

第 13 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 10 月 25 日(水) 午後 7 時～8 時 40 分
場 所 中川村基幹集落センター集会室
出席者 委員 18 人(欠席者 6 人) JR 東海 4 人 長野県 3 人
工事請負業者 9 人 村関係者 9 人

1 開会

幹事 みなさんこんばんは。風が冷たい夜ですけれども、それぞれお忙しい中お集まりをいただきありがとうございます。時間になりましたので会議を始めていきます。よろしくお願いいたします。開会の方を、副会長。

副会長 みなさまこんばんは。第 13 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。2 時間くらいの時間になるかと思いますが、よろしくお願いいたします。

2 会長あいさつ

幹事 それでは、会長からご挨拶を申し上げます。

会長 改めましてこんばんは。大変寒いところをお集まりいただきましてありがとう

ございます。前回7月20日に第12回協議会を開催致しました。それから数えて3ヶ月を経過してしまったことについて、みなさまにご報告ができなかったこと、協議会を開催できなかったこと、いろいろ理由はありますけれども、まずお詫びをしなければと思います。

現実にはこの間、大きな進展が、協議会をどうしても開かなきゃならないというような進展がなかったものですから、今日までになってしまったということでございます。ですけれども、工事の方は順調といたしますか、どんどん進んでおまして、主要地方道松川インター大鹿線の改良工事につきましては、県の方も一生懸命取り組んでいただいているところでございますし、全部で改良箇所5ヶ所のうち、5ヶ所とも設計を前に進めるように用地等の交渉に入っておるといように伺っております。またトンネルにつきましては2本ある訳でございますけれども、既にみなさんご存知かと思いますが、西下トンネルについては10月1日、正確には後でご報告を頂きますが、貫通を致しました。岩盤も非常に安定した岩盤で順調に進んで、私も後でご案内をいただいた訳でありますけれども、工事としては非常に順調に進んでおるといふことと合わせて、四徳渡トンネルにつきましてもあともう少しで貫通というような見込みになっているようであります。そんなことも含めまして、今日のご報告を頂くことが中心になるかと思っておりますけれども、よろしくお願い致します。

また前回開催した時にそれぞれの委員の皆さんから意見を出されました。ダンブが非常に増えているというようなお話、それから非常にスピードを出してくると、通過するときにすれ違いが非常に怖いというようなお話もいただきましたし、そこら辺のことについて、小浜砂利の運搬安全対策協議会でしっかり協議をいただきまして、これについてもこのようなことのないようにということをおこなう中で確認をいただいたことと合わせて安全な運行についての対策をたてていただいているようでありますので、このことも改めてご報告をしていただいて、みなさんで全体で確認をして参りたい、こんなふうに思います。前置きが長くなりましたけれども、よろしくお願い致します。

3 協議事項

会長 お手元に資料がいつているかと思っておりますけれども、最初に1番の課題かなと思っております。主要地方道松川インター大鹿線の新設のトンネル工事の進捗状況について、JR東海さん、それから現場を担当されておるJVの共同企業体のみなさまからご報告をいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

(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 みなさまこんばんは。それでは協議事項のことにつきまして、JR 東海の方からご説明をさせていただきたいと思えます。J R 東海の方で工事を発注している J V のみなさまにも本日同席を頂いておりますのでご紹介させていただきます。

— 各 J V の紹介 —

本日のご説明内容は、1 つ目が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、2 つ目に松川インター大鹿線拡幅工事の進捗状況について、3 つ目にその他ということでご説明させていただきたいと思えます。松川インター大鹿線の全体計画についてお示しをしています。赤色のところは現在施行しているところ、仮称西下トンネル、四徳渡トンネル、これらのトンネルの土砂を持って行く半の沢の発生土仮置き場。それから長野県さんの方で施工している拡幅区間 5。これらについては現在施行中で、それ以外の黒字になっているところ、拡幅区間の 1～4 については J R 東海の方で設計をしまして、長野県さんの方で確認をいただいているような状況でございます、そちらの状況も後程ご説明させていただきたいと思えます。工事の状況で、西下トンネルになります。仮称西下トンネル、村長からも紹介がございましたが、10 月 2 日にトンネルが貫通いたしまして、現在は終点側の坑門構、覆坑を進めています。向かって左側の方を施工ヤードとして、こちら側まで貫通したということです。トンネルは完成したのですけれども、引き続き道路とするための舗装工事、電気工事を進めて行きます。状況の写真をいくつか紹介します。こちらが貫通した直後の写真、分かりずらいですけど、少し光が漏れている。こちらが貫通した後、数日後、村長、それから大鹿村の柳島村長さんにもご確認いただいた際の写真です。通ってもらいと、トンネルが貫通した状況が現場でも確認できるかと思えます。今後、坑門構、起点側の方は既に坑門構ができておりまして、同じようなものを造っていくということをして、舗装などをしていくという状況であります。続きまして仮称四徳渡トンネルの状況でございます。こちらはトンネル延長が全部で 1201m ということで、こちらのところに施工ヤードを設けまして、斜坑ということで少し掘り進め、両側に向かって掘っていくというやり方で進めております。11 月上旬に起点側、中川村側の坑口部に到達する予定です。11 月上旬と書かせてもらいましたが、11 月 1 日～2 日、来週くらいには到達するペースで進んでいます。一方で、反対側は、12 月上旬から年内、又は年明け早々には到達するようなペースでやっている状況であります。こちら掘削自体は終わっても、引き続き覆坑、舗装や電気工事の施工を進めて行くということで考えています。

それ以外のところでございますけれども、こちら半の沢の発生土置き場ということでトンネルの工事で出た土砂は半の沢の方に仮置きをさせていただいております。

まして、現在このような状況でございます。一方で拡幅工事について掲載させていただきましても、現在の状況ということでございます。こちらに示させていただいているのは、59号を何台くらい工事用車両が通っているかというものでございまして、こちら工事説明会や前回の協議会でお示ししたものを更新したのになります。お示ししているのは、いずれも月別日平均の最大値ということで、月の工事用車両台数を1月あたりの工事稼働日数で割戻した数字と言うことでございまして、各区分、渡場の交差点から半の沢まで、半の沢から西下のヤード、西下から四徳のヤード、それぞれの区分に分けて何台かというものをお示ししているものです。B区分でいきますと、西下が207.3台、これは4月が一番多かったので、4月の数字を載せています。四徳でいきますと、BとCが一緒に298.3台、これは9月が多かったので9月の数字を載せています。例えばB区分、単純に合算しますと、517.3台という数字になります。これがどのくらいかといいますと、もともと工事説明会の際に説明をさせていただいていた数字がこちらになりまして、工事説明会の際にピークで552台とご説明をさせていただいたので、概ねこの数字ということでご認識をいただければと思います。説明会でも月別日平均という値で説明をさせていただいているので、今回もこれでご説明をさせていただいたのですけれども、一方で前回の協議会で、本当の合算の単純な最大値を示してほしいというご意見をいただいておりますので、それも計算をしました。B区分でいきますと、574台というのが本当の最大値。8月25日ですね。参考としてお伝えをさせていただきます。続きまして、工事用車両の安全対策ということでご説明をさせていただきます。ご存知の方もいらっしゃると思いますが、工事用車両の安全対策ということで、8月2日より、リニア工事関連大型車両につきましては、黄色のステッカーで明示することとしています。運転席側のドア及び運転席背面の2ヶ所、こちらの所に黄色のステッカーを設置しまして、我々が発注しているリニア関係の工事、どのJVということではなくて、リニア関係は全てこのステッカーを貼っております、明確化するというのをやっています。もともと工事説明会でこういったステッカーを貼りますということでしたので、こちらも継続して貼っておりますけれども、文字も見づらいという意見もありましたので、単純に黄色のステッカーが貼ってあればリニア関連の車両であるということで、もし何か不都合があって、黄色ステッカーを見たらリニア関連であること、我々の方にご連絡いただければと思います。

続いてその他の安全対策でございます。大鹿村の方からもご要望がありましてやっている対策でございますけれども、紅葉シーズン、10月16日から11月11日ということで決めてやっておりますけれども、その期間の安全対策と致しまして、現在の西下トンネルの両抗口に架設の信号機及び交通誘導員を配置し、片側交互通行として交通誘導を行っています。ダンプの運行時間帯だけですけれども、観

光シーズンで一般車、特に59号の状況をよく分かっていない方がくる可能性があるということで、そういった時に西下トンネルは非常に狭隘です。ダンプとのすれ違いが難しいということでこの期間については片側交互通行をやっているということでございます。

工事用車両の運行について、様々なご意見、いわばクレームのようなものをいただいております。そういったものについても我々の方でいろいろ対応しておりますのでその例ということでご紹介をさせていただきます。まずご意見の1つ目でございますけれども、幅員狭小箇所、拡幅区間5の施行箇所においてダンプとのすれ違いのため停車していたところ、ダンプが40～50kmほどのスピードで通過していきぶつかるかと思ったという意見をいただきました。これに対しまして我々の方で対応を致しまして、当該ダンプの特定を行いまして、車両に搭載していたドライブレコーダーにて確認しました。確認したところ実際にはすれ違いの際の速度は9km～19kmであったということを確認しました。まず事実の確認を致しました。その上で一般車の方は大型車とすれ違う際に実際の速度以上に感じ、危険を感じるということを我々も認識しましたし、ドライバーにも再教育して、以下の事をルール化しています。狭小箇所一般車とすれ違う際は一般車を優先するとともに危険を感じさせることが無いように10km以下で走行することで具体的に数字を決めましてルール化し取り組みを行っています。続いて2つ目の意見ですけれども、道路運送車両の保安基準に合致しない警音器、一般的にヤンキーホーンというらしいですけれども、甲高い音であったりとか断続的な音だったりするものですが、それを搭載した車両が通行しており、改善指導を要望するという意見をいただいております。これに対しましても全て工事用車両のホーンを確認いたしまして資機材の搬入業者のトラックに該当車両が確認されましたので直ちに指導是正を行ったということでございます。ご意見をいただいてありがたかったという話ですけれども、こういうことがありましたので定期的に指導確認をしていくということをご紹介させていただきます。

また前々からやっていることですが、危険予知活動であるとか誘導員の配置、沿道の環境整備ですとか、タイヤの泥落としですとか、こういった安全対策ですとか環境対策というものは引き続きやっていますということでご紹介しています。

2つ目と致しまして、松川インター大鹿線の拡幅工事の状況についてご説明をさせていただきます。改めての資料になりますが、松川インター大鹿線の全体の計画をお示ししております。区間1から4につきましてこれらはJR東海で設計を行いまして、長野県さんの方に施工していただくということでやっておりますけれども、JRの方でやっている設計ができあがって参りましたのでそれについてこれからご説明をさせていただきます。区間1から区間4までありますので、

順番にご説明させていただきます。まず区間1、平面図、断面図を付けています。赤色の所は道路拡幅予定箇所ということです。例えば断面Aのところでは、谷側の方に擁壁のようなものを造りまして、そこへ拡幅するというので、6m以上の道路に拡幅。断面Bですね、区間5でやっているような工法になりますけれども、斜面の所に壁を造りまして、アンカーで支え、その上で硬質ウレタンというものを詰めまして、道路を造ることになります。

拡幅区間の2も、工法とすれば同じようなものになります。拡幅区間3も、工法とすれば同じです。谷側の方に向かって拡幅する。区間4は、断面Aを見ていただくと、谷側にも山側にもどちらにも拡幅するというのでありまして、谷側の方に同じ工法で拡幅して、山側の方も削るような形で工事を行います。これらにつきましてはJRの方で設計が済みまして、長野県さんの方で確認をしていただき、施工に向けて検討していただいているという状況です。

最後にその他でございますけれども、半の沢のところの道路改良の案、イメージをご説明させていただきたいと思っております。現在、トンネル工事が出る発生土を仮置きさせていただいておりますのがこのところ。そこを半の沢橋が狭隘ということもありますので、道路改良と合わせるような形で計画をしているというものであります。沢筋のところについて埋め立てて、平地を形成するというのと、その横に小段と法面になるような形になります。現在の半の沢橋を撤去して道路改良というようなイメージ。まだ詳細な設計ができていませんので、あくまでも現段階のイメージということでご認識をいただきたいですけれども、こういったことで考えています。断面図もお示ししています。小段と法面があって、沢筋の所は全て平地になる。もともとの橋のところにも改良した道路をつくるということです。およそ30m位の埋め立てということで、こちらでも防災上、安全上のご心配の方をいただいておりますので、設計も進めまして、関係機関としっかりと協議をして進めているところでございます。あくまでもイメージということでご説明をさせていただきました。

工事カレンダーについてご説明させていただきます。前回の協議会でもご説明をさせていただいて、当面の計画ということで工事をやる日、休工にする日ということでご説明させていただきまして、できるだけ観光業等にも配慮させていただいて土曜日でもできるだけ休もう、やるにしても場内の作業だけにして59号への運行は無いようにしようとしているもので、前回から変更のあった場所については黒い表示にしております。今後でございますと、11月26日は日曜日ということですが、どうしてもということで場内作業は行わせていただきます。そういったことも含めて全体のスケジュールをお示ししています。11月18日の土曜日は、休みにしようとか、取り組んでいます。JR東海からの説明は以上となります。

会長 ありがとうございます。大鹿線の拡幅工事の進捗状況については県さんから後でご報告を頂くとして、今JR東海の方からご説明をいただきましたので、このことについて、まずみなさんでご質問等あるかと思しますのでそれを出していただきながら協議を進めたいと思います、どなたでも結構ですのでご質問等ございましたら手を挙げて頂いて、お名前を仰っていただいて発言に移っていただきたいと思います。

委員 工事車両、以前から運転が荒いとかこの場でもいろいろありましたけれども、対応についてですが、JRさんも迅速に対応していただいて、私も通勤でとおりますけれども、ドライバーさんたちが優しくなっているなと感じております。車両自体が少なくなっていることも影響しているかもしれませんが、努力いただいていること、ありがとうございます。協議会以外の、住民に対しての広報とか認知はどうされているのでしょうか。例えば実際、黄色ステッカーはリニア、JRに苦情がきて対応したなど、道を実際使っている人たちに伝わっているかどうかというのは。

JR こういった対策について、まずはこのような協議会なんかでご説明をさせていただくというのが1つ。大鹿村の方ではケーブルテレビがございますので、それで周知させていただいたり、ホームページでも周知をさせていただいたりしています。

JR あと村のみなさん全員に配る大鹿だよりというのがございますけれども、一枚ものですね、リニアの進捗状況と工事用車両の安全対策を載せて周知していただいております。

委員 大鹿の方でそのようにされている。中川はどうですかね。村の対応とかがあれば。

委員 今みたいに黄色ステッカーを貼ってあるというお話し、今日聞いたので、大鹿村さんのように、広報ですとか、ホームページへ載せて行きたいと思います。これからの対応になりますけれども、住民のみなさんにお知らせしていきたい。

委員 少し思ったことですがけれども、大鹿村の福祉施設とか、保育園とか学校とか、会社なんかには回覧をすると、そこに働きに来ている人は中川や松川から来ている人がいらっしやるので、中川に全戸回すということや渡場とか関係あるところへ

も大事だと思いますが、大鹿村に働きに行っている人というものも考えてもらえればと思います。大鹿村の人は松川方面へ働きに行くので、全戸配布したら分かると思うのですけれども、大鹿に働きに行く人もこれは分かった方がいいことなので、よろしくお願いします。

会長 村としても、ご意見をいただいて、私どももやらねばなりませんので、具体的な方法は、エコーシティー・駒ヶ岳の便りというかで流す、渡場の地区のみなさんにはこちらの方からお知らせをしなければならぬと思いますので、ＪＲ東海さんの方で作って頂ければ情報を流せるかと思しますので、是非そのように。特に近隣の渡場、柳沢、葛北、柏原、桑原の方にはお話ができればと思いますので、枚数は後でお知らせしますので、作っていただきたいと思ひます。

ＪＲ 承知しました。

委員 できれば、こちらの工事日カレンダーも最新のものでインターネットで見られるとありがたいです。たまに大鹿分室の方に問合せさせていただいて来月の変更点ありますかなど聴いている。キャンプ場の管理人の立場で、お客さんにお伝えしたりしていますので、ＪＲのホームページなどに定期的に工事日カレンダーをアップデートということはできますか。

ＪＲ 当社のホームページにはなかなか載せられないので、大鹿村の方をお願いして載せている事実があります。

委員 大鹿村のホームページに行ったら見られるのですか。

ＪＲ 工事日カレンダーはまだ載せていないですけれども、こちらも今後載せさせていただきますように。

委員 よろしくお祈ひします。また変わったことがあったらお願いします。

会長 関連でもあったら、いかがですか。

委員 工事用車両の運行について、意見が載っていますよね。私ども見て、そうかと思っているのですが、意見があつて、こういう対応をしたということの情宣はどのようにやっているのか。

J R 本日ご説明させてもらった意見は、大鹿村役場を通していただいた意見でございまして、具体的にこういった対応をしましたということは役場の方からご本人に回答してもらっています。折角の取り組みですので、協議会の場でみなさまにも紹介させていただいています。

委員 この意見は、意見を言ってくれた人に対応の回答が届いているということということですね。本人だけでなく、広く情宣をすると、より理解が得られるのではないかと思います。ネットなど、若い人はデータを拾えるが、私も含めて、ネットをやらない人もいます。関連する葛島地区ですよ。ペーパーベースが一番分かり易いのでそうしていただくと助かります。

ダンプがすれ違うときにえらいスピードを出していたということに対して、それは違いますよという内容ですよ。特定を行いというのはどういうことによつてできたのでしょうか。

J R ご意見をいただいた時に車のナンバーや色、時間なども一緒にご意見いただいたので、それを基に特定を行いまして、この車についてはたまたまドライブレコーダー、記録する機械がついていてそれで確認ができたということです。

委員 意見を出した人が車のナンバーを控えていて、それを伝えたのでそうなったということですか、分かりました。

会長 今、意見があったので、全部これを載せなくてもよいですが、特徴的なところだけこういう対策をしていますよということですよ。それも含めて安全運航の徹底ということで、こういうふうにやっていますということも合わせてお知らせを紙ベースでお願いできればと思います。

J R 案を作りまして役場さんと相談させていただきたいと思います。

会長 今、安全運航の件でいろいろとお話が出ておりますが、いかがでしょうか。前回の協議会で委員さんからお話が有りましたけれども、何かありますか。

委員 この黄色ステッカーはお隣のダンプ会社さんもよく付けているので、何かなと思っておりましたが、ようやくこれで分かりました。恐らく大鹿村とか中川村だけの人が小渋線を通るわけではないので、黄色ステッカーを付けた車から怖さを感じた、危険を感じたということであればどこへ連絡をくださいというような看板をどこか渡場の交差点あたりに付ければ、どんな人でもあれがりニアの工事も

車両なんだなというのが分かると思います。どんな人でも見られる看板があれば、いいのかなと。また看板を付けることによってドライバーの心理としても恐らく、気を付けなければいけない、通報されてはいけないということで気持ちが引きしまると思うので、誰でも見られるような看板設置をしてもらった方がよいのかなと。

また工事車両、ダンプと言っていますが、住民としてはダンプだけが工事車両ではなくて、その現場へ行く人達も工事車両という形になると思いますので、普通車も含めてリニア関係の車は全て黄色ステッカーを貼ってもらえればと思います。毎朝子供を途中まで送っていく。渡場の辻からカーブの所まで歩道が無くて、もう何年も要望をしても予算がという話で、当初の完成予定より大分遅れているけれどまだ予算ができないとかそういう話になっている。こないだ見たのは白いバンの「わ」ナンバー、レンタカーですよね。走ってくる時に近いんですね、歩行者との距離が。そういう仕事をしているのでドライバーの動きというのをすごく感じてしまうのですけれども、歩行者保護していないんですね、そういう車も。ダンプカーだけじゃなくて全ての車がやらなきゃいけない。こないだも引かれそうになったという話をさせていただいて、こうやって変わったと感している人もいるけれど、私を含めて変わらないと感している人間もいると思うので、全ての車両に表示をしていただければいいのかなと思います。こないだも前の小池商店の所の事務所に、何かお話があったら来てくださいと言われて、その車をも「わ」ナンバーが多いなど。レンタカーだと会社名が全く入っていない。リニアの関係車両であれば、黄色ステッカーを全ての車に付けていただきたいというように感じました。

会長 要望があるのですが、いかがでしょうか。ダンプについては運行上の徹底もしていただいて、これだけではなくて、砂利運搬安全協議会の中でもお話をいただいていますので。ダンプだけでなく他の関係車両も含めてというお話があるわけですが、いかがでしょうか。

J R ご意見をいただきましたので、できる限り資材類の運搬車、従業員の方も対応できるか相談させていただきたいと思います。

会長 関係車両、J Vだけでなく資材関係いろいろありますので、それもリニア関連ですから、一生懸命注意してやっただいていてというのは分かりますので、もうひと頑張りやっただければ、安心して通行できると思うので、是非ご検討をいただきたいと思います。検討結果につきましては、事務局の方にご連絡いただければと思いますので、前向きな方向でお諮りをいただければと思います。

委員 私どもは長野県の希少種のブッポウソウという野鳥の保護活動に取り組んでいる団体でございます。今回のトンネル工事ではブッポウソウの繁殖に大きな影響は確認されなかったということでありますので、引き続きよろしく申し上げます。

西下トンネルの真上に、建設廃材を捨てるというような計画があると聞いていますが、トンネルの出口の辺りの真上の部分がある業者が買収して、そこへ建設廃材を持ち込むという話を聞いたのですけれども、現場を確認していないので断定的なことは言えませんが、仮にそれが出口の真上ということになれば大変危険な状況も生まれるのではないかと考えています。県の土木部の方ではそういったことは把握しているのでしょうか。

会長 私の方から言わせていただきます。真上になるというのは、今日は欠席しているが平澤さんのお宅になるのですけれども、その所よりももう少し西側の谷というかを埋めたいという話が出ています。これは建設土砂で埋めたいという申出がされていまして、山ですから、林地開発という類の開発行為になります。もちろん1haを越えますので、国土利用計画上の届け出が必要になるわけでありますけれども、廃材ということではないです。建設残土と伺っておりますし、リニア関係からでるズリ、廃土という話は私どもも聴いていません。

委員 そういうことを聴いているのではなくて、残土でも何かがトンネルの出口の所にそういったものが持ち込まれて、それが将来的に崩れ落ちて人命に関わるような重大事故が発生するのではないかとということ。

会長 長野県の振興局、林務課になりますけれども、安全の設計がどうなっているのかということで業者を指導し、安全が確認できなければ許可できないという立場で指導している最中ですから、これが崩れる、崩れないは設計上の土砂が崩落してくる時の力などを解析した上でそれを了解できないとまずいということで指導していただいていると聞いています。必ず崩れるということは、それは何ともいえない状況です。

委員 トンネル工事に関わる部分には関係ないということによいですか。

会長 確かに今、業者が谷を埋めたいというのは、西下トンネルの渡場側の坑口部のすぐ真上に当たりますので、絶対に崩れないよということとは言えません。危険は十分にあります。

委員 県の方でも土木部、農政、環境の方も十分情報交換をしてもらって、間違いのないようにしていただきたいと思います。

長野県 その話は、我々も上伊那振興局の方から、そういう対応をしているということは聞いています。

委員 それなら安心です。

会長 長野県の部署とすると林務課になっていますし、中川村も関係していますので、お互いに情報交換をしながら話を進めると。もちろん安全第一であります。そういう対応をさせてもらっているところでございます。

委員 よろしくをお願いします。

委員 半の沢の埋め立てですが、詳細設計ができていないということですが、12月には四徳渡トンネルも開くということで、今の半の沢の仮置き状況を見るとはたしてあれで道路の高さまで埋まる量かなというふうに疑問に思っているのですが、詳細設計ができていないのでまだ分からないかも知れないのですが、埋まらないということになった場合にはどういった対応を考えているのでしょうか。

J R 道路を付ける部分ですけれども、今2本のトンネルで17~18万 m^3 、含みを入れて20万 m^3 くらい出ますので、土の盛り方によっては可能ではあります。安定性を考えた時に、ロックフィルダム的なものだとして、不安定になります。やはり残りの土をどこからかもってくる必要があるかも知れない。南アルプスの土というのも選択枠の1つとして考えさせていただいています。どうしても、大回りに2車線になって広めの道路になりますので、盛ってある所を見ても、全然高さは足りていない状況であります。

会長 これもさっきの話と同じかと思いますが、設計、道路改良も含めて土量も、こうしたいというものをきちんとお示しいただいてから、私どもとしてはどうするという考え方に移ると思いますので、それを待たないとなんとも言えないと思っています。

委員 村長に聴きますが、前村長は半の沢の埋め立てについてはあくまでも西下トンネルと四徳渡トンネルの土を入れるだけだよと。南アルプストンネル本体の土は入れないよという考え方をこの場で申し込んでいたのですけれども、今の村長は違う

ということでしょうか。

会長 違うというか、足りないという事になればどこから持ってこなければならぬと思う。誰が考えても、あそこだけ埋めたとして、もちろん埋めるについては十分それが滑って行かないという前提での埋め土になるのだけれども、その先がどうするという話は普通に考えれば出てきますので、その部分の対策も含めて安全でなければ困る。そのこの所へどうするというのは次の話としては当然出てくるだろうと思うし、そのことが協議会で受けてという話にはならなくて、協議会ではこういうお話しを受けたと、ついては回りのみなさんも含めて、どうだと、最終判断はやっぱり村かなという気はしていますけれども。それ以上のことは申し上げられません。

J R この辺も、我々もしっかり細かいところまでお示しできればいいのですけれども、実際、ここに降りていく道路など、関係者の中でいろいろ意見がありまして、今取りまとめております。でき次第、村長言われるようになるべく早くに、みなさまの方にお披露目をしたいなと思っています。

会長 詰めていくところの協議と言うのは、関係者と言いますと、

J R 天ダムさんと長野県さん。

会長 そういうことでよろしいでしょうか。

委員 まだ結論が出ていないからしょうがないね。

会長 そういう状況であります。改良工事の細かいところについては後で長野県さんの方から説明をいただきたいと思っております。J R東海さんの方で工事の順調に進んでいる部分の報告があった訳ではありますが、このことも含めて何かありませんでしょうか。全体の中でまだありましたらお出しいただきたいと思っておりますけれども。

次に、主要地方道松川インター大鹿線の拡幅工事の進捗状況につきまして、長野県の方からご説明をいただければと思います。

(2) 主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 みなさんこんばんは。私の方から、県道の拡幅工事の区間5についてご説明させていただきます。前回の状況から変わってきている部分を主にご紹介していきます。

たいと思います。区間5につきましては全体で約240mの区間でございますけれども、現在その内の220mくらい、平成28年度に契約をしまして、今年の2月から着工をしています。今の契約は私どもの後ろにおります木下建設株式会社さんに施工をしていただいている。断面図を載せておりますけれども、先程JR東海さんの方から説明のありました1～4の計画とほぼ同じような構造になっておりますけれども、先駆けてこの区間5については谷側の方に道路を広げているということで施工しています。今の状況でございますけれども、木下建設さんに施工いただいている区間5については今年度、谷側へ広げた部分も含めて舗装まで終わらせたいというスケジュールで考えておりました。実際現場に入ったところ、松川町側で谷側の切り立ちが非常に急峻な箇所がありました。これは詳細をあたっていきますと、そういったところが連続している所がありまして、加えて表面は岩ですけれども、亀裂もあるということの中で、谷側へ広げたい道路の構造物の一番下部の辺りで直下の法面については何らかの補強をする必要があると現場をよく調べていったら判明をいたしました。元々と造る道路の構造物というのは変わらないんですけれども、それに加えて斜面の補強をやらなくてはいけないということが判明しまして、斜面の下の方に、法面の保護工をしなければならない場所が240mの中にあります。斜面が緩いところや亀裂が少なくてそのまま工事が可能なところについてはそのまま谷側に柱状のものを設置して、間に中詰をして道路ができるような形にしていくと、従来の目的に向かって施工をする。補強しなければならない区間と補強しなくて良い区間ということでありまして、木下建設さんにやっていただいている現在の契約というのは、平成29年度中の工事でございます。区間5全ての道路を広げるという工事が今年度中にはどうしてもできないという状況が見込まれました。今施行している部分の一部につきましては、改めて30年度に発注をしていきたいと考えています。具体的には、軽量盛土工、谷側へ広げた間にウレタンを詰めるのですけれども、1875 m³が1500 m³と数字が減っている部分が、今回の工事ではできない、次年度改めて出す、今回落とさせていただいた部分になります。変わりまして、法面の補強は木下建設さんとの契約の中でやっていただくという事でありまして、新たに法面保護工を1500 m³、それを来年の3月までに進めたいと思います。それから新しく区間5の3工区ということで、今年できない部分の道路の築造と表面の舗装ですね、これについては改めて30年度に発注をしていきたいと考えています。今までの予定で説明した中では、来年の3月までに谷側の道路の構造物を上げてきて、と考えていたのですけれども、スケジュール的に若干伸びるという状況になっております。主には舗装の工事をするときに交通規制をお願いすることになろうと思っていたのですけれども、本年度3月までの規制で言いますと今まで通り資材の上げ下ろしの時に部分的に通行止めをするような場面があるかと思っておりますけれども、舗装をするような長

いspanで規制をかけさせていただくという状況は30年度の方に持ち越しをさせていただきたいと思っております。本年度の工事につきましては今のような状態で谷の方の工事が進んで、一旦終了するという状況であります。

少し伸びる部分につきましてはみなさまにご迷惑をまだ引き続きお掛けしてしまうということで申し訳ないですけれども、安全には十分に配慮しながら工事をしていきたいということで、斜面の保護は慎重を期す中で進めていきたいことであるので、ご理解をいただきたいと思えます。私の方から説明は以上です。

会長 そうしますと、5工区につきましては29年度内には舗装までは終わらないので、一部30年に新たに工事を発注する格好で、30年度内の舗装の完了ということになる。交通上の規制は特に、期間が長くなるということで、新たに工事車両がどうということは発生しないですかね。

長野県 状況とすると、今現在もパネルで目隠し板をしていますけれども、元々今の道路の幅員の中で通行していただいている状況。そういう状況は改めて30年度に発注したい工事の中でも今の状態のまま、あの状態に通っていただくという状況になります。一番最後にまとめて舗装をしますので、舗装については240m間、幅員も広がっているので、ハッキリ断言できないが、この区間は2車線の道路なので、舗装をするとすれば、片側通行で舗装ができるかも知れないし、受注業者が決まって、相談する中で、全幅を通行規制かけさせてもらってやるのか、片側づつ施工するのか、今後詰めていきたいと思えます。

会長 その他に、区間1～4までをこれから工事にかかるということで準備を進めておられるようですけれど、設計の方はJRから上がってきたもので詳細の詰めをしていただいております。

長野県 JRさんの方で設計が固まって、県の方で検討をしていただいているという説明があったのですが、今現在は計画についてはこれでいいかということ、JRさんが設計した図面を我々の方で見させていただいて、こういう計画でいきますということについて問題ないだろうという結論に至っているもので、ほぼこの形で現場の方に構造物を造っていくことになるが、今すぐに工事を発注できる状態ではなくて、一部、用地交渉をさせていただいてお譲りいただかないと道路ができない部分もありますし、保安林の指定がかかっている区間もある中で、事務手続き、いろんな法律に対する申請、許可をとらなければいけない。その処理も含めてJRさんの方でやっていくのですが、まだしばらく時間がかかる。計画の図面ができたが、発注するためには、仮に必要な設備など費用がかかるの

ですが、お金を算出するために必要な数字をこれから出さなければならない。そういうものも含めて最終的にJRさんの方でまとめていただいたものを我々が受けとるとい形になります。工事をすぐに発注できる準備ができている段階ではないです。

会長 JRさん、そういうことで準備を進めているということでしょうか。

JR 保安林の解除なども含めて書類関係の準備を今進めております。

会長 これも含めていつくらいに発注になるのかとなりますけれど。これは準備できましたよということになりましたら、みなさんにお知らせをしなければならないと思いますが、またその時点で改めてご連絡を速やかにいただければと思っています。準備中ということでもありますので、そちらにお任せするしかないかと思えます。

今後の対応ということで、委員さんの中で、今日出席はされておりませんが、ご意見をいただいておりますので、そのことについて総務課長の方から申し上げます。ご連絡をしたいと思います。

幹事 今後の対応の前に、今日欠席をされている委員から、欠席になるけれども質問をしたいということで文書をいただいております。松川インター大鹿線の拡幅状況の進捗状況についてと残土置場についての2点であります。改めて申し上げますので、お答えいただければと思います。

幹事 私の方からお預かりしたご意見についてご報告をさせていただきます。

1つ目、松川インター大鹿線拡幅工事進捗状況について、なるべく予定していた工期にさせていただきたい。

2つ目、本線の残土運搬について、大型ダンプが多くなります。小渋線の道路環境を良くしていただきたいので、小渋線のストックヤードの設置か、渡場の大幅な道路改良のどちらかにするか明確にさせていただきたい。

この2点をお預かりしております。

幹事 県さんとJRさんからコメントをいただければと思います。

長野県 拡幅区間の工期の要望の方についてお答をさせていただきたいと思えます。先ほども拡幅区間5につきましては現場の状況を説明させていただきました。その通りですね、一部現場をあたっていたところ補助的に追加で施工しなければいけ

ない工事が増えたということでどうしても今まで説明をさせていただいてきた29年度のすべての完了というのは難しくなりました。従いまして一部につきましては次年度に改めて工事を発注させていただきたいということで、こういった内容につきましては今日出席していただいております木下建設さんと受注者発注者の立場で協議をした上で、合意の上でこういう工法でということを進めております。工事につきましてはお話しした通り30年度の方でやらせていただきたいと思います。最終的な舗装はまとめて、今年できあがる区間のものも含めて来年やりたい。今年できた部分は今年の内を広げて2車線確保するという考え方もありますけれども、発注者とする、そのために、舗装工事の度に通行規制をかけるという事は逆にみなさまに迷惑をかけることとなりますので、発注者とする、全て舗装を打つ段階になったところで一括で舗装をしたいという考えをもっております。舗装も30年度の中ですということをご理解をいただきたいと思います。

会長 分かりました。予定工期内の中でお約束通り進めるということと、通行制限に関しては、舗装で、方法は一番いい工法を考えてお知らせしながらやるということかと思えます。

もう1点、JRさんの方にお答えをいただければと思っているのですが、質問がありました通り、工事期間中の小渋線の道路状況をよくしてほしい。そのために小渋線のどこかにストックヤードを設置するか、又は渡場付近の大幅な道路改良どちらにするか明確にしてほしいというご質問ですけれども、JR東海さんいかがですかね。

JR 小渋線のストックヤードという意味は、半の沢の残土置場のことを示すかなと思うのですけれども。

幹事 本体から出るズリの話です。

JR 本体から出るズリをストックヤードを利用して低減してほしいという意味という理解でいくと、先程、半の沢の方でアルプスの土も選択枠の1つということでお話をさせていただいたのですけれども、仮にアルプスの土を半の沢に投入することが可能だとすれば、延べ台数で2万台から4万台くらいのダンプの数が減ってくると。渡場の交差点にかかる負荷が大分低減することになるのかなと考えております。当然ながら半の沢の残土置場、道路も広がりますし、なお且つダンプの台数も減らすことが可能となりますので、我々としてはこういうことも考えながら半の沢の計画を進めていきたいなと思えます。

会長 半の沢に入れるお話は、仮定の中でそういうふうになれば減らせるだろうということですが、ストックヤードといいますとある程度10年くらいに亘ってどんどん場所を確保するという意味かと思うんですが、そういう計画というか場所というのはお有りですか。

J R 元々インター線の中では、残土を仮置きするような場所はほとんどないと考えています。小渋線の不可を減らすために、大鹿村内等残土を利用できる場所があれば、こちらの小渋線の不可も減りますので、まだ公表はしていませんが、いろいろと我々の方は検討させていただいております。渡場の大幅な道路改良ということに関しましては、今、県さんの方で歩道の拡幅とかやられていると思います。渡場の交差点で、詰まるなど負荷がかかるような状況になった時は、当然何らかの対応をさせていただこうかなと考えています。

会長 現在の小渋線の中にストックヤードを検討したけれども、現状では難しいと。大鹿の村内や他の場所を含めて検討をしていると。1つは了解をもらえれば、不可を減らすためにJ Rさんとすれば、半の沢の埋立も視野に入れているということですね。県さんの方では、道路改良また前回は報告をいただいているところですが、これ以上のことをお考えいただいていますか。

長野県 前回説明をさせていただきましたが、今年は渡場の歩道設置の事業につきましては、用地補償の方で配当になった予算を充当したため工事をするとところまで余裕が無かった。本年度の状況でいけば、今現在と変わらないのですが、交渉させていただく中で、工事ができるだけの用地については今年お譲りいただきましたので、いよいよ工事ができるという状況になりました。既に次年度の要望を本庁の方に上げる時期になっていますけれども、絶対来年は工事をやらせていただきたいという強い要望を上げさせていただいております。それに加えて、本年度中に急遽補正などで予算確保がもしできたならば、できる可能性は今の所ないですが、仮にあったとしたら工事を発注していきたいなと思っています。少なくとも30年度は工事を実施する予定です。

会長 要するに土地を潰すことになるが、そちらの目途が立ってきたので、予定通り早期の発注に努めていただく、早期の改良をしていただけるということですね。

委員 渡場の辻の件ですが、あそこは通学路となっています。なるべく早く、予算が付き次第、30年度には必ずということですが、できるだけすぐにやっていただきたいという要望であります。みなさん毎日あそこを見ておまして、まだ広がっ

ていないという話もちらほら聴きますので、よろしく申し上げます。交通量が大変なところですので、お願いします。

会長　　今まで全体を通して、言い足りないことがございましたら出していただければと思います。

委員　　今の質問と似たようなことですが、来年のスケジュールとか、実際トンネルが開通するスケジュールは5月、7月ですか。

J R　　トンネルはですね、四徳渡が12月の中旬に開いたとします。その後の作業は何かあるかといいますと、貫通はするのですけれども、コンクリートを巻く覆坑という作業があります。西下の方は1ヶ月前に貫通しているのですけれども、まだ覆坑は6～7割くらいしかできていない。トンネル自体が開通するのは多分来年の3月くらいになるのかなと。それから電気工事とか保安施設の作業になりますので、トンネルの最終的な開通時期としては早くても来年の年末くらいになるのかなと考えています。

委員　　平成31年、平成じゃないか。

J R　　平成30年の12月ですか。早ければですね。我々も予測できないこともありますので、みなさまにお約束しているのは31年の3月です。それまでにはなんとかなるように頑張りたいと思います。

委員　　ありがとうございます。今年もあと1回この協議会があるかというところと思いますので、行政とかも来年のスケジュールを立てたり、企業も来年の予算を立てたりするかどうかと思うのですが、観光業の方も見通しが必要だということで、スケジュールを教えてくださいたいところです。

まただんだん協議して解決していきたいのは、みんなが不安に思っているのは、トンネルが開通した後に、南アルプスの残土の運搬車が、J Rさんの予告で最大値1200台以上でしたっけ、

J R　　今、1350台です。

委員　　そのレベルがきたらどうするかというのは懸念が残っています。それをどうするのかということも、見通しがだんだん形になってくるとよいと思いますので、来年以降のことも徐々によろしく申し上げます。

会長 県さんが道路改良を終え、トンネルも供用を再来年の3月までには整うということなので、その工事と合わせて、どれだけの土が一遍に出るのか、出たとしたらどういう対策を取って、協定をきちんと結んで、それで守っていただいて出していくのかということ協議会としても進めていく必要がありますので、それを並行してやらなければなりません。そういう中で計画も、搬出土が出てくる時まで分かるのかなと思いますし、来年の工事にあたっての配慮についてはその時々協議会を開かせていただいて、その中で詰めていきたいと思っていますのでよろしくをお願いします。

委員 東小のPTAの関といます。工事用車両の関係、子供たちが歩いたりして気を付けてもらいたいことがあるので、こういう対策については、何かやってもらったら通知をしてほしいというのが1点。

また大鹿村さんの方には連絡してあっても、中川の方には連絡していただいていたということがあったのかなと思いますが、その辺もっと早く教えていただいていたら。どうして向こうに言っていてこっちに来てないのか、その辺が分からないのですが。

会長 私どもも、JR東海さんにお知らせするよということをやらなかったものですから、反省をしております。これからは決まったことについては、地区のみなさんへ。先ほど決まったのは、今までのことについては関連地区のみなさんにお知らせするよということをしかりやります。PTAのみなさんについても運行上の問題については、JR東海さんの方からでよろしいですかね、

JR できれば大鹿村さんのように。ツールが我々ないものですから。村さんの方で住民のみなさんにお知らせできるツールがあればそこに載せさせていただければありがたいです。

会長 紙ベースのものはもちろん出してください。東小学校の子供たちの問題になりますので、運行上のものについては決まったことについては村の方からお知らせをいたします。

委員 四徳大橋があって、キャンプ場方面に入ったところに駐車場がありますよね。あそこの使い方って、あそこの目的はよく知らないのですけれども、工事用車両と釣り客がラックして止まっていたりして、見ていて危ないと思う時がある。入ってすぐにある、地図とか置いてあるところ。

幹事 あれは国土交通省の管理で、流木などを上げるストックヤードというのが主な意味です。空いていれば釣り客が止めていたりしますけれども、基本はダム統管の管理にあります。

委員 あそこの使い方が議題に上ってこないけれど、あそこに工事用車両が待機していたり、Uターン場所として使っていたりして、釣り客もいる中でどうなのかなと思っています。

会長 気を付けてみていないので、どうなっているか。

委員 村の管轄ではないという事ですね。

会長 天ダムさんの管理下かと思います。
協議については、今日につきましては工事の進捗状況というところに留まるのかなと思っております。それでは協議の方は終了させていただいて。

(3) 今後の対応について

幹事 今後の対応について、2点申し上げます。工事車両の黄色ステッカーを貼ったなど、地元のみなさんにお知らせをしていく。広報ですとか、有線放送あるいは紙ベースで、村の方で対応して参ります。もう1点は、この協議会。定期的にやっていけばいいのですけれども、前回7月20日以降3ヶ月が経ってしまいましたけれども、その期間に大きな動きがなかったのでなかなか開けなかったということがあります。今後も、大きな動きがあった時には当然開きますけれども、そうでないときにはちょっと伸びてしまうのかなという気がしています。そうはいつでも前回から今回、3ヶ月ですけれども、そこまで経たないうちに中間の進捗状況の確認等もできたらなと思っております。今日の段階でいつとは申し上げられませんが、12月は無理かもしれませんが、1月くらいにはまた協議会を開いて、進捗状況等の報告をしていただければと思っております。その前に半の沢の状況がある程度方向ができればいいですが、出なくてもそのくらいのタイミングで開いて情報共有をしていただければと思いますので、よろしく申し上げます。

会長 こちらの方から一方的なお知らせのようになってしまいましたが、大きな動きがあれば、半の沢の設計がきちんと上げてきて、県さんも良いだろうということになれば、すぐにでも協議会を開催したいと思いますし、そうでないとしたら、これ以上の進捗をすぐに求めるというのも難しいものですから、総務課長も申し

上げた時期くらいには開催をして参りたいと思います。それでは、協議の方はこれで終わりにしたいと思います。

次に、こちらの方から関連することで、連絡すべきことがありますのでお聞きいただければと思います。

4 その他

幹事 村道桑原中央線の通行止めについてということでよろしくお願いします。

(1) 村道桑原中央線通行止めについて

幹事 みなさんこんばんは。よろしくお願いします。松川インター大鹿線とは直接的には関係ない訳でございますけれども、せつかくの機会でございますので、関連して近所の道路の方で崩落があったということでお知らせをしたいと思っています。

先週の始め、10月17日の朝からですけれども、写真にあります通り、村道桑原中央線の路肩法面の落盤のような崩落がありました。現在これについては撤去をしておりますけれども、まだ落盤の残骸等が法面にくっついているような状態でございます。いつ落ちてくるか分からないような状況のため、現在通行止めとさせていただきますところであります。具体的には、桑原会館から桑原キャンプ場に通じる山の中を斜めに下っていくような道の途中であります。そのために、迂回路として、桑原会館を直進していただいて、小渋ダムへ出て、松川インター大鹿線を通り、県道西伊那線を四徳の方にいってもらう迂回路を設定させていただきます。当面通り抜けできませんのでご承知おきいただければと思います。

なお現在、測量と設計の方に若干着手できたところがございます。これから復旧工法等考えて行く中で、それを踏まえて予算、財源の確保を行いながら工事を進めていきたいと思っています。復旧の目途は立っていませんが、第1報ということで、そのようにご理解をお願いします。大変ご迷惑とご不便をおかけする訳でございますが、ご協力をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

会長 今の件ですが、通行止めにより、桑原地区のみなさんはもとより、キャンプに来る方も通年見えるようになりまして、迂回路としてここを利用できなくなりましたので本線をご利用いただくということでもあります。村としては、測量を早急にして、今のところについては安全対策を早急に進めたい。3月までにこれをする必要があるし、それをしないと道路を確保できない状態ですので、ご理解をいただきたいと思います。

よろしいでしょうか。協議、連絡事項等一切終わりました。それでは閉会のご挨拶を副会長よろしくお願いします。

5 閉会

副会長 長時間ありがとうございました。今日も課題、安全対策等出されたわけであり
ますので、是非JR東海さんにおかれましては、前向きな検討をよろしくお願
いしたいと思います。また長野県さんもお協力ありがとうございました。以上をも
ちまして第13回対策協議会を閉じたいと思います。ありがとうございました。

以上