

## 中部横断自動車道（長坂～八千穂）地元説明会

2月13日 須玉町農業体験農園施設

### 議事録

○住民

すみません、留意事項についてちょっと。留意事項について。よろしいですか。

○司会

はい。

○住民

私、以前に一度、高根の説明会に……すみません、私、上津金の桑原のモトハシといいますけども、以前の高根の説明会に一度参加をさせていただいた時に、その後、私がちょっと質問した後に、どなたか市議会議員の方から、開催されている地区以外の者は発言を控えろというような主旨の事を発言されまして、その場の進行がそれに沿って行われたような形でこれ、ちょっと会の位置付けがそうではないのではないかと。今日は北杜市の説明会を津金でやっているのであって、津金の人間が発言を優先されるとか、そういう筋合いは無い、という事をちょっと1つ。もう1つは、同じその会で、15歳の少年が発言したりした件について、その最後のほうに参加者の方から、反対派の人は子供まで利用して何てずるい事をするんだというような子供の人権を否定したり侮辱するような発言があって大変、人権意識のあまりにも低さに驚いてしまったんですが、そういった点についても留意事項の中できちんと確認をしていただきたいなと思います。

○住民

関連して。関連。

○司会

お願いします。

○住民

高根町のオサダですが、先程の式次第の中で、地元説明会の4に、第三者委員会への報告のため、写真撮影をさせていただきますという項目があるのですが、ちょっと懸念があって、会の運営上、懸念があることがあって、それで要望書をぜひ出したいと思うんですね。「この運営上、問題と思われる事柄について説明を主催する国土交通省、山梨県庁、北杜市にご高配をお願いいたします。説明会参加者の基本的人権、肖像権についての十分なお配慮をお願いします。過日、参加者が識別できる写真撮影が国交省職員によって行われ、参加者からの抗議とファシリテーターからの注意によって、撮影した参加者が識別できる写真の廃棄が求められました。その後どのような処置を行ったかご報告ください。また、2月6日の北杜市長に提出した署名簿について、北杜市内在住者から目的外利用の危険が示されましたので、これは北杜市にお願いする事ですけども、ご担当者の方が見えなので、十分な監視と配慮をお願いいたします。署名簿には氏名、住所が記されていますが、署名情報は個人情報であり、個人情報保護法（平成15年5月30日法律第57号）の対象でありますので目的外利用がなされないよう安全管理処置をご確認の上、ご報告をお願いしたいと思います。関東小委員会委員長におかれましても、コミュニケーションという自由な意見交換の場で住民がこのような立場に置かれた事、十分ご承知の上、注意喚起くれぐれもお願いたします。以上、よろしくお願いたします。中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会会長・長田佳久」です。これをちょっと提出させていただきます。

○司会

北杜市内での説明会は、居住する所に限らず、どなたでも参加していただいで結構ですとこちらでもお知らせしている所ですので、どこで参加されて、どこでご意見をおっしゃっていただいても結構です。その点につきまして、重ねてお願いしますが、やじを飛ばすような行為はぜひ慎んでいただきますようお願いいたします。それと、今の要望書につきましては、いかがでしょうか。よろしいですか。——それでは、そのまま次第を進めさせ

ていただきます。次第の5、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。

#### ○住民

子供の発言の件についてはどうですか。

#### ○説明者

じゃ、私のほうから説明させていただきます。まず、あれは高根の会場での第1回目だったと思うんですが、いわゆる地元の方以外の方の発言は、というような発言が一部の方から出されました。発言はしないほうがいいんじゃないかと。ただ、ファシリテーターさんのほうは、どなたかがわからないので、お名前を言っていただいて、あと場所を言っていただいて、その後、「止めるという事はできませんね。」というような話だったんですけど、若干、そういったご意見もありましたので、地元の方、地域の方優先でお願いしますというような旨の発言も、たしか、その時ファシリテーターさんは会の進行上、したかと思えます。ご意見、今いただきましたように、これは北杜市の中で10回行うとの位置付けで、それをいろんな地域の皆さんが、いろんな時間帯に来られるように昼間と夜、それから、場所を組み合わせで10回行う事を主旨としております。ですので、どこの方が、どう出て来ても結構ですし、どの方が発言されてもいいという会の進行、私どもの主催者側の意図としてはそういう進行でございます。よって、今回のこの会場についても同様の進行で進めさせていただきたいと。その後の会場のほうでも同様な進め方をさせていただいております。それからあと、2点目の話で、お子さんがという話がありました。あれはどこだっけ、同様に高根でしたかね。高根の会場で小さな小学生かどうかわかりませんが、小学生ぐらいのお子さんが発言された後、先ほどお話があったような事があって、そのお子さんが外に出て、ちょっと非常に悲しくなってしまうて、泣いてしまったというような出来事がありました。それ以降、私どももそういったことが起きないように、運営者、主催者側として配慮をしなければならないという事で、先ほど司会の中で、司会者が注意事項を淡々と事務的に述べるのではなく、私のほうから、この説明の後にいつもお話をさせていただいて、そういった事が無いようにお願いするという旨の事をお願いしてございます。

あと、写真の件でございますけれども、これはどの会だっけ、大泉の会ですか。大泉の2回目、今週の日曜日だったかと思いますが、大泉の会で写真を撮られたというご発言がありました。私ども、主催者側での記録のための写真は、基本的に後ろ、もしくは斜め後ろから撮ることで、私どもの職員がカメラマンとして写真を撮っておりますが、そういったことは徹底してございます。あと、報道の方が前から撮るというような事をやられたのかどうかわかりませんが、私もちょっと見ていたのですが、こちら側のほうで、黒いダウンを着た方が写真を撮ったという事実は、私は確認しております。ただ、その方がどなたなのかというのは、その後ちょっと追跡ができなかったという実情がございます。我々関係者のほうでは、写真を再度確認しまして、個人が特定できるようなものは全て廃棄したうえで、今後そのようなご疑念が無いような形で主催者側の記録撮影を徹底させていただいておるところでございます。主催者側の運営の不備によりまして、いろいろそういったお話をいただいております。日々改善をしております。運営について何かご意見があれば、どんどんおっしゃっていただければ、改善できるものは改善していきたいと思えますので、どうぞよろしく願いいたします。話が出たので先に申し上げますが、この会、後ほど意見をいただいたりとか、質問をいただいたりという場があります。その際に、どうしても賛成の方、それから反対の方、それから今日は静かに自分では賛成、反対も意見は持っていないけども、みんなの意見を聞きたい方、賛成、反対では無いけども、こういった条件のことを聞きたいという事ですか、道路を造るのであればこんな形にして欲しいとかと、いろんな様々な意見がございます。今回の趣旨としましては、地域の皆様の広く多様な意見をいただくという事を1つの目的としております。ですので、私ども、主催者側のほうとしても意見を真に聞きたいという所がございます。そこをお願いですが、ここにお集まりの皆様もいろいろご意見あるかと思えますけれども、他の方の意見にどうぞ耳を傾けて、静かに聞いていただきたいと思えます。後ほどファシリテーター、ちょっと今日遅れていまして、ファシリテーターが8時頃に着く予定ですが、ファシリテーターの方が進行して行く中で、その辺のルールを守ってやっていただきたい。誹謗・中傷、やじ、そういったものを無いような形で進めさせていただければと考えてございます。

それから、今日、限られた時間でございます。限られた時間の中で、ここに非常に多くの方がお集まりになっております。よって、皆さん、ご意見を全ての方にお聞きしたいのですが、全員の方にお聞きするというのは多分難しいのかなと思っております。会場で、

こういった紙を入口の所で配らせていただきました。こちらの紙で、今日、手を挙げたけれども当たらなかったとか、みんなの前で発言するというよりは、意見は持っているけども、みんなの前で発言したくないとか、もしくは家に帰ってからこういった意見を持ったという方、そういった方につきましては、こちらのほうに紙に書いていただいて、ファクスでも郵送でも結構ですし、また、この場で書いていただければ、私ども事務局に渡していただければ、それを今日発言された意見と同様な形、同様の扱いで第3回ワーキング、いわゆる、これから説明しますワーキングのほうに話を上げていきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。そうしましたらば、よろしいですかね、会の運営上の話としましては。——じゃ、本題に入りたいと思います。

資料をちょっと説明させていただきます。先ほど、司会者のほうから20分間で説明というようなお話をさせていただきましたが、実はこれまで北杜市内で8回の説明会をやっております。昨日、南牧村で1回やったんですが、いずれもこの資料の説明が20分では申し訳ございません、終わりません。30分から35分ぐらいかかってしまいますので、ちょっとそこはご理解いただいて、ちょっと我慢していただいて、お話を聞いていただいたうえで、その後の90分間の意見をいただく場ですとか質問をいただく場、この時間は90分間、時間を延長してでも確保したいと考えてございますので、ご理解をよろしく願いいたします。そうしましたら、資料の説明をさせていただきます。お手元にこういった表紙のついたA4判の資料、ちょっと厚目の「綴り」をお渡ししているかと思います。こちらのほうで説明をさせていただきますたいと思います。

中部横断自動車道計画段階評価の試行と。これまでのやってきた計画段階評価の取り組み、その流れについて、この資料で説明をさせていただいて、後ほど今日の本題でありますルート案の内容についても説明をさせていただきますたいと思います。

(パワーポイント)

まず、目次でございますが、全体で12項目について説明させていただきます。最初に、中部横断自動車道とは何かという事で、中部横断自動車道の概要についてでございます。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。今現在、開通している区間としましては、皆さん、ご存じだと思いますが、増穂から双葉ジャンクション、増穂から中央道まで、それから佐久南から上信越道までの佐久南から佐久小諸ジャンクションまで、この区間が既に開通をしております。また、南側の新東名から

増穂までの間、また八千穂から佐久南までの間、この間が今現在事業中でございまして、用地買収を一部まだ行っている所もありますが、工事等を進めている状況でございます。この大きく丸で書いてある長坂～八千穂、これが今回の対象となる区間でございますが、基本計画区間という位置付けでございます。事業の流れをまずご説明します。これは一般的な道路の道路事業を行う場合の流れです。時系列的には、こっからこう（左から右）流れていきます。ここに管理と書いてありますが、管理する一個手前、この部分、供用開始告示と書いてありますが、これがいわゆる道路の開通でございます。工事をやって開通、開通の前に当然工事をやって、その前に用地買収、その前に設計ですとか測量ですとか、そういった事をやっていきます。今現在、この長坂～八千穂についてはどこの位置にいるかという、この赤い破線の部分、この部分でございます。これが計画段階評価としてやっているとございます。これまでの一般的な道路事業の場合には、この環境影響評価の実施という環境アセスメントですね、ここの段階から地域の皆様にルート等をお示しして、ご意見をいただきながら環境影響評価を行っていく形で事業を進めておりました。では、ここから前の段階というのは何かというと、基本的には、これまでの道路事業ですと事業者が——いわゆる「事業主体」と言っていますが、事業者が内部で検討して進めていた。ここからは内部で検討を進めていたものでございます。今回は、公共事業のより透明性の確保という観点から、今まで事業者が内部で行ってきた検討の部分につきまして、計画段階評価として地域の皆様のご意見を聞きながら進めましょう、という事で進めているものでございます。ですので、ある意味、非常にこれまでにない取り組みをこの長坂～八千穂ではやっていて、事業のかなり早い段階に、今、位置にいるとご理解いただければと思います。

その計画段階評価の内容をご説明したいと思います。公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるため、事業の必要性等が検証可能となるよう評価手法を改善、計画段階での事業評価を新たに導入という、先ほど言った公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるというのが目的でございます。具体的に何をやるかというのがこのピンク色の部分でございます。計画段階評価、新たに導入した取り組みでございますが、解決すべき課題の把握と書いてあります。その地域で、そこの地域が持っている課題というものをまず把握します。例えば、交通事故が多いですとか、渋滞が多いですとか、移動時間が非常にかかるとか、そういった事から、あとは物流に支障があるとか、観光上、活性化がもうちょっと

必要だとか、そういった地域の課題というものを把握することが最初であります。その後、課題を解決するための政策目標と言っていますが、要は課題がありますので、それを解決するための目標を立てます。それに対して、その目標を達成するための代替案の比較ですね。対策案ですね。課題があって、それを解決する目標があって、その目標を達成するために具体的に対策案でどんなものをとろうかというのを代替案でA案、B案、C案と書いてありますが、複数案、案を作っていきます。その中で、どの案がいいですかねという事で、この案がいいですねという事を出すまで、ここまでが計画段階評価にあたります。

これまで、この部分というのは事業者が内部で進めてきたものですが、それを今回、地域の皆様の意見を聞きながらやっていくと。それを進めるにあたっては、こちらに第三者委員会と書いてありますが、学識経験者を中心とした第三者委員会の意見を聞きながら、この計画段階評価を実施していくものでございます。この後、都市計画決定や環境アセスメントの手続を行いまして、新規事業採択時評価という、ちょっと言葉があれですが、要は事業着手するかどうか、お金を付けて、その道路建設というものをやるかどうかというのをこの段階で決めていきます。この段階で必要性の再検証、事業内容の詳細チェック、それからB/C、費用対効果というものを評価項目として、事業着手するかどうかを決めていくという事です。その後、事業中でございますけども、再評価という事で、一定期間が経過後、その事業が正しく行われているかどうかを同様に評価をしていく。また、事後評価という事で、開通後、道路が開通した後、その道路の整備効果がしっかりと出ているかどうかを効果等の検証という事で、事後評価というのをやっております。これまで新規事業採択時評価と再評価、事後評価という3つの評価事項で、評価段階というんですかね、評価の段階で評価をしてきました。今回は、それよりもっと前の段階で、計画段階評価という事で、新しい取り組みとして導入したものが今回、長坂～八千穂で実施しているものでございます。先ほど計画段階評価を第三者委員会の意見を聞きながら、とご説明しましたが、その第三者委員会の位置付けでございます。国土交通大臣の諮問機関になります社会資本整備審議会という審議会の下部組織であります道路分科会、この中で関東地方の事業を評価します関東地方小委員会という、この関東地方小委員会の中で今回の計画段階評価は審議されておりまして、それらの意見を聞きながら実施をしているというものでございます。具体的に、この長坂～八千穂が、計画段階評価がどのように行われているかということで、始まったところから今現段階まで、また今後の決まっている予定、

考えている予定について1枚にまとめたペーパーがこちらです。左上からスタートしまして、一番最初にやったのが平成22年の12月、ここで第1回地方小委員会という事で、ここから計画段階評価がスタートしております。2回の小委員会を実施しまして、第1回コミュニケーション活動という事で、アンケートを実施してございます。その後、また2回の小委員会を経まして、一番下ですが、第2回コミュニケーション活動という事で、第2回目のアンケート、それからオープンハウスというものをやっております。それらの2回のアンケートとオープンハウスを受けまして、昨年4月12日、第5回小委員会というふうに書いてありますが、こちらで「中間とりまとめ」という、その段階での方針を出しております。その後、その中で位置付けられたんですが、追加的なコミュニケーション活動という事で、意見交換会を南牧村で実施をしまして、その状況も報告を受けまして、昨年10月、第6回地方小委員会と書いてありますが、こちらのほうで山梨県内区間のルートについて検討するワーキングを立ち上げなさいと、ワーキングを設置なさいということで、今回、ワーキンググループというものを設置しております。このワーキンググループ、ここに書いてございますが、第6回小委員会の中で、地方小委員会でそういうものを作りなさいと、山梨県内のルートを検討しなさいという事を言われまして、ワーキンググループを設置したものです。今現在は、この下の黄色い所ですが、ワーキンググループでルートの検討をしている最中だという事です。このルートの検討をしている段階として、昨年11月に第1回ワーキングというのを実施しました。その中で今回、後ほど説明しますルート帯(案)というものを検討しております。第2回ワーキングとして、3名のワーキングのメンバーがおるのですが、その3名の方が、現地視察という事で、北杜市内の各所を1日ばかりで廻ったと。現地の調査をしたが、第2回ワーキングであります。それを受けまして、今現在、この赤いところですが、北杜市内全10回、南牧村で1回ということで、11回の地元説明会を今現在行っておりまして、現在は北杜市内では9回目という事でございます。ここからは予定です。今現在はここになりますので、ここからは予定ですが、予定としまして、第3回ワーキングにこの地元説明会でいただいたご意見を報告をしまして、最終的なルート案のとりまとめを実施したいと。とりまとめを行いたいと、予定としては考えているという状況です。ただ、その進め方につきましても、ワーキンググループでいろいろ議論をしていきますので、あくまでも予定としてはそういった流れを想定しているというものでございます。

今、説明しました全体の流れにつきまして、一個一個ポイントがありますので、その部分をちょっと細かくご説明をしていきます。まず、第1回目のアンケートを実施しましたということをお話ししましたが、その第1回目のコミュニケーション活動という事で、その概要でございます。平成23年2月から23年の3月まで約1ヵ月間にわたりまして、アンケートを実施しております。意見としましては、アンケートでは6,300件、WEBで1,100件の意見をいただいています。また、あわせて地元自治体9市町村、それから経済界62団体からも意見をいただいた所でございます。

これがその第1回コミュニケーション活動、第1回アンケートの内容、一部分でございます。アンケートの目的を書いて、周辺地域と道路の現状というのが書いてあります。ここから先が計画段階評価の内容になりますが、周辺地域の課題と。先ほど計画段階評価ってどういうものを説明した時に、まずは地域の課題が何なのかというものを把握しますと言いましたが、その最初の部分で、周辺地域の課題というのは、この4つの課題があると考えています。関東地方小委員会では、この4つがあるんじゃないかなと考えています。これをまさにアンケートで聞きました。4つがあると考えているのですが、どう思われますかという事を聞いております。また、その課題を解決するための目標として、この5つと考えていますという事で、この5つ。先ほどの課題があって、その課題を解決するための目標としては、こういう5つを考えておりますとアンケートで示しております。

その下、4番の所ですが、対策の比較案という事で、課題を解決するための目標に対して、その目標を達成するための対策案としては、こういう案を考えていますという事で、案の1、全区間で新たに道路を整備する案、案の2、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案という2つの案を示しまして、それらの具体的なルートがどういふ範囲に来るかというルートの範囲等をお示して、こういうものが有効であると考えているというような形でアンケートを実施してございます。この右側が具体的なアンケートの内容です。アンケートにお答えくださいという事で、周辺地域の課題、さっき4つの課題がありましたが、その課題、課題だと思いましたがという事で聞いております。また、課題を解決するための目標について、目標だと思いましたが。また、他に考えられる目標があったら書いてくださいと。あと、3番としまして、対策案の比較、案の1、全区間で道路を整備する案、案の2、旧清里有料道路を活用する案というその2つの案の他に考えられる対策案がございましたら、書いてくださいというような形でアンケートを実施したものでござ

います。これが第1回アンケートでございます。

第2回アンケートの内容でございます。それから約1年後の24年1月から2月にかけて約30日間、1ヵ月間にわたりましてアンケートを実施しました。アンケートで16,000件、WEBで3,600件の回答というか、ご意見をいただいたものでございます。第1回アンケートと同様、各市町村、地元自治体9市町、また経済団体60団体からもご意見をいただいたものでございます。第2回アンケートも同様な形でございます。計画段階評価というのは周辺地域の課題があって、その課題を解決するための目標を設定して、それらの目標を達成するための対策案を立案するというものが計画段階評価ですので、第2回アンケートも同じ作りになってございます。ただ、違うのは第1回アンケートでいただいたご意見を踏まえて、改良を加えた状態で皆さんに第2回アンケートを実施したというものでございます。周辺地域の課題につきましては、先ほど第1回アンケートではこの4つでした。それに対して、第1回アンケートのご意見を踏まえまして、5つ増やした形で、この周辺地域の課題というものを設定しました。これは第1回アンケートで意見を出してもらいましたので、それを踏まえて、こういった課題を設定していますとアンケートに掲載させていただいたものです。次、目標です。課題があって、それを解決するための目標として、こういったものを設定しましたという事で、これは先ほど第1回アンケートでは5つでした。これと、これと、これと、これと、これ（「高速道路までの移動時間短縮」「救急医療施設への移動時間短縮」「主要な観光地間の連携向上」「地域の生活交通の円滑化」「災害時の代替路確保」）です。5つですが、この4つ（「現道の走行性・安全性の向上」「企業誘致・雇用の促進」「公共交通の利便性の向上」「環境・景観の保全」）を第1回アンケートの意見を踏まえまして、解決するための目標を4つ増やしてアンケートを実施したものでございます。その目標を達成するための対策案としまして、これまでは案の1、全区間で新たに道路を整備する案、案の2、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案の2つでしたが、それに案の3を加えております。第1回アンケートでいただいたご意見を踏まえまして、案の3を加えたという事です。国道141号（一般道）を改良する案、この第3案を付け加えてアンケートを実施しています。また、比較のために整備なしというものも加えまして、これらについて具体的な範囲等をお示してアンケートを実施したというものでございます。第2回アンケートにおきましては、案の1、案の2、案の3について、各々の政策目標、先ほどの課題を解決するための目標という部分に照ら

し合わせまして、できる限りそれをデータ化して、定量的に表して、それを比較できるようにしたものを示しております。各対策案の特徴という事です。その中には概ねの費用というもの、各々の対策案に対していくらかかるかという、費用の部分も掲載をしております。これが具体的な第2回アンケートの内容です。アンケートの内容としましては、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聞き方ですね。各々の課題を解決するための目標として重要だと思うものを3つ選んでください。また、対策案について、案の1、案の2、案の3、これらについてご意見をお聞かせくださいという形で第2回アンケートを実施してございます。以上が第2回アンケートでございます。

その第2回アンケートは、第2回コミュニケーション活動の一環として行ったのですが、それと同時期にオープンハウスを実施してございます。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月から約1ヵ月間に渡りまして、沿線9市町村で全18回を開催しております。延べ91名の方に来場いただいております。以上の2回のアンケートとオープンハウスを踏まえまして、昨年4月に関東地方小委員会を再度開催しました。その中で中間的なとりまとめ、その段階での方針ということできりまとめられたものがこの「中間とりまとめ」でございます。

平成22年12月から計画段階評価に着手しながら検討を進めてきました。今般、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ご意見をいただいた結果、以下のとおりとりまとめるとい事で、「中間とりまとめ」の内容がここから下でございます。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、旧清里有料道路の一部区間で有効する案が有効であると考えられる。一方で、一部地域において環境・景観の保全に対する根強い意見が依然として見受けられる事などから、今後、高速道路の整備を基本的な方向性としつつ、追加的なコミュニケーション活動を実施したうえで、当委員会の最終的な評価をとりまとめるという、これが「中間とりまとめ」、昨年4月に出した内容でございます。2ページ後ろに、地域の方々の意見をいただいた結果というのがございます。こちらは、「中間とりまとめ」をとりまとめるにあたって、第2回アンケートの内容を整理、とりまとめたものでございます。

質問1につきましては、各地域ともに——これは目標ですね。課題を解決するための目標を皆さんにお聞きしたんですが、各地域ともに「災害時の代替路確保」というのは重要

だというご意見をいただいたと。その他、各地域の実情に応じて、「生産品の輸送時間の短縮」、「救急医療施設への移動時間の短縮」、「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、一部地域の住民等からの回答では、「環境・景観の保全」が特に重要とする意見があったという事で、目標に対しての意見をここで整理してとりまとめてございます。また、対策案についてお聞きした質問2につきましては、案の1、全区間で新たに道路を整備する案、または、案の2、旧清里有料道路の一部区間で有効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いう事で、この下は読みませんが、こういった形でとりまとめた。

これを元にしまして、各対策案の特徴としまして、これはアンケートに載せた案の1、案の2、案の3でございます。こういった中で、「生産品の輸送時間の短縮」ですとか、「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「災害時の代替路確保」、こういったものが特に重要だというご意見が各地域で見受けられたという事です。各々、この評価をしております。そういった中で、重要だと言われた評価項目に対して有効な対策というのは何かという中で、案の1、または案の2が有効であるという「中間とりまとめ」が行われたものでございます。

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」の中では、一部地域では環境・景観に対して根強い意見があるという事で、更なる追加的なコミュニケーションを実施して最終的なとりまとめを行っていくという位置付けがされました。その「中間とりまとめ」を受けまして実施されたのが、追加的なコミュニケーションとしまして、意見交換会というものを実施してございます。これは平成24年、昨年7月8日、長野県南牧村中央公民館で実施したものでございます。意見交換会につきましては、全体で12名の方、これは各代表の首長、市町村長、それから住民、各分野の代表が、この公民館で意見交換会を行ったものでございます。進行にあたりましては、コーディネーターを置きまして、コーディネーターさんが司会進行を務めるという形で行われたものです。

これが、そのコーディネーターである井上先生がとりまとめてくださいましたレポートでございます。意見交換会におきましては、「環境・景観の保全」についてというもの、それから、「旧清里有料道路の活用」についてという重要な2点につきまして、さらに掘り下げた様々な立場から意見をお伺いしたというものでございます。

以上が第1回アンケート、第2回アンケート、ワーキンググループ（オープンハウス）をやりまして、「中間とりまとめ」を行いました。その後、「中間とりまとめ」の中に位置付けられた意見交換会を実施したというところまででございます。その後、昨年10月に次の小委員会を実施しました。その小委員会の中で位置付けられたのが、本日、皆様にご説明するこのルート帯（案）について検討しているワーキンググループというものでございます。このワーキンググループについて、少し説明をさせていただきます。意見交換会を実施した後、10月の4日に関東地方小委員会というのを再度開いております。その中で、委員長からの提案という事で、これは南麓地域、自然環境・景観等のご意見から、南麓地域での整備への異論、それから旧清里有料道路の活用への懸念、これは意見交換会の中で、旧清里有料道路は勾配が9%という事で非常に厳しいので、特に冬場は交通安全上、危険ではないかというようなご意見が非常に多かったと。旧清里有料道路の活用への懸念が多かった事から、「中間とりまとめ」では案の1と案の2だったのですが、案の1、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意見を最終的にいただいております。これを受けまして、これを検討するワーキンググループというものが立ち上がったものでございます。下もいろいろ書いてありますが、ちょっとこれは割愛させていただきます。

そのワーキンググループを11月に実施しております。ワーキンググループのメンバーとしましては3名、いずれの先生も小委員会の中のメンバーから選ばれた方でございます。ワーキンググループの中身としましては、山梨県内区間のルート検討、道路ですので、山梨県内だけで決めてしまうと長野県の部分が繋がらなくなりますので、山梨県境に近い長野県内区間の一部は必要に応じて対象としますが、基本的には山梨県内のルート検討を進めるための小委員会から付託されたワーキンググループになります。11月21日、都内で開催しております。そのワーキンググループでは、こういったルート検討をするにあたって、ルート検討をしていくための基本的な事項をまずは整理しております。下にルート帯（案）の考え方とありますが、ルート帯（案）、このルート帯ですね。それからあと、連結可能位置と書いてありますが、これはいわゆるインターチェンジの位置です。そういうものを検討するための基本的な考え方を第2回アンケート、それから、地元自治体の意見を各々とりまとめまして、この2つの考え方をとりまとめている。ルート帯（案）の考え方については4項目、連結可能位置の考え方についても4項目をとりまとめ

た。こういった基本的な方針を立てまして、具体的なルートの検討に入ったという事でございます。

これができ上がった具体的なルート帯（案）でございます。A案、B案、青いのがA案です。緑色がB案になります。この幅は約1km程度の幅でございます。ルートの検討をするには、幅は狭ければ狭いほど、より正確な議論というものができるのですが、今現段階では、事業のまだ、だいぶん前の段階ですので、具体的に現地に入っただけの地質（調査）ですとか地形の測量ですとか、そういったものはまだ行っておりません。いわゆる既存の資料、文献、そういったもので調査を進めている段階でございます。よって、今後、詳細な検討を進めていくにあたりルートが大きく変わってくる可能性があります。その可能性も含めて、幅を決めてございます。ですから、狭ければ狭いほどいいのですが、あまり狭過ぎると、今度は後々検討した時に飛び出してしまう。その範囲を考えて約1kmの幅を設定してルート帯（案）を作ったものでございます。先ほど見ていただいたこの部分で、長坂の北側から分岐をしてございます。この長坂の分岐につきまして、ちょっと資料はここにしか無いんですが、説明をさせていただきたいと思っております。これが中央道です。双葉ジャンクション、須玉インター、長坂インター、小淵沢インター、これが県境です。こっちが長野県になります。この辺が金ヶ岳を中心とする山地部、これが八ヶ岳、向こうが甲斐駒のほうになりますが、八ヶ岳になります。中部横断自動車道は、先ほど冒頭説明しましたように、新東名のほうからずっと双葉ジャンクションにぶつかっていきます。双葉ジャンクションから上信越自動車道のほうに向かっていくというのが、ネットワークとしては必要なものになります。ここから目指していくべき場所は、野辺山付近を目指して行く事になる訳ですが、その際に双葉ジャンクションから上げてこようとすると、どうしてもここに金ヶ岳を中心とした山地部がありまして、この山地部の中に入っていくというのは、道路構造的に非常に不利な構造になってございます。よって、八ヶ岳もありますが、金ヶ岳の山地部を避けて、この範囲でどこかから上ってこなければいけないという事になります。その際に、標高がございまして。双葉ジャンクションは350m、目指す野辺山付近は1,360mという事で、約1,000mの標高差がございまして。この標高差を上ってこないで野辺山まではたどり着かないというものでございます。その際に、長坂インターチェンジは720mという事で、双葉ジャンクションから長坂インターチェンジまでは370mの標高差があると。この1,000mの標高差を上っていく際に、この中央道を使い

まして370mの標高を稼ぎまして、野辺山から一番近い長坂インターチェンジ付近に接続するというのが道路構造的、また道路コスト的にも最も有利だと判断したものでございます。よって、これにより長坂インターチェンジの若干北側になりますが、この位置からルート帯(案)ができ上がっているものでございます。このルート帯(案)、今、この部分を説明しましたが、このルート帯がどうやって決まっているかという事でございますが、概略でご説明しますと、小淵沢、大泉、高根等々の地区の集落ですとか別荘地、そういったものがある程度、密集している所は避けるという事でルートを決めております。また、JR小海線から北側、北側というんですか、山側というんですか、こちらのほうにつきましては貴重な動植物がおります鳥獣保護区ですとか国定公園があるという事で、そちらのほうも避けてございます。また、野辺山には宇宙電波天文台がございまして、宇宙電波天文台の半径1kmの部分につきましては、こういったルートが設定できないエリアになってございます。それも避けるという事で、それらを考慮しまして、こういったルート帯を設定したというものでございます。それから、連結可能位置、いわゆるインターチェンジでございます。インターチェンジにつきましては、この赤い部分で、ここが連結可能だという事で設定をしてございます。1つは、A案、B案ともにですけど、ここで国道141号、またはレインボーライン、この辺りでアクセスができる、連結ができるでしょうと。それからあと、A案につきましてはここで、県道清里須玉線でアクセスができるでしょうと。また、B案につきましてはここで、国道141号で連結が可能となるという事で一応設定させていただいております。一番最初に、基本的な考え方で4つの項目がありましたが、その4つの項目に基づいてここを設定したというものでございます。

現在、どの箇所にインターチェンジを設置するかという事は決まっておられません。今後、検討しながら進めて行く事でございますが、このインターチェンジの位置等につきましても、この地元説明会の中でご意見等賜ればと思っております。このルート帯(案)のA案、B案の比較という事で、比較表を付けてございます。A案、B案で、こちらの評価指標としましては、政策目標の各々の項目について、評価をできる限り定量的にしたものでございます。大きな違いはこの部分とこの部分でございます。A案、B案の違いとしましては、主要観光地間の連携向上という事で、観光地へのアクセスがし易いという事で、JR清里駅までの所要時間で示しております。A案は10分、B案は5分という形になっています。また、違いとしましては、概ねの費用が違ってございます。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1,800億円というような形で、この2つが違いになってございます。以上のルート帯(案)というものを事務局のほうから提案をさせていただきまして、議論をさせていただきました。その中で最終的に出てきた委員からの主な意見というものをとりまとめたものでございます。ルート帯(案)につきましては、中央道への接続箇所は長坂付近とすることを了承と。今後のワーキングでは、事務局提案のA案、B案を対象とする事を了承と。現時点では、各委員よりB案——ぐねつと曲がっている所ですね。B案がA案より優位であるとの意見をいただいていると。今後、現地調査等を踏まえて3回目のワーキングでとりまとめていきたいという事でございます。あと、第2回ワーキング、この後、説明しますが、これでは現地調査を実施しております。それから、地元説明会、今日やっている説明会ですが、この説明会では、今までの検討経緯を説明する事、なお、その際には中央道への接続箇所は長坂付近とした事、A案、B案の2案を対象とした事について、丁寧に説明するという事で、今日お時間をいただいて説明をしている次第でございます。今、説明した第2回ワーキング、こちらでは、年が明けて1月12日に委員の先生3人来ていただきまして、各ルート等の現地の状況を確認していただきました。これがルート帯(案)ですね。この赤い線、ちょっとぐちゃぐちゃしていますが、これをずっと1日ばかり見て廻ったという事です。甲府で集合しまして、小淵沢からレインボーラインを通りまして、八ヶ岳高原大橋、それから清泉寮のほうをぐるりと廻り、長野県内の野辺山付近を通り、弘法坂を下りて、当該地区の津金のほうも見まして、あとは大泉、長坂のほうを、各ルート帯を見たという状況でございます。これがその時の写真でございます。当日は非常に天気良くて、富士山、八ヶ岳、甲斐駒ヶ岳、3方向が非常に良く見えて、この地域からの眺望というものも確認をしていただいたところでございます。これも同様でございます。

夕方、3時半ぐらいでございますけども、大泉支所に行きまして、大泉支所の屋上から同様に各地域の眺望を確認していただいた。そのときに報道機関への公表もさせていただいている所でございます。

以上が資料の説明でございます。ちょっとボリュームが多くて駆け足ですが、なかなか盛り沢山の内容だったので、お聞き苦しい所があったかもしれませんが、再度、最後、確認しておきたいと思っております。計画段階評価の中で今いる所は、この地元説明会という所におります。ここで今日いただいたご意見等を第3回ワーキングの中に全て報告をさせ



ていただく事になります。この報告をさせていただいたうえで、今後の進め方、またルートの方について、この第3回ワーキングで検討していくという位置付けでございます。それから、最後にもう一点だけですが、これまで説明会をやってきた中で、必要に關しまして非常に多くのご質問というか、ご意見をいただいております。それについて、再度この場で冒頭説明させていただきたいと思っております。必要性につきましては、第2回コミュニケーション活動の中で、9つの課題というものを設定させていただきました。その中で、特に重要なものという事で選出されたのが「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」というものでございます。これらがまさにこの地域の課題でありまして、この中部横断自動車道の必要性にあたるものと理解しております。また、市、県からは、災害時の代替路や広域的な迂回路としての機能、また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、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という事が期待されるという要望も多くいただいております。これらも必要性かと考えてございます。また、パンフレットの中にも載せておりますが、この中部横断自動車道は全国的な道路のネットワークとしての必要性というものも、私ども、必要性があると考えてございます。これは日本地図ですが、ここが首都圏、東京になります。これが中部横断自動車道ですね。この道路ができることによりまして、このオレンジ色に書きましたように中部横断自動車道を介しまして、北関東道を通して首都圏を中心とした環状道路のネットワークが形成されます。これによりまして、首都直下型地震ですとか東海沖地震、こういったものに対しまして、例えば中京圏と首都圏を結ぶために、今現在は東名高速しかない。例えば、津波ですとか、そういったものがあつた場合、ここが非常に被災した場合に、大きく環状道路を形成することによりまして、災害時の緊急支援、また災害復旧、そういったものに大きく寄与できるものと考えてございます。全国的な道路のネットワークとしての必要性というものは、こういう形で必要性が存在すると認識している所でございます。

じゃ、すみません、太分長くなってしまいました。ここで私のほうからの資料の説明は終わりにさせていただきます。

#### ○司会

それでは、質疑応答・意見聴取に入ります。はじめにご説明した通り、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けれども、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、どうもお疲れさまでございます。ここからの進行を務めさせていただきます山梨県立大学国際政策学部総合政策学科教員をしております箕浦一哉と申します。どうぞよろしく願いいたします。今回、中立の立場での進行という事を役目として仰せつかりましたので、できるだけ力の及ぶ限り、その役目を務められますように進めてまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。非常に多様なレベルのご意見、ご質問、おありかと思っておりますけれども、できるだけ沢山の方にご発言いただけるようにしていきたいと思っておりますので、ご協力をよろしく願いいたします。それで、2点最初に申し上げたいんですけれども、まず1点、この初回の——ずっと今まで何回か地元説明会が進んできておりますけれども、初回からずっと、ご発言される方にはお名前を最初におっしゃっていただいております。ご発言に責任を持って発言するべきではないかというようなご意見が会場のほうからございまして、それがいいだろうと言うことで、ずっとそういう形で進めさせていただいております。できましたら今回もそのように進めさせていただきたいのですけれども、それでよろしいでしょうか。

#### （賛成者拍手）

それでは、そのようをお願いいたします。それが1点目です。それから、2点目ですけれども、できるだけ沢山の方にご発言いただきたいという事で、3分を目安にご発言をお願いしたいと思っております。それで、長くなられる方もいらっしゃるんですけど、3分の時点で、途中の回から「ベル」を鳴らさせていただくような形で公平性を保とうということになっております。この会場でも、そのように3分の所で一旦切らせていただくという形で進めたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。——沢山の方にご発言されると思っておりますので、できるだけ手短かに要点をまとめてご発言いただき、多くの機会を皆さんに、お互いに分け合っていいただければと思いますので、どうぞご協力、よろしく願いいたします。それでは、あちらの司会のほうで時間を測っていただいて、3分の所で機械的に「ベル」を鳴らしていただくと。鳴りましたら発言をまとめて終わっていただきたいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、早速進めていきたいと思います。90分の意見交換の時間を確保したいということで、もう既に8時半を回って大分遅くなっておりますけれども、10時過ぎという事になるかと思いますが、一応10時過ぎ、5分ぐらいまでに、時間も遅いので終わるように進めてまいりたいと思います。また、逆にその時間は確保して進めていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。それでは、ご意見、またはご質問のある方は挙手をしていただいて進めていきたいと思いますが、今3名ほどの方が……もっと挙がっておりますね。まず、じゃ、そちらの方、お願いしたいと思います。

#### ○住民

こんばんは。大泉町のイノハラと申します。私も何回かこの説明会に参加させていただきました。いろんな疑問があったんですけど、ちょっとそれを1つ解決するような資料が出てきたので、皆さんの前でちょっとお知らせしたいと思います。1つ、ちょっと聞きたいんですけど、小林さんはじめ、国交省の皆さんは、社会資本整備審議会道路分科会建議中間とりまとめ、「道が変わる、道を変える〜ひとを絆ぎ、賢く使い、そして新たな価値を紡ぎ出す〜」という去年の6月に社会資本整備審議会道路分科会が出したこの資料をご存じでしょうか。ぜひ北杜市の方、県の方、ほかの若い、今日来られている国交省の方々にも読んでいただきたいんですけど、50ページ近くになるんですけど、すごくいいことが書いてありました。中でも私が一番いいなと思った部分をちょっとかいつまんで説明させてもらいたいんですけど、25ページに国土のミッシングリンクの迅速・効率的な解消というのがありまして、ポイントとしては、人口減少社会に対応し、地域間で機能・役割を効率的に分担する連携生活圏を形成するためには、基盤となる道路ネットワークが重要。脆弱な地域の災害への対応力を高めるために、走行性の高い国道も活用し、国土のミッシングリンクを迅速かつ効率的に解消、これがポイントだそうです。

今までミッシングリンクの解消という事を沢山言葉として使ってこられているんですけど、それは現政権の安倍首相もよく言われている事で、果たして高速道路のネットワークが繋がっていないという事が、そんなに重要なのかという事がここに書いてあると思うんですね。現状と課題としては、高速道路ネットワークが繋がっておらず、唯一の国道が災害に弱く孤立し易いなど、国土のミッシングリンクが存在し、観光振興や医療などの地域サービスへのアクセスもままならない脆弱な地域が残されている。これを国交省のほうと

しては国道141号とか、今、長坂〜八千穂間のところを言っていらっしゃるんだと思うんです。けども、高速道路の未整備区間でも国道の走行性により、サービスに格差があり、未整備区間でも速い、整備済み区間でも遅い例が存在している。この未整備区間というのは、国道141号になると思うんですけど、この長坂〜八千穂間ですか、その部分は未整備なんだけれども、走行性にそんなに悪い部分は無くて、要するに交通量が少ないので速いという事なんですね。今後、人口減少が起こる……

#### ○ファシリテーター

まとめていただけますか。

#### ○住民

はい、すみません。国交省の方、こういうすばらしい道路行政に対する「中間とりまとめ」を去年の6月の段階で作っていただいている訳で、これを踏まえていけば、今のような高速の整備計画というのは出てこないと思うんです。

#### ○ファシリテーター

とりあえず、高速でなくてもミッシングリンクの解消という事がこの意見では言えているんじゃないかと。

#### ○住民

そうですね。

#### ○ファシリテーター

そういうご発言だったという事ですね。今のはご意見という事でよろしいでしょうか。

#### ○住民

とりあえず、国交省の小林さんと宮坂さんがご存じかどうか知りたいです。

○ファシリテーター

じゃ、そのご質問という事でお願いします。

○説明者

そちらのほうにつきましては、当然、私どもも直接の担当ではございませんけども、そういうものが存在しておる事は知っていますし、その中身についても確認をしたうえで現在、業務を進めているというのはございます。

○ファシリテーター

とりあえず、質問へのお答えとしてはよろしいでしょうか。承知のうえで、今ここは高速の整備のために国交省としては進めているというお話になりますけれど、他の方、とりあえず、ちょっといろんな方のご意見を頂きつつ進めていきたいと思っておりますので、お願いいたします。では、先に手を挙げていらっしゃいましたので、お願いします。

○住民

上津金桑原のモトハシといいます。3点、意見を述べさせていただきます。言いたいことは沢山あるんですが、3点に絞らせていただきます。

まず、第1点目ですが、私は今、この日本全体を見たときに、高速道路ありきでは無く、先日の笹子トンネルの事故に見られるように、バブルの時期に造られた様々な高速道路をはじめとしたトンネルや橋、沢山の危険を抱えている部分があると。その沢山の危険をきちんと点検し、修理し、管理していくそのお金が極めて膨大であって、とても見通しがつかないような現状の中で、新たに高速道路を造り、その負の遺産をさらに積み上げていくような事については、どうしても賛成できないと。これが第1点目の意見です。

2点目、私はその立場に立ちまして、やはり地元の方の意見をお聞きしたいというふうには思っていて、その趣旨を自分の部落の中で1軒ずつお訪ねして、お話をして、意見を聞きながら私の考えも話させていただきました。桑原の中で留守の方も大変多い訳ですが、実質、過半数の方からご賛同の署名を得ることができました。その中で、お話をする中で非常に強く感じました事は、多くの方がやはり今の桑原をはじめとした津金の持っている自然環境や自然そのものの景観、あるいは温かみのある津金の山里としての雰囲気という

のを大事にしていきたいと思っていられなかった方が沢山いるという事や、或いはそうでなくて、逆にもうここにはいられないと思っている方でも、いや、そんな道路がここにできてしまったらば、自分の持っている土地も畑も売ることができなくなっちゃうなという不安も沢山持っていられる訳です。そういう事で、地元の皆さんは、そういう点では多くの不安を抱えているし、さらに切実な要望は、有料道路ではなく、むしろ地元のもっと細かな密着した公共交通網を整備していただかないと、病院に行くにも、買い物に行くにも、とっても不便だという現状が上津金、下津金、同様かと思えますけれど、非常に困っている、当面、毎日毎日困っている大きな問題だという事です。

それから、3点目です。同様にして先日、海岸寺の住職さんの所にお話に行きまして、かなり長時間いろんなお話をしました。まとめますね。海岸寺の住職さんのお話と僕の考えていた事がすごく一致したんで、それをまとめにしたいと思っております。海岸寺の住職さんは、いろいろ話を聞いた上で、結論的には国道141号線をきちんと充実し、不十分なところを整備すれば、それが一番いいと。津金の全体をいろんな人たちがどういうふうにして発展、活性化させるかという事で、多くの方にご尽力をいただいている事は、よくその話でも聞きましたが……

○ファシリテーター

こっちのマイクを入れると何か切れるようですけど、だいたいご発言いただいたという事で。

○住民

つまり住職さんがおっしゃったのは、この津金地区の自然や景観を大事な財産として発展させていく事、それを生かしていく事が一番、地域の活性化に繋がるのではないかというのが住職さんのご意見でした。自分の名前を出して伝えてもらって結構ですという事だったので、私も同意見ですでお伝えしました。以上です。

○ファシリテーター

ありがとうございました。地元のご意見ということでよろしいでしょうか、これは。

○住民

はい。

○ファシリテーター

ご意見ということでご発言いただきました。他の方からお願いします。後ろで手の挙がっていた方、お願いいたします。

○住民

ありがとうございます。大泉のオオタと申します。12ページ、13ページで、第2回コミュニケーション活動のアンケート等というのがありまして、12ページが周辺地域の課題、それで13ページが解決するための目標という事で、主要な観光地間での連携向上というのがございます。今、清里は、寒いほどお得フェアというのをやっています、それは清里、大泉、それと長野県側では、野辺山じゃなくて原村であるとかそちらのほう、20号線のほうです。佐久のほうでは全然ないんですけど。そこで、軽井沢をターゲットにアンケートを展開していますけれども、北杜市——これはNHKの山梨県のニュースで、山梨版で、ちょっと前後省略するんでわかりにくいと思いますが、北杜市の長坂コミュニティ・ステーションで開かれた発表会は、北杜市と共同研究の連携を結んでいる早稲田大学と中日本高速道路が市とともに開き、24日は研究テーマの観光振興策を発表したと。この中では、近隣の観光地の軽井沢などに対抗するには、特定の客を想定して戦略を立てる必要があるというふうにあります。軽井沢に対抗するというのが北杜市の姿勢で、いわばライバルと、競争相手として位置付けていると。何か連携とは逆の方向にあるんじゃないかなと思います。市は観光協会、商工会、八ヶ岳の青年シニアクラブから出された請願は、軽井沢とは連携だったと思っているんですけど、何か矛盾するような会議とか、市の姿勢じゃないかと思っているんですけど、それをどうお考えになっているのか。それと、国土交通省は、この軽井沢との連携がどのような調査の中で出てきたのか。これは以前の説明会にもあったかと思うんですけど、どのような調査の中で出てきたのか、口頭での回答と、そのデータを出していただきたいと思います。

○ファシリテーター

ありがとうございました。軽井沢との連携という事に絞ってのご発言とご質問でした。市と国とお答えいただけますでしょうか。では、北杜市の方にまず先にお答えをお願いできますでしょうか。軽井沢とこの地域の観光というものの連携について、どのようなご意見をお持ちかという事でしょうか。お願いします。

○説明者

ただ今の質問でございますけれども、直接、会議に出席した者では無いですから、ちょっと違った見解になるかとは思いますが、一応、軽井沢というのは非常に全国に知られた観光地です。清里も私が若いころには都会の若い人に知られた非常に知名度のある観光地です。そういった連携という中で、清里の場合には、昔は若い人が非常に多かったですよ。それで、軽井沢というのは、どちらかというと年齢層の幅の広い、非常に広範囲の観光地であったかと思います。そういった中で、清里地内の観光に携わる関係者も、その需要に応ずるように、いろんなテニスコートはじめ、いろんなものを取り入れて誘致しようということ頑張ってきたかと思います。そういった中で、今の現在のどういう状況にあるかとなると、皆さんも非常に現場に行って見てもらえばわかるかと思いますが、非常に駅前整備されましたけども、非常に昔と比べて寂れてしまったという状況にあるかと思います。そういった連携という意味合いの中で、今まで軽井沢に行った人も清里に来る、清里から軽井沢に行くという相互の足の幅を広げるという意味合いでの連携という解釈だと思います。私も会議に出席していればよくわかるんですけど……

○住民

そうなると思いますか。

○説明者

それは結局、観光地も時代と需要に応じていろんな展開の方法がある訳ですよ。ですから……

○ファシリテーター

質問者の方の質問の意図と今のお答えとの……。ご意見じゃなくて、手短かに質問との関係をお願いします。——マイクが、こちらを切るとうまくいったり、付けたら駄目になったりするようで申し訳無いです。

○住民

ありがとうございます。連携と対抗がどういうふうに市が考えているのかを聞きたい。清里の現状は、もう十分に知っています。僕は昔、ちょっとテレビの仕事をしていて、賑わいは知っています。

○ファシリテーター

では、もし端的にそこをお答えいただけるかどうか。いただけないようでしたら、この場はちょっとそこまでという事になると思いますが。市としての連携と対抗という事の位置付けだけ、ちょっと簡単にお答えいただければと思います。

○説明者

連携ですね。一応、この問題については、先ほど私も間違った事を言えませんが、軽井沢というものは昔から知られた知名度の高い観光地であると。それに追い付け、追い越せというのは、どこの観光地の観光に携わっている人たちも考えは同じだと思うんですよ。他県の非常に有名な所が出れば、それを追い抜け、追い越せという希望に満ちて観光行政に携わっております。そういった意味合いも含めて、行政側でもそういうバックアップでできるものはバックアップして、常に誘致を図るという事で、観光振興を図る事を目的にしておりますので、ご理解願いたいと思います。

○ファシリテーター

ひとまず、そういうご回答という事で、あと国の側のそういうテーマがどう出てきたのかという経緯ですね。お願いいたします。

○住民

それに関連して……

○ファシリテーター

ちょっと待ってください。

○説明者

ちょっとルールを守って、私どものほうの回答も、言いたいことがあるかと思いますが、それもちゃんと挙手をしていただいて、話を遮るようなことが無いような形で進行をお願いしたいと思います。どうぞ、そこは協力、よろしくお願いたします。私のほうへの質問としましては、私というか国のほうへの質問としましては、この中で主要な観光地間の連携向上というのが第1回——これは第2回コミュニケーション活動のアンケートですが、第1回のアンケートから存在しております。その設定された元となる調査とその根拠をというお話かと思えます。今、資料としてパワーポイントでお示しすることはできないんですけど、第1回コミュニケーション活動の中で最初にお示しさせていただいた4つの課題としてそれを設定させていただいております。その前の段階のこの中で、参考資料という形で資料、パワーポイントを付けさせていただいて、それをもって議論しております。ですので、そこの設定された根拠としましては、その参考資料の部分、これは公表されておりますがその資料と、あと議事録という事でございます。先般、この地元説明会の中で、インターネット等を持っていないので、それを見られないというお話もいただいております。もうできたのかな。なっている？ 各支所に置いたかな。置いた？

——北杜市内の8支所と市役所のほうに、それらを全部、かなり分厚いドッチファイルなんですが、印刷して閲覧できるようにしております。そちらの中にデータ、その根拠が入っているという事で回答とさせていただきます。

○ファシリテーター

というご回答でしたけれども、どうしましょうか。今の件を延ばすかどうかですけど、とりあえず1つのテーマという事で、広くちょっとご意見いただきたいと思えます。沢山手が挙がっておりますが、こちらの方、お願いします。

○住民

高根のタワラと申します。21ページの意見交換会についてお伺いしたいんですけど、これ自体が、意見交換会としては第6回の地方小委員会に連言しているんで、非常に重要な会だとは思いますが、次のページを見ますと、12人賛成の中で、推進が9で反対が3なんです。これ自体がとてもフェアな人選じゃないかなと思います。それが1点。

もう一点としましては、やはり毎回思うんですけど、これに対して外部の中立な有識者の発言が無いんですね。これは単純に利害関係者同士、さらに推進派の意見交換会をやっというイメージがありまして、できればもう一度、できればというか、もう一度、意見交換会の開催をお願いしたい。その内容としましては、やはり推進派と反対派を半々、できれば年代としても幅広い年代ですね。それに対して、あと利害関係が無い外部の有識者を入れて、本当に公正中立な意見交換会の開催を提案というか、要請したいと思っています。

○ファシリテーター

ありがとうございます。この説明会ではなくて、意見交換会されたときの人選等、問題があるので、もう一度、公正な形の意見交換会をやって欲しいというご要望という事ですね。これはご意見でよろしいでしょうか。

○住民

その内容をちゃんとフェアな内容で開催してください。

○ファシリテーター

開催して欲しいという要望のご意見という事で、ありがとうございます。それでは、そちらの真ん中の方、お願いします。

○住民

ツガネと申します。いただいた資料の中の、そちらのほうの今、ホワイトボードにも張ってあるんですが、ルートが1kmの範囲内でA案、B案あるようですが、私はこの津金に住んでいる者ですけども、ここに来ているおそらく津金の住民の方、一番そこをま

ず聞きたいと思うんですが、具体的にここに書いてあります図の中で、非常に地図が見づらく、東西南北も正確に表記されていませんので、方位はありますけれども、非常に見づらいので、こちらのほうの地理に明るい方もいらっしゃると思いますので、この津金地域に具体的にかかっている地域がどの辺なのかという事をご説明をいただきたいと思います。

○ファシリテーター

ありがとうございます。具体的なルートについてのご質問ですけども、この……

○住民

よそはどちらでもいいですから。とにかく津金の地域。

○ファシリテーター

津金の地域に関わる説明をこの場でして欲しいという事ですので、これはご説明いただくという事ですかね。お願いします。

○説明者

非常に粗いというか、大きな図面で作っておりますので、わかりにくいかと思いますが、でも、まず国道141号辺りからですかね。

○住民

マイク使って。聞こえない。

○説明者

すみません。だいぶ大きなというか、大縮尺の図面でわかりにくいかと思います。国道141号ぐらいいからこちら側でお話をさせていただきますと、ここに道の駅がございます。道の駅から少し下に行った、下というか——こちらでやったほうがいいですね。道の駅から少し須玉のインター寄りに行った所で、こっちから行くと1回、坂を上っていきませぬ。坂を上っていった頂上のちょっと手前位までがこのあたりになります。そこからまた坂を上って行ってずっと下に下りて、この下津金地区に入ってくる道があるかと思いま

す。斜めにY字路みたいな。そのY字路がちょうど、このルート帯を外れたちよつと先あたり。

○住民

Y字路ってどこですか。

○説明者

この津金に入ってくる、ここからこう入ってくる道がありますね。

○住民

Y字路？

○住民

T字路。

○説明者

T字路ですね。T字路ですけども……

○住民

この前の今入ってきた道？

○説明者

そうです。

○住民

国道141号からね。

○説明者

ええ、それが大体この辺にあたります。その間のどこかを通ってくるという理解でいい

かと思います。あと、ここは歴史資料館と書いてありますが、これがまさに今、この場所でございます。ですから、この場所の少し北側、これが1km幅ですので、200mぐらい北側からこのルート帯の中に入っています。そこからずっとウッドベッカーのほうに向かって山がありますが、その山のほうまでが約1kmに入っています。その中のいずれかです。ここに、くねくねと道がありますが、これが海岸寺がある所ですが、そこが全部、位置的にはルート帯に含まれていると。あとは、大門ダムの清里湖がありますが、これは大体位置関係がわかるかと思います。

○住民

発電所は。

○説明者

津金の発電所は中に入ります。発電所がだいたいこの辺ですかね。

○住民

そうしたら、いただいた資料はちょっと見づらかったんですが、国土交通省のホームページのほうに、もうちょっとそちらのほうが見やすかったんですが、そうすると、資料館の赤い印の上のほうに、集落がかかる地域がたしか、あるはずなんですよ。そこが、おそらく「大和」という地区の集落を指していると捉えてよろしいですか。

○説明者

要するに、「おいしい学校」の向こう側から上がっていったところに集落がありますね。ウッドベッカーに上がっていく所の。

○住民

うん、大和、そうですね。

○説明者

その集落ですね。

○住民

この中にもありますが、集落地域がいくつか点在していて、そして、1kmの帯の中の資料館寄りの所に集落が記載されていますよね。その集落の位置関係は、今申し上げた上津金の大和という集落だと解釈してよろしいですかね。

○説明者

はい。

○住民

そうすると、その地域から北側、今お話にあった、いわゆる清里湖、大門ダムのほうに向かって1km程度がルートの中に入っているという解釈でよろしい訳ですね。

○説明者

はい。

○住民

そして、じゃ、もう一点。津金地域での一番の東側は大体、イメージでどのぐらいに思えばよろしいですか。

○説明者

東側ですか。

○住民

はい。東側。

○説明者

ここだと思っんですけども、この地域は、ちょうど海岸寺がこの辺だと思っんですけど、海岸寺の、尾根沿いにずっと山腹を斜めに登って行って、横に保育園が何かあるのがたしかこの辺だと思います。そこから山側、東側に300mぐらい行った所に、この線が、見

えない線があると。大体それぐらいの位置関係。私どもも、この絵でしか作っていないものですから、これを大きな地図に、自分なりに線を入れてみるとそれぐらいのイメージになってくるのかなど。

○住民

あくまでも、アバウトで結構ですが、そうすると、くどいですけど、国道141号線からこちら（津金地区）に入ってくる所から、先ほどY字路だ、T字路だとおっしゃったところが南側のほうの限度になる訳ですよね。そして、そこから、あくまでも地図上ですけれども、ここにも下津金湧水って書いてあるのかな。そこから今おっしゃった所に向かっていったところ辺が、この線上のところだと解釈すればよろしいですね。

○説明者

はい。

○住民

そこから北側に1km程度が今回の津金地域のルートに入っているという解釈でよろしいですか。

○説明者

はい、結構です。

○住民

はい、わかりました。

○ファシリテーター

地元の事ですので、少し長目によるしかったと思いますが、それでは、あちらの方、お願いします。

○住民

すみません、上の部落の浅川の者ですけど、フカサワといます。自分のところの、今



あそこに「浅川湧水」って書いてあるんですけど、その水がもし駄目になった場合に、どういうふうにする予定なんですか。水の問題で、ちょっとお聞きしたいんですよ。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございます。水の問題について答えて欲しいというご質問ですね。お願いします。

#### ○説明者

いわゆる、地下水のほうにつきましては、現段階で文献ですとか、そういったもので、この南麓地域の湧水等が非常に数多く存在するという事で、それらの位置を把握している状況でございます。また文献で、過去の調査等で、その水量がどの程度あるかとか、それが利水としてどのように使われているか、観光資源となっているかどうか、そういった事について基本的な所を調べているところでございます。今後具体的に、まだ1kmの幅の中で道路のルートも決まっておられませんし、設計もまだ行われていないと。ですので、例えばどれぐらい掘るかとか、どれ位杭を打たなきゃいけないとか、どれ位土を盛るかとかという事もまだ決まっていない状況でございます。今後、まず1つ目の段階としましては、ルートがある程度決まった段階で環境影響評価、環境アセスメントというものを実施します。この環境アセスメントの中で地下水についても評価項目に入っております。こちらのほうは、地下水の水質の専門家ですとか動植物の専門家といった、いわゆる環境アセスメントの技術検討委員会というメンバー、学識者を構成しまして、その場で検討をしていく事になります。それによって、影響があるか無いか、ある場合にはどのような保全対策をとるかとかの基本的な考え方、方針が示されるものでございます。その後、事業着手の後に現地測量と書いていますが、ここでボーリング調査を全て実施してまいります。各地域でボーリング調査を実施しまして、それを設計にも反映させますし、地質を把握するためのもの、また、水への影響も実際、そこで予測等を行って行って影響を最小限にとどめるという事を考えたいと。(このように)実施するのが一般的な進め方になってございます。

実際に、こういった格好で今現在、湧水地を持っておりまして、両案ともに、ルート帯内で詳細なルートの検討に際しては住宅地、集落地、別荘地等への影響に配慮という事を書いてございますが、この「等」の中にも湧水地は極力避けてルートは設定していきたい

などと考えてございます。よって、今後検討していく項目だと考えてございます。

先ほど、南のほうで事業を進めているというお話をさせていただきましたが、南のほうでも地下水の影響が懸念されるというような話がいくつか出てきております。そういった中で、実際にトンネルを掘ったり、大きな切り通しを造ったりとかすると、山の形が若干変わりますので、水の流れというものも変化してくると。そういったご懸念をいろいろいただいております。それらにつきましては、最新の水文学を持ってしてのシミュレーションを行いまして、地下水の流動についての調査を行って、それにより説明をさせていただいている所でございます。

事業としては、そのような形で、影響がゼロとは言いませんけども、極力影響を回避する形で今後の調査、ルートの設計を進めて行くものでございます。

#### ○住民

わかりました。ありがとうございました。

#### ○ファシリテーター

水の関係の手順について、ご説明をいただきました。それでは、別の方で、じゃ、めがねの方。めがねの方がいろいろいらっしゃって、申し訳無いです。お願いします。

#### ○住民

高根町のタナカです。私は、この中部横断道の高速道路建設自体は基本的に反対なんです。何でもかという、私は40代後半ですけど、私が60代になったときに年金がもう払えない状態だというような国の状態なんですね。ここで2,000億もかけて、さあ、60になって年金を貰える時に貰えないという確率がすごく高い訳です。ですから、そういう意味でも、必要の無いものは造りたくないというのが基本的なんです。ですけど、この中部横断自動車道は地元の方の念願でもあるし、国交省のほうも進めている訳ですので、できれば、もしやるのなら国道141号の改修案でお願いしたいと願っております。それで、前々回の大泉で、なぜ長坂からなのか、という問いの答えが、小林さん——こちらの大泉の、皆さん、持っている人がいるかわかりませんが、なぜ長坂なのかという答えて、先ほど小林さんも答えたんですけど、コスト的に有利だと言いつつ訳ですね。こちら

の議事録にも「国道141号沿いにも技術的にできない訳ではないが、構造的コスト的に問題がある」と書かれているんです。皆さん、お手元の資料の15ページを見てください。これまでのコミュニケーション活動という所のアンケートですね。ここで国道141号の改修案というのがちゃんと載っています。皆さん、コストを見てください。1,300から1,400億円。高速だと2,000億近いんです。コスト的に問題がある訳無いじゃないですかね。コスト的には一番ですよ。これをコスト的に構造的に問題だと、ここで言い切っちゃうという事は、じゃ、何でこんなアンケートをするのという事ですよね。このアンケート自体、うそだという事を自分で言っているようなものなんです。だけど、そうじゃないと言うのであれば、ここにアンケートで出しているのだから、構造的にもコスト的にも可能だという、ここをしっかりと国交省の方に説明いただいて、これからの説明で間違ったことを私たちに言わないで欲しいなと思います。お願いいたします。

○ファシリテーター

よろしいですか。ありがとうございます。造るのであれば、国道141号改修案が良いのではないかと。今までの経緯のところちょっと疑問があるという事で、これはお答えいただいたほうがよろしいですね。

○住民

そうですね。

○ファシリテーター

では、お答えをお願いいたします。

○説明者

すみません。私の説明が悪くて、ちょっと誤解を与えてしまっている所が多々あるかと思えます。まず、この第3案、これはあくまでも、一般道と書いてございますけども、一般道で整備をした場合のケース案です。要は、今の国道141号という道路を潰してとるか、それを改修して4車線に広げて、例えば、甲府市内の甲府バイパスみたいな、ああいう道路、勝沼とかあの辺に4車線の道路がございますね。ああいう道路にした場合の

かかる費用でございます。それは高速道路ではありません。いくら幅を広げたところで、それは高速道路ではないんです。横からどんどん、コンビニがあって車が出てきますし、歩道があって、そこを人が歩けるようになっていきますから、それは高速道路ではなくて、あくまでも一般道です。その一般道にする場合に、こういうケースになりますという事で、これが第3案、一般道です。先日、大泉の会で申し上げたのは、高速道路として長坂から今、分岐をさせておりましたが、これを国道141号沿いに持ってきて、高速道路として持ってくる事はどうか、という事に関しまして構造的にはまずできずと。国道141号沿いですよ。国道141号ではなくて国道141号沿いに高速道路を持ってくる事はできずと。ただし、その場合には、この延長よりもこの延長が長くなるから当然（整備コストが）高くなりますと。ここで370mの標高を稼ぐ部分を、こちらの方で新たに造った道路として標高を稼いでこないと、（整備コストが）高くなりますから高コストになりますという事をお答えした訳で、先ほどの第3案が高コストですという事をお答えした訳ではございません。

○住民

これを見ちゃうと、そういうふうには思っちゃうんですよ。こういう議事録。

○ファシリテーター

議事録のまとめ方に……

○説明者

第2回目か第3回目のときに皆さんのほうからご意見として聴取させていただきまして、議事録を出していただきたいと。即座に議事録は作れないので、ここに書いてあるものをそのままワープロ化したもので次回以降、配らせていただくという事でお話をさせていただいて出したものでございます。それで、中身としては、よろしいですかという事も確認を取らせていただいています。ここに書いたものがそのまま今日配らせていただいたものになっているという事で、その辺が、ここで聞きながら書いているものですから、下のほうに、「正式な議事録とはなってございません、後ほど詳細な議事録を正式な記録として公表することとしています。」という注意書きを書かせていただいたところです。

○住民

では、最後に1つ確認です。

○ファシリテーター

手短かをお願いします。

○住民

そうすると、最後に1つ確認ですけど、国道141号線の改修案は技術的、コスト的にも可能だという事ですね。

○ファシリテーター

改修案というのは、今どちらの話ですか。この3案、一般道での整備とおっしゃっていた高速を作らない案？

○説明者

当然第3案は可能であると。コスト的、構造的にも、ここに表現しましたように可能であるという結論というか、判断の元、アンケートを実施しています。できないものをアンケートに載せたという事実はございません。

○住民

ありがとうございました。

○ファシリテーター

後ろのほうから。緑の上着の方、お願いします。

○住民

ちょっと喉が痛いから、ごめんなさいね。それと、石原慎太郎じゃないですけど、僕、口が悪いですから。ちょっと委員会の悪口も言いたい。30ページですけど、これは……

○ファシリテーター

すみません、お名前をお願いします。

○住民

シミズです。言いましたよ。

○ファシリテーター

すみません、失礼しました。

○住民

30ページです。これ、みんな了承、了承、了承ですよ。という事は、委員会でこれしかやっていないんですか。例えば、もっと違うルートを考えなさいとか、そういう事が当然出てきて然るべきだと思うんですけど、これを見ますと、どういう事を言えるかという、ただ国交省の追認機関じゃないですか、これ。こういう委員会だと、ちょっとまずいような気がしません？ 僕もあっちこっちの委員会に出たことがあるんです。委員として。やっぱり、嫌なんですよ、こういうの。言いたいことを言って、それで委員として……。それともう1つ、これを見て言える事は、何となく、委員というのは素人なんです。国交省の、要するに道路行政、もしくは道路の計画、技術、何も知らない人じゃないですか、これ。僕はそういう人を選んでやるべきだと思いますが、どうなんでしょうかね。それが1つ。それから、僕も全国あっちこっち、いろんな事を見てきましたけど、津金地区も同じですよ、限界集落だなんて言われて。全国で限界集落というか、要するに、都会は別にして田舎で公共事業をやると過疎促進事業になるんです。このことは、しっかりと頭の中に入れておいて欲しいです。別に高速道路を造ることを反対する訳じゃないですけども、造る時にはしっかりとそれをやって欲しいという事です。過疎促進事業になったら大変ですよ。いくらいい事業をやったって意味がないんです。この事はわかりますよね。全国、あっちこっちに行ってみればわかります。とにかく過疎促進事業って沢山あります。

それともう1つ、委員を替えて欲しいですよ。さっき言いましたように素人です。それと、東京で決めたことを田舎に押し付けなくて欲しい。これは、僕自身、ものすごく反省しているんです。あっちこっちでそういう事を。それで、こういう事は、もうやらないほうがいだろうという意味で言っているんですが。それで、地域にとって一番大事なこ

とというのは歴史と文化です。観光でもなければ、そういう事じゃないです。歴史と文化。道路がどのぐらい歴史と文化を潰すか、この言葉をしっかり考えてやってほしいと思います。意見と質問です。

○ファシリテーター

質問は、どの部分にしましょうか。委員会の事ですか。

○住民

委員会はメンバーを替えられますかね。

○ファシリテーター

委員会のメンバーを替えることができるかというご質問ですか。では、この部分についてお答えください。

○説明者

委員会は、替えられるか、替えられないかという事ですが、そのようなご意見があったという事は伝えさせていただくという事になります。

○住民

素人を入れしないでください。専門家でやってください。わかりますか？

○ファシリテーター

ご要望、ご意見としてよろしいでしょうか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

ありがとうございます。

○住民

関連。

○ファシリテーター

では、関連という事をお願いします。

○住民

高根のオサダです。今、素人を入れなくていいという意見でしたけど、私も全く同感です。これ、アンケートを取っていますが、アンケートを取るには専門家が必要があります、誰1人、アンケートを取る専門家がいません。アンケートの取り方もかなりデタラメです。誘導です。アンケートを取るには、必ず定量的に、決まった形で取れば、つまり、教をちゃんと数える事ができるんです。この調査は、それが全くできていません。それで、昨年までのいろいろなグループが、このアンケートの配布がどうなっていた、回答がどうなっていたかという事を調べてみたんです。かなりいい加減です。例えば戸別の配布。一軒一軒の配布ですけども、問題になっているのは、つまり、山梨県側の話ですよ。長野県側の話じゃありませんよ。それなのに、北杜市で21,866、回収が2,958。ところが、小諸、佐久——例えば佐久で43,000も配布しているんです。小諸で18,000も配布しているんです。それ以外に、佐久穂町とか南牧とかいろいろありますけども、これすごい、まず、どこのデータでこんな事が出てくるのかという所が非常に大きな疑問です。しかも、留め置きといってアンケートを置いてある場所、これも皆さんがあまり行かない所。例えば県の建設事務所に数千置いてあって、市役所には、その4分の1以下。道の駅にも400ぐらい。そんなふうです。つまり、すごく集め方が恣意的なんですね。これをアンケートの調査とは言いません。つまり、これは専門家がちゃんといないんですよ。こんな事、そんなに難しい話じゃないんです。普通、国交省のちゃんとした調査は、国交省がちゃんと他でホームページでやっている調査はきちっとやっています。いいデータが沢山あります。なのに、これです。それから、パネル何とかというコミュニケーション活動がありますね。オープンハウス。あれを見てください。北杜でやったのは1回ですよ。こちら側で全然無い。おかしくありませんか。だから、出てきているのが、私たちの要望が反映していないんですよ。それで私たちは、もう一回ちゃんとやりましょうよ、委

員の人達はここに来てくださいよ、もっと直接やりとりしましょうよ。

○ファシリテーター

まとめていただけますか。

○住民

ワーキングのメンバーも全然おりません。その辺、どういふふうにお考えになっているのか、小林さんにぜひ伺いたいと思います。

○ファシリテーター

特に、これまでのコミュニケーション活動に関する事でよろしいですか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

では、オープンハウス、アンケートの疑問点について、お答えいただけますでしょうか。

○説明者

まず、アンケートにつきましては必要な箇所に配布等を行いまして、第1回アンケート、第2回アンケートで若干配り方を、ご意見をいただきましたので、増やしておりますが、特に恣意的に配ったりとか恣意的に回収をしたりという事実は当然の事ながらございません。留め置きも含めて配らせていただいて、それによって、回収したものを私どものほうでそれをまとめたというものでございます。あと、オープンハウスにつきましては、北杜市は2回実施しております、各市町村単位で2回ずつという事で2月8日の水曜日、それからあと、2月12日の日曜日の2回を実施させていただいております。ですので、他の市町村と同じ回数で実施してございます。

○ファシリテーター

とりあえずは、お答えがあったと思うんですけど、恣意的ではないかというご質問に対して、恣意的では無いですというお答えだったんですけど、当初の意図はともかくとして、恣意的ではないかというような疑問を住民の方が持たれているという事についてのコメントをいただけると、いいかなと思うのですが。要するに、結果としてどのようだったかと。どういふふうの評価されているかという。きちっと公正にできたというふうには。

○説明者

ええ。私もは、その結果をもって今現在検討を進めておりますので、そのアンケートの中身については、公正な形で進められたと認識しております。

○住民

関連。

○ファシリテーター

前の方、お願いします。

○住民

私は、もう高齢で、この道路を見ることはとてもできません。しかし、これを造る事については、後世のためにきちんとしたものを造っていかねばならないと思っております。それで、もちろん道路を造る事は利害関係が絡んできます。その中で、害をなるべく少なくするというのが1点あります。そこで、今、私は津金地区のツガネと申しますが、先ほど挙がった所は工事で橋になるんですか。高架になるんですか。それをちょっとお聞きしたいと思います。

○ファシリテーター

構造に関して、どのような形に道路になるのかと。

○住民

はい。

○説明者

先ほど申し上げましたように、道の駅のちょっと南側から、いわゆる津金の近くに入ってくるT字路の辺りまでの範囲ですが、この川は何川だっけ……

○住民

須玉川。

○説明者

須玉川を渡るという形でありまして、多分、ここは橋を架けなければならないと思っています。その後、ずっと上のほうに上っていかねばいけませんので、かなり標高を上げていかねばいけません。ですので、この辺に山地部がありますが、集落は避ける事にしていますので、ここの、さっきの大和の集落は避けながら山地のほうにずっと上がっていくのかなと。そこは、山が低ければ、山のぎりぎりのところであれば山を切って上を上がっていきますし、山が高い所になればトンネルになっていくと。ここには海岸寺があって、海岸寺の大きな山がございます。ここの部分はですね、これが海岸寺ですが、その部分については、多分、トンネルが妥当なのかなと。トンネルを抜けて、この清里湖のほうに1回出てくるというルートが、まだ詳細なルートを検討した訳ではございませんけども、これまで20年間以上道路等をやってきた経験からいくと、それが一般的な形なのかな、と考えています。

○住民

すみません。橋を作って、渡って、この資料館の付近まで来る間は、畑か田んぼか、そういうところを通っていると思います。

○説明者

かなり上のほうですね。これが大和の集落ですね。これだけです。集落への影響に配慮

と書いてございますが、ですので、多分、ここの集落は避けて上のほうを通っていくと。そうなると思うので、多分、ここの国道141号はかなり高い位置にあると思うんですよ。そこから須玉川があって、もう少し上がった所が、こちらの大和の町になりますから、大和の集落よりもかなり高い位置。高い位置という事になると、やっぱり山側で通っていかねばならないのかなと。一般的な道路の構造としては、妥当なのは、そういう形になるのかなと思っております。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。

○住民

わかりました。

○ファシリテーター

そちらの方、お願いします。めがねの。

○住民

上津金のオガワと申します。これ、ちょっとわからなかったんですが、私も東京からこちらに引っ越してきてまだ3年しか経っていないので、土地勘が無いので、ちょっと間違っているかもしれないですが、当初のアンケートの時の図面と、今回ルート案が2km、3km——先ほどもお話がありました、北が上じゃないので何と言ったらいいかわかんないんですが、南側にずれているみたいなんです。そこら辺、私としては、アンケートの地図しか見ていなかったんで、突然ルートが変更になったようなイメージなんです、その経緯をひとつ教えていただきたい。あとは、先ほどもちょっとお話に出ていたんですが、これ、地図というより、ほとんど絵みたいな状態なんで、ルート上にランダムマークがわかる、集落の名前とか、そういうのも無いですし、特に、先ほどもお話ししたように私も土地勘がないので、私らでもわかるように、あと、別荘で暮らしている方とかでもわかるように、もう少しわかりやすく。例えば、WEB上でも構わないんですが、グーグルマップにこの図面を落とすとかが、そういう事は可能だと思うんですが、そういう事をしていただ

くと今後ルートが、例えばこれからまた、ルートが変更になったとかいう場合でも、こっちにずれたんだな、ここはひっかからないんだなという、皆さんにお聞きしなくても私らがネット上で、WEB上で確認できると思うので、そちらは要望としてお願いいたします。以上です。

#### ○ファシリテーター

1つご質問、1つご要望という事で、ご要望は、わかり易い地図の表示をという事ですが、ご質問については当初の図面からの変更の経緯、内容についてお願いします。

#### ○説明者

こちらのほうが第2回コミュニケーション活動、第2回アンケートで示させていただいたものでございます。この時に、この第1案、第2案を構成するルートの範囲としましては、この約3kmで考えています。これがだいたい3kmぐらいあったんですが、概ね3kmの幅で、この範囲でこういう対策案を実施するという事についてご意見を伺ったものでございます。そういった中で、いわゆる八ヶ岳の南麓地域を中心とした、その自然環境、また景観、それらに対する非常に強い懸念、そういったものがあったという事と、元々、この第2案につきましては、ここにこう出ていますが、旧清里有料道路を使うというのが前提でこのルートの幅が示されていたものですが、この旧清里有料道路を活用するという事については、非常に、特に冬場の凍結等に対して懸念があるというご意見を多くいただいたという所でございまして、それで、そういった意見を受けまして10月4日に、この小委員会の中で議論がされました。その中で、南麓地域で整備する事について異論がございまして。あと、旧清里有料道路の活用の懸念が多くあったという事、この2つ、大きく分けてこういった意見が強くあった、多くあったという事から、清里高原の南側を通るルートを含めて検討するワーキングという事で、清里高原の南側のルート今回検討して、こちらのほうになったと。元々3kmの幅というのは、この辺からこの辺の3kmの幅があったと。その幅から、今回ルート帯の位置としては、清里高原の南側のルートという事での検討をした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。他の、お願いします。

#### ○住民

大泉のアズマと申します。まずはじめに、そこに書かれている地図に集落とか、いろいろなものを配慮して選んだと書かれてはいますが、私は大泉の下井出地区に住んでいて、そこには定住者が沢山いますし、優良な農地も沢山あります。そして、堤山のほうに行けばその間には別荘も沢山あります。ですから、その地図そのものがまずおかしいと思っています。ですから、その地域に色が塗られていないと、まずおかしいと思います。あと、いろいろな方々が今、いろいろな意見を言っていますが、北陸の能越自動車道の事は、大泉の会でも清里の会でもどなたかが発言されてはいたけれども、計画段階から住民が参加して、どのルートを通したら、この町にとってどれほどの活性化が生まれるのかと。そういった、まちづくりから検討して道路づくりをしているという例が平成15年から16年にかけて出されています。なぜ何年も前にできたものが、ここの八ヶ岳南麓でできないのか、それを1つお聞きしたいと思います。それと、ここの地域は長坂から須玉インターの路線から、清里、小淵沢のほうに向かって日本風景街道という、同じ国交省がやっている事業の中に、ここの地域は眺望がいいので、車で来たときにどこで降りてもいい風景を見られるようにここは保存していきましょうという、それは旧い建物もあるし、いろいろな歴史とか文化がある。そういったものを大事にいきましょう、という元に国交省が日本風景街道というものを作って、北杜市も山梨県もその団体に入って市民団体と一緒にエントリーして、それが認定されたものなんですね。そういったすばらしい街なのに、なぜここで八ヶ岳～南麓風景街道の分断するような、そういった形をしていくのか私にはわかりません。それで、ここの関東小委員会に入っている石田委員長も参加されて、去年の日本風景街道のサミットにその方が講演されています。それも考えて欲しいと思います。

#### ○ファシリテーター

ありがとうございます。避けるべき優良な集落、農地が書かれていないんじゃないかという事と、能越自動車道の事、それから、風景街道事業との整合性、3点ほどご意見をい

いただきましたけれども。

○説明者

まず、この図面に落とししました、凡例にあります住宅地、集落、こういったものがしっかり反映されていないのではないかという事のご意見だと思います。こちらのほうは、国土地理院の地図、それからあと、私ども……私どもじゃなくて航空写真を私どものほうで判別しまして、主に集落が密集している箇所という事で落とさせていただいたものでございます。そういった経緯で、こちらのほうの図面を作ったものでございます。ご指摘のように、この中に1軒も家が無いという認識の元でこれを作っている訳ではございません。そちらは、航空写真等で家屋等があるという事は理解した上で報告をさせていただいております。ただ、これは、集落の密集の度合いとして、それをある程度表現した絵でございます。ですので、作画的にそこの部分をあけたという意図はございません。

それと、能越自動車道の例をなぜできないのかという事でございますが、道路計画を進めるにあたってやる手法というのは、いろんな手法があるかと思っております。そういった中で、その手法がメリット、デメリットも存在すると考えております。今回のこの計画段階評価についても非常に試行的という事で、それらも含めて議論をしながら、やり方について小委員会及びワーキングのほうで検討を進めさせていただいているという事でございます。ですので、今回そういったやり方がよしいんじゃないかというようなご意見も賜っております。それについては、第3回ワーキングのほうに報告をさせていただきたいと思っております。それから、国土交通省で進めています風景街道の施策の1つの地域となっております南麓地域でございますが、その風景街道、非常に風光明媚な所でございます。富士山が見え、甲斐駒が見え、また八ヶ岳が見えるという事で、非常に眺望のすばらしい所で、このエリアを選びまして風景街道の施策としてそれらを有効活用するというんですか、そういった事で国土交通省としても進めている施策でございます。

今回、道路を整備していく事になった場合に、いわゆる環境アセスメントの中では、視点場、いわゆる眺望、景観への評価項目もございます。また、これまで各所、世界各国というか、いろんなところで行われてきた眺望ですとか景観に配慮するような道路構造というものも取り入れながら、今後それらの風景街道という施策と合致した形で進めていく事は十分可能だ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した。こちらの方、お願いします。

○住民

長坂のイトウです。今回の、このルートの提案で一番やっぱり問題なのは、複数案を提示してくれなかった事です。メリット、デメリット、複数案を提示してくれば、我々にその選択権ができる訳ですよ。それも示さないで1つだけのルートで示せば、もうこれに決定ですと言っているのと同じ訳ですよ。絶対にそれは民主的でないと思います。したがって、たしか南麓地域が、清里高原のほうで異論があったから、もっと南側にと言った時に須玉のほうまで含めて検討地域として検討をされているという事があるんですね。どうしてその段階で我々に提起をして、その帯の中で一番最良の選択を与えるような形で我々に提起しなかったのか。したがって、もう一度、その帯の中で選択できるような形で我々に示して欲しいと。したがって、国道141号の改修の提案が沢山ありますので、そうすると国道141号の改修を、今、この15ページには300軒から400軒の支障家屋があると出ていますが、これは多分、小海のほうまで含めた、長野県側まで含めた数字が出ていると思うんですが、例えば須玉から野辺山までの間で調べて、もう一度提案し直して欲しいと。どうしても高速が通したいのであれば、国道141号を少し高規格にして、今回のこのルートと、それから、国道141号の高規格の道路で比較できるようにして欲しいという事が私のお願いでございます。よろしくお願いします。

○ファシリテーター

ありがとうございました。今の、ご意見でよろしいでしょうか。

○住民

そうですね。

○ファシリテーター

では、ご意見としてお聞きします。後ろの挙げておられる方。



○住民

すみません、清里のナカグチです。29ページのところにA案、B案と書いてあって、車線数がA案が1車線、B案が2車線になっているんですよね。2車線なのに規制速度が60km。逆にB案が、車線数が2車線なのに規制速度40km。これは、何か逆さまになっているような。元々、この道路は片側1車線の高速道路ですか。ちょっとだけ、早く切り上げますからお答えください。

○ファシリテーター

具体的なお質問だったと思います。

○説明者

すみません、これはわかりにくくて、清里の時にもご質問をいただいたんですが、これは接続道路の状況です。連結可能位置でインターチェンジを造った時に、JR清里駅に向かうための道路がどういう道路かという事をここに書いてあるんですね。そういう意味で、これが違うという事です。計画は、今ここではじき出しているのが4車線の同じ規格の道路で比較をしています。

○住民

片側2車線という事ですか。

○説明者

片側2車線です。

○住民

片側2車線で追い越し車線があるという事ですね。

○説明者

ええ、計画はですね。

○住民

計画ではね。

○説明者

はい。

○住民

はい、了解しました。

○ファシリテーター

こちらの帽子をかぶった方、お願いします。

○住民

大泉のアズマです。23ページなんですけど、第2回関東地方小委員会、10月4日、下から3行目に、新たな対象となる地域のコミュニケーション活動をしっかり行う必要があると書いてありますね。この説明会がその中に含まれていると思うんですが、私はルート案が示されて、いかにコミュニケーション活動をもっとやり押し付けになってしまうと思うんですよ。それが、先ほど前の前の人が出た、2つとか、もっと構想段階とか、そういう所で提案されれば、私たちはもっと柔らかな感じで、反対だとかそういう事じゃなくて、こういう道がいいんじゃないですかという話ができるように思うんですよ。そういう事を考えると、私は、アンケートで出てきた国道141号がどうして消えてしまったのかというのをすごく疑問に思います。国道141号は、私はすごく利点があると思うんですが、お金が掛からないし、この場合、中部横断道の野辺山から須玉までは高速道路にしないという考えですけど、そうすると2車線でお金は掛からない。沿線の商店も衰退をしない。環境とか、そのルート案に入っている人たちの生活も壊れない。そういう意味でとてもいいと思うので、ぜひこれから選択肢の1つに入れていただきたいと考えています。

○ファシリテーター

ありがとうございます。コミュニケーションに関するご意見と、それから、国道141

号改修案を復活させて欲しいという、ご意見でよろしいですね。

○住民

はい。

○ファシリテーター

それでは、他の方。こちらのめがねの方、お願いします。

○住民

高根町のモリです。国交省の方が議事録のほうを市役所のほうで見られるようにしていただけたという事でご配慮をありがとうございます。今日、実は須玉の市役所に行きまして受付で議事録が見られると聞いたんですけど、残念ながら、受付の方は判らないという事で見せていただけませんでした。市のほうはきちんと対応していただけるようによろしくをお願いします。以上です。

○ファシリテーター

市へのご要望という事ですが、ご要望だけでよろしいですか。お答えいただいたほうがいいですか。では、一言お願いします。

○説明者

今、尋ねたら閲覧ができなかったというお話でございます。一応、カウンターの左隅に2つのケースがございまして、そちらに今までの経緯と会議録の議事録と、来た時にわかるように閲覧用というんですか、そういった形でカウンターのほうに掲示をしておきました。置いた時に職員に周知をしておけば良かったかなと、今反省しております。一応、昨日、書類を貰いまして、カウンターのほうに設置してございますので、その点についてまたうちのほうから徹底しておきますのでよろしくをお願いします。

○ファシリテーター

よろしくをお願いします。それでは、他にご意見、ご質問のある方お願いします。では、

そちらの端の方、お願いします。

○住民

須玉のサイトと申します。小林さんに伺いたいんですけど、ワーキンググループの方々と現地視察をされて風景のいい所を歩かれて、どうお感じになりましたでしょうか。大泉の、例えば見学会があったと思うんですけど、その時に、清泉寮ですとか、平沢ですとか、高根ですとか、大泉支所の屋上からこの地域の風景をご覧になられて、どう思われたでしょうか。どうお感じになったでしょうか。

○ファシリテーター

小林さんのご感想ですか。

○説明者

私の感想ですか。

○ファシリテーター

委員の先生ではなく個人的なご感想？

○住民

はい。

○説明者

これまで、私の個人的な見解（を述べるのは）は避けて来ました。それは、私は言うてはいけない立場かなと思って。ただ、この風景に関する1人の個人的な感想という事で話をさせていただきますと、ここに来てこの業務をやっていますので、もう何十回と長く来ています。雪の中も来ていますし、雨の日も来ていますし、風が強い日も来ていますし、快晴の非常に気持ちいい時にも来ています。個人的には、言葉に言うのがあれかどうか分かりませんが、旅行が好きなので非常にきれいな、いい風景の所だとは考えてございます。好きか嫌いかで言えば好きな地域です。

○住民

ありがとうございます。私も山梨県人ですけど、この地域が好きで引っ越してきて暮らしています。意見になっちゃうんですけど、この地域というのは本当にすばらしい地域だと私は思っています。自然自体もそうですし、先輩の方々が守ってきた田や、畑や、山、森の中で暮らさせていただいてすごく嬉しいんです。日々、いろんなことがあるんですけど、日々の風景の中で、雪の山を見たり、夕暮れを見たり、畑、秋になると黄金色の田んぼとかを見て、すごく慰められたり勇気付けられたり、ああ俺はこの地域が好きだな、こういう所で暮らせて幸せだなって思って、日々暮らせていただいています。私も、何でこの道路を造らなきゃいけないか、ミッシングリンクとか、野辺山のレタスを運ぶとか、医療の問題とか、ああやっぱり必要なのかな、それも大事だって思います。ただ、それを去年からずっと考えているんですけど、それでもやっぱり造って欲しく無いんです。高速道路をよりによってこの地域に通す。高速道路というのはものすごくでかい、地域を分断したり風景を一変させてしまうインパクトの本当にあるものだと思います。

すみません。ぜひ、もしここに、いろんな必要性があって高速道路を造るという場合には、地域住民が本当にこの地域を大事だ、大切だ、愛しているという気持ちがあるということをご配慮というか、酌み取っていただければと思います。まともなかつたんですけど。

○ファシリテーター

貴重なご意見をありがとうございました。一言コメントをいただけるようです。

○説明者

高速道路、道路事業はどの場合も同じですが、当然、自然の環境を改変するという事で、当然そのインパクトたるものはゼロではございません。ただ、それを最小限にしている事例も多くございます。今回ワーキンググループが現地調査を実施した中で、八ヶ岳、南アルプス、富士山などの眺望や地域の景観については十分な配慮が必要であるとワーキングのメンバーの方の所感もいただいているところでございます。そういった中で、これまで、例えば長野（自動車）道が娯捨山の中腹をずっと通って、その下に田毎の月があったりとか、そういった景観に配慮した事例等も数多く存在します。その設計ですとか、そのルート造り方によって、その地域の景観、環境への配慮というものを、インパクトを最小限

に抑えながら事業を実施していく事は、私どもは十分可能と考えてございます。そういった中で、今回皆様にご意見をいただきながら、私どももそういったものに配慮しながら検討を進めているという所でございます。

○ファシリテーター

ありがとうございます。こちらの女性の方、お願いします。

○住民

セキジマと申します。私が住んでいるのは小淵沢なのですが、津金のところに幼稚園がありまして、そこに子供を通わせています。本当に子供が毎日、山で寝転がりながら土まみれになって、毎日、本当に土を感じながら、毎日、本当に外の空気も吸って、川の流れる音を聞いて大きく育っていると思います。その地に高速道路を造るというのは、私としてもどうなのかなという思いがします。この間、説明会というか、そこにある掲示板というか、張ってあるところの地図を子供が見て泣きました。お母さん、これは今の自分の幼稚園の所に高速道路ができちゃうの、と言って涙を流しました。それを見て私は本当にもう、何というか、自分の意見が、言うことは私は本当に苦手で、この場も本当にどきどきして、何を言っているかわからないんですけど、本当に自分の娘を守りたいな、子供たちを守りたいなと本当に強く思ったんですね。子供も本当に、今の育っている所が無くなっちゃうのはどうなのかなというのがありまして、子供も、私の意見はどうしたらいいかなと言ったので、手紙を書く事をちょっと勧めたんですね。子供の声で、子供の力で、子供の言葉で手紙を書いたんですね。国交省の方に何人も書きました。その子供の心の、書いてある子供の言葉をご覧になったのでしょうか。人として、ちゃんと1人の人間として受け取ってもらいたいと思います。その手紙をご覧になったか、ちょっとお聞きしたいです。

○ファシリテーター

幼稚園に通わせている立場からの、子供の手紙をちゃんとご覧になったかというご質問でした。お答えいただけますでしょうか。

○説明者

まず、この津金の、海岸寺の下のほうだと思いますが、そこに保育園ですか幼稚園があるという事は、私どもも現地の調査等をして認識はしてございます。また、先ほどのお子様からの手紙というのは、明らかにお子様を書いたと判る字で書いてあるハガキ、それからあと封書もいただいております。それらについても全て目を通させていただいて、大人の方からいただいたご意見と同じような扱いで報告等をさせていただいている所でございます。

○住民

すみません。ありがとうございます。

○ファシリテーター

ありがとうございます。こちらの方、お願いします。

○住民

高根町のヨシダです。長坂と大泉とその前に2回出させていただいて、その後に出ていないので、もしかしたら食い違いがあるといけないんですけど、平成9年に基本計画が決まって道路を（整備）するという事が決まりましたね。それで、国土交通大臣の決定によって決まったということですけど、その後、第1回アンケートが行われた後に東日本大震災がありました。その後、必要性の議論というのは国交省の大臣を交えた会議みたいなのは行われているのでしょうか。前に大泉の時には、大泉の夜の時ですけどそこでは、ワーキンググループや小委員会では必要性の議論をする場では無いという事を伺っているんですけど、第1回の東日本大震災の後にそういう事があったかという事と、あと、ついでの間、笹子トンネルの事故がありました。あの後でも、実はワーキンググループが1回行われて、現地視察の前にその事故がありました。その時に、笹子トンネルの後にインフラの整備が日本ですごい必要になってきているという報道がいっぱいあったんですけど、それを交えて必要性の議論というのが行われているかどうかという事をお聞きしたいです。

あと、ここのこういう場も、あともう一回で終わりだと思うんですけど、私もやっと思わせていただきました。手を挙げて話せない方がまだいっぱいいますけど、あと1回でこれ

を終わってもいいと思っているのかどうかという事ですね。あと、北杜市にもちょっと聞きたいんですけど、もし道路を造るようになっても造らないようになっても、もし造るとなっても造る間での利害関係というのは必ず生まれてくると思うんですね。私は、災害があった時なんかは、やっぱり一番災害に強い町というのは住民が1つになっている事だと思うんです。それが今の状態だとばらばらになって、どんな結果をとってもこんな会議の仕方では北杜市からはあまり、北杜市はだから必要だという話が全然聞こえてこないですね。そういう事も無しにどんどん進めちゃって、この後、北杜市はどういうふうにされていくのかなという事ことがすごく知りたいです。

○ファシリテーター

ありがとうございました。時間も来ていますので、これのお答えで最後にさせていただきたいと思います。申し訳ございません。ご質問として、必要性の見直しは、震災と笹子の見直しがあったのかという事と、地元説明会はあと1回で終わりだがこの後どうかという事、それから、市としての今後という事で、まずは国交省の方からお答えいただきたいと思います。

○説明者

まず、基本計画区間の位置付けとの関係は、あれは高根でしたか……高根じゃなかったかな。大泉の1回目の会場でご質問を受けまして、その時に私もその部分が不勉強で、後ほどお答えさせていただくという事で持ち帰らせてもらいました。第2回目の大泉、この間の日曜日の時に回答させていただいた所でございますが、再度説明させていただきませう。基本計画区間というのは、全国のネットワークの議論の中で、高速道路がどのような形で必要かという事を議論して出てきたものでございます。それが平成9年に位置付けられまして、網目状のネットワークとして位置付けられたものでございます。この基本計画区間というのは、いわゆる高速道路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計画を立案するために、と言ってもわかりにくいんですけど、要は、建設を開始すべき路線について建設に関する基本計画を立案しなさい、基本的な計画を作る検討をしなさいという位置付けのものが基本計画区間です。整備するかどうかという判断は、その後の整備計画格上げと私どもが呼んでいますが、整備計画格上げの段階で整備計画決定というのを行います。その段階で整備に着手するかどうかというのが決まります。今現在、こ

の長坂～八千穂については、整備計画決定というは行われておりません。今後になります。ですので、造るか造らないかと言われれば、まだそこは決まっていないと。ただ、建設すべき計画というものを検討しなさいという事を言われている区間というのが、正式なこの基本計画区間の位置付けでございます。

それはまた全国のネットワークの中で決まって、そういう位置付けになっているものを、現在この長坂～八千穂だけの計画段階評価で基本計画区間（の位置づけ）を無くすという事はできません。それは（手続きとして）違うものですので、全国的なネットワークの中で国土交通大臣が、いわゆる国幹道会議という会議の議を経て決めたものですので、それを覆すというのがこの小委員会の中でできるかという、それは全く別物の世界ですので、それはできません。ですので、基本計画というのは無くなりませんという事を申し上げた形でございます。

あと、3. 11の東日本大震災の話と笹子の話でございますけれども、当然、この第三者委員会の皆さんは、それを全く知らないで議論をしているという事は当然の事ながらございません。今回の笹子トンネル、12月2日に多くの人命が失われまして、痛ましい事故だと考えてございます。私どもも国道の管理者でございます。国道20号、国道52号等を管理してございます。そういった中で、同じ道路を管理する者として、あのような痛ましい事故は二度と発生させてはいけないと肝に銘じた次第でございます。今回の第2回ワーキングの中で、必要性に関してそれについて議論したかという、それは明確に議論はしてございません。ただ、当然知っている中で議論はしている訳ですが、ただ、考え方としてはそういった維持、修繕、管理に要する費用、これはもう非常に重要でございます。必要な額は確保したうえで、必要なちゃんとしたものを作って、ああいった事故を起こさないようにするというのは、私ども公物管理者の責務でございます。ですので、それをやらなきゃいけない。それと、今回の中部横断というものを区別して、しっかり議論をしていくべきという事で、私どもワーキングに与えられたものは計画段階評価の中の検討でございますので、その部分の議論をしているという事でございます。

○住民

いいですか。ワーキンググループと、この道路を造るどうかは別グループにあるという事ですよ。

○説明者

一番最初、基本計画の話と小委員会の話ですね。

○住民

はい。

○説明者

基本計画のほうは、高速道路を造ることを決めていく段階です。こちら（ワーキンググループ）のほうは、当然考え方は連動していますけれども、長坂～八千穂区間にどういふような道路を通しましょうかというのを考えている所ですね。

○住民

わかります。それなので、東日本大震災や笹子の事故の後、基本計画を考えるグループでもう一回、日本全体の高速道路を造るかどうか、もしくはインフラの整備と新しく今ここを造ることとどうかという話し合いはされているんですか。

○説明者

いわゆる、国土開発幹線自動車道建設会議というのは、笹子トンネル以降は開かれてございません。ですので、そういう意味では、基本計画を検討する場としては笹子トンネルの事故以降はやっていない。

○住民

していない？

○説明者

していない。

○住民

国民としたら、やっぱり、税金の使い道というか、今、お金がなくなっている整備がで

きないと言われていますよね。本当にすごいお金がかかってしまうのでという事で。やっぱり優先順位というのを考えてもらいたいなと思うんですね。それなので、別々に話し合いをするのではなくて、インフラ整備の中で中部横断道もどうということを考えるのが筋じゃないかなと私なんかは思うんですけど、皆さん、いかがでしょうかね。

○ファシリテーター

とりあえず、基本計画に関しての見直しの議論が必要であるというご意見として今日のところは承るという事させていただいて、あと、この会の、コミュニケーションの今後についての質問があったので、そのお答えをいただいているのと、あと市の方のコメントをいただいているので、そこだけ、もうちょっと。時間がだいぶ長くなっていますけれども。

○説明者

もう時間もあれですので、手短に。今回の地元説明会をもっとやってくれとか、ぜひやってもらいたいとか、あとは、もっと小さなコミュニティー単位でやってもらいたいというようなご意見を多数いただいております。ワーキングの活動として今、予定されているのはこの地元説明会の全11回でございます。その全11回を終えた段階で今回それらの意見も含めてワーキングに報告をさせていただいて、ワーキングの中で議論をして、その進め方についても議論をさせていただくという形になります。ですので、今、私のこの立場で個別にそれを続けますとか、続きませんという事はなくて、今日いただいたご意見をワーキングのほうに報告させていただいて検討させていただくという事で、ご理解いただきたいと思っております。

○ファシリテーター

ありがとうございました。北杜市の方からご回答をお願いします。

○説明者

町(市)の方針というか考えという事でございます。町(市)としましても、一応議会運営の中で協議をしている所でございますけれども、平成24年2月28日ですか、本会議

において、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という事で議題として上がった案件でございます。それに基づきまして、24年3月8日の経済環境常任委員会で審議したところ、紹介議員をはじめ、請願の団体等々の内容説明をいたしまして、質疑、原案どおり採決するという事で、その請願の内容というものは、これ3つほどある訳でございますけれども、北杜市から佐久穂町の整備計画区間の格上げの早期実現、2点目としまして静岡、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の早期実現、3点目が環境保全・環境保護に十分に配慮した道路整備の実現という3点における請願が出された訳でございます。議会としましても、町(市)としましても、そういう関係で24年3月16日の本会議において中部横断自動車道の早期実現を求める請願についての議論を行い、採決により採択することと決定したものでございます。

このような状況で、市としましても、この道路整備については、推進的な立場にあるということをご理解願いたいと思います。

○ファシリテーター

この場でいろんな、賛成、反対の方のご意見が実際に出ている訳ですけど、今後市として、そういうようないろんなご意見があるという事をどのように捉えていらっしゃるかという事が質問の趣旨だったと思うので、一言で結構ですが今後に向けてのコメントをいただけるとありがたいと思います。

○説明者

一応、中部横断自動車道、この道路整備計画については国政の施策の一環としての事業の展開でございます。北杜市もこれについては、住民等々の意見を反映——今日もそうですけれどもこういった意見等々を取り入れた中で、北杜市としての要望事項等々を国政のほうに、この道路計画のほうに反映をする、していきたいという考えでございますのでよろしくをお願いします。

○ファシリテーター

どうもありがとうございました。

拙い進行でしたけれども、今日は以上という事にさせていただきたいと思います。あと1回、須玉でこの機会がございますけれども、ぜひ次もよろしくお願いいたします。今日は、大変長時間にわたりまして熱心にご参加いただきまして、ありがとうございました。また、不手際な進行についてはお許しいただきますようお願いいたします。どうもお疲れ様でした。ありがとうございました。

—了—