

2025 年 7 月 1 日

国土交通大臣 中野洋昌 様
国土交通省道路局長 山本巧 様
国交省関東地方整備局道路部長 河村英知 様
国交省関東地方整備局甲府河川国道事務所長 草野真史 様

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会

中部横断自動車道（長坂～長野県境）の都市計画原案の基となった
甲府河川国道事務所が作成した「詳細ルート案」の撤回を求めます

甲府河川国道事務所は 2023 年 7 月、中央自動車道長坂インター付近にジャンクションを
新設・起点とする中部横断自動車道の「詳細ルート案」図 16 枚を山梨県へ送付し、山梨県
はそれを踏襲して同年 10 月に都市計画原案として発表しました。

しかしながらこの都市計画原案には重大な瑕疵があることが判明しており、それ故現在
行っている手続きを中止し、その基となった「詳細ルート案」の撤回を求めます。

(1) 沿線住民の会では 2024 年 12 月、都市計画原案では中央道長坂インターから新設する
長坂ジャンクション間で、加速車線と減速車線の間に必要な距離を取っていないため車
両の動線が交錯してその走行や乗員の安全にとり危険であり、また道路構造令を満たし
ていないことを指摘しました（添付資料 3）。さらに都市計画原案のルート案が現地の住
宅や事業所を直撃し、地域を分断することとなり住民の生活環境に甚大な被害を及ぼす
ものであることも指摘して、都市計画原案の撤回を求めました。

(2) 都市計画原案では、長坂インターから新設する長坂ジャンクション間は当初より「織
り込み区間」として設計されていません（添付資料 1）。

高速道路で「織り込み区間」がある場合、交通量の多い高速道路では交通の遅延、渋滞
を引き起こし円滑な走行を妨げるだけでなく、運転者に極度の緊張を強いることになり
走行の危険性を増大させるからです。

(3) にもかかわらず、甲府河川国道事務所は 2025 年 3 月 9 日の沿線住民の会との現地面
談の終了時に、有上悟副所長同席のもと、当時の担当者である横山浩保全対策官が住民等
へ甲府河川国道事務所が作成した 17 ページの資料を配布しましたが、その資料では長坂

インターから新設する長坂ジャンクション間を突然「織り込み区間」だと主張を変え、ネクスコの設計要領の織り込み区間長「絶対最小 360m」を満たしており道路構造令にも適合していると言いはじめました。

しかし織り込み区間には「加速車線」も「減速車線」も存在しないはずなのに、「加速車線長 210m」「減速車線長 150m」とする全く的外れな資料まで提出し、4 月 17 日に行われた国交省本省企画課の原田駿平課長補佐による山崎誠衆議院議員への 2 月 6 日に続く 2 回目の説明の際には、長坂ジャンクションと長坂インター間を「織り込み区間」と明示した図を提示しました（添付資料 4）。国会議員のヒアリング・レクチャーでの国交省の一転二転する虚偽とも思われる説明は重大な問題です。

当初の加速斜線と減速車線が隣接する、織り込み区間ではない長坂ジャンクションから長坂インターの区間を、その後まったく考え方の異なる「織り込み区間」に変更したのはなぜなのか説明を求めます。

また、傾斜地で標高も高く寒冷地で凍結の恐れもある当該地域で、加速車線と減速車線の間必要とされる距離を設置せず、道路構造令を満たさない建築設計でなぜ安全に走行ができるのか、合理的な根拠に基づく説明を求めます。

(4) 高速道路、特に都市間高速道路（第 1 種）では、地理的条件もあり織り込み交通を避けるように設計することは当然のことです。

甲府河川国道事務所は都市計画原案の基となった「詳細ルート案」で織り込みを生じさせない案を発表しておきながら、その問題点を指摘されると後になって一転してそれとまったく異なる織り込み案を主張することは、国民を混乱させ愚弄するものであり認められるものではありません。

都市計画原案は車両の走行や乗員を危険にさらすだけでなく道路構造令も満たしておらず、これでは長坂ジャンクションの建設はできないことは明らかです。これに関わっているコンサルタントの責任も問うことになります。

このようなごまかしと言い逃れをする前に、まず現在行っている手続きを中止し、速やかにこの都市計画原案の基となった甲府河川国道事務所が作成した「詳細ルート案」を撤回することを求めます。

【添付資料】

1. 都市計画原案の長坂 JCT と長坂 IC 間の加速車線と減速車線の位置図

2023 年 7 月 甲府河川国道事務所が送った詳細ルート案 16 枚を基に山梨県が作成した都市計画原案の内容

この原案では長坂 JCT と長坂 IC 間の加速車線と減速車線の間必要とされる距離をとっていない

1. ネクスコの設計要領による織り込み区間の車線図

ネクスコの設計要領では長坂 JCT と長坂 IC 間を織り込み区間とする場合、加速車線と減速車線は連続する

3. 道路構造令による加速車線、減速車線、接続端間距離の位置図（参考）

道路構造令では減速車線 150m、加速車線 210m と定められており、加速車線と減速車線の間には一定の距離が必要とされている。この場合、織り込み交通は生じない。

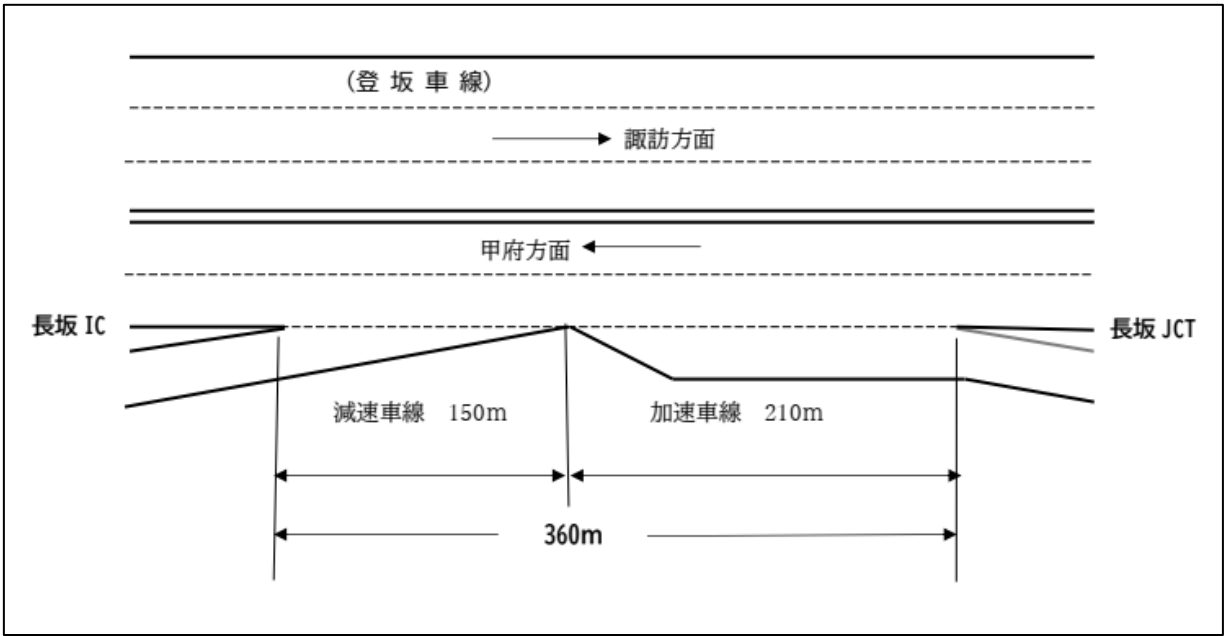
4. 2025 年 4 月 17 日に国交省が山崎誠衆議院議員に提示した説明資料の長坂 JCT と長坂 IC 間の織り込み区間図

この図では長坂 JCT と長坂 IC 間が赤字で「織り込み区間」と記され、いつの間にか都市計画原案が変更されている。

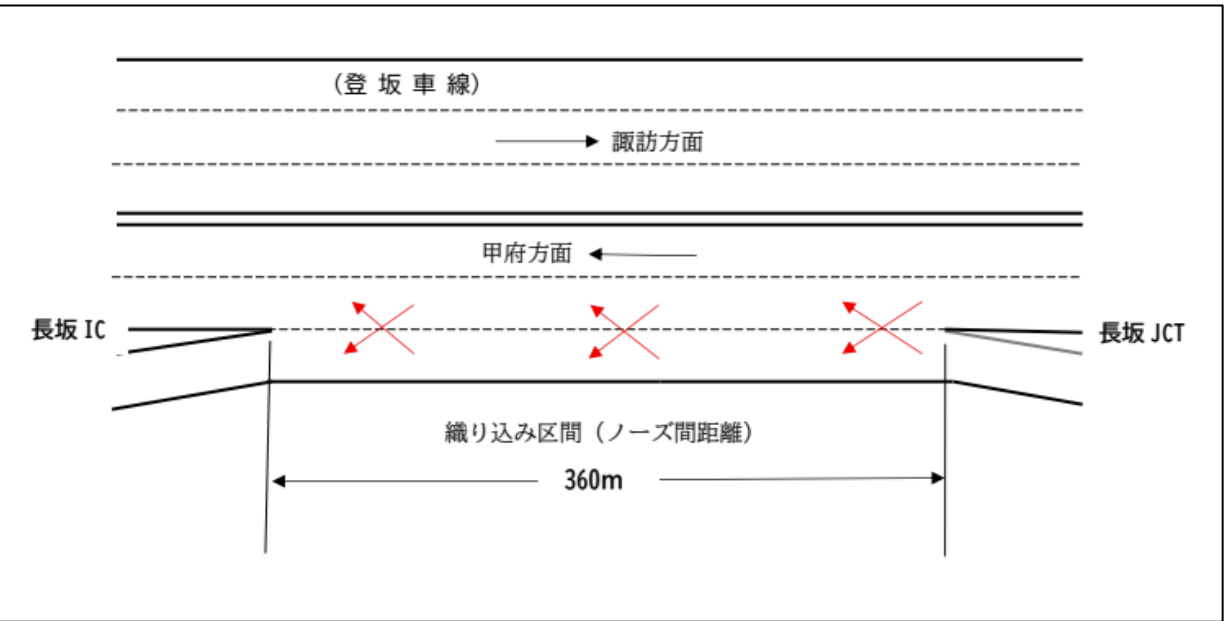
この要求書について、7 月 15 日までに文書での回答を求めます。

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会
連絡先：佐々木郁子 電話 0551-47-6260

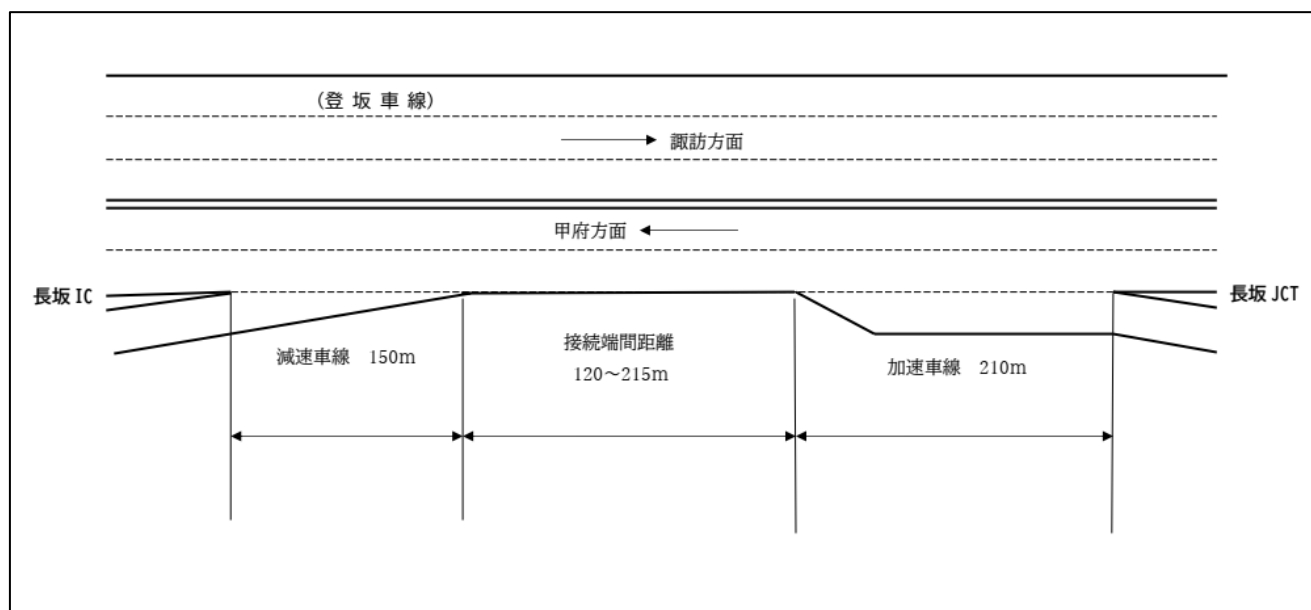
資料 1 都市計画原案の加速車線と減速車線の位置図（2023. 10 山梨県が発表）



資料 2 ネクスコの設計要領による織り込み区間の車線図（2025. 3. 9 現地面談の際に甲府河川国道事務所が提示した内容）



資料3 道路構造令による加速車線、減速車線、接続端間距離の位置図（参考）



資料 4 4月17日に国交省が提示した長坂 JCT と長坂 IC 間の織り込み区間図
長坂 JCT と長坂 IC 間は「織り込み区間」に変更されている

