

「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. 7 8 2025 年 6 月 15 日発行

# 6/9 国会議員が中部横断自動車道の3つのルート案の現地を視察

6月9日、立憲民主党の山崎誠衆議院議員が中部横断自動車道の建設予定地を視察しました。ルートの対象となった地域の住民等は、都市計画原案のルート案やその決定の手続きに納得がいかず、この間甲府河川国道事務所、山梨県、北杜市へその見直しを求めてきました。今回の視察はそれら現地の現状を踏まえて行われたものです。

視察は甲府河川国道事務所の有上悟副所長、鶴巻尚地域防災調整官の案内で、国交省本省企画課・原田駿平課長補佐、関東地方整備局の道路計画第一課・山田寛雄課長補佐も同行しました。

### 双葉 JCT、須玉 IC、長坂 IC・JCT 分岐 ルート案の現地を回る

視察は朝 10 時に集合場所の甲斐市竜地公園か



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>

ら双葉ジャンクション (JCT) に移動して始まりました。中央道を下に見る地点から中部横断自動車道南部区間が接続する双葉 JCTを確認して、甲府河川国道事務所の説明を聞きました。

甲府河川国道事務所は航空写真を示しながら、北の方向は住宅が密集して延伸は難しいと説明しましたが、山崎議員は「西に行って八ヶ岳に向かうルートもいいじゃないか」と感想を述べ、双葉ルートが建設可能であることを指摘しました。

### 須玉インターから分岐するルートを視察



その後、北杜市役所付近に移動して中央道須玉インター (IC) 近くの状況を視察しました。甲府河川国道事務所は、茅ヶ岳の山麓がせまっているため JCT の建設場所が制約を受けると説明しましたが、国道 141 号、須玉川に沿ったルートでも支障がないことを確認しました。

また甲府河川国道事務所は須玉分岐は建設距離が長くなり費用が増える」と説明しましたが、沿線住民の会から

は中央道は冬季には須玉 IC～長坂 IC が雪や凍結でたびたび通行止めやチェーン規制になることがあり須玉分岐の方が高速道路としてメリットがあること、わざわざ長坂に JCT を作って急坂を登り遠回りする必要はないことを指摘しました。

### 長坂 JCT の建設は危険性が高い



須玉 IC の次に長坂 JCT 予定地に行き、都市計画原案ではどの地点に建設されるのかを具体的に視察しました。甲府河川国道事務所から八ヶ岳南麓を横断するルート案の説明を受けましたが、当日は曇天ながらも個々の建物、住宅、田圃等をはっきり確認することができました。

甲府河川国道事務所の案内による現地視察は昼頃終了しましたが、沿線住民の会では都市計画原案で問題となっている長坂 JCT の問題点をより理解するため、今回参加した国交省本省、関東地方整備局の職員に中央道八ヶ岳サービスエリアから長坂 IC 間の急勾配の坂道を走行し、その危険性を体験してもらうように要請しました。

### 下井出の住民と意見交換

国交省の担当者と分かれて昼食をとった後、山崎議員は沿線住民の会の先導で中央道小淵沢 IC から長坂 IC までを走行して最大勾配が 5.5% もある急勾配の坂道やその先に作られる危険な長坂 JCT 予定地を視察し、長坂 IC から都市計画原案のルートが直撃する大泉町下井出地区に向かいました。



経営する店や事務所、住宅をルートに直撃される住民は、中部横断自動車道の建設計画を国交省から事前に知らされていないことが、他に影響の少ないルートがあるのに直撃されてしまったことに納得がいかないと山崎議員へ話しました。更に、昨年 12 月に開催された都市計画原案に関する公聴会について、国交省、山梨県から案内状が届かず、意見を提出できず参加もできなかった住民がいたことを明らかにして建設事業の進め方の問題点を強く指摘しました。

### 住宅を新築したらルートが直撃

都市計画原案では住宅等は配慮ポイントとして避けるべきものとされているにもかかわらずルートが直撃する例が頻発し、住民はその問題点を厳しく指摘し批判しています。

下井出地区で住宅を新築して移住した住民は、事前に北杜市や甲府河川国道事務所に中部横断自動車道の建設の影響について確認したにもかかわらずルートに直撃されることになり話が違う、生活していても将来家が潰され立ち退きが迫られることになると思うと不安でいられないと苦しい思いを山崎議員へ話しました。



また別の地域の住民は「家を新築し子供の家も隣に建てたところルートが直撃することとなった。事前に何も聞いてなく、新聞で知り驚いた。説明もなかった」と国交省、山梨県、北杜市の無責任さに怒りを表明しました。



### 高根町ルートで地域が分断され新築の住宅も直撃

高根町東井出の上の原地区では、都市計画原案のルートが住宅等を直撃するだけでなく地域を分断する事態が予想されます。その中には新築したばかりの住宅も含まれ、住民は国交省や山梨県がきちんと現地の状況を把握しないで都市計画原案を策定していることを山崎議員へ訴



えました。さらに、現在住んでいる住宅を回避でき影響の少ないルートがあるのにわざわざ直撃すること、また「配慮ポイント」として避けるべき集落の中を高速道路が通ることで地域が壊されることにも強い怒りを表明しました。

### 須玉町津金地区の高架予定地を視察

視察の最後に、都市計画原案で急カーブでの建設が計画されている津金地区を視察しました。沿線住民の会から、この地域は冬季には気温が下がって道路が凍結しやすいこと、下って来た車両はスリップしてカーブを曲がり切れない危険性が大であることを説明し、都市計画原案が現地の地形を考慮せず無理で危険な設計になっていることに問題があることを説明しました。

中部横断自動車道の都市計画原案に関してはこれまで、北杜市の地区説明会や山梨県の公聴会等で住民からその問題点を指摘するさまざまな意見が出されてきました。そして建設計画の手続きにも重大な瑕疵があることが明らかとなり、住民は都市計画原案の押し付けに納得いかずその見直しを求めています。今回の山崎議員の現地視察はそれらの現状を踏まえ、都市計画原案の変更だけでなくルート案の変更の可能性を含めた検討の一環として行われました。

今後、私たちは長坂分岐の問題点を更に明らかにして、都市計画原案だけでなく中部横断自動車道の建設計画そのものの見直しを国交省・山梨県に求めていく必要があります。

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」が総会・学習会を開催

これまで公共事業の問題に取り組んできた超党派の国会議員で組織する「公共事業チェック議員の会」は4月21日、多くの国会議員の参加のもと総会を開き「公共事業チェックとグリーンインフラを進める会」として再出発しました。総会では国会議員のほかにも多くの市民団体が参加し、各地での取り組みの現状や公共事業の問題点を報告しました。中部横断自動車道については沿線住民の会から計画段階評価の経過とその問題点を指摘し、建設計画を見直すよう国交省、山梨県に要求していることを報告しました。

また6月6日には公共事業改革市民会議の主催で、国会議員を招いて公共事業に関する学習会が衆議院第一議員会館で開催されました。

今回の学習会では東京外環道やリニア新幹線の問題に取り組む団体、住民から現場の報告があり、大深度地下法、土地収用法の問題点について弁護士による講演が行われました。

国が進める公共事業に関しては、その計画の合理性・公平性や事業の進め方、手続きに様々な問題をかかえながらも強行されている事業が全国でいくつもあります。これらの動きを止め公共事業の在り方をただしていく上で国会への働きかけ、国会議員との連携はとても重要です。

沿線住民の会では今後も国会議員と情報を共有し、連携を深めていきたいと考えています。

## 北杜市は地元自治体の役割を果たしていない

2023年10月に公表された中部横断自動車道の都市計画の原案により生活や事業等に深刻な影響を受け、突然住民等は平穏な生活が壊され

た最中に、地元自治体の北杜市の主管課であるまちづくり推進課の土屋雅光課長が一年で異動となりました。2025年4月新任の小澤栄一課長に中部横断自動車道建設計画の今後の北杜市の対応について尋ねました。

### 軽視された北杜市の所管課の人事

まちづくり推進課の小澤課長は、八ヶ岳南麓での高速道路建設計画に関する問題についてまったく説明することが出来ませんでした。高速道路建設計画の手続きが強行され、今年で13年目を迎えているにもかかわらず、建設計画の基本的な内容について全く知らなかったのです。小澤課長の話に耳を疑い、何度か聞き直しました。

それでも前任者からの引継ぎが行われているはずですからと建設計画についての国交省と山梨県及び地元自治体である北杜市の連携上の役割などについての説明を求めましたが、まったく説明ができないのです。関係地域に住み既に13年を超えて平穏な生活が壊され、建設計画による様々な影響を受け続けている住民としてはこれが現在の北杜市行政の実態なのだと思われ知らされました。

昨年11月に市長選挙があり、大柴邦彦市長が就任した後の人事でもあり、市長がいかにかこの建設計画により深刻な影響がもたらされている住民や事業者等のことを考えていないかがよく表れています。

### 国は事業予定者、山梨県は都市計画道路の指定を行う、北杜市の役割は「側方支援」！？

小澤課長は北杜市建設部としての考えを確認して伝えるというので連絡がくるのを待ちました。後日、課長から受けた説明は更に驚く内容でした。小澤課長は北杜市建設部の見解だとして、国は事業予定者、山梨県は都市計画道路の指定を行う、そして北杜市は「側方支援」を行っていると答えました。課長に側方支援について具体

的に質すと、手続きにおいて説明会などを開催する際に会場を確保したり、椅子を並べたり、受付をしたり、来訪者が使用する駐車場の整理を行ったりすることだと答えました。その説明を聞き、「それは北杜市建設部の見解ですか」と尋ねると、「そうです建設部としての見解です」と平然と答えました。

更にまちづくり計画や建築指導に関することを担当している建築開発指導担当の職員も、建設計画や都市計画原案、説明会資料のことも把握していませんでした。

### 地元住民や事業者等の生活を守らない 北杜市 県からの指示待ち、県任せの 対応の責任は重大

中部横断自動車道の建設計画の取組みを振り返ると、長野県側では長野県と南牧村など複数の地元自治体は国・国交省とも連携し 3 キロ幅ルート帯から 1 キロ幅ルート帯そして都市計画原案を公表するまでその時々住民等や観光協会、農業組合等の関係団体からの要望・意見等を聞き、国・県・地元町村が出席する行政連絡会議を開催しています。またその議事録を県や地元自治体のホームページで公表しています。

山梨県と北杜市はこれまで行政調整会議などは開催せず、事業責任者である国交省は手続きありきで、長野県側と山梨県側の県民等への著しい公平性を欠く差別的な対応を続けています。

北杜市は昨年 10 月に地区説明会を開催するまでは、山梨県の対応をそのまま受け入れ、県からの指示待ち、県任せの対応をしてきました。それは北杜市の「側方支援」という説明からも明らかです。

沿線住民の会では引き続き北杜市の地元自治体としての責任を問い、住民の意見、指摘を計画に反映させるよう対応の適正化を図ること、住民等の生活を守ることを最優先にし、対応することを厳しく求めていきます。

## 虚偽説明、資料の改ざんを繰り返す国交省 中部横断道の建設計画に 正当性はあるのか

2010 年から計画段階評価が開始された中部横断自動車道の建設計画は、今年で 15 年が経過することになります。同時期に開始された他の二つの高速道路の計画段階評価は 1 年ほどで終了し、すでに事業化されて工事が進んでいます。日本海沿岸東北自動車道の二ツ井白神～大館能代空港はほとんどの区間が供用されているほどです。いまだに建設計画の手続きが終わらず事業化も見通せないのは中部横断自動車道（長坂～八千穂）だけです。その原因は、計画発表からこれまで公正性を欠く不当な手続きで建設計画を強行してきた国交省にあるということを強調しなければなりません。

### 1. 国民を欺く 3 キロ幅ルート帯の提示

甲府河川国道事務所は 2011 年 2 月、中部横断自動車道の建設予定地として八ヶ岳南麓を横断する 3 キロ幅のルート帯を発表しました。この範囲内の地域に新たな高速道路を建設しようというものでした。この計画に対して八ヶ岳南麓の住民は反対して熾烈な抗議活動を行いました。

甲府河川国道事務所が提示したこの案は八ヶ岳サービスエリアを中心とするものでしたが、後になってこの案での高速道路建設が不可能であることが判明しました。中央道の八ヶ岳サービスエリアから長坂インターに向かう道路の勾配は最大で 5.5% もあり、道路構造令で決められている基準を大幅に超えるためジャンクションを建設できないことが明らかとなったのです。

そもそも建設不可能な案を住民に提示することは国民を愚弄するもので、それ故中部横断自動車道の建設計画はその当初から国民を欺いていたとしか言えません。これは全く理不尽で、このことだけでもこの建設計画は初めからやり直す以外にないと言えるものです。

## 2. 「八ヶ岳南麓を通らない」と虚偽説明

甲府河川国道事務所の当時の担当者の小林達徳事業対策官は、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て、ルート案を再検討し「(新しいルートは)八ヶ岳南麓を通らない」と明言しました。しかしこれが虚偽説明であることはすぐに判明しました。それから1か月半後に甲府河川国道事務所が八ヶ岳南麓を横断する1キロ幅ルート帯を発表したことで、住民等をダメしたことが明らかとなったのです。

住民等に対して虚偽説明を行い、欺いて建設計画を強行してきたことに道理がないのは当然のことです。甲府河川国道事務所が住民等の追及に弁解できず、居直りを決め込んでいることに非常な憤りを感じざるを得ません。

## 3. ルート帯案の関係図の改ざんまで行う

甲府河川国道事務所は八ヶ岳南麓を横断する1キロ幅ルート帯の発表に際し、それが従来の3キロ幅ルート帯の内側に位置しているかのような関係図を公表しました。そして1キロ幅ルート帯の住民等には「3キロ幅ルート帯で説明してきた」として、新たに説明を行いませんでした。

しかしルート帯の関係図は改ざんされたものであることは揺るがすことのできない事実です。沿線住民の会の精査で、新たな1キロ幅ルート帯がそれまでの3キロ幅ルート帯外側に位置していることが判明すると、甲府河川国道事務所はその事実を渋々認めざるを得ず、「転記ミス」と弁明しました。しかし肝心のルート帯の関係図を訂正することは頑なに拒んだのです。

国交省の社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会のワーキンググループでの審議の元となる重要な資料が誤っていたにもかかわらず、その後も審議のやり直しをせずに甲府河川国道事務所は中部横断自動車道の建設計画を強行して進めました。

沿線住民の会の国政への働きかけもあり国交省はルート帯の関係図をしぶしぶ訂正しましたが、訂正までには6年以上の歳月がかかったこ

とを強調しておきたいと思います。国交省の不誠実な態度はこのことに端的に表れています。

## 4. 環境影響評価の方法書を抜き打ち送付

2019年に長崎幸太郎氏が知事に就任すると、国交省は山梨県と相談したうえで急遽「都市計画」を持ち出し、同年6月に環境影響評価の方法書を山梨県に突然送付しました。

沿線住民の会では中部横断自動車道の山積する問題点を解決しないで手続きだけを進めることに反対し、それまで国交省との話し合いを行ってきました。同年6月には関東地方整備局の道路計画第一課の三条憲一課長補佐から面談の申し入れがあり、沿線住民の会でその対応を検討している矢先に国交省は方法書を山梨県へ送付してしまいました。これは信頼関係を裏切る国交省の暴挙です。

国交省は住民等や沿線住民の会に「方法書はまだ作成していない」と油断させ、そのすきに方法書を山梨県へ送付したことは明らかです。まさに国交省によるダメし打ちに他なりません。

## 5. 「詳細ルート案」作成の際、関係機関、団体と確認したと虚偽説明

甲府河川国道事務所は中部横断自動車道の詳細ルート案の作成に際し、現地の北杜市、村山六カ村堰土地改良区の「確認」といったして行っていました。沿線住民の会の調査でそれが説明しただけ、「六カ村堰がどこを通っているのか」と尋ねたにすぎず、「確認」とは程遠いものであることが判明しています。甲府河川国道事務所はこの件でも住民等をダメしていることが明らかです。

以上は13年にわたる中部横断自動車道の建設計画の手続きで露呈された国交省のうそ、山積する問題の一部にすぎず、山積している問題点はいまだに解決されていません。国交省はこれらの問題に対する真摯な対応がなく、ごまかし、居直りに終始して住民等との信頼を損なってきたことを重く受け止めるべきです。