

中部横断自動車道の都市計画原案等に関する質問事項

1. 現計画、都市計画原案で新たに判明した問題点

1) 新設する長坂 JCT と長坂 IC の距離が短かすぎて、非常に危険な設計であること。ノーズ間距離は 340mしかとっていない。これでは加速車線と減速車線が重なり、加速車線から中央自動車道の本線に合流する車両と本線から長坂 IC で降りるため減速車線に入ろうとする車両が交差し、追突・衝突の危険性が高いなど都市計画原案は深刻な問題点を露呈している。車両の走行安全性を確保し、運転者や同乗者の命を守るべき道とは程遠いものであり、都市計画の原案として到底認めることはできない。事業責任者としての基本的な考え方を示し、合理的、妥当性、正当性のある具体的な説明を求める。

2) この危険性は道路構造令に違反した建設計画によるもの。合流車線と減速車線の間に必要とされる「織り込み距離」がなく危険性が高い建設計画である。

詳細ルート案では、長坂 JCT で中部横断自動車道が中央自動車道の諏訪から甲府方面に向かう本線に合流し、その直後に本線から長坂 IC に分流する設計となっている。道路構造令では、「合流端の直後に分岐端がある場合には、これらの接続端の間には織り込みを処理するための距離が必要である」と明記されている。そして、「織り込み区間の交通容量から必要となる値を求め」表 5-16 の値を参考にするほか、「長い方を取り距離を決定することを原則とする」と書かれている。

国交省が設定した中央自動車道の交通容量とそれに合流する中部横断自動車道の交通容量の値を明らかにし、その値から計算した織り込み距離はいくらになるのか説明を求める。

表 5-16 ランプの接続端間の距離

設計速度 (km/h)		48以下 (30マイル /時以下)	64~80 (40~50 マイル/時)	96~113 (60~70 マイル/時)	129 (80マイル /時)
走行速度 (km/h)		37~45	60~70	84~93	103
距離 L (m)	最小	60	120	150	275
	標準	120	215	275	365

『道路構造令の解説と運用』より

3) 新設する長坂 JCT と長坂 IC のノーズ間距離は、どのくらいの長さが適正と考えているのか、具体的な距離を示し明らかにすることを求める。

2. 長坂分岐案と一緒に須玉分岐案、双葉分岐案を検討していたことについて、各案についての建設案の提示や関係する事項についての説明を求める。

参照：双葉分岐、須玉分岐、長坂分岐の建設案図 山梨県が HP で公表したルート案図

3. 国交省甲府河川国道事務所の当時の小林達徳事業対策官による住民団体等への虚偽説明、ルート帯関係図の改ざん等など山積する問題点はいまだ解決されていない。更に 2023 年に国交省が詳細ルート案を決定する過程でも関係機関、関係団体等の了解・確認を取らないで決定したこと。また道路事業範囲、関係地域に居住する住民が家を新築する際にルートにあたっているかどうかとの問い合わせに対して虚偽の回答をするなど不適切な対応が続いていること。

2024 年 5 月 31 日に開催された国交省ヒアリングの際に具体的に指摘された行政(国交省・山梨県・北杜市)による建設計画地(北杜市)の地域住民等への公平性を欠く対応の問題について、当日国会議員により甲府河川国道事務所の責任は大きいと指摘されている。その後、国交省からは長野県と山梨県の対応の実態についての調査実施の有無や対応についての報告などは一切ない。

1) 1 キロルート帯地域に居住する住民が家を新築するため、ハウスメーカーとともに事前に甲府河川国道事務所の担当者へ住宅がルートに該当しているかどうか問い合わせ・確認した際に、担当者が「問題ない」と回答したので家を新築したところ、後に発表された都市計画原案ではルート案が新築した家を直撃したという問題。複数の事例が報告されている。これらについてどのように考えているのか、加えて担当者への聴き取り、事実関係等の調査に基づく説明を求める。

2) 国交省が詳細ルート案を決定する際に、中部横断自動車道の建設対象地域の道路、河川等を管理している地元自治体の北杜市の確認、了解を得ていないこと。また詳細ルート案で埋められることになる、世界かんがい施設遺産に登録されている北杜市高根町の村山六力村堰疎水について、それを管理運営している組合へ話もせず了解も得ていないこと。

これらを適正な手続きと考えているのか、説明を求める。