

「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. 75 2024 年 12 月 20 日発行

都市計画原案の長坂 JCT 建設案は極めて危険 であることが判明 原案の取り下げを！

山梨県庁が 2023 年に発表した中部横断自動車道の都市計画原案に記載されている長坂 JCT 建設案は沿線住民の会が精査した結果、非常に危険な設計で高速道路会社（NEXCO）の設計要領にも反していることが明らかになりました。このことは、長坂 JCT はこの建設案で建設するのは不可能であるということの意味しています。

長坂 JCT は危険で事故多発を避けられない

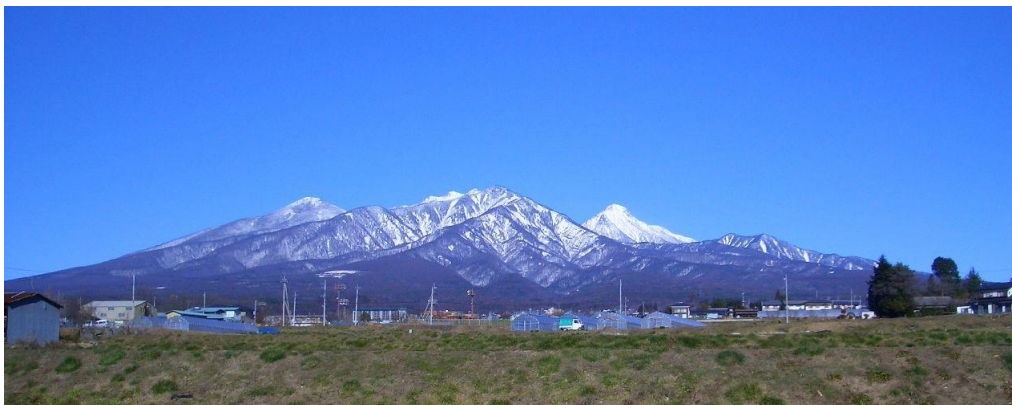
高速道路会社と高速道路技術研究所はその設計要領の本線・インターチェンジ幾何構造編で、既存の IC と新設するジャンクション（JCT）との距離に関して、標準として最小でも 600m 必要と

規定しています。これは高速道路に合流する車両とインターチェンジ（IC）に降りる車両の交錯を考慮した安全性を保障するための最小距離です。

しかし都市計画原案で示されている距離は約 340m で、この安全基準より大幅に短い距離になっています。これでは走行する車両とドライバーの生命の安全が保たれず、事故の多発を招くことは明らかです。

設計要領の「絶対最小距離」よりも短い長坂ジャンクション間

それだけではありません。高速道路会社は IC と JCT の間の「絶対最小距離」として 360m の距離



を設定しそれに満たないものは建設不可としていますが、山梨県が発表した都市計画原案での距離は 340m であり、この「絶対最小距離」よりも短い距離に設定されています。誰が見ても長坂 JCT の建設はアウトであることは明白です。

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>

なぜ、国交省や山梨県は専門機関が設定した安全基準から外れたこんな危険極まりない JCT の建設計画を発表できたのでしょうか、理解に苦しみます。車両の安全走行とドライバーの生命を無視、軽視していると批判されても、反論や弁明もできないでしょう。

国交省、山梨県は直ちに危険極まりない都市計画原案の撤回を

私たちは中部横断自動車道の建設計画が発表された当初、高速道路建設に多くの実績のある国交省が JCT の建設を提案している以上、それは安全に実現可能なものであらうと考えてきました。しかし都市計画原案により詳細な計画が明らかにされ、説明会等の参加者等からの指摘もあり改めて沿線住民の会で精査したところ、現実に長坂 JCT の建設案は問題が多く建設不可能であることが分かることで、今回改めて問題の重大さに気づかされました。

そして国交省は長坂に安全に JCT 建設が可能かどうかを検証もせず、ただ「長坂ありき」で中部横断自動車道の建設計画を進めてきたことがはっきりしたのです。今になって、長坂 JCT が安全に建設できないことを明らかにすることなく、こそこそと危険な都市計画原案をそのまま発表したのです。国民をだまし通せるとでも考えているのでしょうか。

中部横断自動車道の建設計画が発表されてから 12 年が経過しますが、この間私たちは国交省が発表した誤った前提のもとさまざまな議論をさせられてきたこととなります。国交省と山梨県、北杜市に対して非常に憤慨に堪えません。

長坂 JCT の建設案に重大な問題があり、建設が不可能であることが判明した以上、国交省はこれまでの「長坂ありき」の建設計画の見直しを早急に、真剣に行う必要があります。それが国民に対する真摯で誠実な責任の取り方です。

9 月開催地区説明会の議事録の公表等もせず 山梨県は都市計画原案の公聴会開催を強行

北杜市は、これまでの不特定多数の市民等を対象にした説明会ではなく、現地の高速道路建設計画地の現時点での道路事業範囲に関わる住民等を対象とした北杜市主催の地区説明会を 9 月 13 日・14 日・16 日に開催しました。

地区説明会では市民等が、今後は今回のような一方的な説明会ではなく意見交換会を開催してほしい、今回の 3 回にわたる地区説明会で出された住民等からの現地の実状報告や指摘、意見、要望や、国交省や山梨県、北杜市が説明した内容などすべての記録を山梨県や北杜市のホームページで市民等に地区説明会の議事録として公表するように強く求めました。北杜市、山梨県はその場で公表することを応諾し、同席していた国交省甲府河川国道事務所調査課の横山浩保全対策官も同意しています。

国交省・山梨県・北杜市に行政調整会議の開催を求める

沿線住民の会からは速やかにホームページで議事録公表を行い、地区説明会で住民等から出された都市計画の原案が公表された後の地域の実状、指摘や意見、原案の変更要求等について、また、今回のような一方的な説明会ではなく、今後は意見交換会の開催を求めるとした要望などについて国交省甲府河川国道事務所と山梨県県土整備部の高速道路推進課と都市計画課、北杜市建設部道路河川課とまちづくり推進課が出席する「行政調整会議」を開催し今後の具体的な対応を検討して住民等に明らかにしてほしいと申し入れています。

長野県では都市計画の原案に対する住民等の意見聴取と取りまとめを幾度となく行い、その都度、長野県と国交省長野国道事務所と南牧村、

小海町、川上村等の地元自治体間で行政調整会議が開催されている経緯があります。山梨県ではこれまでの長い期間、まったく開催されていません。

山梨県から北杜市民に突然公聴会 開催の案内がに届く

9月16日の地区説明会を終えて間もなく、9月23日頃から山梨県県土整備部都市計画課から12月21日(土)午前9時～午後にかけて北杜市須玉ふれあい館で中部横断自動車道(双葉 JCT～長野県境 都市計画道路 双葉・韮崎・清里幹線)都市計画原案の縦覧及び公聴会開催を開催するというお知らせが、配達地域指定郵便で北杜市に住民登録をしている住民や北杜郵便局に郵便配達登録をしている別荘所有者等へも郵送されてきました。

地区説明会の報告も公表せず、三者の 行政調整会議も行わないで公聴会開催

住民等から求められている地区説明会の議事録の公表も無く、国交省・山梨県・北杜市による行政調整会議も開催されることなく、突然送られてきた都市計画の原案に関する公聴会の案内の郵送には驚かされました。建設計画地の住民等からの意見や要望を無視して手続きの強行をする国交省、山梨県には大きな憤りを禁じえません。山梨県は行政として求められる適正な対応もせずにひたすら手続きありき、事業決定ありきで強行しています。山梨県県土整備部の対応を長崎幸太郎山梨県知事は知っているのでしょうか。五味勇樹都市計画課長、上野隆史都市計画課都市企画監に何度話しても訊ねても正当性のある的確かつ合理的・妥当性のある説明などは一切ありません。

そのうえ、山梨県所管課管理職の言動からは都市計画の原案により深刻な影響がもたらされる住民等への配慮ある言動など一切ありません。

現時点での道路事業範囲を対象とした北杜市長坂町・大泉町・高根町における北杜市主催の地区説明会の開催のために住民や別荘所有者等の現地把握のためにを猛暑の最中に現地を駆け回った北杜市建設部道路河川課の職員たちの苦労や尽力を思いやる言動もありません。それは国交省であっても同様です。

国交省・山梨県は北杜市の議事録作成 待ち、いまだ公表されず

国交省と山梨県は議事録の作成に関して、ただただ北杜市の議事録作業待ちとして「他人事」に終始しています。12月21日の都市計画の原案についての公聴会を目前にしていまだに地区説明会の議事録は完成していないとのこと。事業責任者の国交省甲府河川国道事務所にこの事態を指摘しても、ただ北杜市に進捗を尋ねてみるというのみです。このまま何も実効的でない対応をするのではなく、山梨県と共に北杜市への連携支援を実態的に行い、この事態を打開・解決することを強く求めています。

12月21日の公聴会の傍聴を！

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)に係る公聴会の公述人についての意見募集が10月21日に締め切れ、その通知が11月28日に届きました。

山梨県都市計画課からの通知には17人の意見書を受理したと書かれています。公述人は17名です。12月21日開催で、会場は須玉ふれあい館。午前の部は午前10時から12時で、午後の部は13時から16時頃とされています。公述時間は一人15分で、公聴会傍聴は午前も午後もできます。公聴会の案内は既に9月23日から順次、全ての北杜市民等に郵送されています。多くの住民等の傍聴を呼びかけています。傍聴定員は約300名です。お問い合わせ先は山梨県都市計画課計画担当電話 055-223-1716 です。

山梨県側と長野県側の公平性を欠く対応

長野県側は手続き段階で3回建設工法が変更されている！

山梨県側と長野県側の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の実態等については、沿線住民の会ニュースNo.72 で比較表を示してお伝えしたところです。長野側の県境地域では、計画段階評価の手続きで1キロ幅ルート帯が示された時から手続きの段階の度に高速道路建設工法が変更されています。

まず、2010年計画段階評価の試行が行われていた時は地表式の「盛り土」でしたが、2019年の環境影響評価の方法書の説明会の時には嵩上式の「高架」となり、2023年10月の都市計画の原案が公表された際には地下式の「トンネル」工法に変更されました。都市計画の原案が決定するまでに道路事業関係地域の住民等と長野県と地元関係自治体が何度も意見交換し、自治体がマイクロバスを出し、住民等と現地に出向き意見交換、検討を重ねて住民の意見を聞きそれを計画に反映したからです。

北杜市主催の委員会では問題を指摘・懸念を示す住民等は排除され一部の住民の意見を聴く場となっていた

こうした高速道路建設計画手続きの段階で、山梨県側では道路事業計画地の関係住民等の意見聴取や取りまとめなどは行われておらず、住民等が100%加入しているわけではない行政区や地域委員会に関わる一部の住民からのみの意見を聴く場を通じて取りまとめたものを住民の意見として扱ったりしてきました。

また、北杜市が主催し国交省や山梨県が出席した中部横断自動車道活用検討委員会・ワークショップの開催の際に、建設計画地に直接関係

する住民等を排除した場でそれ以外の一部の住民や推進の市議会議員が参加し、建設ルートについての具体的な地名・場所を挙げた具体的な意見を取り扱っていたことが都市計画の原案の説明会や現段階での道路事業範囲に限定した地区説明会での住民の発言によって明らかになっています。

速やかに都市計画原案を見直し、住民との公平・公正性のある意見交換の場を求めます

こうした対応は国交省や山梨県そして北杜市による地域住民等への公平性を欠く差別的で人権侵害に当たる対応であることをはっきりと指摘しておきます。直ちにこうした問題を解決するために現在、手続きありきで強行されている手続きについてのやり直しを求めます。

北杜市長選挙に中部横断道に反対の候補者が立候補

2024年11月に北杜市では市長選挙が行われましたが、これまでではじめて「中部横断自動車道の八ヶ岳南麓での建設に反対」を公約に掲げる候補者が立候補しました。

歴代の北杜市長は中部横断自動車道の様々な問題点を全く理解することなくただ「建設推進」を唱えてきました。また市長選挙への立候補者でもこれまで中部横断自動車道の建設反対を公約に掲げた候補者は一人もいませんでした。そのような状況の中で、今回、いのほら弘子氏が「建設反対」を掲げて立候補したのは画期的なことです。

いのほら氏は、様々な住民運動へのかかわりの中で、北杜市、山梨県、国交省が住民の意見を一切聞かず、施策にも反映させようとしない対応に直面させられて、山梨県民、住民の意見が反

映されるよう、地方自治体として必要性の再検討も含め、「地域の意見を聞く仕組みづくり」を進め行政を変えようという気持ちで立候補したと表明しています。

中部横断自動車道の八ヶ岳南麓での建設計画に関しても、国交省をはじめとする行政機関が1キロ幅ルート帯案を住民に押し付け、住民の意見を一切聞こうとしない対応を批判し、住民の意見をよく聞き意見交換するよう求めています。八ヶ岳南麓では多くの住民等が高速道路建設に反対していますが、その声を代弁することとして今回の市長選挙への立候補は大変大きな意義があると思われま

選挙では残念ながら落選しましたが、それでも4344票を獲得し、中部横断自動車道の建設に反対する多くの住民等の存在を示すことができました。

計画段階評価の際に「消されたルート案」について

2023年10月に国交省・山梨県により都市計画の原案が公表され、当初の1キロ幅ルート帯から現在は幅員20.5メートルに絞り込まれ長野との県境まで全長約12.2キロメートルとして示されました。

国交省が作成した計画段階評価のガイドラインでは本来、初期の段階で比較可能なルート帯を事業予定者の国交省が複数案提示することと記されています。しかし、複数案を提示し比較評価の機会が与えられるはずが複数案の提示は無く、示されたルート案ありきで、ガイドラインに示されているような住民参加の機会もなくこれまで手続きが強行されてきたと言えます。これまでの山積する問題はいまだに解決はしていま



高速道路が、代替道路として機能し地域の孤立化を解消！

山梨県 中部横断自動車道

・生活道路として国道141号が唯一の道路で代替路がない。また、抜本的な改良が困難であるため中部横断自動車道に大いに期待している。
H22 長野県佐久建設事務所によるヒアリング結果

国道141号は、標高差が大きく、**雨量通行規制区間(1箇所)**、**幅員狭小区間(10箇所)**、**線形不良箇所(14箇所)**、**急勾配箇所(9箇所)**等が多数存在。
過去には通行止めとなる盛土擁壁崩壊なども発生しており、**安全性の高い交通機能が不足。**

中部横断道が代替道路として機能

国道141号で災害発生

中央自動車道

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会 資料より

○ 国道141号は地域で唯一の幹線道路であるものの、災害や交通事故の際に通行止め等の交通規制が多発し、地域の孤立化が懸念されている
○ 地域の不安を払拭するためにも、国道141号の代替道路としても利用される、中部横断自動車道の整備は必要不可欠

2016.5.13

せん。都市計画の原案が公表された今だから、再び「消されたルート」があったことについて明らかにし広くお伝えします。

「消されたルート案」中央道須玉 IC と 双葉 JCT 分岐ルート案

今回、再び掲載したルート図の中央道須玉 IC と双葉 JCT 分岐ルート案は、沿線住民の会が2017年に平成24年度峡北地域環境影響検討業務に関する資料を情報開示請求した際に当時国交省が決定していた概略図として2017年3月22日開示決定となった公文書です (P5 図面参照)。

2023年10月に開催された山梨県主催で本来の事業責任者であり説明者として国交省が出席した都市計画の原案の説明会の会場でも、参加した住民から中央道須玉ICと双葉JCT分岐ルート案があったはずなのにどうしたのかと問い詰められる場面がありました。国交省にとっても不都合なルート案の存在です。

山梨県ホームページに掲載されていた国道141号の東側、川上村、南相木村、北相木村近く、佐久穂町周辺を通るルート案

これに関連する図面として沿線住民の会が山梨県庁のホームページで発見した図面があります（P5図面参照）。山梨県のホームページには中部横断道が代替道路として機能すると表記された道路案です。国道141号の東側、川上村、南相木村、北相木村近く、佐久穂町周辺を通るルート案が山梨県の公式ホームページに掲載、公表されていました。

それによると長野側では国道141号東側のルート案が検討されていたことが判明。国道141号線の東側、長坂ICから瑞牆山方面に直進し、川上村・南相木村・小海町を経由し佐久穂へ抜けるルート案です。このルート帯は長野側1キロ

幅ルート帯決定の際には「消されたルート案」として住民に示されることはありませんでした。

今だからこそ、再び「消されたルート案」の存在を明らかにし、都市計画原案の見直しと手続きのやり直しを強く求めます。

都市計画原案の建設・設計等の問題点が次々に判明！

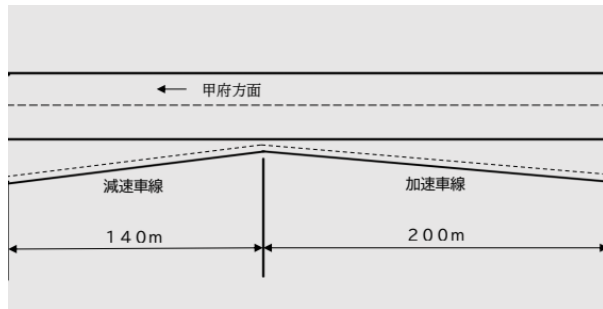
山梨県は2023年10月、都市計画道路1・4・1号葦崎都市計画道路（中部横断自動車道）の都市計画原案で詳細ルート案を発表しました。このルート案は長坂JCTから八ヶ岳南麓を横断するもので、自然と景観、生活環境に甚大な影響を与えることが避けられず私たちは認めるわけにはいきません。

長坂JCTから中央道に合流する車両と長坂ICに降りる車両が交錯

都市計画原案では長坂ICの近くに新たにJCTを建設する計画ですが、このJCTで中部横断自動車道の清里方面から中央自動車道の甲府方面に合流しようとする際の問題点が明らかになりました。それは、長坂JCTの中央自動車道への加速車線の合流地点から長坂ICへ降りる分岐点までの距離（ノーズ間距離）が約340mしかないため、中央道本線へ合流する加速車線と長坂ICに降りる減速車線が必然的に連続してしまう構造となり、それにより車両とドライバーが大きな危険にさらされることになることです。

このような設計では、長坂JCTから加速車線で加速して中央道の本線に合流した車両がすぐ前の車両が長坂ICに降りるために急減速したため慌てて急ブレーキを踏む、というような事態も予想され、追突の危険性が大きいことは明らかです。これは運転者に対しても過大な緊張と不安を強いることにもなります。





本線への合流地点と IC への分岐の始まりが重なる

また、中央道本線から長坂インターで降車するため走行車線を走っている車両の前に大型車両が合流した場合はもっと危険が予想されます。合流した大型車両の後ろを走る車両のドライバーは車線前方の視界が遮られるため長坂 IC へ降りる減速車線の始まりを視認することが困難となり、しばらく走行してからはじめて分岐点を認識して慌てて急ハンドルを切って横転したり、曲がり切れず分岐点に衝突する危険が生じることにもなります。

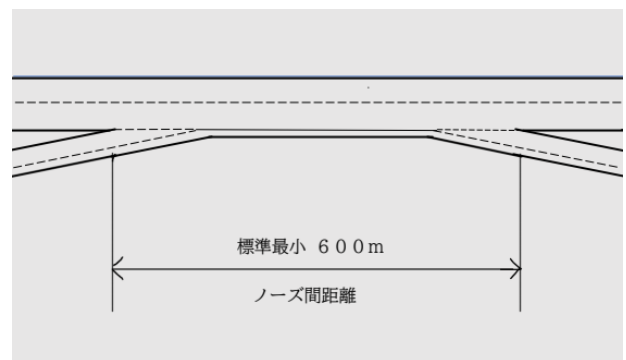
更に、この地点は約 3%勾配の下りの坂道で、それだけでなくとも運転に注意が必要とされる区間であり、長坂 IC で降りようとして中央道の走行車線を走行してきた車両が、長坂 JCT から合流する車両を避けようとしていったん追い越し車線に車線変更した場合には、加速車線から合流した車両のすぐ後ろから車線をまたぐ形で長坂 IC への減速車線に入らなければならなくなり、急な車線変更による追突、事故等の危険性はさらに高くなることが予想されます。

本線に合流する車両と IC に降りようと分岐する車両の交錯を防ぐためには、合流後にこれらの車両が適切な車間距離をとって一定の距離を一列で走行することが出来るようにすることが重要です。

安全な設計要領も満たしていないため 長坂 JCT の建設はできない

中日本高速道路会社（ネクスコ中日本）やネクスコ総研は高速道路本線への合流する車両と IC へ降りる車両の交錯の危険性を避けるため、設

計要領で JCT から本線への合流するための加速車線の長さと同線から IC へ降りる減速車線の長さを含む JCT と IC 間の距離について、ノーズ間距離は標準最小 600m としています。しかし都市計画原案のノーズ間距離は約 340m でこの標準最小値より大幅に短く設定されており、標準に比べて危険性が高い設計であることは明らかです。このような危険性の高い JCT を建設しようとする事は、車両の安全走行とドライバーの生命を危険にさらすことになり、公共事業としては行ってはならないことです。



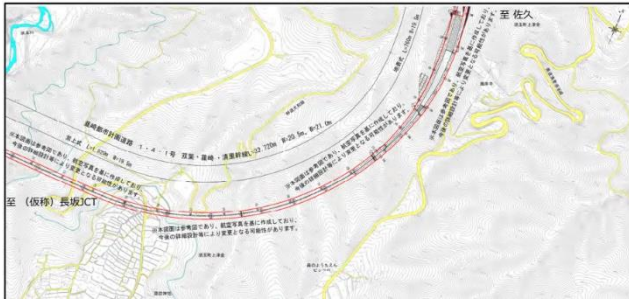
IC と JCT のノーズ間距離

それだけでなく、高速道路会社は絶対最小距離として 360m を設定しており、これより短いのは建設不可としています。今回山梨県が発表した都市計画原案ではノーズ間距離はなんと 340m でこの絶対最小距離よりも短く設定されているのです。これではこの JCT の安全性は全く保障できず、危険極まりないもので、建設してはならないことを示すものです。

国交省と山梨県が発表した都市計画原案はそれ故、車両とドライバーの通行の安全を確保することができない欠陥設計であることは明らかです。従ってこの都市計画原案による長坂 JCT 建設は認められるものではありません。

冬季の急カーブ高架は追突・転落の危険

都市計画原案では、清里方面から南下してきた道路が清里湖を通過して須玉町上津金地区で西に急にカーブするルート案となっています。この地域は、八ヶ岳から須玉川・国道 141 号に



沿って北から風が通り抜ける道に位置しているため、冬季には積雪や着氷により道路が凍結して通行が困難になることもしばしば起きます。ここに高架の道路を建設すれば、強風と低温による道路の凍結で事故の危険性が一層増すこととなります。

そのうえ、須玉町上津金地区で西に急カーブする道路形態も問題です。冬季、清里方面から長坂 IC の方向に向かう車両は、路面の凍結の危険性のなか 4% の下り勾配の高速道路を下っていくこととなりますが、その道路が急にカーブしていると制動が間かず道路に沿って曲がり切れず障壁に激突する事態が発生する可能性があり、最悪の場合には、高架から下に転落する危険も考えられます。

したがって、冬季にこの地区を高速で通過するのは危険で、この道路はまさに「命がけの道路」と言わざるを得ません。スリップ、転落の危険性を減らしドライバーの安全を守るためには急カーブの構造を直線に変更する必要があります。そのためには上津金からのルートは須玉方面へそのまま伸ばすルートの変更が有効であり、交通事故の危険性を低減させることにもつながります。

中部横断自動車道と今後のインフラ整備

中部横断自動車道の概略計画説明会でも多くの意見が出されたインフラ整備問題。この問題は各方面から問題視されていることであります。

国土交通省は今後 30 年で必要なインフラ維持管理、更新費用の推計を公表し、最大 194 兆 6 千億円になると見込んでいます。

この試算は「予防保全」を前提とされているため「事後保全」で必要な経費は含まれていません。事後保全を算定に入れると最大 284 兆 6 千億円の費用がかかるとしています。

北杜市に目を向けてみましょう。特に学校、保育施設周辺の道路の脆弱性が目立ちます。生徒が安心して通学できるような安全な歩道が付いている道路はごく僅かです。また、道路の区域表示（中央線、止まれの表示など）が消えかかって認識が不可能、道路の補修が必要な箇所が長年放置されて危険であるとの声が北杜市各地域で声が上がっています（北杜市道路整備基本計画）。北杜市道路整備基本計画によると

- ・少子高齢化に対応したバリアフリー化・歩行空間のネットワーク化や、通学路や福祉・医療施設周辺、生活道路における安全性向上など、すべての人が安全・安心に利用できるネットワークの形成をめざす。
- ・公共交通機関へのアクセス性向上や駅周辺の計画的な道路整備など、公共交通の利便性を向上させる道路整備をめざす。
- ・災害時の避難、救援活動を支える道路整備や通行止めによる孤立化防止など、災害に強く安心して暮らせるネットワークの形成をめざす。とされていますが、この道路整備の基本方針を達成されているのかどうか明確な数値は示されていません。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設費用の概算は約 2100～2300 億円（2012 年時）とされていますが、この費用を市内の道路補修に振り向ければより良い市民生活ネットワークが構築できるはずです。これからの少子高齢化時代には大規模公共事業より市民生活の向上に視点を向けることが必要です。