

中部横断自動車道（長坂～八千穂）地元説明会

2月5日 小淵沢総合支所

議事録

○説明者

説明会の資料の内容についてご説明をさせていただきます。小淵沢で行いますのは今回2回目でございます。前回はこの間の土曜日に、昼間、行わせてもらいました。この説明会そのものとしては、今日で6回目と。北杜市内で10回やるうちの6回目となっております。これまで説明をさせていただいて、いろいろ多くのご質問、ご意見をいただいている中で、特に多く質問いただいているところについては丁寧に説明をさせていただきたいと思ひまして、説明の順番ですとか、その辺が前回と若干異なるところもあるかと思ひます。その辺はご理解をよろしくお願ひいたします。また、そういった事で、ちょっと丁寧に説明をさせていただくということになり、時間が、これまで話していますと20分という予定で当初はいたんですけど、30分を若干超える位の時間を要しておりますので、時間を超えてご説明をさせていただきますが、お約束した意見、それからご質問いただく90分間については、時間を延長してでも確保したいと考えておりますので、どうぞご理解をよろしくお願ひいたします。そうしましたら、資料の説明に入りたいと思ひます。お手元にこういった資料、この表紙の資料、ちょっと厚目の資料をお配りさせていただいております。これに基づいてご説明をさせていただきます。

(パワーポイント)

まず、1枚目のほうが目次でございます。全体で12項目の内容についてご説明いたします。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、静岡県静岡市から長野県小諸市に至る高速道路であります。現在、増穂～双葉間、それからあと、佐久南～佐久小諸間、この2区間で既に開通しております。また、この南側、新東名から増穂の間、身延とか南部とかこの辺ですね、この間につきましては、今現在事業中ということで、用地買収、もう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。八千穂～佐久南間、この間も同様に現在事業中という位置付けで、用地買収、工事等を行っ

ていると。今回のこの長坂～八千穂、この区間が今回の対象となる区間でございますけども、この区間は基本計画区間という位置付けでございます。こちらは、事業の進め方という事で、道路事業の一般的な進め方を表したものでございます。向こうからずつとこちらに流れてくる。ここがちょうど開通する段階でございます。工事をやって、開通して、管理をするという流れであります。通常、これまで道路事業を行っていく場合には、地域の皆さんにルートですとか計画をご説明する場というのは、最初に環境影響評価の段階、この環境影響評価の実施という所と都市計画の検討、この段階で地域の皆さんにご説明をしてきたところですが、今回、計画段階評価という事でこの前の段階、これまでは事業者の内部で検討していた部分、その部分を地域の皆様にご説明をしてご意見を聞きながら進めるというのが、今現在進めている計画段階評価というものです。これまで行ってきた道路事業の事業者のほうでやってきた内部で検討を進めてきた段階、この段階を地域の皆様にご説明しながら、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どういうものかということでございますけども、上に書いてありますように、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するとともに、計画段階で事業評価を新たに導入と。つまり、これまで事業者の内部で検討してきたものを、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるという事で、内部の検討を皆様にご意見を聞きながら進めていくというものでございます。

具体的に何をやるかという、解決すべき課題の把握、そこの地域、どういった課題があるのかを、要は、問題点を把握いたします。その問題点を解決するために政策目標、目標を設定します。その目標を達成するために、代替案と書いてありますが、いわゆる対策案みたいなもの、これを比較、A案、B案、C案というように書いてありますが、そういったものを立案していく。その中で、案の中のどれがいいかという事を対応方針の決定ということで決めていく、このピンク色の部分、この部分が計画段階評価です。

これを進めていくにあたっては、第三者委員会と書いてありますが、いわゆる学識経験者からなる第三者委員会を設けて、その中で意見を聞きながら、そこで審議をしながら進めていくというものでございます。この計画段階評価が終わった後、都市計画決定ですとか、環境影響評価というもの、環境アセスメント手続き、この中でも環境についての評価等を行ってまいります。こういった手続きを受けて、新規事業採択時評価という事

で、ここで費用対効果、いわゆるB/Cを評価項目とし、事業化するかどうか、その事業に予算を付けるかどうか、事業を着手するかどうかという事を、この段階で決めてまいります。その後、事業を実施している最中にも再評価という事で、一定の期間が経った毎に評価をやりますし、事後評価という事で、道路で言えば開通した後も、その事業についての評価というものを行っていく。これが一連の事業を行っていく段階の評価の中です。その中の最上流部分、一番最初の計画段階の部分の評価を行うというものが、計画段階評価でございます。先ほど申し上げました、計画段階評価を行う第三者委員会の位置付けがこちらでございます。国土交通大臣の諮問機関である社会資本整備審議会という、こちらのほうの審議会の下部組織の道路分科会、その中の関東地方小委員会。関東地方整備局に置かれました関東地方小委員会という中で審議を行っております。具体的なこの長坂〜八千穂区間において実施している計画段階評価を、今現在までのものを1枚にまとめた紙でございます。ちょっと字が細かくて恐縮ではございますけれども、全ての流れがここに書いてございます。一番最初に始まりましては、平成22年12月、第1回地方小委員会というふうに書いてありますが、先ほどの関東地方小委員会、これが審議の第1回目でございます。1回目、2回目で、第1回コミュニケーション活動として、アンケート方式によるコミュニケーション活動を行いました。で、3回、4回とやりまして、第2回コミュニケーション活動としてアンケート、2回目のアンケートですね。それから、オープンハウスを実施しまして、皆様の意見を聞いてきたと。ここでアンケートを1回聞いて、2回目のアンケートを聞いたという事になります。それをもって、第5回の地方小委員会、昨年4月ですけども、「中間とりまとめ」というものを行っております。この「中間とりまとめ」の中で追加的なコミュニケーションを実施しなさい、ということになりましたので7月8日に南牧村において追加的なコミュニケーションという事で意見交換会というものを実施してございます。その意見交換会を経まして、24年、昨年の10月ですけども、第6回の地方小委員会を開きまして、この中で、「山梨県内のルートを検討するにあたってワーキンググループというものを作りなさい」という事をその第三者委員会で意見をいただきましたので、それに基づきましてワーキンググループというのを設置してございます。このワーキンググループ、下に大きく書いてございますけれども、今現在、このワーキンググループを実施している段階です。そのワーキンググループを実施している段階の第1回、第2回を経まして、今、地元説明会という、この部分が、今現在いるところござ

います。第1回ワーキングでは、これからご説明しますルート案というものを審議いたしました。第2回ワーキングでは現地調査ということで、実際にこの北杜市内の各地域をワーキングのメンバーが視察しております。それを受けて、今回、地元説明会という事で、全11回、北杜市内におきましては全10回の地元説明会を行っているところでございます。この地元説明会で、まずは皆さんにご説明をして、それに対していただいたご意見、それからご質問、そういったものについて第3回ワーキングのほうに報告して、その意見を踏まえ、最終的なルートのとりまとめを行っていききたいという事でございます。ただ、ここから先につきましては、あくまでも予定という事で、今回いただいておりますご意見を踏まえて、今後の進め方も検討していくという事になります。

以上が、全体の計画段階評価の流れと現状でございます。これからちょっとこの2回のアンケート、それからあと、「中間とりまとめ」の部分、それからあとワーキングの部分、こちらのほうについて個別に説明をしていきたいと思っております。

まずは、第1回のコミュニケーション活動ということで、第1回目のアンケートを行っております。この後、アンケートの内容が出てまいります。全体のご意見はアンケートで6,300件、WEBで1,100件いただいております。また、地元自治体9市町村、それからあと経済界等62カ所からもご意見をいただいております。これが具体的な第1回コミュニケーション活動で使ったアンケートのページでございます。アンケートの目的、周辺地域、この地域の現況を書いてございます。この周辺地域の課題という事でここに書いてあります、「産業物流の課題」、「救急医療の課題」、「観光地連携の課題」、「日常生活の課題」という4つの課題を示しております。周辺地域には4つの課題があると考えていますという事で、地方小委員会の中でこういう課題がこの地域にあるんじゃないか、ということを示しております。その課題、計画段階評価ですので、課題があって、それを解決するための目標として5つの目標を掲げアンケートの中で示しております。それらの目標を解決するための対策案としまして、対策案の比較案、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、案の2、旧清里有料道路を一部区間で活用する案という、2つの対策の考え方、いわゆる計画の考え方、それを示しまして、具体的なルートと申しますか、道路が通る幅というか道路が通る可能性のある範囲ですね。その範囲を皆様にお示して、これについてご意見をいただいたという事です。

それらの対策を実施した場合に期待される効果ということで、効果を書いております。

右側が具体的にアンケートにお答えください、という事で、周辺地域が抱える課題だと思われましたか。いわゆるこのアンケートで示した5つの課題が合致していますか。それから、解決するための目標だと思われましたか。その目標が皆さんいかがですか、という事。それからあと、対策案についてご意見をくださいと。また、他に考えられる対策案がございましたらご記入ください、という形でアンケートを実施してございます。

以上が、第1回アンケートでございます。第2回アンケートというのは、それから約1年位経ってから、24年1月から1ヵ月間に渡って実施しております。こちらのほうでは、アンケートでは16,500件、WEBでは3,600件のご意見をいただいております。

また、第1回と同様に、地元自治体9市町、それからあと経済界60団体からも意見をいただいているところでございます。第2回アンケートにつきましては、第1回アンケートのいただいたご意見を反映して、修正を加えたものを提示をさせていただいております。

まず、先ほどと同じように周辺地域の課題。第1回アンケートでは周辺地域の課題が4つでございました。こちらの4つ。それに対して、この5つを加えまして、今回、第2回アンケートとして、周辺地域の課題はこう考えておりますと提示させていただきました。その周辺地域の課題を解決するための目標も、第1回アンケートを踏まえまして4つ増やしております。「現道の走行性・安全性の向上」、「企業誘致・雇用の促進」、「公共交通の利便性の向上」、「環境・景観の保全」、この4つを第2回アンケートにおいて、第1回アンケートを踏まえ追加しております。また、対策の比較案でございます。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、案の2、旧清里有料の一部区間を有効利用する案という2つの案でございましたけれども、第1回のアンケートで、他に考えられる対策案というのはありますかとお聞きし、国道141号を改良する案、それを改良すればいいのではないか、というご意見を多数いただきまして、それによりこの第3案というものを追加し、皆様にご提示したところでございます。また、それらと比較できるように、整備なしの場合にはどうなるかを含めて提示をし、アンケートを実施しております。

こちらは、先ほどの各対策案、案の1、案の2、案の3、それから整備なしという比較するための案、この4つについて、おのおのの政策目標に対してどういう効果があるかというものを、極力データとして示させていただいたものでございます。これらの対策をとるためにいくらかの費用がかかるか、家屋が支障がどの程度かかるか、という事も含めて提示をさせていただいたものでございます。

こちらが、アンケートの要旨でございます。アンケートの中身は、目標の中で重要と思うものを選んでくださいと。対策案についてご意見をお聞かせくださいという事で、案の1、案の2、案の3、についてご意見をお聞かせくださいという質問を実施してございます。また、第2回コミュニケーション活動の一環で実施しましたオープンハウス、こちらが概要でございます。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意見聴取を行うという事を目的に実施したものでございます。沿線9市町村で全18回開催しまして、延べ91人の方に来場いただいたものでございます。

以上の第1回アンケート、第2回アンケート、その2つのアンケートと、オープンハウスでのご意見、それらをまとめまして、「中間とりまとめ」というものを小委員会において昨年の4月に行っております。その4月の段階での中間的なとりまとめを行いました。

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、自治体や関係団体を含む地域の方々との意見を伺いながら、対策案の検討を進めてきておりますという事、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、旧清里有料道路の一部区間で有効する案、案の1、案の2が有効であると考えられると。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事などから、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。第1回、第2回のアンケート、それからオープンハウスでこういった「中間とりまとめ」というものを行いました。この2ページ後を出していただけますか。20ページが、その時に使った資料でございます。地域の方々の意見を受けた結果という事で、2回のアンケート、それからオープンハウスの結果をこちらにまとめてございます。質問の1としまして、課題を解決するための目標として、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、「生製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」を重要とする意見があったと。また、一部地域の住民などからの回答では、「環境・景観の保全」が特に重要との意見があったと。

対策案の2としまして、「全区間で新たに道路を整備する案」、または、案の2、「旧清里有料の一部区間で有効する案」に対する意見が多かった一方、一部地域では、「国道1

4 1号を改良する案」を強く望む意見もあったと。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」に対する意見などもあったという事で、皆様からいただいた意見をこのような形で整理させていただいています。ここで、生産品の輸送時間の短縮とか、救急医療、こういったものが重要であるというご意見をいただいたものに対して、どのような効果があるかという事で、前のページにちょっと戻っていただけますか、これが、アンケートで案の1、案の2、案の3を示したものでございます。

この中で、「生産品の輸送時間の短縮」ですとか、「救急医療への移動」、「現道の走行性・安全性」、「災害時の代替路確保」、こういったものについて、各おのおの違いがありますので、それらを見た結果、先ほどの「中間とりまとめ」にありますように、高速道路の整備が有効という「中間とりまとめ」を行ったというものでございます。

2 1ページ、こちらのほうは意見交換会の概要でございます。先ほどの「中間とりまとめ」の中で、一部地域においては「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事から、今後、高速道路の整備を基本的な方向としつつ、追加的なコミュニケーションを実施しなさいという事を4月の小委員会の中で意見としていただきました。それを受け、その追加的なコミュニケーションとして実施したのがこの意見交換会でございます。日時としましては7月8日、長野県南牧村の中央公民館で実施してございます。こちらは意見交換会出席者ということで12名の方を、住民の方は抽選という形でございますが、出席いただき意見をいただいたというものでございます。意見交換会のまとめというふうに書いていますが、これは、コーディネーターをやっていた井上赫郎先生という先生がまとめてくれたものでございます。意見交換会の中、この中はちょっとボリュームが多いので個別にはご説明しませんが、大きく、「環境・景観の保全」というテーマ、それからあと、「旧清里有料道路の活用について」というテーマ、この重要な2点のテーマにつきまして、さらに掘り下げて様々な立場からご意見を伺ったというものでございます。以上、アンケートを実施し、その後、中間とりまとめを行い、それを受けて意見交換会を実施してございます。それらを全て関東地方小委員会のほうに報告しまして、今現在行っているワーキンググループというものができあがっております。これは、10月に行われました関東地方小委員会、意見交換会の後の小委員会でございますけど、そこに意見交換会の内容も報告をした時の委員からの意見でございます。今後の進め方

についての委員長からの提案として、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、勾配がきつい、冬場は危ないというような意見ですね。そういったものが多くあった事から、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」というご意見をいただきました。清里高原の南側のルートを含めて検討を行う別のグループと言うんですかね、別の委員会みたいな意味です。別のワーキンググループを設置しなさいという意見を頂いたものでございます。これに基づきまして、ワーキンググループが設置されてございます。こちらが、それによって設置されましたワーキンググループでございます。参加者と書いてありますが、そのワーキンググループのメンバーですね。こちらは、関東地方小委員会のメンバーの中から3人ほど選出され構成されております。先ほど言ったように、清里高原の南側を通るルートを含めて検討するルートのワーキングですので、内容としましては、山梨県内区間のルート検討、これがこのワーキンググループの役目でございます。実際には、昨年の11月21日に都内で開催してございます。その中で、ルート案について議論しております。こちらです。後ほど説明しますが、ご覧になったことあるかもしれませんが、こういったルートをこのワーキングの中で提案しまして、議論しているというものです。このルートを設定するにあたって、その考え方をまとめたものがこのペーパーでございます。第2回アンケートの意見抜粋。第2回アンケートにおいてルートに関する主な意見をこちらに整理してございます。ルートの妥当性に関するもの、自然環境・景観に関するもの、利便性や地域振興に関するもの、事業のあり方に関するものという事で、第2回アンケートの意見等をこちらに整理してございます。また、ルートに関する地元自治体からの意見、山梨県、北杜市、南牧村からの意見についても、こちらのほうでまとめさせていただいております。これら地域のご意見、アンケートによるご意見と地域のご意見から、こういったルートを考えるにあたってのルート帯の基本的な考え方、あと連結可能位置、後ほどまた出てきますが、インターチェンジですね、インターチェンジの位置の考え方、基本的な考え方をここで整理しております。この2つの考え方に基づいてこれを作ったというものでございます。これと同じものです。この青い線のA案、それからあと、緑色の線のB案という、2つの案をルート案として設定しております。この幅は約1km、概ね1kmの幅を持ってございます。議論するには、極力狭ければ狭いほどより深い議論ができるのですが、現地の詳細な測量ですとか、地質調査ですとか、ほかの様々な調査というものをまだ具体

的にやっていない段階ですので、今後、ルートがそういった調査によって変わってくる可能性がございます。よって、幅が狭ければ狭いほど深い議論ができるのですが、それら調査によってルートが大きく変わる可能性もありますので、その範囲を考慮し、この1km幅でルートの案を示させていただいたものでございます。このルートのときに、長坂のインターチェンジの若干北側からこのルート帯が分岐してございます。こちらについて、これまでの地元説明会の中でも非常に多くの質問をいただいておりますので、それについて資料には入っていないんですけども、説明させていただきたいと思っております。こちらが中央自動車道、これが国道141号、ここが弘法坂です。清里湖がありまして、大門ダムがあります。これがJR小海線で、これが野辺山になります。これが長野県境になります。双葉ジャンクション、先ほどいったように、太平洋側から双葉ジャンクションを目指して上がっていきます。中部横断自動車道はここに接続をいたします。目指すべきは、この双葉ジャンクションからこの野辺山に向かって行くという事になります。双葉ジャンクション、標高350m、野辺山付近は標高1,360mという事で、約1,000mの標高を駆け上がってこなければならぬという状況です。この地形を見ていただくと、航空写真ですので若干わかり易いかと思いますが、この地域の東側につきましては、金ヶ岳を中心とした非常に山地部があります。また、西側につきましては、ご存じのように八ヶ岳が存在するという事で、平地部としては、三角形のこういった位置が主に平地部で、それ以外は非常に厳しい山地部を有しているところでございます。双葉ジャンクションから野辺山付近に行く場合に、まず1つは、この金ヶ岳の中に入ってしまうと、構造的に大規模な構造物になり道路の建設が困難という事で、山すそをずっと上がっていくことになってしまう、その場合、中央道が非常に接しているという事で、中央道を活用するという事が1つ有効であると考えられます。また、標高350mから1,360mまで、1,000m上に上っていく中で、長坂インターチェンジ、こちらのほうが標高720mという事で、双葉ジャンクションから長坂インターチェンジまでの間が370mの標高差がございます。この370mの標高差を、中央道を使い極力、上まで上がってきて一番野辺山と近いところで結ぶのが、道路の構造的にも、コスト的にも有利だという判断で、長坂地区のここからルート帯を出すというような判断をしたものでございます。こちらのほうが、似たような図ですが、ルート帯(案)の考え方ということで、小淵沢、大泉、長坂、高根といった集落、それから別荘、そういった土地利用を勘案してルートを設定してございます。また、

JR小海線から北側につきましては、重要な動植物がおります国定公園、それから鳥獣保護区が設定されていますので、それらについても避けていると。また、野辺山につきましては、宇宙電波天文台がありますのでその半径1kmについてはルートを設定できないという事で、そちらも避けているということでルートを設定しております。

また、連結可能位置、いわゆるインターチェンジでございます。インターチェンジの連結が可能位置という事で、ここにインターチェンジを造りますという事ではなくて、今現在はまだ、可能な位置という事で、このピンク色のぼやんとした丸で示させてもらっています。A案、B案ともにレインボーラインまたは国道141号、それから、A案につきましては県道清里須玉線、B案につきましては国道141号、これらが連結可能位置という事で今後整備していった場合にインターチェンジを設置することができるというものでございます。インターチェンジの位置につきましては、どこに設置するというのは今現在まだ決まっておりませんが、前回の関東地方小委員会において観光施設等へのアクセスの観点でルートを検討すべき旨の意見が委員からあったことで、住宅地、集落地、公共施設、観光地、そういったものへのアクセス性を考慮、また、インターチェンジですので出てきたときに道がなくてははいけませんので、その道、道路の存在、それから、適切なインターチェンジの間隔、それらを考慮してこの赤い丸を設定してございます。

先ほどお示したルート案のA案、B案、この2つについて、各政策目標に照らし合わせたときに、それらがどのようなようになるかを極力、データとして示したものでございます。大きな違いとしましては、A案、B案の違いとしては、地域、観光地ですね、観光地へアクセスし易いことということで、連結可能位置からJR清里駅までは、A案の場合には10分、B案の場合は5分。それから、お金の部分ですね。概ねの費用につきましては、A案では1,700億から1,900億円、B案では1,600億から1,800億円という事が大きな違いでございます。それ以外はほぼ同じような条件になっているものでございます。いわゆる、こういったルート帯(案)につきましては、先ほど言った11月のワーキングで示させていただきました。その第1回ワーキングでいただいた委員からの主な意見がこちらに記載しております。まずルート帯(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で了承。今後のワーキングでは、事務局提案のA、B案を対象として検討することを了承。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と。今後、現地調査等を踏まえて第3回のワーキングでとりまとめていき

たいというような意見をいただいております。

第2回ワーキングについて、という事についてもいただいております。先ほど、一番最初に若干話しましたが、第2回ワーキングは現地調査を実施しております。その現地調査は、住宅地・集落、別荘について、しっかり現地調査をしたいという話もいただいております。

また、今回進めている地元説明会も、中央道への接続箇所は長坂付近とした事、A、B案の2案を対象とした事について、丁寧に説明しなさいという事を言われております。

こちらは、その第2回ワーキング、現地を見て回ったときの状況でございます。これが現地調査を行ったルートでございます。ちょっとごちゃごちゃしていますが、甲府で集合しまして、高速道路、中央道で小淵沢からずっとレインボーライン等を通り、八ヶ岳高原大橋を通り、清里周辺、それから、野辺山まで行きまして、野辺山からこのルート帯のところを何回か、ここはルート帯の一部ですという事をご説明しながら、全体の状況を見たと。ルート帯だけを見たのではなく、この地域全体を見て廻ったものでございます。これがそのときの状況です。当日は非常に天気も良くて、八ヶ岳、それから甲斐駒ヶ岳、富士山の眺望も非常によくご覧いただいたものでございます。こちらも同様でございます。夕方3時半ぐらいでしたか、大泉支所の屋上に上りまして、大泉からの眺望、それから、大泉集落の状況等を視察いただいております。その際、報道機関への公表という事で、報道機関にも公開しまして見ていただいているという状況でございます。

皆様のお手元に行っている資料は以上でございますが、再度ここで確認をしておきます。22年12月からずっと小委員会をやってきました、今現在、ワーキンググループという事で、山梨県内のルート検討を行うワーキンググループの一部として地元説明会を行ってございます。第1回、第2回をやりました、今現在はこの赤い部分、全11回の中の説明会の第6回目をやっているというものです。本日いただいた意見も含めまして、それらの意見を第3回ワーキングのほうに報告し、それらの意見を踏まえましてルート案としてとりまとめていきたいというのが今後の予定でございます。それにつきましては、皆様のご意見をいただきながら、それらも踏まえて方法も検討していくという事になるかと思っております。それから、これは資料にはございませんけども、皆様からこれまで実施してきた中で、必要性について非常に多くの意見をいただいております。先ほど、第2回コミュニケーション活動という事で、アンケートで課題を解決するための目標として設定をさせていただいております。この第2回アンケートの中で、どれが重要だと思いますかという問

いかけをさせていただいておりますが、その中でこの4つの項目について、特に重要というご意見が非常に多くいただいております。まさにこれらが必要性であるというふうにご考えてございます。また、これまで様々な必要性に関するご意見とともに、県、市からは、災害時の代替路や広域的な迂回路としての機能、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自治体からの要望をいただいていると。そういったものも必要性だと認識してございます。またこちら、必要性の一部だと認識しているものについて説明させていただきますが、この中部横断自動車道は、東名高速道路、中央道、上信越道を縦に結ぶ道路でございます。この中部横断自動車道と上信越道、北関東道、東北道を含めまして、首都圏を中心とした環状道路のネットワークを形成するものでございます。例えば首都直下型地震で首都圏が被災した場合、それから、東海沖地震で静岡県が被災した場合、現在の東名だけで頼っている道路ネットワークという事では無く、この大きな環状道路を含めた環状ネットワークを形成したもので代替性を確保してあげる事が重要になってまいります。これにより、例えば首都直下型地震で首都圏が被災した場合に、中京圏と首都圏を結ぶことによって、被災地の支援ですとか迅速な災害復旧というものに大きく寄与するものと考えてございます。こういった視点も私どもとしては必要性と認識しているものでございます。

以上で私の冒頭の説明は終わりでございます。1点だけお願いがございます。これまでやってまいりました説明会の中でも、非常に様々な意見がございます。賛成の方もおられます。反対の方もおられます。説明会に来て皆さんの意見に耳を傾けたい方もいます。賛成でもない、反対でもない、ただ、自分としてはこういう所が不安だという方もおられます。条件付きの方もおられます。いろんな方々がおられます。私どもは、今回の説明会において、いただいた意見というものを先ほど繰り返し説明していますように、第3回ワーキングに報告をして、今後の検討に反映させていきたいというのが主旨でございます。よって、様々な意見が出ることはこの説明会の主旨に合致するものであって、そのような進め方をさせていただいているところでございます。一部、これまで進めてきた中でも、非常にやじですとか誹謗中傷、そういったものが多く出ていて、私どもの説明会の主旨から大きくそれてしまうという場面もございました。それで皆様をお願いしたいのですが、誹謗中傷、それからやじといった行為は慎んでいただき、ルールを守りながらこの説明会を

実施していきたいと思います。また、限られた時間でございますので、ここにいる皆様の全員の意見を聞くというのは不可能でございます。皆様のお手元にこういった紙を配らせていただいたと思います。入口のところですね。本日、極力、ファシリテーターさんも多くの方々の意見を聞きたいという事で司会進行していただけたと思いますが、本日、言い足りない、もしくは言えなかったという皆様におかれましては、お手数ですが、こちらのほうに書いて、今日置いていただいても結構ですし、ファクス、それからあと郵送で送っていただいても結構ですので、ご意見を出していただければと考えてございます。

以上、長くなりましたが、よろしく願いいたします。

○司会

それでは、質疑応答・意見聴取に入ります。初めにご説明したとおり、ここからは外部のファシリテーターに司会進行していただきます。よろしいでしょうか。——では、よろしく願いいたします。

○ファシリテーター

よろしく願いいたします。私、荻原と申します。今日、司会させていただきます。10回ほどある山梨県での説明会の中で、ファシリテーター、司会進行役を何人かで分担してやりますので、今日は私、担当させていただきます。普段は地域活性化ですとか村おこし、街づくりの仕事をやっておる、街づくりのプランナーです。今日はできるだけ皆さんから沢山の意見をいただけるようにやっていきたいと思います。時間が、今日、ちょっと力が入られて、結構長くなりました。今から90分といいますと9時50分過ぎになってしまうので今日はちょっとあまり延長しないで、できるだけ10時前に終わらせるというふうに進めてまいりたいと思います。

○住民

当初の時間を設定してくれ。

○ファシリテーター

90分お話の……

○住民

じゃ、90分なら90分、ちゃんとしてください。じゃないと切りがないから。1時間でも3時間でも延びたら困るから。

○ファシリテーター

今から90分ですと、9時50分ということで終わらせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。それから、初回のときに参加者の方から、意見に自分で責任を持つように地域とお名前を言っていたらいいというリクエストがありましたので、ずっとそういうふうにやらせていただいております。今日も発言の方、地域とお名前を言っていたらいいと思います。

〔「はい」の声あり〕

じゃ、そのようにお願いします。では、早速ご意見、ご質問、お願いしたいと思います。じゃ、手を挙げてお願いします。では、パンフレットを持っていらっしゃる方、お願いします。

○住民

小淵沢のチノです。

先日、小淵沢での説明会を聞きました。そこで国交省の方から回答が得られなかった点がありますので、改めて質問したいと思います。北杜市のほうへの質問は回答が出ておりました。というのは、北杜市は、例えば商工会だとか観光協会だとかそういう団体、あるいは議会はどう考えられているかという事で、それは各団体とも請願を出し、議会は採択したという報告を聞いておりますのでわかりました。さて、この中部横断道沿線の自治体で反対しているという自治体はあるのでしょうか。つまり、住民でなくて自治体が反対をしているという所があるのかどうか、これが1点。2つ目の質問は、この資料によりまして、昭和62年に閣議決定をされて進めてきている訳でありますけれども、ちょうど中部横断道と一緒に決定されている道路があります。それは、北関東自動車道と一緒に決定をされ、進められてきていると思います。ここにも図が載っております。中部横断自動車道と周辺の道路ネットワークという所に出ていますけれど、大体見たところ総延長もほぼ同じであります。そこで申し上げたいのは、この北関東自動車道というのはもう数年

前に全線開通して今利用されている訳です。同時に閣議決定された中部横断道は、ある地点ではまだこんな状態だと。お聞きしたいのは、今現在、いつを大体開通するという想定に立っているか、お答えをいただきたいと思います。

○ファシリテーター

よろしいですか。

○住民

最後になります。今度は要望でありますけれども、前回の説明で、高速道路で簡単に言えば、料金をとる道路と料金をとらない道路、そういう区間があるという説明をいただきました。このパンフレットにも書いてありますように、中部横断道の中では八千穂～佐久の間は料金をとらない直轄高速方式、もう1つ、山梨県で言うと富沢～六郷、これも直轄高速方式という方法で造られているようであります。いろいろ問題はあるのかもしれませんが、私自身、この間聞いたばかりでありますから、その内容はよくわかりませんが、素人的に考えれば、せめてこの北杜市ではこの直轄高速方式になってもらったほうがいいなということ強く思う訳であります。最後であります。ぜひ道路建設を積極的に進めていただいて、さあ、次のステップに向かおうではありませんか。以上です。

○ファシリテーター

ありがとうございます。では、2つご質問が出ました。お答えいただけますでしょうか。

○説明者

まず1点目、沿線の自治体という事でございますが、この長坂～八千穂につきましては、今のルート案でいきますと北杜市内だけですが、北杜市さんからは反対の意見というのは今のところいただいてございません。また、南側の、身延ですとか、双葉から南部までの間ですね、この間でも反対の意見いただいてございません。また、長野県側につきましても、私どもは担当ではございませんけれども、聞き及んでいる中では、反対という自治体からの意見はいただいてございません。

○ファシリテーター

もう1つ、開通の目的。

○説明者

開通の目的ということでございますけれども、これは一般的な進み方をした場合ということでご理解ください。今現在、計画段階評価というのをしております。この計画段階評価が終わりますと、環境影響評価というのが大きく時間がかかる手続でございます。この環境影響評価に早くて3年ぐらいかかってございます。あとは、手続きの話の中で新規事業採択評価という手続きを行います。そこはどちらかというと、調査をするとか用地買収をするとかという事で、大きく時間がかかるものではございません。実際に事業着手してから開通するまでこのクラスの道路になりますと、やはり非常に用地買収の延長も面積も大きくなりますし、工事も大規模になってまいります。最低でも10年はかかってまいります。ですので、ここで最低でも3年、最低でもこちらで10年という事で、最低、足して13年。これはあくまでも一般的な話ですけども、それぐらいの期間がかかるということでご理解いただければと思います。

○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、ご質問は。ほかにご意見。では、その前の方。

○住民

大泉のオオタと申します。

先ほどの国交省の方が説明会の趣旨につきまして熱弁されたんですけど、私も北杜市内の各会場に聞きに行きまして、地域で少しずつニュアンスが違うんじゃないかと思ってお伺いしているんですけど、そうした中で、開催のご案内について長野県の南牧村で北杜市と違う意見が、具体的な賛成か反対かわかりませんが、出てくるんじゃないかと。どういうお考えなのか知りたいと思って参加しようと思っておりますが、会場の都合上、南牧村の村民に限るという事で、参加することがままならない状態ですけども、北杜市内の説明会は住民以外の方でも参加できますと書いてありまして、これは長野県の

人も、例えば東京の人も参加できると理解しているのですが、なぜ南牧村での説明会はその村民だけが参加できるのかということをちょっとお聞きしたい。

会場の都合上というのは、多分、狭いとかキャパシティが無いと思っているんですけど、広い会場を手配する、そういう努力というのはなされたんでしょうか。誠意の無さがすごく感じられると思います。それと、長野県の南牧村の意見をリアルタイムで知りたいので、今、ネット中継とか、かなり簡単にできることがありますので、ぜひネット中継を至急手配して、こちら、北杜市側の人、賛成派、反対派、中間派の方もいらっしやるとしていますが、その人たちにその情報を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。ご質問としては、会場は本当に無かったのか、なぜ村民だけになってしまったのか、という事なんですけれども。

○説明者

先日、長坂の時ですかね、同様のご意見をいただいております。昨日、長野県側の南牧村のほうに、こういったご意見がありましたと村役場のほうに伝えて確認をとっております。そういった形で、ほかの方、広く参加できるような形で配慮していただけないかというお話をさせていただいたところでございます。南牧村側からのお話としては、今回、平沢区民を対象とした説明会ですが、村の意向によりまして、野辺山付近の影響まで考慮し、対象を南牧村村民まで広げているところと。会場の都合とは、対象を南牧村に広げた事により会場規模を勘案すると、これ以上対象エリアを広げることは困難だという事で、村の意向により対象を南牧村村民に限定させていただいたという事の回答をいただいております。会場につきましては、その地域、平沢地区の皆さんが来られ易い場所を南牧村のほうで用意をさせていただいて、その中で実施をさせていただくということでございます。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。ネット中継のほうはご要望という事で、今、ご回答が……

○住民

いや、ぜひ、こちらは知る権利があると思うんで、お願いしたいと思います。

○ファシリテーター

それはご要望という事でよろしいですか。

○住民

回答いただければ。できるのか、できないのか。やりたくないのか。

○ファシリテーター

今お答えいただけるんでしたらお願いします。

○説明者

報道はオープンになってございます。ですので、報道のマスコミは入ってくるかと思いますが、ネット中継についてはちょっと、今現在、できる、できないという技術的な問題も含めて、また村の意向も確認した上で、後ほど検討させていただいて回答させていただくという事でよろしいでしょうか。

○ファシリテーター

じゃ、これは宿題ということで。はい。

○住民

高根町のミムラです。何か、今、話を聞いていると、主催者がどこかよくわかんないんですけど。

○ファシリテーター

そちらの長野県のほうの。

○住民

そうです。私、この説明会全部、国交省の主催だと思っていたんですけど、何か今の話を聞くと全然、村に何かお任せみたいな感じで、何かちょっと違うんじゃないかと、どうでしょうか。

○ファシリテーター

いかがでしょうか。

○説明者

主催者は、私ども国土交通省の甲府河川国道でございます。主催者は私どもでございますが、地元自治体の意向を取り入れながら調整をさせていただいた結果、現在のような形になっているということでございますので、皆さんからいただいたご要望は、また南牧村にも伝えまして、それを踏まえた上で、南牧村のほうと調整をして決めていきたいと考えております。

○ファシリテーター

じゃ、後ろのほうで、お願いします。

○住民

小淵沢のナカジマです。いろいろと皆さん、論議活発に、意見も相当の長期間にわたって出尽くしているような感じがいたします。一方で、例えば現在の北杜市だけをとりましてもまれに見るような経済の疲弊、住民の疲弊、そういう状況にあります。これはいろいろの理由が、国家的なこととかいろいろあると思いますが例えば、こちらではこの佐久に向かう、静岡から佐久までのルートの中で、あくまでも反対だと固守するようなそれだけの理由は全く見当たらないと。特に物流の分断という事が一番の、要するに経済の発展、あるいは産業の発展、さらには、ひいては住民の要するに生活の向上、そういう事に全てマイナスの状況になっております。これは、例えば静岡から佐久までご自分で皆さん走ってみればわかる事。いかに、要するにもう行きたくない、混雑して嫌だ、そういう状況にある。これが高速化されますと、もう既に語り尽くされたことですが、その10倍位

のスピードで快適に行ってしまうと、そういう事があります。ですから、早く、ひとつこの分断化ということを解決するためにも仕事を進めてもらいたいという事が1つです。

それから、現在、たまたま地政学的な問題があると思いますけども、中央道エリアからの人の流れ、人流といいますが、そういうものが非常に劣っていると。このたびの笹子トンネルの事故1つだけでも、さらに悪化している訳ですけども、これはやっぱり例えば新幹線ルートでの北関東、あるいは信越地方への偏った流れになっておりまして、これを中央道エリアに大きく呼び戻すと。そのためには、この中部横断自動車道というのが欠かせないと思います。そして、環境とか安全とか公害とか、そういう類いのお話も随分ございますけども、この八ヶ岳エリアで環境を云々するような、自然を破壊するような出来事というのはいまだに1つもございませぬし、今後もそういう事は無いと思っております。ひとつ、そういう事で、積極的に堂々と進めてもらいたいという事で、最後に1つ、これは提案ですけども、生活動線との高速道路の融合と。つまり、高速道路が何か無機質な、そういう構造物ということで今まで長い間各地で取り上げられておりますけども、例えば塩崎からいわゆる南アルプス線ですね、静岡へ向かって増穂まで今現在ありますけども、これはすばらしい道路じゃないかと思います。それは、側道が本格的に高速道路に上り下りと設置されていると。これによって生活者たちの住民の行動というのが非常にスムーズに流れていると思いますので、今回のこの長坂～佐久へのルートに関しては、できる限り、というのは例えば平地から緩傾斜の例えばレインボーライン、そのラインぐらいまでの傾斜のところについては、高架化をできる限り進めていただいて、そして、そこを一般道へのスペースとして十分に進めてもらおうと。例えば、いわゆる側道化だけではなくて、横のルートも流れるようになりますし、例えば白州とか武川とか、そういう類いのところは取り残されてしまう訳です。ぜひそちらからも通行し易いと。それから、先ほどチノさんからお話がございましたけども、要するに料金化しない料金所、それをやはり3ヵ所か4ヵ所ぐらい、このルートの中に設定すれば、非常に有効な高速道路となるのではないかと思います。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す。経済の疲弊に対しては高速道路が有効というご意見でした。ご意見でよろしいですね。

○住民

ええ、そうです。

○ファシリテーター

ほかにいかがでしょうか。他の方で、もしいらっしゃったら。じゃ、その後ろの方、お願いします。

○住民

小淵沢のアサカワと申します。この前の2日に来たんです。そのときに初めてこういう資料をいただいたんですが、読む時間も無くて、話を聞きながら賛成意見を言ったんですけども今回、これを2日にもらったので、ちょっと見させていただきました。

○ファシリテーター

この黒い資料、パンフレットのほうですね。

○住民

そうしたら、この1から4まで、全くその通りの、私が考えた通りのものが書いてあるんですね。それで、それじゃ質問するところが無いなど。それで、これをどういうようにすればいいのかなど。そうしたら、先ほどそこで小林さんが、縦貫、環状ですね、何ですか、ミッシングリンクですか、そういうような形の説明もしました。まさにそれもその通りでありまして、できれば大洗まで中部横断道で横で流してもらいたいと思うぐらいです。それから、地震とか何かの発生の問題。それで、清水、静岡市から新潟までの間の国際拠点港湾との連携とか、これはまさにその通りですし、またこれは清水空港へも、静岡空港ですか、今、清水空港って言いますか静岡空港、それまで続く、本当に短時間でこの今の現在のこの忙しいときに短時間で繋がる。こういう事ですね。これ、見ていただければよくわかります。それから、安全安心の向上。これは当然、代替道路として、1本で笹子のトンネルが駄目になったら、もう通行止めになったり片側通行、これからまだ御坂もありますし、一杯、山梨は山に囲まれていますので、これらもその代替の道路にも使えますし、災害にも使える。非常にこれも重要なものです。それから、医療活動の支援で

すね。それから、物流の効率化。またこれ見て、これをしっかり説明していただければ、まず質問することも無いなどというように本当に感じました。それから、これですね。先ほど説明した、これも小さい字で、ちょっと私も目が悪いんで、老眼で大きくして見たんですが、ちょっと小さいところもありましたが、よくこれも出ております。そうすると、本当にこれで理解は十分できる、そういう段階ですが、またそれも説明を受けております。

そこで私の言いたいのは、先ほども、今おっしゃったんですけど、インターですね。それを2つのものは3つに出していただきたいとか、直轄方式にして、いかに無料で行ける道路を造っていただけたらとか、それに接続する道路を造っていただく。しかし、環境、それから景観とか、そういうものについては十分配慮していただくと。これは、どこで道路を造っても、例えば新幹線を造っても、何を造るにしてもそういう問題は出てくるんです。これは今の現在ですから、非常にそういうことは気を付けていると思います。

ですから、促進していただきますが、その間にそういうものについては十分配慮していただきたい。これはあくまでも要望と、私はこれを読んでいただければよくわかるなど、こういうことで質問いたしました。ありがとうございました。

○ファシリテーター

質問でしょうか。ご意見という事でよろしいですね。

○住民

結構です。

○ファシリテーター

わかりました。ありがとうございます。じゃ、お願いします。

○住民

高根町のオサダです。今、いろいろ賛成意見が沢山出ていましたけども、私はちょっとそういう立場とは違う立場で話をしたいと思うんですね。高速道路、もちろん必要ですよ。私自身も行ったりに来たりするのに高速道路の利便性というのを非常によく感じています。それは必要だと思っています。しかし、この経済の状況、どうでしょうか。人口が3、

000万、20～30年で減るんですよ。人口研究所で。しかも、20年間、経済がどうにもできない状況にいて、しかも笹子トンネルをはじめとして全国の道路はどうなっていますか。50年のもう年限を過ぎた道路が沢山ありますよね。これ、一体どうするのでしょうか。190兆ぐらいかかる、国家予算として維持できないというのがかなりのデータで出ていますよね。皆さんお年を召しているけど、これはこれからの若い人たちがその負債を担わなければならないんですよ。ですので、やはりかなり慎重に決めなければいけないと思うのです。今日、私は、山梨日日新聞の10代の甲府西高校の1年生が書いている投稿記事をちょっと持ってきました。これ、昨日の記事なんですけど、リニア開業についてなんです。私、実は既にリニアにはある委員会を通じて乗ったことがあるんです。確かに便利なものではあるんですけど、その中でやはり、私はリニア駅建設予定地の近くに住んでいる。それだけリニア開業への関心は高い。開業したら自分も変化が生まれるだろうか。良くも悪くもリニアの開業は大きな変化を生み出す。その変化をより良いものにするには、もっと現実的な議論をして、多くの人に関心を持ってもらうことが大切だと。高校1年生がこんなこと書いているんです。つまり、国交省が考える、やはり丁寧な議論がすごく重要だろうと思うんです。私は、先ほど賛成の方が周辺地域の課題、7ページを出していただきたいんですけど、第1回のコミュニケーション活動、アンケートで、「産業物流の課題」とか、「救急医療の課題」とか、「観光地連携の課題」とか、「日常生活の課題」と出ていますよね。もちろん何となくこういう事を感じている事は確かだろうと思うんですけども、例えば「観光地の連携」ってとってみましょう。何をとってもいいんですけど、これって何ですか。この連携とは一体何を言っているんですか。軽井沢と連携して、軽井沢のアウトレットから八ヶ岳のほうに来るという事ですか。八ヶ岳のアウトレットに来るという事でしょうか。八ヶ岳のアウトレットに物がなくて、それでしかも、そこから観光地をうわつと行くということなんでしょうか。つまり、何か具体的に商業がどういう連携をとっているのか、商業団体がという何かデータがあるんでしょうか。これは、こんな事を非常に抽象的にするは、やはり私は危険だろうと思うんです。それから、「産業の物流」とか、あるいは「救急の問題」も、基本的には県境を越えられない。北杜市の方が700件くらい超えた例がある、そして命が助かった例があるとおっしゃっていましたが、その客観的なデータがやっぱり必要なんですよ。つまり、どのぐらいの物流がどうあって、この地域をどうやって発展させるのか、そこが必要なんですよ、道路と

いうのは。何も道路ができて、他力本願で何かができるということでは全然無いと思うんですよ。そっちのほうは私は大事だろうと思うんです。例えば、その「救急医療の問題」も、もしかしたら、川上あたり、あるいは近くに診療所を1つか2つ、ぼつぼつと造れば済むかもしれませんよね。日常的に家庭医がいたりするほうがずっといいという人は沢山いると思うんです。そういう事もやはり現実的に考えていかなければいけない訳で、この周辺地域の課題という事の具体的なデータを国交省はお持ちですよ。例えば交通量調査は平成9年に行っていますよね。私もデータ、全部見ました。長坂でどうなっているかって見ましたけども、じゃ、平成9年以降、どうなっている、十数年も経てどうなっているのかって、やはりすごく重要なデータと思うんですけど、もしとっていたら、やはりこれは提示してくださるべきだろうというふう思うんです。ことごとくそういうものが、産業物流でレタスの話が出ていました。しかし、このレタス、一体どこで生産したものを、どういうふうにして、どう販売している。大半は甲府だと聞きますよね。どうするんですか、これ。むしろ野辺山からこっちの話、向こうの話のほうが何か中心で、北杜市のことが中心になっていないように思うんですよ。その視点がやっぱりすごく大事だろうというふう思うんです。まだいくつか質問はありますが、とりあえず。

○ファシリテーター

今、目的が具体的ではない……ちょっと。

○住民

高根町でやじがあったんです。停止してください。

○ファシリテーター

わかりました。他の方の意見に対してのやじはちょっとお控えください。お願いします。今のご意見という事でよろしいですか。

○住民

具体的なデータについて、持っているデータをぜひ出して。

○ファシリテーター

今、ご質問としては、見せて欲しいというお話。それから……はい、いかがでしょうか。

○説明者

本日、アンケートの形でこの周辺地域の方へというのを説明させていただきましたが、限られた時間の中で説明する形で、こちらのほうで説明させていただきました。このアンケート結果に至るまでの間は、先ほど、左上のほうにありました……

○住民

すみません、ちょっとこちら辺、うるさいので、もう少し大きな声で言ってくれます。

○説明者

わかりました。限られた時間の中で説明をさせていただくために、このアンケートの紙、アンケート用紙をもって、この4つの課題ですという形でご説明をさせていただきました。このアンケートに至るまでの間は、先ほど全体が示した、5ページの中の左上のほうで、関東地方小委員会が始まりまして、第1回、第2回の中で議論をされております。その中で参考資料としても添付を、詳しく、レタスにしてもどこの地域のものかどこに運ばれているか、とかを議論した上で、第1回のコミュニケーション活動という事で23年2月から実施しているというところがございます。その部分の資料が私どものほうで検討した根拠という事がございます。それについてもっと深くとか、これじゃというようなご意見は多々あるかと思いますが、その辺についてはご意見として賜りたいと考えております。

○ファシリテーター

はい。

○住民

その具体的なデータをぜひ出していただきたいと思うんですよ。そうではないという人たちが実は沢山いるので、つまりそれは齟齬がある訳ですよ。国交省側が出している事柄

について齟齬がある。救急医療の問題も実はそういう問題がある。だから、具体的に救急医療でこのぐらいの件数で、こういう人たちが実は助かっているというデータが、救急車とか病院とかいうデータがきつと北杜市は持っていると思うので、その辺をちゃんとデータを出さないと、やっぱり説得力が無いんじゃないでしょうか。

○ファシリテーター

ありがとうございます。具体的な、もう少しこの中の数字が知りたいという事なんですけれども、北杜市さんのお話がありました。今日北杜市さんと県のほうが来ていらっしゃいますけれども、そこら辺、何か。必要性について、もう少し具体的な数字等で裏付けがあるのかというご質問です。

○説明者

今、オサダ先生のおっしゃった、そのご質問にそのまま使える数値かどうかはちょっと疑問なんですけど、ただ、市内で平成24年度において救急件数は3,900件あった。これは高速を使ったという、必ずしも意味ではありません。3,900件あった。そのうち長野県方面へ高速を使って向かった車両は8件と。それから甲府方面は、これも全てが高速を使ったという事にはなりませんけれども512件、甲府方面に向かっているという事ですから、大体消防署の話だとほとんどが甲府方面に向かう場合には市内から高速を利用するというような事ですから、高速を使っている数字とすれば、それをトータルすれば約520件弱。そして高速を使わずに行った件数ですか。それはこの間も言いましたけれども、トータルすると780件という数字は出てます。

○住民

今のは何の数字ですか。

○説明者

北杜市内から高速を使わずに長野方面の医療機関へ行った件数が268件で、北杜市内から甲府方面に向かったのが512件。合わせれば、この間言った数字に追いつくのかな。そうですね、780件。この間言った数字は、たしか780件という数字を言ったと思う

んですが、そういうアバウトではありますが、かなりこの数字は確かな、消防本部の数字で拾ったものですが、そんなところまでは北杜市としては把握しております。

○ファシリテーター

今救急医療についてのお話でした。県のほうはいかがですか。

○説明者

救急医療はちょっとデータを……

○住民

観光地連携について。

○ファシリテーター

観光地連携について県のほうではどのように、特に長野県のほうの軽井沢とか、そちら方面との。

○説明者

観光地連携でございますが、この地域は清里を初め、八ヶ岳南麓というのは山梨県を代表する観光地の1つでございます。本県を訪れる観光客の約8割は自動車で来る訳でございます。その自動車は自家用車とか、バスとか、レンタカーとかも含めて自動車によるものが多いので、山梨県の中だけをとってみれば、もちろん一番大きな観光地というのは皆さんご存じのように富士山周辺でございますが、富士山周辺とか、2番目となります清里を初めとした南麓地域。こういう観光地をなるべく短期間で結ぶことによって、ちょっと時間があれば高速を利用して別の所にも移動できると。それは山梨県だけでなく他県もそうだし、他県からも来てもらえるというような連携というのは道ができることによって、先ほども申しましたように山梨県の8割は自動車で来る訳でございますので、そういうメリットはあるのかなと思っております。以上でございます。

○ファシリテーター

じゃあ、こちらでお願いします。

○住民

今も県の人が言われましたけど、基本的な所の考え方というか、今の社会情勢を抜きにして、先ほどの賛成の方も、私はよくわからないんです。国交省もはっきり言わないんだけど。だから、あえて言います。あえてね。本当はあまり今日は言わないと思ったんだけど、この間、説明会で、前にお父さんと息子さんに来てました。お父さんが発言されて、この息子に負の遺産を残さないために、私は今日の説明会に聞きに来たんだと言っておられました。聞いて帰りに話したら、やっぱり私は反対だと言っておられました。なぜか。この計画が出てきた27年前の社会状況と経済状況、もう激変をしているという事をどう考えるのかというのは、これ、ものすごく大切だと思います。その時代は、いわゆる右上がりの時代と。その時は、もう人口がどんどん増えていた時代でもあった訳ですよ。しかし、それは今過去のものでしょうか。そして国の借金財政というのはほぼ1,000兆円ですよ。国民1人あたり771万円を超えるお金ですね。経済は逼迫しています。そして深刻なことは、3.11の大震災があって、その復興をどうするのかという問題もあります。そして身近な笹子トンネルの重大事故に見える社会インフラの老朽化の問題。これは笹子だけじゃなくて、首都圏の道路も含めて全国的に大きなインフラをどうするのか。総点検をどうするのかという問題があります。それにお金がかかります。だから今一言で言えば、そういう高速道路を造るという事でなくて、本当に私たちの命と暮らしを守るための事業に莫大なお金が必要になっている訳です。今回1,300とか、1,500億円とか、それ以上のお金をかけて高速道路を造る必要は全くありません。1月21日の朝日新聞の社説で、ですよ。高速道路の改修、財源をどうするのかという前に規律が必要だと。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。その重要性を指摘している訳ですよ。今、高速道路が必要なのかどうかという議論もありましたけど、会社を新しく作る時に、この会社はどれだけのお金をかければ、どれだけの儲けが出てくるのかという数値を出す訳です。そのことを私は何回も国交省に言いました。費用対効果と言いますよね、ご存じのように。すなわち、高速道路建設でどれだけの効果、便益が出てくるのか。投じる費用に対してどれだけの効果、便益が出るのか。

その数値を出しなさいと。例えば通過車両数、利用率、平均速度、移動時間、交通事故等々、この予測数値は出ると思うんですよ。よその、ほかの道路の場合には必ず出しているんですよ。今回出さない。なぜ出さないのか。それは出せないからでしょう。例えば静岡空港、平成9年、当初見込みが138万の旅客が見込めると。平成11年、41万にすぎない。茨城のひたちなかの道路。ひたちなかの短い道路ですが、1日15,000台走ると予測された。ところが、今3,300台。一昨年の北陸新幹線。これ、費用対効果を1対1.1で合格させているんですよ。1,000億を投じて1,000万ぐらいしか効果が無いです。今回、この地域で高速道路なんか造れば赤字になることは間違い無いです。国交省に何ぼ費用対効果の数字を出せと言っても、おそらく1対1.0何ぼにしかならない。もともと赤字になるんです。そんなところへ高速道路を持ってくるなんていうのは、もう絶対に認められない。国交省がよく都合の読みでたたきを使うと。そして建設を強行する。結局、莫大な借金は地元が払うわけですよ。しかもNHKがやっておりますけど、道路の維持管理費というのは建設費の3.3倍かかるんです。どうなるんですか、私たち。先ほど賛成の方も、今この地域の経済は衰退していると言われた。私もそう感じますよ。12年前に東京からこっちに来ました。そして、これは何とかしないと駄目だというのを実感しています。しかし、それがさらに深く深刻な問題になると。

しかも、もう1つだけ言いたいのは、この少子高齢化の時代でしょう。いわゆる人口減少、成熟社会という面白い言われ方を今、しているわけですよ、日本。先ほどオサダさんも言われましたけど、40年間で3,000万人減るわけです。ますます赤字になるわ、人は来ないわ、県が今大きなことを言いましたけど人は来ませんよ。ますます過疎化が進行しますよ。

○ファシリテーター

ありがとうございます。

○住民

若者は……もう終わります。若者の車がね、だんだん使わなくなっています。高速道路の利用率が大きく減少するという事は、想像にかたくないと思うんです。

○ファシリテーター

ありがとうございます。

○住民

だから、待ってください。高速道路の建設で北杜市と日本の経済は潤うのか。私たちの暮らしは便利になるのか。観光地に有効になるのか。そんなことは決して考えられません。過去の高速道路や新幹線の建設の経験からも、逆に車と人の通過点、通過型観光地になる危険性は非常に多い。私はこれは絶対に反対であります。

○ファシリテーター

お名前と地域をお願いします。

○住民

大泉のニシオカです。案の、国交省が作ったA案の中にちゃんと入っております。

○ファシリテーター

負の遺産になってしまうのではないかと、費用対効果が見込めないというご意見でした。——では女性の方、お願いします。

○住民

大泉のアズマです。私はそのA案、B案のちょうど中間地点に住んでおります。それで、その色がいろいろ書いてありますけれども、何も色の付いて無い所に住宅がありまして、そこに私たちの地域があります。ですから、その地域に人が住んでないと思ったら大間違いですということをはじめに言いたいと思います。それで、11月21日の発表によりまして、私たちの生活は一変しました。こういうことを毎日毎日、悩まなきゃいけないのです。そういう事を皆さんというか、国交省の方は、ただ南麓ルートを少し下に下ろしたということで評価すべきだというような、議事録に書いてありましたけれど、評価すべきじゃないんです。私たちも八ヶ岳南麓ルートの中に入っているんですね。それで、先ほど山梨県の方が自動車で来るのが8割だと、そう言いました。そういう中から日本風景

街道というのがありまして、そこには山梨県の方、そして北杜市の方。これもそれを遂行していく1つの団体として、あと他の民間の9団体が入って日本風景街道というのがありまして、それにエントリーして昨年8月までに128ルートが発表されています。その中に1つとして、八ヶ岳南麓風景街道というのが設定されています。これも国土交通省の事業の1つですから、十分わかっていらっしゃると思うんです。その日本風景街道の委員の1人に、関東小委員会の委員長である石田先生が入っていらっしゃる訳です。昨年10月だったか、その日本風景街道のサミットがあったんですけど、そこで石田先生は講演をなさっています。日本風景街道というのは、八ヶ岳の場合は変化に富み、雄大な八ヶ岳の自然と人が作った田園、里山の2つの魅力を生かし、自然との共存、人と車との共生の仕方を提示するというふうになっています。それで先ほど車で来れば、ここに高速道路ができればもっと人は来るんじゃないかというふうな事を山梨県の方は言われましたけれど、そういう事では無く日本風景街道のルートなんですけど、もちろん八ヶ岳南麓ルートですから小淵沢インターから須玉インターまでの線。それから上に向かって清里、小淵沢の周辺。この一帯の地域を八ヶ岳南麓ルートと指定しています。ですから、そのA案、B案のところも立派に八ヶ岳南麓なんです。この事をもっとわかっていただきたい。

それとこの日本風景街道と、なぜそういう事を設定しているにも関わらず、ここを分断して環境破壊をしていこうとしているのか。その辺もお聞きしたいと思います。山梨県と、それと国交省に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。政策が、保全型でいくという政策に相反するのではないかと思います。いかがでしょうか。

○説明者

日本風景街道につきましては、国交省のほうで進めております施策。全国で進めています。趣旨等は先ほどお話がありました通りでございます。この南麓地域につきましても八ヶ岳南麓地域の風景街道という事で、私どものほうでそのエリアを設定したりとか、道路を、また視点場と申しますが、見て眺望のいい場所を設定したりというふうな活動というか、取り組みを行っているものでございます。それと中部横断自動車道

が対立するか。要は逆行するのではないかというお話かと思いますが、今現在まだ詳細なルート、それから構造等は決まっておられません。ただ、ここに今1km幅で示させていただいています。実際には道路の幅としては、4車線で整備をするとなれば約20mの幅でございます。例えば、その両側に盛土のために「法」というか、斜面があったとしても幅30～35mぐらいの、そういった道路でございます。ですので、この1kmの範囲の中で今後ルートを検討していったら、整備するとなればそこで整備をするという事になってまいります。その整備をするにあたっては、今後、環境アセスメント等で評価項目として景観。当然騒音ですとか、振動ですとか、そういったものも含まれますが、景観という観点も評価項目としてどのように見えるかという事を検討していったら、地域の景観への影響を最低限に抑えるような形で技術的な工夫等を行っていく予定でございます。今後は、具体的には、「法」のところに木を植えて道路を見えなくするとか、高さの関係。それから照明灯を、例えば高欄の中に入れて工夫するとかというような事が、今後、詳細な設計の中で検討されていくと考えてございます。そういったものを検討していく中で、この風景街道というものと両方を両立させていく事も含めて検討していく事になろうかと思えます。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。——県のほうにもお願いします。

○説明者

道路建設に伴う環境や景観への懸念というのを、沢山ご意見を伺っているところでございますが、県といたしましては、この沿線地域の豊かな自然とか観光資源を保全する事が大切だと考えております。環境や景観への配慮がまた重要なことと考えております。今、国交省の小林さんからお話がありましたように、今後、この計画を進めていく上では、先ほど事業の流れの中でも説明がございましたが、環境影響評価というものの手続きがございまして、その中で十分検討を行っていただくように県は国に働きかけていきたいと考えております。環境影響評価の中には大気質、振動、騒音、動物、植物、生態系、あと景観、地下水と、それ以外にも評価項目がございまして、この評価項目の中で十分環境や景観に配慮をしていただきたいと考えているところでございます。

○ファシリテーター

これからの計画の中で配慮していくというご回答でした。

○住民

日本風景街道というのは道路がどこで、八ヶ岳南麓地域のルートの中、日本風景街道なんですけど、その中でどこでも下りて自分の好きな所を見に行けるというのが基本なんです。そうしたらインターが八ヶ岳の中で今清里地域と長坂と指定されてますけど、そこから下りるしかない訳ですよ。そうすると日本風景街道の良さというものが全く無くなってしまふ訳ですね。そういう事も考えた上で観光が推進できると、山梨県はお考えなんですかという質問なんです。

○ファシリテーター

分断してしまうんでは無いかという事です。

○説明者

今国交省からの説明があった、あの図ですね。その丸く付いている所が、インターチェンジという事を想定しているという説明を受けた訳でございますが、県といたしましては、やっぱり県民及び地域の住民の利便性を考えますと、あの乗り下りする場所は数多くあったほうが良いと。既存の道路となるべく近くで接することが条件かなと思っています。今長坂以北の話をしてはいますが、実は増穂以南で今工事をやっています。その中でも当初想定していたインターチェンジから、お手元のパンフレットの、ちょっと見開きの中を開いてもらって地図があると思うんですが、今の工事をやっているのが、増穂インターチェンジから静岡の新清水ジャンクションまで工事をやっているところでございます。その中で増穂から南のほうに行きますと増穂インターチェンジがあって、六郷インターチェンジ、次が身延インターチェンジ。次に行きますと、ちょっとインターチェンジの所が白丸になっているところがございますが、これ、身延山インターチェンジって言います。実はこのインターチェンジは当初の計画には無かったものでございまして、山梨県が地元といろいろ相談しまして国交省にお願いして、やっと了解をもらって建設したようなインターチェンジでございます。当初の計画に無かったんですが、地元の声を反映していただきまして

このインターチェンジの整備をしている状況でございます。また話は長坂以北に戻りますが、そのような事で県といたしましては、インターチェンジをなるべく多くして、既存の道路に接続できるようにと考えておるところでございます。以上です。

○ファシリテーター

はい。

○住民

そうしたらインターチェンジをいくつも造らないで、高速道路を造らないで国道を改良してもっと使い易くしていけば、どこの道からも日本風景街道の道に入っていける訳ですね。ですから、そういうふうにすればお金もかからないし、かなり経済的なコストの問題をA案、B案のところでも言ってますけれど、それより更にかからない費用でもっていい道路ができる訳ですから、それほど高速道路に執着しないで、それだけインターチェンジを造らないといけないというふうに思っていらっしゃるなら全く造らないで、高速道路は造らない方向でいったほうが良いんじゃないかと私は思います。

○ファシリテーター

じゃ、ご意見で。——では、この一番後ろの方、お願いします。

○住民

小淵沢のシムラです。まず国交省の方に言いたいんですけども、何でこんなに遅くなったんだろうと、中部自動車横断道が。昭和62年ぐらいに計画が立って、しかもいつできるか、いつできるかと待ちに待っていたんですけど、なかなかやってもらえない。なぜかという、まず小淵沢、北杜市内から佐久に出るのに1時間半から2時間かかるんですよ。山梨県側はかなり整備されたんですけど、野辺山を下りていくと、もう家が密集して小海だとか、それでこの国道141号線を改修するというんですけど、広くできる所はかなりなっているんですよ。ところが人家が狭くて、もう大型同士がすれ違えないような所がいっぱいあるんです。これが国道20号線にも言えるんですけども、この間の笹子トンネル崩落事故で国道20号線の笹子の付近が大型がすれ違えないんです。これによって渋滞するんです。そうすると、やっぱり中央自動車道を通りたい訳ですよ。笹子トンネル

を通りたい訳です。

この山梨県というところが陸の孤島と言われてまして、一昨年、たまたま結婚式に行こうと思ったら一宮御坂〜上野原までが通行止め。東富士有料道路、通行止め。国道139号線、通行止め。国道52号線も通行止め。どこへ行ったらいいんでしょう。なるべくなら多くの道があって、どれかの選択肢が無いとどうにもならないんですよ。この間の崩落事故もそうなんですけれど、あれによって観光客の方が4分の1位になったんじゃないですかね、多分。来るのが嫌で。とにかくできるだけ道が欲しいと。それから、先ほど言われたように、直轄で料金を取らないと言ったんですけども、先ほど出ましたように経済的にすごく苦しいという事なら料金を多く取ってもいいじゃないですか、利用する方は。利用されない方は料金がかからないんですから、僕はそれのほうがいいと思います。そうすれば少しでも国の予算が軽減できるんじゃないかと思えます。それからあともう2点ばかりあるんですけども、今、中央自動車道がもうできていますよね。あの中央自動車道の沿線の方も、かなり反対した方もいらっしゃると思うんですよ。ところが、中央自動車道は全線開通しました。ところで今、反対されている方がいらっしゃると思うんですけど、なら、あの人たちの考え方を聞いてみたのか。あの人たちの役に立つのか。あの人たちだって、こっちの道路を通りたい。中部自動車横断道も通りたいだろうと。それで、その人たちのためにもなる。何千人といらっしゃると思うんですよ。じゃあ、その人のことを考えるのなら今反対されている方は中央自動車道も通らない。高速は通らないで暮らしてみてください。私はそう思います。何で反対するんだ。何で反対するんだったら、自分は高速道路を一切通らないから反対しよう。そう思ってもらったほうが私はいいと思います。

○ファシリテーター

いいですか。

○住民

私はもう1点、山梨県、さっき言った陸の孤島になる。それから中部自動車横断道ができれば、今山梨県にもいい病院はあるんですけど、佐久の総合病院という素晴らしい病院があるんで、私はこれができたら向こうへ行きたいなと、そういうふうにも思っております。以上です。

○ファシリテーター

それはご意見でよろしいですか。

○住民

はい、意見です。

○ファシリテーター

じゃ、若い方。

○住民

高根町のタナカです。私は完全に反対という意見じゃないんです。基本的には高速道路を造るということが巨額なお金がかかるので、私たち40代の人間が年金が貰えないんじゃないかという、もう時代になってきている訳ですよ。今満額もらっている方はいいですね。僕たちの場合は、ずっと僕は払っていますけど貰えないというような国の状況になってくる訳です。ですから、そんなことになった時に、だったら高速を造ってどうなんだ。孫たち、僕たちのお金はこんな無駄遣いをしなくて年金のほうに廻してくれよというような事になるのが嫌で、基本的には反対なんです。だけど、この中部横断道は昔から要望があって、私もその要望はわかります。ですから、もし通してもらうなら国道141号の改修案でお願いしたいと切に思っているんです。この国道141号改修案がなぜか検討から外されてしまいました。この検討から外されてしまった理由として目標設定の生産……13ページですね。示したとおりの丸を付けていただいたんですけど、走行性の安全上とか、災害時の代替路の確保とか、移動時間の短縮。そういうことに合致しないよという事で、今回はもう検討しませんでしたという回答をいただいています。だけど今2車線が4車線になると全部、これ、クリアですよ。高速より量的な問題なんです。国道141号になったから、高速になったから、どちらでもクリアするんです。4車線化すれば緊急時の移動も短縮になりますし、災害時の代替確保にもなります。ただ、これがどのくらいかということだけなんです。家庭で言えば、テレビが壊れちゃった。新しいテレビにしなきゃいけないね。30型のテレビにしようか、それとも45型のいいやつにしようか。そういう位の、程度の問題だと思うんです。車で言えば、乗用車にしようか、いやいやクラウンだよ、

クラウン。そういう選択だと思うんですよ。どうしても高速にしなきゃ僕たちは死んじやうというような状況じゃない。社会的にお金がない。今後、年金だって出ないかもしれない。だったら約束して欲しいですね。高速を造るんだったら、じゃあ、僕たちの年金、ちゃんと払ってください。約束できますか。約束できないですね。だから、なるだけお金がかからないように国道141号の代替案の検討をお願いしたいんです。先ほど小林さんがワーキンググループにこの意見を上げますので検討いただけるという事なので、ぜひワーキンググループで、この国道141号代替案を再提案して検討していただきたいと思ひます。それをお願いできますでしょうか。

○ファシリテーター

今のご意見をワーキングに上げて欲しいという事です。

○説明者

本日いただいた全ての意見につきましては、全てを第3回ワーキングのほうにご意見として上げさせていただきたいと思っております。

○住民

検討はしていただけるんですか。

○ファシリテーター

検討はしていただけるかという事です。

○説明者

検討するかどうかも含めてワーキングで検討するという事になりますので、検討していただきたいというのをご意見として上げさせていただきたいと思ひます。

○ファシリテーター

では帽子の方、お願いします。

○住民

大泉のアズマです。国道141号について話したいと思ひます。私は国道141号がいて思ひます。今日、清里に用があつて、長沢の交差点から国道141号を走りました。問題のある所は弘法坂のところだけです。数kmです。あとは長沢の交差点からちょっと狭いと思ひんですけども、弘法坂を上ると結構広い道で、走り易い道になって思ひます。弘法坂だけ何とか、バイパスか何か造れば国道141号はそのまま、先ほどの人は4車線と言ひましたが私も2車線でいいと思ひます。それほどこの道は交通量が多くないです。皆さんが、25年間造ってくれなかったというふうに言うんですけど、それはやっぱり交通量が少ないんです、この道は。だからお金もとらない。ただだというふうに、それは利用者はいいかもしれせんけども、あれは例えば2、000億かかる。全線になったら1兆円かかる中部横断道を誰がお金を払うのか。先ほど言つた年金がもらえないという人に対して、どういうふうに答えるのか。その辺を考えると、やっぱり国道141号を使えばいいところは環境にダメージがない。国道141号の沿線の人も、商売をしてる人もいいと思ひますね。高速ができれば国道141号はもう衰退しちゃうのは明らかです。そういう意味でもいいですし、お金もかかんない。いいことづくめじゃないかなと思ひますので、ぜひ検討していただきたい。そう思ひます。

○ファシリテーター

ありがとうございます。——では、その前の方、お願いします。

○住民

こんばんは。大泉のシバタでございます。私は大泉に移つて、ちょうどあそこの金生遺跡のちょっと下ぐらいで10年間、今棚田を耕作して米作りをしています。その前は千葉県の津田沼のほうで米作りをして、まあ大体20年になる。この大泉で米作りを始めた縁は、3年前に亡くなった古老でなかなか才のある方からぜひ田んぼの米作りをやつて欲しいと。その理由は2つありました。1つは400年来続いた棚田を自分の代で壊すことについては忍びないという事と、あと棚田という事は、私、限界集落で棚田をしたいという事で前から思つていたので、棚田があるからやれと。こういう話だったので。もうこれ以上、おれは——その当時はまだ70代でしたけども、もう田んぼができないのでやつて

くれと。こういう事でお引き受けしました。それでぜひ美田をね、大泉の美田。ここにも
笹尾の美田、ありますよね。甲斐の駒ヶ岳がとてもよく見える所です。私が一番最初に田
舎暮らしの棚田を探そうと思った時は、そこへ来ました。ですから大体よくわかっていま
すけども、大泉と同じようにとてもきれいな田んぼと畑があります。というような中で、
私はたまたま大泉で今棚田を作っていると。そういう中で、ある日突然A案、B案という
案が出ましてね。この話は、実はもう17年前に古老から聞いて知っていました、私は。
私の家のすぐ近くを通るという話は聞いていましたけども、基本的には、それから十数年
たって「ぱっと」出てきた訳です。それが突然出てきて、それで、今お話がありましたア
ンケートというのは第2回目ですね。それは4つありました。そのうちの3番目に国道1
41号の改良化というのがございました。これは、あそこをご覧になって、字は小さいで
すけども基本的には1、300億前後で4車線化です。基本的にそれができるとされてい
ます。それで後ほど小林さんにお答えいただきたいんですけど、1、300億円かけた国
道141号線の4車線化が6%以上の急傾斜をどうやって上るのか。あるいは、谷の深い
ところでループ橋を造るとかですね。そういうような図がきちっとできています。それは
今回は皆さんに公開されていませんけども、そういう物をしっかりお持ちです。もう既に
国道141号を通ることによって、それで代替ができると。そういう案が第2回のアンケ
ートに出ました。それでもって大方の人は、約6割の北杜市の市民の方がそれを支持した
と。先ほど、この中ですね。随分小林さんは国道141号を支持している方が、賛成者が
多数いたと何回もおしゃべりになっています。という事で、基本的に国道141号という
ものを、皆さんぜひその図面を、工法についてご覧になったらきつとそれで十分だと。4
車線あればですね。今、アズマさんは2車線で十分と言いました。でも国交省は4車線で
十分いけますよと。こういう事を示している訳ですね。そういう中でなぜ高速が必要な
と。こういうことになってきます。そこまで金の無い日本で、オギャーと生まれたら1、
000万も借財を背負って生きていかないといけない赤ちゃんが出てくる訳ですね、毎日
毎日。私たちはそれを作った罪がある。今まで作った、50年ほど前から赤字国債がどん
どん出ていますよ。それで今10兆円か何か、そんなお金で基本的に私たちは、それを私
たちの代じゃなくて次の世代に借財を、負の遺産を返させよう。こういう魂胆になって
いる訳ですよ。そんなことを私たちはできますか。自分で蒔いた責務は自分で刈り取らな
いかんと。それは皆さん一緒です。私もそろそろリタイアしてのんびりしたいと。もう7

0ですから、一緒なんですけどね。基本的には、そういうような事でしっかりと金をかけ
て造らない。そういう事で国道141号はしっかり通れるという事を国交省は言っている
訳ですから、それをしっかり皆さんに今提示、この場で説明していただいて、図面も出し
ていただいて、ぜひ国道141号の基本的な考え方を示して欲しいと思います。いかがで
しょうかね。よろしくお願いします。

○ファシリテーター

この場でというのは今日はどうでしょうか、国道141号の案というのは。

○説明者

国道141号……一番最初に全部1枚で流れを示させていただいた左上に22年の12
月から——5ページですね——始まった。この中で第2回コミュニケーション活動という
ことで、平成24年1月27日から書いてあります。3回、4回。第1回コミュニケー
ション活動でいろいろなご意見をいただいて、第2回コミュニケーション活動で示したも
の。その間の第3回、第4回の中でまさに議論をしております、23年10月5日の第
4回地方小委員会の中で、この国道141号の、具体的にどこにループを巻くかという資
料を全て出させていただいております。それはホームページの中に出ておまして、その
中には弘法坂の、皆さんご存じのようにぐるっと廻る、ヘアピンカーブのところループ
橋を巻いて、2周半巻くとかですね。それからあと市場坂のほうでは切り盛りをしながら
下りていくとか、そういった具体的な改良案というんですかね。それを資料として出して
おります。ホームページにもその辺は載っておりますので、ご覧いただければと思います。

○ファシリテーター

よろしいですか。それについてですか。

○住民

基本的にホームページをご覧になれる方、あまりいないですよ。私だってあまり見
ないです。基本的に高齢者になればなるほどと言ったら失礼ですけども、ホームページを
見て国交省にアクセスをして、そこまでたどり着ける人はあまりいないですよ、この地域

は。基本的には、この場でなぜそれが出ないんですか。国道141号の、今図面をお持ちですからね。それをこの場で映してもらったらいいじゃないですか。

○ファシリテーター

この場で……

○住民

できません？

○説明者

すみません、ちょっとデータとして入っていないので、紙でしか持っていないものですから、この場で映すのはちょっとすみません。

○住民

とてもいいデータ。皆さん、ぜひご覧になってくださいよ。通れるという事ははっきり書いてある訳です。

○ファシリテーター

今回はちょっと、今日の今日というのが……

○住民

ただ、ここはもう無いんですよね。

○ファシリテーター

はい、今日の今日というのは多分、どうなんですか。次回とか、そういうのはいかがですか。

○説明者

次回……

○住民

もう一回、説明会をやってもらってもいいですよ。

○説明者

今回はデータとして中に入れといて、お話があれば提示できるようにはしますかね。ちょっとそこは検討させてください。

○ファシリテーター

では次の時、今日はちょっと、今日はおせない。データを用意していないという事ですので、この次の説明会。場所が変わってしまいますけれども、そちらのほうで。

○住民

いや、この地域の方にぜひご提示いただきたいんです。皆さん、どこの会場でも基本的に初めてなんですね、参加される方。私は何回か出ましたけど、こういう図面を提示された事は一度も無いです。私は国交省の画面からとりましたよ。それで今、小林さんがお持ちのデータと同じものを持っています。たまたま今持っていませんけども、そういう事があるという存在をね。やっぱり情報公開をきちっとしないといかん。それでないと皆さんが判断を間違えますからね。ぜひこれはお願いします。

○ファシリテーター

ちょっとこれは検討という事をお願いします。今日来た方にも見ていただきたい。——では、今度後ろのほうの方で、初めての方でいらっしゃいますか。

○住民

小淵沢のハルキです。小淵沢の人が、すごい賛成って人が多いでびっくりしたんですけど、僕は今そういう事よりも、もっとそういうルートの地図を見て感じた素朴な疑問があるんですけど、どうしてそのルートが、八ヶ岳パーキングがちょっと下になっていますけど、そっちのほうから何で繋がるのか。もうちょっと自然な流れで行けば須玉のインターのほうから出ていくっていうのが普通素朴に考えて、それが自然だと思うんですね。な

ぜそういうルートをどっちかという無理矢理。それからルートを、物流の事だとか救急の事とかおっしゃいましたが、それを考えたらますます甲府に。例えば甲府に近い救急患者の場合だったらこうやって、こうやって、三角形の二辺を通っていくより、一遍に行くのが当然の一番近い便利なルートだと思うんです。なぜそういうふうなルートをとらないのか。そこをちょっと、まず素朴な質問ですが。

○ファシリテーター

質問でよろしいですか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

お願いします。

○説明者

何でこうじゃなくて、こうなんだというご質問だと思います。須玉に行けばいいんじゃないかという。こう行けばいいじゃないかと。

○住民

はい。

○説明者

冒頭、ちょっとすみません、私の説明が下手くそだったと思うんですが、まず目指すべきところは野辺山で、一番距離が短いということがあります。双葉ジャンクションからこちらに上ってくる場合、ここに金ヶ岳という山があって……

○住民

何の距離が短いのか。

○説明者

ここが一番距離が短いということです。野辺山まで下げて来る場合……

○ファシリテーター

直線距離でしょうか。

○説明者

直線距離です。

○住民

じゃあ、例えば甲府に行かなきゃいけない場合、こちらの人がね。それから考えたらどうなんですか。

○説明者

甲府に行く場合には、こちらのほうが距離が短くなるかと思います。

○住民

そうでしょう。

○説明者

ただ、こちら側から利用される方もおりますので、北側からですね。北側から利用する方もおりますので、中央道に一番直近で……

○住民

でもアンケートでとっているのは、日常生活でどうのこうのでしょう。それから救急車がどうのこうのでしょう。

○説明者

はい。

○住民

それを考えたら、名古屋のことは関係ないじゃない。

○説明者

名古屋のことは関係無いというか、中央道と繋げるとき……

○住民

アンケートの範囲で言っているんですよ、僕は。

○説明者

はい。

○住民

この辺の人の、地域の人のアンケートをとった訳でしょう。

○説明者

はい。

○住民

その範囲で言っている。

○説明者

ええ。それとアンケートと、道路構造的なものとは整備コストの話で、総合的に検討しております。その中で標高を上げてきて、標高を上げた最短距離で結ぶことが道路構造的にも、またコスト的にも一番有利だと判断したところでございます。

○ファシリテーター

ほかに。

○住民

それは本当にちゃんといろいろなデータが出ているんですか。どっちがどうのって比べた。どっかに出ているんですか。

○説明者

そういった形で検討はしております。

○住民

だから、その根拠はあるんですか。どっちがいいと口で言っただけではわからない。

○説明者

そこは議論をして、そのような結論に至ったという事です。いわゆる……

○住民

議論の根拠。

○住民

それがおかしい。

○ファシリテーター

すみません、あと7分しかありません。7分で終わりたいと思います。まだ発言されていない方と思いますけれども、では、女性の方をお願いします。

○住民

すみません、大泉町のイノハラといいます。今回、A、Bルートの中の線の中に入っている者なんですけれども、先日からこの計画段階評価について自分なりにいろいろと見ているんですけれども、基本的に今日会場に来られている方も、もう一度、計画段階評価とは何かという事を勉強していただきたいんですね。それは説明書のほうにも入っていますけれども、3ページですね。計画段階評価の取り組みという事で、事業の各段階と事業評価という事で何のためにこの計画段階評価があるかと。そういう事が書いてあるんですけども、

事業の必要性等が検証可能となるように評価の手法を改善したと書いてあるんです。これまで、前回ちょっとお聞きしましたところ、この計画段階の評価の前段階になる道路交通調査とか、道路整備計画の検討、道路及び交通状況の把握というのは、平成9年の頃のデータだという事で伺いました。16年も前のデータを元にこの計画段階評価を進めようとしている国交省と小委員会の皆さんの見識というか、それにちょっと疑問を持ちます。それで今回、質問したいなと思ったのですが、国交省の方に伺いたいですけれど、平成9年からこれまで高速道路化されなかった訳ですけども、それは何ででしょうか。何の原因があったのでしょうか。あともう1つ、なぜ計画段階評価の中に費用対効果というのが入っていないのでしょうか。その入っていない事に対して小委員会の先生方、もしくは国交省の担当の方々は疑問に思われなかったのでしょうか。それで3番目ですけど、計画段階評価の部分がもう事業化、対応方針が決定された場合ですね。新規事業採択時評価というふうに映るんですけども、そこに来て初めて費用対効果が検討されるというふうになっているんですけど、そこで費用対効果を計算して、これはもう採算がとれないとなった場合ですね。これまでの計画段階評価にかかった費用というのは、全部無駄になるんじゃないかなと思うんですね。今回、10回こういう説明会を開いていらっしゃるんですけども、かなり費用がかかっていると思うんです。こういうカラーの三十何枚にも及ぶ説明書を作る。あと各会場に皆さん国交省の方が出向いて来られる。あといろんな設備をする。そういうことに対しても、非常にお金がかかっていると思うんですけど、これが結果的に計画段階評価が終わって、その次の段階に移ったときに高速道路にしてもどうかわかりませんけれども、これは費用対効果で計算するところのあまり効果が出ないというふうになった場合は、事業計画を中止する事もあると思うんですね。そうなった場合は、これまでの費用というのは非常に無駄だと思うんですよ。それを地方小委員会の先生たちはどういうふうに思っているのかなと、再三、ワーキンググループの二村先生ですかね、経済学か何か専門だという事なんですけれど、やっぱりそういう全体の道路としての費用対効果もそうなんですけれどこれまでの検討にかかった費用というか、そういうのも考えるとやっぱり一番皆さんが望んでいる事を吸い上げてやっていかないといけないんじゃないかなと思うんですね。そうすると前回、私、4つの……ごめんなさい、第2回アンケートに1案、2案、3で代替案を提示していただいて、最終的に整備なしというのも選択肢に入っていたんですけど、その4案……

○ファシリテーター

短目をお願いします。

○住民

すみません。さっきの3点と、あともう1つですね。今回配っていただいた資料の1月31日の計画段階評価の地元説明会の下のところに関連質問で、国道141号は脆弱な道路なので課題の解決には高速道路整備が有効としたという事になっているんですけど、代替案として国道141号を出したのであれば、国道141号が脆弱な道路というのであれば、それを整備する3案を選択していただかなければいけないのに、ここで高速道路を整備するというふうには選ばれるというのは、どう考えても高速道路を整備するほうに誘導しているんじゃないかと思ってしまうんですけど、その辺はどう思われますか。

○ファシリテーター

ありがとうございます。——では、3つご質問がありました。ちょっと短目にお答えください。さっき推進の方からも、何でこんなに遅くなったのかというのがあります。

○説明者

ご存じのように中部横断自動車道、全部一気に造るというのは非常に莫大な費用がかかるという中で、順番で事業を進めてきているという事でございます。まずは東海沖地震等もあるという事で、中央道から南側を先に進めてきているところでございまして、この上信越道と中央道につきましても長野側から整備を進めるという計画的な整備段階でございます。その中で長坂～八千穂区間につきましても、北側の八千穂までの間が着工されたという事を受けまして、下の区間について事業化の検討に入ってきたという段階でございます。

○ファシリテーター

もう1つが、費用対効果がちょっとその後のほうのステップでなぜ入っているのか。あとのほうで費用対効果を出して……

○説明者

先ほど示しましたように、ルート帯の中で1km幅でルート帯を示しているという事で、具体的な細かい費用等を算出する精度まであがっていないこと、またインターチェンジ等の位置もまだ決まっていないこと等を含めまして、その便益のほうもまだ正確に出てこないという事でございます。そういった中で今までの道路事業の一般的な進め方としてのルールとしまして、新規採択時評価の中でB/Cを、費用対効果を算出するという事になってございます。

○ファシリテーター

3つ目が、国道141号は脆弱だと言いながら何で挙がったのか。

○説明者

国道141号は皆さんご存じのように弘法坂を有しております、事前通行規制区間ということで雨が降れば止まる。また歩道が無いところもございます。長沢の交差点のように狭いところがあって、右折レーンが無いようなところもございます。そういう意味で道路は脆弱ということで申し上げました。いわゆる代替案として整備をした時に、国道141号を4車線で整備をした時に地域の課題が解決できるか。地域の課題というのは、あの4つも含めまして多くの課題があります。それらを解決できるかといった時に、高速道路で整備する案が有効という結論に至ったという経緯がございます。

○ファシリテーター

ありがとうございます。すみません、9時50分で終わりにするとお約束しましたので、あとお1人、まだ手を挙げて発言されていない方、この中でいらっしゃいますか。——まだ発言されていませんか。じゃあ、あの方1人だけおしまいいたします。申し訳ありません。

○住民

小淵沢のシンドウと申します。こういう説明会には私、あまり出席したことがなくて、この前、たしか、ここの総合支所でもパネルを使った説明があったと思うんですが、その

時も今回もそうなんですが、この道路をなぜ造らなきゃいかんかという、ここのところの大義がどうも欠落していて、今の状況で行くと非常に説明が困難だと国交省の方も思っているんじゃないかと思うんです。実際この道路が始まった時は、十何年前だと思えますけど28年、今の生涯学習センターに各種団体の役員を集めて説明会があって、その翌日、山梨日日新聞には中部横断道の建設について住民の了解を得たという記事が出て、それ以来進んでいると思うんですけど。ここは今、国交省は道路を造ろうと思っていると思うんですけど、文科省とか、それから経済産業省。そういうところと連携して、この地域をどうしたいか。この沿線をどうしたいか、ちゃんと計画を作って、共同してですよ。今国交省が独立して単独でやったのでは無駄がいっぱい出ちゃうんですよ。実際に国道141号線沿線。昔は、富士川沿線は富士川舟運で一生懸命荷物を運んで何とか生きてきたところですよ。それに対して、身延線ができたために富士川舟運は潰れたんです。その地域は衰退しました。それで身延線沿線があまり発展しませんが、それで発展してきた。今度は道路が大切だといって、国道141号線をずうっと改修してきたじゃないですか。それで前、衰退したところがまた少し力を取り戻した。そこへ今度は、この中部横断道が「どーん」とできた。今までこれで生きられるかと思った地域はまたストロー現象で、この界限はそんな大きな産業が無いからどンドン表へ出るんですよ。その出るのを止めて、ここへどうやって止めるかと。そういう算段もなく高速道路だけを造ろうと言ったって無理があるんです。だから私、高速道路を造るのは反対じゃないです。賛成です。もちろん環境アセスメントを十分重視しながら、環境整備もして造っていくと。それは今の時代ですから当然の話です。だから、そういうことを総合的にここへ提示してもらいたい。国交省は何でも造るという方向にばかり行くから、説明にはもう無理があるんですよ。

○ファシリテーター

ありがとうございます。

○住民

細かいデータはどうでもいいですから、そういうことをちゃんと作って、各省連携して提案をもう一度してもらえますか。

○ファシリテーター

申し訳ありません。あとお1人とお約束したので、これで終わりにさせていただきます。ありがとうございました。じゃあ、これで5分超過してしまいましたけれど、終わりにいたします。私、これで今日最後になりますけれど、今日賛成、反対、沢山意見が出ましたけれど、これが地域の対立を深めるきっかけで無く、これから将来、どうこの地域がなっていくって欲しいか、みんなで話すきっかけになっていけばと祈っております。ありがとうございました。

—了—