

2025 年 12 月 1 日

山梨県知事 長崎幸太郎 様
山梨県県土整備部長 寺沢 直樹 様
山梨県県土整備部都市計画課長 雨宮康治 様

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会

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）の
都市計画原案及び環境影響評価準備書（事業者案）に関する質問及び要請書

2023 年 10 月、山梨県は韮崎都市計画道路 1・4・1 号双葉・韮崎・清里幹線（中部横断自動車道 山梨県側）の都市計画原案を発表し、2025 年 10 月には国交省甲府河川国道事務所から山梨県へ環境影響評価準備書（事業者案）を送付されました。この都市計画原案及び準備書（事業者案）について大きな問題点と疑問があります。

そこで以下質問します。

1. 都市計画原案のルート案について

都市計画原案は、国交省甲府河川国道事務所が 2023 年 7 月に山梨県へ送った「詳細ルート案」を基にして山梨県が作成したのですが、その「詳細ルート案」の作成に当たり、甲府河川国道事務所は必要となる最新の現地の状況を把握せずにルート案を作成したことが様々な事実から明らかとなっています。

①甲府河川国道事務所は現地調査、航空写真を基にルート案を作成したと説明していますが、その検討に必要となる最新の現地の詳細地図を作成していない問題

甲府河川国道事務所は、環境影響評価の現地調査を行い、建設計画の対象となる地域の航空写真を撮影したと説明していますが、沿線住民の会の質問に対してそれらの調査活動のまとめとなる現地の最新の詳細地図は作成していないと回答しています。

建設計画のルート案を決めるに際しては、現地の最新の詳細地図がなければ対象となる地域にどのような農地、森林、住宅、工場等があるのか、配慮すべきポイント等を念頭に判断することは困難であり、事実上ルートを適切に検討することは不可能であると言えます。

しかも都市計画の詳細ルート案を作成した際に使用したと国交省が説明している航空写真の撮影年は 2019 年であることが判明しています。甲府河川国道事務所が詳細ルート案を山梨県へ送付したのは 2023 年 7 月です。甲府河川国道事務所は現状に即した最新の航空写真や地図でなく、実態が正確に反映されていない何年も前の古い情報を参照して詳細ルート案を作成したことは重大な問題です。

甲府河川国道事務所のずさんな調査・検討により作成された詳細ルート案を、山梨県が「都市計画原案」を作成する際に独自に北杜市における現地調査・確認を実施したのか、実施したのであれば現地調査の実施報告に関する記録を公開し記録に基づく説明と回答を求めます。その他、「都市計画原案」を作成する際にどのような資料に基づいて検討、作成したのかについても説明を求めます。

②都市計画原案のルート案では、住宅や既存集落、事業所、農地等が直撃された住民等から、ルート案の変更や建設計画を見直すよう厳しい意見が多数出ています。

- ・2024年1～2月、原案が直撃するなどした関係地域の行政区住民が働きかけ、北杜市公共施設で開催された国交省甲府河川国道事務所、山梨県、北杜市による説明会では、ルートに直撃、近接することになる住民から厳しい指摘とルート案の見直しを求める意見等が続出しました。

しかしいまだに行政による議事録の公開もされず、住民から出された意見がどのように反映されるのか明らかにされていません。

- ・2024年9月に3回にわたり行われた北杜市による道路事業範囲に係る地区説明会では、ルート案に係る住民等からルート案の変更と建設計画の見直しを求める意見が大多数を占めました。説明会の議事録は住民等の要請により北杜市ホームページに公開されましたが、いまだに住民等の指摘、要望、意見がどのような建設計画や都市計画のルート案に反映されるか明らかにされていません。
- ・2024年12月に山梨県が開催した都市計画原案についての「公聴会」では、17人が意見を表明しました。当日発言した公述人のうち、ほとんどが都市計画原案、建設計画の見直しの意見を述べました。公聴会開催の記録は当日配布された資料も含めて山梨県ホームページに公表されていますが、山梨県はその住民等の意見書の取り扱いについては検討中とのことです。すでに開催されてから一年近く経ています。

山梨県は、これら住民等からの意見と切実な要求を、これから策定する「都市計画案」にどの様に反映していくのか具体的な説明を求めます。

2. 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

①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ます。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）はその前に既に甲府河川国道事務所により作成されていたことになります（資料参照）。

準備書は中部横断自動車道の建設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ことが判明しました。これでは道路行政手続きの順番が逆です。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（事業者案）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。この点についても不適切な手続きが行われていたことが明らかになりました。

準備書は詳細ルート案が明らかにされた後、それが八ヶ岳南麓の自然、生活環境、景観等にどのような影響を与えるかを検討・評価し、同時にそれらの影響を緩和する方策を明らかにする重要な文書のはずです。それゆえ、ルート案の発表・検討の前にすでに準備書案ができていたというのは、理解しがたいことであり、その内容には極めて疑問があります。

このことに関し、山梨県の見解、説明を求めます。

②環境影響評価の現地調査も継続中でその結果も出ておらず、またその結果の評価、検討、予測も継続中にもかかわらず準備書（事業者案）を山梨県へ送付した問題点

甲府河川国道事務所は 2023 年 3 月に準備書（事業者案）を作成した後、同年 4 月以降 2024 年 7 月までに数回にわたり猛禽類や水象の調査を実施していることが判明しています。環境影響評価の調査が終了する前に環境影響評価の準備書を作成するということは、考えられないことです。

更に甲府河川国道事務所は 2023 年 3 月 27 日に「R4 峡北地域環境影響他検討業務」、2024 年 12 月 19 日に「R6 峡北地域環境影響他検討業務」をコンサルに委託契約しており、その中には「環境影響評価検討」業務が含まれています。すなわち、甲府河川国道事務所が山梨県に送付した準備書（事業者案）は、みずから環境影響評価検討が不十分であることを認め、追加の検討を指示した検討途中のものであることは明らかです。

甲府河川国道事務所が山梨県に送付した準備書（事業者案）の内容に関して大きな疑問が生じます。このことに関し、山梨県の見解、説明を求めます。

③詳細ルート案は甲府河川国道事務所が独断で確定したルート案に他ならないこと

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。

しかし都市計画案が作られる前にすでに準備書（事業者案）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他ならず、甲府河川国道事務所は都市計画原案（ルート案）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都市計画案に全く反映させないということを「詳細ルート案」作成時に最初から決め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一方的な押し付けに他なりません。

都市計画決定の手続きを全く無視している甲府河川国道事務所のこの準備書（事業者案）を、都市計画決定権者である山梨県はどのように認識しているのか説明を求めます。

3. 都市計画原案が道路構造令、ネクスコの設計要領を逸脱し違反する設計となっていることについて

山梨県が2023年10月に公表した都市計画原案は、甲府河川国道事務所が山梨県へ送付した「詳細ルート案」が基になっています。従って、詳細ルート案の問題点の指摘は、都市計画原案の問題点の指摘と同等です。

①都市計画原案では長坂 JCT と長坂 IC 間を「織り込み区間」としていますが、これは織り込み区間の定義を逸脱するもので大きな疑問です。これに関して山梨県の見解と説明を求めます。

織り込み現象は特別な道路区間で生じる現象です。その前提となるのは、1) その区間の上流端と下流端にそれぞれ二つ、あるいはそれ以上の同一の方向の流入路をもつ、2) その区間では二つ以上の交通流が互いに連続的に他の交通流を横切る交通が存在することです。ネクスコの設計要領ではこの前提が自明のものとして記述されていませんが、記述されていないからと言って「織り込み区間」の定義をねじ曲げて勝手に解釈することは誤りです。

織り込み区間では「1つの交通流が他の交通流をある距離間に横切ること」が互いに連続的行われますが、これは織り込み区間が他の交通形態と異なる特徴です。1つの交通流の一方的な他の交通流の横切りがあるだけでは織り込み現象は起きず、「織り込み区間」とならないことは明らかなです。また、「織り込み区間」では一方向のみの車線変更でなく双方向の車線変更が連続的に行われるため加速車線、減速車線は存在せず、本線への連続した付加車線（補助車線）となります。

ネクスコの設計要領でも「織り込み区間」では2つ以上の交通流が互いに連続して横切ることが前提とされており、それは織り込み区間の標準最小 600m、絶対最小 360m を表示した図（図 15-7 補助車線の長さ 設計要領第4 集幾何構造編 I-15-7）に流入部ノーズから流出部ノーズ間は1本の補助車線として明記されているのを見れば明ら

かです。

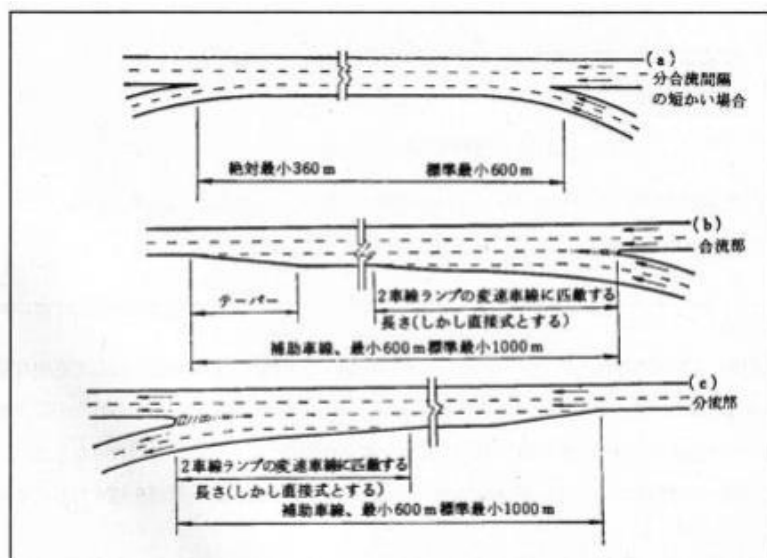
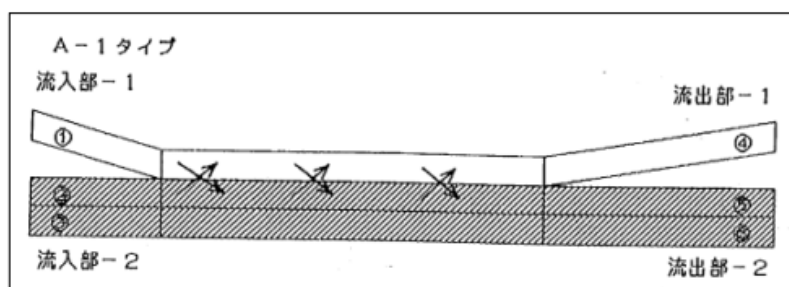


図 15-7 補助車線の長さ

また、旧建設省土木研究所建路部道路研究室の『織込み区間の必要長に関する調査』（平成 6 年 9 月）では、織り込み区間図（A-1 タイプ ランプ織り込み）の図が示されており、補助車線の流入部のノーズから流出部のノーズ間の車線は連続し、この区間で合流、車線変更、分流が連続的に行われることを示しています。



さらに、一般社団法人交通工学研究会『交通工学ハンドブック』には、「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」とあります。

また、交通工学研究会の「道路の交通容量とサービスの質に関する研究」報告書（令和 6 年 3 月）には、「織り込みとは、区間の上流から下流に向かってほぼ同じ方向に流れる 2 つ以上の交通流が連続的に合流、車線変更、分流を行って、互いに相手を横切る

現象のことである。このような織り込み現象が生ずる道路区間を織り込み区間という」と、より明確に定義されています。

甲府河川国道事務所の説明は、ネクスコの設計要領の「織り込み区間」をねじ曲げて解釈しているだけでなく、交通工学の定義をも無視した非科学的な暴論で誤りです。したがって、長坂 JCT から長坂 IC 間を「織り込み区間」とし、織り込み区間の最小値「絶対最小 360m」を満たしているからネクスコの設計要領を満たしているとする甲府河川国道事務所の主張は誤っていることは明らかです。

また織り込みは特殊な交通現象であり、様々な危険と弊害を伴うことが広く指摘されています。

- 1) 織り込み区間では、互いに異なる方向に進む交通流が交錯するために交通容量上のボトルネックになりやすい
- 2) 織り込み区間の交通は単路部で通常生じる以上の交通流の乱れをもたらす
- 3) ネクスコは設計要領で「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とすることが望ましい」（設計要領第 4 集 I-4-8）と指摘しています。
- 4) 織り込み区間長の計算は、ネクスコの「絶対最小 360m」を満たしていれば済むというものではなく、本線の交通容量や本線に合流するランプの交通容量、サービスレベル、安全面からの評価等様々な要素を検討してはじめて決定されるものです。これらに関し、山梨県の見解と説明を求めます。

②詳細ルート案の長坂 IC から長坂 JCT の距離が短すぎて危険であり、ネクスコの設計基準を逸脱していることについて

甲府河川国道事務所の設計では、新設する長坂 JCT から甲府方面への合流車線長は 210m、長坂 IC への減速車線長は 150m、合計で 360mとなっています。しかし、この減速車線長の計算には誤りがあります。

甲府河川国道事務所は 4 月 17 日に山崎誠衆議院議員に提示した資料の中で、減速車線長としてのテーパー長を 70m としていますが、これは誤りです。テーパー長の計算では、流出角を 1/20 としています。そしてシフト量を 3.5 としていますが、これには道路構造令で定められている側帯相当幅が計算されておらず、正しくはシフト量は 4.0 となります。そうすると減速車線のテーパー長は $4.0 \times 20 = 80\text{m}$ となり、減速車線長はこれにテーパー部を除く減速車線長 80m を足した $80 + 80 = 160\text{m}$ となるのが正解です。そうすると、長坂 IC から長坂 JCT の距離はネクスコの設計要領では 370m となります。

甲府河川国道事務所は長坂 JCT から長坂 IC の距離を 360m と設計しているので、明

らかにネクスコの設計要領に違反していて危険です。

このことについて、山梨県の見解と説明を求めます。

③「織り込み区間」の全織り込み交通量について

甲府河川国道事務所は詳細ルート案の説明で、長坂 JCT から長坂 IC を織り込み区間とし、その織り込み区間長を 150m と計算しています。その算出の根拠として、全織り込み交通量を 360 台/時としています。この数字はあまりに少な過ぎて疑問です。全織り込み交通量 V は $V_{w1} + V_{w2}$ ですが、その具体的な数字とその算出根拠の説明を求めます。

④都市計画原案の第三者の専門機関による検証・確認を求めます

以上、指摘したように甲府河川国道事務所が作成した「詳細ルート案」は道路構造令とネクスコの設計要領に違反していることやその他多くの疑問点があります。しかし甲府河川国道事務所はこれらの問題点を指摘されながらも、それを確認することなく設計は妥当であると強弁し、建設計画、設計に誤りがないかどうか検証しようとしていません。これでは到底、国民の理解を得られないことは明らかです。

中部横断自動車道の建設計画には巨額な国費が投入されるため、その建設に関しては間違いのない確実な設計が不可欠です。国民、県民がこの都市計画原案が道路構造令やネクスコの設計要領に違反していないと納得できるものであるかどうか、更に合理的で妥当であり信頼できるものであるかどうかを明らかにするためには、ルート案を作成した当事者である国交省甲府河川国道事務所ではなく、客観的な第三者の専門機関による都市計画原案の検証・確認が必要です。

この質問及び要請について 12 月 15 日までに書面にて回答するよう申し入れます。

【連絡先】

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会

連絡担当：佐々木郁子 電話 0551-47-6260