

中部横断自動車道（長坂～八千穂）地元説明会

2月3日 長坂総合支所

議事録

○説明者

計画の概要、現在の状況等について説明をさせていただきます。この説明会全体で、同じ県内、北杜市内で全10回、5地区で2回ずつ、平日と休日というような形で実施しております。本日、長坂地区につきましては、先週の水曜日から2回目という事でございます。また、他の地区も含めると、本日で5回目という事になります。これまでの説明会でいろいろご意見等も賜りまして、説明の仕方についても、私ども改善を加えております。1回目と説明の方法ですとか説明の順序などが若干違うことがあるかもしれません。2回目とか複数回出ておられる方からしてみると、前と違う、というところがあると思いますが、中身を変えている訳ではございません。よりわかり易く、ご理解を深めていただくために改善をしているところでございます。それからあと、皆様に本日、会場入口でこういったものをお配りさせていただきました。これは、これまで4回実施してきたもののやりとりを黒板に書かせていただいております。こちらのほうをワープロ化したものをお配りさせていただいております。ただ、やりとりの中で、この場で速記録的に書かせていただいたものでございますので、正式なものではございません。また、板書きをしたもので、若干そのままでは意味が不明なものもあります。そういったものについては、主語等を付けさせていただき作ったものでございます。基本的にはここに書いたものと同じものを書いてあります。ただ、正式なものではございませんが、皆さんが、今後というか今日、私の説明の後にご意見やご質問をいただける時の参考にしていただきたいという事で、皆様のお手元にお配りさせていただいたものでございます。

昨日、こういったものを配って欲しいというようなご意見もございましたので、それを反映させて本日からお配りさせていただいているものでございます。この資料についての補足説明でございます。それでは、資料の説明をさせていただきたいと思います。

(パワーポイント)

中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階の試行という、お手元にこういった表紙が付いている少し厚目のA4の資料でございます。これに基づきまして説明をさせていただきたいと思います。これまで説明してきて、予定では20分ということだったんですが、非常に丁寧に説明をさせていただきたいなと思っておりまして、若干時間が30分ぐらいかかってしまっているところもございます。時間が延びる可能性がございます。ただ、皆さんからのご意見をいただいたりとか、ご質問をいただく時間は90分ということで書かせていただいております。この時間は、会の終了時間が若干延長しても90分は確保したいというふうに考えておりますので、ご理解をよろしくお願いいたします。

それでは、中身の説明をさせていただきます。中身は、全体で12項目の項目に分けて順々に説明をさせていただきます。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の小諸市に至る高速道路でございます。こちらが東名高速ですね。伊豆半島がありまして、新東名のほうです。新東名から分岐しまして、新清水ジャンクションから増穂～双葉、中央道を介しまして、佐久まで行って上信越道に接続するという道路でございます。現在、双葉～増穂間、それから佐久小諸～佐久南間、この間は開通してございます。また、この増穂から南側、身延を通りまして、ずっと新東名に至る区間、この区間は現在事業中ということで用地買収も大分終わりました、工事が今進んでいるという状況でございます。また、佐久南～八千穂の間も今事業中ということで、工事を進めているところでございます。この長坂～八千穂の間、ここはまさに今回の対象の区間となります基本計画区間という位置付けになってございます。

事業の進め方についてご説明します。これは一般的な道路の事業の進め方を時系列で表したものでございまして、こちらから右方向に流れていくものでございます。最終的には開通をして、管理をしていくというところまでが入ってございます。今現在の計画段階評価というのを中部横断の長坂～八千穂間については行っておりますが、その段階というのはこの赤い破線で囲った部分でございます。かなりまだ上流になります。これまでの道路事業というのは、計画を地域の皆さんに公表してご意見を伺ったりというのは、環境影響評価という段階から実施してきたものでございます。この前の段階は、事業者が内部で検討を進めてきていたものがこれまでの道路事業の進め方ではございましたが、事業の実施過程の透明性をより確保するという目的から、今まで事業者内部でやっていた段階、いわゆる計画段階と呼んでおりますが、この段階についても地域の皆様にご意見を聞きながら進

めるという、今回のこの取り組みは新たな取り組みでございます。この計画段階を経まして、環境影響評価、必要に応じて都市計画決定等の検討、その後には予算がついて事業着手ということで工事が始まるという格好になります。その後には用地買収等をさせていただきまして、工事をして開通と。供用という言葉を使っていますが、いわゆる開通ですね。開通をするというのが一般的な道路事業の流れでございます。その中で、今、長坂～八千穂はこの位置にいるというふうにご理解ください。

この計画段階評価の取り組み、先ほど赤い枠でご説明しましたが、その段階では何をやるのかというのをこちらのほうでご説明いたします。上に書いてありますが、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるため、これが目的でございます。事業の必要性等が検証可能となるよう評価の手法を改善するとともに、計画段階での事業評価を実施する事でございます。具体的に何をやるかという、その地域の解決すべき課題、そういったものを把握して原因分析を行います。それに対して、その課題を解決するための政策目標という、いわゆる目標ですね。課題があって、それを解決するための目標を明確化して、その目標を達成するためにどういった代替案があるかというものを比較、評価します。その代替案の中から対応方針を決定していくという事でございます。

計画段階評価という、これそのものを実施するのが第三者委員会という事で、いわゆる学識経験者等を入れました第三者委員会を設置して、この中のこういった事を決めていくというのが計画段階評価という事です。計画段階評価が終わった後、都市計画や、先ほどご説明しましたように環境影響評価というものを実施しまして、新規事業採択時評価ということで、事業をやるかやらないか、これは計画の検討をします。その決まった計画というものをやるかやらないのかということを再度ここで評価いたします。この段階で費用対効果、そういったものを評価しまして、事業着手となれば事業を実施していきます。その後も再評価ということで、必要性の再検証ですとか開通した後の事後評価ということで、評価を実施していくという事になります。その段階で、一番最初の評価を実施するのが計画段階評価でございます。

計画段階評価を行う第三者委員会の位置付けでございます。国土交通大臣から諮問を受けました社会資本整備審議会という諮問機関がございます。その諮問機関の下部組織にあたります道路分科会、その道路分科会のまたさらに下の関東地方のものを審議いたします関東地方小委員会、この社会資本整備審議会の中の関東地方小委員会の中で今回の計画段

階評価の審議を行っております。

こちらが、計画段階評価、平成22年から実施しておりますが、その現在までの状況を1枚にまとめたものでございます。後ほどこれの中身を詳細に説明していただきますが、ここでは概要をご説明いたします。平成22年12月から第1回の地方小委員会と書いてありますが、この段階から計画段階評価を実施してまいりました。その間、第1回コミュニケーション活動として、アンケートを第1回、実施しております。また、第2回コミュニケーション活動として、アンケートとオープンハウスを実施しております。この第1回アンケート、第2回アンケート、オープンハウスを受けまして、昨年の4月に第5回の地方小委員会を実施しまして、「中間とりまとめ」というものを出しております。この「中間とりまとめ」の中に位置付けられました追加的なコミュニケーション活動ということで、7月に意見交換会を南牧村で実施しまして、その報告を第6回の地方小委員会で受けまして、10月の4日の段階でルートを検討するワーキンググループというものを設置しなさいという事を地方小委員会で意見をいただきました。それに基づきまして、ワーキンググループを今現在設置しまして、ルートの検討を行っている段階でございます。このワーキンググループの中身がこちらです。第1回ワーキングを11月に実施しました。この段階で後ほど説明します複数案というもの、ルート案というものを提案させていただいております。第2回ワーキングにおいて、これが1月に行われましたが、現地調査、実際に北杜市にワーキンググループのメンバーの方に来ていただいて、ルート等につきまして視察、現地調査を行ってございます。それが終わって、今現在は地元説明会を全11回、北杜市内におきましては10回でございますが、それを現在行っている最中でございます。

ここで、先ほど冒頭に申し上げましたように、皆様からご意見等を賜りまして、そのご意見を第3回のワーキングのほうに報告を全てさせていただきます。それらを踏まえてルート案というものをとりまとめて行きたいというふうにご考えてございます。ただ、この地元説明会から先の部分はまだ予定でございますので、今後検討しながら進めていくという事になります。

では、先ほどずっと簡単に説明した内容につきまして、個別に流れに沿って説明してい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、第1回のアンケートを実施してございます。平成23年2月から平成23年の3月まで、約1ヵ月間にわたりましてアンケートを実施しております。

内容としましては、周辺地域の課題というのはどんなものがあるかなど。それらを解決するための目標というのはこんなのがどうだろう、ほかに考えられる対策案ってどういふものがありますか、というような聞き方をしてございます。回答数としましては、アンケートでは6,300件、WEBで回答いただいたものが1,100件いただいております。また、あわせて地元自治体9市町村、あと経済界等62ヵ所からもご意見をいただいているところでございます。こちらが第1回アンケートで用いたパンフレットと申しますか、アンケートの冊子の内容でございます。アンケートの目的、計画段階評価で皆様のご意見を伺い委員会に報告します、という部分。その計画段階評価の進め方というものを載せさせていただいて、周辺地域の道路の状況という事で、そちらのほうを載せさせていただいております。それを踏まえまして、周辺地域の課題という事で、周辺地域では4つの課題があると考えていますという事で、私どもとしてはこういう4つの課題があると思っているんだけどどうですかね、という事を皆さんにアンケートとしてお聞きしております。周辺地域の課題を解決するための目標としては、この5つが考えられます。それから、どうですか、というような事をお聞きしています。その次がこの下で、これらの課題を解決する目標を達成するためにはこういう対策案を考えています、という事で、全区間で新たに道路を整備する案と旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案というものを提案しております、これについてもご意見をいただいているという事でございます。それらを実施することによって、こんな整備効果が期待されますという事を載せさせていただいたうえでアンケートを実施しました。「周辺地域の課題について、課題だと思いませんか。」「課題を解決するための目標について、解決するための目標だと思いませんか。」「対策案についてご意見がございましたら、また考えられる対策案がございましたらばお聞かせください。」という形で第1回アンケートを実施しております。

その後、第2回のアンケートを実施してございます。こちらのほうは第1回アンケートを踏まえまして、第2回目のアンケートとして実施をしたものでございます。平成24年1月から2月までの間、約1ヵ月間において行いました。内容としましては、課題を解決するための目標、それから対策案について、その他、中部横断自動車道についてという事でご意見をお聞きしたところでございます。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たところでございます。また、第1回アンケートと同様に、経済界60団体、また地元の9市町村からご意見をいただいたところでございます。

第1回コミュニケーション活動と同様に、周辺地域の課題についてご意見をいただきました。先ほど、第1回アンケートの時には、課題は4つだったと思います。その4つを、第1回アンケートのご意見をいただきまして、第2回アンケートでは、この9個の課題、周辺地域の課題ということで設定をし、これについてご意見をいただいたという事でございます。同様に、それらの周辺地域の課題というものを解決するための目標としては、先ほど5つあったんですが、第1回のアンケートを踏まえ、4つ増えました9つの目標を設定しご意見をいただいたところでございます。

こちらが対策案でございます。先ほどの周辺地域が抱える課題、そこからそれを解決するための目標、その目標を達成するための対策案ということで、対策案についてご意見を伺っております。第1回アンケートでは、案の1、案の2だけでございましたが、第1回アンケートで、他に考えられる対策案はございますか、という事もお聞きしてございます。その中で、国道141号を改良する案というものもあるんじゃないか、というご意見を多数いただきましたので、それらを反映し、国道141号を改良する案というのを第3案として付け加えまして、第2回アンケートを実施してございます。また、一応これらの案と比較するために、整備なしにした場合にどうなるかということ参考として付けさせていただいております。こちらのほうが対策案の特徴を示したものです。案の1、案の2、案の3、整備なし、おのおの案につきまして、こちらは政策目標ですね、課題を解決するための目標に照らし合わせまして、そのものがどうなのかという事を具体的にデータとして提示をさせていただいております。こういったものを載せまして、皆様からご意見をいただいたという事でございます。

これが第2回コミュニケーション活動、アンケートの要旨になってございます。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事で、第1回アンケートでいただいた広域的なネットワークに関するご意見を載せさせていただくとともに、東日本大震災を踏まえて緊急提言というものも掲載をしております。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のうち、今後の計画の具体化に関するご意見ですとか、地域と一体となった取り組みに関するご意見、こういったご意見も載せさせていただきまして、アンケートを実施してございます。目標の中で特に重要と思うものを選んでください、対策案についてもご意見をお聞かせください、という形での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ていただくために、第2回コミュニケーション活動の一環として意見聴取を行うという目的で実施したものでございます。実施期間は平成24年の1月から2月の約1ヵ月間。9市町村におきまして全18回開催してございます。延べ91名の方に参加をいただいたところでございます。

今申し上げました、第1回アンケート、第2回アンケート、それからあとオープンハウス、非常に多数のご意見を賜ったところ。その多数のご意見を賜ったものを4月の小委員会において「中間とりまとめ」としてまとめたものがこちらです。「中間とりまとめ」というのは、検討している段階での中間的な、途中段階での方向性というものをとりまとめたもので、最終的なものではございません。そういったものをまとめたものでございます。

上は、意見を伺いながら対策案の検討を進めてきたところ。以下の通りとりまとめる、という事で、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事から、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うえで当委員会の最終的な評価をとりまとめるという事で、中間的にとりまとめられたものでございます。こちらは、先ほどの各対策案の比較表と同じですが、こういった内容のデータについて評価をしましてとりまとめたという事でございます。こちらのほうは「中間とりまとめ」の時に意見を聞いた結果という事でまとめたものです。

質問1、課題を解決するための目標としてはどんな意見があったのか。質問の2、対策案に関する意見としてはどういったものがあったのかというものをとりまとめて「中間とりまとめ」に至ったものでございます。

「災害時の代替路確保」を重要としているほか、各地域の実情に応じ、「生產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りました。また、一部地域の住民等からの回答では、「環境・景観の保全」が特に重要という意見があったという事でございます。また、対策案につきましては、案の1または案の2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もあったというような形でまとめてございます。

先ほどの「中間とりまとめ」の中で、さらに追加的なコミュニケーションをやりなさいという事になりましたので、それを受けて行ったのが7月8日に長野県南牧村で行いました意見交換会というものでございます。こちらのほうは出席者12名で、各分野の方々、住民の方も入りました。そういった方々からご意見をいただく意見交換会というものを実施したところでございます。この意見交換会では、「環境・景観の保全」について、「旧清里有料道路の活用」という2つの重要なテーマについて、さらに掘り下げて意見をいただくという形で進めさせていただいたところでございます。

その7月の意見交換会について、10月4日に関東地方小委員会にそれらも含めて報告をされました。その中で、委員からの主な意見という中にありますが、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の懸念。懸念というのは何かというと、非常に勾配がきつところがあって、冬場等は危ない、という意見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意見をいただいております。これに基づきまして、今回ルートを検討しておりますワーキンググループというものが設置されました。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しなさいということでございます。

このワーキンググループを設置しまして、第1回ワーキンググループを11月21日に実施しております。このワーキンググループは、先ほど申し上げましたように、清里高原の南側を通るルートを含めてルートを検討すべきという位置付けで設置をされております。よって、このワーキンググループは山梨県内区間、山梨県境に近い長野県内区間の一部は必要に応じて、ルートですので、県境でぱっとそこで検討を終えるという訳には行きませんので、長野県内区間も必要に応じて含む事になりますが、専ら山梨県内区間のルート検討がこのワーキンググループの検討の内容でございます。11月21日に実施してございます。メンバーとしましては、久保田埼玉大学の教授、小濱、二村という3名が委員になってございます。そのワーキンググループの中でルートを検討していくのがこのワーキングの役目でございますので、じゃ、どうやってルートを考えましょうか、ということの基本方針をとりまとめたものがこれです。第2回のアンケートからこういう意見をいただきました、という事をまとめてございます。地元自治体、山梨県、北杜市、南牧村からいた

だいたご意見をまとめてございます。それらを踏まえまして、ルート帯、これから説明しますが、ルート帯というルートの幅はどうやって設定しましょうかという基本的な考え方を、それから、連結可能位置、インターチェンジでございます。インターチェンジの設置をどう考えるかということの基本的な考え方を、ご意見を踏まえた上で設定しました。

これが先ほどの下に書いてあった、基本的な考え方を踏まえて提示しましたルート帯でございます。案は2つございます。1つは青い線、A案、もう1つは緑色の線、B案。この2つの案を提案してございます。幅は1kmの幅でございます。なるべく議論を深めるためには、ルートの幅は狭いほうがいいのですが、現段階ではまだ設計、それから現地の詳細な調査等を行っている訳ではございません。ルートの幅、実際には、道路としては4車線の道路であれば20mちょっとなんです、それらのルートを具体的に設定するには、そういった詳細な調査と設計が必要になります、そういったものをまだ行っていない段階ですので、後々ルートが変わる可能性も含まれております。よって、今回はこの範囲内でルート検討を進めていきますよという事で、この1kmという幅を持たせております。

この絵は先ほどの絵と同じですが、長坂インターチェンジの若干北側からルート帯が始まっております。なぜ長坂なのか、という事についてもこれまで非常に多くの皆さんから質問をいただいてございました。中部横断自動車道は、新東名から身延を経まして、双葉ジャンクションという所に接続している。ここはもう開通しており、それは皆さんご存じだと思います。今回の長坂～八千穂というのは、目指すべきところは長野県内の野辺山付近を目指していくという事になります。この周辺の地域としまして、八ヶ岳が西側に、また東側には金ヶ岳を中心とする山地部が非常にせってきております。その山地部のほうにルートが入ってしまいますと、道路の勾配上、道路構造上、非常に厳しい状況になります、道路構造令という私どもが道路を造るときの基準なんです、それを満足する事が非常に難しくなっております。そういった条件下で考えてみた場合、中部横断自動車道が標高350mの双葉ジャンクションから野辺山付近の1,360m、ここまで上がってこなきゃなりません。これは引き算をしますと標高差が1,000mでございます。この標高差1,000mを上っていく際に、一部中央道を使いまして720m、ここまで約370mありますが、その標高差を、中央道を使って標高を稼いで、野辺山から一番近いところからルートを結ぶというのが道路構造上、また道路コスト的にも最も有利と判断して、長坂インターチェンジの若干北側の位置からのルート帯というものを設定させていただ

たというものでございます。

そのルート帯につきまして、先ほど説明したこの位置なんです、他の道路はどうかということ、まず1つは、この辺が小淵沢、長坂、大泉、高根と、これらの地域の集落、また別荘、またいわゆる土地利用、そういったものを勘案して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は、希少な動植物が生息する鳥獣保護区ですとか、国定公園というのが設定されておりますので、この地域も回避する形になっております。また、野辺山付近には宇宙電波天文台というのがありまして、この天文台への影響範囲、半径約1kmのエリアにつきましては、ルートを設定できないという条件がございます。そういったものも考慮しまして、この2つの案、ルートA、B案を設定したものでございます。

また、連結可能位置でございます。インターチェンジの位置につきましては、このルートの中でどこにインターチェンジを付けることができるか、という検討を行いました。そのときには冒頭申し上げた、それを考える基本的な考え方、住宅地・集落や公共施設へのアクセス性に配慮する。また観光地へのアクセス性、また交通を受ける道路も無くてはいけませんので、主要な道路への連結。あとは間隔。いっぱいあればいいというものでもございませんし、遠くにあると困るという事もあります。それらの連結位置の間隔にも配慮し、今現在このルートで考えられる位置というものをピンク色の丸でお示したものでございます。まず、A案、B案共にでございますが、国道141号、またはレインボーライン、この辺であれば接続ができるだろうと。A案につきましては、ちょうど一般県道清里須玉線ですね。ちょうど海岸寺のほうからずっと来て下りてきて、清里を抜ける道。ここにインターチェンジとして連結をする事が可能だということ。B案につきましては、国道141号に接続することが可能という事で、その連結区間の位置を示したものでございます。現在は、どの箇所にインターチェンジを設置するというのは決まっておりますが、今後、ルートを詳細に検討していく中で観光施設へのアクセス性ですとか、住宅地・集落や公共施設へのアクセス性というものに配慮しながら具体的な位置を決定していくというものでございます。

ただ今、説明しましたルート帯A、B、この2つの案を比較したものでございます。違いは、主要な観光地間の連携向上という事でJR清里駅までの時間が違うこと、あと、費用が違うことで、費用がA案は1,700億から1,900億円、B案につきましては1,600億から1,800億円という形でございます。

以上のルート帯（案）というものを第1回ワーキングのほうに提案させていただきました。それを受けまして、第1回ワーキンググループでいただいた意見でございます。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案、B案を対象として検討することで了承。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。今後、現地調査等を踏まえてとりまとめていきたいという事です。また、第1回ワーキングでの審議において、第2回ワーキング、現地調査については、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話をいただいた他、今後予定されている地元説明会、本日の地元説明会ですが、この地元説明会では、これまでの検討経緯をきちんと説明しなさいと。また、その際には、中央道への接続箇所は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をしないといけないとお願いしており、それらを踏まえ、今現在こうして地元説明会に取り組んでいるという事でございます。

第2回ワーキング。先ほど第1回ワーキングでしたが、これは第2回ワーキング、現地調査を行いました。1月12日に現地調査をした際のルートでございます。甲府で集合しまして、中央道に乗って小淵沢から来て、北側のレインボーライン、それからあと清里周辺、長野県内の野辺山周辺を通りまして、おのおのルートの交差位置等、いろいろ現地の状況を視察していただいたという事でございます。これがそのときの映像でございます。バスで移動しています。当日は非常に天気が良くて、景色が、八ヶ岳をはじめ甲斐駒、富士山まで全て眺望が見渡せたというものでございます。これもそのときの状況です。大泉支所におきまして、報道機関に公開させていただき、視察している状況等をマスコミのほうに公開したものでございます。以上が皆様のお手元にお渡しした資料の内容でございます。

繰り返しになりますが、今日の位置付けを再度確認しておきたいと思っております。今日の位置付けとしましては、ルートを検討するワーキンググループの中で、第1回、第2回と実施し、地元説明会、今現在この段階でございます。本日いただいたご意見等につきましては、第3回ワーキングのほうに全て報告をさせていただきまして、今後、第3回ワーキングでその内容について審議いたしまして、最終的にはルート案としてとりまとめていきたい、そのように考えてございます。ただ、そこは予定でございますので、そういった予定で今現在、地元説明会をやっているということでご理解いただけたらと思います。

また、すみません、ちょっと時間が長くなって申し訳ないですが、これまで4回ほど地元説明会をさせていただいた中で、非常に多くのご質問をいただいている2点についてお話をさせていただきたいと思っております。まず1点目、いわゆる必要性でございます。中部横断の必要性は何か、という事のご質問を沢山いただいております。必要性としましては、これまで2回のアンケート、それからあとオープンハウス、意見交換会でお聞きした事、ご意見を踏まえまして、課題を解決する目標のうち、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」が特に重要とされております。まさにこれが必要性であるかと思っております。また、これまで様々な必要性に関するご意見とともに、県及び市からは、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、それらを期待するという必要性に関わる要望を多く受けているところでございます。あと、もう1つの必要性としましては、中部横断自動車道南側の区間と長坂を含めた区間、新東名、中央道、上信越道を結ぶことによりまして、このオレンジ色で描いたような形での、いわゆる首都圏を中心とした環状道路としての機能が発揮される道路でございます。首都直下型地震ですとか東海沖地震、そうした場合に、この東名高速道路の状況というのは、多分、規制して動けない、というような状況も出てくるかもしれません。そうした場合、今現在の首都圏に例えば救援物資を送る場合に、1本の道路に頼っていくのではなく、内陸部を通るこういった環状的な道路を有するということが非常に重要になっております。これによって、中京圏、首都圏を結ぶ複数のルートが確保され、災害時の緊急支援、そういったものにも活用できるというふうに必要な性を期待しているところでございます。あと、もう一点でございます。多く質問をいただきましたのは、国道141号改良案というものが第3案で出ましたという事で、その扱いはどうなったのか、という事について多くご質問をいただいております。この件についてもこの場で説明をさせていただきます。国道141号は、皆さんご存じのように、弘法坂を初めとする非常に勾配が厳しい区間を有する道路でございます。また、幅員も今現在2車線で、割と狭いところもあつたりとか、歩道が無い部分も多くあるという事で、現況の国道141号は非常に厳しい道路だというふうにも認識しております。第1回アンケートにおきまして、案の1、案の2という高速道路と旧清里有料道路を活用する案というものを示させていただいている

ところでございますけれども、ほかにも案があったら提案ください、というアンケートに対し、国道141号を改良すればいいじゃないかというような意見を多数いただいております。それを受け、4車線拡幅するという事で、一般道路でございます。国道141号は一般道路なんです、4車線拡幅をするという事で、案の3を作って第2回アンケートで提案をさせていただいたところでございます。アンケートで、1案、2案、3案について、また先ほどの比較表を用いまして、各小委員会の中でも評価をしていったというものでございます。それによって、第2回アンケートを実施した訳でございますけれども、アンケートの結果を踏まえると、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短縮」というものが非常に重要だというご意見をいただいております。いわゆる課題、目標ですね、この赤く結んだところが特に重要というご意見をいただいて、これらの課題を解決するための目標として設定したものを、これを解決する対策案としては、高速道路の整備が有効ということで、「中間とりまとめ」を実施したものでございます。よって、いわゆる提案した対策案について、これらの課題がどういふふうで解決できるかということの評価したうえで、相対的に高速道路で改良するほうが有効だという事を小委員会で「中間とりまとめ」として出したというものでございます。

以上2点ほど、ちょっと質問が多かったというところでご説明をさせていただきました。以上が私の資料の説明でございます。ここでちょっと1点、今度は主催者側の立場としてお願いがございます。これまで4回やってきまして、非常に様々なご意見がございます。賛成の方、反対の方、条件付きで賛成の方、条件付きで反対の方、今日は、自分はまだ決めかねているけども皆さんの話を聞きたい、ということでこの場に集まった方もおられます。また、賛成とか反対では無いけれども、道路というのはこうあるべきじゃないか、というご意見をお持ちの方、いろいろ方がおられますので、この場でいろいろ意見が出るかと思っております。それらにつきましては耳を傾けていただけますようお願いしたいと思います。私どものほうも様々な意見をいただき、それを第3回ワーキングに報告すること、それが非常に重要だと思っておりますので、誹謗中傷、やじ、そういったものは行わずに、発言されている方の意見に耳を傾けていただくという事を重ねてお願いしたいと思います。

また、限られた時間でございます。限られた時間の中で、より多くの方にご意見を賜るということで、1人の方でなるべく時間をかけずに簡潔に話をさせていただきたいというこ

と、あと、いろいろな意見、いろいろな方に多分ファシリテーターさんは発言を当てるといような形になろうかと思っております。その際に、当然限られた時間ですので、私は言いたかったけれど当たらなかったじゃないか、という事があると思っております。お手元にこういった紙を配らせていただいております。これはファクスと郵便両方ありますから、どちらを使っても構いません。この場で書いていただき、私ども事務局のほうに渡していただいても構いません。私どもは、ここに書かれた意見も、今日この場で出た意見も、同じ同様の扱いとして第3回ワーキングに上げていきたいと考えてございますので、この地元説明会の進行をそういう形でやっていきたいと思っておりますので、ご理解とご協力をお願いしたいと思います。私の説明は以上です。

○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、皆様にご説明をさせていただいたとおり、ここ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をお願いをさせていただきたいと思っております。参加者の皆様、よろしいでしょうか。——それでは、よろしく願いいたします。

○ファシリテーター

萩原と申します。よろしく申し上げます。私、普段は地域おこしですとかまちづくり、村づくりの住民参加の仕事をやっているんですけども、今日はこちらで進行のお手伝いをさせていただきます。できるだけ沢山の方からご意見を伺えるようにお手伝いさせていただきます。それから、1つご確認なんですけれども、一番初めの時に、初回のときに、フロアのほうから発言される方は名前と地域というのを言ってから発言してもらいたいというご意見があったんですけども、今日もそのようにしてよろしいでしょうか。

(賛成者拍手)

では、そのように、発言の方は地域とお名前をおっしゃってから発言をお願いします。時間なんですけれども、90分という時間をいただいております。今から90分ですと4時25分になるんですけども、いつも10分、20分ぐらい延びてしまうようですが、今日、実は会場の都合で5時までにはきれいにしてお出なければいけないと伺っておりますの

で、4時半ぐらいに、4時25分を目指して終わりにしますけれども、延びても5分位しか延ばせないという事で、初めからご了承いただいておきたいと思います。では、時間ももったいないので、早速、質疑応答に行きたいと思います。では、お手を挙げてお願いいたします。じゃ、後ろのほうからお願いいたします。

○住民

私は大泉のガクショウと申します。大泉の会場と今日、2回目です。もう一回あったかな。ただ、ちょっと今まで皆さんの意見を聞くばかりでお話しする機会が無かったですけども、先ほど始まる前に心構えという事で、今日の発言の要旨とか、そういう形のご指導がありましたんですが、これは私も反省を込めてなんですけど、今までの皆さんの発言の中でどうしても自分の立場というか、小諸地域のことばかりを考えているんですけど、道路というのは基本的に繋がらなかつたら機能しない、役立たない。先ほどの説明の中にも救急車の問題がどうか、救急車が質問の中で県外を越えてはいけないとか言うんですけど、あれは基本的には野辺山の方が佐久の病院へ行くのにどうなんだろう、という、長野県の方のための作られたお話だろうと私は思っているんです。そういう意味で、以前7月の説明もあったと思うんですが、どうして道路で繋がる相手の地域の方と一緒に話をする機会を持っていただかないのか、逆に我々が持とうとしないのか。その辺に關してもう少し心を改めたいなと思います。それで、今回南牧村の平沢で1回開かれるということで、その条件は開かれていないという事で部外者禁止だよ、地域の方のご希望だよという説明書きがあったと思います。それは地域の方のご希望だけでも、別に私の意見が正しいとは言いませんけど、一緒に話をするという意味であれば、国土交通省の方がそんなこと言わないで、傍聴だけでもいいから入れてやってよとか、そういうふうな温かいご指導があつてしかるべきで、地域で固まるなら勝手にやれよというようなお考えでは困ると思います。一応、また機会があれば、その続きをお話しさせていただきたいという事で、お答えは当然結構です。必要ありません。

○ファシリテーター

ご意見ということで。では、後ろの方、お願いします。

○住民

私は大八田のウテです。私は住んでいません。1ヵ月に何回か来ますが、それはまた別にして、住所は長坂の大八田という、光洋電子のすぐ下にあります。それで、さっき長坂になぜか、という事のご説明がありましたが、こういう地図がありましたが、以前はこんなルート無かつたんですね。もっと上だつたんですね。それが描いていないんですけども、大変不愉快です。何で突然この新しいものが作られたのか。元のルートはなぜ駄目なのか。それで、元のルートというものの位置付けは何だつたのか。それをもし変えるんだつたらば、その案を作つた建設省の方の手落ちでは無いのかと。私はだからこの案に反対します。手続的なことがあつたのかも知れません。私にはまるでわからず、ここは通らないよと言われていたんで、実のところ、この正月にこの話を聞いて大変びっくりしました。すぐ反対という横断幕を家に作りました。段階的な何とかかというような事をご説明がありますが、それはいくらでも勝手に変えられるというためのものではないかと今、ご説明を聞いて思ったところでもあります。さっき、なぜ長坂かという説明で、高度が高くなる事によって野辺山に造りやすいと言つていましたね。それだつたら、なぜそれを下げたのか。逆ではないでしょうか。反対です。

○ファシリテーター

なぜ初めのときはあちらでというご意見、ご説明をお願いします。

○説明者

では、お答えします。確かに最初、アンケートの中には入つてございますけれども、これにこんな感じで、あの時はこれの3倍ぐらいの太さでルート帯というものを設定しております。それによって第1回アンケート、第2回アンケートを実施しております。その第1回アンケート、第2回アンケート、また意見交換会を受けまして、10月4日の日に第2回の関東地方小委員会、24年度の第2回を実施しました。その中で、進め方についての委員長の提案として、南麓地域での整備の異論、旧清里有料道路の活用の懸念という事でございます。これはいわゆる南麓地域というものに対しての整備が非常に望ましくないという声を多数いただいたという事。あと、旧清里有料道路というものを活用するという事を考えていた訳ですが、その旧清里有料道路を活用するという事について、非常に勾配

等が厳しいと、冬場の交通安全上の問題があるので、そういった高速道路みたいな道路、交通を流すことはできないというご意見が多くあったという認識でございます。そういった認識の元に評価を実施しまして、最終的に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というものを設置しなさいという委員長からの提案に基づきまして、今回のルート案、A案、B案の提案に至ったという事でございます。

○ファシリテーター

今の方、よろしいですか。質問に対して。

○住民

納得いきませんがね。大体、元のルートのほうが短いじゃないですか、清里に行くには。いろんなことで納得いきません。

○ファシリテーター

納得いかないというご意見で。はい。

○住民

大八田のカミヤですけど、今、小林さんが説明した南麓地方という事で、南麓を通さないという言い方をされましたが、今の新しい案でも南麓だと思んですが、違いますでしょうか。これはちょっと非常に説明がおかしいと思います。それと、彼が言ったのはこの図なんですけど、実は前のコースと微妙に食い違っているんですね。特にこの長坂の辺で。見てもらわないとわからないものですから、彼に説明をしたんです。それで、その部分になぜ前のコースとは違う部分が含まれているか。それはどういうふうにワーキンググループに説明されて、ワーキンググループが決めたのか。その議事を出してください。どうでしょうか。出していただけますでしょうか。やっぱり急にこういうふうなルートを変えられると、やっぱり住民としても言わざるを得ません。お願いします。

○ファシリテーター

今2つご質問がありました。1つは、この新しいルートは南麓ではないのか。八ヶ岳南

麓ではないのか、というエリアの問題。そして、ルートが微妙に移動してきたのではないかと、その議事録を出してほしいという、それについてお願いいたします。

○説明者

南麓というものの定義には様々なご意見があるかと思いますが。そういった中で、清里高原の南側を含めて検討しなさいという事をいただいております。清里高原の南側のルートという事で、私どものほうとしては、国道141号から西側、かつレインボーラインから北側というエリアが清里高原だという説明をさせていただいて、今回のルート案をワーキンググループのほうに提案させていただいたところでございます。また2点目が、今回のA案、B案のルートにずれてきた部分の議論の議事録をという事でございますけれども、関東地方小委員会の議事録は全て公開させていただいております。その中によって、議事録をという事であれば、その部分を見ていただくという事になろうかと思っております。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。はい。

○住民

大泉のニシオカですが、やっぱり南麓ですよ。私は12年前に南麓に来たんですね。景観と自然環境に惚れて、ここへ来た。14年間ぐらい土地を探したんですね。で、こっちへ来て。つまらないことですが、私の大学の専攻は朝鮮学と朝鮮語なんですよ。その中で私は浅川巧さんのことを知って感動して、それも理由の1つなんです。浅川巧さんというのはどういう人物だったか、ご存じだと思いますね。この日本の誇り人です。生まれは高根、私の家から800mぐらい下なんです。植民地時代に朝鮮半島のげ山に植樹した人です。そして何よりも自然と山と景観、そして陶器を愛した人なんです。あの兄弟はね。

浅川巧さんの生き様というのがあるので、今日の南麓にそれが息づいて、今日の南麓のすばらしい景観を作っていることは間違いないんですよ。その南麓をコンクリートで埋める、破壊する、こんなことは許されないでしょう。浅川さんは韓国の人々に深く愛されていて、年に1回、ものすごい大きな式典が韓国の人たちの手で開かれているんです。韓国の人たちは、ただ、今回こんなことがあったら非常に忸怩たる思いがあると思っております。

しかも、私、昨日来から言っているように、今回の道路建設でこの地域が活性化するとかというようなことはまずないと思いますよ。莫大な借金だけが残ると。静岡空港、平成9年。これは旅客が何人来るか、当初の見込みが138万人だったんですよ、政府は、国交省は。平成11年、41万人しか来ていない。茨城のひたちなかの短い道路、これは1日に15,000台通行すると国交省は予測した。ところが、現在3,300台。何と借金が、借財が409億円ですよ。そうすると、今回いろいろなことを国交省は言いますが、国交省は非常に自分に都合のいい資料しか出さない。そしてワーキンググループとか委員会の人をこっちへ連れてきて話をしたらどうかと、そうしたら、すぐに誤解は解けると言っても連れてこない、資料は出さない。一昨年の北陸新幹線、私、あれは認められないと思っていたら、費用対効果が1対1.1で、1億円投入したら(1億)1,000万しか利益が上がらない、利益が出てこない。それでも合格だったんですよ。今回、費用対効果の数字を出しなさいと。私はもう3回目ですよ、国交省に言っているのは。出さない。決まったときに出すと。決まってから出すというのは、いつできるのか。今出すべきなんですよ。こういう都合のいい事をやっている。もう1つ最後に、もう終わりますけど、今日、景観問題というのは世界的な問題、課題でもあるんです。ですから日本の道路工事、公共工事を含め、景観の観点から議論されている問題は非常に多発していて、これは避けられない問題なんです。美しい田畑と山並みが造る南麓からの優麗な景観、それは過去からの預かり物であるということは紛れもない事実で、ここ南麓は世界に誇れるものであって、北杜市だけでなく国交省のものでは当然無く、日本の財産として守り発展させ、次代に残していかなければなりません。景観問題は、だから決して主観的、個人的なものに留まるものではなくて、みんなで共有し、人々の暮らしの中で守り育てていく未来志向型の重要な問題であって、地球を守る運動でもあります。私たち夫婦は今、大泉に住んでいるんです。大泉だけど、すぐ前が高根なんです。ちょうど大泉の一番下。私たち夫婦は現役のときの仕事柄、悩む青年たちに小さな憩いの場と考えて、この南麓に家を建てました。終の住みかです。そういう移住者もこの地域には多い。元々お住まいの方ももちろん、移住してきた人の中には特技、才能、力量をお持ちの方はいっぱいおられます。また同時に、様々な障害をお持ちの方もおられる。そういう人たちの命を奪うことになるんじゃないですか。それらに行政はどう対応するのか。現在は私たち、朝起きると八ヶ岳と富士山が本当に丸見えなんです。生きがいの1つであります。それが、これができると朝起

きると橋脚と騒音、これは許せないですよ。そういうことはやめていただきたい。

○ファシリテーター

景観が重要、それから費用対効果が見えないというふうなご意見だったと思います。お願いします。

○住民

はじめの部分はちょっと発言時間には入れないでください。確認したいんですけど、この前——僕、申し遅れました。上津金のモトハシと言いますけども、地元でやる前に、生まれて初めてですよ、こういう経験をするのが。だから、初めに聞いておこうと思ってこの間、高根の会に行って、そこで手続き上の問題でちょっと聞いたら、すぐその後で議員さんだか何かが、今日は高根の会なんだから、高根以外の者は発言するな。みたいな事を言われて、ひどく不機嫌になってしまったんですけども、そういう事は無いですよ。

○ファシリテーター

はい、そういうことは無いです。

○住民

今日は北杜市の会ですよ。

○ファシリテーター

はい。

○住民

それが1つ初めに確認しておきたかったこと。それから、国土交通省の方にちょっとお願いなんですけど、僕は初めから案が配られた時から、何で今、こういう高速が必要なんだろうと。最近になっているいろんな事、例えば笹子の問題だとか、そのもっと前、福島の問題だとか、いろんなことが起こってくると、今、30~40年前にやったことのツケがいっぱいあちこちで出てきていて、どこもお金が足りなくて、足りなくてしょうがない。

だったら、そっちのほうへやらないと日本中、危険な所だらけで、こっちのほうを先にや
って欲しいなという思いではじめから疑問を持っていたんです。だから、この案が出たと
きに何とか地元でそういうふうな形で、地元からもそういう声をあげたほうがいいと思
っていたんですけど、国土交通省の方にお話ししたいと。試しにこの間、ともかく出てみ
ようというって出たんですけど、大変丁寧に資料も作られて、説明も非常によく、わかり易
くというか、筋道を立ててやっていたのはとてもよくわかるんですが、私自身
も教員だったんですけど、喋って聞かせたりする事をやっていたんですけど、僕、ずっと部
落の方の中を、ほとんど8割ぐらいのところを廻ってお話ししましたが、あの早さであ
の資料を説明されて、多分、僕ずっと回って、お年寄りの方も多し、とてもじゃないけ
ど、僕も今日2回目聞いて、何となく流れがわかってきた。もう一回家に帰って全部読み
直したら何とか理解できるかな、と思ったんだけど、そのところ何とか工夫できないで
しょうか。そうしないと、地元の説明会は説明会としての意味を持ってこなくなるんじ
ゃないかと。僕が廻った方みんな、よく話は聞いてくれるんです。わかりました、と言っ
て、一応、部落の方の半数以上の方は賛同の署名をしていただいたんですけど、だけど、当日
も必ず行って話を聞くよと言うんだけど、この話を聞かれても、きっとみんな何もわから
ないんじゃないかなという心配がすごくあるので、その点を何とか。大変難しい注文だ
と思うんですけども、ぜひその点をお含み置きいただいて、初めて来た、地元の方で初めて
こんなことを経験するような方に、わかり易い工夫を何とかお願いしたいというふうに思
います。よろしくをお願いします。

○ファシリテーター

それはご要望ということでよろしいでしょうか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

もう少し、こういう感じのところでは話してほしいとか、少し改善提案とかありましたら、
そういうことも……お願いします。

○説明者

すみません。私が詰め込み過ぎて、極力わかり易く説明しようとして、いろんなことを
詰め込み過ぎてしまっているところがあって、早口で誠に申し訳ございません。限られた
時間という事で、今日も90分間確保しても、あと5分ぐらいしかとれないという会場の
都合もございます。私のほうも、まだ今日5回目ですので、まだ6回、北杜市内で5回残
っているのですが極力話を、ご説明をうまく、わかり易くしたいと努力していきたいとい
うふうに考えています。

○ファシリテーター

よろしくをお願いします。では、後ろの眼鏡の方、お願いします。

○住民

生まれは高根、現在長坂町民のシラクラと申します。質問なんですけど、何で長坂にジ
ャクションを造るんだ、という話なんですけど、僕は須玉でいいんじゃないかなと思っ
ていまして、さっき双葉、標高があるからできませんよ、という話はわかったんですけど、
須玉のインター近辺も大体600m前後だから、長坂が七百いくつだったら、そんな変わ
らないんじゃないかと。須玉から引っ張って、先ほどの下から繋げていってもいいんじ
ゃないかなと私は思うのですが、いかがでしょうか。

○ファシリテーター

お答えください。

○説明者

須玉、こちらですね。このあたりが確か470ぐらいですかね。たしかそれ位だと思
います。たしか、この間が非常に標高が一気に250mぐらい上がる区間です。確かに山が
迫ってきておりませんので、谷部ですので、ここにそのままこういうふうな格好で通す
という事はできません。ただ、標高差が非常に高いという事で、直線で通すことはでき
ないかなと思っています。やはり、曲がりながら上がってくるしか無い所がございます。
あと、平均勾配でいくと多分3%とか、それぐらいの平均勾配ですが、地形が、断面的に切

ると、ここはずっと割と平らで、ここから急に上がっている勾配になりますので、ここから平均勾配でずっと上がってきたら、ここはものすごい構造になってしまって、地域に与える影響とか、そういったものが非常に大きくなっていくという事で、結果として、私どもが一番、いわゆる道路構造的、妥当、構造的に有利だと判断したものが長坂という事で、A案、B案という形でお示ししたところでございます。いただいたご意見についても当然あろうかと思えます。それについては、ワーキングの方に報告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

それは意見ということで……じゃ、後ろの方からお願いします。

○住民

高根町のヤマザキと申します。今の説明はちょっと理解に苦しむんですけども、弘法坂の上から弘法坂の下、道の駅の下あたりまでは一応技術的に解決が着いているはずなんですよね。こういうルート案を出したという事は。ですから、問題は道の駅の下からそのまま素直に須玉に下ろせば、それで済むんじゃないかと思う。道の駅の標高は約820m。一応、JR清里駅が1,274m、その間の標高差が453m。ところが、道の駅の清里から須玉の470mまでの区間が350mの標高差なんです。おわかりでしょうかね。

○ファシリテーター

おわかりになりますか、皆さん。——続けてください。

○住民

JR清里駅から道の駅までの直線距離が大体5.8kmぐらいです。それにS字カーブをつけても10kmぐらいかな。須玉から道の駅までがやっぱり10.4km。直線で10.4kmぐらい。弘法坂を技術的に解決できたなら、道の駅から須玉インターまでの間の350mが解決できないはずはないと思うんですけど、そこのところよろしくをお願いします。

○ファシリテーター

質問ということでよろしいですか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

じゃ、お願いいたします。

○説明者

まず前提としまして、解決できたというのは、多分、案の3で、ここにループ橋みたいなものを付けて弘法坂が上がっていくという事で示させていただいたのがあります。それは、ここの部分でループ橋を巻くというのは、構造的にはいわゆる一般道路としての構造、設計速度60kmという基準で造って、ここにループを巻くという構造でございます。さっきおっしゃられたように、ここが1,360m、ここが1,270mですか。道の駅あたりが820mですね。須玉が480mというような標高でございます。それらを道路構造的に、技術的に全く解決できないで、構造基準を満たさないと造ることができないということではございません。それは必要な延長というものを設けて満足できれば「いろは坂」みたいなことが造れるものですから、それは造ろうと思えば造ることができます。ただ、要は有利になるという事で私どもは判断しております。地域に与える影響と、あとはコスト的など、あと走行性、そういったものを勘案しまして、いわゆるこういった長坂にするのが有利だという判断の元で、今回A案、B案を提案させていただいてございますので、今いただいたご意見、こちら側でも道路構造的にできるんじゃないかというお話でございます。それらについては、ワーキングのほうに再度報告させていただくという形になるかと思えます。

○ファシリテーター

女性の方、お願いします。

○住民

長坂のコバヤシです。お願いします。今の方と同意見で、須玉のインターを使ったほうがいいと思います。理由は、北杜市の中心は須玉なんです。緊急の場合も、須玉の市役所から発進することが必要になってくるんですよ。長坂までわざわざ出て高速に乗るとするのは非常に不自然である。病院も須玉のほうにいい病院があります。それから、静岡から佐久のほうまで真っ直ぐという事から考えても、何でわざわざ長坂まで延びるの。真っ直ぐの道は須玉を通るのが真っ直ぐですよ、ということをお願いしたいと思います。それから、弘法坂のループの件ですが、青いほうのルートだと弘法坂を通らなくていい訳ですから、もしそれが可能であれば、ループのこともクリアできると思います。以上です。

○ファシリテーター

A案であれば……じゃ、次の方、お願いします。

○住民

従来からいろいろこれまでの経過を聞くと、ほぼ——大八田のオカニワと申します。お願いします。おおよその意見、全て反対という面で意見は一致する所ですが、今ルートのいろいろな説明がありましたけど、私はルート案というのは、対案は、計画上はもちろん必要だと思いますけど、原則として、私は道路は必要無いという、高速道路は最も必要無いというのが私の原則に立っての。そちらは当然いろいろ……

○ファシリテーター

理由を言っただけですか。

○住民

とりあえず、こちらの、いろいろありますよね。財源とかいろんな面で、経済性、どれだけ有利に働くのか、その辺の疑問ももちろんあります。利便性いろいろ含めて反対理由はいろいろありますけども、それを前提として、今まで小林さんが中心に進めてこられたこの資料ですね。その中で、具体的にお話ししたいと思うんですが、そちらに出していただいた……

○ファシリテーター

何ページになりますか。

○住民

ページは29です。ルート帯、比較ですね。この中で、具体的にお聞きしますけども、まず政策目標という項目が一番左に書いてあります。それからいろんな、その次に、上に評価指標ですか、そういったものが書いてありまして、案がありますけど、まずこれは当然、国交省側の道ありきの優位性を持った文書というふうに取り扱いますが、これをそっくり反対材料とするならば、逆に我々の基準として書き替えてもらいたいのは、政策目標、これそのものが判断基準、造るための。いわゆる判断基準というふう置きかえます。それから、その次の環境・景観の保全で文言は止められていますけども、これは環境問題というのは当然争点として今後随分続くものと思われれますけど、この文言の環境・景観の保全に、その後不安と書いてください。懸念でも結構ですけども。それから、その次の住宅、集落、影響、それからその下の自然環境の影響、景観への影響、これはいずれも全部、小さいというふうに記してありますね。逆ですね。大きいというふうに判断します。それから、右側、住宅地・集落を回避可能、別荘地を回避可能。それで、私最も、ここの下です、一番聞きたいのは、支障家屋数、これ一体何ですか。ちょっと意味がわからない。その下にも40軒程度とその数が明確に記してありますね。この意味が全くわからないですが、この内容を、支障家屋数、対象家屋数ですかね。その辺、ちょっと理解がわからないですが。

○ファシリテーター

意味を知りたいという事ですね。

○住民

意味がわからないですね。特にこの文章の具体的な説明をぜひお願いしたいです。

○ファシリテーター

わかりました。ご意見としては、この計画のルート案の比較のところ、もう少し住民目

線で、不安という点から考えて欲しいという事と、ご質問として、支障家屋数、約40軒程度とは具体的にどういう事かというご質問です。

○説明者

その前段階はご意見ということでもいいですかね。

○ファシリテーター

前のほうはご意見ということによろしいですね。

○住民

そうですね。

○ファシリテーター

意味だけ答えを。

○説明者

支障家屋数、ここで40軒程度と書いてございます。すみません、わかりにくいかと思
います。まず、支障家屋って何かというと、考え方として、用地買収、その辺に道路を造
ったときに家屋としてあたる、あたってしまふ、いわゆる家屋を移転するなり、その家を
壊してどこか行くなり、もしくは半分改築というか改造というか、半分だけかかってしま
うとかというような形で家にかかる、その家屋の数でございます。用地買収が必要な所と
いうのは、私ども、まだ一つ一つの登記簿上の筆というか、土地の所有者を明確に全て把
握している訳ではございませんのでその関係人、用地交渉をしなければならぬ数はまだ
わかりません。じゃ、この40軒って何かというと具体的に言えば、いわゆる国土地理院
発行の地形図を元に、先ほど示した1km幅の中に確認できる建物の数を勘定しております。
それは、空撮や何かでも一部確認しているところがございますけども、その数を拾い上げ
まして、ただ、その1km全部かかる訳ではないんですね。先ほど申し上げましたように、
4車線の幅の道路ですと約20m、それプラス、若干両側に各2.5m程度の余裕を想定
しまして、2.5mぐらいの幅、よって幅1km分の25という計算をして、約40軒という

を出しています。具体的には、A案でいきますと、この中に国土地理院の地図で勘定する
と1,400軒の家と思われる家屋というか、建物がございます。その1,400軒の数を
1,000分の25m、1km分の25mで割り算をしまして計算すると35軒で、約4
0軒と。逆にB案の場合には、これが1,700軒あります。B案の場合には1,700
軒です。それを同様に1,000分の25、2.5%を掛けると42軒という事で、そう
いう意味ではB案のほうが若干多いですが、それで約40軒ということに数字を掲載させ
ていただいているところです。それが今現在の定義です。そこが今我々が考えられる中で、
この数字を定量的なデータとして出すために我々が考えた最大限の一番近い数字かな、と
いうことで掲載させていただいております。

○ファシリテーター

おわかりになりましたか。

○住民

ということは、もう既にルートは決定されているんですか。

○説明者

していないから、そういう計算をせざるを得なかったという事です。もしルートが決
定すれば、そこにかかるものを一個一個勘定するのですが……

○ファシリテーター

割合としてこういうのを出すしかないという事で、だいたいよろしいですかね。じゃ、
前の方、お願いします。

○住民

高根のササキです。今の説明、子供だましですね。なぜかと言いますと、前の計画では
たしか3km幅でしたね。支障家屋が、いろんな案がありましたけど160ありますよね。
その説明で言いますと、25mで3kmだと120ですか。120で160を掛けたといた
つになります？ これ、2万位になりますよね。あそこのルートに2万なんて家あるんで

すか。北杜市全体の家になりますよ。だから、そういう子供だましな事は言わないでください。ともかく、それから、私の言いたいのはそういう事じゃなくて、私、高根で農業をやっているんですよ。農業をやっている立場から、このコースについて言いたいんです。今そのコースを決めるにあたって、技術的なことを言いましたよね。要するに、長坂から引っ張ったほうが高度が稼げるとか。でも、道路はそういうもので造ってもらったら困るんですよ。やっぱり道路を造るというのは、そこにいろんなものがある訳ですよ。農業がある。それから、林業がある。そのコースを見ますと、ジャンクションのところは大八田ですよ。ここは圃場整備されたらすごくいい農地なんですよ。あと、下井出にもいい農地が広がっている。それから、高根の堤にもいい農地が広がっている。それから、畑も沢山あるんですよ。そういう所を突っ切るルートを実質的に作っているんですよ。結局、農業を潰すルートなんですよ、それ。私、それは全然納得できないです。やっぱり、そんな土木屋さんの観点で線を引っ張って、農業の観点とかそういうのも全く無くやられるというのは困るんです。やっぱり農業というのは、これはもう人間が生きていくうえで一番大切なんです。だから、それで、やっぱりそういう農業も考えてコースを決めてほしい。

聞く話によりますと、ワーキンググループというのは3人、専門家さんがいらっしゃるんですよ。だけど、その中には農業の専門家もいないし、技術の専門家もいない。それで、たった3人ですよ。3人だけでこういうコースを決められるんですか。僕が提案したいのは、やっぱり現地の事をよく知っている住民が参加して、ワーキンググループと一緒にそういうルートを決めていくという事がないと、やっぱりこんな結果になっちゃうんですよ。やっぱり高速を造るにあたっては、きちっとそういう住民参加でやって、こういう所に造ってはまずいよと。例えば、田んぼの上のをひっくり返しちゃうたら、下のほうの田んぼに、水が変わってくるので、そういうことも知ってやっているのかどうかという事がわからないです。だから、例えば高根のほうではルートの下なんだけれど、北側にすごく大きな圃場整備された田んぼがあるんですよ。その上側に道というか高速を造るという訳ですね。そうすると、下の田んぼというのは水が全然変わるんですよ。それで、今まで井戸があったところだって出なくなるし、水だって変わる。コメの作り方も全然変わるんですよ。そういう事もあるのに、単に高度を稼ぐ、とんでもないですよ。じゃ、農業生産どうしてくれるの。そういうことを含めて、やっぱりみんなで、住民を含めて、専門家を含めて検討していかないと、コースの問題というのは駄目だと思います。特にこのコース、駄目。

農地をどどんつぶしていくコースだから。と思います。

○ファシリテーター

それはご意見ということでよろしいでしょうか。

○住民

提案です。要するに、住民参加の形でそういうコースを委員会にやってくれという事です。

○ファシリテーター

特に農業の視点から非常に重要な、このルートには重要な農地がかかっている、水の流れが変わることが心配というご意見が出ました。じゃ、端の方、お願いします。

○住民

大泉町のジョウツカと申します。こんな会を開いてくれて、日本もだいぶ進歩したなどということで、国交省の方に感謝いたします。10回、一生懸命やってください。そうすると、今日覚めた住民の方々がこれだけ意見も言いますし、非常にいい道路網ができるんじゃないかなと思っております。ただ、残念なことに、この地域には高速道路は適さないんじゃないかなというふうに私自身は思っております。と言いますのは、卑近な例で申し上げますと、長野道の佐久から白田まで15kmありますけれど、この間に4車線の国道141号がございます。これがものすごくいい働きをしております。これは国道でございます。ところが、その北側に7.8kmの高速道路が2車線幅でできましたが、ここは関古鳥が鳴くような交通量しかございません。という事は、国道141号は商業施設もありますし、生活道路として非常に役立っているし、平面交差で全部、自由自在にその土地の人たちが利用できる道でございます。これを今度、山梨県側に持ってきて考えますと、ちょうど双葉のサービスエリアのすぐそばから双葉のジャンクションで、増穂まで2車線の高速道路ができております。ところが、この高速道路の下に立派な側道ができております。これ多分、国道141号のバイパスみたいな使われ方をしておると思いますけれども、この使われ方を見ると、全く、佐久～白田の間と同じように商業施設は下の道にできているし、

一方通行の側道で、非常に道路としては安全性が高い。ところが、上にできているお金をかけた高速道路は対面交通で、非常に危険な状態である。なぜこんなものを作るんだろうと。下の道路だけで良かったんじゃないかというのが素朴な感想でございます。そういう面からしますと、おそらく高速道路を造らずに国道141号をそれ相応の改造を、1、600億もかける必要はないかと思えますけれど、せいぜいその4分の1か5分の1かけて4車線の道路にすれば、十分できるんじゃないかと思っております。それで、もう一つだけ言っておきますけれど、高速道路ができたって、70kmですよ、制限速度は、対面交通の高速道路は。下の道路を4車線造ると、80kmのところが随分できるんじゃないかと思えます。4車線の国道のほうがずっと使い勝手のいい道路になるだろうと思えます。それで施設もできますし、自由に入りもできる。それと、地域の地域を分断することもない。こういうことで、もう少し地元の方も勉強していただいて、本当に地域の道路としてどれがいいのかと。反対じゃなくて、地域の道路としてどっちが本当にいいのかというのを地元として出していただきたい。国交省の方は、国から言われたから、上のほうから言われたという事じゃなくて、山梨県に店を構えているのですから、地元の方という事を一番大切にやらないと、あそこに店を張っておく事はできなくなると思えます。以上。

○ファシリテーター

ありがとうございます。地元の視点でもう一度見直して欲しいという……では、後の方、お願いします。眼鏡の方、お願いします。

○住民

大泉のオオタと申します。沢山聞くことがあったんですけど、先ほど農業の話が出たんで、その話をちょっとしたいな、と思えます。今、北杜市の役所の人に来てるので、田んぼの話とか水の話はどう考えているのかをまずきちんと聞きたい。それと、そこに北杜市の市民憲章というのが、豊かな自然を守り育て、働くことに喜びと誇りを持ちというふうに書いてあります。そういう事に関して、北杜市はどう考えてこの道路を市議会にしる、商工会にしる、観光会にしる、考えてきているのか。それを北杜市の方にお聞きしたいというふうに思っています。

○ファシリテーター

よろしくをお願いします。

○説明者

先ほどの農業というか農地ですけども、ルートが決まった段階で、多分農政のほうと話をしながら、どうやっていくかというのは決めていくと思います。今のところは、1kmの計画ですので、その中で影響が出るものを国交省のほうでも考えていただいているので、その中で考えていきます。

○ファシリテーター

ルートが決まったら、それが影響が出ないようにという事で……

○説明者

議会も、北杜市のほうでも景観に配慮した道路ということでお願いしてありますので……

○ファシリテーター

じゃ、ちょっと同じ方にもう一度。

○住民

景観の配慮ということは、無いところに造るんですから、景観を損なうんです、基本的に。人工物ができるのですから。それと、この説明会が開かれるというか、高速道路の建設が、話を聞いた時に、市議会の議事録をずっと読みました。分科会みたいな所で審議をするという事で、その審議が行われたんですけども、ほとんどその分科会にしる、委員会にしる、市議会にしる、意見の交換というか、反対派、賛成派、意見をただ言いあうということまで行かなくて、述べるだけで終始して決議されています。こうやっているんな土地で、高根にしる、大泉にしる、昨日の小淵沢にしる、いろんな意見が出てきます。反対派もいます。賛成派もいます。やじりもします。だけど、そういうふうになんて市議会の人は話していましたか。話していません。常任委員会ですか。それをきちんと説

明しないと、昨日もしか小淵沢のほうで、市議会はどのような経過で結論を出したのか、という質問があったと思いますけれど、北杜市の説明者は、常任委員会の事は知らない。知らないというか、調べてこなかった。こういうところに出席する方はきちんとそういう事を調べて回答しなければ、そこに座っている意味が無いと思います。

○ファシリテーター

それはご意見という事でよろしいでしょうか。

○住民

いやいや、どう審査したか、お話ししてください。

○ファシリテーター

議会のほうの経過をご存じでしたら。

○説明者

議会のほうですけど、詳しい経過というか、一言一句はここではわかりません。ただ、議会の中で……

○住民

その位、資料を持っていらっしゃるでしょう。

○説明者

議会の中で、この中部横断道の早期着工という事で、国、また県のほうに請願をしています。その中で、議会の議事録に残っていない部分というのものもあるとは思いますが。

○住民

そんなことおかしいよ。あり得ないことでしょう。

○ファシリテーター

ちょっと今、この場ではお持ちでないという事なので、もうちょっと調べてきていただくとか、ちょっと何か、宿題ですね。

○説明者

では、もう一度調べさせてください。お願いします。

○ファシリテーター

じゃ、今度調べてきてくださるという事ですかね。じゃ、後ろのほうの女性の若い方いらっしゃいます……

○住民

いつ出してくれますか。

○ファシリテーター

いつお出しいただけますか。説明会、今後の中で——ちょっと考えておいていただいているんですか。じゃ、ちょっと待ってください。1人の方、お話を聞いてから、お時間をとらせていただいで。じゃ、女性の若い方、お願いします。

○住民

長坂町のイノハラと申します。私、ちょっと計画段階評価について、いくつか疑問がありまして、今日お尋ねしたくて来ました。まず、中部横断自動車道の高速を造るという話について、今、計画段階評価が行われていると思うんですけど、その試行という事で、今回初めて、こういう計画段階評価の方法がとられていると思うんですけど、それをやってみようかとちょっといくつか疑問があって、まず、この高速道路を造る際に、資料の2の、事業の進め方という所があると思うんですけども……

○ファシリテーター

何ページになりますかね。

○住民

2 ページですね。この事業の流れの中で、計画段階評価というものの前に、道路整備を計画決定したと。それに至る前に、また道路交通調査と、道路及び交通現状の把握と道路網整備計画の検討というのをされているようなんですけど、これは一体、いつ行われたのか。そしていつ、この道路整備計画が決定したのかというのが知りたいです。今までさんざん費用対効果という事を皆さん聞いていらっしゃるんですけど、事業化されないと答えられないという回答しか来ないんですけど、おそらく、この高速を造るに当たっての根拠になったのはこの部分じゃないかなと思うんですけど、これは具体的にいつ、交通道路の調査とか、状況の把握とか、整備計画の検討をされたんでしょうか。

○ファシリテーター

よろしくお願いします。

○説明者

今、一般的なものを掲載してございますけど、この中部横断自動車道の長坂～八千穂区間でいきますと、この道路網整備計画決定というのは平成9年の2月に、国土開発幹線自動車道建設法第5条、建設線の基本計画に定められたものでございまして、それに基づいて基本計画というのが平成9年の2月に決まっております。それがこの道路網整備計画にあたります。一般論で書いているので言葉は違いますが、それにあたります。その前段階で道路整備計画の検討、道路及び交通現状の把握、道路交通調査と書いてございますが、それは平成9年よりも前の段階のもので、道路交通調査というのは、いわゆる現況の周辺の道路の交通量、この辺ですと国道20号ですとか国道141号ですとか、そういった主要な道路の交通量と、あとその道路の交通現況という事で、事故とか、道路幅員がどうか、交通量がどうかという現況を把握してございます。で、それをもって……

○住民

すみません、具体的に道路交通調査等が行われた日にちを知りたいです。日にちというか、何年に行われたかというのを。いつ調べたのかという、どこの時点の交通量を元に、道路網は整備決定されたのかという所が知りたいんですけども。

○説明者

この道路基本計画そのものは、いわゆる全国ネットワークの議論ですので、全国の道路の平成9年以前の交通量を元にして検討がなされ、この基本計画はでき上がってございます。

○住民

と言うことは、この道路交通調査というのは別にこの中部横断道だけの事じゃ無いということですか。

○説明者

そうです。全体の、日本国中のネットワークを議論して、その中で道路網整備計画というのを、いわゆる基本計画というのを決定したのが平成9年でございます。

○住民

じゃ、大変古い資料であるという事ですね。それで、もう1つ疑問があるんですけども、その次に、そもそも必要性等が検証——高速道路、この計画段階評価の取り組みにあたって、どうしてこういう事をやっているかというのは、事業の必要性が検証可能となるように評価の手法を改善するという事で、新しく必要性、この高速道路が必要かどうかを検証可能となるように——ごめんなさい、3ページですね。3ページの上のほうに書いてあるんですけど、計画段階評価がそもそも作られた背景というのは、高速道路が必要かどうかということを検証するために作られたということですけど、先ほど言われた計画が作られたというのは16年ぐらい前の話ですよ。その間、16年間この中部横断道というのは完成していない訳ですよ。結局、必要性があまり無かったんじゃないかと思うんですけど、計画段階評価という新しい方法が取り入れられたことによって、なぜか今、高速ができればという所にちょっと疑問を感じるんです。それで、もう1つ質問は、7ページの2の周辺地域の課題という所なんですけど、アンケートの項目ですね。国道141号の状況を踏まえて、周辺地域には4つの課題があると考えています、というふうになっているんですけど、この4つの課題ですね。例えば、レタスを運ぶ時に時間がかかるのか、救急医療施設までの搬送に時間がかかるのか、あと小淵沢、軽井沢や清里な

どに時間がかかるとか、そういうかかるというのは、この内容からすると、おそらく地方小委員会の先生たちから聞き取りをして、こういう課題がありますね、という事が導き出されていると思うんですが、地方小委員会の先生たちは、じゃ、これは直接北杜市のほうに来られて、もしくは長野県のほうに来られて、こういう問題、課題がありますねというのを聞き取り調査されたんでしょうか。しているのであれば、こういう課題があるということは出てくると思うんですけども、しているかどうかという根拠が無いと、このような課題をその地域に住んでいない方が出されても、到底信用できないというか、質問の意味がないと思うんですね。勝手にここに住んでいない人がこういう課題があるよと言っても、全く説得力が無いと思うので、その根拠を地方小委員会の先生に出していただきたいなど。もしその根拠になる、先生たちがこれを根拠としたという証拠というか、そういうものがあるならば、小林さんに今、出していただきたいですが。

○ファシリテーター

この4つの課題が導き出されたかという事、委員会の中で何を話しあわれたか。ご質問は今の4つの課題をどう導き出したかという事……今の1つ。はい。

○説明者

その前の……

○ファシリテーター

その前のご意見という事でよろしい……

○説明者

計画段階評価はご意見でいいですか。

○住民

そうですね。疑問に思う、要するに、今まで15年間か16年間、必要が無いという事で後回しにされていた高速道路が、今になって計画段階評価がある事によって造られようとしているところに——じゃ、小委員会の先生たちは疑問を感じないのか、というところ

を聞いていただきたいです。

○ファシリテーター

今、先ほどの質問でもよろしいですか。4つの課題はどうやって設定されたのか、先生たちは地域の実情をわかっているのではないかと。

○住民

はい、お願いします。

○説明者

こちらのほうの周辺地域の課題ですね。こちらのほうにつきましては、これは第1回コミュニケーション活動ですので、23年の2月に実施したものです。それ以前にいたっていた自治体からの要望ですとか、あと、私ども事務局のほうで基礎的な調査をしたものを元に私ども、いわゆる事務局側が作って小委員会に提案したものでございます。それについて、こういった形でアンケートをとりましょうという事で、今回この4つのものにつきましては、全く根拠が無い訳ではございません。ある程度系統的な、例えばラタスですね。こういうものは実際に何分かかっているかというのは、基本的なところを基礎的な調査をしたうえでこれが課題であろうという事で事務局から提案させていただいています。また、地元の自治体等からも要望ですとか、そういったものをいただいている中の資料を元に、この地域の課題というものを事務局から提案させていただいた。それで審議をいただいでこの4つが想定されますね、という事でアンケートに載せ、地域の皆様にこれについてご意見くださいという形でアンケートを実施したという経緯でございます。

○ファシリテーター

今のご質問についてはよろしいですか。自治体等から……

○住民

自治体からだけではなくて、国交省のほうが地元から聞き取り調査をしたとか、そういうようなデータがあるのであれば、次回示していただきたいと思います。

それで、次の質問なんですけれども、14ページの第2回コミュニケーション活動、アンケートの中の第3案で、国道141号の改良する案というのをを出されているんですけども、基本的に、この計画段階評価というのは、高速道路を整備するにあたっての計画段階評価の中身だと思うんですけど、本来であれば、高速道路を整備するか、それともしないかと、そういう質問の問いでいいんじゃないかと。もしくは、1案、2案、整備なしの4案という事で——4案というか、整備なしの3つの問いでいいんじゃないかと思うんですけども、ここに国道141号を入れたという事は、例えば皆さんの意見の中で国道141号がいいです、という事が大半を占めてこの計画段階評価の最終的な結果が国道141号を改良する案という事に導き出された場合、計画段階評価が終わって5年後には、事業化されていない事業に関してはもう一度計画段階評価を行うという事になっているんですけども、国道141号を整備すれば高速の事業化と見なして、計画段階評価は5年後に行わないという事なんですかね。それとも、高速道路は整備するんだけど、国道141号を入れておけば、整備なしの人が少なくなるから、分散させるため、国道141号の改良案というのをここにに入れてきたんでしょうか。ちょっとその辺を私は聞きたい。

○ファシリテーター

じゃ、今、2つ、ご意見を整理しますと、基礎的調査というのを次の時に、先ほど言いました第1回コミュニケーション活動のアンケートの元になった4つの課題を出すにあたっての、その前段階で調査をされたというその資料を出してくれと。それを次回までに出してもらえないかというご意見が1つ。

○説明者

地元から聞き取った。

○ファシリテーター

地元から聞き取ったものとか、その元になる調査とおっしゃったのを見せて欲しいという事です。

○住民

根拠を。

○ファシリテーター

その根拠を見せて、どういう調査の結果があるのとデータを見せて欲しいという事。それからもう1つは計画段階評価の5年後に、ここに何で国道141号が出てきたのかという。

○住民

そうです。

○ファシリテーター

これがもし整備されたら、また5年後に高速道路として計画段階評価をやるのかと、そういうご質問です。それから、なぜ、ぶつけたのがちょっと分散させるためじゃないか、という疑惑といいますか、心配があると。

○説明者

国道141号、これは第2回アンケートから追加で出しました。これは、第1回アンケートで1案、2案、2つを出してありまして、それに対してご意見をくださいという中に、それ以外にも、言葉がちょっと曖昧で恐縮ですが、考えられる案についてもご意見をくださいという聞き方をし、国道141号を改良すればいいじゃないか、というご意見をいただいて国道141号を改良する案というのを追加して出させていただいた。それをいれるか入れないかについては、もう議事録も公開されておりますが、このアンケートをやる前の2回ぐらいの小委員会で議論をされております。まず1点目、分散させるという意図は一切ございません。そういう事で、そういう事はこちらも信用していただくしかない。信用をしていただけないかもしれませんが、信用してください。そういう事です。それしか。そういう意図は全く一切ございません。ちょっとこの計画段階評価の表を。

○ファシリテーター

3ページの。

○説明者

計画段階評価というのは、地域の課題ですね、解決すべき課題は何なのか。この地域に
どういう問題点があるのかというのを把握して分析します。それに対して、その課題を解
決するにはどういう目標設定にしましょうかという事で目標を設定します。その目標設定
をしたものを実現させる案というのはどういうものがあるのかなということを考えます。
それはいろんな方法があるでしょうと。

○住民

すみません、質問に答えていただきたいんですけど、結局この国道141号を改良す
る案というのがもし採択された場合に、それが高速道路の整備との代替案として認められ
るのかという事なんです。

○説明者

今の高速道路の代替案というか、さっきの……

○住民

答えから先に言ってください、答えから。

○ファシリテーター

認められるか、られないかで答えて欲しいと。

○説明者

高速道路の代替案として認められるかという事です。基本計画の高速道路に代えて国
道141号の改良をした事によって基本計画が全うされたという事にはなりません。

○住民

ということは、高速を整備しないといけないという事ですか。

○説明者

基本計画としては残ります。

○住民

じゃ、5年後にまた、再度計画段階評価を行うという事ですね。

○説明者

計画段階評価というのは、この解決すべき課題に対して、高速道路を造ります、旧清里
有料道路を扱います、国道141号を改良しますという3つの案に対して、これが決めら
れれば計画段階評価はこの段階で完結です。ただ、高速道路を造りましょうという全国ネ
ットワークの基本計画というのは法律に定められたまま残っています。それは残ります。

○住民

すみません、という事は、国道141号という結果が出た場合でも、高速の法律は変わ
らないので、また計画段階評価を行わなければいけないという事とは違うんですか。

○説明者

そこはわかりません。高速道路を造るための計画ですから、基本計画というのは。それ
が、高速道路ができあがらなければ基本計画が無くなるという事にはならないので、基本
計画の見直しというのは、全国的なネットワークの議論がなされるかもしれませんがも
……

○住民

それは、すみません、じゃ、試行という事なので、そこはこの計画段階評価の欠点とい
うか、あまり目的を達成できていない所じゃないかなと思うので、もう一度考え直してい
ただきたいんですけど、もしこのアンケートで国道141号の改良案というのを出す

のであれば、これが高速道路の整備の代替案にならないと載せてはいけないと思うんですよ。載せてあることによって、みんな、「じゃ、国道141号がいいわ」と言って、そこを書いた訳で、これを書いてもまだ高速が造られるのであれば、整備なしという選択したかった人もいると思うんですよ。そこを何か一緒にして国道141号を改良する案と高速を整備するか、しないかの案というのを混ぜて書かれると、非常にこちらも迷うというか、間違えると思うんですよ。本来は国道141号というのは、この間ワーキンググループの先生方が見られて、非常に道が狭かったり、溪谷が高さが勾配があったり走りにくい道だというふうにおっしゃったという事なので、そうであれば、一般の人たちが使う道を先に整備するべきだと思うんですよ。だけど、なぜか知らないけど、この高速の整備に対するアンケートの中に入れられたがために、高速を整備するののかというのと141号の国道を整備するののかというのがごっちゃになってしまって、皆さん、これに困惑するというか、片方は高速が要らないと言っているのに、片方は国道141号を改良すればいいじゃないか、その間に国交省が、いや、国道141号は道がどうのこうの、なんで高速にしたいです、とかいうふうにちょっと話がこんがらがってくるんですよ。もし、整備なしというのを書くのであれば、これ、実際は整備なしではなく、今回、整備はしませんが、5年後にはもう一度整備するかどうか検討しますというふうに書いてもらわないといけないと思うんですよ。何かその辺の曖昧さというのをもうちょっと正して、このアンケートははっきり言って無効だと思うんです、集計の仕方から何から。その辺を地方小委員会の石田委員長に言っていただいて、もう一度住民のわかり易いアンケートをとる、もしくはこのアンケートを白紙撤回して、住民が入ったところでちゃんとこの道の計画段階評価というのをやっていただきたいと思います。

○ファシリテーター

ありがとうございます。それはご意見という事でよろしいでしょうか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

アンケートの4択が、どうも設定がおかしいのではないかという事で……

○説明者

ちょっと1点よろしいですか。国道141号が整備が要らないと私どもは思っている訳ではございません。わかりにくくて申し訳ないんですが、聞いていただきたいんですが、国道141号は非常に道路が勾配もきつくて、雨が降ると止まる区間もあるし、交通安全上、歩道が無いところもあります。そういったところについては、それは一般道の整備としてそれを必要だというふうに我々も考えております。ただ、それはあくまでも国道141号という一般国道の議論として1つ、それは必要な事だという認識を持っておりますが、今のこの計画段階評価については、中部横断自動車道というものについて、それに照らし合わせたときの地域の課題ですが、そういったものを解決するための手法として、どの方法がいいかという方法論について議論をしているということでございます。

○ファシリテーター

今のご意見は、アンケートがちょっと設定がおかしいので……

○説明者

その辺が例えば説明が……

○住民

国道141号をまげないでください。

○ファシリテーター

無効ではないかという、もう少し民意をちゃんと問うようなアンケートをやり直して欲しいという事を委員会に出してくれというご意見です。それから、ちょっとお答えいただいているんですけど、その前の基礎的調査についてはお出しいただけるかというご質問がまだちょっと……

○住民

お願いします。

○ファシリテーター

ニーズに対しての、一番初めの段階での調査を出していただけるのかという事です。

○説明者

小委員会のほうで……全体の。

○ファシリテーター

2ページですね。

○説明者

ここに至るまでの第1回、第2回のほうで、これの基礎的な資料としてデータを添付させていただいております。それは全てインターネットというか、ホームページでご覧になれると思いますので、それが基礎的なデータという事になります。

○ファシリテーター

そうですかね。その前の段階の何か……

○説明者

このアンケートに至った……

○ファシリテーター

前の……

○説明者

前のこの委員会を出したものがその4つの……

○ファシリテーター

そこにデータが載っているという事ですか。

○説明者

載っているという事です。そこに出して議論をして……

○ファシリテーター

それをお見せいただくことはできる。ホームページに出ている。

○説明者

ホームページに出ております。全て公開がなされております。

○ファシリテーター

調査内容とかが出ているということで。そのちょっと前にお時間をいただいてという事で、市のほうに、次の時に議会のあれを見せてもらえないかという、調べてきてもらえないかというご意見でした。

○説明者

一番早くて5日の小淵沢ですけども、実は私が5日はこの会に出られません。明野の改良のための地元説明会があります。すみません。大泉となれば10日の大泉の時です。よろしいでしょうか。——じゃ、大泉の時に出すように話をします。

○ファシリテーター

よろしくをお願いします。

じゃ、後ろの眼鏡の方、お願いします。

○住民

長坂のナカムラです。

先ほど大泉の方から、議会は何をしていたのかというふうなご事がありましたので、

ちょっと議会の審議のことを報告したいと思います。それとあと、質問を1つしたいと思います。昨年3月の北杜市議会で、中部日本横断自動車道の早期実現を求める意見書の提出を求める請願、こういう請願が出されました。請願者は、北杜市観光協会会長・浅川力三、北杜市商工会会長・奥水順彦、八ヶ岳青年会議所シニアクラブ会長・小島久さん、この3名の連名で請願が出されました。紹介議員がその当時の議員が3人いました。

そして、この請願事項として3つありました。基本計画区間、北杜市から佐久穂町までの整備計画区間への格上げを早期に実現すること。2番として、静岡、山梨、長野、新潟の4県を結ぶ中部日本横断自動車道の全線完成を早期に実現すること。3として、環境保全、景観保護に十分配慮した道路整備を実現すること。こういう請願事項が出されて、この請願事項が出されますと、まず関係の委員会で審議をします。経済環境常任委員会という委員会があります。この委員会でこの請願について審議をします。審議をした結果、これは可決すべきものだという事で、3月議会の最終日の本会議で経済環境常任委員会の委員長がこの審議の経過を報告して、可決すべきものと経済常任委員会は考えると、そういうことで本会議に提案をされた訳です。本会議で賛否両論の討論がありまして、16対5、私も反対のほうへ投票した訳ですけど、16人が賛成をし、北杜市議会としては賛成ということで、衆議院の議長、参議院議長、内閣総理大臣と国土交通大臣、財務大臣というところに請願の趣旨が提案されています。そういう事で、これはまた議事録を出していただければいいと思います。あと1つ、私、質問したいのは、昔の道路公団が4つに分割をされて、現在、民間の会社組織みたいになっている訳ですけど、原発の安全神話と同じように、どうもこの道路公団の組織そのものが安全神話でなくて安泰神話なんて言われていますね。天下りの巢になっていると、そういうふうなことを言われていますけれど、こういうことについてどのように考えているか、ワーキンググループのほうにも意見を出していただきたいと思います。これ、質問です。

○ファシリテーター

今、こちらにお伺いする事でよろしいでしょうか。

○住民

はい。

○説明者

最後の部分でよろしいですね。いわゆる維持補修、笹子トンネルのような非常に痛ましい事故が発生したという事もあって、日本道路公団というか、道路の安全性というか、そういったものをどのように考えているのかということのご質問だというふうに理解してよろしいですか。あの事故は非常に痛ましい事故だと思っております。あれそのものは、日本道路公団、いわゆる今現在のNEXCOではございますが、同じ道路を管理する、私も直轄国道20号、52号といった道路を管理してございます。そういった道路を管理する者として、あってはならないことだという事で、肝に銘じ、二度とああいう事が起きないようにというふうに考えてございます。維持補修につきましては、先ほどちょっと前にご質問もありましたが、予算が足りないんじゃないかということもご意見をいただいておりますが、私も、必要となる点検、それからあと清掃ですとか、そういった維持管理の費用というのは、予算を要求しまして、それを使って適切に管理を実施しているところでございます。そういったものをないがしろにする必要というか、ないがしろにしてまでこちらの道路をどうのこうのということを考えている訳じゃなくて、そちらの維持補修については非常に重要なものと認識したうえで、別にそれぞれの必要性というものを勘案しながら事業を検討、計画していくという立場でございます。

○ファシリテーター

じゃ、赤いジャンパーの方、お願いします。

○住民

白州のアサカワと申します。この会場に来てびっくりしたんですけども、ほとんど反対意見が多くて、A案とB案とかコース、あるいは極論は高速道路は要らないと、そんな意見もあった訳ですけど、私も小さいころ、生まれたときから白州に住んでいて、山梨県というのは中央高速ができて大きな会社が起きたり、工業団地ができて、非常に経済効果があったんですね。もちろん八ヶ岳周辺に越してこられた方々も、中央高速というものがあって、東京から、あるいは京浜方面からのアクセスが良くて、もちろん自然も良かったんでしょうけども、それも1つの要因になっているからだと思います。先ほど来、コースA案、B案、あるいは国道141号とか須玉からのアクセスとか出ましたけども、そうい

ったのが出れば出るだけ、やっぱり利害関係がありますので、反対、賛成、また意見が分かれるところだと思います。これは当然ですけど、そういう事、極論はやっぱり高速道路はぜひ必要。災害復興の話も出ましたけども、そういった縦横を結ぶ中部横断道は非常に重要な位置付けだろうと思います。もっと変な話をしますけど、昔、中央線が山梨県へ開通するときの話ですけど、明治の10年ごろだと思いますけど、そのころの実力者は、どこに中央線を通すかという話が出て、国の考え方は、韭崎から武川村、白州を通って諏訪へ抜ける。これに中央線を通そうということで計画があったんですけども、白州、武川の方々から、鶏がびっくりして卵を産まなくなるとか、お蚕さんが桑が汚れるとか、馬がびっくりして暴れ出すとか、そんなことを言って反対したんです。それで結局、人家が少ない茅ヶ岳山麓を通して、この長坂、小淵沢方面に行ったということですけど、私の祖父の話からすると、あれは失敗だったなど。今、見てみると、茅ヶ岳山麓が発展しているじゃないかと。今、この長坂町の商店街は、中央線が開通したときに、一軒も家はほとんどなかったんです。本当の原野。むしろ、日野春のほうが警察署があったり中心地だった。今はもう全く逆転していますよね。こういう高速道路も同じで、経済効果というのはやっぱり非常に重要だなどと思います。ぜひ大所高所を考えて、一刻も一年も早く開通するように、私は希望します。以上です。

○ファシリテーター

今、90分で、ちょうど90分という時間が終わりました。延ばせてもあと5分ということですので、あと何人かの方になります。初めての方から……

○住民

関連です。

○ファシリテーター

すみません、初めての方から。じゃ、すみません。

○住民

大泉のアズマです。

1月の北杜市議会に傍聴に行きました。その時に、高速道路の促進運動に関わった委員さんが今回のルートの決定のやり方に憤りを感じるという意見表明を行いました。私も全く同じ、憤りを感じています。なぜか、今までの小林さんの説明の中で、コミュニケーション活動に対して17ページを使っています。それで、その中に、アンケート活動については11ページも使って説明しています。説明の中で、この問題は大きく取り上げられています。多分、民意を尊重するということを言いたいのだと思います。でも、その結果が、今回の11月21日に提案されたルートになっている訳ですね。このアンケート活動とアンケートの結果のルートがどういふふうに関係しているのか。全く関係ない内容で提案されているということに憤りを感じる訳ですね。おかしいと思う点がいくつかある訳ですけども、それは、ここで反対の気持ちを持っている人は全て同じように感じているものだと思います。1つは、アンケートの集計結果が1つも出されていません、数字的に。あと、アンケートの中に今回出されているルートは入っていません。そういう意味では、アンケートの中で賛成ゼロのルートが提案されていると。それに多くの人が憤りを感じているんだと思います。あと1つ、ルート周辺の人にはコミュニケーションの活動というのが全く無かったんです。

○ファシリテーター

新しいルートのところ？

○住民

はい。それは、この中でコミュニケーション活動が多くなされているという説明をすればするほど、私たちは全くそういう、要するにゼロのコミュニケーション活動で、この説明会が初めてあったという、それに憤りを感じています。そういうことをよく理解していただきたい。そういうふうに思います。以上です。

○ファシリテーター

3点ご意見がありました。アンケートの集計数字が出ていない、ルートがアンケートに入っていなかった、これまでこのルートの人とコミュニケーションをとってこなかったという3点、何かありますか。

○説明者

第2回アンケートの集計方法については多数のご意見をいただいているところでございます。こちらのほうは、第6回の10月4日の小委員会においても議論がされまして、委員長から、こういった種類のアンケートではまだ捉え切れていないのではないかと。だから、賛成、反対という数の大小ということではなくて、そういったものはむしろ積極的にやめたほうがいいと。ただ、真剣に考えていただいた意見なので、心配や懸念の幅を知る上では非常に重要であると。そういった意味で、数や比率という数字をそのまま信じてしまうと間違いがあるのではないかというような意見もあり、委員各位にも確認をされたということでございます。確かに数でというような議論というか、ご意見を多数いただいておりますが、私どもの集計としましては、そういった小委員会の意向に基づいての集計を行っているという事でございます。それから、あと……

○ファシリテーター

あと、前回このルートが入っていなかったんではないかと。

○説明者

コミュニケーション活動と関連していますが、2回のコミュニケーション活動、それから意見交換会を経まして、先ほど説明したように、10月の4日の日に行われた小委員会において清里高原の南側を通るルートという事で、そこで初めて出されたものでございます。ですので、今までこのルートが無かったというのは、まさに無かったものでございます。コミュニケーション活動につきましては、このルートに関しましてのコミュニケーション活動というのは、今回の地元説明会が初めてでございます。ですのでそれまでは、第1回アンケート、第2回アンケートというのは北杜市全域で行ってきておりますので、今までコミュニケーション活動が無いんじゃないかというお話でございまして、今回まさにそのコミュニケーション活動というかお話を、このルートについてお話をさせていただいているということでございます。以上です。

○ファシリテーター

すみません、会場の都合で、あと1人だけぐらいになってしまいました。初めての方で、

申し訳ありません、白い……。

○住民

大泉のミズタニと申します。資料を沢山読ませてもらいました。まず、私は、この建設には反対から申しておきます。なぜかという、私たち民間にサラリーマンとして勤めていた者は、費用対効果というのをまず出さないと、企画段階では没になります。それで、ここによれば2,000億円かかると。そうすると、税金を当然使いますね。私が言うのもあれですけど、今、国では1,000兆円赤字になっています。さて、この部分だけで2,000億円、どうやって払うんですか。教えてください。それで、もし、先ほどの最初の方も言いましたけど、静岡空港とか茨城空港とか、もう見積もりが簡単に言えばだめになりました。赤字になります。どなたが責任をとるんですか。私たちの子孫ですよ。それで、もう1つお聞きしたいのが、名指して失礼ですけど、今、説明している方たち、もしあなたの自宅の隣に「高速道路が建ちますよ」と言われたらどうなりますか。個人的見解でも構いません。この2つを教えてください。まさか国交省の太田さんは、僕、責任をとるとは思っておりませんから。

○ファシリテーター

じゃ、責任の所在ですよ。赤字になったときの責任の所在……

○住民

赤字になっちゃ困るんですよ、実際。そうでしょう。

○ファシリテーター

費用対効果に関しての責任は誰がとっていくのかという事と、個人的に……

○説明者

まず、費用対効果のお話もこれまで多数いただいております。今の段階で費用対効果、いわゆる採算性とか、そういったものがあがらないのを確認しないのはおかしいんじゃないかというお話がされておりますが、今現在、費用対効果というのはまだ算出してござい

せん。どの段階で算出するかというと、新規事業採択……

○住民

いいです、それは。聞いております。先ほどからずっと聞いているんです。結局、お金がどうやって出て、どうやって回っていくのか。赤字になると思うんです、僕は。個人的にはね。

○説明者

お金がどうやって出て、どうやって廻っていくのか。

○住民

うん。要するに、2,000億円というのがどこから出て、それに対するもの。そうでしょう。費用対効果がどうのこうのというのはわかるんです。

○説明者

いわゆる事業費がどこから出るかという事ですね。

○住民

そう単純にとられると、僕が言いたいのはいわゆる役所仕事になっちゃうんですよ。2,000億円をどうやってカバーするんですか。出てくるのは税金だってわかっていますよ。先ほど1対1.1というような事もどこかに出ていました。そうすると、民間で言いますよ、「儲け」ですよ、出てきます。ところが、僕はこれ、細かい計算は別としても、どうやっても赤字になると思うんですよ。それで、もう1つ、ごめんなさい、誤解があったら大変恐縮ですけど、清里ブランドってそんなにこれからも活発になりますかね。中部横断道ができた、じゃ、清里に行きましょうと。そうすると活性化になりますよね。インターをそこに造るんですから。そうすると、2,000億円をカバーできるかもしれない。でも、どうですか。僕が逆に聞いています。

○ファシリテーター

そんなに利用されないんじゃないか……

○住民

ごめんなさい、誤解を招いたら申し訳無いですけど。

○ファシリテーター

利用がそんなに、ニーズがあるかという事ですよ、簡単に言うと。

○説明者

まず、2,000億というお金につきまして、要は効果がそれだけ出ることかという話ですが、それは、いわゆるB/CのBのベネフィットという部分ですね。便益という部分でございます。それについては、いわゆる早く着くかだとか、交通安全、交通事故が減るか、いろいろこういう便益がありますが、その評価もここでやって、それがかなわない、いわゆる赤字になるという事であれば、新規事業化採択がされないという事になります。すなわち事業化がされないという事、事業ができないという事です。今は、まだその前の段階で、それらを算出するためのベースとなる計画を作るという段階になっています。ですので、今、今回の……

○住民

わかりました。いいです。もう1つだけ付け加えさせてください。今朝の朝日新聞に地震のことが載っていました。今朝の朝日新聞に地震の問題が一面にありました。それに対して、ここが全面的に出ているんですよ。地震、震度6……ちょっと僕、ごめんなさい、忘れちゃったけど。もし地震が起きた場合にという被害地に、ここがもろ真っ黒になっているんです。逆に言うと真っ赤ですか。そうした場合に、高速道路、この利便性、すごく書いてあります。阪神大震災のときの、皆さん覚えていらっしゃると思いますが、高速が倒壊しております。そうすると、その利便性とかインフラ、そういったものの費用というものが当然カバーしていかなくちゃいけない事が多々あるんじゃないでしょうか。特に地震ですよ。すみません、いろいろと沢山出てきますけど。

○ファシリテーター

地震に弱いのではないかと。ちょっとこれで最後にさせていただきたいと思いますけど。

○説明者

まだルートも決まっていない、構造も決まっていないという中で地質調査等もやってご
ざいませぬ。当然、設計の中に基準というのがございませぬ。阪神大震災も踏まえた耐震基
準というものに基づいて適切な設計を行っていくという事で、それら地震に対しての耐震
性というものを有した設計を行って参りたいと思っております。

○住民

2番目の質問にも答えていただけませんか。

○説明者

2番目？

○住民

あなたは……

○ファシリテーター

あなたのお宅の横にもし高速ができれば。

○説明者

それを聞きたい気持ちはよくわかると思っております。ただ、私がこの場でその発言はできま
せん。この立場ですので、そこはご理解いただきたいと思っております。

○住民

つまり、あなたなら買わない、造らないという事ですね。

○ファシリテーター

ありがとうございます。申し訳ありません、もう何人かの方、手が挙がっているんです
けれども、会場、5時までここに空けなければいけないので、これで終わりにさせてい
ただきたいと思っております。

○住民

すみませぬ、皆さん、この中で道路に反対の人、手を挙げてください。手を挙げてくだ
さい。——もうほとんどですね。30年前の幻想はやめましょ。中央道は……

○説明者

カミヤさん、ルール違反です。

○ファシリテーター

ありがとうございました。

——了——