

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

1 グループ

1 グループは途中で来られなかった人もいましたが、一応、19人いました。

穂高第1グループは、主に財政面から考え、5回の意見交換会を行いました。報告会に向け、賛成意見をまとめた人と、代替案をまとめた人達があります。その他の人もいます。

まず、穂高町の議員さんが、賛成意見をまとめました。短くし、報告させていただきます。

全文は5回目の報告として提出していますので、県のホームページで見てください。

『道路は必要』

農業は農業者が少しでもやり易くしておかないとなくなってしまうと思います。農耕車にとっては通行車両が少ない道の方が農業はやりやすいのです。しかし、農家の生活道路が通勤等に使われ、農道も農耕車が入り込む余地がありません。松本～糸魚川間は今後一層、の混雑が予想されます。安雲野の田園風景を将来に向け保全するためにも、早く自動車専用道路を造って車両の流れをよくし、合わせて生活道路を整備することです。

他に、「全てトンネルで造って欲しい」「必要がないか、まだ判断できない」という意見などがありました。

次は、代替案ですが、A4、5ページもあるため、短くしたものを報告します。こちらも全文は5回目の記録に載せましたので、県のホームページ等でご覧ください。

『松本糸魚川連絡道路・新たな100km自動車専用道路建設に頼らないための代替案』

まず、この代替案のベースとなる考えを6個にまとめました。

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。

穂高町第4次総合計画作成の為にアンケート調査結果でも明白です。経済と利便性ばかり追うのはやめ、価値観の転換を図る時ではないでしょうか。

堀金～大町間15km調査区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。

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、特に必要です。自動車専用道路を、多額な借金をしてまで造るより、生活道路整備を工夫して行う方が、住民生活にとってはずっと良いはず。

10月24日に国土交通省の課長に電話で聞いたところ、「地域高規格道路は、平面交差や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したり、必要なところだけ高規格道路を造るので良い。自動車専用道路というのは理想で、地域の实情に合わせて県で考えてもらえば、国のほうはそれで良い」ということでした。今まで、住民は県からこのような説明は受けてきませんでした。自動車専用道路で整備したいという考えは、県道路建設課の考えでしかなく、国の考えは違うことがわかりました。

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。

5回目の意見交換会終了後にやっともらった県財政課の回答によると、地域高規格道路は国の補助事業だと、一般財源からの県の出費が34%にもなるそうです。これは国の財政の悪化で更に増える可能性にあります。道路の建設費用は、町道なら1kmあたり約1億円、オリンピック道路は約8.5億円です。これに対し、4車線自動車専用道路の地域高規格道路は50億円といわれています

合 同 報 告 会 要 旨

開催日時	12月 7日(金)	19時00～21時00
市町村名	穂高町	グループ名
メンバー		

が、この内、県負担分はkmあたり17億円となり、県の出費は他の道路建設と比べて多いことがわかります。

4車線もの自動車専用道路は時代背景にそぐわない。

高速道路について、事業の凍結・見直し、建設に国費を投入しないこと、公団の民営化などが議論されている時代に、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自動車専用道路を造るべきではありません。

『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。田中知事のもと、このほど作成された『県政改革ビジョン』でも、住民への情報公開や説明責任の重要性、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ます。

一般の家庭では高い買い物をする場合、財布の中身や貯金、他に必要な物を頭に入れた上で、買う買わない、買うとしたらどの程度の物にするかを判断します。道路という大きな買い物をする場合、判断基準となるよう、きちんとした情報を住民は提供されるべきなのに、それがなされていません。県は、まず、財政事情や道路の財源について、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と、最低限の道路整備のケース、その中間のケースなど、費用をわかりやすい形で示すべきです。

道路建設・整備という枠にはめずに検討すべき

地域のあり方を考え、そのために、どのような交通のあり方が望ましいのか論ずるべきなのに、まず道路ありきというのが、これまでのやり方でした。交通の問題は道路建設・整備だけでなく、様々な側面から考えるべきです。

次に、5個の代替案をまとめました。

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。交通面では、たとえば、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などが考えられます。

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。
- ・オリンピック道路や国道と、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。東西の道路整備を行う。

穂高町建設課にも聞いた結果、生活道路についても沢山の整備が要望されていることがわかりました。限りあるお金をこちらに使って欲しいと思います。

車の数を減らす取り組みを行う。

- ・広く町内又は、安曇野を巡回するバスを走らせる。また、本数を増やすことで利用しやすくなる。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ます。
- ・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、利用者に補助金を出す。
- ・駅近くに公営の駐車場をたくさん設け、通勤時の電車利用促進をはかるなど、考えられます。

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

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。

- ・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を望みます。

- ・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。昨年、安曇野の20の観光施設で実施した、観光客1000人のアンケートでも、多くの観光客が望んでいることです

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CM方式などに転換する。意欲のある地元業者に発注し、観光地道路の長野県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取るぐらいの気持ちでやって欲しいと思います。

大町、白馬、小谷方面の交通対策は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ち、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で主要交差点を立体化、高瀬川左岸(池田町側)を2車線にするなどです。

- ・白馬へは、アクセスをしやすくする必要はあるかもしれないが、美麻を通って行く道を観光客にわかりやすく案内・整備することも考えられるし、長野市からのオリンピック道路もある。費用と効果をよく考えるべきです。

- ・小谷村については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、メリットがあるのではないかと。完成が何十年も先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、大事ではないでしょうか。

- ・北の方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、長期的な展望に立ち、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車線はいりません。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。

最後に代替案のまとめを言わせていただきます。

厳しい財政事情、環境悪化、高齢化社会を目の前にして、私達は立ち止まり、自分たちの生活を見つめ直さなければいけない時ではないでしょうか。

また、県職員には少ないお金で、よりベターなものを住民に提供する努力を望みます。一般の社会では、今時それをやらない企業は淘汰されます。有利な起債ができる事業などと言って、必要ないものまでつくる、または、必要以上のものまでつくるのは、もう、やめていただきたい。お金をかける必要があるものは、道路だけではありません。土木部職員は、まずは、きちんと説明責任を果たすことです。以前の情報公開では、白い紙が貼られて隠されていたルート検討案などの資料が、意見交換会ではそのまま出てきたのには、感慨深いものがありました。しかし、財政のことでは、説明責任を果たしたとは、到底言い難いです。

前吉村知事のもとで、必要もない15kmを真っ先に調査区間にした過ちを正し、指定は取りやめるべきです。

穂高第1グループからの報告は以上です。

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)	19時00～21時00
市町村名	穂高町	グループ名
メンバー		

第2グループ

私どものグループは、9月から11、12月と月に1回のペースで計3回の協議を行ってまいりました。多種多様な意見を参加者全員に等しく述べられる機会を与えることを考慮して運営してまいりましたが、きわめて限られた時間でこれらの意見をこの合同報告会において発表できるように整理することは大変困難な作業でありました。

私どものグループの意見を要約いたしますと、この地域高規格道路の建設に反対をする意見の方と、糸魚川から中信を結ぶ高速交通網の一環である地域高規格道路は必要であるが、この場合ルートがきわめて重要な問題があるとの意見に分かれます。

現在県が調査区間として指定をしております堀金～大町間のルートにつきましては第2グループの全員が反対でございます。

先ほど申し上げました、糸魚川～松本と申しますか、具体的には豊科インターの近くにジャンクションを設けて、その間を接続していく高速交通網の一環としての地域連絡道路これは必要である。その際のルートは公共事業の本心に照らして、最も建設費の安くて済み、なおかつ環境あるいは社会生活そうした面に対する影響が最も少ない条件を考えていける高瀬川左岸ルート、県が今回の調査区間を指定するにあたっても検討をしておりますいわゆるCというルートでございます。これで連絡していくことが最も望ましい考え方ではないかと考えております。

この2つの意見に集約されるわけでございますけれども、与えられた時間の中で今回の意見交換会に参加を致しまして、強く感じたことがございます。県当局に今後もこうした公共事業の執行にあたって住民の意見を聞くという機会というのはこれからも非常に多くなるはずだと考えるわけですが、いわゆるPIという手法の現実に持っている問題。住民の意見を聞くというのは、きわめて耳障りの良い話ではございます。実際にそれをやろうとすれば、その集約の方法というのはきわめて難しい問題を抱えていると思います。そうした意味で申し上げますと、現在の松本糸魚川連絡道路の計画というのは、従来の公共事業の手法によって計画は進められておりましたし、現実に調査区間の指定という段階まで進んでいたわけですが、近年ようやく国が公共事業を進めるひとつの手法として、住民の意見を計画段階から取り入れていこうというPIという手法が途中からこの道路については取り入れられたわけですので、実際問題として松本～糸魚川連絡道路についての意見の集約は非常に難しい現実の問題が更に加わっていると申し上げざるを得ない。従いまして、この意見交換会というものの考え方を県としてはもっと具体的に整理をして望むべきであると考えております。

行政責任を回避して、あくまでも住民の自主性、自主性という風なことに逃れていくようなやり方では、決して建設的な意見としての集約は難しいとそんな風に考えたわけでございます。

それから、糸魚川から中信地域を結ぶという非常に広域的なしかも国の基本的な交通体系にもかかわるようなそういう事案を住民の意見として問い掛ける場合、今回のような自治体を単位にするような考え方で意見交換を進めても、非常に話が集約された極めて身近な問題を発想されるような考え方が多かっただけですので、必ずしも適切なやり方ではないのではないかと考えられます。できるだけこれは広範囲にかかわるわけですから対象の地域を広げて住民の意見を交換するという方法をぜひ検討していただきたいと思っております。

実際に、この意見交換会を行ってたいへんよかったと思っておりますことは、県としては初めてのことで手探りの状態でおやりになったわけでしょうけれども、ひとつの人数を20人程度にしてグループ分けをしてこれを行われたということはきわめて効果的な方法であったと私は評価を致します。と申しますのは、それぞれがそれぞれ考えている意見を述べることができっておりますけれども、人数が

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

けれどもどうしても意見をお持ちであってもその意見を述べる機会を与えられないという結果になってしまいがちですので、そうしたことに配慮いたしますと今回行われましたグループ分けという方式はきわめて評価に値すると、そういうふうに思います。

以上で第2グループからの集約した意見とこの意見交換会に対する提言を申し上げました。

(追加)

第1回参加者18名、第2回より1名追加 計19名

人数は都合により途中参加、または、参加できなかった方も含めて、其々の意見が変わらなかった
のでトータルでカウント

おおよそ次のように意見が分かれた。

1. 道路建設そのものに反対 13名

理由

- ・ 病院に行く道路を作るお金で、各地に病院を作って欲しい。
- ・ 子供たちに環境教育が必要である。
- ・ 道路を作ると日帰り客や通過する客が増えてしまう。
- ・ 渋滞は感じない
- ・ 建築費用が1km50億円もかかる。
- ・ ルート、構造面それぞれに問題がある。
- ・ 今ある道路を整備することが大切、生活道路を充実させて
- ・ 30年前の計画ができた段階と現状がだいぶ違ってきている。
- ・ 町の商店にもっと活性化して欲しい。活性化にお金を使ってほしい。道路は活性化にならない。
- ・ コンクリートの建物が増えると地球の温暖化が進む。
- ・ 文明の発展には自然破壊が必要だというのが、充分破壊し尽くした。
- ・ それよりも積雪期の歩道確保、側溝の危険部改修など、通学路の整備をしてほしい
- ・ 町を分断する道路は要らない。
- ・ 自然保護が大切
- ・ ルートを変えれば良いという発想はおかしい。
- ・ 148号も改修され、オリンピック道路もあり、糸魚川まで現在でも十分に早く行かれる
- ・ 税金をもっと福祉に
- ・ 子供にとって大切な森を壊さずに残したい。
- ・ 風景も大事
- ・ 水田のある風景を守りたい。
- ・ 便利なものを選ぶ代償に失うものを考える。
- ・ 道路ができれば発展するという考えは過去のもの。
- ・ 莫大なお金を使って安曇野にこれ以上道路は要らない。(現在主に4本)
- ・ 子供に利便性と引き換えに、維持管理費という負担を残したくない。
- ・ 既成同盟会の要望書は必ずしも住民の願いではなかった。

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)	19時00～21時00
市町村名	穂高町	グループ名
メンバー		

2. 道路建設はC案(豊科インター接続)なら賛成である 4名

理由

- ・ あづみの国営公園を通る調査区間を取りやめ、調査区間は技術的に難しい糸魚川側を。
- ・ 広い視野で考え、北陸と関東を最短距離で結ぶ素晴らしい国の発想。
- ・ 流通は産業の基である。
- ・ 森林(A案)に行くよりは田園地帯に行くほうがまだ破壊が少ない。
- ・ 不景気だから道路が必要
- ・ 伊那～木曽の高規格道路の現状はコンクリートの塊である。自然を守るためにはC案

3. 中立・白紙である 2名

理由

- ・ この計画が行政主導で作られたものなのか、本当に住民が欲してできた計画なのか見極めたい。
- ・ 農道や山麓線を車が高速で走り、農作業ができない。国道を渡れない。

そのほか付随した意見

- ・ 突然計画を聞いて驚いている。
- ・ 実際の計画は進んでいて、これをどうしたら止められるのかみなさんと考えたい。
- ・ 他市町村の意見も聞きたい
- ・ あづみの国営公園を調査区間指定の理由にしていたのに、それが今回抜けているのはおかしい。
- ・ この会の意義に疑問を感じる
- ・ メンバーが固定するのはおかしい。広い地域の意見交流が必要。
- ・ 生活しやすいという視点で考えたい。
- ・ 糸魚川 - 白馬のルートはフォッサマグナに位置し、技術的に不可能。ここを調査区間に。
- ・ 町の議員が全員賛成している事実の中で我々の意見は届くのでしょうか。
- ・ 穂高町の道路計画や下水道整備など、街づくりに計画性がない。
- ・ ひとつひとつの意見を大事にしてほしい。
- ・ 他のグループの意見も聞いてみたい。
- ・ 移動手段をどうするか、という話題で話し合ってもいい。
- ・ 道路を作るのはやめても教育や福祉にまわらないというのは間違いである。
- ・ 建設を進める立場での資料しか提供されていない。
- ・ 税金の使い道や環境についての意見も大事にしてほしい。
- ・ 今の国道が県道に降格になれば、県の負担が増大する。
- ・ 比較検討資料に環境の項目も入れてほしい。

合 同 報 告 会 要 旨

開催日時	12月 7日(金)	19時00～21時00
市町村名	穂高町	グループ名
メンバー		

第3グループ

1. 参加者数 延べ4回54名(20.16.11.7)

2. 意見の取りまとめ方法

*「意見交換会」の趣旨を尊重し、参加者の意見をひとつの方向に集約するのではなく、出された意見を整理することに留意した。

*また、住民意見を代表して意見交換会を行うからには、この場に参加していない人たちの声も反映することも大切だとして、参加者が回りの人の声を聞くことに努めた。

3. 意見交換会のあり方と「長野県」の姿勢について

*このように住民の声を聴く場を設けたことは、評価できる。

*この意見交換会がどのように利用されるのか不安だ。言いつばなしで終わるのはごめんだ。

*道路への賛成・反対の比率は、意見交換会参加者と町全体とでは違う。

*県は道路がそれぞれの町に与える影響を予測し、生活者の意見を尊重すべきだ。

*県は白紙に戻して検討すると言った。それならば、調査区間を返上すべきだ。

4. 高規格道路について

(1) 建設賛成の意見

*車社会であり、車なしには経済も社会生活もなりたたない。自動車専用道路を 作り、一般生活道路の混雑を緩和すべきだ。

*道路整備は、国の計画。返上しても、その金を穂高町が有効に使えることにはならない。高規格道路と、一般道路の整備は切り離して考えるべきだ。

*今後車の数は減少しても、車の性能の向上、無公害燃料の開発などもあり、自動車は廃れない。

(2) 建設反対の意見

地域高規格道路の必要性に関する疑問

*工場の海外進出が高いテンポで進む中、姫川港や松本空港に頼った産業の発展は時代錯誤だ。中部縦貫道の完成は明確でない。

*これからの観光は、ただ施設を早く回るのでなく、体験型・滞在型の時代。観光施設へのアクセス、連携促進のための道路を作る必要性は感じられない。

*国は、バブル期に打ち出された多極分散型国土形成のための道路整備よりも、住民が安心して暮らせるための生活道路の整備を優先すべきだ。

財政に関する危惧

*1kmにつき、30～50億円という建設費、この道路がネットワークとして機能するには、中部縦貫道の整備が不可欠。これも加えると膨大な費用がかかる。この負担も大変になる。

*国地方合わせて666兆円(県1兆6000億円)を超える借金をこれ以上、将来の子孫に残すことはすべきではない。みな税金で返済することになるから。

地域における整備効果への疑問

A. 高速交通ネットワークの形成による交流・連携強化

*現在も必要に応じて交流・連携はあり、道路によって時間・距離が短くなっても、それが強化されるとは思えない。地元としてニーズを感じない。

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			
<p>B. 農業・観光・商工など地域産業の振興・発展</p> <ul style="list-style-type: none"> *道路が出来たからといって、手放して人が来るとは思えない。有料道路の利用者が予想を下回り、減少しているのが現状(松本トンネル、中央道長野線) *これまで、地域を豊かにするためにと道路や町の整備をしてきた。高速道路網が出来た後、にぎわっているのは、インター付近や新幹線の駅付近のみ。町の人々の生活は豊かにならず、大型店のみが栄えている。この辺で立ち止まって考えるとき、町づくりの総合計画で考えるべきだ。 <p>C. 日常生活の交流と物流など通過交通の分離で交通安全の確保や渋滞の解消。および病院などへのアクセスが良くなるなど生活の利便性の向上。</p> <ul style="list-style-type: none"> *日常生活の交流と物流など通過交通の分離による交通安全や渋滞の解消とあるが、南北四本の道路がすでにあり、その中での分離を考えるべきだ。 *渋滞箇所は立体交差、インターにはゲートの増設や道路の拡幅、公共交通機関の利用などで対応できる。 *病院へのアクセスは、ヘリコプターの利用、病院・診療所の建設で対応が可能。広い面積の田畑や里山をつぶさず、景観を残せる。 <p>D. 安全で信頼性の高い道路による災害時の交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> *安全で信頼性の高い道路に災害時の確保とあるが、災害時に高架やトンネルが安全出役に立つとは思えない。阪神大震災で高速道路は破壊されて使えなかった。既存の道路整備で対応すれば良い。高規格道路でなくても十分。 <p>地域へのインパクトに関する危惧</p> <ul style="list-style-type: none"> *安曇野の美しい自然や景観が破壊され、水が汚染される。 *交通の流れで市街地の空洞化が進み、町の個性が失われてきた。穂高町は農業・観光・商業・工業が平均している。農業をベースに美しい景観があり、これを基に、民宿・ペンション。ホテルなど観光に携わる人が多い。滞在型・体験型・リピート性のある観光地づくりが必要である。やたらと車がふえると街中も混雑し、事故の心配も増える。 <p>手続きの問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> *これまでの計画策定・調査が町民に公開されず、事業が進められた。町民の声が反映されてこなかった。 *自治体がお付き合いで賛成するのは主体性がない。町にとってインパクトを今一度整理して考える必要がある。 *道路の説明があまりにもなされなかった。今でも高規格道路がどんなものかわからないまま賛否が論じられているように思う。 *そもそも高規格道路は15年も前の国の総合計画から出てきたもので、計画路線周辺に住む生活者のためのものではない。 <p>社会変化の認識と対応について</p> <p>A. 計画当初~現在</p> <ul style="list-style-type: none"> *費用対効果と交通量の予測に疑問があり、県の提出資料では説明されなかった。特に、国営公園の年間200万人の入園者見込みというのは大いに疑問。中部縦貫道の完成が明確にならない矛盾が大きい。 *バブル期の道路計画は今も妥当なのか再検討すべきである。 			

合 同 報 告 会 要 旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			
<p>B. 現在～完成時</p> <p>*開通時の県の人口比、財政状況を見越した計画だとは思えない。次世代は、自然環境の劣化、資源の枯渇、地球温暖化などによるエネルギー問題、少子高齢化による社会構造の変化、今の世代が残した膨大なゴミと借金のついで、大変厳しい時代を担うことになる。そうした将来を見つめ、車社会を見直し、公共交通機関の利用をもっとすすめるべきだ。次世代に負担を上乗せすることはもうできない</p> <p>(3) ルートについて</p> <p>*山麓ルートで費用対効果が高いのは、中部縦貫道とのアクセス、国営公園を結ぶことが効果として数えられているからと思われるが、これらは穂高町にとってメリットとは言えない。穂高町にとって山麓ルートは好ましくない。</p> <p>*道路全体から見ても、最短距離でお金をかけないでつくるべきだ。大町以北の検討資料は堤防道路が出来る以前のもの。現在は堤防道路を使った方が安上がりである。</p> <p>(4) 道路を含む町づくりについて</p> <p>*町は近隣の市町村や県へのお付き合いで道路計画に賛成するのではなく、町民が暮らしやすい町民のための町づくりをすべきだ。この道路は町の土地利用計画との整合性がなく、穂高町のビジョンである「人と自然にやさしく...・個性ある町づくり...」にも反する。</p> <p>*安曇野の発展は道路によらない発展が望ましい。観光地で勝ち残るのは、個性的なところ。町づくりと道づくりを同じテーブルの上で検討することが重要だ。</p> <p>*少子高齢化社会。エネルギーなどを考えると車ありきの社会ではなく、車に乗れない人でも安心して暮らせる町をつくるのが課題ではないか。公共駐車場の建設。大系線の利用拡大など。</p> <p>*医療問題。小谷から信大病院へ短時間でいける道づくりよりも、各地域に診療所をつくり、総合病院と連携するシステムの建設の方が住民に喜ばれ、安心感を与える。病気も軽度のうちに対応すれば、医療費も少なくて済み、町の財政負担も軽減される。健康第一の町づくりを目指すべきである。</p>			

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

第4グループ

私たちは9月18日以降、4回の意見交換会を持ちまして、私は途中、司会に変わりました。上手く意見がまとめられないのですが、4グループとしてはこんな意見が出ましたということで紹介させていただきますので手短かに発表いたします。

まず、この意見交換会そのもののやり方について、段取りなどで色々意見が出まして、行政の方も、我々住民も初めてで多少混乱があったのではないかと思います。

それでは最初に賛成の意見についてご紹介いたします。

- 穂高町の人口増加に伴い、交通量の増加、事故の増加が見られる。生活道路と流通道路の区分け、生活車輦と通過車輦の分離のため、この道路が必要。
- 国営アルプスあずみの公園の開業に伴い、たくさんの観光客が予想されるので、アクセスの利便性からもこの道路は必要。
- 姫川港の整備に伴い貿易面から見ても、地域を結ぶアクセスとして地域高規格道路は必要である。
- 町や県の発展のためには必要だから作るべきだ。
- 高瀬川等の堤防を強化しながらそのうえに道路を作ればよい。
- 農業の面から見ても、一般車輦の増加に伴い農業車輦の通行に支障をきたす。
- 長野県はどのような財源を使いこの道路を整備しようとしているのか、素人にも分かるように説明して納得させてやってほしい。
- 現在は車社会であり、公共交通機関の利用客も減少しており、理想論では問題解決にならない。

それとあとは建設に反対の意見ですけれど、

- 生活道路の整備が遅れている。むしろそちらのほうを先にやるべきではないか。
- 医療面での緊急性を建設理由の一つとしてあげているが、各地域に病院を整備したほうがコスト面でもメリットがあり、各分野での利便性が高い。
- 現在の県の財政、国の財政も含めてですけれど、財政的にあえてこの高規格道路を作るだけの財源はあるのか。財政的に不可能ではないか。
- 安曇野の自然環境、景観が損なわれる。だから地域高規格道路は必要ではない。
- この松本系魚川の連絡道路が計画された頃の社会状況と現在とでは状況も異なり、道路整備の状況も著しく違う。
- 車が増えたから即道路の建設が必要というような、短絡的な発想ではなく、公共交通機関等の充実を図り、そちらの方向へシフトして脱車社会を目指したほうがこれからの時代には必要なのではないか。
- 大町以北小谷方面への実情を考えると、信頼性の高い道路が必要だと思われるが、それは必ずしも高規格道路ではなく、生活道路のほうだ。
- 道路一つの問題ではなく、様々な問題とリンクしている。例えば、農業、福祉、雇用、地域経済……。道路ができればすべてが解決するというような発想はおかしい。それぞれの問題に付いて最善の方法があるはずだ。
- 県は、1兆6千億もの借金を抱え、全国ワースト第2位、財政再建団体転落一步手前の厳しい財政状況にありながら、一体どのようにしてこの地域高規格道路を建設しようというのか。次の世代に大変なツケを残すことになる。
- 自治体としての、穂高町の将来を見据えたビジョンが見えない。

合 同 報 告 会 要 旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

- 公共事業を行う上で、本当の意味での民意を取り入れて進めようとする初めての試みとしての今回の意見交換会は評価できる部分はあるが、その一方で調査区間の指定がなされたままであることへの矛盾を感じる。
- 万が一あるとしての妥協案を示すとするならば、百歩譲ってCルート。

最後に、4回目の意見交換会のときに町長の出席をいただき、予定時間をかなり超えて話を伺うことができたのでそれについて書いておく。

・平林町長の考え方

- ・いろいろな議論があるので、積極的にいろいろな方々の意見を聞くというスタンス
- ・道路は、それぞれの地域の発展に対してきわめて大切な社会資本。
- ・地域が経済発展をするには、ある程度きちんとした道路は必要。
- ・世界の一員としての経済活動を、町の、安曇野の青年達がしっかりできるという視野に立てば、道路は必要。
- ・コースについては何も決まっていないという認識。
- ・広域的道路は今後も活用されるだろう。
- ・高規格でなければだめだというようなことはないという認識している。
- ・住む以上は、住めるだけの生活基盤は必要。
- ・財政的には厳しい状況だから、欲しい物は何でも、というわけにはいかない。
- ・小さい穂高町だけのことを考えるという立場はとれない。
- ・一般道路と交差しない平面な、片側2車線の規格の高い道路。
- ・穂高は大都市を目指すことはない。

話の中で以上のようなことを述べられた。

経済発展一辺倒の考え方中心の現在の現在の中で、穂高町としての独自性はどこにあるのか、といった問いかけに対しての明確な答えは得られなかったように思う。

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

第5グループ

町を地理的に分断し、安曇野の美観を損なう

高規格道路は、穂高町にはありません。

1.(町に分断)

高規格道路は、最高時速80キロに設計されるので、アクセス道路は町に一つか二つです。したがって、一般道から高規格道路にすぐには接続できるとは限りません。

また、信号がないために、これに交差する国道、県道は立体にはなりますが、町道、農道は分断されたままです。したがって、たとえば、自分の畑に行くために、何キロも迂回しなければならないことが起こる可能性があります。

2.(美観を損なう)

高規格道路は、穂高町の田園風景の一番美しい場所を通ります。手術の後のような傷が、私たちの町の南北に連なっている可能性があります。

3.(公害の可能性)

烏川の扇状地を分断して、道路は造られます。伏流水の流れを変え、あるいは一部止めるためワサビ田のわき水に影響がでると、信州大学の先生も指摘されています。

4.(借金で公共事業)

これ以上借金をしてまで、公共事業をしてよいのでしょうか。それを払うのは、私たちの子や孫です。いま、不景気だからといって、借金をしてまで景気を良くしても、後にはその数倍の苦労がやってくるのです。子孫に残さなければいけないのは、借金ではなく、美しい安曇野の風景ではないのでしょうか。

5.(道路整備は、今ある道路を)

交通渋滞の最大の原因は、信号、大型店への右折の車です。信号には、右折専用のレーンを、大型店には、土地の提供をお願いし、入出専用道路をつくれればどうでしょうか。

6.(作られた観光施設の限界)

全国にある観光施設は客の奪い合いで、数例を除いてすべて赤字の状態です。何十億円もかけて作った施設は、どこも閑古鳥が鳴いています。観光施設を作って客を呼ぶ時代は、すでに終わったようです。穂高町を訪れる観光客は、今ここにある自然を求めて来ているのです。

7.(観光道路の整備は、いまあるものを)

観光客のために、安全な歩道、自転車道路の整備を早急に。

以上の理由で高規格道路を穂高町に通すことに反対します。

なお、私たちは大町以北の道路については、反対するものではありません。

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

第6グループ

意見交換会に対する主な意見

最初に、この意見交換会の意義、位置付けはどういったところにあるのかということについてであります。これについては従来手法を反省した上にたつて、住民からの多様な意見を直接聞いていこうという主旨のもとに開かれていると思うわけですが、11月の初旬、私達の第4回目の意見交換会で、穂高町の平林町長に来ていただきました。そこで160名ほどが参集した意見交換会の中で、大多数はこの道路は必要ないという意見である。

この事実をどう受け止めるのかを町長に伺いました。しかしながら、それについては「私の耳には賛成の声もたくさん届いている」ということでうまくかわされまして、いままで町長が言ってきた住民の意見を聞いて穂高町としての態度を決めていくということとは一致しないようなあいまいな態度に終始しておりました。

このことは、せっかくオープンかつ透明な形で論議していこうという県の方針に対して穂高町町長の発言は行政の透明性いわゆるオープンでやっていくという基本的なところにとって非常に相反するものではないかというふうに思います。

この点においてやはり町長の姿勢というのは厳しく批判されるべきではないかというふうに思います。

なお、その町長とのやり取りの中の言葉を6グループのメンバーの一人の方が読み上げてほしいとおっしゃるので、今、その部分だけ少し読み上げます。

「国からお金をもらって、公共事業が地場産業になっておかしくなっている現実がある。町長は民間からこられた貴重な町長。頭の中ではきちんとわかっているのに、立場上2期目になってだんだんおかしくなっていく。一期目はすごくよかったのに、学校にしても自分のお金だったら、ちゃんといいことをやる。よそからお金をもらってやるという話になるとおかしくなってしまう。そのところをみんなのために心からお願いしたい」

ということを読み上げました。

それともうひとつ、この意見交換会に際して、県の方に私としては疑念があります。

6グループの方も多くそうです。

どういう疑念かといいますと、この15km区間が調査区間として指定されている現段階で、意見交換会自体がやはりその調査の一環であると、これによって実際その都市計画決定段階での環境アセスは、事業の進め方の上において県の得点になるのではないかということであらう。その辺どうも疑わしい。県は中立と言っているのであれば、その中立であるということがこの意見交換会のベースになっているわけですから、中立が本当であるということを明らかに私達に証明する何か手立ては無いだろうか。それを明らかにしてほしい。

いくら言葉で中立だといわれても信じられないのです。ではどこにそれがあるのか。それは来年度予算においてこの松本～系魚川連絡道路の事業関係の予算を計上しないということではないだろうかと思えます。

従って、今後、道路懇談会等で様々な企画がおそらく出されてくるだろうと思われませんが、それらに関わる費用というものは、土木部関連、さらには道路事業関連の費用として予算計上するのではなく、一般の予備費とかそういう中から必要経費として出すべきであるということを経済課の方に伝えていただきたいと思います。

合 同 報 告 会 要 旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

そういうふうにして始まって、私達も不慣れな中でいろいろ論議してきました。

非常に困ったことは、15名6グループにいたわけですが、すべてこの道路は必要ないという考えを持っていらっしゃる方でしたので、いわゆる対論という形での意見交換会というのは難しい。従って、県の方に要望していた様々な調査資料、データ等の公開を待って、それを元にした論議をしたいということだったのですが、なかなか私達の要求したデータというものが、素直に出てこない。パツと出せばいいものをなかなか出てこない。ここをこういうふうに変えましたとか、こういうふうにまとめましたという形でしか出てこないということがやはり少し不満でした。

データが出てきたときには、そのデータの説明を聞き、質問をする。それによって大体半分くらいは費やして、そのデータを検討してそれをもとにして論議するというようなことで、私達は5回やりましたけれども、まだまだ、論議のレベルとしては深まりを持っていかなければいけないのではないかと反省も私達自身持っています。そのようにして行ってまいりました。

まとめの段階に入りますが、いくつかの柱を立てて項目を整理したいと思います。

ひとつは、この事業計画を策定するひとつのプロセス、手法ですね。この行政手法の問題点。次に、これからの将来の経済、社会の動向を見据えた、長いスパンで見たこれからのあり方をどう考えていくのか。その中で道路というものがどう位置づいていくのかという視点。その他に費用便益等のデータ、あるいは県の方で建設理由としてあげてきた各論にわたる項目の検討、その大きな3つの柱に分けてこれから話をさせていただきます。ただこれは、連関しているので、あっちいたりこっちいたりすると思いますけれど、よろしく願います。

まず、事業策定において行政の今までの手法の問題としては、昨年の吉村知事時代までのひとつの手法に典型的に見られます。これは今多くを語ることもないかと思えます。今と継続している問題がどこにあるのかというならば、県の総合的な行政ビジョンというものが見えてこない、つまり、今後10年、20年先を見据えて、例えばこの松本から新潟県境一帯にかけてのこの地域を長野県としてどのように育てていくのか、その住民が住みやすい地域としてどういうふうにしていかなければならないのかというその総合的なプロジェクト、プランというものが一切無いところで、突然、この道路事業というものを提出する。この手法というのはやはり本末転倒しているのではないか。

例えば、県はすでに企画財政課だったと思いますが、車両抑制の政策というものを打ち出しています。これは非常に重要な政策だと思えます。すなわち都心部においては、いわゆる公共的な交通機関というものが、モータリゼーションの以前から言ってあったわけです。従いまして、比較的速やかに公共のバスとか鉄道輸送というものが充実していくというステップが踏めるわけですが、このような地方においては、モータリゼーションにおいて、各家庭に1台、2台、3台というふうにして車を保有して、車によってすべての用事を済ませるといった状況の中で、いかにして車両を抑制していくのか。あるいは公共的な交通機関に転換していくのか。あるいはその他の多様な交通手段というものを開発していくのか。そういうものが一切語られないところで、とにかく渋滞であるから道路を建設するとか、経済効果があるから行うという形で事業を策定していく方法がやはりおかしいのではないかと思います。

このような形での道路建設のあり方というものがやはり今の行政システム、すなわち社会の公共事業をめぐる、例えば政治家・企業・行政の3者が一体となってこの公共事業というものによってこれから先も生き延びていこうという旧態然たる形が継続されているところに大きな問題点があるのだと思います。

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

従って、この松本系魚川連絡道路について私達が語るということは、そのような旧来の行政システム、社会システムそのものを変えていく論議として住民の方も考えていかなければならないのではないかと考えております。

車両抑制政策ですが、現在私達のところにはおそらく最低1台の車があります。なぜならば、車が無ければ生活ができないからです。都心部においては車が無くても生活ができます。しかし、こちらは最低1台は必要で、できれば2台、あるいは3台の車を所有してそれぞれの交通手段として持っておかなければ、各人の移動の自由というのは保証されないというのが現状です。それに対して交通手段をどうやって転換していくのかということは先ほど言いましたけれども、仮にそれが転換された場合に、車両の保有台数というものを抑えていく、何らかの手立てが出来上がった場合に、私達が得られる限られた収入の中から自由に使えるお金というのは、かなり増えていくのではないかと思います。なぜ、こういうことにこだわらなければならないのかといいますと、今、人口も減少し、あるいは高齢化と言われる社会になってきているわけですが、従来の社会資本は老朽化してきて、それに対する補修等も必要になってきます。また、今でもどんどんどんどん新たな社会資本というものが計画されて建設されています。これらをやはり維持していかなければなりません。例えば農家の方が道路から田んぼにかけての法面の除草を非常な労苦があるにもかかわらずやらざるをえない。これに道路管理者である町なり県なりは一切、自らの力を割こうとはせず、全て農家の無料奉仕のようなものに頼り切っている。つまり、一度道路を造っても全然維持管理をしていないのではないかと、維持管理することができないものは造るべきではないのではないかと。

今までの社会資本を維持管理していくにも非常にお金がかかるわけです。今後の私達の収入の中にも含まれているそのようなお金、例えば、税金という形であったり、公共料金という形になったりします。そういうものが決して減る事は無く、これから実はますます増えていくという基本的な観点が必要であると思います。それに追いかけるように年金の問題、国民保険の問題、医療負担が3割になるといった様々な形での負担、そういった私達にとっていかんともしがたい硬直した義務的な支出というのは増える一方です。その一方で、今のバブル崩壊後の経済活動をどういうふうに進展を考えた場合、私達の収入というのは決して増える保証は無い。むしろ生活を切り詰め、儉約した耐乏的な生活すら想定せざるをえないのではないかと。ということも含めて考えていけば、これ以上の公金の支出による無駄な事業によって、それを維持管理していくための私達の負担というものを増やさない方法をまず考えるべきである。ということが基本にならなければならないと思います。また、現在も財源の問題からしても、財源そのものが枯渇しているという中で、なにを持ってこれを建設することができるのか。

費用便益については県の方から上方修正した数字1.5という数字が出されています。しかしながら、この数値及び病院の問題、公園のアクセスなど様々に各論的に挙げられている建設理由の一つ一つは、よくよく考えてみるとかつての建設省の道路局が作成した道路事業の客観的道路指標に合わせるような形でこの道路の正当性というものを県は設定している。費用便益についても1.5ぴったりというぎりぎりのボーダーラインをもって建設をGOとする費用便益のラインを出しています。しかし、中身を見てみますと、大町から波田町の間が3.6~3.8という極めて高い数字です。波田町から県境の小谷まで総合すると1.5であるという費用便益の最低限の基準となっています。それを逆に言うならば大町から小谷の間というのは1にも満たない極めて低い数字であるだろうと思われれます。これはどういうことかといいますと、今一部で言われているように大町以北には道路が必要であるから、ここは建設する必要があるのではないかとという意見があります。しかし、費用便益というものを考えていけば、大町から小谷というのは極めてコストが係り、採算が取れない路線であるということだけは念頭に置

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

くべきであると思われます。なお、この道路計画というのは、糸魚川までの約 100 kmにわたる計画であるが、波田町から糸魚川市までの通した費用便益は出ていないということ自体が、この計画を進める上で非常にずさんな事実を明かしていると思われます。新潟県、長野県でそれぞれ別個にやっているだけであって、トータルにこの道路事業というものを評価する指標を出していない。それで、なおかつ進めるということは非常に問題があると思われます。

最後に結論ですが、この計画というのは全体でひとつのものです。従いまして、まず、いったんはこれを撤回すべきである。そして、撤回した上で各地域が抱える諸問題等についてそれぞれ住民に公開された形での各論に渡る討論を行う中で、ひとつの解決の手法を見出していくべきである。

第7グループ

第7グループは、計3回、意見交換会を持ちましたが、その3回すべてに参加した人はお一人でした。その方がお仕事の都合で、本日の定刻にはどうしても遅れるということで、私が代わってその方が第1回~第3回の記録簿もとにまとめられた原稿をもとに、発表します。私は第1回の記録をつとめ、第1回と3回目の意見交換会に出席しました。

第1回の意見交換会では、まず最初に、司会者を参加者から出すという運営方法に疑問を呈する意見があり、第7グループでは、記録者だけ決め、司会者を決めず、フリートーク形式で、意見交換を行いました。

たいへん活発な意見が交わされましたが、参加者全員がこの高規格道路建設に強い反対の意見を持っていました。基本的に、すでに4本の道路が南北に走っており、これ以上の道路建設の必要性が感じられないというのが基本的な意見です。

そして、逆に高規格道路建設によるマイナス面がたくさん出されました。

まず、穂高町の環境や観光に与える影響です。

高規格道路建設によって北アルプスふもとの美しい自然環境が破壊される。

安曇野は扇状地。道路建設で地下水に影響が出るのでは必死。わさび田の水に悪影響がで、地域産業、観光産業に影を落す。

道路建設による排ガスなど、人体、特に、子供、お年よりなどへの悪影響が予想される。

穂高町は通過されるだけになり、むしろ観光客が減る恐れがある。

穂高にインターチェンジを3箇所もつくればかえって道路は渋滞するだろう。

つぎに、財源的な問題として、

県の事業費の分担は3千~5千億であろうか、国も国債の償還の見通しが、今ない。県がかつて昭和50年代に高規格道路の要望を出したときとは状況が違う。県はこの点について見解を出すべき。県の産業構造の統計では農林業が激減し、土木業が増えている。将来県もこの構造の転換を図るべきだ。いくつものトンネルを持つ数十キロの高規格道路をつくるにはべらぼうに費用がかかる。おそらく、何兆円とかかるのではないか。費用対効果を考えると、必要性も財源も無い中での高規格道路建設は費用対効果という点からナンセンス。

合 同 報 告 会 要 旨

開催日時	12月 7日(金)	19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名
メンバー		

その他のマイナス面として

日本中で造り始めたが途中で建設ストップされている道路が非常に多い。この松糸道路もその懸念が多いにある。そんな中で造るのは問題

この地域は、全国でも有数の活断層のある地域。そんな危険なところに高規格道路を造るのは無謀。

子供達の未来のために何が必要かを考える視点が大事。

県議会などで、他所が造るからうちもといった議論があるが、財源を考えない無責任な議論。

最後に、道路建設賛成の人が一人もいないのでは、意見交換会の意味がない。次回は賛成の意見を持つ人、県会でも町会でも賛成派の議員などの出席確認を県の方でとってほしい。もし、出席者の確認がとれたら、県の方で日時を設定して参加者に連絡して欲しい。県の方も今まで集めたデータを出して欲しいことを要望して第1回を閉会しました。

つづいて第2回の意見交換会は、県の方での資料提出があり、町会議員2名の方の参加を得て開かれました。まず、県の出された資料について意見がありましたが、環境アセスについて手付かずなのはおかしくないか、ルートが決まってからでは遅いのではないかと意見が出されたが、これに対し県はルートを決めるのに合わせアセスを行わなければならない。お金のこともあるので、ある程度ルートが決まらないとできない。3ルートにそれぞれアセスを行うのは、一つの意見として出していきたいとの答えでした。議員の方からの道路建設賛成の意見として大まかにいって、以下の二点が挙げられました。

農道がいつも渋滞して農道として機能していない。トラクターが通行できないほどの交通量で農家が犠牲を強いられている。農道を農耕車が安全に通行できるようにするために、高規格道路を通して、一般車両はそこを通るようにすればよい。

県や町の単独事業では道路の財源が取れない。せっかく国が財源を出してくれるものを、押し進めないわけにはいかない。

この意見に対して、参加者から質問や反論などさまざまな意見が出されました。まず、農道の機能の点について、農家の方からも

実際農業をしているが、新しい道を造るほど困っていない。

トラクターの通行が危険というなら、町民の意見を聞いて、道路を改修することも考えられる。

また、国から財源が出るからやるという意見に対して。

国の財源も私達の税金。同じ税金だから安易に賛成して欲しくない。

高規格道路建設の経費の20%は県の持ち出し。それを町道や県道改修にまわして欲しい。

穂高町も高規格道路建設の維持費を捻出しなければならない。その財源も税金である。町道の整備や、歩道の整備といった住民がほんとうに望むところに回せなくなる。

などといった不満や疑問が出されました。

また、国営公園との位置付け、道路建設と町政のあり方についても活発に意見が出されました。

合同報告会 要旨

開催日時	12月 7日(金)		19時00~21時00
市町村名	穂高町	グループ名	
メンバー			

都会の人々は安曇野や国営公園に美しい自然を求めてやってくる。高規格道路をつくり、人工的な施設を建設したからといって、都会から多くの観光客が来るとは限らない。人工的なものをつくっても1回は人は来ても次に来なくなる。

現に今観光地やスキー場に来客が減ってきている。日帰り客も増えている。県の見込みどおりの数の多数の観光客が来るとは思えない。

自然環境を破壊しないことこそが大切。できるだけ自然を残していかなければならない。

環境アセスについてははてつかずなのは、おかしい。

緊縮財政の折から、借金を折りこんで道路建設するより、歩道を造るなど今ある道路を直したほうが安上がり。

また議員さんに対して

国から補助があるから道路を建設するという発想ではなく、穂高町にとってほんとうに必要なかどうかという、20年、30年先のビジョンを持つことが必要。

もし、道が便利になったら、大糸線はどうなるのか。学生や年寄りの人も困る。今でも本数が減っている。

これからの穂高町をどうするのか、農業も道路も皆で考えてどうしていきたいかを検討できる場を町や議員の方には作って欲しい。

区長や企業の役員の意見が住民の総意ではない。もっと本当の意味での住民の意見をくみって欲しいという議員への要望も出されました。

さて、第3回の意見交換会では

やはりますます悪化する自然環境を残すことこそ重要

国からお金が出るから造るのではなく、ほんとうに穂高町にとって必要なものかどうか、10年先にこの町がどうあるべきかを考えなければいけない。

国家財政が極めてひっ迫している今日、国からの助成も不確か。私達は、将来を考え、税金をどこに使うかという選択をきちんとしなければいけない。そして、この地域に税金が戻ってくるような使い方を考え、医療や教育にこそ力を入れるべき。

などの意見が出されました。

そして最後に

この意見交換会の位置付けがはっきりしない。県は交換会で出た意見をどう汲み取り、集約していくのか明確にして欲しい。

市町村ごとに意見を集約し、賛成している地域から着工するということがないようにして欲しい。

同じ町村の中だけで話し合っても手詰まりなので、他の町村との意見交換の場を設けて話し合いを深めるべきというような意見が出されて、交換会を終了しました。

以上ですが意見交換会で特に印象に残ったものをいくつか紹介します。

有明は別荘しかないところだったが、大正末から昭和にかけて別荘を開発しようとしたが、大不況で実現しなかった。私のおじいさんの時代になってやっと手を入れ、大学の先生たちに800町歩買ってもらい別荘地として発展した。ここに道路が入るといことは、別荘地として買ってもらった人をだましたことになる。

合同報告会 要旨

開催日時

12月 7日(金)

19時00~21時00

市町村名

穂高町

グループ名

メンバー

また、その他地元の人の中には、もともとの地元の人にはみな道路建設に賛成かと思っていたが、地元でもそうでない人が多いことが意見交換会に出席してはじめてわかった。

白神山地を田舎に持つ人の話で道路をつくる話が途中でストップさせたといった話や愛知県の郡上で、風光明媚なところに高速道路をあけたが、山は全部道路と橋脚ばかりになり、四六時中排気ガスが出されるために、気管支が悪い人が増えたといった話

景観はいったんつぶしたら戻らない。

たとえ財政が黒字でも自然は破壊されてほしくない。自然は金が作るのではなく時間が作るもの。日本に一箇所しかないこんな美しいところに高規格道路を作ってほしくない。長年の夢を果たしてこちらにきて6年、子供たちの未来のために何を残すべきか考えることが重要だと思う。

といった意見を紹介して締めくくりにいたします。