

「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. 7 9 2025 年 8 月 10 日発行

老朽化する現存の道路インフラの維持・ 整備を急げ！

政府は 2025 年 6 月、「第一次国土強靱化実施中期計画」を閣議決定しました。これは現在行われている 2021～2025 年度の「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年緊急対策」を引き継ぎ、2026～2030 年度の 5 年間に約 20 兆円の事業を計画するものです。この計画は頻発化、激甚化している自然災害への対策に加え、近年激増しているインフラ設備の老朽化への対応を目標とするものですが、相変わらず「経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化」に多くの予算が充てられています。

国土強靱化…インフラ建設に多くの予算

これまでの「5 か年緊急対策」では約 15 兆円の予算のうち、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策（78 対策）」として約 12.3 兆円、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策(21 対策)」に約 2.7 兆円、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進（24 対策）」に約 0.2 兆円計上しています。

「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」には「交通ネットワーク・ライフライ

ンを維持し、国民経済・生活を支えるための対策」として、具体的には「高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定 2 車線区間の 4 車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワーク強化等を推進」がうたわれ多くの予算が充てられていました。まるで道路の整備を更に進めれば防災になると言わんばかりです。「老朽化対策」予算をはるかに上回り、緊急に必要な既存インフラの修理・維持よりも新たな設備の建設に重点が置かれて進められてきたことは明らかです。

今回の「第一次国土強靱化実施中期計画」では防災インフラの整備・管理に約 5.8 兆円と増額されていますが、交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化には約 10.6 兆円支出されることになっており、高速道路建設重視の方向は踏襲されています。

老朽化するインフラの整備を優先に

能登半島の大地震では、現地の能越自動車道などが至るところで壊れて通行不能となったことは記憶に新しいことです。新しい道路を作っていくらミッシングリンクが解消されても、肝心の既存の高速道路が災害により破壊されてしまえば、その機能は発揮できません。高速道路に関しては、まずは老朽化、地震等の災害対策を徹底し、

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>

その機能を維持していくことが優先されなければならないと考えます。そういう意味で、国土強靱化で謳われている「高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワーク強化等を推進」を喫緊の課題とすることには無理があり、今急務とされている防災対策とは程遠いものです。

日本の道路、上下水道、港湾、鉄道などの社会的なインフラは高度成長期に建設されたものが多く、何十年も経過した現在ではその老朽化が進み、その対策は喫緊の課題となっています。道路に関してはすでに2014年4月に国交省の社会資本整備審議会道路分科会が答申『道路の老朽化対策の本格実施に関する提言』のなかで、「最後の警告ー今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」と危機感を表明しています。

高速道路の維持管理はもう待ったなしの時点に入っていることは明らかなです。現存の道路の維持管理もおぼつかない状況の中で、防災にかこつけてミッシングリンクの解消のために新たな高速道路を作り続ける余裕は現在の日本社会にはないはずです。

中部横断自動車道(長坂～長野県境)は不要不急の高速道路です。新規に全線を高速道路として建設する建築計画を、今こそ見直す時です。

山梨県の拙速な都市計画手続きを認めない！

今すぐ手続きを止め 昨年12月開催の公聴会のやり直しを求めます

2012年11月に八ヶ岳南麓での高速道路建設計画の1キロ幅ルート帯が国交省によって突然示されて以来、13年にわたって建設計画地の住民、別荘所有者・二地域居住者等、沿線住民の会は国交省、山梨県等に様々な働きかけを続けてきました。長い経過を経て、2024年

9月13・14・16日に初めて地元自治体である北杜市主催の、道路事業範囲の住民等を対象にした地区説明会が開催されました。

地区説明会では中部横断自動車道の都市計画原案の詳細ルートの作成の際に国交省が配慮すべきポイントとして示している住宅、集落や事業所等をルートが直撃するなど深刻な影響をうける住民等から様々な指摘、意見、要望などが出されました。私たちは国交省や山梨県に地区説明会で出された意見等を都市計画原案へ反映し見直すよう求めるとともに、地区説明会の議事録を速やかに住民等に公表するよう強く求めました。

山梨県の拙速な公聴会開催は市民等の要望を無視したやり方で許すことはできない

地区説明会が終わると、その議事録も未公表のまま、直後の9月25日前後から山梨県県土整備部都市計画課より配達地域指定による都市計画原案に関する公聴会開催のお知らせが届き、とても驚きました。これ以前の段階ですでに公聴会開催の会場は決められ、郵便局への配達地域指定の対応がとられていたのですから、山梨県は地区説明会の住民等からの意見等の反映などについて検討することも無く、議事録が未公表であることも無視し、約13年ぶりに地元自治体の北杜市が開催した地区説明会の最中から公聴会開催の準備を進めていたことになります。国交省と一体となり、手続きありきで住民等の指摘や要望を無視して拙速に進めていたことは明らかなです。

公聴会の公述で開催案内が届かなかった住民等がいたことが明らかに

2024年12月21日に拙速に開催された公聴会での住民からの公述で、開催案内が届かなかった地域があったことが知らされました。

都市計画原案に直撃された地区も一部届かなかったことが明らかになっています。国交省、山梨県、北杜市は開催当日までこのことを住民等に知らせず、公聴会を開催したのです。

住民間のやり取りで一部開催案内が届いていない事が判明し、住民が山梨県の関係機関に通報・問合せたところ北杜郵便局による未配達ということになり、後日、北杜郵便局長が発出した日付無記載、公印も無く、公印略とも書かれていない「山梨県庁様差出の配達地域指定郵便に関するお詫び」文が該当地域の住民に届けられました。そこには、公聴会についての意見書の提出について「返信用封筒をご用意いたしましたので意見書の提出をご希望の方はお手数をお掛けしますが 10 月 19 日(土)までにお近くのポストへ投函してください」と書かれていました。

山梨県 国交省は「県民に対しては広報誌やホームページ等でも知らせた。都市計画法では開催案内を郵送しなくても問題にはならない」と問題をすり替えた

意見書を提出できた住民もいましたが、公聴会の開催のことも知らず、意見を言えなかった住民や傍聴もできなかった住民がいたことが、事後に沿線住民の会に関係資料と共に情報提供されています。なんとか公聴会開催直前に意見書提出の案内が届き公述ができた住民もいましたが、その機会を失った住民にとっては重大な権利侵害であり深刻な問題です。

事業責任者である甲府河川国道事務所を指導監督する国交省関東地方整備局道路計画第一課の山田寛雄課長補佐にこの問題を指摘し、未配達事案が発生した時点で山梨県と協議し開催日の延期や変更などを検討しなかったのかとただしましたが、山田課長補佐は山梨県県土整備部都市計画課の星野雄一都市企画監の都市計画法上の問題にはならないと述べた

答弁に同調し、国交省自ら調査・検討することなく山梨県と同様に問題をすり替えてしまいました。これは適正を欠く責任逃れです。

沿線住民の会では、この問題について調査を実施。国政への働きかけを念頭に国交省へ問題点を指摘し取り組みを続けます。これに関しては後日報告します。

国交省 都市計画原案の説明を一転二転

長坂 JCT 建設の問題点の言い逃れは破綻！

沿線住民の会では 2023 年 10 月の都市計画原案の発表以来、それが住民の生活や事業者等の生業、建設計画地域の営み等に重大な影響をもたらすことを指摘してきました。更に、道路建設では決定的に重要な問題である車両の走行や乗員の生命にとり非常に危険で、道路構造令にも違反することを指摘して都市計画原案の撤回を求めてきました。しかし国交省、山梨県はこの指摘に真摯に対応せず、取り繕いと言い逃れに終始してきました。

国交省 国の基準の道路構造令に反して当初はネクスコの設計要領の「絶対最小 360m」を満たしていると説明

長坂 JCT と長坂 IC 間の距離が短か過ぎて危険という沿線住民の会の指摘に対して、国交省は当初、2 月 6 日に行われた山崎誠衆議院議員のヒアリングで、長坂 JCT と長坂 IC 間の距離はネクスコの設計要領のノーズ間距離「絶対最小 360m」を満たしており道路構造令にも違反していないと平然と弁明しました。

しかしその後、沿線住民の会が「絶対最小」と「標準最小」の意味を国交省に問い合わせると、甲府河川国道事務所の当時の横山浩保全対策官は「絶対最小は特例だ」としか説明できず、あいまいな回答に終始しました。

さらにネクスコの設計要領の「絶対最小 360m」とは「織り込み区間」の最小距離であることを指摘すると、甲府河川国道事務所は今度は長坂

JCT と長坂 IC 間は「織り込み区間」とであると説明を一変させたのです。「織り込みでない区間」の長坂 JCT と長坂 IC 間についてのノーズ間距離については「道路構造令」にその基準が明記されており、「織り込み区間」の最小距離を「織り込みでない区間」に適用できないことは明らかなのです。

国交省 突然 3 月 9 日に長坂 JCT と長坂 IC 間は「織り込み区間」とであると都市計画原案の内容を変更

沿線住民の会の追及に弁明に窮した甲府河川国道事務所は、3 月 9 日に行われた現地面談の際に 17 枚もの資料を配布し、その中で突然それまでの説明を変更し、長坂 JCT と長坂 IC 間は「織り込み区間」とであると主張を変えました。そして 4 月 17 日に行われた国交省本省企画課の原田課長補佐による 2 回目の山崎誠衆議院議員への説明の際には、長坂 JCT と長坂 IC 間を「織り込み区間」と変更した図面まで提示したのです。

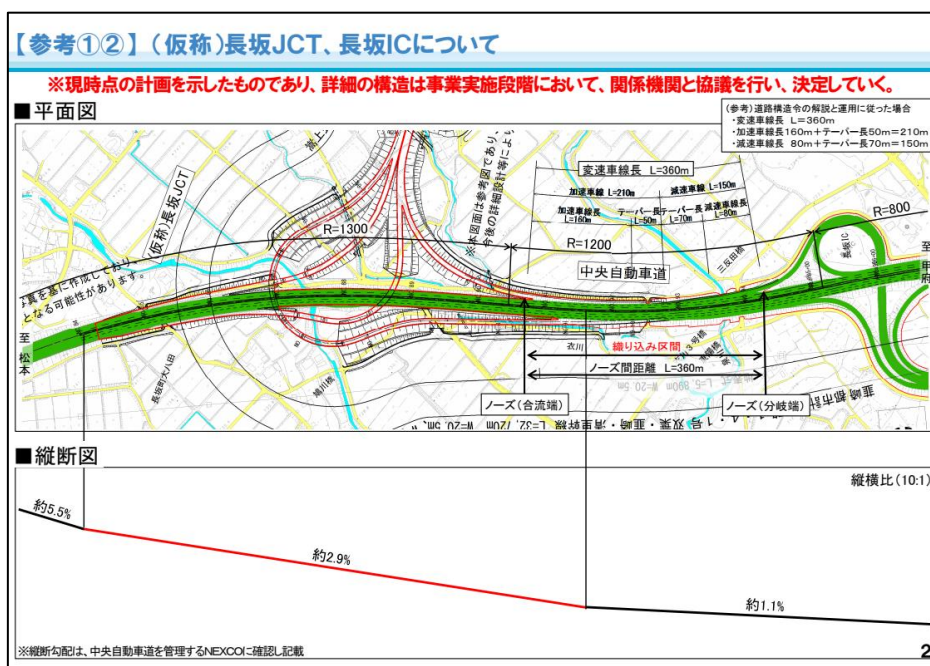
国交省は一体どうしてしまったのか！ 都市計画原案の説明を一転二転させ居直りをはかる国交省

都市計画原案を見れば、長坂 JCT と長坂 IC 間には「加速車線」「減速車線」があり、「織り込み

でない区間」であることは明らかです。しかし甲府河川国道事務所が都市計画原案の説明の際に持ち出したネクスコの設計要領のノーズ間距離「絶対最小 360m」は「織り込み区間」にしか適用できないため、甲府河川国道事務所はこの「織り込みでない区間」を「織り込み区間」として取りつくろうしか方策がなくなり、説明を変更したのは明らかです。

しかしこの変更・説明は破綻しています。交通工学の「織り込み」「織り込み交通」の定義から逸脱するどころか無視し、長坂 JCT と長坂 IC 間をつじつま合わせのために「織り込み区間」とであると強弁する甲府河川国道事務所の説明は全く非科学的なもので、議論の対象にすらならないものです。それ故その「説明」は説得力を全く持たない、道路建設の基本を無視した暴論としか言えません。

甲府河川国道事務所は中部横断自動車道（長坂～長野県境）の事業予定者です。それなのに道路構造令を満たさない設計を発表し、説明に窮して交通工学の「織り込み」の定義をも無視してそれを勝手に「織り込み区間」に変更するなどということが許されるのでしょうか。甲府河川国道事務所は国の機関としての責任を自覚し、速やかに中部横断自動車道の都市計画原案の基となった「詳細ルート案」を撤回するよう求めます。



【織り込み区間】とは
『交通工学ハンドブック』
交通工学研究会

「織り込み区間は、その区間の上流端と下流端とにそれぞれ二つ、あるいはそれ以上の同一方向の流入路を持つ区間をいう。織り込み区間を通過する交通には、互いに他の車両の軌跡を横切る交通と、他の車両の軌跡を横切らずそのまま通過する交通とがある。織り込み区間の交通現象は、互いに他の車両の軌跡を横切る交通が存在することで、他の道路区間と異なる特徴をもっている。」