

第12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 7 月 20 日(木) 午後 7 時～9 時

場 所 中川村基幹集落センター集会室

出席者 委員 11 人（欠席者 7 人） JR 東海 2 人 長野県 3 人 工事請負業者 6 人

村関係者 9 人

1 開会

副会長 こんばんは。今日は本当に忙しいところをおいでいただきまして大変ありがとうございます。特に JR、県の皆様、それから工事関係者の皆様、ありがとうございます。本格的に工事の方が、大鹿とか豊丘の方から始まるということで、新聞紙上でも気にしておりますが、ぜひまた当村におきましてもこれからもありますが、予想されることについてはだんだん具体的になってくると思いますが、よろしくご協議をお願いしたいと思います。ただ今より、第 12 回中川村リニア中央新幹線対策協議会を始めたいと思います。よろしくお願いします。

2 会長あいさつ

会長 改めましてこんばんは。5 月 13 日から前の曾我逸郎村長に代わりまして村長を勤めさせていただいております宮下健彦と申します。どうかよろしくお願ひしま

す。この協議会の開催に先立ちましてまず申し上げておきたいと思いますけれども、私自身は、考え方はいろいろ持っておりますけれども、この協議会の主旨、設置要綱にまず基づいてですね、それぞれの皆さんがそれぞれの立場でご意見を出していただいて、できるだけといいますか、もちろん前提となりますのは、私たちの沿線住民の安全ですとか安心、これが担保されるような形で事業が進められていくということが第一だと思っておりますので、そういう立場でこの協議会を、全体をまとめて進めて参りたいと、こういう考え方でありますので、よろしくお願ひしたいと思います。それから今日改めてお願ひをしなければなりませんけれども、この会を開くのは今度 12 回目になるそうでございますが、前回は 3 月 30 日の日に、年度切り替えみたいな形になりました、駆け込みではありませんでしたが、委員の皆様にお集まりいただいて、説明がされてきたという経過は私も存じ上げています。それから考えますと 4 ヶ月近く経過をしとるわけでございますが、この間いろいろな所で主要地方道松川インター大鹿線の改良工事が、少し進展が見られるというようなお話を聞いていますので、今日の会議開催に至ったということになります。委員の皆さんの中には、なかなか開かれないのでヤキモキしていらっしゃった方もおられるかと思いますが、大きな動きがこの間、無かつたものですから今日の開催になったということでご理解をいただきたいと思います。それではよろしくお願ひを致します。

3 委員の委嘱

幹事 前回の第 11 回、3 月 30 日の会議の中で、委員の皆さん全員が 2 年の任期が切れたということで、再び 2 年間ということで改めて委嘱をさせていただきました。ですが、PTA の皆さんにつきましては 4 月から切り替えということがございまして、東小 PTA の評議員の皆さん 4 名が役職の関係で交代をされたということでございますので、改めて委嘱をさせていただきたいと思いますのでよろしくお願ひします。村長の方から委嘱を申し上げます。

委嘱状の交付

4 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工事の発破の立ち会いについてご報告を申し上げます。仮称西下トンネル工事の掘削が進み、発破現場が桑原地区のお宅付近になってきたということで、6 月 29 日に施工業者様の実施致します騒音、振動の測定に、住民税務課生活環境係 2 名と総務課企画広報係 2 名で立ち会いをさせていただきました。数値につきましては騒音が通常時 33 から 40dB、発破

時には 56.5dB。振動につきましては通常時 12~15dB が発破時には 55.1dB ということでございました。以上ご報告致します。

(2) 中川村観光関係者と長野県・JR 東海との情報交換会について

幹事 中川村観光関係者と長野県、JR 東海との情報交換会についてご報告をさせていただきます。観光関係者、キャンプ場関係者の皆さんからの要請により、長野県、JR 東海との情報交換の機会を 2 回、3 月 29 日と 4 月 28 日に設け、企画広報係が立ち会いました。情報交換会ではまず、JR 東海、長野県それぞれから工事について説明を受けた後、意見交換を行いました。観光関係者側からさまざまな意見が出されました。主に VICS を通じたカーナビへの規制情報の反映、休工日の調整、迂回路の看板設置等について確認がされています。迂回路の看板設置については JV で製作し、置き場の確保及び維持管理を観光協会が行うことが確認され、デザインを観光協会が作成し、JV で印刷したものを観光協会が渡場の入り口から迂回路沿い 6ヶ所に設置をしてあります。以上です。

幹事 以上、村の方から 2 点報告を申し上げましたが、何か質問等ございますでしょうか。

委員 この看板設置の件なんですけれども、今、渡場の交差点ということでいっていただきたい所の看板の周りが草で半分以上隠れている状態になっているんですが、これも管理しているということでよろしいんでしょうか？

幹事 現在そういうふうなんですね。

委員 はい。

幹事 観光協会の方に話をして、至急してもらったりするようにしますので。

委員 お願いします。

幹事 他にございますか、

委員 立ち会ったときの騒音と振動の発破時の値は、どういう値なんでしょうか、人間が耐えられる値とか、大きな音でこれは公害になるとか、そういう値の目安がないのでちょっと分からないんですがそれを回答願います。

- 幹事 JV さんもおりますけれど、騒音については音が聞こえるというふうな感じだったと聞いておりますし、振動は、いわゆる震度でいくと 1 くらいと聞いておりますが、JV さんいらっしゃるので、もし補足があればお願ひしたいと思います。
- JV 振動の方は、気をつければ感じるというものであります。震度 1 くらい、1 弱ですね、震度 0 ~ 1 の値になります。寝ている時に起きるのは大体 70dB くらいという値ですので、だいたいそれくらいのレベルで、下回っているということになります。
- 幹事 その程度の感覚だということであります。
- 委員 実際は振動の方はガロでいただいた方がよく分かるかと思いますので、よくテレビではガロでやっていますので、次回はガロ表示に換算していただければと思います。
- JV ちょっとガロには変換ができないです。
- 幹事 いずれにしろ分かりやすい説明を次回からしていただくということでお願いします。多分今後だんだん離れて行くと思うんですね。今がマックスの状態かなという。
- JV そうですね、来週からだんだん離れるような状況にあります。
- 幹事 いずれにしろ必要があれば立ち会いをしていくということでありますので、お願いします。他にありますか。
- 委員 2 番目の観光関係者と JR の打ち合わせ、私も観光協会の会員でこの打ち合わせも参加させていただいたんですけども、まだそのカーナビ情報への反映とか、看板の件はやっていただいたんですけども、お休みの調整とか回答いただいていない部分があるんですけども、そこら辺の返答は何かございませんでしょうか。それとも今後またこのような機会を設けていただいてということ、
- 幹事 観光関係者から要請があれば、村は仲立ちをする形で JR さんと県さんに揃って話し合いをする場を設けることについてはやぶさかではないと思います。もし何かあればまた、定期的にあるということにはなっていないと。

委員 分かりました。要請があったけど答えがないということに対してはどうしたらいいですか。カーナビ状況、

幹事 カーナビね、お答えはできますか？

長野県 前回の4月28日の観光協会の打ち合わせの中で、交通規制状況につきましては県の中の道路交通情報センターにまず連絡をさせていただいて、そこからVICSないしを介してカーナビ表示という流れになっています。ですので、道路の規制等ある場合は道路交通情報センターの方に連絡をするということにまずなっています。そこから交通情報センターからVICS、どういうやり方か分からぬでけれど、VICSを通してカーナビに情報提供するという流れでございます。

委員 今、できているということ、上げていただいている、

長野県 それはできているんですが、県の道路管理者としては規制がかかる時に道路交通情報センターというところに逐一報告をしているという状況でございます。

委員 規制がある日のみ、みたいな感じですか、片側通行とか、

長野県 そうですね、期間を通して業者さんから連絡があって、この区間規制をするよという情報をあれば、その情報をそのまま道路交通情報センターへ流していくという状況であります。そこからVICSを介してカーナビに表示するというところまではすみませんが把握していません。

委員 分かりました。規制が無い時は渋滞みたいなことはできないですか？

長野県 規制が無い時、そうですね。基本道路管理者としては規制があるところだけ情報提供するという形になります。

委員 分かりました。そういう形で関係者に伝達しておくと、それが事業者を通じて中川村に来るお客様にも情報提供されるので、またそういう連絡をお願いしたいと思います。今まで、分かりました。

幹事 よろしいでしょうか、それでは報告事項については以上とさせていただきます。

5 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

J R それでは説明をさせていただきます。まず、主要地方道松川インター大鹿線工事状況という図を示しております。左が渡場の交差点がありまして右側の方が大鹿村へと至る県道 59 号の道路がオレンジ色になっています。こちらが滝沢トンネルとなっていまして、今工事をしているところ、若しくは計画をしているところを上げさせていただいております。道路拡幅をするところがこちら青色で示しておりましてトンネルを新設するところは、緑色で示しているということで、現在工事を進めているところは赤字で書いております。トンネルにつきましては仮称西下トンネル、仮称四徳渡トンネル、拡幅区間の 5、それぞれこちらのトンネルの発生土につきましてこちら半の沢の発生土仮置き場の方に持つて行っている状況であります。一方、まだ計画中の所はこちら黒字で書いてございまして、拡幅区間の 1 ~ 4 は現在設計を進めているところでございます。

それぞれのトンネルの進捗状況についてご説明をさせていただきます。まず西下トンネルでございます。こちらトンネルの全延長が 878m でございます。現在、およそ 660m くらいの掘進が完了したところでございます。現地の状況なんですが、こちら施工ヤードの状況が今こういったような形で、トンネルの掘削を進めている所ですので、詰所ですとかいろいろな資機材が今あるというところでございます。トンネルの坑口でございますけれども、こういった形で抗門口もできあがっていて、外から見るとトンネルの入り口の所ができてきているんだという状況がご確認いただけるかと思います。延長ですけれど、大体ですけれど先週末の時点では 660m くらいまで掘進が完了している、全体の延長 878m のうちの 660m くらい完了しているということでございます。

続いて四徳渡トンネルについてご説明致します。こちらが四徳大橋になりますてこちらが大鹿村側の方になります。こちらトンネルの計画延長が 1,201m ということになりますて、こちら青色が大体今の掘進の状況を示しておりますけれども、現時点でおよそ 570m くらい、全延長 1,201m の内の 570m くらいについて掘進が完了しているという状況でございます。こちら施工ヤードの状況の写真ですとか坑口付近の状況の写真を付けています。大体こういうような状況になっているということでございます。続きまして裏側、5 ページになります。こちらが現在工事をやっている拡幅区間 5、今、県さんの方でやられていますので後ほど県さんの方から説明もあると思いますけれどそちらの状況の写真と位置がこちらになります。もうひとつ、先程のトンネルの発生土を持って行っているのがこちらの半の沢の発生土仮置き場ということでございましてこちら小渋川の右岸の所に今現在発生土の仮置きをしているという状況でございます。

こちらで工事用車両通行台数というものをお示ししております。この松川インター大鹿線を 4 つの区間に分けて、それぞれの区間で各工区でどれくらいの工事

用車両が通行しているかというものをお示ししたものでございます。A区間というのが渡場の交差点から半の沢の発生土置き場まで、そこから西下のヤードの所までをB区間、西下トンネルから四徳渡トンネルまでをC区間、そこから大鹿の方に至るまでをD区間と、区間ごとに分けまして各工区でどれくらいの工事用車両が出たかということあります。こちらの示してあります表記の工事用車両台数ですけれどもこちら注記で示しておりますけれども表記の工事用車両台数はいずれも月別日平均の最大値です。往復の値ということになります。月別日平均とは、月延べ総台数を一月辺りの工事稼働日数で割り戻した数字ということになります。こちら、月全体の数を割り戻した数が一番多い月のものを示しております、例えば西下工区のB区間でいいますと、2017年6月に日当たり216.7台というのが一番多く工事用車両が通行したということになります。注記なんですけれども、2017年6月の表記のものは、2017年6月16日までの集計データを基に計算しているということで情報が少し更新できていなくて申し訳ないんですけども、ここで言うと、6月が1番多かった。一方で四徳工区でいうと5月の236.6台というのが一番多く走っているという見方をしていただければと思います。例えばB区間でいいますと、足し算すると216.7台と236.6台と南アの方で10.6台くらい通っていますので、単純に足し算するとリニア関係のダンプが全部足し算すると463台くらい走っています。時期はずれているんですけども一番多い時を足し算すると大体そういう数字になるというふうに見ていただければと思います。

続いて7ページですけれども、こちら参考ということで、松川インターラー大鹿線のトンネル工事の説明会の時にどういう説明をしていたかということと比較をしてご覧いただきたいと思うんですけども、説明会のときはB区間で一番多く出るときで一日当たり552台出る。時期としては平成29年の7月、まさに今なんですけれども、ピークでこれくらい出ますよという説明をしていました。先程の今の現状を足し算すると463台と申し上げましたけれども、今まさにピークくらいとなりますので今後もう少し増えてくるというような状況であるということあります。

こちらは西下トンネルと四徳渡トンネルの工事用車両の安全対策でどういったことをやっているかということをお示しした写真になります。こちら、危険予知活動ですか誘導員の配置というものを行っています。この危険予知活動なんですけれども県道沿いで利用ができない場所ですとか、幅員が狭い場所、そういう所を危険マップなんかを使って、どこが危険だということを定期的にやってたり、日々の朝の点呼なんかでもこういったことをやっているということをご紹介しております。またこういった形で誘導員を配置しているということあります。それ以外にも安全対策ということでこういったダンプのタイヤ洗浄ですか、沿道の環境整備ということで草刈、またタイヤの泥落としなんかをやっていると

ということあります。もう少し具体的にということで、今日JVの皆さん来ていただいているので、各JVの方からご紹介をしていただきたいと思います。

JV 当工区の安全に対する説明ですが、先程ありましたけれども危険余地活動というのは、毎朝行っております。まず点呼を取りまして健康状態とかを確認します。それから今日はどんなことに気をつけようとかどんな車両が入って来るのでこういった対策をとろうとか、そういうことを作業員の中で話し合って、毎朝そういうことを行っています。その他としまして、まず作業員にいつも言っていることですけれども、当JVとしてはまずスピードについてはですね、先程お示しました拡幅区間5という所、そちらの方は非常に狭くて見通しが悪くなっていますので、当JVのダンプについてはそこを通過する時には20kmくらいで走りなさいとあと一般者の方が怖いと思われないように、それ違う時は10km程度とスピードを落として徐行してすれ違いなさいという指示を出しています。現場への通勤時ですか、現場を走っている時にダンプには後ろから車が来て急いでいる方がいれば止まって追い越しをしてもらうように指導しております。当JVの方は以上です。

JV 四徳工区も西下工区と同様に通行が厳しい狭い道路では、減速、10~20km程度、十分に落としてですね運行をするように指導を進めております。また、この地図でいうと特にC区間ですね、非常に狭くて追い越せる、譲れる所が非常に少ないということで、我々、急いでいる車があってもそれに伴う事故を起こしてしまうと皆さんに非常に迷惑をかけるということで譲れるところをポイントを絞つて、無理な追越をさせないということで日々徹底の方をしております。ただ、トンネル内であるとか、四徳大橋についてはですね、十分減速して対向車が怖がらないようにということで西下工区同様に対策を行っております。日々ですね、朝の点呼時については危険なポイントを確認しております、体調確認はもちろんですけれども、この時期、夏休み、県外ナンバーもありますので、みんなに注意喚起を行って安全意識を高めて工事の方を進めております。以上です。

JR 前方のスライドの説明は以上になります。もうひとつ、こちら工事カレンダーというものをお配りしておりますのでこちらについてご説明をさせていただきます。こちらですけれども、松川インター大鹿線の西下工区、四徳工区、それから南アルプスのトンネル工事、各工区の作業予定を示したものであります。水色が休工日、ピンク色が場内作業のみ、大型工事用車両の通行なし、左下の方に凡例が書いてありますけれども、黄色の所が場内作業プラス大型資材の搬入車両通行が1日10台程度という日をお示ししております。工事なんですけれども基本的に

は日曜日の休工ということで進めておるんですけども、観光ですかとか、そういうことにできるだけ影響がないようにということで土曜日もできるだけ休工にしているということで、太枠で囲っているところ、例えば7月の15日、ここも休工にしたんですけども3連休の初日ということもありますのでそういったところについては休工にしているというところで、7、8、9月までが今分かっている所で休工にできる所というところで太枠で囲っているところは追加で休工にしているものあります。これは今の段階での計画ということになりますのでまた10月以降につきましてももう少し状況を見ながらご相談させていただきながら休工できる所はまた検討していくということで考えています。

委員 10月までは確定なんですか？

JR これは9月までです。

委員 9月までは確定なんですか？

JR はい、JRからの説明は以上になります。

会長 それに関連して、いいかな。ありがとうございました、それでは今、少し質問も出たようでございますけれども、委員の皆さん何でも結構ですので、お出しをいただければと思います。

委員 これまでの流れを知らずにお聞きして申し訳ないんですが、半の沢発生土仮置き場というのはB区間とA区間の間にあるんですが、この仮置きというのはいつまで置くのか、どのくらいの量を置くのかというのは見通しはあるんですか？

JR こちらの方は、今仮置きという言葉を使わせていただいております。というのは後からまた県さんの方からお話があるかも知れませんけれども、実は半の沢橋の部分を大鹿村の皆様の方から橋の架け替え若しくは道路を拡幅して欲しいという要望の中で、我々どういったことができるか、その辺を含めて関係者と協議をしております。ということで、仮置きですけれども半の沢をある程度埋め立てて道路をというのもひとつの案として考えております。

会長 今の件については、次に拡幅工事の進捗状況等もありまして総合的に県の方からの検討に関わる事で動きがあるようすで後でまたそちらの方で説明をしていただくことにして、とりあえず仮置きということになっていますのでそこに入

れていただいておるということでよろしいわけですよね、他にいかがでしょうか、どうぞ、

委員 苦言から始まります、すみません。いつから担当替わられたのですか、私、分かりません。まずそれを説明していただきたかったんですが、それをひとつ、もうひとつはそこにあります月別日平均の最大値というのをですね、日の最大値じゃないんですね、なので例えば月が3日だったら、1日が1,000台で後が0台0台だったら、その平均は333台ですね。ですから日最大は1,000台というのが出てこないということも、もしかしたら考えられるので、あの表示はすみませんが月の最大値というふうに変えていただけませんか、そうしないと使う私たちは本当に何台走っているかを知りたいのであって、平均で出していただいたものを知りたいのではないので、それを理解していただいて改めていただけないかなと思います。

J R それは1日の中で本当にMAX、一番走ったその最大の台数をということでしょうか。

委員 そうです、だってそれが一番。私たちは、その日に行ったら動けないということがあつては困るので、それを知りたいというのが根本なので、平均した、なだらかにしたらこの数字ですというのを出していただいてそれを目安にしてそこを通るわけではありませんので、そこは平均する必要はないものだと思います。もし出すのであればその表にその月の最大は何台でしたというのを表示していただきたいです。

J R 今、15.3台2017年6月とかいてありますけれども、例えば6月の15日、最大で30台走ったとか、

委員 そうです。それが知りたいんです。それが一番。今後私たちが使うに当たって、私も使っていきますけれども、ちょっと少ないなと思うのは多分そういうイメージだと思いますので、お願いします。

会長 それでは月の日最大と月平均の数値を両方表示していただけますでしょうか。

J R そうですね、一番、とにかくMAXの何台走ったかというのをお知らせするようになります。

会長 表示のところで何かありますか？

JR 私、先程挨拶もないまま唐突に説明を始めてしまい大変申し訳ありませんでした。7月1日以降ですね、大鹿中川の担当になりました。どうぞよろしくお願いします。挨拶が遅れて申し訳ありませんでした。

会長 他にいかがでしょうか。それでは次に移っていただいて、全体を通じてまた改めて戻ってご質問をいただくようにしましてですね、次に主要地方道松川インターハイウェイ大鹿線拡幅工事の進捗状況についてご説明をお願いします。

(2) 主要地方道松川インターハイウェイ大鹿線拡幅工事の進捗状況について

長野県 それでは、私の方から、主要地方道松川インターハイウェイ大鹿線の県として進めております事業について説明をさせていただきます。資料としましては前回の3月にお配りした資料とほぼ同じ状態となっています。以前からご出席いただいている皆様にはまた見るということになるかと思いますが、この図面で説明させていただきたいと思います。まず、この画の中の真ん中に赤い文字で旗揚げをして示させていただいている区間、こちらが今具体的に現場で工事を進めている区間でございます。下の方に黒い線で旗揚げで区間1、2、3、4、5というふうに旗揚げがしてあると思います。1～5までの5つの箇所において松川インターハイウェイ大鹿線の道路を広げなければいけないという所が5つある、その中の赤い文字で示しているのが先行してといいますか、一番最初に手を付けて工事をしているという箇所になります。この区間5というのがありますけれども、今、私の後ろに控えております木下建設さんが受注していただいて今、工事をしていただいているという状況です。

JR さんから配られているに、区間5を遠巻きに写真を撮ったものがあると思います。右側の写真になります。通った方はお分かりになると思うんですけども、基本的に今の道路を2車線にするのに、谷側の方に道を広げるという考え方で今工事を進めています。写真から現場の方、少し進んでいるんですけども、資料でいきますと、一番右上の所に、道路を輪切りにした形、横断方向に切断した図面を付けておりますけれども、こういったイメージで、谷側の方に縦の壁を、これを倒れないように地中にアンカーというもので植えつけるような形で道路を造っているというところなんですねけれども、今現在、ちょうどガードレールがあった部分に、谷側の方に生えていた立木はもう伐採されていますので非常に見晴らしがいいところですが、何もないと非常に恐怖感が沸くようなそういう状態になっているかと思うんですけども、ガードレールがあったところに、走行している皆さんのが恐怖心を払うという意味もあるんですけども、施工時は粉塵、

埃が出たりとかを防ぐ意味で、目隠し板を設置させていただいている。一旦目隠し板を設置させていただいたんですけど、この現場の中は多少蛇行しておりますので、お通りいただく皆さんの方から、カーブの部分で見通しの悪いところに目隠し板があるとそれが怖いと、向こう側が見えなくて突然車が来たりするという意見をいただく中で、今通っていただくと部分的にパネルがないところがあります。今現在はそういう形でカーブの向こう側がある程度安全が確認できるような配慮をさせていただいているので、所によってはパネルが無いところもあるんですけども、基本的にはそういうパネルを設置させていただいて、今写真にありますような、パネルの向こう側では足場を組んでこれから本格的な工事をするための準備をしているところです。準備はほぼ終わりまして、今は西下トンネルを施工している側の方から、地中にアンカーを打ち込む準備をしています。まだ完全に道路としての盛るようなものを中に入れるというようなところまでいっていませんので、これからこの地中に打ち込むようなアンカーを施工するのを本格的にやっていくような段階です。左上の事業概要のところ、工期が来年、平成30年の3月5日までというような契約になっています。非常に谷側で自由にできないという現場の事情もありますし、工期としては年明け3月までかかるということで、現場の工程としては当初に予定していたような進捗で工事は進んでいるんですけども、こんな形が今の現場の状況であります。基本的にここをお通りいただく皆さんには、片側一方通行の制限をかけることの無いように現場は進めさせていただいておりますけれども、だいぶ谷側に資機材を降ろしたりとかそういう場面が工事をやっていくうえでですね、これから何回か起きて参りますので、そういう場合においてですね、数時間とかあるいは半日とかそういう時間の中で誘導員、信号等による対応で片側づつ通行をしていただくという場面があろうかと思いますけれども、そういう場面になりましたらまたご協力をお願いしたいと思います。区間5についてはそういう状況でございます。

黒字で示してございます区間1～4でございます。そちらの方については、先程JRさんの方からも話がありましたけれども、設計を進めている所です。1～4につきましても基本的には谷側の方に広げるというような考え方で設計を進めています。協議中といいますか、ある程度姿は見えて参りましたけれども、これから最終の設計の詰めをしてですね、工事に向けていろいろな手続きがあるんですけども、設計もまだ固まっていないので、設計をしていただいているのはJRさんになるんですけども、我々の方と協議を詰めて固めていくという状況にあります。

先程、ご質問にも出ました半の沢の場所でございます。先程JRさんからも話がありました。今現在は仮置きということでございまして、二つのトンネルの掘削の土砂をそこに置かせていただいている。中川村さんの土地も絡んだ中で置か

せていただいているけれども、これにつきましては、残土を有効利用して、よりよい線形の道路ができるかというお話をいろいろなところでいただいている中で、具体的に可能かどうかということはある程度検証をしてきたんですけども、今現在においては、JRさんの方で仮置きではなくて道路を築造する、道路として土を盛るとしての条件をクリアする、そういった盛土の設計を進めているところです。県と致しますと、その盛土の設計を協議する中で、望ましい県道の改良ができるかということで調査、それから計画を進めているところであります。リニアの工事に関連する工事に関しては以上の状況です。

今回、資料をお持ちしていないんですけども、1点渡場の交差点についてお話をさせていただこうかと思います。渡場の交差点につきましては、過年度から要望を受けている中で改良ということで交通安全という観点から歩道の設置を進めています。昨年の私の前任の方からも皆さんの方に予定として用地のご提供をいただければ工事の方を進めていただきたいというような話をどこかの段階でしたかも知れませんけれども、本年度につきましてはご譲りいただける地権者の皆様、のところへ用地の提供、それから物件の補償、そういったものをさせていただいている。今年度の当初の配当といいますか予算といいますのは、用地補償の部分に手当てが回ったんですけども、工事のところまで予算の確保ができませんでしたものですから、今のところ今年度中に工事に着手することは難しい状況にあります。ただ、事務所としては予算の確保を積極的に、事務所としてはそういう姿勢でありますので、予算が確保できれば工事の方させていただきたいと考えておりますけれども、渡場の交差点につきましては今、そういう状況であります。私の方からの説明は以上です。

会長 ありがとうございました。今、長野県さんの方から、改良拡幅工区の1～5についての説明、現在区間の5に着手しておられるようですが、それについての説明と、半の沢の仮置き土の道路としての有効利用ができそうだということで県として設計を基に安全というか、それを検証してみると、こういうようなお話をありますが、それも含めまして皆様のご質問やらあろうかと思いますので、お話をいただければと思います。

委員 今回、12回目の会議なんですけれども、この半の沢に残土を置くということについてはこの協議会の初期の段階で何回もかけてかなり問題になった件です。ここに12回出続けているのは数人しかいないので、皆さんメンバーも、村も変わっているので、ちょっと流れていっている部分もあると思うのでもう一度確認しておきたいと思います。半の沢に残土を置くことに関しては、村民の方から厳しい指摘がありました。元土木工事設計者だった方、専門家の、大学でも教えて

いたような人なんですけれども、かなり詳細な資料を作つて村と県に提出しています。中川村村長が半の沢に仮置きを認めるに当たっては確かこの会で、村民の方の危険だという指摘に対して県が合理的な説明をできたときに工事も可能になるということだったと思うんですけれども、前の担当の方もそうなんですけれども、今設計中、設計中、設計中ということで検証中、検証中ということで、その説明がいつになるのか、毎回自分も忘れないように、みんなが思い出していただくためにこうやって発言をするようにしているんですけども、その説明会はやるんですねということと、それをマスコミも村民にきちんと説明をしていただきたいと。要点はどういうことかというと、河川に物を置くのは危ないというのが基本的な考え方で、その村民の人が指摘したのは結局は渡場の人たちとか松川の福与地区とかそこら辺の人たちの将来的な危険になる、ここも三六がありましたし今九州でも同じような集中豪雨が起こっていますので、皆さん分かると思うんですけども、それに対して今回の工事はどのような対策をして行われるのか、それをしないで道を作ってしまえば、何か起きた時に大鹿が完全に孤立するような、完全にかは分かりませんけれども、そういう危険な道、及びやっぱり河川に危険を及ぼしてはいけないというのが最初の中川村のスタンスで、しかしそれが可能な場合のみ認めるということだったと思うので、そこら辺はしっかり報告、マスコミの皆さんも報告があった際にはしっかり報道していただきたいと思います。すみません、長くなりました。

会長 いいですか。それは仮置きをすることの安全性ではないですね、

委員 道路にすることですね、

会長 ちょっとその経過があろうかと思いますので。

幹事 経過は先程も出ましたけれども、大鹿村が特にですね、要望が強かったんですが、もっと言うと同盟会、中川村と松川町も含めて同盟会でその改良をという話もある中で、橋の架け替え若しくは道路拡幅という方向でぜひ検討して欲しいというのをずっと言ってきたという経過がありますが、久保田さんが言われましたように県のお答えは調査結果を基にそれを検討しているというお答えがずっと続いてきたということあります。今のお話の中では、道路の築造を目指した設計に入っているというお話だったので、そこがひとつ変わった話だと思いますので、そこのご説明をもう少しというところと、危険性についてはそういう道路を造るという時には大変危険だからそれをきちんと回避できるような工法でやってもらいたいという声も強かったということあります。

会長 私もざつと今までの経過を読んで、そういうことだったんだろうなというふうに思っておったのと、村長になってから担当の方からお聞きをする中で今、委員さんがおっしゃったことを改めて総務課長の方で申し上げたということでおろしいですかね、そういうことですよと。何が言いたいかというと、まだJRさんの方では設計はできたんだけど、それに対しての検証はまだこれからですよということです。

長野県 まずですね、仮置きに対して本置きと我々は呼ぶのですけれど、道路として構造的にちゃんとしていなきやいけない盛土というのはありますて、それを我々は本置きと呼ぶんですけれども、我々も当然、土が盛られていった上に平地ができるからそこに線を引いて道路を造ればいいと思っているかというとそうではなくて、現場は沢であると、沢を埋めるということは、山の奥は水を供給している谷地形になっているということですので、ただ土を入れればいいということではなくて、周辺の山の斜面から集まって来る水あるいは、山が崩壊してそこに土砂が混じった土石流が発生した場合にどうなるかとかですね、そういう問題を総合的に整理をして問題はないのかどうなのかということをこれから検証していくなければいけない。JRさんの方で設計がどこまでできたかという認識を持ってもらうことについては、道路として求められる盛土の設計は、今まだ設計段階でして、道路で求められる設計としてはこういう設計だということをまず挙げていただく中で、それを県として見させていただく中で、道路として必要なスペースを確保していればいいという問題ではなくて、そういったその周辺から影響が出る、そういうものも、盛土自体が崩壊することも含めてですけれども、全体として問題ないかということを整理をして進めていくということですので、最終的にそれができたからすぐに工事に入りますということではなくて、やはりこういう考え方の下にこういう設計をしましたという説明をする場面はこの先出てくるのかなと思います。

会長 いいですか、今おっしゃったことを県さんとして、私は専門的なことまで申し上げられないのだけど、全てのものについて検証をして、これで道路の基礎といいますか、そういったものとして、こういったものであれば十分いけるという説明は、後日、きちんとこの場で説明していただけるということでおろしいわけですよね？

長野県 はい。

会長 何か委員さんありますでしょうか。

委員 先程、仮置き、本置きと言われたんですが、本置きを前提とする場合には基礎から違うんですけど、仮置きされたものは一回全部撤去して、本置き用の基礎を造らないとできないんですけども、今言われていることですとその仮置きの土砂をまたどこかに持って行かないといけないんですけども、それをするんであれば今、もう提案していただいて、もう本置き用の基礎を造り直さないと、このままやるんでしたら将来は仮置きのままの道路となってしまいます。それはJRさんから説明があったのでしょうか？

長野県 説明があったといいますか、すでに我々とすると道路として求められる盛土の土というのは、石、土砂の粒が均等でなければいけないんですけども例えばトンネルを火薬によって発破をかけて砕いた岩の塊というか破片というかはガラガラしたものですので、それは今は単純にダンプに積み込んで半の沢に持ち込んでから空けているだけということですので、なし崩し的に今平らになっているところから上へ上げていくということではなくて、道路とするとそういう盛土としては求められないものですので、何らかの形でそれはもう一度下から道路として求められる盛土を造り直さなきゃいけないということになるだろうと思います。その1回仮置きしているものをどうやって動かすのかということについても盛土の姿を設計しているものと合わせてこれはJRさんの方で設計をしていただくことになるかと思うんですけどもそこら辺の検討も含めて今行っている状況ということです。

会長 専門的なお話になっているので、私にはよく分からないと思いますが、今の件で、もう少し補足とか、委員さんの中にしていただければ。

委員 かなり前から設計とかそこら辺の話をしているかと思うんですが、地質調査とかもやっていただいていると思うんですが、要するに本トンネルの掘削が始まつて、土を運ぶ時にはその半の沢の橋になるのか盛土になるのか分からないですけども、私としては盛土になるんじゃないかと思うんですけども、結論が出て、できあがっていないといけないんですね、ですからJRさんの方でも一生懸命やっておってくれていると思うんですけども私からするとちょっと期間がかかり過ぎているなというイメージがあるんです。県の方の区間1～4の設計も今設計中ですといって、ケツが決まっていないんですよ、いつまでに上がりますというのを教えてもらえない。私どもと致しますといつ頃設計ができて話があるかというのを聞きたいわけですよね。両方にお願いしたいんですけど、JRさんは今の半

の沢の設計はいつ頃までにやろうとしているのか、いつ頃までに県と協議に入るのかというそら辺の工程の問題、県さんには1～4の今やっている設計は、多分順繰りに上がってくると思うんですが、どこから手をかけるかというのもあるかと思うんですけれども、とりあえず区間1は、いつ頃までに設計が上がってそういういった具体的な話になるかというのを教えて欲しいと思います。

会長 設計としてのテンポと目安、県さんとしてもJRさんとしてもそうでしょうけど、それが出てこないとダメなんでしょうけど、それが出てきた段階で県さんとしてはこれを検証し、住民の皆さんに改めてこの場で説明をいただいて、いつ頃からこういう工事にかかるのかという大筋ところで何か計画がお有りでしたら、テンポというかがあるようでしたらお出しをいただければと思いますが。

長野県 先に私の方から言わせていただくと、現道を広げるという工事についてはJRの方で設計をしていただいてそれに基づいて我々の方で工事を発注する、させていただくという形になります。そこに現況の道路を広げるのにいつまでにやらなければいけないという理由はJRさんの方あると思いますので、その辺はJRさんの方にお話をいただいて、我々とするとそういうものができればすぐに工事に入っていきたいと思っていますけれども、今お話ができるのは、これで設計ができるがってきたとします。その工事をやろうとしたときに、現道を通っていただいている皆さんにどういった制限がかかるのか、あるいは1～4までやらなければいけない箇所があると、これを一編にやればそれだけハレーションは大きくなるということですけれども、現場の施工のやり方によってどういう制限がかかるのかというのは設計が確定したものを我々が見させていただく中で、発注の形態あるいはどれくらいの時間がかかるのかというのはそこで初めて我々が判断させていただいて、いつ頃やろうと思っていますということはまた改めて皆様にご説明をしなくちゃいけないと思っています。

会長 その前にJRさんの方でおおよその目処があろうかと思いますが、

J R まずは半の沢の方から説明させていただきますと、こちらの設計というのは、我々が設計してそれで終了ということではなくて、設計というのは我々が設計したものを見せていただいて、それで中身を替えてというキャッチボールを何度も何度も繰り返して初めて最終的なものになるというひとつの流れがあります。半の沢に関しては我々は今、設計を進めておりまして、実はですね、半の沢も設計する中で天ダムさんが使っている道路をどうやって下ろすかとかですね、かなりそれぞれの関係者の皆様のご要望がある中でそれを上手くまとめな

ければいけないということで、いろいろ協議をさせていただいて、それがまとまつたので今、設計に入っているということで、なるべく早く設計を終えて、本置きというか、そちらの方に入っていきたいなと思っています。具体的な時間というのは中々ここで言っていいのかアレなんですかけれども、なるべく早いうちに、できれば今年中にはと思っています。

会長 ということありますけれども他に、

副会長 基本的なことなんですか、私どもこの前、小渋ダムに用事があって見て来たんですが、トンネル工事で出る土で、あそこに道路を据えた場合、土が足りないですよね、トンネルだけではね。

J R はい。

副会長 例えば設計上強度とかが担保された場合に、トンネルの本工というか、その土を持ってくるというそういう計画なんですよね。

J R それもひとつの案としてはあると思います。最終的に道路を造るためにどれだけ盛土をしてどういう形状にしたらいいかというお話と、盛土全体の安定性を考えたときにどういう盛り方が一番いいのかということも考えながら今設計をしております。ひとつのやり方としては今、2本のトンネルから出ている土だけで盛るのか、若しくはもっと土地の使い勝手も考え、あるいは安定性も考え、他の土も持ってきて造成するようなやり方もある。関係者で協議をさせていただいています。

委員 私たち議員も何人か行ったものですから、みんなで見にいって、トンネルの土じゃ到底たりないよなという話で見て来ましたよね。今お聞きすると半分以上トンネルを掘っていますよね、そうするとトンネルの土だけじゃ足りないから、足りない分はどこから持ってくるんだろうっていうたら、やっぱり本工の方のトンネルの土だろなって話になるんですよね。そうすると例えば、今、大鹿に、最初1,700台がストックヤードに仮置きをしてですね、台数を減らす这样一个話をされておられまして、例えばあそこに本工の土を入れるということになると何m³くらい入るかということは分からないのですが、可能性があるということでお聞きをしてよろしいですか？

J R それもひとつの選択肢かなと思います。要は渡場の交差点を通過するダンプの

台数をいかに減らすかということを考えたり、総合的な考えの中で一番いい方法を選択しなければいけないのかなど、我々は考えています。

会長 土というように言われておるようですが、皆さんもご存知かも知れませんが、実は2日前に私、ある現場を見させていただく機会があつて行つたんですけれども、出てきているのは発破をかけて割れた岩屑というべきものと非常に細かい砂状のようなものと、シルトまでは行かないんですけどそんなようなものと、小さいものもありますけれど、そういうものでしていわゆる耕作土では無いですね。それは皆さんご存知だと思うんですが、そういうことで皆さん分かっていれば言うことはないですが、イメージとしてはそんなものかと思いますので、余分だったかも知れませんが。

それで、JRさんの説明に関して何か、よろしいですか皆さん。

委員 今年中に設計をされるというようにおっしゃっていたんですが、これから季節台風が来たり、長い雨があつたりして、今仮置きの状態でそれが流されるとかそういう危険性は無いんですか？

JR あそこに仮置きしているものということですね。やはり法律がいろいろありますて、安全を担保できる高さというか、場所というのが決まっている中で、我々はそれに基づいて置かせてもらっています。

委員 分からない質問をしてすみません。

会長 現場は入れませんので、中々行って見ることができないと思いますが、見た限りでは河川敷に広げている訳ではなくて、村有地の中に高さの規制のあるような格好で、私が見た感じではきちんと大きなものと小さなものと分けながら積んであるように見たんですけども、ダンプが出て行く時には、タイヤを、砂とか泥とかを落としていくような装置の上を通って戻っていくようになっていましたけれど。

他によろしいでしょうかね。焦点が、設計ができる時期、それから長野県の方で検証していつ頃かというのはまずJR東海の方でできないとですけれど、関係者といろいろな点で調整を諮りながらやっているということですので、これ以上のことば申し上げられんのかなと思いますがいかがですかね。よろしいですか。

委員 最初の頃出た意見というのは、全員が合意しているかは分からないんですけれど

ども、JRが大鹿から土を出したい、そのための道路拡幅というのがまず第一にあると思うんですけれどもJRさん。橋を作り直したらいいじゃないというところに、だけどそこに残土置けるし交通台数も減るんだったら良いかも知れないということもあると思うんですけども、いろんな危険とかも犠牲にしつつやっていくという中で非常に中川村としては割りを喰っている部分じゃないかなと思うんですよ。危ない、前村長もそこはずっと発言していらっしゃいましたけれども、将来に危ないことを残しつつやる事業になってはいけないということで。かなり設計に関しては厳しい目で見ていかないと、JRさんのやはり土を置いていきたいというのも分かりますし、それでかなりコスト削減もできると思うんですけども、中川村としては、橋造ってもらった方が良かったんじゃないかなという思いもあります実際、設計に関しては、盛るということであつたら本当に厳しく県さんの方でしていただきたいなというのは感じています。

会長 そういうことだそうですけれども、元に戻すと中々進まないんですけども、橋を造るという考え方については、そういう話があったのか議論されたのか、個人的なあれですけれど。

委員 あそこは狭いから結局、車幅が狭いからどうにか造り替えないと大鹿村から土を出せないねという中で、何であそこは架け替えずに盛土になるんだという、理解できない部分がありますけれども。

JR 我々の最初のシミュレーションでは、半の沢橋というのは現状のままで、対応できるということで来ていたはずですが、四徳大橋と同じ原理で、前後にガードマン等つけて誘導員を配置してやればできると。

会長 恐らくこれはですね、できるものであれば渡場のところまで出して全部全て村外に搬出するという案もあったかと思いますが、大鹿村さんを始めですね、あの道路をなんとか生活道路として通行しやすいものにして欲しいという話の中で架け替えがなかなか困難であるという県さんとのやり取りの中で、そうであるならば岩屑であるズリを上手く利用して、道路として使えないだろうかという、そうすれば大鹿村さんとしても通行が、それで懸案事項が解決するならば、全体に良いのではないかと。恐らくそういう話から始まっているはずなので、これについては元に戻すことはもうできませんので申し訳ございません。

委員 元に戻そうというのじゃないですけれど、分かりました。僕もその経緯の理解ができないなかったかも知れない。

会長 もしあそこに盛った時に九州の北部のような大雨があつたりですね、そればかりでなく、飯山でも北陸新幹線の上のトンネルがくんだというか、土砂がくんできたというような話ですとか、いろいろなことがありますので、そういうことがあっては困るというようなイメージを皆さん持っておられるので、そうならないうに全ての点から解析をし、設計上の安全性も見た上でそれを検証してもらって、道路の路体として使えるもんなら使うという長野県の判断を待ちましょうと、こういうことで良いわけですので、よろしくお願ひします。

委員 その経緯も含めてしっかり最後は住民の人も、あまり経緯が浸透していないと思いますので。

会長 それについてはですね、私もよく分かっていなかったので、今までの事務局にもきちんと説明をしてもらって、一歩づつ進めないとこのことは大変なことになると思っていますので、時間が掛かってもそういうことで、村民の皆さんのが納得するような格好で進めなきやいかんと思っていますので、お願いしたいと思います。

委員 今の話も含めて安全を第一に一番考えていただければということで、地元に住んでいますけれども、36年の時の災害のようなことがあったときにも崩れないという、災害にならないものを造っていただければということを思っています。

今、松川インター大鹿線の改良工事の関係で、予算がまだできないというような話かなんかで渡場の交差点付近の歩道の話なんですけれども、私が聴いたところの話でいくと、一番最初は今日現在でもうできているというような話だったような記憶もあるんですけど、ずっと伸び伸びでここのこと2年くらい、平成28年に完成でという一番最初の話だったような話を聴いているんですけどそれがだんだんだんだん伸びていると。いち早くやっていただきたいというのが一番のお願いです。それから私が感じたのが、どこの工事車用かは分かりませんが、スピードは速いし歩行者のストレスを通つて、私、ミラーに当たる寸前ということが何回かありましたので。今も工事のところは10km~20kmで他の車へ安全対策をしていますよという立派なことを言っておられましたけれど、渡場の信号の所からが工事区間だと思うんですよね、工事車両が走りますので。なのでそこからもう既にできていないんじゃないかなと、地元からするとそういう感じに思えています。いくら工事現場の中で安全だ安全だといっても他で事故をやっていればそれは元も子も無いですし、もうすでに私が危険を感じていますので、その辺を直していただかないとまずいかなというのが1点と、ここのこと何日

かそうなんですけれども、夜中に大きなトレーラーが機械を運んでいるんじゃないかなと思うんですけども、夜中にものすごい爆音でインター線を上がって行くんですけどそれほどこの車両か教えてもらいたいんです。夜中寝ていてもすごい吹かして上がって行くんですよ、大した登りでもないのに。確かにその時間に上げるというのは多分交通量の少ない時間と言うのがあるかと思うんですけども、ちょっと常識外れかなという時間帯に思いっきり吹かして上がっていく。今そんなに吹かして上がっていくような車を使っている時点で、もっとパワーのある車もあるわけだと思うんで、全く住民の事を考えていない、自分たちの私腹だけのために動いているんじゃないかというのを感じてしまうのですが、その辺はいかがでしょうか。

会長 そんなようなお話があるんですけども、先程十分注意して通っているというお話しも聞いておるんですけども、そこら辺のことはいかがでしょうか。

J V ダンプの方はもう一度確認して、再度徹底させます。

委員 ダンプではなく、多分白い工事関係者の車両みたいなのに轢かれそうになりました私。

会長 夜ですか？

委員 朝、乗用のバン、

委員 乗用のバンか。

委員 ギリギリスレスレんですよ、徐行もせず。要は道路交通法でいけば徐行義務違反ですよね。私ちょっと交通の関係の仕事をやっているので、絶対これ歩行者保護してないじゃん、ドライバーとしてマナーなってないじゃんというそういう車が、

委員 登ってくるの、

委員 登ってくる、しかも後ろからですね。私がグリーンベルトの路側帯を歩いているラインギリギリに入ってきてスレスレを通って行くんですよ。しかも先から見えている所から来ているのに関わらず攻めてくるとはどういうことだという話です。

J V うちの方は夜は走ってないです。

J R 夜中何時くらいですか？

委員 夜子供が寝る頃ですし、夕べも妻が帰ってきたのが 11 時頃だったのでその頃だったような気がするんですけど。何の車両かはとにかく分からんんですね、夜なんで家からも 50mくらい、見えることは見えるんですけども、ナンバーは分からないし、車の色も分からないし。ただ車の音はものすごいんで。何の車両かは分からないし何を運んでいるのかも分かりませんけど。

J R 運んではいるんですけど、月に数台は。でも三正坊橋が規制されているので、最近の話ですか？

委員 最近の話。

J R ちょっと確認してみます、そういう車両があったかどうか。例の大鹿村の奥の方の三正坊橋というのが今、重量制限かかっていますので、今重量物は入れていないんです。

委員 何を運んでいるかは分からないけれど、とにかくデカイ音でトラックが走っている、夜。この時間からはもう夜中と考えてもらえばよいと思うんですけど。

J R 特殊な大型車両は交通量のない時間帯に運びなさいというルールになっておりますから、

委員 それにしても、デカイ音で運ぶ、もうちょっといい車で運んだ方が、

会長 どこからかというのは道路は何が通るか分からないもんで、

委員 そといった車両が走っていること自体が問題だらうと思います。

会長 それから朝すれ違うというのはもしかしたら工事に行く関係者の、

委員 じゃないかなと、ただ看板背負ってない車なので、一般車両なのかも知れないし、工事かも知れないし。ただ普通車のそれこそバンですよね。白い後ろがスコ

ンとなった、そういう車だったので。誰かなという。

J R もう一回確認して、

会長 そうですね。これについてはやっぱりJRさんの工事の関係者であってはならないと思いますし。ぜひそのことはもう一遍徹底をしていただきたいと思います。それでまだそういうことが起きるとしたら違う車両ですから、これについては他の面から言うしかないんだろうと思う。どういうふうに言えばいいのかということですけれども。

委員 こっちも困りますので、

委員 県の工事の方もおりますので。

会長 そうですね。

長野県 私どもの方も今日は直接業者が来ておりますけれども、今日のご意見に限らずですね、工事用のダンプだけでなく、例えばそこに工場で作ったコンクリートの製品を運んでくる業者さんというのもいます。我々はそういう協力会社のトラックとか、そういう人たちに対しても元請さんには取引をされている業者さんに対しても、まずは余分に積み過ぎない、過積載を行わないというところから入っていくんですけれども。交通マナーについては、地元からこういう意見がありましたよというのはどの現場でもそういうことが分かった場合には元請さんを通じてそういう関係の会社の人にも周知をしてくださいというように言っています。今日の事例というのは具体的にはこの路線上でこういうことが起きたということですので、今は業者が直接聞いていらっしゃいますので、この現場についてはより一層の徹底をしていきたいと思いますし、我々が発注するそれ以外の工事についてもそういった、今までそういった対応をさせてもらっていますけれども、そういった徹底を、発注者としてそこはしっかりとやっていただきたいということは伝えて皆さんにご協力いただく。

一番最初にいただきました、予算の関係ですけれども、これについては地元としては本当に必要なんだという皆さんのが思っていることを私、4月から変わりましたので引き続き上の方に伝えるようにしていきたいと思いますのでよろしくお願ひします。

委員 今、話が出たんですけども、工事区間という考え方でいうと渡場の交差点か

らというふうに皆さんで確認し合った方がいいかなと思います。渡場の交差点を右折して大鹿の方に入していくとしばらくは堤防沿いに直線のようなところがありますけれども、あそこは 60 km 出るかも知れないけれども、前に上から下りてきてひっくり返った方もいますけれども、その先はカーブが続いてきますのでもう 40 km がいいとこじゃないかと思いますよ。工事関係車両は制限速度 40 km、という感じで、皆さんで合意してこの協議会でね。中川村の対策協議会では渡場の交差点から大鹿までの区間については工事用関係車両は最高でも 40 km で走ってくれと、最高でね。そういう形で決めていただければいいんじゃないんだろうかと思います。

会長 委員さんからの提案があるわけですけれども、40 km でよろしいのかどうか、もっと遅くしろとかあるかも知れないんですが。技術的なこともあることでしょうから、長野県さんと JR 東海さんとで話をさせていただいて指導というか、ぜひこの速度を守りましょうというところをお互いに出していただいた方がいいかと思います。徹底していただくと。そういうことでよろしいでしょうか。

JR 制限速度に関しては、県さんとお話ししてやらせていただきたいと思います。ただひとつ事例だけ申させていただきますと、山梨実験線でもですね、制限速度で走れというお話を決めて、制限速度で走ったことがございます。次に何が起きたかというと制限速度で走ったら遅すぎると。車の流れに合わせろというご意見も相当伺ったりしたこと也有ります。だからといって制限速度をどんどんオーバーすればいいということではなくてですね、そういったことも加味しながらどのスピードが一番安全なのかとかですね。当然待避所が確保できればそういう対応もできると思いますけれども。

会長 とにかく渡場の付近から工事区間が始まるという考え方を持っていただいて。近くに住んでいる方が非常に危険な目をしているということが問題かと思いますので、ぜひそういった観点で安全な工事の準備をお願いしたいと思います。
他にはありますでしょうか。関連したことでも結構ですが。

長野県 一点よろしいでしょうか。補足ですけれども、工事用車両の運転のマナーについては大鹿村さんの協議会とか観光協会の方からも強い意見が出ていまして、実際このインター線を使う工事用車両って JR の関係だけでなくて砂利組合さんだとか天上ダムの砂利の運搬も使っておりまして、そこらの総括をする形で小渋砂利運搬安全対策連絡協議会というのがあって、大鹿村の建設産業課が事務局になつておりますので、そこら辺を通じてマナーの徹底については呼びかけて、再度お

願いをしておりますけれども、改めてご報告させていただきます。

委員 その話なんですが、前回と前々回、県さんの方もJRさんの方もそれに入っていますただくということでお約束をしてあったんですが、指導ではなくて、入っていますという話を聞きたかったんですが、入っているんでしょうか。

JR 入っています。昨年入らさせていただきました。

委員 ですのでそういう話で、ニュアンスが。

どうなったかを聞きたいことがあるんです。渡場の信号機のところは何回も今まで音の話とかありますし、JRさんの方からもあって、その前に私の方からも提案したんですが、朝夕の児童の安全を最優先するために信号機の時間を子供に合わせた時間に変更できませんかというのを一度提案しました。前回のときにはJRさんの方からそういうことで安全を向上できますということをもう一度言わされましたので私がそれは前から提案してきましたがどうなったんですかと言ったらそこで終わっていますので、今日回答していただけるものと思っていましたので。それを県の方に提案していただいて、いつから子供を優先する信号機の時間帯に変更できるのかというのを回答いただきたいと思います。本当に子供たち、あそこを通ると大変なことになっておりますので。一回そこに立っていただくとよく分かるかと思いますので、大至急、今日回答できなかつたらいつどうというのをやっていただかないといふ。子供たちは毎日の話ですので、何かあってからではもう遅いと思います。先ほど委員さんが言われたように、大人でも危ないと思っているんですから、それを少しでもよくするということを本当に思っているんでしたら4ヶ月は何も放置していないと思います。

先ほど会長が渡場からといいましたが、私は上新井のところから右折することになるべく減らしてくださいと言うことで前から提案しておりまして、若干の方はその前の松川ボディーのところから左折する方がチラホラと見えるようになりましたが、上新井の信号機のところは看板を目の前に付けた車が右折をして大渋滞をしておりますので、それについては業者の方もなるべくそういうことの無い対策を自分の会社さんも下請けさんも孫請けさんもしていただきたいと思います。特に大きなトレーラーが行くと何も動かなくなってしまうので、松川の人も多分困ってくると思いますので、今度は松川からも苦情が来るようになるかと思います。あそこをどんどん1列で連なって行けば渡場のところではたくさんの車が一度に来ますので必然的に渡場のところはあまり良い環境じゃないと思いますので、なるべく分散していく方法とかいろんな考え方を検

討していただきたいと思います。

会長 11回のときのを見たら、これを検討するというのを、よく読んでなかったのもあるかもしれないですけれど、例えば車道と歩道を例えれば分離するタイプに変えたらどうだろうかというお話があったということでしょうか。それと上新井の信号機ってよく分からないんですけども、

委員 松川インター大鹿線をずっと行って国道と交差するところ

委員 国道まで行った最初のところです。

委員 松川ボディーというのは、

委員 松川ボディーというのは松川ボディーとその向こうのお寺の間から、南から来た車はあそこから左折すると国道の渋滞も何も無くて堤防沿いを来てそのまま宮ヶ橋のところから片桐松川のところに出てきますので渋滞を回避できるというルートがあるんですが、そこを前回も提案させていただきました。そこはちゃんと守って11tのダンプの方でもそこを行っている方もおられます。

会長 今のところは、

委員 JVの衆は分かる？ 松川ボディーのところを左折するの、

委員 この前も説明させていただいてなるべくそこを通れば渋滞はしませんし、普通の方の通行のところではないところがありますよ、調べてみてくださいという話はさせてもらいました。

委員 そこのトレーラーでも入れるの？

委員 11tの方でもそちらを降りている方はおられます。

J R 今、JVさんに確認したんですけども、通勤時間帯の交通渋滞を起こすような時間帯には車両はそもそも通っていないと。それとこの議論をもっと突き詰めていきますと、実は今、渡場の交差点を通っている車は実は西下さん月平均なんですが1日15台、四徳さんで7台、南アルプスで10台。トータルで33.2台なんですかこれで往復です。片道でいくと平均すると渡場を通過する我々

の車両はだいたい1日に16台となっています。今言ったように通勤時間帯は外している状況であります。実はこういったお話が先ほど大鹿村さんにも有ったということで、ちっとも譲ってくれないというお話が大鹿村さんから大分出ていて、ダンプの車両に青ラインだとか、我々も内の車両をひと目で分かるようなものを実は考えています。この車両はリニアなんだと。西下も四徳も南アルプスも関係なくリニアの車なんだということが分かるような方法を今考えておりますので、近々に調整した上で実行したいなと考えております。

委員 今も何か付けていらっしゃいます？

J R プレートを付けているんですけども、

委員 これくらいのプレートですよね。

J R そうですね。ドライバーさんの横にプレートを付けたり、ダンプの横にプレートもガムテープで貼ったりしているんですけども、皆さんの注目はリニアの車両ということで、天ダムの車両とかは関係なくて、リニアの車両、リニアの車両と皆さん言われますのでそれが分かるような識別方法を今、考えております。

委員 できるだけデカイものにしてください。今のこれっぽっちだとそれ違いの度に今なんだというような感じなので、例えばよく交通安全実施中みたいなのを付けるような、バンパーの上にドーンと1mくらいの、あれくらいでリニアと書いていただければ分かると思うので。

J R 日の丸が貼ってあるようなものですね。

委員 年寄が見ても分かるものというのをお願いします。

会長 そのことは今研究されておるようで、どなたか発言されるのかなと思ったんですが、県さんが言わされたように、小渋の碎石利用と一緒にされている組合の問題としてですね、これはまず出していただくことと、聞いている限りではおそらく何回か今までの報告を見た限りでは、JRのリニア関連のダンプかなんかはかなり気を使って運転をしているように見られますので、私の推測だと違うことかなと思いますけれども、こういった碎石利用のこともありますので、そこの場でお話ををしていただければ一番、国交省さんもなるほどなと思っていただけるかと思いますのでぜひよろしくお願いします。

長野県 実は来週、そういうことを主体的な課題とした組合の会がありまして、そこら辺も今お話がありましたけれど、識別がどこの所属か分かるようなことをどうすればよいか含めて検討するということになっています。

会長 それから工事の車両のダンプや何かが通るルートなんですけれども、場所がどうも分かっていないんですけれども、今の段階で問題になるのか、どうもお話をされている限りではそんなに影響をするようなルートではないはずだというような怪訝な顔をされているんだけれども。そもそも言っている場所が分からないのか、工事の方で指定をしてくるルートがそもそも間違っているのか、判断つきかねるという感じだと思うんですが、そこを元に戻してお話をしたいですかね。片桐さん、そもそも論で、朝晩とか入ってくる車、リニア関連はやっぱり、

委員 リニアかどうかは分からないです。ただ、ダンプとトレーラーが強引に右折しますので朝晩は渋滞します。今まで無かったんですが渋滞してますので。松川ボディーの手前を降りれば左折なんで渋滞しませんけれども。

J R すみません、JVさんの方が詳しいので、JVさんの方から

J V トンネルの方のダンプについては、皆さんご存知だと思いますけれどもシブキヤ建設さんに車を止めていますので、ほとんどの車が。上新井の交差点を通るというのはダンプについてはほぼありません。砂利とかを運ぶダンプについては大鹿の方から入れていますので主には10tだとかといった車両になります。他、運んでくる車は駒ヶ根方面が多いというかほぼですね、スポット的には当然あるので、そういう車については指導の方はしておりますが、混む時間帯は通らないように我々は指導の方は致してます。もしそういう車があるようでしたら再度我々から指導いたしまして、上新井の交差点、あそこで認識はしておりますので、さらに指導はして参りたいと思います。

会長 そういうことだそうですので、また問題がもし出た場合には言っていただくなりしていただければJVさんの工事やられている皆さんはすぐ改善してくれると思いますので。事務局を通じていただいても結構ですから。もしそういうがあればぜひ言っていただければと思います。他にありますか。

委員 今の交通量等に関してなんですけれども、前々から私も申し上げているんですけれども、今後の本工事をやるときなんですが、小渋線のそのリミットというの

をダンプを使用する皆さんで決めないと。オーバーユーズになっているということが一番の問題で、いろんな事業者さんがいて、さらにそこにJRさんが本工事が始まつたら1700台というダンプを通行させたいということなんですねけれども。今1日多い日で500台とかということですけれども、実際あそこを通っている人が感じているのはもう限界だなというか。私の仕事仲間もあそこで通勤してくる人もいますし、大鹿村へ保育士で行ってたりとか、中川村の保育園にも大鹿村から保育士で来ている方とか両方に福祉関係もそうだし、居ますけれども、やっぱこの道が何かの工事事業で占有されてしまってもう住民生活が成り立たなくなってくるということになります。観光面もそうなんですけれども、こちらの要望はこの間お伝えして、それへの回答はかなり少なかったんですけども、かなりこちらとしては我慢した結果になりました。私たちは来るお客さんに対してかなり時間をかけてルートの説明をしたりとか、今日は止めてくださいとか今日はこっちから来れますとかかなりケースバイケースの対応をしているんですけども、そういう問い合わせの時間も長いです。これなんのために頑張っているんだろうな、何のために我慢しているんだろうなという、結局JRの事業のためじゃないかと。そういう感情的になってしまふ部分も有るんですけども、まとめるとリミットを決めて使うべきだと思います。1日500台なら500台とか。トータルで何台ここをダンプが通るだとか。いくらでも通していいというか、ピーク時何台だという報告だとか予想ばかりをJRさんは上げて下さるんですけども、そこを制限する立場の人がいないのが現状だと思います。やっぱり将来、大鹿村と中川村の通勤というのは成り立たなくなってくるんじゃないかなというのがみんなの一番の心配だと思います。リミットとあと稼働日、そこを今年いっぱい、来年に向けていかにこの場で皆さんで合意できるかというのが自分は課題だと思っています。リミットに関して回答いただきたい。

J R なかなかリミットということは私の立場からはい何台いいですよということは言えない立場でございますので、ご意見として承るというお答えしかできないと思います。

委員 県さんはどうなんですか、前も同じ質問をしたんですけども。

長野県 そうですね、JRさんと話をしあいながらやっていきたいと思っています。

委員 県はどういう立場にあるんですか、県道を利用する業者に対して。

長野県 工事の1～4工区はこれからやらなければいけないという状況にあって、一斉

にやった場合には、極端な話ですけれど、それぞれの現場に信号が付けば、そこで待たされる人たちの待ち時間は増えたりする。それに加えて交通量が、すれ違いが増えてきているという状況がもしあるとするとその問題がどこまであれば、その道路を利用されている皆さんとして、ここまで条件として施工の方法を検討してくださいとかですね、そこら辺の話し合いの場を持たせていただく中で検討をしていければなということです。

委員 要するに皆さんの工事状況を聞いて、制限できるのか制限できないのか、

長野県 皆さんの工事状況というのは、

委員 JR が今月何台通したいです、天上が何台通したいですとなったときに、じゃあここで、合計 2000 台でこの道はパンクするとなったときに、じゃあ県は何ができるの？

長野県 その車両の増える要因が JR さんにあるとすれば、そこは JR さんになると思うので、後はそこに工事が被ってきたときに現道を通すということに対しての配慮する等、我々の検討しなければいけない場面があるんじゃないかなと思いますので、そこについては想定されることをピックアップさせていただく中で検討させていただく。

会長 最初にこの計画が出たときに、現道が狭いという話で最初 JR さんは専用トンネルをあけると。長野県さんは道路管理者なんだから通行に支障がないようにこの部分は拡幅してくださいよという、確かその話で上手く進まなかつたんですよ。その時に事前に通行量を事前に調べてあったはずで工事用車両がどのくらい通るのか、あるいはピーク時になったときに仮置きも含めて、ダンプがどれくらい動くのか、仮置き場所がどれだけ増えればピークが抑えられるかということも全てシミュレーションして、大体このくらいになるだろうというようにやった挙句が、やっぱり 1 車線じゃなくてトンネルも 2 車線に空けましょうというそういう合意でいって、なおかつ改良も広げていきましょうということだったんで、おそらく全て 2 車線でスムーズに高速道路のように流れるというように思いませんけれども、渡場の交差点もありますのでね。なるべくそういうことが無いように、観光にも影響が無いようにということでやってきてるので、今現在のところで別の工事で増えるとしたら、それはそれでまた別の要素で考えなければ仕方なくて、おそらくそれは省いてでも、新たに小渋ダムのダム統監の排砂をもっと急激にやるとかでも無い限り、増える要素は無いと思うので、今あるところを調整してや

っていくしかないと思うんです。もちろん観光に携わっている皆さんのがいちいち迂回の説明をしなくてはいけないというのは確かにリニア工事がなければそんなことも無かったんでしょうけれども、もし仮に道が開けば、台数も増えますけれどもそれなりにスムーズに通るということもありますので、なるべくそういうことがないように調整をしながらやっていくということしかないように思うんですけども。まとめになるかどうかは分かりませんが。

委員　　我慢にはなるけど、道が開いたらいくらでもそういう交通は、

会長　　いくらでも通行するようになるかは別なんだけれども、想定の中ではそういうことが無いようにということでやっているはずなんです。そういうことで私は理解していますので。

委員　　分かりました、その制限の件は。

J R　　私の答え方が少し冷たかったのかも知れませんけれども、言われる 1700 台というのは、仮置き場が無い状況で、今我々は仮置き場を使ってダンプの量を平準化することによって 1350 台、1 日往復ですが。それで収まると思います。我々もそれで満足している訳ではなくて、いかに土を渡場へ出さないようにするかということも十分勉強させていただきますので、我々は 1350 台でいいとは思っていないくて、少なくできるところは少なくしようという考え方で、いろいろなことを勉強させてもらっています。それだけご理解していただければと思います。

委員　　分かりました。ピークの件は分かりました。

会長　　よろしいですかね、

委員　　一個だけ言わせてください。キャンプ場 3 つと JR で話をさせていただいたんですけども、こちらの要望に対して、ここはどうしてもというようにお休みにしていただくところ、観光面でかなり影響がでました。なので、来年はもっと事前に詰めさせていただいて、この場も通じて、大鹿も中川も観光業をしっかりやっていけるように来年のところはお願いしたいと思います。10 月以降のところもですけれど。やはり今の回答ではかなり支障は出ているということをお伝えをしておきます。

会長　　そういうことですので、工事の進捗も心配かと思いますが、観光業者で生きて

いる皆さんもおりますので、ぜひそのことを頭に入れていただいて善処していただきたいと思います。時間も参っていますので、どうしてもこれはということがあれば出していただくとして、確認でもかまいませんが。

委員 長野県の環境部に借りて、渡場の南の集会所のところで大気質の調査をやってると思いますが、あそこは場所的にあんまり良い場所じゃないんじゃないかな。道路から引っ込んでるし。むしろあそこら辺でどうでしょうか。置くくらいのスペースはあると思うんですよ。車の出入りがあるので話はしなければならないと思うんですけども、今使っていないから。庭のところへ。

会長 大丈夫なんですかね？

委員 影響が出るところで設置していただいた方が、どうせ設置するんですから、いんじゃないかなということで。

幹事 現在の設置場所については、昨年の渡場地区の総代さんはじめ地区的役員の皆さんとご相談をしながら決めていただいた経過がございますので、それと1年通じての調査になるので、また次の機会に置ければまた場所の検討等をさせていただきたいと思います。

会長 それでは時間も参っていますので、今日はこれでまとめたいと思います。今日のまとめとしてはですね、1つはJR東海さんの方で関係者と打ち合わせをしながらズリの道路利用としての、どういう形で設計をしていくのかということを調整していただいているようですから、それができしだいですね、今度は長野県さんがこれを検討を加えるということですので、その段階でまた分かりましたらぜひ協議会に情報を提供していただくこと。もうひとつ確認されたことは、小渋の砂利の協議会を含めてですけれども、ダンプの通行についてぜひルールを守るというか安全な走行をお願いしたいということ、それからJR関係の工事車両については注意をしてくださっているようですけれど、白いプレートでよう分からんということで、分かりやすいものを。もしできましたら小渋砂利組合の皆さんにも提案をしていただいてですね、お互いに分かるようになれば一番いいかなというのがひとつこちらのお願いあります。それとすぐになるかは分かりませんが、今のところまだまだ工事用車両は1日30台くらいが通るということですけれど、前も協議会では検討をされたようありますけれど、いずれは歩車の分離の信号のことも含めてこれは公安委員会の方に言わないと直してくれないんでしょうねけれども、そういったようなことも今から想定をしていただいて、スムーズにいけ

るようになって思っていただいた方がいいかと思います。また、ダンプの通行については十分工事の関係のダンプは気を付けていただいているようですけれども、引き続きそれをお願いしたい、一層よろしくお願ひしたいと思います。他に、何か忘れていることはありましたでしょうか。よろしいですか。

委員 信号のところもそうなんですけれども、信号から大林建材さんまでのカーブの間、子供が歩きますので、その整備をまずやっていただきたいと。一番最初は本工事、リニアの関係もそうですし、今回の拡幅工事もそうだと思うんですけれども、台数が増える、歩行者が歩くのに危ないからまずそこをやってから工事に入ってくれというの話が一番。後回しにされているのでそこをまずやっていただきたいと。1～4工区も分かるんだけれど歩道工事を、一番生活圏の渡場の信号付近の安全確保をまずやっていただきたいというのが、信号、信号、交通量、交通量といわれていますけれどもまず歩行者を第一に。

会長 これは予算付けも含めてですね、長野県さんにはぜひお願ひをしたいと思いますので。

会長 砂利組合の会議に出たときに、クラクションも言ってください。結構、昼間でもパンパンパンパン鳴らすドライバーが多くて、ドキっとするという。あのデカイホーン、

長野県 その話も出ていますので。

委員 よろしくお願ひします、道路交通法違反にもなりますので、

(3) 今後の対応

会長 それでは主だった協議事項はこれで終わりたいと思います。それでは事務局の方から。

幹事 今後の対応ということでお話をさせていただきます。この協議会がある意味定期的に開いた方がいいというご意見もありますけれども、冒頭の挨拶でもありましたように、いろいろな状況がある程度動かないとあまり議題もないことがあります。今、しばらく開かない間にトンネル工事、拡幅工事もだいぶ進んでおりまして大分状況も変わってきておりますので、さらに半の沢の仮置きが本置き前提で設計に入っているというような話もありましたので、次回はですね、そういう状況が大きく動いて、この協議会に報告した方がいい、あるいは我々も

報告なりを求めて皆さんのお意見を聞いたほうがいいという段階で開かせていただきたいなと思います。なので、何月何日ということは申し上げられませんけれど、例えば半の沢ありましたら、こんな感じでやっていきたいというような画がある程度できた段階で固まる前に示していただいて皆さんのお意見をいただくとかしたらどうかと思いますし、ダンプの通行ルールについても、来月総会があると思いますので、そういった中で新たにこういうルールになりましたよというようなことがありましたらその辺りもこの協議会で報告をしていくことが必要になるかと思いますので、いくつかの観点について変化があるということ、あるいは協議をした方がいいという時点でもう開かせていただきたいと思いますので、そういったことでご理解いただきたいと思います。

会長 よろしいでしょうか。それでもしですね、砂利組合といったところでこういうふうに決まったということがありましたらぜひ早めにお知らせいただいて、委員の皆さんだけではなくて住民の皆さんにお知らせするのが一番いいんでしょうけれど、できるだけ早めに決まったことは、委員の皆さんにはお知らせできれば早めにお知らせしていくこととして、大きく動いた時点で次回の会議を持たせていただきたいと思っていますので、そこだけご確認をお願いします。よろしいでしょうか。

6 閉会

副会長 長時間ありがとうございました。活発な意見も出ましたし、宿題といったものも出していただいたような気がします。次回はまだ確定しませんが、ぜひ私たちの村民の気持ちを汲み取っていただいて善処していただくようにJRの皆さん、長野県さんよろしくお願ひしたいと思います。本日は以上をもって閉会といたします。ご苦労様でした。