

「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.81 2025 年 12 月 20 日発行



<この風景に生きる>

八ヶ岳南麓に暮らす人々、時折この地を訪れ自然に囲まれゆったりした時間に身を浸す人々、悠久の時間をはぐくんできた八ヶ岳南麓の自然は、この地のすべての人たちに深い感動と愉しみを惜しみなく与えます。都会の騒音から逃れ、日々の暮らしの中で様々な思いを感じている人々を広い懷に迎え入れ、人間の暮らしの色々な在りようを八ヶ岳南麓の自然は示唆しています。

この自然はこれまで長い間ここで暮らしてきた人々が懸命に守りはぐくみ、代々受け継いできた努力の賜物に他なりません。この豊かで恵まれた自然、生活環境、景観を次の世代に引き継ぐことが出来れば、この地で人々はこれからも自然の恵みを受けて平穏で安寧な生活を送ることが出来ることでしょう。

この地にいろいろな形で関わる私たちに必要なのは、一時の便利さや経済的利益に翻弄されることなく、八ヶ岳南麓の自然と生活環境を大切にしっかりと守り続けることが問われていると思います。

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>

11/30 中部横断自動車道 2025 年報告会を開催！

11 月 30 日、沿線住民の会は北杜市大泉総合会館において「中部横断自動車道 2025 年報告会」を開催しました。当日は環境影響評価の現地調査を継続中でその結果も出ていないにもかかわらず、突如として 10 月 21 日に国交省甲府河川国道事務所が山梨県に「環境影響評価の準備書（事業者案）」送付したため、住民としては大変な驚きと不安の声も聴かれました。今後はより一層、住民が連携しながら国交省や山梨県の動きを注視し対応していく必要があるとの思いがありました。

報告会開催をお知らせする期間が短かったにもかかわらず、地域住民に加え山梨県議会議員、北杜市議会議員も含め約 40 人が参加しました。

2025 年の取り組みを報告

報告会ではまず資料を用いながら 2025 年の経過及び現状報告を行いました。長坂から県境まで全長約 12.2km に及ぶルート計画案の概要と、都市計画原案では幅 20.5m、盛土や関連施設を含めると影響範囲はさらに広がり、自然環境や生活環境への深刻な影響が避けられないことも改めて確認されました。

住民等から様々な提案

続く意見交換では、住民等から具体的で重要な提案が相つぎました。第一に、新ルート案に含まれる織り込み区間や急カーブ、ジャンクションの構造について、国の道路構造令や NEXCO 基準に適合していない可能性があるとして、国や事業者から独立した第三者の専門機関による構造・安全性の検証を行うべきだとの提案が出され賛同する声が多く上がりました。

第二に、都市計画区域ではない北杜市域の道路が「韮崎都市計画」として位置づけられている



点について、計画の目的や骨子、数値目標が住民に示されていないことが問題提起されました。計画である以上、何のために行われ、どのような公益や効果を想定しているのかを明確に説明すべきであり、都市計画そのものの情報公開と更なる丁寧な説明を求める声も上がりました。

さらに、事業予定者である国土交通省と山梨県の間で説明責任があいまいにされている現状を踏まえ、住民からは山梨県が北杜市の現地に出向き、ルート直撃・近接地域の住民に直接説明する場を設けるべきだとの強い要望も出されました。

また県議・市議の参加に関連して、12 月 11 日に北杜市議会議員の要請により山梨県が議員向け説明会が行われることに対し「議員に説明したから住民説明は済んだ」との山梨県の住民対応の言い訳に利用されないよう「継続的に説明会を開くよう市議会としても山梨県に要望してほしい」との要望も出ました。更に住民からは、議員自身が現地を歩き、都市計画原案の地域の住民等の声を直接聞くフィールドワークを行い、住民との意見交換を継続的に行うことも求める意見が出されました。

国交省と山梨県による古い航空写真を用いたずさんな調査や、説明会は開催するものの住民意見を反映しない対応など、計画と手続き上の様々な問題点がすでに明らかになっていることを踏まえ、悲観も楽観もせず、根拠を示しながら計画の撤回・見直しを求め続けることを確認し、今後も要請、交渉、情報公開請求を積み重ね、住民の声が正當に反映される公共事業のあり方を求めていきたいと思います。

国交省 10/21 に準備書(案)を山梨県へ送付

住民等への現地面談調整の 最中に送付

今回の準備書（事業者案）は、10月2日の国交省関東地方整備局との面談時の質問への的はずれな間違った回答を受けて、再度の住民等と甲府河川国道事務所との現地面談を申し入れている最中に送付されました。

沿線住民の会では甲府河川国道事務所調査課担当者の鶴巻尚地域防災調整官に11月8日の日程で現地面談を申し入れ、その内容や日程を調整している最中の出来事でした。しかも、国交省甲府河川国道事務所は10月21日に準備書（事業者案）を山梨県へ送付していたにもかかわらず、そのことを隠して沿線住民の会と現地面談の日程等の調整を10月23日にも行っていたのです。

甲府河川国道事務所は表では沿線住民の会と日程調整を継続して住民等の疑問、要請、意見を聞くふりをみせながら、その裏ではひそかに準備書（事業者案）の送付の時期をうかがっていたことは明らかです。まさに「二枚舌」を使っていたとしか言えません。このことは甲府河川国道事務所の草野真史所長や有上悟副所長も承知していました。

甲府河川国道事務所はまたもや住民 と意見交換する場を自ら壊した

沿線住民の会では2022年4月に甲府河川国道事務所との面談を7年8か月ぶりに再開し、それ以降何回も現地面談を開催、中部横断自動車道の建設計画や都市計画原案の問題点に関する住民等の意見や疑問について質疑応答を行ってきました。現地面談は甲府河川国道事務所にとり、現地住民等の様々な問題点の指摘や意見を聞く場でもあり、建設計画への住民等の意見反映のためにも重要な機会であったはずですが、

しかし、今回の環境影響評価準備書（事業者案）の一方的な送付は、甲府河川国道事務所が住民との意見交流の機会を軽視し、問題の山積する中部横断自動車道の建設計画を何の正当性や合理性もなく強行しようとしていることの表れに他なりません。沿線住民の会ではこのことに厳重に抗議するとともに、今後の甲府河川国道事務所への対応を再考せざるを得ません。

国交省甲府河川国道事務所

住民等が求めた現地面談 をあきれた理由で拒否！

沿線住民の会では国交省、山梨県が公表した都市計画原案の数々の問題点を指摘し、その撤回を求めて甲府河川国道事務所、国交省関東地方整備局、国交省本省道路局と面談を行ってきました。10月2日にはさいたま新都心の関東地方整備局へ出向き、面談要請を行いました。その際の質問・要請書に書面で回答が提出されましたが、国交省は質問をごまかし論点をずらすなどして真摯に回答していません。真面目に回答しようとするれば自らの過ちを認めることになるので、意図的に回答を避け、ごまかそうとしているのは明らかです。

前代未聞！「参加人数が多いと説明会 になる。説明会は山梨県が行う」

10月2日の国交省関東地方整備局との面談時の質問へのごまかしの回答に関し、沿線住民の会では再度の住民等との面談を求めるため甲府河川国道事務所と関東地方整備局に11月8日（日）の日程を提示して現地面談を申し入れました。

その後、甲府河川国道事務所の鶴巻尚地域防災調整官から「何人くらいの参加者か」と問い合わせがあり、沿線住民の会では「2、30人くらい」と返答しました。それに対して鶴巻尚地

域防災調整官は「10月2日の関東地方整備局要請時の参加者だけを対象に面談する。参加者が多いと説明会になり、十分な質疑応答が出来ない。説明会は山梨県が行う」として、理由にならない理由をつけて参加者を制限するよう要求してきました。

「土日は勤務時間外なので、平日なら面談に応じる」

さらに鶴巻尚地域防災調整官は日曜日での開催についても、「土日は勤務時間外なので、働き方改革もあるので平日なら面談に応じる」と言い、平日開催にするよう要求してきました。

住民、別荘所有者等は平日は仕事をしている人も多く、時間を取って参加することが難しい状況を考慮して日曜日を提示した経過があります。しかしそのことを説明しても甲府河川国道事務所の鶴巻尚地域防災調整官は頑として聞かず、「平日しか面談しない」と繰り返し、受入れようとしませんでした。

八ヶ岳現地での面談は、地元住民、別荘所有者等が参加しやすいように配慮したもので、土日開催も同様な趣旨で申し入れたものです。これまで甲府河川国道事務所とは何回も土日開催の現地面談を行ってきましたが、今回のような対応は初めてのことです。

国交省甲府河川国道事務所は住民等の意見、要望、指摘を聞く耳を持たない

甲府河川国道事務所の今回の面談申し入れに対する対応は、現在の草野真史所長及び有上悟副所長がこれまでの現地での面談開催に関する合意を一方的に破棄するもので、非常に問題です。建設計画で甚大な影響を受ける住民等への配慮は一切なく、自分たちの都合のみを優先させた合理性も説得性もないもので、到底認めることが出来るものではありません。

これに対して国交省関東地方整備局道路局道

計第一課の山田宜雄課長補佐と国交省道路局本省企画課の原田駿平課長補佐は、住民等の申し出を受け甲府河川国道事務所は丁寧に対応すべきと伝えたということですが、甲府河川国道事務所はそれも受け入れずに住民等との現地面談を拒否しました。これでは甲府河川国道事務所には中部横断自動車道の建設計画に対する住民等の意見や要望、指摘を聞こうとする姿勢がないと判断せざるを得ません。

準備書（事業者案）がルート案作成の前に作成されていたことが判明！

甲府河川国道事務所は、2021年12月10日、大日本コンサルタント（株）に対して「R3 峡北地域環境影響他検討業務」の委託契約を行いました。この業務の中には「環境影響評価準備書（案）の作成」が含まれ、その報告書は2023年3月に甲府河川国道事務所に提出されていることが判明しました。甲府河川国道事務所が山梨県へ都市計画の「詳細ルート案」を送付したのは2023年7月19日のことですが、環境影響評価の準備書（案）はその前に既に作成されていたことになります。これは情報開示請求により明らかです。

環境影響評価の手続きを無視！

準備書は環境影響評価調査、データ収集の結果をもとに事業計画が環境に及ぼす影響を評価するもので、具体的なルート案に基づいた調査やデータの収集が前提となります。しかし甲府河川国道事務所は事業計画（ルート案）が発表され検討される前に準備書の事業者案を作成していたのです。これでは道路行政手続きの順番が逆で、例えば建設計画で予定されている長坂JCTにどのような道路施設が作られるのか明らかにしないで、その建設が環境に与える影響

を検討評価し、予測することなど不可能であることは言うまでもありません。

そもそも、ルート案の発表・検討前に準備書（事業者）案を作成できるはずはないのです。甲府河川国道事務所が山梨県に送付した準備書（案）の内容に関して大きな疑問が生じるのは当然のことです。不適切な手続きが行われていたことが、この点についても明らかになりました。

都市計画の手続きでは、環境影響評価の準備書の公表と同時に都市計画案（ルート案）が発表されることになっています。2023年10月に発表された都市計画原案は、地元住民はじめ様々な意見を反映して都市計画案として準備書と同時に公表され、準備書の「事業概要」でルート案として具体的に示されることになります。

「詳細ルート案」は国交省が独断で決定したルートの住民への押し付け

しかし都市計画案が作られる前にすでに準備書（案）が作成されていたということは、都市計画原案＝都市計画案ということにほかならず、都市計画原案に対して住民等がどのような意見を出そうともその意見は全く反映させることはないということが「詳細ルート案」作成時に最初から決まっていたことになります。これは甲府河川国道事務所が独断で決めたルート案の住民等への押し付け以外ではありません。

国交省甲府河川国道事務所のこのような環境影響評価法をも逸脱した高速道路建設計画の進め方に強く抗議するとともに、現在提示されている都市計画の詳細ルート原案の撤回を求めるものです。



12/1 山梨県へ都市計画原案、準備書（事業者案）への質問書を提出

山梨県が2023年に公表した都市計画原案は、国交省甲府河川国道事務所が送付した「詳細ルート案」を基に作成しています。この間、沿線住民の会では甲府河川国道事務所に対してその問題点を何度も指摘し回答を求めてきましたが、合理性・妥当性のあるまともな回答は戻ってきませんでした。

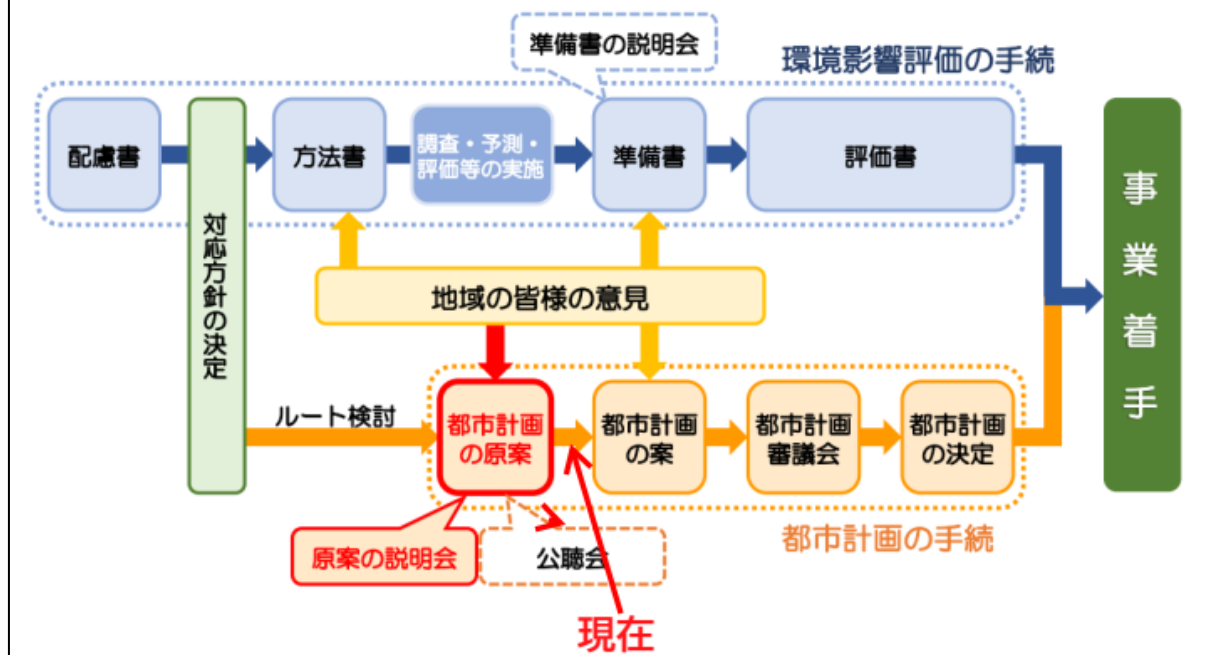
山梨県は現在、都市計画決定権者として建設計画の手続きを甲府河川国道事務所に代わって行っていることから、沿線住民の会では山梨県がそのことをどの様に認識して進めているのか、回答で明らかにするよう質問書で求めました。

質問書では都市計画原案に対して住民等が出した意見をどの様に反映させていくのか具体的に明らかにするよう求めると同時に、甲府河川国道事務所が送付した準備書（事業者案）の問題点を指摘、都市計画原案がネクスコの設計要領、法令に違反しており、第三者の専門機関の検証・確認を行うことを求めました。

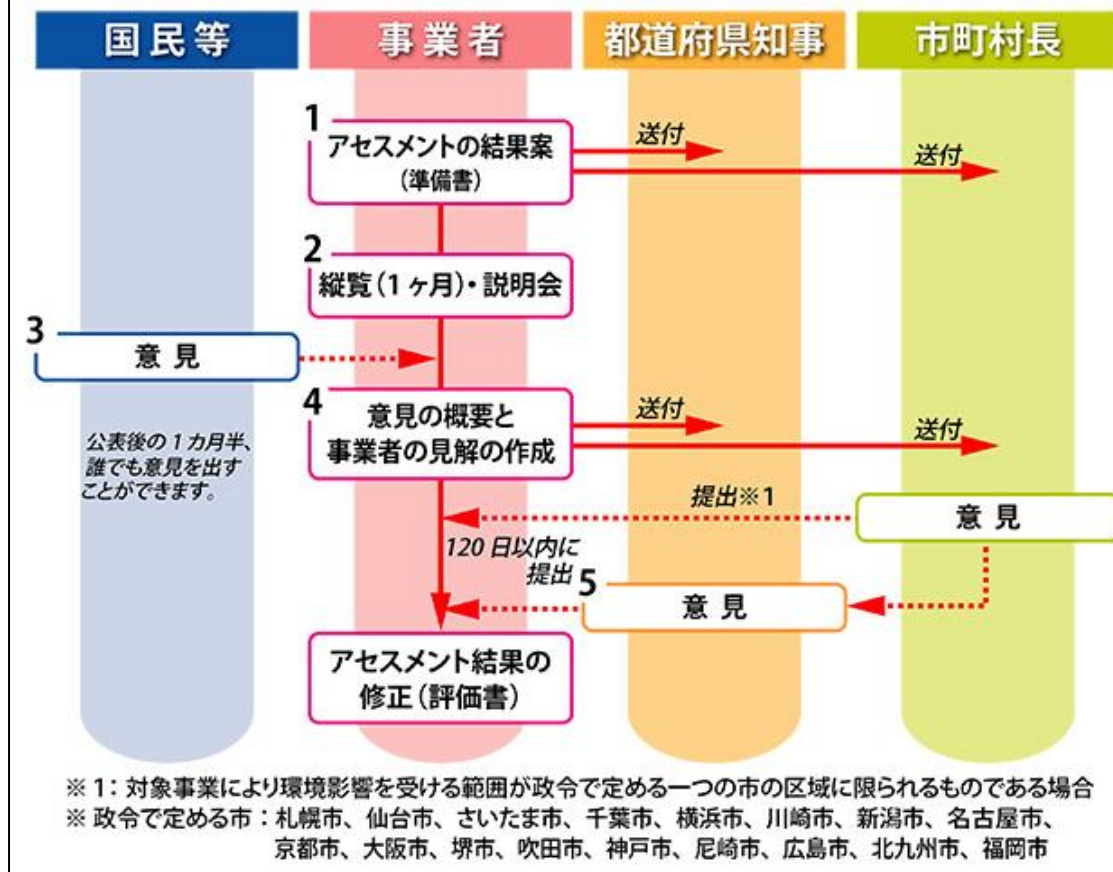
今後の中部横断自動車道の建設計画の手続き

これからの都市計画の手続きに関しては、山梨県の説明会資料によると、山梨県は説明会・公聴会等で都市計画原案に寄せられた住民等の様々な意見を検討し、更に環境影響評価の現地調査の結果も踏まえて「都市計画案」を検討・決定し、環境影響評価の準備書の公示と同時に公表することになります。都市計画案で発表されるルート案に対して住民等は意見を提出することが出来るとされていますが、実際にどのように住民等の意見が計画に反映されるか注視が必要です。

都市計画手続きの流れ



準備書の手続



《中央自動車道建設の今昔》

ルートが突然変更になる

中央道の建設計画は、1957 年の「国土開発縦貫自動車道建設法」に基づき、「東京―大阪を結ぶ大動脈」という位置づけで、当初は東京から大阪まで南アルプスを東西に貫くルートで計画されていました。経由地は東京都―相模原市―山梨県富士吉田市―静岡市―長野県飯田市―岐阜県中津川市―愛知県小牧市―岐阜県大垣市―滋賀県大津市―京都市―大阪府吹田市とされていました。

またこの計画に先行して東海道経由での高速道路の建設計画も進んでいました。

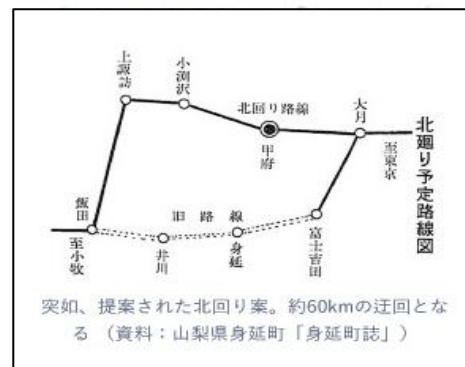
中央自動車道の建設計画では山間部をトンネルなどで通過するため建設費が高くなり、東名高速道路が先に完成すれば中央自動車道の建設意義が薄れるとして、1963 年に中央自動車道建設推進委員会で委員長が突如、ルートを北回り（甲府―諏訪経由）に迂回する方針を発表して、それまでのルート案を覆して決定される経緯がありました。このルート案の変更は翌 1964 年、当時の建設省の建設審議会で決定されました。

中部横断自動車道のルートはどのように決定されたのか！

中部横断自動車道の北部区間のルートは、1997 年に長坂分岐での建設が閣議決定されました。山梨県、北杜市はそれにもろ手を挙げ賛成し、なぜ長坂で分岐するルート案が良いのかを検証・問う声はその中でかき消されていきました。このことが表に浮上して問題とされたのは、建設計画が具体的に計画段階評価として開始された 2010 年以降のことです。当時は事業者の国交省甲府河川国道事務所から中部横断自動車道のおおまかな建設予定地としての 3 キロ幅ルート帯案が示され、対象となった地域では住民や別荘所有者等の建設反対の運動が巻き起こりました。



中央自動車道の当初予定ルートと迂回ルート



なぜ自然豊かな八ヶ岳南麓に高速道路を建設するのか、ほかのルートではだめなのか、という疑問に甲府河川国道事務所は答えることが出来ず、ただ長坂ありきで建設計画を強行して住民等に何の合理的な、科学的な根拠もない、勝手に決めたルート案を押し付けようとしてきたのがこれまでの建設計画の実情です。

ルート検討・決定の過程が闇の中

長坂分岐のルート案は、その決定過程の文書を開示請求しても「文書が存在しない」として不開示になっています。誰がどのように検討して決定したのか一切不明のまま、建設計画が進められているのは不思議なことです。これでは後世になって、その計画を検証することなど不可能であるのは明らかです。そこで何らかのたちで関係する人々や企業の、やましい利害が絡んでいるのではないかと疑問が生じてもおかしくありません。建設計画の透明性がなく合理性のないことは、中部横断自動車道建設計画の大きな問題点の一つです。

【2025年の主な動き】

2月6日

山崎誠衆議院議員による国交省本省
ヒアリングに参加



3月9日

甲府河川国道事務所と現地面談



6月25日

道路全国連と共に国交省本省交渉



8月20日

山崎誠衆議院議員による国交省本省
ヒアリングに参加



10月2日

国交省関東地方整備局と面談



6月9日

山崎誠衆議院議員による現地視察
住民と意見交換



11月30日 中部横断自動車道
2025 報告会を開催



12月9日

公共事業チェックとグリーンインフラ
を進める会(超党派国会議連)の国交省
ヒアリングに参加