

中部横断自動車道（長坂～八千穂）長野県区間の
1 k mルート帯及びI Cの概略位置の説明会
概 要

平成30年11月1日 南牧村野辺山基幹集落センター

《説明》

- 中部横断自動車道の経緯について（長野国道）
- 長野県の地元意見把握の取り組みについて（長野県）
- 長野県区間の1 k mルート帯及びI Cの概略位置の考え方について（長野国道）
- 長野県区間の1 k mルート帯及びI Cの概略位置について（長野国道）

《質疑応答》

○住民A

3 k mルート帯から1 k mルート帯に絞られ、インターチェンジの概略位置も示された。板橋の集落のど真ん中にインターチェンジができ、そのアクセス道路も集落を分断する形になっている。集落、優良農地をどう配慮したのか。

○説明者（長野国道）

6町村の意見集約の結果から、国道141号の利便性という観点から決定した。

○住民A

国道141号のアクセスと言うなら県境でも良いのではないか。山梨県側のインターチェンジ位置と長野県側のインターチェンジ位置も考慮してほしい。

○住民B

平成25年2月25日に村で唯一の説明会が開催され、Aルート、Bルートの概算事業費が算出された。そのときに野辺山までの道路構造が出ている。今回の道路構造はどうなっているのか。決まっていなければ決まった時に説明会を開いて欲しい。

○説明者（長野国道）

道路構造について具体的に決めたものは無い。1 k mルート帯のどこに決まるのかは、各種調査、基礎調査を進めてから決定していく。

○住民B

山梨側は1kmルート帯になった時点で、野辺山原が盛土になったと決まっているのに、なぜ長野側は決まっていないのか。

○説明者（長野国道）

今後、環境影響評価で1kmルート帯を調査しながら、ルート、構造を検討していく。

○住民C

1kmルート帯は野辺山原の農地に配慮したと言うが、農地は何パーセントかかっているのか。

○説明者（長野国道）

具体的な数値については算出していない。

○住民C

ではなぜ配慮したと言えるのか。

○説明者（長野国道）

この地域のほとんどが優良農地であることは認識している。3kmルート帯から1kmルート帯への配慮として、南牧村からの要望を受けて、生産性の高い農地に配慮して、可能な限り3kmルート帯の西側を選定した。

○住民C

西側は優良農地ではないのか。この地区は95パーセントが農地である。板橋は標高1400mあり、レタス等で生計を立てている。あと50年は作りたい。その代替案を聞かせてほしい。

○説明者（長野国道）

農地をすべて避けるというのは難しい。現在は1kmルート帯を示している段階である。1kmルート帯を表示している両端の赤線でもこの資料からすると100mの幅はある。現在お示ししているのはルートではない。1kmルート帯では農地を回避するのは無理だが、今後詳細なルート検討をするに当たって具体化していく。

○住民C

農地を通して分断されると三角の畑になる。四角だから効率よく生産できる。補償はどうなるのか。代替案を出せ。

○説明者（南牧村）

ここは糾弾の場ではない、もっと落ち着いて。

○住民D

農地の件もだが、海尻は沢の中の集落で何千万も稼ぐことはできない。中部横断道への期待感が大きい。県外ナンバーの大型トラックの交通量が増えている。

る。国道は生活道路としているため、一刻も早く整備してほしい。生活の利便性と安全を次世代に残したい。野辺山の農地の大変さは解っている。個人の意見として、分断された小さな畑でも我慢するから、早く整備してほしい。

○住民E

フリーライターが掲載した9月下旬のネット記事「いつまでたっても『調査中』の高速道路。高速はいらなくても貧しすぎる国道は何とかすべき現状」という記事を読んだ。（記事内容読み上げ）
一刻も早い開通をお願いしたい。

○説明者（長野県）

力強いご意見、県として全線早期開通を目指し国に働きかける。

○住民F

中部横断道を早期に開通してほしい。みらい会議でもあがっていたとおり、南牧村から病院が遠い。住民にとっては医療が一番。佐久平までドクターヘリもあるが、雨天時や夜間は救急車になってしまう。
家業は観光業をやっている。北陸、東海からの集客も期待できる。商工会として自転車レースを実施している。ウルトラマラソン、駅伝を実施している中で練習地にもなる。国道にトラックが多いので通行車両のすみ分けとして早く高速ができてほしい。

○住民G

低周波振動を懸念している。100ヘルツ以下の音は、宇宙観測用の45mパラボラに共鳴しやすい。観測の観点より、健康被害として頭痛、吐き気、不眠等があるがその補償はあるのか。全線トンネルなら低周波振動は発生しないのでトンネル構造も検討してほしい。

○説明者（長野国道）

1kmルート帯の中で、環境・大気・騒音等を含めて調査する環境影響評価を行う。それを踏まえながら道路構造を決めていく。補償になるか、回避・低減できるか環境影響評価を踏まえて検討していく。

○住民G

野辺山は盆地で気象条件が重なると反射して100km先まで飛ぶことがある。振動の対策はきちんとやっていただきたい。この低周波は健康に悪いので、トンネルにしてほしい。

○住民H

1kmルート帯が出たが、当初からこのルート帯には反対していた。なぜなら、平沢の説明会でも発言したが、実際に住んでいる者にしか分からないと思うが、全く前の見えない吹雪が続く場所である。もっと真剣に考えてほしい。盛土にしたらずい何日か通行止めになるのは分かりきっている。この案で通すのであれば、優良農地への配慮を含め、冬の吹雪対策を考えてほしい。

○住民 I

利便性のために農地をとられてでも高速が欲しい気持ちはわかるが、国道141号と中部横断道は別である。決して野辺山の総意ではない。国道141号の改善を早くして欲しい。これは高速ができてでも関係はない。

○住民 J

高速の必要性は認める。よって早く造ってほしい。そのために、村をあげて最少の犠牲で最高の効果を望む。1kmルート帯をもっと西側ではだめなのか。それと、4頁の第7回小委員会の審議事項は、当時の資料と一緒に。

○説明者（長野国道）

ルート帯は沿線町村の意見を踏まえて決定した。

○住民 J

変更はできないということか。

○説明者（長野国道）

1kmルート帯は変更できない。第7回小委員会の審議事項については、いつの時点の資料を見ているかわからないが、資料によってはAルート、Bルート案から、Bルートになった経緯が記載されているものもある。本日の資料には記載されていない。

○住民 J

第7回小委員会でBルートに決まって、長野県側は何も決まってなく3kmルート帯の説明はなかった。今日いきなり1kmルート帯で進めている。

○説明者（長野国道）

計画段階評価はもともと全線3kmルート帯で進めていた。そこで複数案を示し、途中、第1回、第2回コミュニケーション活動において、長坂～八千穂までの全地域を対象としてアンケートも行った。しかしながら、第6回小委員会で山梨県側の意見が多く、もう一度検討が必要とのことでワーキンググループを設置し、第7回小委員会を開催した経緯がある。（長野県側の説明もこの経緯のなかで実施しており）決して山梨県側だけということではない。

○住民 K

ルート帯は変えられないのか。もっと東側のルートだった。双葉、須玉へ繋げるルート案もあり川上村を通せば良い。農地の問題もあるが、八ヶ岳は水源地である。そこへ道を通すこと自体がおかしい。長坂へ繋げるから今のルート帯であって、東側でなぜいけないのか。須玉、葦崎、双葉へ繋がれば全ての問題は解決する。そして中部横断道と国道141号は別に考えてほしい。

○住民 L

やっと1kmルート帯が発表されて良かった。この道ができれば南牧村は変わる。雇用については不安がある。南牧村まで来て山梨まで繋げてほしい。是非1kmルート帯の中で進めて1日でも早く建設してほしい。

○住民M

山梨と長野では計画段階評価で対応が異なっている。主に山梨のことで、長野では平沢の説明会1回だけであった。透明性を確保するための計画段階評価であるが、進め方に問題があったのではないか。八千穂～長坂はこれでいいのか。

○説明者（長野国道）

計画段階評価は5年掛けて有識者が審議してきた。検討委員会のこれまでのやり方に問題はない。

○住民M

長野の3kmルート帯は変更できないとしたが、なぜこうなったか説明が無い。ワーキンググループの委員長が長野側は問題なしとしたがそれはなぜか。

○説明者（長野国道）

山梨側は異論があつて既に1kmルート帯に絞った。長野側は3kmルート帯でこれまで進めていて、1kmルート帯は6町村と県で意見集約した結果を反映したものである。

○住民M

対応方針後会議等で3kmルート帯から1kmルート帯となったが、もっと早くこういった説明会を開いてほしかった。なぜ説明が遅れたのか。

○説明者（長野国道）

そこで変更のあった地区に説明に向っている。

○住民M

本当に計画調整会議の意見は反映されているのか。本当に生産性の高い優良農地は配慮されているのか。もっとわかりやすい図を示して欲しい。

○説明者（長野国道）

わかりやすい図については19頁の絵は1kmルート帯でありルートではない。大まかな位置を示したもの。実際の道路幅は、開通した区間の標準的な断面の舗装の部分が10m程度になる。

○住民M

以前の勉強会ではコントロールポイントとして「特に配慮すべきもの」に住居、別荘、学校とあり、「配慮すべきもの」に優良農地とあった。南牧村にとって優良農地は命の土地である。優良農地が「特に配慮すべきもの」より低く見られているのでは。

○説明者（長野国道）

優良農地については、「高原野菜に適した地域で作業性・生産性が高い地域」と認識している。

○住民M

トンネルは難しいとされたが、盛土：1、橋梁：4、トンネル：6の比率は本当か。

○説明者（長野国道）

トンネルのコストについて、具体的な構造はこれからの段階となる。盛土：1、橋梁：4、トンネル：6の話について、それを示しているものが手元になく確認できないが、おそらく一般的な数字であり、例えば盛土にしても地盤が緩いところでは改良を行う必要があり、そうなるとコストがかかるなど一概に安いとは言えない。道路調査で場所に適した構造を調査・検討していく。確かに一般的にはトンネルは費用がかかるが具体的な比率はわからない。

○住民N

集荷場の近くに20年以上住んでいる。何年後に建設が始まり、立退きはいつ頃か。

○説明者（長野国道）

おおよその場所が決まったところ。これから環境影響評価に入り調査する。それが終わってから1kmルート帯がルートになる。現段階では事業者が未定でありこれから決めていくため、いつまでとは言えない。

○南牧村長

平成27年4月9日に決定された対応方針については、南牧村だけではなく、佐久広域全ての市町村で、承認の押印をしている。もちろん南牧村も当時の村長が承認の印を押している、議会にも同意を得た。対応方針で示された1kmルート、3kmルートの中で今後進めていくことを確認し、判を押している。これをさかのぼって言われると全てなくなってしまう。南牧村だけの問題ではない。現在まで開通した中部横断自動車道も皆さん活用していると思う。中部横断自動車道だけではなく、全国の高速を使って我々の高原野菜を出荷している。そうやって経済効果を上げている。「中部横断道は必要だが自分の所はダメ」という話は通らない。ここまで来るのに国、県、佐久地方の市町村が一丸となって進めてきた。もう造るか造らないかはっきりして、造るとなれば腹をくくるしかない。真摯に意見は伺うが、もう造るしかない。

○住民O

先程、村長が「造るか造らないかしかない」と発言したが、今更「造らない」という選択肢はあるのか。板橋地区は造らないという選択肢はあるのか。

○南牧村長

最終的には南牧の住民の皆さんにとって一番いい道を造りたい。村としては、国や県に予算などお願いしなければならない立場である。今までも頭を下げてきた。事業主体がNEXCOなら有料、国なら無料になる。皆さんが無料を望むのであれば、今後も国や県にお願いしていく。ご理解いただきたい。

○住民○

中部横断道は高規格道路で、高規格道路は高速道路とバイパスの中間で、日常の生活でも使用できる第二生活道路という認識でいた。有料になるのであれば話が変わってくる。川上村は絶対に農地を売らないと言っていた。一部の農地に高速がかかった程度ではない。南牧村の一番の税収のレタス・白菜・キャベツを大事にしていない。税収源である。

4月11日に村長と会合をした際、3kmルート帯と1kmルート帯の接合部を滑らかにすること、3kmルート帯からさらに西側にすること、インターチェンジを野辺山最高地点にしてほしいと要望したが、最高地点がインターチェンジの候補地となっていないのはなぜか。

○説明者（長野国道）

事業主体は決まっていない。また、板橋地区は造らなくても良いということにはできない。いろいろな意見は持ち帰らせていただく。南佐久郡6町村の意見集約結果に基づきインターチェンジは野辺山原地区としている。ルート帯については資料19頁の青丸・緑丸に配慮して絞り込んでいる。また、「造らない選択肢はあるのか」という質問については国交省としては造る前提で調査を進めている。

○住民○

次回説明会もやってほしい。

○説明者（南牧村）

意見は承った。また意見があれば直接聞くので連絡して欲しい。

— 以上 —