

第11回中川村リニア中央新幹線対策協議会開催



期 日 平成29年3月30日(木) 午後7時～8時50分

場 所 中川村基幹集落センター集会室

出席者 委員14人(欠席者4人) JR東海2人 トンネル工事JV6人

長野県3人 幹事・事務局10人

1 開会

2 会長あいさつ

会長 みなさんこんばんは。3月30日という年度末ほんとにぎりぎり、12月で言えば仕事納め式みたいなその日の夜にお集まりいただきまして本当にありがとうございます。4月人事異動の季節という事で、異動ということを控えられておられる方もいらっしゃるかと思います。そしてまた、この会を開いてからちょうど2年と少しが過ぎたということで任期としても一旦ここでもう一回更新と言うようなことになりますので、後程、辞令交付をさせて頂きたいと考えております。2年過ぎて、松川インターラインの改良工事の方もトンネルの掘削の

方も始まっておりますし、具体的にですね、いろんな事が動き出してきているなというふうに思います。一番心配されておったズリの搬出については、松川インター大鹿線のところが終わってからというような状況であります。いろいろと現状について全員で情報を共有して、説明を受けて、また疑問点を説明頂き、住民の皆さん方からいろんな心配とか寄せられているかと思いますので、その辺りも共有をしながら今日ここで答えて頂ける分については教えて頂きたいなと思っています。またいろいろそれ以上のもっと大きなことでもですね、委員の皆さん方からご提案を頂いて、2年で新しい期に入ったという事でございますので、これから進め方についても提言いただければありがたいなと思います。そんなことで、今日は充実した意義ある会にしたいと思いますので、よろしくご協力のほど、よろしくお願ひ申し上げます。

3 委員の委嘱

幹事 それでは今、会長から話がありましたように、委員の委嘱を行いたいと思います。設置要綱の第4条により2年の任期となっています。一番最初の協議会は平成27年2月に第一回目を開きまして、それ以降ちょうど2年ちょっと経ったところでございます。改めて委員の皆さんに委嘱状をお渡しして、引き続き2年間よろしくお願ひしたいと思います。

また、それぞれ組織を代表して選出を頂いている皆さんにつきましては、当然、役員交代等もございますので、その場合には新しい方に引き継いで頂いて、新しい方は2年間の中の残任期間ということです。

議会の皆さんにつきましては、今まで2年間は6名の議員の皆さんで構成されておりましたけれども、議員の皆さんとの話し合いの中で、新たな任命の中で4名にということで、委員になっていただくという話ですので、新たな委嘱については4名ということでございます。

委嘱状の交付

4 副会長の選出

協議会副会長に大原孝芳（村議会副議長）が選出された。

副会長 今、副会長ということで選任頂きまして、微力ではございますが、過去にやってきた、今回11回でありますので、今までの過程も踏まえ、これから本格的に工事が始まってまいります。みなさんと共に、住民の安全安心を守るためにみなさんと一緒に協議をしてまいりたいと思います。よろしくお願ひします。

5 報告事項

(1) 主要地方道松川インター大鹿線新設トンネル工事発破測定立ち会いについて

幹事　　主要地方道松川インター大鹿線新設トンネル、仮称の西下トンネルと仮称の四徳渡トンネルの工事が始まりまして、発破の作業をするという事でその発破の測定の立ち会いをしてまいりました。測定につきましては施工業者様の実施するものについてこちらの方で確認をしてきたという事であります。3回確認をしておりますけれども、一点目が、29年1月30日に桑原地区のお宅に機械等を設置いたしましてそこで、測定をしてきたというものであります。立ち会い者としましては村の方で住民税務課長と生活環境係、また総務課の方で立ち会いを行ってきました。仮称西下トンネルの発破の実施に伴い、騒音と振動の測定に立ち会ったということであります。数値につきましては、騒音につきましては通常44~48dBということで、朝9時ということで生活音等も混じりまして数値が動いておりますが、発破の時につきましては46.1dBということで、一回なった後に反響音がしましてその反響音が46.9dBといった数字がありました。振動については通常時が12~14dBというところでありますが、発破時については18dBということです。2回目ですが、2月2日にやはり同じお宅で実施をしました。立ち会い者については同じであります。この件については仮称四徳渡トンネルの作業用横坑掘削の発破ということで立ち会いを行ってきております。騒音については通常時が58dBで発破時が60dBであります。低周波については、通常時が65~70Hzということでありますが、発破時については79Hzであります。振動については通常時29~30dB、発破時については31Hzというものであります。

平成29年3月28日、最近でありますと、同じお宅で行っております。今回の発破については仮称四徳渡トンネルの横坑の作業用の掘削が終わり、今、防音扉を閉じた状態での発破ということで測定に立ち会っております。騒音については通常が43~46dB、発破時が60dBであります。低周波については通常時55~56Hz、発破時が85Hzといった数字であります。下の方に写真がございますけれども、そのような機器を設置しまして測定を実施しているところであります。当然発破については音等がしている訳でありますとその感じ方等についてはそれぞれ個人差もあるかと思いますので、数字としてはこのような数字を測定したという事で、立ち会いの方をしてきましたので報告をさせていただきます。

幹事　　今、3回の立ち会いについて報告を申し上げましたが、ご質問等はありますか。

委員 発破というのは1日2回ですよね。

幹事 いや、もっとやっていると思います。

委員 2回じゃなくてもっとやっているの？

J V 現在4～5回、

委員 住民のみなさんや私の所で働いてくれている方で、大鹿と中川を行き来している、通勤している方がいるんですけど、その方達から今聞こえている不安として、この間の落盤と言うんですか、落石と言うんですか、どういう状況か分からぬんですけれどあれが発破と関係あるんじゃないかな、もし関係がないならその証拠を見せてくれみたいな意見があるんですけども、それは今日議題として扱われますか、それともここで、質問してよろしいでしょうか。

幹事 道路管理者の県の方で分かればですが、そうでなければちょっと、

長野県 現在調査をしておりまして、その前段ですね、四徳渡トンネルの横坑のすぐ脇が元々ですね、地形的に落石が発生しやすい場所という事で常時そこで騒音振動を観測しております。その時、そこよりさらに遠いところで今回落石があつたんですけど、基本的にその状況を器械を持っていって図っていますが、そんな落石が起きるような騒音振動は発生しておりません。今、うちの方で調査に入っていまして、基本的にですね、もう、今回崩れたところ上の方に結構、木が生えてきていまして、結構、根が岩盤の中に、亀裂が多いところなので、岩盤の中に根が入ってきてちょっとそれが影響してこの春先やはり凍みが抜けてきていてという形で。今、県としましてはその木の伐採と、不安定になっている岩塊を落としまおうということをしておりますので、ちょっと一時的にちょっとまた片側をちょっと狭くさせて頂くことがあるかと思いますが基本的に今回の工事との相関関係は無いというふうに道路管理者としても確認しております。

委員 はい、ありがとうございました。一応、私も山で働いているので春先そういうのが多いのは分かるんですけど、住民の方で、大鹿に毎日通う人、また大鹿から毎日通ってくる方というのは本当に、命に関わる問題だと思っているんですね。なんで、県がもし管理者ならばその調査状況を報告して欲しいし、調査結果も公表して欲しいというのが住民の人たちの声だと思います。そこら辺

の予定はどうでしょうか。

長野県 まだ調査、確定と言う感じで報告がきておりませんので、ちゃんとした報告ができるような段階で役場の方と、載せられればHPの方にそういった情報を載せることでみなさんの不安取り除けると思いますのでそういうふうにしたいと思います。

委員 是非状況も、マスコミも通じてお知らせいただけたらと思います。

長野県 分かりました。

幹事 他にございますか？

委員 今の事に追加で、ちょっとお願ひというかなんですけれども、落石のあった滝沢トンネルの所は、昨年も、あそこ岩盤が緩いんだかすごい大水が出て土砂崩れがありまして大変なところなんですけれども、松川インター大鹿線が通行止めになると、大鹿に行くには岩道、生田回りから降りてすごい道を下りて行かないといけないんですけど、大鹿に行くのに、岩道を通らなきゃいけない。その他に地盤が緩くて土砂があったりとか、それと大鹿在住の方のご兄弟の方が、大鹿に上がって行くときに滝沢トンネルの所、あそこ倒木とともに結構あるので、それが落ちてきて乗っている車の真ん中にちょうど落ちたので車の天井に刺さって、運転手さんと奥さんが命に別状はなかったので助かったんですけど、そのまま役場に刺したまま行ったというんですけれども、本当に倒木とか危ないので、大鹿の方は何かしらトンネル工事の影響があるんじゃないかなということを緩いところではあるんですけど、危ないので、本当に命に関わるので。それから倒木を気にしながら毎日出勤はしているんですけど、ネットとかもっと頑丈にして頂かないと大水が出た時、本当、岩道からしかいけないので、岩道も危なくて怖いので、バスとかとすれ違う時もすごく怖くて、危ないので、本当に命に関わるのでその方は助かったので大丈夫なんですけれど、本当にお願ひしたいところです。

長野県 滝沢トンネルの今、おっしゃられたところは今、防災工事を始めて。通られてるんで知ってると思いますが、

委員 知っています、

長野県 ちょうど滝沢トンネルの手前の所で山からきた水をですね、ダムの方へ抜いている暗渠、暗渠と言って道路の下を水路が通っている、そちらの方がちょっと小さかったというのもあって今、上にそういったある程度の土砂を含んだ水がきても止められるポケットというか、ちっちゃな樹みたいなものを設けていて、さらに大きな断面の水路を作り直していますので、その工事はまだしばらくかかりますがそれをやれば昨年のようなトンネルの上で発生した土石流が、今、道路に出てしまって2日ほど皆さんにご迷惑をかけてしまって、その工事は今、進めています。当然今おっしゃられたように松川インター大鹿線、特に滝沢トンネルから下に開しましてはやはりかなり危険な箇所はまだあります。その都度、調査を行い防災工事をしているんですが、如何せんものすごく急斜面が高いところからあって、発生源等分かる限り対策は取っているつもりなんですけれど、特に悪い箇所は今回、申し訳ないですけれどあと2年後にこの西下トンネルとですね四徳渡トンネルが開けばですね、かなり危険箇所は通過しなくて良くなると思いますのでその間ご容赦いただきたいという点があります。

それと、もし走っている途中にですね、当然雨降った次の日っていうのは注意して走って頂きたいというのはありますし、普段走っているところでちょっとそういう倒木を見かけたりしたら、建設事務所の方にですね、遠慮なく言ってきていただければすぐに対応したいと思いますので、そういうことでお願いしたいと思います、よろしくお願ひします。

(2) 大気測定のための移動コンテナ局の設置について

幹事 それでは2点目、大気測定のための移動コンテナ局の設置について報告をお願いします。

幹事 お疲れ様です。住民税務課生活環境係です。よろしくお願ひします。それでは私の方から説明させて頂きます。それでは、別冊になっている移動コンテナ局の概要をご覧ください。リニア建設工事に伴う残土運搬前後の大気環境の状況の把握と比較等を行うために、平成27年度と平成28年度は2年間続けて渡場地区に大気環境測定車、青空IV号による1ヶ月間の大気環境測定を実施しました。そして平成29年度は県の大気測定計画による移動コンテナ局の設置が決まり、この3月22日に設置をし、年間を通じた大気環境測定を実施することとなりました。測定項目は、そこにもありますように窒素酸化物、また、浮遊粒子状物質、風向、風速となります。設置期間はこの3月22日から平成30年3月21日の1年間となります。渡場地区のみなさんに設置箇所についてご協力をいただき、ここに示しております通り、渡場の南集会所の駐車場に設置してあります。よろしくお願ひします。

また平成 28 年 12 月 20 日から平成 29 年 1 月 18 日まで実施した大気測定車による大気測定結果を載せてありますので参考にご覧いただければと思います。しかしこの今回示した数値は速報値であり、今後修正される可能性がありますのでご留意ください。以上、よろしくお願ひします。

幹事 以上、報告を申し上げましたがご質問等はござりますか。

委員 これ伊那局というのは同じ日なんですか、伊那局の数字は、飯田局とか。

幹事 そうですね、地方事務所に、

委員 同じ日なんですね、結構、大きく悪い時とかはないけど結構普通にあるんですね。

委員 いいですか、あの数字を見させていただいてもすみません。委員でいながら勉強不足で、どのくらいの数字が並ぶと危険値に近くなるのか。おおざっぱな言い方で申し訳ないんですが、0.1ppm を越えなければ問題ないという理解で良いんですか？

幹事 すみません、各項目、二酸化硫黄とか、そのすぐ下に環境基準という事で小さいですけれど載せてありますので、それを越えない程度、それを参考にしてください。

委員 はい、わかりました。

委員 素人ながらなんですけれど測定機の測定高さの点ですけれど、この器械だと 4m くらい上の所で観測しているのかなという気がするんですけど、実際自分たちが息を吸うのは 1m60cm 位とか車に乗って廃棄ガス等が入ってくるのは地上 1m 位とかだと思うんですけど、素人ながら、そっちの方がすごく濃いような気がするんですけど。あと測定の基準がこの高さというならそれでもいいんですけど。そこら辺が、むしろ 4m の高さの方が実は濃いんですよとか、窒素酸化物が濃いんですよとかそんなような見解と言うか、実はちょうど口の辺りの方が本当は濃いんですけど 4m の高さの方が 1/10 くらい薄まっているんですよとか、なんかそんなような、基準値と言うかなにかあれば教えてもらいたいんですけども。

委員 いたずらされんように？

JR 村、分かります？

幹事 ちょっと写真をお願いします。設置風景ですけれども、一番高いやつは実は風向風速でして、あとあの各々いくつも項目がありますので、その高さに応じてそんなに基準と言うのは実は無いんですけどもある程度ばらけて間隔的なものも含めて車の方に設置されています。ちょっと写真の方見て頂ければ、高さがいくつもありますがその中で収集をして測定をしています。

委員 分かりました。

幹事 その他、いいですか。それでは報告は以上とさせて頂きます。つづいて協議事項に入ります。協議事項につきましては会長の進行でお願いします。

6 協議事項

(1) 主要地方道松川インター大鹿線新設トンネル工事の進捗状況について

会長 先ほどの挨拶で、年度末になって、ギリギリのところでJR東海さん、長野県さん、それから工事をなさっている事業者のみなさん方にはお忙しいところありがとうございますという事を最初に言わなければいけないのですが、抜けておりましてすみません。本当にご多忙の中、駆けつけて頂きましてありがとうございます、よろしくお願ひします。座って進めさせていただきますので何卒ご協力の方をお願いします。早速、協議事項の1番、主要地方道松川インター大鹿線新設トンネルの進捗状況についてJRさん、よろしくお願ひします。

JR よろしくお願ひします。今日ご説明させていただく内容でございますけれども主要地方道松川インター大鹿線の改良工事についてということで弊社はトンネルの方をやっておりますのでその説明の方をさせて頂きます。それから2番ということでこれは参考という事になりますが、大鹿村内での工事、今こういうことをやっていますといのを紹介させていただきます。

主要地方道松川インター大鹿線の改良工事についてという事でまずこれ平面図でお示ししたのは今、インター線ですね、小渋線でやっている工事でありますけれども、赤の実線で表示をしているものが実際に工事をやっているもの、あとそれから半の沢の発生土の仮置きにつきましてはこの2本のトンネルの発生土をまずは一旦この谷の下に仮置きをしているという状況であります。まず西下トンネルでございますけれども、こちら1月の下旬からですね、掘削を開

始しております。掘削をするに当たって施工ヤードと言うものを設置をしておりますが、西下トンネルにつきましては桐ヶ窪橋の旧道敷の部分を用地をお借りしまして施工ヤードということで整備をしました。ここから大鹿側、あるいは四徳大橋側に向かって、トンネルを掘削しているという状況であります。ちなみにこの右下の写真はですね、トンネルの坑口付近、入り口になるんですけども写真をお示ししております。トンネルの延長が、完成した暁には 878m のトンネルでございますが、今の所ですね、ほぼ 200m 掘削が完了しておりますので約 1/4 弱くらいの掘削が完了しているという状況であります。続きましてですね、もう 1 つ、四徳大橋を渡った先の仮称四徳渡トンネルの方でございますが、こちらもですね、トンネルの施工に当たりましては当然この、施工ヤードが必要になる訳ですけれども、こちらはですね、西下トンネルのように、トンネルの例えれば起点型とか終点型にこういった施工ヤードを設けるような地形的な余裕が無い、なかなか地形的に施工ヤードを設ける場所が無いということで、こちらにつきましてはちょっと小さいので分かりづらいんですが、ここに藤樽 1 号橋という橋がございまして、ここもやはり同じように旧道敷がございます。その旧道敷をですね、土地をお借りしましてこういう形で施工ヤードを設けまして、旧道敷からですね、一旦横へ、作業用の横穴を掘って、本線の所に辿り着いて、一旦、終点側、滝沢トンネル側、あるいは大鹿村側の方へ掘削をした後、今、今度、逆にバックをして四徳大橋の方、起点側へ向かって今掘削をしていると、今そういう状況でございます。こちらでございますけれども、作業抗ですね、横穴、作業坑が 30m ちょっと、本坑が今掘削が完了しているのが 70m を超える位でして、両方合わせて約 110m 程度の掘削が完了しているという状況であります。それからですね、先程も申し上げましたけれども、この 2 本のトンネルを掘削して出た発生土につきましては、ゆくゆくはこの半の沢の谷を埋めるという事で今、計画をしているところでございますが、当座はこの谷の下ですね、元々はモトクロスの練習場であったところをお借りをして、こっちの方に発生土の仮置きをしているという状況でございます。そして仮置きをしている写真がこの左側の写真でございます。あと右側の拡幅区間でございますけれどもこれは後程、長野県さんの方からご説明をいただきます。続きましてですね、松川インター大鹿線の工事用車両の通行台数についてでございます。これはあの、昨年の 8 月の下旬にこの松川インター大鹿線のトンネル工事の説明会を開催させて頂きました時に、ご提示をした資料を抜粋を付けてあります。昨年の 8 月の工事説明会の時に、何を説明させていただいたかと申しますと、工事用車両が最も走るときで一日平均どれくらいの台数が走るかというものを、この時の見込みということでお知らせをしたもので。ちょっとこれを改めて説明をさせていただきたいんですが、一応この渡場交差点からです

ね、四徳渡トンネルの施工ヤード、言い方を変えれば滝沢トンネルの入口ですね、まで、A区間、B区間、C区間、それからさらにその先、滝沢トンネルから先の区間をD区間としまして、それぞれの区間で一番多い時で1日平均どれくらいの台数が走るかというのをお示しをしております。例えば西下トンネルを掘って出た土と言うのはこの施工ヤードから半の沢まで走りますので、この発生土置き場まではB区間を走ります。同じように仮称四徳渡トンネルを掘って出た土は、同じように半の沢へ持って行きますので、B区間とC区間を走ります。そういうことになります。それから例えば西下トンネルでも四徳渡トンネルでも、例えば生コンですとか鉄筋ですとか、材料、資機材を運ぶ時には主にはこっちの渡場交差点、中川村とか松川町の方からそれを運ぶだろうということでの車はA区間とB区間またはA区間B区間C区間を走るだろうということで想定をしておりました。ですので結果的にやっぱりどうしても西下トンネルの施工ヤードと半の沢の間、このB区間がどうしても車の走る台数が多くなるという、そういう感じになります。昨年の8月の工事説明会の時には一応こういう台数をお示しました。順番に申しますと、A区間は、一番多い時の1日当たりの平均が178台、同じくB区間が552台、C区間が348台、D区間はですね、これは四徳渡トンネルの施工ヤードから先ですので、要は大鹿に向かう、言い方をえますと南アルプストンネルの工事の関係の車両という事で、こちらは1日辺り19台、これくらいでしょうという予測をお示しました。それぞれピークを示す時期が若干違うという事で、A区間ですと今年の9月頃にこの一番多い、多くなるだろうと。B区間とC区間につきましてはそれぞれ今年の7月頃が一番多いだろうということでお示しをしています。戻って頂きまして、どちらのトンネルも施工ヤードを造成します工事が、実質的には去年の9月から始まっていますので、半年と、今月が途中までという事で、一応、3月16日までということで今、集計を致しましたけれど、その結果を基にして今、工事用車両がどういう状況かというのをお示ししたものです。繰り返しになりますけれども、これは1日当たりの平均台数です。ですので、これより多いこともあれば少ないこともあるということで捉えて頂きたいんですけども、それぞれですね、いつ一番多い台数をカウントしたかということでご説明します。まずは西下工区の車両は、A区間は今年の3月ですね、ちょうど今ですけれど、一番多かったということで、一日当たり14.6台走っています。B区間はここは発生土を運ぶ車が往復をするということで、一番多い時で3月で平均で3月の1日辺り平均で195台。あとC区間とD区間は2月が一番多かったという計算なんですけれど1日あたりで12.1台走行しております。という結果になっております。同じ様に四徳工区の車はどうかと言いますと、A区間を走ったのが一番多かったのは11月ということで1日あたり平均で7.3台。それからB区間と

C区間、これは発生土を運搬した車が走るのが多いという事で今の所2月が一番多かったということで1日あたりの平均で100台ちょっと、それからD区間は14.8台これは3月ということになります。大鹿村でやっている南アルプスの長野工区の工事車両、基本的にここを通じて走りますので全区間で一日当たりで一番多いのが3月だったということで、1日当たり6.6台くらいの走行があったというものであります。これは往復の台数でございますので、片道というカウントだったらこの半分ということになります。ですので、これはピークを示した時期が違うというのもありますし、あと1日当たりの増減が多少ありますので単純な足し算にはならないんですけども、こういった台数が走っていると。例えば渡場交差点を基準に考えますと、14.6台+7.3台+6.6台ということなので1日だいたい30台いくかいかないかくらい。今のところそれくらいになっているということでございます。それからあと、逆にですね、あんまり中川村さんには関係ないのかも知れないとおもふけれどもD区間ですね、先程、去年の工事説明会ではD区間は1日19台くらいだと言っていたものが、実際にはちょっとピークが違うので単純な足し算にはならないんですが、12.1台+14.8台+6.6台ということで、これを足すと30台を超えるような状況なんですが、これはどういうことかといいますと、それぞれ西下工区さんも四徳工区さんもそれぞれ砂利ですとか砂ですとかそういう材料を、こっちの中川村とか松川町側で調達したのではなく、大鹿村側で調達してそれを運んできたというそういう状況であります。ですのでその分、A区間の車両台数が減っていますということをお示ししています。ちょっと1点だけ繰り返させていただきます。お示ししている台数はですね、月別日平均というものの一番大きい値をお示ししてあります。月別日平均とは何かと言いますと、1ヶ月ごとに工事用車両の台数をカウント致しまして、それを作業日数、例えば25日だったら25日で割り算をして出した数字、その中で一番大きい物をお示しをしているという事になります。

続きまして環境対策ということで、弊社のこの工事ではこういった散水をしたり道路上の散水をしたり、工事用車両のタイヤを洗浄したり、あるいは半の沢の発生土の仮置き場にもですね、こういう泥落とし機というものを設置をして、この上をダンプが通ってですね、このタイヤに付いた泥を落とすと、そういう取組みを行っております。

続きましてですね、大鹿村内の工事について、これは参考という事になりますが、説明させていただきます。大鹿村内にはですね、オレンジとかあるいは赤の実線で囲っているところの工事をやっている、あるいはこれから着手予定であるという状況でございます。例えばですね、このドーナツみたいな丸の付いているところがここからトンネルを掘りますよというところなんですか

も、これは非常口のヤードの設置工事をやっています。それからあと、トンネルから出た発生土をですね、松川インター大鹿線の改良が終わるまでは、大鹿村内に仮置きをするということで例えば仮置き場Eですとか、仮置き場A Bといったものをこれから手を付けていきます。それから赤石岳公園線と言う県道がございますが、ここを改良しなきゃいけないということで、区間3と区間11については完了、それから区間4を今やっていて、区間5、6、7をこれからやるというような状況でございます。あと青字で書いているJVの宿舎とかこういったものは完了しました。こういった状況でございます。次のページで写真、写真を見てもらった方が多分、分かり易いかなと思うんですけども、例えば小渋川の非常口のヤードですと今、こういう形でこれからトンネルを掘っていきますということでヤードの造成なりこの工事がほぼほぼ完了した形でございます。JVの事務所とか宿舎もこういう形で、まあ一期工事ですけれどもこれまでに一応完了をしております。それから除山非常口のヤードということでこちらは今、木を伐採してこれから造成したり、あるいはそこへ至る進入路を整備したり、こういうようなことが今、進められております。先ほどちょっと話題に上がりました赤石岳公園線って道路の改良でございますけれども区間3、区間11と言うところは終わっているということです。区間11はですね、分かりずらいんですけどすごく道が険しいところで、これはビフォーアフターをお示ししておりますけれども、ここは何をやったかというとですね、実は岩がすごい迫り出していてですね、これが残っていると大型車がそこに当たってしまうということでこの邪魔な岩を取り除くということで取り除いたあとがこういうことになっていますというのをお示しをしたものです。あとすみません、前のページで書き忘れましたけれど、区間9ですね。ここは長野県さんの方でやって頂いたんですけど舗装の打ち替えということでこの改良も完了しているという状況でございます。改良区間の区間4ということで今施行しているところであります。このようにビフォーアフター写真がございますけれど、着手前がこういう状況だったものを今、木を切って拡幅する工事を進めているということで、現状ではここは4mあるかないかの道路を最終的には幅員が7.5mあってですね、大型車がすれ違いができるような構造にすると、こういう様な工事を区間4と呼ばれる所でやっていますけれど、他の区間も準備をやっているということになります。最後にその他と致しましてですね、いつもと同じなんですけれども一応弊社の連絡先と南アルプストンネル新設長野工区のJV、それから県道トンネル2本のJVそれぞれの連絡先、所在地をお示しをしておりますので、何か問合せ等がありましたらこちらの番号まで電話等でお問合せ頂くかあるいは直接お越しいただければというふうに思います。弊社からのご説明は以上です。

会長 ありがとうございました。ただいまＪＲ東海さんの方からご説明をいただきましたけれど、今の説明について何か感じることがございましたらご発言をお願いします。

委員 今ありました平均値ですけれども例えば土曜日も日曜日も車が一台通っても作業日になってしまいますけれども、私たちが前からお願いしているのは、渡場でしたら子供の通られる月曜日から金曜日なんですけれども、そういう日の最大というものは示して頂けないんでしょうか。

ＪＲ 最大で今ご要望がありましたので次回、お示ししたいと思うんですけども、一番多いところ、B区間だけは数字がありますのでお示ししますと、西下工区さんの一一番多い時で 300 台を超える車が日によっては走っております。同じように四徳工区さんもどうしても発生土の運搬が一番台数的に多い物ですから、一番多い時で、150 台くらい走っています。単純にその最大値だけを足しますと、西下さんの方で 300 超えるくらい、150 台、あと南アルプスの長野も一番多い時で 20 台とかそういう台数をカウントしておりますので、それを足し算すると 500 台いくかいかないかくらい。このB区間に限ってはそれくらいの台数が走っております。ちょっと今日、A区間の台数、最大値がどうだというのをちょっと持ってきておりませんのでそれはまた次回、ご説明させて頂きたいと思います。

会長 よろしいですか、

委員 はい。

会長 次回というといつになるか分からないので、もしできれば、すぐお持ちであれば明日でも週明けでもメールかなんかでいただければ。

ＪＲ 分かりました。

会長 他はいかがですかね、どうぞ。

委員 今、出勤をしているもので、以前にお願いして、出勤時間というか 8 時近辺は台数、ダンプの台数を減らして欲しいというようなことをお願いしたような気はするんですが、本当に 3 月に入って、ダンプの台数が増えてきてまして、これみるとすごい少ないような台数で見えるんですけども、いくら少ない台

数であっても出勤時間、こう急いでいるんですけど結構道が細かったりするんで、すれ違いがダンプ同士でできない所があるので、かなり遠くの所のダンプを待って、ダンプがすれ違いができないために待っていて、そこからもうかなり待たなきやいけない感じで、若干早くは出てみたんですけど駄目で、いつもと同じような時間になるとまたさらに遅くなってしまって、すごい待たされてしまうので、何とかその出勤時間帯はなんとかもうちょっと減らして頂けないかなというのをお願いしたいのと、今 10 分から 20 分まではいかないかも知れないんですけど若干遅れ気味ではあるのでみなさん早く出る様にはしているようですけれど、本当に 3 月になって途端に増えてきたので、なかなか大変なようです。それと、あとマナーの点でなんですけれど、出勤時間とかですごいマナーの良いダンプはすごいマナーが良く、すぐ譲って頂けるんですけれども、中には、ウインカー出すので、こないだある方からあった話なんですけれど、抜かさしてくれるかなと思って傍に寄ったら余計急いで行っちゃったとか、で、自分が体験したのは 40km 位で走って、仕方ないなと思って 40km 位で走ってくるんですけど、30~40km 位で、づーっとついていくんですけど、そしたら途端にある地点を越えたら 60km 位でダンプがダーッといつてしまって、ダンプが 60km 位で走ってとても危ないような気もしますので、そんな 60km 位で走るよりもうちょっと自分は、本当はいけないんですけどもう少し早く抜いて行きたかったり。一瞬なんでちょっとこう避けて頂いて抜かさせてくれればありがたいと。ちょっとダンプの運転手さんによってはすごい意地悪な方がいるので、抜かさせてくれるかと思ったら抜かさせてもらえなかったり、抜かさせてもらったら裏の方が今度逆に遅くされて、裏の方があちこちも来なかったりと、ダンプが行ってちょっとナンバーまでは控えて無かったんですけど、そういうダンプさんが何人かいるんで、お願いします。

J R 是非、ナンバーを控えて頂いてよろしいですか、すぐ調べさせますんで。

委員 いろんなダンプが居るので、松本ナンバーのダンプも居れば、長野ナンバーも居たりで、リニアの関係じゃないのもあるかもしれないけれど、

J R そうですね。

委員 どこまでがどうなのか、分からなくて、はい。

J R よく分かりましたので、我々が発注してある業者には、ちゃんと業者を通じて指導は致します。ただ、別に言い逃れするつもりは無いんですけど、今ち

ちょうど国交省さんもなんかダムの土を運ぶ工事とかをやっていて結構国交省さんの工事のダンプも走ってますよねというのが正直な気持ちです。

会長 そのリニアというか松川インター大鹿線の改良の工事の車両だというのを見分ける何か、

J R それは、ダンプでしたら運転席の前、フロントの所と、両側面にA3サイズのステッカーが貼ってあります。

会長 なんて書いてあるんですか、

J R えっと、今日ちょっとその写真を、

委員 横だと見えないんですけど。

会長 後ろが、

J R 後ろの場合は申し訳ないんですけどナンバーしかありません。

会長 後ろに貼ると汚れて見えなくなってしまうの？

J R それもあります。

会長 後ろが、付いている人にはね、一番、

委員 ゼロ目のナンバーは覚えやすいんですけど、ゼロ目のナンバーは結構マナーが良かつたりする。

J V ゼロ目は大林、大鹿碎石と。

J R 具体的に名前を挙げちゃいけないんですけど、

委員 結構マナーが良い方が多いと思います。

委員 ちょうどね、工事が本格化したので、今大事な時期だと思うんですよ、最初がやっぱししっかりしていないと、これから先行って本トンネルの土を運んだ

りなんかする時になると、訳分かんなくなっちゃうもんで、この時期にもう一度ですね、工事用車両のイメージとか、速度といったことを聽かなかつたら、だからどういう指示を出してて、それに対して、それに違反した、それはどういうナンバーだというのを逐一私どももチェックして報告をしますので、それなりの事をしっかりしてもらうと、そこが大事かなと思います。

J R 今日はちょっとステッカー、こういう例えは西下工区ならこう、四徳工区ならこうという、ちょっとそれを持ってこなかつたんすけれどもちゃんとそれが分かるように、あと南アルプス長野も、ちゃんと分かるように貼っておりまますので、

会長 それも合わせてデータで届けて頂ければと思います。元々ここは小渋砂利のみなさん方、砂利のダンプの方々といつも調整をしているんですけども、お願いをしたり、その小渋砂利のみなさんと、この工事のダンプのみなさんとがどういうふうにやるかというかそういう情報交換というかルール作りみたいなことはなさっていますか？

J R 小渋砂利組合の、一員として我々も加入させていただいて、

会長 入会していただくんすよね。もうしていただいたんすよね。

J V 既に入って、はい、情報交換、

会長 じゃあそのルールというのは共有して頂いている、既に。

J V やっております。

会長 はい、どうぞ

委員 安全協議会っていうのはそれぞれ、県道の新設トンネルとそれから道路の拡幅工事、これも入りますけれども、それで作っています？ まだ作ってない？

J V やってます。

J V やっています。

J R ちょっと南アルプスだけはまだ、

委員 まだ作っていない?

J R 進捗管理も含めた形で協議会を作つて情報共有するようにしています。

委員 そう、それならいい。そこで、運行についても当然ね、話がある、

J V そういう話もしています。

委員 はい、あのピーク値を決めたりということはしないんですか、県なり、その組合で。それが一番ダンプの結局、運転手さん、コントロールが、いくら頑張っても、みなさんやられると思うんですけれども。やっぱり混んでくれば急ぐ時もあるし、またその人が来なくなつたからといってまた新しい人もくるし、なかなか難しいと思うんですけれども、やっぱりシステムというかやっぱりピーク値を決めてこここの道は、例えば国交省が入っています、だから J R はこれくらい減らしますとか、そういうみなさんでこここの道を使う上でピーク値を決めた方が、良いと思っているんです。やっぱりそれ、住民が生活道として使う道ですから、逆にそいつた規制なくいろんな業者がここを使って工事するつてなると、もう今後 10 年間、大鹿村と中川村の生活も破綻してきますので、何かそういう最大値っていうのは考えないんですか。

会長 あの、県道の管理という事で県の方のご見解を、

長野県 当然ピークにならないように平準化するというのが一番、当然、通行されている方にとっては負担が少ないと私は思います。私もここにきてちょっと増えてきているんで、走っている時に様子を見ているとですね、やはり言われているもんでなんとか後ろからきている一般車を優先してくれるんですね。そうすると逆にダンプはなるべく同じ間隔で走つていれば渋滞にならないんですけど、前に行かせるがために気が付くとダンプ 2 台、3 台が繋がっている状況になっちゃっているんですよ。これがね、ものすごく矛盾でこれ今後の課題としてですね、どうしていけばいいのか、また企業体の方、我々の工事も含めた形でちょっと検討させていただきたいんですね、どうしてもピークを避けたいという気持ちもありながら遅らせると、ダンプが 3 台 4 台になって逆に言うと、遅い速度のものがずーっとといって後ろに引きずってしまうというのがどうしてもあって、ちょっと今、矛盾を感じてですね、どうやってうまく運行管理をして

いくのがいいのかというのは今模索中なんで、いろんなことを検討しながらいろいろなことを試しながらなるべくこう、ある時間帯にボーンということにならなくって、唯一やっているのは昼休みでみんなが一斉にお弁当食べちゃうと、また1時になったらどーんと動き出すとかってあるんでそれは避けていただくようにお昼の時間はダンプの運転手は時間をずらした形でやってくださいよとかっていうお願いはしてピークを避ける様にはしていますんで、今最大限努力はしているんですけど今後はさらに問題出るようだったらちょっと言って頂いて、またいろんな検討をしていくしかないのかなと思っております。申し訳ないんですがちょっと縦断勾配がきついんでどうしてもスピード落ちたりとかでご不便をおかけしている点は重々承知しておりますので、できる限りの改善はしていきたいと思っています。

委員 1日の中でのピーク値というのはあると思うんですけども、例えばもう、これ以上走らせないというような、土砂の運搬も沢山、毎日同じペースで運べる訳じゃなくって、多く運んでいるのと少なく運んでいる日がある訳ですよね、

長野県 基本的にはどんどんどんどん先程言いましたように1日4回発破しているんでそれをヤードに貯めています。夜間は運べないんで、昼間にそれを運び出しているんですけど、じゃあヤードでどれだけ積めるかというと、ダンプ1台に重機で1個なんで、2台も3台もならんでどんどんどんどん積んでいる訳じゃないんです。実際、

委員 狹いという事なんですね、

長野県 6台くらいが、入って1つの工事で6台がループするような形で往復をしますんで、何十台も入っている訳じゃないんですけど、やはりみなさんからすると、もっとたくさんのダンプが中に入り込んでいるイメージ等あるとは思うんですけど、実際は2つの工区で12~13台のダンプが行ったり来たり、

委員 いたりきたりしている、

長野県 しているだけなんですね、ですので絶対量ってそんなにやたらに動いている訳ではないんですけどもやはり前に比べれば当然増えているので、できる限り改善をしていきたいと思っていますし、国交省さんの仕事は基本的に渇水期の仕事ですね、川、土石流をやっていますので、基本的には冬しか仕事は、基本的にはやれない状況があります。ですので、国交省さんも交えた形ででき

る限り、お話はしてみますけれど、国交省さんやはりどうしても土石流ってどうしても人の、最近問題起きているんで、やはり冬場の時に一気にやりたいという話がありますので、ダンプの台数とか運行マナーの方はまだ国交省さんはお話していないんで、そういうことも天上さんにお話はしていきたいと思います。

会長 単純に台数で有無を言わさず制限するというのははっきり言っていないけど、

長野県 ちょっと難しい、

会長 ハッキリ言ってないけれど、やる気がないというか無理だということを、

長野県 ちょっと難しいんですよね、

長野県 法律だとか条例とかでこの道路は何台以上走らせないというそういうルールはない、

会長 それは難しいので、

長野県 やるとすると今言っているみたいに、各工事なりなんなりで自社努力で、

委員 まあ、そうですよね。

長野県 独自にそういうものを設定しやるくらいしかないと。

委員 住民としてはでも、これ以上増えたら無理というラインは多分あると思うので、そうしたらもう工期伸ばしてもらうとかそういう対応しか、

長野県 それも基本的には、

長野県 道路管理者として法律に基づいてなにかそういう指示を出すということはできない、

委員 そういうことはできないってことですね、

長野県 やはり道路なんで、運行は自由という方向になりますのでね。

委員 それが、解決には協議しかないと思いますけれど、

長野県 1万台走ったらもう止めてくれだとか2万台走ったら止めてくれということはできない、

委員 県はできないけれど、そういうことを話し合うのがこの協議会ですよね。

会長 だから個別の問題について出していって、対応していただくというようなことになると思います。

委員 今の話でいくとね、12台走っているという事だもんで、さっきの徹底の話からいっても12台に徹底をさせればいい話だもんで、そこら辺をもっとね、打合せをすればもっと、我々の認識からすればもっと沢山の台数で走っていると、12人に徹底をさせればいい話だもんでなんかできそうな気がするんだけれども、

JR ちょっとそれはまた確認していただいて、教育をしっかりするようにしたい。

会長 あの小渋砂利と、小渋砂利の中にJRさんは入ってらっしゃるという事なんで、小渋砂利の事務局で合わせてトータル何台がどういうふうに運行しているというのは把握しているという、計画は把握しているとは考えていいんですね？

JR それはあれです？ 今月はこれだけ走りますとかそういう意味ですかね、

会長 はい、あの小渋砂利の会議に行くと、こっからこここの間については何台走りますよというのを、あの何月は何台というのを頂いておるんです。

長野県 やっぱりそれは難しいかもしれないです、やっぱり企業なんで、発注もされた量だけを運ぶ、何日に何m³欲しいという話になるとその分、小渋砂利さんとかはその分だけは走ってしまうので、

会長 いただいているんですよ、

長野県 それが逆に言うとそれが注文なんでひと月先までの注文までは、

会長 予測かも知れないけれどいただいているのはいただいているんです。

委員 あくまでも予定ですよそれは。

長野県 予測で、その辺はよく分からないんで、何日前までに予約してって話もちょっと申し訳ない。

会長 小渋砂利のことを聴いているんじゃなくて、JR東海さんはつまり小渋砂利の中に入ってるらしいという事だから、小渋砂利の上の方でJR東海さんの分も含めて全体像を見てらっしゃるはずですねという確認をしたいの。JRさんはどういう運行をするかというのを小渋砂利の方に予定を出していらっしゃるんですよね。

JR いや、そこまでのものはまだ出していない、ですね。あくまでも、その安全関係の情報交換をしたりとかそういうことはやっていますけれども。運行計画を出したりといったところまではやってないですね。

委員 そりや台数管理はしないんだって。

会長 ドライバーさんが小渋砂利で安全管理という事でここは危ないよとか、ここんところで道を譲った方がいいぞとかその辺の所の、

JR それはやっている、

会長 それはやっている、でも一部に従っていない方がいらっしゃると。

JR それがうちの工事の車両かどうかは分からぬのでなんとも申し上げられないとですけれど、

会長 そういうふうに変に勘ぐられんように、是非後ろに、見やすい所にですね、わしらはリニアの作業でちゃんとやっているぞという自慢できるような印、分かり易いのをね、つけて頂ければあの、変に勘ぐられなくて済むのかなと思いますのでご検討をお願いします。他はいかがでしょうか。

委員 いろいろ言っていけないんですけども、今日、年度末でこういった、発注になって半年くらい進んでいて、進捗状況も説明してもらいました。この対策

協議会は不定期なんですよね、やはり工事始まったってことであれば、そんなに頻度高くなくていいんですけども、例えば四半期に一辺とか例えばそういう時に、進捗状況についての説明とか、あるいは年度の当初になったら、特に地元が気にしているんで、今年はどんなところの工事をどんなテンポでやるのかなと、全体に対してどれくらい進んだかなという進捗状況を、情報提供、説明するというそういったところをね、検討してみてはいかがですか。それは今日の対策協議会の中で、みなさんの合意をしていただいてこれから、年度替わってね、29年度については年度当初に説明をしてもらう、また四半期に1回は進捗状況について情報を流すと。こんなことを確認をさせて欲しいんすけれど。

会長 対策協議会を招集するのはこっち側なんで、我々はお呼びする、来ていただいている側なので、中ですね、こういう問題があるからこういう頻度でやろうとか、あるいはこういう問題があるからいついつやろうとかという形になつた時に、来ていただくというような、こっちで主導的に呼ぶというような形になっています。

長野県 進捗状況はですね、JRさんの方だけではどうも自分たちでHPを開設できないようなので、進捗状況を我々の方に毎週、今日、週明けに何mまで掘れましたとか、副坑がどれくらい終わりましたとか連絡をもらうようになっていまして、毎週とは言えませんけれど、HPの方に、県のHPの方にトンネルの進捗状況を、今、どんな工事をやってどれくらいまで進んでいますよというようなことを載せれるような方向で、月1とか、載せるようにしたいと思います。やはり心配されている方はいるということであれば。

会長 それで足りないときはまた来てもらうと、我々の方から呼んでというような形で。

委員 だからこういう協議会の時にね、そういうふうであれば、四半期に一辺は協議会を招集するよというようなことをですね、

会長 そういうような合意形成をすればという、

委員 合意形成を、はい。

会長 いかがですか。

委員 小渋線の方ではないんですけど、県の方の方なのかちょっと分かんないんですけども、小渋線が万が一通れない場合、岩道しか通れなくなってしまうので、そっちの道の整備をしていただくというお願はできないでしょうか。壁側をおっかないといって、自分はこう、くねくね道好きなので、大丈夫なんですが、ちょっと怖いくらいで行っちゃうんですけど、女性の方とか、お年寄りとか結構もう怖くて岩道いけないという方がいるので、それで端っこの方に壁側に寄るとどうも針金じゃないんですけども、なんか出ているようでタイヤがちょっと傷んじゃうという話を大鹿の方、地元の方に聞いたので、あそこをもうちょっと整備して頂いて、危なくないように、あそこも落石もあったりとかするので、もうあそこも通れないと全然大鹿に行けなくなってしまうので、整備をお願いできないかなと、

長野県 あの、ご要望としてお伺いしておきます。如何せんあの、状況の良い道ではないので、はっきり言いまして、峠から大鹿側というのは改良率0に近い状態です。何をやっているかというと、落石対策のネット、そのネットが下の方が余りにも多いので切ってきて針金というのはそういうことだと思うんですよ。そういう状況はちょっと維持係には伝えておきますので、そういったところは修繕するような形をしたいと思いますが、すぐに改良できるのかと言うとちょっととても予算足りなくてできないんで、今言う路面状況、石落ちているという話になればできる限り迂回路として使ってますので、清掃するような形をとりたいと思います。お願ひします。

長野県 松川大鹿、県は一応事業をやっているので、峠の所で拡幅をやっているんで、これからも優先順位を見てですね、いろいろと制約ありますけれども、どこもかしこも一遍にできないので、優先順位つけて少しづつやって参りますので、

委員 若い人ばかりじゃないんで、何せ大鹿の方というのは年配の方多いので、本当に重なった時はこの道しかなくて、ヘリで運べばいいけどそんな訳にもいかないし、とても大変な状況なので。

会長 岩道の方の道については、大鹿村さんと松川町さんと中川村で、要望の同盟会というのを作っていて、飯田の建設事務所、それから県庁の方にも毎年いつてよろしくと。少しづつ、なかなか早くという訳にもいかないけれど少しづつ直して頂いていると、

長野県 少しずつやらせてもらっています。

会長 そちらの方はまた引き続き頑張りますので、今日はちょっと、松川インター大鹿線とそれからリニア関係の事でさせていただきたいなと思います。そちらの方はまたしっかりと引き続き頑張っていきます。いかがでしょうか。

委員 観点が少し違って申し訳ないんですけれども、あそこは飯田の建設事務所という事で、下伊那の方の建設業者は結構、自分たちの所にもお願いに来たりしているんですけど、話に聞くと上伊那の建設業者はほとんど、関連の仕事は無いみたいです。管轄が飯田なので仕方ないのかなとも思うんですが、上伊那の建設業者にも潤えるようなことはできないかなという率直な思いです。

ということともう一つ、いろんな業者が入って来て、例えば松川町だとかそういうところにリニア関係の工場だとかデカい工場を誘致をするというような動きがあったりするようですけれど、飯田の建設事務所、JRさんが飯田の建設事務所に頼んで県の方がどっか土地はないかといって自治体へ下してくるような形になっておるのでどうしても下伊那の方にどっかいい広い土地がないかとそんな話が行くんではなかろうかと素人ながら思っておるので、中川、上伊那、駒ヶ根の方とは言いませんが中川辺りに、例えば県を通じて広い土地が無いかというような、工場を誘致するので広い土地を探してくれんかというようなそういう要請をしてもらったらどうかなというような、賛成反対はあるんですけども、そうでないと中川はただダンプが通ってお終いで終わってしまうという結果ですので、リニアをどんどん進めて行くという観点で、例えば松川町の辺りはガイドレールを造る工場を、用地を探しているみたいだし、それも3月いっぱい決めるのか決めないのか、そういうこともあるようなんで、もう時期遅いのかも知れませんけれど、なんか中川とかその辺に誘致ができればいいなあとは感じておりますけれど、まあ賛成反対ありますけれど何か、

長野県 改良につきましてはですね、この後、県で説明させていただきますけれど、限度額賦課と言う形でJRからお金頂きましたとして県が受託した形で、路肩を広げています。そちらの関連というのはかなり大きな額でして、全県下で公募をかけています。今回も技術提案という形でかけているんですが、中川のというか上伊那の業者さんは1社もそういうところに手を挙げてこないんで、落札、入札の機会は与えているんですけども、入ってこない、それはなぜか我々も分からんんですけども、当然、長野の業者さんたちは今回、5工区で、岡谷の業者さんも入札に参加してきております。で、今回はたまたま木下建設さんがいい提案をされたので、落ちた、取られたという形だけなんで、決してあの、

ある程度の金額のものに関しては中川の、上伊那の業者さん入って頂けるような形にはなっております。小さいものにつきましてはちょっとルールがありまして、建設事務所管内、要は飯田の、松川の業者さんが中川の工事に入れないのと同じようなルールになっておりますのでその辺は、今の段階ではできるようになるということは難しい状況でございます。で、ガイドウェイだと思うんですけどもちょっとそちらの方は、

長野県 平らなところを斡旋して欲しいみたいな話は発生土置き場の話ですか？ ガイドウェイの？

会長 ガイドウェイを造る場所だと思います。

長野県 ガイドウェイの関係ですかね、

会長 リニアの、レールですよね、電磁石かなんかが並ぶ、それを造る場所。

長野県 ガイドウェイの斡旋は県から各市町村に流しているんですけれども、中川村さんにも確か出しましたよね。そうだと思うんですけれども。下伊那だけに限っている訳では無くて、適地は広めに広めに探してはいるつもりでございます。

会長 かなり広かったような気がする、

委員 1ヶ所ではとてもなくて下伊那の方にもかなり候補を探している、

長野県 そうですね、1ヶ所だけではとても無理なので、

委員 上伊那の方ではなんでそういう話がないのかと、

長野県 今は、松川さんと高森さんと飯田市さんから話を、回ってきてそれを設定して頂いているという。最初の段階の斡旋は広い範囲で照会をかけております。

会長 他にはいかがでしょうか。

委員 工事外でもいいですか？あの先日、ブッポウソウの、

会長 今、ＪＲさんの方の説明があって、それについてのこと。これからまた県

さんの方から説明してもらって、そのことについてやりとりやって、それ以外についてはまたその後にその他で。ではJR東海さんの説明についての質問、確認、いいですかね、また後から思い付かれて出していただいても結構ですので、JR東海さんのご説明はお聞きしたということで、長野県さんの方のご説明というか、拡幅工事の方の進捗状況についてお願い致します。

(2) 要地方道松川インター大鹿線拡幅工事の進捗状況について

長野県　　それでは拡幅工事の関係を私の方から説明させていただきます。資料としましてはA3版の横長の資料を見ていただきたいと思います。この中の、今、5工区と言う形で、今、5-2、赤く線を映し出しております。この部分が今発注している工事であります。西下トンネルさんのすぐ下流部分になります。そちらにつきまして、現在、伐採作業をしております。これに伴いまして、通行制限をかけておりまして、基本的に終日、作業時は片側交互通行という形で仕事時間中、人を配置しまして片側交互通行、片側交互通行という言い方をしておりますが元々の車道を狭めている訳ではなくて、元々ほとんど一車線状態なんで片側交互通行という形で、安全を確保するために上下の規制をかけているという状況であります。今後ですね、4月中旬くらいまでの間に夜間に、その伐採した木を運び出す作業のために、2t車以上を通行止めにさせて頂く作業が約10日間ほどかけて行う予定であります。こちらは10時から次の日の5時までという形で、2t車以上。通常みなさんが乗られている車は通れます。片側交互通行で通れますのでそちらの方は大丈夫かと思いますが、ちょっと大型の工事車両とかマイクロ以上のものはちょっと通れないという事だけご承知置き頂ければと思います。工事自身はですね、今後も約1年かけてていきます。どういう工事をするかと言うと、こちらのちょっと大きめの方の断面図を見て頂きたいんですが、川側にH鋼を建てまして、間にコンクリートのパネルをはめ込んで道路側の空洞になる部分をウレタン発泡剤というもので詰めまして、ガードレールを付けて舗装をすると。途中、アンカーで、アンカーというのは横に引っ張るものですね、外側に道路が膨れ上がらないように引っ張るという工事ですが、そういったものを進めてまいります。この工法を採用していますのが、現道を掘削しなくていい工法を今回選定していますので、基本的に我々ずっと説明してきてますが、全止めで作業をすることは資材搬入とかそういう時以外はしない工法を、お金かかっていますが、選択しておりますので、通勤されている方は結構いらっしゃると思うが、岩道を回るようなことは基本的には考えていませんので。ただ、時間規制で資材を下す時に、あの昼間の作業している時に、ちょっと30分間ということはございますのでそういう時は事前に連絡をさせていただいて、今度の水曜日の10時から11時までの間の30分間止め

させていただきます、お急ぎの方は岩道を回ってくださいというそういう形になってしまいますが、そういう形でお知らせしながら進めていきたいと思います。そちらが5工区でございます。

1～4工区、これ今設計をしていましてやはり同じような形のものでやっております。やはり最初出てきた時は現道を掘削して通行制限が掛かりそうな工法で提案がされてきたのでそれは駄目ですよという形でやはり同じタイプのもので今、設計をし直しておりますこちらの方はかなり、保安林とか掛かっていまして保安林解除申請と言うものが約1年掛かります。ですので、この春位に設計が上がってきたとしても申請を出して許可を得るのがもう29年度中はちょっと難しいのかなと、うまくいけば29年度末に1～4工区を発注したいというのを考えていますが、2～4工区が結構近接しておりますので、出し方というのがまあどういうふうに出すのか、また大鹿村さん、中川村さん、役場の方と相談しながらですね、組み入って出すのか、全部やっていくけど実際やっていくのは20mとか30mとかみたいな形で動いていくんで、支障が無いようであれば全部出した形でということもありますし、その辺は今後、発注前にみなさんにもうこういった会議のところで説明させて頂きますが、1～4工区につきましてはまだ設計中でございまして、工事自身の発注は約1年後、以上になるとご承知置き頂ければと思います。

続きまして、半の沢の残土につきましてはですね、私どももいろいろとご要望を頂いている中でですね、今、懸案事項となっていますのは40m～50mの高盛りになります、沢を埋めることに対しまして、安全性と言うのはやはり将来に亘っての問題になっておりまして、どういう形なら安全に盛れるかということの検討を今、やっております。できる方向には今、向かいつつありますが、やり方を間違えますとせっかく作ったものが、土石流なり水が影響したがために崩れてしまうことが無いようなことを検討しておりますんでちょっと時間が掛かっておりますが、ご要望頂いている形でできるのではないかと思っております。どういう形で盛るかという盛り方がいろいろありますと、実際、岩なんで大きい訳なんですね、1個1個が。それで積んでしまうと崩れてしまう可能性があります。それで細かくしたりとか、どういうくらいの粒径にしてどういうふうな締固めをすると良く締まるのかというのを今後、試験的にやってみてこれなら崩れないなというのが確認できた段階でこういう形で盛りますというのを申請して了解を得られれば本格的な盛り土として受け入れて行くという状況になっております。一応、半の沢につきましては状況としてはそういった形で、できる方向で今進めておりますのでよろしくお願ひしたいと思います。

会長 ご説明、以上ですかね。県のみなさんからのご説明は以上でしたけれども、

何か確認とかございませんでしょうか。

委員 すみません、JRさんを褒める訳じゃないんですが、県を下げる訳じゃないんですが、県の、JRさんはちゃんと業者さん来ておりますけれど、県の方は第4も第5も、第5は今入っていると思うんですが、挨拶とかここに来るとかというそういう考えはないのでしょうか。

長野県 この会議にですか？

委員 はい。

長野県 すみません、ちょっと、我々の怠慢だという事で、申し訳ございません。次回から参加するようにしたいと思います。

委員 お願いします。

長野県 すみません、ちょっと言い忘れましたが、この工事でやはりダンプ、来ていますが、実際資材搬入する時に少し、多くて1日10台走っているかどうかという状況。ただ逆に作業員の関係の車はある程度走っておりますが、ダンプ自体は1日10台走るか走らないかという状況でございます。

会長 実台数ですか？

長野県 実台数で。

会長 実台数は10台、

長野県 10台もいっていいと思います実際。資材搬入だけなんで、

会長 JRさんはあの、

JR 12台なんですけれどそれが何度も何度も交通量を。往復しているというそういう状況であります。

長野県 うちは、その資材搬入だけです一つときて、

会長 じゃあその業者さんは1往復しかしないというそういう感じ、

長野県 そうです1往復です。

委員 半の沢の所の土盛りを慎重にやっていただいているという事でありがとうございます。みなさんも記憶にあると思うんですけど、村民の方から非常に素晴らしいというか、資料が、あそこの安全性に対しての専門的知識を持った村民の方からの検証をしっかりやって欲しいというのが出ていますので、何かどっかの機会で結果が出た時にそういうのを発表されたりとか、何かこう、公けな形で何かできたらと思うんですけれども。

長野県 盛り方が決まってくれば、先程言いましたように、本格的にここを道路としての築造という形になるかと思いますので、その時はこういう形で盛って行くことを了解得ていますとかいうお話しはできるかと思います。

委員 心配されている所ですので、是非そういうふうにコミュニケーション取って、

長野県 かなり今、慎重にやっています。

委員 ありがとうございます。

会長 道路としての基礎になるということと、半の沢そのものの水をどういうふうに問題なく抜いていくかという、その2つがある意味矛盾するところ、どういうふうにあれするかということを、

長野県 設計ができたらちゃんとお示ししますので。

7 今後の対応

会長 既にいろんな要望もありますけれども、JRさん、県のみなさん両方合わせて今後の対応ということで、これは、

幹事 特別具体的なものはありませんが、先程小池議員さんから言われたように、定期的にというお話しもありました。ただ、過去10回開催してきたのも、こういう変わり目と言いますか、大きく状況が動いたときにやろうということでやって、こっちの、招集する側ですけれども。というふうにやってきましたので、できるだけ新しいやり方が出たとか、変化した時にやりたいというふうには考

えております。ただ次回いつというふうには言えないので、四半期ごとというと5月、6月ということかも知れませんけれども、ちょっとそこまでは言えませんが、できるだけ状況が動いたときには速やかに開催をしたいなと思っております。それから、先程出されたいろんな意見で、公開できるものについてはデータを頂いて公開をしていくと。それから今日出された意見についてはまた議事録としてまとめてみなさんにもお知らせしていくという形は引き続きやっていきたいと思います。以上です。

会長 逆に住民のみなさん方から心配の声が上がっているよというようなことで会議をやった方が良いんじゃないかなというようなことがありましたらご提言を頂きたいと思います。

伊佐さん何か、先程の、何事にも捉われずにいろいろとご意見をと思います。

委員 先日、ブッポウソウの調査に入っていただいてありがとうございました。実は、県の絶滅危惧種の委員会の方から、大鹿の方の絶滅危惧種というのはどういう対応を、分かる範囲で結構です。例えば、巣をつくる間は工事は少し控えていただくような話が伝わって来てたりとか、情報が結構錯綜しているものですから、

長野県 過日、会を開かせていただいて、一応モニタリングを続けながらですね、作業をさせていただくという話で進めています。で、今までも何回か、吉田先生にいろいろ御助言いただきながら、今調査を進めている状況ですので、また、ブッポウソウの会の方で、我々の方に、そちらにちょっと伝わっていなかつたと思うのでちょっと申し訳なかったと思うんですけれども。

委員 情報はいただいたんで、

長野県 そういう形で定期的にご連絡差し上げたりとかをしていますんで、で、調査の状況もご報告させて頂いてもらっております。これから夏に向かって、繁殖期がきますので、調査しながら状況を見ながらご相談させて下さいという話であります。

委員 それから、大鹿の大鷦が、

長野県 それは、

J R 大鹿の絶滅危惧種？

委員 大きな鷺が、イヌワシが何羽か生息しててですね、その調査もやった方が、

J R 環境アセスの方では、別に、イヌワシに限らずいろんなものをやっているんですけど、申し訳ありませんけれど公表できるものとできないものとございましてですね、特にそういう希少なものは公表してしまうと、そういうものを採りにいったり見に行ったりという人が出てきちゃうので、すみませんがそこは、出せるものと出せないものが、

委員 そこは、陣馬形でも、珍しい植物を出した途端に次の年に出なかったというくらい、場所が特定されてしまうので、場所がどこというんじゃなくてね、対応がとれているかどうかということだけを、

長野県 それは環境部からは、

J R それはちゃんと調査はやっています。

委員 ありがとうございました。

委員 昨日、観光業者と J R さんとあと県さんで、今後の工事の休工日についてヒアリングがありましたので、ちょっとみんなさんに共有させて頂きたいと思いますけれども。大鹿村さんのこの日は工事、ダンプ交通止めて欲しいという日と、中川の中でもそういう日があると。一番関わってくるのが我々キャンプ場のやっている人達だということでヒアリングがありました。私たちのキャンプ場の意見としては土日は止めて欲しいと特に土曜日は止めて欲しいという意見が一番ありました。お客様の安全を確保するにはちゃんとした迂回路が必要だという意見もあって、県道の西伊那線とか、村道の改良をお願いしたいという意見がありました。

会長 お客様の迂回路？ ダンプの迂回路じゃなくて？

委員 お客様の迂回路ですね。本当にシビアな話、これから 10 年工事が続くのであれば、土曜日にずっと工事をやってしまうと、大鹿の旅館業さんも中川の観光業も大ダメージで。実際中川村の宿泊客、年間 1 万 3000 人～1 万 4000 人くらいいるというデータなんですけれども、その 1 万人くらいがキャンプ場に泊

まっているというデータがありますので、結構、中川の観光業にとってはやっぱりこの道が土曜日に使えなくなってくるというのは非常に大変だということで、引き続き土曜日の工事の方は、中川としても交渉していきたいなというキャンプ場の意見としてまとめております。

会長 土曜日の工事車両の運行？

J R 基本的には大鹿の南アルプスの工事も、それから今やっている県道トンネルの2ヶ所の工事もですね、工事説明会等で説明させていただいたのは、土曜日は作業をやるということで考えておりますということでご説明をしております。ただ、前回か前々回かは記憶定かでないですけれども、例えば、長期休暇時以外でも何か村の方でイベントがあるのでどうしてもこの日は作業をやめる若しくは工事用車両を減らすといったような取り組みをしていただけませんかというお話しがある場合にはそこはご相談ですねということは言わせていただいたかなと思います。直近ではないのかも知れませんが、2年前か3年前かに9月にシルバーウィークというような5連休がございましたけれども、そういう時に作業やるのかやらないのかというのはちょっとJVと調整ですねといったような話はさせていただきました。正直申し上げますと土曜日全部休めということはちょっと無理だと思っています。ただその一方で何か調整できるようなところがあれば調整はしていきたいということでは考えております。

委員 無理と言われると多分こちらも無理だというんで、何回もこうやって土曜日は止めて欲しいという要望をこの場でも出させて頂いているんですけども、どうも決定権はそちらの方にあるというような感じでちょっと感じたんです。

会長 最初の1700何台というやつが土日休みだったんでしたっけ？

J R あれは、今、減らせば何とか1350台くらいにならないかというのをお伝えしていますが、あれも土曜日は走りますよという前提です。

会長 1700も土曜日走った台数でしたっけ、

J R 1350ですけどね、今は、

委員 最初っからそうです。

会長 最初の 1700 も両方土曜日走る計画。

J R そうです。

委員 でも誰も泊まれないって感じになるじゃないですか大鹿も中川も。まあ中川は望岳荘とかあるけれど。それでいいのかという今後 10 年間ということだと、

会長 真冬とかね、多分冬場とか、そんなに影響の無い時もあるやろうし、

委員 そうですね。

会長 でも夏場になってくると、秋だとか新緑の頃とか、普通のウィークデーだけ結構お客様くるよねというときもあるだろうし、そこら辺のせめぎ合いのところのこう、カレンダー見ながら調整というのは必要かもしれない。

委員 最終的な落としどころはそういうところになってくるのかも知れなわけですけれども、是非今後も調整をとっていただいて、お願いしたいと思います。工事の、どこの区間をいつやるかと言うのを紙で出して頂いたもの有るじゃないですか。

J R どこの？

委員 あの休工情報。この日は休みます、この日は大鹿線静かですよっていうのをネットとかで出るのってあるんですかね、要は大鹿来たい人とか中川来たい人が、僕らもお客様に案内するのに、休工情報がここで随時 UP されているのでここを見てくださいというのがリンク貼れるんですけれど。

J R うちはちょっとそういうものの準備は今は無いです。

会長 ただあれやね、小渋砂利とかその辺も含めて把握せんと、出す時に。

委員 そうですね、いってみたらいっぱい別の業者がいっぱいいたという事はあると思うんですけども。どの日が通りやすくてどの日が止めといた方がよいというのを言えるのかというのが常に見えるようにして頂けるとありがとうございます。

会長 松川インター大鹿線を使わずに、南陽・桑原を抜けた方が良いという案内を

したいということ？

委員 そうですね。大鹿だったら、分杭峠とか折草峠とか美里の方とかいろいろあると思うんですけども。陣馬形が今観光スポットになっているんで例えばもう四徳の方からいけないとなると、美里の方に交通が集中して今、美里の人、

会長 それは桑原の皆さんとわくわく四徳のみなさんとちょっと協議やね。

委員 そうです、もちろん。共有と言うか、協議会の中で。

会長 そういう問題意識があるということで、今日の時点で共有していただければと思います。

委員 でもリンクしていると思うんですよ本当に、そしたら美里の方に集中して、美里の人が陣馬形に登っていく車がやっぱり騒音問題でといっているのにもっと集中しちゃうとか、本当にリンクしている問題だと思うんで。

会長 小渋砂利も含めて、さっきおっしゃった小渋ダムの方の物、それから長野県さんの台数も含めてちょっと全体把握をしないとそれぞれバラバラで分からないというのだとちょっと困るなどいうようなことは思っています。他、いかがでしょうか、JRさんが渡場でやられた調査、環境調査の数値というのはもう公表されているんでしょうか。

JR 確か10月か12月かどっちかの協議会でお示しはさせていただいて、

会長 ですか、

幹事 前々回、説明いただいたと思います。

JR 10月ですね。10月の個々の場でお示しをしています。

会長 これはHPにも出ているし、

JR HPには出してないですね。

会長 うち的に村民のみなさんに出すのは構わない？

J R 別に構わないですけれども、

会長 さっきの台数の、これなんかも別に構わない？

J R はい。

委員 県の方に、渡場の道路の拡幅工事の方の、予算付けというのはおりて、5月とか始まりが、

長野県 その件に関しましてはお詫びを申し上げなければならぬことがあります。この場で私、説明させていただいた時にですね、新年度の早期にやりたいというお話しをさせて頂きました。ところがですね、昨年用地補償をする中で物件調査というのを行っておりまして、あそこにですね、こっちからいくと大鹿に向かって左側の所に歩道できる所にですね、むかいや設備さんのコヤっていうか倉庫みたいのあるんですけども、あれが簡単に取り除ける構造だと思っていましたが、あれは一体構造になっているもので切り取りができなくてですね、あそここの補償費が思っていた以上に高くなっちゃいまして、本年度のお金がその補償費で終わってしまう状況になったんですよ。一応その話はですね、県の方にも伝えてあって、なるべく早くやりたいということをしていますので、予算がもし流れてくれればすぐ出しますけれど、私この前、早期早着で5月くらいには工事を出したいということをお話したんですけど、それが今、できない状況になっておりまして、管内とか他の所から予算を流して頂ける努力はしておりますので、当然また、夏場過ぎてくると補正予算とかありますので、そういうところではいの一番に頂きたいという話をしております。申し訳ないんですけど5月、春先の工事が発注できなくなってしまったんです。これちょっと報告を送れて申し訳なかったです。そういう状況です、申し訳ございません。

委員 あそこで左側の奥の方に、お宅があるんですけどもその子供たちが、そこだけ危なくない様にだけさせていただいてくれれば、あと柳沢から車で送ってくるんですけども、その方たちがそこを通られるんで、車の方はまだいいかもしれないんですけど、渡場の中の平と言うんですけど、一段上の子たちで、小学校の子供が1件しかなくなってしまって、その丸山の坂を下りてくるのか、会館の近くの道を下りるのかによって、工事が始まるのかどうかによって、ちょっと自分はもう小学校のPTAではなくなってしまうので、ちょっと

なんともあれなんですけれども、そこだけ危険じゃないようにさせていただけ
ると、特にその安全だけ、何か起きてからでは遅いので、今は、そのお宅も父
さんがあそこの道路、毎日来ていただいているんですけれども、そこだけ危な
くない様にだけはすみませんけれどお願ひします。

会長 また、しっかりご配慮いただいて、どうなるのか、なりそうかということを
お知らせいただければまた、お繋ぎすると。

委員 ちょっと関連でいいですか？ この前 12 月 20 日の時でしたっけ、お聞きし
たんですが、交差点の路盤改良だか、前にやられていたというありましたね、
1 m ばかり掘って、あれの区間は調べていただいた？

長野県 ちょっとデータが古くてですね、見当たらない状況でありますて、今の状況
から行きますと、通常改良をする時にですね、改良前の状況の土の地盤の強さ
というの、地盤の強さを調べて、それに見合うだけの舗装の厚さを決めてやつ
っていますので、今の現状の交通量でいけば基本的にはもつ話しになっています
ので、ただ、今後今いう千何百台というのが通ってくると当然路面が傷んだり
とか、振動とかっていうことは出るかも知れないんですけども、そちらの方
は申し訳ないんですが、対応とすれば県ではできませんので、JRさんと相談
しながら舗装修繕をするとかというような対応は今後出てくるかと思います。

委員 私のお聞きしたいのは、どこからどこまでを、そんなに古い話じゃないんで、
改良したのはね。

長野県 改良した区間は分かるんですけども、

委員 その区間はどっからどこまでやったの？

長野県 それは今のカーブちょうど曲がった、昔はもっと、外に膨らんでいたような
形というんですかね、砂利屋さんの方にこうちょっと外側に膨らむような形だ
ったのが内側に切った形になっておりますのでそこまでやっている、改良と
すれば、交差点改良とすると。

委員 いわゆる信号のところから大林さんの前でまでということだね。

長野県 そうです。ただ、そこ全部が改良はされていないと思います。交差点の部分

ってだいたい 30mくらいが路盤改良とかするんで、

委員 そんなもんなんだ。

委員 路盤改良されたのは片桐幹夫くんのあそこの家の玄関ちょっと向こう行った、パッと道路狭くなっているあそこの部分が交差点改良の結果なんで、やっています改良で、

委員 途中は天竜川の橋の方にはどこらまでやっているの？

委員 橋の方は、あれからずーっとやってきているんじゃないですか？ 中川タイヤの方。

長野県 すみません、違うと、

委員 実際にあれですか、振動あるんですか、あそこのところは、前をダンプ通るとき、

委員 振動があると言えばあるし、そりゃあ、あれだけ、俺が聴いとるのはそうじゃなくて、1mの深さまで改良しとるとこの前も言っていたんで、どっからの区間、どこの区間までやっておるかということなんですよ。みなさんが専門だもんで、大丈夫だと言えば大丈夫でそれはそれでいいの。改良はどこまでやってあるかということ。

会長 ずーっと出ているお話なんですね。

長野県 改良は橋まで全部、橋を架け直しているときに、昔よりずっと上がった形でやっているんで、当然やってあるものと思いますし、大鹿に向かっては先程言いました通り、建材屋さんの所までは改良はしているんですけど、基本的に路盤っていうのは、交差点部でねじれたりするのをやるので、そういう場合は全部 30m位の改良と言うのが普段行われることなんですけどただ、天竜橋に向かっては 30m行った先で多分橋の工事ですーっと下げていくときにあれは盛り土になっているんで、盛り土自身は逆にいうと変なものは盛らない形をつけていますので、改良に匹敵するくらいの土は入れていると思います。

会長 交差点と橋の間は心配する必要はないだろうと。大鹿に向かって、大林さん

の方に向かっても、30m位は、

長野県 くらいはやってあるはずなんで、

会長 地盤も含めてやってある、

長野県 広げたところはやってあるんだけど、広げなかつたところの厚さが広げたところと同じ1m位入っているかどうかと言うのが、ちょっとそこが分からぬので、それは工事やるときに確認しますという話を前、させていただいて、

長野県 歩道やるときにある程度掘ればどれくらい路盤入っているかというのはある程度分かると思いますので、もし、状況によって薄いようであればそれは検討する必要があるのかなとは思いますけれど。

長野県 ただ振動の調査は事前と事後でちゃんとやるようにはしていますので、比べてその因果関係が確認できるようにします。それは多分、

委員 改良の工事はね、そんなに昔の古い話じゃないと思うんだよ。それがそのなんで資料がないの？

長野県 基本的に工事の資料というのはコンクリート構造物というのはデータすごく残しているんですけども、舗装ってやっぱりなんだかんかいながら寿命って10年とか交通量多ければ5~6年でもう打ち替えたりとかいうのもありますて、そういったどこまでやっているかというのは改良の時のデータが無いと分からなくって、改良の設計書自身もやはりある年数過ぎていくともう破棄、処分してしまっていますので、そのデータとか、なんかで書き記したものがあつたりする場合があると分かり易いんですけど、ちょっと見当たらぬのでちょっと分からなくて申し訳ないんですが。

今は逆に電子データ化してコンピューターに残っていたりするんで、いろんなデータ残せるんですけど、昔はそうはいっても倉庫いっぱいになつていっちゃうんである程度の年数過ぎたものはもう、廃棄になって、

会長 前からずっと、地元の皆さん心配されている、ずっと出ている話なので、もし振動とか、騒音とか、粉塵とか出てくるようであれば、すぐ直してほしいということを我々言わざるを得ないし、そうなると、工事の方が途中で、路盤までやり直してもらわんと困るという話になった時に差し障りが生じるでしょ

うから、是非あらかじめちゃんとしていただければありがたいなと思います。

今日は、ダンプのできれば後ろに付けて欲しいという、そのどんなものが付いているのかというデータとか、それから、ピークの台数を教えて欲しいという事がJRさんに対してはあったかなというふうに思いますし、県さんについては交差点の状況。あと何かありましたっけ、あとはこの会議を催す必要があるという時には、委員のみなさん方から、こんなテーマでこの会をということで、提案をいただきたいし、こちらの方でもJR東海さんなり県さんなりの方から説明したいことがあるということがありましたら、この会を催すことになるかと思うんですけど、そんなものですかね。何か抜けてないですかね、記録は、議事録は取ってくれていると思いますけれども。また議事録をみなさんの方に、展開をすることになるかと思います。ちょうど9時前というようなことになりましたけれど、もし特に無いようでしたら、進行役、協議事項につきましては以上という事にさせて頂きたいと思います、よろしいですか。ご協力ありがとうございました。

7 閉会

幹事 それでは、この会の閉会を、副会長お願いします。

副会長 大変長時間、ご検討いただきました。ありがとうございました。また次回の日時は決定している訳ではございませんが、また随時、作業がいろいろ進む中で、また招集させていただきたいと思います。本日は誠にありがとうございました。

以上