

## 中部横断道未開通区間が地域に与える影響

### The Local Impact of the Unopened Chubu-Odan Expressway Section

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 4年

[要約] 本発表は、山梨県内の中部横断自動車道北部区間(未開通)をケーススタディに、高速道路開発が与える地域への影響について研究した卒業論文を基にしている。同論文では、当該開発計画の概要や現時点で判明しているメリット・デメリットを整理し紹介した。その上で、北中市などで行われた沿線住民向け説明会の議事録や公開資料等の分析を行い、さらに「中部横断自動車道ハケ岳南麓新ルート沿線住民の会」に対するインタビュー調査結果も踏まえ、対象地域内で可視化されていない利益を得る対象と被害を受ける対象(受益圏・受苦圏)を船橋他(1985)に依拠しつつ明らかにした。

受益圏が広域的かつ抽象的に拡散する一方、実質的に被害を受けるエリアに相当する受苦圏は局所的かつ具体的に形成されていた。2025年1月現在、中部横断道北部区間は最終ルートが確定しないままであり、まだ建設前につき、受益圏・受苦圏の構造や範囲が変動する可能性から、それらが重なる場合と分離する場合があります。今回の事例から、受益圏・受苦圏の構造が地域社会に発生すると、修復できない亀裂が生まれ、住民間の分断を不可逆的なものとする事が判明した。

[キーワード] 中部横断自動車道、ハケ岳、高速道路開発、受益圏・受苦圏、地域の分断

#### 1. はじめに

本研究は、受益圏・受苦圏がみられる高速道路開発の一例として、静岡県を起点として山梨県を經由し、長野県とを結ぶ中部横断自動車道(以下、中部横断道)の山梨県内の北部区間通過地域(未開通)を扱う。対象地域内で可視化されていない受益圏・受苦圏を表出させると共に、同開発計画の停滞要因について分析した。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実態を明らかにする。

#### 2. 中部横断道北部区間の概要



図1 中部横断自動車道北部区間ルート案

出典:山梨県ホームページ

本論文で言及する山梨県内を通過予定の中部横断自動車道北部区間は、中央自動車道<sup>1</sup>長坂インターチェンジ(以下、IC)付近を起点に、開通済みの長野県側の中部横断自動車道北部区間の八千穂高原 IC へ接続する40キロ部分を指す(図1)。

### 3. 中部横断道のメリット・デメリット

国土交通省、山梨県、中日本高速道路株式会社(以下、NEXCO 中日本)の公開資料をもとに中部横断道計画がもたらすメリット、デメリットについて整理する。まず、中部横断道のメリットは3つ挙げられる。①移動時間短縮による利便性の向上、②道路の安全性や信頼性の向上による事故や災害時のリスク低下、③周辺地域の経済活性化である。一方で、デメリットも3つ、挙げられる。(1)環境破壊と景観破壊、(2)財産権の侵害、(3)(仮称)長坂ジャンクション(以下、JCT)における交通事故発生リスクである。

### 4. 受益圏・受苦圏とは

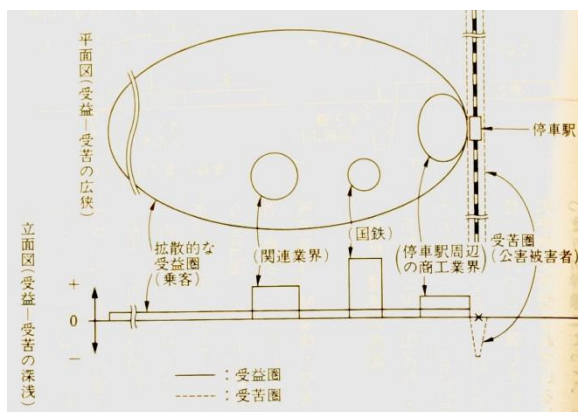


図2 「新幹線公害」の受益圏・受苦圏  
 出典:船橋晴俊他(1985)『新幹線公害  
 高速文明の社会問題』p.77

受益圏・受苦圏とは、船橋によると「ある社会資本の建設に伴う受益者の集合を受益圏と呼び、受苦圏者の集合を受苦圏と呼ぶ」視点のことである。高速交通公害の代表例である、東海道新幹線を分析する概念として誕生しており、本事例も高速道路という社会資本の建設によって発生しうるため、援用可能である。また、公害の加害者(受益者)と被害者(受苦者)の関係性を図2のように示すことで、平面図によって受益圏・受苦圏の重なりや広がり、立面図によって受益圏・受苦圏の深浅を可視化できる。

### 5. 議事録とインタビュー分析

#### 5-1. 議事録等公開資料の分析

「国土交通省関東地方整備局関東地方小委員会」と同会のメンバーによる「ワーキンググループ」、行政による「地元への説明会」のそれぞれの議事録をとおして、行政側は「住民への説明会にて丁寧に説明し合意を得ていきたい」とする反面、住民側は「ルート帯の急な変更や説明会の内容が不十分である」として行政の説明等に納得せず、行政と住民間で意見の乖離が起きていることが読み取れた。後述する議事録とインタビュー調査の知見を比較分析する際は、この点に注目した上で論じる。

#### 5-2. インタビュー調査の分析

中部横断道計画北部区間への理解を深め、当事者のいわゆる「生の声」を反映させた事例分析を行うため、2025年10月28日の13時から16時、山梨県北杜市大泉総合会館にて「中部横断自動車道ハケ岳南麓新ルート沿線住民の会」へのインタビューを実施した。同会は、2012年12月に結成以来、13年以上にわたり地元で活動を行っている北杜市

民による住民運動である。インタビューは共同代表 3 名に対して行った。

インタビューを通して、「既設の国道 141 号の整備改修に住民の半数以上が賛成」、「中部横断道計画に住民の声が十分に反映されていない」、「同計画をめぐる住民間の分断が一部で見られている」、「同計画に懐疑的な意見を持つ団体や個人に対する誤解が生じている」といった主に4つの知見が得られた。

## 6. 考察

公開資料と「中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会」インタビューの分析より、中部横断道北部区間計画における受益圏・受苦圏の構造を考察した。

公開資料からは、行政が計画段階評価の試行的もとで地元住民からの意見を聴取しながら手続きを進めてきた経緯が確認できる一方、当初の 3 キロルート帯から、1 キロルート帯へワーキンググループによる検討を経て変更された後、住民意見がどのように計画に反映されたのかは明確になっていない。行政は「丁寧なコミュニケーション」を一貫して行ってきたとする一方で、住民側は説明不足や一方的な説明会進行に不満を抱いており、両者の認識は平行線をたどったまま現在に至る。

インタビュー調査からは、新たな高速道路区間の開発よりも既存の国道 141 号整備を支持する地元住民が少なくないこと、計画案に対する住民の意見が十分に反映されていないこと、計画への賛否をめぐる地域内の分断、さらに反対意見への誤解<sup>ii</sup>が存在することが明らかとなった。これらは相互に関連しあい、対立構造を深める要因となっていた。

受益圏は国・NEXCO、山梨県・北杜市、関連企業、周辺商業・観光施設、高速道路利用

者など広域かつ抽象的に及ぶ一方、受苦圏は主に沿線住民であり、受益圏と比較して局所的かつ景観破壊や所有する土地の収用や立ち退き要求などの財産権の侵害といった具体的な被害をもたらすと考察する。

さらに、期待された利益が十分に実現しなければ受益圏は縮小し、被害のみが残る可能性が残ると考察される。

## 7. おわりに

現段階での中部横断道北部区間は、1 キロルート帯を元にしたルート案を都市計画案とし、都市計画決定のための準備が進められている。2026 年2月には山梨県による都市計画案の縦覧が始まり、事態は急速に動き出した。

しかし、住民の声を無視して計画を強行した場合、受益圏・受苦圏の構造は必ず表出し、沿線民の居住地域とそうでない地域の分断は不可逆的なものとなる。このような事態となった場合、近代日本において発生し、現在でも苦しみが続いている公害や開発事業のケースから受益圏たる国や行政、企業は何も学んでいないことを意味する。

さまざまな関係者にとってより良い「中部横断自動車道」を残すには、ルート案の見直しなど、真の意味で地元住民の声を行政が聞くことが重要である。それにより可能な限り、関係者間における認識や意見の相違を解消した中部横断道北部区間計画が求められよう。

筆者自身、卒業後も一山梨県民として本計画の動向に注視していきたい。

## 参考資料

- ◇ 北村琉ノ介(2026年)「中部横断道ハケ岳南麓ルートがもたらす受益圏・受苦圏」令和7年度都留文科大学教養学部地域社会学科卒業論文(環境社会学ゼミ)。
- ◇ 公益財団法人高速道路調査会(2016年)『高速道路五十年史』(最終閲覧日:2025年11月22日)
- ◇ 中部横断自動車道ハケ岳南麓ルート沿線住民の会 2025年6月15日「中部横断自動車道ハケ岳南麓ルート沿線住民の会ニュース No.78」
- ◇ 中部横断自動車道ハケ岳南麓ルート沿線住民の会 2025年10月10日「中部横断自動車道ハケ岳南麓ルート沿線住民の会ニュース No.80」
- ◇ 長谷川公一、飯島伸子、鳥越皓之、船橋晴俊編著(2001年)『講座 環境社会学第4巻 環境運動と政策のダイナミズム』有斐閣。
- ◇ 船橋晴俊、長谷川公一、畠中宗一、勝田晴美(1985年)『新幹線公害 高速文明の社会問題』有斐閣。
- ◇ 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11月18日)  
URL: [https://www.pref.yamanashi.jp/kousokudouro/ikenkoukan\\_tiiki.html](https://www.pref.yamanashi.jp/kousokudouro/ikenkoukan_tiiki.html)
- ◇ 山梨県ホームページ 2025年2月28日「中部横断自動車道の事業経緯」(最終閲覧日:2025年11月18日)  
URL: [https://www.pref.yamanshi.jp/kousokudouro/chyuubuoudann.html#chubu\\_keii](https://www.pref.yamanshi.jp/kousokudouro/chyuubuoudann.html#chubu_keii)

---

<sup>i</sup> 中央自動車道(中央道):東京都高井戸ICを起点に、山梨県大月JCTを経由する河口湖ICまでの区間(富士吉田線)と、大月JCTから愛知県小牧JCTを経由する兵庫県西宮ICまでの区間(西宮線)、長野県岡谷JCTと更埴JCTまでの区間(長野線)の3路線から構成される高速自動車国道(1982年全線開通)。

<sup>ii</sup> 反対意見への誤解:中部横断道南麓ルートに懐疑的な意見を持つ団体や個人(中部横断自動車道ハケ岳南麓ルート沿線住民の会など)は高速道路そのものに反対しているわけではなく、「ハケ岳南麓に高速道路を通すこと」に反対しており、真っ向から中部横断道に反対しているわけではない。しかし、メディアや行政はこれを「反対派」とし二局的な分断を助長している。