

「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.82 2026年2月10日発行

1/19 山梨県が都市計画案、環境影響評価準備書を発表 住民等の意見・要望を無視して手続き だけを強行！

1月19日、山梨県は都市計画課のホームページで韮崎都市計画道路1・4・1号双葉・韮崎・清里幹線（中部横断自動車道北部区間）の都市計画案と環境影響評価準備書を発表しました

都市計画案のルートは「都市計画原案」から変更なし 関係住民等の意見はすべて無視している

2023年に都市計画案が発表されて以来、関係住民等は山梨県、国交省甲府河川国道事務所へルート案の見直しを強く求めてきましたが、今

回発表された都市計画案ではルートが示された関係住民の意見・要望は一切反映されていないことが明らかとなりました。

都市計画案の発表を受け、沿線住民の会では山梨県都市計画課へその内容を質問しましたが、対応した星野雄一都市企画監は、「都市計画案のルートは都市計画原案から変更はない、同じだ」と返答しました。さらに「建設推進の意見もあり、総合的に判断して都市計画案を決定した」と平然と公言したのです。

一方的に決められたルート案の住民等への押しつけは許せない

都市計画案のルートは、都市計画原案に対する住民等の意見や要望を考慮し、反映して検討されるものです。また、環境影響評価の現地調査による自然や生活環境、景観等への影響の評価、

予測、保全措置なども当然ながら考慮・検討することが求められています。

しかし今回の都市計画案のルート案は、地域の説明会や北杜市の地区説

日時	場所
令和8年2月12日（木）午後7時～	甲斐市 双葉公民館 (甲斐市下今井236-2)
令和8年2月15日（日）午後3時～	北杜市 須玉ふれあい館 (須玉農村総合交流ターミナルホール) (北杜市須玉町若神子521-17)
令和8年2月17日（火）午後7時～	北杜市 八ヶ岳やまびこホール (高根ふれあい交流ホール) (北杜市高根町村山北割3315)
令和8年2月18日（水）午後7時～	韮崎市 市民交流センターニコリ 3階多目的ホール (韮崎市若宮1-2-50)

都市計画案の住民説明会の日程・会場

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>

明会、公聴会での意見等は全く反映されていません。山梨県は「推進の意見」があることを理由に挙げていますが、ルートに直撃され、生活環境や生業等に大きな影響を受ける関係住民等が直面している問題を考慮しようとせずに、ただ手続きありきで進めることは公共事業としての正当性を著しく欠くものです。公共事業では、関係住民等の意見や要望を第一に考えることが必要です。

環境影響評価の現地調査の結果を反映していない都市計画案

山梨県が2023年10月に都市計画原案を公表した後、2024年1月に高速道路推進課が開催した「説明コーナー」で説明に当たっていた甲府河川国道事務所の当時の大和田宜雄地域防災調整官と森田博継保全対策官は、沿線住民の会の質問に「都市計画原案のルート案に環境影響評価の現地調査の結果は反映していない」と明言しています。従って、国交省が実施している環境影響評価の調査結果はその後の都市計画案のルートに反映されることとなりますが、今回発表された都市計画案を見ると都市計画原案のルート案と同じで、環境影響評価の結果が反映されているとはまったく言えません。

変更を一切認めない都市計画案

高速道路建設の対象地の住民等の意見・要望をすべて無視し、ただ国交省、山梨県が決めたルート案を押し付けるために開催する「住民説明会」とはどのような意味があるのでしょうか。公共事業を進めるにあたってはその事業の正当性はもちろんのこと、関係する住民等の理解を得ることは非常に重要です。歴代の国交大臣もそのことに関して何度も指摘し強調しています。

どんなに建設計画やその手続きに不備があっても、手続きだけを積み重ねればいとする山梨県、国交省甲府河川国道事務所には強く抗議し、都市計画案の撤回を求めます。

1/27 山梨県都市計画課と面談 都市計画原案の問題点を追及！



1月27日、山梨県都市計画課と面談要請を行い、山梨県は都市計画課の星野雄一都市企画監、直井崇宏課長補佐が対応しました。

都市計画原案への質問書の回答をたず

面談では昨年12月1日に沿線住民の会が山梨県へ出した質問要請書の回答の内容について、ひとつずつ詳しい説明を求めました。

①都市計画原案を作成する際に現地調査を行ったかとの質問に対し、山梨県は「現地調査を行っておりますが、その結果を記載した記録はございません」と平然と回答しました。こちらからは「記録がなくて、現地調査を行ったということはどう証明できるのか」と問いただしました。

これに対して担当者は「現地調査は行いました」と繰り返すだけで、具体的な記録等とその内容について一切説明できませんでした。

②住民の意見の反映に関して山梨県は「都市計画原案説明会や公聴会で頂いた意見につきましては、慎重に検討し、都市計画案を作成することになります」と回答しました。しかしその後公表された都市計画案には意見反映等はされており、山梨県の説明はデタラメであることが判明しました。

③準備書（事業者案）が「詳細ルート案」を山梨県へ送付する前に作成され、その後も甲府河川

国道事務所が環境影響評価の調査を続けていたことについて、山梨県は「事業予定者から送付された準備書案につきましては、都市計画原案のルートにより予測・評価を行い、都市計画手続きと整合を図りながらその結果を取りまとめたものであると認識しております」と一般的な説明で言い逃れようとしていました。しかしそれは質問の回答にならないことは明らかで、沿線住民の会から都市計画原案のルート案が2021年12月にはすでにできており、それを基に準備書案の作成をコンサルタント会社に委託していた事実を突きつけられると、事態を全く把握しておらず何も反論が出来ませんでした。

④長坂JCTの設計の誤りの指摘に関しても、ただ「道路構造令の解説と運用に基づいて設計していることを確認しております」と一般的な返答しかできず、「具体的な数字を出してほしい」との要請に対して答えられませんでした。

山梨県との面談同日に記者会見を行う

1月27日、山梨県との面談に合わせて山梨県政記者クラブにおいて記者会見を行いました。記者会見では、中部横断自動車道のこの間の山積する問題点と現在問題とされる点、建設計画の手続きの問題を指摘し、それを広く県民、住民等へ報道するよう要請しました。

○山積する主な問題点

- ・甲府河川国道事務所元小林達徳事業対策官等による住民等への虚偽説明
- ・ルート帯関係図の改ざん
- ・双葉・須玉分岐ルート案を提示せず隠していたこと。長坂ルートありきで複数案の比較評価の機会を与えなかったこと。
- ・都市計画法の特例適用の問題
北杜市は都市計画区域外で都市計画はない。双葉、韮崎市民はこの計画と無関係。形式的な説明会等を行うのは税金の無駄遣い。
- ・住民等の意見、指摘を無視した建設計画手続き

の強行

- ・別荘所有者等への情報提供の不徹底

○現在の問題点

- ・都市計画案、準備書発表の住民への通知の不徹底
配達地域指定郵便数・ホームページでは住民等への周知は不十分のまま
- ・都市計画案の問題
- ・現地実踏調査の結果が明らかにされず住民等の意見が反映されない
- ・長坂JCTと長坂ICの距離が短く、通行する車が危険。道路構造令、ネクスコの設計要領に違反している
- ・環境影響評価の問題
準備書(事業者案)がルート案発表の前にすでに作成されていた。環境影響評価の手続きに反している

記者会見の様子はテレビ山梨で放映され、翌日の山日新聞にも掲載されました。



国交省 宮坂広志元甲府河川国道事務所計画課長との面談要請を拒否！

沿線住民の会では2025年12月13日、国交省関東地方整備局に対して宮坂広志関東地方整備局企画部技術開発調整官への面談を申し入れました。宮坂広志氏は2012年に甲府河川国道事務所の計画課長として、小林達徳元事業対策官と共に住民団体に虚偽説明を行った当事者です。

関東地方整備局では2022年1月に道路計画第一課の課長と課長補佐がヒアリングを実施しましたが、住民への虚偽説明について「そのような趣旨での発言はしていない」などと責任逃れを図っていました。沿線住民の会ではこれを問題としてきましたが、宮坂広志氏が関東地方整備局へ異動したことから問題を明らかにするために面談を申し入れました。虚偽説明を行った時の録音記録は保全されています。

国交省 虚偽説明した職員をかばう！

この申し入れに対して関東地方整備局は「中部横断自動車道(長坂～八千穂区間)のお問い合わせの対応は、現在の担当者で対応することとしていますので」「面談対応はお受けしないこととしております」と回答しました。

現在の担当者である道路計画第一課の山田寛雄課長補佐は2025年4月に異動してきたばかりで、2012年の事実関係について知るべき立場にないのは明らかです。住民等に虚偽説明を行いました当事者職員をかばっているといえませんが。

虚偽説明を行った国交省職員は当然その責任を問われるべきで、「組織で対応する」などとしてその責任をあいまいにすることは許されません。関東地方整備局には、事実関係を明らかにして住民に謝罪し、速やかに宮坂広志氏との面談を行い、中部横断自動車道の建設計画の手続きをやり直すよう求めます。

都市計画案における

「都市計画決定権者の見解」は関係住民等の意見や要望を全く無視するもの

山梨県は1月19日都市計画案を発表しましたが、その中の「都市計画決定権者の見解」で表明されているものは、関係住民の切実な意見や要望を一切受け付けないという強権的な姿勢に貫

かれた住民無視の居直りです。

「公聴会」の意見だけしか取り上げない山梨県の「見解」

「都市計画決定権者の見解」の中で対象とされているのは、2024年12月に山梨県が開催した都市計画原案に対する「公聴会」で表明された17名の意見だけです。都市計画原案の発表以降、ルート案により影響を受ける関係住民等は地域説明会、北杜市の開催した地区説明会等で建設計画に対する反対や見直し、ルート案の変更など多数の意見・要望を伝えてきました。公聴会での意見表明もその一つです。また、行政組織単位でもルート案変更の署名も提出されています。

しかし今回山梨県が発表した「見解」では公聴会での意見しか取り上げられていません。ほかの意見がどう取り扱われたのかは全く不明です。北杜市が開催した地区説明会には、ルート案に関係する多くの住民等が参加して意見を述べ、それらの記録は北杜市のホームページで公開されていますが、これらの意見について山梨県の「見解」では意見反映等について一言も言及がありません。

なぜ「公聴会」の意見だけを対象とするのでしょうか。山梨県・知事はそのことについて、高速道路建設の手続きを行う都市計画決定権者として関係住民等、県民に説明する責任があります。

決まり切った文言で住民等の正当な意見を封殺

山梨県が「見解」で表明しているものは、以前中部横断自動車道の南部区間の準備書の際、国交省甲府河川国道事務所が表明した見解と同じ内容の対応に他なりません。住民の意見に対して聞く耳を持たず、国交省が決定したものが適正なものでありそれに文句を言うなどというような強権的な姿勢に貫かれたものです。私たち住民等は到底これを受け入れることはできません。

以下、その主な見解を掲載します。

【都市計画決定権者（山梨県）の住民等の意見に対する主な見解】

（※は沿線住民の会のコメント）

<建設計画の問題点>

○中部横断自動車道の問題の発端は、国交省が八ヶ岳南麓の住民の意見を無視してこの地に高速道路建設計画を発表したことにあります。中部横断自動車道の八ヶ岳南麓での高速道路建設計画に驚いた住民は、住民団体を作って国交省に抗議の意思を表しました。これに驚いた国交省は当初、住民団体に対して八ヶ岳南麓を通らないルートにするという説明をしました。そして懐柔を図ろうとしました。しかし国交省はその舌の根も乾かないうちに、住民や別荘所有者に対してまたもや八ヶ岳南麓を横断する新ルート案を発表して裏切ったわけです。2012年のことです。そのために国交省は、それまでの3キロ幅ルート帯と1キロ幅ルート帯の関係図の改ざんまでも行ったわけです。資料の改ざんを行ったんです。住民に嘘を言ってだまして、八ヶ岳南麓を通るルート案を押し付けてきた、これが中部横断自動車道の建設計画の重要な問題点なのです。

【見解】 事業予定者による手続きは、適正に実施されていると認識しており、都市計画原案は妥当であると考えています。

○今回、山梨県庁が発表した都市計画原案に関する第一の問題点は、その基となる詳細ルート案を作った国交省が現地住民に事前に何も知らせず、住民の意見も聞かずに詳細ルート案を決定したということです。

【見解】 国土交通省（事業予定者）による手続きのなかで、平成25年1月30日から2月16日までの間に、北杜市での説明会を計10回開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からのご意見を頂いています。また、令和元年8月1日から9月2日までの間に、環境影響評価方法書の縦覧を行い、その間に北杜市で計2回の説明会を行うとともに環境保全の見地からご意見を頂いています。

※2013年の住民説明会、2021年の環境影響評価方法書の説明会を持ち出していますが、詳細ルート案を決定したのはそれらの後で、事実経過を無視したごまかしです。

<道路の設計に関して>

○道路構造令の運用に関して、公益法人の日本道路協会が発行している道路構造令の解説と運用、この本にその基準が示されています。それによりますと、中部横断自動車道を清里方面から走行してきた車両が長坂ジャンクションから中央自動車道の甲府方面の本線に合流する際の加速車線の長さは210m必要とされています。また、中央自動車道を甲府方面に走行している車両が長坂インターチェンジから降りる際の減速車線、これは143mとされています。これを合わせると353mとなりますが、都市計画原案では340mですからつまり加速車線と減速車線が重なってしまうことになってしまう。長坂ジャンクションから合流する加速車線と、本線から長坂インターチェンジに降りる減速車線が重なると、どんなことが起きるか想像してみてください。本線に合流する車線と、本線から長坂インターチェンジに分岐する車両の動きが交差するわけです。片方は降りようとする、片方は本線に合流する。こういう風に交差するような構造となっていて、極めて追突、衝突の危険性が高いわけです。こんな危険なジャンクションを造ることは許されないことです。

【見解】 長坂ICと（仮称）長坂JCTの距離については道路構造令の基準を満たしていることを確認しています。中央自動車道を管理するネクスコ日本の設計要領に示されている基準についても満たしていることを確認しているため、都市計画原案で示すルートは妥当であると考えています。

※具体的な数値を上げての指摘に反論できず、根拠も示さずただ「確認している」「妥当である」と主張しているだけです。

<ルートの変更について>

○今回のルートは我々のコミュニティーを分断するルートであります。当地区には富士山がよく見えるというビュースポットもあり、近年、当地区へ編入された方が約10世帯ほどあります。新築間もない家も含め、その中で8世帯ほどが立ち退き対象となっております。さらに10世帯以上が目の前に、盛土と防音壁で10メートル以上の道路ができ、富士山も見えなくなるわけです。当地区においては、何と8割近くの世帯が、大なり小なり影響を受けるわけです。

長坂方面よりきた道路は、相川プレス様の西側で、なぜか北にカーブし、我々の地区の中心を通り抜けるルートとなっております。現状ルート以外に考えられないのならともかく、ちょっと南側へ迂

回したルートをとれば、冒頭申し上げた当地区への影響はほとんどクリアされ、1 キロ帯の中で処理できるにも関わらず、なぜこのルートなのか。なぜわざわざ、我々のコミュニティーを分断破壊するルートを通しようとしているのか。非常に疑問であります。

【見解】 上の原地区周辺のルートは、津金発電所を回避し高圧電線との交差に配慮したうえで国道141号と接続する位置にある（仮称）高根 IC と（仮称）長坂 JCT を結ぶ区間にあたり、道路構造令の設計基準を満足する必要があることから、都市計画原案の位置及び区域は妥当であると考えています。

※「道路構造令の設計基準を満足する必要がある」の内容を示さず、ルート案は妥当であると一方的に切り捨てています。

<長坂 JCT の問題点>

○長坂インターチェンジ近くにジャンクションを造る予定になっているようですが、私はその場所は自然に考えて理想とは思えません。私の考えは、須玉インターチェンジと長坂インターチェンジの間の須玉寄りに中部横断自動車道のジャンクションを造り、そこから国道141号に並ぶような形で、清里そして野辺山の方へ中部横断自動車道をつなぐ方が違和感が感じられないと思っています。

【見解】 中央自動車道から分岐する JCT の位置については、双葉 JCT に近づくほど、長野県境の野辺山方面に向かう道路延長が長くなり、土地の改変や自然環境への影響が大きくなります。あわせて、双葉 JCT や須玉 IC 周辺などで分岐し野辺山方面に向かう場合、その方向に急峻な山地部があり、整備費用を要するトンネル等の構造が必要となりコストの観点等からも都市計画原案に示す（仮称）長坂 JCT の位置が妥当であると考えています。

※甲府河川国道事務所が隠していた須玉 IC 付近分岐案ではトンネル構造でない。架空の道路構造を挙げてコストがかかるからというのはごまかしに他ならない。

○中部横断自動車道を建設しようとするこの地域は、金生遺跡、甲ツ原遺跡、天神遺跡などの遺跡があり、昔の人々が住んでいた地域であります。工事の途中で考古学的出土品が出土する可能性があるため、工事が中断され、工期が延びてしまうことも考えられます。事実、北杜市内で新しく建物を建築しようとして土を掘ったところ、土器が出土したこと

がありました。以上のことにより、完成までには時間がかかると感じられます。

【見解】 埋蔵文化財に関することについては、事業実施段階において事業予定者が対応していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。

※ルート周辺には金生遺跡などがあり、工事の際に遺跡の影響が避けられない。当然ルートの決定で考慮すべきことであるのに検討していないことが明らか。

<公聴会の通知の不徹底について>

○今日の公聴会にあたり、公聴会の意見書が届いたのが締切日の2日前になりました。これは県の方にも言ったんですが、最終的には郵便局の方で手違いがあったということで、私どもが本当に訴えたい地域に配られてなかったということで、その部分に関しては郵便局の局長さんの方から、あとからそんな文書をいただきましたが、今日実際ここで意見を言いたかったのに、来れなかった人の無念さを私は訴えたいと思います。

【見解】 公聴会の開催については、住民の皆様などから広くご意見を聞くために、関係市の広報誌や県・市ホームページなどでお知らせするとともに北杜市については、それを補足するため、市全域を対象とした地域指定郵便により周知しており、適切に行っていると認識しています。

※公聴会開催の通知が届かなかった住民がいること、地域指定郵便では八ヶ岳南麓にある約9000軒の別荘所有者への通知が不十分であることから、公聴会は追加で開催すべきですが、「適切」だとして責任を放棄しています。

<都市計画原案の長坂ありきについて>

○今年の1月14日、大泉総合会館で説明会という形で県の方、国交省の方がお見えになりました。その時に本当だったら、説明会っていう形にしてもらいたかったのが、すいません、意見交換会という形にいただいたのが、説明会ということで、もうできた原案を持ってきて、これありきっていうふうな説明しかしてもらえませんでした。2回目は3月24日、同じ大泉総合会館で代替案のルートを何人の方も出しました。先ほども言ったようにこのルートではちょっとおかしいんじゃないかっていう意見もさんざん言いましたら、もうこれありきっていうことで、聞く耳は全く持ってもらえませんでした。それで代替案のルートを一応持って帰っていただいて、次の説明のときまでには

何らかの宿題として意見を欲しいということも訴えてきました。

【見解】 都市計画原案のルートは、清里高原の南側を通りつつ、アクセス性に配慮し高い走行性と安全性を確保するため、中央自動車道長坂 IC のやや北側で分岐し、東に向かい大門ダムの南側を通過し、そこから北進して長野県境を越える道路線形としています。また、住宅地・集落、別荘地、工場等の土地利用や自然環境等へ配慮し影響を小さくするよう位置を決定しています。

※住宅地、工場等への影響を小さくしていると言っているが、21 件も大きな影響を受けることになります。

○なぜ、私たち、長坂のジャンクションから、私が住んでる下井出地区、まして長坂の大八田の方たちも入れてですね、21 軒が犠牲にならなきゃならないのか。代替案を出しました。なぜそこまで家をつぶしてまで、道路造らなきゃいけないんだ。私自体は、道路っていうもの自体、賛成でもなければ反対でもありません、正直。野辺山まで来てればいいんじゃないか、こっちは長坂からでいいんじゃないか。

【見解】 本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています

※国会議員の現地視察でも、住宅等を避けるルートが可能であることを確認している。

<地域の活性化に寄与するか>

○果たしてこの道が昔の中央道みたいに、この町に富をもたらすってことは絶対ないです。ほんで静岡とね、その長野を結んでるかもしれないけども、観光をする人がこの北杜市を通り過ぎて、長野の有名な観光地に行ってしまう。スルーです。はっきり言ってここは道から山を眺めて通り過ぎるだけの場所。敢えてここでお金を落とそうと言う人はないですよ。

【見解】 本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。

※北杜市には山梨県が指摘する「救命医療施設への移動時間短縮」の課題は存在しない。「主要な観光地間の連携向上」とは意味不明で、八ヶ岳で観光した後、高速道路で長野の軽井沢まで行って宿泊しなさいということ？

<住民の意見の表明について>

○住人と話し合いを十分にしてから高速道路を造る気があるのか。H27 年に高速道路の計画がでてから住人の意見を聞く機会を作ったと説明会で言われたが、今年 10 月に新聞発表があってから意見を言える場が非常に少ない。

【見解】 国土交通省（事業予定者）による手続きのなかで、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間に、北杜市での説明会を計 10 回開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からのご意見を頂いています。また、令和元年 8 月 1 日から 9 月 2 日までの間に、環境影響評価方法書の縦覧を行い、その間に北杜市で計 2 回の説明会を行うとともに環境保全の見地からご意見を頂いています。さらに、令和 5 年 10 月に都市計画原案説明会を北杜市で計 2 回開催し、今回、公聴会においてご意見を伺っています。

※説明会を開いて意見を聞いていると言いつつ、その意見を一切無視し反映していない。ただ手続きを形式的に進めているだけ。

○住宅地を横切る形の案を出されているのに、住宅地を避けたと話されているのが、とても不愉快極まりない。住宅地に 7 メートル幅以上のものができる、土地はかからなくても影響がでる人多いと思いますが、どう考えているのか

【見解】 本道路における環境に関する影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。

○平成 27 年度に高速道路の計画が出てから、住民の意見を聞く機会を作ったと説明会では言われていたましたが、私たちにはそういう機会があったとは感じていません。私は大泉に生まれてから 30 年以上住んでいますが、27 年度以降にこの高速道路の計画について、直接住民に話を聞くから、住民の皆さんがお集まりください等の説明会を受けたのは、ここ数年のことと考えています。で、意見を求める機会や質問とかをこちらが一生懸命しても毎回同じ説明をされて、きちんと質問の回答がされていないというふうにも感じる事がとても多いです。毎回毎回、同じ内容を繰り返し説明するものであれば、特に開催する意味はないと考えています。

【見解】 住民のご意見を聞く機会につきましては、国土交通省（事業予定者）による手続きのなかで、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日まで

の間に、北杜市での説明会を計 10 回開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からのご意見を頂いています。

また、令和元年 8 月 1 日から 9 月 2 日までの間に、環境影響評価方法書の縦覧を行い、その間に北杜市で計 2 回の説明会を行うとともに環境保全の見地からご意見を頂いています。さらに、令和 5 年 10 月に都市計画原案説明会を北杜市で計 2 回開催し、今回、公聴会においてご意見を伺っています。

※説明会では毎回、山梨県が決めたことを説明するだけです。

<なぜ長坂分岐なのかについて>

○なぜ、わざわざ南清里から長坂まで、来るルートにしたのかなども、まったく説明がされていません。また、いつも説明されるのは、ルートでカーブがきつい、費用面のものということでお話をされているのですが、まっすぐ下るルートであれば、長坂に無理やりつなげる費用とかはないのではないのでしょうか。皆さんが気にされてる費用の問題も解決するのではないのでしょうか。

【見解】 本道路の新設区間は、清里高原の南側を通りつつ、アクセス性に配慮し高い走行性と安全性を確保するため、中央自動車道長坂 IC のやや北側で分岐し、東に向かい大門ダムの南側を通過し、そこから北進して長野県境を越える道路線形としています。また、住宅地・集落、別荘地、工場等の土地利用や自然環境等へ配慮し影響を小さくするよう位置を決定しています。

○私は令和 3 年に家を立てました。その際にハウスメーカーなどにもきちんと確認をしてもらいました。ハウスメーカーなどには周知する義務はないと前々回の説明会でお話をされていましたが、こちらはそれも心配して、ハウスメーカーに直接聞いていただいています。その際にはハウスメーカーから聞いてもらったときには、特にこの土地は関係ないので、問題なく進めてくださいという返答をいただきました。しかし実際に家を建て始めて、住み始めてから 3 年で土地が対象になるから出てけってというのは、余りにも理不尽で納得できない話だと思っています。

【見解】 都市計画原案は、令和 5 年 7 月 19 日に事業予定者である国土交通省からルート案の送付を受け作成を行いました。なお、頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。

○高速道路の建設に伴い、買収対象となる土地に

ついて、残地の買い取りをお願いしたい。

【見解】 用地補償については、事業実施段階において事業予定者が検討し、説明していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については事業予定者に伝えます。

<都市計画道路の目的について>

○都市計画での韮崎都市計画道路の目的の明示、経済効果のためなのか。土建業者への経済的効果、ばらまきのためなのか。これからこの道路が建設された後、経済効果があるようには思えない。

【見解】 本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。

○現状の高速ルートで十分です。中部横断道が完成しても時間はほとんど変わらないと思います。私も過去 2 回説明会等で、完成したら、現状この既設のルートで行く時間とどれくらい変わりますか、どのくらい短縮されるんですかと、そのような旨を聞いたところ、全く正確な答えはありませんでした。おそらくほとんど変わらないと思います。莫大な金と時間をかけて建設しても、通行台数、通行量は知れたものでしょう。むしろメンテナンス等の維持のお金は通行料で賄えるはずもなく国民負担です。中部横断道を利用しない国民も負担させられます。国民のための高速道といいながら、結局儲かるのは、一部の人たちだと思います。これ以上国民に負担を押し付けないでください。

【見解】 本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。

<放射能汚染土の使用について>

○私が懸念するのは、盛土工事に福島放射能汚染の土が利用されるのではないかとということです。中部横断道の盛土は、高さ 11 メートルにもなると聞いてます。完成後は、見上げるような高さに汚染土が積み上げられることを想像すると、安心して私が畑には行きませんし、高速道路沿いの農地は崩壊するでしょう。また、高速道路沿いの住民も心配で眠れなくなります。

【見解】 頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。

○計画では高い盛土がほとんどです。説明会でも

意見が出てましたが、なるべく高架の方が良いのではないかと感じております。盛土では住宅への影響範囲も広く、地域の分断も大きく感じます。また、疎外感も大きく感じます。土手に雑草が繁茂して、周囲の農地への影響も心配です。さらに死角が増えることによって、見通しが悪くなり、子供たちへの交通安全や犯罪に対しても、防犯対応が大きな問題になるかと思えます。その辺は大変心配しております。

【見解】 住宅地・集落周辺の道路構造については、橋梁形式とすることで周辺コミュニティに与える影響を最小限に抑えられると考えておりますが、今後、事業実施段階において事業予定者が検討し、説明していくことになるため、現時点ではお示しできません。頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。

<3つの分岐案について>

○以前ですね、説明会の中でですね、路線3つあると、その中からベストな案が現在の案だ、というふうに説明されたんですが、ちょっとそのままですね、ベストな案だからこれを納得しろと言われても納得できるわけがありません。

【見解】 中央自動車道から分岐するJCTの位置については、双葉JCTに近づくほど、長野県の野辺山方面に向かう道路延長が長くなり、土地の改変や自然環境への影響が大きくなります。あわせて、双葉JCTや須玉IC周辺などで分岐し野辺山方面に向かう場合、その方向に急峻な山地部があり、整備費用を要するトンネル等の構造が必要となりコストの観点等からも都市計画原案に示す(仮称)長坂JCTの位置が妥当であると考えています。

○いくらなんでもですね、この高根の北杜市の区間で考えるとですね、長坂につなぐというのはいくらなんでも無理なんじゃないかなと。長野県の県境からですね、高根の方に大きく西に曲がって、長坂につないで、長坂から双葉に出て、そこからまた白根ですかね、あそこに走っていくということになりますが、こんなZ型にする必要というのは、何でこうなるんだろうかと、もう推測するに一方的に推測するにはですね、これはもう経費を安くするためだけだというふうに思います。後世にですね、後世が使って、我々の世代じゃなくてですね、後世の方々も便利でいい道路だと言っていたかようなものを造っていかなきゃならないはずですが、こんなにですね、道路をひん曲げて、一旦西に

向かって、それから東に向かって、それから南に向かうというような形にするのは、非常によろしくないというふうに思うんです。

【見解】 ICの建設は、(仮称)高根IC、(仮称)清里ICの2カ所になります。設置位置については、住宅地・集落、公共施設、観光地へのアクセシビリティ等を考慮し、主要道路との接続位置の関係から都市計画原案が妥当であると考えています。

○現在、トンネル、橋梁などの道路をはじめ、公共施設、水道など、様々なインフラの老朽化が問題になっています。建設に係る資材や人手などの資源も、今後増々減少し、経費の高騰も見込まれます。限られた予算や資源を、新たな道路建設にあてる余裕はなく、生活に最低限必要なインフラの維持、整備に回すべきだと考えます。また、新たな道路もメンテナンスにコストがかかるうえ、いずれは老朽化するため、インフラ維持費用はさらに増えることとなります。これからの人口減少時代に、新たなインフラ整備は控えるべきではないでしょうか。

【見解】 本道路は、「災害時の代替路確保」「救命医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」など地域の課題を解消するためには、必要な道路であると判断しています。

<八ヶ岳南麓の自然、生活環境の保護について>

○八ヶ岳南麓の自然や景観は、北杜市の最大の財産のひとつです。移住や観光を促す基盤となっているだけでなく、生態系サービスや豊かな湧水、地下水といった水源かん養機能など、多面的な価値があります。道路建設により自然が破壊されることで、移住者や観光客への魅力を損なうばかりか、市民の住環境、営農活動にも支障をきたす可能性があります。生物多様性の低下や土砂災害などの原因となる危険もあります。メリットだけでなく、そうしたデメリットも観光業や農業に関わる方、住民にしっかりと説明してください。

【見解】 本道路における環境に関する影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。

○工事にかかる費用とともに、期間を示していただくとともに、建設工事に関わる住環境の悪化についても説明が必要です。5年10年の間、周辺道路にはダンプなどの大型車両が行き交い、区域のどこかで重機の音が聞こえ、振動が伝わってくる日々が続きます。大人たちにとっての5年10年はまだしも、子供たちにとっては育った年月の

ほとんどを、山を切り崩し、人工物に変える工事の景色の中で過ごすことになってしまいます。ふるさとのイメージは、道路工事しているまちなかで良いのでしょうか。

【見解】 本道路における環境に関する影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。

<ルートに環境影響評価の調査結果が反映されていないことについて>

○昨年 10 月に示された都市計画の原案は、現在示されている道路事業範囲の環境影響評価の現地調査の結果が反映されていません。原案には、現地調査、環境アセスの結果が反映されていないところで、原案が公表されています。国交省や県に聞きますとね、今度の次の準備書の段階だよなんて軽く言ってるんですが、それが正当でしょうか。こんなに多くの方が原案の真下になってですね、深刻な生活の影響を与えられているのに、基本的なところの環境影響評価の現地の評価が反映されないままに原案が公表されているっていうことをきちんと正したいと思います。

【見解】 本道路の環境に関する影響及びその対策については、環境影響評価準備書においてお示しすることになります。

○この原案を作るときに、環境影響の評価まで評

価の実態を反映せず、それから配慮ポイントの検討もずさんであるということをはっきり言いたいと思います。

【見解】 都市計画原案は、道路構造令の基準を満足した上で、住宅地・集落、別荘地、工場等の土地利用や自然環境等へ配慮し影響を小さくするよう位置を決定するとともに北杜市まちづくりビジョンに記載されている配慮要素への影響を極力回避されているため、妥当であると考えています

<長野県側との対応の違いについて>

○長野県側では、対象地域となる南牧村、小海町、川上村、南佐久地域等と住民等への勉強会と称した会が 5 回も開かれてるんですね。いつでもどこでも参加できるような体制でした。そしてさらに、財産区や区や商工会、それから観光協会、それからルート帯に関する住民団体との会議が 4 回開催されています。そして、ここはすごく大事なところなんですけど、長野県と地元自治体、それから国交省国道事務所による計画調整会議が、3 回開催されているんですね。山梨県では 1 回も開催されてません。これ、行政における不作為ではありませんか。国交省、山梨県、そして北杜市の不作為です。

【見解】 その他の頂いたご意見については、事業予定者に伝えます。

2026 年度会費納入とカンパのお願い

沿線住民の会は、会員の皆さんの会費、カンパで情報の収集、国交省、山梨県との交渉、ニュースの発行等の諸活動を行っています。山梨県から都市計画案のルートと環境影響評価の準備書が発表されましたが、それへの対応の検討を要する事態となっています。これからの取り組みをさらに強めていくために会費の納入と、出来るだけ多くのカンパを要請します。

◎会員：年会費 3000 円

- ・ニュース（年 6 回発行）をお届けいたします。
- ・会員の皆様でご希望の方はメーリングリスト登録、参加が可能です。ご希望の方は、振込用紙にメールアドレスをご記入ください。
- ※メーリングリストとは 会員内のメールで、いろいろな情報交換が可能な仕組みです。
- 各々の意見を瞬時に会員へ伝達可能です。

◎ニュース会員：年会費 1500 円

- ・ニュース（年 6 回発行）をお届けいたします。
- ※振込用紙に、「会員」または「ニュース会員」の明示をお願いします。

振込先 郵便振替 加入者名：八ヶ岳新ルート住民の会

口座番号：00220-7-50803