

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		

### 資料の説明

- ・ 将来の交通量予測 (地域道路網と松本系魚連絡道路との比較)

1. 断面 = 堀金村と三郷村の境、2 断面 = 松川村と穂高町の境

現況、平成6年と平成11年に行った交通センサス(交通量の観測、それぞれの路線の1日当たりの台数を記載)。

2. 断面の広域農道の数字、平成11年18470台、平成6年16854台が1断面と一緒。三郷村の住吉で、そこしか広域農道の県道に指定されている部分がないので、2断面にもそれを流用。

将来予測は、平成32年に松本系魚連絡道路が未供用の場合、Aルートの場合、調査区間の場合、Bルートの場合、Cルートの場合のそれぞれの交通量を記載。

- ・ 費用対効果の検討

一般的な計算方法として、便益の算定、定量的かつ金銭的評価を行わなければならない。走行時間の短縮、走行費用の減少、交通事故の減少を金額に直して計算する。費用の算定については工事費、用地費、事業費、供用してからの維持管理費を算定して、便益を分子、費用を分母としてb対c、費用便益比の計算をしている。1.0以上なら社会的に実施する価値を持つと判断されているが、現実の道路事業の場合は、推定の確実性を考慮して安全側で考えて1.5以上あるのが望ましいとされている。

平成32年供用の時の松本系魚川連絡道路の費用便益比として調査区間のところ、Aルート、Bルート、Cルートの場合の費用便益比ということで算出してある。

- ・ 概略ルートの検討

平成6年に松川村から小谷村、平成7年に波田町から穂高町と松川村から大町市、平成8年には波田町内と白馬村、小谷村、平成9年に穂高町から豊科町、平成10年に波田町から大町市、平成11年に豊科から大町市の概略ルートの検討を行った。それぞれの区間については、いくつかのルートを選んで比較検討を行った。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		

### ・将来交通量予測

人口や経済成長の見方。新道路整備5箇年計画、旧建設省道路局から平成10年7月に出示されたもの。人口、GDPの推計。人口は平成2007年をピークに減少傾向へ移行する。参考人口は厚生省社会保障人口問題研究所推計の平成9年1月に出示されたもの。2020年については、1995年(平成6年)の0.99。GDPについては経済企画庁の構造改革のための経済社会計画、活力ある経済・安心できる暮らしの進捗状況と今後の課題(平成8年12月)によって設定。自動車の保有台数は、交通量が自動車の量に関係する。

これらを元に発生集中交通量を出す。発生集中交通量は、まず全国ベースで車の伸び率の数字を出してから(たとえば長野県という)ブロック別に分け、(穂高町という)各地域の将来の発生集中交通量を導き出す。県が行った交通推計は地域に与えられた数字(将来の発生集中交通量)をもとに各路線を考慮して、どのように車の流れが分配されるかを計算している。

### ・平成6年と平成11年の豊科建設事務所管内の交通量(地図)

### ・昨年行われた計画説明会の質疑応答についての記録(5部)

資料の説明に対する質疑応答

### ・免許保有者数は人口が少なくなり、免許を持っていても運転しない人が出てくる。交通量で、現在、通年で混雑している道路はない。その様なことを考慮しているのか。

### ・交通量予測を出す上でインプットされているデータが出されているはずだが、OD調査の結果は？

A: OD調査の結果については、この中には出てきていない。車内体が平成32年の時点でどのくらいの量になるのか総数を全国レベルで出し、それを各ブロックに分けて、さらに細分化して長野県ならば長野市、ここで辺で言えば穂高町、豊科町、松本市というように数が分配されている。それとは別に、現況OD(現況起終点調査)というのが平成6年に行われている。それらのデータを元に、伸びも加味して発生集中交通量という形になっている。人口や経済成長は2020年の数字をいれている。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		

・147号でも広域道路でも時間を区切って通過台数を調べている。その他に私達の知りたいのは、車両の中身。どのような性格を持った車両が何%というような内訳はわからないものだろうか。私達が普段使っている道路を通行している自動車は生活のために町内や近隣の町村に向かっているに過ぎないのか、松本市から大町市へ向かうような中距離のものなのか、あるいは松本から糸魚川、大町から諏訪に行くなど、どういう種類の車がどういう比率であるかが調査されているのではないか。何故かというと、県の説明で、生活車両と通過車両の分離ということが言われる。実際に、生活車両と通過車両の比率がどのようになっているか、生活車両の中にも色々な生活車両があるので、その辺をもう少し分類したものはないのでしょうか。調査して得られた元のデータを知りたい。

・費用対効果の資料で、何年かに調査した、どのようなデータを計算してこのようなデータになったというプロセスを見たい。千代田コンサルタントへ委託して行なってきた調査結果を昨年の公文書公開によって見ることが出来た。その中で、小谷から波田に至る区間を年度ごとにいくつか区切って、いくつかルートに絞って、建設費などをシュミレートしたものがある。ところが、昨年の春の時点では隠されていて非開示であった。今回はその様なものを出してもらえと思っていた。ここで出されているのはA、B、C、といった大町から豊科区間のものが主になっているが、波田から小谷までの全区間の費用対効果も出ていると思うのだが。

事業費の中に用地買収費とかも入っていますよね？

A：年度が違いますので、Aルート、Bルート、Cルートという形で費用便益の計算を行ったのが平成11年度。算出した数字はその時のもの。

・費用便益比については、難しいところがあるので私達も勉強しなくてはいけない。昨年から道路建設課長と約束をした費用便益比の勉強を行ってもらえなかったのは、この時のためかと疑ってみたくもなる。

・将来の交通量予測の道路部分について2つ、わからないことがあるので教えて欲しい。1つは、2断面の有明大町線の数字がAルートからBルートまでゼロになると出ている。供用開始になった場合に有明大町線の通行量がゼロになると捉えられるが、それでよいのか。全然車が通らないということでもよいのか。

合わせてもう1つ、Aルート、波田～堀金～大町間で1断面では32500台通過して、2断面では22400台、そうすると約1万台の車はどこへ行くのか？

A：正確には宿題にさせていただきたいが、多分、公園や穂高町内に抜ける数字を計算していると思う。ゼロというのは、100台単位で数字を表しているので便宜上四捨五入する形でゼロになっているのではないかと。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		

・100台未満なのでゼロになっているということか？

A：その辺を確認します。

・それでは、1日中ほとんど車の通らない道に代わるという解釈でよろしいですね。そうすると、現実的にはおかしいと思うのですが。わざわざ東にある道を、大回りしてお金を払って高速に乗るといふ人はそんなにはいないと思う。

A：一応、松糸道路は無料。無料ということで計画されている。

・無料ということは確定ですよ？有料かどうかも含めて未定でしたか？

A：有料にするということになれば、長野県で言えば道路公社などの組織が少しでも供用を早めるために借入をして資金をつぎ込んでやる場合には有料にしなくては行けないが、通常の補助事業でやる場合には無料になる。

・それがどういう形になるかは財源の問題に関わるということですか？

A：財源は当然普通の補助事業と同じ考え方。

・早く使えるようにしたい場合には、財源は、公共とか公団を入れていかなくては行けない。その場合には有料になるということですか。

A：そういうもの(公社とか公団)を入れていかなくては行けないと思う。いわゆる、バイパスの大きく延びたような考え方だから、基本的には生活道路の整備の高規格版ということ。

・費用対効果の検討のところ、5本も道路があって何の不便もないのに、費用便益比が6.86とか3.8とか、何もやらない方が良いのに、何でこういうことが出てくるのですか。根拠そのものが破綻している。

A：今までは、造ろうという考えのもとに立って、いろいろと調査をしてきたことは理解してもらっていると思う。造るためには費用便益は出さなくては行けない。そういう中で算定した結果がここに出ている数字ということ。

・結局、ゼロから考え直して住民の意見を聞いてやりましょうということなのに、こういう数字を出してくる方程式は伸び率になっている。その方程式がどういうものかを質問している。伸ばすための方程式を作っているのに違いない。今の実情を入れれば、逆にマイナスになると思う。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( :司会、 :記録者)		

A：今までは、例えば交通量でいけば平成6年のデータをもとに作っていた。他のグループからも話しが出ていて、その時点から違う道路が整備がされているので、それを基本にした調査をもう一度やり直してください、という要望を受けている。今の流れの中で、ここで原点に立ち返ってという立場でやっているが、今まで調査をした資料がこれしかないの、これからみんなで話しをするためには今の段階で数字を出してください、という要望もある。これからみなさんの意見を聞く中でやっていけないことかもしれないが、そういうところまでやったところで出すようにしなければ、我々の持っている数字はこれしかない。

みなさんが要望されれば、今の段階での費用対便益を再検討しなければいけないかもしれない。

- ・費用便益の数字を出す場合は、色々なものを数量化していくわけですが、例えば、実際の通行量や燃料の節約、環境への影響など、様々な要素を計量可能なものとして、分母、分子の値を出していく。便益の現在価値合計の内訳の要素、費用の現在価値合計の項目の内訳、どのような要素を数値化したものであるのかを教えてください。

A：一般的に、費用便益は道路を造ったことによって利用することを基本として、走行時間の短縮とか費用の減少とか交通事故の減少とか、そういうものを加味して、それを費用に換算している。それが堂行った項目かは即答はできませんが、環境まではどうなのか？

- ・現在のところ、環境影響評価、特に自然環境への影響を計量化する方法が確立したと聞いている。様々な要素があってこういう数値がでているといった場合、学者が計量の仕方、方程式を導いて、それに基づいて数字をインプットしてやっていくだろうけれども、その基礎になるもの、千代田コンサルタントが今まで調査してきたデータが入っているのだろうということは予想できるが、主要なものだけでも良いが数量化した要素についての説明をしていただければ、身近な数字としてイメージしやすいのだが。

A：相談してみます。

- ・今ある5本の道路、どんな高速道路が出来ようが維持管理はしなくてはいけないし、車は走っているわけでそれが今度はもう1つ増えるなら、今度は使わない道路が逆に残ってしまう。この始末をどうするかということは入っているんですか？

A：一応、維持費が増えるということは、デメリットの中に入っている。

- ・5本あって十分なのに、もう1本造るのは・・・あるからまた維持するというのは一体どういう計算からなのか、さっぱり私には理解出来ない。家が一軒あって間に合っているのに、もう一軒造ろうという話しと同じで、2つ維持しなければいけない。それで、1つ壊しますといった話しで・・・。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00~21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( :司会、 :記録者)		

A：糸松道路を造ろうとしたのは、地域性もあるし、この地域の骨としての位置付けで計画をしてきた。地域高規格というのは、町村に1箇所ないしは2箇所のアクセスの道路しか出来ないということで、今までの、バイパスを造ると商業施設が直ぐに本体に張り付いてイタチごっこのように外側にどんどん広がっていくが、地域高規格の場合には、アクセスする出口には何か商業施設が出来るかもしれないが、道路本体には商業施設はくっつくことが出来ないので、道づくりの基本的なイタチごっこからは一線を引いた形の考え方をしたほうがいいと思う。

- ・田中さんが「脱ダム」宣言を打ち出して全国で色々な話題になっている。元々水害になりそうなところはわかっていた。それに対して行政が規制をしなかった。みんなそれでやられておいて、今、立ち退けと言われても無理。今、ここは危険ですと線引きしなくてはいけないところが、松本にもある。浚渫もしなかった。もう、家が建っているんだから。本当はどかせばいい。だけど規制しない。全国みんなそうだから。ダムを造るという目的のために、わざわざ住民を苦しめるようなことにしている。恣意的に持っていつている。道路だって・・・。松本の(川幅が)狭くなっているところは水害で溢れるに決まっている。手もつけなかった。行政の手法が破綻している。今の道路も、広域農場も出来てから10年しか経っていない。(A：広域農道は昭和48年頃)  
道路を造る。一種だとか二種だとか、ちゃんと規制がある。高さがどうだとか法律で決まっている。道を造ったときに、それをきちんとやれば問題は起きない。放って置けば、ごちゃごちゃになるに決まっている。やらないでにおいて、もっとどうだとい。お金を回すためにやっているだけだ。最初から仕組んでいる。ここは規制地域です。最初から、道路から10mはビルを建ててはダメですとか、造るときから決めれば何の問題も無い。水害の問題も道路も一緒。いくらタダとか理論を言ったところで、本質はそこでしょう。

A：災害の規制にかかわる法律は今年の4月1日から施行されている。例えば、土石流などの恐れがある危険渓流には、家が建てられなくなります。今までは、そういった法律はありませんでした。道路のことで言えば、理想的なのは、都市計画で線引きをして、それに則って長いスパンを整備していくが基本。ただ、都市計画の線を引くにも地域の人たちの公聴会を開いたり意見を聞いたりするのだが、それが非常に難しい面がある。本当は、その都市計画で線を引いたものに対して、時間をかけて計画に則った道を引いていけばよいのだが、なかなか難しい。長いスパンでみんながものを考えられればよかったのだが、直ぐに欲しいとか要望があり、場当たりのやってきたことは、1つの方法として指摘されても仕方がない。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ AルートでもBルートでも良いけれど、やると決まったら、ここの中でも現実に立ち退かなくては いけない人がでる。これから造るには立ち退かせなかつたら道路は出来ない。道路を拡幅するた めでも人をどかさなくてはいけない。本質は同じ。本当にAコースに決まったら、我々の誰かは・・・ どうしますか？立ち退きますか？そういう現実の問題が、同じ地区として、同じ問題としてある。 今、5本あるものを立体交差にするなど少しでも広げながらやれば、まだ被害が少ない。そういう方 法がいくらでもある。高規格道路を通すかどうかという議論よりも、そういう議論の方がよっぽ ど大事。みなさん、そう思っていると思う。康夫さんがああいうことを言ったから、こうなったのか もしれないが、放っておけばもっとひどいことになったのだから仕方がない。本質的なことをも っと話し合いたい。</li> <li>・ 苦労して設計しているだろうけど、糸魚川まで何分早くなるかとか書かれているが、そんなに早く 行ってどうするのか。この狭い国で。そういう人は、病院の側に移るとか、東京とかに行けばよい。 ここは空気がきれいで静かだから、みんなが住んでいる。便利がよかったら、地下鉄の入り口に住 めばよい。公害でうるさいとか・・・この道路を山麓に造ったら、長野県の観光を考えていない。 通過だからトンネルで通していけばよい。1分でも早いほうが良かったらヘリコプターで連れて行け ばよい。長野県は観光しかない。これからはバブルの時のように景気は良くなる。山麓に道路 を造ったら、他県の人が「どこが北アルプスだ」ということになってしまう。子供の時には下に住 んでいて、窓を開けて、きれいだなあと見ていた。</li> <li>・ 小谷の場合、県境に大仏さんがあって、今はトンネルが出来てしまって、どこに行ってしまったの かなあと。</li> <li>・ トンネルで行くと言っても、第一、そんなお金がない。トンネルは、この道路を造るよりも、も っとかかるんでしょう。トンネルなんてことは、もう考えられないことでしょう。</li> <li>・ 松本インターまで幅広く出来ているから、ちょっと高架にして、陸橋にして、豊科インターからオ リンピック道路を広げてやれば・・・あそこは家が少ないので利害が少ない。経済的で、みんな苦 労しなくて済む。</li> <li>・ 前回出していた資料の問題点を踏まえた上で、意見があれば出してもらおうことと、身近なと ころで、この道路計画が有る無しに関わらず、特に道路・交通に関する問題点を出してもらい、そ の中で、少し深めて議論してみようというものがあれば、議論の柱を移していきたい。 だしていただいた資料をもとにした質問とか意見があれば出してください。</li> </ul>			

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		

- ・何分早く行く、といった点が、1番先に気にかかった。
- ・時間短縮の件ですね。いわゆる重要度の問題ですか？
- ・山麓に造って、通れば30分早く行ってどうする。ものすごいお金をかけて・・・。
  
- ・前回の資料で時間短縮について出てきているのですが、そのことに絞って良いですか？時間短縮の有価値性というか、どの程度価値があって大事なもののなのか、意見を言っていただければ・・・。
  
- ・時間短縮が出来ると言っているが、現在でも2時間あれば行ってしまふ。さらに30分短縮するというのは、それこそレーサー並のスピードを出さなくては行かない。平均速度がそれだけ速くなるというのは、実際に走っている速度は倍にしなくては行かない。初めから道路を造るという前提で、どうしたらもっともらしく見えるかという意志が働いているのだから、観客性が全くない。
  
- ・たまたま遠くに行くのに30分早くなるというよりも、毎日の通勤なり普段の生活の中で、スムーズに車が流れるほうにお金を使っていたらいいと思う。朝の通勤ラッシュで日中15分位かかるところが30分位かかってしまうところがあるので、そういったところが、毎日毎日、短縮されたほうがずっと快適になると思う。
  
- ・時間短縮の効果というのは、道路整備の上でかなりウエイトが重いですよね？  
A：メリット面では、
- ・費用便益の算定の中で数値化する中で、時間短縮効果というものはウエイトが重いわけですか？  
A：重いと思います。
- ・ということは、時間短縮についての価値判断に変更が加われば、この算定した意味合いは変わってくるわけですね。  
A：変わってくるでしょうね。
- ・一般に定式化されているわけですよね。道路整備において、時間が短縮されるから非常に良い道路整備であるとか、プライオリティーをつけるのであれば、優先順位の中の1つの重要なキーであると考えていいわけですよね。出していただいた時間短縮効果は、県内の他の道路整備に比べて成績の良いほうですか？  
A：そこまでは、まだ・・・。
- ・役場でどのような計算をしているのかわからないが、われわれのレベルでは、相場で時給700円。30分短縮したら350円。車の費用とかガソリン代とか色々あるかもしれないが、我々の感覚では、せいぜい時給1000円。30分短縮したら500円安くなる。そういうレベルの話なのに、1時間何万円ももうかるような話を計算に入れていると思う。根本的に差があるので、いくら説明しても納得いかない。他の方法はいくらでもある。
- ・30分で何万円ももうかる人は、自家用飛行機を持っている。(使うには)一般人です。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		

・一般的な行政の行う事業としては、時間短縮というのはウエイトがあるというのは良く分かるし、それに基づいて県職のかたも一生懸命作業されてきたと思う。ただ、時代の流れの中で時間短縮の価値に対する意識が変わってきている。結局、時間短縮が効果であるという客観性を、どこまで当てはめていけるかどうかに行きついてしまう。例えば、運送事業者にとって時間短縮効果というのは、様々な経費節減になったりサービス面からも有利だということなら、業務に限れば効果は非常に歓迎するものかもしれないが、様々な立場とか生活の違いの中で、時間短縮について感じ方もかなりバラつきがある。今出された意見は、もっともな意見だと思う。ただ、全く意味が無いということではなく、それぞれの価値の捉えかたの問題。時間短縮効果を至上のものとして事業を推進するのは、行政としては待つべきではないか。

・糸魚の人は長野を通過して東京へ、岐阜の人は名古屋に抜けていくより安房トンネルから松本を通過して東京へ、岐阜の人で松本に出て糸魚川に行く人はいない。みんな都心に向かっていて。ここは観光で生きていかななくてはだめだ。そんなに道路があるのなら、それを拡幅したり立体交差点にしたり交差点を丸くすればよい。山麓線と中房線の交差点は、角に看板があって前に出ないと見えなくて危ない、そういう交差点を丸くしてやればスムーズに走れるようになる。

・時間短縮の問題については、価値観の違いとして押さえるということが良いですか？ その様な多様な価値観があるものを、一部の価値観で、極めて価値があると算定して効果があると言い切っていくこと自体に、改めるべき行政の考え方がある、ということが良いですか？

- ・誰のための道路かということですね。全く180度結論が違ってきますから。
- ・これは住民のための計画ではないですね。役所に勤めている人は、こういうことをやらなくては、おまんまにならない。
- ・それが本質。

・松本糸魚川連絡道路の事業計画を策定するきっかけとなったのは、第4次全総（全国総合開発計画）になるわけですか？

A：平成4年に国の出した整備方針に則って。昭和46年頃から長野県内の高速ネットワークを要望する中で高速交通網から落ちてしまったのを、平成4年からの整備方針に則って手を挙げていった。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( :司会、 :記録者)		

- ・平成4年の道路整備5箇年計画が出てくるもとになった全総は、第4次の全総でいいわけですか？最終的ではなくて中曽根内閣時代の・・・。手元にある資料では、全総は第5次までである。第5次は橋本内閣時代の「21世紀の国土のグランドデザイン」と題されたもので、その前が第4次の全総。目標年次がおおよそ2000年で、その中の基本目標が「多極分散型の国土の構築」。ここで初めて地域間の交流という文言が出てくる。地域高規格道路は地域間の交流を自主的にした性格のものであり、高規格道路のような遠距離の都市でなく、もう少し小さい地域間の交流を、今後構築していく多極分散型の交流ネットワーク構想というものに託している。その後、橋本内閣時代の最後の全総と言われるもので、初めて環境問題とか人口減少、地球規模での環境、高度情報化社会という問題が出てきて修正されていく。平成4年度の道路整備5箇年計画が出てきたもとになったのは第4次だと思う。地域高規格道路の性格についての県の説明では、地域と行った場合に、穂高町の1つの地域で、松川村も1つの地域であるといったように捉えていた。けれども、考えてみると、第4次全総から派生している計画であれば、ここで使われている地域高規格道路の地域という文言の中身、概念というものは、もう少し大きな意味で地域という言葉を使っていると思わざるを得ない。国というレベルから見れば、地域と言った場合には松本市と糸魚川市の2つを指しているのではないか。したがって、中間に位置する大町市は、地域として視野の中に入っているのだろうという疑問がでてくる。松本魚川連絡道路によって地域間の交流が促進されるというが、その場合に促進されるのは松本市と糸魚川市であって、大町市や穂高町、豊科町も含めて促進されるべき地域として概念の中に入っているのだろうかという疑問が出てきた。結局、これが道路整備による効果として、本当に大町市が活性化するのだろうかと考えたときに、大町市にとってデメリットを第一に据えたものになると思わざるを得ない。中曽根内閣時代の第4次全国総合開発計画から派生しているのであれば、そう考えざるを得ない。

- A：前回の資料の中に、松糸道路については波田からという話もある中で、地域とは松本地方生活圏という中での松本でという言い方で、松本地方生活圏は大町まで。糸魚川直江津生活圏の中で糸魚川は2次生活圏になっていて、それをどう結ぶということで松糸という位置付けになっている。
- ・他にも松本地方生活圏と上越地方生活圏と書かれていますが、これらの生活圏というくりかたが地域という概念と捉えて良いわけですね。行政単位ではないということですね。
  - ・事実確認ですが、松本地方生活圏というのは大町意なんですね。大町から白馬、小谷の間はどういったくりかたですか？
  - ・松本地方生活圏が松本から大町までで、それが一次の生活圏であって、二次の生活圏が松本二次生活圏と大町二次生活圏に分かれている。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00~21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		

- ・最近反省していることがあります。宅急便を良く使うのですが、最近は、ほとんど次の日に配達してくれる。そんなに早く、明日届かなくても良いものを明日届けてくれる。そのために、少しでも速く走れる道路を、多分、夜中に一生懸命走っているのだろうこれは三日後ぐらいでも構わない、生物ではないし、急ぎではないし、だったら値段を安くして…。クロネコヤマトなら540円で次の日届くけれども、そんなに急がないなら300円だよとか、私達も時間に対する感覚を変えていかないと。なんでも早いほうが良いと思っていながら、糸魚川まで30分早く行かなくてもいいと言ってみたり、非常に矛盾しているので、そう言ったことも含めて、私達も時間に対する価値の置き方を考えないといけない。急がなかったら、国道を使って運んでもらってもいいし、せっかくこんなに鉄道網をしっかりといっぱい造ったのに、あまり活用されていないのはもったいない、とか色々考えていくと、スピードにこだわらなければ、うまくまわっていく方法もあるのかなと思うのです。具体的にどうしたら良いのかは分かりませんが…
- ・秋田では運送屋さんが、高速道路を使うとお金を取られるので一般道を使っている場所がある。必要かどうか、経済効果があるといっても無くても大丈夫。郵便局さえ必要ないと言っているぐらいで、現実に私企業がちゃんとやっているわけ。規制を外すと大変。だから、抵抗勢力がいっぱいある。運送のことで言えば、実際に届いている。明るる日に届くからと文句を言うことは無い。
- ・時間短縮は価値観の問題だと言いましたが、佐川急便なんかは典型だが、時間短縮は、実は労働者にとってのしわ寄せが非常にある。労働も非常に強化されて、それによる残業というものも非常にある。それが当たり前の環境になっている。そういうものを求めるニーズ、消費者の欲望、そういうものを求めているから企業もそれに対応せざるを得ないという面もある。より早く、というもので日本は動いてきたから、いろいろなところで働く現場の人たちにしわ寄せが来ているのだろう。バブルがはじけて云々と言われていて、おそらくそういうものに対する反省というものが日本の中に出てきているのではないかと思う。穂高の場合、他の都市から転入してきた人が多いわけで、転入してきたそもそものきっかけというものの中には、ゆとりのあるゆったりとした自分の仕事とか、生活のスタイルというものをつくっていきたいというものがあつたらうから、穂高では効率だけを重視する意識に対して、違うのではないかという声が強いのではないかと思う。道路を整備するという価値観の問題が、行政の方が住民に提供するサービスとして、非常に優れたものであるという判断で一生懸命やって来たと思うが、一方、それはもう違うということも分かって頂きたい。それと、もうひとつ。行政を動かす力として議員諸氏とか何らかの業界団体とか、色々あるかもしれないが、それらがもう行き詰まってきている、ということも転換するいい時期だと思う。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( :司会、 :記録者)		

・佐川急便は確かに大変。稼ぎそこそこだって月に40～50万とって。そういうシステムのところへ、自分の希望で勤めている。例えば富山に出張のとき、新幹線が通る前は富山に泊まったので、1泊2日で仕事をして帰って来られた。新幹線が出来たから日帰りで行ってこい、始発で行って終電で帰って来いと言われる。早くなるから労働条件が良くなるということは、違います。職業選択の自由があるので、厳しくなる。早くなれば楽になるなんてとんでもない話で、人間は寝なければいけないのだから。くるまでずっといでいけば九州まで12時間で行ける。だけど混んだりしていれば、この辺で空くまで待とうということになって予定通りいかない。そういうことを言ってもしょうがないと思うが、役所の人は、それを言っても納得してくれない。

・整備効果ということでまとめられているが、地球温暖化について、高速道路は速く走るから燃費が良くなるので、地球温暖化、大気汚染等の環境負荷を軽減できると書かれている。一見その通りのように思えるが、通過車輛の数が同じであればこの論法も成り立つだろうが、その下に通過交通量が増えると書かれている。通過車輛を増やすのに排気ガス、CO<sub>2</sub>が減るという論法はおかしい。もうひとつ、高速道路をつくるそのものに、ものすごくエネルギーを投入するのに、それに使われるCO<sub>2</sub>の排出についてどこにも出てこない。いい部分だけ取り上げて、地球温暖化の軽減にいいです。なんてことは是非やめて欲しい。そもそも、この地域高規格道路の安曇野区間を先行して造ろうとしたのは、国営公園を連結してということ。その前の段階で、例の、安曇野リゾートエリア構想というのがあって、その中に、公園を結ぶパークロードの建設を促進しようというのがあった。それが姿を変えて、地域高規格道路の一部として出てきた。一体、安曇野に来た人達が、時間を短縮して堀金から大町の区間で、何を見るのか。春先でも、夏場でも、秋でも、自転車を借りて、山麓線をゆったりと走っている。誰もスピードを求めている人はいない。インターをいくつも造って降ろしたところで、それは単なる通過観光で地元には何のメリットも無い。通過して、お客さんも宿泊客もいないといったことが出てくる。そういったことを抜きにして良いことだけ書いてあるというのは、どこかおかしい。

・最初の排気ガスの軽減効果のところでの意見について、効果があるという文言は、通過台数が同じという前提ですか？

A：結局、交差点などで止まってアイドリングしていることだと思う。

・相対的に、1台あたりの排ガス量が減っても、車輛台数が大幅に増えるということであれば、効果としてあげることは出来ないだろうということ。

・仮に25000台が利用するとしたら、この道路を整備することによって25000台の利用を喚起することが出来ると読み替えても良いわけですか？

A：それだけの道路容量があるということです。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00~21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		

- ・聞いていると、比較するとき同質のものを比較していない。全然数字そのものに意味が無い。
  - ・本四架橋と同じ。全然意味が無いのにやっている。3本も造って、みんなお手上げになっている。
  
  - ・25000台云々ですが、実際、容量はそれだけになっても、そんなに車は来ない。今、休みの日でも地平線まで車が数台しか見えないのに。おそらく、出来てもそんな状態。もっとスムーズに行くから、もっと少なくなるかもしれない。おそらく車の無いところを走るような感じで走れると思う。だけど、出口のところや入り口のところ渋滞するから、結局時間はそれほど短縮できないと思う。時間短縮のところで感じたのだが、どこからどこで何をするのに時間を短縮する、それにいくらかかると現在のあれをやるが、それがいくらになるかは、スピードがいくらで道の容量がどのくらいあるということで、質がちがう。比較にならない。そんな比較データは意味が無い。
  
  - ・排ガスや地球温暖化云々という部分は、ベースが違う。あくまでも1台あたりを見た場合のデータということで、相対として、環境にプラスの効果があるとは受け取っていない。道路建設によってますます車両の台数を増やすのでは、結果として、環境負荷を与える側ではないか、というふうに判断するべきではないか。
  
  - ・燃費は乗用車の場合60km/hぐらい出すと燃費は何割かは増す。運転手もスピードを出すと疲れる、神経を使う。短時間で通過するから良いというものではない。燃費が増す。乗用車の場合60km/hぐらいが経済速度で一番燃費を食わないということは、排ガスも出さないということ。高速道路なら、60km/hで走っている人はいない。
  
  - ・出た意見としては、相対として、CO2が削減されるという考え方が、論理の組み立て方の筋道が違うのではないか。道路を作るということは呼び水、ますます車の利用の便宜を図るわけで、車は便利だからもっと利用しようという形になっていく。不便だから大糸線を使って行こうという発想よりも、良い道路が出来て便利だから車を使って行こう、と転換することを促す可能性さえある。道路を造ることによって車が得られる利便性が増えるわけで、CO2の削減ということを語ることは違うのではないか。観光の問題ですが、安曇野に限って言えば、サイクリングによる観光客が良かったのですが、実際、自転車で通るにははなはだ怖い道であるので、道路をそう利用するのに宣伝できない面もあるのかもしれない。山岳リゾートと海洋型リゾートという言葉が出てくるが、これがどういう意味なのか、言葉の定義が出てこないで…。探していくと、北アルプスゴールデンルートとつながるのでしょうか？ゴールデンルートという壮大な構想の中で使われている言葉と考えるといいわけですね。
- A：いわゆる色々なリゾートエリア構想がある中の、つなぎとしての考え方を、ここに全部凝縮してしまっている。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00~21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( :司会、 :記録者)		

- ・ゴールデンルートというものは、そもそもどこが構想して青写真を作った、どこから出てきているものですか？北アルプス一周という構想になると、長野県だけではないですよね。富山県とか新潟県とか岐阜県も関わっているわけですよね。富山市のほうから出ているという、商工会議所が提唱したという噂もあるのですが、観光というものは、地域の独自性があるから観光としての魅力がある。どこの観光地に行っても、みんな同じだったら意味が無い。安曇野の観光地として良さは先ほどから出ているが、ゴールデンルートというものに沿ってこの道路の評価があるのだったら、ゴールデンルートという観光構想が問題になってくる。どこでこういう提案が作られてきたのか。大手の観光バスをいっぱい持っている観光会社が、観光バスを仕立ててルート旅行をするにはこういったルートはいいかもしれない。300人、400人の団体客でバスを連ねて周るには効率良く周れる。こういった観光スタイルも確かにある。でも、この道路が出来る20年後、30年後観光のニーズというものを想像していった場合に、従来のこういう形の観光というものが果たして魅力ある観光として評価される時代になっているかどうか、というものも考えなくてはならない。現に、この辺の観光の良さというものはのんびりと道祖神を見て歩くとか里山を自転車で乗って風とともに走るとか、そういうところに魅力があると思うのだが、かなり方向性が違う観光イメージである。仮にゴールデンルートというものに基づいて道路整備の効果、観光地への寄与があるという評価なら、安曇野にはおそらく当てはまらないのではないかと結論せざるを得ない。
- ・高速道路を観光バスが通っても、何の意味も無い。お客さんは、居眠りをしているかカラオケをしているだけ。観光というものはゆったり、気持ちを和やかにするために観光をするのだから。自動車レースをするためではない。何々県まで行ってきました。半日で行って来ました。何もしていない。
- ・実際に造るとなれば、1km当たり30~50億かかるという費用の問題がある。穂高町を通るのは10kmぐらいだから、300から500億のお金を使って道路を造ろうというわけ。ゼロから検討するのだったら、500億を穂高町でどう使おうという視点に立ったら、高速道路を造ろうという人が現実に一人でもいますか？こういうことをやっていること自体がおかしな話。本質の問題を話し合おうと言っているのですが、本質はそこではないのですか？東京でも税金を納めて、色々ところで税金を納めています、やるとなれば確かに500億来るんでしょう。

  - ・どこから来るのですか？
  - ・どこから来るのでしょうか。来なければ出来ないじゃありませんか。そうだけれども、どこから来るのですか？お金が出てくるのですか？
  - ・いずれにしても、私達の出したお金。
  - ・借金、借金、借金で...

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( :司会、 :記録者)		

だから、500億を穂高町の住民がみなさんどうしますかと聞かれたら、高速道路を造ろうなんて人が1人でもいますか。そこから話を始めなかつたらいくら…。県庁の人は仕事だから一生懸命やっているんですよ。大変ですよ。徹夜でやっているかもしれない。でも、住民との話の本質はそこでしよう。

町長とか議員がみんな賛成しているわけでしょう。だからいるんじゃないですか。そういう人達がいるんですから、だからそういう意見を聞きたいと思うわけです。それとここにいる方達は、みんな穂高町の方ですよ？ こういう会を持ったということは、県の人達は、穂高町はどう思うのかを聞きたいのではないかと思います。なんでこの町に住むのか、なんでここに観光にくるのか、決して盛土した道路を見に来たいわけではない。道路が北の方が必要だからどうだこうだと言っているけれども、ここは穂高町の人々の意見を聞きたいのではないかと思います。穂高町では道路は足りているし、必要ないと思う。

役場の方に伺いたいのだが、こうやって穂高町の住民が話をしているし、前回は話し合ったことをまとめているが、本当に確実に、議員さんや町長さんに伝わっていますか？ 私達がここで議論をしていることが、町長さんに渡っていますか、全部。

A：今の時点では、渡っていません。

そうしたら、何もならないではありませんか？ 私達がここで議論していても。

一応、それぞれの会ごとにまとめて、公開されることになっています。穂高の町長は要請があれば出てきますと言っていて、議員の方は議会としてどうするかということの協議が前回の話で…。穂高の議会のほうは何か決まりましたか？ 出てもいいとか？

A：決まっていない。

個人的には出てもいいと言っている議員さんもいるようですが、議員としてやるには歩調を合わせて、とか…。いずれにしてもきちんと、町の議員、行政の町長、助役等にもきちんと意見を見てもらえるようにしなくてはならない。仮に、見ないようならば、私達が突きつけに行くことになる。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		

・先ほど地域の括りかたの話をしたのですが、穂高は松本地域の中ですよ。小谷も松本地域の中の2番目、というのですからニュアンスはかなり違うのでしょうかけれども生活圏の中。県の説明では、地域の活性化とか色々パンフレットに書かれています、松本地方生活圏で括られた中のさらに細かい地域間のメリットは検討されていますか？例えば、大町も松本地方生活圏の中という括り方ですが、大町の産業とか様々ですが、松本と同じ地域と括りながら相対的に色々な問題があるのではないかと思う。例えば道路が出来ると、大町にあった産業が松本にあったほうがいいのかということになって、大町で需要が得られなくなってしまう可能性があるのではないかと、というような想定されるものも含めて、同じ生活地域と括られる地域であっても地域内格差が生じるということの検討は、県のほうではしていないのですか？格差という言葉に語弊があるかもしれませんが、例えば、大町市のある商店では用事は足りていたけれども、道路が出来たので時間が10分とか15分短縮された、今度からは松本の店で買うことにしよう、といった動向です。そういった問題が発生する。同じ松本生活圏でも、様々な流動的な状況が生まれて、松本生活圏と括ったら、確かにメリットはあるのかもしれないが、その中をこと細かく見ていった場合に大町にとってはマイナスで松本にとってはプラスになるとか、そういった相対的な検討の作業はしていないのですか？

A：地域の格差、いわゆる現在の商業動向とか産業動向は調べてあるが、道路を造ることによって物流の流れがどのようになるか、寂れたりとかということは、具体的に出てきていない。検討はしているが、検討の導き出し方が、そういった方法で導き出してきてはいない。

・オリンピック道路が出来たおかげで、穂高の街の中通りが全部ダメになった。そういった経済効果、よそに移ってしまった。

・この道路について、それぞれの市町村長もどう評価しているのか、それぞれの市町村の議員さんもどう評価しているのかというと、すべての方が地域の活性化につながると言っている。けれども、松本地方生活圏の中がすべて活性化するわけが無い。外からの富の流入があるのが経済的にあるのかもしれないが、実際に県の説明の内容では地域の活性化や交流というものがあるので。例えば、大町の製造業の若社長さんはこれによって活性化すると期待しているかもしれない。それは県がそういった説明をしているから。ところが、実際出来てみたら活性化するのは松本地方生活圏だけであって、活性化の活の部分には松本のほうにみんな集中的に行ってしまった。大町の今までの顧客が離れてしまって、松本のほうの規模の大きな製造業者のほうにみんな受注が行ってしまって、これは困ったということだって、無いとはいえない。地域という言葉に引っ掛かっていたのだが、この言葉が不分明なために色々な幻のような期待感がいっぱい出てきて、大町は人口減のことで危機感があり、道路が出来たら何とかなるのではないかと期待を持っている方が多い。穂高町でも議員さん達は活性化すると言っている訳ですが、本当に文言通り受け取っていいのかという、道路についての根本的な疑問がある。県が今まで地域地域と言ってきたことは、もう少し丁寧な言い方

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00~21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( :司会、 :記録者)		

前例がある。過疎地は良い道路をたくさん造った。活性化した例はひとつもない。全部若い人が逃げてしまって、余計、過疎が進んだという事例はたくさんあるけれども、逆の例は1つも無い。意図はどうあれ、道路といったものはそういう性質を持っている。生活圈、地域圏のことで松本へみんな、大町なんかみんな行ってしまおうと言っていたけれども、それは違うのではないかと。松本はあんな狭い道で飽和して、どうにもしょうがない。松本のほうがみんな流出してしまう。現にそうになっている。松本に買い物に行こうという気は起きない。

今の地域という言葉について、県のほうでも、もう一度確認してもらえますか？パンフレットに記載されている地域という場合の、生活圈を指すらしいけれども、その中身で検討してきたのかどうか、過去のいきさつとか記録から探してみたい。

- ・人口のことですが、人口は減少していくと資料にあるのですが、長野県第二次中期計画の人口のところ、2010年まで増加傾向だが、それ以降は減少に転じるのではないかと。2,255,000人をピークに以降、減少に転じるというデータがある。各市町村別の人口動態のグラフでは長期的なものではないのだが、松本市周辺地域を除き減少傾向となっていて、逆に言えば、松本市周辺は増加傾向であると出ている。松本市周辺の増加傾向についても、地域的に限定した場合に、人口の2010年以降の予測としては減少傾向に転じるということによろしいのでしょうか。

A：こちらで把握しているのは、第二次中期総合計画の数字しか承知していない。

- ・これは、全県のものでしょうか？各市町村のバラツキのものはないですね。そうすると、松本周辺地域での人口増の将来見通しといったものはやっていないのですか？

A：やってはいると思うが、こちらでは把握していない。

- ・もしデータがあればお願いします。

- ・松本系魚川連絡道路は中部縦貫道が出来たらという前提があると思うのだが、今、波田から安房トンネルの間がほとんど見通しが立っていない状況だと思うのだが、中部縦貫道の進捗状況についての資料を出していただきたい。

A：今、地元設計中だと聞いています。都市計画決定区間を。それから先は国で色々検討しているみたいだが、そこまではやっていない。国の方ではルートとかこれからの見通しとか。

- ・とにかく中部縦貫道につながらなくては、そもそも計算されている25000台という数字が出てこないでしょうし、波田を起点とする意味もなくなる。

A：松本系魚川連絡道路の松本というのは、松本地方生活圈という意味の中での松本ということで、その生活圈を結ぶのが中部縦貫道につなぐ考え方での波田というものが出てきている。

- ・それは、中部縦貫道につなぐというよりも、松本地方生活圈につなぐという意味のほうが強いということで、起点は流動的だということ？

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( : 司会、 : 記録者)		

A : 流動的というか、中部縦貫道が都市計画決定されていて、今までの考え方では、その利便性を考えて波田という説明をしている。

- ・工事費が全体で5000億かかるといわれていて、それに用地買収費とか補償費などがかかってくるはずだけど、それを補助事業で行った場合に20年間で造るとしたら、県の方の予算としては、道路特定財源がいくらとか、建設債でどのくらいとかのシュミレーションが出来ると思うのですが、それを出していただきたい。

A : 今つかんでいるのは、2割ぐらい県の一般財源からの持ち出しであとは特定財源とかで賄えるという考え方。

- ・先ほど話のあった、500億という私達の税金の使い道については、次回に継続して話して頂きたい。

- ・平林町長に直接来て頂いて、話を聞けるのあればやって行こうというのもあるのですが。

A : 合同の報告会を計画しているので、要望もあるでしょうし、そういうのを踏まえてどうしていくかということ。知事にも、「今、穂高町としてこういう意見もありますよ」「どういうふうに進めましょうか」と相談したときに、どういう判断をされるかでしょう。

- ・資料が出て、それを家で読んでそこからの疑問や意見をもとにしたので、やっと議論が出来るようなものになってきた。話が具体的に深められてきたと思う。大変でしょうけれど、どこかで締めようということはもう少し議論が深まるまで待っていただいて、継続していきたい。中間の報告は、今の段階で行うことはあまり意味がないのではないかと。

A : 中間報告というのは堀金などは、やって頂きたいと。今後もまたもっと広い範囲で話をしていきたいというグループもある。

- ・宿題についてははじめをつけて、そこから先の部分についてはそういう方法もあるのではないかと。
- ・後半は、前回に出てきた資料をもとにして話を進めてきたのだが、今日また新しい資料が出て、特に費用便益の費用対効果が出たので、次回もそれらの資料を含めて、費用のほうの税金ということもあるので、話がつながっていくと思う。中間報告は11月下旬ですね。

## 第3回 意見交換会 要旨

開催日時	10月 26日(金) PM19時00～21時00		
市町村名	穂高町	グループ名	6
メンバー	( :司会、 :記録者)		

- ・ 中間の前に町長や議員さんに話を聞きたい。
- A : 日程が合えばいいと思う。要望があれば、町長には聞いてもらえるから。そうすれば、町長が日程が空いていれば出てくれると思う。
- ・ 穂高町にとってどういうメリットがあると考えて促進しているのか、穂高町の将来像、穂高町がどういう街づくりをして、そのときに、この道路が本当に必要なんだというものが分からないと、議論を進めるのは難しいと思う。(こちらが言うよりも)聞くほうが大事かと思う。
- ・ 文章で具体的に、こういう考えでこういうふうにしたんだ、ということをもってからにしないと、くだらない話に時間を取って終わりになってしまう。
- ・ 町長になったときの素敵なキャッチフレーズと今とでは、違ってしまっているのではないのでしょうか。安曇野を、風と緑と水を守ってやっていくと言っていたと思う。町長さんは、こと安曇野を愛しているし、自然も良く考えていると思う。そういった点も訊いていただきたい。気が変わったのかどうか。
- ・ 先に議員一人一人から町長さんに、なぜ推進するかという理由を文章にしたものを、出させてからの方が良いと思う。
- ・ 中間報告までにあと2回やとして、次の回にどういう質問を出すかまとめて、それを文章に出して、次の会に呼ぶというのはどうでしょうか。2回目は町長の都合に合わせてということで。
- ・ それでは中間発表の前に2回やる。町長には1度来てもらう。1回目は日を確認して、2回目はこちらは日程を決めないで町長のアポイントを取る。そこに私達が合わせる。
- ・ 町長は、最近何かいわれると、カ~っとなりやすい。だから、文章で出させたほうが良いと言っている。
- ・ カ~っとなったのも記録されてインターネット上で公開されますから、町長さんもそんなに怒ることは出来ないでしょう。
- ・ 次回は、11月9日(金曜日)に継続して建設費のことと、今回出た資料から読み取ったことを中心に、役場の東棟第二会議室で行います。その次は11月19日以降の町長のスケジュールの中で、空いている日に入れていただきたい。こちらは決めませんから。
- ・ 前回欠席された方への連絡の打ち合わせ。
- A : 今までの資料は役場の建設課に置いておきます。