

「ハ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！」



中部横断自動車道ハヶ岳南麓 新ルート沿線住民の会ニュース

No. 77 2025 年 4 月 10 日発行

住民等の意見を反映して建設計画の見直しを

3 月 9 日、大泉総合会館にて国土交通省甲府河川国道事務所の有上悟副所長、横山浩保全対策官、他 1 名と北杜市住民約 60 人が参加し、3 時間にわたり現地面談・質疑応答を行いました。

中部横断自動車道（長坂～山梨県境）は現在、都市計画道路として山梨県が都市計画原案を発表、昨年 12 月 21 日に公聴会を開催し、今後は山梨県が都市計画案を作成し審議会を開催する流れです。しかしながら環境影響評価や都市計画原案のルート選定、道路構造の計画も全て国土交通省が準備作成しているにもかかわらず公聴会にも出席していないため、住民の不安や疑問及び意見を事業予定者である国土交通省現地事務所に直接伝え、回答を聞く場として今回の現地面談を要請し実現することができました。

詳細ルート案を住民等の意見も聞かず 現地の状況も把握せずに作成

面談では、都市計画原案作成に際して事前に関係住民等の意見を聞く場をもたず、現地調査も不十分なまま詳細ルート案を作成している事について「都市計画決定権者が対応を検討するものと考えている」と山梨県に責任を転嫁し、2015 年に北杜市が作成した「道路プラン」を反映し作成されたコントロールポイント（配慮ポイント）が 10 年以上も前の状況で現在の地域の実情を反映しておらず、ルート案が新築住宅を含む住宅や事業所等に直接影響を与える事についても「適切に考え原案を作成したものと認識している」と回答するなど、住民の意見を軽視、否定する発言が続きました。

また参加者の多くからは住民が提出した意見が計画に反映されていない現状に対し、「山梨県が決定した計画が最善とされ、意見が反映されず変更が行われないことは納得できない」との声が上がりました。

環境影響評価の現地調査の 結果について鋭い質問

環境影響評価の透明性について住民等からは「環境影響評価の結果がまだ公表されておらず影響が過小評価されているのではないかと」の疑問が示されました。さらに、「動物保護や水質・環境保護の観点からも、



甲府河川国道事務所との現地面談（3 月 9 日大泉総合会館）

中部横断自動車道ハ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 ハヶ岳新ルート住民の会 00220-7-50803
ホームページ <https://chubuoudando.sakura.ne.jp>

より慎重な調査とその結果を公表してほしい」
「盛土に使用する土は原発の汚染土を使用しないよう約束してほしい」等の意見が出ました。

道路構造の問題については住民から「中央道に新設する長坂 JCT と長坂 IC の距離が短く非常に危険で、道路構造令にも違反している。縦断勾配の関係で長坂 IC 近辺で位置を移動させることは困難で、建設計画の変更が必要ではないか」との指摘に対し「ネクスコ基準は道路構造令を補完している。事業実施段階においてネクスコや警察と協議することになる」とネクスコを指導監視する立場の国交省の役割を放棄するかのような発言もあり、国土交通省が行う道路行政に対する不信がますます募ることとなりました。

また 2017 年 3 月に情報開示された文書で明らかとなった、当時国交省が検討していた「須玉 IC 付近ルートと双葉 JCT 付近ルートの存在を隠して長坂 IC の 1 キロ幅ルート帯ありきで手続きを進め、住民に比較評価の機会を与えなかった」事に関して住民から説明を求めましたが「中央道と並行し延長が長くなることが考えられ周辺環境への影響が大きくなることにも配慮した」などと住民の納得を得られる説明はなされず、具体的な根拠を求める意見が続出しました。

当初国交省が示した 3 キロ幅ルート帯は そもそも建設不可能でごまかし

13 年前に住民等に当初示された「3 キロ幅ルート帯」について「八ヶ岳 PA から長坂 IC 間は縦断勾配 5.5% もある下り坂であり道路構造令では 3% 以上の勾配には JCT は建設できない。にもかかわらずなぜ住民に『案』にもならないものを提示したのか」との指摘に対して甲府河川国道事務所の有上副所長らは一切回答することができませんでした。

このことは大変重大な指摘です。13 年前に中部横断自動車道の建設計画に関してこのような提案がされなければ、長坂 IC に都市計画原案・中部横断自動車道（長坂～八千穂間）ルートは提

案されていないことになり、地域住民が 13 年間にわたり平穏生活権を侵害され続けられることは無かったことになります。

また住民から「中部横断自動車道の建設費用は、当初の 2300 億円から 3 倍から 4 倍に膨らむ可能性が指摘されている。国の財政が 1260 兆円もの借金を抱えている中で、なぜこの事業にこだわるのか」との疑問も投げかけられました。

住民の意見を反映した建設計画、ルート案 の見直しを

甲府河川国道事務所の有上副所長は「北杜市議会より地方自治法第 99 条に基づき国土交通大臣、山梨県知事あてに推進の意見が出されており、国土交通省としては中部横断自動車道を推進するものと認識しています」と発言しました。

彼らは公務員であり、公務として法律に基づいて事業を推進していると言い張るのであれば憲法 15 条を遵守し「公務員が全体の奉仕者として職務の遂行に全力を挙げて専念しなければならないこと」を本当に成し遂げているのか、今一度真摯にわが身を振り返ってもらいたいと強く願います。

最後に現地面談の継続について確認すると、有上副所長は「今後も面談については拒むものではないと考えており、本日の意見については都市計画決定権者の方に伝える」との発言がありましたが具体的な対応策は明言しませんでした。住民の不安を払拭するためにはより透明性の高い情報提供と、住民の意見を反映した計画の見直しが求められます。

この道路問題は、地域住民の生活と生業等に直結する重大な問題であり今後も住民等との継続的な対話と協議が必要不可欠です。新たに指摘した不適切な 3 キロ幅ルート帯提示の問題や長坂 IC の危険性、国交省が長坂 IC 分岐案と共に検討していた須玉 IC、双葉 JCT 分岐のルート案についても質し、引き続き追及していきたいと思っています。

中部横断道の「詳細ルート案」への質問書 **国交省 5 か月経てや っと回答！**

2023 年 7 月に甲府河川国道事務所が山梨県へ送付した中部横断自動車道の「詳細ルート案」について、沿線住民の会では昨年 10 月 29 日に 3 項目にわたる質問書を送り回答を求めています。その回答が 5 か月たった 2025 年 3 月 28 日ようやく送付されてきました。

質問書の内容は、1. 詳細ルート案を決定する際、甲府河川国道事務所は中部横断自動車道のルートが交差する道路、河川等を管理している北杜市建設部道路河川課の確認、了承を得なかったこと、2. 1000 年の歴史のある村山六カ村堰疎水を管理している土地改良区の確認、了解を得ていないこと、これらは手続き上の重大な瑕疵にあたること 3. 10 年も前に決定された北杜市の「道路プラン」を考慮したとしているが、その後の激変した現地の状況を調査・把握せずに拙速に「詳細ルート案」を決定したこと、また詳細ルート案を決定する過程で山梨県側では長野県で行われたような住民への丁寧な意見聴取などが行われず、公平性、公正性を欠き差別的な対応を取っていること、への説明を求めたものです。

国交省「確認した」とする弁明も破綻

中部横断自動車道のルートが通過する道路や河川、村山六カ村堰疎水の管理者から事前の確認を取っていないことに関して、甲府河川国道事務所の担当者は当初電話での問い合わせに「確認した」と強弁していました。しかし沿線住民の会が具体的な経過を明らかにしたうえで文書で回答するように求めると、「現在検討中、関東地方整備局と確認中」などと言い逃れに終始しこれまで回答を引き延ばしてきました。

そして今年の 3 月に送付されてきた回答書には、「道路などの交差協議については事業実施段階に行う設計において、詳細構造の検討を行いながら、協議を実施するものと認識しております」「村山六カ村堰疎水との交差協議は、事業実施段階において、用水路の構造の施設を管理している土地改良区と協議を行うものと認識しております」と書かれ、沿線住民の会からの質問に真摯に答えようとせず、論点をずらしてごまかそうとするものでした。

公共事業では建設予定地の道路や河川の管理者、村山六カ村堰の管理者へ事前に説明を行い、確認、了解してもらうことは当たり前のことですが、その確認も取っていないことが明らかにされたことで、もはや「確認した」と強弁することが出来なくなったため、「事業実施段階で協議する」と言い逃れようとしているのです。関係団体等へも事前に全く相談・確認せず、自分たちが勝手に決めたルート案を押し付けようとする甲府河川国道事務所には、強く抗議するものです。

山梨県側の建設計画の進め方は長野県側に 比べ著しく公平性を欠き差別的

さらに国交省は山梨県側と長野県側の住民等への差別的な対応に関する回答で次のように弁明しています。

「ルート帯の検討の進め方がそもそも異なっています。平成 24 年 10 月の第 6 回関東地方小委員会において、意見交換の場やこれまでに頂いた意見を踏まえ、委員長より、山梨県側は、今後の進め方として『ワーキンググループを設置すべき。ワーキンググループの実施にあたっては丁寧なコミュニケーション活動を行っていく必要がある』と提案がなされ、審議の結果、提案が了承されています。これを受け、平成 24 年 11 月に第 1 回ワーキンググループを開催し地元説明会を計 11 回開催するなど、地域の意見聴取などを行うとともに、結果などについては、ワーキンググループに全て報告しながら検討した結果、平成 26 年 7 月に 1km 幅ルート帯がとりまとめられ、平成 27 年 4 月に 1km 帯の

対応方針が決定されています。

長野側は、平成 27 年 4 月の対応方針では 3km 幅ルート帯であったため、長野県が窓口となり、勉強会やみらい会議において、地元自治体や住民、民間団体より、意見をお聞きするなどの取り組みを行い、その結果を踏まえ、佐久郡 6 町村の意見として集約、3 回の計画調整会議を経て 3km 幅から 1km 幅のルート帯を決定したことが事実であると認識しております。」

山梨県側では国交省が住民等を無視して拙速に 1 キロ幅ルート帯案を決定した

しかしその事実関係の経緯において、国交省は肝心なことを隠しています。それは、山梨県側に 1 キロ幅ルート帯が提示されたのは平成 24 年 10 月の第 6 回関東地方小委員会からわずか 1 か月半後の平成 24 年 11 月の第 1 回ワーキンググループの場であるということです。

その間、国交省は 1 キロ幅ルート帯を決定するために必要な当該自治体や住民等の意見の聴取はおろか現地調査も行っていなかった事実が開示請求等で明らかとなっています。つまり 1 キロ幅ルート帯は、甲府河川国道事務所が独自で拙速に決定して発表したことは明らかなのです。

国交省、ルート帯関係図の改ざんまで行う

1 キロ幅ルート帯を一方的に発表した後で地元説明会を行っても、それは国交省の決定を説明するだけのことで 1 キロ幅ルート帯案の関係住民等への押し付けに他なりません。それを「地域の意見聴取を行った」などと言いなして強引にワーキンググループで取りまとめを行い、関東地方小委員会です承という形をとったわけです。そのために甲府河川国道事務所は、あたかも 1 キロ幅ルート帯案がそれまでの 3 キロ幅ルート帯の内側にあるかのようにルート帯関係図の改ざんまで行ったというのが厳然たる事実なのです。甲府河川国道事務所はそのことを認めざるを得ず、2020 年 1 月にホームページで訂正す

るに至っています。

このような山梨県側の 1 キロ幅ルート帯案の決定の過程は、長野県側の 1 キロ幅ルート帯案の決定の過程とは大きく異なり、まさに住民への差別的対応というべきものです。同じ国交省の地方事務所で、このような公平性、公正性を欠く差別的対応が行われていることは驚きで、いくら甲府河川国道事務所が論点を意図的にずらせてごまかそうとしても無駄なことです。これは決して認めることができないものです。

国交省、甲府河川国道事務所には、関係住民等、地元関係団体の意見に耳を傾け、中部横断自動車道の建設計画をはじめから見直すよう強く求めます。

甲府河川国道事務所の無責任な対応

またしても 担当者が 1 年で交代！

甲府河川国道事務所の中部横断自動車道の担当者がまた 1 年で交代しました。4 月から新しい担当者が着任するということですが、これまでの 15 年にわたる中部横断自動車道の建設計画の経緯や山積している問題点を知らない担当者がどうすれば現地住民等や地域の実情に対応できるのでしょうか、これは全く無責任というべきものです。

2020.4～2022.3	地域防災調整官	松川洋一
2022.4～2023.3	保全対策官	奥瀬 晃
2023.4～2024.3	地域防災調整官	大和田宜雄
	保全対策官	森田博継
2024.4～2025.3	保全対策官	横山 浩
2025.4～	地域防災調整官	鶴巻 尚

中部横断自動車道の建設計画は発表当初から住民等が様々な問題点を指摘してきましたが、その大部分はいまだ解決には程遠く山積みのまま都市計画原案を強行発表するという現在の事態に至っています。

甲府河川国道事務所とは3年前から現地 面談を再開…以降 担当者が毎年交代

沿線住民の会ではこれまで国交省本省、関東地方整備局との交渉を続けてきました。そして2022年4月に甲府河川国道事務所と8年ぶりに面談を再開して以来様々な問題を指摘し、その解決と建設計画の見直しを求めて話し合いを続けてきました。中部横断自動車道の建設計画では10年以上にわたり様々な問題が山積しており、一つ一つの事柄について粘り強く交渉してきましたが、そのためには中部横断自動車道の建設計画の計画段階評価の手続きに重大な瑕疵があることや当時の小林達徳事業対策官による住民への虚偽説明、ルート帯関係図の改ざんなどの問題点について担当者に最初から丁寧に説明することが必要でした。それでもなお、甲府河川国道事務所は問題点をずらしたり居直ったりして質問に真摯に答えようとはしてこなかったのがこの間の経緯です。

甲府河川国道事務所はこの4年の間、毎年担当者を交代させてきましたが、この人事異動のやり方はまるで住民等を翻弄しようとしているかのようです。沿線住民の会では新しい担当者に中部横断自動車道の建設計画の問題点や手続きの瑕疵などを説明し話し合いを続けてきましたが、本年度も担当者が交代するというのに、いい加減にしてほしいという思いです。

公共事業では住民等への信頼関係こそが大切

国交省は、中部横断自動車道の建設計画の問題点やその経緯を知らない職員を配置して、どうやって山積する問題に対処するというのでしょうか。無責任と言うしかありません。

外国では公共事業を実施する際、「コンシェルジュ」という担当者が計画の最初から最後の完成まで付きっきりで責任持って対応する制度があるといえます。住民等の信用、信頼がなければ公共事業を進めることが出来ないことを、国交省ははっきりと認識する必要があります。

ネクスコの設計要領は道路構造令の抜け道？

国民は分からないだろうと危険な案を発表！

沿線住民の会では山梨県が発表した都市計画原案についてその技術的な問題点をいくつも指摘し、とりわけ車両の走行と運転者等を危険にさらす長坂 JCT 建設の問題点を大きな問題として取り上げてきました。

それに対して国交省は、ネクスコ（高速道路株式会社）の設計要領を踏まえて詳細ルート案を作成しているので問題ないという説明を繰り返しています。しかし、なぜ道路構造令ではなくネクスコの基準に従うのか、それが法令に違反していることへの釈明は不可解で、これでは国民が到底納得できるものではありません。

長坂 JCT と長坂 IC の距離が短かすぎ危険 で道路構造令に違反している！

道路構造令の基準となる『道路構造令の解説と運用』では、「ランプの接続端の間には、運転者の判断、織り込み、加速減速などそれぞれに必要な距離がなければならない」と書かれています。したがって、長坂 JCT と長坂 IC の間は織り込み区間となるのでその間には少なくとも「加速車線長 210m、減速車線長 130m」と織り込み距離（中央道と中部横断自動車道の交通容量から計算、標準で 215m、最小 120m）が必要となり、合わせると標準で 555m、最小 460m となるはずです。

しかしネクスコの基準を採用している都市計

（設計速度 80 km）	道路構造令	ネクスコ設計要領
加速車線長	160 + 50 = 210m	160 + 50 = 210m
減速車線長	80 + 50 = 130m	80 + 50 = 130m
織り込み距離 （接続端間距離）	標準 215m 最小 120m	標準最小 260m 絶対最小 20m
ノーズ間距離	標準 555m 最小 460m	標準最小 600m 絶対最小 360m

画原案ではそれが360mとなっており、道路構造令に違反していることは明かです。

国交省が中部横断自動車道のジャンクション建設の根拠としているネクスコの「設計要領第4集幾何構造」では、

「補助車線の延長を求める場合、二つのケースが考えられる。すなわちジャンクションとインターチェンジ及び他の交通施設との間隔が長い場合と短い場合である。これらの間隔が短い場合においては補助車線が連続してしまうことがあり、結果的に織り込み区間として運用される。このためジャンクションとインターチェンジ及び他の交通施設との間隔は、織り込み長を確保することは当然のことであり、ノーズからノーズ間の絶対最小長は360m、標準最小長は600mでなければならない」と記載されています。

道路構造令に違反する「特例」をネクスコは設計要領に掲載

ここで問題なのは、「連続してしまうことがあり、結果的に織り込み区間として運用される」という文言です。道路構造令では補助車線の間に織り込み距離（接続端間距離）を取るよう規定されていますが、ネクスコの「補助車線が連続する」ということは織り込み距離を取らないということと同義であり、そういう運用方法をネクスコが採用していることに他なりません。そしてそれを正当化するために唐突に、その根拠を説明することなく「絶対最小長360m」なる数値を持ち出していると言えます。

そもそも最小に「絶対」と「標準」の二つがあること自体おかしい話で、どちらが「最小」なのか分からなくなります。このことを甲府河川国道事務所にただと、担当者は「絶対最小」とは「特例」だと回答しました。しかし設計の基準に「特例」を設けることは實際上、その「特例」以上の距離であれば建設してもいいということを意味していますが、こんな「特例」をネクスコは独自に設定していたことが明らかとなりました。

道路構造令では加速車線と減速車線の間に「織り込み距離」（接続端間距離）を取るようになっているわけですが、ネクスコの独自の設計要領ではその距離をわずか20m（360m－340m）とれば建設可能とする「特例」を設定していました。この設定自体が道路構造令に違反し、車両と運転者の危険を増大させるものであることは明かです。高速道路のJCTやICの建設に際し、実際には道路構造令の基準では建設できないはずのものを強引に建設するためにこの「特例」を持ち出し、道路構造令の「抜け道」としていることがそこでは見えてきます。

表-4.1 織り込み区間の区間長

織り込み区間	区間長	車線数		
		合流部	織り込み区間	分流部
首都高三ツ沢線：保土ヶ谷ON～三ツ沢JCT	329m	1	3	1
		2		2
東関東自動車道：宮野木JCT～千葉北IC	680m	1	4	1
		3		3
首都高湾岸線：葛西IC～葛西OFF	567m	2	4	1
		3		3
首都高湾岸線：葛西ON～葛西IC	464m	1	4	2
		3		3
横浜横須賀道路：新保土ヶ谷IC～狩場OFF	735m	1	3	1
		2		2
首都高中環外回：小菅IC～堀切IC	860m	2	4	2
		1		2
首都高都環外回：霞が関JCT*～三宅坂IC	410m	2	2	1
		1		2
首都高都環外回：谷町IC～霞が関JCT*	527m	2	2	2
		2		1
首都高6号線：江戸橋IC～箱崎IC	840m	2	4	2
		2		2

上の表は首都圏の織り込み区間長の一例ですが、道路構造令に違反している可能性が高い460m以下のところがあります。このようなことが全国各地の高速道路で行われていることが推測され、ネクスコの設計要領に設定された「特例」によって道路構造令が実質骨抜きにされている現状を反映しているとも考えられます。

危険な長坂JCTの建設は許されない 都市計画原案は即時撤回を！

中部横断自動車道の都市計画原案による長坂JCTの建設は、交通事故の多発を引き起こし通行する車両の安全とドライバー、同乗者の生命を大きな危険にさらすことが明かです。それだけではありません。関係住民の生活を破壊し、地域を分断、破壊するこのような危険な建設計画、都市計画原案は即時撤回を強く要求します。