

## 中部横断自動車道（長坂～八千穂）地元説明会

2月2日 小淵沢総合支所

### 議事録

#### ○説明者

それでは、私のほうから、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価ということで、こちらのほうの内容の説明をさせていただきたいと思います。説明資料としましては、この表紙のちょっと厚目のA4の資料を皆様のお手元に配っているかと思いますが、こちらの内容によりまして説明をさせていただきたいと思います。

（パワーポイント）

まず、内容としましては、全部で12の項目でご説明をさせていただきます。その前に、本日4回目なのですが、3回やってきまして、この資料の説明が、先ほど20分と申し上げたのですけれども、30分ぐらいかかってしまいます。ですので、ちょっとお時間オーバーするかもしれませんが、ご理解いただきまして、そのかわり、その後の質疑応答ですとか意見をいただく90分間というのは、延長してでも90分間は確保いたしますので、ご理解をお願いいたします。

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、清水から佐久小諸に至る高速道路でございます。現在開通していますのは、皆さんご存じのように、増穂～双葉間、この部分が開通しています。また、佐久南～佐久小諸ジャンクションというこの区間につきましても、もう開通をしている。また、この新東名から増穂までの間、この区間、それから八千穂～佐久南までの間、この間が現在事業中ということで、工事、用地買収等も進めているところでございます。今回のこの長坂～八千穂間は、現在は基本計画区間という位置付けでございます。

この絵は、黒と青のパンフレットがあるかと思いますが、そのパンフレットの中を開いていただきますと、この絵が出てまいります。中部横断自動車道は、先ほどの新東名から中央道、上信越道を結ぶ、このルートでございますけれども、この中部横断自動車道は、新東名、中央道、上信越を結びまして、また北関東自動車道を結びまして、こういった形で、オレンジ色の形で結ぶことができます。この場合、首都圏直下型地震ですとか東海沖

地震、こういった今後予想される大規模な災害等の場合にも、これまでの東名高速を使った1本だけのルートではなくて、代替のルートが確保できるということで、そういった災害時にも中京圏、関東圏を結んで、被災ですとか災害復旧、そういった形で活用することもできるという道路でございます。

事業の進め方についてご説明します。こちらのほうは、道路事業の一般的な流れになってございます。時系列でいきますと、向こう側が上流側、こちら側が下流側です。時間が経つとこういうふうの流れにくるという格好です。ここに「工事」とありますが、「管理」と「工事」の間、ここが「開通」という事業でございます。今、進めております計画段階評価というのは、この赤の破線で示しましたこの段階の検討を進めているということでございます。従来の道路事業では、環境影響評価の段階で、皆様に事業の内容、ルート、そういったものについてご説明をするというような形で、この段階というのは今まで事業者の内部で検討してきたものでございます。今回、事業の一層の透明性を確保するということから、計画段階評価としまして、地域の皆様のご意見を聞きながら、今まで事業者が進めてきた計画の上流側の段階で皆様の意見を聞きながら進めていくというのが計画段階評価でございます。

この計画段階評価というのは一体どういうことをやるのかということでございますが、上に目的が書いてございますが、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できるよう、計画段階での事業評価を新たに導入します。学識経験者からなる第三者委員会で、解決すべき課題の把握、その地域の課題ですとかそういったものを把握して、政策目標を明確にして、代替案の比較、評価を行っていく。それにより対応方針を決定していくというプロセスがこの計画段階評価でございます。その第三者委員会が、関東地方小委員会と呼ばれているものでございます。この関東地方小委員会はどんなものかと申しますと、国土交通大臣の諮問を受けて設置されました諮問機関の社会資本整備審議会、その下の道路分科会、その中で関東地方の部分を行います関東地方整備局に設置されました関東地方小委員会、こちらのほうの組織を第三者委員会としまして、計画段階評価を進めているところでございます。

計画段階評価の進め方でございます。こちらのほうは、この長坂～八千穂でこれまで行ってきました計画段階評価の取り組みを1枚に表したものでございます。ここで概要をご説明させていただいて、この後、各段階の個別の説明をさせていただきたいと思います。

計画段階評価は、平成22年12月から行ってございます。その後、何回か地方小委員会という第三者委員会を開いてございますけれども、第1回コミュニケーション活動としまして、アンケート方式による皆様とのコミュニケーション、また、第2回コミュニケーションとして、アンケート、それからオープンハウスを実施してまいりました。その後、第5回地方小委員会、昨年の4月に行われたものですが、この中で、「中間とりまとめ」ということで、その現段階でのとりまとめというものを行ったところでございます。その中で盛り込まれた内容ですが、追加的なコミュニケーションとして、7月8日に意見交換会を実施しまして、その内容も含めて、10月の第6回地方小委員会のほうに報告しております。

この第6回の地方小委員会の中で、ワーキンググループを設置してルートの検討を行いなさいということが示されましたので、今回、地方小委員会の下部の組織になりますが、ワーキンググループを設置しましてルートの検討を行っているという段階でございます。

第1回ワーキングを11月に実施してございます。これは東京で行いました。審議でございます。第2回ワーキングということで、現地調査を行っております。年が明けた1月12日、土曜日に実際に北杜市の現地のほうに出向いて、現地の調査を行い、今現在は、次の段階で、この地元説明会ということで地元説明会を行っております。全部で11回、北杜市内で10回、長野県の南牧村で1回というような形で、全11回の説明会を行ってまいります。この説明会を行って、この中でいただいたご意見等をワーキングのほうに報告をしまして、第3回ワーキングにおいてルートのとりまとめを行っていく予定でございます。これは今後の予定という形で、今現在はここですので、今後そういった予定もっているということでご理解いただければと思います。

今、説明しました全体の流れを個別にご説明をさせていただきたいと思っております。まず、第1回コミュニケーション活動ということで、こちらのほうはアンケート方式により実施したものです。平成23年の2月から3月までの1ヵ月間、アンケートを実施してございます。こちらの中には、周辺地域の課題、その課題を解決するための目標、またその対策案、それらについてアンケートの中に提示して、それについてご意見をいただいたというものでございます。アンケートの数としましては、全体で6,300件、WEB方式による回答で1,100件となっております。また、あわせて地元自治体9市町村、経済界62ヵ所からもご意見をいただいております。

こちらは、第1回コミュニケーション活動、第1回アンケートで示したものの抜粋でございます。アンケートの目的、計画段階評価の進め方、周辺地域の道路の現状というものに記載してございます。また、周辺地域の課題というのはこういう課題があるのではないかとということについて提示をしています。こちらも、その時の抜粋でございます。先ほど言った周辺地域の課題に対して、その課題を解決するための目標、また、その目標を達成するための対策の比較案、2案について提示しまして、ご意見を賜ったところでございます。こちらも、第1回コミュニケーション活動、第1回アンケートのときのものでございます。左側に期待される整備効果、右側にはアンケートの内容を記載してございます。

続きまして、第2回アンケートを実施しております。第2回アンケートは、平成24年1月から2月にかけて、こちらのほうも約1ヵ月間に渡ってアンケートを実施してございます。こちらのほうでは、第1回で意見をいただいた内容につきまして、それらを踏まえまして対策案を追加したり、地域の課題を追加した、見直しを行ったというもので、アンケートを実施しました。アンケートの回答数としましては、アンケートでは16,500件、WEBで3,600件の意見をいただいたところです。第1回アンケートと同様に、経済界60団体、また地元自治体の9市町村からもご意見をいただいたところでございます。

こちらが実際の第2回コミュニケーション活動、アンケートで提示をさせていただいた周辺地域の課題でございます。第1回アンケートでは、4つの周辺地域の課題を取り上げておりましたが、第1回アンケートのご意見を踏まえまして9つに増やして、5つの項目を追加しましてご意見をいただいているところでございます。こちらも、その周辺地域の課題を解決するための目標ということで、第1回アンケートでは5つでございましたけれども、4つ追加しまして、9つという形でお示しをしたところでございます。

こちらは、その対策案でございます。第1回アンケートでは、第①案、第②案という2つの案でしたが、第2回アンケートでは、第1回アンケートの結果を踏まえまして、第③案ということで国道141号を改良する案というのを追加してございます。また、それらと比較するために、整備なしという項目も追加してアンケートを実施してございます。

こちらは、各対策案の特徴ということですが、先ほど申し上げました、第①案、第②案、第③案、それから整備なしというものについて、おのおの各課題を達成するための目標に照らし合わせて、それがどのような形になるかということを表にまとめたものでござい

す。こちらにも添付しましてアンケートを実施したというものでございます。

これも、第2回コミュニケーション活動の一部のページでございます。広域的な道路ネットワークの形成に関するご意見ということで、第1回アンケートでいただいた広域的な道路ネットワークの形成に関するご意見を掲載させていただいております。また、東日本大震災を踏まえた緊急提言、こちらのほうの抜粋も提示をさせていただいたと。また、第1回コミュニケーション活動でいただいたご意見についても、今後の計画の具体化に関するご意見、地域と一体となった取り組みに関するご意見というものを抜粋して載せさせていただいております。右側にありますような形でアンケートを実施したところでございます。

こちらは、第2回コミュニケーション活動の一環として行いましたオープンハウスの概要でございます。オープンハウスは、事業の概要と進め方に関する理解度を深めるということ、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ということを目的に実施したもので、平成24年の1月から2月の1ヵ月間にわたりまして、沿線9市町村で18回実施してございます。延べ91名の方の来場をいただいたところでございます。

以上のこれらコミュニケーション活動を踏まえまして、昨年4月の関東地方小委員会において、「中間とりまとめ」というものを実施してございます。この中で、対策案としては高速道路の整備（全区間で新たに道路を整備する案、または、旧清里有料道路を一部で有効利用する案）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、ということで、中間的な、その段階でのとりまとめを行ってございます。こちらは、その「中間とりまとめ」に添付されました参考資料として、先ほどの案①、案②、案③、整備なしというもの、おのおの案についての評価をしたものでございます。その「中間とりまとめ」をとりまとめるにあたって、地域の皆様からいただいたご意見をとりまとめてございます。質問1、これはアンケートの質問の1でございますけれども、課題を解決するための目標ということで、これらの3点。地元住民、地元9市町村、経済界等に共通する意見として、各地域ともに「災害時の代替路確保」を重要としている。その他、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・安全性の向上」、「環境・景観の保全」を重要とする意見

があった。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ものでございます。

質問2、こちらのほうは、対策案のご意見でございますけれども、全区間で新たに道路を整備する案、旧清里有料道路を一部区間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、国道141号を改良する案を強く望む意見もあった。また、コスト削減に関する意見、短期間による整備を望む意見、景観・環境への配慮に対する意見等もあったということでございます。

先ほどの「中間とりまとめ」の中でありました、追加的なコミュニケーションを実施するという小委員会のとりまとめがございましたが、それに基づきまして行ったものが、この意見交換会でございます。昨年の7月8日、長野県の南牧村の中央公民館で実施したものでございます。この意見交換会は、「環境・景観の保全」、「旧清里有料道路の活用」という2つの重要な課題につきまして、さらに掘り下げて様々な立場からご意見を伺ったものでございます。意見交換会での主な意見としましては、旧清里有料道路の活用に対する懸念、安全性等にも配慮した道路が必要であるという意見、景観・環境への懸念、そういったご意見がございました。

こちらは、今現在行っております、ワーキンググループについてご説明をさせていただきます。ワーキンググループは、先ほどの意見交換会を実施しまして、その後、10月4日に再度地方小委員会を実施しております。この地方小委員会の中で、その意見交換会の報告を受けまして、この中で位置付けられたものがワーキンググループでございます。南麓地域での整備への異論、旧清里有料道路の活用への懸念が多かったことから、「案①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」ということをご意見としていただいております。これに基づきまして、このワーキンググループを設置したものでございます。

ワーキンググループ、第1回を開いてございます。先ほど申しましたように、小委員会の中で位置付けられた山梨県内区間のルートにつきまして検討するワーキングという位置付けでございますので、対象となるのは山梨県内、または山梨県に近い、県境に近い部分の長野県内の区間も必要に応じて対象ということになりますが、専ら山梨県内のルートの検討を進めるという位置付けでございます。第1回ワーキングとしましては、11月21日、都内で開催したところでございます。

こちらは、ワーキンググループでルートを検討して行くにあたりまして、これまでのアンケート等でいただきましたご意見をルート検討をする際の考え方に反映させるために意見を整理しまして、そのルート帯の基本的な考え方を整理したものでございます。左側につきましては、主なルートに関する意見ということで、第2回アンケートでいただいた意見をこちらのほうに整理してございます。また、右側のほうは、地元自治体、山梨県、北杜市、南牧村からいただいた意見につきましても整理をさせていただいた上で、下の2つにありますように、ルート帯(案)の考え方、連結可能位置(案)の考え方、こちらのほうを基本的な考え方として位置付けたものでございます。連結可能位置というのは、後ほど出てまいりますけれども、一般道と連結することができる位置、インターチェンジを設置する可能性として可能な位置という位置付けでございます。

こちらが、先ほどの基本的な考え方に基づきまして具体的に示しましたルート帯(案)、連結可能位置(案)の図面でございます。ルート帯としましては、青い線で引きましたA案、緑色の線で引きましたB案という2つの案を示させていただきました。この幅は、約1kmの幅を持ってございます。ルートの検討を行っていく際に、より具体的な審議ができるように、極力、幅を狭く設定してございます。ただし、ルートの詳細につきましては、まだ検討を実施しておりません。今後、設計、調査等をより深く行っていく必要がございますので、その際にルートが変わることもあり得ます。ですので、ルートが変わることを想定しまして、一定の幅を持って示したものでございます。

こちらは、パンフレットの図面でございます。お手元の資料には入ってございません。今回のルートは、先ほどのルート帯のほうにありましたが、長坂インターチェンジの若干北側から1kmの幅が出てございます。なぜ長坂から出ているのかということについて、若干ご説明をさせていただきたいと思っております。

中部横断自動車道は、南側から双葉ジャンクションにぶつかってまいります。最終的に目指すのは、こちら側の上信越自動車道の佐久側になってございます。この周辺は、地域としまして、八ヶ岳、金ヶ岳を中心とします山地部が非常に迫ってきているところでございます。そういった中で、中央道の野辺山付近に向かっていく場合に、双葉ジャンクションのほうに近づけば近づくほど、金ヶ岳の山地部に迫ってきて、縦断勾配等が非常に厳しくなると、道路構造を満たさないような構造も発生してくるということが1つございます。また、標高が、双葉ジャンクションは350m、目指すべき野辺山付近は1,360mと

いうことで、約1,000mの標高差がございます。この標高差を上ってこないで野辺山にはたどりつけないということになります。その場合に、中央道が、ご存じのように甲府盆地側から小淵沢に向かって急勾配で上ってきております。この1,000mの高低差を極力中央道で稼ぎまして、この野辺山付近に一番近い長坂付近に接続することが道路構造的に有利、またコストの面からも有利ということで、長坂からの分岐というものを判断したものでございます。

こちらは、ルート帯の詳細ということでございます。ルート帯を実際に検討するにあたりましては、小淵沢、大泉、高根、JR清里駅周辺の住宅、集落、別荘地や八ヶ岳山麓の主要な観光施設、牧場、スキー場、湧水地を回避するよう配慮してございます。また、JR清里駅の北側につきましては、貴重な動植物が多数存在します国定公園、また鳥獣保護区が設定されておりまして、それらについても回避をしている。また、野辺山付近におきましては宇宙電波天文台がございます。この宇宙電波天文台の半径1kmのエリアは、天文台に影響があるということで、ルート帯の設定が不可能なエリアになってございます。その部分も回避をしているというものでございます。

こちらが、連結可能位置の考え方というものでございます。先ほど、下のほうに2つで示しましたうちの1つの連結可能位置(案)の考え方を上に書いてございますけれども、これに基づきまして、先ほどのルート帯の中でどこが連結可能になるかということを示したものでございます。ピンク色のぼやんとした丸がございます。このあたりが連結可能であるということで案を作成したものでございます。こちらの赤い丸、ここは国道141号、ここは弘法坂ですね。これが清里湖ですね。大門坂がここにあります。こちらが国道141号、またはレインボーライン、そのいずれかで接続が可能だということに考えてございます。A案、B案で違いますが、A案につきましては、県道清里須玉線でまた接続が可能だと。またB案につきましては国道141号で接続が可能ということでございます。

現在のところ、どの箇所にインターチェンジを設置するというものはまだ決まってございません。前回の地方小委員会の中でも、観光施設等へのアクセスの観点でルートを検討すべきという委員からのご意見がございました。そういったことから住宅地、集落や公共施設へのアクセス性、観光地へのアクセス性、こういったものを考慮しまして、インターチェンジの設置が可能な位置を選定してございます。

ルート帯(案)の比較ということで、先ほどお示しました青い線で描いたA案と緑の

線を描いたB案、この2つの特徴について、課題の評価項目に基づきましてその内容を記載した比較表でございます。違いとしましては、1つは主要な観光地間の連携向上ということで、連結可能位置からJR清里駅までの所要時間を示しております。また、概ねの費用ということで費用を示しております、A案では1,700から1,900億円、B案では1,600から1,800億円ということで示しております。A案、B案の違いは、主要な観光地間の連携向上の部分と、概ねの費用の部分が大きく違っているというところでございます。

こちらは、以上の資料を第1回ワーキンググループで議論したものでございます。これらを議論した中では、ルート帯（案）につきましては、中央道への接続箇所は長坂付近とすることを了承する。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ことを了承と。現時点では、各委員より、B案がA案より有利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回ワーキングでとりまとめていきたいというような意見が出ております。また、第2回ワーキングを予定していたのですが、第2回ワーキングでは現地調査を実施する予定でございました。その際には、住宅地、集落、別荘地についてしっかり現地調査をしたいというようなご意見をいただいております。また、地元説明会のほうも予定しておりましたが、その際には、中央道への接続箇所を長坂付近としたこと、A案、B案の2案を対象としたことについて丁寧に説明することというご意見をいただいております。

こちらが第2回ワーキング、1月12日に実施しました概要でございます。先ほどの第1回ワーキングでの意見を踏まえまして、現地調査のルートを決めてございます。これが具体的なルートでございます。甲府で集合しまして、中央道をずっと走ってきて、中央道の状況を見ながら、小淵沢で降りて、そこからレインボーライン等を使いまして、八ヶ岳高原大橋、清里周辺、また長野県内の野辺山周辺を見まして、清里湖周辺の大泉ですとか高根、長坂の集落の状況、各ルート帯との交差する部分のルート帯の中の状況、そういったものを見ていただきまして、夕方帰ったというものでございます。このルート帯、A案、B案だけではなくて、周辺の地域の状況、集落の状況等も含めて見ていただいたというものでございます。これがそのときの内容でございます。バスで移動して、各所で降りながら見ていたというものでございます。こちらも同じです。最後、3時半ぐらいですか、大泉支所に行きまして、大泉支所の屋上から、北側の八ヶ岳、南側の富士山、また甲斐駒ヶ

岳ですとか、そういったものの眺望、それから大泉周辺の集落の状況、そういったものを視察いただいたというものでございます。当日は、ご覧のように非常に天気が良くて、眺望も非常にすばらしく見ていただいたというものでございます。

以上が資料の説明でございます。繰り返しになりますけれども、全体の流れの中で、小委員会第1回アンケート、第2回アンケート、中間とりまとめというものが行われて、意見交換会を行いまして、それらを受けましてワーキンググループを設置しなさいということをお願いしまして、現在、地元説明会というものでございます。今日いただいたご意見につきましては、全てワーキンググループのほうにご報告をさせていただくこととなります。それらを踏まえまして、最終的なルートについてとりまとめを行っていく予定でございます。

資料の説明は以上でございますが、これまで地元説明会を行ってきた中で共通するご質問、ご意見をいただいた点が2点ほどございます。1つは、必要性について、多数のご意見、ご質問をいただいております。

まず、必要性につきまして説明させていただきたいと思いますが、これまで2回のアンケート、またオープンハウス、意見交換会等でお聞きしたご意見を踏まえまして、課題を解決するための目標のうち特に重要なものとして、災害時の代替路の確保、生産品の輸送時間の短縮、救急医療施設への移動時間の短縮、現道の走行性・安全性の向上、これらが重要ということでございます。よって、これらがまさに必要性であるというふうに考えてございます。さらに、これまでいただいた必要性に関するご意見とともに、県及び市から、災害時の代替路の広域的な迂回路としての機能や、佐久地方や北関東を含めた広域的観光ネットワークの形成による地域振興、通過交通と地域交通が分別され、交通渋滞、交通事故の減少、そういったものを期待するという必要性に関わる要望をいただいております。

また、冒頭にも申し上げましたように、この道路は上信越道と中央道、新東名の3本の高速道路を結ぶということで、首都直下型地震や東海地震、そういった災害時には既存の車名道を使うルートだけでなく、関東平野を環状に結ぶというオレンジ色のルートが確保できるということで、災害時の災害復旧、被災支援、例えば中京圏から関東圏への物資の輸送、そういったものが強化されるというものの必要性を有している道路でございます。また、もう1つの多くいただいておりますご質問、国道141号の改良案、先ほど申し上げました第③案につきましてはどうなのか、という質問をこれまで多くいただいて

おります。これについても説明をさせていただきたいと思ひます。

現況の国道141号は、ご存じのように急勾配でございまして、歩道等も無い、道路としては厳しいというか、良くないというか、課題等がある道路だというように認識してございます。第1回アンケートのご意見をいただきまして、第2回アンケートから、今の国道141号を4車線に拡幅するというので、第③案ということで提示をさせていただきました。4車線に拡幅するというのは、交通の容量の面としましては、そういった高速道路を走るとなると交通の量を流すということでは満足するというので、そういった案を追加したものでございます。これら第①案、第②案、第③案、また比較のために出しました整備なしというものを元に、第2回アンケートを行いまして、そのご意見を踏まえまして、小委員会のほうで議論をさせていただきました。アンケートなどの意見を整理した結果、課題を解決するための目標として、「現道の走行性・安全性の確保」、また「災害時の代替路の確保」、「生産品の輸送時間の短縮」、「救急医療施設への移動の短縮」が特に重要とのご意見をいただいております。こういった課題を達成するためには、高速道路による整備が有効という「中間とりまとめ」を出したものでございます。

以上が内容の説明でございます。私の資料の説明等はこれで終わりにしますが、最後に1件だけお話をさせていただきたいと思ひます。実は、昨日も地元説明会を行わせていただいたのですが、その際に、お子さんが発言をされました。その際に、ほかの方の発言によりお子さんが傷つくという出来事が発生してございます。この会を運営しております者として、このお子さんを傷つけてしまったということについて誠に申し訳なく思っております。また、皆様にお願ひしたいこととなります。いろいろな意見が出てくると思ひます。賛成、反対のみならず、いろいろ私どもに対するご質問もいただくものと考えております。この説明会では、冒頭申し上げましたように、ほかの方の意見にも耳を傾けてください。また、そのためにも、冒頭申し上げましたルール、誹謗・中傷しない、やじをしないというようなこと、このルールを守って、これからファシリテーターさんにお願ひしたいと考えてございますが、そのルールを守ってこの地元説明会を運営していきたいと考えてございますので、皆様もどうぞ協力をよろしくお願ひしたいと思ひます。

私のほうからは以上でございます。

○司会

それでは、ただいまより質疑応答・意見聴取の場に移らせていただきます。

冒頭、皆様にもご説明をさせていただきましたが、これからの司会進行につきましては、外部のファシリテーターの方にお願ひをしたいと思っておりますが、参加者の皆様、よろしいでしょうか。――では、ファシリテーターの方、よろしくお願ひいたします。

○ファシリテーター

皆さん、こんにちは。私、これからの進行を仰せつかっております小口と申します。どうぞよろしくお願ひします。私は、日頃、どんな仕事をしているかという、まちづくりコーディネーターといったような仕事なのですけれども、要は、日頃から、地域の方々の意見をまとめたり、一緒に計画づくりなどをしております。住民参加型でまちづくりに取り組んでいる、そのような仕事をしております。今日は、中立な立場での進行に努めたいと思っております。また、皆さんのご質問、ご意見をできる限り聞き出して、回答していただけるように動きたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願ひいたします。

本題に入る前に、私からお願ひすることが2点ほどございます。1つは、これまでの説明会で意見、ご質問をするときに、それぞれの方が発言に責任を持っていただくために、お住まいの地区名とお名前をご発言いただいてから内容に入ったほうがいいのではないかと、というご提案を参加者の方からいただいております。本会場でもそのような形をとらせていただけてよろしいでしょうか。

(賛成者拍手)

どうもありがとうございます。それともう1つなんですけれども、先ほども説明があったかと思ひますが、私のほうも皆さんのご質問、ご意見をできるだけ聞いて、いろいろな立場からのご発言をいただいて、それぞれに回答していただきたいなと考えております。そのためにも、お1人の方が長く話し過ぎないようにご配慮いただけると助かります。もちろんできる範囲で結構ですので、何とぞよろしくお願ひいたします。それでは、これから90分、そういった時間を設けたいと思ひますので、今2時50分ということにして、4時20分まで、そういった時間を設けたいと思ひます。

それでは、先ほどもあったように、挙手をしていただけてということでお願ひしたいと思ひます。一番最初に手を挙げてくださっている、一番前の方。

○住民

大八田のカミヤです。今回の一連の説明で、挙げた問題点をワーキンググループに上げても、ワーキンググループに造る、造らないの決定権が無いのは理解しましたが、財産を保有している別荘の住民がいない、この冬の時期に説明会をしてしまうのはいかがなものかと思います。国が国民の財産を守る観点からおかしい話です。ぜひ夏の北杜市に関わりのある国民がそろった時点で説明会を、ワーキンググループを交えて開催していただきたい。これだけの建設道路ですから、決して急いでも問題はないと思います。そのことについてお答えください。

○ファシリテーター

どうもありがとうございます。ワーキンググループにそういった決定権がないということをご理解いただいているということですね、今までの説明会の中で。ただ、説明会の時期が、別荘の方ですとかが多い時期に開催すべきなんじゃないか。それもワーキンググループとあわせてやるべきなんじゃないかというご意見なんですけれども、それについてお願いします。

○説明者

別荘の方がおられない冬の時期だというご意見も多数いただいております。そういったご意見、今いただいたご意見も、今回の地元説明会の実施の仕方につきましても、含めてワーキンググループで審議をしてございますので、今日いただいたご意見も含めまして、それらをワーキングで報告をさせていただきたいと思います。

○ファシリテーター

ほかの方で関連ですか。——では、先にこちらの関連の方、お願いします。

○住民

大泉のニシオカです。下井出のニシオカですが、前々回、参加者の方で、負の遺産を子供に残さないためにということで、若い青年を、子供さんを連れて参加した方がおられました。今回の計画は27年前に出てきているんですが、そのときの状況と、今日の社会情

勢、経済情勢というのは全く違いますよね。その当時は、右肩上がりの時代で、人口増加の時代でもありました。しかし、それは過去のものであって、今、国の借金財政はほぼ1,000兆円、国民1人あたり771万円。逼迫する経済状況、それから3.11の大震災とこれをどう復興するのかという問題、笹子トンネルの重大事故に見られる社会インフラの老朽化の問題と、同時に全国的なインフラの総点検の必要が今強く言われています。そういうところに今回言われている1,600億円とか1,900億円のお金を使うべきであって、高速道路を造るのにお金をかける必要は全く無い。1月21日の朝日新聞の社説にこういう見出しがありました。高速道路を改修する前に、その財源論を議論する前に、高速道路の新規着工に手を広げないこと。そして、既存の道路についても一部は捨てる発想に立つこと。これは非常に重要な指摘だと私は思いますね。私たちの考えと同じなんです。しかも、今回の高速道路が必要なかどうかを判断する費用対効果、要するに、高速道路で効果、便益が投じる費用を超すかどうかという、これは必ずこういう大きなお金をかける場合には、数年前から費用対効果を出しますが、右肩上がりの時代は1対6.5だったんですね。1億かければ6億5,000万円の収益というか便益があったんですよ。今、今日の状況というのは、1対1.1なんです。そうすると、今回の数字、いくら国交省に出せといっても、出さない。通過車両数、利用率、平均速度、移動時間、交通事故等の状況、その予測値はつかんでいると思うのに出さない。おそらく1対1.1をさらに下がった数字になることは必至だと思うんですね。だから出さないんじゃないか。赤字になることを国交省は予測しているんじゃないかと思うんですね。ですから、予測をしなくても、必要性の立証はできない。これまでの国交省の、例えば静岡空港、平成9年、138万人の旅行者が見込めると。そうすると、平成11年には41万人しか静岡空港を利用していない。国交省は最近、自分の都合のいいデータだけを非常に上手に利用する、こういう手法で出てきているわけですね。ですから、今回も、都合のいいデータでなくて、今言いました予測数値をできるだけ早く出していただきたい。その上で議論をしたいと思うんです。さらに問題は、今の社会情勢。今は少子高齢化の社会でしょう。そして、今、人口は40年間で3,000万人減ると言われているんですね。そういうことを称して人口減少成熟社会と今言われている訳です。そして、一方で、働きたいけれども、なかなか雇用されない若者、そしてその若者がもう車も使用できない。車の使用がどんどん減っている。そうすると、そういう社会状況から見れば、今後、高速道路の利用率が大きく減少

するということは想像に難くないと思うんですね。

したがって、この高速道路の建設で、北杜市が、あるいは日本の経済が潤うのかどうか、この地方に住む私たちの暮らしが本当に便利になるかどうか。国交省は、救急医療の問題とか、災害時の問題とか、物流の問題とか、活性化する——県の代表も活性化すると言っています。しかし、この問題については、昨日までの説明会で、そんなことはあり得ないという具体的な説明がどんどん出されているわけです。ものすごく大きな拍手が起こるわけです。そういう状況にもかかわらず、なおかつ、ここに高速道路を持ってくると。決して私たちの暮らしは便利にならないし、観光地にいいことには決してならない。過去の高速道路とか新幹線の建設の経験からも、逆にこの地域が車と人の通過点、いわゆる通過型観光地になる危険性は非常に大きい。むしろそれは、この地域の経済の衰退にさえなりかねない。この心配の声は非常に強い。高速道路の建設というのは、採算がとれないばかりか、借金を残し、将来にわたってこの地域の発展に大きな禍根を残すことになりかねない。ですから、この計画はやめていただいて、ルート141を拡充・整備させる、そういう方向でやっていただきたい。

○ファシリテーター

どうもありがとうございます。今のはご意見として承りたいと思いますが、1点、一応確認ですけれども、27年前の時期と状況が異なるという中で、メンテナンスですとか東北のほうに予算を注ぎ込むべきじゃないかというようなお話がございました。あと、費用対効果等に疑問ですとか、通過型になってしまうことで逆に衰退化してしまうのではないかというようなご意見で、国道141号へというところでお話があったかと思います。ご意見として承るということによろしいでしょうか。

○住民

いや、資料を出してくださいということについて答弁ください。予測数値。

○ファシリテーター

はい。では、それについて。予測数値ですね。

○説明者

これまでもそのお話はご意見、ご質問をいただいております。現段階でルートが決まっていない、また構造等についても決まっていないということで、予測につきましては現段階でまだ行ってございません。費用対効果というところにつきましては、事業着手の段階で、事業をするかしないかという判断の1つの材料として費用対効果というものを算出させていただくということになります。その段階で、先ほど話がありましたように、費用対効果がないという結論であれば、事業の着手ができないということになります。

○住民

予測なくして必要性の立証なんてできませんよ。どこの会社でもそうでしょう。まず予測をして、そして、これだけ儲かるからやりましょうと、こういうことですよ。予測が出せないなんて、どうして説明できるんですか。

○ファシリテーター

それもご意見として。後ろの方もいるので、後ほどお願いします。後ほどまたいきたいと思えますけれども、先に手を挙げた、そのベストの方、お願いします。

○住民

高根町のトウハラです。ここに国土交通省の公共事業における政策目標型事業評価導入についての基本方針というのがあるんですね。ここに、目的として、事業の必要性及び事業内容の妥当性が検証可能となるよう評価の手法を改善するというので、それが第1の目的なんです。第3の項目として、評価の手法の改善についての基本的な考え方、これの中に、①、②、③とあるんですけども、3分オーバーしちゃいますので、③の項目だけちょっと示します。事業内容の妥当性について、代替案を提示した上で、具体的データやコスト等による比較・検証を行うと明確に書いてあります。だから、これはやってあるはずですよ。データが無いとは言わせません。出してください。

○ファシリテーター

先ほどのと少し関連するかと思いますけれども、具体的データが無い訳ないでしょうと

というようなお話かと思うんですけども、それについてご回答いただいてよろしいですか。

○説明者

繰り返しになりますけれども、交通量推計は本当に行ってございません。具体的なデータというのは、先ほど比較の表でお示ししました各政策目標、地域の課題に対する政策目標につきまして、それらに対して比較・検討を行ってございます。また、ルート、構造等が決まってないという事で、コストにつきましても幅を持った形で算出をするという事で、アンケートの中で示させていただいたもの、また、第1回ワーキングの中で示させていただいたA案、B案の比較表、あちらのほうが具体的なデータということでお示しをさせていただいたものでございます。

○ファシリテーター

ありがとうございます。では、先ほど質問があったので、そちらのほうでお願いします。

○住民

東井出のヨネダと申します。真摯なご対応、ありがとうございます。これは大変な労力だと思うんですけども、これは大変大事なので、我々も真剣に詰めていきたいなと思っております。今、B/Cという言葉、ベネフィット・コストという話が出ました。コストは概算では出ているんだよというお話ですよ、幅で。じゃあベネフィットのほうはわからないということで、B/Cが出ないと。そうすると、ここで計画が決定してから、着工前にはそれをやりますと。やってみなきゃわからないんじゃないですか、今の意見ではね。ですから、やればできるんです。やりたくないんですね。——と私は解釈しております。

いただいた資料で、ちょっと疑問がありますので、お尋ねしたいんですけども、第2回コミュニケーション活動のアンケートのところに、概算費用が示されております。コミュニケーション活動の(10)、ページ15ですね。その案①をとってみましょう。全線整備案が2,100億円～2,300億円と書いてありますね。これは、長坂～増穂(正しくは八千穂)間をどうするかという案、そこに示された数字です。今回、A案、B案というところに概ねの費用が出ています。その他のところ。これは29ページでございます。29ページのルート帯(案)の比較。A案、これは中央道分岐から野辺山付近と書

いてありますね。これで1,700億円から1,900億円と。最初のは増穂——ごめんなさい、八千穂までと。要するに、野辺山から八千穂を入れて、2,100億円か2,300億円。今度のほうは1,700億円から1,900億円と。この概算というのは間違いないんですか。

○説明者

はい。

○住民

わかりました。じゃあ、この部分に大変お金がかかると。野辺山～八千穂間はあまりかかっていないと。そういうことですね。

○説明者

そうです。

○住民

なるほど、なるほど。一応それだけです。

○ファシリテーター

ありがとうございました。説明をお願いします。

○説明者

確かにちょっとお金が、区分けとしてはわかりにくいのであれですが、第2回アンケートで示させていただいた費用については全体区間、今回のワーキングはあくまでも山梨県内のルートについて検討するという事で、野辺山に行くまでのお金でやっています。ですので、前回は2,000億円前後になっています。今回が1,700億円とか1,600億円とか——1,800億円かな、という数字になっていますので、そこにもし、八千穂までのお金を加えれば、第2回アンケートの時よりもっとお金が大きくなるということになります。逆を返せば、山梨県内は第2回アンケートのときはもっと安くできたとい

うことでございます。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございます。最初に、先ほど挙げていた、後ろのグレーのジャケットを着た方。

#### ○住民

私は、小淵沢の出身で、チノと申します。3つばかり申し上げますが、1つ感じたことは、小淵沢の説明会で来て、大体お見受けしたところ、中高年の皆さんですから、私は小淵沢の人だったら大概わかります。ところが、あれ、小淵沢以外にこんなに大勢の人が来てるのかなど。ああ、ほかの会場へ行けなかったから、土曜日でもあるから来てるんだなというふうに思ったところが感じたことであります。これが1つ。2つ目は、要望であります。先ほどどなたかが、よく調べられているようでありまして、27年前にこの中部横断道の計画があるとされたようであります。非常に前の時でありまして、私も、それが報道されたときに、いやあ、何とか実現してくれないかというふうに強く思ったわけでありまして。皆さん、考えてみてください。今、この中部地方で、この地区というのはちょうど真ん中なんです。両脇は高速道路が出ましたけども、横断するなんていうのは、新潟へ行くにしても、静岡へ行くにしても、非常に時間がかかる。いい道路をひとつ早く造ってもらいたい。これはどうでしょう、小淵沢の皆さんだったら、大勢の方がみんなそう思っていると思います。ぜひ早く実現してもらいたい。今、自民党も、この中央高速に力を入れるようであります。乗り遅れちゃ困る。計画よりもっと早くしてもらいたいという気持ちであります。そして、これが全面開通することによって、やはりこの地域が活性化されます。そんな後ろ向きなことじゃなくて、いい地域に早くしてもらいたい。これが私の要望であります。3つ目は、今日、県庁の方、あるいは市の方がおられますので、質問になります。あるいは、公団の方。この横断道を建設の計画をしてきて、既に開通をしているところ、あるいは工事が進められているところ、そしてまた、計画の段階のところがあるわけですが、各自自治体、市町村は、これは反対してきているところ、あるんですか。もっというと、この北杜市の、市の考え方、市の議会はどう言っているんですか。商工会、観光協会、今どんなふうな考えを言われているか。これは質問であります。

#### ○ファシリテーター

どうもありがとうございます。先に質問をさせていただきたいと思います。いろいろなところから説明会に来ていたということで、今日、小淵沢の方からの初めての質問でした。27年前の計画のときから、実現して欲しいと思っていた。早期実現でこれを機に活性化していきたいというご意見があったのが1つと、あと、市の方に質問ということで、市のそういったスタンスですね、この計画についての考え方はどうなのか。商工会、観光協会等の考えも踏まえて教えていただきたいというご質問、よろしくお願ひします。

#### ○説明者

市といたしましては、いろいろな道路にも連結されるということで、様々な効果があるというふうに思っておりますので、推進という立場でございます。また、先ほど質問がありました、他のいろいろな法人会の関係はどうだ、議会はどうだということでございましたけれども、去年の3月の議会で、早期推進の要望書を議会でも採択をしたというところでございます。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございます。他に、関連で。どうぞ。

#### ○住民

小淵沢のアサカワと申します。31日の新聞を見ました、山日のですね。そうしたら、いかにも中部横断自動車道、反対だというような形で出ていました。これは多分、反対に先行する人たちが、意図的というのではないですけど、説明側に見えたと。そして、賛成の人たちは、賛成の意見は言わなくても、当然、道路はできるんだと。あまり地元で賛成の話をして、意見を言って恨まれるよりはなんて、地元の人っていうのはそういう人が多いと私は思います。今日見たところも、小淵沢町の説明会でありながら、さっきも言ったように、小淵沢の方がほとんど見えておりません。こういうことで、反対のような宣伝をされますと、逆に、進行して今やっているところ、これが足止めを食らう、遅れるということで、実質的に、南アルプス、そして南巨摩、見てみますともうどんどん工事が出ているし、あそこは国道52号線、雨降ればもう車が通らない。そして、甲府へ来るに

も、こちらの南麓のほうに来るのにも非常に時間がかかる。そういう所を見たときに、実際にそういうところに住んでいる人たちは、早く交通が便利になるような道路を造ってもらいたい。実質的な地元の人たちというのは本当にそう思っていると思います。特にそういう「辺び」なところに住んでいる人たちはなおそう思います。それで、南アのスーパー道路のときも、北岳や何かのところから長谷村へ抜けるときのものすごく反対があって、結局、途中で止まってバスだけの運行になったとか、それが果たしていいのかどうなのか。あとは歴史が証明するだけです。あと、27年ぐらい——僕も30年ぐらい前かなと思ったんですけども、そのころからもう、君は太平洋を見たか、日本海を見たか。早く見たいというようにずっと運動してきたんですよ。一刻も早く促進してもらいたいと思います。費用対効果とかそういうものは、それは国のほうで全部することであって、我々も当然見てチェックしなければなりませんけども、それはそれとして、とにかく地元として、私は早く推進していただきたいと思っています。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございます。今、反対意見じゃなくて、小淵沢の方は、早く開通してほしいという思いがあるというようなご意見をいただきました。

関連して、先にこちらの方。

#### ○住民

大八田のカミヤと申しますけど、国交省さんが作った、このパンフレットがあります。今、3種類出ています。それで、この中に1つでも、八ヶ岳南麓を通るメリットが書かれていますでしょうか。それと、ミッシングリンク解消のために造るというような計画なんですけど、建設予定ラインに活断層は調べているのでしょうか。どうでしょう。お答えください。データがあるんだったら出してください。

#### ○ファシリテーター

では、まずは八ヶ岳南麓のメリットが書かれていないというのと、活断層のことをお聞きしたいということでした。

#### ○説明者

活断層のご質問でございます。当該地域に活断層が存在するという事は知っております。例えば、長野県松本市と塩尻のほうを結びます活断層、糸魚川構造線、糸魚川—静岡構造線の断層帯の中の一部というふうに認識をしております。今後、詳細な構造等を検討する段階で、ボーリング、地盤・地質調査、そういったことを実施しまして、具体的な設計、施工においては配慮しまして、必要な基準に則った構造を有したものであるという事で設計をまいりたいと思います。

#### ○住民

メリットがあるかということ、書いてあるかということです。

#### ○説明者

今、皆さんのお手元にあります、このパンフレットを見ていただきますと、この中には、大きなネットワークの話として、先ほど話をしましたミッシングリンクの解消という項目を載せさせていただいております。また、安全・安心の向上というところ、ここは異常気象時の代替路の確保ということで書かせていただいておりますが、こちらのほうは、具体的な事例としましては、身延のことを書かせていただいております。ですが、国道141号におきましても、弘法坂の部分が事前通行規制区間ということで、雨が降ると止まる道路に位置付けられてございます。長野県内区間にもそういった区間がございます。そういったものには、この安全・安心の向上という意味では同じ効果が得られると考えてございます。また、一番下の物流の効率化というところでございますけれども、物流の効率化につきましても、野辺山地区の高原レタスの活性化ということで、地場産業の活性化ということで高原レタスの出荷が太平洋側、静岡県、それから関東圏のほうにもいち早く届けられるというような効果をここに記載させていただいております。

#### ○住民

ちょっと意味が違うんじゃないですか。野辺山の高原野菜は長野のことでしょ。

○説明者

長野で生産されたものでございますね。

○住民

要するに、山梨の北杜市が何かいいことがあるのか、書いてあるかどうか聞いているんです。

○説明者

そういう意味では、長野のものでございます。また、ここのパンフレットに書いてあるということで考えると、安全・安心の向上というところで、弘法坂の事前通行規制の話。

○ファシリテーター

関連の方で。じゃあ、その紺の方。

○住民

小淵沢のクサブカと申します。私がかこの地に来まして、まだわずから5年なんです。それまでは甲府におりました。甲府におまして、先ほどの方も言われましたけれども、太平洋を見たか、日本海に行ったかと。あのキャッチフレーズが、非常に私、甲府にいるときも感動しました。その意味では、ぜひ造っていただきたいと。ただ、その中で考えられる問題点を一、二、話をさせていただきたいと思うんです。第2回目のアンケートの時に下させていただいたんですが、どうしても4車線のフル規格の高速道路を作らなければならないのか。2車線でも良くはないのか。要は上下1車線ずつで対応できるんじゃないかなど。一番問題は、2回目のアンケートの時にも出させてもらったんだけど、予想通行車両台数が載っていないんですよ。先だっの新聞報道によりますと、この会合の中で予想通行車両台数が全然示されなかったと。やはりそこに1つの問題点もあるんじゃないかということが1つ。それからもう1つ、ここにちょうど山梨県の県の方もいらっしゃいますけども、あそこに旧清里有料道路ということで有料道路を造りましたけども、結局、通過車両が少ないということで、要は採算がとれないということで無料化にされたといういきさつがあるかと思う。今の予想台数のことにも通じてくるんじゃないかなと思う

んですけども、あの道路が予想台数もいかなかったということを考えれば、あそこを有効活用なさって、今現在、身延方面は高規格道路という形でやっておりますよね。高速道路という形じゃなくて高規格道路という位置付けで事業を進めていると思いますけども、私は、この山梨県の北杜市の中では、高規格道路で整備してもいいんじゃないかなど。今の旧清里有料道路であったところを活用しながら、高規格道路——要は自動車専用道路という形でやられたらいいかなものかということが1つ。それから、もう1つ、私の手元にもありますけども、これは甲府におりましたときに、新山梨環状道路の北部区間の技術・環境レポートという資料がございますけれども、同じ国交省の中でありながら、この資料は、ものすごくいいことが書いてあるんですよ。メリットとデメリット、それから環境に対するものの考え方、どういふふうに進めていくか。こういうものを、なぜ同じ国交省の中にありながら同じような資料が出てこないのかというような気もするんです。私は事業は推進してもらいたいんだけど、この事業を推進するにおいては、それ相応のデータをぜひ住民の方たちに提示していただきたいなということがあります。そんなところで結構です。一応私の意見とすれば、早く事業を進めていただきたいというのが基本的な考え方なんです。よろしく願いいたします。

○ファシリテーター

ありがとうございます。まず、ご意見としては、旧清里有料道路を採算がとれずに無料化したということで、そちらを有効活用してというルートでいいんじゃないかというご意見がありました。あと、ご質問が2つほどありました。早く開通して欲しいというところの一方で、4車線でないと駄目なんですか？というところ、通行予想車両台数がわからない中でのということで、その辺はどうなのかというお話が1つ。お願いします。もう1つは、先ほど新山梨の環状道路で技術・環境レポートがきちんとメリット、デメリットが書かれていて、非常にわかり易かった。そういったものが出されるということがないのかどうかという質問。2点お願いします。

○説明者

まず、車線数のお話でございます。今、先ほどの比較表ですとか、ああいったものを作る際に、概算事業費を算出する際には4車線の計画ということで想定して費用の算出を行

ってございます。その辺につきましても、今後、例えば2車線でいいんじゃないかとかというご意見も賜って、ワーキングのほうには報告してまいりたいと思います。また、現在、双葉～増穂間では、皆さんご存じのように2車線で対面通行でやっております。あそこの部分も計画は4車線でございます。ただし、当面の間、私どもで暫定2車線というふうに呼んでございますが、暫定的に2車線でまずは造って繋げることが必要だということで事業化がなされてございます。ですので、4車線で計画が出されても、事業を着手する段階で、先ほど来出ておりますB/C、費用対効果等を勘案しまして2車線で整備をするというところも可能性としてはあるというものでございます。中部横断道の中で今現在4車線で整備を進めているところは、現段階ではまだございません。全て整備着手しているところも2車線で整備をまずは進めるというような形になってございます。あと、先ほどの資料のようなものが出ないのかという事につきましては、その資料の中身もワーキングのほうに提示しまして、今後、そういった形で検討を進めていくかどうかという事についてお諮りをしたいというふうに考えてございます。

#### ○ファシリテーター

先に手を挙げたこちらの方、お願いします。

#### ○住民

長坂ですけれども、ルート上に住まいがありまして、私は、すごくいい景観に恵まれて、住まいのところが集落も、皆さん、人間関係がすごくいい中に入れていただきまして、本当に心地よく過ごさせていただいています。そういう中で、この高速道路問題が来まして、集落の中が本当に分断されるんじゃないかということで、せっかくのそういういい人間環境が壊されるということについて、すごく懸念しております。それで、私たちの声が、今日の司会者もまちづくりということですが、道づくりの市民参加というのが随分行われていると。今の現状の道路も、住民参加の道づくりの成果だというふうに私は思っています。調べてみますと、自動車専用道路についても、住民参加でやって決めてきているという経過があるんですね。この道路についてどうしてそれができないのか。あるいは、これからでもワーキンググループの中に賛成派と反対派が入ってもいい訳ですし、ぜひそういう市民の声を直接入れて、やり直してほしいというふうに強く思います。今からでもそれ

が可能かどうか、ぜひ聞かせていただきたいと思います。よろしくお願いします。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございます。では、聞いてみたいと思います。まず、ルート上に住まいがあるということで、人間関係が今とても良い中で住まわれているという事で、集落のコミュニティの分断も含めて、そういった分断されてしまうという事が心配というご懸念があるという事が1つで、それについてのお答えと、住民参加での道づくりが今行われている中で、こちらの道路についてもそういう事が取り組みないか。ワーキンググループで市民参加で、できないのかという2点のご質問について、お答えをお願いします。

#### ○説明者

ルート帯の中にお住まいになっているということのお話でございますが、こちらのほうに、ちょっと小さい字なんですけど、住宅地、集落、別荘等への影響に配慮というふうにして書いてございます。この幅は1kmでございます。1kmの中で、昨日言ったのですが、4車線で、道路の幅というのは20mちょっとの幅でございます。ですので、この1kmの中のどこを通るかというのは、まだルート、それから構造等も決まっております。その20mの幅から、例えば土を盛ってということになりますと、その土を盛る幅もありますが、それを考えたとしても、概ね30mとか、それぐらいの用地の買収というような形に現実的にはなるかなと思っています。今後、ルートを引いていくときに、この住宅地、集落、別荘等への配慮ということの中には、コミュニティという考え方も含まれていると私どもは認識してございます。ですので、地域分断を非常にご懸念されているというご意見ですので、そういったものにつきましても、ルートを決める段階で十分配慮して進めてまいりたいと考えてございます。それから、もう1点が市民参加での位置付けということでございますが、先ほど申し上げましたように、現在、地元説明会をやって、それを第3回ワーキングに反映して、最終的なルート案をとりまとめたいという事で申し上げます。それはあくまでも予定でございます。ですので、今日いただいたご意見、市民参加型のそういった手法でやってくれという事につきましても、ワーキングのほうに報告を上げて、今後の検討にそれをどう反映させていくかという事は議論させていただきたいと思っております。

○ファシリテーター

そういったことも検討していきたいという事でした。では、新しく発言される方。

○住民

小淵沢のアサカワと申します。初めてこういうのに参加させていただいて、驚いているんですが、私は、この小淵沢で見て、どうも町の中を通るので、道路をいつそ八ヶ岳の裾へ持ってきて、もっと長野県内に持ってきて、北杜市を走る区間をなるべく長くして、そして北杜市へ転々と——高速道路が通っただけでは北杜市は何の足しにもならないんです。足しになるのはどこかという、インターだけなんです。私はインターのそばに住んでいます。私は、インターと駅の中間に住んでいます。私の先祖は頭が良かったです、明治時代から始まって。嫌だ、嫌だという駅を小淵沢の真ん中へどんどん持ってくるんです。部落をぶち割って、私の前に駅を造るんです。そうしたら、私、知らんうちに高等学校から大学まで行っちゃった。駅のすぐ傍にあるから、どこへでも行けるんです。もし駅が20号線を通っていたら、どうなりますか。最初はそうだったんです。私は何もできなかったです。ですから、インターを造ってもらわなきゃ駄目です。インターが無い高速なんていうのはだめ。私は、小淵沢にいて、北巨摩の一番端ですよ、インター。山梨県の一番端のインターなんてありますか。普通は長坂でしょう。長坂が挙がっていたんです。小淵沢が先なんです。そのくらい小淵沢の人たちは先見の明があったんです。そういう意味で、なるべく諏訪のほうへ、こっちから来るのは、静岡って言いますが、東京をいつも見ているんです、みんな。だから、なるべく向こうへ行っちゃうんです。名古屋圏だって経済圏があるんです。あそこからドーッと持ってきて、もうちょっと向こうにインターを造って、ジャンクションを造って、この上をずうっとぐるぐる廻って行くと、1カ所と言わず、2カ所、3カ所、4カ所のインターを北杜市に造る。そうすれば、北杜市の利益になるんです。道を造ったって、ひとつも利益になりませんよ。わかりますよね、皆さん。インターです。インター、インター、インター、インター、インター！これをひとつ頭に入れていただいて、どんどん造っていただきたい。そして、インターの周りがどんどん発展して、そこに人が集まる。そういうふうにしなないと。私の周りには、失礼ですけど、どこか高根かあっちゃ、長坂か知りませんが、空き家ばかりでしょう。小淵沢の私の周りには空き家は1軒もないです。探したくてもないんです。広告がしょっちゅう入ってきます、空き家

があるか、空き家があるかって。なぜですか。インターがあるからです。中央道があるからです。中央線があるからです。小淵沢駅があるからです。また、JR小海線まであります。また、小淵沢の人たちは佐久のほうに親戚を持っています。友達もいます。親戚もあります。そういうところに欲しいんです。何としてもあれを造ってください。

○ファシリテーター

ありがとうございます。ご意見としていただきますが、通過だけじゃなくてインターがあることによって地域の活性化というようなお話をいただいたかと思いますが、それについて、そういった考え方、ルートも含めての考え方等もちょうと回答をいただきましか。

○説明者

確かに自動車専用道路というのは、安全性の関係で横からの出入りというのはできない。当然のことながらインターチェンジというものを設置してまいります。確かにインターチェンジが設置されることによりまして、その地域から高速道路にのれるという事で、地域の利便性は非常に高くなるということのメリットはございます。そういった本日もいただいたご意見も含めまして、そういったものをどうやって考えていくか。今現在は、先ほどピンク色で示した丸のところになってございますが、そういったご意見も踏まえまして、今後検討を進めてまいりたいと思います。

○ファシリテーター

他の方、いらっしゃいますか。——じゃあ、2回目ですけど。

○住民

誠に申し訳ないです。今のアサカワさんの関連の話を見せてもらいますけども、国交省のほうから、高速道路という考え方と、高規格道路という考え方の違いが、皆さん方が全然——全然というのはおかしいけども、理解されていないという面があるのかな、というような感じを受けました。高規格道路と高速道路の違いをぜひ——身延のほうはどうして高規格道路を採用したかという問題点は、住民の意見が、今のアサカワさんの話じゃない

けども、要は、自動車専用道路からの乗り入れが高規格道路のほうが沢山できるという意味で、高規格道路になったといういきさつがあるんです。それから、甲府の北部が環状道路も高規格道路で、それ相応のインターというのはおかしんですが、乗り入れの箇所を多数造るという意味で高規格道路というものができてきたんじゃないかと思うんですが、その辺も説明不足が国交省のほうにあるかと私は考えます。それともう1つ、これは今の関連とはちょっと違いますけども、長坂の今のジャンクションなんですけど、長坂のパーキングエリアと長坂のインターのあるちょうど中間あたりということになると、長坂のパーキングエリアから長坂のインターまではものすごい急下りなんですよね、小淵沢のほうから走っていきますと。また逆に向こうから来ると急な上り坂になるんですよ、ちょうどあのパーキングエリアまでは、途中から。そのどこにできるんですか。非常にあのジャンクションの位置が、危険な場所にできるんじゃないかなというような危険性を考えています。それからもう1つ、今の予定位置からしますと、こういう話をしているものかどうか分からないけども、1km範囲だったということですか、あの幅が。——あそこのジャンクションの位置から出ているところは、農林水産省が多額のお金を使って圃場整備というものをやった所なんです。そこにまた、せっかくの社会整備資本をかけながら、それをぶっ壊してしまうのかと。何かそこにちょっと疑問点があるような気がして、もっとルートのことをその辺まで考えていただきたいなど。この造る借金は、我々の時代じゃなくて、我々よりは次の世代、またその次の世代まで借金を背負っていくような可能性もあるというような気がしますので、こんな意見をさせてもらいましたけども、よろしく願いいたします。

○ファシリテーター

ありがとうございます。では、ご質問ということでいくつか、今のお話、お願いします。高速道路と高規格道路との違いがまず、というところなので、それを1つお願いいたします。

○説明者

すみません、役所というか、道路の区別が難しくしちゃっているのは実際……ただ、我々、法律に基づいて呼んでいます。高規格幹線道路というのは、2つの道路の種類のも

のから成り立っています。1つは、国土開発幹線自動車国道という、その法律に基づいた道路でございまして、それが一般的に高速道路と言われるものです。ですので、高規格幹線道路、高規格というものの中に国幹道というのがあります。もう1つが、一般国道の自動車専用道路というのがあるんですね。これもまたわかりにくいんですが、これが普通の呼び名でいう高速道路です。一般国道の自動車専用道路というのがあります。一般国道の自専道というのがある。この高速道路の造り方として、NEXCOが造っているもの、それから新直轄と私ども呼んでいますけど、国土交通省が自ら造っている道路という部分があります。ちょっと全体を出してもらえますか。——今、この双葉から六郷までの間、ここを開通して、ここを造っていますけれども、この間は、NEXCOが作っているのが高速道路ですね。この清水ジャンクションから富沢までの間もNEXCOが今造ってまして、いわゆる国幹道、高速道路です。六郷から富沢という間は新直轄という方式で造っています。これも高速道路の一部になります。ただし、新直轄、国土交通省が自ら造っていますから、この区間は無料になります。ちなみに、この上の部分は全部新直轄で造っています。ですので、この部分は全部無料という扱いになってございます。道路の区分け上、非常にわかりにくいところがあるかと思いますが、もしそれについてよくわからないということであれば、再度説明させていただきますが、そういうことでございます。

○住民

今度造るのは何ですか。

○説明者

基本計画の中では、事業主体がNEXCOまたは国土交通省ということで、まだどちらになるかということは決まってございません。

○ファシリテーター

それに質問ですね。——では、緑の方。

○住民

高根のトウハラです。ただ単純に、NEXCOと新直轄というんですか、どういう基準

で振り分けているんですか。

#### ○説明者

こちらのほうは、国幹道法という中で決められています。国土開発幹線自動車道建設会議という会議がございます。その会議の中で決められてございます。定量的なところは、すみません、私も今ここに持ち合わせてないのですが、基本的な考え方としましては、採算性、いわゆる有料道路としてお金をいただいて、それによって建設・運営していく事が望ましいのか、無料として建設をしていく事が望ましいのかという事の判断によって変わってくるものでございます。当然、無料のほうが乗るわけですね、交通が。その乗ることによって便益と申しますか、その効果というものが発揮されるものにつきましては、新直轄で整備をすると。また、お金をいただいても、それでも効果を発揮するという所については有料道路としてNEXCOがやる。私も資料が無くて答えておりますが、基本的な考え方としてはそういう形でございます。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございます。先ほどの質問でもう一回確認なんですけれども、1kmのジャンクションの中央道の分岐の位置なんですけれども、農水省の圃場整備したところで、またお金をかけてというようなどころでどういうお考えなんですかというのと、あと、長坂パーキングエリアからインターまでが急であるので、ジャンクションが一体どこにできるんですかというようなご質問、2点あったかと思うんですが。

#### ○説明者

まず1点目は圃場整備との関係でございますが、圃場整備をやったところに対して再度投資をするのはいかがかというご意見だと思います。私ども、圃場整備が行われているかどうかという事も資料の中で確認はしてございます。その辺も含めて、その圃場整備をされた農林サイドの部局のほうとの調整も進めて、そちらのご意見も聞きながら具体的なルートを決めていくことになろうかと思っております。また、それに対してご意見をお持ちになっている皆様もおられると思いますので、そういった方々のご意見も聞きながら具体的な位置を決めていく事になるかと思っております。また、中央道の勾配の関係でどの辺にできるのか

という事でございますが、中央道の勾配のほうも調べております。この区間であれば、中央道と接続が可能、道路構造的に可能だということを確認したうえで、逆に言えば、取り付けられない所がございます。取り付けられない所についてはこのルートの検討から外しているという事でございます。ですので、この1kmの中で具体的にどこにルートを分岐されるのかというのはまだ詳細に決まっておりますけれども、この中で、それらも勘案してルートを決定して行きたいと思っております。

#### ○ファシリテーター

先ほどのそちらの方。

#### ○住民

私は、平成11年に高根町に転入してきたんですよ。それまでは東京で商事会社に勤めている色々やっていたんですけども、その商事会社に勤めている経験から言いますと、道路は、優先的に設置しなきゃならんんですよ。道路があつて周辺に商業圏が育まれるんです。ですから、この間、高根町で説明会があつた時に、市民団体の説明会のようだったけれども、美観を損なうとか、いろんな問題があつた。だけど、美観を損なうというのは千差万別で、それぞれ一人一人違う。それよりも、今問題になっている道路が、北杜市ではどういふことになっているのか。例えば、北杜市議会というのは住民の代表者ですから、そこで議決権を行使して承認したんですから、今のもろもろの質問事項は、議会に質問することが正しいのではないかなと。今のことが十分想定された上で議会が承認したのではないかと私は思っているんですね。私は、基本的には賛成なんです。それで、今、北杜市の観光協会、あるいは商工会なども道路の設置について請願して、認定されているでしょう。そうですね。だから、その段階で、議会にどれほどの商工会、観光協会が説明していたのか。今、皆さんが疑問を持っているようなことがちゃんと議論されているのか。その辺が、市議会がきちっと説明する義務があると思つている。まず、国は道路を建設するんですよ。それは法律に基づいて建設するんですよ。だけど、今、高速道路は、かつての国鉄も一緒に、民営化になって、駅周辺に駅ビルができて、甲府商店街、閑古鳥が鳴いちゃつているでしょう。それから、高速道路も民間になって、みんなサービスエリアで有名店が並んで商売しているんでしょう。しかも外部からETCを使って入るようにしちゃつてい

る。そうすると、今は商売が市町村単位の争いになっている。甲府のバイパスだって、大型店がいっぱいできたけど、今、駄目なんです。一生懸命宣伝してるけど、高速道路で都会の有名店がみんな入ってきて、外部からみんな入れるようになる。全部私は検証してるんです。そんな状況の中で、しかも国鉄は2兆7兆円、1円も返していない。中央道の場合は4兆円負債を持っていったけど、1円も返していない。4兆円を回収するために、今、高速道路のサービスエリアで商売している。それも3兆から5兆の売り上げを見込んでいる。明確にそれを示しているんだ。だから、道路ありきなんだけれど、今、どなたかおっしゃったサービスエリア、ジャンクション、これが北杜市にメリットのあるような地域に設置できるのかどうか。それは北杜市に質問しなきゃならない。北杜市議会でそういう質問があったのかどうか。商工会、観光協会で申請した以上、そういう説明があったはずなんです。そういう意味で、どうも質問の内容が、ちょっと目的が違うんじゃないかと思っている。北杜市市議会で明確に答弁する必要があると思っている。そういうことで、国交省は大いにやってくださいよ。それで、あと地域、市町村は、それによってどれだけのメリットがあるのか、というのを議論されたのであれば、請願して認知されたのであれば、その辺の根拠をきちんと話す必要がある、地域住民にね。選挙人の信託、選挙を受けて当選した議員が沢山いるわけだから、その人たちは市民、選挙人に背信するような行為はできないんですよ。ところが、この間の高根町ではそういうことを堂々とやっている人がいる。こんなのは懲罰に値する。私は法律をやっている立場ですから、こんなのは許せませんよ。だから、市がどれだけの姿勢を持ってそれを承認したのか、その辺はまず次回あたりから重点的に説明する義務がありますね。今日はまあこんな時間だからね。私はそれだけの意見です。よろしく。

#### ○ファシリテーター

どうもありがとうございます。今、お話があったように、道路を優先的に配置して、その周辺に商業圏ができるというようなお話の中で、そういった、インターなり何なりをつけるのは市のそういう考え方も含まれるのではないかということで、先ほどの話の法人の部分も含めてなんですけれども、市議会での状況も含めて市の姿勢というか、そういったことを教えてくださいということだったんですけれども、ご意見として、というところでよろしいですか。

#### ○住民

もう1ついいですか。私も東南アジアは随分行っているんです。台湾というところがありますね。台湾の高雄。戦前、日本が台湾を占領して、台湾の統治官が高雄にとんでもない街を造ったんです。事例を申しますけどね、私は台湾もしょっちゅう行っていたんです、商売でね。それで、台湾の人たちがいずれも賞賛するのは、高雄という街なんです。当時の統治官が高雄の駅を何も無い、とんでもないところへ造った。そこから、まず道路を整備した。今の高雄の道路がそうなんです。道路を整備して、その周辺に官庁街とか、商業街とか、いろんなものを設置して、今あそこは非常に繁栄しているんですよ。だから、道路って非常に有意義なんです。道路を設定するか、あるいはその周辺地域にどう商業圏をするか。商業圏をするかということになると、地元住民の知恵ですよ。いわゆる観光協会、商工会ね。ここにどの程度の知恵があるかどうかの問題なんです。もし知恵が無ければ、いくらでも具体的策を教えてください。——いや、笑い事じゃないんだ。私は専門家なんだよ。そんなことは公言しないけど。まあ、そういう事。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございます。では、一応、市のスタンスを確認……。

#### ○説明者

議会の関係という事でございますけれども、昨年、中部日本横断自動車道の早期実現を求める請願というのがございました。それで、3月の議会で採択をされたという事でございますけれども、この説明につきましては、経済環境常任委員会というところで質疑をされておまして、最終的には本会議で採決という事でございます。常任委員会のほうには私は出席しておりませんので、詳細はわかりませんが、そういうご意見をあったということを次回申し伝えておきたいと思っております。

#### ○ファシリテーター

では、他に。

#### ○住民

私は、ちょうど1年前に東京からこの小淵沢に移住してきた者です。カモといます。私は大賛成でして、日本海側から太平洋まで貫通する道路ができたならば、東名高速よりも重要な道路になると私は確信しています。そして、北杜市の利益になるからとか、小淵沢の利益になるからとか、そんな細かいことではなくて、国家的見地からこれは進めるべきだと思っています。日本列島の形状からして、最も重要な道路になるだろうと思ひまして、2車線道路なんてそういう、みみっちいものを造らないで、おそらくもう10年もたてば、6車線ぐらひは必要になるんじゃないか。というのは、北杜市だけが使うんじゃないんですよ、この道路はね。静岡、名古屋、福島、みんな使うわけですよ、宮城も。それから日本海側に抜けていく訳です。新潟も使えば鳥取、金沢も使う訳ですよ。ちょうど日本列島の真ん中を行き来する訳です。ですから、しっかりしたものを造っていただきたい。

それで、先ほども国道141号線を拡張したらどうかと。あれは私は反対ですね。というのは、老朽化が進んでいるんですから。それにコースから見ても決して能率的ではない。決して東京市——東京市ですね、明治時代は。その愚かな決定をしないでいただきたい。決して轍を踏まないでいただきたい。関東大震災のときも、あれを広げようという案があったそうです。終戦直後も、道路を広げようという話があったそうですが、やれ交通量が少ないの、車が走らないの、それから予算がないのということで、皆見送りして、今の東京都ですよ。ああいう真似をしないでいただきたい。それから、もう1つだけ。造るときにはしっかりしたものを造っていただきたいのと、高速道路の北と南が生物が行き来できるように、環境を考えて。カナダの高速道路、アメリカの高速道路は皆、生物が行き来できるように道が備えてある訳ですね。そういう訳で一言付け加えさせていただきたい。

#### ○ファシリテーター

どうもありがとうございます。国家的に必要な道路であるという事と、その際には道路を通して欲しいというようなご意見で、環境に十分配慮して欲しいという事。国道141号線は老朽化しているので考えたくないというようなご意見と承りました。では、どうぞ。

#### ○住民

高根町のオサダです。今のご意見ですけども、人口が急激に減少しています。この1年

間で数百万、日本から人口が消えています。数十年間で2,000万とも3,000万とも——日本の人口研究所は3,000万、数十年間の間に人口が減る。かつ、どうでしょう、超高齢化ですよ。皆さん、若い人は車を使わなくなっている。一体どうするんですか。どう考えても、この状況で、先ほどおっしゃったように6車線、あまりにも非現実です。道路が必要な事は誰も認識していますよ。高速道路の利便性、そういうものは誰もが認識していますよ。しかし、自然の景観、この八ヶ岳の美しさ、失ってもいいんですか。どうでしょう。いけませんよね。これはやっぱり何とかしなきゃいけないでしょう。それから、費用対効果だっただけ見なければ、先ほど出たような静岡空港のような話になるでしょう。皆さんが経験してきた高度成長期とは全く違った時代に入っている訳ですよ。皆さんの子供、あるいはお孫さんたち、何人子供を産んでいますか？

（「だから必要なんだ」の声あり）

いやいや、そうじゃないんですよ。そういうことを私たちは考えないといけない。しかもそれは負の遺産としてどうしても残ってしまう。残さないように高速道路を造りましょうよ。そこが大事だと思うんです。だから、賛成とか反対とか言うことを超えて、どうやったら地域振興ができるのか。地域振興の話、いくつも出ましたよね。私も、北杜市議会の議員の何人かの人たちと同時に話をしました。そうすると、地域振興のことはお手上げなんですよ。助けてくれるって言うんですよ。いや、いくらでもやりましょう。例えば、NPOを作って、移住してきた人たちの中の知恵者と地域の人たちと一緒にやりましょうよ。そういう話もしました。そういう中に道路の問題って含まれていると思うんですよ、全体。だから、道路が不要だっただけ言っている訳では無いんですよ。私は、ついこの間でき上がった、新ルート沿線住民の会の会長ですが、私たちは決して道路が不要だっただけ言っている訳では無いんですよ。どうやったらコストが低くて、後世の人たちに負担を少なくしたらいいだろうか。そういう議論をこういう中ですべきだというふうに思うんですね。まずそれが1つ。さて、ちょっと1つ伺いたいことがあるんですが、道路の賛成、反対とはちょっと別に、国土交通省の所管事業における政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針というのがありますよね。これは、民主党政権になって、事業をやるのに透明性が無きゃいけないだろう、ちゃんとそれに費用対効果が出てこなければ駄目ではないかということも含めて、事業の前提となるような政策目標をはっきりさせよう。つまり、この道路を造れば、どのぐらいどういう事になるかということをはっきりした上で、事業の必

要性とか、その内容の妥当性というものが検証できるような評価の手法を改善しようということだったと思うんですね。それで、計画段階評価というのを使おうという訳です。この計画段階評価なんですけれども、その4番目の最後にこう書いてあるんです。計画段階評価後一定期間（5年）を経過した後も事業化していない場合は、再度計画段階評価を実施するというふうになっていますよね。小林さん、よくご存じだと思うんですけども。さて、これは、まずどんな意味だろうかという事を皆さんにわかり易く教えていただきたいというところなんです。つまり、今回この計画段階評価で、上の小委員会とか道路分科会に上がっていった後で、これが否定された場合、そして5年経過した時には、もう一回計画段階評価を今回と同じように行うという可能性の中には、つまり整備しないという可能性もあるのでしょうか。それが1つ。それから、要望書をお出ししたいのですが、これだけの皆さんが集まっていると思わなかったの、そんな沢山は無いのですが、ちょっとこれ、配付して読み上げさせていただいているんですか。この会のやり方に関してのポジティブな考え方を思っているんですけども。

○ファシリテーター

お話しいただくということで。

○住民

じゃあお話をさせていただきます。

「国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所 事業対策官 小林達徳殿、同事務所 計画課課長 宮坂広志殿、山梨県庁並びに北杜市役所のご担当者殿」というお願いなんですけれども。国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所、山梨県庁並びに北杜市役所のご担当者のご努力に心から敬意を表したいと存じます。これまでの地元説明会の状況から、以下の提案をしたいと思しますので、次回の地元説明会までに検討していただき、文書でのご回答をお願いいたします。

国交省甲府河川事務所が、小委員会内のルート検討グループとして位置付けられているワーキンググループに連日の説明会における意見、疑問等賛否を含めた多様な内容を明確に伝え、かつ、回数を重ねている地元説明会における住民の皆さんの意見表明の途中経過を、お集まりの皆さんによりよくご理解いただき、さらに促進するために、賛否の意見や

疑問、問題として指摘された点、それに対する行政側の回答の主要な所を要約して、毎回の地元説明会に文書で配布して下さるようご提案いたします。また、その説明会意見の要約文書について、国交省等ご負担であれば、参加している住民の皆さんに一方に偏ることなくご協力を仰ぎお願いをしたいと存じます。地元説明会が意見の対立ではなく、このすばらしい南麓地域の産業の発展と平安な暮らしを守る意義のある説明会にするためにも、ぜひ善処をお願いし、本日の説明会が終わる段階までにご検討、ご回答をお願いいたします。

2013年2月2日 中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会 会長 長田  
以上です。疑問点についてはぜひお答え願いたいと思います。

○ファシリテーター

今、要望書を読み上げていただいたんですけども、一番最初にお話しいただいた所と重なるところで、ちょっと確認をしたいと思えます。今のお話は、今までのこういう説明会について、やりとり等と回答するという所についてきちんと開示するような、説明会等で出すというような方法を検討していただきたいという要望が1つでした。もう1つ、ご質問で、こちらは回答して欲しいという所だったんですけども、事業評価の基本方針についてという事で、計画段階評価の部分ですね。5年経過した時に、再度やる、というような時に整備しないような可能性も含めて検討するのかどうかという所をご回答いただけますでしょうか。

○説明者

先ほどご説明した、これが計画段階評価でございます。先ほどお話しいただいたのが政策目標評価型事業評価の導入という事でございます。今やっているのが計画段階。これまでは、この先に新規事業化という事で、採択時評価という事で、この段階で先程申し上げていたB/Cというのが出てまいります。このときに、事業をやるのかやらないのか、お金をかけて造るのか造らないのかということをご決めていただきます。

この新規事業採択時評価というのをやって、事業を開始する訳ですが、それが事業着手という事です。この計画段階評価をやって、5年後に事業着手までやっていなければ、再度計画段階評価をやりなさい、という規定が盛り込まれているという事です。

それは2つの側面があると思います。1つは、ここでやらない、計画段階評価で事業をやらないといった事も、その後の社会経済の変化によって、5年間、世の中変わりますので、その後にもう一回、5年経ったらば、ここで判断したことをもう一回見直すという事もあり得ます。ですから、やらないという答えを出したものが始まるという事もあります。逆に、やるという答えを出したものが、5年後に事業化されていなければ、もう一回やって、その中でまた止めるという判断もある。そういった判断、社会情勢の変化に対応した評価をしましょう、という考え方を制度上盛り込んだのがその条項だというふうに、事業評価の事務局をやっている我々も認識をさせていただきます。もう1つ、要望書をいただいたものでございます。私の一存で決められることでは無いですが、ここに書いているのが、第1回はご意見しか書かなかったのです。それで、それはよくないね、我々が答えたものをちゃんと書こうよという事で、第2回からは全部答えも書いている。これをワープロに起こして毎回お配りするという事は、11回になると、ものすごく「ぶ厚く」なってしまうと思うんですが、それをお配りするという事で、ただ、紙面の都合があるので、字が小さくなって申し訳ないんですが……。

○住民

要約でいいと思います。

○説明者

要約でいいですかね。ただ、要約すると、また、いろいろな意見がございますので、載った、載らないの話もありますので、模造紙に書いたものは全部載せさせていただくほうがいいのかなど。もしそれでよろしければ、明日からでも対応させていただくように持ち帰って調整をしたいと思いますが、よろしいですか。

○ファシリテーター

最初に挙げられた方。

○住民

こんにちは。私は、大泉の下井出1区の行政区に属している東組のシバタと申します。

今日は、私、30年ばかり米作りをずっとやっている農の民として一言させていただきたいと思います。秋田の大湯地区で10年、それから印旛沼、千葉ですね、こちらで米作り10年、それと今は八ヶ岳南麓で米作り10年ということで、大泉の行政区の民じゃなくて、南麓の民として今日は一言お話ししたい。実は私は、たまたま大泉の、3年前に亡くなりましたけれども、お名前を出せばご存じの方もおられると思います。400年来ずっと庄屋さんをやられた古老から請われて米作りを引き受けました。そのときの言葉として、400年代続いた棚田を俺の代でつぶすのは忍びないということが1点。それと、ぺんぺん草を生やさないでいつまでも美田を守ってほしい、こういう話がありました。それと、棚田だよと、こういう事があったので、私は実は信州の急峻な限界集落の棚田で米作りをしたいと思ったんですが、この2点があったのでお引き受けして、最初の3年は千葉から通いで200日ぐらい来ていました。今はこちらに住んでおまして、そこで棚田を、首都圏から来る20~30人の友達と一緒に手作りの米作りをやっています。ということで、とてもおいしい米ができています。そういう中で、古老が3年前に亡くなるときに、美田を頼む、こういうふう言われて亡くなりました。そのおじさんはとても清貧な方で、「ずた袋一つ持ちて旅立たん玉も黄金も縁なき我を」と、こういうことを辞世の句として唱って亡くなりました。私自身は、そのおじさんととても仲良く、たまたま一緒になってしまったので仕方なくやっている面もありますけども、それ以来、ずうっと米作りをしています。

その美田を守るという、この一言で、今度の高速道路が八ヶ岳南麓を通るという事について、とても悲しい事だなと思いました。これについて、国道141号を代替案としてどうか、そういうものを国交省が出されたアンケートがありました。そのアンケートを見ると、住民の方が丁寧に、丁寧に、国交省が出さないでご自身でアンケートを集計した結果、北杜市の方は概ね6割近くの方が国道141号を通せという事で賛意を示しました。この案がいつ、どこで、どう消えたのか、あるいは今も残っているのか。それが突然、11月21日になって、A案、B案の両案になったと。これはいかにも私どもとしては納得いかんという事で、この辺についてはしっかりと説明をしていただきたいと。当然の事ながら、ワーキンググループ、それと小委員会で決めた背景には、国交省のお役人が基本的なデータを出して、それに基づいて乗っかって決議を出した。なおかつ、その決議を出した責任者が誰なのかというのははっきりわかりません。それが安倍総理大臣なのか、今の

太田さんなのか、あるいは審議会なのか、道路分科会なのかもわかりません。それと、ワーキンググループ、あるいは小委員会でこの結論を白紙撤回して、国道141号に廻すという結論を出せるのかどうか、その辺についてもしかとわからない訳ですよ。今まで説明がありましたか。先ほどの方からお話ありましたけど、今まで一度も市からの説明なんかありませんよ。市議会に傍聴に行っても、みんなそれは国にお任せ、こういう事での回答ばかりです。じゃあ誰が責任持つのと。我々は住民なのに、住民の目線で答える市としても何も無い。県に言っても同じです。国に言っても全く同じ。いつの間にか案が2つ出て、これで終わりでしょう。こんなので私たちがやられますかと。田んぼを一生懸命美田を守れと言われたって、これでは美田がいつの間にか買われて潰されて、それで終わりですよ。私はどうやって故人に「はなむけ」できるのか、全くわからん。ということで、私は非常に憂えていますし、憤りを感じています。ぜひ、そういうような国交省側の基本的なデータ、この間もお願いしましたけども、そういったワーキンググループ、小委員会が判断するに至った材料、これを次回の大泉の説明会の折には、きちっと出してください。そういうお願いをしています。今日は初めてそのお話をこの場でいたしますけども、そういう事で、広く皆さんの意見を拾い上げるという事についてしっかりと、目的を達するように、皆さんに理解が至るような形での説明を十分にしたいという事を思います。それからもう1点、日本海を見るのは、糸魚川を真っすぐ行くのが一番速いです。あそこは北アルプスもとてもきれいで、何も新潟のほうまで行かなくても、いつでも北アルプスの一番いいところを通ります。そこを高速化したら一番いいんです。今でも道路がちゃんとありますからね、既存の。国道151号線（国道148号？）のというのがあります。それを通って行けば、もう簡単に行けますから、それをぜひまた企画してください。

#### ○ファシリテーター

ご意見として受け付けたいと思います。1つ、今、回答していただけたらと思います。アンケート等でやったというところで、国道141号のところはアンケートをやった時に出ていたんですけども、消えてしまった。A案、B案になってしまった。どこでどういうふうにA案、B案に絞られたのかというご質問だけ答えていただければと思います。

#### ○説明者

国道141号でございますが、冒頭ちょっと説明させていただいたんですが、説明が不足しているのかもしれない。①案、②案しかなかった第1回アンケートをやりまして、その第1回アンケートの意見を踏まえまして、第2回のアンケートを行った。この時に第③案として国道141号の改良案というのを付け加えさせていただきました。それでアンケートを実施しました。それを第5回の地方小委員会という所に諮ってございます。そのときに、第2回のアンケートの中で、課題を解決するための目標として、「現道の走行性・安全性の確保」とか、「災害時の代替路の確保」、「生産品の輸送時間の短縮」、そういった項目について特に重要というご意見をいただいた。その目標が重要なんだという議論になりました。そういった重要だという事の目標を達成するためには、国道141号の改良では達成できなくて、高速道路の整備が有効であるという事で「中間とりまとめ」をここで行ったという事でございます。重要である、という目標を達成するというのがこの対策案の目標になりますので、その対策案では、国道141号ではそれが達成できないという事で、高速道路が有効という表現をここで出したという事になります。その後、コミュニケーション活動をやりまして、この段階に来て、第①案、第②案があった訳ですが、第②案の旧清里有料道路が9%の勾配で冬期間の走行が危ないというご意見を多数いただきまして、それを反映して、第①案でルートを検討を行いなさいというのがここで決まって、今ワーキングに至っている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。すみません、4時20分までというところで時間が過ぎておりますが、まだ発言されていない方、お二方だけご意見をいただけたらと思います。スーツでネクタイをされた方、先ほどから手を挙げているので、もう1人でおしまいにしたいと思います。

#### ○住民

小淵沢のシンカイといいます。時間もないので、いくつも言いたかったのですが、山梨県内で今まで高速道路はほとんど中央高速だけだったと思います。中央高速ができた当初のことを考えると、甲府の北口とか塩山地区の人たちがかなり反対をして、南へ大きく迂

回したんですね。その間、勝沼まではできて、こちら側からは須玉とか菫崎まではできたんですが、その間、繋がらない期間もありました。今、30年たって何が起きているかというと、みんな高齢化して、反対していた地域はみんなそこに住めなくなってきだして、南に移住したりしています。中部横断の関係でいくと、身延、鯉沢以南ですね、計画はあったんですがなかなかできなくて、その間に何が起こったかかというと、みんな甲府の南側に、高速道路のそばに移住してしまったんです。高齢化しました。ここの近くを考えても、小淵沢はインターがあって良かったんですが、じゃあ白州、武川、どうなっているのかなと。本当に高速道路が無かったことを考えたら、これから先、30年後どうなるんだろうというのを強く思います。ぜひ高根、長坂、皆さん反対されるんだったら、県有林通して小淵沢に繋いでください。お願いします。

○ファシリテーター

ご意見として承ります。では、もう一方で今回の説明会を終了したいと思います。一番最初に手が上がった帽子の方、お願いします。

○住民

私も高根から来ましたクサノといいます。せっかく資料説明されたので、10番の図、出ますか。——私は、この地図、曖昧なんですけれども、レインボーラインのところはピクで接続箇所の楕円がありますね。そこに自分の家が引かかるかどうかかわからないんですけど、そこにいますが、そこら辺の旭山とか堤山の山麓にはかなり別荘地があります。それから、そこから左、県道28号、五町田から若林、その辺のルート帯の林の中にはかなりまとまった別荘地がありますが、この資料にはそういうことが表示されていないんですね。上のほうは茶色っぽいので別荘地とあるんだけど、何でこれ、消えているんですか。多分百数十戸あると思いますね。かなりまとまった、そういうところが……。非常にフェアじゃないと思うんですよね。これでワーキンググループの委員の方が、ひょっとすると上の別荘帯を若干避けたかもしれないけど、ここにもあるという事の実態が隠されているという、非常にフェアじゃない仕事なのですが、その理由をお伺いしたい。

○ファシリテーター

現状の把握の仕方について、ご回答をお願いします。

○説明者

こちらのほうの図面につきましては、航空写真ですとか住宅地図を元に作成をさせていただいております。その中で、判断として、別荘であるかどうかというのは、我々、現地で一戸一戸確認まではしておりません。そういった状態で資料を作らせていただきました。その中で、ある程度、航空写真ですとか、住宅地図から集落と判断できたりとか、別荘というふうに判断できたりというところがある、密集している所についてこういったハッチをかけさせていただいて、検討を進めている所でございます。本日そういったご意見もいただきまして、また、逆にそういう情報をいただければ、それでまた検討を進めていきたいと思っております。

○ファシリテーター

それでは、最初の4時20分というお約束から、こちらの進行のまずまずで10分近くオーバーしてしまいましたので、まずは今日のところは説明会の意見交換の部分は終了したいと思います。拙い司会でしたけれども……。あと、先ほど要望書をお配りしたいという事だったので、テーブルの上に置いてございますので、出口で、ご関心のある方は受け取ってお帰りいただけたらと思います。それでは、全体司会に戻したいと思います。

——了——