

1月16日(金)の夜、須玉ふれあい館の会議室にて、第3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。

まずは前回の振り返りをした後、第2回のワークショップで抽出した地域資源を参考に現地調査をした結果を事務局から報告しました。次に、地域資源の価値、重要性の意味を考え、保全すべきだと思う地域資源についてグループごとに検討し、結果を全体の場で発表していただきました(P2~)。続いて北杜市を通過している中央道、中部横断道などをサンプルとして、道路構造や付属設備、景観、環境対策などについて事務局から紹介しました(p5)。それらの説明を参考に、道路構造などの問題点や疑問点を各自ポストイットに書き出していただき、全体の場で質疑応答を行いました(P6~)。最後に、各自感想カードにご記入いただき(p11~)、第3回のワークショップを終了しました。

第4回関係者ワークショップでは、第1回市民ワークショップに向けて、より多様な年代や立場の市民の方に何を話し合ってもらうべきかについて検討します。前半のまとめにもなりますので、是非ご参加をお願いします。

4つのグループに分かれて、地域資源の何が重要かを話し合っていました。



＜第3回プログラム＞

- 1：はじめに 前回の振り返り
- 2：現地調査報告
- 3：地域資源の“何が”重要かを考える
- 4：検討結果の発表
- 5：高速道路の道路構造などの紹介
- 6：道路構造などの問題点や疑問点を洗いだそう
- 7：まとめ2：ルート帯とルート計画について



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画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<sup>※</sup>  
(公務)

- ・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

※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。

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

## 地域資源の“何”が重要かを考える（中部横断ルートへの配慮事項）

グループごとに地域資源の価値・重要性の意味を考え、保全すべきだと思う地域資源を選び、それぞれの地域資源に対する評価価値と思い（配慮事項）を考えていただきました。

凡例：歴史的価値：歴 景観的価値：景 環境的価値：環  
G：グループ番号

	地域資源	価値	コメント	G
動植物	●自然資源、動植物、ヤマネ等	歴 景 環	・観光、エコノミー	A
	●豊富な動植物	環	・緑の回廊 ・渡り鳥 ・森（自然林）が育てる ・多い野鳥の種類。170種以上。 ・日本一のフクロウの個体数 ・猿はイヤ	B
	●里山の生物	歴 景		A
水	●ゆたかな水	歴 環	・大門川、川俣川（須玉川） ・農業用水路 ・川の清掃。魚が常に泳ぎ住める。 ・小水力発電	B
	●農業用水路	歴 環	・広がりのある田園風景	D
空気	●きれいな空気	環	・風景を一緒に味わう ・工場の小ささ ・静けさ ・八ヶ岳のおいしい空気の缶詰 ・植樹を多くする	B
空	●空と星と太陽と	環		B
	●星空	環	・天文愛好家多し ・野辺山は大学の研究施設もある ・道路照明	D
山	●山、八ヶ岳一帯、大地	歴 景	・フォッサマグナ ・ジオパーク	A
	●山体から山麓の一帯空間	歴 景 環	・八ヶ岳に抱かれた感じ	D
環境	●静寂な環境	環	・排水性舗装が望ましい ・圧迫感のある防音壁は× ・低騒音舗装⇔メンテナンスコストがかかるが…	D



	地域資源	価値	コメント	G
景観・眺望	●景観	歴景環	・景観スポットの設置 ・旭山の利用	A
	●No. 22 旧大泉支所北側から八ヶ岳方面を見た眺望	景		A
	●No. 2 市道から南側（富士山）を見た眺望	景		A
	●八ヶ岳の景観	景	・登って分かるその良さ ・場所によって変化する山の形 ・富士山より八ヶ岳	B
	●八ヶ岳の景観	景	・人工物（防音壁等）で景観を損なわないように ・八ヶ岳ブルー	D
	●高速道路から見た景観	景		C
	●高速道路からの眺望	景	・良好な眺望 ・看板類の規制設置	D
●利用者から見た大門ダムの景観	景		C	
その他	●歴史、史跡	歴景		A
	●地域を再認識する心	歴	・人が集まる場所 ・地区の氏神さん ・地域の人たちとの絆を強くする ・地域の将来がかかっている	B
	●No. 10 高根町村山北割周辺の集落	歴景環	・八ヶ岳、富士山の景観に配慮してほしい。 ・昔からの住民集落を分断するのは避けてほしい。	C
	●花の森公園の活用	環		C



### Aグループの発表から

- 自然を構成するのは生き物なので、ヤマネを挙げた。北杜市は森の国でもある。ヤマネは体温を0度ぐらいまで下げる省エネ動物で、500万年前から日本列島にあり、森という環境を象徴する。今年、うまくいけば桜と同じように宇宙に行くので、未来への貢献も出来る。そして観光資源となり、エコノミーとエコロジーの両輪になると思う。
- 里山環境では、歴史で非常に重要な旭山城や桜も重要である。
- フォッサマグナは日本列島が遙か昔、観音開きのようにパカッと開いた、その大きな溝が、我々が住んでいるここである。それはここにしかないのだから大きく主張するのが大事。ここしかないものが売り物になる。
- 歴史の史跡として武田信玄、旭山城などの文化も大事である。
- 五町田にガムシという大きな虫がいる。里山が大事だと今、言われているが、里山を構成する生き物を大事にすることが、里山を守ることになるのではないかな。

### Bグループの発表から

- ほとんど自然天然物というか、人工の物以外で考えた。景観、動植物、水、空気、眺望、美しい星が見えるということ。そういうものが守られる、維持できるような道づくりであってほしいというのが皆さんの気持ちの中にある。
- 何が何でも富士山だというイメージは当たり前すぎるのではないかな。やはり富士山より八ヶ岳ということ意識できるような道路を考えてみたらどうだろうか。
- 動物も大切だが、身近な問題では猿だけは絶対に嫌だということがある。
- これまでの道路は集落を分断したり、地域の交通を遮断したり、文化を切ってしまうという経験があったが、道路ができることによって地域の結びつきが有り難い、地域の結びつきがあって初めて再認識することも可能ではないかな。氏神様などの昔のものを残す、再確認することが地域を元気づけるのではないかな。そういうことができるような道づくりを念頭に置いてはどうかな。

### Cグループの発表から

- 昔からある住民集落があるんですが、その集落を分断するのは一番問題なので、これは出来るだけ避けて欲しい。
- このルートの中では富士山、八ヶ岳がどこでも見える状況にあるが、住んでいる人たちが八ヶ岳を見ながら、あるいは富士山を見ながら生活してきたことを大事にして欲しい。
- 道路の利用者の立場で考えると、八ヶ岳や富士山の景観が良いポイントを設定して、パーキングなど、止められるエリアから見ていただければ良いのではないかな。
- 道路から大門ダムを眺めた景観にも配慮すれば、観光面では良いのではないかな。
- 長沢地区に花の森公園という施設があるので、そこを有効活用できるような配慮をした道路にしていきたい。



### Dグループの発表から

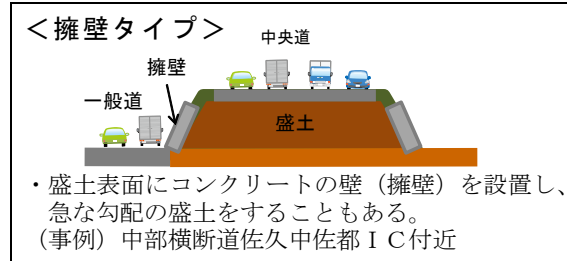
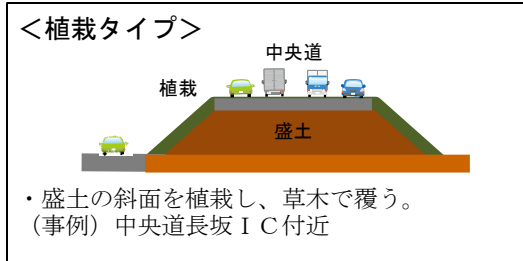
- 何より八ヶ岳への景観を大切にしたい。山麓側から山を見た時に、構造物が横切るようなものは眺めると違和感がある。
- 季節が巡る中で、山麓にある広い田んぼの景色はこの土地らしさである。また先人からの水利がうまく通って初めて田んぼが出来ているので、こういった歴史を踏まえながら広がりのある田園風景を大切にしたい。
- 眺望を分断するという意味で防音壁はない方が良いが、防音壁がないと音の問題が心配。
- ここにはきれいな星空を目的に天文愛好家さんや研究者の方が来たり、住んでいる方もいるので、星空がきちんと見えるような、阻害しない道路の照明も考えないといけない。
- 高速道路から八ヶ岳や富士山が見えるのは良いが、大きい看板や珍妙な建物など、悪目立ちするものが出来ないかが心配である。
- 山から麓までが一体的に大きな空間に包まれた、八ヶ岳に抱かれた感じが、唯一の北杜市ならではの資源なのではないかな。

## 高速道路の道路構造などの紹介をしました

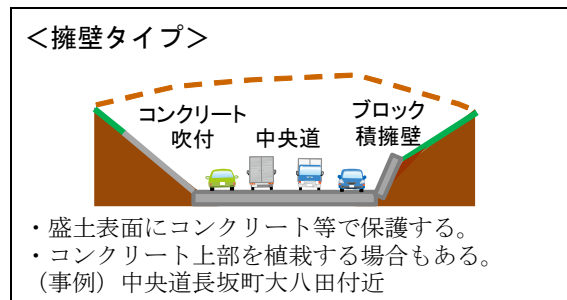
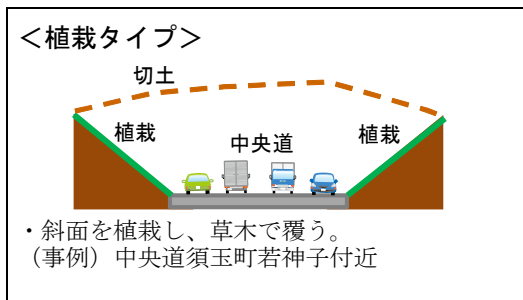
北杜市を通過している中央道、現在使用している中部横断道などをサンプルにして、道路構造や付帯施設、景観・環境対策などについて説明しました。

### 1. 高低差があまりない場合

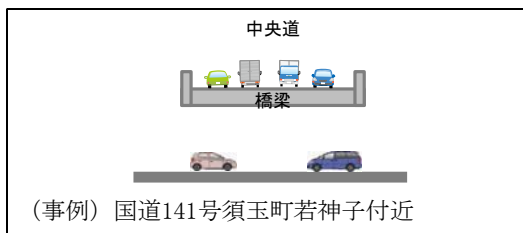
#### ①低い盛土構造…高さ5～7m程度の盛土（土を盛って作る道路構造）



#### ②低い切土構造…高さ5～10m程度の切土（山を削って作る道路構造）



#### ③小規模な橋梁構造

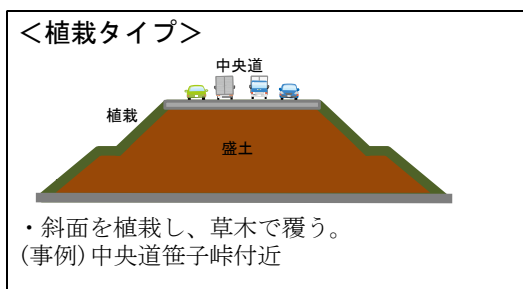


#### ④小規模なコンクリートのトンネル

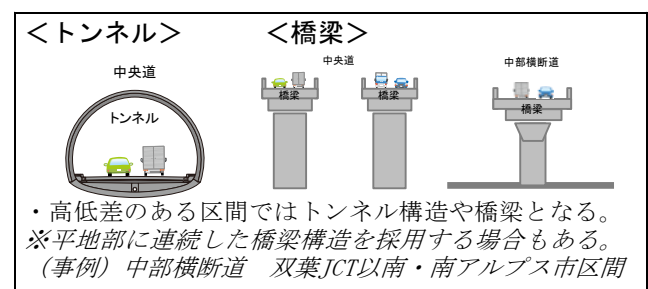


### 2. 高低差が大きな場合

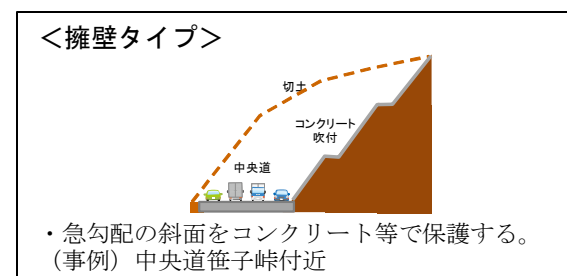
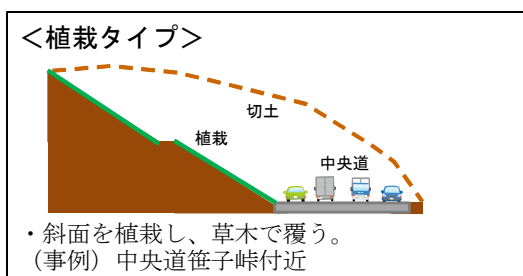
#### ①大規模な盛土構造…高さ10～20mの盛土



#### ②トンネル・橋梁構造



#### ③大規模な切土構造…高さ10～20mの切土



## 道路構造などの問題点や疑問点を洗いだそう

道路構造などの質問をポストイットに書き出していただき、全体の場でお答えしました。

### 1. 車線数

・車線数は？

**コンサルタント**：車線数については、まだ正式には決まっていない。一般論としてだが、路線の他の区間の状況から考えると、中部横断道の南側区間でも北側区間でも、完成形としては4車線となっているので、片側2車線ずつの4車線になるかと思う。道路の勾配が急になるところでは、中央道と同じように登坂車線がつく可能性もあり、その場合は上り勾配となる片側車線にだけ1車線増えて5車線になることもある。

### 2. 道路構造について

・検討しているルート上で、盛土、切土、橋梁にどこがなると思われるのか。ある程度パターンを見せてもらえますか？

**コンサルタント**：立体地図でも分かるように、中央道から141号の脇の旭山辺りまでは、比較的平坦な区間で、そこから先は谷は深く山は高い。大雑把にいうと、平坦な区間は中央道と同じように低い盛土か切土になる可能性が高い。141号から先の山の区間は橋梁やトンネル、大きな切土や盛土が部分的に出てくる可能性もあると思う。

### 3. トンネルについて

・片側一車線のトンネルは圧迫感があって怖い。何か工夫があるか？

**コンサルタント**：高速道路では暫定的に2車線で、トンネル内が上り下り一車線ずつになっているところが多くある。安全対策として、車線の中央にコンクリートの出っ張りをつけたり、オレンジ色のプラスチックの棒を立てて、なるべく上下線を分離させる安全対策を行い、事故が起きないようにしている。ただし、中央にガードレールがあるわけではないので、走っていて怖さ感じる気持はよくわかる。

車線数は正式に決まっていないが、この道路が仮に完成時に4車線になるとしても、最初に2車線を暫定形で造る場合がある。その時には、トンネル内が片側一車線となる。2車線の暫定開通は、道路整備の手順として、よくある手法である。

### 4. 連続橋梁造について

・平地に連続橋梁造を使用する目的は、どのような時でしょうか？

**コンサルタント**：先ほどの道路構造事例紹介の中で、南アルプス市の連続高架橋の区間があったが、一般的には都市に近いところで用いる構造である。建物密集地域では、盛土植栽して用地面積が広いと、周辺の建物に大きな影響が出るため、橋梁にすると幅がコンパクトになり、また、橋梁の下はどこでもくぐれるので、横断の利便性も高まる。特に首都高速道路のような都心の道路では、土工にすると周辺の建物に与える影響が大きくなるので、橋梁にしてコンパクトさと横断利便性を高めている。一般論として、北杜市においては、そういった構造は採用されにくいと思う。

## 5. 照明について

- ・星空を損なわないため、全ルートを高欄内蔵照明にしてもらえますか？（予算的に難しい…etc.）是非配慮して頂きたいので。

**コンサルタント**：今、照明を選ぶわけではないので、その問いかけは答えできないが、一般に特殊な照明タイプを用いると、経済的に割高になるという課題がある。そのことから、このワークショップの中で、この地域がそういった星空への配慮が特別に必要な地域であるという特徴を意見として挙げていただくことで、今後、道路事業者が照明を計画するときに、経済性以外のことに配慮するきっかけになると思う。この地域における星空の重要性のような話は是非、ワークショップの中でもいろいろ発言していただくことが良いと思う。

**ファシリテーター**：パーキングエリアやインターチェンジの周りには照明がついているが、その他の区間では照明がない高速道路も通った記憶がある。そのようなことはあるのか。

**コンサルタント**：ある。高速道路の照明で、基準上設置が義務付けられているのはインターチェンジ、カーブのきつところ、周辺が市街地で非常に明るいところ、トンネルなどの区間である。まっすぐで出入りがないようなところなど、照明を設置していない区間もたくさんある。

## 6. 防音壁について

- ・目立たない防音壁はあるか？

**コンサルタント**：金属の遮音壁をつけていても、その後で蔦類を生い茂らせたり、植樹したりして金属が目立たなくなっているところはある。

**ファシリテーター**：例えば二層式の低騒音舗装などを用いて、遮音壁をつくらないことはできないのか。環境アセスで必要という判断になるのか。

**コンサルタント**：低騒音舗装と呼ばれる騒音が低くなるタイプの舗装があるので、それを使って騒音を低減させ、環境基準が満足するならば、遮音壁をつくらないという場合もある。ただ騒音が大きい場合は低騒音舗装だけでは十分低減できず、遮音壁をつくらないと基準を満足しない場合も多くある。騒音の大小は、車の交通量と、騒音を受ける場所との距離によって決まる。

## 7. 大雪、大雨対策について

- ・大雪に処理ができる道路
- ・大雪時の通行車両の退避スペース確保
- ・ゲリラ豪雨に対応できる排水構造を検討してほしい。

**コンサルタント**：大雪が降るような地方では、設計基準で、除雪した雪を道路脇に置けるように、道路の車線の外側に除雪用の幅を設定する場合がある。これは、積雪地域で適用する基準なので、北杜市の平均積雪量ではこの基準には当てはまらないと思う。ただ高速道路は、一般道よりも道路脇に事故車等が停車できるよう、幅を広くとる場合が多いので、その幅の中で除雪した雪を置くことができると思う。去年の記録的な大雪時に、中央道では片側2車線のうち1車線をつぶして雪置きスペースに使ったが、あれは非常に特別な事例だと思う。

**ファシリテーター**：チェーン巻くスペースを持つ道路があるが、今回は対象ではないのか。

**コンサルタント**：標高の高いところでは、積雪や気温で判断して設置する。この地域で設置する場合もあるかもしれないが、今、詳しい情報がないので、それについては何とも言えない。

## 8. 植栽、緩衝帯について

- ・植栽はどのような種類の草木になるのですか？
- ・植栽する場合、八ヶ岳の地域らしい植物を植栽してもらえるのでしょうか？（せつかくなら地域らしさがあった方が良い）
- ・緩衝帯はどの程度確保するのか。



**コンサルタント**：植栽の樹種選定は、一般的には管理しやすく比較的安い草木の種類を選ぶ。しかし、特に自然環境に配慮が必要な地域では、周辺にどんな植物が生えているのかを調査して、調和する樹種を選ぶ事例もある。先ほど紹介した地域種の植栽事例は、道路周辺の自生植物の種を実際に採ってきて斜面に植えることで、周りの山と同じ植物が道路の斜面にも連続するよう工夫したものである。

**ファシリテーター**：緩衝帯としての緑地が、アウトバーンのようにできたりするのか。

**コンサルタント**：法面植栽は緩衝帯の役割を果たすとも言える。また、道路の基準の中には、環境施設帯というものがある。周りが密集した住宅地などで、自動車専用道路の外側に緑地と日常的に沿道の人を使う細い道路を整備するものである。例えば、首都圏の東京外かく環状道路の周りに、環境施設帯が設けられているところがある。これは、周辺が都市計画上の住居専用地域等に指定されている場所に幹線道路を作る場合などに、環境施設帯を設置するという基準があるため設置されている。施設帯幅についても10m、20mといった基準もある。しかし、北杜市の場合は土地利用の状況が設置基準から外れてしまう。

## 9. 生き物への配慮について

- ・けもの道は何mに一箇所つくるの？
- ・鳥獣の進入はないと思います。遮断できますか。この前の木が倒れた事故は気の毒です。
- ・野鳥（フクロウ）の交通事故対策



**参加者 1**：ロードキルがいろんなところで起こっており、特に高速道路では年々、日本中で増加している。大きな動物のロードキルは分かるが、小動物は分かっていない。5～6m幅の道路でも動物にとっては障害になっていることがある。何mおきにアニマルパスが必要かは場所によって違う。食べ物がたくさんある場所には多くあった方が良いし、あまりないところにはそれほど必要ではない。だからよく調べてからつくることが大事だと思う。人間の都合で道路や駅がつくられるように、動物にも都合がある。

**参加者 2**：日本の道路ではフクロウ対策が今まで行われていない。フクロウの交通事故は特に多く、昨日も清里市内の141号線で1羽死んだ。だいたいトラックと当たるので、切土のところは非常に危険が高い。フクロウが横断する場所は緑がつながっている、回廊になっている場所なので、そこを分断した場合には対策を立てないと必ず高速道路でフクロウの死亡事故が起きる。フクロウは高いところを飛ばない。法面で餌取りをするケースが多く、そこから飛び立ったフクロウが道路を滑空して横断するときにトラックに当たってしまう。私は141号線、八ヶ岳、清里、大泉の辺りのフクロウの事故死の調査を10数年やっているが、ありとあらゆる場所で死んでいる。対策として一番良いのは遮音壁を兼ねた側壁を高くして、上を飛ばざるを得ないという状況を作ってやることである。北海道では国の天然記念物であるシマフクロウの、橋の上での交通事故が問題になった。そこで橋の両側にのぼり旗を立て、シマフクロウがその上を飛ぶことによってトラックに当たらなくなったという事例がある。

**ファシリテーター**：トラックより高ければ良いのか。網でも良いのか。

**参加者 2**：トラックより高ければ良い。網でもネットでもOK。ただそれを全面的に張っておかなければならないところがシマフクロウと比べて厄介である。この地域のほとんどの森にフクロウはいて、密度は日本一である。それを守る対策は是非とも立ててほしい。



## 10. 切り土構造について

- ・平地の切土構造はどんなリスクがありますか。

**コンサルタント**：この八ヶ岳山麓は地下水が豊かで、多くの湧水があり、上水道としての水源利用もされている。また、地表を流れる川の地下部分も、地下水が流れている。盛土にすると盛土や橋の下を地下水や川が通っていくので影響が少ないが、切土にすると河川や地下水の分断が懸念される。たとえば切土によって地下水の流れが変わり湧水が枯れたり、井戸枯れ、植生などへの影響もでてしまう可能性がある。北杜市の中央道に切土にしているところがあるが、それは周辺の地盤が少し丘状に盛り上がったところで、川などの横断がある低い平らな区間は盛土にしている。

## 11. 設置基準について

- ・盛土、切土、橋梁、トンネルの設計判断はどの様に決定するか。
- ・盛土、切土の選択時の基準は？
- ・防音壁の設置基準は？ 周囲の住居との距離？

**コンサルタント**：盛土か切土の選択という意味では、先ほどの地下水影響のようなものもあるが、道路の全体整備としては、切土区間の土を盛土で使うといったバランスで切土区間と盛土区間を振り分けることもある。また、深い谷を通過する場合は、盛土が非常に高くなるので橋梁にしたほうが安く、周辺影響が小さくなり、高い山を通過する場合はトンネルにしたほうが安く、周辺影響が少ない。

騒音については環境基準値があり、周辺の住宅の密集等のレベルによってランクが分かれている。遮音壁はその基準値守るように設置するルールになっている。中央道の北杜市区間でも、水田が広がっていたり、山のところでは何もついていないが、住宅が比較的近くにあるところでは遮音壁を設置して沿道環境を守る構造となっている。

**ファシリテーター**：環境基準値がクリアしていても、つけてほしいというような声は通るのか。基準値を超えているがいらぬということはあるのか。

**コンサルタント**：一般的には難しいが、状況に応じた個別の判断もある。住んでいる方に騒音の迷惑がからないように設置するものなので、周りに住んでいる方全員が「設置しないでほしい」「むしろ景観が悪くなる」という場合などは設置しない判断もあるかと思う。

## 12. コストについて

- ・各道路構造のコスト、費用を順位で教えて下さい。トンネル構造も各コストと比較して。
- ・各構造のコスト、防音効果の順は？

**コンサルタント**：北杜市のようなところで一番安くなるのは小さめの盛土か切土だと思う。都市部では用地がすごく高く、盛土や切土で法面ができるとそれがコスト高になってしまうので、橋梁や地下構造にする方が安い場合もある。小さな盛土・切土に比べてトンネルや橋梁は、単位長さあたりで5倍以上といったレベルのお金がかかると思う。橋梁とひとくちに言っても、スパンが長い橋梁と短い橋梁とで値段に差がある。スパンが長い橋梁のほうが値段が高くなる。短いスパンの橋梁とトンネルとでは比較的似たような値段である。メンテナンスの費用について、特に長いトンネルで換気施設や照明など電気施設が多いので電気代や機器の維持費が多く必要となる。

**ファシリテーター**：盛土、切土は工事というより、土を持って来たり捨てに行くことが高い。現地の近くでちょうど半々になり、あまり土を動かさなくて済めば一番安いということでは。

**コンサルタント**：そうなる。まったく土が無い場所に盛り土構造を計画しても、非常に遠くから土を持ってくるならむしろ割高になってしまうというケースも稀にある。ただ北杜市のこの路線の場合は、多分、盛土も切土も両方出てくると思う。

### 13. どの構造を選ぶかの判断は難しい

- ・ 景観を守ろうとすると低盛土方式だが、地域の分断になる。分断を守ろうとすると橋梁構造だが、景観が悪くなる。難しいと思う。



**コンサルタント**：そういった問題は今後、この道路を計画、設計するとき、事業者や設計者が比較検討を行って、この地域にはどんな構造が良いかを悩みながら決めるところである。ワークショップの中での意見が、その時の判断の一つのヒントとして使われることになるので、今後、計画する時期に役に立つかと思う。

### 14. 太陽光パネルについて

- ・ 法面に太陽光パネルは付けられるか。



**コンサルタント**：太陽光パネルの設置運用は、一般に発電事業者が行うものなので、道路を建設管理する道路事業者とは違う事業者が行うものである。昨年、2つの事業者間で協定を結んで、道路法面に太陽光パネルを設置した事例が実際に他県にある。今後増えるかもしれないが、現時点では特別な事例である。2つの事業者が協力してメリットがある状況が整えば、実現可能である。



### さらに全体場で質疑応答がありました

**参加者 3**：長坂から清里に向かうと道路に勾配があるが、勾配についての規制はあるのか。

**コンサルタント**：設計基準がある。道路は規格に応じて「何キロで走る速度の道路か」という考え方で設計する。時速40キロで走るのにちょうど良い道路なのか、80キロの高速で走るのにちょうど良い道路なのか。今回は高速道路なので、80キロなら80キロという速度で安全に自動車が走れるように、基準より厳しい急勾配や急カーブは使えない。例えば基準勾配4%以下で計画し、例外的にもっと急な勾配を使いたいところでは登坂車線を付けることが必要となる。この区間の設計速度は現時点ではまだ決まっていないが、一般的には時速100キロか80キロの辺りだと思う。

\* \* \*

**参加者 4**：中央道では側道が途中で切れるところが多い。側道を使う、使わないという基準があるのか。側道がつながっていても良いと思うが。

**コンサルタント**：一般的に側道の設置区間は、交差する道路、農地、住宅地の利便性を考えて、必要な区間を選んでつけている。出入りのない山の中の区間もあるので、全線にわたってむやみに側道をつけることはない。

**参加者 4**：この間の倒木の事故もそうだが、側道があれば対応できたのではないか。

**コンサルタント**：いざという時のためには必要かもしれないが、側道をつけるにもお金がかかるので、いつ使うのかの理由なども設置判断には必要。

**参加者 5**：先日、中央道で倒木事故があった。中央高速道路を管理する外側にあった27mの枯れた松が中央高速に落ち、トラックの運転手が亡くなった。あれは道路会社に管理責任はなく、松の木を自生させている土地の所有者の責任になるのか。

**北中市**：枯れて倒れ掛かっている状態では、道路管理者の管理責任が生じてくるケースもあると思うが、立木については所有者の管理責任というのが基本だと思う。

\* \* \*

**参加者 6**：阪神淡路大震災から20年、当時のニュースを見ると道路の高架橋が地震で倒れていた。高架橋や橋梁、法面に対して、地震対策として高速道路が設計上強化したところがあるのか。

**コンサルタント**：橋梁の設計基準、どれくらいの強度を持たせて設計するかの基準がある。大きな地震があると、その結果を踏まえて内容の見直しが行われることがある。阪神淡路大震災の後でも、その地震の影響を考慮して、基準書が全面的に見直されて、橋梁の強度の考え方が変わっている。新しい橋では、災害の前までよりも強い強度の橋梁が設計・整備されている。

\* \* \*

**参加者 7**：今、広報などで質問や意見を募集していると思うが、ここにはないような意見や質問はあるか。

**コンサルタント**：質問等、たくさんは集まってきていないのが現状である。

## ～参加された方からのお話～

### アニマルパスウェイについて

- ・自然と文明の共生の具体策として「アニマルパスウェイ（動物の通り道）」を考えた。
- ・1998年、有料道路に「ヤマネブリッジ」をつくったが、費用が2,000万円もかかった。そこでもっと安いものをつくろうと企業と共同開発したのが「アニマルパスウェイ」。費用は約200万円で、市内にいくつか設置している。
- ・世界初、北杜市が発信地である。

#### （主な特徴）

- ①多種類の小型の樹上性動物が利用できるように工夫していること。
- ②雪がなるべく早く融けて塊で落ちることなく、下を通る車や人に安全なこと。
- ③利用する動物が天敵などに襲われたときに逃げ込む避難所（シェルター）があること。
- ④なるべく既存の材料を利用して製作でき、道路への設置が楽なこと。
- ⑤道路管理者の負担にならないようコストが安価であること。
- ⑥利用する動物のモニタリングが可能なこと。

### 北杜市にとっては自然が財産

- ・生き物、資源を豊かに残さないといけない。
- ・ヤマネは北杜市の動物でもあり、国の天然記念物でもあり、世界で日本にしかない動物である。北杜市のほぼ全域に住んでいる。
- ・道路との共生には具体物大事で、その一つがアニマルパスウェイだと思う。また盛土には小動物、蝶、鳥も住めるので、自然と共生するための盛土が非常に大事だと思う。

### 市民、利用者への環境教育を

- ・北海道ではインターチェンジ、サービスエリアに子ども達がつくった巣箱を置いて、環境教育をしている事例がある。そういう教育と子育てをリンクさせる道路も大事だと思う。
- ・市民や利用者への環境教育として、アニマルパスウェイの映像をサービスエリアで流して、利用者に分かっていただくことも大事である。



## まとめ

最後に、今日参加してのご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。

### 有意義だった

- 本日学べたことは、ヤマネやフクロウがたくさん生息していることを知り、大きな宝物があることに感動しました。日本中の人たちにアピールをして知らせあげたいと思った。子ども達にも大いに知らせ、自然教育に繋げていって欲しいとも思われた。
- 個々の地域資源でなく、地域全体がひとつの資源であることをワークショップの中で感じました。構造なども大きな視点から見ることも必要と思いました。
- 道路の計画について皆さんの様々な意見を聞くことができた。良い機会であった。
- 道路によって地域の活性化ができればと思っていましたが、この会に出て色々な課題の多さを知りました。良い道を作ってほしいです。
- 有意義な議論が出来た。ここで出た意見が道路設計に活かされることを望みます。個々に持ち寄った写真などを題材に、道路の構造の良し悪しを論ずるとわかりやすいと思います。ICの位置、箇所数の議論はどうなったのか？

## 自然と共生した道路づくりを

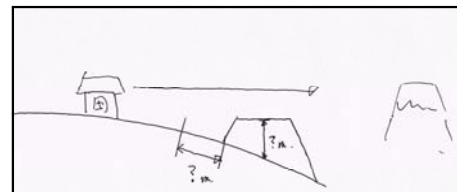
- 動植物の環境アセスメントは従来の方法よりも時間と経費をかけてじっくりと実施して欲しい。特にフクロウの調査はアセスメント方法を見直して、新しい調査方法を取り入れる必要があると思います。これは必須条件です。
- 人間の利便性の追求において、ここまでして小動物のことを考えることが出来る北杜市の市民はとてすばらしく誇りに思った。
- 高速道路の構造がよくわかった。景観に配慮された、また高速から景観が素晴らしい高速道路になって欲しい。アニマルパスウェイの重要性もよくわかった。ヤマネとフクロウの保護も大切だと思う。
- 今日の話合いでは八ヶ岳南麓の財産はピンポイントの建物や自然ではなく、景観、静寂、夜の星空、八ヶ岳などの山との一体感であることがわかった。さらに、鳥や獣なども貴重生物も生息していることが理解できた。知恵を出したり工夫をしながら便利さと環境保全の両面を目指すべきではないかと思いを強くした。
- この地域が環境や植物、動物、自然、歴史にやさしい（配慮した）エリアであるという道路になってほしいと今日改めて感じました。そのためには事前に調査しなければならない点がたくさんあると思うけれど、大切な事だと思うので、誇れる道路になるよう引き続きWS、専門家etc. を招集していき、前向きなものになっていければ良いと思いました。
- みなさんの北杜市への熱い想いを感じました。人と自然=生き物が財産の北杜市です。共生のための具体策を一つ一つ創ることが重要と考えます。
- 日本一の道路をつくる、その根拠として世界で最も生き物に負荷をかけない道路とするという考えもあるように思います。ハードだけではなく、運用とメンテナンスに環境教育を結びつけられると道路が地域の財産になる可能性もありますね。既存の道路構造運用基準を打ち破る理念を北杜市から発信できれば素晴らしい。

## 特になし

- 特にありません。

## 道路への要望

- 構造などはコストの問題などあるため基本的には変更できないとは思いますが、近隣住民の意見を出来るだけ反映してもらいたいです。
- 道路を創るのは人間の生活向上のためである。個人の意見ばかり主張している人がいるとあまり発言しにくいと思った。景観を大切にするあまり、住民（道路周辺）が生活しにくい毎日になってはダメだと思う。自分の家の近くに高速道路が出来るとなった場合、賛成するか反対するか考えてしまった。安易な発言で良いのかな？中央道周辺の住民の方々に開通前と開通後の意見（生活、利用、景観、利便、不便など）が聞いてみたい。側道は平らな所については上下線に必ず必要だと思う。必ず。
- 道路はやはり『走りやすい道』というのが基本だと思います。最初は二車線で後に四車線というのではなく、最初から女性でも老人でも走りやすい道を設計していただきたいと思いました。
- 景観、環境、構造はミスマッチにならないように高速道路の見える風景、また高速道路から見る風景も考えてつくることも重要であると思います。歴史文化に一つの道路が加わることで北杜市がグレードアップすることを願う。
- 道路の構造は地産地消出来る工事をお願いします。盛土や切土、使用業者についても同様に出れば良いと思いました。北杜市の景観の良い場所では盛土にした時にどれくらいの高さにしたら良いか？また、法面からどれくらい離れると景観が守られるか知りたい。※図参照↓



## 議論の進め方

- ルート具体的な案が出て来ないと細かい部分が出て来ないので、早い時点で仮の案でも出して欲しい。
- ①道路構造について検討することで様々な課題が出てきました。②道路がもたらす効果、期待、可能性も色々出されました。③移動する手段としての道路だけでなく、地域文化もあります。④この段階で検討の項目を再検討して、みなさんの知恵を整理することも必要かと感じています。