

第7回中川村リニア中央新幹線対策協議会



(出席者：委員 17 名 J R 東海 3 名 鹿島建設 2 名 長野県 2 名 幹事・事務局 6 名)

第7回中川村リニア中央新幹線対策協議会を3月23日(水)に、役場委員会室で開催しました。当日の協議内容は次のとおりです。

あいさつ

副会長 みなさんこんばんは。大変お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。今話がありましたように今日は県からお二人、またJR東海から3名、そしてまたリニア中央新幹線南アルプスの工事をされます鹿島JVの所長さんと副所長さんがみえております。村長、副村長が不在で残念でありますけれども、具体的に2月の県議会で松川インターラー大鹿線の内容を承認されておりますので、その点を今回は細かくご説明いただき、ご質問等あれば出してくださいたいと思います。私の方で協議事項の段階から進めさせていただきますのでよろしくお願ひしたいと思います。

委員の委嘱

報告事項

幹事 続きまして報告事項に入らせていただきます。JR東海さんでは、リニア中央新幹線の本トンネル長野工区の請負業者の選定を進められ、業者を決められたということで、先日村の方へもあいさつにみえられましたけれども、本日この協議会の委員のみなさんへもご紹介をということありますので、JR東海さんの方からご紹介をお願いします。

JR それでは、南アルプストンネルの請負業者さんの方が2月に決まりましたので本日みなさんにご紹介させていただきます。鹿島JVの所長でございます。

鹿島JV この度、南アルプストンネル長野工区を請け負いました、鹿島と飛島とフジタ3社JV共同企業体の所長を務めます、鎌城と申します。

鹿島JV 同じく副所長を務めます、反り目と申します。

鹿島JV 特にこの中川村さんには、トンネル工事で発生する土砂運搬、残土トラック等の工事用車両関係でお世話になると思います。みなさま方のご指導、またJR東海さんのご指導をいただきながら、極力ご迷惑のかからないよう工事を進めてまいりたいと思いますのでよろしくお願ひいたします。

幹事 それでは鹿島JVのみなさんはここでお帰りになられます。ありがとうございます。

続きまして、松川インターラー大鹿線の改良に伴って、長野県の方で公共事業等環境配慮推進要綱に基づく公共事業配慮書(案)に対する意見についてということで、村宛に照会文がまいっております。担当の方からご説明いたします。

幹事 みなさんこんばんは。

公共事業等環境配慮推進要綱に基づく公共事業配慮書(案)に対する意見ということで村長宛にありました。資料を添付しておりますが、松川インターラー大鹿線の工事の内容について、事業、事業概要以下の記載がされております。こういうことに配慮して工事を行いますということで事業者の方から通知がありました。一番後ろのページに位置図ということで、また後ほど工事に関しての説明があるかと思いますが、この範囲について村の意見、それから県の方ではパブリックコメントを募集ということで、県のホームページの方から住民のみなさまの意見を出していただけるようになっております。本日は概略の部分しか添付しておりませんけど、県のホームページをみていただきますと内容が全て記載されておりますので、それぞれご意見がありましたら県の方へ送っていた

だければと思います。簡単ではありますけれども以上で説明を終わります。

幹事 それぞれ個人的にも意見を述べることができますということでありますので、また県のホームページをご覧いただくようお願いしたいと思います。

協議事項

幹事 それでは協議事項に入りたいと思います。本日会長が欠席でありますので、副会長の進行でお願いしたいと思います。

副会長 それでは、進めさせていただきますが、今報告事項ということですが、この内容が県の環境部から出されたということですが、県の方へ委員のみなさんから直接ということでもいいと思いますが、何かあれば役場の方へ出していただくということも配慮する必要があると思いますので、その辺の確認だけお願いしたいと思います。

幹事 申し訳ございません。説明不足だったかもしれません、今日これから松川インター大鹿線の改良工事についての説明がございますので、もし本日これに関してまた配慮書についてもご意見がございましたら、後の今後の対応についてというところで出していただければと思います。

副会長 では、また今日の段階で何あれば後ほどお出しitただきたいと思います。 それでは、協議事項の松川インター大鹿線改良工事について J R さんの方からご説明をお願いします。

J R それでは、松川インター大鹿線改良工事について、スライドを用いてご説明いたします。今日の説明の内容についてですが、松川インター大鹿線のトンネルの新設についてと、松川インター大鹿線の拡幅について 1 箇所の説明となります。これは 1 箇所しかやらないということではなくて、5 箇所ある内の 1 箇所が設計がかなり進みましたので、その状況をご説明したいと思います。それから、3 番目として松川インター大鹿線半の沢橋付近についてということで測量をやっておりますのでその説明をさせていただきます。

J R スライド説明開始

副会長 それでは今 J R さんの方から説明いただきましたが、県の方から補足があれ

ばお願いします。

長野県 よろしくお願いします。

今JRさんから説明があった部分について、少し補足をさせていただきます。まず、トンネル2本の話がありましたけれども、もともとこのトンネルはJRさんがリニア中央新幹線の工事を進めるにあたって、工事用車両の専用のトンネルとして計画をされていたところに、せっかくトンネルを掘るのであれば最終的にはトンネルを残してもらって県道として活用させていただきたい、そのことで交通の安全の確保が図られるということを鑑みまして長野県からJRさんにお話しをさせていただくなかで、1車線分しかJRさんとしては予定をしていなかったトンネルの幅を、もう1車線増やしてもらって2車線として施工していただけないかと協議をさせていただきました。それにあたっては、長野県も相応の負担をさせていただくということで最終的に話がまとまりまして、仮の形の協定を締結して相応の負担という金額ですね、それなりの高額な金額になりますし、それについては当然みなさんの税金を使わせていただいての県の予算でありますので、それに対して議会の承認が必要になるということから、先の2月県議会に長野県の方からこういうお金で負担しますよと議会へお諮りをしました。その結果、3月14日付けで議会のご承認をいただいたということから、同日付けをもちまして正式なJRさんと長野県とのトンネル工事を行うことにあたって、これだけ負担しますという協定を締結した次第です。実際、工事はJRさんが発注されるということで、今後手続きが進められると思っていますけれども、それにあたっては地元の業者さんを使っていただきたいということでも県から要請をしつつ、最終的にはJRさんの方の発注ということでこれから予定をされるという状況です。それから県道拡幅の、要はトンネルではなくて道そのものを広げる部分5箇所ありますよと、そのうちの一番大鹿村寄りの部分が設計が進んでいるというお話をいただきました。これにつきましては、やはりJRさんの方でリニア関係の工事用車両が県道を通るにあたって支障がある部分を、JRさんとして改良していくということで必要最小限の改良を検討されているということです。これにつきましては、道路管理者である長野県にもご協議いただきまして、やはり同じように最終的には県道として残す方向で進めたいということを踏まえて県とJRさんとで協議をしているという状況でございます。そのなかでも、5番目の工区については少し進んでおりまして、近々確定をして現場の方をとにかく早く進めていきたいという状況でございます。その現道拡幅の部分については、長野県の方で工事を発注する方向で協議を進めている状況です。細かいことをお話ししますと、予算についてはあくまでもJRさんが拠出をされて、本来はJRさんの工事として必要

な工事ということですので、それはJRさんご負担をされる、ただし、やはり道路は幅員も狭くてカーブも多い、地形も急峻であるということから、交通の管理など地元の方々としっかりとご相談をしながら進めていかなければならないという状況のなかで、やはり今まで県道の改良を県として進めてきておりましたので、その辺のノウハウがある長野県の方に工事をお願いをされてJRさんの代わりに工事をしていくという方向で協議を進めている状況であります。4月以降その協定は結ばれて、その上で県として早々に発注ができるように考えております。

これとは別に、みなさまから大変ご要請ご要望のある渡場の交差点の部分、ここにつきましては、長野県建設事務所の方で交通安全事業という形で歩道を設置する工事に向けて今検討を始めしております。実際に担当する、飯田建設事務所の関連事業課で参っておりますので、その辺について課長の方から口頭ですがお話しさせていただきます。

長野県 こんばんは。渡場の交差点につきまして、協議会さんの方から子どもたちの安全を確保するために歩道の設置をお願いしたいということで承りましたので、関連事業課の方で今年度測量設計をさせていただきました。基本的に、東側に1.5mの歩道を、カーブの所ですね。お話しを伺うと渡場の交差点から最初の大きなカーブの所まで歩かれる小学生がいらっしゃるということで、そこまでの歩道の計画をさせていただきまして、一応設計までできまして、この後地権者さんへの計画の説明をさせていただきたいと思います。合わせまして、ちょうどその歩道を付ける反対側のところが大鹿側からいきますと変則的になっておりまして、そこへ向かって車を運転していくと右へハンドルを切って、すぐ左へハンドルを切るような危険な状態のところがあります。交差点の拡幅になっている、右折レーンに入っていく手前のところですね。あそこが急激に右から左にハンドルを切るような形になっているのでそこも合わせて、歩道とは別に安全対策ということでその改良も計画させていただいています。この後の予定としては、今年度用地測量と、そういったところの補償物件、用地取得を行いまして、予算によりますけれどもこちらは県単事業で行っておりますので、一部工事着手ができればというふうに思っております。できる限り一番危険な側から、大鹿側からいきますとハンドルを変な形で切る部分の方を先行できればと思っておりますが、用地の取得状況によっては歩道の方を先行する、この辺の細かいことは今後の地元との協議のなかでお話しさせていただきたいと思っています。平成29年度には歩道の設置と改良工事両方を終わらせたいと思っています。

合わせまして、交差点の振動対策ということでご要望をいただいております

が、県としては今の改良のなかでもともとの改良に対しまして、現道の交通利用量からいきますと、路盤改良の必要性はないというふうに認識しています。これにつきましては、今後の交通量の増加等がございますのでJRさんと今後協議してどのような対策をしていくのか、しないのかということを協議していくたいと思っています。

副会長 今まで説明のあった部分で質問をお受けしたいと思いますが、全部一緒だとわっとなりますので、質問を最初トンネル、そして道路拡幅、そして半の沢、そして渡場の交差点ということで4つに分けまして、質問をお受けしながらそれぞれ関係のところで回答をいただきたいと思いますので、最初にトンネルの関係について、質問をお受けしたいと思います。

委員 いいトンネルができるということで大変喜ばしく思っています。JRさんの方で設計されているということなんですが、この前も四国地方でトンネルの事故があったと思うんですけれども、それをもとに質問と、将来県の方でどう思っているのかの2点あります。

トンネルの規格はどんな規格で、1200mありますので歩道がついているのかいないのか、車が事故したときに対応できる規格は1種なのか2種なのか3種なのかっていうそういう規格があるはずなんで、消化器があるとか警報があるとか、色々そういうものが今後は必要ですよと今マスコミが言っているので、どういう設計をされているのかなというのが一つ。

それからもう一つは、県さんの方に聞きたいんですけど工事をするにあたって、使用するのは本来JRさんが使うという話をされていたので、私中川村の住人ですので、工事ができた時点で中川村へ「はい」って渡されれば維持管理は中川村がすることになると思うんですが、県道なのでずっと県でしてくれるのか。よくあるのは、市町村に渡されてというのがよくあるパターンですのでそこら辺どうされるのか。

JR トンネルの中の歩道という話がありましたけれども、滝沢トンネルの中にも歩道はないんですよね。ただ、歩道に相当する監査廊と呼ばれるスペースがあってですね、それは滝沢トンネルとほとんど同じ断面ですのでそれは設けるという形になります。それから、防災のお話しがありましたけれども、今日ちょっと細かい資料を持ってきませんでしたが、実はトンネルの延長によって求められる防災設備のランクが変わるというのがありますて、その境目が1000mを超えるか超えないかというところに一つその境目があるらしいんです。ですので、四徳トンネル1200mありますので、西下トンネルよりは少し防災

の関係の設備が余分についているというふうにはなっているんですけども、例えば消化器ですとか非常用の通報装置ですとかそういうものは今付けるということで設計は進めています。

長野県 県の方へもご質問いただいています。まずトンネルそのものはですね、当初から県道になるということを前提に進めております。工事ができた後は、当然まずはリニアの工事用車両を通すということが当初の目的でありますので、工事用車両が通るとは思いますけれども、一般車両も通しながら要は県道として共用を開始するということでございます。ですので、あくまでも管理は県の方でトンネルについてはさせていただくということです。ただし旧道になる、いわゆる今の県道、トンネル区間ですね。そこをどうするかというのは、2つ一緒に県が同時に管理していくというのは正直なかなか厳しい部分がございます。ここにつきましては、今までの他事例もそうなんですけれども、元々の道だったところについては、関係する市町村さんとご協議をさせていただいて条件が整えば市町村さんの方に管理をお願いするという事例がございます。そういうことはこれからまたご相談をしてまいりたいと思っていますが、そこについてはまだ何も決まっておりません。

委員 今のお話とすると、トンネルの開いた時点で工事用車両も一般車両も通行するというお話だったと思うんですけども、そうすると結局2本の路線が生きたまましばらくの間はということですかね。旧道をというか、現県道をまるっきり車が通らないということはないと思うんですけども、その交差点となる部分その辺はどうなるのか、どっちが優先道路とかどういうふうにお考えですか。

J R それはJRでは全然考えてないです。先ほど県で話のあった旧道はどうするのかといった話ですから、県の方と協議をしていくことと思っています。JRとして全くそこは考えていないです。まずはトンネルを2本作らせていただくということです。

長野県 基本的にはですね、バイパス工事としてこのトンネルを開けますので、当然道路の構造上、新しい道の方が真っ直ぐで通りやすい道になります。ですので、そちらの方が優先されます。交差点については今後公安委員会と協議をするなかでどういう交差点を作っていくかという話になりますけれども、基本的にはやはり、新しく開く方が優先道路になります。

副会長 今資料を提示していただきましたが、よりトンネル部分の細かい金額等が出ておりますので県の方で説明をお願いします。

長野県 村さんの方からお配りいただいた資料は、県の2月議会にご承認をいただくためにお諮りする際に県庁の道路建設課というところで作成して、委員会に提出した資料でございます。これにつきましては、基本オープンになっている委員会ですのでこの資料自体基本的には公表しているものに準じるものということと、当初からお配りすればよかったのですが、気が利かず申し訳ございません。

まず、標題をみていただきますと、「主要地方道松川インターラー大鹿線」これが正式な路線の名前ですけれども、その道路改築工事、渡場から滝沢間という箇所名ですけれども、その委託契約の締結についてです。この委託契約というのは長野県とJRさんとの間での委託契約でございます。それを締結してよいでしょうかという資料でございます。

概要としましては、工事名は「国庫補助 防災・安全交付金道路改築工事」ということで要は国の補助金を受けて対応していきたいと考えている部分です。それから、工事内容については「道路トンネル工」といたしまして、総延長が2.1km、幅員が全体で7m、車道部分ですと6m、そういう幅員を予定しています。そして内訳としましては、西下トンネル、これはまだ仮称でございますがこれが延長0.9km、それから四徳渡トンネル、これも仮称でございますが延長1.2km、契約金額は県の方で負担をする金額ということでみていただければと思いますけれども、25億円超という形でございます。工期につきましては、議会の議決をいただいた日、これが3月14日でございますけれども、3月14日から平成31年3月25日までということで予定をしているものでございます。事業内容はこの委託契約を結ぶ目的のようなものを書かせていただいています。全体事業費につきましては、記載の金額を予定しております、県の負担も括弧書きにあるような状況であります。その辺は今後JRさんがこれから発注されるにあたって詳細な金額をお示ししますと発注にあたりまして支障となることから「約」ということで記載をさせていただいている。

これを議会にお示しして説明をし、最終的に承認をいただいたというものでございます。

副会長 ありがとうございました。トンネルの内容について細かく理解をしていただけたと思います。トンネルの関係についてなにかご質問がございますか。

よろしいですか、では続いて道路拡幅についてなにかありますか。

委員 2つほどお願いしたいんですが、1つは西下トンネルの下の部分ですね、谷川へ道路を広げるというなかで、一つはL型の擁壁を建てその下へ人工岩盤ですか、それをコンクリートで固めてその上へL型の擁壁を建てる。もう一つは、多数アンカーですかね、地山の方にアンカーを打ってそれで壁を立ち上げていくというそういう施工方法だと思うんですが、L型の擁壁の場合には掘削の影響がですね、堅い岩盤だったらいいんですが現道が飛んでいっちゃうと思うんですよね。そうするとその間通行止め、全止めになっちゃうんですよ。そうすると西下トンネルの下から村道、桑原経由で迂回してもらうということになるんですけども、そこら辺、工事用車両ですかね通常の大鹿村の方から下ってくるダンプそこら辺のことは一定程度配慮しておられるかどうか。私個人的にはですね、違った工法があるんじゃないかと、そこら辺の比較検討をしたかどうかということを聞きたいです。

それと、村道の桑原へ上っていく道ですけれども、トンネルの坑口と道路との離隔についてどれくらい離れているのか教えてください。それと施工上安全かどうか。そこを教えてください。

J R それではまずこちらから答えさせていただきます。今すごく厳しいといいますか詳しいご指摘をいただきましたが、L型の構造物を設置するときに今の地盤ですか道路が緩んだり傷んだりするんじゃないかということはまさにご指摘のとおりで、当然どの区間でどの構造物を採用するかということは、うちの方で設計やっておりますので、うちの設計会社の方で作ってきた案を長野県さんに確認をいただいた上で、ここの地盤とかこの高さだ高低差だったらこれでいいだろうというご確認はいただきますので、JR東海が設計したものが何の確認もなくそのままやっちゃうよということではなくて、道路管理者である長野県さんの方にしっかりと確認をいただいて、施工にあたっては長野県さんの方で発注されてあとは請け負った業者さんがやることになりますけれども、施工についてもちろん十分に留意をして取組んでいくという形になります。

それからもう一つは、新しい西下トンネルがですね四徳大橋の方へ抜けていくんですが、桑原の方へ行く中川村の村道と交差します。ちょっと正確な数字は持っておりませんけれども、10m程度の離隔はあります。例えばこここのトンネルを掘削するときにですね、何かしら現道の保護が必要なのか、場合によっては通行止めにしてやるのかは、請負業者が決まってから相談と、あと中川村さんとの相談の上で決めさせていただきたいと思います。

長野県 今JRさんの方から説明がありましたけれども、県としましては何らかの形で1車線は確保したいと思っています。壁については、多数アンカーではなく

て、岩盤に杭を打ち込みまして、コンクリートパネル版を立ち上げ、H鋼を打ち込んだ形でパネル版をやって、裏側は軽量盛土の発泡ウレタン材料で工期短縮にもなります。今検討しているのは、かなりきつい斜面にどういう形で削孔マシンを入れるかということで、今NETIS(ネティス)にも登録されている最新の斜面の所に強固な単管足場を立ち上げてそこに削孔マシンを、10t弱7~8tまでは耐えられるというものがありますのでそちらの方を検討して、それでL型のときは現道に一部かかってきますので、それは掘るときに地質状況を確認して必要であればH鋼なりを打ち込んで、現道1車線はできる限り確保したいと思っています。ただ、立て込みのときやなんかは一時的に全止めにさせていただくことがあるかと思いますが、できる限り終日の通行止めはしたくないと考えております。

委員 通行止めになる場合というのはサブルートはどのように考えているのか。

長野県 どういう形で通行止めになるのか、はつきり言ってまだJRさんから細かい図面が全て来ているわけではないので、現況道路にどういう支障があるのか把握できておりません。当然、大きなものがダンプが通っていますので、その辺の迂回となりますと、一部現道を行っていただく場合もあるかと思いますが、説明しましたとおり、できる限り全止め期間をものすごく短くしたい、ただ当然仕事をしているときは信号機処理による片側交互通行というのを想定していただきたいと思います。全止めを極力減らす方向、それに合わせては基本的に松川インターラー大鹿線しかルート的にはないのかなと。乗用車程度はできる限り片車線は確保したいです。

委員 それが、公共事業環境配慮書に示されている2020年までに一応全部終わらせるということですね。

長野県 そうですね、今言いましたように5工区ありますと、具体的になっているのは、西下トンネルの下の5番目の工区になります。こちらの方はたぶん一番時間のかかるというか一番施工条件が悪い箇所になりますので、できれば新年度の早いうちに工事出しまして、1年強くらいはかかると思います。工期はできる限り短縮したいと思っていますが、見ていただければ分かるように簡単な工事ではございませんので、距離は短いんですけど発注したから2ヶ月、3ヶ月でできますよという工事ではないということはご承知おきいただきたいと思います。できる限り短縮は目指します。お金がかかってでも工法を検討するなかで、短期にできる工法を検討したいと思っています。

- 委員 頑丈なやつを作っていただくのが一番だと思いますけど。
- 長野県 それは、当然。できあがった後も県の方でずっと管理していきますので、すぐ崩れてしまうようなものは想定しておりません。
- 委員 今年から始めて、2020年までにはどつかしらが信号機になっているとか、片側通行になっている、そういう理解でよろしいですか。
- 長野県 そうですね、工事やっている期間は危ないのでできる限り谷川を走っていただきたくないので、基本的には信号機処理になると思います。
- 委員 大鹿の方や、自分もよくあっちの方に仕事に行くのでよく使うんですけども、重要になってくるのはそこら辺だと思うので。まあご存知だと思いますけれども。
- 長野県 生活に支障ができる限りないように検討したいと思っています。
- 委員 工期と発生土のピーク時の関係についてなんですが、2020年にこの道路の工事が終わってから、南アルプストンネルの残土の運搬が始まるという理解でいいですか。それとも途中から運搬車両が増えてくるんでしょうか。
- J R 今の考え方は、先ほどご説明した2本のトンネルとですね、それから今回予定しております拡幅が大きく5箇所ありますけれども、それが整備されてから発生土を運び出すという話ですね。具体的にいつからかっていうのは、先ほど県の方からもご説明がありましたけれども、28年度から32年度ということで事業年度をとっていただいているけれども、短くなれば31年度ということになるかもしれませんし、いずれにしろできてから運ぶというのが考え方ですね。
- 委員 それまでは、掘らないか大鹿に貯めておくということですか
- J R そうですね。
- 長野県 ちょっとお断りしておきますけれども、先ほど報告事項のなかで村さんの方からお話しのあった環境配慮推進要綱に基づく配慮書に意見があつたら出してくださいとおっしゃっていたこの資料なんんですけど、これはあくまでもトンネ

ルに対してのものなんです。2本のトンネルに対して県でこういうことに配慮しながら工事を進めていくように、まあ最終的にはJRさんにお願いしていくことになるんですけれども、それをまとめたものです。あくまでも、トンネルに関する資料になっております。現道の拡幅については、まだこれから、同じようなこういうものをですね、また設計が固まり次第、県でしっかりやるということがたまり次第、県の方から再度こういったものの今度は現道拡幅バージョンを改めて出させていただくと、その辺をお間違えのないようにお願いしたいと思います。

委員 そうするとまた工期は延びるということですかね。全部終わるのが2020年までですか、それとももっと先になるということですか。

長野県 基本的には、拡幅も含めて工期は本線からの残土処理を目的に改良していますので、そちらの方に遅れがないように2020年までには、1年でも早く我々はこの5箇所の改良を進めていくということです。

幹事 先日JRさんの方からお聞きしたんですけども、この松川インターダ大鹿線でかなりネックになってくる部分は、トンネルを開けたり拡幅改良をしたりということで、よくなりスムーズな運行を確保できるようになると思うんですけども、心配されるのが1箇所、四徳大橋。これが、現在大型がすれ違いできない状況があります。そんななかで先日お伺いしたなかでは、拡幅の可能性について、JRさんの方で検討された経過があるということですので、そこら辺の報告をしていただけたらと思いますがいかがでしょうか。

JR 四徳大橋の拡幅ができるかできないかということで、まず本当に拡幅というと橋を架け替えるしかないんですけど、それはさすがに無理だろうということで、実はアイデアとして一つ出てきたのは、橋の欄干を外側へ付けることによって拡幅ができないかという話が出てきました。ただ、欄干を外側へ付け替えるときにですね、欄干を支えるものが必要になりますので、ブラケットという部材なんですが、この上に欄干を乗せるという形で拡幅ができないかというアイデアがありまして、弊社の方で長野県さんと協力して検討しました。そのときにですね、地震時にもつかもたないかという計算をしたらアウトだった、という結論がでましたので、これはちょっとできないということです。

副会長 ありがとうございました、他はよろしいですか。では続いて、半の沢の埋め立てについていかがですか。

委員 これから半の沢の残土の受け入れについて、設計に入るということなんですが、村長の考え方は県道の2つのトンネルの残土しか受入れないという考え方があるんですが、目論見としてこれから設計に入るので残土がどのくらい出るか分からぬと思うんですが、今の目論見として半の沢が半分埋まるのか、80%埋まるのか、あるいは橋の高さまで埋まるのか、どちら辺まで想定しているのか分かつたら教えてください。

J R 正直申し上げると、容量はちゃんと測量をやってみないと分からないんですけども、おそらく県道のトンネル2本分は入るんじゃないかなと。

委員 橋の高さまでいきますか。

J R そこまでは分からぬです、盛り方にもよりますし。

委員 それで、中川村だけじゃなくて大鹿村にも色々発想があると思うんですけども、大鹿村の発想は松川インター大鹿線をいかに拡幅するかという発想があると思うんですよね。それで、今の県道の部分だけで半の沢の橋まで埋め立てられないということであれば、半の沢の拡幅も難しいことになると思うんですよね。そこら辺で大鹿村の対策協議会を含めて、どういう意見が出ているのかということを含めて話ができたらお願いしたいんですが。

J R 私どものいただいている話はですね、県道のトンネル2本を掘った土はここへ入れるのが近くていいんじやないかということでお話をいただきました。本当にやれるのかどうかということを今後検討していくんですけども、例えば道路の高さまで盛って、橋に代わる道路を作るのかとかその辺の話は、なかなか私どもだけで決められる話ではありませんので。あと、繰り返しになりますけども、ここにどれだけの土が入ってどう盛れば新しい道路ができるのかとか、本当にちゃんと設計してみないと分からないお話をだだと思いますので、その辺の話をどうやって進めていくかは長野県さんとご相談をしてということになるのかなと思いますけども。

J R 現時点ではJ Rとしては、発生土の置場としては候補地としていただいておりますけども、ここを道路にするということはないです。県の方からもまだ詳しく聞いていないですから。一方、大鹿村の方からは、半の沢の橋梁自体を拡幅というか拡幅できなければ架け替えできないかという話はいただきましたが、

それは難しいといいますか、私どもが計画しているダンプの量を通すにはそのままでもいけるということで、半の沢を架け替えるということはJRとしては考えていませんというお話しをしております。

副会長 県の方では、大鹿村の話がありましたけれども、橋拡幅もしくは橋拡幅ができなければ埋め立てをある一定の高さまでして2車線走行ができるような対応をしてもらえないかという要望が出ていると思いますが県の方ではどうですか。

長野県 大鹿村の対策委員会の場を通してそういうお話はいたしております。もともと半の沢の橋がとにかく狭いし、その前後の道路の線形からしても地元からいえばあそこはとにかく詰まるという風におっしゃっております。それに対してJRさんはシミュレーション上、絶対詰まらないわけではないんだけれども、当然詰まることはあったとしても誘導の仕方でそれはスムーズに流すことができるというご判断のなかで、そこについては改良は予定していない、JRさんとしては改良される予定はないと。じゃあ、県の方で橋の架け替えは考えられないかというお話をいただきましたが、その橋の架け替えについては当面県では予定をしていないという話をさせていただいています。もちろん、現道の橋の老朽化に伴っての補強とかそういうのは当然長寿命化という言葉もありますけれども、そういった対応はしておりますけれども、そもそもの架け替えということは今は予定をしておりません。であれば半の沢を埋めて、それもすぐ近くのトンネルを2本も掘るんだから、それをうまく使って埋められれば、埋めたことによって橋の高さまで上げられれば、そこにまた新たな道路ができるでしょうと。その道をうまく使って工事用車両の通行も含めて、何かやりくりができるのかというのが大鹿村さんのご要望です。それに対して県はですね、確かにトンネルの掘削土をどこへ持っていくかということを考えたときにですね、やはり渡場の交差点を通ることを考えますとできるだけそれを軽減しなければいけないと、中川村さんのご要望も当然踏まえるなかで、その半の沢に埋められればですね、それはそれで当然良い話ではあります。ただ、それが最終的に道路と、いわゆる県道として県が管理ということを前提でなければ了解しませんよというのがまた中川村さんのご要望もあります。そういうことで県道として埋め土をして、そもそも県道として築造ができるのかどうか、もっというとそこに埋めて安全なのかどうかその検証をしていかなくてはならないということでございますので、今の段階では道路としてやりますということは県として申し上げられません。ですので、まずは測量から始まって地質調査、そして設計へとつなげていく話のなかで、まずは安全性の確保ができるのかどうかの検証を進めていった上で、県道としてあとは盛れるのかどうか

それは今度工事の工程上の話もありますし、今おっしゃったようにそもそもトンネル2本だけで埋まるのかということもまだ確定ではございませんので、その辺も平行しながらこれから検討を進めていきたいという状況でございます。

委員 まだ埋めることが可能かどうかが分からぬことなので、埋めることができ可能であればまた要望をしたいと思います。

委員 埋めることが可能かどうかというところなんですが、今おっしゃったことと重複するかもしれません、中川村の対策協議会のなかでも土木工事としての安全性というところと、今まで村長もおっしゃってきていましたけれども南アルプストンネルから発生する土を入れることの安全性というところは今まで懸念として出されているので、しっかりそこをクリアした上で検討をお願いします。

副会長 今までもくどく村長の方から話をされておりりますので、その点は十分考えていただいておると思います。

幹事 半の沢につきましては、ちょうど写真がありますけれども橋の下に道形があります。これは橋の向こう側のたもとからずっと回ってきて下りてきているんですけれども、これが国交省のダム統合管理事務所が小渋にありますけれども、あれがダムの管理道路としても使われているわけなんです。ですので、あそこに埋めることによって下へ下りられなくなつても困るということがあります。ですので、必ず埋めるにしろ下へ下りられるような配慮はしていただくことが必要と考えております。それと、なんでもかんでも橋の所まで高く上げるのか、もう一つの考え方としては北の方から安定勾配で徐々にきりながら、片方は1車線分は少し曲がっても、場合によつてはとにかくあの橋が現在でも大型同士は行き違いができませんのでね。考える上ではそういったことも、例えばなんでもかんでも今の橋の道がそのまんま2車線になるつていうことばかりではなくて、片方はここを通る、片方はもう少し北側の方を少し曲がるけれども安全に両者が交互交通できるというようなそういう配慮も考えていただくと大鹿村のみなさんの念願というか、大鹿村のみなさんにとって毎日の生活路線でありますので、そんな意味では大鹿村のみなさんの希望を叶えるような形でうまい絵がかけるといいのかなというような気がしております。

委員 写真を見ますとアーチの奥にですね川だと思うんですが、あそこから埋め始めたとして、そのアーチの要するに母体側のですね奥の方の構台といいますか

その部分は土が盛れないと思うんですよ。あそこがコントロールポイントになってそこから下へ下がってくるとなから落ち着いてくるのかなと思っています。そこをはずれてからまた盛り上げてくると、たぶん40mから50mで今の半の沢の橋から奥へ道が上がってくるという感じになれば、ちょっと大回りになりますけれども今総務課長が言われたような話で道形ができるんじゃないかという風に思いますので、そこら辺も考慮していただければとJRさんにお願いしたいと思います。

副会長 そういう意見も出ましたので、まずは工事用道路で考えていただいて、あと県の方で具体的にうまく県道へ引き上げができるかどうかについて、おそらく工事期間中については2車線で大鹿村のみなさんが使われる道路をあまり極端に不便にならないようにということで要望も出ておると思いますのでよろしくお願いします。

その他にありますか。なければ、次に渡場の交差点についてなにかご意見があればお出しください。

委員 渡場地区総代です。よろしくお願いします。

本工事においては交通量についてお聞きしたんですけども、道路改良についてはだいたいピーク時には何台くらいの工事用車両、ダンプとかトラックが渡場の交差点を通るとお考えでしょうか。

JR まだそこまでは算出できていません。一番動くのは2本のトンネルから出てきた土をですね、運ぶダンプがですね工事用車両の大半を占めると思います。ピークのときには。それをどこに持つて行くか、例えば半の沢を持って行ければ渡場まで行くことはありませんし、ただ朝はまずどっかから来なければいけませんから何台くらいのダンプで回すのかということになってくると思います。1台のダンプが例えばこのトンネルの現場と、半の沢を何往復するのかということではなくて、全体で何台のダンプが動いて毎朝中川村の渡場を通って何台入り込むのか、あるいは夕方何台出ていくんだということがまだそこまで見切れていないので、すみません今日の時点ではお答えできませんが工事の計画を詰めてですね、その段階でお話ししたいと思います。

委員 そうするとやっぱり、いずれにしても渡場の交差点はですね、一番我々の生活の基盤になりますから、地元の人たちの毎日の生活に、危険だとか不便なようだとなかなか私たちの生活にとって困ることなんで、そこら辺の調整といいますか例えばですね、散水車を定期的にですとか細かいような打ち合わせとい

うかすり合わせというか、そういう機会を持つていただくことは可能なんでしょうか。

J R それはもちろんやらせていただきます。最終的にはといいますか工事に入る前には、工事説明会というところで今出たようなことはお話しさせていただくんですけども、実際その工事説明会でこうやりますといつてもなかなか地元の方もそれでいいのか、受入れられるのかどうかということがあるかと思いますので、事前にですね打ち合わせを行いながら工事用車両の運行に関わるルールづくりというか、何時から何時まで通りますよとか、一日何台くらい通りますよとか、朝の時間帯はここは通りませんとか、あるいは安全対策はどうするのかとか、散水なんかは環境対策になってきますのほこりが舞わないようなどんなことをするかということは事前にご相談をさせていただきながら進めて最終的には工事説明会の方でみなさま方に周知してご理解をいただくように考えています。

委員 2点お聞きをしたいんですが、さっき長野県さんのお話のなかでハンドル操作が右へ切ってそのあと左に切ってというようなお話しがありました、もう一回その辺を分かりやすくお聞きしたいのが1つ。それから、さっき振動対策という話がありましたが、それは今の状態のなかで大丈夫という話がありましたね。それで、数年前だったと思いますが、夏場になると今のダンプの量だけで信号の交差点の路面がすごく輪道ができる、ダンプのタイヤのあとっていうのか。それができて、私飯田の建設事務所の管理課の方へ連絡したことがあつたんだけれども、非常に小さい車だとバイクだとが危険な状況であった。その問題と振動対策が今の路盤で大丈夫なんだというのと、関連性がないのか我々素人では分からぬのでその辺をお聞きしたいんですけれども。

長野県 まず1点目のハンドル操作のところですけれども、一度交差点改良をやったときにフェンスが張つてあると思うんですけども、あそこのところ大鹿村から行くとちょうど右にハンドルを切って飯田の方へ左折レーンの方に戻そうとするとハンドルを変な形で切つすぐ戻すという状況です。見ていただくと明らかに道が真っ直ぐではない形なんです。あれを改善したいということなんです。それをやることによって、基本的にはハンドルを切らずに左折レーンにすうっと入っていく、今たぶん左折レーンに入していくために右へ切つて左へ戻して左折レーンへ入っていく感じだと思います。

委員 はい、分かりました。そのカーブのところに真っ直ぐ大鹿村の方から来ると、

細い道だけど住宅の方に向かって入る道がある。あそこに集会所があるんだけど、逆の方から信号の方から行くとそこで右へ曲がりたくても大鹿村の方から来る車で非常に視界が悪くなっています。もし、そのところを改良するのであればそこも視野に入れてご検討いただきたい。

長野県 まだ、この計画地元の方へ協議していませんので、また地元に対して説明会を開きますので、そのときにまた言つていただければと思います。

それから路面の、路盤の関係でございますが、舗装が私が最近見た限りではタイヤのわだち堀れにはなっていないのかなと思いますけど、当然夏場はやはり大型が通ると柔らかくなりますんでそういうことが起こります。それはまた調査させていただきまして、走行性が悪いようであれば表層をカイシツというアスファルトがありまして、そういう風になりづらいアスファルト等で対応することは可能かと思います。それから振動の話は聞いているんですが、実際のところですね、もともと改良やるにあたってかなりの路盤厚を確保してやっています。その改善になるのかは分からぬ状況がありますし、たぶんもともとあそこが河原であったところがあるんで、もともともっている地盤というのがあると思うんですね。振動を伝える伝えないは地盤に影響されるところがありますので、それはまた検討とみなさんとの協議をさせていただくなかで、ＪＲさんとも協議をして対策をする必要があるのかどうかというところを含めた形でまたご回答させていただけたらと思います。路面に関しては今言う形で現地を見せていただいて、舗装だけであればこちらの方の今回の改良に何とかして予算取りしていくかと思います。

委員 3年ほど前に、あそこ舗装し直してくれたんですよ。

長野県 たぶんそれをやっているので、今はあまり悪い状況になっていないと思うんですよね。その段階で、カイシツ材のアスファルトで対応されていると思いますので、そうするうねったような状況にはすぐにはならないと思うんですね。

委員 今話がありましたけれども、あそこはですねやはりどうしてもダンプが信号機で止まったりすると、停止のときまた発進のときに地面に力を伝えてどうしても振動がある。それでＪＲさんの方で大気室の測定はしたんですけども、これからは振動ですとか騒音ですかそこら辺もぜひ観測していただきたいんです。事前、事後ということで今の通常の工事にかかる前に、測定していただきたいと。それで、工事に入ったときにこんな状況になると、因果関係はどう

なのかと。それからでも遅くないので、地盤が揺れて振動に耐えられないんだったら地盤をそっくり変えてもらうと。これは原因者の施工でやると。工事に使う道路でしたらいつでも下から直すことが可能ですのでやっていただきたい。それからダンプの量が増えてわだち堀りができたら県の方でやるんじやなくて、工事用の道路で使っているＪＲさんの方で舗装を打ちかえる。これは、10年なら10年の工事をやる間に2回やるか3回やるか分からないですけれども、状況を見ていてそれは、施工者の責任でやっていただくと。それくらいの気持ちを持ってＪＲさんにはやっていただきたいと私は思います。

ＪＲ　ここはリニアの工事で使うダンプで舗装が傷みましたとなれば、補修はしなければいけないんですけども、どんなやり方しているのかというのは話し合いながらやっていこうと思いますけど、工事に起因してということであればちゃんとやらせていただきます。

副会長　この路盤強化については、ずっと5年くらい前から知事の要望にも出して言ったりしているので、県の方で問題ないからやらんということではなくて、問題があるから言っておるという風に受け止めていただいて、前向きに具体的な検討をしていただきたいと思いますのでよろしくお願ひします。

その他何かありますか、全体を通じてでもなにかあれば。

委員　全体的なことなんですけれども、今、ＪＲさん頼むよということをおっしゃってたんですけれども、そもそもＪＲ東海さんは民間の会社で利益を追求している会社ですよね。金のかかる工事はしたくない、いろいろな工事はしたくないというのが本音だと思うんですよ。一つは、この工事が済めば莫大な利益がＪＲ東海さんは生むわけですよ。そのためには我々は協力しているようなもので、県の方たちもなあなあとかじやなくて、もっと強い意志でＪＲさんに要望するものはすると。四徳大橋の件ももうちょっと、半の沢のことでもうちょっと強くきちんとやってもらった方がいいのかなという風に思います。それから私たちもそんなにこの道使うわけでもなく、何年にいっぺんかな、孫と一緒に大鹿に釣りに行こうかなと使う道ですけれどもやっぱり安全なものを作っていただきたいということです。あと、この工事に対して、いろんな方が入ってくると思います。そのなかで治安の問題とかそういうのが発生してくると思うんです。特にＰＴＡの方たちとか心配な面があるかと思いますので、まあこの地区は昔は小渋のダムを造った経験もあるかと思いますのでそのようなことが心配なことがありますので、その面もしっかりＪＲさんに要望していっていただきたいなと。私たちも初めてであと1年経てば任期も終わってしまいますので、

いろいろも無関心になってしまうのも確かだと思います。頼りになるのはやっぱり議会議員さんであり村の職員の方、あと県の方々ということになるかと思いますので、その点は要望してお願いしていきたいと思っておりますのでよろしくお願ひします。

委員 地区にキャンプ場が3つあるんですけども、四徳大橋の手前からずっと入り込む形でキャンプ場のお客さんが通る、あの松川インターからの案内が分かりやすいのでほとんど松川インターからほとんどこの小渋線を通って四徳大橋のところから入り込んで桑原キャンプ場とさらにその奥の四徳キャンプ場それからキャンパーズビレッジにもこの道を使って入られる方がいらっしゃるので、私たちとして一番気に入っているのは、夏場にほとんど毎日、土日関係なくキャンプ場のお客さんがこの道を通って入ってくるので、工事の日程がどこでどうなるというのは非常に気になっております。たぶん、この期間中は売上が減るんじゃないかなと危惧しております。そういう点を配慮していただければなと思いますけど、配慮書に「自然とのふれあい」のところが「特になし」と書いてあるが、自然とのふれあいっていうのがどういうものを言うのか分かりませんが。それから、28年度はまだこれから道路説明会ということであれば、まだこの夏の影響はないと考えて良いですか。

J R 28年度の夏はまだ工期が、トンネルの工事はまだですね。みなさま方にこんな工事をりますよという説明会をやるような感じですね。

委員 この長い工事期間で、道案内が難しい村の状況ですので、かなり夏場とかはキャンプ場へ訪れる方の通り道としては非常に利用頻度の高い道ですのでその辺をご配慮いただけたらなと思います。

副会長 桑原地区の説明会のときにも内容を聞いていただいておりますので、どんな方法がいいかということも検討していただいておるようすでよろしくお願ひしたいと思います。

他にありますか、よろしいですか。なければ今後の対応ということありますので、J Rさんには大変ありがとうございました。

J R 東海 退席

今後の対応

副会長 それでは今後の対応ということですが、先ほどお配りした資料をみていただきますと内容も分かっていただけますとおり、県とJRさんで具体的な話をしても約60億円というような費用を投じて、トンネルを含めて改修をしていただけるというような配慮をいただいておるわけで、そういう点では今回のなかで大鹿村の交通の便が良くなるということですけれど、こういったことも県会の方できちっと確認して決めていただいたということでこれに対しては、理解をいただきたいと思います。

幹事 まず1点は、先ほども申し上げたとおり県の公共事業等環境配慮推進要綱に基づく公共事業配慮書案に対する見についてということで、一応村長に意見を求められておりますけれども、みなさんの方からぜひこんなところがというものがございましたらお出しeidいただきまして、村の方で検討させていただいて村の回答の参考にさせていただきたいと思います。

副会長 今晚、これだけのものをすぐぱっと見て意見をといつても出てこないかと思いますが、何かこれだけはといった意見がありましたら出していただきたいと思います。

幹事 今日いきなりですのでまた後ほどということになれば、住民税務課の方へお願いしたいと思います。

副会長 もしそういうことであれば期日だけ。

幹事 それでは30日までにお願いをしたいと思います。

副会長 それではなにかありましたら、30日までに住民税務課の方へ意見を出していただきたいと思います。

今後の対応については以上でいいですか。

幹事 はい、今日も資料見ていただいたとおり、トンネルについては概ね断面も示していただきまして、おおよそ見当がつくんですけども、5箇所ある改良区間が、西下トンネルのすぐ側については標準断面というと横断というか示されていますけれども、他の部分がまだ明確でないということがございます。そんななかでは、これは大鹿村さんと一緒に中川村でもかねてからずっと県の方へも要望をしてきた道路改良でもあります。確かに、中川村の住民のみなさんが使うのは比較的少ないというものの、桑原などのみなさんや、外から中川村へ

訪れる方も使われるというような道でもあります。そんななかでは今後、設計の方、JRさんと県の協議の進み具合でまたより詳細な図面、また実際のどこからどこまでが改良されるのか、そんなものをみせていただきながら地元としての要望等もまた考えていかなければかなと、折角の改良でありますので後に後悔を残さないようなお願いをしていければと思います。

それから、時間の方も押し迫ってまいりましたが、その他の部分にも入りますが、主要地方道松川インター大鹿線の道路改良計画に関する説明会が行われるということで、みなさんのお手元の方へ資料をお配りしてございます。

3月30日19時から文化センター2階の小ホールということで、一般に対する具体的な説明会になると思います。内容的に今日説明いただいた以上のことが出でてくるのかどうか分かりませんけど、折角の機会でありますので委員のみなさんご都合つく方はご出席いただいて、そこで得た情報でまた対策協議会としてどんな対策が必要なのかそんな部分をまた検討する必要があるのかなという感じもしております。そんななかでは、また今後の動きに十分注視して、いろいろな情報をまた県からも提供していただきながら、お願いする部分はお願いしていきたいと思います。

副会長 それでは、長時間にわたり内容の濃い質問等いただきましてありがとうございました。これまで細かい内容が提示されてこういう意見等をお伺いしたことにはあまりなかったので、今までどちらかというと環境問題という部分が多くなったんですけども、具体的な進み方が出てきておりますので、今後より以上の細かい点が分かってくると思いますけど、そんな点でまたご出席の方のご理解をいただきたいと思います。

県の河原課長さんそれから二村課長さんには長時間にわたり大変ありがとうございました。今日もいろいろ県の方へも要望が出ておりましたけれども、そんな点もまたJRさんと協議をしていただきながらよろしくお願ひしたいと思います。

それではどうもお疲れ様でした。

閉会