

「中部横断自動車道（長坂～八千穂）意見交換会」 議事録

○司会（長沼）

本日は、大変お忙しい中ご出席を賜り、まことにありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまより中部横断自動車道（長坂～八千穂）意見交換会を開催いたします。

私は、本日の司会を務めます長野国道事務所の長沼と申します。どうぞよろしく願いいたします。

お手元に配付させていただきました議事次第に沿って進めてまいります。

報道関係の皆様方をお願いいたします。カメラ・ビデオカメラによる撮影等につきましては、円滑な意見交換会の進行を図るため、冒頭のあいさつまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

開会に当たりまして、主催者である関東地方整備局・池田道路部長よりごあいさつ申し上げます。

それでは、池田道路部長、よろしく願いいたします。

○池田道路部長

皆さん、こんにちは。私、国土交通省で関東地方整備局道路部長を務めております池田豊人と申します。

本日は、お休みのところ、大勢の方々はこの意見交換会にお集まりいただきまして、本当にありがとうございます。心より感謝申し上げます。心より感謝申し上げます。

私のほうから、きょう、こういう意見交換会を開かせていただくことになりました経過及びこの会の趣旨、こういったことにつきましてお話をさせていただきます、最初の挨拶とさせていただきますと思います。

まず、この地域の 141号を初めとする一般道路の交通の状況の課題でございます。

その第1には、国道 141号及びほかの一般道路ですけれども、道路の性質上、高速に通ることが難しいという性質がございます。その関係で、この地域の物流、あるいは観光、こういったことを考えた場合に、速達性の面でディスアドバンテージ、不利がございまして、他の地域が高速道路等を整備されていく中で、相対的にこの地域が利便性が悪くなってきているということがございます。

第2には、141号を初めとする一般の道路につきまして、物流等の幹線系の交通と生活の交通が混在して使われておりますので、その関係で、大型車も多くて、日常的に交通安全の面で不安を感じている状況かと思えます。

3つ目は、特に長野県のほうに顕著でございますけれども、当地域の幹線道路は、141号を含めましても、数が少ない。長野県にとっては141号だけというようなことがありますので、そこで何か災害が起こる、あるいは大きい交通事故が起こる、こういった場合に、交通が途絶されて、生活が不安な状況になってくるということがあるかと思えます。

もう1つの点は、この地域に新しい発展の局面が訪れているということではないかと思えます。昨年の3月に、この地域からは若干遠く感じるのですけれども、非常に縁のある高速道路が開通しております。水戸の北部から高崎まで、北関東自動車道というのがありますが、ようやく去年の3月末に開通いたしまして、その北関東自動車道と、既に開通しておりました上信越自動車道——軽井沢、佐久平を通りまして長野のほうに行きますけれども、この道路が一体として使われることになりまして、いわば内陸に新しい東西軸ができ上がったということになりまして、日本の、特に東日本の東西軸といいますと、この地区にあります中央道、それからもう少し南にある東名、この2本であったわけですが、さらにもう1つ東西の軸ができて、この軸を通して、この地域が新しい発展ができる局面が出てきているのではないかと感じております。

これは、当地域だけではなくて、日本のこれからを考えた場合にも、東日本の内陸地域というものが非常に大きな役割をもってくる、そういう局面になってきているのではないかと感じております。

そういったいろいろな状況の中で、今回、中部横断自動車道の長坂～八千穂間の計画について、一昨年の12月になりますけれども、計画段階評価ということを始めさせていただきました。この計画段階評価では、私が今申し上げましたこの地域の課題について、本当にそうなのかということ委員会を通じながら検証していただいて、その上で、その課題についての道路交通という面での有効な手だてが何なのかということをもとめていただくというようなことになっております。

既に、現在までの間で、地域の住民の皆さんのご意見はもとより、長野、山梨、両県の知事さん、それから沿線、またその周辺の市町村長さんからのご意見や各種の団体の皆様からのご意見もたくさんいただきました。本当にありがとうございます。そういったご意見を踏まえながら、先月の18日に中間的なとりまとめというのを委員会のほうでしていた

できました。

その委員会の中間的なとりまとめでは、この地域の課題を道路交通として対応していく上では、高速道路というのが有効ではないかということになりましたけれども、一方で、道路建設に伴っての環境や景観を懸念する声が強くなるというようなことで、引き続き、追加的にコミュニケーションを図ることが重要ではないか、そういうとりまとめでございました。

以上のような経過の中で、本日、皆様方にお集まりいただきまして、意見交換会を開くことになったわけでございます。今申し上げましたような経過、それから今回の趣旨、こういうことをご理解いただきまして、ぜひ実り多い、意義深い意見交換会にしていいただければありがたいなと思います。

どうぞよろしく願いいたします。

○司会（長沼）

ありがとうございました。

それでは、報道関係の皆様方、カメラ・ビデオカメラによる撮影等はここまでとさせていただきます。ご協力をお願いいたします。

それでは、意見交換会に移らせていただきます。

まず、主催者の出席者を紹介いたします。甲府河川国道事務所・小林です。関東地方整備局・平岩です。

続きまして、意見交換会にご出席の皆様方をご紹介いたします。ごあいさつはいただきませんので、着席のままをお願いいたします。向かって右側から、着席順でご紹介いたします。

地元自治体から、北杜市長・白倉様。なお、北杜市長は所用によりましておくれたのご到着となります。それまで建設部長・深沢様をお願いしております。

佐久市長・柳田様。佐久穂町長・佐々木様。

住民の皆様方から、山梨県側住民代表・安岡様。2名の長野県側住民代表・井出様、篠原様。

各分野の団体代表といたしまして、社団法人長野県トラック協会・細萱様。北杜市商工会・小宮山様。佐久広域連合消防本部・木次様。中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会・齋藤様。レインボーの会・立石様。千曲バス株式会社・木内様。

以上、12名のご出席をお願いいたしております。

それでは、配付をさせていただいております資料の確認をさせていただきます。資料1から5までございます。資料1「中部横断自動車道（長坂～八千穂）意見交換会 これまでのコミュニケーション活動等の報告」でございます。資料2「第2回コミュニケーション活動の結果について」、資料3「知事意見（計画段階評価の過程でお聞きした意見）」、資料4「地元自治体等からの意見 長野県知事からの意見 各自治体等からの意見書、地元要望書」、資料5「地域団体等からの意見 中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会からの要望 北杜市内事業者からの要望 レインボーの会からの要望 北杜市大泉町地区長からの要望 八ヶ岳南麓中部横断自動車道に反対する会からの要望」でございます。

もう1つ、「中部横断自動車道（長坂～八千穂）第1回コミュニケーション活動結果（概要）」でございます。こちらのプリントしたものでございます。

ございますでしょうか。

それでは、本日の意見交換会の進行を務めていただきますコーディネーターを井上赫郎様をお願いしております。

井上様をご紹介いたします。どうぞ中央をお願いいたします。

井上様は、株式会社まちづくり研究所の代表取締役として、都市計画、まちづくりのコンサルタントの仕事をされております。また、これまで、杉並区都市計画審議会委員、国分寺市市民会議委員、小平市まちづくり審議会委員等を務められているほか、住民参加によるまちづくりなど、各地のまちづくりにかかわっておられます。また、今回は、社会資本整備審議会道路部会関東地方小委員会からご推薦をいただいたことから、コーディネーターをお願いしたところでございます。これよりの進行につきましては、井上様をお願いいたします。

それでは、井上様、よろしくをお願いいたします。

○井上（コーディネーター）

皆さん、こんにちは。井上と申します。よろしく申し上げます。

私は、役所の者ではありません。民間のコンサルタントです。きょうは、意見交換会の司会進行役を頼まれました。中立・公平な立場で進行に当たりたいと思いますので、皆様方のご協力をお願いしたいと思います。

きょうの議論は、きょうここで何かを決めるという場ではありません。テーマが2つほ

ど与えられております。環境・景観の保全の問題。これは、今までのコミュニケーション活動の中で一番意見が多かった項目です。もう1つ、旧清里有料道路の活用というテーマです。この2つをめぐって、ご参加の皆さんからいろいろな意見をいただきたいと思っております。

ここで出された意見は、少し整理はさせていただきますけれども、現在この問題は、社会資本整備審議会の中の小委員会で議論しています。大学の先生等が集まって議論している場です。そこで、きょう出た皆さん方の意見は私のほうからすべてきちんと報告したいと思しますので、ぜひ率直、活発な意見を出していただきたいと思っております。ご協力をお願いいたします。

それでは、きょうの進行ですけれども、最初に、今ちょっとお話もありましたけれども、今までの計画段階評価——要するに、まだ計画が決まってない段階でいろいろな検討をするということでもあります。その辺のやりとりの報告を最初に国のほうからご説明いただきたいと思っております。お願いいたします。

壇上にパワーポイントが映りますので、10分間ぐらいになるかと思っておりますけれども、ごらんいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○小林（甲府河川国道事務所）

甲府河川国道の小林と申します。

（パワーポイント）

私のほうから、これまでのコミュニケーション活動の報告ということで、資料1をしまして、簡単にご説明をさせていただきますと思っております。

（パワーポイント）

1点目でございますが、中部横断自動車道の概要でございます。中部横断自動車道は、延長約132キロの道路でございます。山梨県の増穂インターから双葉ジャンクションまで、それから佐久南インターから佐久小諸ジャンクションまで、この間が既に開通をしております。新東名とつながります新清水ジャンクションから増穂インターまで、八千穂インターから佐久南インターまで、この間を現在事業を進めてございます。

今回の長坂ジャンクションから八千穂インターの間につきましては、平成22年12月から計画段階評価の試行を実施しているところでございます。

（パワーポイント）

計画段階評価の概要についてご説明をさせていただきます。公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるため、事業の必要性等が検証可能となるよう評価の手法を改善するとともに、計画段階での事業評価を新たに導入したものでございます。平成22年度に導入したものでございます。

内容としましては、事業の必要性とか内容が検証可能となるよう評価の手法を改善することが1つの目的でございます。

具体的には、解決すべき課題というものを把握しまして、その課題の背景ですとか、そういったものを把握いたしまして、原因分析を行っていくということでございます。

従来の評価というのは、新規事業採択時評価、再評価、事後評価という評価を行ってまいりました。これらは、いずれも、事業を着手する段階からの評価ということでございます。こちらをオープンの中で議論していたわけですが、今回の計画段階というのは、その前の段階で評価を行うものでございます。道路事業の場合ですと、都市計画決定ですとか環境アセスメントといった法律に基づく手続きに入る前に事業を評価しようという取り組みでございます。

(パワーポイント)

中部横断自動車道（長坂～八千穂）で、その計画段階評価をどのように行ってきたかということでございます。これまで、計画段階評価を行います社会資本整備審議会関東地方小委員会というものを5回開いて、審議をしてきてございます。

その間、コミュニケーション活動ということで2回、1回目、2回目のアンケート、それからオープンハウス、パネル展等のコミュニケーション活動を実施してきております。

本日は、これらのコミュニケーション活動を受けまして、皆様のご意見を報告し、対策案の審議を行いまして、中間とりまとめを公表したところでございまして、本日はその中で位置づけられました追加のコミュニケーション活動ということで、2つのテーマについて意見交換会を実施していくというものでございます。

(パワーポイント)

これまでの検討の中で、周辺地域の課題と目標というものを設定してまいりました。

まず、周辺地域の課題といたしましては、産業物流の課題、救急医療の課題から環境・景観を保全することの課題ということで、この9つの課題を設定させていただいております。

これらの設定された課題に対しまして、それらを解決していくための目標として、同様

に、相対する9つの目標を設定しております。生産品の輸送時間を短縮、救急医療への移動時間を短縮する、それから環境・景観の保全ということで、これらの目標についてとりまとめたところでございます。

(パワーポイント)

対策案でございますが、第2回のアンケートでは、対策案の①、全区間で新たに道路を整備する案、対策案の②、旧有料道路を一部区間で有効利用する案という2つの案に加えまして、案の③としまして、国道141号を改良する案、それから整備なしについてもご意見を伺ったところでございます。

お手元に配付しております冊子、それから資料2「第2回コミュニケーション活動について」、こちらの資料が第1回、第2回のアンケートでいただいたご意見をとりまとめたものでございます。第1回アンケートにつきましては、平成23年2月から3月にかけて実施しまして、7,299件のご意見をいただいたところでございます。また、1回目の結果を受けまして、第2回目のアンケートを平成24年1月から2月に実施しまして、全体で1万9,892件のご意見をいただいたところでございます。

いただいた意見につきましては、そちらのほうのキングファイル11冊にとりまとめているものがすべてでございまして、この意見をとりまとめたものが資料2という厚い資料になりまして、先日、4月12日に開かれました関東地方小委員会の資料として使われたものでございます。

また、アンケートだけではなく、各自治体や経済界の団体の方々、オープンハウスで多数のさまざまなご意見をいただいているところでございます。こちらのいただいたご意見につきましては、ホームページでも公開をさせていただいているところでございます。

さらに、資料3でございますが、山梨県及び長野県の知事さんからもご意見をいただいております。

また、資料4及び資料5で掲載をさせていただいておりますが、さまざまなご意見やご要望をいただいたところでございます。

このような意見をもとに中間とりまとめが関東地方小委員会においてご審議いただき、結果を平成24年6月18日にホームページ上で公開させていただいたところでございます。

(パワーポイント)

こちらが、先ほど申し上げました中間とりまとめでございます。全文を読ませさせていただきます。

- 中部横断自動車道（長坂～八千穂）については、平成22年12月より、計画段階評価の試行に着手し、自治体や関係団体を含む地域の方々の意見を伺いながら、対策案の検討を進めてきたところ。
- 今般、各対策案の特徴を比較及びそれに対する自治体や関係団体を含む地域の方々の意見を受けた結果、以下のとおりとりまとめる。
- ・対策案としては高速道路の整備（【案①】全区間で新たに道路を整備する案、または、【案②】旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案）が有効であると考えられる。
 - ・一方で、一部地域において「環境・景観の保全」に対する根強い意見が依然として見受けられること等から、今後、高速道路の整備を基本的な方向性としつつ、追加的なコミュニケーション活動を実施した上で、当委員会の最終的な評価をとりまとめる。

この6月18日にとりまとめられました中間とりまとめを受けまして、本日、2つのテーマについてご意見を伺うという意見交換会を実施させていただいたところでございます。

私のほうからの説明は以上でございます。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございました。

大分時間をとりましたけれども、今までの経過についてはご報告のあったとおりでございます。

それでは、貴重な場ですので、早速、皆さん方からいろいろな意見をお聞きしたいと思います。全部で12名の方が参加されておりますので、最初に、この事業についての全体的な考え、及び環境・景観の保全についてどのようにお考えかということについて、皆さん方にお尋ねしたいと思います。

12名ですから、1人10分も話してしまうとすぐ終わってしまいますので、おおむね3分ぐらいの見当で、厳密にチェックするわけではありませんけれども、そのぐらいの形で簡潔にご発言いただければと思います。

席の順に、中部横断自動車道全体についての考え及び環境・景観の保全についてのご意見ということで、個人的なご意見でも構いませんので、お話をいただきたいと思っております。

こちらの順で行きたいと思っておりますけれども、北杜市長の白倉さん、今来られたばかりだ

と思いますので、一番最後に回します。よろしいですか。ちょっと皆さんの様子を聞いた上で。

それでは、佐久市長の柳田さんからお願いしたいと思います。

なお、速記も入っておりますし、皆さん方の発言はきちんと記録いたしますので、よろしくをお願いします。

○柳田（佐久市長）

佐久市長の柳田清二でございます。

今、コーディネーターの先生からお話がありました、環境に関する、あるいは景観に関するというお話でございますが、多くの皆さん、また長きに渡って運動が繰り広げられてきた中部横断自動車道の建設運動でありますけれども、景観、あるいは環境といった視点は、この高速道路の能力というものも含めて大変重要な課題であると認識しております。そして、環境への配慮というものも重視して行っていかなければならない、大切な問題だと思います。

また、この高速道路が建設される基本的な方向が示されているわけでありましてけれども、さまざまなご意見がある中で、環境に対する、あるいは景観に対するご心配があるとするならば、そういった意見を十分にお聞きするということが大変重要なことだと思います。そして、その意見を聞いた上で、実際には事を進めている事業主体と意見交換が必要だろうと思っております。

そして、意見の齟齬はないだろうか。景観が失われる、自然環境が破壊されるとするお考えについて、事実そういったことが発生するかどうか。これはまたアセスということもあるでしょうし、基本的な学問的見地ということもあろうかと思えます。こういったものを十分に分析した上で、環境へのご心配をされる皆さんにも十分なお説明が必要だろうと思えますし、そういった機会も大切なことだと思います。

そういうことによって、全く一つの変化もないということはないでしょうけれども、ご指摘の心配される点について、工夫ができる点は行っていくべきでありますし、また、そのことによって克服できるものがあれば、それはまた行っていくべきであろうと思えます。

そういう意味では、何が失われるのか、あるいは工夫をすれば保てるものは何であるのか、どういったことが乗り越えることができる課題なのかということ、私は話し合っていく必要があると思えますし、また、こういった高い標高を走る高速道路は、全国的にも、

あるいは世界的にも幾つも例があるわけでありますので、そういった先進的な例も含めて研究を深めていく。その話し合いによって合意点を見出していくということが、私は必要なことではないかと思えます。

ある意味でいうとプロセスの問題として、両方の立場から、建設をしていこうとする勢力もありますし、心配を重ねる皆さんもいらっしゃいます。事業主体としての責任もあります。そういったものをそれぞれ尊重しながら、話し合いの機会の中で、十分に知恵を絞っていくことが今後必要なことではないかと思っているところでございます。

以上でございます。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございました。環境や景観が大事だというご指摘と、いろいろ懸念する方がいるのだから、そういう声を聞いたり、意見交換とか説明を十分にやるようにという意見、及びいろいろな工夫をしたらどうかということでのご意見が出されたかと思えます。

それでは、引き続きまして、佐久穂町長の佐々木さん、お願いしたいと思います。

○佐々木（佐久穂町長）

佐久穂町長の佐々木でございます。

一般的な中部横断自動車道について、まず申し上げます。私たち南佐久郡、そして佐久市も含めてですけれども、佐久に住む者にとりましては、中部横断自動車道の建設というのは本当に熱い夢でありました。

というのは、さっき池田部長さんのお話にもありましたけれども、私たちの地方を縦貫している道路というのは国道 141号 1本しかないわけです。私たちが今まで一番大変だなと思ったのは、医療面です。南佐久側の一番南側の村は川上村というのですけれども、その一番奥の集落から、三次医療の佐久総合病院まで、救急車で走っても1時間近くかかってしまう。20分以内に到着しないと命の保証はないよという中で、1時間というのは非常に長い時間なのです。ぜひ高速道を開設した中で、何千人かの皆さんが短い時間で到着するわけですから、その皆さんの負託にもこたえたいということ。

また、物流の面です。川上、南牧村さんは日本一の夏の高原野菜の産地でもあります。これをきちんと予冷をした中で消費者の皆さんにお届けしたい。それには時間的に30分短縮できる高速道路がどうしても欲しいということでございます。

そんなことから私たちは、いろいろな面で、今まで長い間、高速道に対しての中央要望を続けてきたところでございます。

それから、自然環境と景観についてでございます。多分、この高速道が開設されますと、日本一標高の高いところを走る道路になると思うのです。そして、この道路を計画しております八ヶ岳の南麓、それから東の山麓については、日本有数の観光地であります。お客さんも大勢自然環境を求めていらっしゃいますので、その皆さんの期待を損ねてはならないと思います。ですから、環境と景観に注意をするのは大前提でございます。これはありったけの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おります。

私の住む佐久穂町は、今、仮称八千穂インターまで工事中でございますけれども、実は7～8年前に私の町の町民の皆さんからも、非常に環境と景観についての懸念がされました。せっかくこの景観のいい、環境のいい佐久穂町に越してきたのに、何で黄金色の波を打つ田んぼをつぶして高速道路をつくって、茂来山をみえなくするのかというおしかりをいただいたのですけれども、その集落からみえる写真を大きなパネルにしまして、完成の予想図をかいてもらいまして、こうなるんですけれども、どうでしょうかというお話をいたしましたら、ああ、これならいいじゃないか、問題ないやということで、その話し合いはそれ1回で終わった経験があります。

ですから、きちんと説明をする、きちんとお話をする、ご意見をお聞きするというところで、この自然環境と景観については相当なものがクリアできるのではないかと思っております。

以上でございます。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。道路全般については、医療の問題とか農産物の物流の問題から必要ではないか、期待するというようなご意見だったと思います。環境や景観については、そのことがこの地域の財産なので、いろいろ知恵を絞っていけばいいし、きちんといろいろなことを説明する必要があるということだろうと思います。

今までのコミュニケーション活動では、まだ具体的な計画が決まっていないということもありますので、なかなかそういうのが示されていない点もあったかなと思います。これからの問題かと思えます。

それでは、引き続きまして、今回、3人ほど、公募で参加者を求めました。全部で25名

の応募がありまして、抽選で3名の方においでいただいています。山梨県側から1名、長野県側から2名ということです。同じようにご質問させていただきたいと思います。

それでは、山梨県から来られました安岡さん、お願いいたします。

○安岡（山梨県住民代表）

山梨県北杜市大泉町というところに住んでおります安岡と申します。

私も移住者として、この八ヶ岳南麓における最も重要な観光資源、素晴らしい環境と雄大な景観に引かれ、移住してきました。そういった方は非常にたくさんいまして、単に田舎で土地が安いからではないのです。全国、あるいは世界を旅して、なおこの地域の独特で貴重な魅力に引かれ、永住地としてここを選んできています。そして、その環境、景観を求めて、多くの観光客も訪れていますので、そこに高速道路を建設するという事は、その魅力そのものを失ってしまって、高速道路で通過するか、道路で来て眺めるだけの場所になってしまい、この地域の独特の独自性を損なってしまうのではないかと危惧しています。

私の移住してきたきっかけですけれども、ご存じの方もいると思いますが、化学物質過敏症で、空気の汚いところには住めません。私以外にも、この環境を求めて、かなり市内に移住してきています。これも単に田舎では、避難地としては適していませんで、田んぼ、畑の多いところは、農薬がありますので、避難地にならないのです。うちは標高が1,300メートルなのですけれども、標高1,300メートルのところまで来れば、農薬も上がってきません。そういう地域というのは非常に少ないのです。それだけ敏感な人たちが選んでいる、とても素晴らしい環境。そこに、夜中でも交通の途切れない高速道路が通ると、やっと避難してきた人たちが行き場を失いまして、またどこか探さなければいけない。そういう切実な思いがあります。

標高が高くて寒冷地でありますので、自然の回復力も弱いので、開発に対するインパクトは、ほかのちょっと涼しい地域とは大きく違うと思いますので、そこも考慮いただきたいと思います。

ですから、既にある国道141号線を改良したり、せめて新しい道路をつくるにしても、アルプスに並行させて車を分散させるよりも、高速道路のような人工構造物をあちこちに分散させないことが、環境・景観の保全につながると思います。なるべく自然に手をつけないことが、この地域の魅力をそがず、むしろ魅力を高める方向になると思っています。

結構お金もかかります。数千億の建設費と、永遠にかかる維持費、取り返しのつかない環境破壊という負の遺産よりも、このすばらしい、かけがえのない環境を次の世代に残してほしいと思っています。全国どの地域も同じような手法で発展させようとする考え方は、そろそろ変えてもいいのではないかと考えています。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。すばらしい環境、雄大な景観というご指摘で、また、体の治療のためにもこういう環境がということで安岡さんはやってこられたのだと思います。それが高速道路ができるとどうになってしまうのかなという心配だったと理解します。

引き続きまして、今度は、長野県から来られました井出さん、お願いしたいと思います。

○井出（長野県住民代表）

皆さん、こんにちは。本日は、中部横断自動車道（長坂～八千穂）意見交換会の長野県住民代表参加登録票をいただきました、井出征治という者です。長野県側住民代表として意見を述べさせていただきます。

まず、テーマは環境・景観の保全ということでございますけれども、私たちは、保全しながら観光を進めていきたいと思っている、そういう感じでございます。佐久穂町には、日本有数のシラカバ林、群生地を有する八千穂高原を初め、白駒の池や、秘境古谷溪谷の源流には幻想的な乙女の滝などがあり、四季を通じて町内の至るところにさまざまな山野草が咲き競う町であります。中部横断道のルートにつきましては、環境や景観の保全にできる限り配慮され、計画区間全線が早く開通することを望んでおるところでございます。

そのほか、いろいろと私の考えを述べさせていただきます。

観光地連携絡みにつきましては、佐久の八ヶ岳周辺にも、世界のリゾート軽井沢に次ぐ、各市町村内の別荘、スキー場、ゴルフ場、また松原湖、白駒の池、雨池、双子池等、数々の自然の湖があります。北八ヶ岳には、全国 1,800種類のコケのうち、485種類ものコケが群生している、新しいスポットになろうとしております。東洋一のシラカバ林、レンゲツツジ、秋は紅葉と、この広大な大自然を全国各地から、また外国人の皆様方にも心から喜んでいただけるものと確信しております。それには中部横断道が一日も早く開通していただきたいと切に要望するものです。

次に、2つといたしまして、産業物流についても、高速道路がなくては、広範囲な場所

に品物を届け、生産品を届けられず、大手の会社も入ってきません。そのためにも道路をよくしてもらって、流通をよくしてもらいたいと思います。

それから3つ目は、地域活性・連携の関係で、すぐ隣が国道141号線でございますが、先ほど佐久穂町長さんからも話がありましたけれども、風水害で崩れると、陸の孤島になりかねない場所があります。一日も早く、そういうことのないように、もう一車線、幹線道路141プラス中部横断道路をやってもらいたいということでございます。

それから、日本列島の本州中心地に近い太平洋から日本海に通じる最短距離のコースでございます。開通により、観光や産業の新たな発展を期待するとともに、地震、津波、原発事故、土砂災害等における緊急輸送路として、国家的にも早期に開通を実現していただくべき重要な道路と確信しております。

以上、簡単ではございますが、中部横断自動車道の早期実現に向け、長野県住民代表の意見とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。井出さんはどこにお住まいなんですか。——佐久穂町ですか。いろいろな豊かな景観資源があるのだ、これが財産だというご指摘でした。それを生かすためにも、ルートをいろいろ工夫しながら、早期に中部横断自動車道の建設をというご意見だったかと思います。

それでは、引き続きまして、長野県から篠原さん、お願いいたします。

○篠原（長野県住民代表）

篠原です。よろしくお願ひいたします。長野県側の住民代表ということでございますが、私、すぐこの隣の小海町の出身でございます。国道141のすぐそばに生まれてから70年住んでおります。

中部横断道の開通につきましては、佐久地域の住民にとって長年の懸案事項であります。特に、佐久穂町から南部の南佐久南部地域につきましては、国道141号が幹線として1本しかないということで、大きな災害——最近ではゲリラ豪雨等が頻発しておりますけれども、時間雨量30ミリ以上の降雨の場合には必ず141号が通行どめになるというような例が過去にもございます。そういう意味で、中部横断道の早期開通が、代替道路といえますか、もう一本の幹線として早期開通が望まれると感じております。

佐久穂から南部のJA長野八ヶ岳管内におきましては、高原野菜の大産地でございます。シーズンにおきましては、1日当たり100台以上の大型トラックが141号線を起点に全国各地へ野菜を供給しているということでございます。この141がもし寸断されるようなことがありますと、全国にそれらの新鮮な野菜の供給もままならない。過去にも、8月に2個の台風が来たときに、中央高速が山梨と伊那地域で通行どめになり、18号線が軽井沢で通行どめになって、東京方面には野菜が1台も届けられなかったというような経験もございました。そういう意味では、1本通れる高速がその中にあれば、そういうこともないように、今になっては思うわけです。

もちろん、先ほど山梨側の代表の方からも意見がありましたが、環境に対する不安、景観に対する不安は、いろいろのインフラ整備をするときには当然起きる問題だと思っております。まず、地元の人たちとしっかり説明会を開いて、また調査をしっかりとしていただいて、開通に向けて協力をしていただければと思うわけです。

一日も早く、佐久インターから長坂ジャンクション、そしてまた清水へと開通ができますことを望みまして、私の意見とさせていただきます。ありがとうございました。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。国道141号が寸断されたら、何か災害が起こって通行ができなくなったときの懸念をご表明されておりました。環境や景観については、こういう整備に伴って必ず起こる問題であるので、十分チェックをしながら進めてほしいというご意見だったと思います。

それでは、今度はこちら側に行きます。とりあえず皆さんから意見を聞いた上で、少しやりとりしたいと思います。

今度は一番向こうからお願いしましょうか。千曲バスの木内さん、お願いいたします。

○木内（千曲バス）

千曲バスの木内と申します。

私どもの会社は、特に東信地区で、本社は佐久市にありますけれども、高速バス、貸切バス、一般路線バス等を営んでおりますが、観光面からいきますと、本社のあります佐久市から、海がない県ですから、海のほうへ行きたいといった場合に、やはり上越のほうへ行くか、静岡のほうへ行くわけですが、上信越道ができて、日本海側のほうに

は非常に早く行けるような形になりました。ところが、静岡県側につきましては、141号線の道路が狭隘がありまして、本当に時間がかかる状況になります。そういう中で、観光面からしたら、早く中部横断自動車道が開通してくれればという夢をもっております。

また、佐久市の中でも、先ほど申しましたように、日本海側にも太平洋側にもほとんど同距離でありながら、時間的な面からいくと倍以上の時間がかかるという、非常にふぐあいな感じになっておりますので、そういう面からも望みたいなと思っております。

それから、私どもが住んでいるところから東京・関東方面に行きましても、上信越自動車道、関越自動車道がありまして、その関係につきましては、どちらから行っても同じぐらいの状況で行けるのが一番ありがたいわけですがけれども、今の状況でいきましたら、上信越自動車道から関越のほうに回っていくと、時間が本当に早く行かれる。特に南佐久方面から東京方面に行くのに、佐久のほうまで来てから行くのではなくて、こちらから長坂のほうに出て行けるのが一番いいと考えておりますので、そういう面からもぜひお願いしたいと思えます。

今回のテーマであります環境とか景観という問題につきましては、当然配慮しなければならない、避けて通れない問題でありますけれども、そういう中でも、いろいろな話し合いの中で、ルートを変えるなり——完全にでき上がってないと私は思っておりますので、ルートの変更についても考えていながら進めていければと考えております。

私も、仕事の関係で、上越を回りまして金沢方面などに行きますけれども、あの日本海の中に高速道路、北陸自動車道が走っている中でも、実際の海と高速道路がマッチした、ああいう形ができないかなと考えております。そういう中では、海と山の違いはあるかもしれませんが、景観にマッチした、それから環境に優しい道路ができればと思っております。

現在の状況からいまして、141号線の状況が余りにも悪過ぎるという形がありますので、これを改善するのはもちろんですが、そのほかに、ある程度の高速道路は必要だと考えております。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございました。観光面から、太平洋と日本海のちょうど中間地点なんだけれども、静岡のほうへ行くとか東京のほうに行くのに時間がかかるというご指摘がありました。環境と景観については、景観にマッチし、環境に優しいというご指摘だったと思いま

す。やはり 141号線は余り状態がよくないというご指摘もありました。その辺が1つの問題かなと思います。

それでは、引き続きまして、地域団体になりますけれども、レインボーの会・立石さん、お願いいたします。

○立石（レインボーの会）

私たちは、北杜市住民でつくりましたレインボーの会と申します。これまでに、八ヶ岳の南麓を横断するという中部横断自動車道の建設に反対する署名活動を行い、1ヵ月半で約5,000名の署名を集めさせていただき、国交省に提出させていただきました。どちらの団体にも属しておりません普通の市民である私たちが、1ヵ月半という短期間で約5,000名の署名の賛同を得られましたことを重く受けとめていただきたいと思います。

八ヶ岳は、国定公園にも指定されており、天然記念物のヤマネやニホンカモシカ、オオタカが数多く生息しており、貴重な自然の宝庫です。その貴重な自然は、全国民の財産であり、私たちの心よりどころとなっております。また、この自然は、観光を初めとする地域の経済的な第一の魅力であり、資産でもあります。このような八ヶ岳の南麓に高速道路を建設することは、地域経済にも多大なダメージを与えることは明らかであります。

また、八ヶ岳南麓に高速道路建設計画があったことさえも知らない住民がほとんどであり、みんな疑問や不安や憤りを感じております。私たちが署名活動を行います中で、ほとんどの八ヶ岳南麓の地域住民が、中部横断自動車道の建設計画が進んでいることやアンケートがあったことさえも全く知らないという人たちがほとんどであり、レインボーの会の署名活動によって初めて現状を知ることができたという声が本当に多かったことに愕然といたしました。八ヶ岳南麓に別荘をもつ方々には、中部横断自動車道のアンケート用紙は一切配られず、いまだに高速道路計画のことを全く知らない別荘の方たちがほとんどです。

また、アンケート用紙の配布の仕方の不公平さには、私たち北杜市民は憤慨いたしました。なぜならば、地域住民でさえ、家族の分のアンケート用紙をいただけない人がほとんどだったからです。また、アンケートの内容や集計や公表の仕方は、高速建設ありきで誘導的であり、高速建設反対者の意見が少なくなるように意図されているとしか思えませんでした。何のためのアンケートだったのか、理解できませんでした。

そして今回、このような閉鎖的な意見交換会を国交省のほうから一方的に設定されまして、私たち北杜市民は納得できておりません。このように限られた少人数の住民しか発

言できず、1人3分という制限時間を与えられ、話のテーマまで一方的に決められているやり方では、意見交換会とは呼べないのではないかと思います。ぜひ必ず、何回も何回も北杜市内でオープンな形の意見交換会を開いてください。そして、私たち北杜市民の疑問に誠実にお答えをいただき、私たち市民を納得させていただきたいと思っております。どうかよろしくお願い申し上げます。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。知らない人が多かったというのはちょっとびっくりいたしましたけれども、反対署名が短期間にいっぱい集まったというお話がありました。高速道路は、この地域の環境や景観にいろいろなダメージを与えるだろうという指摘だったと思います。時間があれば、具体的な問題についても少し議論があるかと思えますけれども、全体的にはそういう感想をおもちだということですね。

同時に、こういう会の持ち方についてもご指摘がありました。もう少し大勢の人で、繰り返し、1つずつ問題を解決するよなというお話だったと思います。どういう時期にどういうやり方をするかはあると思えますけれども、貴重な意見として受けとめさせていただきたいと思えます。

それでは、引き続きまして、八ヶ岳南麓の会・齋藤さん、お願いいたします。

○齋藤（中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会）

中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会の世話人代表を務めております齋藤と申します。よろしく申し上げます。

これから意見を述べさせていただきますが、私どもは、中部横断自動車道の建設には反対をしています。ただしこれは、八ヶ岳南麓地域を通ることについて反対をしているという点をご承知おきください。

まず1点として、国交省はこれまでの事業の進め方、あるいは行動を反省してほしいと思っています。第1回アンケートの内容は、高速道路建設が前提の内容で、公平性・中立性を保っていませんでしたし、事前の話し合いでの内容変更の要望にも応じませんでした。アンケートの配布方法も、第1回目は行政区に加入している世帯だけに、回覧板を利用して1部だけを配布するという、非常に限定的な方法でした。また、第1回アンケート用紙を配布する前から第2回アンケート案を用意しているなど、最初から高速道路建設ありき

の姿勢で、非常に作為的であると思っています。

第2回アンケートに際しては、アンケートの配布方法は、アンケート用紙の配布部数を山梨県側においては厳しく限定しました。そして、広く市民の声を集める活動を妨害し、人口の20%近くを占める別荘所有者に対してはアンケート用紙は配らないなど、地域住民の意見、考えを聞こうとする真摯な態度が全くみられませんでした。

アンケートの集計においては、都合の悪い結果を作為的に操作するなど、その行為は中立・公正であるべき本来の行政の姿勢からかけ離れており、信頼できる状況ではなかったということです。

2点目としては、北杜市内の八ヶ岳南麓に高速道路を建設しなければならない理由が全く不明確である。八ヶ岳南麓に高速道路を建設したいという理由は何なのでしょう。国交省はもちろんのこと、山梨県、北杜市などの行政から、私たち地域住民は第1回アンケート調査以前に中部横断自動車道についての情報、説明を受けたことは一度もありません。

このようにこれまでに私たち住民に対して全く理由も説明していない現在の状況下で、中部横断自動車道をどこに建設するかという議論は、余りにも時期尚早ではありませんか。今、中部横断自動車道の建設を急ぐ必要は全くないと思っています。何度も地域住民の意見、考えを聞く機会を設け、時間をかけて十分な検討を重ね、将来に禍根を残さないよう慎重に対応していただきたいと思っています。

八ヶ岳南麓の自然景観は、世界に誇れる日本の財産です。これをよりよい形で後生に残す必要があると思います。近年、その八ヶ岳南麓には、豊かな自然環境、理想的な居住環境を求めて、都市部から転居してくる多くの移住者と、非日常生活を楽しむ多くの別荘所有者がいます。その移住者、別荘所有者による税収、あるいは経済活動というのは、地域への経済効果が非常に大きい状況です。都市部に人が集中して、地方の人口が減少している昨今、北杜市の人口がほぼ横ばいにとどまっている理由は、この八ヶ岳の自然と景観が移住者を引きつけているからなのです。

この中部横断自動車道の計画を立てたころと現在とでは、特に建設予定ルートに多くの移住者と別荘が建設されていますので、状況は激変しているということです。北杜市内の別荘数は、北杜市の全世帯数2万軒の3割以上になると思われます。八ヶ岳南麓地域に高速道路を計画することには、多くの危険と困難が待ち受けているということをぜひ認識していただきたい。高速道路の建設が決定すれば、多くの移住者や別荘所有者はこの地域から逃げ出すこととなります。その結果、八ヶ岳南麓地域では過疎化となり、地価は下がり、

観光客は通過し、地域経済が疲弊することは明らかです。

移住者や別荘所有者の生活環境を破壊して高速道路を建設することには、大きなリスクを伴うことをぜひ認識していただきたいと思います。目先の利益を追い求めることなく、長い目でこの地域のことを考えた場合、八ヶ岳南麓の観光業や地域の活性化にとっては、高速道路はデメリットばかりで、間違いなく負の遺産になると思います。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。ちょっと教えていただきたいのですけれども、別荘に住んでいる方が軒数としては3割ぐらいになるんだとおっしゃいましたね。こちらに移住したといえますか、住民登録したといえますか、そういう方の割合はどのくらいいると想像されますか。

○齋藤（中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会）

きょうは北杜市長さんがおみえになっていますから、市長さんに聞いていただいたほうがはっきりするとは思いますが、我々の地域では、現実には、従来住んでいる住民の方よりも、この20年ちょっとの間に移り住んだ人のほうが多くなっています。特に大泉地区では、恐らく全住民の7割ぐらいは移住者と考えていいのではないかと思います。その移住者のほとんどは、高速道路の建設予定地域にお住まいになっていると思います。

○井上（コーディネーター）

もう1ついいですか。普通の場所だと、町内会とか自治会とか、いろいろありますけれども、別荘地ではそういう地域団体というのはあるのですか。

○齋藤（中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会）

地域によって異なりますけれども、自治会はございます、行政区、あるいは行政班という形で。ただし、大泉地区が特徴的なのは、その行政区、行政班に入っていない移住者が非常に多いということです。これは、いろいろな問題がありまして、入りたくない、あるいは入れないというところもございますので、とにかく入っていない方が非常に多い。ですから、高速道路建設のアンケート用紙も配られなかったし、いろいろな情報が届かなかったという結果になっています。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございました。八ヶ岳の南麓にできることは反対だという話と、今までのアンケート調査等についてはいろいろ問題があるのではないかというご指摘がなされました。同時に、高速道路をつくるという理由が余りすとんと落ちないといえますか、はっきりしないのではないかというようなご指摘もあったかと思っています。そして、別荘の方々に対する説明の問題とか取り扱いの問題が少しご指摘があったかと思います。これはよその地域にないケースだと考えますので、その辺、重要な問題かなと思っています。

それでは、次に行きます。次は、業界の関係者で、最初に、佐久広域連合消防本部・木次さん、よろしくお願ひいたします。

○木次（佐久広域連合消防本部）

ご紹介いただきました、佐久広域連合消防本部の木次と申します。私、出席依頼があった際にも、私でいいのかなという心配もあったわけですが、消防の立場から救急医療の一部を担うという観点から、一言お話をさせていただきたいと思っています。

先ほど、佐久穂町長さんからも、地域の災害、あるいは救急要請等に主要病院まで救急搬送が1時間以上かかると。この視点からいきますと、生命を守るという私たちの使命からいきますと、少しでも短時間に病院に収容できる可能性があるならという見方はしております。

ちなみに、この計画の案の経路の中に、佐久広域の消防本部の管轄に消防署が2署ございます。その2署は、年間約2,000件の救急をこなしています。その中で、心肺停止状態という重症の患者さんを運ばなければならない事案がそれぞれ30件ほどございます。この中で、たとえ1分でも、たとえ2分でも時間を短縮できれば助かる命があるのは、私も救急に携わってきた中で、紛れもない事実だと確信しております。

また、近年、ドクターヘリの運行等がありまして、佐久地域では、平成17年からドクターヘリが運行されております。山梨県側のほうでも本年4月よりドクターヘリを運行された病院があると聞いております。ドクターヘリがあれば、すべてが賄えるわけではございません。といいますのは、ヘリが、ぐあいが悪くなられた方がご自宅におられて、その近くへ必ず行けるわけではないのです。やはり救急車が現場へ行ってヘリを誘導するという手がどうしても必要になります。そのためには、要請された現場へヘリが来る前に救急車が到着できるような体制、また、そこからヘリで運べない方もいらっしゃるのです。どう

しても陸路で救急車で搬送しなければならない事案も多々ございます。中で処置を重ねながら病院へ向かわなければならない病人の方とかけがれの人の方がいらっしゃる以上は、救急車の病院収容への時間短縮が少しでも可能ならというのが私たちの願いでございます。

また、災害時の道路確保という視点から申し上げますと、先ほど来、いろいろお話が出ておりますけれども、141号線1本しか山梨へ通じる道がない、あるいは佐久方面へ行く道がないという現実からしますと、ここがもし何らかの災害で寸断されてしまいますと、今皆さん方がいるこの地域、南牧、川上方面などが孤立状態になってしまう可能性が高いわけです。

長野県側もそうですし、山梨県側もそうですが、現状からいきますと、山が迫っておりまして、狭隘な地域が非常に多いです。また、道路をごらんになっても、通った方はわかりになると思いますけれども、かなり曲がりくねっているという状況で、この状況からいきますと、冬場の道路凍結、降雪による交通事故も、正確な数字を挙げてはいませんが、必ずや大きな事故につながっている。

また、産業の話がありましたけれども、産業輸送の大型トラックが頻繁に通るという状況からいきますと、地域の住民の皆さんは、車に注意しながらの生活というようなこともございます。そういう視点からみましても、交通安全、地域住民の命を守るという視点からも、環境整備も必要であるなというところで、現状の道路を改善するだけでは、とてもそれで賄えるものではない。かわりになる道路が1本通ってくれば、またいろいろな活用面が生まれるのではないかと思います。

まとまらない話ですけれども、以上、私の意見とさせていただきます。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。景観について、何かご意見ございますでしょうか。

○木次（佐久広域連合消防本部）

医療の一部に携わる者として、景観、それから自然の環境も守らなければならないのは事実だと思います。そういう中で、先ほど佐久市長さんもおっしゃられましたけれども、景観を守りながら、何らか道を探る方法もあるのではないかというお話でしたので、私もそういう方向で、少しでも景観・環境を守りながらの開発も必要ではないかと感じております。

○井上（コーディネーター）

もう1つだけ。先ほど、こちらの安岡さんが、体の調子が余りすぐれないから、健康を求めて、いい環境のところへ越してきたというお話がありました。今の医療の問題、救急医療の問題とも関係するのですけれども、こういう良好な環境が健康のために役に立っているということはいえるというふうにお考えでしょうか。それと、便利さを求め、救急医療の時間の短縮というようなことについて、どのように考えられるか。ちょっと教えてください。

○木次（佐久広域連合消防本部）

それをはかりにかけるというのは非常に無理があるかと思うのですが、健康のすぐれない方が環境を求めてお越しになっているというのも事実でありますので、そういう方たちも守りながら、また、そういう方たちが救急要請等が必要になったときには、やはり時間的に早く医療機関へお連れできるような環境も必要かなと考えます。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございました。

それでは、次に、北杜市商工会の小宮山さん、お願いいたします。

○小宮山（北杜市商工会）

北杜市商工会女性部長の小宮山です。よろしくお願いいたします。

今、計画路線の中部横断自動車道は、各県との交流、物流、観光、災害、また地域医療など、多くの人たちが望む道だと私は思います。私ごとではありますが、この高速道路で命が助かった話を聞いていただきたいと思います。

主人は、6年前、町のイベントの片づけを済ませ、午後から会議があると出かけ、5時ごろ帰宅したのですが、顔は青白く、肩が詰まって息苦しいので病院に行きたいということで、近くの病院に電話をすると、すぐ来るようにいわれました。診察室に入るやいなや、心電図も血圧もはかることができない。甲府の大きな病院を手配したので、私も救急車と一緒にといて、先生の手元のバスケットの中には医療器具が入っていました。苦しいときには何でもいってと先生はいいました。大変な事態になっていると思うと、私の体は凍りつくようでした。

救急車の音は一段と大きく聞こえ、高速道は猛スピードです。甲府の病院では、先生方と看護師さんが待機して待っていてくれました。検査した結果、主人は急性心筋梗塞だったのです。その年の7月で64歳になり、主人の母親も64歳で急性心筋梗塞で亡くなっていたので、気をつけようよと話し合っていた矢先のことです。

手術室に入る前に、皆さん、本人に会ってくださいといわれ、寝台の上の主人は目を閉じ、体はすごい汗で白く感じました。もうろうとしていたそうですが、主人は、もうだめだと感じたそうです。検査から手術まで7時間くらいかかり、本当に本当に長い時間がかかったように思いました。

手術は、カテーテルという、血管の中に管を入れて血液が流れるようにするという手術を2カ所したのです。手術により、主人は助かったのです。毎月、定期検査に行きますと、主治医の先生は、おめでとう、あと30分おくれていたら、今はなかったよ、と必ずいうそうです。そして、主人に聞きたいことがあるというのです。それは、搬送してくる方たちが命を落とす、この心筋梗塞になるにはどんなふうな状態になるのだと聞かれたそうです。

院長先生のすばやい判断と、高速道があったからこそ、主人は今があるのです。この道こそ医療の道、命の道なのです。健康になった主人は、月に2～3回、ゴルフを楽しんでいます。

また、高速道のサービスエリアに私は必ず寄るところがあります。それは、上り線の談合坂に、地元的新鲜な野菜や山野草の鉢植え等がところ狭しと並んでいる中から、必ず何か買ってしまいます。地元の人たちがこの場所に出荷し、大変潤っていると新聞紙上で知ったからです。北杜市は、自然豊かなすばらしいところです。サービスエリアでこのような取り組みができたなら、商工会の人たちの特産品や地元の人たちの朝どりの野菜等々が販売できたら、相乗効果が上がるのではないかと思います。お互いに交流を深め、経済を発展させ、地域の活性化を図っていただけると願っております。

「君は太平洋を見たか、僕は日本海を見たい」一日も早く実現するよう、待ち望んでおります。ご清聴ありがとうございました。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。ご主人様の話もありました。高速道路がもついろいろな効果について、多方面からお話があったと思いますし、恵まれた自然環境を生かして、相乗効果を上げるようなこともやったらどうかというようなご指摘がありました。

それでは、次に、長野県のトラック協会・細萱さん、よろしくお願いいたします。

○細萱（長野県トラック協会）

長野県トラック協会の細萱と申します。

トラック協会は、物流部門を担うトラック業界の各種支援に当たっているということでございますが、現在、会員数は約 530社、動いているトラックの台数は1万 4,000台に及んでおります。運搬するものは本当に多岐にわたっておりますが、先ほど、佐久穂町の町長さんがおっしゃった、地元の地場産業の特産物である夏の高原野菜から、いろいろなものがございます。

その中で、一番大切なことは、荷主が希望する契約どおりの時間に安全に確実に届ける、こういうことでございます。契約時間に間に合わせるために、トラックのドライバーは大変な苦勞をしております。逆に、早くつき過ぎますと、時間調整のために、東京都内から初まっているいろいろな場所があるわけでございますが、空き地や路上等で駐車するという状態になりまして、追突事故や騒音などの原因にもつながっている、こういうことでございます。

そういった意味では、高速道路の存在というのは、予定が立つ、計画どおりにぴったりとつくということでもあります。ジャスト・イン・タイムと我々と呼んでいるのですが、高速道路は大変都合がよいものだといえます。

しかし、同時に、幾ら高速道路は効率よくエンジンが回るといっても、排出ガスが出ることは間違いありません。絶対量として出てまいります。そこで、長野県トラック協会は、事業方針を9つ挙げておりますが、その中の1番目に、「安全かつ環境に優しいトラック輸送の推進」を挙げておりまして、幾つかの項目がございますが、環境対策として、排出ガスの削減等環境対策に資する、コスト削減、安全運転の実効を上げる、こんなことから、各地区単位にきめ細かな省エネ・安全運転研修会を開催いたしまして、ドライバーに、認識を新たに、少しでもCO₂が少なくなるような運転も指導しているということでございます。これはこれからもずっと続けてまいるということでございます。

そんなことのあらましを紹介させていただきました。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。高速道路がジャスト・イン・タイムということでいろいろな物

流に有効だというご指摘だったと思います。一方で、環境に優しいという配慮を心がけているというご指摘だったと思います。

それでは、一巡の最後に、北杜市長の白倉さん、お願いいたします。

○白倉（北杜市長）

きょうは、重要な会議におくれてきて、申しわけなく思います。

中部横断道路佐久ルートは、国道幹線の基本計画の中に位置づけられて、20年、30年と議論をしてきました。私どもの基本的なスタンスは、この国の幹線道路として必要な道路である、また、北杜市にとっても必要な道路であると思っております。

先ほど、佐久の方から、太平洋・日本海というような話が出ましたけれども、いろいろな議論を聞きながら、都会の皆さんが八ヶ岳山麓の魅力を感じてくるのも、これまた高速道路の恩恵もあると思います。私ども内陸県、海なし県からするならば、早く高速道路を位置づけて、日本海・太平洋をみたい、こういうのも地域住民の願いだなというふうには思っています。

いずれにしても、先ほど来お話しのとおり、意義、効用効果というのはたくさんあると思います。もう1つは、負の部分もいろいろあることも確かだと思います。月並みでありますけれども、例えていえば、ルートだとか工法をどうするかという問題は、私どもがここで直接議論する話ではないけれども、非常に重要な問題として惹起されていることは確かだと思います。

例えば、中部横断道路で先にやっている山梨から太平洋へ行くルート、特に盆地を走っているのは、私がいうのもどうかと思うけれども、いわゆる連続橋で、高架線で、特色を出している。あれがこの佐久ルートでいいか、八ヶ岳山麓でいいかというところ、大変議論を呼ぶところだと思います。一言でいえば、月並みな言葉ですけれども、環境に優しい道をつくってほしいというのはひとしく皆が願うところだと思います。そのときに、そのことがクリアできるかということが大切だと思います。工夫すれば何とかできるのか。先ほど市長さんがおっしゃっていましたが、そういう議論もこれからしていかなければならないなとつくづく思います。そして、ご指摘のような、今日的な環境とか景観の保全をどうやって納得できるようにしていくかということが、昔と違って今は非常に求められていることだと思います。

もう1つは、またここで議論する話ではないけれども、投資効果みたいなものも議論と

して頭のだ真ん中へ置く必要があると思います。そういう意味で、私どもは、先ほど画像でも出しましたが、清里有料道路をできるだけ使う方法は考えられないかとか、勝手な言い方ですけども、141号線を拡幅するような方向でのことは考えられないのかというようなことは、いろいろな意味の投資効果としては提案しておるわけでありましてけれども、これからそういう議論も重ねていく必要がある。

いずれにしても、冒頭いいましたとおり、行政としては、総合的に判断したときは、何とかこの佐久ルートもできるだけ早く完成をみたい、通行したい、こういう思いであります。あとは、月並みですけども、ご指摘のような、住民説明が足りないじゃないかとか、いやいや、知らないやとかという問題は、これからどうやってクリアしていくかという問題は、事業主、あるいは市を含めてこたえていかなければいけないと思っています。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございました。中部横断自動車道はもう20～30年そういう課題があって、必要な道路と思っているというご指摘がまずありました。いろいろな効用は、皆さん方からもご指摘があったことがあります。一方で、負の問題とおっしゃいましたけれども、環境や景観への影響、あるいは懸念ということになるのだらうと思いますが、そういう問題がある。それがルートの設定とか、工法とか、そういうことで解決できるかどうかということが問われているのではないかとご指摘だったかと思います。それともう1つ、手続きの問題で、もうちょっと丁寧な説明等が必要だらうというご指摘だったかと思います。

一とおり皆さんにご意見を伺いました。もう1つテーマがありますけれども、今、景観や環境の問題でちょっと言い残したことがある方は、いっていただきたいと思っておりますけれども……。とりあえずよろしいでしょうか。また後ほど、何かありましたら。

今までの皆さん方のご意見をざっと整理させていただきますと、中部横断自動車道自体の必要性といいますか、効用というのは、医療の問題であるとか防災、物流、観光、交流、いろいろな観点からご指摘があり、太平洋・日本海の問題もありました。そういうことがありました。

一方、もう1つ、この地域の最大の財産、最大の資産は、この景観と環境だらう。すばらしい環境、雄大な景観というようなお話がありました。

そこで、そういう両方がうまく両立するような方法があるのだらうかということが、皆さん共通して望んでいることではあると思っています。そういう意味では、これからそう

ということもいろいろな角度から検討するという話になるかと思いますが、一方で、今までの取り組みについて、説明が不十分であったのではないかと、別荘居住者の方の扱いがちょっと違ったのではないかと、いろいろなご指摘がありました。それらはこれからまだまだいろいろなやりとりが必要だろうと私も考えますし、そういう機会があるだろうと思います。そういう際にできるだけ公平・中立に、いろいろな意見をちゃんと聞くような形での進め方、あるいはより創造的な進め方が可能かどうかを議論していく必要があるのではないかというのを、今の議論を通じて感じました。

それでは、もう1つご質問があります。もう1つの質問は、今、北杜市長さんが少しおっしゃいましたけれども、旧清里有料道路の活用というようなお話がありました。

お手元の資料1の5ページ目をお開きいただけますでしょうか。対策案となっていますけれども、ここでは4つほど、計画の考え方が提示されております。下に図面があります。その図面が、この範囲に道路ということで、赤と青でかいているのは、道路がいっぱいあるという意味ではなくて、この範囲の中にそういう計画を考えたらどうかという提案です。

全面的にそういう道路をつくる案と、このうち左側といったらいいでしょうか、旧清里有料道路——これは北杜市に全部属することになりますでしょうかね。そういうのを活用したらどうかという案。それから、国道141号を少し改善して使ったらどうかという案と、何もしないという案が4つほど示されております。

そのうちの案②になるわけですが、限定的な区間ではありますが、清里有料道路を使ったらどうかというような提案もあります。これについて、何か意見があれば、皆さんから出していただきたいのですが、これも一とおり返しましょうか。そもそも道路に反対だからという方も、何かご意見をいってください。

それでは、もう一回白倉市長さんから、一言ずつで結構です、3分とはいいません。

○白倉（北杜市長）

シナリオがわからなかったから、さっき、清里有料道路なんて勝手にいってしまって申しわけなく思いますけれども、ルートとか工法というのは、なかなか私どもが述べることは僭越というか、それをいうほど知識もありません。ただ、さっきからいっているとおり、コーディネーターの先生ご指摘のとおり、おおむねこんなことは私どもも承知しています。

しかし、このご時勢、できるだけ費用対効果やら、環境・景観等々考えたときには、私ども八ヶ岳を生まれたときから承知している人間として、できるだけ141号を利用するよ

うな方法は考えられないか、有料道路を使う方法は考えられないかという1つの提案でして、私どもは何の権限もないわけですから、苦しいわけですが、おおむねそんな思いでいます。

○井上（コーディネーター）

ぜひ権限にとらわれず発言していただきたいのですが（笑声）、今いったように、全体的なルートや工法の問題があるかとは思いますが、白倉市長さんからは、費用対効果の問題と、できるだけ既存のもの活用するのはいかがでしょうかというようなご指摘がありました。

引き続き、佐久市長の柳田さん、お願いいたします。

○柳田（佐久市長）

この中部横断自動車道が建設なされた、そういったことを前提に思いをいたす中において、どういった能力をもつ道路になるかということを考えておく必要があるだろうと思います。これは、今日のコミュニケーション活動の中においても、医療、命の問題、あるいは観光といった問題、物流としての産業の側面というものも皆さんからご意見があったところだろうと思います。

そんな中で、1つは、これは阿部長野県知事とも意見交換をさせていただいている中でありますけれども、日本全体をみた場合において、道路のでき方、鉄道のでき方というのは、東京を中心として放射状にできてきているというこれまでの経過があります。そのことが結果的には人口の集中ということも特徴としてもっていると思います。太平洋沿岸に大変多くの皆さんが暮らしてしまっていて、また、そういった皆さんのところに産業立地がなされる。これは日本の産業構造の特徴にも由来することだと思えます。

3.11以来、非常に多くの安心・安全、あるいはリスクというものに関して議論がなされますけれども、この中部横断自動車道の1つの特徴として、産業立地というものに大きく影響を及ぼすというものがあろうかと思えます。東海・東南海・南海、こういったものが非常に高い確率で発生が予想されている中において、人口集中、産業立地が集中する地域から北に上っていく道路というものの代表的なものが、長野県南部での三遠南信、また山梨県から長野県に入ってくる中部横断自動車道、それらのものが産業立地に大きく影響を及ぼす。つまりは、今、沿岸にある産業立地が内陸に進んでくる、そういったものを行う必要があるだろうと思っています。

実際、示された予想では、東海地震のときの津波は、最大の高さ31メートルということでもありましたし、相当部分、産業構造としては打撃を受ける。そういったものも将来的には内陸に置きかえられるものは置きかえていく必要があると私は思います。

手前みそながら、佐久市においては活断層がないという意味においては、直下型の地震が発生しない。そういったものからすると、安全な部分に産業を移動させておく。そして、トラック協会の細萱さんからお話がありましたけれども、ジャスト・イン・タイムとしての正確な行動ができる、正確な動きができるとするときに、どうしても高速道路というのは必要になるだろうと思います。

そうしたときに、立ち返って、この清里有料というのがあったときに、非常に大きな課題としては、勾配というのがあるのかなと思います。最大斜度9%とお聞きしておりますけれども、この道路の設計速度は50キロとお聞きしておりますが、高速道路の特徴を考えていったときに、制限速度と斜度というものに関してどうするか。そしてそれは、関東平野の低いところを走るのではなくて、高冷地を走るということを見ると、この斜度に関してはきちんとした整備が必要だろうと思っております。

一方で、北杜市長さんがお話しになられたように、コストを下げていく必要性もある。あるいは、早くこの道路をつなげなければいけない。そういう思いをいたしたときにおいては、正確な情報を出していただいた上で、あるいは安全性をどう確保できるか、こういったことをお示ししていただく中で、合意形成を整えていっていただきたいと思っております。

ここで、どちらがいいかというようなことは、早くできてコストが低いということに関しての魅力は感じつつも、今後の産業立地を考えたときには、大動脈を考えた場合においては、きちんとした4車線化の夢は膨らみますけれども、現実問題としてはどこに落とししていくかということは、正確な情報提供が必要ではないかと思っております。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。両面からご指摘があったかと思えます。費用対効果や既存のものを活用するという、コストを抑えるという意識と、これからの将来を考えた、新しい産業立地の根幹を担うということからどうか。速度と斜度の問題、勾配の問題がご指摘ありました。

それでは、佐久穂町長・佐々木さん、ありましたらお願いいたします。

○佐々木（佐久穂町長）

時間がありませんので、一言だけ。

私も、柳田市長と同じに、斜度を一番心配いたします。コスト削減、それから今あるものを使うというのは非常にいいことですから、できればそれは進めていただきたいと思います。

ただ、橋だけ利用して、斜度をもうちょっと抜くということが技術的にできるのかどうか。構造上、大丈夫なのか。それも後で教えていただければと思います。

○井上（コーディネーター）

橋というのは、現在あそこにかかっている橋ですね。あれを何本もつくるのもどうかという感じがありますよね。なるほど。

斜度というのは、私も詳しくないのですが、現在の清里有料道路の勾配はやはりきついということですか。それとも、曲がりくねっているということですか。

○佐々木（八千穂町長）

ご指摘のとおり、8度か9度あるのです。一般的にはマックスが7度か……。

○井上（コーディネーター）

それが高速道路の機能に耐えられるかどうかという話ですね。ありがとうございます。

安岡さん、何かありますでしょうか。あるいは、先ほど言い残したことがあれば……。

○安岡（山梨県住民代表）

今の9%の斜度ですが、私はこの道の近くに住んでいますので、年じゅう使っています。無料になる前はほとんど使わなかったのですが、無料になってからは使っています。ただ、勾配がきつくて、冬は凍ります。急勾配を下り切った下で、急カーブして橋に入ります。ほとんど直角に近いですね。危険な道路です。

この数年、141号線で大型トラックやトレーラーが横転して、そういう事故が冬によくありました。新聞に載っただけでも2件、もっとあったかもしれませんけれども、いずれも長い下りの直線の後のカーブで起きています。

だから、旧清里有料道路の中でそういうことが起きたら、命はないというか、100メートルの溪谷に落ちるような大事故になる可能性があります。ですから、これを高速道路として使うことはちょっと考えられない。今、ふだんするときでも、雨の日の翌朝の冷え込んだときというのは凍りますので、私は下りは使わないようにしています。それぐらいのところなのです。走るとわかると思います。

高速道路で、悪天候時に速度規制なんてしますが、大体みんな余り守ってないですよね。50キロ規制とよくありますけれども、大体みんな、100キロが80キロになるぐらいで、ほとんど変わらずに走っていますので、これを高速道路の一部として利用することは、とても危険だと思います。

あと、これを使うということは、141号線から外れて、長坂インターとか八ヶ岳パーキング方面に道路が伸びていってしまう、それを前提としていっているような気がするのですが、けれども、ちょうどそのルートは、わざわざこの環境を求めて建てられた別荘地を通るのです。別荘地を切り開いて、八ヶ岳と南アルプス、富士山とか金峰山などのすばらしい眺めがある、そういう開けた、だれもが感動するビューポイントをだいなしにしてしまうというルートを多分通ると思います。これが一番疑問です。そういうルートを通る理由がわかりません。普通に考えれば、地図をみてもわかるように、双葉ジャンクションか須玉インターに接続するのが普通だと思います。

今も、清里方面から東京方面に行く場合は、ほとんどの車が141号線を使っています、清里有料道路を使って長坂に行くよりも短いです。距離も短いし、高速になれば、有料の区間が長くなるので、恐らくトラックの人などは少しでも節約しようとして、この道ができたとしても、須玉インター経由で走ると思いますので、そちらのほうのルートというのはちょっと納得できないなという感じがします。

道路に関しては以上ですけれども、あと1つ、震災復興や原発の処理などにまだまだお金がかかり、財源を確保するために消費税を上げようとしているこの時期に、なぜこの工事が浮上してきたのかということに強く疑問を感じています。むしろ現在はちょっと保留にして、もう一度、将来必要性が強くなる時とか、景気が変わってきたときにまた検討すべきことではないかなと思います。

ちょっと最後は違う話になりました。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。最後の話は、わかりましたので。1つは、勾配の問題が清里有料道路については指摘されました。冬場の凍結の問題も指摘されました。もう1つは、現在の清里有料道路からいろいろな接続を考えると、そのルートが、別荘地を通るというルートを選択になるのではないかということの懸念がご指摘になりました。

それでは、その次に、長野県の井出さん、ありましたら。

○井出（長野県住民代表）

それでは、旧清里有料道路の活用につきまして。

中部横断道につきましては、救急医療の速達性や、他の地域との交流や連携が円滑になることにより、通勤時間の短縮や輸送時間の改善による企業誘致や、これに伴う雇用の確保によって地域が潤い、過疎化や高齢化の抑制効果もみられております。また、観光地間を連携することにより、観光の発展にもつなげていきたいと考えています。

南佐久地域の主要交通は、国道141号線のみ依存しております。1本の幹線道路のみで生活や交流が支えられていることから、一たび大きな交通事故が起きますと、迂回路もないため、通行どめにより、日常生活や流通が大きな影響を受けてしまいます。その都度、代替幹線道路の必要性を痛感しております。中部横断道路全線がつながることが重要で、一時的にはコストが低いと思われる有料道路活用計画もいたし方ないと思いますが、やはり全線の完全整備を希望いたします。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。全線の完全整備というご意見だったと思います。

引き続きまして、篠原さん、お願いいたします。

○篠原（長野県住民代表）

旧清里有料道路の活用というテーマですけれども、私もちょいちょいあの道は利用していて、冬場は、こちらから行った場合、下りの急勾配ということで、そっちは余り利用しません。夏場は利用させてもらっていますが、大変勾配がきついというのは確かでございます。高速道路の機能を損なわないならばいいと思ったのですけれども、勾配関係とか危険性を考えれば、それもちょっと疑問があるのではないかと。141といいますか、長野県側

から清里有料道路にとりつける辺からトンネルで抜いた場合にどのぐらいの勾配になるかとか、また、先ほど、八ヶ岳南麓の関係の別荘地の方、それからそこへ住みついた皆さんからの意見も聞きました。ルートの変更等を考えていくことも、また中には出てくるのではないかと。

そんなこともありますので、これは山梨県側の皆さん、それぞれの関係する皆さんとの相談になろうかと思いますが、私は、一刻も早くつなげていただきたい、そういう思いは変わりませんので、よろしくお願いします。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。一刻も早くつなげてほしいというのが結論だったかと思います。ルートの変更とかトンネルの問題、あるいは別荘地への通過の問題、高速道路の機能と斜度の問題、皆さん指摘のあったことが改めて指摘されたかと思います。

それでは、次に、木内さん、お願いできますでしょうか。

○木内（千曲バス）

今のルートの関係からいきますと、私は、どうせつくるのですから、やはり完全な高速道路として4車線化を望みたいと思います。貸切バスの関係でいきますと、今の清里有料道路というのは、先ほどもちょっと話がありましたけれども、高速道路として使うとすれば、ちょっと危険な道路かなという感じはしております。そういう関係からすると、やはり今のを改修するよりも、別のルートでやったほうがいいと思います。ただ、先ほど申しましたように、我々としては一刻も早く開通ということを目指すならば、暫定的にその部分を通るとしても、危険な問題もありますけれども、早く開通ということを目指すのだったらそれもいいと思いますが、意見とすれば、やはり全線4車線化というのが一番いいのではないかと考えております。

ルートの関係につきましても、私、個人的に自家用車で行くときには、必ず清里から長坂インターのほうへ抜けていくコースで東京方面に向かいます。というのは、須玉インターへ抜けていくほうが、距離的には短いのだらうと思いますけれども、東京方面に向かうときには、長坂インターを通過して行ったほうが、時間的には早いものですから、そういうルートを通っております。そういう形の中でルートが設定されればいいのかと思っております。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。全面的な高速道路を希望するというご意見だったと思います。

それでは、次に、レインボーの会の立石さん、このことでありましたら、お願いいたします。

○立石（レインボーの会）

旧清里有料道路は、現在、私たちの日常生活において、日々の通勤や買い物、子供たちの送り迎えなどに欠かせない生活道路となっています。この道路を毎日使っている地域住民の声をぜひ聞いてください。今回のように国交省が指名した少人数だけの閉鎖的な意見交換会ではなく、この旧清里有料道路を使っている地域住民がオープンな話し合いができる意見交換会を開いていただきたいのです。

旧清里有料道路は、四季を通して景色が大変すばらしいところですので、観光客の方々にも人気があり、駐車場に車をとめて写真を撮ったり、橋を歩いて渡ったり、本当に人気の観光スポットになっております。きょう私がこちらへ来るときにも通ってまいりましたが、観光客の方々で大変にぎわって、皆さん、歩いていらっしゃいました。

この清里大橋からみえる景色はとても雄大で、遠くに富士山を望み、八ヶ岳から広がる四季色とりどりの溪谷の景色の美しさには、思わず目を奪われます。地方小委員会の先生方や国交省の担当の方々にも、現地視察としてあの場に立って、あの雄大な景色をぜひ一度みていただきたいと思います。そして、その上でご判断いただきたいのです。

また、このような人気の観光スポットが高速道路になってしまいますと、地域住民や別荘の方たちが生活しづらくなってしまいうだけではなく、北杜市の観光業にとっても大打撃になってしまうのではないのでしょうか。

また、3.11以降、国民の意識は大変変わってきています。東北の被災地の復興など、厳しい経済状態に置かれる中、日本は国と地方合わせて 900兆円を超える借金を抱えています。そのような逼迫した経済状態である今、この健全な八ヶ岳南麓に多額の税金を注ぎ込んで高速道路を建設する必要があるのでしょうか。このような私たちの疑問にもお答えください。

本日、会場に入ることさえ許されなかった北杜市民の方々が、この会場の外にもいらっしゃっています。どうかこのような市民の方々が平等に意見を述べたり、疑問を素直にぶつける、質問できる意見交換会を北杜市内で開いてください。北杜市民の疑問に誠実にお

答えいただいて、私たちが納得させていただきたいと思っております。どうか何回も何回も意見交換会を北杜市内で開いていただきますようお願い申し上げます。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。新しい視点として、旧清里有料道路は、日常の生活道路になっているということで、高速道路にされてしまうと、逆に使い勝手が悪くなってしまうという話と、清里大橋の辺の景色がすばらしいというご指摘でした。意見交換会を何回も開いてとか、小委員会の先生方もみにきてほしいとか、そういう意見があったということを小委員会でお伝え申し上げたいと思います。

それでは、引き続きまして、南麓の会の齋藤さん、お願いします。

○齋藤（中部横断自動車道八ヶ岳南麓の会）

まず1点として、国交省の現在の計画にはちょっと無理があるのではないかと考えています。予定路線としている清里高原大橋のところは、橋脚の高さが100メートルほどあるのです。我々は日常生活で常に利用しているわけですが、震災以来はやはりちょっと不安に感じています。果たしてあれが大きな地震のときに耐えられるのだろうかということにちょっと疑問を感じています。その点から、非常時の代替道路として利用しようとする計画は、余りにも危機管理の配慮に欠けていて、いざというときには役に立たないのではないかと考えています。

再三出ていますけれども、清里高原道路というのは非常に勾配がきつくて、溪谷に面していますので、霧の発生も多い。当然、冬期は凍結するという点から、高速道路として利用するには安全性を確保できないと思われまので、不適格と判断しております。

現在の清里高原道路というのは、再三意見が出ていますように、通行料金が無料化されて以来、地域の便利な生活道路として毎日のように多くの市民が利用していますので、この道路を高速道路として利用することには、地域住民として断固反対をしたいと思います。

次に、八ヶ岳南麓に高速道路を建設することは断念してほしいという点です。国道141号線を改修して、今よりもさらに災害に強い道路とするということは、地域住民の利便性が格段に向上しますし、国道沿線の経済活動も活性化されると思っています。高速道路を建設すれば、八ヶ岳の観光地は通過型となっていくということは間違いありませんし、観光業を主とした地域経済は大きな打撃を受けると大多数の観光業者は考えています。八ヶ

岳南麓にとって高速道路には何のメリットもないということです。目先の利益を追い求めることなく、長い目でこの地域のことを考えた場合、八ヶ岳南麓の観光業や地域の活性化にとっては、高速道路はデメリットばかりで、間違いなく八ヶ岳南麓の負の遺産となると思います。

高速道路をどうしてもつなげることが必要だというのであれば、八ヶ岳南麓の計画は断念して、新たなルートを検討したらいかがでしょうか。私たちは、すべての高速道路計画について反対をするつもりはございません。

最後に、関東地方小委員会の先生方への要望とお願いです。関東地方小委員会の委員の方々には、ぜひ現地視察を何度でも行っていただきたい。そして、現地の状況を的確に把握していただきますよう要望いたします。現地を見ずして、十分に理解していない状況で高速道路建設計画を承認するような判断をして欲しくはありません。高速道路の建設を急ぐ必要はないと思いますので、今後もさらに慎重な議論を重ねていただいて、今の時代に即し、新しい価値観に基づいた、新しい公共事業のあり方のモデルとなるような結論をぜひ導き出していただきますようお願いいたします。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。前半は、清里有料道路は斜度の問題、あるいは凍結、霧の問題、市民の生活道路化しているという問題等々で、高速道路ということには不適當だろうというご意見でした。もう1つは、長い目でみて、ここでの高速道路の計画は断念してほしいというご意見と、いろいろなことを検討するに当たって、小委員会の先生方はよく現地をみてほしいというお話でした。

それでは、消防の木次さん、お願いいたします。

○木次（佐久広域連合消防本部）

清里の旧有料道路を活用するというテーマですけれども、私も個人的に何度か通らせていただいたことがあるのですが、状況的には、そのままを高速道路として使用するにはかなり無理があるかなとは感じます。また、今後、もしそこを使用しなければ、違う方面へのルートとか、あるいは工法によってほかの方法があるのかというところをさらに検討していただきながら、先ほどもお伝えしましたように、救急医療の観点からいきますと、一日も早く完成することを望みたいというところです。ですから、ほかに、地域の皆さん

が心配されるようなことが払拭できるような方法等がみつければ、それも1つではないかなと感じております。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。やはり今のままで高速道路にかえるというのは相当無理があるだろうというご指摘と、救急医療という問題からいけば、一日も早く完成してほしいというようなご意見でした。

では、引き続きまして、小宮山さん、お願いいたします。

○小宮山（北杜市商工会）

私は、長坂インターのすぐ近くの五丁田という信号の近くに住んでおります。それで、旧清里有料道路が無料になったことで、冬場と夏場はすごい渋滞なのです。家からインターまでは車で2～3分なのですけれども、時間が迫って出かけたいたのですが、出られない。そして、自宅の前がちょっと広いものですから、夏場は1日10台から15台の方が入ってきて、そこでUターンして清里に上がるというような、とても道路が混んでしまうのです。

特に、上から下ってきてインターに入るまでに、インターの前に大きなスーパーがあるので、それで、本当にもう動くことができないような状態になっているものですから、何とかそういう解消を道路によってしていただければありがたいと思います。

○井上（コーディネーター）

ありがとうございます。渋滞の解消ということですね。わかりました。

では、最後、細萱さん、お願いします。

○細萱（長野県トラック協会）

災害時における救援物資の緊急輸送路という性格がありまして、トラック業界がそういうものを担うということになるらしいのですが、そういうことを考えますと、頻繁に通行どめがあるような高速道路では困るし、地震にも強い、集中豪雨にも強い、全天候型の道路をつくっていただきたいという希望でございます。いずれがいいかというようなことは、私のところで申し上げる立場ではないような気がいたします。そんなところでございます。

○井上（コーディネーター）

緊急物資の輸送に耐え得るものというご指摘ですね。

ありがとうございました。2つ目の清里有料道路の活用についてのご意見を承りました。全体的には、費用の問題とか既存のストックを活用するという面ではそういう利用の仕方もあると考えられるだろうけれども、多くの方の意見としては、日常的な生活道路に使っている、あるいは傾斜がきつい、凍結や霧の問題がある等々から、部分的に活用するというのはどうかなという疑問を呈したのかなと思っております。

意見が大きく割れているのは、一日も早くつくってほしいという声と、少し時間をかけて慎重に考えてほしいという声は、ちょっと意見が割れたかなと思っています。

同時に、それに関連して、小委員会ではさらに現地の事情も踏まえながら検討を深めてほしいというご意見もあったと思います。

以上で、とりあえず皆さん方のご意見は終わりにしたいと思いますけれども、何かどうしても言い足りないことがありますでしょうか。——よろしいでしょうか。今後もまたいろいろ機会があるかと思っておりますので。

どうもいろいろありがとうございました。一人一人の発言、及び2つのテーマについてのまとめは既に述べましたので、そのことは繰り返しません。いろいろな意見が出されました。こういうふう集まって、いろいろな立場の人の意見を聞くということは、大変重要なことだろうと思います。こういう考えの人がいるんだ、こういう立場の人がいるんだということをお互いに理解し合って問題を解決していくということが必要かなと思っています。

たくさんの貴重な意見をいただきました。すべて同じ意見だったとはいいません。いろいろな立場の意見があったと思います。このことは、社会資本整備審議会の小委員会に私のほうからきちんと報告させていただきたいと思います。

なお、今後のこのような意見交換会の持ち方とか、皆さんとのコミュニケーション活動のあり方についても意見があったということは申し添えておきたいと考えております。

それでは、きょうはどうもありがとうございました。これで司会に戻します。よろしくお願いたします。

○司会（長沼）

どうもありがとうございました。

本日の意見交換会の詳細な議事録につきましては、速やかに事務局でとりまとめ、参加メンバーの皆様のご確認を得た上で、ホームページ上で公表させていただきますので、よろしくお願いたします。

それでは、本日の計画段階評価意見交換会を閉会させていただきます。本日は、長時間にわたり熱心なご議論、まことにありがとうございました。

——了——