

第5回 意見交換会 要旨

開催日時	11月 8日(火) 19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	1
メンバー	(:司会、 :記録者)		
県	今後のメドについては、グループでの意見交換会を11月いっぱいまで終え、12月全体会をやる。行政側からは意見をまとめない。意見を集めたものを要約し、知事に上げる。広報で知らせる。今の段階では、南安曇と大北の住民での懇談会を予定。		
司会	今日の進め方 1. 前回の要旨について 2. 資料提供依頼用紙に書いた質問事項に対する、県の回答や資料について 3. B氏の代替案について		
	<1. 前回の要旨については、特になし>		
	<2. 県の回答や資料について>		
司会	今回で、グループでの意見交換会を終わりにするか。この、グループとして『財政』について、直接県側から説明を聞きたい。今後、財政課としてどういう態度をとるのか聞きたい。全体会で聞きたい。		
	国から県に入る地方交付税が減ることが、具体的に新聞報道されているのだから、実際にそうなった場合にどうなるのか。グループの数人でも集まって、財政課の話を聞いたらどうか。		
県	今度の月曜日に財政課より、出席できるか返答が来る。返事をグループに連絡する。		
司会	グループでの意見交換会を終わりにするが、財政課の話は出席できる人が聞くことにする。県は、財政課が出席できるようにしてほしい。		
司会	質問事項に対する、県の資料について何かあるか。		
県	H6年のデータだから、今後は変わると思う。		
	前回の資料にとると、交通量の比較について、将来H32年にはH6年より、・断面では倍くらい増えているのに、・断面では減っているのは何故か。		
県	穂高町で降りるとみている。		
	全国的にみると、人口増加予測は、現在がピークであり、今後降下していくのに、・断面で倍くらい増えるというのは、おかしい。このデータは、最初に建設ありきの為のデータではないか。データを作り直す場合、このようなやり方はやめて欲しい。		
県	物流の動きであるから、人口予測だけでは測れない。		
	現在、穂高町の住民数は増加している。中学校も増やし、将来彼等が大人になり車に乗る。全国的には減っても、ここは違う。		
司会	問答集について、白紙から考え直そうという時期に、行政機関から税金を使って、促進の為の問答集を出すのは問題だと、県から促進協議会に伝えてもらったか。		
県	穂高町のグループからそのような意見があったと伝えた。		
	きちんと作られたものだというなら、作成した人は、穂高町全体会の時に出て来て説明すべきだ。		
	<3. B氏の代替案について>		
司会	今回のグループ討論会で、できる限り終わりにしたい意向で進めたい。前回のB氏の代替案について詰めたい。		

第5回 意見交換会 要旨

開催日時	11月 8日(火) 19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	1
メンバー	(: 司会、 : 記録者)		
司会	<p>自分の考え方での案だから、B(氏) 案にまとめられる人はまとめて、あとの人は別に出せばよい。</p> <p>あくまでB氏の案であるから、それぞれ意見がある。賛成反対の双方出すのでは、B氏の意見あり、他の意見ありという形で出したらよい。</p> <p>B氏の意見をベースにして、様々な意見を併記して出したら良いのでは。</p>		
司会	<p>グループとして、どこまでまとめた意見を出すのか。</p> <p>穂高での全体会に何を発表するか。</p> <p>せっかく話し合ってきたのだから、バラバラに出すのではなく、まとめたものを出した方が良いのでは。</p> <p>人を説得できるような意見をまとめた文章にした方が良い。</p>		
司会	<p>グループの中で反対する人はまとめて代替案を出し、このような賛成意見もあったと出すのでは。</p> <p>B案について、「堀金～大町間15km調査区間の指定をとりやめること」「本当に必要なところのみに最小限の道路整備を考える」の基本の2点があれば、これに他の意見を加えて文章を作れる。</p>		
県	<p>交通量を減らす方策はないのか。</p> <p>広範な行政判断に寄るしかない。</p>		
司会	<p>グループとしての集約の方法をどうするか。</p> <p>自分の書いて来たものをB氏の代替案に補足して入れてもらいたい。</p> <p>公共事業の地方債について、国の地方交付税が減らされるという新聞記事も付け足して欲しい。</p>		
司会	<p>賛成の立場ではどのようにまとめるか。</p> <p>(全体会では) 農免道路の危険性と、農耕車が渡れないことについて言って欲しい。</p> <p>今日の信毎の新聞記事の排水路建設について読めば、高規格道路を掘り割りにすれば同じような様式になり、財政負担のシステムも同じだ。</p>		
司会	<p>B氏の代替案について検討する。</p> <p>B案について、C氏が前回提案したものを付け加えたりしながら、補正したものを説明。</p> <p>D(氏)案について説明。</p>		
司会	<p>B、D案について意見があるか。</p> <p>小谷村にトンネルを造るメリットはあるのではないか。</p> <p>小谷村の住民は、国道から山の方に入った部落にすんでいるので、災害が起きたりした場合、国道まで出てこれなくては、インターにもたどり着けない。高規格道路より、県道や生活道路の整備の方が先だ。</p> <p>農免道路を走行するトラック量が多いが、どの方向へ向かうのか。穂高住民のためと言っているが、本当のところは物流の為に必要になるのではないか。</p> <p>B案にD案も入れてまとめてみる。</p>		

第5回 意見交換会 要旨

開催日時	11月 8日(火) 19時00~21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	1
メンバー	(:司会、 :記録者)		
<p>現道の整備は必要。だけど、非常に困難。 これまでの道路行政のあり方に問題がある。国が行う事業だと、強制的に立ち退きさせたり、改修など手をつけたりして来た。町の要望はなかなか通らなくて、国のやることは強行される。このような体制にこそ問題がある。</p> <p>司会 代替案については、まだ他にも意見があると思う。どうすべきか。 次回有志で財政課の話を聞く時に、話し合いの続きをしたら。 財政課の話が聞けないと集まらないので、財政課にはできるだけ来てもらいたい。</p> <p>司会 若干の事を加筆して文章化する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 4日後に、財政課は出席できないので、文書で回答すると県より連絡があった。 ・ 電話でメンバーに連絡した結果、代替案を一緒にまとめる者たちが、11月19日にB氏自宅に集まり、代替案を完成させることになった。 ・ 11人でつくった最終的な代替案『松本系魚川連絡道路・新たな100km自動車専用道路建設に頼らないための代替案』は別紙の通り。 ・ 賛成の立場からのA氏の意見も別紙の通り。 ・ この他、「全てトンネルで地域高規格道路をつくって欲しいという意見」、「今は必要か必要でないか判断できないという意見」もあったことも加えて、穂高第1グループの発表とすることになった。 <p>----- (別紙) ----- 松本系魚川連絡道路・新たな100km自動車専用道路建設に頼らないための代替案</p> <p>松本系魚川連絡道路意見交換会・穂高第1グループの内、11名による代替案を提出します。これは、堀金～大町間15km調査区間の指定をとりやめた上で、必要最小限の道路整備をするため、また交通対策を道路整備だけに求めないようにするために、提案するものです。</p> <p><この代替案のベースとなる考え (1)～(6)></p> <p>(1) 美しい景観や自然環境を守ることが、多くの穂高町民の願い。 私たち大人は、経済と利便性を優先した消費社会を発展させて来た。その結果生じた、地球環境の悪化や国・地方の負債というツケを、これ以上増やし、子どもたちに残さないためにも、私たちの生活の仕方や、価値観の転換をはかる時だ。また、高齢化社会を向かえ、車社会を見直さなければいけない時代でもある。穂高町を南北に縦断する新たな自動車専用道路の建設は、環境悪化、農地や生活の分断、交通量の増加など、デメリットが大きい。穂高町第4次総合計画作成の為のアンケート調査結果でも、多くの町民の願いは、穂高町の観光資源でもある美しい景観と豊かな自然環境を守っていくことである。穂高町も、町民の願うまちづくりを考え、町民とともに取り組むべきだ(注1)。</p>			

第5回 意見交換会 要旨

開催日時	11月 8日(火) 19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	1
メンバー	(:司会、 :記録者)		

(2) 堀金～大町間の指定はとりやめ、4車線もの自動車専用道路を新たに造るのではなく、必要最小限の道路整備を考えるべき。

大町以北の交通事情を考えた場合でも、『4車線の自動車専用道路100kmを新たに造る』ことは止めるべきだ。国や長野県が多くの借金を抱えている上に、右肩上がりの経済成長どころか、マイナス成長に入るこれからの時代には、限りある財源を工夫して有効に使うことが、特に必要だ。高価で新たな通り過ぎるための自動車専用道路を、多額な借金をしてまで造るのでは、住民にとってメリットよりデメリットのほうがはるかに大きい。生活道路整備を工夫して行うことに、この財源を使う方が、住民生活にとってはずっと良い。

県には、まず、堀金～大町間15km調査区間の指定をとりやめること、次に、本当に必要なところのみに最小限の道路整備を考えることを、望む。*この点について、国も、とりやめや変更は可能と言っている(注2)。

(3) 地域高規格道路で投資される多くの一般財源は、他の公共投資に回すべき。

地域高規格道路は国の補助事業だが、県の一般財源からの出費が34%にもなるそう(2001年11月15日に県財政課からもらった回答による。なお、10月11日の豊科建設事務所の説明では、20%ということであり、財政課の回答とは違っていた)。これは松本糸魚川連絡道路100kmの新たな道路建設予想費用5000億円(長野県側は4000億円)の内、1360億円

にもなる。20年間で造られるとしたら、年間68億円もの長野県の一般財源が投入されることになる。

道路の建設費用は町道なら約1億円/km、オリンピック道路は約8.5億円/km(穂高町によると)。これに対して、地域高規格道路は50億円/km、この内、県負担分は17億円/kmとなり、県の出費は他の道路建設と比べても多い。なお、この34%の一般財源からの出費分は、国の財政の悪化で更に増える可能性がある。公共事業の地方債についても、国は地

方交付税を減らすようだと新聞報道されている。(2001年10月26日信濃毎日新聞) また、一般財源は道路建設・整備だけでなく福祉・教育・医療・環境・観光・高齢化対策・農業振興など様々な分野に回すことのできるお金である。道路に使うだけでなく、バス・タクシー・電車などの公共交通機関利用の促進や、高齢化への準備、農業や森林を守る、観光に力を入れるなど、将来へ向けての準備にこの一般財源を公共投資すべきである。

(4) 4車線もの自動車専用道路は時代背景にそぐわない。

道路公団や国直轄事業の高速道路について、未整備区間の事業の凍結・見直しの可能性が新聞報道されている(2001年11月10日信濃毎日新聞)。また、道路公団の民営化や高速道路建設に国費を投入しないことが議論されている。このような時代に、県が大金を払い、一般財源まで沢山使い、ほとんど高速道路のような4車線の自動車専用道路、しかもインターが一市町村に1～3箇所もあるような道路を造るべきではない。

第5回 意見交換会 要旨

開催日時	11月 8日(火) 19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	1
メンバー	(: 司会、 : 記録者)		

(5) 『県政改革ビジョン』を踏まえ、住民に財源や費用について、きちんとした情報を提供すべき。私たちのグループではこの道路の財源について、最初の段階から論議し、県にずっと質問して来たが、5回の意見交換会が終わったあとに、やっと財政課より回答が返って来た(会への出席を要望したが、文書であった)。

道路という大きな買い物をする場合、住民に財源や費用について、判断基準となるよう、きちんとした情報を提供されるべきなのに、それがなされていない。県は、まず、県の財政事情や道路の財源(現在と、今後の可能性)を示し、次に、一番お金のかかる道路整備のケース(4車線の自動車専用道路など)と、最低限の道路整備のケース(現道整備など)、その中間のケースなど、費用を示すべき。このほど作成された『県政改革ビジョン』(注3)でも、住民への情報公開や説明責任の重要性が掲げられている。また、『県政改革ビジョン』には、財政システムを見直す上で、税金の使い方を県民に見える形で示す重要性が示されている。

(6) 道路建設・整備という枠にはめずに検討すべき

まず道路ありきという考え方ではなく、地域のあり方のランドデザインを描き、そのためにはどのような交通のあり方が望ましいのか考えるべきである。交通の問題を道路建設・整備という枠にはめずに考える必要がある。それには、様々な側面から部局を超えて取り組んだり、または、人事を検討したりすることも必要ではないか(たとえば、これまで土木関係の部所にいた職員と、福祉や観光などの部所にいた職員を交換人事するなどし、住民の目線にたった柔軟な考えで取り組めるようにする)。

<代替案<1>～<5>…新たな100km自動車専用・地域高規格道路建設に頼らないために>

<1> 美しい景観や農業を守るための政策は、農政、環境、経済、雇用などいろいろな側面で論じ、実現していかなければならない。交通面で考えるなら、農免道路など農耕車が優先されなければならないのに、ほとんど守られていないのが現実である。行政、農業従事者、住民が話し合い、農業車に配慮し、農業に支障をきたさない対策を考える。一例として、通勤時間帯、夜間、農閑期などを除き、農耕車優先の規制をつくることも考えられる。

<2> 交通をよりスムーズにしたり、住民にとって使いやすくしたりするため、穂高町内などの現道を整備する。

- ・ 主要道路の交差点(信号がある所など)で、3車線になっていないところを整備。
- ・ 歩道がないために、通学路として危険なところに歩道を作る。
- ・ オリンピック道路・国道～山麓線を東西に結ぶ道路が充実していないため、観光客にもわかりにくい。現道整備や必要に応じて部分的に新設など、東西の道路整備を行う。
- ・ 烏川(ワシントン靴店から国道へ延長)や乳川(スケッチロードを延長)など河川の堤防を利用し、生活道路を整備する。

*穂高町建設課にも整備希望箇所を聞いた結果、生活道路についても沢山の整備が必要ながわかった。限りあるお金をこちらに使って欲しい(注4)。

第5回 意見交換会 要旨

開催日時	11月 8日(火) 19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	1
メンバー	(: 司会、 : 記録者)		

<3> 車の数を減らす取り組みを行う。

- ・ バスを走らせる。穂高駅・碌山・大王ワサビだけを廻るようなバスではなく、広く町内又は、安曇野を巡回するようにする。また、1時間に1本というようなものではなく、1時間に3本ぐらい走らせることで、利用しやすくなる。なお、バス事業者に対する支援は、現在作成中の『県政改革ビジョン』にも盛り込まれている。
- ・ 老人世帯や山間地などでは、タクシーを利用してもらうようにする。自家用車を利用するよりタクシー利用の方が安くなるように、利用者に補助金を出す。
- ・ JRの駅近くに公営の駐車場をたくさん設け、通勤などの電車利用促進をはかる。

<4> 堀金～大町までの山麓線を、『滞在型の観光道路』として整備する。できれば、日本の観光地の道路のモデルとなるようにしたい。

- ・ 歩行者と自転車の為の遊歩道を造る。従来のような歩道ではなく、できるだけ自然の樹木や景観を生かした、安曇野にふさわしいものにする。
- ・ 狭いところを拡幅する。
- ・ 国営アルプスあづみの公園の駐車場は、計画時の来園見込み者が下方修正されたにもかかわらず規模が変更出来ないと聞く。それならば、そこに自家用車を置きバスや自転車で大町まで観光施設を廻りながら行けるようにする。これは観光客1000人のアンケート(2000年8月安曇野の20の観光施設で実施)でも、多くの観光客が望んでいる(注5)。観光タクシーの利用者が減る心配があるが、<2>の老人世帯や山間地でのタクシー利用によって解決すると思われる。

*このような道路整備を行う時は、計画時の住民参加はもちろん、発注方式を転換する(注6)。

<5> 大町、白馬、小谷方面の交通対策……穂高町民であっても、道はつながっているという観点に立って、量を増やすのではなく、現在あるものの質を高めることを基本に代替案を考えてみた。

- ・ 豊科インターから北へのアクセスをスムーズにするための現道を生かした道路整備をする。たとえば、現オリンピック道路は高瀬橋西や安曇橋西などを立体化するなど、信号を減らすことでよりスムーズになる。また高瀬川左岸(池田町側)を2車線にしたり、高瀬橋と高瀬川大橋の間にもう1本橋をかけたりすることができれば、混雑も緩和されるのではないか。
- ・ 白馬へは、バイパストンネルを造るなど、アクセスをしやすい必要があるかもしれない。しかし、環境や景観の問題を指摘する声もある。美麻を通過して長野・白馬間のオリンピック道路に出る道もあるわけで、これを観光客に通りやすいよう案内や整備をすることも考えられる。また、オリンピック時の道路整備で、長野市～白馬間のアクセスが容易になり増加している。白馬へのアクセスについては、環境や景観、費用と効果をよく考えて選択すべきではないか。
- ・ 白馬へは、バイパストンネルを造るなど、アクセスをしやすい必要があるかもしれない。しかし、環境や景観の問題を指摘する声もある。美麻を通過して長野・白馬間のオリンピック道路に出る道もあるわけで、これを観光客に通りやすいよう案内や整備をすることも考えられる。また、オリンピック時の道路整備で、長野市～白馬間のアクセスが容易になり増加している。白馬へのアクセスについては、環境や景観、費用と効果をよく考えて選択すべきではないか。

第5回 意見交換会 要旨

開催日時	11月 8日(火) 19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	1
メンバー	(: 司会、 : 記録者)		

- ・ 小谷村については、もう1本の高規格道路を造るよりも、住民生活に不便をきたしている問題を解決する道路整備を部分的に行う方が、住民にとってはるかにメリットがあるのではないかと。たとえば、小谷村役場がある雨中のあたりは国道沿いに店などが多いので、何らかの対策を。また、国道未整備区間の新小谷橋南～外沢トンネル北までは国の方で現道拡幅で整備する方向になりつつあると聞くと、これをトンネルにした方が良いという考えや、新小谷橋南～平倉トンネル北まで貫くトンネルをという考えもある。今の経済状況を考えた時に、完成が何十年も先になる新たなもう1本の道路建設を考えるより、まず、現道を使いやすいものに整備することの方が、大事ではないか。未整備区間について早急に小谷住民にもう一度きちんと意見を聞くなどして、国に働き掛けるべきではないか。
- ・ 大町、白馬、小谷方面の交通対策について必要最小限の道路整備を行う場合、地域高規格道路事業として行う方が良いのか、県単事業として行う方が良いのかは、県の負担がどれだけになるのか、長期的な展望にたち、情報公開をしながら判断すべきである。ただし、整備をする場合も、4車線は足りない。大北の住民にとっても、必要な公共投資を挙げていけば、道路だけではないはずだ。たとえば、病院に行く利便性のために自動車専用道路を新たに造るより、救急救命士の乗った救急車を増やすほうが重要ではないか。

<注釈>

- *注1 地域高規格道路については、町議会で十分討論されず、地元住民の全く知らないところで進められ、調査区間に指定されてしまったのが事実だ。
- *注2 国土交通省職員(2001.10.24 国土交通省関東地方建設局、小林課長に電話で聞く)によると、「地域高規格道路は、地域間をできるだけ高速サービスを提供できるようにして結ぶもので、自動車専用道路に限らない」ということだ。「この目的が達成できれば、平面交差をなくしたり、沿道の店ができるだけないようにするなど既存の道路を整備する、また、必要のところだけ高規格道路を造るというので良い」そうだ。「自動車専用道路というのは理想で、地域の実情に合わせて県で考えてもらえば、国の方はそれで良い」ということだ。今まで、住民は県からこのような説明は受けてこなかった。自動車専用道路で松本糸魚川連絡道路・地域高規格道路を整備したいという考えは、県道路建設課の考えでしかない。県道路建設課には、お金の許す限りで、最低限必要な所に必要なものだけ造る、あとは既にあるものを整備して使う、時代背景を配慮した世間一般の考え方で柔軟に物事に対処することを望む。
- *注3 『県政改革ビジョン』は、県政の改革を確実に実現することを目的として、2001年秋から長野県企画課で策定が進められているもの。

第5回 意見交換会 要旨

開催日時	11月 8日(火) 19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	1
メンバー	(: 司会、 : 記録者)		
*注4	<p>穂高町建設課より聞いた整備希望箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 町内の信号交差点は38箇所あり、全て3車線になるのにこしたことはないが、中でも特に3車線にする必要があると思われる交差点は、 <ul style="list-style-type: none"> 国道 白金の陸橋の交差点、穂高駅通りの国道の交差点 県道 丸山酒店前の交差点、安曇橋交差点の南側 町道 大型農道の富田交差点 ・ 歩道の整備が必要なところは <ul style="list-style-type: none"> 穂高北小東側道路(今年度から説明会を開く 3400m) 南小周辺道路(昨年度から整備している ほ場整備の中でやっているところも) 東中周辺道路 牧 草深の以前のバスの終点～山崎まで要望がある ・ 東西を結ぶ道路で、5本の県道は幹線道路なので拡幅など整備の必要があるものは <ul style="list-style-type: none"> 小岩岳穂高線 富田橋を通過していくところ 改良中 塚原穂高線 柏矢町駅前 都市計画で整備中 柏原穂高線 改良中 穂高明科線 常盤橋は架け替え計画中 鍋割穂高線 耳塚～青花見 歩道や車道の拡幅を要望中 ・ 東西を結ぶ道路で、町として計画中のものは <ul style="list-style-type: none"> 駅前よりオリンピック道路へ延長 約2km弱で、現在のお金で考えると費用は20億円ほど ・ 身近な生活道路整備(拡幅、改良、舗装、歩道設置)については要望が88路線あり、全部整備すると60億円ぐらいかかる。今年度は5億円の予算で、13路線の整備を継続して行い、11路線を新規で行う。 		
*注5	<p>観光客1000人のアンケートでは、安曇野を訪れた観光客の86%が、安曇野の山麓～田園を貫く地域高規格道路(4車線の自動車専用道路)は「悪い」と答えている。また、2つの国営公園間15kmをどんな方法で移動したいかという問いには、52.6%が「色々な観光施設近くを通る低公害の周遊バスや、遊歩道、サイクリング道路があったら、それを利用し、施設に寄りながら行きたい」と答え、44.1%が「地域高規格道路を通らず、車で色々な施設に寄りながら行きたい」と答えている。</p>		
*注6	<p>発注方式については、ゼネコンなどによる一括発注方式ではなく、発注者がコンストラクションマネージャーと共に直接専門業者に発注するCM方式をとる。業者は意欲ある地元業者に発注し、観光地道路の長野モデルとして技術やノウハウを貯えさせ、将来長野県の業者が他県からも発注をとるぐらいの意気込みでやる。(他の事業でもこの方式を取り入れるべきだ)</p>		