

「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.76 2025年2月10日発行

都市計画原案の即時撤回を強く求めます！

山梨県が 2023 年 10 月に発表した中部横断自動車道の都市計画原案が非常に危険な建設案であり道路構造令にも違反するものであることは前号で明らかにしましたが、それに加えて国交省が建設計画予定地の住民等に対して虚偽の説明を行い、その結果住民がルート内に住宅を新築していたことも明らかになりました。

国交省またしても住民に虚偽説明

八ヶ岳南麓を通る計画の中部横断自動車道の 1 キロ幅ルート帯の住民が、家の新築に際しルートに当たるかどうか確認のためハウスメーカーの担当者と甲府河川国道事務所を訪れ確認したところ、甲府河川国道事務所の担当者は「問題ない」「ルートはもっと南を通る」と回答したため家を新築したところ、都市計画原案の発表でその新築した家をルートが直撃することが分かり憤慨しているという事例が、昨年 9 月の地区説明会や 12 月の公聴会でも複数報告されています。

甲府河川国道事務所は 2012 年 10 月、当時の小林達徳事業対策官が八ヶ岳南麓での高速道路建設に反対する住民団体に対し「八ヶ岳南麓を通らないルートにする」と虚偽説明を行い、その舌の根も乾かない同年 11 月に八ヶ岳南麓を横断する 1 キロ幅新ルート帯案を発表し、住民を欺



12月21日 都市計画の公聴会（須玉ふれあい館）

いて建設計画を強行してきた事実があります。今回の関係住民に対する虚偽説明もそれと同じで、私たちは決して許すことは出来ません。

それだけではありません。国交省は中部横断自動車道の詳細ルート案を決定する際に、高速道路と交差する道路や川などを管理している北杜市の確認も取らず、高根町を流れる 1000 年もの歴史があり、世界かんがい遺産に登録されている村山六カ村堰を運用・管理している団体に何の相談もしないで勝手に決めていることも明らかとなっています。

このように、ルート案を決定するに際し現地 の状況も十分に把握せず、はたまた住民の意見も全く聞かないで勝手に決めた欠陥のあるルート案を住民等に有無を言わず押し付けようと

している国交省、山梨県、北杜市には強く抗議します。それ故、住民を無視した欠陥のある都市計画原案を直ちに撤回することを求めます。

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>

12/21 山梨県が都市計画原案の公聴会開催 市民等が都市計画原案の問題点について 意見を表明

山梨県が2023年10月に発表した中部横断自動車道の都市計画原案に関する公聴会が、昨年12月21日に北杜市須玉町のふれあい館で開催され、当日は北杜市在住の17人の住民が公述を行いました。北杜市と同じく都市計画道路の対象になっていますが直接影響を受けない甲斐市、韮崎市の対応は広報誌、ホームページへの掲載にとどまり、市民からの公述人の応募は一人もありませんでした。また会場では110人が傍聴し公述人の意見を熱心に聞きました。沿線住民の会では、この間の韮崎市、甲斐市の手続きありきの対応に抗議しました。

17人の公述人のうち、15人が都市計画原案の問題点に言及

公聴会は午前7人、午後10人の公述人が一人15分の制限時間で意見を公述しました。そのうち「推進」の立場で意見を表明した人は2人、その他の15人は都市計画原案の問題点を指摘・反対する意見を表明しました。

これは都市計画原案の発表で高速道路の具体的なルートなど建設計画の実態が明確になり、それがもたらす影響が甚大であることから当然ながら関係住民からの大きな抗議を反映したものとと言えます。

〈公述人の主な意見〉

- ・高速道路建設により、集落が分断されるだけでなく多くの新築家屋等が立ち退きを迫られることになる。ルートの変更を検討してほしい。
- ・建設計画を進めるにあたり自然の保護や住民に配慮してほしい。
- ・ジャンクションは長坂ではなく須玉 IC 付近に作った方がいい。
- ・公聴会開催の通知がこなかった。当事者の意見を真摯に受け止めてほしい。ルートの決定の際「集落を避ける」と説明していたが、実際は集落を分断している。事前にきちんと現地調査しているのか疑問。古い地図を使っている。
- ・家を新築する際、甲府河川国道事務所に確認して問題ないと言われて建てたら、都市計画原案の発表でルートが直撃することが分かった。こんな理不尽なことは納得できない。
- ・国民の生活が苦しくなっている中で、贅沢な高速道路はいらない
- ・「山を壊すと里で火事が起きる」という言い伝えがある。高速道路を作れば樹木が枯れていく。
- ・高速道路建設は自然破壊になり、今の若い人たちへの経済負担になる。皆が納得できる説明が必要。
- ・莫大な金と時間をかけて建設しても通行量は知れたもの。メンテナンス等の維持費用は国民負担になる。負担を押し付けないでほしい。
- ・コース的には別にして、高速道路の充実した路線を実現してほしい。盛土は地域の分断と住宅への影響が大きいため、高架構造にしてほしい。
- ・なぜ道路をひん曲げて長坂方面につながるのかわからない。双葉のほうにつながるのが当然。高根に2か所も短い間隔でインターチェンジを作るのは何故か。
- ・道路、公共施設、水道など全国でインフラの老朽化が進んでいる。限られた予算は必要なインフラの維持管理に回し、新規のインフラ整備は控えるべき。
長期の建設期間は地域の子供たちに負の故郷のイメージを与えることになる。
- ・都市計画原案に環境影響評価の現地調査の結果が反映されていない。甲府河川国道事務所、山梨県の住民への対応が、長野県側と比べて不公平で問題がある。国交省から情報公開された図がある。
- ・中部横断自動車道のルートは双葉分岐、須玉分岐、長坂分岐が検討されていたが、「長坂ありき」で手続きが進められてきた。今一度再検討してほしい。

中部横断自動車道の建設が発表されて以降これまで13年になりますが、この間国交省、山梨県は様々な問題を引き起こしながらもそれを解決することなく、「長坂ありき」の建設計画の手続きを強行してきました。昨年12月に開催されたこの公聴会で出された住民等の意見はそれらの様々な問題点を厳しく指摘するものです。国交省、山梨県、北杜市にはこの公聴会で表明された住民の切実な声を真摯に受けとめ、都市計画原案の撤回と中部横断自動車道の建設計画の見直しを強く求めます。

1/24 北杜市建設部へ 面談、要請行動

1月24日午後、北杜市建設部との面談を実施しました。面談には建設部道路河川課の向井克昌課長と道路河川課工務担当主幹、同部まちづくり推進課の土屋雅光課長が対応しました。

面談では(1)①2024年9月開催の道路事業範囲に係る地区説明会の議事録の北杜市ホームページでの公開について、②説明会で出された住民等からの意見等について取り扱う国交省・山梨県・北杜市の行政調整会議の開催についていただきました。

これに対して北杜市は議事録公開は近く行うと回答(1/31道路河川課のHPで公開)。行政調整会議については山梨県や国交省次第とでも考えているようで明言はしませんでした。山梨県では一度も開催されていませんが、長野県では計画段階に応じて住民の意見のとりまとめ等も議題に挙げられ開催されています。

(2)2024年12月21日に開催された山梨県主催の中部横断自動車道都市計画原案についての公聴会で、住民等から出された公述内容について把握しているのかどうか確認しました。当然ながら出席し公述内容について聞いていたと答えましたが、地元自治体である北杜市として住

民から出された指摘・意見等の取り扱いについては特に明確な言及はありませんでした。

次に(3)①都市計画原案におけるの長坂JCT建設案をはじめ原案の危険性及び道路構造令上も問題があり建設できない案であることについての考えをただすも説明もせず、向井課長と土屋課長は沿線住民の会のホームページでニュースを見ているので皆さんの考えは把握していると言うだけです。

都市計画の公表により、特に道路事業範囲に関わる原案について住民等は認めてはいないこと、速やかに撤回するよう申し入れました。すでに公聴会での住民等からの公述意見でも明らかにされたように住民等は原案に関する多岐にわたる問題を指摘し言及し、受け入れがたく不安に毎日を過ごし憤っていることを伝えました。住民等の生活の安心・安全を守るべく対応するのが地元自治体の役割ではないかなど強く伝え、北杜市、大柴市長からも山梨県や国交省に働きかけるべきではないかと申し入れましたが、ただ聞き置くという態度には変わりありませんでした。地元自治体の担当所管課の職責を問い市民等の申し入れに応えるように言っても、今日は(皆さんの)ご意見をお聞きするということですからと言い、地元自治体の主管課として対応ではありませんでした。

北杜市議会 中部横断自動車道(長坂～八千穂)の早期実現を求める意見書を採択

2024年11月17日北杜市議会議員選挙が行われ、新人6名を含め20名の市議会議員が決まりました。12月に2日間臨時議会が開催され議長・副議長が決まり、常任委員会構成や会派構成が2024年12月議会だより臨時号により報告されています。12月23日・24日には令和6年度定例会が開催され、代表質問、一般質問が行われました。

新人議員が中部横断道の問題を質問

一般質問では新人の市議会議員の飛矢崎雅也氏が「須玉地域」に高速道路を通すことによる過疎化対策についてとして、「…まちづくりを有効に進めるに当たっては、中部横断自動車道をいかに北杜市のためになるように造るのかを検討するのが市の役目であると質問しました。私たちとは考え方が異なる点がありますが、北杜市議会において様々な視点から市長、北杜市当局等との間で中部横断自動車道の問題が議論されることが必要だと考えています。

中部横断道(長坂～八千穂)の早期実現を求める意見書が発議・討論される

また議会最終日には「中部横断自動車道(長坂～八千穂)の早期実現を求める意見書が提出され、意見書は賛成 14 名(秋山俊和、秋山真一、浅川勝正、内田俊彦、加藤紀雄、神田正人、興水崇、興石知宏、斎藤功文、新藤正文、高見沢伸光、中山喜夫、保坂多枝子、山崎君江/敬称略) 反対 5 名(大塚愛、志村清、清水進、中村典子、飛矢崎雅也/敬称略)でした。

議会での動きについては今後も注視していきます。

道路構造令から見た長坂 JCT の問題点

都市計画原案で示された中部横断自動車道のルート案は、様々な問題点が指摘されています。ここでは、新設される長坂 JCT について再度検証します。

前号では、都市計画原案における長坂 JCT と長坂 IC との間隔(ノーズ間距離)が短くて走行する車両とドライバー、同乗者が非常に大きな危険にさらされる計画案であることを指摘しま

した。

その原因は、都市計画原案が道路建設の基本である道路構造令に違反していることにあることは明らかです。道路構造令は、車両、歩行者等が安全に道路を走行することを保障するために定められた政令で、道路建設の基本となるものです。

都市計画原案の長坂 JCT には道路構造令に違反する多くの問題がある

道路構造令では JCT の設置できる場所に関して、本線(中央自動車道)の縦断勾配は標準値で 3.0%以下、特例値で 4.0%以下と定められています。つまり、これ以上の勾配のあるところ(坂)には危険なため建設できないという規定となっています。

中部横断自動車道が接続する予定の中央自動車道の長坂 IC から八ヶ岳 PA までは平均勾配が 5%を超える急坂道となっており、長坂から八ヶ岳 PA に向かう車線には登坂車線が設置されているのは周知の事実です。しかも冬の積雪の際には車両が坂を登ることが出来ず立ち往生するため、チェーン規制や通行止めが頻繁に起こることはよく知られています。つまり、この区間には道路構造令で JCT が建設可能とされる場所は殆どないことが分かります。それでも国交省、山梨県は「長坂ありき」で長坂に無理に JCT を建設しようとしています。道路構造令に違反せずに長坂に JCT を建設することは非常に難しいと言えます。実際、都市計画原案で示された長坂 JCT には道路構造令に違反しているところもいくつかあることが判明しています。

違反の典型…長坂 JCT と長坂 IC の距離が短か過ぎ非常に危険

長坂 JCT と長坂 IC 間の距離に関しては道路構造令の基本となる『道路構造令の解説と運用』に次のような記述があります。

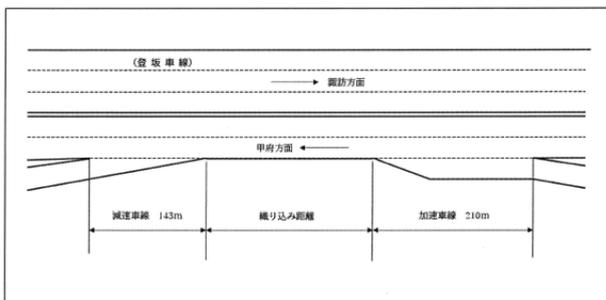
「ランプの分岐端を相互に接近して設けると、運転者に要求される判断が複雑になり、誤りを犯すおそれが多くなる。したがって、安全かつ円滑な交通を確保するためには、ランプの分岐端を離し運転者に判断の余裕時間を与えることが大切である。……また、合流端の直後に分流端がある場合には、これらの接続端の間には織り込み処理するための距離が必要である」。

そして、「b. 流入の先に流出のある場合」として、「この場合には、表の値を参考とするほかに、織り込み区間の交通容量から必要となる値を求め、長い方を取り距離を決定することを原則とする」と書かれています。

表 5-16 ランプの接続端間の距離

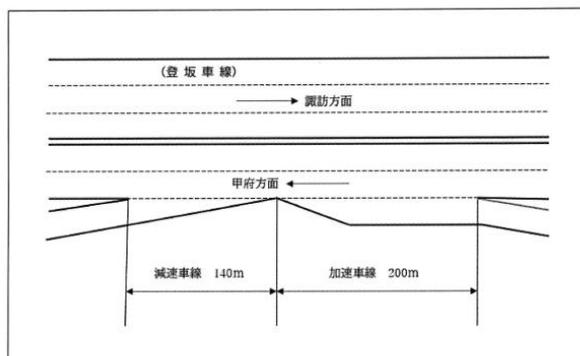
設計速度 (km/h)	48以下 (30マイル /時以下)	64~80 (40~50 マイル/時)	96~113 (60~70 マイル/時)	129 (80マイル /時)
走行速度 (km/h)	37~45	60~70	84~93	103
距離L(m)	最小	60	120	275
	標準	120	215	365

道路構造令による加速車線と減速車線の位置図



都市計画原案では、長坂に無理に JCT を建設しようとしたためこの「織り込み距離」をとらず、車両の安全走行だけでなく運転者・同乗者を非常に危険にさらす建設案となっていることは明らかです。

都市計画原案の加速車線と減速車線の位置図



都市計画原案は即時撤回を

長坂 JCT の様々な問題点は、現地の状況を詳しく調べもせず住民の意見も聞かずにただ「長坂ありき」で建設計画を強行してきた結果もたらされたものに他なりません。

国交省、山梨県には、車両の運転者や同乗者を危険にさらし、住民の平穏な生活に甚大な被害を与えるこの都市計画原案の即時撤回と、「長坂ありき」の建設計画の見直しを強く求めます。

中部横断道建設計画で 2011 年に提示された

3 キロ幅ルート帯とは一体 何だったのか？

国交省は中部横断自動車道の計画段階評価の試行で、2011 年の第 2 回アンケートで八ヶ岳南麓を横断する 3 キロ幅ルート帯を示し、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案、全区間で新たに道路を整備する案を提示しました。これ以降、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の建設計画は、この 3 キロ幅ルート帯をベースとして検討が進められてきました。

3 キロ幅ルート帯は建設不可能な場所であったことが判明

山梨県による都市計画原案の提示以降、いろいろな関係者から都市計画原案の危険性や問題点の指摘を受けて、沿線住民の会でもこの原案の精査・検討を進めてきました。その中で都市計画原案が非常に危険な案であり実際には建設できない原案であることが明らかとなったわけですが、それに付随して、中部横断自動車道の計画段階評価が開始された当初に提示された 3 キロ幅ルート帯の問題点も明白になりました。

道路構造令では、ジャンクションを建設することが可能なのは中央自動車道の縦断勾配が最大でも 4%と定められています。3 キロ幅ルート

帯で示されていたのは八ヶ岳 PA を中心としたルート帯でした。しかし八ヶ岳 PA から長坂 IC へ向かう道路の縦断勾配は 5.5% もあり、とてもこの場所には建設できないことは明らかで、そのことは甲府河川国道事務所は最初から分かっていたのではないかとことです。



3キロ幅ルート帯

国交省は建設計画の始めから住民をだましていた

国交省が当初提示した 3 キロ幅ルート帯のうち、少なくともその半分は建設不可能であったということは、一体どういうことなのでしょう。国交省は中部横断自動車道の事業責任者であり、建設計画の策定と国民への提示には責任があります。そのため高速道路を建設する予定地がどういう状況にあるか、建設に適した場所なのかは事前に調査しなければならないのは当然のことです。

私たちは中部横断自動車道の建設計画の手続き（計画段階評価の試行）で、国交省からこの 3 キロ幅ルート帯の中で建設するにはどの方法がいいかアンケート調査などで尋ねられてきました。しかし国交省の住民等へのこの提案、問いかけ自体が全く意味がなく妥当性が無いものだったということが明らかとなったのです。

建設計画の発表当初から全く無責任な国交省の対応

高速道路の建設計画にもならない案を国民に提示し、その手続きを強権的に進めてきたことなど、国交省の責任は重大です。そのうえ、3 キロ幅ルート帯から 1 キロ幅ルート帯に絞る際、当時の甲府河川国道事務所の小林達徳事業対策官が「八ヶ岳南麓を通らないルートにする」と住民団体に虚偽説明し、そのあとすぐに八ヶ岳南麓を横断する 1 キロ幅ルート帯案を発表して住民等をだまして建設手続きを強行してきたことなど、国交省はこれらのことについてどのように説明し、責任をどう考えているのでしょうか。国交省は国民に対して、その説明責任をあいまいにせず、きちんと説明する義務があります。山梨県、北杜市も責任を逃れることはできません。

2025 年度会費納入のお願い

◎会員：年会費 3000 円

- ・ニュース（年 6 回発行）をお届けいたします。
- ・会員の皆様でご希望の方はメーリングリスト登録、参加が可能です。ご希望の方は、振込用紙にメールアドレスをご記入ください。
- ※メーリングリストとは 会員内のメールで、いろいろな情報交換が可能な仕組みです。
- 各々の意見を瞬時に会員へ伝達可能です。

◎ニュース会員：年会費 1500 円

- ・ニュース（年 6 回発行）をお届けいたします。
- ※振込用紙に、「会員」または「ニュース会員」の明示をお願いします。

振込先 郵便振替 加入者名：八ヶ岳新ルート住民の会
口座番号：00220-7-50803