

12月1日(月)の夜、北杜市役所の会議室にて、第2回「中部横断自動車道活用検討委員会関係者ワークショップ」を開催しました。登録31名のうち、25名にご参加いただきました。

前回の振り返りをした後、ルート帯とルート計画について事務局から説明しました。次に北杜市中部横断自動車道活用検討委員会委員長の大山勲先生(山梨大学大学院教授)に、地域資源を考える意味についてお話ししていただきました(P2)。続いて事務局で調べた地域資源の紹介をしました。そしてそれらの説明を聞いた後、全体場で質疑応答を行いました(P3~)。その後グループごとに、事務局の調べた地域資源に対して、追加・補足する重要な地域資源の名称とその理由をテーブルの大きな地図に記入し、検討結果を全体場で発表していただきました(P6~)。最後に、各自感想カードにご記入いただき(p12~)、第2回のワークショップを終了しました。

第3回ワークショップでは、中央道をサンプルとして、道路構造について検討します。

＜第2回プログラム＞

- 1: はじめに 前回の振り返り
- 2: ルート帯とルート計画について
- 3: ミニ講義『地域資源から道路計画を考える』
- 4: 事務局の調べた地域資源の紹介
- 5: なんでも質問タイム(ルート計画)
- 6: 重要な地域資源の抽出(中部横断のルートの配慮事項)
- 7: グループで話し合った検討結果の発表
- 8: まとめ



ワークショップの目的

「北杜市まちづくりビジョン」の具体的な方策や取組となる『道路プラン』は、地域住民にとって身近な事象であるとともに、行政が真摯に取り組まなければならないことであり、『市民の取組プラン』は、地域住民自らが主体となって取り組むものであることから、これらに対して積極的な姿勢をもつ地域住民の参加が可能となるワークショップ形式で実施する。



北杜市中部横断自動車道活用検討委員会・ワークショップの関係

北杜市中部横断自動車道活用検討委員会

- ・ワークショップの手法について審議
- ・ワークショップから提案された道路プラン、市民の取組プラン等の意見(結論)について審議・確認・補足する。
- ・結果を北杜市長に報告する。

- 主な審議事項
- ・ワークショップの進め方(枠組み)
  - ・ワークショップの回数
  - ・ワークショップのテーマ
  - ・ワークショップでの検討結果の審議等

検討方針  
提示

検討方針  
報告

ワークショップ

**専門性・実効性**  
関係者ワークショップ(公募)

- ・産業、観光などの専門知識を持った方がアイデアを出す。
- ・今後の市の産業・活動を担う世代が、責任を持って考えを述べる。

**一般性**  
市民ワークショップ(無作為抽出)

- ・関係者ワークショップで出された様々な意見や対応案などについて一般的な立場としての市民が議論し、考えを述べ、補足や追加意見を述べる。
- ・ワークショップとしての意見をよりよくするために実施

広報活動  
(広報誌、回覧、ハガキ、HP等)

情報発信

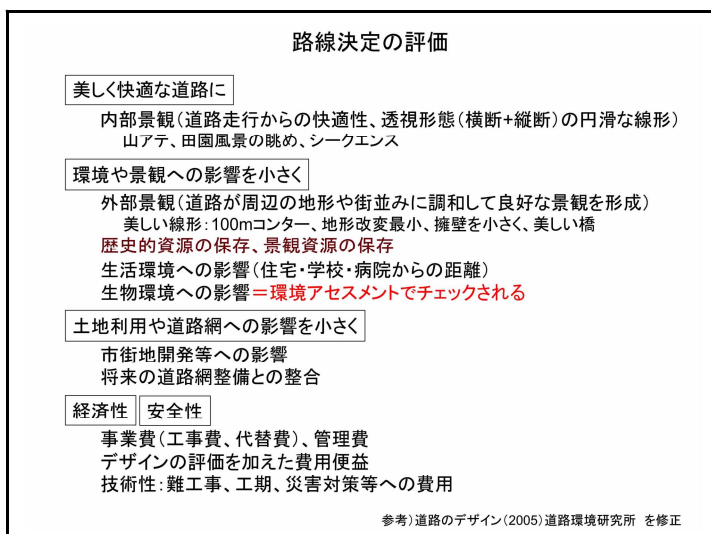
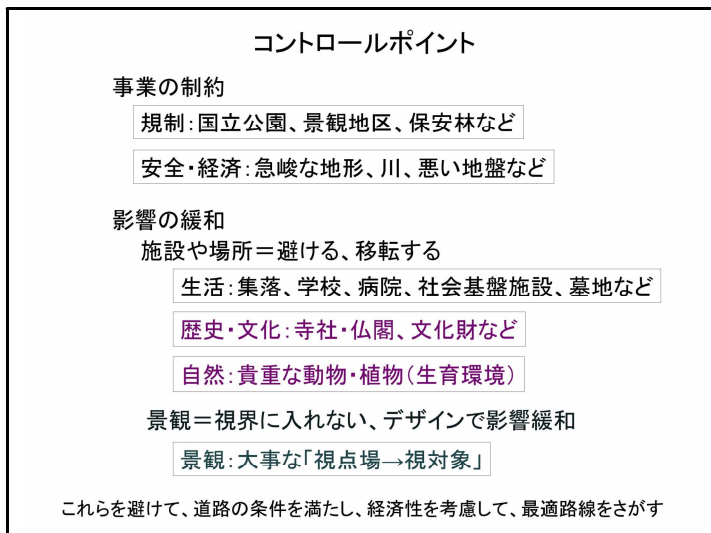
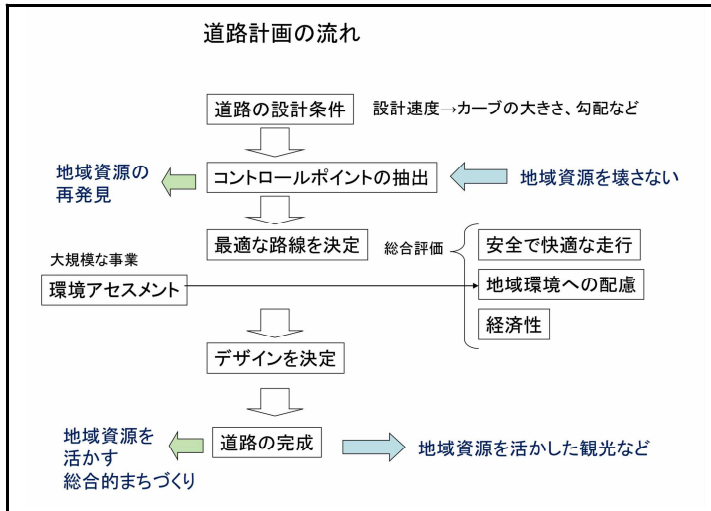
意見提出

地域住民

※関係者ワークショップ、市民ワークショップに優劣はない。

## ミニ講義『地域資源から道路計画を考える』

北杜市中部横断自動車道活用検討委員会委員長の大山勲先生（山梨大学大学院教授）に地域資源を考える意味についてお話ししていただきました。



### コントロールポイント抽出の意味

- 高速道路の設計では、設計速度などからカーブの大きさ、勾配などを決める一方で、コントロールポイント(地域資源)を抽出する作業がある。
- 快適な路線を決定するためには、安全で快適な走行ができるか、経済性がどうかにも配慮しながら、地域資源を壊さないようにしていくことが重要。
- これらの情報は、環境アセスメントにも活用することができる。
- 地域資源に全く影響のないルートを選定することが難しい場合、デザインによる解決を検討する。(トンネルや橋梁、大きな擁壁を出さないなど)
- 道路計画を契機として、資源を活かした観光や総合的なまちづくりに発展させるためにも、地域資源の発見、抽出は重要である。



### コントロールポイントの種類

1. 施設や場所
  - ◆生活: 集落、学校、病院、社会基盤施設、墓地など
  - ◆歴史・文化: 寺社・仏閣、文化財など
  - ◆自然: 貴重な動物・植物(生育環境)
2. 景観
  - ・ルート帯にはない外側の場所から、ルート帯の外側にある主対象の眺望が、道路によって阻害されることも緩和する必要がある。



### 地元の人でないと分からない「景観コントロールポイント」

1. 農村の景観
  - ・里山風景を含めた集落全体の景観
2. 意味的、文化的景観
  - ・神社や路傍の石、社の向きなど
3. 眺望景観
  - ・富士山や八ヶ岳の見える道など



大山先生

まずルートを振る、どうしても出来なければデザインで緩和をすることを早い段階で考えられればより良い道路になり、環境への影響が少なくなると思います。今日は子どもや孫の代に伝えたい地域資源を出し合ってください。

## なんでも質問タイム（ルート計画について）

ここまでの説明に対する質問をお聞きし、全体の場でお答えしました。

### 景観を活かした事例について

- ・景観の保全というのはよく分かるが、景観を活かした事例の紹介はできないか。守るだけでなく、道路を造ることによって景観を活かす事例を知りたい。

**大山先生**：道路そのものが景観資源になり得る例がある。例えば橋梁のデザインが非常に美しいなど。道路が出来て観光客が増えることや、観光客に情報を発信していこうという機運によって景観が活かされる例もあると思う。また地域の歴史や景観を守り育てようという地域の人たちの気持ちが高まるきっかけとなり、それが地域の活動、総合的なまちづくりに発展する場合もある。大きな公共事業には、始めは「これは大変だ」というマイナス面があるが、それが地域の資源を見直すきっかけになり、持続的なまちづくり活動につながっていくような事例が、多くの先進地域で見られると思う。

**コンサルタント**：道路のデザインは、自然景観を守るように、自然になじませる道路デザインをする場合と、自然と一体になって新しい景観をつくりだすような場合がある。自然景観となじませる場合は、景観をなるべく壊さないよう、できるだけ地形改変の少ない道路計画となるよう配慮する。また、新しい景観を生み出すという場合は、山や川の景観とマッチした橋梁のデザインを検討する。デザインの優れた橋が、新たな美しい景観を生み出す場合もある。

この路線は、まだルートや道路構造が決まっていないが、大門川の深い渓谷にルートを通す場合は、大きな橋梁が出てくる可能性がある。また、ダム湖周辺では、ダム湖を避けたルートとなるかもしれないし、湖の上をまたぐようなルートならば橋になる可能性もある。

### 道路構造について

- ・ルートの真ん中に私の住まいがあり、非常に憂慮している。基本計画では盛り土形式だが、今、庭から見える富士山が見えなくなるとは困る。そこで敷地が少し高いので、掘り下げで出来ないかと考えている。ただ両側に河川が通っているので掘り下げは無理なのか、とも思う。それらをうまくクリアするような工法はあるのかをお聞きしたい。
- ・また盛り土にすると、今ある地域の一般道はトンネルのように、ボックスカルバート（函渠）で通過することになるので、そこが死角になり、犯罪の温床になるのではないかと危惧している。

**コンサルタント**：道路構造には盛土の形と切土の形がある。一般的には盛土と切土を組み合わせ、土のバランスをとりながら工事をする。切土にすると一般的には視覚を遮る物がなくなるので、そういうメリットを活かして切土構造を採用することもある。しかし、問題点として、河川や地下水に与える影響を考える必要がある。河川は表面だけでなく、その地下も含めて、地盤の中を大量の水が流れている。特にこの地域では、八ヶ岳に降った雨が地下を通り、湧き水も豊富で、観光資源にもなっているところもある。また、地下水を上水道として使用している地域もあると聞いている。このような地域で切土にすると、道路の切土斜面から湧水が出るなどして地下水の流れを変えてしまい、下流側で井戸水が涸れたり、植物が枯れるような問題が出る場合もある。そのため、事前に地下水調査を行って検討することが一般に行われる。また、河川の下をトンネルでくぐるのも構造的に難しい話である。道路建設に伴う地下水の影響は調査検討しても判断が難しい場合もあり、道路整備後に問題になることもある。



### 地下資源の調査について

- ・環境アセスも含めて、見えている部分の資源の調査はしていくと思うが、地下資源についての事前調査はどうするのか。地下資源の調査は大変難しい訳だが、見えない部分の湧水や地下水の状態をどう確認するのか。またこの地域は南八ヶ岳の湧水群になっており、名水100選になっている。湧水の調査はあるのか。

**コンサルタント**：一般的に調査には二段階ある。まずは地面を掘り返さず、この地域の地盤や帯水層がどこにあるのかを、地学的な資料や、他の建築物を整備する時の調査をした際の資料を整理して、地下水がどうなっているのかを文献的に確認する方法がある。また、どこの地域でどういう井戸水を使い、どのぐらいの深さの層から水をとっているかを調べる、井戸水の調査がある。次に、具体的にルートが決まると、道路構造を検討するために、その場所の地質のボーリング調査を行う。それは地面に穴をあけて具体的に地層や地下水の深さを調査する方法である。それらを行い、地下水に対する影響を検討しながら道路構造を決めていくことになる。湧水については、周辺の湧水箇所を確認し、そこからどれぐらいの水が出るかというのを面的に調査することがある。

### 景観のイメージについて

- ・盛り土構造になるところについて、具体的な写真等でグラフィック的に、「こういう景観になっていきますよ」ということを示すことはできるのか。そういったものを早い段階で示していただければ、一般の方にもわかりやすくなると思う。



**コンサルタント**：フォトモンタージュやCGなど、その場所で道路が出来たらこんな形になるというのを検討してお見せすることは他の路線でもやられているし、作ることはできる。しかし、公表されている資料にそういった資料がないのは、まだルート帯という計画の段階なので、イメージとしてでも具体的に出示してしまうと、それで決まったという誤解が懸念されるからだと思う。一般的には比較的、ルートや構造を十分検討したうえで作成することが多い。

### トンネル構造にできないか

- ・湧水の問題があるのなら、もっと深いところをトンネルで道路を通すことは考えられないか。



**コンサルタント**：計画上は、地下の深いところをトンネルで通すことは不可能ではないが、別な問題点が出てくる。トンネルの中の上り勾配は、地表面を通る道路と違い換気が必要になる為、緩い上り勾配にする必要がある。この道路のように長野側に向かって上り区間で、深いトンネルにしてしまうと、簡単には地表には戻って来られず、トンネルだけが延々と長くなり、地域にインターチェンジも出来なくなる可能性がある。

### 道路形状と地形について

- ・国道141号線の左にある旭山城の標高が約900m。発電所を経由して清里湖を通り国道141号に向かっていると、下念場がちょうど標高が1,000mである。大泉と高根の境が約750m。この中で勾配を考えると、全て141号が交差する地点まで切り土ということは、現道よりも下げるという理屈になる。ここから下念場の標高1,000mまで、大きく迂回をすれば上げられるということだと思うが、この旭山城まで西から緑化の盛り土であれば、景観に全く影響しないのではないか。
- ・141号に交差する地点は陣乃下で141号のトップである。ここから窪長沢の大きな信号まで降りる。その陣乃下が900mで一番高い。そこから発電所、その先まで走って、吊り橋で下念場へ上げるための標高差100mを勾配5%で考えると、距離にして2km必要になる。そういう認識はあるのか。長坂インターから141号までは、なるべく盛り土、切り土にする要件がないのでできるだけフラットにして欲しい。
- ・旭山には南北に峰がある。そのてっぺんは、地元の村山北割組と村山東割組の共有地となっている。その先の須玉の一部、長沢の共有地もある。これは北割組で200戸、東割組で150戸で、明治時代からの集落の組の財産なので、いろいろな意見も多々あると思う。北割組では、旭山城跡の周辺を組合員が10年かけて桜の公園にした。



**コンサルタント**：高低差については認識している。今回、道路構造についての質問がたくさん出たが、今回のワークショップのテーマは、道路構造を予定としており、今ある中央自動車道の構造をサンプルにしなが、盛土や切土、トンネルや橋梁について配慮すべきことを考えていただく。

### 里山風景を残してほしい

- ・ルート上に津金の和という集落がある。古民家もあり、昔ながらの里山の景色が残っている。観光資源として残すべきだと思うので配慮していただき、昔ながらの里山を是非残していただきたい。



**ファシリテーター**：次のステップで、是非、書き残してほしい。

### 道路幅について

- ・ルート帯が示されているが、その中のどのぐらいの幅を考えれば良いのか。緑の線と同じぐらいの幅なのか、それとも半分ぐらいが道路なのか。



**ファシリテーター**：北杜市の中央道の幅がサンプルになると思う。道路が低い盛土であれば、道路の幅は50m程度となる。ただし、高い山の区間では、どのような形の盛土や切土になるかが今のところ分からないので、50mに納まるわけではない。山の高いところではもっと道路幅が広がる。また、道路のカーブのイメージは、中央道と同じ程度になると思われる。



## 重要な地域資源の抽出（中部横断のルートの配慮事項）

事務局の調べた地域資源に対して、追加・補足する重要な地域資源の名称とその理由を、テーブルの大きな地図に記入していただきました。

### <Aグループの発表から>

- ・大泉の下水処理場が金生遺跡の南にあり、光洋電子の工場が道を挟んで右側にある。現道より東側の森に新しく移り住んで来た方が住んでいるところが結構ある。相川プレス of 工場がその東側にある。
- ・堤山に苗敷神社があって、奥の院が山の中腹にある。
- ・道の駅南きよさとの東側に南八ヶ岳花の森公園という公園がある。ここは是非、中部横断道を通行する方に寄っていただきたい施設。
- ・大門ダムに、クレソンを育てている植生施設がある。ここではダムに流れ込んでくる水の窒素、リンの値が高いので、クレソンの畑を通すことで水を浄化し、ダムに入れている。
- ・大門ダムのダム湖の上流には、名前は分からないが立派な鳥居がある。津金の発電所の取水口がその上流にある。
- ・141号の弘法坂を上ってすぐ、北側に下水処理場が2つある。

### <Bグループの発表から>

- ・全体を把握するのが非常に難しい。
- ・長坂インター周辺に遺跡がある。
- ・ルートからは若干外れているが、苗敷神社。
- ・大門ダムの湖面はカモの渡来地になっている。特に湖の上流は山梨県内で最大のオシドリ of 渡来地。山梨県内のオシドリの数は、ここを除くと50羽だが、ここには500羽いる。1月の中旬には湖が凍結するため移動し、また氷が溶けると戻ってくる。
- ・清里の集落の端、大門川沿いの森はフクロウ of 生息地で、非常に個体密度が高い。八ヶ岳南麓側の上に位置する森には、ほとんどフクロウがいる。フクロウは市の鳥でもあるので、いかに守っていくかが重要だと考えている。
- ・さくらんぼ園や天文施設の位置が違う。



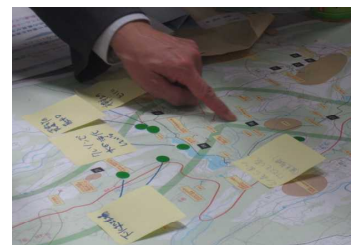
### <Cグループの発表から>

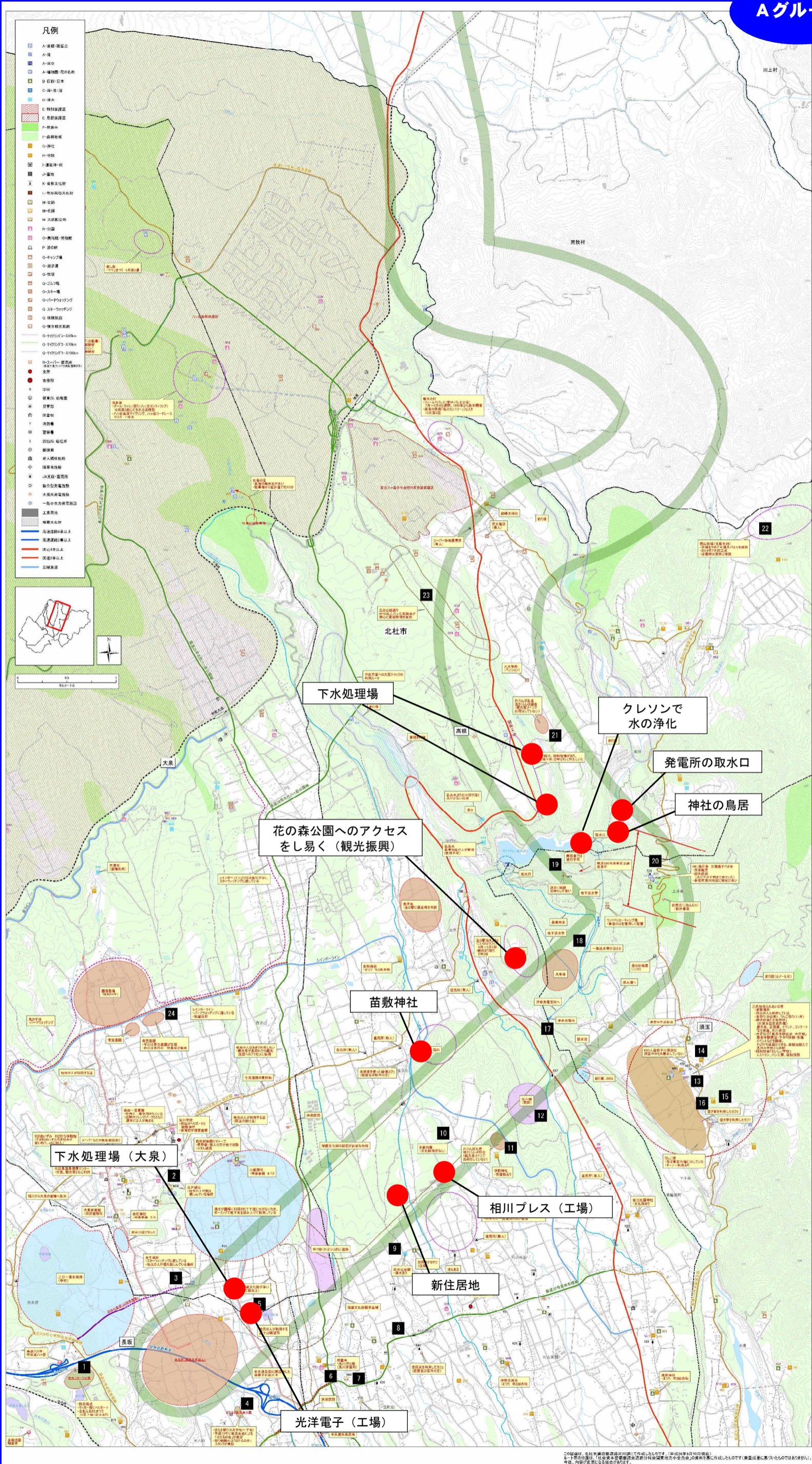
- ・清里から檜山まで抜ける途中で風切という、風の又三郎の舞台になった場所がある。
- ・大門ダムの少し北側に山頭火の歌碑がある。
- ・津金から上がったところに森の幼稚園、ピッコロさんがある。子どもが遊ぶ森があるので、そちらへの配慮もしていただきたい。
- ・旭山の桜の公園は、風情がある。
- ・須玉の大和の里山風景が魅力的である。
- ・長沢小淵沢線から北側を見ると八ヶ岳が見え、南側方面を見ると富士山が見える。
- ・県道32号線、長沢高根線のラインー帯から北側は八ヶ岳への広がりのある特徴的な景観と富士山への眺めがあるので、この一帯は特徴的な景観であるという話が出た。
- ・津金のエリアから八ヶ岳への見通しは、なかなか得がたいものがあるという意見が出た。

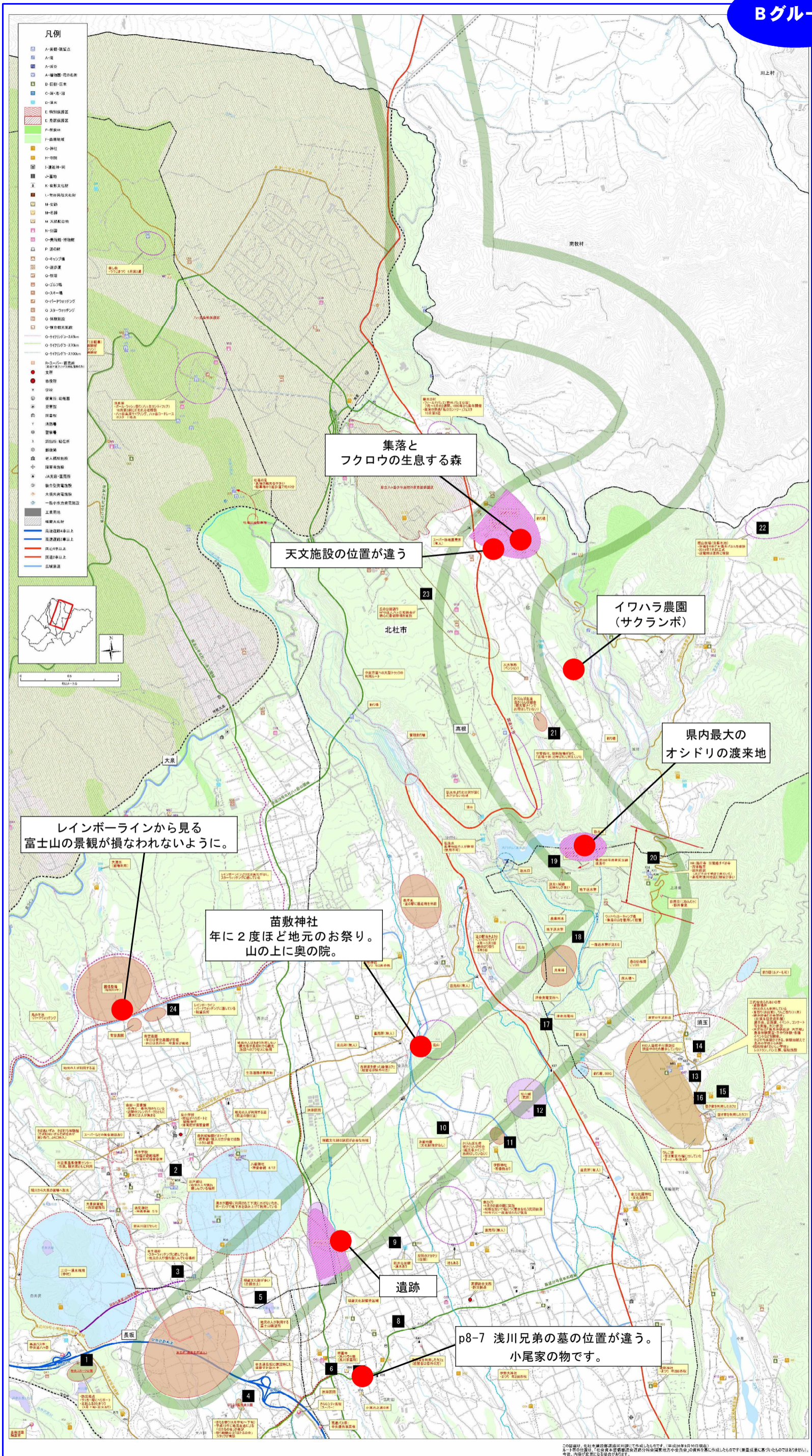


### <Dグループの発表から>

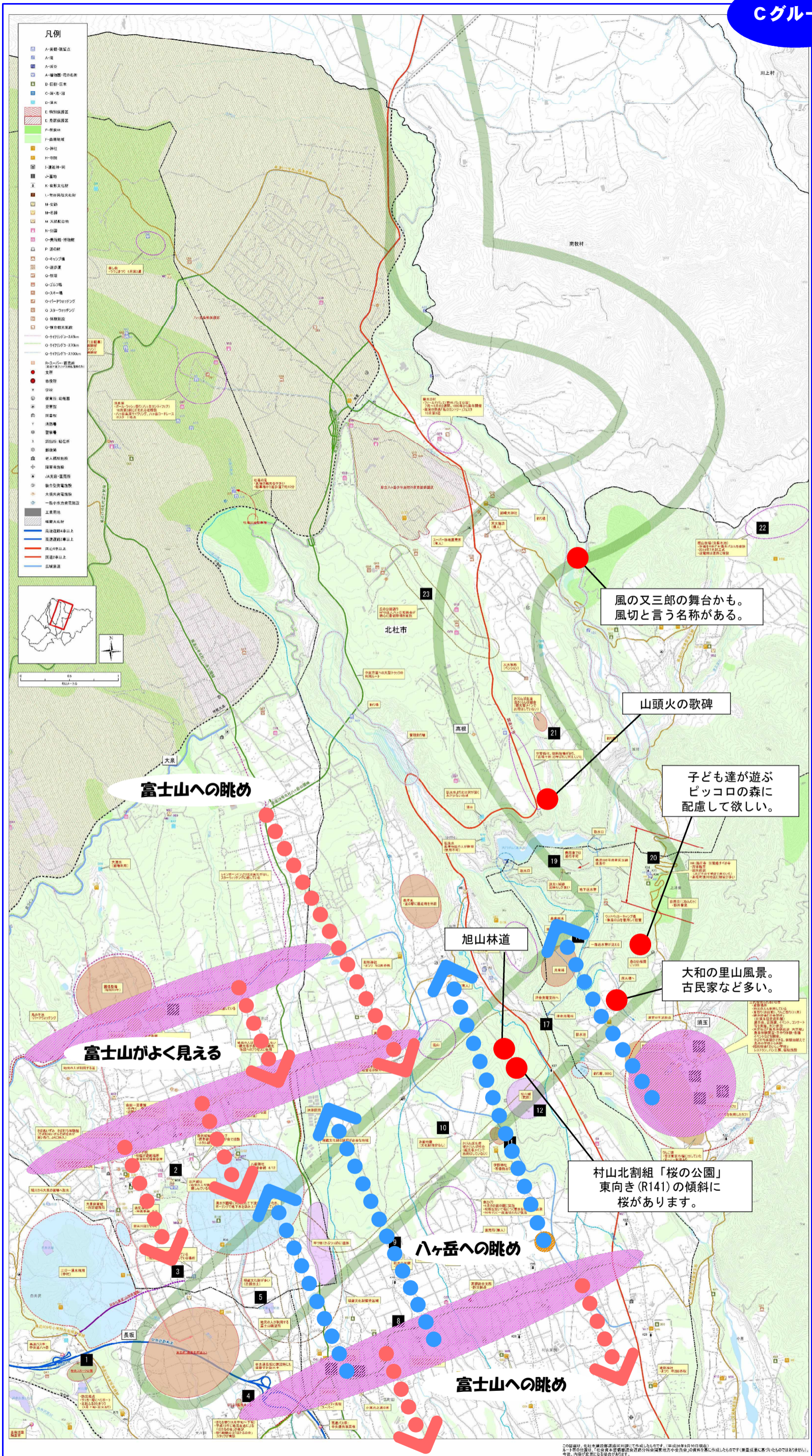
- ・ほとんど出尽くしている。
- ・この地域から外れたメンバーが多かった。
- ・私の集落周辺は富士山のビューポイントにもなっている。ここに相川プレスという工場があるが、その裏側を通るなら景観への影響が少ないのではないか。
- ・堤集落には広範囲に水田がある。その辺も含め最近、鳥獣の被害が非常に多いということで皆さん、網を掛けたりいろいろな対策をしている。せっかく道が通るので、それがバリアになってそれ以上、下ってこないとか、そういったものに寄与できる道になれば良いのだがという意見が出た。



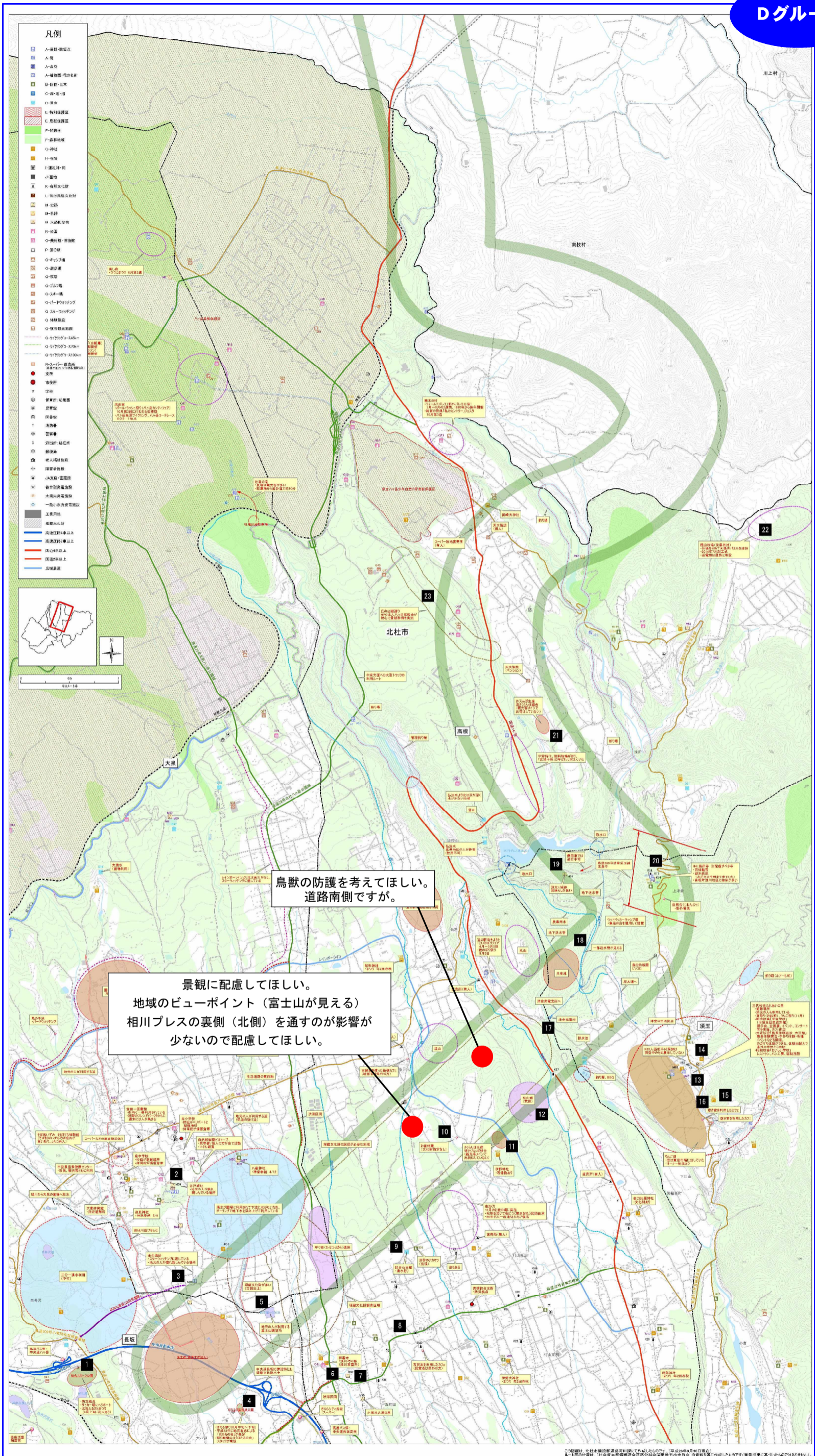








©2020年 北杜市観光振興局 作成。この地図は、北杜市観光振興局の許可を得て作成されたものであり、無断で複製・転載することはできません。また、この地図は、北杜市観光振興局の許可を得て作成されたものであり、無断で複製・転載することはできません。また、この地図は、北杜市観光振興局の許可を得て作成されたものであり、無断で複製・転載することはできません。



## 周辺の文化財について

北杜市教育委員会学術課から

今、それぞれのグループからご指摘いただいた中には史跡、文化財に関係するものがあったので、気がついたことを簡単にお話させていただきたい。

まずAグループから出た苗敷神社は、斐崎市に苗敷山があり、穂見神社がある。今日のデイスカッションの中では皆さんが富士山、あるいは八ヶ岳の眺望をとっても大事に、気にされているようだったが、実は苗敷という地名から想像するのに、南アルプスの山岳信仰、地藏岳、鳳凰三山との関わりも深いのだと思う。地域の皆様方と、南アルプスのつながりを改めてご確認いただければ、違った発想が出てくるのかなと感じた。

次にBグループからは、長坂のインターチェンジの周辺に遺跡が多いというお話があった。埋蔵文化財を破壊することなく将来に保存できれば一番良いが、北杜市内は山城を含めて千カ所程度の遺跡がある。古くは三万五千年ほど前の、山梨県では一番古い旧石器時代の遺跡が清里周辺にあり、新しいところでは武田信玄、あるいは武田家が滅んだ後の時代の山城がある。千カ所全てを完全に保存しようと思うと、現代の私たちの生活が成り立たなくなるため、そういうところをはきちんと発掘調査をした上で道路工事、開発を進めていくということにもなるかと思う。

Cグループからは津金の大和の里山風景を大事にしたいという意見があった。大和の集落の北の端には源太ヶ城という山城がある。ここは戦国時代、大和の集落の人たちが自らの命と財産を守るために逃げ込んだ山城である。大和の集落と源太ヶ城は一体で、非常に大事なつながりがあるので、もしその間に高速道路が入って両者の絆を分断してしまうと、将来の大和の活性化に障害になってくるのかなと感じた。

同じようなことが長坂インターの大八田と谷戸城についても言える。大八田周辺は八ヶ岳南麓の一番の中心地で、中央自動車道も通っている。元々、八田というのは開墾の壱の字に田んぼの田と書いてハリタと読んだ。これは新しく開墾された土地という意だが、そのハリタが訛ってハッタとなったと考えられる。その開墾の時代は平安時代の終わりに甲斐源氏が勃興するころから鎌倉時代で、大八田を一大水田地帯、農業地帯に開発するわけである。その農村地帯を守り、いざというときには逃げ込む城が今、国の史跡になっている谷戸城である。大八田と谷戸城の間にもそんなつながりがあることをご確認いただければと思う。

地図の旭山砦には武田と書いてあるが、ここは武田信玄に関わる山城ではない。天正十年に武田勝頼が自刃し、武田家が滅んだ。その後領主、殿様がいなくなった甲斐の国の領有権を巡って徳川家康と北条氏直が戦をした。まさに北杜市辺りを一大合戦場にして戦をしたが、そのときに北条氏が造った山城が旭山砦である。

## まとめ

最後に、今日参加しての感想やご意見などを、感想カードに書いていただきました。

### 良い検討ができた

- 北杜市に数多くの史跡などがある事を再認識出来てとても勉強になりました。すべてを好条件にというのは難しいことですが、上手に現状を維持できたら良いと思いました。
- 北杜には遺跡が多いことがわかりました。全部避けて通すことは無理だと思いますが、歴史的なものは全国の人たちに知って頂きたいと思います。良い機会だったと思います。1km幅の道路はちょっと見当がつかいません。
- 改めて地域資源を考える機会になった。里山風景が将来残ってくれると良いと思う。また、八ヶ岳、富士山、南アルプスなどの眺望が北杜市の宝だと思うので、なるべく損なわれることがないように配慮して欲しい。
- 普段あまり意識しない地域資源について考える良い機会でした。今後道路構造を考えていく上でいい検討となりました。
- 地域資源を改めて確認できましたし、グループメンバーとの意見や地域の紹介等を拝聴できて良かった。次回に詳細な(仮)ルート上の課題に入ると伺いましたので道路構造上の制限等を伺い、具体的な道路形態(イメージ)ができると思います。
- 地域について色々知らなかったことや場所がわかった。景観について人により認識が違っている面もあったが、概ね気になる場所は共通しているものであったと思います。

## 良い道路をつくりたい

- 第一回の会合に比較して具体的な話し合いが出来たと思います。道路のCGを作成しイメージしやすいよう工夫をして欲しい。
- 歴史と道の関わりは密接で、中部横断道は新たな未来へ歴史と人を繋げる道となることを改めて確信致しました。
- 重要な施設等資料に示されたものはそれぞれに大切なものだと思う。具体的なルートが示されてから慎重に選定していただきたい。
- ルート上には、景観のビューポイントがいくつもあり、私の地区にも富士山や南アルプスのよく見える場所であり、盛土、防音壁ができるのは出来るだけ配慮してほしい。地域資源の資料はその通りでルート決定して欲しい。
- 高速道路を作るには、大変な努力が必要ですね。どうか地域の活性化に繋がるよう知恵をほしいですね。
- 眺望景観とは利用者側ではサービスエリア、パーキングエリアの場所となる重要な点であると思った。
- 扇状地を横断するルート帯に湧水が多く、高低差があるということ、また、八ヶ岳、富士山への眺めを分断する可能性があることが理解できました。つきましては、次回WS（道路構造）では、一般論でも構いませんので、切土主体整備、盛土主体整備についてコスト比較とフォトモニタージュ等で景観比較ができるような資料があると議論がより深まると考えます。日本一の道路をつくれるように、様々な参加者それぞれがベストを引き出して頂ければと思います。

## 意見集約、発信の工夫が必要では

- 対象案件が広く、また個人的に案件から遠隔地に居住しているため、ワークショップに貢献できなかった。総括としての感想は、このような案件は市や関係機関が良く下調べし、直下に地元アンケート用紙などにして意見を集めたほうが良いと思った。
- 随分厚みを増したと言われましたが、どうでしょう？イメージが湧かないのは僕だけでしょうか。イメージを湧かせるためにも、会議の会場をルート内にて行うのも一案かと思います。いずれにしても、少しでも良い道路にするために色々な方面から考えを出したいと思います。
- 地域資源の掘り起こしをたくさんしたい気持ちはあるのですが、歴史的な事は全く知らず、今日少しだけでも聞くことが出来て参考になりました。こういった情報はとても大事だと思います。ルートにかかっている箇所については、先生、学芸員の方々等の情報を集めてでも集約して頂きたいと思いました。景観も大事、歴史も大事。
- ワークショップに来ていない住民の方にもあらゆる内容を検討したことがわかるようにして、納得したものにできたらと思っている。
- 大山委員長の報告は根本的な基礎資料として参加者で共有しておきたい。是非コピーを配布希望し、再確認したい（末尾の事例は除く）。参加者各個人の得意分野や注目点を事前に相互理解した上で話し合いたい。各自からの意見がわかるような整理をレポートしていただきたい。

## 難しかった

- 県外出身かつ南アルプス在住の為、重要な景観などの資源がわからなかった。また、自分でも車で見に行き確認をしてみたい。
- 主要施設などを避ける事は出来たとしても眺望については地図上ではイメージできず、大変難しい問題だと思う。
- 私の住んでいる場所が武川町で中部横断道路になる場所、その周辺についてのイメージがなかなか湧かないことで、本日のワークショップに於いて学ぶことが大変に多かったです。次回まで、横断ルートを実際に通ってみたいと思います。歴史も少し学べればと思っております。
- 地域資源については、直接関わる方の方が良くわかっているため、あまり意見として出すことができなかったが皆、自分たちの住んでいる場所を大切にしていると思った。
- 地域に住んでいる人でなければわからない事例が多々あった。また、教委の歴史の話は為になった。議論の中で、高速道路はこういうものだという固定概念で話をしている参加者があり、不満だった。構造的にわかっているできないことは早めに話をしたい。

