

「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.72 2024 年 6 月 10 日発行

## 5/31 国交省公開ヒアリングを実施 計画段階評価・建設計画のやり直しを要求！

沿線住民の会は 5 月 31 日、超党派国会議員連盟「公共事業チェックとグリーンインフラを進める会」の呼びかけのもと、衆議院第一議員会館会議室で国交省への公開ヒアリングを実施しました。当日は衆・参議院議員 4 名が出席し、議員の代理として 4 名の議員秘書が出席しました。国交省からは道路局企画課道路経済調査室の課長補佐ら 3 名が出席しました。

国交省への公開ヒアリングは、コロナ禍の影響もあって約 4 年ぶりの開催となりました。

出席者 篠原孝衆議院議員（立憲民主党）  
山崎誠衆議院議員（立憲民主党）  
宮本岳志衆議院議員（日本共産党）  
野田国義参議院議員（立憲民主党）  
代理出席 阿部知子衆議院議員（立憲民主党）  
田村智子参議院議員（日本共産党）  
宮本徹衆議院議員（日本共産党）  
櫛淵万里衆議院議員（れいわ新選組）



国交省  
道路局企画課道路経済調査室  
野村文彦課長補佐  
環境安全・防災課 柴山慶行課長補佐  
関東地方整備局道路部道路計画第一課  
高坂祐一課長補佐

公開ヒアリングでは、議員連盟会長の篠原孝衆議院議員の挨拶の後、沿線住民の会から提出した質問について国交省から回答があり、質疑応答が行われました。質問は 4 つにわたりましたが、国交省の回答は論点をはぐらかし、詭弁を弄して質問にまともに答えようとせず、これまでの見解をただ繰り返すだけのものでした。

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>

事実に基づかず、手続きの適切性や妥当性を欠く国交省の回答に対しては、国会議員等から厳しい指摘があり建設計画の見直しを求められました。

## 「転記ミスという説明自体あり得ない」

ルート帯関係図の改ざんに関しては、国交省はあくまでも「転記ミス」と言い張りましたが、議員から「転記ミスという説明自体あり得ないでしょ」と追及されると返答に窮してしまいました。また、高速道路建設計画の手続きにおいて山梨県と長野県では著しく不公平で、山梨側の住民等の意見はほとんど無視され建設計画が強行されていることに関しては、国交省は「両県にしっかり対応していただいていると認識している」と事実と反することを平然と答え、全く無責任な回答に終始しました。

山梨側の住民団体に「八ヶ岳南麓を通らない」と虚偽説明しダマしたことについても、当時の録音データを聞いているにもかかわらず「認識の違い」として言い逃れようとしたのですが、これは住民等の不信感をますます拡大するもので、非常に問題です。

## 国交省の説明の破綻は明らか 建設計画手続きのやり直しを！

中部横断自動車道の建設計画の手続きが始まって今年で12年になります。その手続きの計画段階評価にいくつもの重大な瑕疵があることは、これまで沿線住民の会をはじめ多くの人が指摘し続けてきました。その間、関係住民等は長い間平穏な生活をおびやかされ続けてきました。中部横断自動車道の建設計画の破綻はもはや誰の目にも明らかです。一刻も早く建設計画の見直しを行うよう強く国交省に求めます。

### 《質問と回答》

**質問1.** 1キロ幅新ルート帯がそれまでの3キロ幅ルート帯の外側に設定されたことは重大な問題です。1キロ幅ルート帯で新たに対象となる住民等には全く知らせずに突然新ルート案を示したということであり、住民等にとって全く寝耳に水の事

態が生じたのです。後になって国交省が公式に訂正した事は、住民にとっても審議会にとっても非常に重要な変更です。また当時の小林達徳事業対策官が虚偽の説明をしたことを認めた事にもなります。また、それまでの3キロ幅ルート帯の外側に新ルート帯を新たに設定するのなら、計画段階評価をはじめからやり直す必要があることは言うまでもないことですが、国交省は「計画段階評価は適正に終了した」と主張しています。

1キロ幅ルート帯の対象となった住民等に複数案も提示せず比較評価の機会も与えず、社会資本整備審議会関東地方小委員会での審議や手続きのやり直しもしないで、全く正当性・透明性のない建設計画の手続きを強引に進めていることへの国交省の説明を求めます。

**国交省** 実際に公表されている1キロルート帯と3キロルート帯というものを出した。その後で事務所のホームページで訂正という形で出ささせていただきました。そこは事実でございます。ただ改ざんしたわけではないので、改ざんという言葉方はちょっとあれなんですけれども。当然間違ったことをわれわれとしては実際と違いますのでそこは訂正させていただいたということです。

**会** 改ざんじゃないというこの資料を基に、ワーキンググループで審議されたんですね。要するに、訂正する前の図で。これが転記ミスだと言うんだったら、しかし間違った資料を住民の皆さん皆見てるわけですよ、これを。そうすると自分のところはここ通るだろうとか、ここはちょっとズレているとかいうふうなことを、これをベースにしてしか当時は見る事が出来なかった。それがズレていたとしたら、この段階では計画段階評価の最中ですよ、そうするとワーキンググループの中身、透明性、合理性、公正性という中で僕が一番当てはまると思うのは公正性だと思うんですよ。公正性が疑われると。要するに資料がしっかりきちんと正確性をもっていないといけなかった、一番大事な時にね。そ

れが間違っていた以上、前段に戻るべきだと私は強く考えているんですよ。この基礎となる資料は、審議される前にこれは本来だったら訂正されていなければいけなかったものをそのまま使われていたことは、北杜市に住む住民の皆さんがこれを見てどう思うのかということを考えてほしいなど。

**国交省** おっしゃる通りで、計画を作るときにわれわれ適切なタイミングで、適切に関係者に情報しっかり提供して、ワークショップなり意見交換を行って丁寧に対応させていただいているつもりではあるんですが、そうであっても当然いろんな認識の違いとかあってそこは日々われわれとしてもしっかり処理しなければいけないなということは感じているところでございます。今回の件に関しましては、おっしゃる通りそのあと訂正を出させて頂いたというのが、われわれとしてはしっかり反省しなければいけない、当然地域の方々に対してもその経緯それからあと1キロルート帯の検討もしっかり出ささせていただいております。しっかりそこは丁寧にやっていかなければいけないなと思っております。3キロルート帯というところの話になりますが、われわれの計画を作るという段階ですので、実際に仮にその事業をやっていくにあたっては一般的には設計をして詳細なルート幅を検討していくうえで前提となる計画…まずは一定程度のエリアでもって検討していかなければいけないというところがあって当時は3キロルート帯というものをベースに、そこを参考に検討を進めていたところなんです。なので改ざんとかおっしゃられたんですけど、われわれとしては訂正させていただいたところというのは、あくまでわれわれとしてはそこを参考にさせて頂いている訳で、そのエリアを参考に実際のルート帯というものを、1キロルート帯というものを決めていくという過程になっていたんで、そこはもちろん認識が違ってそこは丁寧に説明すべきだったという話があったと思いますが、そこは申し訳なく思っておりますし、そこは丁寧に



事務所にしっかり対応させていただいているかと思っておりますので…

**会** 丁寧に丁寧にと言いながら、2012年に関係図の誤り、改ざんをしておきながら、11月21日でしょ、そして国交省が認めたのは2020年1月31日です、ホームページで公表したのは。なぜこれだけの時間がかかったんだろうということはまた丁寧に説明をいただきたいと思えます。

**質問2.** 北杜市は山梨県の都市計画区域外であるにもかかわらず、国交省と山梨県が無理やり都市計画を持ち出してきたことは都市計画法の趣旨を逸脱するものであり、国の機関として行うべきことではありません。これに関する国交省の説明を求めます。

**国交省** 道路計画を作成するにあたっては、当然事業やるかやらないかということが、誰がどうい事業をやるかやらないかを当然決める前にしっかり計画を作っていかなければいけません。計画を作るにあたっては、当然、地域がそもそもその町をどういう町にしたいのかという、いわゆるマスタープランと言われているような地域の計画があって、その計画にこの道路が支えることになるからこの計画を作るといような思想がございまして、その前提に立って都市計画というものが法律の手続きにございます。それっていうのは、いわゆるここに道路が将来的にできる計画というものを作るという観点となつてございます。今回、山梨県の都市計画区域外という話がされていまして、ここはおっしゃられることが都市計画区域の外にあること、そこ



はおっしゃられているあれなんですけど、実際最終的にですね、手続きを行う、都市計画を地域の町づくりを考えているのは山梨県においては山梨県さん、長野県においては長野県さんになりますので、われわれはその地域の町づくりと連携してしっかり道路計画作りしたいというのは山梨県さんが考えられていたことと思います。われわれとしては都市計画を作る決定権者と言われますが、実際に作られる方というのは県さんになりますので、われわれが作るという訳ではないので、そこはしっかり山梨県さんがこの地域の町づくりと整合が取れるようにしっかり考えられているというふうに感じているところでございます。……2番目につきましては、われわれというよりは都市計画の決定権者である山梨県様の地域の観点踏まえて適切にそこは考えられるものと承知しております。

**質問3.** 都市計画におけるルート原案の決定の過程で山梨側の進め方と手続き上の対応は長野側と大きく異なっており、事業の公平性、透明性を著しく欠いた手続きで進められています。特に山梨県側の建設計画地の地域住民等の意見集約、合意形成に係る取り組み状況が山梨県と長野県では著しい格差があります。このことへの国交省の説明を求めます。

**国交省** これまで計画段階評価をやって来た手続きがございまして。実際に対応方針を決めたのは平成27年で、というところで今は令和に入っておりますのでそれまでの期間に至るまでの経緯を書きいただいているかと思っておりますが、これいわゆる山梨県様が行ってきている

地域に対する説明と、長野県様が行ってきている地域に対する説明というものに著しい差があるんじゃないかという観点でのご質問かと思っておりますが、われわれは長野県様よりも山梨県様がということは申し上げる立場にももちろんないんですが、それぞれがそれぞれの立場でそこはしっかり、丁寧に両県しっかり対応していただいているという認識でおります。当然道路計画を作るプロセスとしては当たり前の話です。しっかりやっつけらっしゃるという認識でわれわれとしてはおります。でここに書いていただいている観点ですと、いわゆるルートを決める、長野県様がルートを決めるにあたってしっかり意見交換しているんじゃないかという観点で書かれているかと思いますが、山梨県のルートにつきましてもいわゆる3キロルート帯から1キロルート帯にルートがどんどん絞られて、計画の手続きを行っている時にですね、しっかり地域に対して意見なりアンケートなり出させていただいて、そこはしっかり山梨県さんも当然長野県さんも道路計画の適切なプロセスを、われわれとしてはしっかり様々な方々への意見を聞きながら丁寧にやっつけていただいているということをおわれわれとしては当たり前ですけれど、追求しているところでございますので、われわれとして著しい格差があってもそもそもそういうことを言うようなあれではありませんし、当然そこはしっかりやっつけているからこそ、というかしっかりやっつけていただいているという認識でおります。われわれこの都市計画のアセスを行っている山梨県さん、長野県さんが行う検討に対してはわれわれとしてはしっかりバックアップ、支援を当然させていただいている立場になりますので。引き続き丁寧にアクセスしていただきたいと思います。

**質問4.** 八ヶ岳南麓の住民団体に対して虚偽説明を行い、住民をダマして建設計画を強行してきたことへの説明と高速道路建設計画のやり直しを求めます。

**国交省** 録音の方は私も甲府河川国道事務所からもらいまして聞いております。以前ご回答した通りになるんですけど、録音の中で抜粋した部分だけを申しますと、当時説明した時に説明者が、南麓ということがあるということを前提としてそこをある程度記述を、お話をしながらご説明をしている録音でした。具体的には南麓という定義がありますけども、川俣川の西側を通過しないという発言というのがありまして、ワーキンググループで審議された川俣川の東側に位置する大門ダムというダムがありまして、その東側付近を通過し須玉川を渡って1キロ幅のルート帯が渡河する。1キロルート帯の位置と川、ダムの位置を見ますと、この録音でしゃべられていた内容に関しては虚偽というところはないという、こちらの方は認識しております。

**国交省** この言葉だけを取れば虚偽になるというか、一般的なケースでも全体の一部分だけ切り取られて、もちろん当然一般論の話ですけど、われわれ例えばご説明を地域の皆さんにさせていただいた際に、こういう趣旨で話したことが地域の皆様の間違って理解させていただいた、いわゆるディスコミュニケーションというようなことってやっぱりわれわれとしてはしっかりそこは反省すべきことは反省しなければいけないと思っております。ディスコミュニケーションというものがここでは行われたなというのは、そこは何度か沿線住民の会とやり取りをさせていただいているかと思えます、甲府河川国道事務所と同様に。そこを切り取られればもちろん、そのそれは違うという話になるのかもしれないんですけど、これはこれまでも私も、当時洲永（関東地方整備局課長補佐）がいましたので、当時私も昨年からいましたから洲永とも同じ話は何度かやり取りさせていただいたときに認識をさせていただきまして。……虚偽説明だということ、そういう認識をおありになるのかもしれませんが、われわれはそういう認識は持っていない。

**会** 私たちはいろいろ情報開示請求しましたけ

れど、1キロ幅の検討を国交省がした経緯が何もありませんよ。何を基に1キロ幅を出すんですか。3キロ幅でこれまでさんざん説明してきて、3キロ幅を縮めて1キロ幅にしたと言いましたよ。だけど実際は7年後に訂正して1キロ幅が3キロ幅に入っていなかったの、これは改ざんじゃなくて転記ミスだとおっしゃいますけど、じゃあミスならミスで最初からやり直したらいいじゃないですか、正々堂々と。これを虚偽説明と言わずして何というのですか。なんで1キロ幅を勝手に出してくるのですか、なんの検討資料もなく。

**会** 行政文書開示請求を私たちはしています。この1キロルート帯を出すにあたって関係所管、所内の中でどういうふうな経緯や会議が行われたのかといたら、「その資料や文書が存在しないことから不開示としました」という不開示決定書が出されております。私たちは国民としてびっくりしました。こんなに国民の生活や平穩県が侵害される大切な建設計画ルートの問題が、所内で正式な会議も行われぬ、関係文書も残っていないという経緯の中で今のように逸脱した形で出されたルートですよ。わたしたちはこれについて関東地方小委員会の再審議を申し入れておりますが、それもまだ実現していないということです。

**国交省** 昨年からも皆様にご指摘いただいている件で、われわれとしてはしっかりそこは丁寧に対応させていただいておりますけど、ここは先ほどの3キロルート帯というのも、先ほどご質問頂いた際に申し上げましたが、当然訂正という形で出させていただいたという事実がございますが、計画を作るにあたっての、実際の計画を詳細に作るにあたってのあくまで参考という形で、われわれの…を出させていただいて、そこはまさに計画を作るにあたってルートというのはいきなり線で決まるものではなくて計画を作るにあたってはルート帯というものをわれわれ作りながら計画をどういう風にまた作っていくふうになりますので…

**会** 最初から、3キロというのはここからこの範

囲で検討しますということでアンケートして  
ますよね。

**国交省** 3キロルート帯というものの中でいろ  
んなルート案があるというところはお示してい  
るんですが、実際に事業やっていって…

**会** 3キロから1キロが外れていたというのを、  
国交省が認めていたじゃないですか、訂正して。  
3キロの中に1キロ幅が入ってなかったというの  
を認めていますよね。

**国交省** 3キロルート帯の中に入っていない区間  
もちろんありますけど……あくまで3キロ帯  
というのは参考という形で…

**会** 3キロ幅から外れてもいいんですか。それじ  
ゃ3キロ幅のことについてアンケートを取った  
意味がないんじゃないですか。この3キロの中  
で道が出来ますよということを前提にアンケー  
トを取らなければ、アンケートを取った意味が  
ないですよ。それだったらどこでも(高速道路が)  
できるじゃないですか。

**国交省** そこは丁寧に、しっかり対応させて頂か  
なくちゃいけないポイントではあると思ってお  
りますので、コミュニケーションをしっかりと  
って……計画づくりというのは当然いろんな観  
点ですね、物事を総合的に、いろんなものを勘案  
しながら計画づくりというものを地域の皆様と  
コミュニケーション行いながら作っていくとい  
う…

**会** それは大前提なんですけど、それを丁寧にや  
っていないのは国交省なんですよ。

**会** 説明じゃなくて、私たちがひとつひとつ12  
年かけて事実に基づいたものをお示している  
んです。指摘しています。ルートの改ざんにつ  
いては、国交省自らが何年もかかったけれど認  
めたじゃないですか。認めたら、国民に要請す  
るようにしっかりとやり直ししなさい。関東地方  
小委員会で審議のやり直しが必要な案件ですよ、  
これは。私たちは何年もかけてそれを要求して  
おります。どうぞお帰りになったら、道路局長や  
整備局長やそれこそ国交大臣にご相談なさって  
ください。審議のやり直しです。丁寧な説明とい

うのはもういいんです。もっと科学的に、納得す  
る合理的な説明をきちんとしてください。私た  
ちは納得いきませんよ。主権者として税金納め  
ている国民は。

12年間ですよ、この繰り返し。もうそろそろ  
基本的な立場を切り替えていただいたらどうで  
しょうか。あっさりとお認めになったらいいと  
思いますよ、やり直しを。

**国交省** しっかりそこはご指摘、ご意見いただ  
いていることはわれわれとしても認識している  
ところでございますが、これからもしっかり、丁寧  
に説明して…

**山崎議員** ここはもう野村さんに決定権は多分な  
いので、きちんと持ち帰っていただきたい。そし  
て国交省ですね、今のお話はもう沿線住民の会  
の皆さんの主張というのは明らかにこれまでの  
経緯も客観的にも正しく示していただいている  
ので、是非これはやり直し、検討の見直しが必要  
ですよ。これ転記ミスという説明自体あり得な  
いでしょ。こんな大事な書類を転記ミスしてし  
まいました、ごめんなさいと答弁するというの  
は、それは全く納得いかないし、そういう事実関  
係をベースにして、これは是非再検討というこ  
とで、われわれもこれからも強く国会に対して  
いくし皆さんの対応を見ているのできちんと  
もう一回と思います。

**宮本議員** 思い出しましたよ、まだこんなまま。ず  
いぶん前やね。私は南牧村の説明会に行ったん  
です…いまだにほとんど僕この時から止まった  
ままのような感じに。この間に全く何の進捗が  
ないのが、何をしていたのかと思ってしまわず  
にはられない。

**山崎議員** ちょっと気になったのは、さっきの1キ  
ロにした時に、1キロのルートを決めた時の議論  
が全く出てないんですよ、全く出ない。そこはさ  
すがおかしくないですか。はみ出しちゃって  
いるのも大問題ですし、少なくとも3キロを1キ  
ロって相当絞られてくるわけだから、それでど  
んな議論があったのかは公開しなかったら、県  
民の皆さん絶対に納得しないですよ。なんで情

報がないんですか、誰が決めたんですか、これ。どういふ会議で決めたんですか、あり得ないでしょう。

会 文書が存在しないと言っていますから。

山崎議員 文書が存在しないなんてことは…

篠原議員 長野県はとっかかりが遅かったけれども、後からそっちの方がさっさとやっている。なんで山梨と長野がこんなに違う、同じ役所でやっていて、県が違って…だから事務所の違いなんです。長野県は住民自身が山梨県より進んでいるんじゃないか、そう思いますね。だいたい違うんだろうと思います。もめ事があつたらただじゃ済まないから、相当やるんです。だから長野からもめ事の声は聞こえてこないの、ここへ来て僕は初めて知った。……それだから本所の人たちは一体何をやっているのか。現場事務所の所長、そっちが気がいかないのです。ここだったら、現場の甲府河川国道事務所の問題です。ここがちゃんとしなくちゃいけない。そこがしないからということですよ。

宮本議員 1998年、あの時抜本的見直しやっただけですよ。…やっぱり良く見直す必要があるんじゃないですかね。是が非でも山梨県から高速道路でなくたってね、長野県側はもしそれが必要だという合意があるんだしたら、そこまで国道で納得のいくルートでやってもらえばいいんで、無理やり何か全部高速道路でつないでいくという考えを捨てたほうが良いんじゃないですか。現場の国道事務所の気持ちも大事やけれど、やっぱり国交省の姿勢も大事じゃないですか。

山崎議員 とりあえず今日の議論はしっかりと持ち帰っていただいて、文書を出していただいて、これで終わりではありませんので、次にちゃんとつないでいきたいと思っておりますので、またよろしくお願ひします。



## 行政による建設計画地の地域住民等への公平性を欠く対応は問題

### —山梨県北杜市側での対応の実態—

中部横断自動車道(長坂～八千穂)山梨県北杜市側と長野県側の計画段階評価の試行は、問題点を残したまま国交省は2010～2015年で適正に終了したとしています。ニュースNo.71、4月号P3でも報告しましたが、行政による山梨県側と長野県側の建設計画関係地域の住民等への対応において、山梨県側の住民等への公平性を欠く対応と差別的な対応は著しいことが明らかになっています。公共事業を進めるうえでも重大な問題です。

5月31日に超党派国会議員連盟「公共事業チェックとグリーンインフラを進める会」との国交省道路局・関東地方整備局への公開ヒアリングにおいても取り上げました。出席した国会議員の注目を集めました。以下、山梨県側と長野県側の対応を比較表にしてお伝えします。現在も引き続き調査中です。今後もこの問題を取り上げていきます。

山梨県側	長野県側
2010(H22)～2015(H27)計画段階評価の試行 2012(H24)11.21 社会資本整備審議会関東地方小委員会第1回ワーキンググループで、それまでの3キロ幅ルート帯から絞り込まれた1キロ幅新ルート帯が示された。	2010(H22)～2015(H27)計画段階評価の試行 計画段階評価における地元説明会(長野国道事務所)2013(H25)2 1回 南牧村/平沢
計画段階評価における地元説明会(甲府河川国道事務所) 2013(H25)11.1～2013(H25)2 全10回 長坂・長坂・高根・須玉・小瀬沢	長坂—八千穂間に関する第1回勉強会 2016(H28)7.29 南牧村 午後13:30～16:30の2回 長坂—八千穂間に関する第2回勉強会 2016(H28)10.20 南牧村 午後13:30～16:30 長坂—八千穂間に関する第3回勉強会 2016(H28)12.14 南牧村 午後3:30～ 長坂—八千穂間に関する勉強会 2016(H28)10.25 川上村 15:00～ 長坂—八千穂間に関する勉強会 2016(H28)10.6～11.8 小海町地区懇談
甲府河川国道事務所と沿線住民の会の意見交換 2013(H25)11.2 2013(H25)12.18 2014(H26)2.4 2014(H26)3.15 2014(H26)5.8 2014(H26)7.8	中部横断自動車道みらい会議 南牧村 2016(H28)12.26 2017(H29)1.12 村議会、財産区及び区、商工会及び観光協会、ルート帯に関する住民団体、村内有識者、県中部横断自動車道みらい会議 川上村 2016(H28)11.22 長野保護組合、民間団体、商工会、JA、物流業界、県 中部横断自動車道みらい会議 小海町 2016(H28)12.21 町議会、財産区及び区、商工会、観光協会、民間団体、県 南佐久地域(南佐久2町村)の意見の整及し集約 2017(H29)2.2
2013(H25)北杜市中部横断自動車道活用検討委員会 第1回 2013(H25)7.16 第2回 2013(H25)10.7 第3回 2013(H25)11.28 第4回 2014(H26)3.4 第5回 2014(H26)3.24 第6回 2014(H26)6.4 第7回 2014(H26)10.8 第8回 2015(H27)3.24 活用検討委員会関係者ワークショップ 第1回 2014(H26)11.21 第2回 2014(H26)12.1 第3回 2015(H27)1.16 第4回 2015(H27)2.6 中部横断自動車道を見据えた北杜市まちづくりビジョン【道路プラン】策定 2015(H27)3月 ◎検討委員会設置要綱では高速道路建設を推進するための委員会であり、建設計画地の住民等の意見が反映される場とはいえない。 ◎ワークショップ参加者は中部横断自動車道の整備を見据えたもので公募としているが、建設に疑義等を表明している市民等は事実上応募対象から除外されていた。	中部横断自動車道(長坂—八千穂)長野県区間に係る計画調整会議 2017(H29)9.21 第1回 2018(H30)7.11 第2回 2023(R5)7.14 第3回 2018(H30)7月1km幅ルート帯とすることを決定 2018(H30)11.1 中部横断自動車道(長坂—八千穂)長野県区間の1km幅ルート帯及びICの概略位置の説明会/住民参加 説明と質疑応答、資料配布 ●南牧村中央公民館 15:00～ ●南牧村野辺山基幹集落センター18:00
2016(H28)8月～9月地域委員会の枠組みを活用した意見交換会の開催(山梨県) ◎建設計画地の住民等は開催されていたことも知らされなかった。地域委員会は建設計画地に係る住民等が殆どいない。それを県・北杜市は地域住民との意見交換会として主催し、住民から意見聴取としたことは大きな問題がある。公平性・透明性を欠き、関係地域の住民等の意見集約などが行われたとは言えない。	

<p>※甲府河川国道事務所と住民等との面談・意見交換は2014年7月以後、2022年4月17日まで約8年間行われなかった。</p> <p>2019(R元年)5.22 山梨県都市計画決定</p> <p>環境影響評価方法書の説明会(山梨県)</p> <p>2019(R元)8.21 双葉 2019(R元)8.22 韮崎 2019(R元)8.23 北杜市高根 2019(R元)8.25 北杜市須玉</p> <p>◎関係地域以外も含めた説明会で、北杜市の建設地域の住民等が質問や意見を述べる時間が足りず途中で打ち切られた。</p> <p>都市計画の原案の説明会(山梨県)</p> <p>2023(R5)10.24 19:00～甲斐市 2023(R5)10.25 19:00～韮崎市 2023(R5)10.27 19:00～北杜市 2023(R5)10.29 15:00～北杜市</p> <p>◎北杜市での説明会の回数が2回に限られ、会場に入らなかった人や資料が足りなかった。時間も韮崎市や甲斐市と同じで、質問・意見を受け付ける時間が圧倒的に足りず途中で打ち切られた。甲斐市は定員100名、韮崎市は150名。北杜市での会場定員は10.27は415名、10.29は500名。</p>	<p>2019(R元年)長野県都市計画決定</p> <p>環境影響評価方法書の説明会(長野県)</p> <p>2019(R元年)8.23 15:30～17:30 南牧村中央公民館 定員160人 18:30～20:30 南牧村野辺山基幹集落センター180人</p> <p>◎長野県側はそれまで3キロ幅ルート帯で示されていたが、方法書の説明会の際には長野県側も1キロ幅ルート帯として示された。</p> <p>佐久都市計画道路の変更(原案)に係る説明会(長野県)</p> <p>2023(R5)10.27 南牧村会場 14:00～17:00 2023(R5)10.29 佐久市会場 17:00～ 2023(R5)10.30 小海町・佐久穂町会場</p> <p>佐久都市計画道路 1・4・1 号南牧佐久線都市計画の変更案(原案)に関する公聴会(長野県)</p> <p>2024(R5)2.25 小海町総合センター</p>
---	--

の意見も聞かず 1 キロ幅ルート帯ありきで建設推進を前提にした手続きが強行されてきました。

一方で長野県側では 1 キロ幅ルート帯を決定したのは2018年7月です。長野県側は5年8カ月の間 3 キロ幅ルート帯の範囲を基本として住民参加の勉強会を開催し、更に農協等の関係団体や住民団体等が参加するみらい会議を開催し、地元自治体・関係団体等・長野県・国交省が出席する計画調整会議を 3 回開催し住民や関係機関等の意見の取りまとめを行ってきました。

どうして山梨県側は2012年11月に1キロ幅ルート帯への変更が強行されたのか、なぜ長野県側は2018年7月まで3キロ幅ルート帯のままであったのか。これも行政による公平性を欠く差別的な対応であることは明らかです。長野県の担当所管の担当者は長野側は 3 キロ幅ルート帯の期間に住民等の意見を聞き、関係団体も含む関係町村とも検討することができたと言っています。このことについては引き続き7月に行われる国交省交渉の際にも質問事項に挙げ、説明と回答を求めます。

## 山梨県側は2012年から1 Km 幅ルート帯ありきで建設計画が強行されてきた

山梨県側は2012年11月21日に開催された社会資本整備審議会道路分科会関東地方委員会第1回ワーキンググループで、それまでの3キロ幅ルート帯から1キロ幅ルート帯に変更され、それ以降、山梨県北杜市側は建設計画地の住民等

### 中部横断自動車道(長坂～八千穂) 対応方針

#### 【ルート帯案の考え方】

- ・土地利用(住宅地・集落、別荘地、農地)への配慮
- ・自然環境(貴重な動植物の生息地、湧水群)や景観に配慮
- ・観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮
- ・コスト縮減に配慮

#### 【IC概略位置(山梨県側)の考え方】

- ・住宅地・集落や公共施設へのアクセス性に配慮
- ・観光地(清里地域等)へのアクセス性に配慮
- ・主要な道路への連結に配慮
- ・連結位置の間隔に配慮

