

社会資本整備審議会道路分科会
関東地方小委員会 中部横断自動車道（長坂～八千穂）
第1回ワーキンググループ

議事録

○久保田座長

ご紹介いただきました埼玉大学の久保田と申します。マイクの関係で、座ったままご挨拶をさせていただきたいと思います。

前回の委員会で、石田委員長のほうで、そこまでの議論の整理をされまして、この道路はネットワークとしては必要だという整理をした上で、ルートについては、いろいろなご意見もあり、もう少し幅の広い範囲の中で検討したほうがいいのではないかとということで、このワーキングがつけられることになりました。委員長のご指名をいただきまして、私が主査をさせていただくということになりました。

予定では3回ほどワーキングをさせていただいて、次回は現地も見せていただくということでございますので、ワーキングの我々3人の委員で、そのルートについて徹底的に議論をして、その結果をまた委員会のほうにお返ししたいと思っております。小濱先生、二村先生のお力をお借りして、また、事務局のお力もお借りして、いい案をつくっていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

では、もうここから審議を進めさせていただいてよろしいでしょうか。

では、議事次第、今日は1件の議題でございまして、山梨県区間内のルート検討ということでございます。

まず、事務局のほうで資料をご用意いただいておりますので、これについてご説明をいただいて、その後、議論したいと思います。よろしく願いいたします。

○事務局

では、資料1につきまして説明をさせていただきます。お手元の資料1の資料を1枚おめくりください。こちらが目次になってございます。若干量が多いのですが、一連の内容となっておりますので、8. 「ルート帯（案）の比較」この部分まで続けてご説明をさせ

ていただきたいと考えてございます。

では、1ページ目でございます。1ページ目は、計画段階評価のこれまでの経緯を示しております。真ん中の上の段でございますが、10月4日に第6回地方小委員会を開催しまして、ワーキングを設置して山梨県内区間のルートの検討を行うということになりました。

ワーキンググループでございますが、下のほうで進め方を書いてございますが、本日の第1回、後ほど詳細に説明させていただきますが、現地調査の第2回、間に地元説明会を挟みまして、第3回を開催して、ルート案をとりまとめることとしております。

2ページ目をお開きください。こちらは中部横断自動車道の概要を示させていただいております。中部横断自動車道は、図の下でございますが、新東名の清水JCTから上信越道の佐久小諸JCTに至る高速道路ネットワークを形成する道路でございます。

供用区間につきましては、山梨県内につきましては増穂インター～双葉ジャンクション間、長野県内につきましては佐久南インター～佐久小諸ジャンクション間。事業中区間としましては、新清水ジャンクション～増穂インター間、長野県内につきましては八千穂インター～佐久南インター間が事業中になってございます。残る、大きな丸で示した区間が、長坂～八千穂間ということで、現在、基本計画区間という位置づけでございます。

3ページ目をお願いします。こちらでは、ワーキンググループで行うルート検討の対象区間を示してございます。ワーキンググループでは、山梨県内区間のルート検討を行うこととしておりますが、山梨県境に近い長野県区間の一部も必要に応じて検討対象区間とするということで位置づけてございます。

4ページ目をお願いいたします。4ページ目では、これまでの対策案に関する地方小委員会の審議結果を記載させていただいております。4月に開催しました地方小委員会では、高速道路の整備を基本的な方向性としつつ、追加的なコミュニケーション活動を実施した上で、委員会の最終的な評価をとりまとめるといった中間とりまとめがなされております。これを受けまして、7月8日でございますが、追加的なコミュニケーション活動ということで、南牧村で意見交換会を実施してございます。

先般、10月4日に開催しました第6回地方小委員会では、この意見交換会の報告がなされました。この小委員会で、これまでのコミュニケーション活動等の結果を踏まえまして、改めて「中部横断自動車道（長坂～八千穂）はネットワークを形成する上で必要」と確認がなされたとともに、委員長から、「南麓地域での整備への異論」や「旧清里有料道路の活用への懸念」が多くあったことから、①案を改良しまして、清里高原の南側のルート

含めて検討という提案がございました。他の委員から、コスト縮減、また、清里地域へのアクセスを考慮すべきといった旨のご発言もいただいております。

5ページをお願いいたします。5ページでは、これまでのコミュニケーション活動でいただきました多くのご意見につきまして、今後のルート検討に関連するご意見を整理・分類しまして、意見を記載させていただきました。意見を分類する項目としては、「土地利用」、「自然環境・景観」、「観光地へのアクセス性」、「コスト縮減」でございます。

第2回アンケートでいただいた主な意見としまして、①の「土地利用」という項目でございますが、地域分断への影響や別荘地に道路を通さないことへの要望、優良農地がつぶれることへの懸念。

②の「自然環境・景観」という観点では、自然環境や景観が損なわれることへの懸念、また、それらへの配慮の要望が多く来ております。また、湧水への懸念といった内容もございます。

③の「観光地へのアクセス性」というところにつきましては、地域活性化などの観点から観光地へのアクセス性への配慮、地域の利便性に配慮したインターチェンジの設置といった要望がなされております。

また、④の「コスト縮減」につきましても、配慮が必要というご意見をいただいております。

ページの右側につきましては、地元自治体であります山梨県、北杜市、南牧村からの意見を同様に4分類で分けて記載してございます。

こういったご意見を踏まえまして、ページの下の段でございますが、囲み枠の右側、今後ルートを検討していく中でのルート帯の考え方として、①から④の4つの項目にまとめてございます。土地利用への配慮、自然環境や景観への配慮、清里地域等の観光地へのアクセス性に配慮、コスト縮減に配慮、これらを念頭にルート帯の設定・比較を行ってございます。

また、その右側の囲みの中でございますが、連結可能位置（案）の考え方としまして、上でいただいているご意見の赤いアンダーラインの意見を踏まえまして、2項目を設定してございます。さらに、基礎的な2項目を追加しまして、4項目を連結可能位置（案）の考え方として設定をいたしております。住宅地・集落や公共施設へのアクセス性に配慮、観光地へのアクセス性に配慮、また、基礎的な2項目として、主要な道路への連結に配慮、連結位置の間隔に配慮、これらを念頭に置きまして、連結可能位置というものを設定させ

ていただいております。

なお、今回のルート検討にあたりまして、山梨県及び北杜市から要望をいただいております。別添資料に付けさせていただきます。別添資料をご覧ください。山梨県からは、検討にあたり、周辺環境や景観への配慮、早期整備、利便性の高いルート選定となるよう沿線地域との接続、清里周辺の国道 141号との直接の接続といった内容の要望をいただいております。また、北杜市からは、自然環境や景観への配慮、清里地域周辺へのアクセス強化という要望をいただいているところでございます。

6 ページ目をお願いいたします。前のページで整理しましたルート帯（案）の考え方、連結可能位置の考え方を踏まえまして、具体的なルート帯（案）、連結可能位置（案）をこちらのページで記載させていただきます。

赤の破線がこれまでのアンケートで示させていただいてきました、新たに高速道路を整備する概ねの範囲を表してございます。また、これまでの審議結果や意見を踏まえまして、青の実線で、今回の案となりますA案、緑色の実線でB案、この2案を記載してございます。また、ルート帯（案）の幅につきましては、審議がしやすいことを考慮しまして、従来よりも幅の狭い形で示させていただいております。

ルート帯の検討にあたりましては、中央道からの分岐の位置としましては長坂インターのやや北側とさせていただきます。これまで双葉ジャンクションや須玉インターのあたりから連結できないのかというご意見をいただいておりますが、双葉ジャンクションに近づくほど、野辺山に向かう道路延長が長くなってしまいます。また、双葉ジャンクションや須玉インター付近から野辺山方向に向かう場合、その方向に金ヶ岳などを中心とします急峻な山地部が存在してございます。縦断勾配等の構造上の基準を満たして、トンネル構造等の整備コストの高い構造を回避すると、中央道と並走する形にならざるを得ないということで、不経済ということになってしまいます。このようなことから、中央道との連結の部分は、長坂～八千穂周辺で接続するというので、ルート帯（案）を今回提案させていただきます。

また、ルート帯内の図の中で薄い赤で着色した丸い範囲がございますが、こちらにつきましては、各々のルート帯の連結可能位置を表してございます。現在のところ、どの箇所にインターチェンジを設置するかは決まっておりませんが、前回の地方小委員会の中で、観光施設等へのアクセスの観点でルートを検討すべきというご意見がございましたので、連結可能位置（案）の考え方に基きまして、住宅地・集落や公共施設へのアクセス性、

観光地へのアクセス性、主要な道路への連結、連結位置の間隔、それらに配慮しまして、インターチェンジを設置することが可能な位置として、この赤い範囲で示させていただいてございます。

7ページ目をお願いいたします。7ページ目は、ルート帯（案）の詳細について記載をしたものでございます。ルート帯（案）の検討にあたりましては、このページの上のほうに書いてございます考え方に基つきまして、小淵沢、大泉、高根、清里駅周辺の住宅・集落、別荘地、八ヶ岳山麓の主要な観光施設、牧場、スキー場、湧水地、こういったものを回避するルート案としてございます。

また、J R清里駅の北側に、J R小海線付近でございますが、貴重な動植物の生息域である国定公園、また鳥獣保護区、こういったものも回避するというような形としてございます。

また、図面の右側でございますが、野辺山には宇宙電波天文台がございまして、天文台への影響を回避するためのルート帯の配置が必要なエリアも設定しておりまして、それについても回避するというので、そういったルートとなっております。

さらに、これまでいただいたご意見の中に、優良農地がつぶれることへの懸念といった意見があります。今回の範囲の北側、図面の右側でございますが、そちらの野辺山高原に広がっている高原野菜の農地などを指す意見と考えてございます。今回の検討範囲内の山梨県側にも配慮すべき優良な農地が存在する可能性もあります。今後の詳細なルート検討を進めていく中で配慮していきたいと考えてございます。

A案、B案のルート帯の詳細でございますが、説明させていただきます。

まず、具体的なA案につきましては、長坂インター周辺から中央道を分岐します。小淵沢、大泉、高根、J R清里駅周辺の住宅・集落、別荘地、主要な観光施設等を回避しまして、そのまま東に向かいまして、清里湖のダムの南側を通りまして、そこから北進をしまして、長野県境を越えます。牧場やスキー場を回避しながら、道路の勾配が確保できるように大きく回りながら、清里の北側から小海線沿いに入って、県境付近を通り野辺山に至るというルートになってございます。

なお、このA案の東側、図面でいきますと下になりますが、その部分には標高 1,200m から標高1,500mの尾根が南北、図面でいきますと左右に存在してございます。急峻な山地部となっております。そのため、A案よりも東側、図面の下側でございますが、下のルートを通した場合、トンネル構造などの高コストな構造が多くなるということから、経済

性も考慮しまして、山地部の中腹を活用したルートを実案と設定してございます。

また、B案につきましては、A案を改良いたしまして、長坂インター周辺から中央道を分岐しまして、A案と同様に東に進んで、清里湖のダムの南側を通る、そこまではA案と同様でございます。その後に国道141号とほぼ並走した後に、道路の勾配が確保できるよう大きく回りながら県境を越えて、A案と同様に清里の北側からJR小海線沿いに沿って県境付近を通り、野辺山に至るルートということでございます。こちらのほうをB案としてございます。

いずれのルート帯につきましても、幅の中に住宅地・集落、別荘地、牧場、ゴルフ場、スキー場といったものが入ってございますが、今後の設計の段階では幅の中で極力回避をして検討していくということとしてございます。

8ページ目をお願いいたします。こちらは連結可能位置（案）の詳細ということで、各ルート帯の連結可能位置の詳細を示したものでございます。図中には、アクセス性への配慮として必要となる住宅地・集落、公共施設や、北杜市観光協会の資料に記載されている著名な湧水地、これらを含む観光施設というものを記載させていただいております。

A案、B案ともに、上に記載してございます連結可能位置（案）の考え方に基きまして、設置が可能と考えられるインターチェンジの位置を示させていただきました。A案、B案ともに国道141号、またはレインボーラインとの交差位置を連結可能位置としてございます。また、前回の小委員会で委員の先生からご意見のございました、主要な観光地である清里地域へのアクセスを考慮しまして、A案では県道清里須玉線と交差する付近、B案では清里の南側の国道141号付近を連結可能位置（案）としてございます。

9ページ目をお願いいたします。こちらでは、提案をさせていただいた各ルート帯、A案、B案について比較を行い、整理したものでございます。

評価項目としましては、第2回アンケートに記載しております政策目標のうち、ルート帯の検討に係るものとして、輸送時間や移動時間の短縮、主要な観光地間の連携向上といった項目を選定しました。また、下のほうでございますが、「その他」としまして、概ねの費用、広域的な道路ネットワークを選定してございます。

主要な観光地間の連携向上という項目でございますが、こちらは連結可能位置（案）からJR清里駅までの所要時間で比較してございます。A案の場合は10分、B案の場合は約5分ということで、また、接続道路につきましては、A案では現時点では1車線、B案では2車線となっております。所要時間、接続道路の現状を考慮しますと、A案に比べB

案がアクセスのし易さという観点では勝る結果となっております。

また、下のほうの概ねの費用でございますが、A案が約1,700億円から約1,900億円、B案が約1,600億円から約1,800億円ということでございます。これは、先ほどもご説明させていただきましたが、A案の東側には標高1,200mから標高1,500mの尾根が南北に存在するということで、急峻な山地部となっております。そのため、A案はその山地部の中腹を活用したルートとなっております。そのために高コストなトンネル構造等が比較的多くなりまして、B案に比べA案が費用が高いというような結果となっております。

以上がルート帯に関わる説明でございます。一度ここで資料の説明は切らせていただきます。よろしく申し上げます。

○久保田座長

ありがとうございました。

それでは、ここまでのご説明につきまして、委員のお二人からご意見等いただきたいと思っております。ご質問でも結構です。いかがでしょうか。

○小濱委員

観光的な立場で意見を言わせてください。別添資料で、北杜市長からの要望書の中にもアクセスの問題が指摘されておりましたけれども、この道路を造っていく大きな目的の1つに、観光の振興ということがあったと思います。そうであるとすれば、道路のルートを検討するにあたっては、やはり観光地へのアクセスの良さというものを確保していくというか担保しなければいけないと思います。

そういう意味では、この地域の観光資源に限って言えば、清泉寮を中心とした清里高原というのが中心になると思うのですけれども、そこへどうやって行くのかということ、今ご説明がありました8ページの連結可能位置(案)を見ますと、A案、B案ともに、JR清里駅、あるいは清泉寮方向に向かってのピンクの、ここら辺にインターチェンジを造ったほうがよいという案が書いてございまして、これの比較が、今ご説明がありました9ページのところになりまして、約5分の差しかないという指摘になっています。

これはこの通りだと思いますけれども、私とすれば、B案のほうがよろしいという意見を申し上げたいのです。なぜかと言いますと、今長々と申し上げましたように、まずアクセスを確保しなければいけない。しかも、そのアクセスはかなり利便性の高いアクセスで

ある必要があるという理由です。

なぜA案に問題があるかといいますと、この辺は土地勘があるのですけれども、A案付近にインターチェンジを設けて、「605」と書いてあるところは、溪谷の底になっているのです。ですから、一旦、インターチェンジから底まで下った後、そこから、ここにあります東念場湧水に向かってかなり急峻なところを上がっていかなければいけない。しかも、今アクセスしようとしている県道清里須玉線というのは、片側1車線のかかなり狭い道路でして、これに繋ぐとしましても、果たして清里観光を行う場合の大型バス等がここを楽に通れるかという、かなりきついのではないかと思います。

先回の議論で、旧清里有料道路が9%の勾配があって、冬期はきついというご意見が出ておりましたね。ですから、そのことを考えると、この道は特に東側の斜面になっているのですけれども、冬場は陽が当たらない場所が多いですし、安全ということも考えたりしますと、A案でここにインターチェンジを造っていく、連結可能なものを造るというのは、理論的には可能かもしれませんが、現実的にはかなり不可能に近いと思います。ですので、そういった理由から私はB案を推薦したいと思います。

○久保田座長

ありがとうございました。

この605号はどんな道なのですか。土地勘のない者にもちょっと教えていただけると。

○事務局

こちらは県道清里須玉線という道路でございます。代表的な幅員構成としましては、車道幅が5m、両側に路肩0.5mということで、総幅員としましては6mということで、センターラインが引かれていない道路でございます。

先ほど小濱委員からもお話がありましたように、8ページ目でございますが、連結可能位置というところから国道141号に至る間に、青い線で細い線がございますが、一度川を越えるというような形になります。こちらが大門川という川でございますが、この川を越えるために、この谷に一度下りていって、そこから国道141号まで上がっていくということで、その大門川の谷部が急峻ということで、そちらのほうはかなり急勾配で、平面線形的にもどちらかというつつづら折りというのが数カ所あるというような状況でございます。距離としましては、JR清里駅まで約4.5キロ程度となっております。

また、交通規制の状況でございますが、大型車進入につきまして、規制はかかってございません。また、規制速度につきましては、速度規制というのが設定されてございませんが、実態としては、やはり安全を確保しながら通るので、速度としては、法定速度の60キロを出せるかという、そういった道路ではないということでございます。

○久保田座長

ありがとうございました。非常によくわかりました。

どうぞ。

○二村委員

A案、B案を拝見しておりますと、利便性の点からも、コストはこれはほとんど同じと言っているのかもしれないですけども、まあコストの面から見ても、どう見てもB案のほうが良いように私には見えるのですが、逆に、A案がB案よりも優れているという点があれば、教えていただきたいのですが。

○久保田座長

どうでしょうか。

○事務局

A案とB案の中で、どちらが優れているのかということなのでございますけれども、見ていただきますとわかりますように、A案というのはアクセス性を考慮したという部分があります。当然、これ、今、幅のある中でいかせてもらっていますので、ルートの詳細なところを今後詰めていくわけですけども、ルートの、先ほどの赤い丸がありました国道141号のところ付近に、若干の別荘地域が近くにあるという部分があります。この辺を避ける工夫というのはできるかと思っておりますけれども、そういった部分でどこまで配慮できるかというのが今後の検討だと思っております。

それに比べまして、A案につきましては、そういった部分では、きっちりそういった地域も避けているということで、かなり安全側で地域を避けるということであれば、A案のほうがメリットがあるのかなと。この辺については、次回、現地を見ていただきますので、そこのところでご判断いただければと思っております。

○久保田座長

ありがとうございました。

お願いします。

○小濱委員

今のコストの話ですけれども、A案のほうが直線であるにも関わらずB案よりも高くなっているのは、橋梁とかが多いという解釈でよろしいですか。

○事務局

先ほどもご説明させていただきましたが、この図面の下側になりますが、左右に標高1,200mから標高1,500m程度の尾根がございます。先ほど金ヶ岳という名前を出しましたが、金ヶ岳に繋がる尾根でございますが、その急峻な山地部の中腹を通っていくという形になってございます。それに比べまして、B案につきましては、ある一部、清里高原の端っここの平地部を通るということで、その部分は構造的にかなり有利になってくるということでございます。結果的に、A案につきましては、トンネルですとか橋梁といった構造物で対応せざるを得ないところがB案に比べまして多いということで、相対的に高い結果になってございます。

○小濱委員

さっきちょっと申し上げたのですけれども、A案で、JR清里駅方面にアクセス道路を確保していく場合、県道605号を使うというのはあまり現実的でないわけですから、高架の橋梁をかけていく、大門川をまたぐ橋をかける必要があると思います。ですから、コストのところ、A案のコストの、今示されている数字がありますけれども、これにアクセス道路の建設コストも含めて、A案とB案に少しメリハリをつけたらいかかなと思いますので、ご検討いただければと思います。

○事務局

アクセス道路という形で大門川を渡るということについて検討して、そちらのほうを反映するという方向で検討をさせていただきたいと思います。

○久保田座長

そういうことでよろしいですかね。確かに6メートルのつづら折りの道を清里へのアクセスルートというのは、このワーキンググループとして、「それはないだろう」という共通認識でよろしいですかね。

(「はい」の声あり)

では、もしA案をやるのであれば、橋をかけて、相応な幅員の道路をつくるというのが前提であるということにさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

どうぞ。

○小濱委員

引き続き、付け加えさせていただきたいのですが、9ページにあります比較の表ですが、今話題になりましたアクセス性のところだけが違って、あとはあまり変わらないというか、全く同じなのですね。であれば、見映え的にいって、あとのところは行間を狭くしてしまって、今の違うところはもう少し書き込んで、例えば、A案だったら10分なのだけれども、今ご説明があったように幅員が6メートルでつづら折りだとか、それから、今皆さんのご了解をいただいたように、専用の橋脚が必要だとかというのを書き込んだらどうでしょう。ああ、このところが一番違うんだということが強調されるように、少し説明を加えたほうがよろしいかなという気がします。これもご検討ください。

○事務局

先生のおっしゃる通りでございまして、そこの部分が欠落していくと、最終的な判断がどうやって決まったのかというのがわからないところも出てまいりますので、そこについては、現地も見ていただきまして、どの項目を盛り込むべきかということも含めまして事務局として案を作らせていただいて、ご議論いただければと思っております。

○久保田座長

よろしく申し上げます。他、どうでしょうか。

一つずつ確認をお願いしたいのですけれども、まず、前回の委員会では、少し幅広くルートを考えなさいということでこのワーキングが作られまして、6ページか7ページ、ど

ちらでもいいのですけれども、A、Bというのが今日提案されました。AとBに共通なのが、両方とも長坂インターあたりで中央道に接続するというのが前提であります。それ以外の、須玉インターのほうとか、幾つかの代替案はある中で、先ほどご説明あったように、それは、コストの面とか、東側の別の山の問題とかということで、A、Bとも共通して長坂インターに接続する案になっています。このことについては、ワーキングとしてはこれを了解するというところでよろしいかどうか。もしご意見があったらいただきたいと思うのですけれども。

○二村委員

できるだけこういう皆様のご要望であるとか、自然環境への配慮等すべきだとは思いますが、やはりコストの面というのも捨てがたいところもありますので、技術的にあまり難しくない、トンネルが追加的に必要だというようなことになったりしますと、やはりコスト面で非常に大きくなってしまうという問題もあると思いますので、まあ合理的な案なのかと私自身思っております。賛成でございます。

○久保田座長

ありがとうございます。

小濱先生、いかがですか。

○小濱委員

今先生が聞かれたことに対する答えかどうかわからないのですけれども、今回ワーキングに出されたA案、B案ともに、従来のルートよりもかなり南側を選択しているということの評価していいと思うのです。これは、先ほどご説明ありましたように、アンケートですとか地元での意見交換会などを通して、特に北杜市の皆さんの中に住宅地との近接性などを心配されているというご意見があったことを受けて、事務局並びに本委員会のほうでいろいろ検討して、南側にぐっと寄せた案を作り、それを2案作って、このワーキングのほうで審議をしようということになったいきさつ、これ自体は高く評価してよろしいのではないかと思います。

○久保田座長

ありがとうございました。

それでは、このワーキングとしては、このA、B案のどちらかをこれから考えていくということで進めさせていただきたいと思います。

それから、もう1つ確認、これは事務局にもお願いしたいのですが、5ページのところ、ここが今日非常に大事なところだと思うのですが、いろいろなルートに関する意見があり、自治体からもいろいろな意見があったことを踏まえて、左下のところにルート帯の案の考え方があり、右側に連結可能位置についての案があります。まず、ルート帯(案)の考え方が①から④にありまして、A・B案がこの①から④の要件を満たしているかどうかの確認をお願いしたいのです。

例えば、土地利用について、住宅地・集落、別荘地、農地、それから自然環境、この辺について、今回はルート帯だから、ルート帯のどこかをとればこれが満たせるということが必要ですね。これに示された、やや幅の狭いルート帯が今回示されているのですけれども、どこをとっても、例えば①とか②とか、どれかが満たされなくなったら、おのずから代替案から消さなければいけません。これについて再度確認をお願いしたいと思います。

○事務局

7ページ目でございます。こちらのほうでご説明をさせていただきたいと思います。

先ほど座長のほうからいただきましたルート帯の考え方というものが上に記載してございます。土地利用という1つ目、これが前ページでは①という格好でございます。それから、自然環境、観光地、コスト縮減というような4つの項目でございます

まず1つ目の土地利用は、具体的には住宅地・集落、別荘地、農地への配慮ということになってございます。住宅地・集落につきましては、この中の、ちょっと薄い茶色と申しますか、薄い肌色みたいなもので示させていただいている部分が住宅地・集落が多く存在しているところということで、そちらのほうを落とさせていただいております。また、別荘地につきましては、それよりももう少し濃い色になってございますが、薄い茶色で示させていただいております。これらのコントロールを勘案しまして、今回のルート選定ということで、中央道側からの長坂インター付近から清里湖の南側に向かってまいります、その部分につきましては、極力それらを回避する形でルートを選定してございます。

また、その先につきましては、山地部に入ってまいります。そういったものにつきましても、極力避ける形でルートを考えてございます。

ただ、先ほど申し上げましたように、一部、ルートの中に、この幅の中に住宅地、別荘地が存在してございます。これらにつきましては、このルート帯内での詳細なルートを検討していく中で影響を配慮して、具体的には回避等するなどして、影響に配慮してまいりたいと考えてございます。

また、農地につきましては、農地を潰さないようにというご意見をいただいております。それについて配慮ということになってございます。こちらのほうは、優良な農地ということで、主に野辺山高原を中心とする高原野菜の農地ですとか、山梨県内にも優良な農地で配慮すべき農地が存在するというふうに想定されます。こちらのほうにつきましては、ルートの詳細な検討の中で配慮をしていきたいと考えてございます。

また、自然環境、貴重な動植物の生息地、湧水群に配慮や景観に配慮ということになってございます。まず、貴重な動植物という観点では、JR小海線から北側、八ヶ岳の上のほうに向かって山側には鳥獣保護区が設定されてございます。また、この紫色の部分でございますが、線で表現させていただいておりますが、こちらが国定公園という形になってございます。また、湧水群ということで、湧水地を図面の中に青い丸で落とさせていただいてまして、それらに配慮するという形で、極力それらを避ける形でのルート帯というものを設定させていただいております。こちらも同様、一部、ルート帯に入っているところがございますが、こちらのほうも今後ルート帯内での詳細な検討に際して、避けるなどの影響に配慮するというところを行って参りたいと考えてございます。

また、景観につきましても、極力、八ヶ岳の南麓といわれる清里高原の南の端っこを通ることに今回ルートを設定してございます。そちらのほうにつきましても配慮をさせていただいているということでございます。

また、3番目の観光地（清里地域等）へのアクセスに配慮ということで、こちらのほうも図面にJR清里駅を落とさせていただきまして、また、連結可能位置のほうの検討でも示させていただいておりますが、観光地、主要な観光施設等へのアクセスというものも考慮して、アクセス性をより優れた形にする、清里へのアクセス性に配慮したルート、B案というものを設定させていただいております。

また、コスト縮減につきましては、極力、地形を活用しまして、コスト高になります橋梁ですとかトンネルというものを少なくするようなルートを検討してございます。先ほど

もお話ししましたが、この図面の下側には急峻な山地部があるということで、それ以上下に下がりますと、それらのために非常に高コストな構造物が必要になってくるということで、それらの山地部の中腹を通る形でコストを抑えた形でA案を設定させていただいてございます。

ルート帯の考え方ということで4つの配慮事項を設定させていただいてございますが、それらについて配慮をしまして、このA案、B案というものを提案させていただいたということでございます。

○久保田座長

ありがとうございます。

ということで、ルート帯の中で検討すれば、この要件についてはクリアできるというようなご判断ということで承りました。

引き続き、ご意見、ご質問を受けたいと思います。いかがでしょうか。

○小濱委員

今、先生が確認された5ページでございます。第2回アンケートの主な意見と地方自治体からの意見の①から④、それから、今ご説明いただきましたルート帯（案）の考え方の①から④は同じなのですね。こうやってしまうと、先に結論ありきでアンケートや地方自治体からの意見を聞いたような印象を受けますので、ここは、アンケートで出てきた意見だとか地方自治体が出している意見をこういう①から④のくくりでまとめるのではなくて、もっと違う表現をしておいたらどうかなという提案です。

例えば、私もちょっと頭が回っていませんけれども、主なルートに関する意見の①の土地利用でしたら、これは言えば土地利用のことなのですから、アンケートで皆さんがおっしゃっていたのはルートの妥当性だと思うのです。このルートでいいんですかということだったと思うのです。ですから、土地利用というようなまとめ方ではなくて、ルートの妥当性に関するご意見とかね。

それから、②はこのままでしょうがないかもしれませんが、③の観光地へのアクセス性の表現も、アンケートに書かれていたのは、北杜市長も言っていますように、観光地へのアクセス利便性の話が非常に多かったし、利便性が良くなることによって地域が振興するのだということまで踏み込んだご発言もあったはずですよ。

それから、このインターチェンジを、地域住民も使いやすい、それから名古屋方面、東京方面から来た人も使いやすいようにするにはどうしたらいいの、というご意見もあったわけですから、まとめれば観光地へのアクセス性なのですけれども、そうではなくて、地域の観光の振興と到達の利便性に関するご意見とか、少し長くなってもいいと思います。そんな風に噛み砕いてアンケートのほうも自治体からのご意見も書かれていって、これらをまとめると、左下のルート帯（案）の考え方の①から④になりますよというようなシナリオにすると、もう少しわかりやすいのではないかなという気がしたので、事務局のほうにお任せしますので、ご検討いただければと思います。

○事務局

先生が言われたように、どうしても道路屋の視点の中でこういう分類分けをしてしまっているという部分でございますので、先生がおっしゃられましたように、要は使うほうの立場からの意見という形での分類ということだと理解しましたので、そういった形で少し検討させていただきたいと思っております。

○久保田座長

よろしく願いいたします。この点はよろしいですかね。

5ページの下の右側の連結可能位置についても、同じように、こういうまとめになっておりますので、これもまた表現についてはご検討いただければと思います。

他、いかがでしょうか。

○二村委員

もうほぼ質問もない状態ではあるのですが、あえて、5ページの連結可能位置の考え方で、3点目までは、今までのご説明にあったと思うのですが、4点目の連結位置の間隔に配慮という点に関しては、何かご説明があればお願いしたいのですが。

○事務局

連結位置の間隔ということでございますけれども、通常、インターチェンジの間隔というのは、高速道路の場合、概ね5キロから10キロという範囲の中で定めておりまして、現にそういった形での運用をしているという部分もありまして、どこまで配慮するかという

のはあるのですけれども、そういった点も配慮しながら決めていきたいということでございます。

○久保田座長

そうだとすると、長坂の中央道のところから分岐して、例えば6ページをみると、2カ所提案されていまして、その北側についての情報がちょっと……。これはどう考えたいのですか。

○事務局

この図面の右側でございますが、こちらのほうにつきましては、野辺山側に入ってからインターチェンジを――この図面の右側に入るか入らないかぐらいになるかと思っておりますけれども、その辺で長野県側のほうでインターチェンジを検討していくというような形になってございます。

○事務局

すみません、ちょっと補足させていただきます。

今、既にこの路線については基本計画というものがございまして、その中では、南牧村付近と北杜市付近に1カ所ずつインターチェンジの位置が想定されています。そういう意味で、野辺山方のほうに1カ所ぐらいあるだろうという想定です。概ねの距離数としては、山梨県内は10kmちょっとの距離が想定されています。その中では、先ほど5km、10kmという話があったのですけれども、最大インターチェンジの数としては2カ所ぐらいが想定されるだろうというのが、我々のインターチェンジの間隔を考えた上での、ここにお示しした2カ所の整理だと考えております。あくまで設置可能位置なので、これをそのまま本当に設置するかどうかというのは、今後事業を詳細に検討していく上で判断していく必要があると考えております。

○久保田座長

ありがとうございました。そうすると、この要件の4点が間隔ということを挙げている以上、今の2つの、北のやつと野辺山あたりというやつの距離が大体どのくらいになるかという情報は必要ですよ。それは次回か次々回で結構ですので、それを判断材料にした

と思いますので、よろしくお願いいたします。

他にはいかがでしょう。

1つ、7ページ、今日はA案、B案ということでご提案をいただいているのですけれども、先ほどご説明のあった、ルートの4つの要件を満たすということで、ルート帯の中でそれをちゃんと満たすように考えていくというご説明がありました。

それでいくと、ちょっと気になるのが、AとBの間に空間がありますね。7ページでいうと、「湧水地」と書いてあるところですね。特にこの「湧水地」と書いてあるところに別荘地のオレンジ色がついているのですけれども、その下というか東側というか、「湧水地」とまさに書いてあるあたりというのは、ルートの候補にはなり得ないのかどうか。

つまり、ルートAという案は、この辺が非常に直線で帯が書かれているのですけれども、すばっと本当に直線で切っているのかどうか。私、この辺の土地勘がないのでわからないのですけれども、この辺どうなんでしょう。

○事務局

先ほど、一般県道のルートのご説明をさせていただきましたが、大門川という川がございまして、その谷部になってございます。ルートを構造物を使いながら通すということは、技術的には可能でございますが、ほとんどが橋梁になってくるということで、標高的には長坂のあたりが約800m前後、野辺山が1,360mとか、それぐらいになってございますので、基本的には上っていかなければならないということで、谷の下を通るというのは、この段階で一回下がるというのはできませんので、やはり高い位置を通っていくと。そうすると、谷部にルートを通すということになりますと、かなり高い橋脚等が必要となる橋梁で飛ぶとか、そういった高コストな構造を採用するということになってございます。

また、その部分でアクセスというものを考えた場合、インターチェンジを橋梁で造っていくというのはかなり不経済なものになるということで、技術的には不可能ではないとは考えられますが、このA案、B案に比べて、コスト的に非常に不利になるルートということで、今回A案、B案という2つの案で示させていただきました。

○久保田座長

ありがとうございます。非常によくわかりました。今のご説明、非常に大事だと思います。つまり、なぜAとBという2つの案なんですか、この真ん中にすき間があいているの

はなぜですかといわれたら、ここに非常に深い谷があって、コストが非常に高くなるから
ですということで、そういう検討を踏まえた上でAとBという2つの案が用意されたとい
うことですね。ですから、我々としても、今日もしご同意いただければ、今後、AとBの
2つの案で考えていくということにしたいと思いますが、両先生、それでよろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

ありがとうございます。

他に何かご意見ございますでしょうか。二村先生から大体質問が尽きてきたというお話
がありましたけれども……。よろしいですか。

そうしますと、今日の第1回としての結論としては、まず、中央道への接続の位置はこ
れでよろしいであろうと。AとB共通のこのあたりに向かって、この範囲で考えていくの
がいいのではないかと。

それから、AとBという2つのルート帯のどちらかで考えていくのが妥当である。Aと
B、どちらがいいかについては、両先生とも、いろいろな関連からBがいいのではないかと
いうご意見がありました。ただ、これは現地を見てから、第3回で結論を得るというこ
とにしたいと思います。

そういうことでももしよろしければ、このぐらいのことを今日のワーキングとしては合意
したということで、次回の現地視察に向かっていきたいと思います。

では、よろしければ、次の資料がありますので、引き続きご説明をお願いいたします。

○事務局

引き続きまして資料の説明をさせていただきたいと思います。

10ページ目でございます。第2回ワーキングの概要ということでお示しをさせていた
きました。

第2回ワーキングでは、現地調査を実施する予定としてございます。日程としましては、
事前に調整をさせていただいてございますが、12月8日（土曜日）ということで予定をし
てございます。視察する範囲につきましては、本ワーキングのルート検討対象区間という
ことでございます。

こちらのほうで現地調査で確認をするポイントというものを提案させていただいてござ
います。周辺の土地利用や自然環境、景観などの状況を見ていただく。清里地域等の観光
地へのアクセス性、また、ルート帯や連結可能位置の状況、周辺の道路状況などを視察し

ていただくというようなことでポイントとして考えてございます。

具体的なルート、行程等につきましては、現在検討中でございます。案ができ次第、個別にメンバーの皆様方にお諮りをしたいと考えてございます。

以上が第2回ワーキングの概要でございます。

11ページ目をお願いいたします。12月8日の第2回ワーキングということでの現地調査を行いまして、その後、地元説明会という形で行うということで予定をしております。11ページ目では、今後行います地元説明会の概要について記載をしております。

目的としましては、ルート帯（案）、連結可能位置（案）、これまでの検討内容、これらにつきまして住民の皆様にはまずご説明することが目的でございます。また、前回の小委員会でもご意見をいただきましたように、双方向のコミュニケーションをとっていくということで、住民の皆様からご質問、ご意見を受け付ける場というのも目的でございます。また、いただいたご意見につきましては、本ワーキングのほうに報告をさせていただくということが目的として位置づけてございます。

具体的には、本日ご議論いただいておりますルート帯、連結可能位置というものについてまずは説明をするということでございます。

場所につきましては、山梨県北杜市内の5地域、旧市町村行政界の名前で長坂、大泉、高根、須玉、小淵沢、これらがルート帯のほうに影響する範囲ということでこの5地域、また、一部長野県南牧村の平沢地区のところにもルート帯がありますので、この各地域で、平日、休日を取りまぜながら各2回の計12回を実施したいと考えてございます。

開催時期につきましては、12月中旬から1月中旬の1ヵ月間。

また、周知方法としましては、別荘居住者の方も多くおられるということも考慮しまして、通常の記者発表、ホームページといったものに加えまして、地区回覧、その他に公民館等の地域の拠点施設への掲示ということを行って参りたいと考えてございます。

また、説明会の実施にあたりましては、住民の皆様からご質問、ご意見を受け付けるという場面がございます。そのために中立的な立場から進行することが可能となります、ファシリテータによる司会進行を考えてございます。候補者としては、山梨県立大学の箕浦准教授他数名の方をお願いをしたいと考えてございます。

また、今回、地元説明会については多くの皆様に参加いただきたいと考えてございますが、参加できない方もおられると思っております。そのために、地元説明会を補完するものとして、説明会開催期間中、説明会資料をホームページに掲載するとともに、ホー

ムページ内の回答フォームですとか、また郵送、ファクスでのご意見を受け付けるといった取り組みも実施したいと考えてございます。

なお、地域からはこれまでも、地元説明会の周知期間は十分とってほしいとのご意見を多くいただいております。今回も十分な周知期間をとりたいと考えてございます。12月中旬から開始ということで、十分な周知期間をとるということになりますと、12月初旬に周知等を行っていきたいと考えてございます。本日のこの地元説明会の概要についてご審議をいただきまして、いただいたご意見を踏まえまして準備を進めて、12月初旬には周知等を行っていくということで事務局としては考えてございます。

資料の説明は以上でございます。

○久保田座長

ありがとうございました。

では、まず10ページの第2回のワーキング、現地でのワーキングですけれども、今ポイントを検討されているということなので、お二人から、ここはどうしても見るべきであるというようなご要望、サジェスションがありましたら……。

○小濱委員

私は何度も行っているのですけれども、地元の意見交換会のご様子を聞いたり、お手紙、メール等を見るにつけ、やはり今回も皆さんが配慮したところである、住宅地だとか別荘地への配慮というのがあったじゃないですか。ですから、その辺のところを委員会としてもよく見れば、いろいろご意見をくださった方々も納得していただけるような気がいたしますので、特にそこを小委員会としては強調されたいかがでしょう。

○久保田座長

貴重なご意見をいただきましたので、ぜひご配慮いただきたいと思います。

どうぞ、お願いします。

○二村委員

むしろ先ほどのところで申し上げるべきだったかもしれないのですけれども、住宅地・集落、別荘地、農地に対する配慮というのはもちろんしていくわけですが、集落の中には、

近寄ってきていただいて結構だということもおそらくあるのではないかと思いますので。今、非常に不便なので、近くに来ていただきたいというところと、そうじゃなくて、できるだけ避けてほしいというところの集落の見分けというのですか、それによって——申し訳ないのですけれども、かなり無茶を言っているというのはよくわかるのですが、どうしても遠くに行ってほしいところと、近づいてきてほしいところというのを大まかに教えていただくと、こちらとしては理解しやすいかなと思います。

○久保田座長

その辺、そう「すぱっ」と竹を割ったようにはならないかもしれませんが、いろいろなご意見を今までお聞きになっていると思いますので、事務局のほうで把握されている範囲でご検討いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

どうぞ、お願いします。

○小濱委員

今の二村先生の意見、いいと思います。というのは、ここはやはり、過疎地とは言いませんけれども、元気のあるところと元気のないところ、結構はっきりしているのですね。清里に近いところで観光地としてうまく波に乗っているところと、バブル崩壊以後置いてきぼりを食っちゃったところみたいなものがあります。もう1つは、新興住宅地で、住宅が集まってきて、もっと便利になるともっといいのにというところがあるのですね。

ですから、先生おっしゃるようにメリハリがあるというか、陰になっている部分と表に出ている部分があるので、今、私たちは、あまり近寄らないでくださいよというご意見はいっぱいいただいたのですが、もっと来てくださいというご意見は確かになかった——なかったとはいわないけれども、余り聞こえてこなかったところがありますから、今、先生がおっしゃるような視点というのは持つべきかなと、改めて思いました。

○久保田座長

ありがとうございます。非常に貴重なご意見だと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、第2回についてはそういうことでよろしく願いいたします。

それから、11ページの地元説明会、こういうご提案ですけれども、これについて何かご

意見等ございましたら、お願いします。

1つ私から。説明内容のところ、ルート帯（案）と連結可能位置（案）ということで、基本的には、今日いただいた資料1のようなものがベースになるということだと思うのです。そのときに、先ほど確認をさせていただきましたけれども、中央道との結節はAもBもどうしてここなのか、それから、CがなくてなぜAとBなのか、隙間みたいところはなぜ埋めないのか、というようなご説明ですね、検討の結果の絵が示されるだけでなく、そこに至る過程が皆さんにもわかっていただけるようなご説明をぜひしていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

はい、お願いします。

○小濱委員

私も先生と同じ意見なのですが、5ページと6ページの間にもう1枚要るのではないかなと思ったのです。それは、今、先生がおっしゃるように、A案とB案がなぜと、それプラス、6ページでいえば、従来の別線ルートから、なぜA案とB案のこの位置になっているのかという説明がやはり必要ですよ。

それは、多分に地元の方々とのコミュニケーションの結果、南端に寄せたほうが良いということになったはずですので、それをきちんと文章で書かれたほうが良いと思うのです。説明を聞くとスッといくのですけれども、これは地元とのコミュニケーションの結果、いろいろ審議してみて、技術的なことも、経済的なことも、社会的なことも考えて、A案、B案、このくらいの線がぎりぎりだよという案が出されていて、今日、この小委員会のほうでこれでよかろうと承認したわけですから、事務局の考え方を我々は承認したわけですから、堂々と書かれたらどうですか。住民の皆さんのご意見を反映して南のほうに寄せてみました。皆さん、これでいかがでしょうかと聞きに行くわけですから、そういう一筆を書かれたら、もっとはっきりするのかなという気がいたします。

○久保田座長

いかがでしょうか。

○事務局

ここにたどりついた過程というのをきちんと説明するということは、おっしゃられると

おり大事なことだと思っておりますので、そこら辺もきちんと、口頭だけではなくてお示しできるような形でまとめていきたいと思っております。

○久保田座長

ありがとうございます。非常に貴重なご意見だと思っておりますので、では、5ページと6ページの間に、経過の丁寧なご説明ということもよろしくお願ひしたいと思ひます。

他にどうでしょう。

○二村委員

今のお話を伺って思ひましたのですけれども、おそらく現地の方は、我々が今聞いているよりも現地の状況はもっとよくわかっていらっしゃると思ひるので、「ああ、あそこは谷だからだめだよ」ぐらいの反応がおありなのかなという気がちょっとしました。ですけれども、いろいろな地域の方がいらっしゃるので、繰り返しになってしまいますけれども、懇切丁寧な説明というのが重要なのかなというのが1点。

もう1点ですけれども、1ヵ月にわたってこういう説明会、もちろんコミュニケーションなので意思疎通を行うというのが重要だと思ひますけれども、そこから吸い上げた、また新たな案みたいなものを具体的に反映していくという風に考えてよろしいのでしょうか。今後どう使うかということですね。

○事務局

今回お示ししましたA案、B案というのは、今までの小委員会の意向を含めた上での提案ということだと思ひます。あくまでこれがベースになるということではありますけれども、その中で把握し切れないという細かな部分もあると思ひますので、そういったところは地域の意見を聞きながら、この先、当然、詳細なものを詰めていくわけですから、そういった部分にも反映させていかせていただきたいと思ひます。

○久保田座長

地元の方とかご存じのない事情とか、いろいろある可能性があるわけですから、それはぜひまさにコミュニケーションの中で把握をしていただきたいと思ひます。

他に何かございますか。あるいは、全体を通して、何か追加的なご意見、コメントござ

いますでしょうか。――よろしいですか。

そうしますと、今日、第1回としては、おかげさまで、目的は達したように思います。先ほど申しましたので繰り返しません、第1回としてはこういう結論をもって、あとは虚心坦懐に現地を見せていただいて、改めて議論を続けたいと思います。

ということで、今日の審議については以上とさせていただきたいと思います。よろしいですか。

(一同「了解」。)

――了――