

社会資本整備審議会 道路分科会
関東地方小委員会（平成26年度第2回）
議 事 録

○石田委員長

石田でございます。夜遅くにお集まりいただきまして、ご苦労さまでございます。

これから中部横断自動車道の長坂～八千穂区間の計画段階評価についての議論を始めたいと思います。

早速、審議に入りたいと思います。資料1からご説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○事務局

道路計画一課長の篠田です。よろしく申し上げます。資料のほうは座って説明させていただきます。

まず、「計画段階評価の手続について」という資料1をご覧ください。

めくっていただいて、以前から使わせていただいております、この事業の過去の経緯、進め方についてまとめた資料を更新したものを配らせていただいております。

第1回は平成22年12月ですけれども、それ以降の全体としての経緯については、別途、後ほど丁寧にご説明させていただきますので、ここでは、今回の審議事項と、その背景としての前回のおさらいといいますか、議論がどういうものだったか、それから、その間にどういうイベントがありましたかというところだけを簡単にご説明させていただければと思います。

めくっていただいた2ページになりますが、こちらが平成24年の10月4日、前回の長坂～八千穂の小委員会の議事概要でございます。このときに、八ヶ岳南麓地域の道路整備についての異論であるとか、旧清里有料道路の活用についての懸念が多くありましたので、全区間で新たに道路を整備する案としても、清里高原の南側のルートを含めて検討するワーキングが必要ではないか。また、その実施にあたっては、丁寧なコミュニケーションが必要ではないかといったことについてご提案をいただきました。

長野県内については、環境アセスメントの準備に入って構わないのではないかとご

意見もいただきまして、我々としまして、そのときにいただきました、その下の委員の皆様からの意見なども踏まえながら、実際にワーキングを立ち上げるということをしてその後やっております。

1 ページ戻していただいて、また横流れのフローに戻るのですけれども、そういったご意見を踏まえまして、ワーキンググループを計3回開催させていただきました。ここでの取り組みについてはまた後ほどご説明させていただきますけれども、まず、実際に現地を見ていただいて、複数ルート案の確認をしまして、その複数案について議論したところを地元の方々に説明会という形でご説明させていただき、ルートのとりまとめというのを第3回のワーキングでやっております。

今回は、そういった山梨県内区間のルート検討の結果であるとか、これとセットで地元で実施しました地域の方々とのコミュニケーション活動や、そこで確認できました地域の皆さんの意見、そういったものをまずご説明させていただきたいと思っております。その上で、第1回、平成22年12月からのルート検討の総括という形でとりまとめたものをご説明させていただき、対応方針（案）をご提示させていただければと考えております。

資料1については以上です。

○石田委員長

ありがとうございました。

ただいまの説明に対してご質問とかご意見とかございますでしょうか。――よろしいですか。

では、これまでの取り組みの経緯についておさらいをしたと。記憶も新たになったかと思えます。

続いて、資料2の山梨県内区間のルートの検討についてでございます。これについて事務局から説明をお願いします。

○事務局

A3横の資料2、こちらをご覧ください。めくっていただいて、通し番号で1ページになります。目次がございます。まず、この①の山梨県内のルート検討について、ご説明差し上げます。

めくっていただいて、3ページからになりますが、これが先ほどの前回の小委員会の議

事概要から抜粋させていただいたものでございます。南麓地域での道路整備の異論とか旧清里有料道路の活用への懸念といったものがありましたので、清里高原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、丁寧なコミュニケーションが必要ではないかといったようなご提案でございました。

そのときに、あわせてコストという観点を意識すること。それから、清里地域は観光資源として極めて知名度が高い、豊富な地域である。インターチェンジが近ければいいというものでなく、アクセス道路がしっかりとしていればいいのではないかといったことも含めて検討すべき、そういったご指摘をいただきました。

そういったご意見を踏まえて、めくっていただいた4ページになりますけれども、先ほど簡単にご説明させていただいたとおり、第1回、第2回、第3回と。間に地元説明会というものを挟む形でルート検討を行っております。

第1回で、まず複数ルートの案というものを設定しまして、これについて議論させていただきました。これが5ページになります。ルートを設定していくためには、ルート帯の設定の考え方と、この地域は清里高原へのアクセス性というものを意識する必要がありましたので、連結可能位置というものについて、考え方を最初に整理しております。

その考え方につきましては、第2回のアンケートでいただいた中から関係しそうな意見を抽出させていただくとともに、地元自治体から意見をいただきまして、5ページの下側に書いておりますけれども、土地利用、住宅とか集落、別荘、農地、そういったものに極力当たらないように配慮する。自然環境、動植物であるとか湧水、それから景観といった観点での配慮、清里へのアクセス性とコスト面、こういったものを意識しながらルート帯をと。

連結可能位置については、住宅・集落、公共施設へのアクセスであるとか、観光地、主要な道路への連結ができるのかといった配慮、連結位置の間隔に留意しましょう、そういう頭の整理をした上で、6ページと7ページになりますけれども、実際にそういったことを考える上でポイントとなるものを図面上に落として、その上でどこにルートが引けるかというのを考えてみたということでございます。その結果としまして、まず、A案として青い線で、B案としまして緑の線で囲まれたルート帯というものをご提示させていただきました。

めくっていただいた8ページになります。この2つのルートが、主要な政策目標という観点で、どういう良いところ、悪いところがあるのか、どういう特徴があるのかというの

を並べてみて評価しましょうということで用意させていただいたものでございます。

主要な目標としましては、輸送時間であるとか観光地へのアクセス性、環境・景観の保全、代替路、走行性、コスト、広域的なネットワークとなり得るのか、そういった観点で設定させていただき、それを実際に比較できるように表の中に埋めさせていただいたということでございます。

まずはこの2案で議論していきましょうということで、実際にこの2案を現地で見させていただくというのをやっております。これが第2回のワーキンググループという扱いでございまして、25年1月でございました。周辺の土地利用であるとか自然環境、観光地へのアクセス性、連結可能位置とか周辺の道路状況等を実際に見させていただくというものでございます。

めくっていただいた10ページが、そのときにいただいた所感でございます。

また、11ページになりますけれども、現地を見させていただいた後になりますけれども、長野県で1カ所、山梨県で5カ所の計11回、地元で説明会を開催させていただき、このルート案をご説明させていただき、地元の方々からご意見をいただきました。説明会には延べで1,960人という大変多くの方々にご出席いただいております。

めくっていただいた12ページになりますけれども、全11回で発言の回数は延べ220回といますか、説明会の開催期間中にホームページであるとか郵送・ファクス等でご意見を賜ることとしてございまして、受領した数として461件、出された質問とか意見の総数は足して2,000件弱に及ぶものでございました。大変貴重な意見を多くいただく機会になったと思っております。

こういった意見の中で新たな懸念すべき事項がないかということも意識しながら、改めてルート検討をさせていただきました。その結果として、第3回のワーキングでお出しさせていただいたものが13ページでございます。

第1回のワーキングでお出ししたものと同一内容になってございまして、14ページの2つの案の比較表のほうに修正が入っております。地域・観光地へのアクセスに関して、前のページと横並びで見ただけでいいのかと思うのですが、8ページのものとは比べていただいて、観光地へのアクセスという観点で深掘りがかなりされている。前は、中心地であるJR清里駅まで何分という程度だったのでございますけれども、実際にそこがどんな道路で、何車線で、すれ違いができるのかとか、実勢速度がどれくらいなのか、アクセス道路として十分なのかといった観点で実際に現地を見た上でこのような評価をさせていただ

き、差があるところとして書かせていただいた。

結果的に、A案は、アクセス道路が貧弱でして、新たな何かしっかりとした手を入れることをしなければいけないだろうということで、コスト面でまたちょっと差をつけるという作業をさせていただいております。この評価の結果として、第3回のワーキングにおいてはB案が適当とされました。

なお、3つの附帯意見がついておりまして、今後、環境・景観に十分配慮した設計・施工が必要になる。2点目としまして、道路整備とこの地域のまちづくりがちゃんと調和するように、今後も継続して地元住民の意見を聞いていく仕組みづくりが必要である。3点目としまして、経済性に配慮しつつ、積極的に対応していくこと。この3点でございます。

これが前回の小委員会以降のルート検討の概要でございます。説明は以上です。

○石田委員長

ありがとうございました。

ただいまのご説明に対して、何かご質問とかございますでしょうか。どうぞ、お願いします。

○牧野委員

14ページのA案、B案、評価指標に対しての試案が出されていますけれども、ほとんど5分、10分ぐらいの差であったりとか、ほぼ同じようなところになっているかと思うのですが、コストのところでは100億円ほど差が出ておりまして、先ほどのご説明で、現道に接続するとき、現道のところを直さないというようなことであつたかと思うのですが、距離でいうと、B案のほうがぐるっと回っているので、距離としては長くて、コストはそちらのほうがかかるのではないかなどと思ったところです。その100億というところの差は何に由来するのでしょうか。わかりましたら教えてください。

○石田委員長

お願いします。

○事務局

前のページの13ページをご覧くださいと思うのですが、A案は、ストレート

に走っているように見えるのですが、かなり山がちなところに入っていくのです。構造的には、橋梁等の構造物が増えてしまうのです。一方のBルートというのは、山のすそ野を沿うように走っていきまして、構造物ではなくて、切った、盛ったの改良でできるところがそれなりに多くとれるといったあたりで、まず、そもそものコストの大きい差が出ています。

加えて、A案のほうは、単にJR清里駅まで距離があるからだけではなくて、青い線の間にはピンクの連結可能位置というものが落ちますけれども、ここから西に向かって、駅に向かって、県道が、青いダイヤの605があるのですけれども、これがセンターラインのない、かなり狭い道路なのです。高速道路からおりたところ、皆さんそれまでスピードを出して走ってきていますけれども、おりていきなりセンターラインのないところを高速の感覚、基本的には抜いてもらわなければいけないのですけれども、その感覚で走ってしまつて、しかも、そこにセンターラインがなくて、高速に向かう車がわんわん走ってくる。それは危ないだろう。そうすると、ここにしっかりとしたアクセス路が別途必要ですよ。この道路を改良するのかという議論があるのですけれども、やはりその分というのはセットでコストとして見込まざるを得ないだろうということで、プラスして、別途50億ということを表の中に書き込ませていただいたというのが、この表の中身でございます。

○牧野委員

ありがとうございます。

○石田委員長

ほかにいかがですか。

ワーキングのメンバーの方、今日も3人ご出席いただいておりますけれども、何かコメントすべきと思っておられることがございましたら、お願いしたいのですが。

○久保田委員

ワーキングに参加させていただいた者であります。今の点ですけれども、我々もワーキングとして現地を拝見しまして、このA案のところ、今ちょうど話題になったところは相当深い谷でありまして、これを構造物で越えていくというのはかなりなものになるだろうということが予想されました。

○石田委員長

ほかにいかがですか。

1つご質問ですけれども、12ページの質問・意見で、総数が書いてあるのですけれども、どのような内容のものが多かったですか。どこかに資料として載っていますか。

○事務局

この資料の③にコミュニケーション活動の結果とりまとめというものを挟ませていただいております。その意見の数みたいなものはここでは省かせていただいておりますけれども、どういう意見がどこで出てきたかというのを整理させていただきました。

それから、参考資料3-1から3のような形で、これまでにいただいた意見については、ちょっと重たいものにはなりますけれども、全部用意させていただいております。

○石田委員長

コミュニケーション活動のとりまとめについては、後ほどまたご説明いただけますよね。

○事務局

はい、それは考えています。

○石田委員長

では、そのときにまたお願いしたいと思います。

はい、どうぞ。

○味水委員

1点確認させていただきたいのですが、先ほど来ご説明いただいている14ページの連結可能位置からJR清里駅までの所要時間というのは、A案が10分でB案が5分とありますが、これは現状でということよろしいでしょうか。というのは、A案でアクセス道路の整備をすると同じ程度になるのか、それとも、前のページの地図を見ると、距離的に余り変わらなくなるのかなという気もしないでもないのですが、どの程度の状況なのか。教えていただければと思います。

○事務局

前のページの13ページの図面の中の2つの丸いピンクですね、A案とB案で分かれるところでございます。JR清里駅がそのちょっと右上のほうにありまして、A案のほうは、緑の駅前からの道から補助国道141号に入りまして、途中で県道のほうにおりてくるというルートでございます。もう1つのB案のほうは、緑の道からダイダイの補助国道に入りまして、そのまま真っすぐ走っていただいて、国道141号でそのまま接続するということを想定したものでございました。その距離から、大体1対2になっているのがわかりますとおり、将来的に同じような規格の道路が来たらこうなるだろうということで、5分と10分ということでございます。

○味水委員

なるほど。わかりました。ありがとうございます。

○石田委員長

よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

私が理解すると、14ページの比較の表に関していうと、B案のほうが全ての面でA案と同等、あるいはすぐれている。こういう技術的検討を踏まえてB案をワーキングとして本小委員会に意見具申するというのですか、提示をしていただいた、そういうことですよ。

○事務局

そういうことです。個別に、すぐ横に住んでいらっしゃる方個人というものは別にしまして、ルートとルートで比較すれば、そういうことだと理解しています。

○石田委員長

技術的検討をきちんと踏まえてということですね。

○事務局

そういうことです。

○石田委員長

ありがとうございます。

あと、附帯意見を3ついただいておりますけれども、これについても、ルートの比較、あるいは地域へのなじみ方を考えたときに、重要なポイントとしてご指摘いただいた、こういう理解でよろしいですね。

○事務局

はい、そうです。

○石田委員長

いかがでしょうか。ワーキングの活動のご報告を簡潔に、要領よくいただきまして。

○小濱委員

ワーキングを一緒にさせていただきました。今いろいろご意見が出ていますけれども、もちろん環境へ配慮することなどは当たり前のことなのですが、観光という視点からいきますと、この道路の目的の1つは、清里高原へのアクセス道路としての役割というのがあります。そのときに結節点をどこにするかというのは非常に大きな問題で、これは単に地図上で距離が近いからというだけではなくて、先ほどから意見が出ておりますが、このA案とB案の結節点の違いは、距離だけの問題ではなくて、地形の問題が非常に大きいですね。特に「605」と書いてある県道のところは非常に谷になっていますから、距離はこれしかありませんけれども、この谷を埋めて、あるいは越えていくというのは、コスト的にも技術的にも非常に困難だなという感じがしております。

ですから、利用者の立場に立っていきますと、A案の交通結節点から右上のJR清里駅の方向に上がっていく道路というのは非常に使い勝手がいいだろうということが感じられました。

○石田委員長

ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問等がなければ、ワーキンググループの議事概要といたしますか、山梨県内区間ルートの検討についての質疑はこれぐらいにさせていただきます、その次に、

②の地域とのコミュニケーション活動と③のこれまでの地域とのコミュニケーション活動の結果とりまとめについて、事務局から説明をお願いしたいと思います。

○事務局

さっきの①ルート検討の冒頭でもございましたとおり、前回小委員会では、山梨県内区間のルート検討とあわせて、丁寧なコミュニケーションが必要とのご意見をいただいております。これを受けて、我々のほうでいろいろな形のコミュニケーションをやってきたつもりでございます。それを17ページにまず概要として書き並べさせていただいておりますので、このページをご覧ください。

まず、一番上から6個並んでおりますけれども、ワーキンググループでのルート検討の内容というのを説明会を開いて聞いていただき、ご意見をいただきました。先ほどの説明の中でもありました、ちょっと前に戻りますけれども、資料の11ページ、12ページでございます。長野県側も含めて平日・休日、計11回、説明会を開催させていただきました。延べ1,960人ございまして、かなりの方にご参加いただき、多様なご意見をいただいたと思っております。

次のページ、18ページになりますけれども、地域の方々からいろいろな形でご意見をいただいておりますので、それをまとめさせていただきました。どのような意見をいただいたかというところで、18ページからになりますが、まず、地方公共団体からでございます。例えば、中部日本横断自動車道建設促進期成同盟会、これは新潟とか静岡も入ったものですけれども、こういったところから、中部横断自動車道全体の早期完成の要望などをいただいております。

また、長野県であるとか、山梨県の県であるとか市町村から、手続的なステップアップであるとかミッシングリンクの解消という観点、それから、消防本部などからは、こういった道路を作るにあたって使い勝手のいいものになるようにという観点も含めて、救急施設の設置等のご要望もいただいております。

続いて19ページになります。我々のほうにいただいたご意見でございますけれども、地域の団体の皆様からもいろいろいただきました。具体の名称は、A、B、Cとさせていただいて、ここには掲載させていただいておりませんが、例えば、これまでの議論の中にもありますが、自然環境とか景観への影響とか、こういった道路検討プロセスへの住民参画の仕方の提案、それから国道141号の改良に関する事等々、地域団体Aのとこ

ろでございますけれども、そういった意見もいただきました。

また、ほかの団体からは、推進に関する市民の声の報告なども兼ねて要望をいただいたり、それから、具体的に災害時の避難路を確保するためとか、地域活性化の観点から早期着工を要望するような声なども寄せられております。

地域団体からはかなり一杯いただいております、めくっていただいた20ページから21ページに至るまで、多種多様なご意見をいただきました。それから、一部ですけれども、個人の方からも、どうしても伝えたいといったご意見などもありまして、そういった意見も我々としては受けとめさせていただいたつもりでございます。

22ページになります。直近の地域団体からの動きとしてどういうものがあつたかというご紹介ですけれども、7月2日に山梨県知事と北杜市長が国土交通省にいらして、後ほどまた説明しますが、北杜市が高速道路が整備された場合に地域としてまちづくりにどう活用していくかという検討会を設けているのですけれども、そういった場を使って、地元の様々な意見に積極的に対応していくという決意をいただきました。

それから、7月7日になりますけれども、山梨県知事と長野県知事がまた国土交通省のほうにいらしています。長野県のほうの話題になるのですけれども、この4月25日に本件区間の北側、八千穂～佐久南の区間について、平成29年の開通見通しというものが見示されております。こういった中でさらなる整備をとということで、両知事そろって7月7日に来ていただきました。

次に移りまして、17ページの6項目でいきますと、3つ目になります。24ページになります。地域の皆様から、直接意見交換をしてほしいといった声も届いておりますので、甲府河川国道事務所のほうで直接場を設けて、意見交換をさせていただいております。25年11月以降、計7回に上ります。第1回が11月2日の土曜日でございますけれども、国道141号の改良はなぜだめだったのかとか、地元説明会の意見の集計について、今後の意見交換の進め方についてというところから始まって、第2回、第3回、第4回ときまして、2ページめくってもらって、27ページです。

例えば、そういったルート帯によって、地域団体の方の住居が支障家屋の対象になってしまうことであるとか、国道141号の改良案。これは過去の小委員会でも議論してきたことでございますけれども、須玉接続がなぜ有利ではないのかといったあたりについてご説明させていただいております。

次の項目になりますけれども、28ページになります。石田委員長とワーキンググループ

の3名の委員の先生方に、地域の団体の意見を直接聞いていただくといったこともございました。まず、今年の1月14日になりますけれども、石田委員長と、先ほどの19ページの地域団体Aの方と直接面談いただいております。それから、3月15日になりますけれども、我々が地域団体の方々と計7回ぐらい、直接意見交換させていただいているのですが、その第4回の状況をご確認いただくため、傍聴いただきました。それから、その日になりますけれども、別の意見をお持ちの団体ということで、地域団体Bにあたる方々と意見交換をしていただいております。

続いて、29ページになります。先ほどちょっと触れました、北杜市の中部横断自動車道活用検討委員会に関する取り組みでございます。北杜市は、中部横断自動車道ができたときに、地域としてそれを活用してどうまちづくりをしていくかということを考えるために、学識経験者であるとか地域住民の代表の方に委員になっていただいた活用委員会というものを立ち上げておられます。

この取り組みの中で、様々な立場の地域団体の方々に直接ヒアリングをされております。そういったことを踏まえて、どのようなまちづくりをしていくのか、そういうビジョンのたたきをパブリックコメントにかけられまして、その上で、29ページのフローの下から2つ目、紫の箱の第4回検討委員会でございますけれども、ここに、委員のほか、最初の直接ヒアリングさせていただいた地域団体の方にも入っていただいて、議論されております。

その結果として、26年3月24日にまちづくりビジョンというものをとりまとめられておりまして、我々のほうも、この活用検討委員会に出席させていただいて、地域の方々はまちづくりにあたってどのような要望を持っておられるか。まちづくりの前提として、道路が来るとやはり懸念されることがあると思うのですけれども、具体的にどのような懸念をされているのかというのをここで聞かせていただきました。

なお、北杜市さんは、まちづくりビジョンをとりまとめて、それで終わりというわけではなくて、ビジョンですから、かなり目線は大きいですから、具体のものにしていくために、今後の取り組みというものを実際に動かそうということで、既にこの6月に、地域の方々とこのとりまとめたまちづくりビジョンをどうやって実現していくのかという議論を始めるために、第6回を開催されたと聞いております。そういう状況でございます。

めくっていただいた30ページは、参画された方、それからどのような地域団体の方々に意見を伺ったかというのが書いてありまして、パブリックコメントの概要であるとか、行政区長からも把握されているのですけれども、そういった方からどれぐらいいただいたか

というようなものをまとめさせていただきました。

31ページがまちづくりビジョンの概要でございます。

先ほどの22ページの内容にちょっと戻ってくるのですけれども、こういったまちづくりビジョンをとりまとめて、そのために立ち上げた活用検討会を活用して、32ページになりますけれども、今後、県と連携しながら、北杜市のほうで、地域の様々な意見。これは、どうしても出てくるのですけれども、こういったものに積極的に対応していきたいといわれている。そういう状況でございます。

我々の今後の取り組みを進める上で、こういう地域の行政と一緒にあって、まちづくりとか地域の様々なご意見に対応していくことが必要なのだと思うのですけれども、地元のほうもそういう思いは今お持ちになられているというように理解をしております。

最後、33ページになります。6項目目の地域団体同士の意見交換になります。これは、先ほど来触れさせていただいております2つの地域団体ですけれども、地域団体Aと地域団体Bの方々が直接意見をやりとりしたいと。地域に異なる意見がございます、その背景として、それぞれ違うものを見ていらっしゃるのでしょうか。それを直接一回ぶつけ合ってみようではありませんかということになりまして、会場のほうをセットさせていただいて、催したものでございます。

この両団体からこれまでにこの道路に対する異論とか、その背景みたいなところをいただいておりますけれども、そういったものを地域で共有する、この道路が必要であるということに対していろいろな意見が出ていますけれども、それを意のある方々に共有していただく、大変貴重な機会になったと思います。また、ここで議論されることによって、この地域における道路の必要性であるとか懸念事項というのが明確になったのではないかと考えておるところです。

続いて、③のこういったコミュニケーション活動の結果としてどのようなものであったかというとりまとめを、まとめて説明させていただければと思っております。

資料の34ページになります。③でございますけれども、35ページをご覧ください。様々なコミュニケーションをしまして、その意見がどのようなものであったかということ进行分析していくために、どのようなやり方をしたかということです。

いろいろ意見をいただきましたけれども、それをまず要素ごとに細かく分類しております。どのような意見だったのかというのを、1つの文章の中から分割することによって分けて抽出しまして、同種の、あるいはちょっと違うのですけれども、似たようなことに関

する意見に関して、そういうものがあれば中分類という形でくくっていく。また、さらに大きいくくりができるのではないかということで3段階でくくっていきまして、小分類、中分類、大分類でくくった結果としまして、大分類というのは結果的に4項目になりました。これは、ワーキングの地元説明会でファシリテーターにいろいろと分類していただいた結果なのですけれども、大きくは事業の必要性、ルート、懸念事項、環境・景観・地域への影響、それから住民の参画に関する進め方、プロセスに関するものでございました。

そういった大分類、中分類、小分類という形でまとめさせていただいたものが、36ページから39ページまでの4ページになります。その右側に、ワーキング地元説明会、国による意見交換会等々、コミュニケーションを幾つかご説明させていただきましたけれども、どこの場に出てきたのかがわかるような形で整理させていただいております。例えば、事業の必要性としましては、高速道路は必要である、早期整備を望むといった内容から、不要である、それから震災復興とか、いわゆるメンテナンスを優先すべきではないかといったご意見がございました。過去からあったものもありまして、そういったものをわあっとこのように並べさせていただきました。

ワーキングの先生もおられますので、特に1点ご説明をしておきますと、基本的にはワーキングの地元説明会の中でいただいた意見というのがほとんどでございました。その中からはみ出て、新たにそれ以外のコミュニケーションでいただいた内容としてどのようなものがあつたかと申し上げますと、道路ができましたら、SAとかPAとかそういったものも必要になってきますよね、これについてどのようにするのか考えていくべきではないのかといったご意見が、地域団体同士の意見交換会などで出てきておりました。また、北杜市の活用検討委員会などでも出てきたと聞いております。

それから、手続的な話です。北杜市の活用検討委員会については当然なのですけれども、地元ワーキング説明会等では出てくることもなく、そういったものが幾つか出てきたという状況でございます。基本的には、ワーキングの地元説明会で出てきた意見でほぼ網羅されておまして、それ以外に幾つか新たな意見はありましたけれども、手続的なものと、SA・PA的なものをどう使っていくのかというご意見だったということでございます。

地域のコミュニケーション活動としてどのようなものをやらせていただいたかということと、その結果としてどのようなものであつたかというものをまとめさせていただいたものを、こういう形でご説明させていただきました。

○石田委員長

ありがとうございます。

ただいまのご説明に対してご意見とかご質問がありましたら、いただきたいと思います。

○味水委員

29ページですとか33ページを見て発言をしているところなのですが、私が勉強している中で、こういう高速道路の整備に関連して、地域においてこういう検討委員会が設置されたり、また、意見が異なる団体同士でコミュニケーションを図るという場が用意されたというのは、なかなか例がないということだと思いますし、有効だと思っているところですが、1点、事務局の方に伺いたい点として、29ページの最後、第5回検討委員会で、今後のまちづくりビジョンに向けた懸念材料ですとか課題とかが示され、また第6回が開かれているということだったのですが、この北杜市の委員会で今後の課題としてまとめられている点として、高速道路の整備に関連する事項としてはどのような点が指摘されているのでしょうか。恐らく、最後に示していただいた38ページ、39ページのように、○がついているところとついていないところということだと思いますので、特筆すべきことがあったらお教えいただきたいと思います。

○石田委員長

お願いします。

○事務局

味水委員からございましたとおり、36ページから39ページのコミュニケーション活動の結果とりまとめの表の中で、北杜市活用検討委員会の中で出てきた意見のところに○をつけさせていただいておりますけれども、実際にこういう意見が出てきたと聞いております。

この中で、特に今後、中部横断自動車道が整備された場合にどう活用していくかということの裏返しとして、出てきときに、それが家の横に来てしまうけど大丈夫かという生活環境の問題とか景観の問題、それから、地域として実際にそれを使っていくための仕組みづくりみたいなところは今後ちゃんとやっていかなければいけないよねという議論になったと聞いております。

○味水委員

ありがとうございます。

○石田委員長

よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○二村委員

36ページからの一覧表を見ているのですけれども、道路附帯施設というようなものの設置要望に関する内容が出たとのことですが、道路を作るのであれば、できるだけ上手に地域に使っていただきたい、と思います。要は、地域が、北杜市さんはビジョンを立てられたようだけれども、まず地元として積極的に活用していくことが大事だと思います。そして、北杜市だけではなく、山梨県全体、それから、実際に長野と静岡が結ばれるわけですから、その道路の両端の県というのも、これからコミュニケーションが生まれていくということだと思いますので、広域でもって、できるだけうまくこの道路を活用していただきたいなと思います。

そう思っていたところ、このようなサービスエリアの活用等というのが出てきて、これも地域の知恵を絞っていいものにしていっていただきたいです。

一方で、様々な懸念というものが出てきているわけです。例えば、今ぱっと見て、地域分断や周辺施設への影響を懸念する内容等々というのも38ページのほうにあるようだけれども、このような大きな施設ができれば、ある程度の地域分断というのは起きるものだと思います。とはいえ、何とかそれをうまく、通り抜けられるような場所を作るであるとか、今まだ計画段階にあるわけですから、様々な工夫ができると思うので、この懸念材料をできるだけ潰していくような工夫ができればいいなと思います。

その中で、やはりコストのことは非常に重要なポイントであると思いますので、その質を高めながら、できるだけのコスト縮減というものが図られればいいのではないかと、現地を見た者として思います。

○石田委員長

ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

質問というか確認なのだけれども、37ページから39ページにわたる、結果とりまとめ

を拝見いたしますと、全部で11回行われた、ワーキングの検討結果といたしますか、検討途中も含めての地元説明会が一番沢山〇がついている。これはやはり場所の選定とか、時間帯の設定とか、多様な方に来ていただくような努力をするということで多様な方に来ていただけた結果、このように結構議論が、例えば、ルート案については妥当であるという内容、否定する内容の両方に〇がついておりますけれども、そういういろいろな意見を伺うことができたというふうに積極的に評価していいんですかね。

○事務局

積極的に事務局のほうからはなかなかあれなのですけれども、11ページの地元説明会の中に開催日時というものが入っています。影響を受けるであろう長野県は1回にしてみました。山梨県は、多少離れたところも含めて、平日・休日の昼と夜で、極力どちらかは行けるようにということなのですけれども、いろいろな方に来ていただけるような工夫をしたつもりでございます。延べ人数も1,960人と、1回あたり200人、これはかなりの規模だと思います。正確に重複は把握し切れないところはあるのですけれども、そこまでの重複もなかったかなというふうに、感覚論ですけれども、地元事務所のほうで計上している中では、結果としてはそんな感じでした。かなりの方に来ていただき、両面から、それからフラットな立場からもいろいろな意見をいただけたのではないかなと事務局としては感じているところです。

○石田委員長

これは感想というところちょっと変になるのですけれども、17ページ以降は、事務局、あるいは市に寄せられた意見、あるいは国が積極的に呼びかけられて収集できた意見、表明された意見についての分析でございますけれども、これ以外にも、私個人あてに沢山手紙とかメールとかいただきまして、非常に参考にさせていただきました。それは、このプロジェクトに対する懸念とか、P Iの進め方へのご意見とか、あるいは反対する理由とか、いろいろございまして、一々それぞれの方へのお返事は一貫としてしない方針でございましたので、そういう観点からはご不快に思われた方が多々あるかと思っておりますけれども、この検討全体のプロセスを考える上で非常に参考になりましたし、ありがたかったので、この場をかりてお礼を申し上げたいと思っております。委員の方も同じような思いでおられるのではないかなと思ひまして、代弁させていただきました。

ほかにご意見とかございますか。総括表でありますように、いろいろなところでいろいろな苦勞をしていただいた。委員会としてはくれぐれも丁寧なコミュニケーションをしてくださいという願いを一貫してまいりましたけれども、そのことについては、ただいまのご説明及び結果から、評価してもいいのではないかなと個人的には思いますが、そういうことでよろしゅうございますよね。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。

それでは、②と③についてはこれぐらいにさせていただきまして、④これまでのルート検討経緯の説明を事務局からお願いしたいと思います。

○事務局

資料は同じ2の今度は40ページをご覧いただければと思います。

めくっていただいた41ページでございますけれども、最初に今日の審議事項であるとかをご説明するときに申し上げましたとおり、平成22年12月から検討が始まっております。そのころに立ち返らせてください。

まず、第1回では地域の課題、道路整備でどのような目標を立てていくべきなのかみたいなことを議論しました。第2回で対応案を検討しております。その上で、地域の課題としましては、産業、例えば高原野菜であるとか、清里等の観光地の連携の課題、緊急医療、救急医療の課題、日常の生活の観点でもうちょっと便利にならないかという課題があるのではないかと、4項目でございました。

目標としましては、インターチェンジアクセス、それから高度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、リダンダンシーと。

これを実際に地元に提示しまして、アンケートという形でまず1回意見聴取しております。その結果としまして、同じ41ページの下の箱になるのですけれども、課題と目標の追加ということをさせていただきました。具体的には、並行している形になる国道141号は今かなり走行性が悪いと、この課題。それから、高齢化とか過疎化といったものがある中で、地域としてどう今後この地域を存続させていくかといった課題。それから、活性化、連携の課題です。地域間の連携の課題。それから、公共交通がこの地域にもあるのですけれども、こういったものを使ってどうやっていくべきかということが考えられる課題になり得るのではないかとということで、公共交通も課題に追加しております。それから、この

地域、八ヶ岳がございまして、環境・景観を保全することも課題であるというように5項目を加えさせていただきました。

また、目標としましても、連動する形で現道の走行性・安全性の向上であるとか、活性化の観点から企業誘致・雇用の促進、公共交通の利便性を向上させること、それから景観とか環境の保全を追加して、9項目と9項目。

第1回のアンケートのときは、旧清里有料道路を一部区間で有効活用するか、しないかの全線道路整備を2案として提示していたのですが、第2回のアンケートでは、これ以外に国道141号を一般国道として4車線改良する案と、何もしないという案を付け加えて行わせていただきました。

めくっていただいた42ページになります。アンケートさせていただいた結果としまして、第5回の地方小委員会を経て、中間とりまとめを出させていただきました。この中間とりまとめですが、やはり課題があるということで、何もしないという案はないと。それから、現道141号を4車線に拡幅する案というのは、この道路が求められている機能を限定的にしか果たすことができないということで、やはり全線を新たに道路整備する案と、旧清里有料道路を一部区間で活用する案のいずれかが有効だということにとりまとめていただいております。

その後、平成24年10月になりますけれども、第6回の関東地方小委員会で先ほどのワーキングを立ち上げて、山梨県内区間でという話になったのですが、その前に地域の方々の意見交換会を開催させていただきました。これまでは我々と地域の方々がコミュニケーションしていたのですが、さらなる検討を深めるためには、地域の代表の方々、例えば産業、農業であるとか、観光、医療の方々、そういった地域の代表の方々に集まっていただいて、意見交換をファシリテーターを入れる形でやらせていただきました。

それが平成24年7月でございまして、例えばですが、やはり八ヶ岳に対する環境とか景観という観点での懸念は極めて強いと。ただし、ルートがどこだと問題があるのかといったあたりがみんなはっきりしていなかったと。それから、旧清里有料道路はもう無料になって生活道路として使っている人もいるので、今から高速自動車国道の現道活用という形で取り込まれるのは問題があるという懸念もありましたよということがわかったということがありまして、今日の冒頭の説明に戻ります。第6回の関東地方小委員会でワーキングを立ち上げて、山梨県内区間で検討をという話になったということでございます。

その後、先ほどご説明させていただきましたとおり、A案、B案という2つの案を用意

しまして、ワーキンググループで1回議論いただきまして、地元説明会をやって、その他コミュニケーション活動をやりながら今日を迎えたということでございます。

ここから先は、今までの流れの中での各ポイントでのとりまとめてきたものになります。

まず、43ページでございます。このパートの最初で、第1回のアンケートで意見をいただきまして、政策目標と課題を4項目、5項目から9項目、9項目に増やしましたということをご説明しました。それがこちらでございます。

それから、めくっていただいて44ページです。この課題と政策目標とセットで、現道改良案と整備しない案を添えて、第2回の意見聴取をさせていただきました。そのときに使用しましたものがこの44ページでございます。

その下、45ページ。これは、このときに一緒に出させていただきまして、整備しないというものも含めた、各案の政策目標ごとにどういうものであるかというポイントをまとめた表でございます。

46ページでございます。ここから先ほどの説明に戻りますけれども、山梨県内区間でルート検討するにあたり、ルート帯はどういうところを通る、もしくはどういうところを通らないべきであるかといった考え方と、連結位置はどういうところであるべきかというものを整理した上で、それを満たすようなものがどこになら引けるかということで用意して、第1回のワーキンググループ及び第3回のワーキンググループでお出しさせていただいたものでございます。

47ページ。こちらが第1回のワーキンググループと第2回の現地視察の中でいただいた意見などを踏まえて、第1回から修正させていただきましたこの2つのルート案の比較をした表でございます。

こういった一連のものを使いながら、このパートで最初にご説明させていただきました41ページ、42ページのような流れの中でルート検討をしてきた結果として、これまでのルート検討一式を整理させていただきたいと考えております。

説明は以上です。

○石田委員長

ありがとうございました。

ただいまのご説明に対して、毎度同じことを言っておりますけれども、ご質問とかご意見とかございますか。よろしいですか。これまで3年半ぐらいのいろいろな活動をした結

果、47ページに書いてあるB案というところに至りましたというご説明ですが、そのことについてよろしいですか。

○味水委員

単なる感想、意見になってしまうのですけれども、こうやって振り返ってみますと、一時期ずっと見ていたのが45ページの案1、案2。最初、案1、案2だけだったものが案3と整備なしという対比が出てきて、それが今、47ページの表に至るのだなど。こちら、先ほど来、比較していたところなのですが、結果として、時間はかかったかもしれませんが、当初、費用的に有望だと見られていた案2に比べても、費用の面からもより有用な、かつ地元の要点、ポイントも全体として考慮できた案が出てきたということは、この3年強の議論、ご苦労はいろいろあったと思うのですけれども、有意義だったのではないかなと感じました。意見でした。

○石田委員長

ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○二村委員

案1、案2、そういえば案2というのがあったなと思って拝見していたのですが、ワーキングで視察させていただいたのが1月だったのだと思うのです。当日は非常に暖かい日で助かったのですけれども、旧清里有料道路も拝見したときに、やはり路肩にしっかりと雪が積もっている状態で、薄氷も何となく張っていてという状態で、これは厳しいな、危ないなという感想を強く持ちました。ですので、恐らくここを一部活用してというよりは、全線整備が妥当なのだろうという感想を持った次第でございます。

○石田委員長

ありがとうございました。よろしいですか。それでは、これまでのルート検討の経緯、政策目標、課題の設定から含めてご説明をしていただきまして、結果、B案がベストであるという提示をいただきましたけれども、そういう評価をしてよろしゅうございますよね。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございました。

それでは、資料2に関する説明と議論、審議は全て終了いたしました。

続いて、これからの対応方針案について事務局から説明をお願いしたいと思います。

○事務局

今度は資料3に移らせてください。同じくA3の横判になります。

めくっていただいた1ページでございます。上段、1. で道路整備の必要性を改めてまとめさせていただきました。この地域における道路整備の目標としまして、先ほどご説明したとおり、当初の目標5つに加える形で9つとさせていただきましたが、これはその後のコミュニケーションの中でも何らかの形で、具体には右側に書かせていただいているような形で出てきたと確認しておりますが、有効だと思っております、この9つを政策目標として掲げていきたいと思っております。

2点目、対応方針の案ですけれども、ルート案については全線新たに道路を整備する案を考えております。山梨県区間については、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であるB案を採用したいと考えております。理由は、先ほど来ご説明させていただきましたとおり、以下に書かせていただいたとおりです。

なお、今後、道路検討を詳細に進めていくこととなりますけれども、その際に、構造等の検討にあたってということですが、環境であるとか景観に十分配慮したものとして考えております。また、この中部横断自動車道が地域のまちづくりと調和するように、ご説明させていただいた中では北杜市の活用検討委員会がございましたけれども、こういったものと連携しながら、地域との丁寧なコミュニケーションを引き続き頑張っていきたいと考えております。また、これはかなり初期からご指摘いただいていることでございますけれども、経済性に配慮しつつ、大きいネットワークでの必要性等も勘案しながら積極的に対応していきたいと考えております。

めくっていただいて2ページでございます。ルート帯としましては、このページでお示しさせていただいたとおりを考えております。ここには、先ほども何度か触れさせていただきましたけれども、ルート帯の考え方であるとか、山梨県のみで、今後詳細な検討にあたって、長野県側でも考えていかなければいけないのですが、インターチェンジ位置の考え方みたいなものをまず示させていただいた上で、このようなルート帯とさせていただきたいと思っております。ルート帯につきましては詳細な測量等を実施しているわけではないので、概ねの範囲になろうかと思っておりますけれども、これを踏まえて今後、各種調査、検

討をやっていききたいということでございます。

続いて、3ページをご覧ください。今回の検討区間は長野県と山梨県にまたがりまして、地元には9市町村ございます。この2県9市町村に対して、この対応方針案について意見照会をさせていただきました。その結果が、要旨とは書いてありますけれども、関係するところだけを抜粋させていただいて、こちらの表に掲載させていただいたということでございます。参考資料1にいただいた意見、その後ろに我々から投げかけさせていただいた意見照会そのものを付けさせていただいておりますので、そちらのほうもご覧いただければと思いますが、基本的には抜粋させていただきました。

中を見ていきますと、まず山梨県さんとか北杜市さんは今後、地域で様々な意見が引き続き出てくるのだと思いますが、地元で丁寧な対応をしてまいりたいと言っていると思います。

特に長野県のところを代表としてご覧いただければと思うのですが、本区間の整備は、災害時の代替路確保であるとか緊急医療、それから、これはレタスなどを想定されているのかと思いますが、それに限らず生産品の輸送時間の短縮、北は軽井沢もございまして、南に八ヶ岳、富士山、南アルプスございますが、そういった主要な観光地間の連携向上という観点で大変重要だと。そういった意見が下のほうの市町村のご意見の中にも何件か確認されまして、そういった我々がこれまで議論させていただいて確認してきたことを改めていただいたと考えております。

そういった意見をいただきつつ、2県9市町村全てから、対応方針（原案）については同意しますという回答がございました。後ろに、ちょっと細かくなりますけれども、ちょっと小さい文字になりますが、実際にいただいた意見照会文への回答を付けさせていただいております。後ろに参考資料の1で配らせていただいておりますけれども、実際のものをこういう形でまとめさせていただきました。

対応方針とそれに関する意見照会については以上です。

○石田委員長

ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明についてのご質問とかご意見をお願いします。特に資料3の1ページ目の対応方針の案について、どんな細かいことでも結構でございます。ご意見等いただければ、ありがたいと思います。どうぞ。

○牧野委員

対応方針の中で、ここでも書いていただいていますけれども、地域との丁寧なコミュニケーションを、これまで、先ほどご説明いただいたように、沢山のご意見をいただきながら、ここまでまとめてきたわけですが、この後についてもなお、山梨県、それから北杜市からも地元の様々な意見に丁寧に対応していきますという回答をいただいています、国としても、また地域との丁寧なコミュニケーションというところで進めていただければというようにお願いしたいと思います。

○石田委員長

ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。お願いします。

○小濱委員

一応こういう方針が出たので、地元の皆さんからも意見が出ていますが、早期整備という言葉が出ていますけれども、一日も早い次の段階へのステップアップを進めていただきたいということが1つです。

それから、対応方針案の中ですけれども、環境、景観という言葉が出てまいります。漠然と環境といいましても、どこにあるどんな環境を守るのかということも突っ込まなければいけないし、景観といいましても、漠然と景観というのではなくて、どこから見たどちら方向の景観という具体的な景観そのものがあります。ですから、次のステップとしては、ここの部分はより具体的にそれを見つけていかなければならない作業があると思います。守るべき自然、それから守るべき景観を限定していくという作業を進めてもらいたいというのが2点目です。

もう一個、最後ですけれども、最後の経済性に配慮しつつというくだりですが、課長のほうで少し補足的に広域的な中でのこの区間の位置付けという言葉があったと思いますが、まさに上信越道と中央道を結び、さらに東海道と結んでいくということを考えますと、単にこの地域だけの利益ではなくて、これが繋がる地域の利益の中で、ここがどう位置付くのかということですか、ここにちらちらと見えている避難誘導ですとかリダンダンシーという言葉が出てくるのですが、どこで何が起こったときにここがどのように役に立つのだということです。

それから、軽井沢の話も出ました。今までの観光の流れはこのようになっているけれど

も、この道路ができることによって広域的に観光がどうやって動いていくのだということのシミュレーションまで突っ込んで、価値を明らかにしていただきたいと思いました。

以上です。

○石田委員長

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

地域とのいろいろな意味でのさらなるコミュニケーションをとるというご意見が2人続きましたけれども、資料3の1ページの政策目標、9つ掲げてあって、それに対して、資料2の47ページのルートの検討の評価項目を比べますと、9つの政策目標のうち7番目と8番目、企業誘致・雇用の促進と公共交通の利便性の向上というのが実は47ページからは抜けているのです。これは道路事業だけではいかんともしがたいというものでありまして、そういう意味でも、この道路をどう活用するか、地域に本当の意味で役立つようなものにしていくかという上においても、この2つの政策目標の実現のためにも、地域とのより一層の密な、即時的、具体的なコミュニケーションがあつて、この7番と8番は達成できると思いますので、そのことに照らしても、ぜひ一層活用に向けて、あるいは詳細設計とか事業を進める上でご配慮いただければと思いましたので、申し上げておきたいと思います。

いかがでしょうか。どうぞ。

○久保田委員

これだけ時間をかけて、これだけ多くの方からいろいろなご意見をいただいた上でのこの対応方針案ということでして、私としてもこの結論に賛成します。まさに今、先生方がおっしゃったように、今まではルート帯の議論だったわけですがけれども、これからはルートの議論にしていかなければいけませんので、もちろん言うまでもなく、ますますコミュニケーションが非常に大事になってくるということで、ぜひ私からもお願いしたいと思います。

それから、政策目標のうちの6番、現道の走行性・安全性ということは私も非常に気になっていまして、国道141号の今の状況を考えると、やはりこの沿道には多くの方々が住んでいらっしゃるわけで、あるいはお店もあつたり、観光客の方もいらっしゃるのです。その割には安全性に問題がある道路だと私は思います。ですから、この道路ができ

ることによって、国道 141号がどれだけよくできるのかといったところも地域にとっては非常に大事なテーマだと思いますので、ぜひそこも含めた議論をしていただきたいと思います。

以上でございます。

○石田委員長

ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。お願いします。

○二村委員

こちらで道路整備の効果といったときに、やはり観光に結びつく部分が大きいと思うのですけれども、生産品の輸送時間の短縮についても少し強調しておくべきだと思います。いわゆる農業ですよ。農業分野でレタスや高原野菜の輸送時間の短縮が図れることによって、予冷の時間ができる。その予冷の時間がどこまで効果があるものかというのは正直最初はよくわからなかったのですが、伺ってみますと、やはり東京に出て、市場に出したときの価値が違ふということ。高値で取引されるような野菜になり得る、より高値で取引できるというお話も伺っております。ですので、生産品を運ぶという道路本来の部分の便益もあるということです。そのような部分の効用も上がっているのです。

あと、これは観光だとは思うのですけれども、グリーンツーリズム。要は、都会の人に農業に触れてもらおうと思ったときには、やはりアクセスがよいというのが1つ武器になってくることだろうと思います。この地域がグリーンツーリズムで1つ頭が出られるような地域になってくれたらうれしいと私自身は思います。

最後ですけれども、対応方針案、もちろん賛成でございます。長い間、様々な方々のご意見を伺ってまいりまして、それぞれに納得できる場所もあるのですけれども、トータルで考えたときには、道路を建設し、やはりB案が望ましいのであろうと、そう思います。コミュニケーションが重要ということはもちろんこれまでも申し上げてきたことではあります。トータルで便益が出るというときには、もしかすると一部に不利益をこうむってしまう方もいらっしゃるかもしれないのです。その場合には、やはりそれに関しては地域で十分なケアをしていただく。もちろん道路行政サイドからも十分なケアをしていくということが重要なのだとは思いますが、やはりトータルの便益を考えたときに、この対応方針に賛成いたします。

以上でございます。

○石田委員長

ありがとうございます。よろしいですか。

○味水委員

各先生方がおっしゃっていたことに同意見ですし、私もこれに賛同したいと思います。当初、3年前、4年前に議論していた中で、ここでの議論はこの区間に絞った議論となっているわけですが、やはり先般の震災のことも踏まえれば、代替路としてこの区間が整備されることというのは、この地域だけではなくて、この区間としても、この地域としても価値があることだと思いますし、最終的には社会全体に与えるプラスの影響も大きいのだらうとすれば、ここでこういう丁寧なコミュニケーションを通じてこの区間の整備を進めるということは、将来的にはほかの地域の方々からこの地域の方々感謝されることにも繋がるのではないかと感じております。

以上です。

○石田委員長

ありがとうございました。

一応といいますか、私以外の委員全員の方からご意見を表明していただきました。集約いたしますと、全員この対応方針案で基本的にはいいと。ただ、さらに留意してほしい点がありますということでございました。冒頭、部長からご発言がありましたように、平成22年12月に計画段階評価に着手いたしまして、それから3年8ヵ月近くが経過いたしております。この間、地域とのいろいろな形での多重多層のコミュニケーションをしていただきまして、その結果、例えば政策目標が拡充されたという成果がありましたし、味水委員からご指摘いただいたように、代替案も進化したと言っていいのではないかと思います。それらはルート案のワーキンググループによる技術的検討の成果だとも思いますし、いろいろなチャンネルを通じて寄せられたご懸念とか期待、不安を真摯に取り入れて、いろいろな検討をしていただいた成果だと思います。そのことが、今日ご紹介がありましたけれども、両県知事を初めとする沿線全ての9市町村からの対応方針への賛同と、早期実施を要望するという形にもあらわれているかと思えます。そういう意味で、ルートの評価とコ

コミュニケーション活動についての評価も今日の委員会では合格点を委員の皆さんが出されたのではないかと思います。

ただ、一部の方と言っていいと思うのですが、強いご懸念と反対をいただいているということも我々は十分に認識しております。ただ、山梨、長野両県の交流、連携の活発化とか、小濱委員からもっと広域に目を向けた効果を考えるべきだというご意見がございましたし、あるいは、沿線地域の産業や観光の振興について二村委員からもご意見をいただきましたし、現道の安全性の問題、あるいは災害時の代替路として、地域強靱化への貢献などが強く期待されているということも事実でございまして、これ以上いたずらに議論を重ねて決めないということも非常に悪影響を及ぼすものですから、冒頭部長からございましたように、この対応方針のもとでステップを1つ進めていただきたいということが今日の小委員会の全員の総意と考えております。

ただ、承認するに際して、これまでも委員各位からいろいろなご意見がございましたけれども、私からも特に次の2点についてお願いしたいと思っております。

この地域は景観といい、自然環境といい、地形とか地質など、極めてユニークな価値を持つ地域でございまして、そういう中でそれを観光に活用していこう、地域作りに活用していこう、地域の産業おこしに活用していこうという強いメリットがあるところでございますし、一層の飛躍が期待されている地域でもございます。先ほど申しましたように、これから詳細の設計とか事業のますますの具体化を考えるときに、やはり地域にどうなじむか、地域のためにどう役に立つか、あるいはそれは地域の側としてどう活用するかということがすごく求められると思いますので、これも皆さんおっしゃってございましたけれども、より一層丁寧なコミュニケーションをして、間違いのないような、あるいは誠実な対応をお願いしたいと思います。

2番目のお願いでございまして、計画段階評価そのものについて、私、ちょっと考えることがありますので、言わせていただきたいと思っております。計画段階評価が始まって、全国で20くらいの事例があろうかと思っております。その事例を見ておきますと、何かパターン化されているという面がなきにしもあらずだと。具体的に申し上げますと、第1回の意見聴取で政策目標を選定する。意見聴取もどちらかというとアンケート調査に軸足が置かれているようにも思います。それをもとにルート検討等の技術的検討を踏まえて、ルート代替案の評価をする。そこの評価についてもアンケート調査に重きをなしているという形がパターン化されていて、このプロジェクトについても当初その形を踏襲していたのですけ

れども、どうも問題の質が違う。余り適切ではないのではないかとこのころに皆さん意見が出されまして、ルート検討のワーキングとか、さらに一層の多様なコミュニケーションをしていただいたわけでありまして、それがあある意味では今日ご評価いただけたと思うのですけれども、これは関東地方整備局ではなくて国土交通省の道路局に申し上げるべきかもわからないですが、パターン化した、あるいはモデル化した計画段階評価をこれからもそのままの形で続けると、今回のようなことが起こって地元にご迷惑をかけるということが大いに懸念されるところでございますので、計画段階評価の適用にあたっての考え方を再整理、再検討していただくということも我々が学んだ教訓ではないのかなとも思いますので、そのことも2点目としてお願いしておきたいと思ひます。

繰り返しになりますけれども、ルート代替案とコミュニケーション活動については今日、全員一致で評価できて、次のステップに進んでいただきたいということを結論にして審議を終了させていただきたいと思ひます。どうもありがとうございました。

○司会

ありがとうございました。

なお、本日の委員会の結果につきましては、速報を後日公表させていただきたいと存じます。速報につきましては委員長にご一任させていただきたいと思ひますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○石田委員長

それと私、ちょっと言い忘れていたことがございまして、対応方針の中に、今日最後のほうでいただいたご意見、傾聴すべきものもございまして、その扱いについては私と事務局にご一任いただければと思ひます。それをもちまして、道路評価部会でしたか、本省のほうへ意見具申したいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

○司会

ありがとうございます。

議事録につきましては、速やかに事務局でとりまとめさせていただきまして、委員の皆様のご確認を得た上でホームページで公表させていただきますので、よろしくお願ひいた

します。

それでは、これもちまして、社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会を閉会させていただきます。

本日は長時間にわたりご審議、誠にありがとうございました。

——了——