

「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.80 2025 年 10 月 10 日発行

長坂起点ルートありきではなく 双葉及び須玉分岐ルートも併せたルート原案の再検討を求めます

中部横断自動車道北部区間は 2012 年 11 月に長坂起点の 1 キロ幅ルート帯が発表されて以来、長坂ルートありきで建設計画の手続きが進められてきました。八ヶ岳南麓の 1 キロ幅ルート帯に関係する住民等には計画段階評価のガイドラインに示されている複数ルート案は提示されず、比較評価の機会も与えられず今日に至っています。

加えて当初より 1 キロ幅ルート帯の改ざん(後に国交省は誤りを認め甲府河川国道事務所のホ

ームページで訂正)や当時の甲府河川国道事務所の担当者の小林達徳事業対策官や宮坂広志計画課長(現:関東地方整備局企画部技術調整官)による、住民等への八ヶ岳南麓には高速道路は通さないという虚偽説明を行うなどして住民等を欺いて手続きを強行してきました。

開示請求で中央道須玉 IC と双葉 JCT から北上する 2 つのルート案を検討していた「概略図」が公開される

2017 年に沿線住民の会が国交省への「平成 24

年度峡北地域環境影響検討業務に関する報告書」について情報開示請求を行い、同年 2017 年 3 月 22 日に開示された報告書を確認したところ、住民等に公表せず国交省が検討していたルートとして中央道須玉 IC と双葉 JCT から



10.2 国交省関東地方整備局、甲府河川国道事務所と面談

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>

ら北上する 2 つのルート案の概略図が公開されました。概略図にはこのルートを想定した場合として概ねの延長、支障家屋軒数、改変面積、整備費

用等についても示されていました。しかもこうした他のルートを検討していたことが、建設計画のルート帯の検討も含めて審議を行っていた社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会ワーキンググループには知らされていなかったことが明らかになっています。結果としてワーキンググループは改ざんされた1キロ幅ルート帯と3キロ幅ルート帯の関係図を基に審議や手続を行い、長坂起点の1キロ幅ルート帯案を取りまとめました。その後国交省は長坂起点ありきの1キロ幅ルート帯でさまざまな手続を進めることで、住民等にとっては複数ルートの提示もなく比較評価の機会も与えられず、現在に至っています。これは極めて不当な国交省の対応です。

6月9日 国会議員との現地視察では双葉・須玉分岐ルートを視察 建設が可能な地域であることが明らかになる

当日は山崎誠衆議院議員、北杜市関係住民等が参加し現地視察を行いました。国交省からは

緊張の面持ちで本省道路局企画課の原田駿平課長補佐、関東地方整備局道路計画第一課の山田寛雄課長補佐、甲府河川国道事務所の有上悟副所長(道路担当)と鶴巻尚地域防災調整官が案内しました。その際、国交省からは視察地域の航空写真が配布され、国交省はこの地域では建設が容易ではないと説明したのですが、山崎議員も住民等も航空写真を見ながら現地を目の当たりにして、双葉・須玉分岐ルートが建設可能であることを改めて確認することができました。

国交省には検討していた複数ルートを提示し、ルートの見直しを行うよう要請しています

沿線住民の会では現在国交省に対し、建設を検討していたことが明らかになった双葉・須玉分岐ルートを含めて長坂ルートありきではなく複数ルートを提示した比較評価・検討の場を速やかに開催し関係住民等の参加のもとにルートの見直しを行うよう要請しています。

中央道分岐部について

中央自動車道分岐部は長坂IC付近が妥当

■中央道分岐部を「双葉JCT付近」「須玉IC付近」と想定した場合

項目	双葉JCT付近から分岐した場合	須玉IC付近から分岐した場合	A、B案(参考)
概ねの延長	約39km(1.6)	約29km(1.2)	約24km
支障家屋軒数	約67軒(1.7)	約49軒(1.2)	約40軒
改変面積	約799,500m ² (1.6)	約594,500m ² (1.2)	約492,000m ²
整備費用	約3,100～3,300億円(1.6～2.1)	約2,300～2,500億円(1.2～1.6)	約1,600～1,900億円

注:概ねの延長、支障家屋軒数、改変面積、整備費用は、中央自動車道分岐部～野辺山IC付近()内の数値は、A,B案の各項目の数値を1.0とした場合の比率



沿線住民の会も出席 8/20 山崎誠衆議院議員 が国交省をヒアリング

8月20日、立憲民主党の山崎誠衆議院議員は国交省本省道路局企画課・原田駿平課長補佐を事務所に招き国会議員ヒアリングを行いました。沿線住民の会より3名が同席しました。これは6月9日に山崎誠議員と共に行った道路計画地の現地視察で、議員が地域住民と直接会話をした際に公聴会の案内が郵送されず意見公述の機会を奪われた住民や別荘所有者等がいる事に関し非常に問題があるとの認識から、国交省道路局より問題解決のための説明を求める為にヒアリングを開催したものです。

約1時間半にわたるやりとりでは、沿線住民の会からも公聴会の在り方や住民や別荘所有者等への周知の不足、加えて計画内容の妥当性や安全性等、事業計画の進め方に多くの問題があり、そもそも13年経過した現在も事業が進んでいない現実を国交省自ら疑問を持ち、再検証をしてほしいと繰り返し強く要請をしました。

公聴会の周知不足を追及 追加開催を求める

まず取り上げられたのは、公聴会の周知不足についてです。昨年12月、山梨県主催で開催された公聴会では、案内が郵便で届かなかった地域があり、一部住民は傍聴や意見表明の機会を失いました。郵便局の不備についての謝罪文も出されましたが、基本的な問題として「地域に必要な情報が届いていない」「重要な情報の周知が徹底されていない」という事実が浮き彫りになりました。

私たちが当事者として13年取り組みを続けてきた中で、いまだに都市計画のルートが直撃する地域住民ですら「自分が計画区域に入っていることを知らなかった」というケースが少なくありません。国交省、山梨県は「都市計画法には

郵送しなければならないとは書かれていない。手続き上、再度公聴会を行う予定はない」とし、説明不足があれば個別対応も検討可能と答えましたが、沿線住民の会からはこの計画が国民の財産と生活を奪う計画である以上、公聴会の追加開催は当然のことで検討するよう求めました。

沿線住民の会からは、国交省が平然として「報道発表や広報誌で周知した」と言っているが、当該地域には別荘所有者も多く存在する事、行政区に加入している住民も大泉町では4割程度、北杜市全体でも平均で6割程度であり、実際には別荘所有者はもとより北杜市の全世帯にも情報が届いておらず、地域住民の情報格差の問題が解決されていない現状を指摘し、周知徹底を図るよう訴えました。

長坂 JCT の危険性を指摘

次に指摘したのは、道路計画に関わる技術的な問題と安全性の確保の問題です。住民側からはジャンクション計画に伴う「織り込み距離」の不足や、安全性への懸念が示されました。これに対し国交省は、ネクスコの設計要領に基づき必要な距離を確保していると説明しましたが、具体的な根拠や設計要領等への理解が十分に共有されていないことが地域に不信感を与えているのが現実です。沿線住民の会としても通行や運転者等の安全性の検証のため「道路設計図に関する第三者委員会の設置」を強く求めました。

また、山崎誠議員からは「法律上の手続きに形式的に従うだけではなく、住民に不利益が生じないように丁寧な対応が求められる」との指摘がありました。

今回のヒアリングを通じて改めて明らかになったのは、住民と行政の間に大きな考え方の相違が存在すること、また13年の時間の経過とともに国交省の担当者でも詳しい経過を理解している職員がいない事が明らかになりました。国交省が「丁寧な説明をする」と口にするのであれば、形式的な説明会告知手段にとどまらず、真に住民に届く手段を講じることが不可欠です。

私たちはこの問題を単なる「道路計画の是非」ではなく、地域に暮らす人々の生活と権利の問題としても捉えています。国土交通省は法律を逸脱することなく、正当な手続きに基づき丁寧に事業を進めることが最も重要です。今後も国交省には、地域住民の声を受け止め、実効性のある具体的な対応を進めることを強く求めます。

10/2 関東地方整備局・甲府河川国道事務所と面談

都市計画原案の問題点等を追及

沿線住民の会は10月2日、さいたま新都心にある国交省関東地方整備局を訪れ、中部横断自動車道の担当者と面談を行いました。関東地方整備局は道路計画第1課の山田寛雄課長補佐、金谷裕良専門員、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が出席し、沿線住民の会からは5人が参加しました。

関東地方整備局との訪問面談は、前回2021年7月以来4年3ヵ月ぶりに行われたもので、この間の国交省の誤った、また不十分な対応も問題としました。面談では、以下の点について質問し、説明を求めました。

1. 2011年発表された中部横断自動車道（長坂～八千穂）の3キロ幅ルート帯の問題について

3キロ幅ルート帯は高速道路建設の大まかな範囲を示すものとして甲府河川国道事務所が公表しましたが、起点となる中央自動車道の接続範囲は八ヶ岳SAを中心とした南北3kmの範囲に設定されていました。沿線住民の会の調査で、中部横断自動車道の急こう配のため連結できる個所が八ヶ岳SAの北側1か所しかないことが判明しました。しかし甲府河川国道事務所が示した図ではどこでも連結可能であるかのようにになっているため、面談では「誇大ではないか、住民を欺いたのではないか」と追及しました。

甲府河川国道事務所:3キロ幅ルート帯は道路構造を正確に示したものではない。住民の意見を聞くため、道路構造としてどこに設置す



3キロ幅ルート帯案図

るか決めるためのものではない、道路構造を決めるために設定したものではない。

会:道路を設置できない場所を提示すること自体がおかしい。国交省のそんな言い訳に住民は納得しない。こういう計画が出されたら現地住民はどう思うのか、考えてほしい。国交省にだまされたと思う。

2. 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・宮坂広志課長による住民団体への虚偽説明について

会:当時の小林事業対策官は、八ヶ岳南麓を通らないルートにすると明言した。しかし1キロ幅ルート帯は長坂から津金の間は八ヶ岳南麓を通るルートになっている。

甲府河川国道事務所は、小林事業対策官が「川俣川の西側を通過しない」と発言しており、実際川俣川の東側を通るルートになっているので発言に齟齬はないと認識していると回答しているが、それは津金地区から先の北側のルートのこと、問題をすり替えている。私たちは長坂から津金までの八ヶ岳南麓のルートを問題にしている。1キロ幅ルート帯は八ヶ岳南麓を通過するルートであることは明らかだ。

甲府河川国道事務所:(小林事業対策官は)川俣川の西側を通らないと言っているが、ルートは川俣川の東側を通っている…

会:都市計画原案のルートはどこを通っている

5. ルート帯(案)・連結可能位置(案)の検討



のか、八ヶ岳南麓ですよ。

会：そうやってごまかそうとしても通用しない。

3. 1 キロ幅ルート帯の問題…双葉・須玉分岐ルートを隠し、住民に選択の余地を与えなかった。

会：甲府河川国道事務所は双葉ルート案、須玉ルートをワーキンググループに出さず、長坂ルート案だけを検討するよう要請した。双葉 JCT 分岐ルート・須玉 IC 分岐ルートは甲府河川国道事務所が勝手に判断して検討から除外させたが、それはワーキンググループに出して検討するべきもの。

北杜市関係住民等の出席のもと双葉 JCT 分岐ルート・須玉 IC 分岐ルートを加えて比較評価の検討の場を早急に作ってほしい。複数ルートの比較評価の検討、ルートの見直しをするよう要求する。

甲府河川国道事務所：長坂ルートの有効性を確認するためにやったこと。長坂の方が明らかに有利…

会：甲府河川国道事務所が勝手に判断しているのか。ワーキンググループでルートを議論なさいというのが関東地方小委員会の方針でなかったのか。

甲府河川国道事務所：やり直しは考えていない。

4. 2023 年 10 月に公表された都市計画原案のルートの問題点

①都市計画の原案により、配慮ポイントとすべき地域に直撃あるいは近接で深刻な影響与えていることについて住民等に再度説明を求める。新築の住居や事業所等を直撃している。配慮ポイントとした箇所について再度説明を求める。

会：ルートで直撃しなくてもいいところを直撃しているという事実がある。何故なのか。

会：都市計画原案の配慮ポイントとすべき地域で、極めて不適切な取り扱いをされているところがいくつもある。今度一緒に当該住民と現地を回りましょう。どうしてそういうことが起きたのか、きちんと説明してほしい。

②現地住宅地図の未作製について説明を求める。

会：ルートを引く時には詳細な現地地図が必要。

甲府河川国道事務所：そこは設計レベルによる。

会：都市計画原案の地図には変更となる可能性がありますと書いてある。変更もあり得るんですね。

甲府河川国道事務所：道路構造については細かい地質調査とか測量とかしているわけなので変わる可能性はある。

会：甲府河川国道事務所は現地の詳細地図を作成していない。航空写真を開示請求したが、それだけではどこがどうなっているのか分からない。これをどう評価したのか。これは詳細図を作るときのベース、データで、詳細図を作らなければ意味がない。ルートを決めるなら、まず住民に相談すべきだ。

会：長野では、都市計画原案を詰めるときに住民と相談した。行政がきちんとそういう手続きを行っていた。山梨では何も行われなかった。

③甲府河川国道事務所の事前の現地調査が実施されたのか不透明。現地調査を行ったと言っているが、原案で示されたルートを実踏すると現地調査が実施されていないか、調査がずさんであると言える。再度の現地調査の実施を求める。

会：現地調査を行ったというのであれば、実施年月日、実施場所、実施者、実施結果等を速やかに住民等に説明し国交省のホームページに公表するよう求める。詳細図があると言うなら速やかに出してください。

5. 住民等の意見の反映について

①2025 年 3 月 9 日現地面談時の質問・要請事項でもある。これまで行われた地域説明会や住民との意見交換、公聴会等で出されたすべての住民等からの意見等を公表し、記録として国交省及び山梨県、北杜市の県民らに広く公表すること。北杜市現地面談の記録の訂正を指摘したが、そのまま未公表となっている。速やかに公表等対応するよう求める。

②これまで住民等との面談、要請等が何度も行われている。都市計画の原案の公表前後に、住民等の面談の際の意見はどのように反映されているのか。全ての面談に係る開催記録をホームページで公表する事を求める。

③国交省・山梨県・北杜市において、住民等の意見の反映に係る道路行政手続き上の関係行政の計画調整会議等が、長野県が実施したように適宜開催され、住民等の意見が確実に反映されているのか具体的な説明を求める。長野県は全て公表している。

④山梨県、北杜市、国交省による 住民等の意見

の反映について調整・検討する関係行政間の調整会議を開催したのであれば会議名称、開催日、出席者、意見反映等に関する内容も含めた議事録のホームページへの速やかな公表等について具体的な説明を求める。

甲府河川国道事務所：山梨県とは情報を共有している。

会：長野県の県民が保証されたように山梨県と甲府河川国道事務所と北杜市とで会議を行っているか。会議を行っているのなら公開してください、会議名を教えてください。会議を行っていないでしょう。

甲府河川国道事務所：会議名はないけど打ち合わせのようなものはやっています…

6. 2024.12.21 公聴会開催の際の住民への告知の問題、公聴会の追加開催について

①都市計画原案の公聴会通知の問題、追加開催

会：公聴会の案内が届いていない一部地域があった。意見を言えない人や傍聴を希望してもできない人もいた。現場への聞き取り調査を申し入れたが、山梨県は都市計画法には郵便で案内しなければならないと書いてないから問題ないと言って居直りを決め込んだ。甲府河川国道事務所はそれに追随して同じことを繰り返して言ったのにはがっかりさせられた。

会：公聴会に関しては、追加開催をきちんとやってほしい。

②国交省、山梨県は中部横断自動車道の建設計画において、八ヶ岳南麓に9000軒ある別荘の所有者へ十分に通知することを怠ってきた。憲法で保障されている財産権を侵害してきたやり方を認めることはできない。

会：中部横断自動車道の建設計画で、八ヶ岳南麓に9000軒ある別荘の所有者への通知がきちんと行われてこなかった。それを国交省は「ボタンの掛け違い」と言い、第2回アンケートにおいて配達地域指定郵便やその他様々な手段で通知を行ってきた。しかし年月の経過でそのことがなござりにされ、地域指定郵便を送るだけで事が足りると後退させてきた。別荘所有者に中部横断自動車道の建設計画やその手続きを周知しないのは憲法で保障されている財産権の侵害にもあたることである。国交省はこの重大性を認識せず、今度は現地の住民への周知徹底までもネグレクトしようとして

おり、重大な問題だ。

③今後、対象地域の住民・別荘所有者等への説明会等の開催案内等は郵送・案内配布等の徹底を求める。

(環境影響評価準備書について)

会：公聴会があって、都市計画審議会は決まっているのか。

甲府河川国道事務所：そういった話は聞いていない。

会：山梨県は公聴会の意見を取りまとめて、都市計画の案を作っているところか。

甲府河川国道事務所：そう

会：ちょっと違うんじゃないか。甲府河川国道事務所の方ですでに準備書作成の準備をしている、コンサルに委託して作っている(2023年3月27日「R4 峡北地域環境影響他検討業務」で大日本コンサルタント、長大・建設環境研究所共同体に「準備書(案)の作成」「協議資料等作成」の委託契約をしている)。準備書で何が出てくるかというと、ルートが出てくるわけです。鶴巻さんが言うように構造は変えるかもしれないがルート自体は変えないというのは、そういうことです、既定路線で進めているのでしょうか。裏で事実進めているじゃないですか。本来なら、審議会の意見や様々な意見を踏まえて準備書を作るというのが手続きでしょう。そういう段取りをすべて飛ばしてやっているじゃないですか。ひどいですね。

会：国交省のやり方自体を見直す必要がある。

7. 長坂 JCT と長坂 IC の問題…ずさんな設計の検証、安全な道路の確保

①長坂 JCT と長坂 IC 間を「織り込み区間」としていることの問題

会：長坂 JCT と長坂 IC 間は織り込み区間か。

甲府河川国道事務所：織り込みの起こる区間。

会：ネクスコの設計要領には、「織り込み動作は運転者に緊張感をもたらす危険であるばかりでなく、インターチェンジの必要面積を増大させて工費を高くする場合が多いので、なるべく織り込みを避けるような設計をすることが望ましい」と書いてある。それなのになぜ長坂 JCT で織り込み区間を作って危険のある設計をするのか。長坂ではなく須玉とか双葉のちゃんとした場所に作ればこんな危険性は排除できる。

甲府河川国道事務所：総合的にわれわれは考えて様々クリアしてルートを考えていますので、織り込み区間だけ 120%大丈夫ということにはない。

会：大切なのは走行の安全、運転者、同乗者の生命の安全じゃないですか。それを最優先にしないで何が総合的にどうのこうのと言っているのか。金がかかるから少しくらい命が危険になってもいいという考えがあるのではないか。

甲府河川国道事務所：ここだけとらえて設計する訳ではないので、今言ったコストの話とか…

会：この前の現地視察で小淵沢～長坂を見てもらったでしょう。この区間は 5.5%の急こう配がある。なぜそのような急坂の途中にジャンクションを作るのか。

会：区間長「360m」とは一体何か、説明を求める。

甲府河川国道事務所：加速車線と減速車線のノーズ間の距離。

会：減速車線の長さで設計にミスしていましたね、それを認めますね。テーパー長の計算で間違いがある。甲府河川国道事務所の計算ではテーパー長は 70m となっているが、道路構造令、ネクスコの基準では 80m なければいけない。そうすると減速車線は 160m なければならないのに甲府河川国道事務所は 150m と計算しているがこれは間違いだということを指摘したでしょ。

甲府河川国道事務所：減速車線は今の長坂 IC の規格に合わせた形でないと繋がらないので、それに合わせるとテーパー長は 70m と。

会：しかし今の長坂 IC に向かう減速車線長は 143m しかない。これに加速車線長 210m を足すと 353m で、「360m」にも満たない。道路構造令では 370m 必要となるが、それも満たしていない。こんないい加減な、でたらめな数字、設計でジャンクションを建設するのですか。

甲府河川国道事務所：…

会：こんなデタラメな、いい加減な設計は信用できない。第三者の専門機関の検証を受けてほしい、そうでないと国民を納得させることはできない。

会：もう一つ。設計では織り込み区間長を算出するのに、全織り込み交通量を 360 台/時として求めているが、その内訳を説明してほしい。

甲府河川国道事務所：全織り込み交通量は 360 台/時です。内訳はないです。

会：答えられないのですね。そんないい加減な説明するから、こんな設計は信用できない。全織り込み交通量は 360 台/時というのはあまりに少なすぎて信用できない数字だ。

関東地整：質問は想定していなかったもので…

会：こんなことを想定するのは当たり前でしょう。住民を甘く見ないでほしい。

8. 甲府河川国道事務所調査課の人事異動について、中部横断自動車道北部区間の担当者が一年で異動しているがその理由について説明を求める。

関東地整：人事についてはわれわれの問題ではない。そういう指摘されていることについては、われわれは関与できないことなので…

会：責任を持った人員配置をしてほしい。

会：関東地整の人事課の課長補佐から連絡があった。「皆様の切実な状況はわかりました、今後の人事についてはそれを念頭に置きながらやります」と言いました。それが普通の回答じゃないですか。

山梨県の都市計画原案の問題点

現地調査の実施、住民等の意見反映がされたのか

2023 年 10 月に山梨県は中部横断自動車道北部区間の都市計画の詳細ルート原案を公表しました。山梨県作成の都市計画原案の説明会資料の P21～22 で説明された詳細ルートを作成する際に、「配慮したポイント」とされている家屋、既存集落等を詳細ルート原案が直撃する地域が発生してします。沿線住民の会は 6 月 9 日に衆議院議員の山崎誠議員とともに地域住民等も参加し、現地視察を行いました。現地視察を実施した結果、住民等が主張するように、住居や事業所等を容易に詳細ルート原案が避けることができる地域であることが明らかになっています。

詳細ルート原案は何に基づいて作成されたのか 参考にしたという 2019 年撮影航空写真は現状を全く反映していない

山梨県が都市計画原案として公表した都市計画道路の長坂 JCT～長野県境までの詳細ルート案は、事業予定者の国交省が作成し 2023 年 7 月

に山梨県に送付した16枚の図をもとに作成されました。説明資料とともに公表された図面には※として「本図面は参考図であり、航空写真を基に作成しており、今後の詳細設計等により変更となる場合があります」と書かれています。

沿線住民の会が国交省に情報開示請求をして開示された航空写真(カラー)は、2019年撮影のものです。開示された航空写真には住所番地の記載もなく、一枚一枚を確認しながら見つけた住民等の地域の航空写真は何年も前の古い写真であり、あるはずの住宅も存在せず、当然ながら地域の実態を詳細に反映するものではありませんでした。

2023年に公表された都市計画の詳細ルート案を作成するにあたり使用した航空写真には、現在その地域に存在する住宅等が存在しないものが使用されたと考えられます。つまりは現状が全く反映されていない、配慮ポイントとしなければならない住宅が存在しない航空写真を基に詳細ルート原案は作成されたことになります。その結果、都市計画の詳細ルート原案が配慮すべき住宅等を直撃したのは重大な過誤であると指摘されても国交省、山梨県が反論できないことは明らかなです。詳細ルート原案は決して認められません。

現地調査がどのように行われたか明らかにされていない 原案作成の際に必須の現地住宅地図も未作成と判明

沿線住民の会が現地視察をした際にも、住民から国交省、山梨県は本当に現地調査を実踏で行ったのか大変疑問と思わざるを得ないという意見も出ました。国交省や山梨県が現地調査を行ったと言い張るのなら、なぜ現地住宅地図を作成していないのか、そして現地調査の実踏年月日と場所、実施者名および実施結果と詳細ルート原案の作成の際の配慮したポイント等を速やかに住民等に説明し、国交省・山梨県・北杜市のホームページに公表するよう強く求めます。

住民等の意見の反映について国交省、山梨県、北杜市に具体的な対応についての公表を求める

沿線住民の会では2025年3月9日、甲府河川国道事務所との現地面談を開催しました。既に報告しているようにこれまで行われた地域説明会や住民との意見交換、公聴会等で出されたすべての住民等からの意見等を公表し、記録として国交省及び山梨県、北杜市が広く公表することを求めました。国交省には現地面談の記録の訂正を指摘しましたが、有上悟副所長は対応せずそのまま未公表となっています。現在、速やかに国交省、山梨県、北杜市のホームページに公表等対応するよう求めています。更にこれまで住民等との面談要請等が何度も行われていますので、都市計画の詳細ルートの原案の公表前後の住民等からの指摘・意見はどのように反映されているのか。全ての面談に係る開催記録をホームページで公表する事を求めています。

長野県側で行われた住民等の意見のとりまとめ・反映等を行った連絡調整会議は山梨県では開催されていない 速やかに開催するよう求める

住民等の意見の反映について国交省・山梨県・北杜市において、道路行政手続きの調整・検討のための計画調整会議等が一度も開催されていません。長野県では実施された計画調整会議が山梨県でも適宜開催され、住民等の意見が確実に反映されているのか、具体的な説明を求めています。長野県は全てホームページで公表しています。山梨県、北杜市、国交省による住民等の意見の反映について調整・検討する関係行政間の調整会議を開催したのであればその会議名称、開催日、出席者、意見反映等に関する内容も含めた議事録等をホームページ等において速やかに公表するよう要請時に求めています。