであれば説明ができるところまで戻って、計画段階評価をやり直すべきではないかと強く迫りました。

また、国交省はこの道路が本当に作りたいたのであれば、住民等を納得させるような説明・

回答をするべきだが、10年間も住民を納得させる透明性・妥当性・正当性のある回答が来ない様な事業は国交省が本気で必要だと考えている道路とは思えない。であれば道路としての必要性そのものの検証が再度必要ではないかと訴えました。

これからも、私達住民の主張、要請を繰り返して行く事が中部横断自動車道の問題の解決の一番の近道だと信じて、国交省への働きかけを継続して行きたいと思えます。

4/17 甲府河川国道事務所との面談時の質問への回答

3カ月半もかけて無内容な回答を送付する！

沿線住民の会は今年の4月17日に北杜市高根町で甲府河川国道事務所との面談を行いました。出席した住民等は、7年8カ月もの長い期間住民等との面談の機会を持てなかったことを国交省はどう受け止めているのかと問うと同時に、中部横断自動車道の建設計画の問題点を厳しく指摘し、当時の小林達徳事業対策官の発言の録音を再生して聞かせ、問題点を具体的に明らかにしました。

面談に出席した甲府河川国道事務所の当時の松川洋一地域防災調整官は住民等の指摘にひたすらメモを取り続けるだけで答えることが出来ず、説明責任を果たしませんでした。沿線住民の会では速やかに書面で回答するよう求めました。

「検討中」として3カ月半も回答を遅らせる

いつまで待っても回答が来ないためいつ回答するのか何度も問い合わせましたが、甲府河川国道事務所は「報告書を作成中」「報告書を所長、副所長に説明して検討中」などとずるずると回答を引き延ばしてきました。甲府河

川国道事務所から書面回答が送付されてきたのは8月1日のことで、面談から3



松川地域防災調整官と鈴木係長

カ月半も経過してのことでした。

その「書面回答」は、所轄の国道事務所である甲府河川国道事務所が高速道路建設予定地域の住民等と会って話もできないという状況が7年8カ月もの間続いてきたという異常な状況への反省もなく、住民等が指摘した高速道路建設計画などの問題点に真摯に答えようとしないもので、全く住民等を無視するもの以外ではありませんでした。私たちは「回答」を引き延ばし、さらに内容のないこのような「回答」を行った、住民等に対して全く不誠実な甲府河川国道事務所に強く抗議します。

「南麓を通らないルート」にすると発言した当時の事業対策官の録音を聞いても何も感じない国交省！

甲府河川国道事務所の書面回答には、4月17日の面談の際に住民等が指摘した問題点への回答がすっぽり抜け落ちている点があります。それは、これまでの甲府河川国道事務所の住民等への対応の不誠実さ、責任を問うもので、住民等をダマして新ルート案への了承を取り付けたこともその中に含まれます。

面談当日は、当時の小林事業対策官が中部横断自動車道の新ルートに関し、新ルートは「八ヶ岳南麓を通らないルート」と言って、当時3キロ幅ルート帯地域に関係する住民等をダマした説明の録音を再生し聞かせました。しかし書面回答ではそのことには一切触れず、「計画段階評価の手続きは適正に完了した」

と繰り返すだけです。住民に虚偽の説明を行いダマしておいて、「手続きは適正に完了した」と臆面もなく言うことには驚くとともに、非常に腹立たしいばかりです。甲府河川国道事務所には、現状を正しく把握し認識する能力がないと言わざるを得ません。計画段階評価でうたわれている公正性、透明性、合理性、客観性はどこに行ったのでしょうか？

道理もなく、手続きも逸脱してただただ正当性もない建設計画を進めようとするのは、国民の税金を使って行う公共事業の本来の在り方からも逸脱していることは明らかです。国交省には直ちに建設計画の見直しと計画段階評価のやり直しを求めるものです。

【4.17 現地面談への書面回答】

(甲府河川国道事務所)

※注 【意見】は甲府河川国道事務所が書き出した内容

質問 1 環境影響評価や都市計画決定手続きを進めていくうえでの地域住民への今後の対応について。

【意見】

○今後、どのように住民対応を行っていく予定なのか。

○今後の手続き等で当事者住民が参画することはできるのか。当事者住民に対してどのような対応がなされるのか。

○今後の手続きの中で出した意見はどのように反映されるのか。

○今後も住民と対面での意見交換の機会を継続して欲しい。

○組織内で報告をされたうえで、指摘されたことに対する公式な回答を頂きたい。

回答 計画段階評価においては、平成 22 年の当初からルート帯の中の住民に限定せず、北杜市全域を含めた沿線市町村の方を対象にアンケートの配布や説明会の開催案内を行い実施してきました。

今後も、環境影響評価や都市計画決定手続きの機会を通じて、地域の皆さまからのご意見を伺ったうえで進めていく予定です。

質問 2 当時、在籍していた職員への再ヒアリングの実施について。

【意見】

○八年間の経緯を検証し、改善内容を報告してください。

○当時、在籍していた職員へのヒアリングが不十分である。引き続き聞き取りをお願いしたい。

○当時、在籍していた職員へのヒアリングでは、明らかな嘘を発言していると思えない。再度調査をお願いしたい。

回答 令和 4 年 1 月 17 日付け書面回答に記載されているとおり、当時の甲府河川国道事務所の事業対策官、計画課長、道路局企画課課長補佐に聞き取りをしながら令和 4 年 1 月 17 日書面回答の確認を進めてきたところです。

1 km 幅ルート帯については、平成 24 年 11 月 21 日のワーキンググループにおいて、2 種類の 1 km 幅ルート帯を複数案として今後議論を進めていくことを確認しています。また、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間、地元説明会においても同様の説明をしています。

また、関東地方小委員会でも審議が行われたことより、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しており、当時の在籍していた職員への再ヒアリングの必要はないと考えています。

質問 3 なぜ長坂で分岐するのか。

【意見】

○なぜ長坂分岐なのか、具体的にどのような事実にもとづいてどのように判断したのか。

回答 平成 24 年 11 月 21 日のワーキンググループにおいて、双葉ジャンクションに近づくほど、野辺山に向かう道路延長が長くなってしまふことのほか、縦断勾配等の構造上の基準を満たして、トンネル構造等の整備コストの高い構造を回避すると、中央道と並走する形にならざるを得ないため、整備コストの観点等から長坂での分岐としていることを事務局から説明し、その上で、長坂で分岐する 2 種類の 1 km 幅ルート帯を複数案として今後議論を進めていくことを確認しています。

また、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間、地元説明会においても同様の説明をしています。

質問 4 3 キロ幅ルート帯(案)の外側にはみ出た 1 km 幅ルート帯で手続きを進めるのは問題であり、計画段階評価が適切に行われたとはいえない。環境影響評価の手続きを止めて、現地の状況を踏まえて計画段階評価をもう一度やり直すべき。

【意見】

○3km 幅のルート帯（案）に含まれていない地域は計画段階評価の対象とならないのではないかと。

○再度、住民の意見を聴取し計画段階評価をやり直すべきである。

○計画段階評価の手続きが適正に行われていないと思っている。環境影響評価の手続きを止めて再度計画段階評価をやり直すべきである。

○高速道路による地域発展を期待して計画されたと思うが、計画当時との現地状況の変化を踏まえているのか。

回答 計画段階評価においては、平成 22 年の当初からルート帯の中の住民に限定せず、北杜市全域を含めた沿線市町村の方を対象にアンケートの配布や説明会の開催案内を行い実施し、関東地方小委員会で 3 案を示してきたなかで、これまで頂いた意見を踏えた「課題を解決するための目標」の達成が見込まれる「全区間で新たに道路を整備する案」となり、その後、ワーキンググループにて、従来の 3km 幅ルート帯（案）を改良した案を検討しています。

この平成 22 年 12 月 2 日からの関東地方小委員会やワーキンググループでの検討は一連の計画段階評価における検討の一環です。

上述のとおり、計画段階評価におけるコミュニケーション活動において地域住民の皆様とコミュニケーションを図りながら検討を進めてきたところであり、また、関東地方小委員会でも審議が行われたことより、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しております。

4/17 面談の報告書を開示請求

開示されたのはなんと「書面回答」！

沿線住民の会では 4 月 17 日の甲府河川国道事務所との面談に関し、参加した甲府河川国道事務所の担当者が所内でどのように報告しているのか確認するため 7 月 20 日、面談の報告書の情報開示請求をしました。面談に対応した当時の松川洋一地域防災調整官や鈴木捷紀施策分析評価係長は、住民等が指摘した中部横断自動車道の建設計画の問題点等につ

いてその場では答えられず一生懸命にメモを取っていただきましたので、後日書面で質問等について回答するよう求めました。

その後、沿線住民の会から書面回答を早く出すようにとの要請に対して、甲府河川国道事務所の担当者は「現在報告書を作成中」とか、「報告書を副所長、所長に説明して回答を検討中」などと言って回答を引き延ばしてきました。

面談で担当者がメモを取ったり録音
を聞いたのは参加者が確認している

10 月 3 日に届いた開示文書は、甲府河川国道事務所が 8 月 1 日に郵送してきた 4 月 17 日面談の書面回答そのものでした。当時の松川地域防災調整官が面談中にしきりにメモを取っていたり、小林元事業対策官が住民団体に行った説明の録音を聞いたことは面談に参加した住民等が確認しています。また電話での問い合わせに「報告書を作成中」等と答えていることから、甲府河川国道事務所内に面談の報告書やメモがないという事は考えられません。また逆に、文書やメモ等での報告がないとすればどうやって面談時の住民等からの質問や指摘を検討することが出来、回答を作成できるのか疑問です。

さらに、4 月 17 日面談の報告に基づいて書面回答を検討・決定したはずなのに、その報告書が回答と同じというのは一体どういう事なのでしょうか。住民等を全くバカにした対応としか言いようがありません。報告書には不都合な事実が書かれているので、それを隠す意図で「書面回答が報告書」と強弁しているのでしょうか、全く不誠実としか言えません。

国交省には、4 月 17 日面談で住民等が指摘した様々な問題点を真摯に受け止め、早急に中部横断自動車道の建設計画の見直しと計画段階評価のやり直しを求めるものです。

山梨県知事、中部横断道北部区間について

「近いうちに具体的なルートなどが国から示される」と発言

しかし現地調査はいまだに継続中！

長崎幸太郎・山梨県知事は9月29日山梨県議会で、浅川力三県議の代表質問に対して中部横断自動車道に関する答弁を行いました。

これに関し山梨日日新聞は、長崎知事が7月に長野県の阿部知事と国交省へ要望に行った際に国交省の吉岡幹夫技監が「重く受け止める。機は熟してきたと考えている」などと答えたとしていたことを受け、長崎知事が「近いうちに具体的なルートやインターチェンジ、道路構造などが国から示されると考えている」と発言したと報じました。

また同時に長崎知事の発言について、国交省本省企画課の担当者は取材に対し「詳細ルートなどを示せる時期については答えられない」と説明したとも報道しています。

中部横断自動車道の問題を政治利用？ 山積する問題の解決が優先

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の環境影響調査は、山梨側では現在水象の調査、長野側では猛禽類等の調査が継続中です。調査が終了する前に、まるで終了したかのようにスケジュールを県議会という公の場で発表することは知事としての責務を逸脱するものです。

長崎知事の発言では、中部横断自動車道のルートを決めるのは国交省という事ですが、この言い分もおかしなものです。中部横断自動車道のルートは準備書で公表されると予想されますが、その準備書を作成・公表するのは山梨県のはずです。山梨県が環境影響評価の手続きを国交省に代わって行うと宣言した以上、ルートの選定は都市計画決定権者である

山梨県が責任をもって行うことになるはずですが、国が示すというのはおかしな話です。

現在山梨県は環境影響調査をすべて国交省に丸投げし、都市計画まで国交省に作ってもらおうとしていますが、行政として住民等に対する無責任極まりない対応という以外ありません。

長崎知事は知事に当選してからも、中立を求められる知事の立場でありながら自民党の党籍であり続けると宣言してきました。中部横断自動車道に関しても、山積する問題の解決を図るのではなく、2018年には突然都市計画を持ち出し、2019年6月には国交省がまだ作成されていないと言っていた環境影響評価の方法書を国交省から急ぎよ山梨県に送付させて「成果」として公表・宣伝したり、同年7月の参議院選挙に際しては、新聞に山梨県名で「中部横断自動車道大きく前進」の全面広告を掲載させて立候補していた自民党の参議院議員候補者を選挙応援しています。

来年1月の知事選に長崎知事は再選をめざして立候補する意思を明らかにしていますが、その動きの中でまたまた中部横断自動車道の問題を持ち出してきたことに疑念と懸念、政治的な思惑を感じられずにはられません。

長崎幸太郎知事が、山積する問題を抱える中部横断自動車道の建設計画を政治の力で強引に進めようとしても、問題の解決につながらならないことは明らかです。

中部横断自動車道南部区間（新清水～双葉） 全線開通後1年を検証

2021年8月29日の南部～下部温泉早川の開通により、中部横断自動車道南部区間は静岡県新清水～中央道双葉JCTまで全線開通しました。それに伴い国交省は9月16日、「中

部横断自動車道 山梨～静岡間全線開通1年後の整備効果」を公表しました。それによると「中部横断自動車道の交通量は、開通直前と比べて最大約3倍に増加（平日全車）」「横断道沿線売上高4割増」とその効果を強調しています。

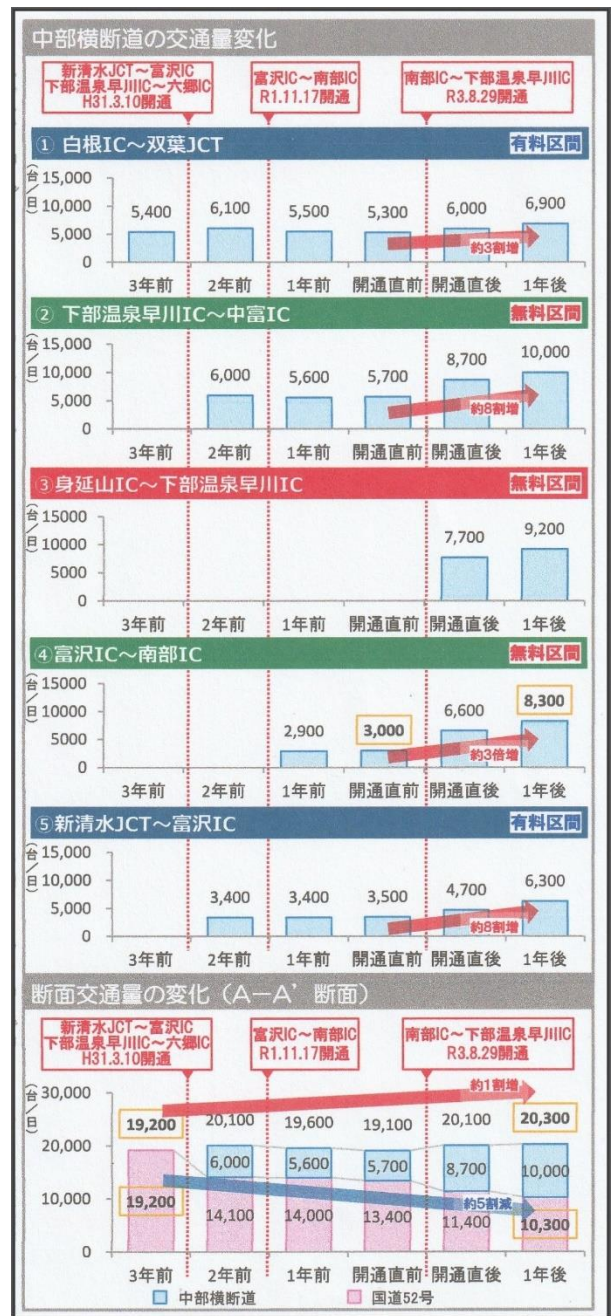
しかし実際に中部横断自動車道南部区間を車で走ってみると、通行する車はまばらで対向車線の車とすれ違うことも少ないので、国交省の発表には違和感があります。発表されたデータを詳しく検証すると、国交省が宣伝するものとは違う中部横断自動車道の交通の実態が浮かび上がってきます。

新清水～双葉の全交通量はほとんど変わらず！

まず最初に、中部横断自動車道南部区間の全線開通前後の中部横断自動車道と国道52号を合わせた全車の交通量を見ると、開通3年前の2018年が19200台、開通1年後の2022年が20300台で4年間で5.7%の微増となっています。全線開通から1年経っても開通前に比べて国交省が予測したほど交通量が増えていないことはこの数字からも明らかです。それまで並行する国道52号を走行していた車の一部が、開通により中部横断自動車道を利用するようになったというのが現状です。

また、トラック、観光バスなどの大型車の交通量（平日）を見ると、2018年が4400台、2021年が4400台と変化がなく、休日にはそれぞれ2300台から1700台と逆に減少しているのです。このデータから、中部横断自動車道の開通によって観光業や産業活動が活発になったと見るには難があります。

また、国交省の発表の内訳をみると中部横断自動車道を通る車は平日10000台/日となっていますが、これは誇大発表です。中部横断自動車道の無料区間（富沢～六郷）を通行する車は約9200台/日（加重平均）で、有料区間



国交省関東地方整備局発表資料 2022.9.16

(新清水～富沢)、(六郷～双葉)を通行する車は6300～6900台/日に過ぎません。国交省の発表している10000台/日という数字は、通行量が最大とされる無料区間の下部温泉～中富のデータをそのまま他の区間にも当てはめたもので、極めて意図的な数字の操作以外ではないと言えます。

国交省が直轄する中部横断自動車道の無料区間の富沢～六郷では、計画交通量が12200～15700台/日とされていましたが、全線開通

1年後でもそれを大幅に下回る 9200 台/日の交通量しかなく、当初の計画交通量がいかに水増しされていたかがはっきりしました。そのため当初計算されていた費用対効果 (B/C) も 1.0 を下回ることは明らかです。

国道 52 号の交通量は約 4 割減で沿線の商店、食堂等に大打撃

また、中部横断自動車道の全線開通により、並行する国道 52 号の交通量は約 4 割減少しました。これにより、この沿線の市町村の商店や食堂等に立ち寄る車が減少し売上高の大幅な減少をもたらし、人口減少とも相まって地域の衰退に拍車がかけられているという逆（負）の効果も見ておかなければならないことです。

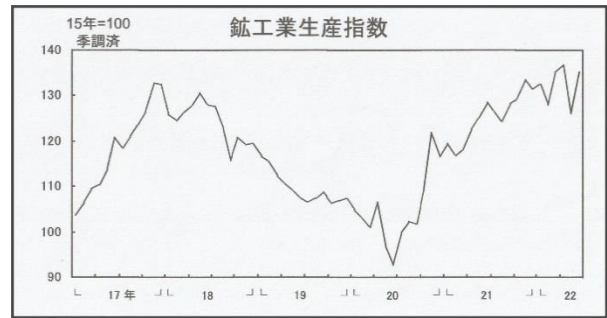
県内企業の売上高増は中部横断自動車道の全線開通のお陰？ 「売上高 4 割増」の実態は疑問

国交省は「山梨県内の沿線地域で製造業を営む企業の売上高が、全線開通前と比べて全体で 4 割増えた」と発表しています。

2022 年 9 月 12 日に日本銀行甲府支店が発表した「山梨県金融経済概観」では、国交省が基準としている 2018 年 6 月の鉱工業生産指数は 120 程度で、2022 年 6 月は 135 程度と 12% ほど増えています。4 割には到底届いていません。国交省はどのような企業の売上高

を集計したのか明らかにしていませんが、4 割増という発表は山梨県の企業の営業活動の実態とはかけ離れているように映り、大きな疑問が残ります。

更に、調査の対



日本銀行 山梨県金融経済概観 22.9.12

象を中部横断自動車道沿線地域の企業としていますが、中央自動車道沿線の笛吹市、甲府市、中央市、昭和町などこれらの地域までも中部横断自動車道沿線と強弁することには無理があります

また、中部横断自動車道の全線開通が企業の営業を活発にし売上高に寄与した部分はあるとは思いますが、まるで中部横断自動車道が開通したから企業の売上高が増えたと宣伝するようなことは国として適切な情報発信と言えるのでしょうか。企業の営業努力を否定するような発表の仕方では、はなはだ疑問です。

静岡と山梨をつなぐ中部横断自動車道が開通してもその全体の交通量がほとんど増えていないということは、これに関連する企業活動にしる観光等にしても部分的にはともかく全体としては 4 年前からそれほど増えていないという事を示しているのではないのでしょうか。企業活動が活発なればその結果として中部横断自動車道を通行する車が増え、また観光で静岡と山梨を往来する車が増えることは予想されますが、データからはそのようなことは見て取ることができません。

中部横断自動車道北部区間でも計画交通量の水増しは行われており、国交省、山梨県などは高速道路が出来れば地域活動は活性化し、観光客も増えると喧伝しています。しかし南部区間の現実を見ると、必ずしもそう上手く期待通りにはいかないことを示唆していると言えます。このことからだけでも北部区間では、建設計画のきちんとした見直しが必要と言えます。

