

中部横断自動車道（長坂～八千穂）地元説明会

2月10日 大泉総合会館

議事録

○説明者

資料の説明をさせていただきたいと思います。この長坂～八千穂の説明会でございますが、全部で11回、北杜市内では10回を予定してございます。今日は、その中で現在北杜市内で8回目、あと2回を残す状況でございます。これまで7回行ってきた中で、この資料の説明が30分以上かかってしまっております。先ほど、司会のほうから20分ということで時間の割り当て、当初予定していたんですが皆様になんと説明を丁寧に行いたいという事で、若干時間をいただいているところでございます。よって、今日のご説明も少しお時間をいただくことになるかと思いますが、よろしく願います。その後、予定されています質疑応答ですか、ご意見を賜る90分間。こちらのほうは、時間が若干延びたとしても90分以上は確保するという事で対応させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。そうしましたらば、お手元のこういった表紙が付いている、ちょっと厚いA4の資料があるかと思います。こちらで説明をさせていただきたいと思います。

（パワーポイント）

最初が目次でございます。全部で12の項目に分けてご説明をします。

まず最初に、この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ございます。この双葉ジャンクションと増穂インターチェンジの間、これはご存じのように、既に開通しております。また佐久南インターから上信越自動車道の佐久小諸ジャンクションまで、この間も既に開通しております。また新東名の新清水ジャンクションから増穂までの間、身延ですとか、この辺ですね。これと、あと八千穂～佐久南。この間は今現在、事業中という事で工事を進めたり、一部用地をまだ買収したり、というような形で事業が進んでいるところでございます。残る長坂～八千穂。この区間が本日の地元説明会の内容でございますけれども、この区間は今現

在、基本計画区間という位置付けになってございます。中部横断自動車道（長坂～八千穂）がどのように事業が進んでいくのかを、説明をしたいと思います。こちらは、一般的な道路事業の流れでございます。こちらからこういう格好で流れていきます。最後に管理と書いてありますが、この管理する前、この部分。供用開始告示と書いてありますけれども、この部分が、いわゆる道路の開通と思ってください。この部分が開通です。その前に工事、用地買収、設計ですとかそういった格好で進んでいく事になります。今現在、この長坂～八千穂区間の計画段階評価というのを進めておりますが、それはどこかというところとちょうど赤い破線。この段階でございます。ここは事業を着手するところですが、そのだいぶん前の段階。この部分を今現在、進めているところでございます。通常、道路の事業を進める場合には環境影響評価。この段階で地域の皆様にルートをお示ししたりとか、その計画をお示ししたりという事でスタートしてまいりました。ここから前の段階というのは、事業者が内部で検討を進めて実施してきたものでございます。

今回、この中部横断自動車道の長坂～八千穂区間につきましては、公共事業のより一層の透明性を確保するという事を目的に、計画段階評価という名前ですが、これまで事業者がやってきた前の段階。この段階で地域の皆様にご意見をお伺いしながら計画を練っていくという事を試行的に、新しい取り組みとして位置付けたものでございます。その計画段階評価は具体的にどうやるのか、という事でございます。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という目的のために、事業の必要性とか検証可能となるよう評価の手法を改善して、計画段階での事業評価を新たに導入したというものです。具体的には、その地域が解決すべき課題。例えば交通渋滞が多く発生しているですとか、交通事故が多いですとか、非常に移動に時間がかかるとか。そういった地域の課題。それをまずは把握いたします。その地域の課題を解決するために目標というものを立てます。政策目標。その政策目標を達成するためにどういうものを対策としていまいしょうかということ、代替案と書いてありますが、それを複数案出して比較、評価することを行います。ここではA案、B案、C案と書いてありますが、このA案、B案、C案というものの中で対応方針、どの案が一番いいかということを決めていく。この赤い枠組み。この中が計画段階評価という新たな取り組みでございます。長坂～八千穂につきましては、この計画段階評価を取り入れて、今回このような説明会の場も開かせていただいているということでございます。

計画段階評価を実施する時にはこの流れでやっていく訳ですが、第三者委員会という学識経験者で構成されます委員会によって行うという事になっています。要は、事業者そのものがこの検討を進めていく訳では無く、第三者委員会の意見を聞きながら検討を進めて行くというものでございます。ここで対応方針が決定したものに對しまして、その後の流れとしましては、ここからは今までの道路事業と一般的な流れと同じなんです、都市計画決定ですとか、環境アセスメント。地域の環境にどのような影響があるのかという評価を行ってまいります。そういった手続きを経て、その事業そのものをお金を付けて実施するのかどうかという、新規事業採択時評価というものをを行います。この段階で、そのお金に對し、効果がどの程度あるのかという事で、費用対効果。B/Cと呼んでおりますが、費用対効果を評価項目の1つとしながら、この新規事業採択時評価を行っていきます。新規事業採択時評価において、事業として採択しようという結論になりますと、ここで事業着手という事で予算が付けられ、実際の設計をやったり、用地の提供のための測量をかけて、用地買収のお話し合いをさせていただいたり、用地が整えば工事を進めていくという事がここから始まるという事になります。再評価とありますが、事業を進めていく中で一定の期間が経過するごとに改めて、その事業というのはちゃんと進んでいるのかどうかということも評価してまいります。また、事後評価という事で開通後、道路でいきますと道路が開通した後、その事業はしっかり効果が出ているのかという観点で、事後評価というものをやっていくものです。事業全体として流れで進んでいく中で、かなり上流の段階。この計画の段階で、今回、地域の皆様のご意見を聞きながら進めていく評価。これが計画段階評価というものでございます。

先ほど、この計画段階評価は第三者機関で審議しながら、と申し上げましたが、この長坂～八千穂の計画段階評価の第三者機関についてご説明します。

今回、長坂～八千穂で計画段階評価を行っている第三者機関というのは、国土交通大臣の諮問を受けました諮問機関であります社会資本整備審議会。これの下部組織であります道路分科会。その下部組織であります、関東地方の事業を行います関東地方小委員会というところで審議を行ってございます。こちらが、その計画段階評価の具体的に長坂～八千穂で行ってきたものを1枚の紙にまとめたものでございます。この1枚で書いてあるのは本当に項目だけなんですここで流れをご説明させていただきます。この後、個別のものについて若干詳しく説明をさせていただきたいと思います。

この長坂～八千穂の計画段階評価というのは、最初に22年の12月、第1回の地方小委員会。ここから始まってございます。第1回、第2回という地方小委員会の審議、第三者機関の審議を受けまして、第1回コミュニケーション活動としまして、アンケート方式によるアンケートを実施しました。その後、第2回コミュニケーション活動という事で、こちらのほうも第2回目のアンケート、またオープンハウスを実施しております。

この2回のアンケートとオープンハウスの結果を受けまして、第5回の地方小委員会、昨年の4月でございますが、この時にその段階でのとりまとめという事で、「中間とりまとめ」をこの地方小委員会を出しております。この「中間とりまとめ」の中で位置付けられたんですが、「中間とりまとめ」で出され、追加的なコミュニケーション活動の実施という事を受けまして、昨年の7月8日に長野県の南牧村において、意見交換会というものを実施しております。その意見交換会の報告を受けまして、第6回の地方小委員会。こちらは昨年の10月に開催しまして、その中で清里高原の南側を通るルートを含めた具体的なルートの検討を行うワーキンググループを立ち上げなさい。作りなさい、という事を受けまして、ワーキンググループというものを行っております。今現在、このワーキンググループの中のルートの検討を行っているところとご理解いただければと思います。

このワーキンググループを大きくしたのが、この部分です。第1回ワーキングを昨年の11月に開催しております。この中で後ほど説明しますA案、B案という複数のルート案を提示しまして、それについて審議をしたところでございます。また、今年に入って1月12日に第2回ワーキング、こちらのほうは現地調査を行っております。ワーキンググループの先生、メンバーは3人いらっしゃいますが、その3人の方に現地に来ていただいて、各ルートの状況、地域の状況、土地利用の状況等を見ていただくという現地調査を実施しております。今現在、その現地調査が終わりまして、地元説明会ということでこの赤い部分。これが本日用らせていただいている地元説明会になってございます。全部で11回、北杜市内では10回開催する予定で、本日が8回目という事です。このいわゆる全11回の説明会でご説明をさせていただいて、そこで地域の皆さんからいただいたご意見。そういったものを、この第3回ワーキングに全て報告をさせていただく予定です。その報告を踏まえ、第3回ワーキングで最終的なルートのとりまとめを行っていく予定でございます。ただ、ここから先はまだ予定でございますので、本日、地元説明会等でいただいたご意見を報告させていただいた上で、今後の進め方についても第3回ワーキングの中で議論をし

て行くものでございます。先ほど1枚でちょっと長く説明しましたが、それの中のおおの項目について詳細に説明をさせていただきたいと思います。

第1回コミュニケーション活動という事で、第1回のアンケートを実施したものでございます。平成23年2月から3月まで約1ヵ月間アンケートを実施しております。アンケートでは6,300件、WEBで1,100件のご意見をいただいております。また、地元自治体9市町村、経済界62ヵ所からもご意見をいただいております。これが第1回コミュニケーション活動、第1回のアンケートの内容でございます。目的が書いてございます。それから、あと周辺地域の道路の状況が書いてございます。その下に、この4つの項目。これが周辺地域の課題。長坂〜八千穂区間の周辺の地域にはこういう課題があるのではないかという事を示しております。周辺地域では4つの課題があると考えています。ということでこの4つを示しております。その課題を解決するために、こういう目標を立てましようかという事で、その5つの目標を示しております。周辺地域の課題を解決するための目標は以下の5つであると考えていますということで、その5つの目標を示しております。その下、対策の比較案という事で、その課題を解決するための目標。この目標を達成するためにはこういう対策案が有効と考え、案の1、案の2という2つの案。1つは、全区間で新たに道路を整備する案。2案としまして、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案という2つの案を示しまして、その具体的な範囲も示させていただいたものでございます。そういったものを示したうえでアンケートを実施しています。周辺地域の課題、4つの課題を挙げ、それが周辺地域の抱える課題だと思いましたが、という質問。それから、それを解決するための目標を5つ示し、それが課題を解決するための目標だと思いましたが、ということ。また、上記の他に考えられる目標があったら書いてください、と。また対策案。2つの案を示しましたが、提示した対策案の他に考えられる対策案がございましたら記入してください。という形でのアンケートを実施してございます。

こちらは、その、後先ほどが第1回アンケートですが、その第1回アンケートを踏まえまして、その後に実施した第2回アンケートの内容でございます。平成24年1月から2月にかけて、やはり同様に1ヵ月間でございます。アンケートで16,500件、WEBで3,600件のご意見をいただいております。この第2回アンケートでも、地元自治体9市町村からもご意見をいただきます。また経済界から、60団体からも意見をいただいております。これが、その第2回アンケートの中身でございます。先ほど周辺地域の課題

というのは4つでしたが、第1回アンケートのご意見を踏まえ、5つを追加して再度示させていただいたものです。第1回アンケートでは、この4つでございました。それにあと5つを足したという格好でございます。その周辺地域の課題を解決するための目標として設定する目標についても、第1回のアンケートを踏まえまして4つを付け加えております。当初は5つを第1回アンケートでは載せていましたけれど、第1回アンケートの意見を踏まえ、4つ追加してアンケートを実施したというものでございます。また、地域の課題を解決するための目標を達成するための対策案として、示したのがこの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、案の2、この2つでございました。第1回アンケートで、それ以外に考えられる対策案についてご記入くださいという問いかけをしております。その中の意見を受けまして第3案。国道141号（一般道）を改良する案という第3案を追加して皆様に第2回目のアンケートとして実施しております。また、比較のために整備なしというものについても載せております。それがこの各対策案の特徴という事で、おのおの1案、2案、3案、整備なしにつきまして、地域の課題等がどのように解決されていくかというものがある程度、定量的、データの的に第2回アンケートでは示しております。こちらのほうは政策目標と書いてございますが、「生産品の輸送時間の短縮」ですとか、「現道の走行性・安全性の確保」ですとか、「公共交通の利便性向上」。こういった内容につきまして、おのおの1案、2案、3案ではどう改善されるかを示させていただいて、アンケートを実施したものでございます。これが、そのアンケートの回答の部分でございます。質問1、4、5ページに示した目標の中で重要と思うものを3つ選んでくださいという問いかけをしております。また質問の2としまして、以下の対策案についてご意見をお聞かせください、という形でアンケートを実施してございます。また、この第2回アンケートと同時に、第2回コミュニケーション活動の一環として実施しましたオープンハウスの状況がこちらでございます。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事を目的に実施したものでございます。平成24年1月から2月にかけて約1ヵ月間、沿線市町村で全18回開催しまして、延べ91名の方にご来場をいただきました。

これまで説明しました第1回アンケート、第2回アンケート。この2つのアンケートとオープンハウスでのご意見。これらを踏まえまして、昨年の4月に行った地方小委員会の中で「中間とりまとめ」というものを出しております。こちらはその段階での小委員会

の中間的な方針という事でとりまとめをさせていただいたものでございます。ちょっと読ませていただきますが、「中部横断自動車道については、平成22年12月から計画段階評価の試行に着手し、自治体や関係団体を含む地域の方々の意見を伺いながら対策案の検討を進めてきた」と。「今般、各対策案の特徴を比較及びそれに対する自治体や関係団体を含む地域の方々の意見を受けた結果、以下のとおりとりまとめる。」という事でとりまとめてございます。対策案としては高速道路の整備。案の1、全区間で新たに道路を整備する案。または案の2、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案が有効であると考えられると。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こと等から、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ものでございます。この「中間とりまとめ」がとりまとめられた経緯としまして、2ページ後ろを見ていただきたいと思います、地域の方々の意見を受けた結果と書いてございます。こちらが、参考資料として「中間とりまとめ」と同時に出させていただいたものです。第2回アンケートの質問に対応しまして、それらを整理したものでございます。質問の1、課題を解決するための目標としては、各地域ともに「災害時の代替路確保」を重要としていると。その他各地域の実情に応じて、「生產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」が特に重要とする意見があったということで整理をしております。また、質問の2としまして、対策案に対するものでございます。案の1、全区間で新たに道路を整備する案。または案の2、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案に対する意見が多かったと。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。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、これらをとりまとめた結果をもって、「中間とりまとめ」とさせていただいたものでございます。1ページ前を出してください。これは各対策案の特徴という事で、第2回アンケートの中で示させていただいた各政策目標に対するそれらの効果をある程度データ化できるものはデータ化して出したものでございます。この中で今回、第2回アンケートを行いまして、「生產品の輸送時間短縮」、「救急医療施設への移動時間の短縮」、それから「現道の走行性・安全性の確保」、「災害時の代替路確保」といった項目が特に重要だというご意見を多数いただいております。そうした中で、それらの政策目標を

有効に達成するための案としては案の1、また案の2。こちらのほうが有効であるという判断に至ったものでございます。以上が「中間とりまとめ」でございます。

その「中間とりまとめ」の中で、一部地域におきましては地域の自然環境、「環境・景観の保全」に対して根強い意見があるということが出されまして、それらを受けまして、追加的なコミュニケーションを実施しなさいというのが入ってございました。

それを踏まえまして、意見交換会を実施したものでございます。平成24年7月、昨年の7月8日、長野県の南牧村において実施をしております。意見交換会の出席者は全部で12名、抽選で選ばれました住民代表の方、それから各首長さんですとか、各分野の代表の方が12名参加されて意見をいただいたところでございます。こちらが、その意見交換会の中でコーディネーターを務めていただいた井上赫郎先生という方がとりまとめたレポートでございます。意見交換会の中では「環境・景観の保全について」というテーマ、それから「旧清里有料道路の活用について」という、この2つの重要なテーマについて、さらに掘り下げて様々な立場から意見を伺ったところでございます。

これまでの第1回アンケート、第2回アンケート、中間とりまとめ、それから意見交換会。これらを踏まえて実施しましたのが、昨年の10月4日に実施した関東地方小委員会でございます。この中で、今後の進め方について委員長からの提案という事で、南麓地域での整備への異論、旧清里有料道路の活用への懸念が多くあった事から、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。この委員長からの意見を受けまして、今回ルートの検討を実施しておりますワーキンググループを設置したところでございます。そのワーキンググループを、昨年11月に第1回ワーキンググループとして開催しております。先ほど申し上げましたようにこのワーキンググループというのは、清里高原の南側を通るルートを含めたルートを検討するためのワーキングでございます。よって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で検討している内容でございます。第1回は11月21日、都内で実施しております。参加者は3名の学識経験者で構成されておまして、この3名とも関東地方小委員会のメンバーから選出された方でございます。

このワーキンググループは、実際のルートを検討するもので、どのような考え方でルートを考えましょうか、という基本的な考え方を示したペーパーでございます。第2回でい

ただいた主なルートに関するご意見、それから地元自治体、山梨県、北杜市、南牧村からいただいているご意見。それらを各カテゴリー毎に整理しまして、それによってルート帯、具体的なルートの幅ですね。ルートの幅の設定の考え方。後ほど出てまいります、連結可能位置。具体的にはインターチェンジの位置の考え方。この2つの考え方を、第2回アンケートの主な意見と地元自治体からの意見を元に、とりまとめたものが、このペーパーでございます。これが、それらの基本的な考え方から出てきたルート帯の具体的な絵でございます。2つの案がございます。1つは、青のほうのA案。清里高原の南側を通るルート。それから緑色のB案。清里高原の南側を通りつつ、よりアクセス性に配慮したルートという2つのルート案を示しております。この幅につきましては、幅が約1kmでございます。ルートの検討をする時には、極力幅は狭いほうがより具体的な検討が行えます。よって、より詳細な検討を行うためには幅は狭いほうがいいのですが、まだこちらでは具体的な現地の詳細な調査、測量。そういったものを行ってございませんので、今後そういったものを進めていく中でルートが動く可能性があります。その動く事も考慮し、この約幅1kmで示させていただいたものでございます。ここで先ほど示しましたように、長坂インターチェンジのちょっと北側からルート帯が出ております。それについて説明をさせていただきます。

中部横断自動車道は、冒頭説明しましたように静岡側から一度、この双葉ジャンクションで中央道に繋がってまいります。目指すべき所は長野県の小諸市になりますが、その長野県境においては野辺山付近。この付近が目指すべき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を結ぶ場合に標高で考えますと、双葉ジャンクションでは標高が350m、野辺山付近では1,360mということで、約1,000mの標高を上ってくる必要があります。そのルートを引く時に、これは航空写真ですが、ちょっと見てわかりませんが、ここに八ヶ岳、こちらのほうに金ヶ岳を中心とした山地部。非常に急峻な山地部でございます。これらの山地部では道路の勾配的にも構造的にも、ルートを引くのは非常に、この中を通すというのはかなり難しいという事で、幅としてはこの中。この絵で見てもらおうと平地部というか、台地部というか、その部分にルートを通すことが有効となります。また双葉からずっと上がっていく時、先ほど申し上げましたように1,000mの標高差がございます。中央道でいきますと、長坂インターチェンジは標高720mということで、双葉ジャンクションから長坂インターまでは370mの標高差がございます。

1,000m上ってくる間に370mをこの中央道で標高を稼ぎ、野辺山から直線距離

として一番近いところ。ここを結ぶという考え方が、いわゆる道路の構造的にも、またコスト的にも最も有利ということで判断をして、長坂インターチェンジの若干北側からルートを出したというものでございます。こちらが、そのルート帯の詳細でございます。先ほどと似たような絵ですが、いわゆる集落地ですとか別荘地、湧水的位置ですとか、そういったものを落とし込んでおります。小淵沢、大泉、高根地区等の集落地。それから別荘地。こういったものを避けつつ、またJR小海線から北側につきましては貴重な動植物がございます国立公園や鳥獣保護区が設定されております。そういったものを避けながらルートを設定してございます。また、野辺山におきましては宇宙電波天文台がでございます。この半径1km区間についてはルートを設定できない事になっておりますので、そちらも避けているという事で、今回のルート帯というものを設定してございます。こちらは、連結可能位置の詳細でございます。連結可能位置というのはインターチェンジでございます。高速道路の場合には、インターチェンジで一般道と繋がって、そこで出入りをするという事になります。そのインターチェンジの連結可能位置を示したものが、この図でございます。赤いぼやんとした丸が、その位置を示しております。A案、B案ともに国道141号、またはレインボーラインで連結が可能というように判断しています。また、A案につきましては県道清里須玉線で連結が可能と。B案につきましては国道141号で連結が可能と判断をしております。現在のところどの箇所にインターチェンジを設置するかは決まっております。前回の関東地方小委員会においても観光施設等へのアクセス性、アクセスの観点でルートを検討すべきだというご意見もいただきまして、周辺の集落、それから観光施設、公共施設。そういったものを考慮しながら、この赤い丸の位置を連結可能位置として設定させていただいたものでございます。この2つの案を示したA案、B案につきまして、こういった特徴を持っているのかということを表にまとめたものが、こちらでございます。A案とB案の大きな違いとしましては、1つは観光地へのアクセスがし易いことで、A案はJR清里駅まで所用時間が10分、B案はJR清里駅まで5分という違いが出ております。また、ルートが違いますので、その費用も違ってまいります。A案については1,700億円から1,900億円、B案につきましては1,600億円から、800億円ということで概ねの費用の違いも出ております。それ以外については、ほぼ同じような評価になってございます。以上のルート案が示された訳ですが、それが示されたのが第1回ワーキンググループで、先ほどのルート帯（案）というものを議論していただきました。その中で委員から出てきた意見としましては、ルート帯（案）につきましては、中央道への接

統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、3回目のワーキングでとりまとめていきたいということで意見が出されております。

その後、第2回ワーキング、現地視察を行ってございます。この現地視察は、具体的にワーキングの3人のメンバーが1月12日にバスに乗りまして、この周辺の地域の土地利用、それから集落の状況、またルート帯の中の状況。そういったものの、現地の調査を行ったというものでございます。これが、その当日の状況でございます。非常に天気も良く、富士山、それからあと甲斐駒ヶ岳、八ヶ岳等が非常に3方向良く見えて、眺望を改めて確認するということことができました。こちらも同じ状況でございます。午後3時半ぐらいでしたか。大泉支所の屋上に上って、支所周辺の眺望、大泉地区の集落の状況等も調査をしております。その際に報道機関への説明というものも実施してございます。以上が皆様のお手元にお配りした資料でございます。再度ご説明させていただきますが、今現在はこのワーキンググループにおいて、山梨県内区間のルート検討にあたり、ルート案を複数提示して、それを皆様にご説明して、ご意見をいただく場として設定した地元説明会の最中でございます。今後、この地元説明会でいただいたご意見を第3回ワーキングに全て報告をさせていただきまして、予定ではルートのとりまとめというものを行っていききたいというふうに考えてございます。またちょっとここで、資料の説明の中ではございますけれども、これまでの説明会の中で非常に多くのご意見、ご質問をいただいている点について、ちょっとここで説明をさせていただきたいと思います。

まず1つは、必要性でございます。この道路の必要性は何なのかというご意見を多く賜っております。必要性につきましては、第2回アンケートですとかオープンハウスを実施しまして、その中で課題を解決するための目標として、特に重要なものとして「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・安全性の確保」、「災害時の代替路確保」というものが特に重要とのご意見をいただいております。これらがまさに必要性であるというふうに考えております。また、これまで様々な必要性に関するご意見とともに、地元自治体である県、市から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観光振興。——地域振興ですね。通過交通と地域交通が分別され、交通渋滞や交通事故の減少。これらを

期待する要望を多数いただいております。これらについても、まさに必要性だと認識しております。こちらのほうを見ていただきたいのですが、これが伊豆半島で、ここが東京でございます。これが中部横断自動車道の南側の区間。ここが長坂～八千穂でございます。この2つが中部横断自動車道でございます。いわゆる、この中部横断自動車道のネットワークの特性としまして、新東名から中央道、上信越道を結ぶこのルートが通りますと、上信越道から北関東自動車道。東北道ですとか常磐道。こういったものを使いまして、首都圏をぐるりと繋ぐ、環状道路のネットワークを形成することになります。昨今、首都直下型地震ですとか東海沖地震。こういったものが非常に懸念されているところでございますけれども、こういった災害時におきまして、今までは東名高速一本で中京圏と首都圏を結ぶというようなものでしかなかった訳ですが、それにこういった環状のネットワークが入ることによりまして、もしこの東名が寸断された場合にも首都圏の災害復旧ですとか、緊急支援。そういったものに非常に有効に役に立つという特性も持っております。こういった意味でこの中部横断自動車道、全国的なネットワークの観点からも非常に必要性が高いと私も認識しているところであります。以上が必要性のご説明でございます。

あと、前回の大泉のこの会場でいただいていたご質問が何点かございます。そちらのほうについても、この場でお答えをさせていただきたいと思います。

平成9年に基本計画としてこの中部横断自動車道の長坂～八千穂が基本計画区間に位置付けられて官報の告示を行っております。要は、法律で高速道路の基本計画区間だということで位置付けられたのが平成9年でございます。基本計画そのものは、いわゆる全国的な高速道路のネットワークとして位置付けられたものでございまして、そういった全国での高速道路ネットワークの中で、この部分は基本計画区間として検討を進めて行きましょうという位置付けをされたものが基本計画でございます。現在の計画段階評価というのは、当然中部横断自動車道というのが基本計画として位置付けられたので、それに伴って計画段階評価を実施しているものでございますけれども、基本的には別の取り組みというか、別の手続きでございます。先ほど申し上げましたように、計画段階評価の中で第1案、第2案、第3案というのがありましたが、第1案、第2案。これは高速道路、第2案は旧清里有料道路を使うということになりますので、そこは高速道路かという議論はありますが、第3案は一般道を拡張して、改良してという対策になってございます。第1案の場合には、基本計画に基づく高速道路が整備されるという位置付けになる訳ですが、もし第3案がそ

こでなれば、それはあくまでも計画段階評価の結果として、第3案の整備が必要だという位置付けになるという事であり、それは基本計画を覆すものではありません。基本計画というのは、あくまでもそういったものを検討して行きなさいというもので、前々回の長坂の説明会でもお答えしたと思うんですが、今回の計画段階評価で案の3が対策案としてとられた場合にも、基本計画というのは無くなることはありません。無くなりません。

基本計画というのは一体何かというと、もうこれよりもずっと前にある段階のものだというふうに認識していただいたほうがいいのかなと思っております。あくまでも基本計画区間に位置づけられたからといって、事業をやると決まったものではございません。事業をやるか、やらないかの判断というのは、その次に整備計画の格上げと呼んでおりますが、整備計画に位置付けられることが高速道路としては事業の着手になってまいります。それがいわゆるこの部分と同時期になります。これは一般的な道路の流れですが、それと同時期になるという事です。ですので、基本計画に今現在位置づけられている中で高速道路を整備するとは、決まったものではないという位置付けでございます。また、計画段階評価では、高速道路を造るというのも1つの案として位置付けてございますが、基本的には地域の課題を解決するための対策案としては何が妥当かという事を議論している場でございます。

それからもう1点、社会資本整備審議会ですとか、関東地方小委員会の中で議論された資料についてでございましたが、これまでの地方小委員会での議論、それから資料。それは全て公開されております。公開された資料はインターネット、ホームページでしか公開されていないという事で、今回、前回のご意見を受けまして北杜市内の各支所、8支所ですかね。8支所と市役所（本所）に、ドッチファイルで閲覧できるようにしたいと思っております。来週にはその準備ができて閲覧可能となると思いますので、皆さん、そちらのほうをお手数ですが見ていただけるようにお願いいたします。あと、たしか北杜市さんのほうも今日回答するというのがあったと思いますが……。

○説明者

では、北杜市のほうから2月2日、3日の小瀬沢、長坂総合支所においての地元説明会において、北杜市議会での対応についての質問がありました。議会の書類等を管理しています議会事務局のほうに確認したところで、回答させていただきます。

北杜市議会のほうに2月28日、本議会において提出された中部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を議題としました。団体3団体、紹介議員3議員。紹介議員から趣旨説明がありまして、内容的につきましては経済環境常任委員会のほうに付託しまして、経済環境常任委員会のほうで討論するように決まりました。3月4日に経済環境常任委員会が開催されまして、審議されました。紹介議員から内容の説明がありました。1つとして、北杜市から佐久穂町の整備計画区間の格上げを早期実現。2としまして、静岡、山梨、長野、新潟の4県を結ぶ中部横断自動車道の全線完成を早期実現。環境保全、環境保護に十分に配慮した道路整備を実現。審議の後、原案のとおり採決すべきだと決定されました。なお、この常任委員会の議事録におきましては、北杜市情報公開条例に基づく手続を行ってとっていただきたいと思います。これを受けまして、平成24年3月16日の本会議におきまして中部自動車横断道の早期実現を求める請願についての討論を行いまして、採決により採択すると決定されました。

また、同じ本会議におきまして中部横断自動車道の早期実現を求める意見書の提出について提案がありまして、提案議員から説明を受けたものです。討論終結後、採決を行いまして、原案のとおり可決と決定しました。議会の議事録につきましては、北杜市ホームページで公開しております。どうぞご覧になってください。以上です。

○説明者

以上が、ちょっとすみません、長くなってしまいましたが資料の説明でございます。これから、ファシリテーターさんのほうに司会進行をお願いすることになります。これまで7回やってきましたが、その中で非常に多くのご意見をいただきました。いろんな意見の方がおられます。賛成の方、反対の方、賛成でも反対でもないけども今日は皆さんの、他の人が言う意見を聞きたい方、条件付きの方、自分の生活が不安な方、いろいろな意見を賜るものがございます。私も冒頭申し上げましたように、広く多様な意見をこの場でいただくというのが目的で開催させていただいているところでございます。そこで皆様をお願いでございます。ほかの方の意見に耳を傾けていただきまして、誹謗・中傷、ヤジ、そういったものは行わないでいただきたいというお願いでございます。また、非常に限られた時間でございます。非常に多くの皆様がここにお集まりいただきまして、皆様にご意見を賜りたいと思っているところでございますが、限りある時間の中で進めていくもので

すから、全ての方に意見をいただくと、この場で発言をいただくというのは無理でございます。ですので、できる限り多くの方に話していただきたいと思っております。よって、3分という時間で切らせていただいております。その辺のルールを守っていただくとともに、なるべくいろんな方の意見を賜れますように、複数回の発言等はなるべく避けていただいて、ほかの方にお譲りいただきたいと思っております。その代わりということではありませんが、入口のところでこういった紙を配らせていただいております。こちらのほうに、本日、手を挙げたけれども当たらなかったとか、言い足りなかったということもあるかと思っておりますので、そういった意見につきましてはこの紙に書いていただいて、ファクス、もしくは郵送、もしくはこの場で書いていただき、この場で事務局に渡していただければと思います。この説明会の中でご発言いただいた内容と同様の扱いで記録をさせていただきます、同様の扱いで第3回ワーキングのほうに報告をさせていただきますと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたしたいと思っております。少し長くなりましたが、私のほうからは以上でございます。

○司会

それでは、質疑応答・意見聴取に入ります。初めにご説明しましたとおり、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が、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

皆様、はじめまして。ファシリテーターの篠田と申します。よろしく願いいたします。私、まちづくりのコンサルタントとして、こういった住民の方々との対話の場の司会進行ですとか、設計というような事を全国各地でさせていただいております。本日はできるだけ多くの方の意見をこの場でいただけるようにやっていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。それでは、先ほど来、ちょっと何点かお願いをしておりますけれども、私のほうから改めて2点、皆様にお願いと、それからご提案がございます。

まず最初に、挙手をして皆さんを指名したら、ぜひお答えくださいというお話をしておりましたが、これまでどの説明会でも同様にお願いしておりますけれども、挙手なさって指名をされましたら、ぜひお名前と、それから差し支えない範囲で今日どちらからおいで

になったかということを書いてから、ご意見をいただきたいという事。これが1点目でございます。2点目なんです、先ほどこちらのほうからお話がありましたように、今日多分、200名以上の方にこちらに来ていただいております。これまでもなるべく要点をきいづまんでお話しくださいとお願いしてきましたんですが、やはり皆様とても熱い思いを持っておいでになっている方がほとんどでございますので、どうしても長くお話になってしまうということで、3分という時間を区切らせていただいているんですが、どうしてもそれより長くなってしまいうちがあるものから、ちょっと1つ、ご提案なんですが、あまりやりたくはないと思っていたんですけども、ここにベルを用意してございます。それで3分経ちましたらベルを「チン」と鳴らせていただいて、それでぶち切って「もう言うてはだめです。」ということは決して私としてはしたくないと思っておりますので、いわば注意喚起で、「あつ、3分経ちましたよ」というお知らせぐらいに思っていたら、それが鳴ったら、「じゃ、その後、1分以内ぐらいには少しまとめようかな。」というような形で、ご発言いただくというようなやり方も1つの方法としてはあるのですが、どうでしょうか。皆さん、「それじゃなくていいよ、もうとりあえずみんなの裁量でいいよ。」ということでしたら、これまで通りだと思うんですがどうでしょう。ベルを使うことをご賛成いただける方って、どれぐらいいらっしゃると思いますでしょうか。

(賛成者拍手)

半分ぐらいかもしれないんですが、とりあえずそれでやらせていただいて、どうしても「それじゃ足りないよ。」という事でしたら、また少し考えさせていただくという事で、させていただければと思います。ですので、なるべく皆さん要点をきいづまみながらご発言いただきたいという点だけ、重ねてよろしく願いいたします。

今日ですけれど、まず最初に大きく2つのご意見をいただくことになるかと思っております。最初は、この計画自体に対するご意見ですね。そしてルート案。2案、今出ておりますけれども、そこへ行くまでの経緯ですとか、それから事業の進め方。そういう根本的なことに関するご意見。それから次におそらく、このルート2案、提案されておまして、それから比較、評価もされておりますので、そのルートに関するご意見であるとか、比較評価表とか、そういう評価の基準に対するご意見と大きく2つになるかなと思っております。

どこの場でも前半の部分に大変こだわりを持って非常に多くのご意見をいただいております。

ますので、まずはその最初の部分であります「進め方」ですとか、計画自体のことに
てのご意見をちよっとお伺いしていきたいと思うんですが、どうでしょう。挙手して
いただけますか。——じゃ、端のほうから順番でよろしいですか。前の方、お願いいたします。

○住民

すみません、シライと申します。大泉から参りました。最初に関して、そもそも論に
してちょっと意見を述べさせていただきます。まず何で長坂なのかという所ですけど、こ
れは2月5日の沿線住民の会のオサダ代表のほうから要望が出された。なぜかということ、
回答要望を出された。回答要望を無視して、我々を無視して進めるということは当然役所
の中ではそうだと思うんです。こういう事になりましたと、意見を聞きましたという事で、
「告示はこうなってます」、「制度はこうなってます」という事で、役所の中は当然通ると
思います。ただ、それを納税者とか対世間的に言えますかという事です。そこだと思いま
す。これまでさんざん我々、彼はお聞きしたけども全然お答えになっていないと、残念な
がら。そういうことに関しては、そもそも行政の手続き自体が正当性を失っているんじや
ないですかということと言われたら、どうしましうかねという事を私自身も小林さんの
立場に立つて思う訳です。「規則はこうなってます」、「手続きの瑕疵ございません」とい
うことを言われても、「ああ、そうですか」という事は、ちょっと残念ながらとてもそう
だというふうに私は申し上げられません。その辺、ちょっとひっかかる点があるからこそ、
昨年11月のワーキンググループのときに久保田座長は突然、連結線の長さはいいですか
ということを言及されて、他の委員が何も言わなかったから通ったという事もあったんじ
ゃないですか。という事で、そもそも基本計画はこうなったという事で進められても、私
のところ、このコミュニケーションとは当然なっていないと思いますので、そもそもその
辺どうなのかという事。2月5日の要望書の原点に立ち返って、そこから始まるんじゃない
ということをお思います。以上です。

○ファシリテーター

どうもありがとうございます。今のは、まずは、なぜ長坂なのかという点で手続きもお
かしいし、今説明してもらった理由も理由になっていないんじゃないかという事でござい
ますね。それで、そもそものところからのお話をちゃんとすべきじゃないかというご意見

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

どうもありがとうございます。——じゃ、次にいかがでしょう。よろしいですか、こ
ちらの方。

○住民

大八田のカミヤです。今日配られている、この図面を見てください。

○ファシリテーター

それは、入口か何かで皆さんにお配りしたということですか。

○住民

僕が勝手にちよっと配っているんですけど、それは国交省の方に了承を得て配りました。

○ファシリテーター

皆さん、お手元のほうに分けられていない方も……

○住民

ちよっと、無い人もいるかもしれません。

○ファシリテーター

分けられていない方もいらっしゃるかもしれませんので、もし、無い方はちよっとお隣
の方とかを見ていただいたほうがいいですか。

○住民

道路の勾配についてです。非常に国交省のほうは、先ほども言われたように高度を稼ぐために長坂に通さないといけないと。そういうふうな観点で話をされていますが、この一番上の県境の1, 378mからルートが示されている途中まで835mまでですね。勾配が5.7%です。それから長坂までの勾配が2.5%。そして、その中間地点から須玉までが3.7%。そんな感じで、あと長坂～須玉まで中央道は3.2%です。ですので、これ、おかしい話ですよ。途中まで5.7%の坂を下ってこられるのに、なぜ国道141号のルートで行って須玉まで行けないのか。たったの3.7%じゃないですか。長坂までは2.5%。これはちょっと非常に矛盾している説明じゃないかと思うので、説明を求めます。

○ファシリテーター

今のご意見は5.7%の勾配がOKならば、3.7%でも技術的にはできるはずではないかという事で、その辺りをちゃんと改めて説明して欲しいという事でよろしいですか。

○住民

はい、そうです。

○ファシリテーター

じゃ、もう一度そのあたり、ちょっとご説明いただけますでしょうか。

○説明者

こちらのほう、私も見させていただきましたが、標高的には多分間違いはないのかなと思っています。ほぼ私どもがお示ししたものと——ここは470mでいいんだっけ。470、多分、さほど違わないと思っています。ですので、平均勾配をとればまさにこういった形でこれが正しい答えになるかと思います。ただ、地形というものがございまして。地形というものがあるって、例えば須玉からずっと平地部があって、突然上がっていくところに平均勾配でものを造った場合、その真ん中あたりで非常に橋脚の高いものを造らなきゃいけないこともあります。そういう意味では、個別の地形というものを考慮してやって

いくことが必要かと思っております。またそういう意味では、この国道141号の部分にほぼ同じようなルートで引くと、構造的に、技術的にできないという事ではございません。ただ、構造的に有利かどうか、またコスト的にも有利かどうかという事で、長坂インターチェンジの北側から分岐をさせたというものでございます。

○ファシリテーター

技術的には可能だけど、コストと構造的なことを考えると、という理由ですね。——すみません、ちょっと私、時間のことをついうっかりしておりました。15時からスタートしましたので、4時半を1つの目安に進めていきたいと思います。

○住民

ちょっとおかしいです。答えがおかしい。

○ファシリテーター

答えのほうがおかしいというご意見があるようだけれども、じゃ、ちょっと他の、同じようなご意見の方って、すみません、後でお願いさせていただいて。今、だいぶん「何で長坂がスタートするのか」というご疑問が出ているようですけど、関連で似たようなご意見の方。——じゃ、お願いできますか。

○住民

沿線住民の会のオサダです。今の説明、非常におかしい説明もあります。例えば国交省が出しているパンフレットがありますね。今のパンフレットをよく眺めてみると、物流のルートっていうので考えて、これ、3点。三角形を描きますよね。三角形、国道141号、835mから長坂インターで須玉。これ、三角形ですけども物流というほとんど、つまり甲府、東京方面に流れる訳ですよ。距離は逆に長くなっているという訳ですよ。そういう点でもおかしいのではないかと。それから橋脚の問題等出しましたがけれども、実は橋脚等も、例えば国道141号のものではなくて、ちょっと脇にそれるという考え方もできるだろうと。そうするともちろん解決はできる。小林さん自身は解決できるとおっしゃっていますので、そういう点でもおかしいのではないかと思います。その点、ちょっと答

えていただきたいと思うんです。

ちょっと私、先ほど小林さんのほうから2月5日出した要望書。沿線住民の会が出した要望書に関する答えが不十分であるので、その点を伺いたいと思うんですね。まず1つ、前段的なことで次年度予算、本計画、今年5兆数千ですよ。公共事業に5兆2、853億使われる。そうするとこの計画、次年度予算の計画計上がされていると思うんですけども、それがいくらかされているのか。それが1つ。それから、現時点でのこの説明会が16日で終わった後、どういう計画がなされているのか。特に今年度に関して。ワーキンググループの会合の日程、あるいはこの意見が上に行く小委員会の会合の日程について計画されている事を教えてください。決まっていないう事も含めて教えてください。

それからもう1つ、ご説明の中に意見交換会とかパネルの提示がありました。しかし、ご覧になるとわかる通り、意見交換会とかパネルの提示とかは、山梨県側じゃなくて、今決めているのは山梨県側ですよ。つまり双葉～清水まではもう決まっている。それから佐久～野辺山あたりまでは決まっている。山梨県側の問題なのに、山梨県側でちゃんと意見聴取しているのはここだけではないですか。この会ですね。これ以前にルートを決めるまでの経過。つまりベースになっているデータをとったところはどこかという、長野県側ですよ。これ、おかしいですよ。これが1つ。それから出した要望書の中で答えられていないことがあって、そのことについてちょっと申し上げたいんですが、すいません、3分を少し超えてしまいます。まずアンケートそのものが、私、専門家です。アンケートの聴取に関して心理学者ですから専門家ですけども、全く定型化されておりません。定型化すると意見ははっきりしてきます。数量化ができます。その数量化もできないようなデータの取り方です。しかも、それが2012年2月5日の委員会の中で、そのことが委員の先生方から指摘されています。これ、ちゃんとしたデータなのか、という事が国交省のホームページに出ているので、皆さんご覧になっていただきたいのですが、非常に強烈的な批判があります。それに対して、残念ながら国交省の事務局は答えられていません。つまりすごく中心的。意見を聴取して、それをちゃんとこのルート問題に上げていくというシステムが、ちゃんと機能していないという事が非常にはっきりしているんですね。そのことでいろんな質問をしました。

第1番目の質問ですけども、第2回アンケートからどのように新ルート案が導き出されたのか。関東小委員会における正確な議事録の提出を文書で下さい。文書でもらってい

ません。それ、期限は今日です。それから、これについて基本計画。今こういう事を小林さんがおっしゃったんですけども、平成9年の官報に長坂って名前が載っていて基本計画ができています。この基本計画は、仮に国道141号が改修されたとしても撤回はできないとはっきりおっしゃっています。おかしいことに、アンケートで「国道141号はどうですか」って聞いているのに、これ、改修しても、やっぱり高速道路は通りますよって答えている。これは何ですか。これがおかしいのではないのでしょうか。それから一般道と……

○ファシリテーター

あと何点ございますか。

○住民

わかりました。すみません。一般道として国交省は国道141号の改修を考えていますけども、一般道以外の可能性は無いだろうか。例えばバイパス化であるとか、それから自動車専用道であるとかというような、そういう形の解決はないのだろうか。その場合に、つまりこの基本計画っていうのは無くなるのですか、無くならないのですか、っていう事を教えていただきたい。それから第3の数量的分析などについてもお答えがないので、ぜひお答えをお願いしたいという事で、すいません、長くなりました。

○ファシリテーター

どうもありがとうございます。だいぶんちょっと沢山ご質問が出ているようですので、まずは最初に出たご質問ですね。同じようにコストとか構造からという説明、ちょっとおかしいんじゃないかと。東京へ行くんだったらば須玉のほうが距離も短いし、国道141号の橋脚の問題も解決できるんじゃないかということから、いかがですか。

○説明者

ちょっと繰り返しはあまり時間の無駄なので言いたくないのですが、趣旨としては野辺山から来る場合にこっち。ここ、こう行く距離よりも、このほうが短いんじゃないかということをおっしゃっているのだと思います。確かに多分このほうが、もしかしたら短いかも。

そこはちょっとわかりません。真つすぐ上っていく所、かなり勾配がきついものですから多少曲がっていかなきやいけないので、延長が延びると思いますが、多分そのほうがこのコースよりは、このほうが短いと思います。ただ、先ほど、いわゆる道路構造的に、また道路コスト的にも有利だというのは、造る量が少ないですというのがまず1つあります。造る量の延長が延びますので、こちらのほうが安いという事。それから、必ずしも甲府側だけではなくて北側からのアクセスも考慮すれば、一番中央道と近い所を選ぶという事を1つの判断としたものでございます。また国道141号のルートを想定した場合には、やはり中央道と国道141号。——国道141号じゃないですね。須玉からを起点とした場合には中央道と、この中部横断自動車道がほぼ同じコースを並行して通ることになりまして、こちらのほうも、いわゆる不経済、不合理な高速道路のネットワーク計画だと判断したものでございます。

○ファシリテーター

ありがとうございます。ご質問のお答えはありましたけど、さらにあるとは思いますが、まずちょっとご質問いただいたことが沢山ありますので一通りお答えをしていただいた後でも大丈夫ですか。

（「まだ答えていないことが沢山あります」の声あり）

沢山ご質問いただいているので、それを一通り答えた後でもう一回という事で、よろしいですか。

○住民

いいですけど、90分という限界があるんだから、例えば文書において回答していただくと。それを要求されている訳ですから、まずそれを満足することが必要でしょう。何もここは勝手に説明していただいて、はいはい、わかりましたと言う場ではないんです。それと、ついですから私の基本的な考え方。わざわざ……

○ファシリテーター

すみません、お名前を。

○住民

大泉のフクダと申します。わざわざこちらを向いたというのは、私は皆さん方に、やはりお願いですね。というのは、こういう反対運動の仕方っていうのは基本的に、やはり一番、例えばこのルートの中に入っている人間の意見を最大限に尊重すべきだと思うんです。なぜかと言いますと、そうじゃないところの方は、ああ、あそこにできるんだ。まあ、うちはそんなに騒音もひどくないからという考え方が生まれるのは、これは人間として当然だと思うんです。第一、私、前にも申しましたように南麓の上の案2ですね。あったときに本当に事情がわからなかったせいがあるんですけど、傍観者のだったんです。これは偽らざる人間のね。これは実態だと思うんです。私はエゴイズム理論というんですけど、しかし、そのエゴイズムがもし国家の政策的なエゴよりも、これは比較してですよ。正当性とか合理性とか説得力を持つとしたら、それはエゴでは無くて正論という。私はそれを正論への昇華と表現したんですけども、正論への昇華ではないかと私たちは考えるんです。

それでなければ、例えばアンケートをやって、皆さん方の広い地域でやったら、ああ、いいやと。あるいは前に南麓の会が、ただいまちょっと解散したような気がするんですけども、そういうふう結局、再び傍観者のになっていく訳ですね、最初の真剣者が。だからこそ我々の反対意見を中心に聞いていただくというのが、これが中立性なんです。だから多くの方々の、おそらく、いや、うちに持ってきてもいいよと某議員がおっしゃったというふうに関心しているんですけども、もしそういうことがあるならば賛成運動をやってください。私の前にどうぞ付けてください。それでもって納得されたら、私たちも納得したいと思います。そうじゃないでしょう。自分の所は産業云々とか言いながら、私、はっきり言いまして効果なんていうのはほとんど無いに等しい。これは前にも皆さん方があらゆる段階においてあらゆる方が、つまり本当に真剣に考える方がおっしゃっている通りなんです。私はもう信じて疑いません。私はその中の渦中にいる訳ですから。そうすると上にできようが、下にできようが必ず悪影響をもたらす訳ですね。環境云々とありますけども、まさに環境悪化の最たるものじゃないですか。今でも中央自動車道があります。排気ガスがどうなんですか、騒音がどうなんですか、どっかにうつちゃって、産業、まあ、ちょっとパーツになるからこっちに来てちょうだい。ほとんどなりません、はっきり申し上げまして。そういうことを抜きにして、ミッシングリンクがあるからそれを捕いましょう。こういう事でいいんですか。諸外国においてもいくらでも見直されております。費用対効

果という事をおっしゃいましたが、全然答えていらっしゃらないんですよ。前からご質問がありました。ちゃんと評価しているのを、それを出してくださいと何回もおっしゃいました。なぜ回答していただけないんですか。そういうことを抜きにしてですよ、我々がなぜ納得しなけりやならないんですか。無くたって、日本において国民的課題として考えていられる方はどれだけいるんですか。我々が言わなければ誰だって聞いてくれませんよ。だから私は個人的に新聞社とか週刊誌とか等をお願いしたんですけども、残念ながらなかなか具体的などころまでいっておりません。

○ファシリテーター
すみません、ちょっと……

○住民
しかし、だからこそ……

○ファシリテーター
少しよろしいですか。

○住民
公平性を保ってください。我々、反対意見を述べることは公平性になるんです。という事で、いろんなご意見もあるという事なんでやめますけれども……

○ファシリテーター
はい、お願いいたします。

○住民
もっと真剣に考えていただきたい。

○ファシリテーター
どうもありがとうございます。やはりルート内の方の、入る意見を尊重すべきだと。一

番影響を受ける人の意見は重要だということでございますね。ありがとうございます。ちょっと先ほどの質問が残っていますので、沢山ございましたのでいくつか文書で答える事に関しては、改めて文書でちゃんと返していただくという形にさせていただき、その辺のあたり、もし返す場合は期日的なお話を少ししていただくという事でよろしいですかね。沢山出していただきましたので……

（「それはいつですか」の声あり）

○説明者

今回、この地元説明会を通してご意見、ご要望等、沢山賜っております。その中には先ほど申し上げましたファクスですとか郵送で送っていただいたもの、私どものほうに手渡しで渡されたものがあります。その中にも多数、「いついつまでに回答を文書でくれ」というようなお話をいただいております。そういった中を一つ一つ、回答を個別に行うという事ではなくて、いただいた意見全てに対して整理をした上で、ワーキングに上げて回答をしていきたいと考えてございます。ですので、先ほど発言された方からの要望書につきましても、いわゆる地元説明会の中でいただいたご意見と同様の対応をさせていただくことで考えてございます。

（「今のはおかしくないですか。ワーキンググループに話すと言っているんでしょう、あなた、答えるって。答えにならないじゃない」の声あり）

○ファシリテーター

それでは、文書の部分。もしあれでしたら立ってマイクでお話しいただきたいんですけども、お名前を言ってお願いいたします。

○住民

大八田のウテといいます、今の小林さんのお話は、今の前の質問者に対する答えは、ワーキンググループにするからいいと言ったんですよね。そのとおりでしょう。そう答えられたでしょう。それじゃ、こうやって皆さんから意見を集める意味は無いじゃないですか。

○ファシリテーター

ここで集めた意見をワーキンググループで伝えるのであれば、やっぱりここで返答もちゃんとしてほしいということですか。

○住民

今質問しているんですから、それに対しての答えがないのはおかしいですよと言っているんです。

○説明者

お答えいたします。今、「紙で答えて、いつまでに答えるんだ」という事ですので、「紙で答えることはしません」ということをお伝えしたまでです。この場で、説明会で口頭でご説明させていただくのであれば、質問事項として私が回答する時間を与えられるのであれば、それは回答したいと思います。

○ファシリテーター

という事ですので、今ご質問いただいたところの残り、あと5点ほどございましたので、まず最初の次年度の予算の中で、いくら計上されているかという所と、それから16日に終わった後、今後どのような形で進めていかれるのか。特にワーキンググループと小委員会の日程が、もしわかればという所ですね。

○説明者

今回のこの計画段階評価を行うにあたっての予算というものは、調査費というもので予算を要求してございます。こちらのほうは私ども「甲府河川国道全体でいくら」必要ですという事で要求をさせていただいておりまして、個別に中部横断自動車道の長坂〜八千穂でいくら、という具体的な内訳をもって要求をしているものではございません。また来年度、どのような形でその予算を使っていくかというのは現段階ではまだ進め方が決まっていなくて、決めておりません。また次回ワーキング、次回の小委員会の日程でございしますが、今現在はまだ調整をしておりません。日程もまだ決まっていないという状況でございます。

○ファシリテーター

あと残りは、アンケートの事でしたので、ちょっと何点がございましたけれども、数量化できないようなアンケートをしているのは少しおかしいのではないかと。国道141号改良案をどうですかと聞いておきながら、それを受け取っても取り止めにはならないというような、その設問自体が少しおかしいのではないかと。最後に一般道の可能性、バイパスというようなことも考えられるんじゃないか。そうなったときに基本計画というのはどうなるのかという辺り、いかがでしょうか。

○説明者

アンケートについて、いわゆる整理の仕方がおかしいのではないかと。事だと思いません。平成24年10月4日の第6回小委員会においては委員長から、「こういった種類のアンケートでは母集団は捉え切れないという事で、賛成、反対や数の大小というのは、むしろ積極的にやめたほうが良いのではないかと。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非常に重要であると。そういう意味で数や比率という数字を、そのまま信じてしまうという事は間違いないのか。」というご意見もいただきまして、各委員でも確認されたうえで議論を実施している所でございます。それから、あとは基本計画ですか。今回の第3案が出てきて、第3案が採択された場合も基本計画が無くないというのはおかしいじゃないかと。事だと思いません。基本計画というのは、いわゆる法律に定められたものでございまして、全国的なネットワークの見地からそこにネットワークとして、その計画を検討すべきという位置付けになったものでございます。よって、基本計画そのものは個別路線ごとに判断されるものではなくて、全国のネットワークの中で見直し等がされるという事でございます。今回の計画段階評価で案の3が最終的に選ばれた場合であったとしても、基本計画の見直しが直結して、それが見直しされるかどうかというのは、そこは連動するものではないという事を申し上げた訳でございます。それから最後に、須玉から上がってくるときに道路構造的にという事だったと思いません。――いや、違う。

○ファシリテーター

違います。

○説明者

質問の数が多かったのであれですが、国道141号が一般道以外で検討すべき余地がないのかという事で、今の第3案というのは、一般道である国道141号を4車線に拡幅する案で考えておりました。ですが、それを例えば自動車専用道路ですとか、非常に規格の高い道路で造ればいいのかという議論だと思います。それはまさに、この中部横断自動車道を、今ここにルートを通してありますが、それをこちら側に振るという事と同じ議論なのではないかなと思います。そうではないですか。すみません、ちょっとそこが…

○ファシリテーター

少し短目をお願いいたします。

○住民

その点、違うと思うんですね。そのまま振るというのではなくて、要するに一般道の一部を自動車道化すとか、バイパス化する。あるいは地域高規格化と言われているような、能越自動車道で行っているような形とかね。そういう、それ、沢山あると思うんです。日本全国。奈良からどこかに抜ける。実際には高速道路として国土交通省のネットワークの中にちゃんと入ってますよね。そうなのでも、ちゃんと入っているんですよ。だから、そんなに堅苦しく考えなくてもいいのではないですか。

○ファシリテーター

いろいろな選択肢があるんじゃないかという事のご質問だと思うんです。

○説明者

今は4車線に拡幅する。ただ単に4車線に拡幅する案ですが、それをもっと規格の高い自動車専用道路だとか、そういったもので国道141号を造り変えればいいじゃないかというお話だと思います。その場合に基本計画はどうなるのかという事だと思いますが、いわゆる高速道路の整備計画という扱いになるかどうかという事でございます。高速道路として整備をするという位置付けになれば、それは基本計画は無くなります。そういった規

格でも。ただ、高速道路は高速道路の規格とか、あとは法的なルールがございます。そのルールに従って造るという意味決定がなされれば、それは基本計画を全うした事になりますので、基本計画はそのまま整備計画に上がっていくという事になります。

○ファシリテーター

すみません、ちょっと重なってしまいましたのでまた後で、もしほかの方がいらしたらという事にしてよろしいですか。——では、1回お話しになった方では無い方にちょっとお話をさせていただくように、よろしいですか。すみません。じゃ、そちらの奥の女性の方、お願いいたします。

○住民

白井沢から来ましたハマダといいます。今日初めて説明会に参加いたしますので、ちょっと今までのことはよくわかりません。それで、まずこの説明会なんですけれども、今も、お写真を撮られているんですけど、式次第というか、次第の一番下にワーキンググループに報告するため写真を撮らせてくださいってあるんですけど、それはいつ撮られましたでしょうか。といいますのは、始まる前にここでみんなの顔写真が写るような感じでパバパッと撮られたんですけど、あの写真でしょうか。というのは資料の中にある写真って皆さん見るとわかると思うんですけど、みんな後ろ向きなんです。やっぱりそれが当たり前だと思うんですけど、今インターネットなんかで顔写真が出ちゃうとすごく困るので、もしも撮られるなら「これからワーキンググループの写真を撮ります。いいですか」ってことで後ろから撮られたほうがいいんじゃないかなと思います。

○ファシリテーター

肖像権の問題のお話をきちんとしていなかったという事です。

○住民

そうですね。ちょっとびっくりしちゃって、今撮った顔写真のは、削除してください。

○ファシリテーター

わかりました。ちょっとその辺の戻しがちゃんとできていなかったという事ですネ。

○住民

はい、お願いします。あと2点、質問があります。1つは笹子トンネルの事故と、それからこの中部横断道のことですけども、もう1つは高速道路を造る場合に活断層というのはどういうふうに、もし活断層があった場合、高速道路というのは建設できるかどうか。この2点を知りたいんですけども。笹子トンネルについての何を知りたいかといいますと、もうこここのところ、NHKの「クローズアップ現代」や8日の毎日新聞なんかでも、要するに今までの道路というのは造るばかりであったと。その後、安全性、そういうものは全く考えられてこなかった。要するに社会資本として、やっぱりいかにコストを削減するか。ここにもやっぱりコストの削減ということが書いてありますけれども、もうそれって、そういう造り方はいけないってことじゃないかなと思うんですね。それで8日、一昨日やっと開通することができました。これ、本当にいろんな方たちの苦勞があったと思いますが、事故から開通するまでどの位のお金がかかったのか。というのは、先ほど予算を言いましたけれども、全然、おそらくこれから造る高速道路というのは造るだけのお金じゃないと思うんですね。それが、国民がみんなやっぱりインフラをもっと安全のあるものにして欲しいという事ですから、笹子の開通までにおよそどのくらいお金が使われたのか。それから、もう1つは活断層と高速道路の建設。この2点をお願いします。

○ファシリテーター

じゃ、1点目の笹子トンネル。結局、造るだけじゃなくて、これからコスト以外にも安全性も非常に重要になってくるという事で、ちなみに事故から開通まで大体どれぐらいの修復のお金がかかったのかという事ですネ。

○説明者

まず、笹子トンネルのことです。12月2日の日に、ああいった痛ましい事故が発生いたしました。またそれにより多くの皆様、人命の方の尊い命が失われたという事。非常に痛ましく、残念な事故だというふうに認識しております。私ども管理しているのは

国道20号ですとか、国道52号でございますが、同じ道路を管理する者として非常に今回の事故を、二度と同じようなことを起こしてはいけないというふうに肝に銘じた次第でございます。維持管理、老朽化対策というものが今非常に話題になってございます。それらは非常に重要なものと私どもも認識しております。それに必要な予算というものは、何に代えても確保しなければならないと私ども考えております。よって私どもの甲府河川国道事務所が管理している道路につきましても、それらの必要な費用というのは要求をしているところでございます。申し訳ありません、NEXCOの管理でございまして、私どもが入手している公表資料の中では、事故から今回の4車線の開通までにかかった費用というのは私どもでは入手をしておりません。よって概算額も、私どもはちょっと把握できていない状況でございます。

○ファシリテーター

次のもう1つ、活断層があった場合に高速道路の建設というのはどうなるのか。造れるのかというようなお話はいかがでしょうか。

○説明者

活断層の存在につきましては、基本的な調査の中で把握をしていくものでございます。今現在、長坂～八千穂につきましてルート構造が決まっていない段階という事です。今後ルートや、それから構造を検討していく段階でボーリングによる地質調査。地盤の調査。そういったものを実施しまして、設計、施工に反映して、基準に則った形での施工を行っていきたいと思っております。

○ファシリテーター

その時に調査をして、配慮をするという事でよろしいですか。

○説明者

はい。

○ファシリテーター

いずれもコストの高さよりもメンテとか、安全性に気をつけていただきたいというご意見という事ですかね。——それから写真の肖像権のお話。

○説明者

あと写真の話なんですけど、私どものほうでワーキングに報告するための写真としましては斜め後ろ、または斜め横、前から撮るということは一切行っておりません。

○ファシリテーター

先ほど、実はちょっと撮っていらした方が……

○説明者

私も見ました。あの方は報道かな。

○説明者

報道は前から撮るということは無い。

○ファシリテーター

先ほどお写真を撮られていた方、私もちょっと見たんですけども、その方は、今のようなお話がございますのでお撮りになった写真は一切、できればデータは削除していただいてお使いにならないようにというふうにお願いしたいんですが、いらっしゃいますかね。残っていらっしゃいますかね。

（会場より挙手あり）

そのようにお願いいたします。それから今後、まず最初に肖像権に配慮する旨なりをお伝えして、写真を撮るというふうにしていきたいと思います。——では、後ろのほうがなかなか指すことができませんので、すみません、まず右側のほう、またちょっと左のほうにさせていただきますので。

○住民

大泉のコパヤシです。前回1月31日のここでの説明会で宿題があったと思うんですけども、この基本計画を白紙に戻すことができるのかどうか。そのことについて先ほどの回答は、基本計画でまだこの高速道路はやると決まった訳では無いと理解してよろしいのかどうか。それから2点目は、高根の説明会の資料を今読んだんですけども、7ページの一番下に、この高速道路は必要とされない場合、整備なしもあるんですかという質問に対して、整備なしも小委員会で決まればあり得ると回答していますけれども、これで間違いないかどうか確認したいと思います。

○ファシリテーター

ありがとうございます。じゃ、今2点ございましたけれども、1点目が基本計画でやるというふうな、道路を造るとは決まっていなくて先ほどのご説明で理解したけれども、それが正しいのかという点と、2点目が小委員会で道路整備の必要が無いという事になれば、整備なしという事は可能性として考えられるという、その2点ですが。

○説明者

いろいろ、ちょっと法律の名前を言うとなんか難しくなるので端的に言いますが、基本計画区間というのは、道路を整備すると決まった訳ではありません。建設を開始すべき路線の建設に関する基本計画を立案するために検討するという位置付けです。ですから、建設するために必要となる建設に関する基本的な計画を作るための検討をしない、という位置付けですので、最終的に整備をすると決まるのは、その先の整備計画の格上げと呼んでいますが、整備計画というものができ上がった段階で整備をするということが位置付けられます。それが1点目。もう1点が……

○ファシリテーター

高根での記録にあった。

○説明者

計画段階評価の対策案として、整備なしも含まれるのかというような内容だと思います。

計画段階評価の手続きというのは、地域の課題だとか、達成すべき目標。それからそれらの目標を達成するための代替案というか複数案を比較、評価を行うというものでございます。これらを総合的に検証を行った結果、対策案として整備なしというものも選択肢として、それを否定できるものではございません。よって小委員会の中の議論で整備なしというものが案として妥当という事であれば、それは整備なしという選択肢も結果的に出てくるという事でございます。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。

（「法律上のことを言わなきゃならない。うそばかり言ってる」の声あり）

今ちょっとご意見ありましたけれども……

（「言わせなさいよ」の声あり）

じゃ、どうぞ。すみません、お名前を言ってからお願いいたします。

○住民

私は高根町のカタギリといいます。私、以前この説明会に伺ってて、今説明者、あなた方、国土交通省の事務所の方ですね。小委員会の方では無いね。小委員会の説明だとおっしゃっているね。小委員会、コミュニケーション時に、この意見を上げるとおっしゃっているね。そうすると、事務局の役割を果たしている訳だね。そうすると、小委員会とかコミュニケーションというのは行政機関じゃないんですよ。わかるね。行政組織法というのがあるでしょう。そこではあなた方、その名前は行政機関。小委員会とかコミュニケーションというのは行政を拘束しないんです。だからいくらここで意見を伺って、そこに報告しても、それが国土交通省で採用されるという保障がないんです。これ、ここまでは正しいね。

○説明者

（うなづく）

○住民

そうすると、そのの、さっきの整備計画。あなたは決定じゃないと言ったけど、あの道路の整備計画、決定されているんです。決定された後で、どういうふうに整備するかというのを小委員会とコミュニケーションに意見を具申している訳でしょう。その意見を国土交通省に答申した上で新たに決定すると。こういう事でしょう。その小委員会とかコミュニケーションというのは法律上、行政機関を拘束しないんです。だからここで今、我が国は言論の自由ですけど、あなた方は言論の自由は無いんです。いいですか。法律上の一言一句なんです。そういう意味で一連の、私、2、3カ所、参加しましたけれどいろんな意見があります。賛成、反対。だけど、それを全部吸収する事なんかできないんです。そのために今、北杜市は混乱しているんです。マスコミまで混乱しているんです。この収拾をするために、あなた方は最善の努力をしなければならん。それと今、山梨県も北杜市もいらっしやっていますが、山梨県は前知事の山本さんは、あれ、賛成していたんです。今の横内知事は反対だったんだ。それがどういう訳か賛成して、今、整備計画を推進してくれと言っているんだ。めちゃくちゃでしょう。北杜市は地元商工会だとか観光協会、もろもろの意見を取り入れて、この整備計画を決定という決議をしているんです。だからここで北杜市では議会制民主主義ですから民意がもう反映されているんですよ。この民意を反映させる事を、なぜあなた方が混乱させるようなこんな会を開くかだよ。そのために私は昨日、なかなか私のところに廻ってこないから「警告」という書面を出したけど見ていただけましたか。5通渡してきた。そこに立っていらした方にね、昨日。私は警告という書面を渡しています。それには、刑事訴追も可能なんです、あなた方を。だからこんな事を……

○ファシリテーター

少し短目をお願いします。

○住民

えっ、3分鳴っていないよ。

○ファシリテーター

鳴りました。

○住民

ああ、鳴った。

○ファシリテーター

はい、すみません。

○住民

そういう事で、こんな会はナンセンス。以上。

○ファシリテーター

じゃ、今ご意見ということで。

○住民

こんなのはどうせ答えられないから。

○ファシリテーター

わかりました。ありがとうございます。——では、ちょっと先ほど奥の方と申しましたので、一番奥の方。今お立ちになっている方、お願いいたします。

○住民

私は明野町のシミズです。当明野町も中央自動車道が走っておりまして、私もちょいちょい利用させていただいて本当にありがたく思っております。先ほどから反対の人たちの意見がずっと続いておりますが、この後ろにいる方ではほとんど賛成のような形ですから、ひとつよろしく願います。このたびの中部横断自動車道ですね。この建設については地域振興の面からも、生産品の運搬時間の短縮とかいろいろパンフレットにも出ていたことですが、私は初めて参加したので自分で、家でとりあえず考えてきたんですが、この救急医療施設への移動時間の短縮とか、災害時の代替道路の確保等々のとても大変必要な道路だと考えています。これは、こういう観点から一刻も早く造っていただきたい。私はこの通る場所とか、そういうものは地元である程度詰めていただく訳ですが、先ほどのおじ

さんが言ったように、こんな会を開かないである程度反対の人たちの事も聞きながらどんどん進めていただきたい。こんなことに幾年かかるんですか。これはもう個人個人、それこそ千差万別。あの成田空港でもそうですよ。反対の人は、もう飛行場ができたってまだ反対をするというような事があります。だから、ここはある程度の線が決まったらどんどん進めていただきたい。以上です。

○ファシリテーター

ありがとうございます。どうも後ろが賛成派の方が多いとおっしゃった。前、後ろ、前、後ろの順番でいかせていただきたいと思います。じゃ、お願いできますか。

○住民

北杜市の大泉に住む者です。私はシックハウスという、化学物質過敏症という病気を持っているのですが、この北杜市には化学物質過敏症の患者の方が多く住まれているということで、あと新ルートの中にも患者の方が多くいらっしゃるという事で、シックハウスの立場から意見をちょっと述べさせていただきたいと思いました。名前のほうは、ちょっと患者本人なので控えさせていただきたいのですが……

○ファシリテーター

差し支えない範囲で結構です。

○住民

よろしく願います。まず、簡単にシックハウスがどういう病気なのかというのを述べさせていただきたいのですが、症状としては鼻血だとか、あと節々の激痛だとか、ひどい場合はショック、死亡することもあります。唯一の治療法としては空気のきれいなところに住んで、体にたまった化学物質をちょっとでも少なくするという方法しか無いんですね。私は以前、大阪の大都会に住んでおりまして、その時はもう一歩も外に出る事もできず、アスファルトがほとんどなので道路工事も多くて、アスファルトが非常に化学物質過敏症の患者にとっては有害なんです。半年間、半身不随のような状態になり、激痛で夜も眠ることができず、事態を重く見てくださった大阪市の建設局の方が、200m圏内は

道路を、アスファルトを使わず5年間待ってくださって、やっと大泉のハヶ岳に住む場所を、きれいな空気の所を求めて今住んでいるんですね。体もだいぶん元気になってきました、そういう思いで住んでおられる方が多くいらっしゃると思うんです。

高速道路ができるという事は、やはり排ガスの量もすごく増えますし、もちろんアスファルトも大量に使われる事と思いますので、シックハウス患者にとっては生死に関わる問題であって、非常に大きな問題なんですね。日本国憲法にも13条、25条には生存権というのが保障されていると思うんですが、高速道路ができるということは非常に大きな、まともに生活ができなくなる恐れがあるという事なんですよ。できれば改善、ある案が国道141号線沿いの改良案だとか既に道路が通っているところの近くに、どうしても造らなければいけないというのであれば、そういう方法を検討していただきたく切に望みます。

○ファシリテーター

せっかく安住の地として移ってこられたのに、また奪われてしまうようなことはとてもつらいというご意見でしたね。ありがとうございます。——じゃ、今度また後ろの方で、また前に戻ってまいりますので、ブルーのファイルを挙げてくださっている方、お願いします。

○住民

大泉に住んでおりますタガワと申します。この計画段階評価について説明があつて、僕もちよっと何回目かになるんですけど説明をちゃんと聞きまして、それからそれに対してのいろんな質問が出て、それについての国交省のお答えが納得いかないので、今まで出た質問ではありますけれども、それについてもう一回再確認して、こうじゃないかという事を説明していただきたいと思います。というのは、そうじゃないととてもこの説明会を開いていただいた意味が無いですし、それで納得できるかどうかと言われたら納得できないものですから。じゃ、言います。3ページの資料、出してください。3ページに今回計画段階評価の取り組みとして、その特徴が書いてあります。下のほうに評価項目を設定し——左側の下のほうです——代替案を提示した上で、具体的データやコスト等から比較とあります。これが計画段階評価の特徴ですよ。キーワードは代替案を提示するという事と、それから具体的なデータやコスト。コストについては出ておりますけど、この具体的なデ

ータというのが、何ら説得力のあるような具体的なデータが出ていないんですね。2ページに戻してください。道路事業を進める場合の最初に、道路交通調査、道路の現況把握というのがあつて、それからずっと入っていきますね。当然道路についていろいろ整備する計画を進めていく場合には、まずその道路を利用する交通量というのが大事な訳ですね。人が利用するか、それか物流で利用するかという事がありますけれど、要するにそういう人とか、それから物流の量。それがまずは問題になる訳です。ところが、そういう交通の状況について調査しましたかと前回お尋ねしたら、それは平成9年以前に調査しまして、それをもとに全体の整備計画が発売しているという事です。それは、平成9年以前といえは今から15年前です。15年以降いろいろ、その後どうなったのかというのは全然調べていないんですか。そんな事はあり得ないと思います。国交省は道路を計画し整備している所ですから、道路交通状況を把握していないという事はあり得ないですね。それが平成9年以前のデータしか無いですというようなお答えだったように思いますけれども、じゃあ、その後15年経ってどうなっているのか。少なくとも、それが現況じゃないですか。その変化というのは時系列で調べていけば、ここは交通量が増えているとか、減っているとか、かなり逼迫しているとか、それに対して道路が、そういうことを当然踏まえてやるはずですから、それがないというのはおかしい。それから、じゃあ、今後の計画を進めていくうえで将来どういうふうになるのか。道路交通の予測を、量を把握する。予測をするというのは当然ですね。それについて小林さんの答えは、ルートが決まっていらないからそれは算出していませんという事です。ルートが決まっていなくても、大体は決まっている訳ですよ。代替案がいくつかある訳ですから、その代替案の場合にはどうなるのか。要するに、そういう条件とか想定を置いて予測することは当然やる訳ですよ。それもやっておられないんですか。そういう事でずっと今の計画を評価したり、検討しておらんのでしょうか。それが第1点。それからもう1つはいろいろ質問が出ている中で、要するに事業としての評価がどうなるかという事。それは3ページのをもう一回出していただいて、その一番下に計画段階の事業評価を導入とありますね。事業評価ってどういう事ですか。要するに、その事業が成り立つかどうかという事を検討する訳ですよ。小林さんの答えは採算性が合うとか、そういう事はもうちょっと後ろの段階でやりますということ、お答えだったんです。だけど計画段階で事業評価って、じゃあ、何をやるんですか。やっぱりその中には当然採算性とか、そういう問題が入ってくるんじゃないですか。

別に確定版の採算性の検討をする必要はないと思うんですけれども、ルートを検討するにしても、こういうルートとか、こういう代替案の場合にはこうなるだろうとかね。少なくとも試算はできるはずですよ。それをやっていないはずは無いです。やっていないのか、それを公表できないのか、どちらかお答えいただきたいと思います。

○ファシリテーター

3点でよろしいですか。——では、その3点。

○住民

追加しておきますけど、もし事業段階評価じゃなきゃやらないという事であれば、そういうお答えなら、僕は今、中部横断道で既に事業を進めているところがありますね。それから開通しているところすらある訳です。そこでの事業評価、採算性の評価とかはどうだったのか。それを公表していただきたい。

○ファシリテーター

わかりました。じゃ、質問は3点で、4点目はご要望ということで、最初のご質問は道路利用の交通量というようなものを平成9年以前のデータでやっているという事だけでも、本当にその以降15年間、15年前のものだけでやっていて、その後の推移であるとかデータとか一切、本当にとっていないのかというご質問だったと思うんですが。

○説明者

交通量としては先ほど、いわゆる平成9年の基本計画を作る段階で全国のネットワークの交通量を当然把握しておりますということを前回お答えして、それというのは基本計画を作るためのものだから、平成9年よりも前のものですよというような話をさせていただいた所ですが、今回の小委員会の中でも現況の交通量。今現在、交通量がどうなっているかというのは検討の材料に入れてございます。それを委員会のほうで示したデータというのは、第1回の小委員会と第2回の小委員会の中の資料としてインターネットで、ホームページのほうに掲載をさせていただいております。今回、前回お話が合ったように、インターネット等は見れないという方もおられるという事のお話をいただきましたので、各

支所のほうにその他一式をあえてドッチファイルに入れて閲覧を可能とするようにしております。あとは……

○ファシリテーター

2点目は、ルートが決まっていないので予測に関しては算出していないという事だったけれども、概ねルートは出している訳だし、代替案ごとにそういうものは出していないのかというご質問でした。

○説明者

答えとしましては、現段階でB/Cと言われる「ベネフィット」を「コスト」で割り算する数字というものは、まだ概算であっても出しておりません。その理由は先ほど申し上げましたように、いわゆるルート、それから構造等が確定していないという事でございます。しからば、どうやってこれが有効なのかどうかを議論しているのかという事かと思いますが、それにつきましては非常に、1つ目の質問のデータで具体的に検討しているのかという所にも通ずるところがあるんですが、これらの政策目標に対して現段階でわかる範囲での各指標の評価を行っております。これらはある意味メリット、デメリットになってございます。定性的ではございますけれども、正確な割り算というものはやっておりませんが、これらの必要性に対して、こういった費用がかかるという事をもって、おのおの案というものの評価を実施しております。

○ファシリテーター

事業評価だったら採算が合うかどうかというのは、もっと後の段階だという事であれば実際、事業評価というのは何をやっていたんですかというご質問。もっと前の段階でやる事業評価というのは何をやっていたんですか、どんなことをやるんですかというご質問でしたよね。

○住民

はい。

○説明者

前の段階？

○ファシリテーター

事業評価という言い方をしているんですけど、計画段階評価の中では一体何をやっているのかという事で、よろしいですか。計画段階評価の中で事業の評価というのは何かやっているのかという事でよろしいですかね。ご質問いただいた方、という事でよろしいですか。

○住民

そうです。

○ファシリテーター

じゃ、それをお願い。本当に一切、何もやっていないのかどうかという事です。

○説明者

評価というものの、B／Cの算出というものはやっておりません。代替案の評価としましては、先ほど言ったように案の1、案の2、案の3のおおのの政策目標に照らし合わせた効果。そういったものをできる限り現段階で出せる範囲で算出をしまして、それとコストを見て評価をしているという事でございます。

○ファシリテーター

もしやっていないとしたら、もう既に開通したところのものに関しては、そういう評価をしているのだろうか。そういうものを提出したり、見たりすることはできるのかという事が最後にあったかと思えますけど。

○説明者

新規事業採択時評価を実施して、事業は採択されます。また事業を始めてから一定の経過した段階に来たら、再評価というものを実施してございます。その段階ではB／Cと

いうのを出してございますので、私どもが今事業を行っております「富沢～六郷」と言っていますが、六郷～富沢、南部の富沢ですね。その区間の事業に関しましては、私どもこの評価制度を用いて事業を実施しておりますので、その区間の新規事業着手をした時の段階のB／Cというのは公表しております。

○ファシリテーター

以上です。——あと前の方、すみません、まだですね。じゃ、お願いします。

○住民

大泉のニシオカですが、資料をお配りしておりますので、それをちょっと説明させていただきます。能越自動車道みちづくり懇談会の取り組みというやつですね。

○ファシリテーター

皆さん、お手元でございますか。——無い方もいらっしゃるようですので、口頭でご説明いただける範囲でお願いいたします。

○住民

私は今回の説明会というのはほとんど出ているんですけども、住民の合意をどう作り出すか、民意をどう反映させるかというのが一番のポイントだと思うんですね。そういう方法はないのか。今の国交省が最初に説明されたパンフ等の説明、もうずっと聞いていますがよくわからない。一番わからないというのは、先ほど問題になりましたけど全ての意見はワーキンググループに上げると、伝えると、これは致命的なんですね。伝えるだけじゃ、私たちの本音、怒り、思い。こういう事が伝わることはありません。ここへ来て、一緒に議論をしてまとめていくというのが一番重要だと思うんですね。そういう方法は全国にないのか。あるんです。この説明資料を見てください。これは国交省の方が作られた総括的な文書なんです。住民との合意作りをどう進めるか。こう言っていますよね。構想段階における住民参加の取り組みが必要だと。構想段階から住民の代表が入って議論すべきだと。時に役所が一方的に計画を確定すると住民不在の公共事業として批判され、事業が円滑に進められないと明確に言っているわけですね。どういうことをやっていくかと

いったら、みちづくり懇談会を作って、その中に地域に非常に詳しい住民8人を選出して、そこでワーキンググループを設置しているんですね。そして延べ700人の人、参加者を9つのグループに分けて、どこにルートを引くかというルート帯（案）も議論して、そして6つの案が出てきて、それを最終的に1つにまとめた。その時に重要なのは、ルート案作りの際に参加者全員が自らマジックで航空写真にルート帯（案）を引くんですよ。ずっと引いていって、それで6つの案が出て、最終的には部落ごとに、町内ごとにタウンミーティングを開いて、実に8ヵ月間、6回のみちづくり懇談会と15回のワーキンググループを開催しているんです。すごいエネルギーです。そうしてやっと6つの案から1つにまとまったら、成功したんですね。造られたんです、道路。そこでの教訓は、タナカさんは、国交省は行政側より複数のルート案を提示するのではなく、住民自らがルート案を決め比較、検討することが重要。またそのように進めれば必然的に個人的な希望、要望は通用せず、将来の地域に望ましい道づくりへ論点は絞られると、ここまで言い切っていますね。さらに道路計画では例のない独創的な案が住民から出されたとしても、行政側が地域住民の意見を尊重し、実現の可能性を探り鋭意努力することが必要だと。これはまさにルート141、私たちがこうすればいいと言っている事と同じだと思うんですね。

2つのことを私は提案をしたい。1つは、この説明会というのはとにかく国交省の一方的な説明を聞く場でなくて、住民とお互いに意見を交わす双方向のコミュニケーション作りをするという事がもう絶対に必要です。

1つ、2つ要望ですが、住民参加の新たなワーキンググループを設置するか、あるいは今あるワーキンググループか、あるいは委員会のメンバーをここに呼んで我々と一緒に議論し案をまとめると、これが1つですね。

もう1つは、そのために時間が必要なんですよ。今の12回の時間じゃ駄目なんです。そして、さらに部落とか町に入って説明会をきっちりして意思統一を図ると。そのためには回数を増やす事、今後説明会を継続してやる事、この2つを私はぜひ要望して、そういう考えに立ち得ないのかお聞きしたい、国交省に。

○ファシリテーター

ありがとうございます。双方向型のコミュニケーションをもっととって、時間をかけてやっていくべきだというお話だったかと。——後ろの方、そちらの女性の方ですかね。

○住民

大泉のナカヤマです。基本計画の策定の根拠となった地域の課題について、意見を述べたいと思います。私たちはこの課題、はじめ4つですけれども、後で9つになりましたけれども、どれも迷惑な課題とは感じていない。つまり、そこを改善しなければならないと思うような、括弧付きの課題は一つも無いと思っています。確かに長野県側の方にとっては課題かもしれないと思いますけれども、北杜市ではどこに行くにも目的の時間、予定の時間内にきちっと着く。そして観光地の連携とか言いますが、観光地のはしごをする人なんて聞いたことはありません。どの例をとっても、北杜市をよく知っている人が作った課題とは思えない。この課題なるものは、誰が、いつ、どこで、どうやって作られたのか。それについて伺いたいと思います。人の家に入って、あなたの家はこういう問題点がある。非常に沢山お金はかかるけれども、みんなが便利になる。さあ、工事をしましょうと言っているようなもので、私たちは迷惑以外の何物でもない。この計画が実行されれば別のもっと深刻な、笹子トンネルのような課題が新たに浮かび上がるという事を感じます。先ほど発言されましたニシオカさんの提案、賛成です。

○ファシリテーター

ありがとうございます。今ご意見とご質問があったかと思いますが、地域課題について北杜市側の住民にとっては課題と言えるようなものではないんじゃないかと。改めてになるかもしれませんが、この課題として出されたものをもう一度どのように、誰が、どこで、どうやって、誰に意見を聞いて決めたのかという事を改めてもう一回、聞いてほしいという事ですね。

○説明者

周辺地域の課題につきましては第1回アンケートで4つの課題を、小委員会としては、こう考えるという事でお示しをさせていただきました。そこに至る議論としましては第1回小委員会。平成22年12月ですが、第1回小委員会及び第2回小委員会の中で議論しまして、その中の資料のほうに考え方が記載されております。また、議事録の中で議論を読み取ることができます。第1回コミュニケーション活動、第1回アンケートで4つをお示ししまして、その第1回アンケートの結果を踏まえまして、第2回アンケートで

は9つのアンケートになったという事でございます。その第1回アンケートの集約につきましては、同様にアンケートの中身をカテゴリー別に整理したものが冊子として、第1回コミュニケーション活動の結果ということで公表させていただきまして、その資料が同様に第2回、第3回の小委員会、第4回の小委員会の中で資料として公表されている所でございます。繰り返しになりますが、それらの資料につきましては、来週から各支所のほうに常備しまして、閲覧ができるようにしたいと考えてございます。

○ファシリテーター

ありがとうございます。だいぶん沢山手を挙げていただいて……

○住民

違うと思います。第3回の、インターネットですね。ホームページで、私、読みましたが、誰が、どこで、どうやって決めたかなんていう事は全く書いていない。この基本計画の課題というのは、地域の課題というのは、おそらく長野県側の課題なんだろうと思います。それをそのまま北杜市に適用して、コミュニケーション活動で誘導尋問して、そこにみんなの意見が行くような集計の方法をやって得た結論がこれなんです。私は読みましたけれども、そういうことは書いてありません。北杜市にとっては全く寝耳に水で、迷惑千万です。

○ファシリテーター

ありがとうございます。今のご説明、これ、いくらご説明していただいても多分納得がいかないという感じかなと。まず、アンケートの事でご意見とかがある方というのでちょっと手を挙げていただきまして、すみません、2回目の方はいいですか。ごめんなさい、初めての方で、必ず時間がありましたらさせていただきますので、すみません。

○住民

今の方の意見に私は続いているんですが、これ、基本計画が決まったと書いてあったんですが、先ほど小林さんの説明では、これはまだですという事なんです、ここの課題が、どうしてこの道を造るという課題が出ていたので、その中に生産品の輸送時間の短縮……

○ファシリテーター

資料の13ページですね。

○住民

それから救急医療施設への移動時間の短縮、それから現道の走行性・安全性の向上、それから災害時の代替道路の確保と。これ、見ますと佐久の、例えばあの道をずっと見てみますと八千穂までは確かに高速道路ができています。それから今度海尻へ抜けてくる道は、あの横に千曲川があって片方はJ R 小海線が走っていて、あの道をどうやって拡大するのかなと。今、僕は国道141号線を直せばいいんで、それ、一番問題は長沢の交差点のあの辺と大門の横っちょ、ぐるぐるぐるっと上がる場所があるんですが、あの道が大変なんで、あれを直せばこんな高速道路を造らなくてもよろしいと思います。というのは、佐久の辺の人たちは、例えば病院といったら小海に日赤のいい病院があるんですよね。それから佐久のほうから行けば上越、信越道へ抜ける更埴インターを通ればすぐ長野に行ける訳ですよ。先ほど、もし何か災害があって東名とか、そういうところへ行く道が云々という話から小林さんからありましたけど、この道ができて東名に行くとか、そういうための道じゃないんですね、これは。要するに長野県の佐久の、あの辺の人たちの便宜のために造るという道なんですよ。何も更埴インターから抜ければ中央道へ行けますし、それからこちらの東京まで行くのに、あそこはどこでしたかね。岡谷のところから来れば全然問題無いと。それから関越のほうへも佐久から行ける訳ですよ。

そうすると、何も、ものすごい金を払ってこんなものを造っても、我々北杜市の連中には何の恩恵もないと。向こうに対するメリットも非常に小さいと。それから産業を誘致するといっても、あの辺には産業は何も来ないですよ。それから野菜なんかの、そういうものを送るといったって野辺山の辺は確かにありますよね。だから国道141号線を直せば、それは非常にうまくいきます。だから双葉から静岡まで抜ける。これは確かに長野県じゃなくて、山梨県にとっては非常に重要な幹線道路です。これは富士川のところですぐ洪水になったら、あれ、道が動きませんからね。これは僕は必要だと思うんですけど、向こう側へ行く奴はほとんど山梨県、特に北杜市の連中にとっても何らプラスにならないと僕は思います。だからこの計画は本当にやるのかどうかですね。もう一回調べてもらって検討されたほうがいいんじゃないかと思います。僕は大泉のイエナガです。

○ファシリテーター

どうもありがとうございます。じゃ、一番後ろの帽子をかぶった女性の方、お願いできますか。

○住民

大泉のイノハラと申します。先ほど男性の方が交通量の調査はしたのかという事で小林さんのほうに質問されたんですけども、私も同じような質問を違うところでしまして、ホームページを見てくれという事でしたので見ました。すごい大量なんですけども、その中に石田委員長という小委員会の委員長のほうが第1回のときに小委員会で、観光のオフシーズン、オンシーズンでの道路の交通量、走行速度の差、こういったものを確認するよということの指摘があったそうなんです。その指摘を、また国交省の方が第2回の小委員会のときに確認してきましたと。その答えが、この地域におきましては観光地による有意な速度差は見られなかったという事でございますので、観光シーズンに特有の渋滞というのは若干はあるのでしょうかけれども、データを見る限りでは確認できなかったという事でございますと書いてありました。この観光、主に清里のあたりを言っていっちゃるのかなと思うんですけど、清里から国道141号、須玉辺りまでですね。その辺りでの、要するに渋滞は無い、交通量は少ないという事を書いてあると思うんです。交通量が少ないという事は、今まで出てきたいろんな課題ですね。そういったのは、ほとんどクリアされるものだと思うんです。交通量が少ないっていう事を今までさんざん皆さん聞いているんですけども、そういうお答えをしっかりと答えてくださらない小林さんとか、国交省の方の不誠実ですね。そういうのをすごく痛感しています。資料もインターネットで見ると言われますけど、すごい時間を費やして、みんな見ないといけない訳ですね。国交省が出したくないデータを出さない。そういう不誠実なことは止めていただきたいです。国道141号の改良案も代替案になるのかという質問をしましたが、代替案になるかどうかはわからないけれども、それは作画的に整備なしというのを増やさないために、国道141号の代替案を出したんじゃないと、信じて欲しいと小林さんはおっしゃんですけども、代替案になるんだったら、それがコスト的にも一番安い訳でし、一番それが選択肢に出てくるはずだと思うんですね、国交省のほうも。そういう何か、だますような事は止めて欲しいなと思っています。

それとあと、質問があるんですけども費用対効果のところ資料の3ページに新規事業採択時評価の必要性再検証、事業内容（詳細チェック）して、B/Cの評価項目ということで、いつも費用対効果の話が出ると、ここでやります、ここでやりますとおっしゃるんですけども、ここで費用対効果的に効果がないと認められた場合は、この事業計画はストップになるんですか。事業は進められないんでしょうか。

○ファシリテーター

どうもありがとうございます。どうも都合が悪いデータを出していないんじゃないか、作画的というようなご意見もございましたけど、ご質問は費用対効果をもう少し後の段階でやるという事だけでも、そこで費用対効果が無いよ、となった場合にはもう事業は行わないのか、どうなのかという事ですけど。

○説明者

この新規事業採択時評価の中ではB/Cも含めまして、その評価項目を見まして、そこで行わないという決断がなされれば、この事業は着手できないという事で止まります。いわゆる予算が付かないという事になりますので、その事業は、事業ができないという状態で、止まることになります。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。

（「どこでやるんですか。どこがやるの。どのレベルで」「どの段階でやるの」の声あり）

○説明者

どの段階、時期？

（「時期じゃなくて、主体」の声あり）

○ファシリテーター

どんな主体がやるのかと。結局、皆さん……

○説明者

今現在行っているのは関東地方小委員会で、その審議を同時に行います。事業の評価と
いうことで、同じ第三者委員会で評価をしてみたいです。

（「関東小委員会で決まればいいですね。だめなの？ それは保障されない？」の声あり）

○説明者

関東地方小委員会の意見を踏まえて、国交省で決めていくというのが実際です。ここにも書いてありますように、第三者委員会というのはあくまでも意見なんです、諮問機関
ですので、諮問をして意見を出してもら。我々はその答申を受けるという格好になります。国交省は事業者として。ですから、最終的に決めるのは国交省になります。ただし、
そこが諮問している訳ですので、それを覆してやるというのは通常はあり得ないことにな
ろうかと思います。ただ、制度上は、そこに絶対従わなきゃいけないという事ではないと
いうことです。

○ファシリテーター

という事ですね。今10分を時間的に切ってしまったんですが、会場の都合でもう少し
時間は延ばせるという事でした。今の段階で何人の方、手を挙げていただいていますか。
——すごい数になってしまいました。ちょっと時間的な事もありますので、1つ、私から
の提案なりお願いでございます。これまで、どの会場でも一度もしていらない方
を優先させていただいてもよろしゅうございますでしょうか。——大丈夫ですか。すみま
せん。じゃ、これまでいろいろな会場でやっておりますけど、どちらの会場でも一度もご
発言いただかなかった方。——9人いらっしゃいますけど、今、手を挙げていただいた方
には全員発表していただくようにしたいと思います。私が忘れてしまうと困りますので、
ご連絡ください。そういう事ですので、ちょっと時間は申し訳ないですが3分でできれば
守っていただくという事で、前の方から順番にやらせていただきます。お願いします。

○住民

千葉から来ました トミナガと申します。すごく初歩的な質問で申し訳ないですけども、

今、ルートがA、B案で示されていますよね。今までの大橋を使うルートというのは無く
なったって考えていいんですか。

○ファシリテーター

質問は、その1点でよろしいですか。

○住民

無くなったって考えていいのか。これからA案かB案に決めていくのかという事です。それ
から高速道路だけ整備しても、今回の笹子トンネルの事故が起こって考えたんですけ
どね、こちらに通うのに。20号線もちゃんと整備していないと渋滞とか降雪期とかに、
やっぱり皆さん困る訳ですよ。事故が起これば、それ以上に困る人が沢山出てくる訳で
すよね。だからこの道路だけ整備しても、国道141号線もまず整備しておかないと、代
替道路ということであれば、どちらも代替道路になり得ると思うんですね。だからまず高
速道路ではなく皆さんの生活道路である国道141号線を、脆弱だっておっしゃっていま
したよね。だからそれをまず整備していただいて、それから進めていただきたいと思い
ます。

○ファシリテーター

1点目が質問で、2点目はご意見ということでよろしいですかね。

○住民

はい。

○ファシリテーター

じゃ、1点目のご質問はA、B案で、これも本当に決めていってしまうのかと。

○説明者

まず1点目、旧清里有料道路の活用ということにつきましては7月8日の意見交換会の
中で、旧清里有料道路の活用についてのテーマにつきまして意見交換を行ってございま

その中で旧清里有料道路の活用への懸念というものが出されております。これによりましてこの段階、10月4日の段階では案の1、全区間で新たに道路を整備する案を改良してということで事実上、旧清里有料道路の活用というのは、案としては今後この段階で落ちたという言い方がいいのかどうかわかりませんが、案の1で検討を進める方向になったという事です。それからあとA案、B案の、いずれかに決めるのかという事のご質問だと思います。このA案、B案というのは私どもが今技術的、それからあと道路コスト的、道路構造的に一番有利だという事で議論をして、提示をさせていただいた案でございます。今回、これを皆様にお示しをしてワーキングのほうに意見を上げていくことになりますが、そのワーキングのほうで上げたときに皆様のご意見によって、これをどう扱うかという事も含めて答えを出していくというものでございます。

○ファシリテーター

ありがとうございます。じゃ、そちらの女性の方、お願いできますか。

○住民

東京都から来ましたオザワといいます。大泉のほうにちょっと山荘がありまして、利用させていただいております。とてもここが気に入っております、空気がいい。自然が一杯。それからここちょっと上に郵便局がありますけれど、郵便局をレインボーラインに向かって上がる道路があるんですけど、その途中、ちょっと道路が膨らんでいる所がありまして、そこから全体が見渡せるんですね。前方には八ヶ岳、それから右のほうには秩父連山ですね。金峰山が見えます。それから左のほうには南アルプスがずっと広がって見えます。それから富士山ですね。富士山の裾野がかなり大きく見えます。それは韭崎だと思んですが、韭崎の市街を通して富士山が見えるんですけど、とても美しい所で、今日ご出席の国交省の方とか、北杜市の方とかは、そういう景観を見たことがあるでしょうか。私は夫婦で利用させていただいているんですけども、年間20人から30人ぐらいのお友達が来ます。来る方、皆さんに、その郵便局の上の道を案内して全体を見てもらっているんです。北杜市って、とってもすばらしいっていう評価をいただいております。

こういう仕事というのは、こういう説明会もそうですけれども、多分建設ありきで進められているんだと思うんですね。こういう説明会も今日の国交省の方の超勤なんかも含め

まして、全部予算要求で進められているんですね。国は国で夏から秋にかけて予算要求します。多分担当の方がいろんな、ある事ない事積み上げて予算要求書というのを作るんですね。金額を出すんです。それは北杜市もそうだし、大泉もそうだと思うんですね。そういう方々の良心に訴えたいんですね。こんなすばらしい自然を、何でそんなコンクリートの建造物を造るのかと。一旦造ったらもう大変なんですよ。今もう、どんどん高齢化社会で、若者は自動車離れにもなっておりますし、流通は地産地消と言われておりますし、ですから全く私には理解できません、そういうコンクリート建造物を造るという事が。皆さん国交省の人の良心に、これから期待したいと思います。

○ファシリテーター

ありがとうございます。じゃ、3分を守っていただいて、真ん中の3名の方ですか。――ああ、4名いらっしゃる。ちょっと短目をお願いいたします。ちょっと人数が多いので、よろしく願いいたします。どうぞ。

○住民

高根町のイコマです。私、実は前回、高根の農業改善センターでもこの話を聞かせてもらったんですけども、今回も聞いてて、やっぱりそうだなと思ったのはこういう場の設定。これは私には国交省の皆さん、要するにただ単にポーズとして作っている場だと。つまりいかにも地元の皆さんの意見を聞きました、民主主義的な手続きを踏んでやってきましたという。そういう体裁づくりのために、こういう場所を次から次にと設定してやってきている。私はこう断言できると思います。それは今まで高根でもそうだし、ここでもそうなんですけども、多くの皆さんは極めて正論をおっしゃっている。そして質問もされている。それに対して小林さん、宮坂さん、要するに的確に答えていない。具体的に答えていない。この高根町に、あるいは北杜市固有の問題である以上、具体的な数値が出てこないやらないのに何一つ出てこない。そして文書で提出してくれと言っても出てこない。要するにこういう事をあわせてみますと、さっき言いましたように民主主義的手続きを踏んでいると、いかにもね。そういう体裁作りのための場作りでしかない私は思います。そこで小林さんは再三、我々の意見を上のほうに、つまりワーキンググループ、あるいは関東地方小委員会ですか。そのほうに上げると言っていますけども、その委員会の委員なる人たち。こ

の日本には学者、専門家。例えば環境問題、土木関係問題、そういう道路造りでもそうなんですが、専門家は何千何万といます。私もかつて建築学会に属していましたが、そういう何千何万の中からどういう根拠でワーキンググループの3名を選んでいるのか。あるいは小委員会の委員、これを選んでいるのか。客観的な、その根拠を示して欲しい。要するにどういう基準。誰もが納得できるような、そういう基準に基づいて、そういう人間を選んでいるのか。そこを示して欲しいと思います。それともう1つ、今までこの計画段階評価と言っていますが、ここに来るのにいろんなプロセスを経て来ていると思うんですが、そこを今日のプロセスの中でいろんな人が関わって、いろんな人が決定し、いろんな人が承認してきていると思いますが、我々かつて民間企業にいた時には、それぞれ責任を持って印鑑を押し、連座の印座が設けられています。それを公開する。公開しなければ、やっぱり相手に対して不誠実だし、責任を持っていないですから。だからそれと同じように考えれば、やっぱり官僚の皆さんもどういう人たちがそのプロセスにおいて関わったのか。当然それは印鑑が押されているはずで。印座があるはずで。そういうものをもって公開してほしい、文書を。というふうに私は思いますね。とにかく個人責任をはっきりらせて欲しい。

○ファシリテーター

はい、わかりました。今ご質問とご要望というのがありましたけども、ちょっと質問をまとめて答えていただくようにさせていただいて、私の時間管理が悪くて大変申し訳ありません。あと10分になりました。手を挙げていた方、全員がもしかしたらちょっと会場の都合でご発言できないかもしれません。あと多分3人か4人ぐらいまでかなと思うんですけども、もうこれから先、絶対にこの後の説明会にも出れないし、もう絶対この場でという方、いらっしやったら……。それでも多いですね。申し訳無いですけど、2分ずつぐらいで分けていただいても構いませんか？ すみません、時間がもう10分になっておりますので、もう本当に6名ですね。——時間、大丈夫でしょうか。5時までに撤収をしないとならないと伺っていたので、じゃ、そちらの方からお願いいたします。

○住民

大泉のカネコと申します。ずっと説明を聞いてきたんですけど、私、近々にすぐ工事

をやっていたきたい部分が出てきました。それは国交省で作られた、そこに、模造紙に書かれたのをコピーされて今日いただきましたが、その中に1月31日の回答の中で、国道141号は脆弱な道路であるという回答がありました。それから2月2日、これは旧清里有料道路の活用は危ないという結論になったものであるという回答がありました。これは大変な問題ですよ。これはもう今の高速道路の議論以前の問題ですよ。これを即刻に安全な道路に直してください。回答を求めます。

○ファシリテーター

ちゃんとメモはしましたので、ほかの、こちらで手が挙がっていた方、お願いいたします。今2点、質問はちゃんとメモしてありますので。

○住民

私は長坂町小荒間のキトウと申します。私自身は、この中部横断自動車道は無くてもいいと思っています。国道141号線及び、それで補修していただけると、それはすごいありがたいんですけども無くても、最悪無くてもいいと思っています。それはこれから述べる2点の理由なんですが、まず1点目は今までよく言われている費用対効果の部分で、私、よく仕事で佐久の方面にも、静岡の方面にもよく行きますが、今までかつて渋滞で何か大変だったとか、そういう事は一切ございません。片道1車線の道路でもすごいスムーズに車が流れています。なので、本当にこれで自動車道を造って、本当に効果があるのかというのはよくわかりません。それが1点目です。2点目は、国交省の方はもうどうでもいいというか、もう関係なくて、どちらかというと北杜市の問題です。例えば賛成派の方は、その地域の活性化のあり方ということをもう一回考えていただきたいという所です。賛成派の方々は、かつての清里の賑わいをもう一度取り戻したいと思っていらっしゃると思うんですけども、よく考えてみてください。20年前、30年前、今の交通事情、道路事情よりも悪かったんですよ。それでもよく清里まで来てくれたんですよ、人々が。今も例えば清里の商店街とかにはいらっしやらないかもしれないですけども、その周りの道の駅とか、キープ協会さんとか、その辺にはよく大勢の人がいらっしやっています。その違いは何なのでしょう。結局、人が集まる、集まらないというのは、魅力があるか、無いかどうかだと思うんですよ。だから道路を造って人が集まる訳では無いです。逆に道路を造ってし

まうと、自然や道路を造られたことによって立ち退かれた人たちとか、人の心、健康、体、そういったものを全て犠牲にした上で道路を造る事になる訳です。その覚悟と犠牲というのをどれだけ自覚しているか。逆に造った事によって、清里の人たちはもう「待ったなし」になってしまうんです。それだけの自然と人々の犠牲を払ったうえの自動車道路ですから、そこでもう成功しなければいけないんです。それは、その自覚と何というんですか、あれがあるんですか。気合いというのか、気持ちというのがあるのか。そこです。

○ファシリテーター

短目に。

○住民

あと逆に、反対派の方に対しては、じゃあ、例えば別荘に來られて地域の商店街だとか、長坂、清里、小淵沢、いろんな商店街がございます。その商店街と交流されていますか。どれだけ商店街、その地域の経済の活性化に貢献されていますか。そこが問題だと思うんです。だからそこをもうちょっと最初に考えてもらいたい。

○ファシリテーター

ありがとうございます。

○住民

それは市の人たちにも聞きたいです。今この市を二分するような状況になってしまっ、本当にそれでいいのか。これで本当に地域活性化ができるのか。そこをもう一度考えてもらいたい。私はすごく悲しいです、今の現状が。

○ファシリテーター

すみません、途中で止めるのは大変心苦しいんですけども、じゃ、こちらの方で、あとこちらのお2人でさせてください。そちらの方、お願いいたします。

○住民

大泉のハマノと申します。この会をお聞きさせていただいて印象が1、2点と、質問が2点ということで、まとめさせていただきたいんですけども、印象といたしましては賛成派の方、反対派の方、いろんな意見があると思うんですけども、唯一言えるのは、どう考えても国交省さんが地元の意見を聞くというスタンスの中で、地元のガス抜きをしているとしか思えないですね。これは反対派だけじゃない。賛成派の方だってそう。賛成派の方だって言いたい事もありますし、そういった意見を吸い上げるという。そういう印象を私は受けます。質問したいことは2点。この計画を進めるにあたって最終決定権者は誰なのか。また、そこにアドバイスをする組織。それが一堂に会する。先ほども、どなたか言っていましたけれども、そういった方が一堂に会するような、こういった市民と対話する場所を設けることができるのかと。この2点をお聞きしたい。以上です。

○ファシリテーター

ありがとうございます。じゃ、今これで質問は4点になりました。こちらで手を挙げていたお2人の方、こちらとそちら、お願いできますか。まず前の方から。

○住民

大泉のワシといます。今までもいろいろあった質問と重複するので、簡単に質問いたします。3点あります。まずは、アンケートについての問題。これは社会資本整備審議会の時にもたくさん委員の方から疑問が提示されたはずなんですけれども、それは国土交通省、どう受けとめたんでしょうか。それに対して、どういう対応をしたんでしょうか。それをまずお聞きしたいのと、これはオサダさんのほうからいろいろご指摘があったように専門家を交えて、このアンケートをやり直すというお気持ちは無いんでしょうか。それが、まず第1点目の質問です。2点目、諸費用の問題についてはまだその段階では無いからということで、小林さんのほうからは一切お答えがありませんでした。確かにいまだその段階ではないのかもしれない。だったら先ほど質問した方の中にありましたけれども、隣の佐久〜八千穂間のB/Cは一体いくつだったのか。費用対効果はどうだったのか。どういうふうに算出されたのか。そういう数字が出てきたのか。それをぜひお答えいただきたいということと、それに対する回答みたいのがこれに載っているんですね。

これ、国土交通省さんがお配りになった資料ですけれども、この中で、その区間が直轄方式になったというふうに明記してございますね。直轄方式とはどういうものなのかというの、この資料の中にも書いてあるんですね。皆さんも見れるようなら見てください。2ページ目の中部横断道の概要の下のところ、直轄方式とは高速道路株式会社による整備や管理が難しいと判断された高速道路について、国土交通省が整備や管理を行うものであると書いてあるんです。という事は赤字になるから、これは直轄でやりますよという事だと思えます。ですから、それについてお答えをいただきたい。それから3つ目は国道141号を改修しても、これは基本計画がある限りは代替案にはならない。高速道路はできるというお答えですけれども、じゃ、こういう事柄をあらかじめアンケートの段階でなぜ明確にしていなかったのか。社会資本整備審議会でも委員さんたち、そういうことを認識した上でこの3案を、対策を考えていらっしやったんでしょうか。私は10月4日に傍聴に行きましたけれども、そういう雰囲気は一切ありませんでした。だからあの8人の委員さんは、それを知らないで審議をしていたんだと思えます。そういう事をちゃんと何で明確に委員さんに伝えていなかったのか。それをお聞きしたいんです。

○ファシリテーター

じゃあ、その3点ということで。

○住民

はい。

○ファシリテーター

すみません、じゃ、最後に後ろの方、申し訳無いですが2分ぐらいでお願いできますか。

○住民

大泉町谷戸のニシオカと申します。先ほどのナカヤマさんの質問と重複するんですが、私も去年、アンケートというのを配られて、この周辺地域の課題というのを見まして全部「的外れ」であるんですね。これがベースになって道路計画というのが立てられているわけですけれども、そもそものベースが私たちの生活に何の効果も無い訳です。逆効果こそ

あれ。この最後の自然破壊、環境を保全することの課題という。強いて言えば、これが本当に私たちにとって一番大事な課題であって、それは道路を、変なものを造らないという事がこの課題をクリアする1つの方法。唯一の方法だと思えます。

今日いただきました資料。これは本当によくできたシナリオですね。もうこれがベースになるに関わらず、このことについては先ほど質問されて、誰が、いつ、どのように作っただんですかという質問にほとんど答えていらっしやらない。まあ、答えられないと思います。今、個人の意見では。ですが、それがベースになってどんどん造るほう、造るほうっていうシナリオになっていまして、最終的には造りますよね。Aにしますか、Bにしますかっていうことで終わっている訳です。何となく私たちもこれ、ずっと説明を聞いてくると、これで納得したような気になってどれか選ばされるような、そんな雰囲気なんです。ですが、せめてベースのところからもう一度皆さんの意見を聞いて本当に必要なのかどうか。そこからもう一度考え直していただきたいと思います。

○ファシリテーター

どうもありがとうございます。ちょっとすいません、大変申し訳ありません、時間管理が悪くて。最後に質問が7問出ていたんですが、特に重なっていないところで国道141号が脆弱であるとか、清里の有料道路を早くやって欲しいというご意見でしたが、これについてどう思っているのかという部分ですね。

○説明者

国道141号が脆弱だということで、お話をさせていただきました。弘法坂をはじめとした事前通行規制区間を有しております。また歩道が無い区間がございます。そういった中で、あと長沢の交差点のように狭いところもあるという事で、そういったところは道路として、やはり改善をすべきところだという認識を私も持っております。また旧清里有料道路については9%という勾配で、高速道路として使うのは非常に厳しいと思っております。そういった中で高速道路として、そこは高速道路で開業するか、しないかは別にして、やはり道路そのものが持っている問題点というものがあって、それは改善すべきものという認識をしております。ただ、それを判断するのは道路管理者である、国道141号は補助国道という県管理の道路でございますので山梨県さん、また旧清里有料道路も県道です

ので山梨県さんのほうで、それは道路管理者として必要なところは改善していく必要があるという認識でございます。

○ファシリテーター

次にワーキングとかですね。——ああ、県からお願いします。

○説明者

山梨県の中村です。ただいま国交省の方からお話があったと思いますけれども、県といたしましても、必要な所は改良していく事で、今も国道141号の改良は行っているところであります。また今日、先ほどそういう改良を望む声がありましたという事は受けとめさせていただきます。以上です。

○ファシリテーター

次にワーキングに上げるとか委員の話が出ているけども、どういう人選で、どんな人を選んでいるのかという事です。

○説明者

ワーキングにつきましては関東地方小委員会の中から選抜というか、人選をして、関東地方小委員会の中でご意見をいただいて決まったものでございます。

○ファシリテーター

小委員会自体はどういう形でいच्छやるか。

○説明者

小委員会自体は道路事業の評価を行うにあたりまして、各分野の有識者として人選を行っております。

○ファシリテーター

それから、この計画を進めて決めるための最終決定権者は誰なのか、ということが出て

おりました。

○説明者

計画段階評価の方針の決定につきましては、対応方針の決定というのは第三者委員会の中で審議をしまして、最終的にその意見を反映して国土交通省で対応方針を決定してまいります。

○ファシリテーター

それから、そういったような委員の方を含めてアドバイスを受けながら、直接的に対話の場を作っていくべきではないかというご意見が出ておりましたが、これに対してはどうですか。

○説明者

今回の地元説明会におきまして初回から同様の意見、こういった場に委員の先生に出てきてもらって、直接対話をしたいという要望を多く賜っております。それらについてはワーキングのほうに全て、そういった要望が地域からありますという事を、この説明会の雰囲気とともに上げさせていただいて、ワーキングのほうで対応を検討してもらうというようになります。

○ファシリテーター

そうしますと、次のご質問のアンケート。いろいろ疑問が出ておりましたが、アンケートをやり直す気はあるのかというご質問に関しても今後の進め方という事でしょうか。

○説明者

そちらのほうも意見をいただいておりますので、その意見についてこういったお話が、要望が多くあります、という事を上げさせていただいて、ワーキンググループの中で検討をしていただくという流れになります。

○ファシリテーター

最後の方の2点は、既にちょっとお答えいただいたんですけど不満足。回答が満足いかないという所もあったかと思いますが、B/Cに関しての答えが無いのはおかしいと。隣の佐久〜八千穂の部分の算出方法であるとか、数値であるとかというものをオープンにできるか回答して欲しいという事と、それから国道141号が拡幅されるというような方法があっても、基本計画がある限りは道路ができるんじゃないかというようなお話もあるんだけど、そういう事をアンケートで聞いた時点で委員の皆さんは、そういう事を知った上であの中で討議していたのか。その2点に関してはどうでしょう。

○説明者

まず佐久〜八千穂間のB/Cにつきましては、今ちょっとこの場で資料等は持ち合わせておりません。ただ全てそちらのほうも、こちらは長野国道のほうになりますが、長野国道のほうの事業評価として公表を、B/C、その結果と新規事業化した時の流れについても公開をされているところでございます。あと先ほどの第3案を出すときに、何故、第3案というのが、そういった劣るという事を隠して第3案を審議して出したのかというようなご質問でしたが、こちらにありますように、これは「中間とりまとめ」の参考資料ということで出していますけれども、こちらのほうはアンケートを作る時、いわゆる第3案を出す時にも、こちらのほうの資料を小委員会のほうでお示しをしまして、各政策目標に対して第1案はこういう効果、第2案はこういう効果、第3案は劣るけどもこういう効果だということを説明した上で実施しておりますので、そのような第3案のデメリットというものを隠して物事を進めてきたという事実はございません。

○ファシリテーター

それでまだ本当はもっとお話しいただきたい方、いらっしゃるかと思うんですけども、ちょっと大変申し訳ないですけど会場の都合で5時まで、もう本当にぎりぎりまで延ばしているという状況でございます。大変申し訳ありません。それなので今回、これでこの意見交換のほうは、大変申し訳ないんですけど一旦切らせていただきたいと思うんですが、だめでしょうか、オサダさん。——大変申し訳ない。時間の限りがございますので、本当に申し訳ありません。

○説明者

すみません、本当にここの庁舎のほうにご迷惑をかけてしまいますので……

○ファシリテーター

本当は45分までと言われていたんですが、私の一存で実は5時まで延ばしたということがございまして……

○説明者

意見がある方は、冒頭お渡ししたペーパーのほうに……

○ファシリテーター

お渡ししました紙に書いていただくという事で、今回とても、アリバイ作りじゃないかとか、今後の進め方に関してのご提案もいただいていますし、非常に多くのご疑問が出ていたというような状況だったと思います。そのあたりですね。ここで得られた今後の進め方に関しても、それから課題の抽出のことについても、ちゃんとこの場で意見を残させていただいて、ワーキングのほうにきちんとしていただくという形にさせていただきたいというふうに思っております。

——了——