

## 中部横断自動車道（長坂～八千穂）地元説明会

2月12日 南牧村平沢公民館

### 議事録

#### ○説明者

では、中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階評価の試行という事で資料の説明をさせていただきます。この地元説明会は全部で11回行っており、うち10回が北杜市内、山梨県内で行っておりまして、長野県の南牧村、平沢地区につきましては今回、ご説明というような形でございます。これまで北杜市内で8回行ってまいりました。この説明が、中身にボリュームがあるものですから、少し時間がオーバーして、20分の設定だったんですが、概ね30分程度かかってしまうかと思えます。そういった形でちょっと延びるという事をご理解いただきまして、その後のご意見、それからご質問いただく場としての90分間、こちらは時間を延長してでも90分間は確保したいと考えておりますので、よろしくお願いたします。そうしましたらば、お手元の、こういった表紙が付いている少し厚目の資料がございます。こちらのほうで説明をさせていただきたいと思えます。

（パワーポイント）

1枚開いていただきますと、中身に目次がございます。全部で12項目についてご説明をさせていただきます。まず最初に、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、静岡県静岡市から長野県の小諸市に至る高速道路でございます。中央道と増穂インターチェンジ、増穂～双葉間、こちらのほうと佐久南から佐久小諸ジャンクション、上信越道ですね、この間はもう既に開通しております。新東名から増穂までの間、これができるのと南側が全部繋がることとなりますが、この部分、それからあと、八千穂から佐久南までの間、この区間は事業中という事で、今現在、用地買収もほとんど終わりました、工事を進めている所でございます。残る長坂から八千穂の間、この間が現在、基本計画区間ということで計画を練っているところでございまして、本日の説明会の該当する箇所という事になります。こういった高速道路が一般的にどういうふうな事業の流れになるかという事をここで説明をしたいと思えます。向こうからこっちに時間が流れていきます。

一番最後に、管理とに書いてありますが、この管理の前、供用開始と書いてありますが、これが道路の開通です。その前に工事がある、用地買収、その前に設計がある、その前に事業着手という事業を始める段階があります。その前に都市計画の検討ですとか、環境アセスメントという、環境にどの程度の影響があるのかという事をやっていく、そういったものがあります。この流れに沿って事業は進んで行く訳ですが、今現在、この長坂～八千穂区間で行っている計画段階評価というのは、ここの赤い枠、この段階でございます。これまでは、道路の事業を進める場合には、地域の皆さんにルートですとか、そういった計画をお示しするのは、この環境影響評価の実施から先でございました。それまでは、この赤い部分、いわゆる今現在の段階というのは事業者、例えば、我々国土交通省であったり、そういった所の中で事業者が内部で検討していたものでございます。これまでの高速道路ですとか、一般的な道路の計画の場合には、この赤い部分というのは、皆様にまだお知らせする段階では無いという事でございます。

今、この段階で地域の皆さんにこういった形でいろいろご意見を聞きながらやっているかという、これは計画段階評価という新しい取り組み、いわゆる公共事業の透明性を一層深めましょう、確保しましょうという事から始まった新しい取り組みとして、地域の皆様にお示ししながら進めている所でございます。この計画段階評価、今までは事業者が内部でやってきたものなんです、それを皆さんにお示ししながらやるという事で、その計画段階評価の取り組みの概要がこちらでございます。

ここに書いてあるように、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、計画段階での事業評価を新たに導入するというものでございます。具体的に、その計画段階評価というのは何をやるかという、北杜市と南牧村、この地域で解決すべき課題、要は地域にどういう問題があるだろう、どういう課題があるだろうという事、それをまず把握します。政策目標と書いてありますが、その解決すべき課題をどのように解決していくか、解決するためにはどこまで解決するかという事の目標をある程度、明確化してあげる。目標を達成するために、どういう対策という、この場合ですと高速道路がいいのか、どこのどうルートを通るのがいいのかという事を、代替案を比較検討します。例えばA案、B案、C案、この中でA案がいいですねということで対応方針を決定。ここまでやるのが計画段階評価でございます。これを実施するにあたっては、第三者委員会、いわゆる学識経験者、大学の先生ですとか有識者の

方で構成された委員会でこの対応方針の決定という、この計画段階評価の手続きを進めていくという事です。簡単に言えば、地域の問題というものを把握し、それを解決するための案をいくつか出して、その中でどれがいいかを決めていく。これが計画段階評価であり、その手続きは、第三者委員会の意見を聞きながら進めていくという事です。

決まったからといって、そこで事業が始まる訳ではありません。この先はこれまでの一般的な道路事業と同じように、都市計画決定ですとか環境アセスメントという手続きを経まして、新規事業採択時評価と書いてありますが、要は、事業をやるかどうか、その計画を、実際に国の予算を付け進めていく事がどうなのかを審議した後、事業化と呼んでおりますが道路建設に対してのゴーサインが出るという事でございます。その後、再評価。これは、事業を実施している間に、その事業が正しく行われているかどうかを評価します。

あと、事後評価。これは、開通をした後、その整備効果がしっかり出ているかどうかを評価する。各々の各段階で評価を実施していく訳ですが、今まではここから始まっていたものの前段階で、計画段階評価というものを新たに導入したという事でございます。今回、この長坂〜八千穂区間については、この取り組みを実施しているものでございます。

先ほど言いました、計画段階評価を実施する時に、第三者委員会、いわゆる学識経験者ですね、こちらのほうで意見を聞きながらやっていると説明しましたが、その位置付けがこのペーパーでございます。計画段階評価を行っている関東地方小委員会というのは、国土交通大臣の諮問を受けました社会資本整備審議会、この下の道路分科会、またさらにその下の関東地方小委員会という、関東地方の事業を評価するための委員会の中で審議しております。その中で計画段階評価というのが位置付けられてございます。そういった形の枠組みの中で進めている取り組みでございますけれども、これまで長坂〜八千穂区間で取り組んできた計画段階評価を1枚にまとめたものがこのページでございます。

始まったのは、平成22年の12月に第1回の地方小委員会で計画段階評価が始まりました。第1回、第2回の地方小委員会を行いまして、第1回コミュニケーション活動という事で、皆様のお手元にも届いたかもしれませんが、第1回アンケートというものを実施しました。その後、また会議を行いまして、その後、第2回コミュニケーション活動という事で、第2回目のアンケートを実施してございます。その1回目、2回目のアンケートを受けまして、昨年の4月ですが、「中間とりまとめ」という事で、その段階での方向性を示させていただきました。その後、この南牧村の市場坂を下りた、下の南牧村公民

館で意見交換会を実施しまして、それらアンケート、それから意見交換会、こういった結果を踏まえまして、昨年の10月に再度、関東地方小委員会が開かれ、その中で、山梨県内のルートについて、後ほど説明しますが、「清里高原の南側を通るルートを含めたルート検討を行いなさい」ということが位置付けられました。これを検討するのが、「ワーキンググループを作って検討しなさい」ということが位置付けられましたので、別途、この小委員会の下の組織としてワーキンググループというのを作って、このワーキンググループで、今日ご説明するルート案について検討をしているところでございます。

ワーキンググループの取り組みがこの黄色い部分になります。第1回ワーキングとして11月21日、今日お示ししますが、こういったルート案を検討して確認をとりました。第2回ワーキングとして1月12日、これはワーキングといっても、実際のワーキングのメンバーが現地調査に来るという事で、平沢峠ですとかそういった所に、実際の地元の状況、集落の状況、土地利用の状況、あと景観、眺望、そういったものを確認するために現地調査を行ってございます。その後、今現在はこの地元説明会という赤い部分、この部分が地元説明会、今日この場がここに当てはまるという事です。本日で9回目でございます。長野県の南牧村としましては初めての説明会でございますが、全部で11回の説明会を行って、この説明会で今日いただいたご意見を第3回ワーキングというワーキンググループに再度報告をさせていただく予定です。その意見を踏まえた上で、最終的なルートをとりとめていきたいというのが現在の予定でございます。ですので、今日、皆様からいただいたご意見、要望、そういったものを全てワーキングのほうに、私ども事務局のほうでとりまとめまして報告をさせていただいて、それを踏まえた上で今後どうしていくかという事が決まってくるものでございます。22年の12月から長い期間かけて検討しております。この各々の段階について、もう少し個別に説明をさせていただきたいと思っております。

平成22年の12月から始まって、2回の審議を行いまして、第1回コミュニケーション活動という事でアンケートを実施させていただきました。皆様のお手元にも郵送等でアンケートが届いたかと思いますが、第1回アンケートとして、23年の2月から3月まで約1ヵ月間のアンケートを実施しました。アンケートでは6,300件の意見、またWEBでは1,100件のご意見をいただいております。また、地元9市町村、また経済界6ヵ所からも意見をいただいたというものでございます。これが具体的な第1回目のアンケートでございます。計画段階評価は冒頭説明しましたが、地域の課題が何なのか、その

地域の課題を解決するための目標が何なのか、その目標を達成するための対策案が何なのかを決めていくのが計画段階評価でございます。アンケートでも、その流れについて、案を作って、案を示して、それに対してご意見をもらったという事でございます。第1回コミュニケーション活動、アンケートですね。アンケートの目的が書いてあります。それから周辺地域の現状ですね。道路の状況が書いてあります。ここに周辺地域の課題という事で、この地域には課題としてこの4つがあると考えていますという事で、4つの課題を示させていただいております。また、その4つの課題を解決するための目標としては、この5つであると考えているという事をアンケートで示させていただきました。その課題を解決するための、目標を達成するための対策として、比較案として、案の1、案の2という2つの案を対策案として示した所でございます。これが中央自動車道、ここが八千穂になります。長坂から八千穂までの間、こういった幅の中でこういった対策をとることについていかがでしょうかという事で、アンケートを実施したものです。

案の1、全区間で新たに道路を整備するというのはどうでしょうか、また、案の2として、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案は、というものをお示しアンケートを実施しました。この第1回アンケートの目的としましては、周辺地域の課題、それからその課題を解決するための目標、その対策案、それらについて一度小委員会以案を示して、それに対してのご意見をいただくというものでございます。これが実際のアンケートでございます。アンケートの中では、周辺地域が抱える課題だと思いませんか。要は、我々、4つの課題を出しましたが、それは確かに課題だと思っていただけでしょうか、という事。それから、(お示した)課題を解決するための目標が、課題を解決するための目標だと思いませんか。また、(お示したもので以外に)考えられる目標というのがあったら、それを書いてくださいというアンケート。それから、対策案について2つの案を提示しましたが、この対策案の他に考えられる対策案がありましたら、それをご記入ください、という主旨のアンケートを実施してございます。これが第1回アンケートでございます。そのアンケートを終えて(小委員会)2回ほど審議をしまして、そのアンケートの中身を踏まえまして、第2回アンケートを実施しました。要は、(第1回アンケートの内容に)改良を加えて第2回アンケートを実施したというのがこちらでございます。約1年後の24年の1月から2月の約1ヵ月間、アンケートを実施しております。全体で16,500件の意見、またWEBでは3,600件の意見をいただいております。

また、第1回のアンケートと同様に、経済界60団体、また地元9市町村からご意見をいただいております。これが第2回アンケートの具体的な内容です。まず、周辺地域の課題。先ほどは4つだったと思います。この4つが周辺地域の課題でした。第1回アンケートを実施しまして、もっとこういう課題があるんじゃないかという意見をいただきましたので、第1回アンケート(の結果)を踏まえ、5つの課題を追加して、もう一回アンケートを行ったというものでございます。また、その課題を解決するための目標ですね。先ほどは周辺地域の課題。今度は目標。目標についても、第1回アンケートでは5つ示しておりましたが、この4つを加えて、第1回アンケートの結果を踏まえ、4つの目標を加えて再度アンケートを行ったということです。また、同様に対策案。対策案についても、第1回アンケートでは、案の1、全区間で新たに道路を整備する案と案の2、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案という2つの案だけを出していたのですが、第1回アンケートで、他に考えられる対策はありますかという問いに対して、国道141号を改良すればいいのではないかと案が多く出てまいりましたので、案の3として、国道141号、一般道を改良する案、案の3を付け加えました。また、何も整備しない場合、この場合も比較するために、整備なしという項目も付けて第2回アンケートを実施したものでございます。

第2回アンケートではその3つの案、案の1、案の2、案の3、これは、全区間で道路を新たに整備する案、旧清里有料道路を活用する案、国道141号を改良する案という3つの案を、各々の各地域の目標に対してどのように目標が改善できるかをある程度、現段階でわかる範囲で明確化して皆さんにお示したものでございます。その時に概ねの費用も概算額をはじき出しまして、実際にコストがどの程度かかるかという事もお示しております。具体的にこれらの対策案で出てくる効果、それとかかる費用、これらを元に、その道路の効果を皆様にお示してアンケートを実施したものでございます。これが実際の第2回アンケートのアンケート用紙です。質問1としまして、目標の中で重要と思うものを3つ選んでくださいと9つの目標を示しました。第1回アンケートでは5つだったんですが、それに4つ付け加えて、全部で9つの目標を出しました。その中で特に重要だと思うのはどれですかというアンケートを実施しています。あと、質問の2としましては、対策案、案の1、案の2、案の3を示させていただきましたが、それについてご意見をお聞かせくださいという形でアンケートを実施してございます。以上が第2回アンケートで

ございます。

あと、第2回アンケートと同様に、オープンハウスというも実施しております。オープンハウスは、事業の概要と進め方について理解度を深めるとともに、第2回コミュニケーション活動としての意見聴取を行う場という位置付けで実施しております。全体で9市町村の中で、全18回実施してございます。南牧村におきましても、南牧村の中央公民館のロビーで2月3日と2月12日に実施しております。全体で延べ91名の方にご来場いただいて、ご意見をいただいたものでございます。

今まで説明してきました第1回アンケート、第2回アンケート、それから、オープンハウスという取り組みで、皆様から多数の意見をいただきました。それらを元に、昨年の4月に「中間とりまとめ」ということでとりまとめを行ってございます。こちらのほうに書いてありますが、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、関係団体、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ましたと。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とい事で、「中間とりまとめ」としてとりまとめてございます。ちょっと読ませていただきます。「対策案としては、高速道路の整備、案の1、全区間で新たに道路を整備する案、または、案の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などから、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というもの。」でございます。

対策案としては、案の1、案の2が有効であると考えます。ただ、一部地域において環境・景観の保全に対する意見が多くある事から、高速道路の整備を基本的な方向性としながら、追加的なコミュニケーションを実施しなさいと。そのうえで最終的にとりまとめを実施しますよ、という事の中間的なとりまとめが昨年の4月になされたものでございます。こちらのほうが、その「中間とりまとめ」をとりまとめるにあたって、第2回アンケートを整理したものでございます。膨大な量のアンケートの結果がございますので、意見を受けた結果という言葉で置きかえるのは非常に難しいところはあるんですけど、いわゆる見解として全体を総合的に見た上で、質問の1、質問の2という2点について、このよ

うに委員会としてとりまとめを行ったという事です。

これもちょっと簡単に読みますが、質問1、課題を解決するための目標としては、各地域ともに「災害時の代替路確保」が重要だったという事が1点目。また、各地域の実情に応じて、「生産品の輸送時間の短縮」、「救急医療施設への移動時間短縮」、「現道の走行性・安全性の確保」、「環境・景観の保全」が重要だという意見があったと。また、一部地域の地元住民からの回答では、「環境・景観の保全」が特に重要とする意見があったというふうに質問の1ではとりまとめています。

質問の2、対策案についてはどうか、案の1、全区間で新たに道路を整備する案、案の2、旧清里有料道路を一部で有効利用する案に対する意見が多かった。一方、一部地域では、案の3、国道141号を改良する案を強く望む意見があった。こういった質問の1、質問の2、第2回アンケートのこれらのとりまとめを行ったうえで、先ほどご説明した「中間とりまとめ」というものをとりまとめたという事になります

説明した「中間とりまとめ」の中で、一部地域においては景観・環境に根強い意見があるという事から、追加的なコミュニケーション活動を行ってと書いてございました。その追加的なコミュニケーション活動として実施しましたのが、昨年の7月8日に実施した意見交換会でございます。場所は南牧村の中央公民館、市場坂の下ですがそこで実施してございます。意見交換会には、地域から12名ですね。市町村長、首長さん、それから住民、各分野の代表という事で、住民の代表の方としましては、抽選で選ばれた方が含まれまして、全体で12名の方で意見交換会を実施したというものでございます。

ちょっと字が小さくて恐縮ですが、こちらは、その意見交換会の内容をまとめたレポートでございます。意見交換会は、コーディネーターの井上赫郎先生という先生が司会進行を務めて意見交換会を実施しました。その先生が書いていただいたレポートでございます。内容としましては、「環境・景観の保全」、それからあと、「旧清里有料道路の活用」、この重要なテーマ2点について、さらに絞り込んだ議論をさせていただいたところでありまして、「環境・景観の保全」についてどうお考えであるかという事、あと、「旧清里有料道路」(の活用)についてどう考えるかについて、皆さんの意見を伺ったという事です。

いわゆる「中間とりまとめ」があつて、その後、意見交換会を実施しまして、その後、10月4日に関東地方小委員会が開かれてございます。その中で、委員長からの提案というふうに書いてございますが、南麓地域での整備への異論、これは意見交換会でも出てい

ましたが、南麓地域に高速道路は通さないでくれという意見があったと。そういった意見の存在ですね。それから、旧清里有料道路の活用への懸念。これは旧清里有料道路が最大で9%の勾配があることから、冬場の交通の安全性、そういった事を考えると、そこを活用するというのはいかかなものか、という意見が意見交換会でも多かった。こういった意見が多くあったことから、案の1、全区間で新たに道路を整備する案を改良し、清里高原の南側のルートを含めて検討するワーキンググループを設置すべきと。要は、南麓地域での整備は良くないという意見、それから、旧清里有料道路を使うのは良くないという事から、案の2の旧清里有料道路を使うという案を無くして、案の1、全区間で新たに道路を整備する案を改良して、清里高原の南側を通るルートを含めて検討するワーキンググループ、別のワーキンググループというものを作りなさいという事を提案としていただきました。これを受けて、その具体的なルート、清里高原の南側を通るルートを含めて検討し、今回お示しするこのルート案ができあがったものでございます。そのワーキンググループ、参加者は3人の先生でございます。これは、先ほど説明した関東地方小委員会という計画段階評価そのものをやっている先生方の中から3名の先生方を抽出しまして、ワーキンググループを構成しております。ワーキンググループの内容としましては、先ほど説明しましたように、清里高原の南側を通るルートを検討しなさいという事ですので、基本的にはルートの上野山内区間を対象としております。ただ、道路ですので、ルートというのは繋がっていないといけないので、山梨県内を検討するにあたっては山梨県境に近い長野県内区間の一部は必要に応じて対象という事で、今回、接している南牧村の中での説明会も実施することとなっております。

1月21日に第1回のワーキングを実施しました。このワーキングの中では、具体的なルートを検討、このルートを作り上げるために、どのようにルートをつくらなければならないという事を検討してまいりました。その中で、ルート帯の案を作る基本的な考え方と、あと、連結可能位置、後ほど説明しますが、インターチェンジの位置、その位置をどう考えようかという事を、基本的な考え方をとりまとめてございます。

その元になっているのは、第2回アンケート、それからあと、地元自治体のご意見の2つを整理しまして、この2つからルート帯(案)、それから連結可能位置(案)の設定の考え方をとりまとめました。この2つの考え方、2つというか、4つと4つですので8つというんですかね。この考え方に基づいて、ルート帯(案)を作り上げたものでござい

ます。これが具体的にできあがったルート帯の案でございます。この幅は約1kmであります。これが中央自動車道、須玉インターチェンジ、長坂インターチェンジ、これが八ヶ岳パークキング、これがJR小海線です。この線が山梨・長野県境、この辺りに南牧村がこう入っております。ここがJR清里駅、国道141号がこれで、ここが弘法坂、上って行って、JR清里駅、萌木の村の辺りを通して、ここが野辺山、最高地点ですね。野辺山駅という位置になっています。ですので、この向きが北側になります。ちょっと見にくい絵になっていますけども。その中に、実際に中部横断自動車道を造った場合、高速道路、新たに道路を整備した場合に、こういうルートでどうかという事で案を示したものがこちらでございます。案は2つあります。青いA案、それからあと、緑色のB案という事で、違いは何かというと、最初と終わりはほとんど一緒なんですけど、この真ん中あたりで国道141号のほうに寄っているか寄っていないかというのが2つの大きな違いでございます。先程申し上げましたように、この幅は約1kmでございます。道路を検討するにあたっては、なるべく幅は狭いほうがいろいろ議論がし易くて、精度よく議論できるのですが、まだ、先程のお話の通り、かなり計画の前段階にあります。よって、現地での詳細な調査ですとか、設計に必要な測量、それから、調査、そういったものをまだ実施していない段階ですので、今後検討していく中でルートというのは変わっていく可能性が十分にあると。よって、変わっていく幅も含めて考えると、ぎりぎりこの1kmぐらい、約1kmの幅で議論をするという事で今回議論をしております。

これは資料として入っていないのですが、何故、長坂から分岐するのかという事を説明した絵でございます。これは中央自動車道です。八ヶ岳がここです。ここが金ヶ岳を中心とする山地部ですね。これが長野県境で、これが飯盛山ですかね。ちょうど平沢地区というのがこちら辺りに位置するところであります。中部横断自動車道は、冒頭説明しましたように、静岡県静岡市から長野県小諸市に至る高速道路です。今現在、双葉ジャンクションまで中部横断自動車道は繋がってきております。そういった中で最終的に長野県の小諸市を目指すにあたって、この野辺山が目指すべき所になります。この双葉ジャンクションから野辺山を目指してくる時にどのように繋げようという議論が、まさにこのルートの検討の始まりでございました。一番大きな要因としては、やはり地形です。この八ヶ岳、それから金ヶ岳を中心とした非常に大きな山地部。この山地部の中には、やはり道路としてかなり急峻な山ですので、ここには道路は引けないということで道路の範囲としては、

ここのちょっと色が薄くなった平地部のこの範囲に限られています。また、この範囲に限られた中で、この絵ではわかりません高さの関係がございます。双葉ジャンクションは標高350m、野辺山付近は1,360m、目指すべき所は双葉から野辺山になりますので、約1,000mの標高を高速道路で一気に駆け上がってこなければならぬという事になります。その場合に、この長坂インターチェンジ、ここは720mでございます。この間370mの標高差がございます。下からずっと全部上がってくる時に、この1,000mの標高差のうち、370mを中央自動車道で上ってきてから、そこから分岐させると。なぜそこで分岐させるかという、この野辺山の位置から一番近いところ、こう見た時に一番近い所で繋げる事が、道路の構造的にもまたコストの面でも非常に有利だという判断の元、長坂インターチェンジのちょっと北側で分岐をさせるというルートを作っております。

そうしてできあがったルート帯でございます。先程と同じような絵でございますが、こちらのほうは集落ですとか別荘地、それからあと、ゴルフ場ですとか、そういったルートを実際に引くときに、ポイントとなるものを落とした図面でございます。北杜市内の小淵沢、大泉、高根等の集落等を落としてございます。長野県内の南牧村につきましても、この部分に集落、平沢の集落というものが存在してございます。そういったものを落としまして、それらを極力避ける形でのルートを作っております。また、JR小海線から北側につきましても、貴重な動植物がいます鳥獣保護区が設定されていたり、国定公園が存在するという事で、こちらのほうもルートが引けない所になっています。また、野辺山の部分には宇宙電波天文台がございます。これの宇宙電波天文台の半径1kmについてはルートを引けないという制約がございますので、それも避けるということで、これらの条件を避けまして、A案、B案、2つのルートを作っているものでございます。また、高速道路ですので、インターチェンジというものが必要になってまいります。そのインターチェンジの位置も、じゃ、どの辺に可能になるのかを示したのが、この連結可能位置(案)の詳細とでございます。図中の、この赤いぼやんとした丸、これが連結可能位置を示しています。A案、B案ともにちょうど高根の辺りですかね。高根のあたりでのレインボーライン、それからあと、国道141号——レインボーラインまたは国道141号ですね。あと、A案については西村の集落の辺りになりますが、県道清里須玉線、それから、これはB案、これは東念場の辺りになりますが、国道141号、こういった所で連結が可能、いわゆるインターチェンジを設置することが可能であるという検討結果になってございます。

現在、どの位置にインターチェンジを設置するかは決まっておられません。ただ、観光施設等へのアクセス、それから、各集落へのアクセス、公共施設へのアクセス、それから、インターチェンジ間隔というものも考慮しまして、そのインターチェンジの設置が可能な所を選定したものがこちらでございます。今まで説明してきましたA案、B案。A案は真っすぐ行く案ですね。B案はぐねっと曲がっている案ですが、その2つの案について、わかる限りの比較を実施してございます。指標としまして、政策目標に照らしまして、観光地間の連携向上ですとか、環境・景観へ保全はどうか、災害時の代替路確保についてはどうかということ、それを各々のルートで検討してございます。大きく違うというか、違いは清里へのアクセスが違います。A案では下のほうになっています。絵でいくと下のほうになっていましたので、JR清里駅までの所要時間が10分、B案ではぐねっと曲がって国道141号にアクセスしてましたので、所要時間が5分という事になります。それから、費用。当然ルートが違いますので、お金が違ってきますが、A案については1,700億円から1,900億円、B案につきましても1,600億円から1,800億円という事で、この部分がA案、B案で違ってきているところでございます。

以上、示しましたこのルート案について、この11月に実施しましたワーキングで議論をしました。そこで出てきた意見として、委員からの主な意見という事で、審議の結果がこちらでございます。中央道への接続箇所は長坂付近とする事で承。今後のワーキングでは、事務局提案のA案、B案を対象として検討する事で承。現時点では、各委員よりB案がA案より優位であるとの意見をいただいている。今後、現地調査等を踏まえて第3回目のワーキングでとりまとめていきたいという事で、この第1回ワーキングで、長坂から分かれる事、それから、A案、B案で検討を進める事について了承をいただいたという事で、今回、皆様にこれを説明し、そのご意見をいただくということを(目的に)実施しているものでございます。

その第1回ワーキングを行った後、1月12日に第2回ワーキングを実施してございます。現地調査、第2回ワーキングは現地調査でしたが、各委員の先生がバスに乗って、甲府駅で集合して、小淵沢のインターチェンジから下りてずっと南麓地帯を通りまして、八ヶ岳高原大橋、清泉寮等の清里周辺、それから、野辺山地区に入りまして、野辺山駅前から、平沢峠から全体の景観の状況ですとか土地利用の状況を見て、また南側に下り、弘法坂を下りて各ルートを横断しながら帰途に着いたというものでございます。このルート帯



以外にも全体、この南麓地域も含めた、野辺山高原の上も含めた全体の土地利用、集落の状況、そういったものを視察していただきました。これが当日の視察の状況です。非常に天気も良くて、八ヶ岳が良く見えました。いわゆる景観の重要性ですとか、そういったものについても、この日、改めて確認をしたところでございます。これも同様です。平沢峠からはこういった格好で八ヶ岳が一望に見えるという状況でございました。夕方、3時半位には、北杜市の大泉支所の屋上に乗って各眺望等を確認したりとか、集落の状況を確認したりという事も実施しております。ちなみに、この場所で報道機関に公表をしております。

以上が資料の説明です。若干長くなってしまいましたが、以上が資料の説明でございます。再度確認ですが、今現在、ワーキンググループのこういったルート案というものができあがって——これは案でございます、まだ。この案ができあがって、この案を皆さんにお示しし、本日、意見をいただくための地元説明会を実施しております。この地元説明会でいただいた意見を第3回ワーキング、次のワーキンググループにあげて、最終的なルートのとりまとめを行っていくというのが今回の地元説明会の趣旨でございます。よって、今日ご質問をいただいて、また、いただいたご意見については、ワーキンググループのほうに正確にあげていきたいと考えてございます。あと、もう1つ、必要性について、もう一点、付け加えてお話をさせていただきたいと思っております。これは、こういったパンフレットの中に、こういった絵が入ってございます。中部横断自動車道の必要性としまして、役割としましては、全国的なネットワークの中での必要性というのが非常に重要になってまいります。これが新東名、東名ですね。中央自動車道、上信越自動車道、ここを結ぶのが中部横断自動車道です。この中部横断自動車道と上信越道、また北関東自動車道——ここは水戸になります。この辺が宇都宮になります。ここが高崎になりますが、これらの北関東自動車道を含めまして、首都圏を中心する大きな環状道路を形成することができます。これによりまして、最近話題になっています首都直下型の地震ですとか東海沖地震、こういった地震によって非常に甚大な影響を受けた場合に、東名だけ、東北道だけで首都圏を支えるという事では無く、例えば中京圏から首都圏へ入って行く場合に、東名道が駄目になっても、大きな迂回をしながら入っていく事ができるという事で、首都直下型地震ですとか、そういった大災害の時に災害の支援、被災地の支援、また災害復旧、こういったものに大きく期待がかかる必要性を持った道路でございます。これがいわゆる全国的な道

路のネットワークとしての必要性と私どもは認識しているところでございます。

すみません。以上、長くなってしまいました。これまで北杜市内でも説明会を実施してきました。賛成のご意見をいただく方、反対のご意見をいただく方、また、説明会に来て、自分は意見を持っていないんだけど、ほかの人の意見をよく聞きたい方、いろんな方がおります。今日もいろんな意見が出るかもしれません。そういった方々の意見に、皆さん耳を傾けていただけますようによろしく申し上げます。冒頭、司会者から本日の注意事項として、誹謗・中傷、やじ、そういったものは控えていただきますようお願いいたしますという事を申し上げましたが、本日は皆様からいただいた意見を私どもがワーキングのほうに正確に伝える事を実施してまいりますので、どんなご意見でも多数のご意見をいただきたいと思っております。また、限られた時間でございます。ここにいる皆様は、非常に多くの皆様に集まっていたいただきましたので、皆様の全員のご意見を賜るというのは非常に難しい事でございます。そういった中で、入口でこういうペーパーを配らせていただいたと思っております。今日、手を挙げてご発言していただくのも当然、それが目的ですので結構なんです。全員に（ご発言いただくの）は限られた時間で難しいので、もし意見が言い足りない、もしくは自分は指されなかった、もしくは帰って良く考えたらこういう意見を出しておいたほうが良いと思った。という方はこの紙に郵送でもファクスでも、またこの場で書いていただければ、私どもに渡していただければ、本日の地元説明会で出た意見と同様の扱いでワーキンググループに報告をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞ、その辺もよろしくお願ひしたいと思います。すみません、非常に長くなりましたが、以上で私の説明を終わらせていただきます。

○司会

それでは、ただ今より質疑応答・意見聴取に移らせていただきます。はじめに皆様にご説明しましたが、お手元の次第の下段の囲みの中に、3に記載しておりますが、ここからは外部のファシリテーターの方に司会進行をお願いさせていただきます。参加者の皆様、よろしいでしょうか。——それでは、よろしくお願ひいたします。

○ファシリテーター

皆様、どうもこんにちは。お疲れさまでございます。私は今日、この意見交換の場の中

立の立場でという事で進行させていただきます山梨県立大学で教員をしております箕浦一哉と申します。なにぶん不慣れではございますけれど、できるだけこの貴重な時間、貴重な機会を、皆様の広いご意見をいただく、疑問を解消する、質問をいただく場としてうまく進行していければいいなと思っておりますので、どうぞ協力いただきますようお願いいたします。予定よりもだいぶ時間が進んでいるようですけれども、90分の質疑応答、ご意見の聴取というこの時間は、冒頭ご説明いただいていたように確保するという事になっておりますので、今、3時をちょっと回ったところですので、4時半過ぎ位まで当初の時間よりも30分ほど遅くの終了になりますけれども、その時間までは進めてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。それでは、早速、限られた時間ですので、進めてまいりたいと思いますけれども、ただ今、ご説明がありましたのでそのご説明に対しまして、ご質問やご意見のある方は挙手をさせていただいて、ご発言いただきたいと思っております。それで、お1人の発言は概ね3分ほどを目安にさせていただきたいという事と、これまでの北杜市での説明会の場では、北杜市は広い地域からいろんな方がいらっしゃっているという事で、お住まいの町ですね。地区名と、それからお名前を言ったうえでご発言いただくという事で進めておりました。今日ははじめての南牧村での開催になりまして、同じやり方がいいのか、ちょっとまた違うご意見なのか、ちょっとわからない所がございますけれども、もしご反対がなければ一応発言に責任を持っていただく意味で、お名前をおっしゃっていただいたうえでご発言いただければと進行の私としては考えているのですが、その進め方についてはいかがでしょうか。——よろしいですか。それでは、お名前をおっしゃっていただいて、ご発言いただくように、基本的には、今日は南牧村の村民対象と伺っておりますので、お名前が結構かと思いますが、もし地区をおっしゃったほうがいいという事でしたら、その辺りはちょっと私、この辺りの地域の事判りませんので、ご判断いただいてご発言いただければと思います。それでは、皆様からのご意見、ご質問をいただきたいと思っております。ある方は挙手をお願いしたいと思っております。はい、じゃ、そちらの方、お願いいたします。

#### ○住民

野辺山で農業をしておりますアオノと申します。

駅からちょうど1kmぐらい上に上ったところですので、全くその予定地の真ん中に入っ

てしまっているという事なんですけど、反対の立場からいくつか疑問も含めて言わせていただきたいんですけども、国道141号線の特に野辺山駅から最高地点というのは本当に冬場に交通難所にあたる地域でして、先週もそうなんですけど、甲府に酪農の視察が行って帰ってきたんですが、甲府なんかはもう上着を脱いででもいられるぐらい暖かくて、ああ、今日は本当に暖かくていい日だったなと思って帰ってきたところが、最高地点を過ぎた途端に、猛烈な「八ヶ岳おろし」が吹いていて、吹き溜まっていて、家に帰っても車庫が吹き溜まって、車が入られないような状態でした。野辺山駅から直線の1km位は交通渋滞になっていて、トラックがもう渋滞して上がっていけないんですよ。こんな所にこういう高速道路をそもそも予定するという事が、私たち住んでいる者には理解できないということがまずありまして、先ほどの説明では、山梨側から野辺山を目指すと再三言われていましたが、何で野辺山を目指さなければいけないんだろうと思うんですね。もうちょっと標高の低い川上村とか、ああいうところを目指していく事ができないのかなと住んでいる者とするれば、日々の状況からしてそう思う訳です。ワーキンググループの皆さん、その辺の野辺山の冬の気象の厳しさというのをどの程度認識されているのかというのが1点です。あと、環境とかそういう事に配慮するという事でしたけれども、もうご存じのとおり、野辺山というか、南牧村一帯が高原野菜と酪農の一大産地ですので、こんなルートで行かれてしまうと、すごく貴重な牧草地ですとか畑が潰されてしまうようなルートだと思うんですね。この辺をどのように考えておられるのか、ちょっと私には理解がまずできないですね。何か10月4日の昨年の小委員会の石田さんという委員長さんの発言では、山梨側がすごく反対があるが、長野県側はもう意見が随分まとまって来ているので、アセスに進んだらどうかなんて発言されていますけれども、とってそういう事は言えないと思うんですね。長野県側でどれだけ説明されたのかという事も含めまして、こちらでも、もうちょっとそういう説明を具体的にされれば、反対される方はもっといっぱいいると思うので、そういう、先走った進め方はされないようお願いしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

#### ○ファシリテーター

どうもありがとうございました。今、大きく何点か、交通の冬場の危険性という事と、それから農地、牧草地が失われるという事と、それから長野県側での説明が十分だったか



というような事でご発言いただいたかと思うんですが、ご意見という事でよろしいでしょうか。それとも、ご質問として答えていただきたい部分が何か。

○住民

意見でいいです。

○ファシリテーター

意見でよろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、意見として承ります。その他のほうでいかがでしょうか。じゃ、はい、お願いいたします。

○住民

地元の平沢地区にいます、ヨシザワと申します。何点か、野辺山から向こうの連結管というインターチェンジの場所の予定を聞きたい。それと、A案を通ったときの清里の駅までの所要時間が10分、5分か、となっていますけど、ここからまた国道141号に連結をするという事ですね。という事だと思うんですが、10分ぐらいで行くのかなというのが疑問です。それと、この平沢地区を通るという事です。これは間違いなく通るといふ案なんです、A案、B案とも、一番南側を通るといふ事になると、トンネルという可能性が大きいと思いますが、その3点をちょっと聞きたいです。

○ファシリテーター

どうもありがとうございます。ご質問3点ございましたけれども、インターチェンジの予定と、それからアクセス道路の関係ですね。それから、最後、ルート案の中でトンネルになるのかというような事だったと思いますが、よろしくお願いします。

○説明者

まず、野辺山側のこの先、インターチェンジがどこにできるのかというお話だと思うんですが、それについては、今現在、整備計画で、連結位置として南牧村というのが位置付けられてございます。ですので、南牧村村内で1ヵ所、いわゆる連結する箇所が出てくるという事で、ただ、その具体的な位置……

○ファシリテーター

連結するというのは、インターチェンジを造るという意味ですね。

○説明者

インターチェンジができるという事ですね。その位置ができると聞いています。ただ、南牧村のどの位置にできるのかというのは、まだ今現在検討中と長野県側から聞いてございます。それからもう一点、いわゆるこちら側のA案の位置だと、清里まで遠いんじゃないかという事だと思うんですが、実際に「605」と書いてある、この「県道清里須玉線」ですか、インターチェンジの出た時に使う道路がこの一般県道の部分になるかと思っております。この一般県道は大門川の下まで一回下りて、また上へ上がっていくという事で、非常につづら折りの狭い道路になってございますので、果たしてそこがいわゆる「高速道路としてのアクセス道路」になるのかどうかという事も含めて検討しております。29ページ、ここに書いてあるのですが、A案の場合には10分。確かに10分というのは、感覚的にかなり、そんなにすぐ行けるのかという感覚がありますが、実際に走ってみると概ね10分で行けました。ただ、それは乗用車ですので、本当に大型車などが10分という恰好で行けるのか、というのがあります。車線幅員が、幅ですね、幅が6mしかない。それに対して、国道141号みたいな道路は6mプラス0.75……こっちは7.5mという事で、非常に幅が狭い道路になっていて、センターラインも引かれていないような状況になっています。そういった事も含めて、本当にA案、B案、どちらがいいのかを検討していきたいと考えています。ですので、今日そういったご意見をいただいたことを報告させていただいて、最終的にA案がいいのか、B案がいいのかという選択肢になった場合には、そのような意見を反映した形で最終的なとりまとめを行っていきたくと考えています。それから、この平沢地区のところルートがかなり北側に行っているの、この中の南側を通った場合でもトンネル構造になるのではないかとのお話だと思いますが、ちょっと薄いですが、これは平沢の集落の多く集落がある部分。今ちょうど説明会をやっているのが、多分この辺りになると思いますが、これが集落です。この裏側を通って行くという事で、まだ詳細な検討は実施してございませんが、多分、トンネルを中心とした構造にならざるを得ないのかなと考えています。両案ともにルート帯内での詳細なルート検討に際しては、住宅地・集落、別荘地等への影響、景観に配慮という事になりますので当然、地形も考慮

していきますが、集落等に配慮して進んでいった場合には、地形的にもトンネルが中心になる構造になるのかなと考えてございます。以上です。

○ファシリテーター

今のお答えでよろしかったでしょうか。

○住民

ありがとうございました。私はぜひ高速道路を早く造っていただきたいと。この地区、長野県の一番南の地区で、本当に道も悪いし、例えば県庁へ行く時でも危険な国道141号を走って2時間も3時間もかけて行かなくちゃならないという事なので、ぜひ道路整備は必要かなと思っています。ぜひお願いしたいと思います。

○ファシリテーター

じゃ、今のご意見として何うということでもよろしいですね。それでは、他にご質問等ございますでしょうか。今、後ろの方、先に手を挙げられたので、お願いします。

○住民

南牧の平沢地区にいる、ヨシザワと申します。今、先ほど、前の人でもぜひ高速道路は必要だということを訴えた訳ですが、私も当然だと思っています。というのは、私、よく清水のほうへ行かれたんです。52号を走ってね。そのときに、もう何年前ですかね、「君は太平洋を見たか、僕は日本海を見たい」、こんな大きなキャッチフレーズがあって、本当にこれができるのかなど。早くやってくれればいいなという気持ちがあったんです。それが今、山梨県側では、もうすぐ須玉から清水まで繋がるという事で、本当にうれしく思っています。それで、私どもの地域というのは、南牧の中でも平沢地域は災害支援地域という事で県のほうからも指定されています。というのは、幹線道路が全然無い訳です。だから、幹線道路というのは本当に必要だと思っています。また、地域医療という事で、佐久総合病院というのが佐久市の白田町にあるんですけど、その佐久市の白田町まで行くには、普通に走って大体1時間。だから、こっから救急車を要請した場合に、単純な計算ですけど、往復2時間かかってしまいます。その時に、救急の患者はどういうふうにする

のかという事が1点あります。また、その佐久総合病院がここ近いうちに、もっと離れた佐久市のほうへ移転しています。その時に、もう少しまた離れちゃうんです。だから、ぜひぜひこの高速道路というのは必要だと思っています。だから、その辺のところを酌んでいただきたいと。それともう一点、今日、国道141号からこっこのほうへ、平沢地域へ入って見ていただいたと思うんですけど、あそこに川がありまして、川は、あそこ、平沢橋という川なんですけど、そこはもう50年ぐらい経っているんです。だから危険な橋であります。また、その当時、設計した時も、今、野菜中心のここ土地であります、11トン車がひっきりなしに走っている訳です。その時に、事故が起きた場合に、もう私たちの野菜はストップという事で、にっちもさっちもいかないと、このような感じがあります。それで、私も役場のほうへも陳情したんですけど、そういう事も考えながら、この高速道路ができるにあたって、附帯工事という事で、この平沢地域には何らかの道路というのを考えているかな。ということをお聞きしたいと思います。

○ファシリテーター

ありがとうございました。前半は必要性について、医療や物流の点からという事でおっしゃっていただいた。最後はご質問ですが、もし、出来た場合に何か、附帯道路がこの地域でできるのか。という事についてご質問だったかと思うのですが、今回のルート案の話よりもちょっと後の話になるかと思うのですが、もしお答えいただける事がございましたら。

○説明者

多分、平沢橋というのは、清里の昔のカレー屋さんの所からずっと入ってきて、下へおりたその部分の、谷の下のその橋だと思います。確かに非常に老朽化等が懸念されていますし、幅員の狭い橋だと理解してございます。高速道路を造っていくにあたっては、それらのアクセス道路ですとか、あとは工事のためにある程度道路が確保されていない所にはできないという事になります。ただ、それらの検討につきましては、具体的にまだ計画のかなり早い段階ですので、今後、環境アセスメント等を行いまして、事業実施段階で地元の南牧村役場さんを通じて、地元の方々とも含めて調整をさせていただく事になるかなと思っております。本日いただいたものにつきましては、そういった意味で、現

段階ではご意見として賜って、上に報告をさせていただくというような形をとらせていただきたいと思います。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。それでは、前のほうの方、先ほど手が挙がっていらっしゃったでしょうか。はい、では、お願いいたします。

○住民

平沢地区のヨコモリ ジュンコと申します。

説明がありましたワーキンググループの第3回ワーキンググループの開催される日にちというのは、もう決定しているでしょうか。

○ファシリテーター

具体的な質問で、じゃ、お答えをいただいてよろしいでしょうか。

○説明者

第3回ワーキングですね、この日付は日程調整にもまだ入っていません。決まっております。本日というか、この説明会というか、この一連の説明会のとりまとめをしなくてはなりませんので、その作業がどの程度かかるかというのが、まだ私も全体を終えていないので見えていないものですから、それが終わったら、今回の説明会が全て終わったら、この後のスケジュールを立てようと考えてございます。ただ、私どもも、そうそう時間をかけるつもりはございませんので、日程調整が取れ次第、行いたいと思っておりますが、現段階で調整に入っている事実もございませんし、日程が決まった事実もございません。

○ファシリテーター

だいたいの目安というか、雰囲気ぐらいありますか。

○説明者

先ほど申し上げましたように、むげに時間をかけて進めて行くものではないと思っていますので、準備が整い次第、調整に入っていきたいと考えています。

○ファシリテーター

とりあえず、この範囲での今日はお答えという事だと思いますけど、よろしいですか。それでは、他にいかがでしょうか。では、こちらの真ん中の後ろのほうの方、お願いいたします。

○住民

平沢地区のタカミザワと申しますけれども、高速道路、先ほどのちょっと質問にもありましたけれども、野辺山地区とかこの平沢地区を走るときに、非常に危険だという事で、今、高速道路を凍結防止剤としてCaClではなくてNaCl、ナトリウム、塩そのものをかなりの量撒いていて、もし安全に通行しようとなったら、相当な量をこの地区に撒かざるを得ないんじゃないかなという思いがあるんですけど、こういう農業地帯で、あるいは北杜市の水源地帯という事で、ナトリウム、塩の影響というのか、そういうものを実際に調査して、どういう影響が出るだとか、あるいは影響無いかということを示していただけかなと思うんですけど。それと、この29ページのA案とB案の比較の中で、A案については1車線、B案については2車線と具体的に書いてあるんですけど、ルート的にそんなに違わないのに、どうしてこのA案とB案、こういうふうに違うのかというのをちょっとお聞きしたいのと、私もできれば高速道路を欲しいなとは思いますが、具体的に、例えば順調にいった場合、この中部横断自動車道開通というのは、例えば何年を目安にしているかがあれば、ちょっとお聞きしたいと思います。

○ファシリテーター

ありがとうございます。3点ございましたね。凍結防止剤の影響はどうかという事と、それからA案、B案の車線数、それから順調に行った場合の開通の時期の事だと思っておりますが、お答えいただけますでしょうか。

○説明者

まず1点目につきましては、確かにいわゆる「塩化ナトリウム」であったり、「塩化カルシウム」というものを凍結防止剤として、寒冷地においては安全な走行を保つために使用するの、道路維持管理上必要な事でございます。それらについて、地域の農作物への影響等を確かに懸念されるという声も多くいただいております。現段階ではルートの具体的な構造ですとか具体的なルートの形がまだ決まっておきませんので、1kmの幅の中で検討している所でございます。今後、具体的なルートが決まっていく段階で、設計等も含めまして、それらの影響についても今後検討していくのかなど。また、その前段階でも、環境アセスメントという中で、地下水への影響ですとかそういったものが地域に影響がどの程度出るとかという事をしっかり評価した上で事業を進めていく。そういった中で、必要な対策というものをやっていく事かと思っております。ただ、今現在、皆さんが懸念されている事は十分理解できますので、今のお話についても第3回ワーキングのほうに、具体的な検討というのは現段階では難しいと思うんですが、そういった事も考慮した上で、今後の検討に反映できるように、報告をさせていただきたいと考えてございます。

それからあと、2点目のA案、B案で車線数が違うというのは、ここの部分の車線数の話でしょうか。

○住民

はい。

○説明者

この部分ですね。ここは、接続道路の状況という事で、この連結可能位置でいった場合、ここからJR清里駅まで行く間の道が現況どうなっているかというのを書いたものがございますので、県道清里須玉線というこの黄色いこの道は、今現在1車線です。一部センターラインが引かれている所もありますが、そこは1車線ですと。歩道はありません。幅員が、幅がこうなっていますと。規制速度は60km、実際60kmでは走れませんが、要は規制がかかっていないという事をここに書いてございます。片や、こちらのほうは、B案で国道141号にアクセスしますので、国道141号は2車線ですと。歩道はありますという事を表現させていただいております。今、ここでこういったお金をはじいている、

実際にできる中部横断自動車道につきましては、A案、B案ともに4車線の道路で計画を練っている所でございます。3点目……

○ファシリテーター

順調にいった場合の開通の目安、見込みですね。

○説明者

順調にいった場合という事ですが、今まだ計画のこの辺にいるという事で、かなり前の段階です。概ね事業着手までこの環境影響評価というのは環境の調査等をしなければなりません。春夏秋冬の調査を行ったりだとか、という事になります。順調にいったら、概ねだいたい3年から5年かけて事業着手になります。事業着手以降開通までは、このクラスの道路になると一般的には約10年かかってまいりますので、開通するまでには早くても13年から15年という、その程度のスパンだと思っております。

○ファシリテーター

ありがとうございます。よろしいでしょうか。——それでは、今、少しざわつきましたけれども、時間的な目安ですね。

今、お二方、手が挙がっていますよね。こちらの方、先に、じゃ、すみません、お願いします。

○住民

平沢のヤマナカと申します。今日はこのような会を開いていただいて本当にありがとうございます。賛成の推進する立場のご意見や、反対する立場の意見も沢山の人で共有できて、それで事業者の側の取り組みというのを知る機会をこうやって提供していただけるといのは、ありがたい事だと思います。私は、個人的にはこの高速道路の建設という事に対して、不安とか疑問というものを沢山持っています。アンケートが1回、2回と行われましたけれど、そのどちらにも形の上では反対するような意見で書いてきました。はじめのほうにご説明ありましたけれども、今回この説明会というのが長野県では平沢、今日ここであるのが1回だけという事ですけど、今まで山梨県側で何回も行われているという

事ですが、住民の声というのをインターネットとかホームページであげてもらってありますので、そういうのを見てみますと、反対の方が沢山いらっしゃいます。自治体ということ言えば、山梨県のほうでも北杜市や山梨県とすれば推進する立場ですし、長野県は、県としてはもちろんですけど、沿線の各自治体が早期着工、開通を要望するという状況です。そこに住んでいる住民の声というのが、最初に意見を言われた方もお話ししていただけたけれども、まだ長野県のほうでは、それほど大きな形での反対というのは出ていないのかなと思うんですね。これから出てくるのかどうかという事はわからないですけど、山梨県と長野県の県境を挟んで住民の意識に大きな違いがあるのか、あるいは、これだけ今現時点で違っている状況をこれから繋いでいくうえで、どのような形で調整されていくのかというのが知りたいところの1つであります。それからもう1つ、不安な点という事では、実際に開通する予定を先ほどお話しされましたが、まだ随分先の事のように思いますが、それまでの間、実際に工事が始まると、大きな工事用の自動車、トラック、ダンプとかがひっきりなしに入ってくるようになると思うんですが、そういった事の弊害というんですかね、危険になると思いますが、そういった事をどのように配慮されるのか、取り組んでいかれるのかなという事。それから、これも不安な1つですけども、仮に、平沢でトンネルというお話がありましたが、トンネルという事になれば、心配されるのは水、水脈が切れちゃうとか、あるいは環境の関係でどういうふうに出題が出てくるのか、そういったところは特に不安な所ではあるんです。国交省なんかでは、今までにもそういった大きな道路の工事を沢山造って来られていますので、経験、或いはデータとしてどのような問題が出たのか、あるいは現実はどういう取り組みをされているのか、そういったものをお持ちでいらっしゃると思いますので、ぜひそういったものを。推進しようという人に問題点をだすというのは非常に難しいのかもしれませんが、新しい時代ですので、そういった所もきちんと提示していただければありがたいと思います。できちゃってから、あつ、こんなじゃ、こんな事だったというような意見が数多く出されれば、またこの次に建設する時に、より大きな問題となる可能性があると思います。まとめませんが、以上です。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございました。不安、疑問というような事でお話がありましたが、1つは、

住民の声を今後、更にどういうふうに聞いていくのかというような事でよろしいでしょうか。それから、工事用車両の影響、トンネルの影響等について現時点で、一般的なお答えになるかもしれませんが、お答えいただける事がありましたらお願いいたします。

#### ○説明者

長野県側も含めまして、今後どのような形で調整等が行われていくのかという事でございますが、今現在やっているワーキングにつきましては、山梨県内のルートの検討という事が小委員会のほうから付託をされまして、実施をしているというのが現状でございますので、今のワーキングの中では山梨県内、またそこに接する一部区間の検討という事でございます。それ以外の部分につきましては、具体的なルート検討というのはワーキングの所掌では無いという理解でおりますが、今日いただいたご意見につきましては、長野県内の進め方に関するものでございますので、それをワーキングのほうに報告しまして、その上の小委員会のほうにもそういったご意見があったと、それを踏まえてどうして行くかという事について、小委員会のほうでも審議をいただくような形で進めていきたいと思っております。それからあと、2点目の工事の関係でございます。工事は実際にこここのところで行ってまいりますので、まだ、だいぶん先ではありますが、静かなこの集落の中でダンプが走ってどんな事になってしまうだろう、という不安があらうと思います。実際に私も甲府河川国道で今、身延ですとか南部ですとかあちらのほうで工事をやってございます。トンネルの掘削も、もう既に始まってございます。そういった中では、工事用道路というのをしっかり整備し、既存の道路で太い道路があればその道路を工事用道路として使いますが、狭い道路しかない所につきましては、工事のための、これは借地をしたりとかしますけど工事のための道路を造ったりとか、一部の道路を実際に拡幅させていただいて一時的に拡幅し通るという事を実施してございます。その際には、この後ずっと長い間お付き合いをさせていただかなければいけないのですが、環境影響評価の段階でもそうですし、測量に入る前の段階、それから測量をやってその後、設計ができあがって、皆さんと設計の協議と言っていますが、用地買収の前段階で、これ位の幅を用地買収として提供していただきたんだという段階、それから工事に入る前に、その工事でどれ位のダンプが通りますよとか、交通整理員をどこに張り付けましょうかとかいう段階、この各々の段階で全て地元説明会を開催してまいります。その中で、そういった調整もさせていただいて、実

際には私どもが工事をやらせていただくという事になります。先ほどのご懸念の、工事に関するご心配というのは、まさにこの工事の着手する前に工事説明会というのを実際に実施しまして、皆さんからご要望いただいて、例えば、どこかの交差点には子供たちが通るから安全に通行できるように交通整理のガードマンを昼間は付けてくれとか、あと、当然、夜はダンプの運搬は止めてくれとか、(工事用車両の通行時間帯について)朝夕は何時から何時まで、それ以外は通さないようにしてくれ、とかいうような要望をいただきまして、地域の皆さんとトラブルが無いように事業を進めていく事を南区間では実施してございます。当然それを、この時代ですので逆行して悪くする事は多分、考えられないと思いますので、少なくともそういった調整をさせていただいて工事に着手させていただきな形になるかと思えます。あと、水の問題でございます。トンネルを掘ると水は出ます。ただ、それは最小限に抑えるという事で対策をとって、それなりの設計をしていきたいと考えてございます。また、地下水位の上昇ですとか下降、そういったものにつきましては、環境アセスメントの段階でも地下水について評価を行いまして、影響を最小限にとどめるような形、いわゆるその影響が地域の利水ですとか、そういったものに甚大な影響を及ぼさないような形での評価というものをやっていく予定でございます。これも南側での、身延のほうでの事例ですが、実際にトンネルを掘って水が枯れてしまうようなシミュレーションの結果が出ている所もあります。そういった所につきましては、事前に全て調査をさせていただいて、その水を使っている皆さんに説明をさせていただきご理解を得て実施していくと。また、使っている水が減ってしまって生活に支障を来す場合には、それらについては補償させていただくという形で事業を進めている所もございます。ただ、それはあくまでも我々が対策しても減る場合ですので、まずは最初に地域の地下水、そういった水脈に影響を最小限に抑えるような設計を行ったうえで、それでも駄目な場合に、そういった対策で事業を進めていくという事を実施してございます。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。それでは、先ほどこちらのほうで手が挙がっていらっしゃいました。

○住民

平沢のマツムラと申します。質問を2つほどしてお答えいただいてから、ちょっと意見を1つ言いたいと思います。まず質問ですが、トンネルの段階で、先ほど説明あった連結部、インターチェンジですね、それがトンネルという形態の中で可能かどうか。それと、もう1つ、どうして長坂のインターに接続するのかという事ですね。実際に国交省の説明の巨大なネットワークを造る、東名とあれを結ぶというその趣旨はよくわかる、私も高速道路の建設自体はぜひ一日も早く進めてもらいたいと思っていますけれど、だったらどうして、静岡から山梨県側、双葉のインターチェンジまでもうできている訳ですよ。だったら、こっちも、最終的には双葉に繋げたほうが一番いいと思うんだよね。それがもし駄目だったら、須玉とか韭崎とかその中間の。長坂まで来る必要は無いのではないかと、思うんですけどそれらについて、まず質問をお願いします。

○ファシリテーター

今、2点、ルート構造上のご質問がありましたけれども。

○説明者

まず1点目は、長坂の集落の裏側がトンネルだという事で、ここにインターをとれるかということが1点目……

○住民

いや、そういう事じゃないんです。例えば、先ほど出ているこの、要するに高い所を通るから、あくまでもトンネルになるんだという事ですよ。要するに、高速道路はトンネルで通過するだけだったら、地元に対して何の利用価値も無い訳じゃないですか。インターチェンジが無いと。だから、トンネルの所でそういうインターチェンジというか連結が可能なのかという(こと)。

○説明者

現実的には、トンネルの中で分岐をさせるというのは交通安全上も、また、コスト的にもかなり困難でございます。実際に首都高や何かでは、中央環状線ですとか地下にくぐ



た状態で分岐をしたりというのは現実的には行われておりますが、そこでもかなりのリスクを背負って交通の運用をしているという所もあります。また、コスト的にも非常に莫大な、東京都心という制約の中で行っているという事でございます。具体的に、まだこの幅の中で検討している段階です。先程、トンネルがメインになると思いますというのは、私の20年間の技術者としての経験から申し上げたまでで、まだ結論として出てきている訳ではございません。ですので、平沢地区でアクセスを何とかできないのかというご意見という事で理解し、ワーキングのほうにあげさせていただくという事でよろしいでしょうか。

#### ○住民

いや、そうじゃなくて（首を横に振る）・・

#### ○説明者

ではなくて、できるのかできないのかと言うとトンネルの中で分岐することは難しいです。

あともう一点が、長坂（分岐の件）でございます。確におっしゃる通り、他の地区でも双葉から何で行けないのかというご質問は沢山受けております。端的に申し上げますと、やはりここに大きな山地部がございます。この山地部を抜けて行くというのは、実際には道路コスト的にも道路構造的にもかなり厳しいものになってきます。そうすると、双葉からこう上がっていかうとすると、この山沿いをずっと上がっていく事になり、そうすると、この高速道路（中央自動車道）があるのに、またここに1本造るとするのは非常に不経済な話になる。しからば、ここ（須玉）まで来ればもう造れるだろうという話になるかと思うんですけど、確かに、ここ（須玉）から高速道路でずっと上っていくという事は可能です。可能ですがやはり、先ほど野辺山を目指すという事についてのご意見も賜りましたけれども、ここ（野辺山）を目指すとは仮定をした場合に、コスト的にも一番近い所のここ（須玉）に行くと、やはりこの部分が2つ高速道路が並行する事になりますので、一番近いところ（長坂）で結ぶのが道路構造的にも道路コスト的にも非常に有利だと。また、ここ（須玉）の標高がたしか480mぐらい、須玉が480mぐらいだと思いますので、この間、やはり240mぐらいの標高差がございます。この標高差を上ってくる時に、既存の高速道路を使って上ってくる事がやはり同様に非常に合理的という事で、長坂を選んでご

ざいます。確かに甲府方面に出ていく場合、また新東名のほうに向かっていく場合に、これ（野辺山～長坂）とこれ（長坂～双葉）では三角形の2辺と1辺で、こちら（双葉分岐）のほうの方が当然早いじゃないかというご意見もあります。それは確かにこちらのほうが距離的には短くなりますが、ただ、全体のネットワークで考えますと、松本方向、岡谷方向からも来る場合の事も考えますと、やはりネットワークとして結ぶ場合に一番距離が短い所で結んでいくという事が最も有利だと私どもは判断したところでございます。以上です。

#### ○ファシリテーター

今、2点お答えいただきましたが、ご意見があるというお話でしたので。

#### ○住民

今の説明の松本、岡谷方面から来るというのは中央高速でカバーできる訳ですね。で、今の須玉から国道141号を利用して、今は小淵沢から来て、ですからそれは利用できる訳ですね。実際のところが平沢地区から佐久へ行くのに1時間以上かかる訳ですよ。甲府だと1時間かからないで行くわけ。だから、その所を、先ほど野辺山のアオノさんがおっしゃった通りに野辺山を目指さないで、もう少し川上のほうへ寄れば標高も低くなるし、川上から、要は平沢の今のこっち側ではなくて飯盛山の向こう側を通過して例えば須玉に抜ける、向こうの蘆崎に抜けるというルートを検討していただいたらどうかというのが私の意見です。で、長野県側もなるべく、今佐久までできていますけど、八ヶ岳の麓の上のほうを通るようになっていきますけど、なるべく千曲川に近づけて、今の川上と南牧の境のほうへ来るルートを造っていただければ、今の問題も解決するんじゃないかな、と思います。

#### ○ファシリテーター

ルートの案についてご意見いただきましたけれども、これはご意見として承るという事でよろしいでしょうか。何かコメントとかございますか。大丈夫ですか。

○説明者

ご意見として。

○ファシリテーター

ご意見として承るという事にさせていただきます。他にご意見やご質問お持ちの方はいらっしゃるいませんか。じゃ、そちらの方、お願いいたします。

○住民

野辺山のタカミザワですけども、先ほどから皆さんの意見を聞いていた訳ですけど、本日ここに、先ほど挨拶の中にありました「この会場に入り切れない位の皆さんがここへ来ている」という事ですが、見ますと、今日は南牧だけというような話だったんですけど、海尻から当地区の平沢の方々まで多くの方が見えていると思うんです。説明の中では、27ページでしたっけ、その地図の中で、最高地点のあたりからぶった切られているというような、右側ですよ。何で海尻から皆さんが来ているかというのと、その次のルート、八千穂までのルートの、結局そこで通れば、どこに八千穂まで繋がっていくかという事に関心があるかと思うんですよ。そのために皆さん今日出席されていると思うんですけど、その辺含めて南牧の各所でやはりこのような説明会ができるようだったら、やはりそこでルートが途切れる訳では無いので八千穂まで繋がるという事なので、やはり説明を南牧各所でやっていただきたいなど。私の意見でございます。高速道路は皆さんの足となる訳ですから。私は、(高速道路)ができる事は賛成でございますけども、それにはやはり平沢地区ではなくて、他の地区まで十分な説明をしていただきたいなど。意見です。

○ファシリテーター

ありがとうございました。説明のあり方について、今回、山梨県側を中心でしたけれども、もう少しやって欲しいというご意見でしたけれども、何かコメントはございますか。ご意見ということではありましたが。

○説明者

ご意見として。

○ファシリテーター

はい、では、ご意見として承りという事でございます。他にご意見やご質問のある方はどうぞ挙手をお願いいたします。いかがでしょうか。じゃ、前の方、お願いいたします。

○住民

南牧村の海ノ口地区のシンカイ フミトと申します。私、農業ではなく観光業を営んでいる者ですけど、確かに野辺山というのは農家の方が多くて畑が大半だと思っているんですけど、そういった中で野辺山という所も清里と一緒に観光業を営んでいる方も数多くいらっしゃいます。そういった中で、野辺山地区を通過する高速の予定の路線図ですか、その1kmの幅というのがほしい、野辺山高原のど真ん中を多分突っ切って行くだろうと思うんですけど、そういった時に、景観にまず配慮していただきたい。これは要望ですけども。あと、やっぱり冬季に凍結というのがありますので、冬も安心して走れる道路。私は個人的に住んでいる住民としては医療機関が近くなるという事で非常に早く造っていただきたいと思っているんですけど、やや観光面では不安が若干ありまして、これで人の流れがどう変わるのだろうかという。おそらく、10年以上先の話になろうかと思うんですけど、そういったものも、もし調査して過去の例から言わせて、高速のインターができるのと人の流れが変わるんじゃないかと思うんですけども。そういった部分にも十分配慮して道路を造っていただきたいと要望いたします。

○ファシリテーター

ありがとうございました。ご要望のご意見という事でよろしいですか。何かお答えは大丈夫ですか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

それでは、じゃ、ご意見をいただいたという事で、景観に配慮して欲しい、冬も安心して通れる道路、人の流れへの配慮、ご要望いただいたという事にいたします。他にいかがで

しょうか。じゃ、真ん中の後ろのほうの方、お願いいたします。

○住民

野辺山のカタギリといいます。先ほど二、三、意見という事で出たんですが、1つは、やはり今日、入り切れなくて門前払いを食らっちゃった人がいるので、ぜひ別の会場でも、また村民以外でも入れるような説明会を開いていただきたいと。これは要望です。というのは、例えば、以前の3km幅で計画していた、だいぶん川上のほうにも入り込んだ、そういう図だったんじゃないかなと思うんですが、今回この1km幅に絞ったという中で、先ほどから野辺山を目指して、という話があるんですが、なぜ野辺山を目指すという経過になったのか、それを1点伺いたいと思います。

○ファシリテーター

ありがとうございます。ご意見1つとご質問1つですね。ご意見は、説明会を再度お願いしたいという事。それから、ご質問は、ルート、もう少し川上村寄りであったのではな  
いか、どういう経緯なのかという事でした。お願いいたします。

○説明者

元々の3kmというか、第1回アンケート、第2回アンケートで示させていただいた3kmの幅というのは、概ね、飯盛山の山頂付近をこんなふうに通って、これにこう入っていた、この辺からこの辺ぐらいの幅だったかと思います。大体この辺からこの辺ぐらいの幅。この中で検討していく時に、北側というか西側と言うんですかね、西側のほうには、いわゆる貴重な動植物等が存在する鳥獣保護区、それから国立公園というものが存在すると。また、南側というか東側ですね、宇宙電波天文台が存在すると。また、ここには飯盛山等の非常に高い山が存在することで、この野辺山高原のほうに、この幅の中で出てくる場合にルートとして、この「隙間」を通して出てくるというような形でしか、あの3km幅の中では想定していないという事で、先ほど……

○ファシリテーター

これのことですか。

○説明者

そうです。はい。それとこれがちょっと位置的にあれだったんで。ですので、その幅（3km幅）の中で可能な位置にルートを示させていただいたという経緯でございます。

野辺山を目指すというのは、野辺山を目指さなきゃいけないというふうに、すみません、私の勢い余った言葉でありましたが、野辺山を目指すという事で野辺山が決まっているということでは無くて、先ほどの今みたいな議論の中から、ここ（野辺山）を目指していくことで議論をしているのが実態でございます。

○ファシリテーター

今のお答えでよろしいでしょうか。前半のご意見については承っていただけるという事でよろしいでしょうか。

○説明者

はい。

○ファシリテーター

それでは、他にご意見、ご質問のある方はお願いいたします。いかがでしょうか。はい、では、お願いいたします。

○住民

海ノ口のナイトウと申します。今日、野辺山までのルートという事で今ご説明があったんですが、八千穂からこの野辺山までのコースの進め方というのはどういうふうになるのか、ちょっとお聞きしたいという事があります。やはり先ほど、海尻の方が言われたんですけど、同時にやるのか、あるいは八千穂みたいにあそこまで区切って、例えば長坂から野辺山までの工事をやって、それから先の八千穂までの工事はまた別途にやるのか、あるいは同時にやるのか、この辺は僕らは非常に、今言った十何年という言葉の中に、野辺山までなのか、八千穂までなのかというのがちょっとわかりにくいので、お願いしたいと思います。それからあと、やっぱり国道141号線は今、南佐久1本、動脈になっていますんでこれが寸断されてしまいますと、やはり緊急の場合ですとかそういった部分でかなり、

野菜の輸送、それから工業地帯への輸送というのが寸断されてしまいますので、できるだけ早くの、僕は要望をしたいと思っております。

○ファシリテーター

ありがとうございます。進め方についてのご質問、それから開通についてのご要望というお話でしたけれども、ご質問の部分についてお答えいただけますでしょうか。どういう順序になっているのかというようなことですね。

○説明者

まず、これまでの議論、先ほどもこのペーパーでご説明をさせていただきましたが、ちょっと、はしょってしまっていて説明していなかったんですけど、10月4日の関東地方小委員会の中で委員長からの提案として、第1案を改良し、清里高原の南側のルートを含めて検討するワーキングを設置すべきという事で、こちらのほうがワーキンググループで今やっているものでございます。この部分は、山梨県内の地域と書いていないんですけど、いわゆる議論が山梨県内の議論になりますので、山梨県内のルートを検討するという専門のワーキンググループという位置付けになっています。ですので、同じ方式のものを順次、八千穂のほうに（向けて）ずっと進めていくという事では無く、山梨県内についてはこういった議論がされているのでこの部分（山梨県内区間）についてはルートを検討しなさい、ということ言われたものでございます。2つボツの下に、長野県内区間については、環境アセスメントの準備調査を行う段階に進んでも良いのではないかと、という事をいただいております、長野県内区間につきましては、今、ここで計画段階をやっているのですが、環境アセスメントの準備を行う段階に来ていいのではないかと、という事をいただいております。よって、今後、長野県内につきましては、環境アセスメントを実施していく中でルートというものを皆様にお示ししながら、ご意見を賜っていく、また計画を進めていくという事になってございます。ただ、その場合、当然道路は1本でございますので、山梨県内区間と長野県内区間で接する部分につきましては当然調整が必要になってまいります。今回、この平沢地区と申しますか、南牧村の接する部分については、皆様のご意見を賜りながら、そこについても検討を加えるという位置付けになってございます。

○ファシリテーター

今のご説明は、とりあえず今の段階としては、長野県側区間のほうが先に進んでいるという意味でよろしいですか。なので、このままもし並行して進んでいくと、長野県の側が先に着工されるというような、それはその後どうなるかわかりませんが、

○説明者

その部分につきましてはまだ、10月にそのような形で小委員会のほうが位置付けられたものですから、今後の進め方として、そこが足並みを揃えて行くのかどうかという事も含めて、今後進め方を見ながら決めていく事になります。

○ファシリテーター

このようなご回答です。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

他に、それでは、ご質問、ご意見等ございましたらお願いします。じゃ、前の方、お願いします。

○住民

ヒラマツと申しますけれども、まず質問から。長坂と佐久の間は開通した場合、無料という事でいいんでしょうか。という事が1つです。それから、野辺山高原を通過する際の高速道路の形態がどういふふうか、この辺だから多分、高架にはならないと思うんですけども、掘り割りになるのか、普通に地面の上に造るのかという事をお聞きしたいという事です。それから、意見なんですけれど、まず、先ほど皆さん言われていますけれど、野辺山高原の冬の厳しさというのが1つ、北海道と違って、ここは都会から簡単に来られますので、都会の方が冬場に運転して大事故になるという可能性が十分あります。その辺を心配しているのが1つと、それから景観ですね。この八ヶ岳を見る時の景観を害さないようにという事を特に要望したいと思います。それから、この辺は最近シカがととも増えています。高速道路にシカが万一でも入らないようにしていただきたいという事を特に考えていただきたいと思います。それから、もう1つ、冬場の厳しさの中で、一旦、雪が降って除雪をした後、晴れている時に非常に強い風が吹いて吹き溜まりというんですか、それがまた飛んで道路に雪が拡散して積もった如くなる事がよくあります。そういう所を考慮

して、高速道路の構造というのを、シカの対策と同時にぜひ考えていただきたいと思いません。以上です。

#### ○ファシリテーター

どうもありがとうございました。最初に2つご質問があり……

#### ○住民

もう一点。ごめんなさい。それで、以上のことを考えて、私としては、国道141号線から下（東側）で、ぜひ高速道路を造っていただきたいという要望です。国道141号より上（西側）だととても大変だと思いますので、よろしくをお願いします。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございました。ご質問2つと、あといくつかの意見をいただきましたけれども、まず質問、営業形態、無料なのかという事と、それから、構造ですかね、形態についてという2つご質問がありました。お答えいただけますでしょうか。

#### ○説明者

まず、無料ですかという話だと思いますが、それは事業主体によって変わってまいります。事業主体はいつの段階で決まるかという、先ほどの、2ページ目かな、事業主体が決まるのは、概ねこの段階、事業着手という段階で事業主体が決まります。事業主体って何かというと、実際に整備をする人です。整備をする者が今の制度下でいきますと、NEXCO、いわゆる日本道路公団ですね昔の、日本道路公団が整備すると有料道路になります。私ども国土交通省で、直轄高速と言っていますが、整備すると、いわゆる無料になります。それが決まるのがこの段階で、ではどちらがやるのかという、そこは建設コストですとか、それ（高速道路）に乗る交通量ですとか、そういった採算性みたいなものを全て勘案し、事業主体がどちらになるかというのが決まりますので、今、現段階でどちらがやるかというはまだ決まっていないという事で、お答えできる状態ではありません。ただ、事実として申し上げますが、この前のページ、今もう既に事業を行っている所がありますが、この中で、南側から行きますと、この新東名から富沢インターまでの間、この間

はNEXCOがやっていますので、有料道路になります。お金を払って乗る道路。この富沢インターから六郷まで、この間は私どもが直轄高速としてやっていますので、この間は無料の道路です。六郷から増穂、この間はNEXCOがやっています。ここはもう既に開通していますが、ここはNEXCOが開通させました。ここ（新東名～富沢インター間）が有料、（富沢インター～六郷インター間）無料、（六郷インター～増穂インター間）有料という形での整備を行ってございます。北側につきましては、佐久小諸ジャンクションから佐久南までは、乗ったことある方もおられるかもしれませんが、ここは無料です。今現在、この佐久南から八千穂までの間、この間事業を行っていますが直轄高速方式で行っていますので無料という位置付けになってございます。そういった中で、この（長坂～八千穂間）間をどうするかというのは、今後決まっていくものでございます。それから、盛土構造かどうかという事でございますけども、まだ詳細な設計ですとかルートが決まっていますので、具体的にまだ決まったものはございません。ただ、一般的に、平らな所を走っていく場合には、盛土構造が一番低コストで地域への影響も少ないというから、盛土構造が一般的でございます。橋ですとか高架の場合には谷を越えたり川を越えたり、要は「土を盛れない」という事で、盛土構造ではなくて橋、高架橋になってございます。ただ、例外もございます。中部横断自動車道の双葉から増穂の間を通ったことある方は、あそこはかなり高いですね。ただ、あの高さの道路で盛土にしたら、ピラミッドみたいなものができて、周りの住宅を押し潰してしまったりとか、景観上の問題ですとか、地域の分断の話ですとか、そのような事を総合的に勘案して、あのような高架構造になっているかと思いますが、一般的には下の交差道路をくぐる最低限の高さまで（高速道路の高さを）上げれば、高速道路としては機能しますので、その（程度の）高さであれば通常盛土かと。

具体的にはどういうものかという、このパンフレットの中にちょっと断面図が書いてありますけど、この上の小さい図、こういったものが盛土になります。普通の平らな所で走る場合には、このクラスのもの一般的に採用されると。ただ、繰り返しになりますが、この間につきましてはまだ詳細な設計やルートの検討が行われておりませんので、具体的には今後、それらが決まった段階でご説明をしていく事になろうかと思えます。この絵を見ていただくと2車線の道路になっていますが、ちょっと付け加えますけども、これは南側、身延のほうの高速道路、身延のほうで造っている所の断面図になります。そちらのほうは今現在、計画は4車線ではございますけども、まずは2車線で繋げていくという事

で、2車線で整備をしております。ちなみに、佐久から八千穂の間につきましても同様に、2車線で整備を進めている所でございまして、今回の長坂～八千穂区間も計画は4車線で造りますが、今後の整備の進め方については、今後検討して決まっていくという事です。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。質問に対しては、後はご意見という事でよろしかったでしょうか。はい。それでは、ほかにご質問やご意見のある方、お願いいたします。はい、では。

○住民

先ほど国交省の直轄とNEXCOの委託ですか、があるという話を聞いたんですけど、全線供用開始になった場合もそういう形になるのでしょうか。

○ファシリテーター

関連のご質問という事ですけれど、お願いいたします。

○説明者

これからの制度がどうなるかというのはちょっとわかりませんが、今現在、この間が繋がった場合でも、これは（双葉JCT～増穂インター間）有料のまま、ここは有料（増穂インター～六郷インター間）で、ここ（富沢インター～新東名間）は有料で、ここ（富沢インター～六郷インター間）は無料という事で、管理をしていく事で準備を進めております。ですので、中央道からこう走ってきて、ここ（増穂インター）へ来ると、ここで1回下に下りるといいますかね、ブースを通過して、料金所なりETCのゲートをくぐって、そのまま高速に入っていく、この下の高速、無料の高速（六郷インター～富沢インター間）に入っていく、ここを走って、また富沢のところでゲートをくぐるなり、料金所を通過してこっちに入っていくと。そうすると、ここ（新清水JCT）で新車名に繋がるといような運用。具体的な位置とか場所については、今、工事を進めている段階ですので、検討している所ですが、基本的な考え方は、下が繋がってもそのまま無料と有料の分けで管理をしていく事で今現在、準備を進めています。ただ、制度ですので、直轄高速というのが出てきたのが、平成16年とか17年位から出てきました。まだ日が浅い制度なんです。

要は、高速道路というのは、全部全国有料だったんですけど、そこを無料で造りましょうというのは、まだそれぐらいの日が浅い制度ですので、制度がまた今後どうなるかというのがわかりません。今現段階での話ではそういった事が事実だという事でご理解いただければと思います。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。

○住民

はい、わかりました。じゃ、この地区は東、中日本か……それもわからないという事です。わかりました。供用開始になった場合、この地元住民の人の雇用をぜひ、冬季の雇用、年間の雇用をぜひお願いしたいと思います。

○ファシリテーター

ご意見という事でよろしいですね。ありがとうございます。それでは、他にいかがでしょうか。じゃ、こちらの前の方、お願いいたします。

○住民

平沢のタカミザワと申します。1つ意見と1つ質問がございます。今、山梨のほうで説明会を開かれたという事で、大泉地区という所はかなり反対をしていると話を伺っています。もし、そこが反対が強かった場合に、大幅なルート変更というのはあるのかどうかというのが1つと、意見としましては、日本の高速道路は非常にカーブが多いので、これから設計する段階で極力、直線の高速を造っていただきたいと。これを一つ要望したいと思います。

○ファシリテーター

ありがとうございます。ご質問1つ、ご意見1つ。ご質問については、今後、反対等でルート変更があり得るのかという事についてでした。お願いいたします。



○説明者

現在、北杜市内で8回の地元説明会を行っております。その中には、このルートそのものに対するご意見もいただいています。ルートを変えてくれというようなご意見もいただいていますし、そもそも高速道路を造らないでくれというご意見もいただいています。中には賛成というご意見もいただいていますし、造るにあたってはこういう構造にしてくれというような意見、非常に多くの意見を賜っております。それらが、今日、入口の所にずっと自由にとれるように置いておきましたが、今日ここに書いている、模造紙に今ご意見を全部書いていますけど、それと同じように書いたものをワープロ化したものを入口に置いたものでございます。私どもとしましては、現在のこのルート――まず、必要性としまして、第1回小委員会のほうで第1案、新たに道路を整備する案を基本としてという事ですので、小委員会の結論としては、新たに道路を整備する案を検討する事で位置付けられております。また、清里高原の南側を通るルートを検討しなさい、という事で、ワーキングで了承をいただいております。その事実をもってして、私どもとしてはこのルートがいかかが、という事を今皆さんにお諮りしている段階でございます。当然、このルートというのは、先ほど冒頭説明しましたように、集落ですとか土地利用の状況、それから自然環境、また主要な道路、地形、そういったものを考慮して、今考えられる段階で最も有効な案としてお示しをさせていただいておりますので、これが私どもとしては一番いい案かな、と思っています。ただ、そこは、今回地元説明会をやらせていただいているいろいろご意見をいただいて、ワーキングに上げて、ワーキングで判断をしていく所でございます。先ほどご質問があった、じゃ、このルートというのは変わるのか、という事については、私どもとしては、これが最もいいルートだと考えておりますが、そこは皆様からいただいた意見をこのワーキングのほうに上げて議論させていただいて、結論を出していくという形になります。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか、今の答え。大丈夫でしょうか。それでは、他にご意見、ご質問のある方、いらっしゃいましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。それでは、後ろのほうの方、手が挙がりましたので、お願いいたします。

○住民

平沢のシバタと申しますけども、1つ質問は、開通した場合、どれぐらいの車の量が通るかをひとつ教えていただきたい。全部、一番上から清水まで開通した場合、どれ位の量の車が通るかを教えていただきたいという事。2番目に、できたら、なるべくトンネルで平沢の下側を通ってほしいという事でございます。

○ファシリテーター

ありがとうございます。ご質問1点、ご意見1点だったと思いますが、ご質問につきましては、全線開通後の交通量について教えて欲しいという事です。いかがでしょうか。

○説明者

何台ぐらい走るのかというお話でございますけども、具体的なルート、それから構造が決まっていない段階でございますので、具体的に交通量が何台出るかというシミュレーション、私どものほうで交通量推計と呼んでおりますが、その交通量推計はまだ行っておりません。行うのは、この新規事業採択時評価のB/Cと書いてありますけども、コストと便益、便利性を割り算してB/Cというのを出す段階があるんですが、この段階で交通量推計を行って、交通量を算出していくという事になります。で、すみません、私の記憶でございますけども、南側の身延のほうの交通量としましては、今、もう事業着手して、この事業の後になっておりますのでこの数字が出ておりますけども、たしか、日交通量が14,000台ぐらいだったかと思えます。すみません、違っていたら恐縮ですが、それ位の数字になってございます。

○ファシリテーター

という事で、この区間については、今は数字は無いというようなお答えでした。よろしいでしょうか。それでは、他にご質問やご意見のある方は挙手をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。当初の終了時間は過ぎておりますが、意見交換、9分確保するという事で4時半を目指して今やっている所で、そこまで15分でございますが、貴重な機会ですので、もしご意見・ご質問、お有りの方はぜひお願いしたいと思います。いかがでしょうか。あちらの方、手が挙がりましたので、お願いいたします。

○住民

すみません。2回目になりますが、平沢のヤマナカです。はじめに説明していただいたと思うんですけど、ちょっと確認させていただきたいんですが、今日この会場でいろんな意見が既に出されていますが、そうした意見については参加して聞かせていただく事ができました。プリントでファクスとか、あるいは郵送で意見を出す方法もあります、というご説明だったんですけど、それで、ここで言うのは何だけど、そういうので出せるのだったらいいかなと思って出される方も、或いは時間が無くて言えなかったので出しますという方もいらっしゃると思うんですが、そういった方のご意見というのが、ここで出された意見と一緒に小委員会ですか、ワーキンググループですか、に持って行って検討されるというお話でしたけれども、その紙で出された意見については、見たり聞いたりする事が可能になるのでしょうか。

○ファシリテーター

ワーキングだけじゃなくて、こういう一般の私たちも見ることができるのかという、そういう意味でしょうか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

お願いいたします。

○説明者

まず、この説明会については、全て議事録は公開をさせていただきますので、他の地区の意見についても一言一句出しますので、ちょっと面倒ですが、それを読んでいただく事になるかと思います。紙で出されたものにつきましても、一応整理をして、全て委員会資料として出します。その委員会資料として出したものは全て公開になりますので、当然プライバシーの部分は隠しますが、基本的に中身が伝わるような形で整理をしたうえ

で公開になるという事でご理解いただければと思います。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。他にご質問やご意見のある方はいらっしゃいますでしょうか。はい、お願いいたします。

○住民

ガクショウと申します。私、川上村のほうに毎週仕事で出掛けておりまして、うちのヤギが野辺山の干し草をいただいて、今、すくすく育てております。そのヤギが今、大泉に住んでおるものですから、私も大泉から来ました。皆さんの意見がちょっと途切れているので、よろしいですか、ファシリテーターの方。地区外という扱いになるかどうかですけど。

○ファシリテーター

村外からいらっしゃったという事ですね。

○住民

そうです。

○ファシリテーター

どうでしょうか。そこにつきましては、主催者側のご意見はいかがですか。

○説明者

主催者側としては特に。

○ファシリテーター

よろしいですか。

○説明者

はい。他に意見が無ければ。

○ファシリテーター

では、時間もありますので、じゃ、どうぞ、やってください。

○住民

ありがとうございます。今日、大変、皆さん、意見が15、16人出て、私も北杜市のほうで3回ほど出ささせていただきましたけど、全然雰囲気違います。ぜひ、あと2回ありますので、暇と言っちゃ悪いですけど、宜しければ皆さんも北杜市のほうへお出かけになって、一緒にお聞きいただければと思います。今日、長野（国道）事務所のほうから長沼さんが見えですが、一言も発言なさいませんので、ぜひお声を聞かせていただきたい。道路というのは、基本的には県を跨いだりいろいろするんですけど、国道事務所が長野県だとか甲府だとかそういう事で割り切ったり、ここの地域の住民だからどうだとか、行政区がどうだからとか、そういう縛りで行っては道路は、そういう地域を繋ぐための便利な手段であって、それを意識的に組織としてこうなっているとか、前例がそうだと今で今までやってこられているのがどうも私は歓迎しない。ただ、大変興味があるので今日お邪魔しました。それで、ぜひ原則は守ってほしい。高速道路の原則って何だろう。立体交差ですよ。それから、分離交通です。対面しちゃいけないですよ。それと何でしょうね、もう1つは。それと、やっぱり追い越しが出来なくてはいけませんから4車線ですね。それが高速道路の大原則だと思います。今、実際、笹子トンネルで何をやったか、皆さんご記憶にある通り、山梨の方は本当に神経質ですけど、トンネルの中を対面通行にさせて臨時的に開通させる。あれは原則破りです。あれは普通考えたら、上下線は時間帯を見て、上りで走らせる時間、下りで走らせる時間とするのが高速道路を管理する基本だと思います。それと山梨県知事が、私はあまり遠慮だ訳じゃありませんけど、県知事さんなので、国土交通省にお願いをしに行く。今やっているのは、NEXCOがやっているんですよ。それを国土交通省の大臣にお願いして、早く開通させてくれと言っている。清里の方が、（笹子）トンネルが開まっちゃった（通行止め）んで、今日はあまり旅館の方いらっしゃいましたけども、観光の客が来なくて困ったんだよ、早く開通させてよ。じゃ

なくて、事故を起こしたら、あれは事件ですから補償金を要求すればいいんです。そういう計算もできない人が旅館をやっているというのが清里の観光の実態だと思います。そういう所の原則を守っていただかないと、こういう話はいくらやっても無駄かなと思います。川上のパネルのディスカッションの時に、長沼さんが一所懸命ご説明されているのを、私、傍で聞いておりました。川上の方は納得されて、ああ、さすが、やっぱり長野（国道）事務所の方は地に着いた説明の仕方をされているな、こういうふうには地元の方と一緒にいい道路を造ろうとされているんだと、惚れ惚れしました。今日、皆さんのご意見を聞いて、皆さんが肅々と意見を述べていらっしゃる。私だけがちょっと長々喋っていますけど、本当に3分以内で全部終わっている。本当にすばらしい事だと思います。そういう事をもっともっと山梨の方にも知らせてやってください。私もやりますけど、内側で言うと、あいつまた変わったこと言ってると言って、あまり真面目に聞いてくれないので、そういう機会をぜひ持っていたきたい。それは前にも一度だけ発言の機会があったので申し上げましたが、その辺もぜひご理解いただける、今日は本当にそういう雰囲気のある、いい会場だと思います。これからも皆さんとよろしくお願ひします。ありがとうございました。

○ファシリテーター

ありがとうございます。今のご意見という事でよろしいですか。何かご質問は含まれていましたか。

○住民

いや、ぜひ感想は、コメントを……平沢の、おっしゃってください。全員にね。

○ファシリテーター

よろしいですか。

○住民

おっしゃってください。時間が許されるのであれば、私の今の意見とか今まで皆さんの質問に対して、時間がまだ残っているから、有効に使おうという意味では、お声を聞かせ

ていただいたほうがいいと思います。南牧村の他の方もぜひ、私、まだ面識ありませんので、どんな声をされるのか、ぜひお話しください。

○ファシリテーター

前にお座りになっている長野（国道）事務所の方にコメントが欲しいという事ですか。

○住民

それはファシリテーターのセンスでやってください。

○ファシリテーター

そうですか。わかりました。ありがとうございます。とりあえず、まずフロアの方で、今まだ手が挙がっておりませんが、もしいらっしゃれば、せっかくの機会ですので、まずそちらを優先させていただきたいと思いますが、質問やご意見のある方いらっしゃいましたらお願いいたします。はい、では、お願いします。

○住民

海ノ口から来ましたタカミザワといます。いろいろ今まで説明をいただいた中で、例えばミッシングリンクの解消という国家戦略的な事も、それは確かにこの道路の位置付けとして理解できるんですけど、現実にも今、この道路を希望している私あるいは我々と言ったらいいんでしょうか、とすればその理由も確かにあるんですけど、そうでは無くて、現実にも今、我々の生活に非常に交通の障害が多いと。特に国道141号線、走っていただければわかりますけど、国道とははっきり言って「名ばかり」かなと。特に南牧村の海ノ口から佐久市の臼田までの間は最悪の状態です。ですから、先程からも意見が出ています。緊急の場合に時間がかかるのを何とかして欲しい。これは我々として本当に切実な問題な訳です。高速道路云々では無くて、ちゃんと生活が維持できるような道路が欲しいという事なんです。ですから、この後はちょっと質問みたいになりますけど、山梨県側のほうがもし話が着着しないなら、長野県のこの平沢地区から佐久へ繋ぐ道路が先に施工することが可能なかどうかという事。それと、この道路が最終的に完成するのは順調にいつても、先ほどの話の中で15年以上かかるでしょうと。この間、じゃ我々はどうするんだ、

という事です。国道141号線を佐久からこの南牧までを拡幅して、ちゃんと機能する道路として果たして可能なのか、或いは別ルートでバイパス建設が可能なのか、その辺を含めて、その辺の事はできれば、もし高速道路がそんなに時間がかかるんだったら、他の方法での対応も考えて欲しいと、そう思います。

○ファシリテーター

ありがとうございます。生活上の交通の問題の解消のために今後どうなのか、という事でいくつかお話がありましたけれども、長野県側だけの着工、開通という事があり得るのかという事と、時間がかかっている間の道路問題について何か考えがあるのかという事だったと思いますが、お答えいただけますでしょうか。

○説明者

先ほどの話の繰り返しになりますが、まず、長野県内と山梨県内を切り分けて実施するかどうかというのは、今の事実としては、この表現があるだけです。「山梨県内についてはこういった懸念が多くある事からワーキンググループを設置して（ルート等を検討する）」という事と、「長野県内については環境アセスメントの準備調査を行う段階に進んでも良いのではないか」という事で、おのおのそこで、山梨県内につきましてはルートの検討を行っておりますし、長野県内については環境アセスメントの準備調査を行っているという段階でございます。今後、その進捗によって、どのように進めて行くかというのは議論になる事で、また決まり次第皆様にお示しする事になるかと思いますが、現段階ではまずその部分についてその（長野県側だけの着工、開通の）可能性があるのか、無いのかについてもまだ現在答えが無いという状況でご理解をいただければと思います。あと、いわゆる海ノ口から八千穂の間、まだ整備が基本計画区間で残っている所の、補助国道141号に非常に問題があるから13年だ、15年だ、まで言っていられないというようなご意見だったと思います。確かに交通安全の問題ですとか渋滞の問題というのは生活にそのまま響いてくる事かと思えます。そういったものについて、できる事はやっていく必要があるのかなと考えております。長いスパン、じゃ、中部横断ができるまで待ってください、というのは、なかなかそうは言っていられないのかなと思っております。その辺は本日、長野県さんもお見えになっている中で、国道141号を管理している長野県さんも今日のご

意見を聞いておりますので、その辺、また持ち帰っていただいて、国道141号そのものの現道の交通安全対策ですとか、渋滞対策といったものの方についてよくご検討いただいたうえで、事業調整を進めながらやっていきたいと考えてございます。

○ファシリテーター

何かコメントございますか、県側から。持ち帰って検討していただけるという事で、よろしいでしょうか。

○説明者

はい。

○ファシリテーター

お願いいたします。もう時間がそろそろ終わりになっておりますけれども、最初のほうで長野県側のコミュニケーションに関して何件かご意見があったようですけれども、今後の進め方について一言コメントいただいといたいかと思うんですが、お願いいたします。

○説明者

長野国道、長沼といます。コミュニケーション活動の進め方という事のご質問がございました。先ほどご意見ございましたように、再度の開催、或いは他の地区からの参加も可能というようなご意見だったと思います。この辺は、南牧（村）さんとまた相談させていただいて、進め方を検討させていただきたいと思います。計画段階評価も2年強かかっております。この間、去年もコミュニケーション活動でオープンハウスとかパネル展示、こういったものを進めてまいりました。私もなるべく現地に足を運んで、皆様の意見を聞きたく思って参加をさせていただきました。また、今日もいろいろご意見をいただいて、非常に参考になった所でございますので、こういった事も組み合わせて検討してまいりたいと思っております。引き続きご協力のほどお願いしたいと思っております。

○ファシリテーター

じゃ、ご検討いただけるという事ですので、どうぞよろしくお願いいたします。もう予定の時間にそろそろなっておりますけれども、皆様のほうからはよろしいでしょうか。そうしましたら、この今日の会場での意見交換、質疑応答は以上とさせていただきますと思います。拙い進行でしたけれども、大変ご協力ありがとうございました（拍手）。

—了—