

## 中部横断自動車道（長坂～八千穂）地元説明会

1月31日 大泉総合会館

### 議事録

(説明開始前)

#### ○住民

ファシリテーターって何ですか。

#### ○司会

中立な立場で、この会を進行していただく世話人のような方だと思っていただいて結構だと思いますが……。

以上、この地元説明会を有意義なものとし、円滑に進行できますよう皆様のご協力をお願いいたします。

それでは、中部横断自動車道（長坂～八千穂）のご説明に移らせていただきます。

(説明開始)

#### ○説明者

それでは、私のほうから今回の中部横断自動車道（長坂～八千穂）計画段階評価の試行の地元説明会の資料について、説明をさせていただきます。お手元のちょっと分厚い資料。こういった表紙がある資料。こちらのほうに基づきまして、ご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）の計画段階評価ということでございますが、計画段階評価は公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるという観点から、地域の声を聞きながら事業評価を行う計画段階評価を取り入れまして、平成22年12月より検討しているところでございます。ただ今より、これまでの検討経緯、それからあとルート帯（案）などについて地域の皆様にご説明をさせていただきます。

こちらのほうは目次となっております。全部で12でございます。若干ボリュームがございます。お時間をいただいでご説明をさせていただきたいと思っております。

最初に、中部横断自動車道の概要でございます。現在の状況についてご説明をさせていただきます。

こちらのほうが中部横断自動車道の概要でございます。中部横断自動車道は、新東名の清水ジャンクションから上信越道の佐久小諸ジャンクションに至る高速道路のネットワークでございます。既に山梨県内の増穂～双葉間、長野県内の佐久南～佐久小諸ジャンクション間が開通しております。また、新東名の新清水ジャンクション～増穂間は現在事業中となっております。また長野県内の八千穂～佐久南間も現在事業中ということで、整備を行っているところでございます。今回、この説明会の内容であります長坂～八千穂間。こちらのほうは基本計画区間となっております。お手元の中部横断のパンフレットをお開きください。こちらを1枚開いていただきますと、こういった図があるかと思っております。

中部横断自動車道（長坂～八千穂）は、上信越道、中央自動車道、新東名の3本の高規格幹線道路を結びまして、首都圏における環状道路のネットワークを形成するものでございます。首都圏直下型地震や東海地震等の災害時は、既存の東名高速道路利用のルートに環状ネットワークの利用が加わりまして、中京圏～首都圏間の災害復旧や被災支援が強化されます。このオレンジ色のところで書きましたような形で、首都圏を環状に結ぶという機能も持っております。資料にお戻りください。事業の進め方というところでございます。こちらのほうでは、道路事業の進め方及び計画段階評価との関係についてご説明をいたします。

こちらは、従来の一般的な道路事業の手続の流れを示したものでございます。ちょうど赤い点線の中、路線計画の検討、路線の比較検討。この段階が、現在の中部横断自動車道（長坂～八千穂）で取り組んでいる計画段階の部分でございます。この部分は、従来の道路事業であれば事業者が内部で検討をしていた段階でございます。

計画段階評価というのは、公共事業の実施過程の透明性を一層充実させる観点から、このような計画段階から地域の皆様の声を聞きながら事業評価を行う新たな取り組みでございます。

計画段階評価の後に、概略計画を検討しまして、環境影響評価の手続きを経まして、その後、新規事業採択がされれば事業着手というような段階に入っております。その後、

測量や設計を行いまして、用地買収、工事ということで、最後に開通というような形。これが一般的な道路事業の手続の流れでございます。計画段階評価は、そのかなり上流側、前のほうの段階に今いるということでございます。

次に、計画段階評価の取り組みについてご説明します。いわゆる、計画段階評価という手続きの目的としましては、公共事業の実施過程の透明性を一層充実させる観点から、計画段階において地域の皆様の声を聞きながら、第三者の有識者による審議を踏まえ事業評価を行うという取り組みでございます。計画段階評価の手続は、解決すべき地域の課題、その課題を解決するための目標、代替案の比較を行い、対応方針を決定していくものでございます。

次に、この中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価を審議している関東地方小委員会の位置付けについてご説明します。この計画段階評価では、国土交通大臣の諮問により設置されました社会資本整備審議会というのが諮問機関としてございます。その分科会のさらに下部組織としまして、関東地方整備局に設置されました関東地方小委員会。この部分が第三者委員会となりまして、計画段階評価について審議を実施しております。

次に、この計画段階評価のこれまでの経緯についてご説明します。ちょっと小さい字でございますが、こちらのほうに計画段階評価が始まってから現在までの内容が全て書かれています。このページで全体の流れについて簡単に説明しまして、その後各段階での詳細な説明をさせていただきます。

左上でございますけれども、平成22年12月から計画段階評価の手続を開始いたしました。これまでに地域の皆様のご意見を聞きながら、周辺地域の抱える課題、課題を解決するための目標、課題を解決するための対策案について検討をまいりました。

昨年4月、第5回小委員会では2回のアンケート、オープンハウス等でお聞きしたご意見を踏まえまして、昨年の夏に中間とりまとめとしてとりまとめを行いました。

その後、7月に南牧村で、様々な立場からご意見を伺う意見交換会を開催後、昨年10月に第三者委員会におきまして、意見交換会の場やこれまでにいただいたご意見を踏まえまして、全区間で新たに道路を整備する案を改良して、清里高原の南側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。

この第三者委員会の審議を受けましてワーキンググループを設置するとともに、昨年の11月に第1回ワーキングを開催いたしました。これまでの意見を踏まえたルート帯を対

象に検討をしていくことが了承されまして、1月には第2回ワーキンググループとして現地調査を実施したところでございます。

現在は、本日のような地域の皆様にこれまでの検討経緯やルート帯などについてご説明をして、質疑応答・意見聴取を行う地元説明会を、本日で2回目でございますが行っているところでございます。今後は、この地元説明会でいただいたご意見をワーキンググループに報告して、審議をいただく予定としております。

以上が、全体の流れでございます。この流れについて個別に順を追ってご説明したいと思います。

これまでのコミュニケーション活動ということでご説明します。まず、第1回のコミュニケーション活動としまして、平成23年2月から3月の約1ヵ月間にわたりまして、アンケート方式により地域の課題、課題を解決するための目標について、皆様の実感や対策案の妥当性についてお聞きをしました。ご意見はアンケートで約6,300件、WEBで1,100件をいただきました。また、あわせまして地元自治体9市町村、経済界等62ヵ所からもご意見をいただいたところでございます。その第1回コミュニケーション活動。第1回アンケートでございますが、そちらの抜粋でございます。左上にはアンケートの目的と計画段階評価の手続の流れ、右側には周辺地域の道路状況、下には周辺地域の課題を具体的に示し、ご意見をお聞きしたところでございます。

同じく、第1回コミュニケーション活動、アンケートの抜粋でございます。上段には課題を解決するための目標、下段には対策案の比較を示しましてご意見をお聞きしました。

この段階の対策案は、案の1、全区間で新たに道路を整備する案。案の2、旧清里有料道路の一部区間で有効利用する案の2つの案を提示したところでございます。

同じく、第1回コミュニケーション活動で配布したアンケートの抜粋でございます。左には期待される整備効果を示し、ご意見をお聞きしました。

続いて、第2回アンケートの概要でございます。第1回コミュニケーション活動で皆様からいただきましたご意見を踏まえまして、第1回コミュニケーション活動で提示した周辺地域の課題、課題を解決するための目標について見直しを行っております。また対策案を追加した上で、第2回コミュニケーション活動として、平成24年1月から2月の約1ヵ月間に渡り、アンケート方式により対策案の評価についてお聞きしました。ご意見は全部で、アンケートで約16,500件、WEBで3,600件をいただいたところでござ

います。また、第2回コミュニケーション活動では、第1回コミュニケーション活動と同様に経済界60団体、地元自治体9市町村からもご意見をいただきました。

こちらが、第2回アンケートで配布しましたアンケートの抜粋でございます。第1回コミュニケーション活動でのご意見を踏まえまして、周辺地域の課題としまして、「過疎化・高齢化の課題」、「地域活性・連携の課題」、「公共交通の課題」、「環境・景観を保全することの課題」を新たに追加するとともに、第1回コミュニケーション活動でお示した課題についても加筆修正等を加えて、新たにお示したものでございます。

同じく、第2回アンケートの抜粋のページでございますが、前ページと同様に、第1回コミュニケーション活動でのご意見を踏まえまして、課題を解決するための目標として、「現道の走行性・安全性の向上」、「企業誘致・雇用の促進」、「公共交通の利便性向上」、「環境・景観の保全」を新たに追加するとともに、第1回コミュニケーション活動でお示しました目標にも加筆を加えて、改めてお示ししてご意見をお聞きしたところでございます。

これも第2回アンケートの抜粋でございます。前のページと同様に、第1回コミュニケーション活動でのご意見を踏まえまして対策案として、案の3、国道141号を改良する案を追加するとともに、各対策案を比較できるよう整備なしをお示しして、改めてご意見をお聞きすることとしました。

こちらも、第2回コミュニケーション活動で配布しましたアンケートの抜粋でございます。新たに追加した対策案も含めまして、各対策案の特徴を整理して掲載させていただきました。

これも、第2回コミュニケーション活動で配布しましたアンケートの抜粋でございます。左上には、第1回コミュニケーション活動でいただいた広域ネットワークに関するご意見の意見例を掲載するとともに、東日本大震災を踏まえて広域ネットワークの強化や、首都直下型地震等に備えた災害面からの弱点の強化が必要であるという緊急提言も掲載をさせていただきました。左中段には、同様に第1回コミュニケーション活動でいただいた今後の計画で具体化していくご意見、地域と一体となった取り組みに関するご意見の意見例を掲載させていただきました。またその下でございますが、左下につきましては計画段階評価の手の流れを掲載させていただきまして、右側にありますようにご意見をお聞きしたところでございます。

またこちらは、第2回コミュニケーション活動の一環で実施いたし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ともに、第2回コミュニケーション活動としての意見聴取を行うということを目的に、平成24年1月から2月の約1ヵ月間にわたりまして、沿線9市町村で全18回開催いたしました。延べ91名の来場者がありました。

これまでのコミュニケーション活動、第1回アンケート、第2回アンケート、オープンハウスを踏まえまして、第三者委員会に審議をしていただきました。その中で対策案と今後の進め方について、昨年4月の時点で「中間とりまとめ」を行ったところでございます。

「中間とりまとめ」は第2回コミュニケーション活動において各対策案の特徴をお示しして、いただいた対策案に関するご意見をとりまとめた行ったものでございます。

「中間とりまとめ」としましては、課題を解決する目標としまして「災害時の代替路の確保」、その他各地域の実情に応じまして「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」、「環境・景観の保全」を重要視するという意見があった。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ことのご審議をいただきました。

また、対策案につきましては、高速道路の整備に対する意見が多かったが、一方で一部地域では国道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等もあったということのご審議をいただいたところでございます。

こちらは、7月8日に行われた意見交換会の概要でございます。この意見交換会は、「中間とりまとめ」の中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、追加的コミュニケーション活動を実施した上で当委員会の最終的な評価をとりまとめることと取りまとめいただいたことから、この追加的なコミュニケーションということで、その位置付けとして開催したものが意見交換会でございます。7月8日に長野県南牧村で実施いたしました。

意見交換会では、「環境・景観の保全」、「旧清里有料道路の活用」の2つの重要な課題について、さらに掘り下げて様々な立場からご意見を伺いました。意見交換会の中では、主な意見としまして旧清里有料道路の活用の懸念、安全性等にも配慮した道路が必要、景

視・環境への懸念などの意見がございました。

これまで申し上げてきましたように、計画段階評価の手続では第三者の有識者による委員会で審議をしていただき、対応方針を決定していくプロセスを歩んでおります。この第三者の有識者による委員会、関東地方小委員会については先ほどご説明しましたが、この小委員会の下部組織にあたるワーキンググループについて、ここで説明をさせていただきたいと思います。

ワーキンググループを設置した経緯としましては、昨年10月の関東地方小委員会において委員長から、南麓地域での整備への異論や旧清里有料道路の活用への懸念が多くあったことから、案の1、全区間で新たに道路を整備する案を改良し、清里高原の南側のルートを含めて検討するワーキンググループを設置すべきとの提案を受けて、設置をされたところでございます。この提案を受けまして、昨年の11月に設置されたのがワーキンググループでございます。ワーキンググループの委員は、関東地方小委員会の委員の中からお願いをしてございます。ワーキンググループでは、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県内の区間、また山梨県境に近い長野県内の区間の一部も必要に応じて対象としてルート検討を行うという位置付けでございます。

これは、そのワーキンググループで行いました昨年11月の第1回ワーキンググループにおいて、これまでのご意見を踏まえましてルート帯（案）、連結可能位置（案）の考え方を審議したものでございます。これまでいただいたご意見から、今後ルート帯（案）、連結可能位置（案）を検討するにあたっての配慮すべき項目というものを大きく4項目、抽出してございます。左上は、これまでいただいたご意見からルートに関するご意見を整理・分類したものを掲載してございます。右上は沿線自治体、ルート検討の対象範囲である山梨県、北杜市、南牧村からいただいたご意見を掲載しております。こういったご意見を踏まえまして、下の囲みの枠の中になります。ルート帯（案）を検討する際の考え方、また連結可能位置（案）を検討する際の考え方というものを設定したところでございます。

前のページで整理したルート帯（案）の考え方、連結可能位置（案）の考え方を踏まえまして検討しました具体的なルート（案）、それから連結可能位置（案）について、ここで説明をさせていただきたいと思います。

こちらがルート帯（案）及び連結可能位置（案）となります。ルート帯（案）は青い線のA案、緑色のB案の2つになります。それぞれ概ね幅1kmで示しております。ルート帯幅は容易に確認でき、審議が深まるということを考慮しまして、できる限り詳細にお示しすべきと考え、約1km幅でお示ししております。また、現段階での検討ですので、既存資料の範囲内で行っております。今後、詳細な調査、設計等を行う中で具体的なルート、構造を決めていく予定としております。詳細設計においてルートが一部変更となる可能性があることから、ある程度の幅を持ってお示ししたものでございます。

中央道からの分岐箇所につきましては、県境の野辺山付近に向かう場合、西北には八ヶ岳、北東には飯盛山、横尾山、金ヶ岳などの急峻な山地部が形成されております。中央道から野辺山に向かう場合、金ヶ岳に近づくほど地形の勾配がきつくなり、縦断勾配等の構造上の基準——私どものほうで道路構造令と申し上げておりますが、その道路構造令を満足することが難しくなります。また、標高の関係でございますが、双葉ジャンクションは標高が350mでございます。今回の長坂～八千穂が長野県境に向かっていくところは野辺山で1,360m、双葉ジャンクションが350mですので、その間の標高差は約1,000mとなっております。そのため標高720mの長坂インターチェンジ付近まで中央道を使いまして、標高差370mをこの中央道で稼ぎまして、野辺山との距離が一番近い長坂インターチェンジ付近で分岐することが道路構造、また整備コストの面から最も有利であるというふうに判断したものでございます。

こちらでは、ルート帯（案）の詳細についてご説明します。

ルート帯（案）の検討では、小淵沢、大泉、高根、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、遊水地を回避するよう配慮してございます。清里駅の北側の小海線沿線付近では貴重な動植物の生息域である国定公園、鳥獣保護区などを回避することとしております。また、野辺山には宇宙電波天文台がございまして、天文台への影響を回避するため、ルート帯の配置が不可能なエリアが設定されておまして、それについても回避することとしております。またA案、B案のちょうど真ん中のあたりですが、大門川の谷部。こちらのほうも回避するという形でルートを設定してございます。

次に、各ルート帯の連結位置（案）の詳細についてご説明します。

連結可能位置（案）とし、図の中の赤く着色した範囲がA案、B案のルート帯の連結可能位置の案となっております。具体的には連結可能位置というのは、いわゆるインターチェンジが設置可能な位置という意味でございます。A案、B案で共通してラインボーライン、または国道141号。A案では一般県道清里須玉線、B案のほうになります。A案では一般国道141号という、その付近が連結可能位置（案）として示させていただいております。

現在のところ、どの位置にインターチェンジを設置するかは決まっておりません。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ご提案が委員からあったということで、連結可能位置の考え方に基きまして住宅地、集落や公共施設へのアクセス性や観光地へのアクセス性、主要な道路への連結、連結位置のインターチェンジの間の間隔ですね。それらに配慮しましてインターチェンジが設置可能な位置を選定してございます。

ルート帯（案）のA、B案について、比較を行った結果について説明いたします。

すみません、ちょっと予定、20分よりも時間が過ぎてございますが、後の90分間の時間はしっかり延びてもらいたいと思っておりますので、もう少し続けさせてください。申し訳ございません。

こちらのほうでは、ルート帯A案、B案について、これまでのコミュニケーション活動を踏まえて整理しました課題を解決するための目標のうち、ルート帯検討に関わる項目について比較したものでございます。A案とB案で異なる部分としましては、主要な観光地間の連携向上について連結可能位置（案）から清里駅までの所有時間がA案では10分、B案では5分となっております。また概ねの費用でございますが、A案では1,700億円から1,900億円、B案では1,600億円から1,800億円という形で、その部分がA案、B案の違いでございます。

以上、ルート案を示しましたワーキンググループの開催の状況についてご説明いたします。

先ほどご説明しましたルート帯（案）、それからあと連結可能位置（案）を示しまして第1回ワーキング。こちらのほうは11月21日に開催いたしました。こちらのほうで審議をさせていただきました。

その中の委員からの主な意見でございます。中央道への接続箇所は長坂付近とすること、A案、B案を対象として検討することが了承されてございます。また、第2回ワーキングでは現地調査を行う予定でございましたが、住宅地、集落地、別荘地について、しっかり現地調査の際に確認するようにしてもらいたいということ。あと今回、今行っております地元説明会については、今までの検討経緯を説明すること、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することということのご意見をいただいております。

こちらは、第2回ワーキングとして実施しました現地視察。こちらは1月12日。年が明けまして1月12日の土曜日に開催を実施した概要でございます。

当日は周辺の土地利用。住宅地ですとか、集落、別荘地、農地。周辺の自然環境、景観の状況。周辺の観光地。また、その周辺の観光地へのアクセス性。ルート帯（案）及び連結可能位置（案）の現地の状況。また、それらの周辺の道路状況をポイントに視察を行いました。これが具体的な、当日行いましたワーキンググループの現地視察のルートでございます。A案、B案のルート帯近傍のみならず、いわゆるこの対象となる地域を広く視察していただいております。なお当日、非常に天気が良くて、景観等についても「黒ボツ」のところで車を降りて視察をした訳ですが、そういったところでも眺望等も確認をさせていただいております。

こちらが、第2回ワーキングの状況でございます。②のところでございますが、大泉地区周辺の別荘地の視察を行ったり、八ヶ岳高原大橋の上で眺望等を確認したりというようなことで現地調査を行っております。また、清泉寮を確認したり、また長野県側になりますが、平沢峠から清里高原を上から見たりというような形で視察を行っております。

最後でございますが、大泉支所では屋上に上りまして3方向、八ヶ岳方向、富士山方向、甲斐駒ヶ岳方向等の眺望を確認するとともに、その地域のA案、B案ルートの全体のおおよその位置等の確認をしております。また、大泉支所では報道機関への公開及び説明も実施したところでございます。

以上で資料の説明が終わりになります。

最後になりますが、再度、本日のこの地元説明会の位置付けを説明させていただきます。先ほど使った5ページでございますけれども、地域の皆様にこれまでの検討経緯、ルート帯（案）などについて説明をしまして、質疑応答・意見聴取を行うことが本日の地元

説明会の目的でございます。今後はこの地元説明会でいただいた意見をワーキンググループに報告して、審議をしていただくということで進めていきたいと考えております。

以上で、ちょっと長くなりましたが資料の説明を終わりにします。

#### ○司会

それでは、ただいまから質疑応答・意見聴取に移らせていただきます。はじめにご説明いたしましたけれども、ここからは外部のファシリテーターの方に司会進行をお願いしたいと思っております。ご参加者の皆様、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(賛成者拍手)

では、よろしくお願いたします。

#### ○ファシリテーター

皆様、こんばんは。ファシリテーターということで、今日仰せつかりました山梨県立大学の国際政策学部総合政策学科で教員をしております箕浦一哉と申します。どうぞよろしくお願いたします。先ほど「ファシリテーターとは何ぞや」というようなご質問もあったようでしたけれども、通常「ファシリテーター」といいますのは、何かをみんなで作り上げていくような、例えば住民参加のまちづくりであるような場で、皆さんの意見を促してどんどん出していくような立場のことを、「ファシリテーター」という言葉を使って表現されることが多いように思います。今日は最初の説明にもございましたように、何かを決めるという場ではありません、ということですので、そういう意味では「ファシリテーター」という名称を使いながらも、ちょっとふだん私たちが思う「ファシリテーター」とは違うんですけれども、中立の立場でということ、仰せつかっておりますので、微力を尽くさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

沢山の方がおいでいただいております、90分という時間を十分有効に使ってけるように努力したいと思っておりますけれども、今、20時11分ということですので、21時41分まで進めてまいりたいな、というふうに思いますので、どうぞよろしくお願いたします。

昨日が地元説明会の初回でございました。今日もおそらく、昨日もいらっしゃった方で

おいでいただいている方もいらっしゃるようですし、それから今日、はじめていらっしゃったという方も大勢いらっしゃるというふうに思いますけれども、昨日の話の中で、まず進行についての、ちょっとお話になるんですけども、昨日の説明会の中で、参加者の方から、発言をする際に発言者は自らの発言に責任を持つ意味で、地区名と名前を名乗ってほしいと、そうすべきではないかというふうに発言者の方からご提案がございまして、その場で皆様のご賛同を得て昨日はそのように進めさせていただきました。

もし、よろしければ本日もそのような形で進めていってどうかというふうに、まず冒頭で提案をさせていただこうと思うんですが、皆様、いかがでしょうか。

(賛成者拍手)

反対の方は遠慮なくご意見をいただければと思いますが、よろしいですか。——それでは、お認めいただきましたので、発言される方は「地区名」と「お名前」を名乗った上でご発言いただくようお願いいたします。

では、時間も少ないので意見をいただいでいきたいと思いますけれども、こちらの方、お願いたします。

#### ○住民

ありがとうございます。説明の内容についてはもういくらでもあるんですが、それはさておきまして、国交省がいらっしゃるので、冒頭で笹子トンネルの事故について謝罪か何かがあるのかなと思っておりまして何も無い。県のほうにしても、おそらく迷惑をしている訳ですから、苦言を呈しても良さそうなことではないのかと。中身に入る前のことだと、私、思うんですが、造ることだけが責任だと、自分たちはメンテナンスの責任が無いと言われるかもしれないけれど、私は、製造物責任法というのがある訳だから、造る限りはああいう事故があった中、後ではもうこれは達のいたなど、これはおしまいだな、と思ってました。その前には震災があったから、お金を使うところがあるからおしまいだな、と思ってましたが、二度の大変なことを乗り越えてどうしても造ろうという事だというふうにわかりましたけれども、とても納得できない。謝罪する気があるのか、ないのか。そういう責任があるのか、無いのか。それをまず伺いたしたいと思います。3分以内かと思いません。

○ファシリテーター

ありがとうございます。それでは、ご質問ということでお答えいただけますでしょうか。笹子トンネルの事故に関する見解、もしくは謝罪は無いのか、というご質問だったので、それに対するお答えと。

○説明者

昨年の12月2日に笹子トンネルで、あのような痛ましい事故が発生しまして、多くの方の人命が失われたということにつきましては、私どもとしましても非常に痛ましい事だというふうに考えてございます。同じ道路を管理する者として、今後とも我々、国道を管理してございます。そういった事も肝に銘じて、このようなことが二度と起きないように、十分管理等をやりたいというふうに肝に銘じた次第でございまして。国土交通省としての立場で、この笹子トンネルの案件に関して、ものを申し上げられる役職ではございません。ただ、私の個人の気持ちとしましては、道路の管理をやっている国土交通省の一員として、そのように感じている次第でございまして。

以上でございます。

○住民

ちょっといいですか。今の関係で、さっきメンテナンス料と言ったけど、国の予算の中でメンテナンス料っていうのは入ってないでしょう。道路、国の予算。自治体もそうでしょう。メンテナンス料、考えてないでしょう。考えてる？

○コメンテーター

とりあえず発言されてしまいましたので、お認めしたいと思います。もう一度、お願いできますか。

○住民

谷戸のナリタと申しますけども、今の方の説明でメンテナンス云々って言ってますけども、国、自治体もそうですけども予算の中でメンテナンス料というのを、予算の中で計上してます？

○説明者

年間の予算の中で維持修繕費という形で一定の金額を予算上、計上して、それにより維持補修、それからあと清掃等もそうですが、そういったものに充当してございます。

○ファシリテーター

どうでしょうか。少し本題から離れてるようにも感じますけれども……。

○住民

その問題じゃなくてもいいんでしょう。

○ファシリテーター

はい。今の件は、これでよろしいでしょうか。——それでは、またご発言、ご質問のある方、お願いしたいと思いますが、じゃ、前の方、お願いします。

○住民

やっぱり、我々はこういう説明会をやりますと……

○ファシリテーター

すみません、お名前をお願いできますでしょうか。

○住民

大泉のフクダと申します。何かもう、既に道路、結論ありきみたいな、どうしてもそういうふうなニュアンスに聞こえちゃうんですね。まさに多分そうだと思うんですけども、今回の件に関しては今までと僕は全然違うと思うんですよ。この莫大な財政赤字を抱えて、そして少子高齢化になって、そういうふうな社会全体が変わる中で、高速道路を造る本当の意味って何なのかというところを根源的に考えないで、ただ便利になりますよって、こういう利益がありますというふうな考え方だけで進めるということについて、まず私は、それ自体が反対なんですけどね。

もっと言いますと、僕は拙速は絶対駄目だと思うんです。と言いますのは、今いみじくも双葉ジャンクションの話がされましたけれども、どう考えたって普通のルート、この高速道路の中継地点はあそこですよ。双葉ですよ。それに対する高度差とか、そういう経済的な問題とかおっしゃいましたけれども、それに関しては経済性を主張するならば造ること自体、この間を通すこと自体が経済的なメリットがほとんど無い訳です。そのほとんど無いものを造るというんですから、じゃあ、逆に考えまして、お金を沢山使ったらいではないかという考え方も成り立つわけです。そうすると高度差等についての、そういった技術的な問題とか、それと高度差を是正するような工事方法。そういったことだあってあり得るわけなんです、将来的に。皆さん方、世界に冠たる日本の科学技術の進展をもってすれば、将来的にはおそらく、そういうことだあって可能なことがあり得るかもわかりません。

だから結論としては、やはり今は拙速はすべきじゃない。これに関しては留保すべきである。少なくともルート案に関しては留保する。整備するというんだったら皆さん方が、ほとんどの方が賛同されております141号の改修・改良。これをまず第1にやって、それからさらに必要かということを改めて考える。そうしないと、まさにもう拙速と言わざるを得ない形になってしまう。私が一番おそれてるのは、それなんです。だからその辺りはやっぱり真摯に、もっとここのルートは本当に経済的な価値があるのかということをもっと根本的に考え直していただきたい。私は多少の……

○ファシリテーター

手短にお願ひできますでしょうか。

○住民

2～3分、時間があるでしょう。景観、景観おっしゃいますけど、私はまさに、ルートの真ただ中にいる訳です、今。そうすると、これは下井出の方を中心にして上から見るというですよ。我々の下のほうから、長坂のジャンクションの近くからの住民に言わしていただきますと、すぐ前に富士山が見える訳です。東に金峰山がある訳です。西には駒ヶ岳がある。南には富士山がある訳です。しかも、ここ、前に見えます。北には赤岳が見える。こういうすばらしい景観を、本当にそこに座って見られましたでしょうか。我々は、

それを失うことを一番恐れてる訳です。

私が何のために来たかと言いますと、こちらはそのために来たんです。3年前に住民票を移しましたが、それを失うということは、これは私が人生をかけてここを探しまくって、ここへ来た価値を失うことになります。それ、私は眺望権。まだ法的に確固とされてはいませんが、しかし確固な法的に確立された権限として、権利として、将来的におそらく認められると思うんですけども、眺望権を奪わないでいただきたい。ひいては生活権。当然排気ガスやら、そういったものは騒音。これを抜きにして考えられません。今だって中央自動車道に、かなり窓開けたら騒音がします。そういう追い打ちをかけるようなやり方っていうのは、やっぱり本当に住んでなかったら絶対わからないという事で、本当は言いたいことが沢山あるんですけども、以上です。

○ファシリテーター

ありがとうございます。——すみません、ちょっとお待ちください。今必要性に関するお話を中心に、その手続ですね。プロセス、まだルート案の話の前に必要性の議論があるので、その拙速は良くないということと、あと、ご自身の生活、眺望を失うという事に関する懸念ということでお話をいただきましたが、今ご意見をいただいたということよろしいでしょうか。今質問をいただいておりますことと、それからご意見をいただくということと2通りあるかと思っておりますが、今ご意見をいただいたということよろしいでしょうか。

○住民

回答は無理でしょう。

○ファシリテーター

よろしいですか、一旦。

○住民

いやいや、高速道路の必然性とか。

○ファシリテーター

コメント、ございます？ 質問であれば答えてほしい内容ということで整理をさせていただきますたいんですけども、どういたしましょうか。

○住民

高速道路を、意味があるのか、無いかということについて、それならお答えできます？ 無理でしょう。

○ファシリテーター

必要性は何かという質問であればおそらく……

○住民

根本的な問題として、現在、いいですか、過去じゃないですよ。現在の状況の政治的、経済的な、社会的な状況の中で、本当に必要と思われるのかどうかということをお聞きしたい。

○ファシリテーター

では必要性に関して、そういう社会状況、経済状況の中での必要性ということをどのように検討されたか。どうのお考えかという質問でよろしいでしょうか。

○住民

現在ですね。

○説明者

必要性ということでございますけども、先ほどご説明しましたように、この道路は上信越道と中央道、新東名を結ぶ高規格幹線道路を結んで、いわゆる首都圏の環状道路のネットワークを形成するという道路でございます。首都直下型の地震ですとか、東海地震の災害時には既存の高速道路の利用のルートに環状道路のネットワークが加わりまして、中京圏、それから首都圏間の災害復旧だとか、被災支援が強化されるというようなものでござ

います。そういった必要性は私どもが認識しているところでございます。また中央自動車道とともに、複数のネットワークにより周辺地域と結ばれるということもございます。

また今回の計画段階の試行、計画段階評価を取り入れて平成22年12月から検討しているところでございます。これまでいただいたアンケートや意見交換会。そういったものの中でも、特色あるサービスエリアを設けて地域の活性化をしてほしいとか、地域経済の拡大や立地条件格差の縮小に貢献する……

○住民

関連質問、関連質問、関連質問。関連。

○ファシリテーター

では真ん中の方、お願いしたいと思います。

○住民

大泉のサナミです。今のお話ですと、中部横断道の高速道路の評価、比較検討はA案、B案されましたけれども、皆さんが望んでるのは国道141号の拡充、充実化。それとの対比は、予算も含めてどういう形であるのかという。その根本の現状の中での対応案。それを根拠にして中央高速道路のほうがいいよとか、物流、医療。そういったものの基本的な比較検討はされてるんでしょうかね。

○ファシリテーター

ありがとうございます。今ご質問いただきました。先ほどの高速道路そもその必要性ではなくて、ルート案の国道141号案と今回の整備案との間の比較については検討したかという質問でよろしいですか。——では、お答えいただけますでしょうか。

○説明者

すみません、ちょっと先ほど途中になってしまったのはどういたしましょう。すみません、ちょっとマイクの調子が悪くて、先ほど途中になってしまったところがあるんですが

……。先ほどちょっとすみません、最後まで続けさせてください。その部分ですね。その後、先ほどの質問にお答えさせていただきたいと思います。

今までいただいたアンケートの中でも、首都圏で大災害が発生した場合の高速道路の迂回路の時に物流の支援となるという事ですか、国道141号の交通集中緩和により、周辺住民の騒音被害が減少する。地域間交流の高速道路間の接続、アクセス方法が多くなり利便性が向上する。道路交通網の広がりにより利便性の向上による発展、過疎化の回避、企業誘致や雇用拡大による地域活性化を期待するというような必要性について、期待がされているという指摘もなされております。これらも含めまして、第三者の有識者からなる委員会で審議を行っているところでございます。

これまでの審議の中で、平成24年4月の第5回小委員会での議論から対策案としては、高速道路の整備が有効であるという「中間とりまとめ」がとりまとめられているということで、私どものほうでは、この小委員会では必要性についても議論をされた上での今の現状であるというふうに考えてございます。

それから、あと国道141号についてでございます。国道141号、現状では夜間の走行性の危険性ですとか、冬期の凍結、歩道が無い歩道区間での歩行者の危険性、降雨時の通行止め。こういった現状がありまして広域幹線道路。災害時の緊急輸送道路ですとか、そういった広域な幹線道路を担う道路としては極めて脆弱な道路でございます。また、道路が有すべき技術的基準も一部区間で満足できないというところでございます。これらを改良して、第3案という格好でお示しをさせていただきました。ですが、そちらのほうはあくまでも一般道をと申しますか、今の道路を4車線に拡幅するという道路でございます。

昨年4月の第5回小委員会におきましては、2回のアンケート、それからあとオープンハウス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、「災害時の代替路を確保」、「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」、「環境・景観の保全」。こういったものが重要であるが、一部地域の地元住民等の環境・景観の保全が特に重要との意見も踏まえまして、高速道路の整備が有効であるということ「中間とりまとめ」として出させていただいたと。また、10月の第6回小委員会では、これらの議論も踏まえまして、この道路の一番の目的はネットワークを完成させることで、佐久側と山梨側をネットワークで結ぶということが一番重要との確認がなされた中でございます。

国道141号沿いの地形は、中央道付近から緩やかな勾配で上ってまいりまして、そこから急な勾配で野辺山に向かうという事となりまして、これらの地域の有する課題を解決する道路として、141号につきましては技術的基準である道路構造令を満足することができないということで、判断をしたところという事でございます。以上です。

○ファシリテーター

ありがとうございます。前の方、お願いします。

○住民

下井出の東組のニシオカです。この計画が出てきたのは27年前の状況のときですね。今その状況と、今日の状況というのはもう激変をしている訳ですね。その当時は右肩がりの時代。それは人口増加の時代でもあって、それはもう今過去のものなんですね。ほぼ国民1人あたり771万円。1,000兆円を超える国の借金。そして逼迫する経済。3.11の大震災と復興問題。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と、全国的なインフラの総点検の必要と。そういうところに言いかえれば、命と暮らしを守るための事業に今莫大なお金が必要、求められている訳ですね。今回1,300億円以上とも言われる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日の朝日新聞に、「高速道路を改修、財源論の前に規律が必要」だと社説がありました。こういってます。「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。」これは今国民の、私たち住民の願いだと、思いだと思いますね。しかも今日、その莫大なかけたお金の費用対効果。これ、昨日の説明で、そちら側は算出計算していないということを言われましたが、右肩がりの時代に1.65だったのが、今は1.11です。これが費用対効果なんです。しかも現在は少子高齢化、人口減少の日本の成熟社会と、こう言われているわけですね。人口は今後40年間でおよそ3,000万人減るわけですよ。そして、また働きたいけども雇用されない。働けない。若い者がもう働けないから車も必要ない。使用しない。高速道路の利用率が大きく減少することは、もう紛れもない事実であると思いますね。

昨日、そちら側は交通量も調べていないと、国道141号の。これ、おかしいじゃありませんか。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

るか。観光地に有効と昨日誰か、県が発言されたようですが、観光地に有効にはならない。過去の経験からも、過去のいろんな高速道路、あるいは新幹線の経験からも、逆に人と車の通過点、通過型の観光地になる危険性は非常に大きい。むしろ地域経済の衰退になりかねない。高速道路の建設には採算がとれないばかりか、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。だから撤回していただきたい。以上です。

○ファシリテーター

ありがとうございます。先ほど、前の方のご意見と近く、根本的な必要性に関して疑義があるということで、その根拠についていくつか意見を述べていただいたということですが、ご意見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

では、こちらの方、お願いいたします。

○住民

大泉のアサカでございます。声が悪いから聞きづらい点があると思うんですが、ご容赦願います。

今夜は、国はじめ、県はじめ、市町村の関係の皆さんには昼夜いろいろな面でご苦労さまでございます。人それぞれ、高速道路については思いがあると思いますが、私は基本的には高速道路の今まであった恩恵は、私を初めここへ来てる皆さん、みんな利便性の恩恵にあずかってありがたく思っております。思っておりますが、昨年の11月に山日の新聞に掲載された今度の2つの案。あれを新聞で見て、はじめてびっくりしました。というのは、今から言うことは大泉の地区の皆さんのみならず、国、県、また市町村全部で見え直しをしてもらいたいと思います。その見直しをする理由についていろいろ申し上げます。

まず北杜市が合併してここ8年過ぎて、9年目に入ってます。そして合併時の前に3年、4年かけて北杜市の未来像はどうかというのを、執行部を初め、議会初め、市民みんなで

検討して、結果は市長はじめ、市民はみんな知っておりますが、こういうものを作っております。これには人と自然が躍動する環境創造都市を作るというのを目標に掲げて、現在、今いろいろ施策をやっているわけですが、その意味から言ってぜひ見直してもらいたい点はいくつかありますから、申し上げますから、これらもいろいろ参考にさせていただきたいと思います。

まずこの地域ですが、非常に景観がいい。皆さん、後ろの八ヶ岳の絵を見てください。景観がいいですよ。そして12日に国だか、県だか、いろいろテレビを見ていたら大泉支所。あの支所の2階で北のほうを見てるテレビを見ました。北を見てもいい、南を見てもいい、どこを見てもこんないいところはなと思っています。そういうことで北杜市で掲げてる環境創造都市にね、原点から見直すことから申し上げますが、こんなすばらしい土地はどこ行っても日本一だと思っています。皆さん、今夜、ここ、夜カーテンを開けて見てください。市川大門から富士山から向こうがきれいいに見えますよ。こんないいところはどこにもないですよ。そういうことで自分は誇りに思っております。そういう事を考えると、大泉だけでなく国民的な非常に貴重な自然の財産だと思っています。そういう中で、人によっては、こんないいところは世界的な文化遺産に登録したらどうかという声もありますよ。それはよくね、原点に戻ってもらいたいと思います。そしてついでに申し上げますが、この八ヶ岳の山麓は水もいいし……

○ファシリテーター

手短かにまとめていただけますか。

○住民

えっ？

○ファシリテーター

少し短目にお願ひできますか。

○住民

いえ、その見直しの原点を言うから、それをまず聞いてください。そこから始めると何

かが進まんと思う。

○ファシリテーター

もちろん、最後までご発言をお願いしますけども、短目をお願いします。

○住民

いいよね。

○ファシリテーター

はい。

○住民

聞いてください。この地域は水もいいし、空気もいい。青空もね、星空も見える。そして、この地域は皆さんとにかく知ってると思うんですが、地震に非常にね、災害に強いところ。地盤なり。そういうことの中で昭和の50年ごろから非常にここへ永住とか、別荘とか増えてきております。そういうことの中で当時、大泉村では昭和54年に制定したんです。環境を減らしちゃ困ると。人間は来てもいいけれども自然を減らしちゃ困っちゃうことで条例を54年に制定して、そして宅地の面積を150坪以上うちゅうことでやって、それが北杜市に合併して北杜市の、自分は何だかんだ言ったのですが、それを基準に北杜市でも宅地を150坪以上にして指導しておりますよ。そういうことがある中で、今聞いてください。ちょっと長くなるけど、そういう中で、この地がいいということだね、ここで人生を送りたいという人が結構おりますよ。その証拠には、市もおりますが調査すりゃわかりますが、八ヶ岳南麓に約5,000戸以上の別荘があります。そこへは永住者も非常に増えてきておりますよ。そしてそういう中で、大泉がいつちゅうことの中で文化人から始まって芸能人から、いろいろ一般の人から大勢ここへ今入ってきております。

そして、そこで注目して見てもらいたいのは5年置きの国勢調査の結果、見てください。全部5年おきの国勢調査の調査員が回る、あの全国、県の、みんな調べてございますが、最近、人口はどこも減っておりますよ。減ってるけれども、山梨県で大泉とほかの2町ぐらいです、人口の増えるは。大泉は年々、5年おきうちゅうか、毎年増えているから、5年

おきの国勢調査でも大泉だけが増えてる。増えてるということは、あの地域が活性化したりね。市へも固定資産が入ったり、また費用も大勢来ればかかるけれども、いろいろの面で、地方交付税で人口が増えりゃ国税でバックで来ます。そういう面で非常に貢献もしているということが1つございます。

そしてもう1つは、大泉の皆さん、たまたまわかると思うんですが、大泉に入ってくると非常に景色がいいね。景色がいいから写真を撮る人もあるし、そして年間、冬はあれですが、夏、春、秋にかけては絵を描く人がバスで来て田んぼや何かへ、南を見、甲斐駒を見、あの富士を見て描いてる。そういう場所でございます。

そして、そのことからもう1つ見直してもらいたい事は、あの下井出の地域は多分通る絵ですが、あそここの地域は非常に景色もいいよ。ここもいいけれども、あそここの地域は、国の金をものすごくもらって圃場整備をして優良農地ですよ。優良農地を潰したら、おれは困るなど思ってるんです。そして困るなど思うけれども、いろいろの話を聞くと、この時代に覇気ある人いないから、何かでとって買ってくれればいいね。そして国の金でやりゃ税金もかからんから、買ってもらってという声も聞きます。だけん、それをしたんじや、この美しい自然はみんなぶち壊しになっちゃう。だからそういう、今悩んだりいろいろしてる人、大勢おられます。だからそういうこともぜひ頭に入れて見直しをしてもらいたいという基本的なものは、この原点に戻ってもらいたい。そしてそればかり言ってたんじやあれですから、自分なりにこうやったらいいか、こうやったらどうかということを……

○ファシリテーター

マイクを使って。——では一旦切っていただいて、また機会がありましたらお願いできますか。

○住民

それでは今度ね、こうやったらいい、ああやったらいいっていうのは次に質問します。

○ファシリテーター

ちょっとほかにもお話しされたい方が多分いらっしやるといいますので、今のご意見をいただいたということで、この大泉の地の背景から考えて見直してほしいという。そうい

うご意見だったということで、よろしいでしょうか。——すみません、後ろの方、お願いします。

○住民

ちょっと質問したいんですが、ワーキンググループですね。これは何人で構成されているんですか。ワーキンググループの構成人員は何名ですか。

○ファシリテーター

そのご質問でよろしいですか。

○住民

24ページ。何名……3名ですか。

○説明者

3名でございます。

○住民

たった3名。

○説明者

はい。

○住民

そして、この中には、道路構造物等に詳しい土木技術者はおりますか。

○説明者

埼玉大学の久保田座長が工学部のいわゆる土木系の学科の教授でございます。

○住民

土木系ですか。

○説明者

はい。

○住民

それで、3名でワーキンググループを形成している訳ですか。

○説明者

ええ、3名でワーキングは構成されてございます。

○住民

そうすると、この地方の山梨県関係の方はワーキンググループに入っていないですね。この3名の方のご意見を聞いて、そして、それをどうされるんですか。そのご意見を参考にしてこの計画を推進していかれる訳ですか。どういうことなんです。このワーキンググループの機能というのはね。機能、目的。作った目的は何ですか。

○ファシリテーター

お答えいただけますでしょうか。

○説明者

ワーキンググループにつきましては、その上の関東地方小委員会という小委員会、こちらのほうは社会資本整備審議会の中の地方分科会ということで、関東地方に設置されております関東地方小委員会という委員会がございます。その委員会の中で、10月に実施した委員会の中で、この地域の……すみません、ちょっとページがあれですが、23ページですかね。23ページで、清里高原の南側のルートを含めて検討するワーキングを設置すべきという事で、関東地方小委員会のほうでそういった提案がございまして、それに基づいて設置されたワーキンググループでございます。

ですので、このワーキンググループの役割というのは、清里高原の南側のルートを含めてルートを検討するという位置付けでございまして、そのワーキングで行う事というのは、そのルートを検討するという事で、そのルートの検討について結果を出していくというのがこのワーキングの役割でございます。

#### ○住民

ルートの検討だけですか。それとも、ここの地域の物流の状況だとか、それから観光資源だとか、それから、要するに、交通量ですね。そういったもののデータをこの方たちは知っているんですか。それを知らないで、このワーキンググループの方が意見を形づくられてもあれじゃないですか。実情を知らないで物事を決めようとする、そういうあれになりませんか。失礼しました。私、姓名を申し上げてなくて、私、高齢でして、今、88歳なんです。若い時分に土木技術者として国の要請に従いまして発電事業、大きなダムを設計、施工したり、それから40代から鉄道建設公団で上越新幹線のルート選定等の仕事、公共工事をやってきた者なんです。非常に今のこの地方のご意見を尊重されようという皆様、建設省の方のやり方に感心しておる訳なんです。要するに、そういう物流だとか交通量だとか、それが必要なものであるか。現在、日本の国は既存の公共構築物が非常に旧弊化して危険な状態にある。それにかなり膨大な予算が食われるであろうと考えておりますが、そういう状況の中にあつてこういう、私どもから見るとちょっと交通量も少ない、それから物流も少ない、あまり経済効果のない高速道をこの時期に建設するというのは、これはちょっといかがなものかと。衷心から、私は土木技術者として、日本の要するに東南海地震だとか関東大震災、そういったものがもう近々やってくるという今の日本の状態で、こういう不急の構造物を造ることについては、慎重にやっていただきたいと、そう要望いたします。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございます。ちょっとまとめさせていただいて、先ほどから、必要性に関する疑義が多く出ておまして、今の最後はご意見としていただきましたが、ご質問中でワーキンググループの機能という事があって、そういう検討するのとかいう事ですので、先ほどからの質問も加えまして、そのような必要性に関してはどのように議論されるのか、

ワーキンググループとどう関係にあるのかという事について、少しご説明いただいております。いかがでしょうか。

#### ○説明者

先ほど申し上げましたように、ワーキンググループは、関東地方小委員会におきまして清里高原の南側を通るルートを含めてルートを検討するという事を目的に、役割を持って設置されたグループでございます。よって、このワーキンググループにおきましては、それを具体化してルートをとりまとめるという事を実施してまいります。

先ほどご質問にありましたが、地域の観光の状況ですとか景観の状況という事についてどこまでということもお話をいただきました。私どものほうもできる限りの情報をこの先生方のほうにお示しして、ご議論いただいている所でございます。また、先般、1月12日に第2回ワーキングとして現地の状況も実際に見られて実施をしたところでございます。

これまで第1回アンケート、第2回アンケート、ワーキング、ワークショップ等をやつてございまして、そういった中でいただいたご意見、そういったものも反映いたしまして、このA案、B案の案を提示していく所でございます。また、このワーキングにおいて、このA案、B案のいずれもこれらの考え方を踏まえていることから、今後のこの2案の位置付けで検討していく旨の発言が座長からあり、他の委員からも同意を得たという事でございます。なお、地元を説明会におきましては、この検討経緯を丁寧に説明するとともに、そのワーキングでは把握し切れないような細かな部分などについて、地域の意見を聞きながら今後検討に詰めていくというものの発言があったところでございまして、今回の地元説明会に至っているという次第でございます。

#### ○ファシリテーター

国としては、必要性がある道路だから造ろうという話で、今日は説明をして理解を求めたいということで、こういう場を設定されているということですね。で、それに対して、必要ではないんではないかという意見が出てきて、その意見はどう取り扱われるんでしょうか、ということなんですけれども、とりあえずこれはワーキンググループでこういう説明会をしるという事なので、ワーキンググループに持ち帰って、そこで必要性について疑義が沢山あったという事がご報告されて、議論になるというような流れという事でしょ

うか。

○説明者

この本日の地元説明会の中で出た、今後も続けて行きますが、この中の出た意見については、全てワーキンググループに報告をさせていただきます。で、そのワーキンググループの中でどのように審議を進めていくかという事につきましては、そのワーキンググループの中でもそれについても検討をしていくという事です。

○ファシリテーター

その手続の説明に関する事のご質問という事で……今の説明への質問。それとは別という事ですか。今、手が沢山あがったのは、今に関連することが多かったと思います。ワーキンググループに関連した事。すみません、じゃ、前の方、お願いします。

○住民

大八田のカミヤですけど、実は私、昨日の長坂の会場にいた者なんです。そこで、ちょっと腑に落ちないことがあって、もう一度聞きたいんです。ワーキンググループがこの高速道路を白紙に戻すことはできないということを聞きました。ならば、この会は何なのか、というのが、ただのガス抜きなのかというのがありますし、ワーキンググループが白紙に戻すことができないとすれば、一体、誰がこの高速道路の計画を白紙に戻すことができるのでしょうか。それをお聞きしたい。国交大臣でしょうか、それとも官僚でしょうか。よろしくお願いします。

○ファシリテーター

今出ているような必要性についての議論、結局、どこでできるのかというご質問ですね。お答えいただけますでしょうか。

○説明者

現在、この中部横断自動車道、長坂～八千穂区間につきましては、基本計画区間として位置付けられています。この基本計画区間というのは、国土開発幹線自動車道建設法

第5条に定められたものでございまして、高速自動車交通の需要の充足、国土の普遍的開発、地域的な重点指向その他国土開発幹線自動車道の効率的な建設というものを図るために、国土開発幹線自動車道の予定路線のうち建設を開始すべき路線の建設に関する基本的な計画を立案するために、国土交通大臣が会議の、国幹会議とっておりますが、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て決定するものでございます。今回のこの長坂～八千穂区間につきましては、平成9年2月5日に官報告示がされてございますが、基本計画として告示がなされております。そういった経緯がありまして、昨日、ワーキングでその白紙撤回ということの権限は無いという事を申し上げましたが、このいわゆる基本計画の中で定められたものですので、ワーキンググループの所掌の範囲では無いという事で回答させていただいた次第でございます。

○ファシリテーター

ちょっとわかりづらいご説明だったようにも思いますけれども、結局、既に決定事項であるというお話なのか、それは決定事項ではなく、もしその前に戻るといえることがあるとすれば、どういうプロセスがあれば戻るんだろうか、という話かなと思いますけれども、お答えいただける事がございましたらお願いします。

○説明者

先ほど申し上げましたように、国土開発幹線自動車道法に基づく基本計画というのが定められてございます。それに基づいて私どもも現在、計画段階評価というものを実施しているという事でございます。ですので、この基本計画というものは国土交通大臣が国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て決定をするという手続を踏んでいるという事ですので、その手続がまさにその意思決定をしたところですので、その意思決定が変わるということが必要なかと思えます。

○ファシリテーター

じゃ、お願いします。はい。

○住民

もっと端的に述べていただけませんか。具体的性に欠けています。非常に抽象的で意味不明な部分もあります。特に私のような高齢者、わかりません、はっきり言って、全然。一体何を言っているのか。法律で決まっているからやれないという事ですか。

それと、ちょっと待ってください。いいですか。この中で15年前の告示を15年前に知っていた人、手を挙げてください。——ありがとうございます。1人いましたね。じゃ、10年前にジャンクションができることを知っていた人。——いませんね。あっ、2人ぐらいいますかね。そうすると、もう全く宣伝していないというか、ひどいもんですね。この前、小林さん、200万円広告費がかかるからといって僕に言いましたよね。あれはちょっとひどいですよ、はっきりいって。この事業費はいくらですか。

○ファシリテーター

ほかの話はちょっと。

○住民

すみません。だから、もっと端的に、誰がですね……

○ファシリテーター

とりあえず、今のお答えに関することでよろしいですか。

○住民

そうそう。変更できるかということです。すみません。外れました。

○ファシリテーター

会議の名称とか正確に多分お答えいただいたと思うんですが、かえってちょっと耳で聞いてわかりにくかった部分あると思いますので、わかりやすくもう一度お願いできますでしょうか。

○説明者

すみません。正式名称でお答えしないと正確に伝わらないと言う事で、役所っぽくなってしまいましたが、簡潔に申し上げますと、いわゆる国土交通大臣、国交大臣ですね、国交大臣がある一定の国土開発幹線自動車道会議という会議を開いて、その会議の結果をもって決定をしたという事です。ですので、極端な話、今回の基本計画を変えるという事になれば、同様の手続が必要になるという事でございます。

○住民

同様というのは。

○説明者

同じく国土交通大臣がその会議を開いて決めるという事になります。

○ファシリテーター

国土交通大臣が再度その会議でこの問題を取り扱うという事は通常無い訳です。もうこの流れに乗っている訳ですから。それが戻るというのは、どういうことがあった場合という事になりますか。

○住民

それは小委員会が答申すれば戻りますか。計画小委員会はここで聞いた意見をあなた方がまとめて言ったら戻りますか。

○ファシリテーター

今、ちょっとマイクを通さないご発言がありましたけれども、小委員会のほうの意思でこれは必要性の部分の議論をもうちょっと差し戻してやったほうがいいねという話になれば、そういうふうになる事もあり得るのでしょうか、という、とりあえず可能性ですね。手続きの可能性のことで、実際そうなるかどうかわかりませんが、その可能性はありますかというご質問だったと思いますが、お答えいただけるご質問だったかどうか。お答えいただける事がございましたら、お答えいただければと思います。

○説明者

ちょっと私どもの立場で答えられる範疇のご質問では無いので、ちょっと……

○住民

じゃ、答えを持って来てくださいよ。

○説明者

ええ、ちょっと持ち帰らせてください。

○ファシリテーター

では、この質問に関しては、今日はお答えいただけないということで……

○住民

いつ答えてもらえますか。次の回でお願いします。

○住民

それはこの先をどう進めるかですよ。

○住民

そうじゃないと、会議の意味がない。

○住民

意味がないじゃない。あなた、中立でしょう。

○ファシリテーター

はい、もちろんです。

○住民

中立だったら、中立のようにやってください。

○ファシリテーター

かなり努力しているつもりですけれども。この位置付けが連続ではないんですけれども、国土交通省の担当者としてこのことにどういうふうに対応されるかということですね。持ち帰るという今ご回答でしたが、もう一步回答を求められていますけれども、それについてどうお答えいただけますか。

○説明者

今のいただいたご質問につきましては、ちょっと私どものほうで回答できる立場ではございません。ですので、それは持ち帰らせていただいて、その回答する内容についても、上のほうに諮るという形になります。ですので、いつ回答できるかという事についてもこの場で答えることができませんので、それも含めて、いつ回答できるかという事も含めて、回答をこの地元説明会の中でさせていただきたいと思えます。

○住民

説明会には回答できる人が来なければ意味が無いじゃない。

○ファシリテーター

すみません。一応ご質問をいただいてという事で、真ん中の方、お願いしたいと思えます。

○住民

今の事をちょっとまとめたんですけれども、大泉のコバヤシです。地元説明会についてという今日の最初の案内がありましたよね。これで、この意見を伺って第三者委員会に審議、検討していただきますと。ここの意見は第三者委員会に上げるんですよ。という事は、小委員会に持って行って、小委員会に上げるという事なんですけれども、その小委員会は今までいろいろ意見が出ていた、基本的に、この高速道路は要らないんじゃないかということも言っても何の意味も無いんですね。だから、今の回答が無ければ、これから続けてやる各地域の説明会には必要ないんじゃないですか。何の説明にもならないと思うんです。高速道路は止めて欲しいというのが、今、大きな意見ですよ。その事が上がらな

いんだったら意味が無いと思うんです。だから、その回答があつてから説明会をやり直してください。お願いします。

○ファシリテーター

今、この説明会そのものに、この必要性の議論ができる会なのかどうかと。この必要性の議論ができる会でなければ意味が無いというご意見をいただきましたけれども、そのご意見についてはどのようにお考えでしょうか。

○説明者

じゃ、回答でございますけれども、こちらのほうでお示していますように、今回の計画段階評価という事につきましては、路線計画の検討、路線の比較検討という位置付けで実施をしてございます。その中での検討に反映させていく為に、今現在実施している所でございまして、地元説明会として今後も実施して行きたいというふうにご考えてございます。

○住民

だから、意味が無いと言っているでしょう。だって答えられないでしょう。

○ファシリテーター

ちょっとお待ちいただけますか。この場は国交省さんが設定をされて、国交省さんの意図としては、今やっている手続の中で説明をしたいと。ただ、それに対して、今日来られている会場の全員ではないと、いろいろなご意見の方いらっしゃるとは思いますけれども、今大方の発言をなさった方のご意見では、その前段階の必要性の部分の議論をしなければ意味がないというご意見だったということですね。とりあえず、今までの話の流れはそういうことで、必要性の議論については、ただし、今日、今現在ではその後の手続については回答できないので、持ち帰るという事ですので、一旦この話はこれ以上進まないんじゃないかというふうに思います。

○住民

だけど、持ち帰ってどうするんですか。回答がないのに。あなた、先生、でしょう。教

える立場にある人でしょう。もうちょっときちっとやってください。中立でしょう、あなた。

○ファシリテーター

はい、もちろんです。

○住民

それなら、きちんとやってください。

○ファシリテーター

ですから、必要性に関する手続を答えていただかないと話が進まない訳です。ですが、今日はお答えになれないというお話ですから、この話はこれ以上進まない。必要性の議論はこれ以上、今日は進まないという事で……

○住民

2月10日に持って来ててください。次にここで行われる2月10日に。

○ファシリテーター

2月10日に持って来てくださいという話がありました。

○住民

賛成する人だっている訳だよ。だから、反対の意見ばかり聞いているんじゃないよ。だから、経過がある訳じゃないですか、今までの。そういうものがあってこそ、昨日や一昨日に始まったことじゃないんだよ。

○ファシリテーター

ちょっとお待ちください。今、必要性に関する議論の中で、必要性に疑義があるというお話が今まで多く出てきましたけれども、国交省さんの立場からしても、今日、今聞いた話だけですと、それが1つの民意であるというふうに関心できますけれども、それ以外の民

意があるという意見もあるようですので、ぜひそういう意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。お手が挙がっているのはお1人ですので、じゃ、お願いしたいと思います。

#### ○住民

先ほど申した大泉のアサカです。今の世の中は、あらゆることをやることに議論百出が出ます。どんな問題でも。そこで、さっき自分が申し上げましたが、この環境をいかに守るかが先の理由でうんとよくわかったと思います。そこで、私、2つばかり提案したいんですが、いいですか。建設的な意見で。というのは、この中部横断は、ここ二十何年か前から話は聞いて、現在、山梨県では南のほうをやっている。そして、長野県も佐久平のほうをやって、ここの間が一部繋がっていない。これを通すのは必要だと思います。そして、そこで、行政とすれば、景観をいかに環境を守りながら最小の少ない費用で最大の効果を上げるということが行政の目的だと思います。そこで、自分は11月以降、自分なりに、アンケートで国道141号のあれが出ましたから、須玉のインターから野辺山の県境のところまで、2、3回、自分の車で通りました。メーターも見ながら、そして制限速度のあれは50ですが、50で行くと、須玉のインターから野辺山の県境まで大体25kmぐらいあります。そこで、時間をあれしてみますらば、信号が13ございます。2回ほど通っているやっただですが、13あって、信号のところを通過していても30分以内で行けます。ゆっくり行って。そして、今度の、何ちゅうですか、計画してる道路は38だか40とすれば、80kmで飛ばしても20分、30分かかる。そうすると、高速道路というのは時間を早く行くのが目的で自分たちも都合良くそこらにも行ってるんですが、そこで考えれば、国道141号が一番いいなと思って。

そういうことで、国道141号はコウテキに非常に問題があるという事は、自分は雪の降ったときも行きました。何ちゅうですか、あそこは。須玉の向こうの何とかつちゅうかね。小手指。小手指を雪の降つとるときに通つたらば、何ちゅうですか、大型がもっと雪でスリップして上れんで、みんな止まってるという訳だ。だから、そういう場合は高速としちゃ不向きですから、そこを考える場合は、遠くからコウテキにできるのかどうか。

そして、あとは長坂のほうへ行って、弘法坂から南へ迂回して、何ちゅうですか、大門のほうを眺めながら北へ行くんですが、あそこもちょっと高速としちゃ都合だと思って、

あそこはコウテキにでかいトンネルで南廻らんで行ったらどうかと。いろいろ自分なりに考えたんですが、そういう検討と、そしてもう1つは、中央道を使う場合、長坂まで来てこうやる場合は中部横断道でなくて、八ヶ岳の横幕を張るようなもんだ。八ヶ岳横断幕みたいになるから、そうでなくて、須玉からいろいろ通って、いろいろ見ました。須玉から上がると、急な坂がございます。あそこからこつちというのはちょっと無理だと思って、ちっと平らなところがあって、それを国道141号へ来れば、小手指の上のセブンイレブンあるね。向こうへ行く道路もあるし、広域の道路もあるで、そこらの辺へ出てやれば、山が非常に多くて人家も割合少ないです。そうすれば、こう廻って横で、これ横断幕を張るでなくて、下のほうから斜めに行けば、法線もいいし、勾配も絶対とれると思うだ。そんだから、国道141号へくつつけて、あとはできれば、交通量もそんなに多くないから、あそこを通過いただければ、信号が13もあるから、あそこはみんな高速の下、下りたきや下りれる。そうしたら、清里にしろ、八ヶ岳の南麓の活性化にもなると思うけん、時間的のもの5分とは変わりませんよ。こつちを市域に作っても。だから、よく検討してください。俺は繋いでもらいたいと思います。

#### ○ファシリテーター

国道141号の改良を中心としたご提案をいただいたということでよろしいでしょうか。真ん中の方、お願いしたいと思います。

#### ○住民

湧水のオオタと申します。以前、国土交通省は、平成23年の2月に、国土の長期展望中間とりまとめというのを出していますけれども、これは、人口の減少、高齢化等の将来の国土へ及ぼす影響について検討したものだと思います。その第3章、人口、気候等の変化がもたらす人と国土の関係への影響、国土構造分野、その13項では、国土基盤の維持管理、更新費は今後も増え続け、2030年ごろには現在と比べ約2倍になると分析して、それができない場合は機能、安全性の低下が懸念されるというふうに報告書がございます。その機能、安全性の低下が懸念という1つの例としては、先日、笹子トンネルで起きた事故が1つの例だというふうに思っています。

それで、国道であるとかトンネル、架橋というような、そういう社会資本は、高度成長

時代の「造る時代」から、今、「メンテナンスの時代」に入っているという認識が国土交通省も持っているというふう理解して、そこに1つ安心要素はあるんですけども、片や、高速道路を造りたい。だけど、同じ国土交通省の中で、そうではなくて、メンテナンスにお金をかけないといけない。限りある国家予算の中で、その割り振りをするのが政治だというふう思うんですけども、これが重要だ、これは少し優先順位は下がる。で、将来のことにに関して、子供たちに対して将来にお金を使おうとか、そういう割り振りが政治そのものだというふう理解しているんですけども、今造ろうとしている人たちは、23年2月に出された中間とりまとめに対してどのような理解をしているのか。それは無視しているのか、その評価をちょっといただきたいんですけど。

○ファシリテーター

ありがとうございます。先ほどからの必要性に関する関連という感じですが、23年の国土交通省の見解と今回の新規道路の建設という事との関係性についての判断をお聞かせくださいという事ですが、いかがでしょうか。

○説明者

いわゆる、インフラのメンテナンス、維持管理、また建設当時から時間が経過しておりまして旧くなっているものもございます。日々のメンテナンスをしなければならぬという事もございます。それらについて、先ほど申し上げましたように、維持管理として必要な予算等を要求して実施をしている所でございます。そういったものは非常に道路を管理していく中で重要なものというふう認識しております。また、それと一方で、こういった、いわゆる新設の道路というものについても、それぞれの必要性を考えて、それに見合った形の事業というものを進めて行くという事で、今、検討させていただいている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。国交省としては必要性があるのでやると。しかし、必要性は無いのではないかと議論があると。基本的には、その話以上ではないのかなというふう思いますので、できれば別の論点の話も、必要性の議論はおそらくこれ以上、いろいろ

な論点でいろんなご意見があると思いますけれども、一旦手続の話が無いと進みませんので、別の論点からのご意見があればいただきたいと思いますが、お願いできますでしょうか。

○住民

大泉のアズマと申します。昨日の回答でも、交通量の算出はしていないという回答をいただいたんですけども、算出してないという事はあり得ないと思うんですね。何か事業を起こすときに、普通の企業でも、これはどのぐらいの効果があるかとか、そういったものは必ず出す訳ですから、私たちの税金を使ってやるのに交通量がどの程度かという事も算出しないまま計画することはあり得ないと思うんです。ですから、何か隠しているようにしか、私にはとれないんで、この辺をきちっと資料を出していただかないと全く納得できないですし、資料を出していただけない場合は、開示請求とかそういったことができるんじゃないかなと思うんですね。その辺をお聞かせください。

○ファシリテーター

交通量を調べていないというのは本当かということのご質問かと思いますが、いかがでしょうか。

○説明者

昨日も申し上げましたように、詳細なルート、インターチェンジの設置位置等が決まっていないという事で、現時点で具体的な検証等も行っていない所でございます。

○ファシリテーター

本当はあるんじゃないかという話でしたけれども、本当はあるんじゃないか、という開示請求ってあり得るんですかね。どうなんでしょうか。何か存在がわかっていないと開示請求って難しいような気もいたしますが、真ん中の方、よろしいでしょうか。

○住民

大泉のタガワと申します。

あそこに事業の進め方ってありますよね。一番最初に何て書いてありますか。一番最初に道路交通調査って書いてないですか。国交省の資料ですよ。あれは、ただ書いていただけですか。

○ファシリテーター

それでは、流れ図の一番左の道路交通調査とは何かというご質問ということで、お答えいただけますでしょうか。

○説明者

ここで言う道路交通調査というのは、現況の道路に何台走っているかとか、そういったいわゆる交通特性、大型車が何%ぐらい入っているかとか、時間帯別でどの程度走っているかということ、この周辺の道路について把握すると。で、道路及び交通現況の把握という形で進んでいくための調査でございます。

○住民

それは出ないんですね。

○説明者

現況の交通量は当然、全部押さえてございます。

○住民

じゃ、10年ぐらいのスパンで出していただけますか。

○説明者

いやいや、現況の交通量です。現在何台走っているかという交通量を把握しているということですよ。

○ファシリテーター

現況はあるけれども、予測がないという意味ですか。

○住民

その現況というのはいつの現況なんですか。計画段階の現況なんですか。

○ファシリテーター

すみません。まず、フロアのご質問と今の答えの間の「ずれ」がひょっとしたらあるかもしれませんので。交通量と言っている、先ほどご回答があった、ありませんというのは、開通した場合の交通量の予測値がありませんというご回答だったという事ですか。で、現況はありますという事と、先ほどのありませんという事との……

○住民

ちょっときちんと確認していただけます。現況というのは何か。

○ファシリテーター

現況というのは何か、というご質問なので、それをお答えいただいたほうがいいですね。お願いします。

○説明者

ここでいう現況と申しますのは、いわゆる道路網整備計画の検討とあって書いてありますけど、その時点で走っている交通量を調査して、把握して、それを反映させているということでございます。

○ファシリテーター

今回のこの道路に関しては、いつ時点ということになりますか。今回のこの道路の話についてはいつ。

○説明者

平成9年以前の交通量です。

○住民

そうしたら、変化してんじゃないですか。だから出してくださいと。それを出してください。

○説明者

その後の交通量で。現況の交通量……

○住民

だって、今から進めようとしているんでしょう。

○説明者

はい。

○住民

なら、出してください。

○説明者

正確にお答えしますと、交通量は、必要なところは毎年、交通量調査というものをやっています。要は、今現実に走っている交通量というものは把握しています。先ほど、まだ検証等行っておりませんというのは、将来の予測を行うという事については行ってないということでございます。

○ファシリテーター

では、こちらの方、お願いします。

○住民

それはうそだと思う。こういう公共事業をやる時には、必ず需要予測というのをやる訳でしょう。ダム造るなら水の需要予測とかね。これもやったと、私、聞いています。それで、あまり少ないから、有料道路として採算がとれない、赤字になる事がわかっていて、

それで国の直轄事業になったと聞いていますが、違いますか。

○ファシリテーター

実際にはやった上でという話を聞いているというお話でしたけれども。

○説明者

事業主体についても、今現在、決まってございません。いわゆる有料道路としてやるのか、私どものほうで直轄のほうで、新直轄という形で無料でやっていくのかという事についても現段階では決まってございません。

○ファシリテーター

今のご発言は事実ではなくて、事業主体は決まっていないという話です。もし決まるとしたら、どの段階ということですか。それについては、この流れでいいと思います。

○説明者

事業着手の段階でございます。

○ファシリテーター

着手の段階ということですね。まだその事業着手まで至っていないので、その辺りの話にはなっていないという事ですね。後ろの方、お願いします。

○住民

民間会社においても、こういう……

○ファシリテーター

すみません、お名前を。

○住民

失礼しました。高根町東井出のコンノと申します。

予測がなくして必要性を立証することはできないじゃないですか。先ほど必要があるから国交省はやるんだ、という話があったけれども、その前に、そういう将来予測が全くなくて、どうやってその必要性を立証できるんですか。全く不思議な話です。民間企業じゃあり得ないでしょう。そんな形で船出する企業なんて多分無いと……多分じゃない、絶対無い。あり得ない。それはもう潰れることは間違いない。そうですね。それに加えて、関連して言いますけれども、先ほどニシオカさんという形がおっしゃったように、人口が減るんです。減少傾向に日本はもう入りました。2008年をピークに。それで、現時点から35年後に1億人を切ります。その2年後の37年には9,700万人になるという人口予測を国立社会保障・人口問題研究所が出しています。そうすると、造ることに非常に疑義があるのに、必要性の問題においても疑義があるけれども、維持管理の点において問題があるんですよ。少ない人口でこれを維持管理できますか。もうこれ以上、社会インフラを無駄に造らないでください。インディアンは7世代先を考えて長老が結論を出す。物事をやるときにね。だけど、あなた方は将来を何も考えていない。未来の世代に負の遺産、お金の面での借金の負の遺産、それから無用な社会インフラという意味の物質的な負の遺産、両方ダブルで残そうとしています。絶対に止めてください。

○ファシリテーター

ありがとうございます。必要性だけではなくて、それを維持していくという経営面について疑義があるというようなご意見でした。これはご意見でよろしいでしょうか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

すみません、ちょっと別の方にお話ししたいと思いますので。

○住民

こんばんは。よろしいですか。大泉の下井出1区のシバタでございます。

だいぶん紛糾しているので、私がこれをお話ししてもあまり意味合いが無いのかもしれ

ませんが、ちょっとお話をさせていただきます。私、10年前に実は大泉の古老から美しい田んぼを、もう後継者がいないので引き受けてくれと、こういうことで引き受けて、今10年目になります。で、並行してニホンミツバチ、これは基本的には絶滅危惧種に近い種で、これを自然を良くして守っていきたくて。こういうことで今活動しています。

実はそういう中で、私がちょっとよくわからないのは、これ、ここの場で言ってもどうかと思うんですけど、アンケートについての基本的な調査の意味合い、それで基本的には民意をどう国交省は判断されているのかと。ここが私が一番の疑念なんです。基本的には第2回です。特に。この第2回のアンケートは、配布した先、これについても問題あり。集計は全くなされてない。それで、にもかかわらず、基本的にはそれを踏まえた上で唐突に、なぜかわからないけども、11月21日に基本的にはこの2本の案が出てきた。

その中で、ワーキンググループの前の小委員会ですね。その中で皆さんがアンケートのとり方に関わりがあると、こういうお話が指摘がありました。皆さんがいるんな観点からこのアンケートのとり方について指摘をされています。それを踏まえて石田さんが、しっかりと議論を尽くして、寝耳に水にならないように、きちっとした情報の提供とコミュニケーションをお願いしたいと、こういうことを皆さんの前でお話しされています。これは小委員会の議事録に載っています。いうことで、基本的にはこういうものを踏まえながら、いかに民意を問うていくのかと。それで、この第2回のアンケートは「〇×式」ではなかったんですね、残念ながら。通常、アンケートというのは「〇×式」で、どちらかいいかというのが一般論であります。中には違うのがありますけども、基本的にはこのアンケートは民意を問うと唱っていないながら、なぜ最終的に回収されたアンケートの集計ができていないのかと。この辺が一番疑念というか疑惑なんです。

で、たまたま、私どものすぐ近くに住んでおられる地区の住民の方が一生懸命、これを分析されて丁寧に、丁寧に出した結果、53%の方が建設に対して反対を表明している。なおかつ、国道141号の改良、これは基本的にアンケートの中で国交省が打ち出した項目ですね。①案、②案、③案です。3案目の国道141号、これを国交省は自分みずから目的、その頭の中に何を描いて入れたか知りませんが、基本的に国税を使って、今3万人も死んでいく、自殺者がいる中で、10万近い基本的にはアンケートを出して、それに対する回答がわずか2割弱、こういうような回収結果。それに基づいて、なぜその2案が出ているのかと。こういう民意の尊重というのは基本的にどうなっているんですかと。今の日本国の憲法は、基本的には主権在民、それと基本的な人権を守る、それと平和主義。

こういう中で、国交省の皆さんはこういうような状態をいかに考えているのか。で、これについて基本的には、ちょっと待ってね、というようなことで、私は特に疑念に感じる。それと、唐突に出てきた。これが地元の人には全くわからない訳ですよ。これで怒っている人がかなりいる訳ね。で、私はこの2点から、とても国交省というのは信用ができません。なぜこんなものをいつの間にか作って押し付けてくるのかと。で、ここに至る経過というのは、裏っていうか、下で支えている国交省の東京のお役人たちが基本的に原案を作って、それに基づいて、通常の場合ですよ、全てそうですけども、原案を作る人がいて、それを議論する人がいて、それで決めると。国交省のお役人にぜひ小委員会のときの基本的なたたき台、これをどうなっているのかと。この次回の大泉の説明会の時までにそれをぜひ出してほしいと。それと、基本的にはもう一点あります。これは、10月4日の国交省事務局で作成した小委員会用の原案の資料、それと11月21日に唐突に公表された経緯と国交省の事務局で作成したワーキンググループ用の原案の資料。ワーキンググループと小委員会の結論は結構です。その前の段階の国交省のお役人の皆さんが作ったたたき台、これをぜひ皆さんの前に提示してほしい。その中に、基本的には2本になった経緯がしっかり書いてあるはずですよ。私たちは一切そういうことから閉ざされた中で、単に出されたものだけで、私たちははじめて見る。特に賛成の方もそうですが、反対の方も基本的には情報の開示が一切なされていない中で、突然こうあって、今日初めて聞いたという方だって当然おられます。で、理由は全くわからない。中でなぜ2本なんだと。これは基本的に国交省は、私たち、もし出さないならば、説明の開示、さっきアズマさんがおっしゃっていましたが、そういう手段を凝らしてもしっかりと提出していただきたいという事で、次回の大泉の説明会、意見交換の場にはぜひその2つ、それをぜひ出してほしいと思います。いかがですか、皆さん。それで、それを踏まえて、もし皆さんの賛否をぜひ確認したいという事であれば、改めてアンケートをとりましょうよ。そのアンケートをとる時に、国交省にお任せしておくと、また何だかわからないようなアンケートになるんで、基本的に私たちもその中に入って、共同的にアンケートをまとめて、それに基づいて、北杜市中心で全部やっけて行くというような事はいかがですかね。で、もしそこで建設に賛成の方が多ければ、それはそれである程度やむを得ないという事もなりますよね。それで、反対が多ければ、民意を尊重すると。民意というのは何かと。国で決められた主権在民、これが一番のポイントです。今の安倍内閣だって、民意尊重でなったんでしょ。日本銀行で印刷す

ればじゃぶじゃぶ金ができる、そういう人たちも出ている訳ですね。しかし、それはそれでいいんですけども、これは基本的に八ヶ岳南麓の自然をいかに守るかという事と、美田を守っていく。それで、自然の樹海をしっかり守るということを前提にしながら、皆さんがいかに生きるかという事で、今、腐心している訳。そういうことはしっかりこういうデータを出しながら、アンケートを作り直して、それで最終的に信を問うと。こういう事でやっていたきたいと思います。ぜひ次回の大泉までによろしくお願ひしたいと思います。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございます。民意という事に関して、まず、民意をどう考えているかというご意見だったんですが、最後はその民意を問うために新たなアンケートをしてはどうかというご提案をいただきました。あと、次回の大泉の委員会までに、ワーキンググループでどういう検討をされたのか、その原案となった資料を出して欲しいというようなご意見がありましたが、お答えいただけますでしょうか。そうですね。まず、どうしましょう。疑義のあった第2回アンケートに関してのお答えをいただけますか。あまり細かい所よりも、これから民意をどう考えるかのほうが大事であれば、民意というものをどう捉えているのかという事の、どのように民意というものを把握しようと……

#### ○住民

個人的にはよくご承知してはいますが、やっぱり国の組織になると、皆さん自分の考え方と違うことをやっぱりやらないといかんで、それはそれで理解はしていますが、しかし、そうはいつでも、やっぱり民意を問うたんだから、その民意の結果はどこにあるのかという事を、しっかり皆さんに説明することがまず肝心だと。これが私の一番国交省に対する不信感です。それはやっぱり皆さん一緒だと思うんですよね。なぜこれが今日出ているのかという事の無いように、もうこんな会やったって意味合いが無いというような事を皆さんおっしゃっている訳ですから、意味の無いところで私がこんな意味のあるか無いかわかんない話をしたって本当はしようが無いんでね。でも、まあそれはそれで、やっぱりぜひ持ち帰っていただくなりして、今日の皆さんのご意見を踏まえた上で、再度、大泉のまた会議にぜひやって来て欲しいと思います。いずれにしても、役目もあるでしょうから、今日はそれはそれで持ち帰っていただくとかされて、ぜひ今回は皆さんの納得いく

ような答えをされたらいいんじゃないかと思えます。それで、実はここの、さっき説明を読ませていただくと、ワーキンググループの上には小委員会があると。その上には道路分科会がありますよと。その上には社会資本整備審議会がある。その上に国交大臣がいるんでしょう、おそらく。あるいは、この中に入っているんですよ。だから、これの構成と役割と、それからどういう決定権限があるのか、これをしっかりと皆さんに提示することで、あまり悩まないで帰れるという事になると思えますので、これもぜひ次回までに、3つの役割、ワーキンググループは答えを出せないだったら、小委員会も出せないと思えます。その上の、それじゃ道路分科会、それと審議会、ここで出せるのか。あるいは、安倍さん、内閣総理大臣までいかないと出せないのか。そういったことをきちと皆さんに質問されたことは答えるという事をしていかないと、いつまでたっても意味無いことを議論したってしょうがないんで、早く止めて帰ったほうがいいですよ。すみません。

○ファシリテーター

じゃ、コメントをお願いします。

○説明者

先ほど民意を、という事でございますが、私どもも、今回のこの計画段階評価の目的の中で地域のご意見を聞きながらという事でやらせていただいております。その部分については非常に重要と考えてございます。その中で、今回いただいた意見についてもしっかりと上に、ワーキングのほうには報告させていただきますし、今お話しいただいた事についても、内部で持ち帰って検討させていただきたいと思えますが、民意を酌み取らないで物事を進めて行こうという認識は私どものほうではございません。

○ファシリテーター

すみません。だいぶん長かったので、ちょっと他の方、すみません、お願いします。そちらの方、お願いします。

○住民

小淵沢に住んでいまして、営業所が大泉にありますフクダと申します。1つだけ聞きた

いんですけど、時間も無いんで。先ほどから何遍か出ているんですが、この道路を造る、全体の道路だと清水から佐久までの全体の道路の投資と効率に関する数字が出ているはずなんですよ。あるんですかって、さっき聞かれた方がいましたが、あるに決まっています。ですから、それを出してください。それから、もう1つは、この地域、長坂から八千穂、この地域を今のルートで2案、もともともう1案あった訳ですね。それから、今、国道141号の話があります。各それぞれがどういう投資効率が出ているのかを次回の会議の時までに提示していただきたいんですが、どうでしょうか。

○ファシリテーター

投資と効果ですね。それに関するデータを出してほしいというご意見。

○住民

それを出してもらわないとね。賛成の人もいっぱいいる訳ですよ。反対の人もいるんです。どちらも説明がつかないんです。

○ファシリテーター

材料を出してほしいということですね。

○住民

だから、出してほしい。

○ファシリテーター

それでは、ご意見ということで承って、時間の関係で、後ろの方のご発言をお願いしたいと思えます。

○住民

出せるんですか、出せないんですか、どっちなんですか。

○ファシリテーター

後でお答えいただきましょう。

○住民

須玉の中小倉というところから来ましたコシミズと申します。私はこのような会議に1回も出たことがないんで、あまりにも反対の人が多くて、たまげたんですけども、私の部落の辺ではみんな賛成でございます。ですから、この大泉は特に土地が潰れるからと思えますけれども、ただ、私が一番懸念しているのは、国道141号線とどうやってどこで高速道路にドッキングさせるのかというのが大変難しい。というよりも、ほとんど不可能じゃないかと思うんですね。というのは、高低差があり過ぎますよね。ですから、きっと横のほうの長坂と結ぶということになったんだと思いますけれども、最初の原案は、私の弟も建設関係でいろいろな国々を飛び歩かされた、で、話も聞いておりますけれども、最初は国道141号に沿った案も一時は作られたそうでございますけれども、それだとやはりいろんな関係で、はっきり言えば、うちがつぶれ過ぎる。山かければいいけども、うちがつぶれ過ぎるということで、バアになってしまっちゃっいたらいいですけども。

それで、だけど、金もかかります、確かに。ですけど、僕は高速道路というのはあってもいいんじゃないかというふうに思っております。ただし、あまり無理をしない方がいいですね。ドイツのアウトバーンなんかを走ってみますと、あれっ、ここでまたストップになっちゃってる、ここでまた工事がストップになっちゃってるということで、アウトバーンがあちこちいっぱい繋がっていません。ドイツではやはり立派な道路を造ったんですけど、無理をしないというのがどうも原則のようだと思います。ぜひあまり無理をしないで、少しずついいから、国土交通省は日本のアウトバーンをちょっとづつでもいいから造ってください。しかし、多くのお金は、今度は補修のほうに廻さなきゃいけないと思いますから、そんなに沢山造れるはずがないと思いますけど、少しずつ、ドイツのようにあまり無理をしないでやってもらいたいと思います。失礼しました。

○ファシリテーター

ありがとうございます。ご意見ということでよろしいでしょうか。

先ほどのお答えをいただかないのといけないのと、時間のほうが予定の時間をちょっと

既に過ぎておりますので、どうしましょう。先にまずデータを出せるのかどうかということについてのご回答をいただいております。

○説明者

各案についての費用対効果ということだと思います。そちらにつきましては、先ほどの繰り返しになりますが、現段階、道路構造、個別のルート等が詳細に決まっていないということで、算出はしてございません。今いただいたご意見については承らせていただきたというふうを考えています。

○ファシリテーター

先ほど手を挙げられていた方、じゃ、お2人、最後、ご発言をお認めして、それで終わりにさせていただこうと思っておりますけれども、先にじゃお願いします。

○住民

長坂のアサカワと申します。最初からちょっと話を聞いても、このもう高速道路が必要ありきというちょっと話を聞いているような感じなんですけど、もう一度、ちょっと今、話を聞いた感じでアンケートをとっていただきたいと思います。そして、あと、こういった資料の中に、集落とか、今ちょっと部落とかという言葉は使っていないんですけど、そういうことこの分断、そういうことはないんですね。配慮してありますけど。

○ファシリテーター

今後はご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

集落の分断という事の可能性は無いのかという事ですね。

○説明者

いわゆる地域の分断ということについて……

○住民

地域というか、私、ちょうど円の近くに住んでいるんですよ。ジャンクションができるという近辺に住んでいて、最近ちょっと看板があるんですけど、看板を見る限り、地区の分断がされるんじゃないかという感じがあるんですよ。

○説明者

下のところに、字が小っちゃいんですが、両案ともに、ルート帯内での詳細なルートの検討に際しましては、住宅地・集落、別荘地等への影響に配慮という事で、この影響の配慮の中には、そういった1つのコミュニティーですとか、そうした地区ですとか、そういったものについて分断を極力最小限に控えるようにルートを検討していくということも含まれてございます。ですので、これは1km幅でございます。実際には道路の幅で4車線であれば、今現在、南側のほうで造っている所については、20mちょっと、実際には暫定の2車線で10mちょっとで整備をしてございますが、この1km幅の中でそういった細い線を入れていく中で、そういった事に極力具体的には配慮をして行くという事になります。

○住民

わかりました。とりあえず、最初から最後までちょっと話がどくなるんですけど、本当に必要かどうか、もう一度民意をアンケートで見てみてください。私、ちょっと隣にも息子が来ているんですけど、本当、負の遺産を残したくないんですよ。

○ファシリテーター

ありがとうございます。それでは、お願いします。

○住民

すみません、昨日のやっぱり長坂でも出たんですが、ここでも出て、採算性が計算されていないということで、ちょっとお聞きしたいんですが、コースが決まってから事業着手

で計算するというのはちょっと逆ですよ。それで、もし後から事業着手する段階で計算したら大赤字だと、そうなった場合は、すぐに建設を止めるんですか。その辺を特に聞きたいんです。今、日本は大赤字です。これ以上赤字を増やすのはまずいと思います。よろしくお答えをお願いします。

○ファシリテーター

ありがとうございます。後から費用対効果を計算したときに、その計算結果がどう扱われるかということですね。ご回答いただけますでしょうか。

○説明者

先ほど来お示ししているページでございますが、この中の新規事業採択、いわゆる事業を着手する段階で費用対効果というものを確認いたします。その際には、事業費が全体でいくらかかるかということも計画上、定義されますので、それをもって事業着手をするかどうかということの判断をそこで行っていく事になるのかと思います。

○ファシリテーター

ひとまずよろしいでしょうか。まだ納得いかないかもしれませんが、今日のところは時間が大分遅くなっておりますので……最後の一言。じゃ、30秒ほど。

○住民

30秒で言います。いろいろな意見はものすごくあると思います。そして、この説明会は関係の小淵沢、長坂、大泉、高根、須玉が入っていますね。そういう中であるけれども、自分が最初言ったように、北杜全体でこの北杜の全体の景観をどうやって守ったらいいかと。それには、今の計画でなくて、どうやったら環境を守りながら最小限でつなぎができるかと。そういうあれをしてもらいたいと思う。そして、こういう中でも賛成の方もいると思いますよ。発言しなくても。反対のための反対でなくて、みんな心配して言っている訳ですから、これは賛成の今度は委員会が出るということを知っております。他の地区で。そうすると、北杜の中が感情的に、こんないい所で、人情的にもいい所が、そんなことで「もやもや」しちゃ自分は嫌だと思っから、北杜全体の問題として一番最善のいい方法を

みんなで、国、県、市民、または元になるのは、市長をはじめ議員みんなでいい知恵を出して、そして、いい方法でぜひ最小の経費で最高の効果が上がることをぜひお願いします。

○ファシリテーター

ありがとうございます。大変貴重なご意見を最後にいただきたいと思いますけれども、私の力不足で、今日、十分な議論ができたかどうかわかりませんが、十分でなかったと思いますけれども、必要性に関する議論が非常に中心になったことと、あと、必要では無いのではないかという、その民意と言うものがどこにあって、それを国交省はどう考えているか、という所が今日の話の中心になったと思いますので。一方、国交省の側のお立場から考えても、逆に反対とおっしゃっている、今、声の大きい方が、本当に民意なのかということも知りたいというふうに思われると思いますので、今後の検討の中で住民の皆さんがまとめていかれる部分や、国交省のお立場で調査していく部分、ひょっとしたら先ほどご提案あったように共同でやっていく部分、いろいろ検討が進んで行くことを期待したいと思います。

今日は、不手際もあったかと思いますが、以上をもちまして意見交換の終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

(拍手)

—了—