

山梨県における中部横断自動車道北部区間の現状と課題 Remaining Issues in the Northern Section of Chubu-Odan Expressway, Yamanashi Prefecture

北村 琉ノ介

KITAMURA Ryunosuke

都留文科大学教養学部地域社会学科 環境社会学ゼミ 3 年

〔要約〕本研究は、静岡県から山梨県を経由して長野県と結ぶ、中部横断自動車道の北部区間に関して、計画が進まない要因について取り扱う。中部横断自動車道は、静岡県静岡市から山梨県甲斐市を結ぶ南部区間は開通しているが、山梨県北杜市から長野県小諸市をつなぐ北部区間は一部区間しか供用開始していない。南部区間と比較して、北部区間が未だ全面供用開始していない原因について、「住民理解を得られていない」、「計画しているルートに問題がある」といった仮説に基づき、過去の高速道路開発における類似事例や、周辺地域の市議会や住民向け説明会等の議事録、現地でのインタビュー調査を併用して、調査・研究を進めていく。

今回報告する 3 月時点では、文献や議事録の調査内容のみによる中間発表となるが、北杜市内と長野県佐久地域で出た意見を比較すると、北杜市からは反対意見が見られる一方、長野県佐久地域では賛成意見が多く見られるなどの住民意識に違いがあった。これらの違いから、地域の分断や受益圏・受苦圏の構造が中部横断道北部区間の沿線周辺地域で異なって発生していると考えられる。

〔キーワード〕中部横断自動車道、八ヶ岳、高速道路、高速道路開発、受益圏・受苦圏、地域の分断

1. はじめに

筆者は現在、中部横断自動車道（以下、中部横断道）ⁱ の北部区間ⁱⁱ に関する諸問題について、調査・研究を進めている。

これらのうち今回取り上げるのは、「中部横断道の北部区間の計画が進まない要因は何か」という点である。中部横断道は起点である静岡県静岡市清水区から山梨県甲斐市龍地をつなぐ全長約 87 キロメートル(km)の南部区間は 2021 年 8 月に開通しているものの、山梨県北杜市から長野県小諸市をつなぐ北部区間は未だ長野県佐久市御影新田から長野県南佐久郡佐久穂町をつなぐ全長約 22km の一部区間しか開通していない（図 1）。

南部区間と比較して、北部区間が未だ全面開通していない原因について、「住民理解を得



図 1 中部横断自動車道 略図

出典：UTY テレビ山梨

られていない」、また「計画しているルートに問題がある」といった仮説を立て検証する。現在進めてい

る、北杜市と長野県佐久地域における異なる立場の意見を比較した考察内容について述べていく。

2. 研究目的および方法

本研究の目的は、山梨県民の生活と密接に関わり、開通すればより便利になるであろう、高速道路である中部横断道の北部区間につい

て、潜在化している受益圏・受苦圏の構造を明らかにし、同区間の計画を阻む社会的要因を探ることにある。

研究方法は、主に過去の高速道路開発において類似している事例の先行研究や、周辺地域の市議会や住民向け等の議事録の調査、現地での関係者へのインタビュー調査を用いる。

3. 結果と考察

3月時点で、まだ住民へのインタビュー調査は行えていないが、議事録などの調査から中部横断道北部区間に対して、様々な意見が混在していることが分かった。

3-1 北杜市内における意見

主に山梨県側の通過沿線地域にあたる北杜市内には賛否両論存在する。まず、賛成的な意見としては、「地域の活性化・観光・防災のメリットをアピールして進めてほしい」、

『いのちをつなぐ道』である、事業の推進を強く要望する」、「災害に強い道路を造ってほしい」などの肯定意見がある。ここで言う「いのちをつなぐ道」とは、後述する長野県からの「現状場所によっては医療機関まで1時間以上かかってしまう状況を改善できる」と期待する意見とも関連する。

これらの意見のほか、「トンネルを造った場合の地下水への影響は?」、「環境への課題があると予想されるときは、レッドデータ調査委員に事前の相談をしてほしい」、「時間がかかりすぎているので速やかに進めてほしい」といった計画の進行に対する疑問や意見が見られた¹。

北杜市内における反対的な意見としては、以下の通りである。「この自然を残していくことが北杜市、山梨県の財産になると考えれ

ば簡単に開発推進とは言ってほしくない」、「八ヶ岳南麓の今ある自然と景観、眺望、さらに生態系の保全が私たちの生活を守ることにつながる。(国や県には)生活をどのように守っていくのか、しっかりと責任を持って考えてもらいたい」、「中部横断道については必要性、利便性がイマイチ見えない」、「中部横断自動車道の新ルート案には反対。まだルートが決まっていないこの時期に、北杜市が新ルート案を前提に北杜市中部横断自動車道活用検討委員会を発足させ、そこで議論を進めていることは拙速で、住民を無視していると言わざるを得ない」といった強い反対意見が見られた²。

ここに紹介した相反する立場の意見から、北杜市内での意見の違いやそれによる地域内の分断が引き起こされていることが推察される。

3-2 長野県佐久地域からの意見

中部横断道が通過する地域の中でも、北杜市と隣接している長野県の佐久地域側からは、次のような意見が出ていた。「中部横断道建設は熱い夢」、「救急医療搬送について、現状場所によっては医療機関まで1時間以上かかってしまう状況を改善できる」、「物流面においても高原野菜の運送に有利になる」、

「この道路を計画している八ヶ岳の南麓、それから東の山麓については、日本有数の観光地であり、観光客は自然環境を求めてくる。その期待を損ねてはならないと、環境と景観に注意をするのは大前提であるり、これは人の知恵を集めてやれば、できないことではないと思っている」といった、高速道路建設に対して全般的に肯定的な意見が見られた³。

¹ 出典：山梨県ホームページ、北杜市ホームページ

² 出典：UTY テレビ山梨 2023年7月23日

「中部横断道の北部区間 地元住民からは歓迎の声の一方、根強い反対も 山梨」

³ 出典：「中部横断自動車道(長坂～八千穂)意見交換会」議事録

3-3 考察

北杜市と佐久地域の代表的な意見をそれぞれ挙げてきた。これらの意見を比較すると、北杜市からは反対意見が見られる一方で、佐久地域からは賛成意見が多く見られるなどの違いがあった。この違いから、地域の分断や受益圏・受苦圏が分離している社会構造が中部横断道北部区間の通過地域で発生している可能性が考えうる。

現段階では、周辺地域の市議会や住民向け説明会等の議事録の精査のみに基づく考察となるが、今後は、過去の高速道路開発における類似事例の先行研究ほか、現地でのインタビュー調査を行い、前述した地域の分断や受益圏・受苦圏の構造が中部横断道北部区間の通過地域で発生している可能性について検証を行う。その上で、計画ルートそのものが有する、前述以外の問題点が潜んでいる可能性について調査・研究をさらに進める所存である。

参考資料

・国土交通省関東地方整備局 社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会 平成24年度分 2012年10月4日「『中部横断自動車道(長坂～八千穂)意見交換会』議事録」(最終閲覧日:2025年3月14日) URL:
https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000067387.pdf

・産経新聞 2023年8月7日
「動き出す中部横断道・北部区間 ルート案提示、経済効果297億円」(最終閲覧日:2025年3月13日) URL:
<https://www.sankei.com/article/20230807-S4NMOSNLYJJWBACHMVNHL5ZDI/>

・NEXCO 中日本ホームページ 2019年6月6日「E52 中部横断自動車道(八千穂高原IC～佐久南IC)開通1年後(新清水JCT～富沢

IC、下部温泉早川IC～六郷IC)開通1カ月後の状況 参考資料1 中部横断自動車道概要」(最終閲覧日:2025年3月13日)

URL:https://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/news_release/4564.html

・北杜市ホームページ 2014年3月4日
「第4回 北杜市中部横断自動車道活用検討委員会 資料一覧」(最終閲覧日:2025年3月13日) URL:
<https://www.city.hokuto.yamanashi.jp/docs/1477871482-136.html>

・北杜市ホームページ 2025年2月21日
「中部横断自動車道について」(最終閲覧日:2025年3月13日) URL:
<https://www.city.hokuto.yamanashi.jp/docs/1360.html>

・山梨県ホームページ 2019年9月3日
「地域住民との意見交換会」(最終閲覧日:2025年3月13日) URL:
https://www.pref.yamanashi.jp/kousokudouro/ikenkoukan_tiiki.html

・山梨県ホームページ 2025年2月28日
「中部横断自動車道 中部横断自動車道の概要」(最終閲覧日:2025年3月13日) URL:
https://www.pref.yamanashi.jp/kousokudouro/chyuubuoudann.html#chubu_gaiyou

・UTY テレビ山梨 2023年7月23日
「中部横断道の北部区間 地元住民からは歓迎の声の一方、根強い反対も 山梨」(最終閲覧日:2025年3月13日) URL:
<https://newsdig.tbs.co.jp/articles/uty/614890?display=1>

(50音順)

i 山梨県ホームページによると、「中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に、山梨県甲斐市を經由して長野県小諸市に至る総延長約132kmの高速自動車国道」である。

完成すると静岡県静岡市では、新東名高速道路（新清水ジャンクション）に接続し、経由地である山梨県甲斐市では、中央自動車道（双葉ジャンクション）に接続するほか、終点である長野県小諸市では上信越自動車道（佐久小諸ジャンクション）に接続することになる。これにより、「日本海及び太平洋の臨海地域と長野・山梨県との連携・交流を促進するとともに、沿線の方々が安心して暮らせるネットワークの構築、物流体系の確立や広域的観光ゾーンの形成・支援等に寄与するものと期待され」とされている。

ii 北部区間とは中部横断道の中でも、山梨県北杜市にある中央自動車道長坂インターチェンジ付近から、長野県小諸市にある上信越自動車道佐久小諸ジャンクションをつなぐ区間のことを指す。現在、長野県側の区間は佐久小諸ジャンクションから山梨県方面に約22km先の八千穂高原インターチェンジまで開通しているものの、山梨県側の区間は着工にすら至っていない（2025年3月時点）。なお、この北部区間が開通することで、前述したように山梨県と長野県だけでなくより広い地域に様々な好影響をもたらすほか、現状国道141号線しかない脆弱な交通網の強化や、移動時間の短縮による救急医療搬送への貢献が期待されている。

一方で、八ヶ岳周辺の豊かな自然環境への影響や工事や開通後の相応などによる地域住民への被害などが懸念されている。（山梨県ホームページより一部抜粋）