

中部横断自動車道（長坂～八千穂）地元説明会

2月16日 須玉ふれあい館

議事録

○説明者

資料の内容を私のほうから説明させていただきます。今回のこの地元説明会は、全部で11回、北杜市内で10回という事で、本日がその11回目という事で最後でございます。今までやってきて説明している中で、説明時間が20分と先程、司会のほうで申し上げましたが、30分ちょっとかかっております。ですので、ちょっと時間が延びてしまいますが、ご理解をいただきたいと思います。その後の90分間のご質問を受ける時間と意見を伺う時間につきましては、終了時刻が延びても90分間は確保したいと考えてございますので、ご了承をいただきたいと思います。

（パワーポイント）

資料について説明をさせていただきます。お手元にこういった表紙の資料があるかと思えます。ちょっと厚目の資料ですね。こちらのほうで説明をさせていただきたいと思えます。1枚めくっていただきますと、中に目次がございます。全部で12の項目でございます。最初に、1ページ目でございますが、中部横断自動車道の概要でございます。

中部横断自動車道は、静岡県静岡市から長野県の小諸市に至ります高速道路でございます。今現在、増穂～双葉、中央道の双葉ですね、この間は既に開通をしております。また、佐久南～佐久小諸ジャンクション、上信越道まで、この間も既に開通をしております。新東名から増穂までの間、この南側ですね、南部、身延、この区間につきましては、全て事業中という事で、今現在、用地買収はほとんど終わりにして、工事を進めている所でございます。また、長野県内の八千穂～佐久南、この間も同様に事業中という事で、現在工事を進めている所でございます。残るこの長坂～八千穂、この間が基本計画区間という事で、この中の山梨県内の件につきまして、今回、地元説明会という形で進めさせていただいているところでございます。

この中部横断（長坂～八千穂）の事業の進め方をご説明する前に、一般的な道路事業がどのように進んでいくのかをこちらのほうでご説明させていただきたいと思えます。これ

が一般的な道路事業の進め方でございます。向こうからこちら側（左側から右側）に流れてきます。この部分が、「工事」と書いてありますが、工事が終わって管理をするというこの間、「供用開始告示」と書いてありますが、ここが開通でございます。

開通する前に工事をやって、用地買収をやって、その前に設計をやってという段階で流れていきますが、今現在の計画段階評価、この長坂～八千穂区間の計画段階評価というのは、この赤い破線で示したこの位置でございます。ですので、通常の一般的な道路事業を進める中で、かなり手前というか上流側に今いるとご理解いただければと思います。

これまで普通の道路事業ですと、この「環境影響評価の実施」と書いてありますが、これが環境アセスメントですが、この段階から地域の皆さんにご意見をお伺いしながら進めていくものでございます。逆に、ここから前の段階については事業者が内部で検討を進めている段階でございます。公共事業のより一層の透明性の確保という観点から、今まで事業者が内部で検討してきたものを、地域の皆さんのほうにご説明をして、意見を聞きながら進めるという事を新たな取り組みとして実施をしております。それがまさにこの計画段階評価でございます。ですので、これまででは、この段階で皆様のご意見を聞くという事はやっていなかったのですが、新しい取り組みとして始めたものでございます。

この計画段階評価、かなり前の段階なのですが、その前の段階の計画段階評価をどのように進めていくかをこちらのペーパーで説明したいと思えます。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の手法を改善、計画段階での事業評価を新たに導入という事でございます。具体的に何をやるかという点、このピンク色の中に示したものが計画段階評価です。まずは、その地域の解決すべき課題、どんな課題があるのかなど。交通渋滞であったりとか、交通事故であったりとか、そういった課題、どういう課題があるのかということ把握します。その課題を解決するための目標というものを明確化します。その目標を達成するためにどういう対策を取ればいいのかという事を代替案を出して比較いたします。その中で一番いい案というか、対策として最もふさわしい案について1つ選んで、対応方針の決定、この段階までが計画段階評価というもので、今現在進めているものでございます。

これをやるにあたっては、第三者委員会という事で、学識経験者、大学の先生ですとかそういった方で構成される第三者委員会から意見を聞きながら進めて行くという事になってございます。この計画段階評価が終わりますと、次の「新規事業採択時評価」と書いてありますが、これは事業をやるか、やらないか決める段階でございます。その事業が、事

業費、お金がどれくらいかかるのか、そういった事を計算しまして、最終的にその事業をやるかどうか。これでやるという事が決まれば、予算化されて、具体的な予算が計上されるというものです。この段階でその事業をやるか、やらないかを決める段階で、B/C、いわゆる費用対効果、そういったものを評価項目として決めていくという事です。その後、事業が始まりますので、事業が始まった後も、一定の期間が経過する毎に再評価という、その事業がちゃんと進んでいるかどうかを評価しながら事業を進め、最後に、事後評価という事で、開通した後、その事業効果が発揮できているかという事を評価する。全体の事業の流れとしてはこのような形になっています。その中の、一番最初の段階の計画段階評価、これが今現在長坂～八千穂で進めている計画段階評価の段階という事でございます。

先程、計画段階評価を実施する際に学識経験者で構成される第三者委員会から意見を聞いて進めると申し上げましたが、今回のこの長坂～八千穂につきましては、国土交通大臣の諮問を受けて設置されている社会資本整備審議会、その下部組織の道路分科会、またその下の関東地域の事業を評価します関東地方小委員会という所で計画段階評価の審議も行っているものでございます。このような計画段階評価の位置付けでございますが、具体的にこの長坂～八千穂区間でどのように進めてきているかという事を表したのがこの1枚のペーパーでございます。後ほどまた、一つ一つのポイントについてご説明させていただきますが、ここでは大まかな、全体の今までの取り組みの流れを説明させていただきます。

計画段階評価が始まりましたのは平成22年の12月、一番左上ですね、12月に地方小委員会、第1回と書いてありますがここからスタートしています。2回の小委員会を経まして、第1回コミュニケーション活動という事で、アンケートを実施いたしました。その後、第2回のコミュニケーション活動という事で、2回目のアンケートを実施してございます。その時にあわせてオープンハウスも実施したという事です。この2回のアンケートを踏まえまして、昨年の4月に「中間とりまとめ」という事で、中間的な報告をさせていただきました。その段階でのとりまとめ結果というもの、「中間とりまとめ」というものをまとめております。その後、その中で位置付けられました意見交換会、追加的なコミュニケーション活動という事で、意見交換会というものを南牧村で実施をしまして、それを受けて、昨年の10月ですが再度、地方小委員会を開催してございます。この中で、山梨県内のルートについて検討を進めるワーキンググループを設置しなさいというのがこの地方小委員会の中で出ましたので、今現在、このワーキンググループを実施しております。

このワーキンググループは下に書いてありますが、この中に進め方が書いてありますが、昨年の11月に第1回ワーキングを実施しまして、その後、第2回ワーキングとして現地調査を実施しました。その現地調査を実施した後、地元説明会をということで現在はこの赤い部分の地元説明会、全11回、北杜市内で10回の説明会を実施している所でございます。本日も含めてこの地元説明会でいただいたご意見につきましては、全てを整理しまして第3回のワーキングに報告をさせていただきます。ですので、今日いただいたご意見も含めてこの第3回ワーキングのほうに報告をさせていただき、それらを踏まえてルート案を最終的にとりまとめていく予定でございます。こちらのほうは予定でございますので、その意見を全てワーキングに上げた段階で、その後の進め方についてもワーキングで検討していく事になります。全体としてはこういった流れであります。（第1回）アンケートを行い、（第2回）アンケートを行い、中間的なとりまとめを行い、意見交換会を行い、今現在、山梨県内のルートを検討するワーキングを実施していて、今、地元説明会（の開催）という流れになってございます。この各々の項目について少し詳しく説明をさせていただきますと思います。

こちらのほうが、第1回コミュニケーション活動と書いてありますが、1回目のアンケートでございます。平成23年2月から3月にかけて、約1ヵ月間のアンケートを実施してございます。こちらの第1回アンケートは、アンケートで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、それから経済界等63団体からもご意見をいただいた所でございます。こちらが第1回のアンケートの中身でございます。アンケートの目的が書いてありまして、周辺地域と道路の状況、現況が書いてございます。計画段階評価は、最初に行うのは、その地域の課題が何なのかという事を把握する事から始まりますので、周辺地域の課題、小委員会ではこの4つの課題があると考えていますという事で、それをこちらに明示させていただいております。その課題を解決するための目標としては、この5つであると考えていますという事で、それを示させていただいている。その目標を達成するための対策として対策案を2つ、それを示しております。1つは、全区間で新たに道路を整備する案、2案として、旧清里有料道路を一部区間で有効利用する案という2つの案を提示しまして、それらの範囲も示しまして、皆様にご意見を伺うというアンケートを実施しました。こちらがアンケートの実際の問いかけの部分でございます。周辺地域の課題、周辺地域が抱える課題を課題だと思いましたがと

いう事。それから、周辺地域の課題を解決するための目標、それが目標だと思いましたがという事。その他に考えられる目標があったら教えてください。対策案については、2案出していますが、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意見をくださいという形でアンケートを実施しました。これが第1回アンケートでございます。

その後、約1年後ですが、2回目のアンケートを実施しました。平成24年の1月から2月の約1ヵ月間にかけて第2回目のアンケートを実施してございます。アンケート全体でご意見は16,500件、WEBで3,600件のご意見をいただいています。また、第1回コミュニケーション活動、第1回アンケートと同様に、経済界60団体、地元市町村9市町村からもご意見をいただいております。こちらが、第2回アンケートの中身でございます。第1回コミュニケーション活動、第1回のアンケートを踏まえて周辺地域の課題を設定しましたという事で、第1回アンケートの時は4つだったのですが、その後、この5つを加えまして、第1回アンケートの意見を踏まえて5つ追加して9つの周辺地域の課題を設定したという事です。その周辺地域の課題を解決するための目標としまして、この9つを設定しました。第1回アンケートでは5つ、これ（「高速道路までの移動時間短縮」）と、これ（「救急医療施設への移動時間短縮」）と、これ「主要な観光地間の連携向上」と、これ（「地域の生活交通の円滑化」）と、これ（「災害時の代替路確保」）だったのですが、その5つに加えて、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回アンケートを踏まえて追加をしまして、課題を解決するための目標として明示させていただいております。また、その目標を解決するための対策として、その比較案も、第1回コミュニケーション活動を踏まえて対策案を設定しております。1案、2案、これは変わりません。第1回アンケートと同じですが、第3案として国道141号（一般道）を改良する案というものを付け加えていただいております。また、比較のために整備なしというものも付け加えていただいて、第2回アンケートを実施してございます。第2回アンケートでは、案の1、案の2、案の3、これらの対策案について、各々の課題、それから目標についてどのような効果があるかをわかる範囲で定量的に示させていただいてアンケートを実施してございます。この中では、おのおの場合の概ねの費用も揭示をさせていただいております。

こちらが、第2回アンケートの実際のアンケートの中身でございます。目標の中で重要

と思うものを3つ選んでください。それから、対策案についてご意見をお聞かせください。3つの対策案、全区間で新たに道路を整備する案、旧清里有料道路の一部区間を有効利用する案、国道141号を改良する案という、この3つについてご意見をお聞かせください。という形で、第2回コミュニケーション活動としてアンケートを実施してございます。また、第2回アンケートと同様に、オープンハウスというものも実施してございます。こちらは、24年の1月から2月の約1ヵ月間にかけて、各市町村で2回ずつ、全18回のオープンハウスを実施しまして、延べ91名の方にご来場をいただいております。

以上の第1回アンケート、第2回アンケート、それからオープンハウス、それらが終わった段階で、それらを踏まえまして、「中間とりまとめ」というものを昨年の4月に出しております。平成22年12月より計画段階評価の試行に着手し意見を伺いながら、対策案の検討を進めてきました。今般、以下のとおりとりまとめるという事で、この中間的なその段階でのとりまとめとして公表をさせていただいております。

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を有効利用する案が有効であると考えられる。一方で、一部地域において環境・景観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。

2枚後ろに、こういったところがあるかと思いますが、これは「中間とりまとめ」をとりまとめるにあたっての資料でございます。第2回アンケートで地域の方々の意見を受けた結果という事で、質問が2つあったかと思いますが、その質問毎に意見をとりまとめたものがこちらでございます。質問の1、課題を解決するための目標として3つ選んでくださいというのがありましたが、それとしましては、各地域ともに「災害時の代替路確保」を重要だとしている。また、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。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ございます。また、対策案について、質問の2でお聞きしましたが、それらについては、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を有効利用する案に対する意見が多かった一方、一部地域では、案の3、国道141号（一般道）を改良する案を強く望む意見もあったと

いう事で意見をとりまとめている。

1枚前に戻っていただくと、先程、課題を解決するための目標として、こういったものが重要だというものが取りまとめられまして、それらの各々の項目について、アンケートで示した具体的な効果でございますけれど、こういったものを比較しておりますので、その比較・検討の結果、先ほどの「中間とりまとめ」、前のページですね、こちらのほうがとりまとめられたというものでございます。これが昨年の4月に行ったものでございます。この「中間とりまとめ」の中では、一番最後のところですが、「追加的なコミュニケーション活動を実施したうえで」、という事も言われております。これを受けまして、21ページですが、昨年の7月8日に長野県南牧村で意見交換会を実施した所でございます。

こちらが、7月8日に実施しました意見交換会の概要でございます。長野県の南牧村で実施いたしました。意見交換会に出ていただいた方は、各市町村長の代表の方、それから住民、各分野の代表12名で実施しております。司会進行というか、コーディネーターとして、井上赫郎先生というコーディネーターの先生にお願いして、意見をその場で12名の方々からいただいたというものでございます。こちらは、ちょっと細かいですが、コーディネーターをお願いした井上先生のレポートでございます。当日の意見交換会の中では、「環境・景観の保全」についてという事と「旧清里有料道路の活用について」という2点のテーマにつきまして、掘り下げて意見をいただいたというものでございます。

その7月に行いました意見交換会を受けまして、再度、関東地方小委員会を実施しました。それがこの時のものでございます。10月4日に関東地方小委員会を実施しました。その中で、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。南麓地域では整備しないほうがいいのではないかと、という意見、あと、旧清里有料道路は使うのが危ないのではないかと、というご意見が多くあった事から、案の1、全区間で新たに道路を整備する案を改良し、清里高原の南側のルートを含めて検討するワーキンググループを設置すべきとの委員長からの提案をいただきました。これによりまして、今日ご説明するこのルート帯（案）ですが、こちらのほうを具体的に検討するワーキングが設置されるという事に至った訳でございます。

これがその後、先程は10月4日でしたが、その後、11月21日に開かれましたワーキンググループでございます。ワーキンググループは、先程の話でいきますと、清里高原の南側を通るルートを検討するワーキングを設置しなさいというのが提案でしたので、ワ

ーキンググループの目的としましては、山梨県内区間、県境に近い長野県内区間の一部区間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ワーキングとして実施をしております。第1回目は11月21日に実施をしております。

「参加者」と書いてありますが、これがワーキングのメンバーでございます。いずれも小委員会の中の学識経験者から選ばれた3名の方々でございます。このワーキンググループでは、ルートを具体的に検討するという事がワーキングの目的ですので、そのルートを検討する際に必要となる基本的な事項をまずはまとめようという事で、まとめたものがこのペーパーでございます。下に、ルート帯（案）の考え方、それから連結可能位置、インターチェンジの考え方、考え方をここでまとめて、これに基づいてルート帯を決めていきたいと思いますという流れです。これを決めるにあたっては、第2回アンケート、それから地元自治体の意見、これらを元に整理し、そこからルート帯の考え方と連結可能位置の考え方というものを出してルートの検討に入ったというものでございます。

これが具体的なルート帯（案）、連結可能位置（案）でございます。この青い幅がA案という事で、清里高原の南側を通るルート。B案というのがもう1本ありまして、これが緑色のほう、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事で、2つの案をこちらで提示しております。この幅は約1kmでございます。ルートを検討する際には幅が狭ければ狭いほど、より正確な議論というものができるのですが、かなり計画の早い段階ですので、具体的な地形の測量ですとか、地質関係の調査ですとか、他のいろいろな調査というものを現地に入って行っている訳では無く、文献等で調べて実施をしている。よって、最終的にルートが決まる時には、詳細な検討をした後に決まってくるので、多少ぶれるでしょう。そのぶれる幅も考えて、かつ、なるべく議論がしやすいように幅を狭くという事で、概ね1kmの幅でルート帯というものを示しております。

こちらのほうは資料の中に入っておりますけれども、ルート帯が長坂インターチェンジの少し北側から出てきております。こちらのほうについて詳しく理由を説明させていただきたいと思います。中部横断自動車道は、冒頭申し上げましたように、新車名のほうから、静岡のほうから北側に向かってまいります。ご存じのように、双葉ジャンクションで中央自動車道にぶつかってきます。これが中央道、これがJR小海線です。これが長野県境。八ヶ岳、金ヶ岳、茅ヶ岳、こちらが甲斐駒ですか、南アルプスのほうになります。この双葉ジャンクションで中部横断自動車道は中央道と接続して、そこから更に上信越道

に向かって行く訳ですが、その向かっていく際に通る所がこの野辺山付近で県境を渡って行きます。それで、この野辺山付近と双葉ジャンクションをどのように結ぶかという議論になります。こちら側が八ヶ岳という山地部があります。こちら側には金ヶ岳、茅ヶ岳を中心とした山地部があるという事で、これらの山地形の中へ道路構造として入る（計画する）のはかなり不利な構造となるという事で、これらの山地部を避けた形で野辺山に向かってくるのが妥当と判断しております。もう1つは、標高の考え方でございます。双葉ジャンクションは標高が350m、野辺山付近は1,360mございますので、約1,000mの標高差を上ってこないで野辺山には辿り着けないという事になります。この標高差1,000mを上ってくる際に、中央道がご存じのように甲府方面から小淵沢方面に向かってずっと上り坂で上ってまいります。この中央道で一度上って、そこから分岐をさせてあげるといふ考え方をとっております。具体的には、長坂インターチェンジが720mでございます。双葉ジャンクションから長坂まで370mを中央道で標高を稼いで、この野辺山に距離として一番近い所で中央道と接続してあげるといふ事が、道路構造的にも道路コスト的にも最も有利と判断をしまして、長坂インターチェンジの若干北側から分岐させるルート案を示させていただいたところでございます。

そういった形でルート帯を設定した訳ですが、そのルート帯の設定の仕方につきまして、もう少し詳しく説明をさせていただきます。ルート帯としましては、土地利用への配慮という事で住宅地ですとか別荘地、それらについてなるべく避ける形、影響を少なくする形で配置をさせていただきます。また、自然環境という事で、JR小海線から北側は希少な動植物が多い国定公園また、鳥獣保護区にも設定されておりますので、そちらのほうを避ける形でルートを設定しております。また、観光地へのアクセスに配慮という事で、JR清里駅、清里周辺の観光地へのアクセスというものも考慮して検討を進めております。また、野辺山には宇宙電波天文台がございます。この宇宙電波天文台の半径1kmにつきましてはルートが設定できない事になりますので、こちらの方をも避けるという事で、結果としてこのような形のルート帯を提案させていただいたものでございます。

こちらは似たような絵になりますが、連結可能位置を示したものでございます。連結可能位置は、高速道路ですのでインターチェンジでございますが、そのインターチェンジを設置できる位置はこの辺ですという事を示させていただいたものがこちらでございます。A案、B案ともに、国道141号、またはレインボーラインという事で、ここ、それから

A案の場合には一般県道の清里須玉線、B案の場合には国道141号という事で、この赤いぼやんとした丸の部分、これが連結可能位置として設定したものでございます。インターチェンジにつきましては、まだ具体的にどの位置に設置するというのは決まっておりますけれども、小委員会の中でも観光地等へのアクセスというものも検討として考慮すべきという旨の発言があり、そのアクセスの方法の違い等も含めてルート帯として提案をさせていただいたというものでございます。また、先ほど申し上げましたA案、B案、2つの案について、各々わかる範囲で比較表をしております。違いとしましては、主要な観光地間の連携向上という事で、JR清里駅までのアクセスが、A案は10分、B案は5分という事で、そここの部分が違う。また、費用につきましても、A案が1,700億円から1,900億円、B案が1,600億円から1,800億円という事で、そのようなデータを示させていただいています。違いとしましては、この部分とこの部分が大きな違いという事でございます。

これらのルート帯案につきまして、ワーキンググループで議論をさせていただいて、「委員からの主な意見等」とありますが、最終的な意見としてこのような形で意見が出たという事をとりまとめたものでございます。中央道への接続箇所は長坂付近とすることで了承。今後のワーキングでは事務局提案のA、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。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ようなご意見をいただいております。これが第1回ワーキングで実施した内容でございまして、これらを受けまして、今現在の地元説明会でこのルートについて説明をさせていただいているという流れでございます。

第2回ワーキングとしまして、こちらは実際に現地に調査に来ていただきました。今年に入ってからですが、1月12日に現地調査という事でワーキンググループのメンバーの方に実際に来ていただきました。これがその時のルートでございます。甲府駅で集合して、中央道をずっと上ってきまして、小淵沢で下りて、レインボーラインを通りまして、八ヶ岳高原大橋、それから清泉寮等、また、長野県内に入りまして、長野県の野辺山付近からずっと下へ下りてきまして、清里湖の周辺、弘法坂を下りまして、大泉、高根の集落等を見ていただいて帰途についたというものでございます。

当日は、非常に天気も良く、富士山、南アルプス、八ヶ岳等の眺望も十分確認できた

ころでございます。

こちらも同様でございます。夕方ですが、15時半ぐらいですか、大泉支所の屋上に上りまして、そこからの眺望等も確認をしております。ここで報道機関への公開を行ってございます。以上が資料でございます。

先程の第1回ワーキング、第2回ワーキングを踏まえまして、現在、地元説明会を行っているという流れです。大きな流れとしては、アンケートを実施して、「中間とりまとめ」を行い、意見交換会を行い、ワーキングを設置しなさいという事があって、山梨県内のルートを検討するワーキングを今実施していて、その中の第1回、第2回が終わって地元説明会を今行っているというものでございます。今後、これから、今日いただいた意見も含めまして、それら意見を第3回ワーキングに報告をさせていただいて最終的なとりまとめというものを行っていきたいというのが予定でございます。資料は以上でございます。

ここで、これまでの多くいただいていたご意見、ご質問について簡単に説明をさせていただきたいのですが、必要性について、多くのご意見をいただいております。

私どもとしましては、第2回アンケートを実施しまして、「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」、「現道の走行性・安全性の向上」、「災害時の代替路確保」という目標が重要だというご意見を多数いただいた所でございます。それらを受けて、高速道路の整備が有効とした「中間とりまとめ」が出されたものでございますけれど、まさにこれらが必要性だと考えている所でございます。また、県、市等の自治体からも、災害時の代替路や広域的な迂回路としての機能、佐久地方や北関東を含めた広域的観光ネットワークの形成による地域振興、通過交通と地域交通が分別され交通渋滞、交通事故の減少、それらを期待する、必要性に関わる要望を多数いただいております。それらについても私どもとしましては必要性だと認識をしております。また、全国的なネットワークの中でも、この中部横断自動車道の必要性というものが期待されている所でございます。こちらを見ていただきます。これが中部横断自動車道です。東名道、中央道、上信越道を結びまして、縦に結ぶのが中部横断自動車道ですが、このオレンジ色の線、こちらのほう、北関東道ですとかそういったものと組み合わせられて、首都圏を環状に結ぶ道路という位置付けを造る、そういったネットワークを造ることができます。

これによりまして、例えば首都直下型地震での首都圏の被災、また、東海沖地震による駿河湾をはじめとしたこちら側の被災、こういったものの場合に東名筋1本で対応すると

いう事よりも、こういった環状道路があることによりまして、東名（高速）道が駄目になった場合でも、中京圏、首都圏を結んで、首都圏の災害復旧、被災の支援、そういったものに効果を発揮するという意味で、全国のネットワークとしては非常に重要なネットワークだと認識をしているところでございます。以上が、私どものほうからのご説明でございます。

この後、ファシリテーターさんのほうにお願いをしまして皆様からのご意見、ご質問を賜るという形になってまいります。ここで、主催者側の私どものほうから1点お願いでございます。これまで10回、実施してまいりました。その中には非常に多様な意見がございます。賛成の方もおられれば、反対の方もおられます。意見を言わないで自分は意見はまだ持っていないけども、人の意見をじっくり聞きたいという事で来られている方もおります。いろんなお考えをお持ちの方がおられると思います。そこでお願いですが、先程、司会からも言いましたけれども、誹謗・中傷、やじ、そういったものは行わないでください。（本説明会の）主旨としましては、皆さんの広く多様なご意見を賜るというのが主旨でございますので、誹謗・中傷で会の運営が、目的が達成されないという事が無いよう、そのような行為を慎んでいただけますよう、よろしくお願いしたいと思います。私のほうからは以上でございます。

○司会

それでは、ただいまより質疑応答・意見聴取の場に移らせていただきます。

冒頭、皆様にもご説明させていただきましたが、ここから先の司会進行につきましては外部のファシリテーターの方にお願いをしたいと思います。参加者の皆様、よろしいでしょうか。——それでは、よろしくお願いいたします。

○ファシリテーター

皆様、こんにちは。私は、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で教員をしております箕浦一哉と申します。どうぞよろしくお願いいたします。今日、11回目の地元説明会という事ですけれども、その11回のうちの5回担当させていただいております。今日、5回目、これまでに4回担当させていただきました。今日が最後という事になります。貴重な機会ですので、できるだけ皆様のご質問、

ご意見を幅広くいただけるように進行を務めてまいりたいと思いますので、ご協力をよろしくお願い申し上げます。最初に、この11回の会なんですから、それぞれ独立した会として行われておりまして、今日初めてご参加の方も沢山いらっしゃると思います。それから何回かこの場にいらっしゃるという方もいらっしゃると思います。今日は特に最後の機会という事で、最後にぜひこういう事を要望したいとか、質問したいと思いの方もいらっしゃると思うんです。一方ではじめての方もいらっしゃるという中で、この機会を十分有効な形にしていきたいな、と思うんですけれども、できましたらできるだけ最初のほう、90分の時間帯の中の最初のほうは、今まで発言の機会の無かった方ですね、特にはじめて来られて、今日はじめて説明を聞いて確認をしたいことがある、質問をしたいことがあるという方をできるだけ優先させていただきたいと思いますので、フロアのご参加の皆様もそのようにご配慮いただければありがたいと思います。そのうえで、どうしてもやはり最後の機会だからとお考えの方もいらっしゃると思います。そういう方の発言を妨げようという意図はございませんので、ただ、お互いにご配慮いただきますように是非、よろしくお願いしたいと思います。90分という事ですので、今2時50分でございますので、4時20分を目処として進めて行きたいと思いますので、当初の終了時間よりも延びますけれどもご理解いただきますようお願いいたします。

ご発言いただく場合、これまでずっと同じようなルールでやってきておりますけれど、地区とお名前を最初に述べていただいて、それからご質問やご意見をご発言いただくというふうに進めてきております。発言に責任を持っていただくという事で参加者の方からご提案がありまして、そのように今までも進めて来ておりますので、今日もそのように進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。——それでは、そのように進めさせていただきます。あと、できるだけ発言は短目に、要点を絞ってご発言いただきたいと思うんですけれども、できるだけ沢山の方のご発言の機会を確保したいと思うんですけれど、短ければ短いほど有り難いのですが、3分というところを上限目安とさせていただきます、あらで時間を測っていただきまして、3分経ちましたら「ベル」を鳴らすという形で時間の管理をさせていただきたいと思います。ここもご了承いただければと思います。よろしくお願い申し上げます。それでは、前置きがちょっと長くなりましたけれども、進めてまいりたいと思います。よろしくお願い申し上げます。それでは、ご質問やご意見をお持ちの方は挙手をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。では、最初に手が挙がりましたので、

お願いしたいと思います。

○住民

大八田のカミヤです。今日で10回目の説明会の参加になるのですが、どうも僕は頭が悪くて、何遍も何遍も質問してしまう事も多くて、すみません。

○ファシリテーター

手短かにお願いします。

○住民

はいはい、3分ね。16ページを皆さん見てください。これ、第2回目のアンケート用紙ですが、このアンケート用紙を見て、おかしいと思ったことはないでしょうか。この中で、質問第1として、①から⑨の項目で3つ選ぶことになっています。この中で完全に高速道路が嫌だというのは、環境・景観保全だけです。3つ選んだらどうなるでしょうか。3つのうち、1つしか高速道路は要らないという事にならないという事になったら、あと2つを選んだら、2対1で高速道路に賛成じゃないでしょうか。それで、質問2の所ですね。質問2で、案①、案②、案③とあって、全区間で新たに高速道路を新設、旧清里有料道路、国道141号改良という事でなっているじゃないですか。これは、アンケートの回答用紙のほうにそのまま書いて、下に丸を付けてください。整備なしも含めて4つですね、書いて、丸を打ってくださいという事になれば簡単に数がわかりますよね、賛成、反対の。なぜこれが記述式になったのでしょうか。それと、このアンケートには、長坂～八千穂間アンケートとなっているのに、建設されている佐久市に多く配布されているのはなぜでしょう。これは僕が、頭が悪くてもちよっとおかしいなと思うアンケートだと思うんです。

ですので、できれば住民を入れたアンケート作りをしてもらって、長坂～八千穂間で本当に信を問うアンケートを実施してもらいたいと思うのですが、どうでしょうか。

○ファシリテーター

ありがとうございました。沢山参加されている方を最初当ててしまいましたが、アンケートの方法に関するご質問で、賛否を問うようなアンケートをなぜしなかったのかという

事と、住民を入れた新たなアンケートをしたほうがいいのかというご意見、質問とご意見。

○住民

アンケートがおかしいかを聞いてみてください。

○ファシリテーター

アンケートの方法に問題あるのではないかとこの事について、お答えいただきたいと思いますが、お願いします。

○説明者

この前も、このアンケートにつきましては、数で整理をするべきではないかと、やり方がおかしいのではないかとこのご意見を多数賜っている所は事実でございます。アンケートの数で、何で集計しないのかという事につきましては、小委員会の中でも議論はさせていただいております。その議論の中では、こういった種類のアンケートでは母集団が非常に捉え切れていないという事で、趣旨からして積極的に数で議論するという事では無くて、賛成、反対、そういった数の大小というのはむしろ積極的に止めたほうがいいのかというご意見になってございます。ただ、真剣に考えていただいた結果の意見ですので、心配や懸念の幅を知るうえでも非常に重要なアンケートの結果になっている。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間違いになるのではないかとこのような意見も出されまして、委員各位も確認をされて進んできている所でございます。

○ファシリテーター

今、お答えいただきましたけれども手が挙がって……では、お願いします。

○住民

高根町のオサダです。今、小林さんがお答えになった事はおかしいと思うんですね。そもそもアンケートを取る——私、何度かこの場でお話をしましたが、アンケートを取るというのは、同じ質問をする事によって比較できる意見を集めるという事ですよ。

ですから、回答を定型化する事で意見を明確にする、この視点がこのアンケートに無いという事はアンケートになっていないという事だと思うんです。定型化すれば答えは必ず数量化されます。数量化される事がアンケートの最も重要な所です。これは私、何度か指摘をしました。ここには専門家、つまりこのアンケートを作った専門家がいますはずですけども、まず1点は、専門家は誰ですか。小委員会の中の専門家、アンケートに関する専門家が必要ですけど、専門家が誰か。統計的な手法は誰がやったのか。そこを伺いたいと思うんです。それから、回収が5%という所なんです。5%。95%の人は捨て置かれている訳ですよ。つまり、200人で1人の意見を聞いているだけなんです。これは、先ほど母集団と言いましたが、難しい言葉を使われましたけども、要するに、皆さんの中で平均的にピックアップする、平均的な意見をピックアップ——賛成の人も反対の人もね、そういうピックアップのシステムが全然なっていないという事です。しかし、このデータを詳細に見てみると、アンケートのデータは全部国交省に載っていますから、国交省のホームページで見ると、国道141号の改修というのが半分いるんですよ、わずか5%の中で。という事は逆に言うと、仮に5%じゃなくて50%の人の意見を聞いたら、おそらく大半が国道141号を改修して欲しい、そういう意見だったという事を示しているんですね。これ、私は心理学者ですので、この手のアンケートについては熟知しております。少し関連する、それ以外の事をちょっと質問させてください。

ファシリテーターの箕浦先生にちょっとお願いですけども、3分で何かを言えるかという、この場というのは言いつ放しで、納得しない回答があるという事がしばしばあるので、やはりボールを返していただきたい。今の質問に対して納得しなかったら返していただきたい。それが1つですね。この地元説明会なんですけれども、意見だけをただ吸い上げる、そういうメッセージボーイとして残念ながら小林さんがいらっしゃる。小林さんの努力は大変評価しますが、そういう事が起こっている。吸い上げの方法に大きな問題があるのではないかとこの事ですね。国交省に都合のいいような吸い上げ方っていうのをどうしてもしちゃう。国交省側の強い意向で何かといたら国道141号の国道改修とか高規格化では無くてどうしても高速道路、そういう方向に引っ張っちゃう。そういうフィルターがどうもかかっている。

例えば、アンケート。アンケートを元にしてこの地元説明会がある訳ですから、アンケートはものすごく大事なんです。例えば、アンケートの中で国道141号……

○ファシリテーター

まとめていただけますか、すみません。

○住民

すみません。国道141号がなぜ消えたかという、そこを伺いたい。アンケートの中でなぜ消えたかということを伺いたいんですね。小林さんは全てを上伝えるって言うけども、その実態とか方法は一体何なのか。伝わっている事を我々住民は直接見て検証できるのか。例えば、委員会に上げる全てのレポートの資料、この公開を要求したいと思います。それがどのようにしたらできるのか。高い透明性とか、公共性とか、客観性という事を国交省自身が唱っている訳ですから、それは当然保証されて然るべきだろうと思うんですね。

私も実は、長年文部省関係の委員会の専門委員として……

○ファシリテーター

すみません、一旦まとめていただけますか。

○住民

はい。学術研究の審査をしてきました。問題が生じれば、事務局を連れて、直接当事者に聞き取り調査に出かけると。

○ファシリテーター

すみません、一旦切ってください。

○住民

はい。じゃあ、そこでいいですか。

○ファシリテーター

今ご質問いただいた部分に対するお答えをいただきたいと思いますが、お願いしますか。

○説明者

まず、国道141号の扱いでございますが、「中間とりまとめ」を出してください。

——この「中間とりまとめ」の中でとりまとめられたのは、高速道路の整備が有効であると考えられるという位置付けでございます。この元になったのが、2枚後ろ、こちらのほうで先ほど説明しましたように、地域の方々の意見を受けた結果という事で、第2回アンケートの中の質問の2の部分で、全区間で道路を整備する案、または旧清里有料道路を有効利用する案に対する意見が多かった。一部地域では国道141号を改良する案を強く求める声があったというふうになっています。質問の1、上のほうでございますけれど、その部分では、「災害時の代替路確保」が重要だと、これは共通している。各地域の実情として、この4つを重要とする意見があった。一部地域の地元住民からは、こちらが特に重要という意見があったという事で……

○住民

何%だったんですか。

○説明者

今現在、手元にはございませんけども……

○住民

非常に重要なあれですよ。つまり、この地元説明会の元になっているのがこのアンケートですよ。

○説明者

全て、この質問の1の中で、課題を解決するための目標として重要であったというのが集計されておりまして、それが公開をされております、ホームページの中ですね。

○住民

じゃあ、何でパーセンテージが出てこないのですか。

○説明者

今、すみません、このパワポの中にはちょっと入れてないという。

○住民

じゃあ、持っている資料で答えてください。

○説明者

前のページに戻ってください。——各々の重要とする意見に対して、これら各々の案について定量的なデータから、どの案が有効だという事を検討した結果、高速道路の整備が有効であるという結論に至ったという位置付けでございます。

○住民

国道141号が消えた理由は全然伺っていません。

○説明者

国道141号が消えたという事ではなくて、高速道路を整備する案が有効だという位置付けでございます。

○住民

国道141号の改修はどうなったのですか、住民の希望は。

○説明者

今回の中部横断自動車道の計画段階評価としては、高速道路として整備する案が有効であるという結論に至った訳でございます。国道141号が改良をしようとしないうという結論に至っている訳ではございません。国道141号は、弘法坂をはじめとした非常に急勾配な所もありますし、雨が降れば通行止めになる区間もございます。歩道が無くて、安全に道路を歩行者が通れないところもございます。事故が多い所もありますし、狭いところもある。それらの所については、道路として改修が必要だという事はあると思います。

○住民

では、どうしてアンケートの2回目に国道141号を入れたんですか。おかしいじゃないですか。論理的におかしいですよ。

○ファシリテーター

とりあえず、その所までのご回答をお願いします、一旦。

○説明者

国道141号は、第1回アンケートで他に考えられる対策はありますかという中で、国道号を改良すればいいという案が非常に多くいただきました。それを受けまして、国道141号を4車線に拡幅するという1つの対策案として提示したものがこの第3案でございます。

○ファシリテーター

一旦、ちょっと切らせてください。最初をお願いしたように、まずははじめて来られた方が確認したいご質問等もあると思いますので、最初、そういう話からお願いできればと思います。それでは、あちらの方、お願いします。

○住民

皆さん、こんにちは。私は須玉町在住のフジモリと申します。今日は、中部横断道の建設について、賛成の立場から意見を述べさせていただきたいなと思います。先ほどの話の中で、私、5%の人間じゃなくて95%のほうの人間でして、アンケートを出していません。私の周りの友達なんかみんなアンケートを出していないので、そういう人たちのヒアリングを聞くと、大方もう建設は決まっているんじゃないかというふうな話の中から、賛成の意見の人達というのはなかなかアンケートを出していないんじゃないのかなというふうに思います。私は、この須玉町の増富の出身でありまして、現在はこのふれあい館の近くの大蔵という所に住んでおります。この地元で電子機械産業に関わる町工場を営んでいます。父は他界しましたが、私たち兄弟を生まれ育った増富の環境の中で、農業一筋で生計を立てて育て上げてくれました。

私は、高校を卒業して、一部長野に生産拠点を置く大手の電機メーカーに就職しました。当時、山梨への帰省は国道141号線を使っていたら、約5時間位かけて往復してありました。今は中央道と長野道を連結しまして、2時間弱で往復ができるような環境の利便性を痛感しています。増富をはじめ、須玉町は非常に過疎地域であります。平成13年に増富で全国の植樹祭というのが開催されました。瑞牆山の麓のこの会場は、以前、山梨県が開発・造成した広大な農地だったんですね。そこで私の父は組合を設立して、この農地を借り受けて、白菜などの高原野菜の生産に長く取り組んで地域の発展に寄与してありました。生産物の流通は、大型車の通行が不可能な——この増富からですと、南部のほう、若神子方面、こちらの方面には大型車は通れなかったですね。そういう意味で、長野の松代の業者が川上、野辺山のほうを廻って全国に出荷してありました。父は、中部横断道の早期開通を強く望んでおりました。

植樹祭の開催にあたり、この農地が会場となり、再度大がかりな開発の話が持ち込まれた時に長年苦勞して開墾した野菜畑を手放さざるを得ないという事で、非常に父も悩んでおりました。しかし、これも地域の発展のためという事で受け入れ、植樹祭開催の推進にも力を入れていたようです。当時、増富のあの西小尾地区には、塩川以北は、先程申した通り、大型車の乗り入れができませんでした。植樹祭後は、皆様ご存じのとおり、瑞牆山の麓まで大型の観光バスが入るようになりまして、年に2万人以上の観光客がこの地域に訪れているという事です。

私も事業をやっております、長野・佐久方面の取引がありまして、ぜひ流通も考えて、また、地域の緊急医療等も考えて、ぜひ早期に中部横断道の建設が成立するようお願いしたいなと思ひまして、今日伺いました。ありがとうございました。

○ファシリテーター

ありがとうございました。質問ではなくてご意見という事でよろしいですね。

○住民

はい。

○ファシリテーター

それでは、お願いします。じゃあ、後ろの、そちらの……。お願いします。

○住民

私は高根町のイコマです。実は、前回、大泉の説明会にも出まして、そこではじめて質問させてもらった事、それから意見を言わせてもらった事、あるんですけども、ちょっとそこを繰り返したいんですが、小林さんの説明を伺っていますと、とにかく我々の意見を上に持ち上げると。つまり、ワーキンググループ、或いは関東小委員会ですか、そういう委員会に持ち上げるという事を言われるんですけど、果たしてじゃあ、そのワーキンググループの面々あるいは小委員会の面々、どういうふうにしてその人たちは選ばれたのか、或いは小林さんたちは選んだのか、その辺の根拠を示して欲しいという事を先にお願ひしました。と言いますのは、日本には環境問題であれ、或いはこういう道路建設問題であれ、専門家と言われる人たちは何千、何万といはずなんですよ。建築学会、あるいは土木学会をはじめとして。そういう人から、なぜこの僅かな人数の人間をあなた方は選んだのか。その辺の根拠、そこをまず明確にして欲しいという事をお願いしましたが、その辺の回答はどうでしょうか。そこをまず伺いたいんですが。

○ファシリテーター

ありがとうございました。ワーキンググループ、小委員会の人選に関するご質問でしたが、お答えいただけますでしょうか。

○説明者

関東地方小委員会の位置付けというペーパーがございます。この中で、今回の関東地方小委員会というのはここに位置しております、社会資本整備審議会の一部でございます。こちらのほうにつきましては、各事業についての評価をいただくという事で、各種の専門家の方をお願いをしております、各分野の大学の先生、石田先生は筑波大学の大学院のシステム情報工学の教授を務めております。その他、経済界、交通工学等の先生、観光学、それから社会経済学ですか、そういった先生方を選抜して構成をさせていただいている所でございます。

○住民

それは全く、先程のオサダさんに対する答えと同じように答えになっていないです。私が申し上げているのは、或いはお尋ねしたいのは、何千、何万という専門家の中から、どういう客観的な根拠を持ってその人たちを選んだのかという、その辺の明確な根拠をお尋ねしているんです。そこで、多分小林さんは答えないだろうと思ったものですから、私のほうで調べました。これは、国土交通省大臣官房人事課人事第三係、具体的に名前を言いましょう、サトウさんという方です、その方と電話でやりとりしまして、国土交通省だけでは無く全省庁に共通な審議会或いはこういう委員会、これの委員をどういうふうに選ぶのかというその根拠、これを教えて欲しい。明文化されているものがあるのだったら、それをファクスで送って欲しいという事で持って頼んで手に入れたものがあります。

それを私、実際見ましたところ、まず、これ、いちいち読んでいる訳にはいかないんです、どの文章を読んでみても、全く、いいようにあなた方は解釈して人選できるような、そういう文面になっています。「原則として」だとか「何々等」など、「等」というような言葉を補ってどうにでもあなた方は恣意的に解釈できる、そして人選できるような、そういう文言のあれになっているんですよ。だから、こういう中で……

○ファシリテーター

まとめてください。

○住民

わかりました。どうして今、小林さんが挙げられたような人を選んだのか、その根拠、具体的なものを教えてください。先ほどのオサダさんの質問に対して、具体的なパーセンテージ、何もあなたは言われなかった。それと全く同じです。具体的にお答えください。

○ファシリテーター

お答えをお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○説明者

今、私どものほうで回答できるのは、先ほどお話しした、有識者としての大学の先生と

して選出をさせていただいたという所でございます。今いただいたご意見につきまして、現在の社会資本整備審議会が道路部会長が指名している訳ですが、その関東地方小委員会のメンバーが不適切だというご意見だと捉えまして、それでご報告をさせていただきたいと思います。

○ファシリテーター

とりあえず一旦、この話を終わりにさせていただきます。また機会がありましたら、お願いしたいと思います。別の方、お願いしたいと思いますがいかがでしょうか。それでは、こちらの方。

○住民

須玉町の大蔵から来たシムラです。参加は、一昨々日の夜の津金以来2回目で、マイク持たせてもらったのは今日のはじめてです。私は、賛成しかねるという立場にいるんですけど、3分というその中身を言えませんので、この説明会のあり方についてちょっと聞きたい事があるんですけど、津金に行った時に「おやつ」と思ったのは、県の人、市役所の人、人が前に、今日もそうですけど説明者という札の前に座っていますよね。今日、あくまで主催は関東（甲府河川国道）事務所で、通知もそうになってチラシが配られていますよね。だから、県はともかくとして、市の皆さんは僕らのほうに座って、白倉市長がよく言っているように、景観が果たして守られるのか心配だと市長も言っていますよね。或いは、インターチェンジが2つ造れるのか心配だと言っている訳だから、こっから国交省の皆さんに質問したり確認したりして、それをワーキンググループの委員の皆さんに伝えるべきではないかと僕は思いました。百歩譲って、市からも意見を聞かれて回答しているんだ、推進だというんでしたら、支所長さんとやかくいう訳じゃ無いけど、もっと責任ある立場の人、端的に言えば、市長が来て説明者として座るのであれば、こういう意味で私は推進に賛成だと。津金の時にも支所長さんだったら、可哀想という大変ですけどもそういう立場にない訳ですから、職員の一人が答えられないような質問にまでかなり苦勞して答えていらっしやいました。やっぱり市長が来るべきだと思います。それから、議会でも推進の決議を、早期実現の決議を上げているようです。もしそうであれば、議長とか副議長が来て、こういう訳で早期推進を決議しましたと。こういう反対意見もあったけど、こうや

って決めましたという事を、そのために説明するんだったら、そこに来るべきじゃないですか。という事を今日は言いたいと思います。質問で言うと、これまで9回、今日は来て無いですから、9回のうち、市長なり副市長、或いは議長なり副議長さんが来た事が一回でもあるのかどうか。あれば教えてください。前回、8回、僕、行っていませんから。

それから、こういう並び方、進行の仕方を言ったのは国交省ですか。それとも三者で、三者が説明に立ちましようというように決めたのか。その2つだけ。反対の意見はちょっと言う時間がありませんから、次回に譲りたいと思います。

○ファシリテーター

ありがとうございます。主催者は国交省ですから、国交省の側からお答えいただくのと、もし市から答えていただけたところがありましたら答えていただこうと思いますが。お願いします。

○説明者

まず、1つ目でございますが、これまでの中で、市長、また副市長、議長、副議長がこの場に来たという事は、説明者側に立ったと——中におられたかどうかはわかりませんが、説明者側に立ったという事はございません。この並びというか、こちら側に座る者の決め方というのはまず、今日のルート帯のご説明をさせていただいて、様々な質問が出るでしょうと。そういった中でこういったルート帯のここはどの辺なんだとか、ここはどういう構造なのかという事は私ども事業者が——事業者とまだ決まった訳では無いんですが、予定されている者のほうから責任を持って答えますと。ただ、地域としてこれはどうなんだとか、地域の道路として考え方は県として、市としてどうなんだとか、例えば観光に市はどう寄与できているんだとか、そういった事については、私どもが答えるよりも、市、県の立場から答えていただいたほうがより適切ではないかという事を県さん、市さんと調整をしまして、このような並びを決めたというのが経緯でございます。

○ファシリテーター

ありがとうございました。市の方からコメントをいただければありがたいですが。

○説明者

建設部の深沢でございます。

ただ今、シムラさんとおっしゃいましたか、こういう重い席には市長が或いは副市長が出席するべきじゃないかという事ですけれども、確かに大変重い席ではありますけれども、こういったケースは私どもが責任を持って、市長の意を酌んでこの席に着いている訳ですから、何かご質問があれば、私から申し上げる事が市長の言葉だと理解していただいて結構だと思います。

○ファシリテーター

よろしいでしょうか。それでは他の方からお願いしたいと思いますが、こちらの女性の方。お願いします。

○住民

須玉のコシミズと申します。今日はじめて参加をさせていただきました。座って失礼します。大きなプロジェクトをやる時は、賛成や反対は絶対あると思います。いろんな意見があって、いい結果に繋がってくると本当に思っております。中部横断道のこの道を、私は、災害にも通じ、物流にも通じ、人々の交流にも通じ、この北杜の地を生かしてくれる可能性ある1つの窓口だと考えております。それには地元努力、工夫もちろん必要でしょうけれど、まず第1に、道は3.4kmを除いて1つの道が通じなければどうしようもないと思います。ジャンクションやインターチェンジをあちらこちらに付けていただくお願いもありますし、ルートも可能な限り意見を聞いていただいて一日も早い着工をお願いしたく思います。賛成です。

○ファシリテーター

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

ありがとうございました。それでは、青い上着の方、お願いします。

○住民

こんにちは。ちょっと風邪引いているので恐縮です。大泉の五町田の上で田んぼ3反歩を古老からお引き受けして10年、米作りをしています。3年前に亡くなりました。亡くなる前に美田はぜひ残してくれという事で400年来続いた、江戸時代から続いた田んぼをしっかりと守ってやってくれなと、こう言い残して亡くなりました。私、ちょうどこれでお約束の10年、今年で米作りを終えるかもしれません。そういう中で、実はこの美田と今回の高速道路との関係をつらつら考えるに、基本的にやっぱり反対しないといかんと、こういう事で思いまして質問させていただきます。基本的には、今回、北杜市民、大体この会を入れて2,000人が参画されていますが、見受けるところ、賛成、反対、かなり拮抗したりしております。こういった状況で、この会を終えてワーキンググループ、小委員会にあげられる。その課程で、かなり子孫代々禍根を残すような形で市が割れるんじゃないかというような感じもいたしております。これは、元をただと、やっぱり国、県、市、行政の計画の進め方に問題があるんじゃないかと。基本的には、理想のずれから来る透明・客観・合理性、公正性、こういったものが確保できなくて自己矛盾を起こしている。この辺が一番の大きな根本原因では無いかと。すなわち、あのアンケートにもありました、民意をしっかりと確認しないで独善的に今日の早期建設に邁進している。この辺が一番大きな根本原因であると。私はこう思っています。

それで、基本的に先ほどオサダさんから話がありましたけども、一番大きな問題というのは第2回のアンケートの民意が、アンケートを取った所、53%以上が賛成という回答だったんです。この回答をどこに処理して捨ててしまったのか。4つの答えを出したアンケートの中で3番目に載っていた訳です。この中にはアンケートを出さない方もおられます。出した人もいる。しかしながら、この第3案がなぜここに出ていたのか。出した以上責任を持って処理すべき。これが、全くといっていいほど、いつの間にか消えてしまった訳ですね。これをやっぱり怒っている訳です、私たちは。今、日本というのは民主主義の国ですね。当然、今の安倍政権もそういう事です。基本的に、私たちが賛成をして出した答え、これがいつの間にかすり替えられている。すり替える以前に、何か知らないう

ちに「没」にされている。それを「没」にして、4つの案、建設もしないという案も含めて4つでした。この案が4つとも消されて、ある日突然、去年の11月21日です、A、B案というのが出てきました。皆さん、これ、ご存じでしたか。変わった事さえ判らないんですよ。そしてそれが11月21日、突然出てきた。という事でこれについてはものすごく、これまた地元の人も怒っている訳ですよ。さっぱり判らんと。これの説明が全くなされていない。私どもは、国交省のワーキンググループ、小委員会、ここがたたき台として国交省が出した原案、それ以前の、国交省がなぜこういう案を消去した案を作ったのか、これの事務的な段階での事務局の案を出せと、こうお話をしています。これに対しては全く回答がありません。ぜひ資料を開示要求をいたしますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。それから、もうちょっと。

○ファシリテーター

すみません、一旦切っていただけますかね。一旦終わりにしていただいて、今のご質問、ご意見でお願いしたいと思います。

○住民

それじゃ、関連でまた。

○ファシリテーター

その計画の進め方に問題があるのではないか、民意を確認すべきという事は意見としてだと思いますけれど、ご質問という部分ございましたか。ご意見でよろしいですか。

○住民

質問で、回答は如何になっているか。それとなぜ消えたのか。

○ファシリテーター

なぜ消えたのかという所ですね。第2回アンケートの中のプロセスの所につきまして、ご説明いただけますでしょうか。

○説明者

「中間とりまとめ」——先程と同様の説明というか、回答でございます。先程、ご回答させていただいたつもりでございますけれど、こちらのほうが「中間とりまとめ」の段階で第2回アンケートを踏まえて「地域の方々の意見を受けた結果」という事でとりまとめたものでございます。この中で、課題を解決するための目標として、こういった目標が重要だという意見があったという中で、対策案については、案の1、案の2に対する意見が多かった。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があったということも議論させていただいています。前のページをお願いします。それぞれの重要な項目について、各々の対策案について比較・検討しております。その結果、案の1、案の2を基本的な方向性とする事が有効であるという結論に至ったというものでございます。ですので、先程、説明が途中で切れちゃいましたが、国道141号の改良案というのが現段階で全て無くなったという事ではなくて、案の1、案の2が有効という位置付けがなされているという事でご理解をしていただければと思います。

案の3、国道141号の改良は全く必要が無いのかという事は、そちらのほうには一切言及はしておりませんで、先程も申し上げましたように弘法坂をはじめとする、非常に険しい道路もあります。危ない所もあります。そういったものについては、一般道路の改修として必要な所は道路管理者である山梨県さんのほうで判断をされて実施をしていく所もあろうか、とは考えてございます。

○ファシリテーター

ちょっと今、すれ違いもあったような感じもしますので、先ほどの質問者の方に短目をお願いしたいと思います。

○住民

基本的に私どもの要求しているのは、国交省の事務局が作った原案、今のA、B案に置き替えた、その課程での事務局的なたたき台といいますか、なぜそこに国道141号の改良案が無くなったのか、落としたのか。それをどこの段階で誰が作ったデータに基づいてワーキンググループと小委員会が議論をし合ったのか、この辺が一番のポイントだと思っている訳です。ワーキンググループと小委員会は、基本的には成案的なものをあげられたも

ので議論しているんじゃないか。落とした段階、どこで落として、どういうふうにしたか。たたき台が作られたのか、その辺をきちっと教えていただきたいと思います。

○ファシリテーター

その部分のご回答は今、無かったですので、そのままお答えいただきたいと思います。

○説明者

小委員会で議論をしている資料については全て公開がされております。ホームページによって全て公開がなされております。その前段階の資料というのは、確かにラフな絵を描いたりとか、清書する前のラフなものというのは当然ありますが、それは、作業的な課程のものでしかなく、結果としてというか議論をする材料としましては、全てホームページで公開している資料、それ以外には無いという事です。

○住民

集計結果の元も、ですか。

○ファシリテーター

アンケートの話はちょっと……。

○住民

すみません、もう1点、今の関連です。

○ファシリテーター

あまり話は長くできないのですが、じゃあ一言だけお願いします。

○住民

基本的には、データというのは誰かが作る訳ですね。最初から今の原案が上に出されたんですか。どこかで、アンケートを取られた4案をどう処理したかという考え方とか、すり合わせだとか、そういう処理をした段階、時期、それと場所、関係者がいるはずで

ね。その辺はどうなのでしょう。

○ファシリテーター

内部的なプロセスだけ、どこで誰がどう判断して小委員会に出る案ができたのかという事について知りたいと整理して、そこだけお答えいただけますか。それで終わりにさせていただきます。

○説明者

当然、これだけの小委員会ですので、実施する前には上部機関ですとか、私どものほうでこんな進め方でどうだろうという事で調整をしながら進めております。ただ、それも内部での調整ですので、議論では無いです。議論した材料というのは全てホームページで公開されているというものでございます。

○ファシリテーター

とりあえず、一旦ここでこの話は終わりにさせていただきます。また機会があればお願いしたいと思いますが。では、前の眼鏡の方、お願いします。帽子かぶられた方。

○住民

大泉のウチダと申します。私は2〜3回ぐらい出席したんですけど、今日がはじめてです。1つ言わせていただきたいのは、一番最初から言っている地域の課題というのが、全く山梨側の地域の課題では無いからこういう問題が起きているんじゃないかと思うんですね。それで、私たちからすれば、地域の課題は国道141号の改良だと思うんです。あそこが一番危なくて、非常に私たちは不便をしています。先ほどの増富の方は、この高速ができて一体どこから乗るのかな、なんて、私もあまり増富には行ったことが無いんですが、昔行ったことがあります。それで、野菜を出荷するのは、高速道路を使うと結構高いものにつくんじゃないかというのが、私も個人事業をやっておりますので経費から考えると高速を使ってまで送るというのは非常に大変じゃないかなと思っています。

それで、地域の課題ですが、今こうやって説明会をして下さっているのは非常にありがたい事だと思います。今まで山梨側では全く説明がありませんでしたので多分、国交省さ

んが私たち住民の意見を聞いて説明会をして下さっているのだと思うんですね。でも、状況に応じてというか、ワーキンググループの時点で——長野側は高速を造ることにほとんど決まったと思います。今は山梨側を言っているのですから、山梨側の説明をして下さるべきだと思うんですけど、ずっとここ10回やっていらっしゃるのは全て、一番最初からというか、新ルートですけど、長野側の事を入れたものじゃないんでしょうか。それで、この「中間とりまとめ」でも、ここに出ています、ページ20ですが、一部地域の地元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。それから、質問2では、国道141号を改良する案を強く望む意見もあった。この一部地域というのは北杜市です。それを無視して、何を造ろうとしていらっしゃるんですか。以上です。

○ファシリテーター

ありがとうございます。ご意見でいいんでしょうか。ご質問……

○住民

要望でしょうか。

○ファシリテーター

地域の課題や必要性に関しては、山梨側の話では無いのではないかと、これはご意見でよろしいですか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

そういうようなご意見としていただきました。それでは他の方、お願いしたいと思います。こちら側の男性の方ですね。

○住民

武川町のナカヤマと申します。

ルートについて1つ質問をしたいんですが、確か、最初は八ヶ岳のパーキングエリアから小淵沢側から行くというようなルートが最初に示されたと思うんです。その後、これを示されたんですけど、私としてはもっと直線で造ったらどうかと。これは先ほど標高の加減で難しいという話をちょっと説明をされましたけども、どこか、須玉のインター付近から真っすぐに上がったほうが効率がいいのでは——工事費については少し高くなるかもしれないですけどそこら辺はどうなのかという事と、やはり私たち地元住民としましては、なぜこの高速道路を造って欲しいかという事は、災害が起きた時に、私たちにはどうにもならない時に、外部から如何に入ってもらえるか。東北の震災の時もそうでしたけど、やはり高速道路が一番先に有効に利用されていました。ですから、ぜひルートは何本にも造っていただく事が私たちの地域住民にとっては幸せです。それともう1つ、心臓とか頭の病気になった時に、いかに高度の病院に搬送できるかという事がネックになっております。今の現状では、県立中央病院とか山梨医大、それから北側に行くとか諏訪の日赤等がございますけど、この中部横断道路が開通する事によって、佐久の総合病院、現在新築して造っているようでございます。秋には完成するような事を聞いております。ぜひそういうふうな事で高度の救急の医療の専門医へ、いかに早く連れて行けるかという事をぜひお願いしたいと思います。

こういう事はやはり地域住民の、いろいろなことがございますけども、ここに住んでいる住民としては、何かあった時に活躍していただける道路をぜひ早く造って欲しいなと思います。以上です。

○ファシリテーター

ありがとうございます。後半は、災害、医療について有効なので早期に造って欲しいというご意見でよろしいですね。前半にご質問があったと思いますが、ルートがどうしてこのようになっているのかという事について、お願いします。

○説明者

冒頭もご説明させていただきましたが、標高の関係で、(双葉ジャンクションの標高) 350mから野辺山(の標高) 1,360mで1,000mの標高差を駆け上がるといった時に、長坂インターチェンジまで中央道を活用して370mの標高を稼いで、そこから

野辺山に一番近い所に結ぶという事が道路構造的、また道路コスト的にも一番有利という事で判断しまして、今回のこのルートを案として示させていただいた所でございます。

ご意見のように、国道141号から上ってくれば良いではないかというご意見は多数いただいております。そこについてはルートとして、道路構造的にできないという事ではございません。それは造れば——造ればというか、設計はできるというんですか、当然、途中、9%を超えるような非常に厳しい坂の部分もあります。そういった所は若干バイパスを——バイパスというか、そういった坂を上る時には少し「ぐねぐね」させながら上ってくるというような設計をする事もできますが、やはり、そこは同じ高速道路がここで並行して同じ向きに走るという事の不合理さと、あとは経済性、道路コストの経済性から一番直近に付けるという事。それから、あとは甲府方、それから諏訪方、両方からのアクセスに優れるという観点から、長坂で分岐をさせるという事を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。それでは、前のそちらの方、お願いします。

○住民

すみません、あと10分位になったので慌てて手を挙げましたけれど、この貴重な時間で、清里の住民です。2回目の発言になります。まず皆さん、反対している人達、やっぱり具体的に見えた事によって、これは人ごとでは無いのではないかと——僕もそうなんです。清里の全くルート帯のピンクの中に入っております。それで、本当に最初は他人事だと思っていましたけれど、これは何か自分達の思いを伝えなければいけないと思ってこの会にも参加して、また指名していただきましたので発言しますが、本来、この中部横断道というのは建設ありきで進んでいるというふうにしかならないんです。具体化してくる時に、市民に、当事者に伝えられる事がはっきりしてきた時に、やはり賛成か反対かというのを述べると思うんです。反対する人は、やっぱり他人事では無い。賛成する人達は自分には不利益なことは無いと判断するんです。自分の家の横を10mなり20mの高速道路が通った時に、そこにあなたは住んでいますか。もし自分の敷地内を通るときに売って、そこにまた住み続けますか。もしかして補償が十分なされなくてもそれでオーケーですか、と申し上げたいんです。自分の事として考えて欲しい、捉えて欲しいと思い

ます。僕、美術の仕事をしておりますので、この環境というのはとっても大事なんです。30年前に清里に引っ越して来ました移住者です。新住民かどうか判りません。移住者です。好きで清里に住み始めました。今から先、今まで住んでいた時期よりも先のほうが短いと思いますけれど、やっぱり気持ち良く地元の人達と交流しながら住み続けたいんです。二十数年前に、バブルの頃にリゾートマンション問題が起きました。この時でも地元が割れました。とっても不愉快だったです。そういう経験をしていますので、国交省の人も、市側、白倉市長も、北杜市憲章で唱っていますね、最初に。守り育てましょう。それは何ですか。景色です。それを、負荷が無いと言いながら確実にダメージを与えてしまうんです。それを本当にちゃんと肝に据えて発言しているのか。個人の名指しは嫌ですけども、北杜市の市長も、それから浅川議長も、自分の家の横を通った時にどうするでしょうかね。自分の家の横は通らないからいいじゃないか、という意見を言っているような気がして、しょうがないんです。自分の事として発言して欲しいと思います。

質問がございます。今までは意見として申し上げましたが、今日で最後になりますね、地元説明会。——すみません、あと、じゃあ30秒ほど。この意見を聴取するのが今日までになっています。ホームページでも今日までになっています。それで、僕、慌ててみんなに知らしめしたら、どんどんエールも送ってくれますし、国交省のホームページに投稿しているようですけど、これがいつまで続けてもらえるのか。若しくはワーキンググループのこれからのスケジュールがどうなっているかというのを公開し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。前半はご意見という事で、最後の所、意見はいつまで聞いてもらえるのかという事と、今後のスケジュールという所についてお答えをお願いしたいと思います。

○説明者

ご意見を賜る期間としましては、開催期間中という形で表現をさせていただいております。ですので、開催期間中という事で今日までという事ですが、郵送ですかそういったものもございますので、そういったものは考慮しまして……

○住民

抽象的な、そういったものとか、等とかいう言い方をしないで。

○説明者

ファクス、それからメールにつきましては本日0時、24時というんですかね、24時で一旦切って集計をしようと思っていました。紙については、郵送で届けられるものもあると考えていますので、来週の月曜日に届いたものは有効にしようと考えてございました。

○住民

そのフォーマットはもう今夜限り、受付のページが無くなるという事でしょうか。

○説明者

ホームページそのもののページはそのままになっていますが、投稿というか何というか、投稿された日付はこちらで判りますので、そこで集計を、そこは一応ルールとしてそうしようという事で決めておりました。それが開催期間中という事で公表させていただいています。

○住民

やっとコミュニケーションが始まったような、そういうすばらしいチャンスをいただいているんです。そういうふうには切らないでください。

○ファシリテーター

延長の要望があったという事で、それは聞いていただきたいと思います。それでは、その他でお願いしたいと思います。じゃあ、前の方、お願いします。先程のご発言で、あと10分とおっしゃいましたが、4時20分目処で進めていますので、まだ30分ほどございます。よろしくお願いします。

○住民

須玉のミヤザキです。5%の、アンケートで出したほうの反対の立場の者ですが、増富

の方が、高速道路は活性化に貢献すると。私、須玉に住む者として、とても信じられないですね。現に須玉町は北杜市の中でも新しく移住される方が一番少ないと私は認識しています。そういう中、また高速道路が出て、ますます通過の人が多くなった中で、どうやって北杜市の中の須玉町の人口を増やせるか、私はとても疑問に思います。現に増富のその方も大蔵に移住されているという事がそれを物語っているような気がします。ちょっとこれは失礼な言い方かもしれませんが。

それで、説明者の小林さんに聞くんですが、小林さんは、夏場、弘法坂通って清里へ行ったことありますか。——まあいいや、まとめて……。私は夏場だけ清里のほうへ行っているんですが、その時に弘法坂が渋滞するのは工事、若しくは大型トラックがのろのろ動いている時は後続の車が渋滞します。それは致し方ない事です。そういう中で、国交省のこのバラ色の、高速道路のいろいろ言っている中で、災害時の代替等の話もありました。だけど、現実は今、雪による高速道路の通行止め、毎日ですよ。今年は特に雪が多いから、それでもって代替になるのかという疑問と、そして今、東日本大震災で常磐道だか、あれ、未だに確か通行止めですよ。だから、高速道路だって絶対地震に強いとは言えない訳ですよ。阪神もご覧のとおり、ああやって橋脚が倒れて高速道路が崩壊していますよね。そういう事からも、そういう代替ルートとして確実なものかどうか、そこが私としてはそのまま信用できないと。ですから、国道141号の拡幅で、より利便性を高める工事によって国交省はそういう事もするつもりがあるとは思いますが、これ以上、高速道路に使わないで、せめて復興財源のほうに使ってください。私はそんなふうに思います。我々は所得税から今年の1月からとられています。

それから、最後に質問。今までは要望というか、最後に質問ですが、このルートをね、中部横断道、開通する事によって、昔あったキャッチフレーズ、君は日本海を見たいか、太平洋をどうかというのがあったんですね。だいぶん前の事です。その時に果たして日本海を見るために何分、今の長野道を通して、信越道のあそこのジャンクションから妙高を通して行く、何分違いますか。

○住民

1分。

○住民

1分ですか。そうですか。私は、はっきり言って、向こうのほうに、新潟のほうにしょっちゅう行くんですよ。そうすると、約3時間半。須玉インターから名立インターまで約3時間半なんです。それがじゃあ3時間31分？ そんな道路要りません、私は。ぜひ考え直してください。以上です。

○ファシリテーター

今の短縮効果はお答えいただいたほうがいいですか。

○住民

はい。

○ファシリテーター

短縮効果ですね、時間、実際のどのくらい、日本海側までどうなるかという事、お答えいただけますか。

○説明者

すみません、ちょっと今、手元にデータが無いのであれですが……

○住民

じゃあ私たちのデータ……。

○説明者

いやいや、それは、ホームページのほうで確認はとれますが、ちょっと探して、終わりまでには答えたいと思います。

○ファシリテーター

それでは、別の方、お願いしたいと思います。そちらの方、お願いします。

○住民

私、須玉町のナカダと申します。今回の中部横断自動車道を早期に完成をしてもらいたいと思います。それは北杜市の活性化になる訳です。今は皆さん方、北杜市がどうなっている状態かという事がよくわかっていますかね。このままだったら、北杜市は本当に沈没してしまいます。実際に、これからの子供たちのためにこの町を良くするためにはどうするかという事を真剣に考えてもらいたい。ここにもございますように、16ページにもその目標があります。その目標に向かって、先程も出しましたが、観光にもいいし、そしてもう1つは企業誘致によって若者を定着させる事ができる。農業も、第6次農業が産業として発展する事もできる訳です。そのためには絶対に、この道路を造らなければならないと私は思っております。国道141号線と言いますが、国道141号線は一般道路ですよ。短縮なんか絶対できません。ここには大型自動車も行くし、子供達が通うし、自転車で通学する人達もいます。そういう状況の中で、時間を短縮して地域を良くしようなんていう事は考えられません。そこで、この中央道を早く完成してもらうという事で、私は（平成）8年の時にこの協議会を作りまして、一生懸命、早く造っててもらえば良かったんですがなかなか造らなくて、今の現状でございます。そのために、このAとBが今、出ておりますが、どれを造るにしても最も自然環境を破壊しなくて造ってもらうように努力をしてもらいたいと思います。ぜひ一つ、よろしくお願いをしたいと思います。

そして、いつ頃仕上がりますか。いつ事。造ってから、いつ仕上がるかという事。もう1つは、インターチェンジをどこへ造るかによって、この北杜市の整備も確立される訳でございます。そのためにそのインターチェンジの問題、それを国道141号線にしっかり繋ぐ。悪い所は国道141号線を直してもらう。

もう1つは、この地域の活性化を図るためにいろいろな事業をこれから展開していかねければなりません。そのためには住民の皆さん、企業の皆さん、観光している人達、多くの皆さん方が協力しながら、この北杜市を良くしようと真剣に考えなくては駄目なんです。私の家の前も道路が通っています。さっき言いましたが、道路が家の前を通れば反対するでしょう。私の家の前は道路が今、改修中です。庭をそっくりとられています。それでも地域のためだからと思って協力する訳ですよ。中央道の時もそうです。山もとられる、畑もとられるけれど、みんなが、地域が良くなるためには頑張ろうという事でやってきた訳です。そのために、ぜひインターチェンジを2カ所、最低でも2カ所、どこへ造るか。何

年に仕上がるかという事です。15年だ、20年だと、我々死んじゃいますよ。何ぼこんな所で理屈を言ったって仕方が無いです。将来の子供達のために、北杜市がどういうふうなこれから生きていくかその事を考えながら、少なくとも10年なり7～8年で仕上げるように努力をしてもらいたいと思います。よろしくお願いします。

○ファシリテーター

それでは、早く造って欲しいという事のご意見と、あと、ご質問としては完成時期とインターチェンジに関してありましたので、そこは答えいただけますでしょうか。

○説明者

まず、どれぐらいかかるのかという事でございますが、先程、一般的な道路事業の流れというのをご説明させていただきました。今現在、この計画段階評価という、この段階にあります。開通するのはここ、この部分で開通する事になります。今、計画段階評価がこの段階ですので、この次の段階というのは環境影響評価を実施する段階でございます。環境影響評価、概ねこれでだいたい、3年から5年かかってまいります。その後、事業着手という事でございます。このクラスの道路になりますと、事業そのものが約10年かかります。ただ、順々に進めるとかというやり方はあるかもしれませんが、一般的にこのクラスの道路になると10年ぐらいはかかるのかなと思います。ですので、今からいきますと13年から15年位してからの開通と、早くて、ですね。というのが一般的なスケジュール感だご理解いただければと思います。

それから、インターチェンジの話でございますけれど、インターチェンジにつきましては、今現在、A案、B案ともに国道141号、またはレインボーラインに1カ所、それからA案の場合には県道清里須玉線、B案の場合には国道141号という事で、ここが、インターチェンジが造る事ができる場所として示させていただいております。今回、多数の意見をいただいております。これらの意見を踏まえまして、今後、インターチェンジの位置等についても検討を進めていきたいと考えてございます。

○ファシリテーター

そちらの、今立たれた男性の方、お願いします。

○住民

大泉町のヨシヅカです。2012年の7月4日、小林さんと宮坂さんに実はお会いしております。その時、現北杜市議会議員の岡野さんと一緒に甲府の河川（国道）事務所に行きました。その時に、平成9年の時に、重要中継地点として長坂町という文言が入ったという事があったんですけど、その経緯についての議事録を提示して欲しいという話を差し上げました。そうしたら、小林さん、宮坂さん、いらっしゃったんですけど、今の所見つかっていませんと。探した上で、その経緯について説明しますというお話をいただいたのですが議事録は見つかったのでしょうか。

○ファシリテーター

お答えいただけますでしょうか。

○説明者

7月4日でしたかね。お話をいただいた後も、またその後も電話で、たしか岡野さんから質問をいただいたかと思いますが、上まで上げて探しております——おりますというか、探して、結果的に現段階では見つかっていないというのが事実でございます。

○住民

という事であれば、その決定時点の議事録が無いという事なので、重要中継地点として未だに長坂町が残っている根拠は新しく検討されて作られたんだと思いますね。標高差を稼ぐという。その議事録はいつの段階で作られていますか。ありますか。

○説明者

今回の議論につきましては、これを議論しました第1回ワーキング、去年の11月21日での第1回ワーキングの議事録がそれに該当するものかと思います。

○住民

事前に国交省内部で検討していると思うんですけど、その議事録はありますか。

○説明者

国交省内部で検討をしているのは、議事録としては残っておりません。

○住民

メモ等ありますか。

○説明者

メモ……。

○住民

実は、情報開示請求をするにあたって、メモも開示請求の対象になります。ですから、そこら辺のメモは用意されていますでしょうか。

○説明者

個人的なメモ等はあるかと思いますが、公式な議事録として残しているものは無いですね。

○住民

個人的なメモも開示請求の対象になります。

○説明者

それはあるかと思いますが、やりとりしている中で、ですね。

○住民

では、開示請求させていただきますので、その資料名を後で教えてください。それから、もう1点。——それはよろしいですか。

○説明者

個人の手帳の中に入っているものですか、そういったもので、資料名というの

は特にはございません。

○住民

じゃあ、それに関連する資料一切という形で請求すればよろしいですか。

○説明者

そこは請求者のご判断になりますが、私どものほうのそういった、開示請求等を担当する部署で検討させていただく事になると思います。

○住民

わかりました。あともう1点。

○ファシリテーター

手短にお願いします。

○住民

ええ。北杜市の方もいらっしゃるので質問したいと思います。多くの反対がある事を北杜市としては存じていらっしゃいますか。

○ファシリテーター

じゃあ、お答えいただけますでしょうか。

○説明者

では、北杜市からお答えをいたします。多くの反対者がいらっしゃるという事、これが多いのか少ないのか、私ども、それは判断が付きませんですね。少なからず反対者がいらっしゃるという事は承知をしております。

○住民

それでは、平成23年度北杜市観光協会第7回理事会、この中で、先日、市の課長のほ

うが、観光商工課の中田課長ですか、発言されていまして、市道路河川課より依頼があった、市議会へ観光協会から中部横断自動車道整備促進につきまして、その請願を出す事ができるか内々で打診がありました。というふうな議事が残っています。実際、そのような事をなさいましたか。

○ファシリテーター

お答えをお願いします。

○説明者

先日、というのはいつなんでしょうか。

○住民

平成24年1月30日の議事録に残っています。

○説明者

観光協会は私どもの部署と違いますから、ここではっきりとした事は申し上げられませんが……

○住民

市長の代理なんでしょう。

○説明者

いや、仮に市長がここにいたとしても、そんな事は判らんでしょう。それは冷静にお考えください。ですから、それは、はっきり言って詳細は今、この時点では承知しておりません。

○住民

この中で、中部横断自動車道、(北杜市道路)河川課より依頼があったと。依頼はしていないんですか、したんですか。

○説明者

当然、そんな依頼はしておりません。

○住民

していないという事ですか。

○説明者

はい。これはもう少し付け加えないと誤解を招くのかな。というのは、あの請願の形は——観光協会が請願を上げたという所に最終的に結びつくお話なんでしょうか。そうでなければ……

○住民

違います。そちらがそういう事をしたのか、という事です。

○説明者

そういう事実はございません。

○住民

事実は無い、という事でいいんですね。

○説明者

私は全く承知しておりません。

○住民

前任とかは無いんですか。その当時けもう〔道路〕河川課の管轄でいらっしやいました？

○説明者

そうですね。

○住民

もっとスムーズに進めるようにしなきゃだめだよ。やりとりばっかりじゃ。

○住民

短く聞いていますから。3分以内にやっています。

○説明者

いずれ、道路河川課は私ども建設部の一課ですから。そういう事で理解していただきたいと思います。

○住民

やっていないという事でよろしいですね。

○ファシリテーター

この話は終わりにしていただけますか。

○住民

ありがとうございました。

○ファシリテーター

それでは、他の方お願いしたいと思います。では、後ろの書類を上になげておられる方、お願いします。

○住民

東京からまいりましたオサダと申します。高根町のほうに山の家があります。先程、北杜市の活性化、という事に関連してお話したいと思います。多分、地元住民というか従来から土地をずっと守り続けていらっしやる方たちと移住して来た方たち、或いは私のように山梨二地域居住推進協議会のあれに乗ったように別荘を造っている者、その者達みんなが錯綜した中で、この道を造るという事での今回の話は、北杜市の活性化をみんなが望

んでいる話であって、決して対立しているものではないと考えています。というのは、北杜市が衰退の一途という事ですけれども、人口の推移というあるデータがありまして、25年の2月と平成21年の2月の数字によりますと、高根町、大泉町、それから長坂町は世帯数も人口も増加しております。それに反して白州町、武川町のほうは人口も大きく、106人とか103人というふうに減っています。増加してきているのは多分、新住民というふうに言われる居住者たちの問題が大きく入って来た事によって人口が増えている。その事に伴う経済効果、或いは活性化という事は、多分地元の方達もよくご存じの事だと思います。というのは、数日前、13日の日経新聞に、山梨県が1,000人雇用創出で定住促進のために31億円を13年度案の予算案に提出したというのが出ていました。という事は、もっと二地域の居住という別荘の人達とか、或いは定住者を増やそうという事が、その事が経済的にも効果があるという事を県自ら認めたうえで、それを更に推進していこうという話なんだと思います。そういう中で、対立する話としてでは無く、共に北杜市の活性化を願っているという事においては変わらないという認識に立った上でお話しすると、国道141号の問題というのは、先程、災害だとか病院の問題、いろいろ地元民ならではの要望というのがあるんですけれども、一方、高速道路が、先程おっしゃっていたように雪で、私が来た時も、須玉からその先は通行止めになっておりました。という事が再三ある中で、有効に活用でき、国道141号を拡幅したり、通りにくい所は自動車道化したりという改良に伴って、より効率的に良くなるという事は何も住民の人たちが対立する話では無く、より良い道選びをして行こうという山梨県側の地盤に則った意見だろうと考えております。そこで、質問は無いんですか、とおっしゃりたそうなので、これでおしまいにしますけれども、質問をしても、ほとんど有能な行政マン、官僚がはぐらかしているだけで質問する意味が無いと思いますので意見だけにさせていただきます。

○ファシリテーター

それでは、ご意見という事でまとめさせていただきます。お願いします。それでは、そちらの方、お願いします。——すみません、2回目になりますね。申し訳無いですが、別の方をお願いします。それでは、前の方、お願いします。

○住民

私は、南佐久からやってまいりましたヨダと申します。はじめて参加させていただきま
す。南佐久の皆さんの気持ちというのを訴える機会というのはなかなか無いという事で、
また、田舎の人達っていうのは、なかなかこういう集会で自分の意見を言う事が苦手な人
達も多くて、声なき声というのが非常にあるんですけど、それを今日は皆さんの前でいく
つか紹介したいと思いますのでよろしくお願い申し上げます。まずは、南佐久郡民の26,
000人の多くは賛成だと思います。それで、私がいろいろと意見を聞く中で、そもそも
アンケートなんて必要なのかと。追加的コミュニケーションなんて、それ何なんだ、つて
いう意見が非常に多いです。というのは、もう20年以上前から、これは地元の人達の本
当に悲願であって、早くとにかく造って欲しいという事で、この山間地に住む人達が本当
に切望している道路であります。そして、私の友達もそうなんですけど、命を落としてしまっ
た人達、沢山います。ここでいちいち紹介はしませんが、この20年、30年の中で、
本当にもう海尻だとか狭い道路、危険な道路、皆さんもご存じだと思いますけど、そうい
う所で命を落とした、或いは怪我をされた方も沢山おります。先程、国道141号改修の
問題もありましたけれど、通ってみて、片側が崖、片側が川で、これ以上もう、改修のし
ようが無い所が沢山ある訳です。特に南佐久のほうは沢山ある訳です。ですから、そうい
う所が本当にいつになっても直らなくて、危険な道路の中で生活をしている我々の気持ち
も酌んでいただきたいという事でございます。それから、地元の人達っていうのは、やは
り山を守って、畑を守って、森林を守って、水源の資源というものを守って、何十年も何
百年も生活している訳です。例えば、そういった森林資源が東京湾の埋め立てなんかでこ
の南佐久からも非常に出てくる訳です。そういった所で都会というものが形成されて、そ
していい人材というものもやはりこういう田舎から出て、都会というものを形成して、そ
れで立派に皆さんがそこで成功されて、例えばこの別荘を買われて住まわれている方も非
常に多いと思うんですけれども、意見の中としては、景観云々を言うのであれば、我々から
してみれば、山を切り刻んで建っている別荘が一番景観を壊しているという意見が非常に
多いんです。それは、都会の人たちもいるんですけども……

○ファシリテーター

一回切っていただいてよろしいですか。

○住民

はい、じゃあまた時間があれば。

○ファシリテーター

とりあえず今のは、ご意見、ご紹介という事でよろしいかと思います。では、前の方、お願いします。

○住民

大泉のニシオカです。もう殆ど説明会には出席をしました。小林さんは、高速道路でない住民の要求、目標は実現できないと、同じ事ばかり言うんですけど、もう多くの人から論破され尽くしていますね。1つだけ。医療の緊急搬送問題。これ、清里のお医者さんがね、山梨から佐久に行く事はほとんど無いと、こう言い切っていますよ。北杜市商工会のある方は、高速道路で観光客が増えるとは思えない。地元には長野県の企業と取引のある企業はほとんど無い。物流の分断による経済的障害は無いと、明確に言っております。なぜ現状と国交省の資料が分離しているのか。それは明らかな事は、もう住民の声を聞かないからです。直接聞かないから、こういう事になる訳ですね。既に開通した佐久の小諸～佐久南間の事業費、544億円、これは実に45年かけても6%から12%しか回収できない。結局、事業費の大半は税金負担。利用者も少ない、車も通らない、そういう高速道路が地域の活性化どころか、一層の地域経済の衰退と莫大な借金を子供達に残す。これは明らかだと思いますよ。こういう国交省のやり方はまさに暴走です。暴走というべきです。それを止めるのは、住民の参加と監視だと思いますね。

重大な事は、この資料でもそうですが答弁もそうですが、はじめに高速道路ありき、造りたいから造る、こういう姿勢で進められた今回の説明会、それが集落、地域の分断を生む危険性を私は非常に心配をしている。その責任を一体国交省はどう取るのかはつきりせい、と言いたい。今回のこの12回の説明、ものすごく重要で住民の創意と知恵を組み込んだ政策決定プロセスを構築する絶好のチャンスなんです。それは今後の日本に大きな影響を与えると自負を持っていいと思います。

最後になりますが、私は、今回の説明会で非常に感動した事があります。それは、今回の議論がまさに危機にある日本を住民の力で、知恵と力でどう立て直していくかという熱

い議論だったと私は思いますね。27年前と今日の時代は激変して、人口はどんどん激減します。高度成長期の幻を追っていると、君は太平洋を見たか、日本海を見たか、となりがね無いんですね。それらの先輩の方々のこれまでの努力や思いには深く敬意を表しますが、そして今後、力をあわせたいと思いますが、国交省や北杜市はその情熱や思いを妄に悪用していると私は思いますね。北杜市の姿勢は極めて重要、問題です。

最後になりますが、要請したいのは、直接議論ができないために、このワーキンググループとか小委員会の人がここに来なくて直接議論ができないため、直ちに合意づくりが難しいという致命的欠陥を無くすためにも、1つ、ワーキンググループとか委員会の方をここに呼んで一緒に議論をするか。そのための双方が協議をする事が重要だと思いますね。

2つ目、説明会を今後も継続をして、町ごと、部落ごとの説明会を繰り返す事の重要性を指摘しておきます。以上です。

○ファシリテーター

最後の要望はご意見でよろしいですね。——それではお願いします。もう時間があまりございませんけれどもお願いします。それでは、前の女性の方。

○住民

座らせていただきます。質問が2つあります。1つは、工事が決まってからの経済的な事ですが、1,800億円という膨大な費用がかかるとされていますが、これは北杜市ではとても負担できない金額ですし、当然国からの援助だと思うんですが、国交省として現在、非常に経済状態が厳しい中でこの金額がどういふふう負担されるのか。それから、笹子トンネルの事故以来、指摘がありましたけれど、建設以降の保全ですね。それにまた建設と同じ位の費用がかかるという話があらこちで聞かれます。その金額は、子供達に負担がかかる訳ですが、人口が今現在日本で減っておりますから、非常に税収という事は見込めないと思うんですね。それをどういふふう捻出する計画なのか。

この高速が建設された場合に、どれだけの稼働率があるのでしょうか。私、実は、笹子が通れなくなった時に、東京のほうから北の佐久のほうに抜けて、それから高崎に抜けたんですが、佐久のほうから延びている道路は、もう専用道路で、ほとんど通っていないんですよ。あんな高速道路で。すばらしい道路ができているにも関わらず、利用率が非常に

低い。この高速道路ができた場合に、どれだけの利用率を考えていらっしゃるのでしょうか。日本海に抜けるのであれば、現在、中央道から、ずうっと長野のほうを通って行く道ができていますし、2つもルートができていますね。その真ん中を走るこの高速道路が本当に必要なものなのでしょうか。その2つに関して、もう1つは、さっきもお話がありましたけれど、長坂の近辺というのは非常に勾配率が高いせいか、よく交通止めになるんです。双葉のインターから、静岡のほうから、もし北に抜けるのであれば、静岡…

○ファシリテーター

まとめていただけますか。お願いします。

○住民

はい。長坂と双葉の間を中央道を利用するというのは、高速にした場合に利用価値があるのでしょうか。交通止めになる可能性が非常に多い。そこはどういうふうに考えていらっしゃるか、その2つをお願いします。

○ファシリテーター

3点ですね。最後も入れて。経済的な見通しと利用率について、それからルートに関してですね。お願いします。

○説明者

まず、まだ事業主体は決まっていませんので、どのような形で事業を進めるかというのは決まっておりません。基本計画の中では、高速道路株式会社、または国土交通大臣というのが事業主体として明記されています、そのいずれかになるのかなと考えてございます。

全体の概要。――実際に、下のほうで、ここで事業をしているのは、双葉から増穂まではNEXCOでございまして、この下がまたNEXCOがやって、ここは新直轄という事で、直轄高速という事で私も国土交通省のほうでやっております。もし、その制度のままで国土交通省が整備をするという事になった場合には、その財源というのは、国のほうの予算、それから、一部山梨県さんの負担という形でございます。市さんからは負担とい

うのは出てまいりません。そういった形で財源が賄われるという事です。

このような財政状況の中という事でございますが、その判断につきましては、私どもは要求をする立場でございます。財務省ですとか、そういった所での予算の査定という中で枠組みが決まってくるものと理解をしております。

それから、2点目の稼働率というか、どれぐらいの交通量が乗るのかという話でございますが、先ほど申し上げましたように、B/Cという考え方としましては、この新規事業採択時評価、事業をやるか、やらないかという所の段階で交通量というものは引き出して、そのコストと見合った形で考えていく事になろうかと思います。先程、長野のほう非常に交通量が少ないというようなお話をいただいておりますけど、道路としてはネットワークとして繋がっていったらばはじめて交通量が流れるというものでございます。今現在、増穂～双葉間につきましても、交通量はまだ少ない状態でございますけれど、その南側、新東名まで繋がれば、非常に大動脈としての交通量が流れるものと考えてございます。

長坂の勾配が非常に厳しくて、雪で、というお話かと思います。高速道路は雪で止まるというのはこれまでも他の所でもあるかと思います。基本的には、そのような所に接続をするのかという事です。当然、中央道の勾配等、安全な所にジャンクションは設計をする予定でございます。また、管理につきましても、適切に管理をして、安全な道路として運用できるように努力をしております。

○ファシリテーター

ありがとうございます。予定していた時間を過ぎておりますけれど、手がまだかなり挙がっている状況ですけれど、もう少しだけ延長させていただきますけれど、よろしいでしょうか。――それでは、2名だけお願いしたいと思います。前の方、お願いします。

○住民

ありがとうございます。大泉のタテイシです。まず第1に、私がこの計画段階評価に携わせていただいてから1年以上経ちますが、このような説明会は2年前の第1回アンケート用紙が配布された時点で行うべきだったと思います。定期的に遅過ぎます、こんなタイミングで行われては。そして、ずっと出ていますアンケートですけれど、今年の10月4日に第三者委員会の石田委員長も私の前ではっきりおっしゃってくださったように、

「こんないい加減なアンケート」とおっしゃった、その集計ですね。その「いい加減」な集計のアンケートの結果をまだ国交省の方たちがそれを土台にして私達に説明をしていらっしゃる姿を拝見しますと、すぐもう何かお話にならないといえますか、税金の無駄遣いもいい加減にしていadakたいたいと思いますし、また、今回新しいルートができたので、前回のアンケートは白紙撤回になるべきだと思います。なゼルートが新しいルートになったのに、まだ1回目、2回目のアンケートを元にここで議論しなくちゃいけないのが。とても疑問というか、失望を感じます。計画段階評価はぜひ民主制の——昨年、小林さんが私におっしゃってくださったように、10月4日に、民主制の表れである、そういう制度であってほしいと思います。決してこれは、もし裁判になった時に、国が国民に勝つための、そういうガス抜きのための計画段階評価であってはならないと思います。よろしくお願いします。そして、先ほど、災害対策用の道路のために高速が必要だと国や県や市はおっしゃいますが、皆さんもご存じのように、東北の災害の時には高速道路というのは一切封鎖されてしまひまして、そういう警察車両などのために封鎖され、一般住民は国道が開通するまで一切高速道路は使う事ができませんでした。つまり、私たちの、本当に地域住民にとってのライフラインになるのは、国道141号線になる事です。ですから、もし、災害時対策のための道路というならば、ぜひこの国道141号線の改修、それが本当に私たち地域住民にとっての生命線、ライフラインになりますので、どうか私たち地域住民の命を守っていただきたいと思います。

そして、国道141号線だけでなく、既にある国内の道路やトンネル、橋の老朽化は、こうしている間にもどんどん進んでいます。そしてまた、地震などでこのトンネルや橋が、老朽化したものが崩落するかも知れません。もしそういう災害時の対策というならば、中央道のトンネルが崩落したならば、中央道が緊急用の道路として使えなくなってしまうと、多くの人命がまた損なわれてしまいます。どうか老朽化対策工事を先に進めてください。そして、限りある税金の中でぜひ優先順位を付けて、従来のやり方でなく、もっと早くB/Cを出して、早く費用対効果を出して、私たち国民の税金ですから、それを納得してから新しい道路は造っていただきたいと思います。後世の子供達に多大な借金を残したくありませんので、どうぞよろしく願いいたします。

そして、質問です。最後に質問ですけど、市の方がいらっしやっているので、今後、市としては、私たち市民に対してもっと丁寧な——深沢さん、去年は私には、市としてもこ

れから説明会を開いていきますとお約束していただきました、11月28日かな、市役所に伺った時に。今後、市として、市民に対してそのような丁寧な説明会は開いていただけるのでしょうか。どうぞお答えください。よろしく願ひします。

○ファシリテーター

答えは後にさせていただきます。もう一方、ご発言いただいて、それでまとめて終わりにしたいと思いますけれど、それでは、一番後ろのマスクをかけた方。

○住民

質問させていただきます。先ほどからいろいろ質問が出ていますが、ワーキンググループとか小委員会だとか、そういう話が出て、4つの案が2つの案になっちゃったという経緯の説明も実質的にはなされていない。私、これ2回目の質問ですけども、私は、ワーキンググループの方とか小委員会の方は、決めた事に対する住民に説明責任があると思うんです。それが全然なされていない。こういうふうに決まったと、この説明資料だけで、いつもこういうふうに決まったと。何ら経緯や、そのプロセスの説明は全然無いじゃないですか。前にも言った通り、データは無い、説明もしない。これで住民を説得や納得をできると思いますか。それが聞きたい。私が願ひしたいのは、そういう説明責任を果たすために、ワーキンググループの委員の方だとか小委員会の方だとかに、ぜひもう一回これをやってもらって、ぜひ出席して、責任ある立場で回答していただきたい。それが一番重要な事だと思うんです。いつも、これを伝えます、ワーキンググループに伝えます。伝えたけど、その中身はわからないじゃないですか、我々は。それで言う事は、インターネット、ホームページを見てくれ。そんな無責任な回答は無いですよ。その辺についてぜひ明確なお答えをいただきたい。

○ファシリテーター

ありがとうございます。それでは、先ほどの北杜市の方への質問を先にお答えいただきまして、その後、今の事についてのお答えを国交省の方にお願ひしたいと思います。お願ひします。

○説明者

市として説明会を今後開催するかというご質問ですね。当然、今回のこういった説明会も、こういう説明会が開催されるようにと要望もしてきた、それがこういう結果に結びついたかどうかそれはともかくとして、ですから、説明会は市として当然、独自で説明会をするというような事は基本にございせんが、それは必ずその席にはまた国のほうから説明者の出席依頼をして、そして、こういった形か、どういう形になるか相談しながら説明会の開催は考えたいと思います。

○ファシリテーター

とりあえずご回答いただいたという事で、国交省の方のお答えをお願いしたいと思います。

○説明者

これまでも非常に多くの方々から、もっと説明会というか、ちゃんと説明をしろとか、データで説明をしてくれという事について多数のご意見をいただいております。その部分については、私どもの説明がしっかりできていないというのは、私も痛感している所でございます。今回の進め方につきましては、ワーキンググループの中で、しっかりとこのルートについて、その内容について説明をさせていただいて、ご意見を聞いてこいというような話でしたので、極力丁寧に説明をしてきたつもりでございます。限られた時間の中で、なかなか説明をご理解いただけていない部分もあるかと思いますが私どもとしては、それに基づきまして説明を十分させていただいているつもりでございます。質問等につきましては、また、いただければ私どものほうでも回答をさせていただきたいと考えておりますので、ご理解をよろしくお願いいたします。

○ファシリテーター

ありがとうございました。今回の11回ございました。その中で私も5回出てまいりましたが、この設定が、なかなか十分話し合いというふうにはならなくて、基本的には質疑と意見聴取の場と、そういう土俵になっておりましたのでご参加の皆さんも十分納得いかない部分もあったと思いますし、私としても、もう少し突っ込んだ議論が本当はでき

たらいいなという感想を持ちながらの進行でしたけれど、とりあえずこの土俵の中ではここまでという所かなと思います。大変拙い進行ではありましたが、今日の質疑応答・意見聴取を以上で終了させていただきたいと思います。ご協力をありがとうございました。

○説明者

あと、主催者側からですが、まだ多数のご意見、手が挙がっている状態での閉会という、限られた時間の中でございました。入口のところで紙を配らせていただいたと思います。

○住民

期限は何日までか。

○説明者

期限は、今日の0時まででございます。郵送につきましては、数日間……

○住民

数日間というのは何日ですか。

○説明者

月曜日に届いたものについては有効とさせていただきますので、よろしくお願いします。

○住民

はじめてもらった人もいるんですよ。それで何で今日の0時ですか。

○住民

期日を書いていないじゃないですか。おかしいよ。

○説明者

そういった形で、元々、説明会の案内もさせていただいていますので、どうぞよろしく

お願いしたいと思います。

○住民

日本海まで何分？

○説明者

日本海までの件ですね。日本海までの件は、まだ、そういった形、長坂から両方を通ったルートについては計算しておりません。ですので、今日（ご質問を）いただきましたので、計算はできますので、その計算をして、ホームページか何かに載せるとかという格好でやりたいと思います。

——了——