

社会資本整備審議会道路分科会
関東地方小委員会（平成23年度第2回）

議事録

○石田委員長

足元の悪い中、また、前回の小委員会で本当に熱心に議論いただきまして、皆様方、本当にお忙しいにもかかわらず、予定外の委員会ということになっております。ただ、非常に重要な問題でございますので、きょうも前回同様に熱い議論をしていただければと思いますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

これから審議をさせていただきますので、よろしくお願いをいたします。

きょうの審議は、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価の試行でございます。これについて、本当に精力的なご検討を事務局のほうでいただきましたので、一括してご説明をいただいて議論をしてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

○事務局

それでは、事務局より資料のご説明をさせていただきます。

まず、お手元の資料のうちで資料一覧というA4の紙をごらんください。本日、ちょっと資料が多うございますので、これで全体の資料の概要をご説明させていただきます。

一覧の中の5ポツに計画段階評価の試行ということで(1)から(4)まで、資料の大きなテーマのくくりで整理させていただいております。前回の委員会におきまして、先生方からご熱心なご議論をいただきまして、貴重なご意見を多数いただきました。そのご意見につきまして、事務局といたしまして対応をまとめさせていただいたものが(1)、資料番号でいえば資料1でございます。このまとめた内容に沿って、(2)(3)(4)の資料が構成されているというようにご理解いただければと思います。今後の進め方でありますとか、前回のコミュニケーション活動のまとめ方、また今後のコミュニケーション活動の内容といったものが、先生方のご意見を踏まえた対応に沿って整理させていただいております。

本日は、この(1)から(4)の資料の中身につきましてご議論をいただければと思ってございます。

また、資料が少し多うございますので、ポイントを絞った説明になることをご了承いただきたいと思ひます。

では、個別の中身につきましてご説明させていただきます。

まず、資料1「前回小委員会での指摘事項とその対応について」をごらんください。

おめくりいただきまして、1ページ目でございます。こちらに大きく8つに分けてご意見を整理させていただいてございまして、そこに対する対応案というものををご用意させていただいてございます。

上から順にご説明させていただきますと、まず、委員長、石渡委員から、アンケートの結果の扱い方につきまして、過半数云々という話ではないのではないか。多数決で物を決めるべきではないのではないか。地域の意見をしっかりと反映して原案を修正していくという姿勢が大事ではないかというご意見を賜ったところでございます。

これを踏まえまして、対応といたしましては、第1回コミュニケーション活動でいただいたご意見を踏まえまして、課題ですとか目標、対策案を柔軟に追加、また修正させていただきます。次回のコミュニケーション活動に反映していきたいと考えてございます。

ここで、今、第1回コミュニケーション活動と申し上げましたが、一般の方々に対してアンケート調査、また自治体の方とか業界の方に対して意見聴取というやり方でご意見を賜っていたところでございますけれども、そういった地域とのコミュニケーションのことを総括してコミュニケーション活動という形でくくりをさせていただいてございます。そういった意味だというようにご理解いただければと思ひます。

また、3行目でございます。これは委員長、味水委員、牧野委員から、いろいろな方からご意見をいただくべきではないか。また、団体、どういった方から意見をいただくのかについても、考え方をしっかりと整理すべきではないかというご意見をいただいております。

こちらにつきましては、まず、自治体にそういったご意見をいただいたということをお伝えしまして、その他、ご意見を聞く団体を推薦させていただきまして、そういった団体の方のご意見を追加してございます。

また、選定の考え方についてですが、前回ちょっと申し上げておりませんでした。それは、2ページ目の資料1別紙というものに整理をさせていただいてございます。対象の選定の考え方でありまして、まず、広く公益的な立場で活動されているような団体という方々を選定させていただいてございます。また、そういった団体の方々から推薦され

た個別の事業所等につきましても、第1回コミュニケーション活動の中ではご意見を伺っているところでございます。また、地域の代表的な施設、大きなショッピングセンターですとか、そういったところからもご意見をちょうだいしたという形になってございます。これに加えて、地元の自治体から推薦をいただいた団体さんにつきましても追加でご意見を聴取したという形になってございまして、下の2ポツの対象者の中に記載してございますけれども、100団体にご意見をお願いいたしまして、79団体から回答いただいているという形になってございます。

団体の考え方につきましては以上でございます。

1ページ目に戻っていただきまして、4行目でございます。久保田委員、石渡委員、味水委員からいただきました。1回目のアンケートに回答された方が、自分たちの意見がどのように議論されているのかというのをしっかり示していくべきではないかというご意見を踏まえまして、対応といたしましては、まず、今後、また後ほどご説明いたしますけれども、地元でオープンハウス形式で説明会を開催しまして、地元の中にしっかり説明をしていきたいと考えてございます。

また、第2回のアンケートに合わせまして、今回ご審議いただく内容を冊子にとりまとめまして、アンケート用紙と一緒に送付をいたしまして、こういった議論の経過になっているかというのをご説明してまいりたいと考えてございます。

5つ目でございます。味水委員から、国道141号の改良の困難さについてもう少し詳しく説明してほしいというお話をいただきました。こちらにつきましては、また別途資料でご用意させていただいておりますので、現道改良案の取り扱いも含めて、後ほどご説明をさせていただきます。

続きまして、二村委員からいただきました。環境とか景観に配慮するご意見が多いということ踏まえて、対応案の中には柔軟にそういった要素も取り入れる必要があるのではないのでしょうかというご意見をいただきました。こういったご意見を踏まえて、今回はしっかり対応案の中に盛り込んだ形で資料をご用意させていただいているところでございます。

また、心配される声が多いという認識もございますので、オープンハウス等を通じてしっかり説明をしていきたいと考えてございます。

続きまして、同じく二村委員から、北杜市域ですけれども、自治体の意見と住民の声に少し違いがあるのではないかというご意見をいただいております。こういったご意見で

すとか、第1回目のコミュニケーション活動の結果なども踏まえて、第2回目のコミュニケーション活動の中で、自治体のほうにも、こういうご意見をいただきましたということをご前提に、もう一回意見を聞いていきたいと考えてございます。

最後に、石田委員長からいただいております、他のP Iの事例を参考にしながら、丁寧に住民の意見を聞くことが大事ですというご意見を踏まえまして、第2回目のアンケート期間中にオープンハウスを開催していきたいと思っております。

また、これをきっかけに、現場の事務所と地域との間でしっかりコミュニケーションを継続していきたいと考えてございます。

資料1につきましては以上でございます。

続きまして、資料2でございます。「中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価の進め方について」でございます。

めくっていただきまして、1ページ目でございます。フロー図の真ん中に、7月7日第3回小委員会という形で、これは前回ご審議いただいたものでございます。今回が赤で囲っております第4回目でございます。ご審議いただく内容は、前回と同様に、第1回コミュニケーション活動のとりまとめの内容と、次のコミュニケーション活動をどうしていくかというところをご審議いただきたいと考えてございます。

本日のご審議の結果を踏まえまして、準備ができましたら、第2回コミュニケーション活動といたしまして、第1回と同じように一般の方へのアンケート、また自治体、団体さんへの意見聴取を行いたいと考えてございます。

あわせて、長野県、山梨県、両県の意見につきましても伺っていくということを予定してございます。

また、オープンハウスという形で、この活動期間中にしっかり地元の方々に内容等を説明してまいりたいと考えてございます。

こういった第2回コミュニケーション活動の結果を踏まえまして、次回の小委員会では対策案のとりまとめ等を予定しているところでございます。

続きまして、資料3でございます。こちらにつきましては、前回の小委員会にもご提示させていただきました住民の方からのアンケート結果のとりまとめですとか、自治体さん、業界さんからのご意見をとりまとめたもの、同じものでございますので、基本的に説明は割愛させていただきます。

変更点だけ少しご説明させていただきますと、めくっていただきまして、2ページ目で

ございます。属性の分析の中に、一番右側に市町村別回答率というのを参考までにつけさせていただきます。2列でございますけれども、左側の沿線住民の方のはがきの回収率、世帯数で割ったものをごらんいただきますと、おおむね2%から21%の回収率という形になってございます。こういった回答率になっているということをまずご承知おきいただければと思います。

続きまして、17ページ目をごらんください。自治体さん、経済界等からのご意見についてであります。冒頭申し上げたとおり、追加の団体といたしまして、環境の団体さん、また景観、まちづくりの団体さんから追加でご意見をいただいているという状況でございます。

続きまして、22ページ目をごらんください。今回、追加のご意見をいただきました団体の方からのご意見をまとめているのが22ページ目であります。赤字のところを中心にごらんいただければと思います。少し紹介させていただきますと、周辺地域の課題といたしまして、下のほうに書いてございますが、中部横断道の建設が八ヶ岳山麓の北杜市の高原地域とか南佐久地域に残されている豊かな自然といかに共存していくかが大変重要だというような課題認識でいらっしゃったようで、景観と自然が喪失されるということを懸念されている声、また、観光地としての地盤沈下が起こるのではないかとということを懸念されている声等がございます。

課題を解決するための目標では、国道141号の改良、現道を改良するということを掲げられておったりとか、ドクターヘリの整備が必要ではないかというご意見もちょうだいしてございます。

対策案の中でも、同じようにドクターヘリの整備、県道・国道の整備等のご意見をいただいているところでございます。また、独立した遊歩道の整備というような、景観のことを考慮した案もご意見をいただいているという状況でございます。

資料3につきましては以上でございます。

続きまして、資料4でございます。今の資料3を踏まえまして、第2回コミュニケーション活動に向けてどのように対応していくかというものを詳細に整理したものでございます。これも少し例示をしながら内容をご説明させていただきます。

まず、めくっていただきまして、1ページ目でございます。周辺地域の課題に関しまして、①として、沿線住民の方、道路利用者の方などというカテゴリーにつきまして、アンケートの結果が左、これを踏まえて第2回のコミュニケーション活動の中でどのように反

映していくかというのを右側に書かせていただいております。黒字で表記されております部分につきましては、基本的には、前回私どもが提案させていただきました原案と同じ趣旨のご意見だというように整理させていただいたものでございまして、赤字につきましては、何らかの変更を行うということを記載させていただいているものでございます。

例えば、自由意見の中にございますように、高齢化や人口の減少とか、地域の活性化とか、鉄道やバスの運行本数が少ないといった公共交通の問題といった課題に対しては、我々の当初の想定にございませんでしたので、そこにつきましては項目を課題として追加しますという整理をさせていただいております。

また、7行目、8行目、道路整備への懸念に関する意見の上2つでございますけれども、自然環境や景観への影響を懸念するご意見を踏まえまして、課題の中に、景観・環境を保全することといったテーマを追加したいと考えてございます。

また、中部横断道の必要性に否定的なご意見をいただいておりますので、対策案の中に、現道改良案と整備をしない場合というものを追加して、こういったご意見に対応したいと考えてございます。

また、下から2行目でございます。観光地が通過点になって、地元の産業とか観光地が衰退するのではないかというご心配もいただいておりますので、こういった道路整備の計画が具体化していく以降の話、また、道路だけではなくて地域と一緒に考えていくような課題につきましては、地域と一体となった取り組みに関するご意見という形でとりまとめをさせていただいて、これも第2回コミュニケーション活動の中に反映させていただきたいと考えてございます。

おめくりいただきまして、2ページ目をごらんください。次は道路整備の内容に関するご意見で、ルートだとか休憩施設をこうしてほしいというご意見や高速道路へのアクセス道路の整備、インターチェンジの設置といった、今後計画を具体化していく道路に関連したようなご意見につきましては、今後の計画の具体化等に関するご意見としてとりまとめをさせていただきまして、次回コミュニケーションの中でお伝えしていきたいと考えてございます。

下から2行目にございます。必要性について再検討や説明を求めるご意見につきましては、オープンハウス等を通じてしっかり説明をしていきたいと考えてございます。

3ページ目でございます。項目を追加するといった対応をするご意見もございますが、例えば1行目のように、従前のテーマの中での問題意識を少し修正する、表現を追記する

というものもございまして、例えば、国道141号などの既存道路が通行止めになった場合の迂回路がないといったことも問題ではないかというご意見がございましたので、周辺地域の課題の国道141号の問題に代替路がないというような表現を追加させていただいたりしてございます。

以上のように、項目を追加するもの、従前の項目の記述の仕方を少し修正するもの、また別途とりまとめという形を今回基本としてございまして、こういった整理をさせていただいた上で次のコミュニケーション活動に臨みたいと考えてございます。

ここで、国道141号の改良案について、資料4の別紙を用いまして少しご説明させていただきたいと思えます。いただいたご意見の中にも、国道141号の改良をまずやるべきではないかとか、いろいろ現道改良に関してのご意見いただいておりますが、これを踏まえまして、私どもといたしまして1つ案を作成いたしました。(2)で、大きな方針といたしまして、地域の課題ですとか政策目標がある中で、まずしっかり60キロで走行できる、これは一般道の限界でございすけれども、設計速度をキープするというのを考えてございます。一方で、信号交差点等は残るということで頭の整理をしてございます。

おめくりいただきまして、2ページ目をごらんください。国道141号の現状について少しご説明させていただきます。

国道141号ですけれども、上の箱書きのポツ3つで記載させていただいてございますように、車道の幅員が狭い区間がございましたり、曲線半径、いわゆるカーブが非常にきつい区間があったり、また縦断勾配、坂道が急だといったような区間がございす。そういったものを下側、平面図のほうにおこさせていただいてございまして、同じように黄色のハッチがかかっている部分が集落が密集しているエリアというようにご理解ください。

こういった現状を一般道の整備という考え方で対策をするというように考えた場合の対策案が次の3ページ目になります。

ここで、現道は2車線が基本となっておりますけれども、4車線でしっかり幅員を確保するという考え方、歩道を設置するという考え方、また、カーブがきついところは、バイパスを一部整備してそういったものを取り除くという考え方、勾配がきついところについてもバイパスの別線で一部整備するというように考えてございます。

2車線から4車線への改良イメージという箱書きが左にございすけれども、ごらんいただきますように、現道周辺には家屋が密集している地域もございすので、これを拡幅するということになりますと、多少かかってくる、立ち退き等の用地買収等が入ってくる

というような状況になってございます。

こういった考え方で整理したものが下の平面図であります。赤い線が現道の今の線でありまして、紺色が現道を拡幅する区間、青色が、現道拡幅では対応できないので、一部バイパス化する区間でございます。北杜市と書かれた右の斜め上のところは、かなり高低差がございまして、想定ではあります、ループ橋を整備するという案を入れてございます。首都高の大橋ジャンクションのイメージです。あれよりも1周ほど長いものを仮に想定してございますけれども、そういうものですか、右側の南牧村のつづら折りになっているところにつきましても、カーブの曲線半径を確保するために、切り土、山を大分切ったりしなくてはいけないというようなことも想定されているというような結果になってございます。

これを少し整理したものが4ページ目でございます。左側に政策目標という形で、今回政策目標に掲げているものを掲載させていただいてございまして、こういった目標に対してどういった機能を果たすかというものを整理させていただいてございます。中身につきましては、後ほど別途ご説明をさせていただきます。

こういった形で、現道をしっかりと改良していくという案を1つ立てさせていただいてございまして、こういったものも2回目のコミュニケーション活動の中で、従前お示ししていた案とあわせて、再度地域のご意見を聞いていきたいと考えてございます。

続きまして、資料5をごらんください。今まで資料4と資料4の別紙で、いただきましたご意見をどのように対応いたしますということをご説明させていただきましたけれども、それを結果だけまとめたものが資料5でございます。

1ページ目をごらんいただければと思います。大きく、左側に課題と目標と対策案と書かせていただいております。課題でみますと、産業物流の課題、救急医療、観光地連携、日常生活、国道141号と、5つ、前回のアンケート等ではお示しさせていただいてございましたけれども、まず、結果を踏まえまして、赤字で追記している部分が表現を少し修正する、課題認識を少し修正させていただくという部分でございます。

また、右側に4つ、追加という形で並んでおりますのが、今回いただきましたさまざまなご意見を整理いたしまして、こういった4つのテーマを新たに地域の課題として追加してはどうでしょうかという案でございます。

同じように、目標につきましても、内容の修正と追加の項目が4つございます。

対策案につきましても、従前の高速道路の案が2つと、今ほどご説明差し上げた一般道

の改良案と、整備をしないという案、こういったものを追加してはいかがでしょうということのように考えてございます。

また、この案の中に反映できなかったご意見につきましても、下に(1)(2)として、今後の具体化等に関するご意見、こういったご意見がございましたというようにまとめさせていただいてございますし、(2)では、地域と一体となった取り組みに関するご意見といたしまして、高速道路の利便性等の反面、地域が空洞化してしまうのではないかと、通過点化して観光・地元産業が衰退するのではないかとのご意見をいただいておりますということをしっかりコミュニケーションの中で伝えていきたいと考えてございます。

次の第2回のコミュニケーションのメインとなりますのが、対策案についてのご意見をいただくということでございますので、2ページ目をごらんください。ご意見をいただく際の参考といたしまして、政策目標に対しまして、各対策案がどういった役割を果たすかというところを、例示的ではございますけれども、整理させていただいておりますのがこちらの表でございます。

簡単にご説明いたしますと、まず、政策目標、高速道路までの移動時間を短縮ということに関しましては、高速道路インターまでの1時間到達圏の外にいる人口がどう変化するかというようにみていただければと思いますけれども、一番右側の整備なしが、今時点、試算で5,000人余りいらっしゃる方々が、高速道路整備案ではほぼ0人になります。また、一般道の改良案では2,600人という形になってございます。

2つ下に行きまして、主要な観光地等の連携向上というテーマで、小淵沢～軽井沢間の所要時間でみたときには、現況、整備なしの場合だと124分かかるものが、高速案だと85分、一般道案だと114分という結果になってございます。

3つ下に行きまして、現道の走行性・安全性の向上でございます。こちらにつきまして、走行性ということで、設計速度が各案でどうなっているかということに記載させていただいております。

また、安全性でございます。一般的に、自動車専用道路と一般道でありますと、事故の件数が、統計的にやはり一般道よりも自動車専用道路のほうが少ないというデータがございまして、そういった意味で、安全性を高速道路案と一般道案、整備なし案とで提示させていただいております。

また、政策目標で追加をしたものの中で、企業誘致とか公共交通の利便性の向上、景観・環境といったところにつきましては、数値化をするのが難しいところもございましたの

で、少し定性的な表現で、こういった役割を担いますというところを記載させていただいてございます。

特に環境・景観の保全につきましては、まず沿道環境につきましては、高速道路整備案でありますと、国道141号から少し転換をするので改善されるものと期待してございます。一方で、新設の道路をつくることになりますので、自然環境とか景観への一定程度の影響があると考えてございます。こういったものにつきましては、しっかり対策を講じるということで影響を最小限にできるとは考えているところではございますが、こういった面もあるということを記載させていただいてございます。

また、政策目標のその他ということで、整備に当たって影響する家屋数とかコストといったものを並べさせていただいてございます。

こういった点を含めて、次のコミュニケーション活動でご意見をいただいきたいと考えてございます。

続きまして、資料6をごらんください。第2回コミュニケーション活動につきまして、アンケート、また意見聴取のやり方でございます。

1ページ目をごらんください。基本的には、第1回目と同じでございます。変更点だけ申し上げますと、まず、対象範囲の中で、山梨県さんと長野県さんにご意見を聞く、両知事にご意見を聞くということを考えてございます。

一般の方へのアンケート用紙の配布方法ですけれども、前は自治会を經由してお配りさせていただいたのですが、今回は各戸に直接郵送でお送りさせていただきたいと思っております。アンケート用紙とこれまでの議論の概要とセットでお送りさせていただくということを考えてございます。

続きまして、資料6の別紙1と別紙2とございます。これが実際に各戸にお配りするものというようにご認識いただければと思います。

別紙1が、第1回コミュニケーション活動の結果概要ということで、今ほどご説明差し上げましたとりまとめの内容等を整理させていただいているものでございます。なるべく詳しくお伝えする必要があると認識してございまして、ちょっと細かくなっておりますけれども、基本的には、ご意見に対してこういった考え方で次のコミュニケーション活動に臨みますという整理になってございます。

別紙2でございます。こちらは、ざっと概要を説明させていただきますと、まず、2ページ目、3ページ目に周辺地域の課題ということで、前回から提示させていただきました

5つの課題が上段にありまして、下段の4つが新しく追加する課題でございます。

同じように、4ページ目、5ページ目が目標についてでございます。上段が従前のもの、下段が新しく追加するものでございます。

6ページ、7ページ目には、各対応案を掲載させていただいてございまして、オレンジ色と緑が新しく追加する現道案と整備をしない場合というものでございます。

8ページ、9ページ目に、先ほどご説明差し上げた各案の内容につきまして整理をさせていただいているものでございます。

10ページ目、11ページ目でございます。10ページ目に、緑で2つ、(1)(2)とございますが、今回、課題とか目標とか対応案の中に盛り込めないご意見の中でも貴重なご意見につきまして、こういったご意見があったということを取りまとめさせていただいて、こちらも含めてまたご意見をいただくという形で臨みたいと考えてございます。

11ページ目、アンケートで聞く内容を記載してございまして、まず、今回5つの課題に対して4つ課題が追加されましたので、課題が多うございますので、住民の皆さん方がこの中でこういったところに特に重要さを感じるのかということをご改めしてお聞きしたいと思っております。それを踏まえまして、対策案として私どもから提案させていただきたいと思っております4つの案につきまして、ご意見をいただきたいというような形でコミュニケーション活動を進めてまいりたいと考えてございます。

資料7をごらんください。オープンハウスの概要でございます。簡単に申し上げますと、1ページ目をごらんください。国土交通省の事務所と沿線自治体のご協力をいただきながら実施をしたいと考えてございまして、オープンハウス形式、次のページに写真を掲載してございますけれども、パネルとか展示品を並べまして、来場される方にしっかり説明をしてまいるというスタイルで臨みたいと思っております。各市町村、2回ずつ程度予定をしてございます。

説明の内容ですけれども、これまでの議論の内容とか、景観とか環境への心配をされるご意見がありましたので、そういったところの取り組み内容等をご説明したいと考えてございます。

冒頭でも申し上げましたが、オープンハウス以外でも、地元とのコミュニケーションはしっかり継続してまいりたいと考えてございます。

資料7の別紙を簡単に説明させていただきます。オープンハウスで説明していく内容のイメージでありますけれども、例えば、景観に配慮した道路整備の例といたしまして、河

川敷から道路がみえないように、道路の計画位置を少し下に下げた事例でございます。平泉の事例でございます。

2 ページ目が、現況の自然環境に影響を与えないように、道路の線形を少し変更した、構造を変更したという事例でございます。

3 ページ目でございます。これは、植栽をしっかりと整備をすることによって、自然環境とか景観を保全した事例でございます。

4 ページ目でございます。動植物への影響を懸念するようなご意見もございましたので、例えば、道路の下にボックスを通しまして、動物が行き来できるように対策を施したりですとか、そういった事例も紹介してございます。

5 ページ目でございます。地域から、道路整備によってむしろ空洞化が進むのではないかと、通過交通になってしまうのではないかとのご心配のご意見もありますので、地域と一体となっていていろいろな取り組みをしましたという事例を幾つかご紹介させていただいてございます。これは圏央道の例ですけれども、インター整備に合わせて企業誘致などを日の出町が行いまして、雇用者数が増加をしているという例であります。

6 ページ目は、鉄道の廃線に伴って、地域交通をどうするかというのを地元の皆さんで考えまして、新しく路線バスを運用することになった事例でございます。

7 ページ目でございますが、観光の面で、いかに観光地に高速道路を通行する方を引き込むかという観点で、地元の方々が委員会を設置いたしまして、道路への各種サインを出したりという形で、観光客の引き込みを一生懸命取り組まれているという事例です。

8 ページ目ではありますが、北関東自動車道が3月に全通いたしましたけれども、これがつながることによって地元は期待していますが、一方で、通過されることも懸念されているような状況でありますので、地域のいろいろなテーマパークが連携してイベントを行ったりとか、そういった取り組みをやっていることを紹介させていただきたいと考えてございます。

簡単ではございますが、資料の説明は以上でございます。

○石田委員長

どうもありがとうございました。盛りだくさんの資料説明でございました。

どこからでも結構なのですが、特に、コミュニケーション活動のまとめ方とか、それに対してこのようなアクションをとりましたということとか、あるいは第2回のコミュニケ

ーション活動の企画案についてもご説明いただきました。その辺が主なポイントかなと思いますけれども、別にそれだけというつもりは毛頭ございませんので、どうぞ自由に質問とかコメント、ご意見をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○味水委員

まず最初に、国道141号について丁寧にまとめていただいて、ありがたいなと思います。余計なことをいったかなと一瞬思っていたのですが、特に資料6の別紙2をみると、1回目のコミュニケーション活動で出てきた意見も踏まえて、国道141号の改良も案として含まれて比較することで、ある意味、案1、案2のよさもみえてきますし、案3だって、こういう意味では大事なんだなということが比較できるようになって、とてもいいかなと感じたところです。

いきなり具体的なところに入るのはいかがとは思いますが、同じ資料6の別紙2で、8ページ目、9ページ目、これがまさに比較のところで大事になってくると思うのですが、これがもうちょっとわかりやすくなると、1回目のとりまとめを踏まえた2回目ということが、意味が出てくるのかなと思います。

具体的には何を申し上げたいかという点、各案の試算で、1つ目が高速道路までの移動時間短縮、ほぼ0人と案1で出てくると、案1は全然意味がないのかと一瞬思ったりもすると思うのです。これは、整備なしのところをみれば、圏域外の人が今5,100人いるのがほぼ0人になるよということですね。となれば、5,100人分、移動短縮の効果があつたということだと思いますので、示し方の問題だと思います。下の救急医療の件もそうだと思いますが、もうちょっとわかりやすさの改善があるかなと思います。

同様のことでいくと、一番下のほうにいきまして、影響家屋数と。影響家屋数といわれても、専門家であればぱつとわかると思いますが、影響家屋数って、何の影響があるのかなと思うかもしれない。となると、もうちょっと一般市民の人がみることも踏まえた表現の仕方があるかなと思います。

同じ紙ですと、ちょっと前に戻りまして、2ページ目、3ページ目の周辺地域の課題、その次のページの目標、それぞれ9つありますよというところで、資料6にもありましたが、要は何が足されたのか。1回目のコミュニケーション活動を通じてこういうことが出てきたんだ。最初の5つが今まで挙げられていたけれども、残りの4つが、皆さんからの意見を踏まえてあらわれたんですよと。

となれば、2ページ目、3ページ目の課題であれば、上の段の一番右の国道141号の課題というのは、今までも触れられていたところではありますが、例えば、下の段の4つをちょっと色を変えとかして、上は我々も考えていたけれども、下こそは皆さんが出してくれた案だし、これを踏まえてもう一度みんなでコミュニケーションしたいんだということが伝わると、2回目の意味が出てくるかなと。次のページも、下4つが新しいものだと思いますので、その趣旨が伝われば、2回目をやることの意義というのは増してくるかなと思います。

雑駁ですけれども、以上です。

○石田委員長

ありがとうございます。とても大事な意見だと思います。やはりコミュニケーションしていただいた結果、こういう新しい観点とか、考え方が変わりましたよということをアピールするといいますか、余りやり過ぎると嫌みになりますけれども、そういうことをやるというのは大事なことだと思います。

○中村委員

今の味水先生と同じところですが、どの資料でもいいのですが、今の別紙の2でいけば、8ページ、9ページ、国道141号の改良案が入ったというのはものすごいことだなというのが、きょうの第一印象なんです。その中身で、2周半のループが出てくるのもすごいなと思ったのですが、この政策目標、多分指標はちょっと変わるのかもしれないけれども、余り効果がないように見える。何か大規模なこと、現道を拡幅するわ、代替経路をつくるわ、300～400もの家屋にどいてもらうわということをする割に、所要時間は余り短縮されないし、企業誘致の雇用促進の変化はゼロ、変化なしですよ。公共交通の利便性向上もなし。すごく頑張る割に効果の出ない代替案という印象をもつんです。いろいろ配慮しても、これぐらいしか出ないのか、もうちょっと何とか、「変化なし」と評価されている箇所でも若干でも効果があるような気がします。

所要時間が、どこの数字をみればいいのかかわからないですけども、所要時間の短縮効果が、60キロ設計の道路にして、かなり線形をよくした割に、所要時間が余り短縮されないから、だからいろいろな効果が出てこないという仕掛けになっているのかなと思うんだけど、ちょっと過小評価みたいなイメージをもってしまったんです。もうちょっと検

討頂ければ、別に案3をすごく押すという意味ではなくて、すごく大規模な工事をする割に効果が出てない案にみえるのが、本当にそうなのか、もうちょっと違う可能性があるのかというところが素直な疑問です。

もしそうであるというのだったら、それで結構ですけれども、ぱっと見、図面をみて思うのは、あれぐらいの改良をしたら、若干は所要時間が短くなり、少しはバスの便もよくなり、ちょっとぐらいのことはあるのかなと。それが案1、案2に比べると、かかった費用の割には効果が低いんだよということがみえればいいのかということもちょっと思いました。

指標については全く同じで、例えば、1つ目の高速道路までの移動時間短縮は、さっき味水先生がご指摘された、4ページぐらいのところをみていると、生産品の輸送時間を短縮することが必要です、ここから期待して、生産品の輸送を短縮することが出てくるのかなと思うと、圏外人口の数字が出てきている。だから、そのあたり、言葉をそろえることも必要だと思うし、その目標はこういう意味です、その意味に一番適切な評価指標はこうだけど、データその他の制約でそれが出せないのだったら、代替の指標なんだけれども、これがそうなんだという説明があって、その数字の見方があるというところが、ちょっと説明が飛んでいる資料のような印象をもちました。

○石田委員長

ありがとうございました。

○中村委員

もうちょっときつくいうと、余りやる気のない改良案。

○石田委員長

意味のない改良案のようにみえるという。

○中村委員

やる気もあって、頑張つてつくるけれども、やっぱりそれでも現道改良というのは限界があるんだとみえたほうがいいかなと。そういうふうに見えてしまったので。

○石田委員長

ありがとうございました。どうぞ。

○事務局

今の本質的なところなのですけれども、信号交差点が残るとというのが一番大きいポイントでして、この表の中にも、114分とか、52分とかあるのですけれども、これは計算上、信号交差点が入ったらどうなるかというのが、なかなか評価が難しいものですから、仮にないとしてこのぐらいだということで、そうすると、実際にはもっと整備なしに近づいてしまうんです。だから、時間短縮効果とか、代替路として1本詰まったときにもう1本というようなことでいえば、この整備案というのは、先生おっしゃられたように、金をかける割には、そのところの解消はなかなか難しいというのがありまして、変化なしというところはちょっと書き過ぎかなというのがありますけれども、ポイントとしては信号のところかなと思います。

○石田委員長

二村さん、石渡さんの順番で、どうぞ。

○二村委員

資料6の別紙2に皆さん注目なさっているようなので、ここの点なのですけれども、安全性のデータですが、整備なしのところは、ここの道路の生のデータを出すわけにはいかないのでしょうか。全国平均よりも高くなっているのでしょうか、それとも、余り交通量が多くないので、むしろ低くなってしまうのでしょうか、その点わかりませんが、これだけ短い区間で、非常に危ないんですよということを示すためには、本物のデータを出すのが良いのではないのでしょうか。何年度、交通事故何件と。それが、自動車専用道路になることによって交通事故件数が減る。このデータはすごくおもしろいと思って拝見しておりましたけれども、先ほどのご説明で、これは信号がある場合とない場合ですとのことだったと思います。ここのところを、もうちょっと見せ方をうまくすると、こんなに違うのかということはっきりすると思いますので、その事故率のところはちょっと工夫なさるとよろしいんじゃないかなと思いました。

それから、今回は、環境保全、景観の保全に対応すべきじゃないかということを上

げたのですけれども、今回のご対応というのは、非常に誠実で、「確かに影響は出るかもしれないんだけど、最小限にするように努力しますよ。」というような姿勢が私には非常によくみえていて、よろしいんじゃないかと思いました。

きちんとして対応なさることが沿線の方々にご理解をいただく一番の早道なのではないかと思えますし、今回のご対応は非常によろしいのではないかと思えました。

○石渡委員

これからコミュニケーション活動をさらにやるということで、その資料で、一番最後のほうでアンケートをやる。その中で、1、2、3、なしという4案がアンケートの案としてありますけれども、こういう選択をする前提として、今、比較の中で、一番下にコスト面で、いわゆる建設工事費、これがアンケートする人に直接かかるかどうか、知事は別としまして、余り関係ないのですけれども、建設コストというものも、回答する人にとっては非常に影響すると思うのです。

逆に、負担金、料金の場合もあるかと思えますけれども、そういうものが、コミュニケーション活動の中でこういう具体的な数字が公表された上でやられるのか、あるいはこれはきょうだけの資料であるのか。建設コスト、場合によっては利用料金とか、そういうものについての開示をどう取り扱うか。その辺、ちょっと伺いたい。

○石田委員長

今のお2人のはご質問が含まれていましたので、お答えいただけますか。

○事務局

まず二村委員からいただきました国道141号の事故データですが、これは調べさせていただければと思います。統計データは公表されているものがあって、県単位のデータぐらいまではあるのですけれども、その下の個別の路線ごとのものがあるかどうかというのは確認させていただいた上で、少し検討させていただきたいと思います。見せ方等については、もう少し検討させていただきます。

石渡先生からいただきましたコストの話ですけれども、基本的には、この表に書いてあることはこのままお出しをして、ご意見をちょうだいしてまいりたいと考えてございます。

料金のお話ですけれども、結局、行政的に申し上げると、どういう整備手法でやるかに

よって、今後変わってくるのです。実際、1回目のアンケート等の中でも、料金をこうしてほしいとかというご意見もいただいています、そういったご意見もあることを含めながら、しっかり皆さん方にお話をしていきたいと考えているところでございます。

○石田委員長

ちなみに、資料6の別紙2の表紙に地図が入っていますね。ここの佐久小諸ジャンクションから佐久南インターまでは、今、無料ですよ。

○事務局

はい。

○石田委員長

この先どうなるかわからないけれども、ここは今とにかく無料でお通りいただいているということですので、なかなか難しい問題だと思います。

あと、私の知っている範囲で、これ、ちょっと難しいんだけどということもそうなんですけれども、安全性のところですが、比較の表には全国平均が載っておりまして、国道141号の死傷事故率が載ってないんですね。9ページの表をみますと、明らかにおかしくて、整備をしないと、国道141号を安全になるように改良するのにもかかわらず、そのために1,300億とか1,400億ぐらいの巨額のコストを投入するにもかかわらず、安全性は同じ数字なんです。これ、道路の評価のところでもちゃんとしてほしいんですけれども、こういうデータの集計の仕方とか分析の仕方しかしてないんですよ。

○事務局

してないです。

○石田委員長

だから、できないんですよ。それはちょっとおかしいから、その辺はもうちょっとちゃんととしてよ、そういうことだと思うんです。

4車線にして、多分、簡単なものだけでも、中央分離帯とかつくるんでしょう。随分違いますよね。歩道だつてつけるから、事故も減るだろう、なんだけれども、でも、デー

タ上そういうのがちゃんとあらかせないような、ちょっとみっともないことになってい
ますので。

どうぞ。

○牧野委員

アンケートの回答用の返信はがきのところ、よろしいですか。別紙2のところですが、
緑の対策案についてご意見をというようになっているのですけれども、ここでは、意見を、
案①についてどうか、案②についてどうかと書くのか、私は案①がいいと思いますと
いうふうに書くのか。何か書きづらいなというふうに私は思ったんですが、どうでしょ
うか。

○石田委員長

どうしてこういう質問の仕方にしたかということも含めて、お答えいただけますか。

○事務局

まず、各案に関しまして、皆さん方のご意見をいただくということも検討いたしましたので
すけれども、実際、案の①、案の②、案の③、案の④、それぞれにご意見をくださいとい
う聞き方をすると、聞かれるほうも結構大変かなという議論になってございます。

かといって、どの案がいいですかという聞き方をすると、前回もご意見をいただきました
たけれども、すべての人からご意見をちょうだいできる状況でないにもかかわらず、数字
としてどっちがいいという話になりかねないというところもありますので、私どもとして
は、広く、数の多い少ないではなくて、どんなご意見でもいただいた上で、しっかりそれ
をまとめていきたいという趣旨で、こういった形で、少し自由にご意見をいただくという
スタイルでどうかと考えてございます。

○石田委員長

ということなのですが、ご了解ですか。あるいは、でもというのがございましたら、ぜ
ひお願いします。

○牧野委員

わかりました。

○小濱委員

今話題のところで話をしますと、今回のポンチ絵や何かはとても上手にできたなと思っています。楽しそうな感じしますよね。いつも感心しますけど。

それで、今回の第2回のアンケートで何を求めるかというところなのですが、今ご指摘ありましたアンケートの回答用の返信はがきを見ると、1、2、3と3つ答えるところがあって、1はマルをすればいいのですけれども、2、3は自由記述になります。前回、1回目のときは、課題解決の目標についても「そう思う」「そう思わない」「わからない」まで聞きましたよね。今度はそういう統計が出てこないですね、このアンケートを回収しても。

そうすると、せっかく1回目にやって、いろんな意見が出て、この中身も変えているにもかかわらず、いざ答えるときになったら答えようがないじゃないという話になりそうな感じがしました。

そこで、どのようにしたらいいかなと一生懸命考えていたのですけれども、周辺地域の課題は1から9まで、この中から3つ選んでくださいだから選べるでしょう。4ページ、5ページの課題を解決するための目標のところ、前回はどのように処理したかという、目標について、「そう思う」から「そう思わない」までの4段階、プラス「わからない」を入れて5つの中でマルをつけろとなっていたので、目標は9つありますから、9つの目標の中から、あなたはどれが優先度が高いですか、上から3つ選んでください、みたいにしたらどうかと。

さらに、この目標のところは、前回は、期待される整備効果というページがあって、2案比較だったからかもしれませんけれども、例えば、小淵沢～軽井沢の所要時間が現況145分から整備後85分というように丸囲みがあったので、よくわかった。今回は、8ページ、9ページを見ると、表になっていて、1案、2案、3案、整備なしの4つあって、これを見ればわかるのですけれども、ここに書いてしまったらどうですか。例えば、高速道路までの移動時間短縮の下のところ、8ページ、9ページの高速道路までの移動時間の短縮という数字を、1案何とか、2案何とか、3案何とか、整備なし何とかというように書いてしまえば、ああ、なるほどねという感じがしませんかね。それで、この中からベスト3

を選んでくださいというような方式にすると、前回に引き続いて、住民の皆さんというか、関係する皆さんがどの課題について敏感に反応しているかというか、何を大事に思っているということがわかるような気がしました。

さらに、目標のところは、8ページ、9ページのところをみると、下に「その他」と書いてあって、さっきご意見が出ました影響家屋とコストが書いてあるのです。これは、もう1つ囲みをつくって、「その他」とつくって、何か数字を入れてみたらどうでしょう。という感じがします。

それで、8ページ、9ページの意見をいわせていただきたいのですが、冒頭ご指摘ありました、高速道路までの移動時間短縮、ほぼ0人というのはよくわからないというご意見があって、確かにそうだよなど。ご専門の方々は、1時間到達圏外人口という数え方をするのでしょうけれども、平たくいうと、1時間で到達できない人の数は何人ですかという意味ですよ。だったら、そう書いたらどうですかね。「1時間で到達できない人の数、0人」とかね。その下も同じで、救急医療施設までの移動短縮時間もそうで、これも、論理学の試験をやっているみたいですけども、30分到達圏域外人口ということは、30分で行けない人が何人いるかという話だから、ここも、30分以内に病院に行けない人、みたいな平たい言い方にしたらわかりやすいかなと思いました。

最後に、もう1つだけいわせてください。①と②のところの比較で、ほとんど差が出ないでしょう。企業誘致、雇用の促進のところは、セルが結合して1個になっている。ほかもこうやってしまったら、だめですかね。というか、本当は違いを出したいんですけども、もし同じだったら、同じことを書いてあるのだから、1列にしてしまえばいいかな。でも、そうすると、案1、案2を選ぶ基準がなくなってしまうので、コストのところでは選べなくなってしまうので、直感的には、野辺山のあの道路を通るから、救急医療施設までは2～3分早くないかとか、地域の生活交通の円滑化のところも、もうちょっと早くないかな、1～2分違うんじゃない、という気がしたり、実際調べたんでしょけれども、そんな感じがしたので、もし1分でも2分でも、1,000人でも2,000人でも違うのなら書いたほうがいいし、本当に同じだというのだったら、コストのところだけ強調して、あとは全部、セルの結合というか何というか、共通で書かれたらどうでしょうかという意見でございます。

○石田委員長

私もちょっといわせていただくと、課題等についてはもう第1回でさんざんばらやったわけですね。今さら課題でもないだろうという気もしなくもないんです。ですから、今のアンケート案では、課題については3つということになってはいますが、目標だけに絞ってマル3つというほうが、ちょっとは進んだ気がするので、いいのかなというように思いました。

あと、各対策案の特徴というのは、おっしゃるとおりで、わかりにくいので、これまでもさんざんばらわれていますけれども、やはりわかりやすい、普通の日本語で、庶民の言葉で書くのがいいんじゃないでしょうか。

○二村委員

ちょっと確認をさせていただきたいのですが、同じ資料の8、9ページのところで、公共交通の利便性の向上のところで、この道路によって高速交通が可能になるため、高速バス等の利便性向上に貢献しますよとあります。その地域の方々が、公共交通の利便性の向上といったときに、高速バスを望んでこのようなことを書かれたのかどうか、疑問です。私は、違うものを望んでいらっしゃるのではないかと思うのです。その場合に、向こうが望むものはこちらが提示するものが違うと、よろしくないと思うので、アンケートがどのような書き方をされていたかというか、彼らの望むものが本当にこれであるのかというのをちょっと確認させていただきたいのですがいかがでしょうか。

○石田委員長

公共交通についてのご意見がどのようなご意見であったかということですね。

○二村委員

むしろ違うのであれば、これは書かれないほうがよろしいんじゃないかと思います。そんなものじゃないんだ、地域の足が欲しいんだといわれたときに、勘違いの感がありますよね。

○牧野委員

路線バスかもしれない。

○二村委員

私もそちらだと思うんです。

○中村委員

少なくとも3ページのところでは日常の生活面の移動の利便性と書いてあるから。

○小濱委員

ただ、この辺の人たちが、東京とかに出るときに高速バスが欲しいというニーズはあるんですよ。今、時間がかかってしまっている、あるいはないんですね。例えば、小海の町から中央道経由で東京に出たいんだけど、諏訪とか茅野みたいに新宿と直行で結んでいる路線バスが欲しいという意見があることはあるんです。だから、まんざら間違っていないんでしょけれども、おっしゃるように、幾つかのものがまざってしまっているかもしれませんね。

○事務局

具体的なサンプルは今確認していますので、ちょっとお時間いただければと。

おっしゃるように、地域の足としてバスとか鉄道を意識されている方もいらっしゃいますし、長距離の交通として意識されている方もいらっしゃるというのはおっしゃるとおりだと思っております。

ここでは、高速バスということを引き合いに出させていただきましたけれども、一方で、利便性が高まることによって、地域の足である公共交通機関へのダメージといたしますか、マイナスの影響もあるのではないかとのご懸念も実際のご意見として出てきております。それが、10ページ目の(2)で地域と一体となった取り組みに関するご意見ということで、2つ目のマルでご紹介させていただいておりますけれども、利用客が減少するのではないかとという声もある中で、しっかり役割分担を一緒に考えていったらどうでしょうかというようにご意見が出てきたりとか、そういった形で出てきているのは事実です。そこをうまく切り分けられていないかもしれませんので、ちょっとお時間をいただいて、確認させていただきます。

○石田委員長

ほかはいかがでしょうか。どうぞ。

○味水委員

今、二村先生がご指摘されていた8ページ、9ページのところですが、まず、小さいことは、案1と案2の間の線が、上のほうと下のほうでずれているので、それは直しておいたほうがいいかなというのが1つ。

ここでもう1点指摘したいことなんですけれども、前回の1回目のアンケート調査の期待される整備効果のところでも1つだけ色を変えて、もっと広域の整備効果もという項目があったと思うのです。案1と案2、これはすべてそうなのですが、左側に、表で政策目標とありますが、この政策目標というのは、略さずいえば何なのかというと、周辺地域の課題を解決するための政策目標であって、これ以外の広域の地域連携とかというものは、特に案1などで出てくるんだろうと思うのです。そういったものが、1回目のコミュニケーション活動で、自治体さんとかからなかったのかどうか。もしあるならば、そういったものも入れてこそ、正当な評価、比較につながるのではないのかなと。

いいかえれば、これは地域の人たちにとって受益者がだれなんだという話であって、やり過ぎるとちょっとどぎつい話になるかもしれませんが、より正当な評価をするときには、そういった情報も必要かなと。

何でそんなことを申し上げるかということ、コストというのは、地域の人が払うか、日本全体で払うのか、だれが払うかわからない話のときにおいて、費用は全部出すけれども、効果は地域だけのことをいうというのも、何かおかしい気がする。それを出すことがどっちに転ぶかわかりませんが、適切な評価のためには必要なのではないかなと感じます。

○石田委員長

ありがとうございます。第1回のアンケートで、もっと広域の整備効果というのだけがオレンジっぽい色になっているのは、何か理由があったんですか。

○事務局

広域的な取り組みの話ですね。手続的なお話ですけれども、計画段階評価の試行という形で、最初ご議論をスタートさせていただいたときに、地域のニーズをしっかりと整理した

上で、必要となる道路整備や如何という議論を始めるといふコンセプトでもともとスタートさせていただいているということであって、そういう経緯で、広域の効果というものを余りメインに据えてきてなかったというのが状況であります。

ただ、一方で、先生おっしゃるように、自治体さんからのご意見の中では、野菜等の輸送に長距離の時間短縮というのが非常に期待されますというご意見ですとか、また、高速道路がつながることによって、広い意味での地域間の連携が促進されるというような意見等もいただいております、まとめ方が少し拙速だったものもございます。

資料5をごらんいただけますでしょうか。1ページ目でございます。目標の中に、左から3番目に主要な観光地等の連携向上と書かせていただいております。これは、主要な観光地間の連携向上というタイトルだったのですけれども、「間」を「等」にかえまして、下の記述で、そういった広域のネットワークの効果を目標とすべきだというご意見を少し反映させていただいているところでございます。

もう少し見せ方として、項目を立てるかどうかというところも含めて、そこはもう一度検討させていただければと思います。

○石田委員長

そうですね。久保田先生がきょうはご欠席ですけれども、最初からずうっとおっしゃってましたよね。ありがとうございます。そのことだけ確認しておきたいと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

○石渡委員

先ほどの意見と同じなのですけれども、アンケートのはがきの問題ですが、課題についてはもう既に前回から意見を伺っていて、それで、またここで配るわけですね。今回、課題の重要性を3つ選んでもらっても、これはもう対策によって全部これが改善されればよいことであるから、最初のマル3つというのは余り意味をなさない。

それよりも、先ほどおっしゃったように、結局は4案しかないわけですから、4案についての意見を、それこそ上の3分の2、5分の4ぐらいのスペースを使って、あと、その他について自由な意見をいってくださいとすべきではないかと思うんです。

だから、この4案についての意見の中で、それは文章の中で賛成、反対がわかるようになって、案①、案②、案③、案④についてご意見を伺う、そのようなスタイルで、まとめ

ていく上でも、今さら課題を3つ選ぶのではなく、記入者は総合的に判断して、この4案の中で意見を書くんだということにして、4案についての評価をなるべくもらえるようなことに集中したほうが、今回のアンケートはいいんじゃないか。

もう課題はここで評価が出ているのだから、これをみんな総合判断して、本当は9つ全部解決したほうがいいわけですよ。だけど、そういうもののうちカバーできるものが、この4案のうちどれかというのを記入者は判断すると思うのです。だから、記入者の頭の中で9つを判断してもらって、そのうちの4つがそれに対してどうするかということのアナログ的に書いてもらうというのがいいんじゃないかなという感じがします。

○石田委員長

いかがですか。このようにしたらいいという点をちょっとご説明したほうがいいかなとも思うんですけども。

○事務局

石渡委員がおっしゃっているのは、対策案について、各案へのご意見をきっちりそれぞれごとに頂くということによろしいでしょうか。

○石渡委員

それぞれでやってもいいし、逆に記入者に対して4つの案についてご意見をくださいということで、質問の1、2、3とか、極端に言えば空欄でもいいわけですよ、何も意見がなければ。例えば、1案がいいといたら、1案をお願いしますと書けば、2、3、4はないわけですから、それはもう空欄でもいいわけですね。そのような感じで、案①、案②、案③に対する評価ですね、記入者の評価をアナログでもらえればいいんじゃないかなという感じがします。

○事務局

対策案に関するご意見のいただき方については、今のご意見を踏まえて、もう少し考えさせていただきたいと思います。

一方で、最初の目標に関する選択の話でありますけれども、いろいろな地域のご意見が出てきている中で、価値観が幅広く広がっている中で、その中でも、重みづけではないで

すけれども、地域の中ですごく重要視されているものがどういうところかということをご意見をいただいた上で、ではそれにフィットする対策案というのはどういうものなのかというところもご審議いただきたいなと考えているところでございますので、できれば、目標に関するマルつけ等についてはこのままやらせていただければと考えてございます。

○石渡委員

要ははがきだから、あったほうがいいんですけども、物理的な制約がありますよね。聞いてはいけないという話ではないのですけれども、物理的な制約として、案①、案②、案③になるべく書いていただくというほうに重点を置いたほうがいいんじゃないかと。それはもう物理的な話です。

○事務局

わかりました。そこは、今のご意見を踏まえまして、少し工夫をさせていただきます。

○事務局

先ほど事務局のほうから、牧野委員からのご質問のときにお答えしましたけれども、ポイントとしては、投票みたいなことはやめようということで、その点だけを何とか確保しつつ、石渡委員のおっしゃるように、ここのアンケートの肝はやはり対策案に対してのご意見だとしたら、そういう投票みたいなことでない形で、できるだけ強調されるような、そういう工夫をしたらいいかなと思うんですけども。

○石田委員長

ほかにいかがですか。どうぞ。

○中村委員

先ほど、資料5の説明をしていただいて、この赤字のところというのは、今回全部入れたところですね。さっき、二村先生の公共交通の話もそうだけれども、課題をこのように整理し直して、その課題のもとに目標を我々はこう理解して設定しましたということについてのご意見を聞ける場所というのは、このはがきのどこになるのかなと思ったんですけども、今の話でいくと、原則的には、9個の中のウエーティングに相当する3つは選

ぶけれども、例えば、公共交通に関して、課題のところではこう書いて、それに対して目標をこう置きましたということが、それでいいのかどうか、あるいはというところは聞かなくていいのかなと。

もう少し公共交通の例を出すと、日常の生活に課題がありますと書いてあって、今回、それに対して目標は高速交通の云々云々ということを考えていますというふうになっている。こういう置き方がいいかどうかというところの意見ですが、はがきのどこか自由なところに書けばいいのかもしれないんだけど、1回目のコミュニケーションを反映して、目標をこう設定して、中身をこう考えていますというところの確認が一段要るのかなと。それはもうなくてよくて、これはこれでただ選んでくれればいいというふうに飛んでしまっているようにみえてしまうんですけども、どうでしょうか。この目標の文面に対するコメントというのがもらえるといいのかなと思ったんですけども、いかがでしょう。

○石田委員長

資料5でいくと、私の感覚では、課題ではもうないようなステップに進んでいると思うんです。だから、これが、目的といいますか、非常に重要なポイントで、それで、産業物流をよくするとか、そういった書き方をすべきだと思うんです。だから、課題のかわりに目的という言葉、あるいは言葉をちょっと選ぶ必要があると思いますけれども、それにいいかえたほうがいいのかなど。今の時点ではもう課題ではなくて。それを具体的に効果を計測するのに目標みたいなものをつくっているわけですね。

○中村委員

計測の指標みたいなものをつくると。

○石田委員長

そうそう。だから、課題と目標と書いてあるから、その問題が発生するかにみえるけれども、これは実は、これこそ政策目標ですとっていいかもわかりませんね、課題のところをね。その具体的な効果の計測方法は、今回はこう考えてますというように理解したほうがよくて、そうすると、今の中村先生のやつは、それだけに貴重なスペースを割かなくてもいいんじゃないかなと。

○中村委員

あったら下に書けばいいんですね。

○石田委員長

あったら下に書けばいいぐらいの話で。

○中村委員

了解しました。

○石田委員長

だから、政策目標でいうと、具体的な効果の計測とか、そんなふう理解するとどうでしょう。課題ではなくて。課題を解決するということが目的なので、実際は同じなのですけれども、言葉をちょっと変えているにすぎないという言い方もできるんですけれども。

○事務局

そうですね、委員長おっしゃるとおりであろうかと思っております、例えば、今ほど中村先生から、先ほど二村先生からもご意見をいただいた公共交通の課題のところは、特に課題と目標が逆なんじゃないかとみえると思うのです。申し上げたとおり、地域の足を心配される方もいらっしゃるし、広域、ロングトリップのバスだとかを望む方もいらっしゃるという現状認識がある中で、道路として整備するに当たって、指標として考えられるものが、高速交通をどうするかという立て方という整理をせざるを得なかったというのがございます。

一方で、ローカル交通への影響というものが、プラスに出るかマイナスに出るかというところは、当然、バス事業者の方が地域と一体となってしっかり取り組んでいくということも大事かと思っております、そういった問題意識については、先ほど紹介した、地域と一体となっていく取り組みということで整理をさせていただいたりとか、また、コミュニケーション活動を通じて、そういった取り組みというのを一体となってやっていきませんかというところを地域に向けて発信をしていきたいという整理をさせていただいているところでございます。

そういった考え方から、今ほど委員長がおっしゃったことを照らし合わせますと、まさ

に検証するための指標として目標という立て方をさせていただいておるという状況でございます。

○中村委員

石田先生のお話、よく理解できて、そうだと思いますし、今の事務局の説明もよくわかりました。そうだとすれば、今、課題と書いてある、政策目標となるであろうところに関しては、日常の利便性の改善と、広域的な公共交通のアクセスの向上というのが政策目標で、それが、道路として何ができるかといったら、1つは高速道路がつながることによってそういうバスサービスが用意できる俎上ができるということと、それによって一般道路の渋滞の起こり方が変わって、一般道路での移動の時間の不安定さがなくなるということで、バス屋さんからすれば、バスサービスがつくりやすくなりますから、そのような道路環境を用意することができますよという言い方をすれば、もっとすっきりわかるような気がしました。

○石渡委員

高速バスと書いてしまいますけれども、要は、この部分は地域交通に代替するんだということであれば、停留所ができる規格にすればいいわけですね。表に行ったら、それは東京まで行くから、極端にいったらノンストップで行きますけれども、公共交通の役割をすると。鉄道も余り本数がない。それから国道141号が全然動かないとか、危ないということ。であれば、バスストップをたくさんつくってもらってれば、それは地元のバス会社さんが、お客がいると思えば、どんどん停留所にとめて行って、それは通常の地域交通の役割をする。だからそのまま行けるわけですよ。

だから、そういう面で、高速バスというと非常に長距離交通と思われるけれども、地域でやろうと思えばできるわけですね。そのかわりバスストップさえあればいいし、急行だったらノンストップでいけばいいし、その辺は、道路さえあれば、それで定時運行ができれば、お客がいればバスはどんどん走れるから、それは公共交通に非常にいいことで、まさに交通弱者に対して、車が運転できない人に対してもサービスになるし、逆に車を運転しないでバスを使えるということだから、その辺は非常に大きいんじゃないですかね。

○石田委員長

ほかにございますか。どうぞ。

○小濱委員

ちょっと違う話題です。ただいまの資料の6ページ、7ページのところの表現の仕方、ご一考くださればと思うのですが、案②の説明のところ、いっていることはわかるのですけれども、旧清里有料道路は2車線で使って、もう2車線足しますよといっているんですね。だけど、これ、僕も最初勘違いしたけれども、案2というのは全線2車線というふうに読んでしまいました。だから、説明すればこうなんですけれども、この説明やめて、単純に、旧清里有料道路を活用しますとやったほうがわかりやすくないですかね。つまり、1案と2案の違いというのは、旧清里有料道路を使うか使わないかということだと思っんです。これが、結局、さっきから話題になっている8ページ、9ページの比較表の中で一番大きな違いですよ。だから、8ページ、9ページの案2の現道活用のところのコスト削減が何とかか何とか、2車線がどうしたこうしたと書いてある、これも簡略化してしまつて、旧清里有料道路の有効活用とかというふうに1つ入れたらどうかと。

ここの案①と案②の違いは、さっきから一生懸命考えているけれども、やっぱり同じだと思って、結局変わるのは、影響家屋数という表現がわかりにくいといわれたところとコストの話じゃないですか。だけど、多分、素人という言い方は変ですけれども、住民の方は、この件数とお金を出されても、それが多いいのか少ないのかというのは判断できないから、彼らが判断できるのは、今あるものを有効に使っているか、使っていないかということだと思いますので、むしろそういう表現で案②というのを説明したほうがいいのかという感じがしました。それもご検討ください。

○中村委員

国道141号の案にこだわっているわけではないのですけれども、国道141号の拡幅をしてほしいという意見の背景は、今の国道141号だと、平常時はこうなんだけれども、渋滞が起きやすいという意見であるとか、積雪のときに幅が狭いから何とかであるとか、豪雨で通行止めが多いとか、そういうことであると。国道141号の拡幅というのは、本来そういうことをクリアするものだろうと。それが、今回の政策目標の基準の中だとなかなか出てきてないから、ちょっと迫力がなかったのかなと。

だから、案③、お金をかけることに関しての、片側2車線の道路にして線形をよくすることの意味というのが少しみえるようにしてあげておくということで、一番最初のコメントに自分で回答しているのですけれども、そうすればいいんじゃないかなと。

要するに、国道141号の拡幅を求めている方々のそういった意見の背景の部分がここになかなか出てきてないところに、ちょっと難しいところがあったのかなというように理解しました。

○味水委員

答えがみつかってない中で発言するのも、ちょっとためらいがあるのですが、今、課題が出てきて、目標が出てきて、8ページ目、9ページ目の指標が出てきているという中で、多分、この3つにそれぞれちょっとずつずれがあるから、わかりづらいのかなというところを感じたというのを申し上げたいということです。

それをどう解消すればいいんだというのは、今ちょっと思いつかないので、ご検討だけと思うのですけれども、資料5の1ページ目をみると、とてもわかりやすいと思うのですが、課題と目標が上下に並んでいて、なるほど、左側だと産業物流の課題で移動時間短縮かと思うわけなんですけど、これも、後でみると、さっきあった圏域外人口の話になるよと。目標と最後の指標でずれがあるよということだったと思うのですが、真ん中辺をみますと、国道141号の課題という、課題の5つ目ですね、その下をみると、災害時の代替路の話になってしまって、でもそれだけかというのと、その1つ右側で、現道の走行性・安全性、これも国道141号の課題から出てきている問題だし、かといって、その上をみると、高齢化・過疎化の課題というのは別に現道の走行性とは関係なくて、目標でいけば、地域の生活交通の円滑化の話かもしれませんし、この円滑化というのは、今は通勤とかそういうことがここには書かれているのですが、先ほどから議論のあった路線バスというのは実はこの問題かもしれない。となると、課題と目標が、物事を整理するのは難しいので、こんがらがるのは仕方がないと思うのですけれども、ちょっとダブったりばらついていたりしているということが、多分最後の指標の選択にも影響しているのかなということを感じました。

どう直そうとか、そういう意見が出てこないのですが、それだけ念頭に入れていただければなと思います。

○石渡委員

国道141号というのは何をやっても残るんですよね。案①、案②になったらなくなるという話じゃないですね。

○事務局

はい、ないです。

○石渡委員

残るんですよね。少なくとも現状では残るということですね。

○石田委員長

時間が大体もう終わりに近づきつつあって、なかなかこの場で結論を得にくい面もあるのですけれども、これまでの議論をまとめさせていただきますと、柔軟に対応して、よくなったということで、お褒めをいただいたというようにまず整理したいと思います。

ただ、課題と目標及びアンケートの方法、質問については、まだまだ改良の余地がありますよねという話をいただきましたので、それについては、きょうの議論も含めて、事務局と私にお任せいただいて、最終案として形成したいと思います、そのような扱い方でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ただ、アンケートの中身とか、きょうは余り議論できませんでしたけれども、資料6の別紙1、第1回のコミュニケーション活動の結果概要というのも同時にお配りするんですよ。これもちょっとみていただいて、ここをもうちょっと変えたほうがいいんじゃないのとか。例えば、先ほど来話題になっておりますけれども、公共交通機関の整備としか書いてないんですね。4ページ目の上のほうに公共交通機関の整備としか書いてなくて、あるいは5ページ目も、公共交通機関の充実と書いてあって、地域交通か、高速バスなのか、あるいはその連携なのかというようなところがありませんので、そういう点がまだまだあるかもわかりませんので、申しわけございませんけれども、ちょっと丁寧にみていただいて、1週間ぐらいだったら大丈夫でしょう、コメントをぜひお寄せいただければありがたいと思います。

それを含めて、資料6の別紙1も、資料6の別紙2もさらに反映させていただいて、最

終的には、時間の制約もありますので、事務局と私のほうで成案をつくるということにさせていただきますので、そういうことでご了承いただければと思います。

そういうことでよろしいですね。

(「異議なし」の声あり)

それと、これもきょうは余り議論できませんでしたが、資料7のオープンハウス、いかがでしょうか。

これは、例えば、東京外環のときは、反対連盟の方にも、ポスターを出してもらったり、希望があればしたんですけれども、そういうことはやるんですかね。地域の団体の方に、スペースをあげるから、ちゃんとルールを守ってくれるんだったら主張していいよとか。そんなことをやった例もありますので、ご検討いただければと思います。

資料7の別紙ですけれども、これ、何か隠せばいいという、そんな感じの絵ですよ。最初のページのやつ。でも、昔の例でいうと、九州のやまなみハイウェイとか、大山道路とか、すばらしい観光道路があって、立派に観光資源になっている道路はいっぱいあるから、そういうのを探されたらどうですかね。何かこれ、ちょっと、隠せばいいという感じですから、もうちょっとポジティブなやつの方がいいのかなと思うので。

多分、そういう設計の技術とか、なじみ方の技術とかというのは十分あるんじゃないかなと思いますので、その辺のアピールも含めて、ちょっと工夫していただければと思います。

それでは、そういうとりまとめとさせていただきます。審議については終わらせていただきます。

—以上—