

第14回中川村リニア中央新幹線対策協議会開催



期　日　平成 30 年 1 月 30 日(火) 午後 7 時～9 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 2 人）　JR 東海 4 人　長野県 4 人　工事請負業者 8 人
村関係者 10 人

1 開会

副会長　　お寒い中、ご苦労様でございます。もう 14 回になりますが、ただいまから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。よろしくお願ひいたします。

2 あいさつ

会長　　前回、第 13 回の対策協議会を 10 月 25 日に開催をしてから、3 ヶ月が経過をしてしまいました。前回から見ますと大きな進展があったということで、ひとつは昨年 12 月 15 日に発生をしました松川インター大鹿線のトンネル掘削中の坑口近くで起きました地山の崩落と、緊急ではありますけれども通行の確保、それから崩落箇所の調査と復旧、法面保護工事、等でありますまして、改めて崩落発生の経過と原因の究明、復旧工事について、JR 東海の方からご説明があろうかと思っております。また関連してでありますけれども、本線の通行の見通しについて、飯田

建設事務所さんの方からも合わせて説明を今回お願いしたいと思っている次第であります。お願いします。もうひとつでありますけれども、半の沢橋に代わりましてこの沢を埋め、そして道路として利用する半の沢道路の改良計画案、こういったものが原案ができたようでございますので、そのことについての説明も今日していただける、大筋であろうかと思いますが、それを受けたいと思っております。また今、事前に議論があった訳ですけれども、道路改良計画案に関連しましては当協議会に対して意見書が1月8日付けで出されています。協議会委員のみなさんにはそのまま送付させていただいたのでお目通し済みかと思っています。このことについても関連するところをJR東海さんの方からご説明をいただく必要があろうかと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。意見書の件につきましては、何度も繰り返し申しませんけれども、これからいろいろあろうかと思いますが、とりあえず傍聴は可としないということではありますので、協議会についてはこのまま進めていきたいというふうに思っております。協議会につきましては、JR東海の設計と長野県さんの道路改良の方針について、これは委員のみなさんの間でも、協議でありますので、よろしくお願ひしたいということではあります。また長野県の方にも意見書が出されているようではありますけれども、これについては盛土による道路改良について、今日、口頭で説明があろうかと思いますので、これらにつきましては一括して半の沢道路計画案についてで議論をしていきたいというふうに思っております。挨拶の前に、スムーズな進行を結果的には妨げる結果となってしまいました。私、経過をよく読まずに、傍聴だけならよいということで、発言も許可を求められたわけではありますが、それは駄目ということで許可したところでございますけれど、進行に少し水を差したような形になりまして、これを詫びながら挨拶に代えさせていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

3 委員の委嘱

幹事 それでは委員の委嘱をお願いいたします。設置要綱の第3条をご覧いただくと、協議会は次の各号に掲げるものならびに中川村長及び中川村副村長を持って構成するということでございまして、関係する自治組織を代表するものというふうにあります。関係する地区の総代さんが委員になっていただいている訳ですが、1月から交代をされておりますので、ここで改めて委員の委嘱をさせていただきますのでよろしくお願ひいたします。

委嘱状を交付

幹事 よろしくお願ひいたします。なお任期につきましては、前任者の残任期間とい

うことでございまして平成 31 年 3 月 29 日までとさせていただいております。それでは協議事項に入っていきます。以後の進行は会長にお願いします。

4 協議事項

会長 それでは協議事項を、この次第に沿って進めさせていただきますのでよろしくお願いしたいと思います。昨年の 12 月 15 日に発生しました主要地方道松川インター大鹿線における土砂崩落事故への対応について、改めてありますけれどもご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

(1) 平成 29 年 12 月 15 日発生、主要地方道松川インター大鹿線における土砂崩落事故への対応について

J R みなさんこんばんは。私、JR 東海で昨年の 7 月から長野県の担当部長をしております。6 月までは飯田にあります長野工事事務所の方に在籍しておりました。引き続き長野県の担当でございますのでどうぞよろしくお願ひいたします。続いてお詫びを申し上げなくてはいけないのは、12 月 15 日に発生いたしました松川インター大鹿線の現在 JR 東海の方で施工となっています、四徳トンネルの坑口付近の土砂の道路への土砂流入につきましては、中川村のみなさまに多大なるご迷惑とご心配をおかけしたこと、この場をお借りしまして深くお詫びを申し上げます。原因については、現在詳細な調査をしているところでございますが、12 月 19 日に当社と共同企業体から公表した文書でございますが、3 番に原因のところに書いてございますが、トンネル工事の発破等による振動が繰り返し作用したことによりトンネル直上の地山が緩んでそれが崩れて道路上に土砂流入に至ったものというふうに現時点で考えております。後ほど担当の方から応急復旧計画等についてご説明させてもらいますが、今回はトンネルの坑口部付近の地山が崩落したということでございますので、今回の事象を教訓といたしまして再発することのないようにトンネルの坑口部付近においては、より慎重により安全に考慮して進めてまいりたいとそういうふうに考えております。さて、平成 30 年に入りまして最初の中川村対策協議会ですが、平成 29 年は 59 号線のトンネル工事、あるいはリニアのトンネルの斜坑の掘削工事などに着手させていただいているところでございます。沿線各地ですね、きちんと丁寧に説明を差し上げながら進めて行っているところでございますが、まだまだ聞いてもらえないですか、そういったご意見もございます。私たちといたしましては、こういった協議会の場を通じまして、みなさんのご意見をしっかりとお聞きをして、改善すべきところはきっちり改善して進めて行きたいとそういうふうに考えておりますので、引き続きどうぞ、よろしくお願ひします。それでは、担当の方からご説明をさせていただきます。

長野県 みなさまこんばんは。それでは私の方からですね、四徳の復旧の計画についてご説明をさせていただきたいと思います。復旧の現在の状況等についてご説明をさせていただきたいと思います。復旧ですけれども、こちら前方にありますように大きく3段階に分けて復旧を行ってまいります。第1段階が、道路トンネル一般車両回しに向かたステップということで、12月29日の正午にまずは建設中だった四徳トンネルも一部使って、そちらも使って仮回すということで、こちらについては29日に仮回しているということでございます。第2段階といたしまして、県道側へ改めて切り替えるということ、第3段階といたしまして、本復旧を行っていくというこの3段階で進めていきたいということで考えています。先ほども申し上げましたけれども、12月の29日に、こちらが土砂の流入した箇所でございますけれども、元々、施工中であります県道トンネル、それから斜坑を使いまして、こここの部分を通っていただくような形で12月の29日にこちらの方、供用を開始しております。今後なんですけれども、本日長野県さんの方からホームページなんかでリリースしていただいておりますけれども、2月5日の15時になりますけれども、また県道側の方に切り替えるということで考えています。この県道側に切り替えるに当たりましてはですね、こちらちょっと書いてございますけれども、法面の所の追加の安全対策ですとか、仮土留めを設置したりとか、あと崩れた法面の所を含めて監視するような誘導員、万が一、何かあった時にはすぐに交通を止めて安全を確認できるような誘導員を配置するなどの安全対策をきちんとやった上で安全を確保してこちら側へ切り替えたいということで考えています。現地の状況なんかをご説明をさせていただきたいんですけども、こちらの斜面が崩れたところ、こういった形で県道を塞ぐような形で流入をしておりました。12月19日からこちらの建設中だったトンネルの出口と言うか、坑口はこちらになるんですけども、この中を通るような形で通行していただいていたんですけども、土砂が流入した直後はですね、この辺りです。土砂が溜まっている状況だったんですけども、そういったものを撤去しまして、土砂を撤去しつつ、色が灰色になっているんですけども、吹き付けと言いまして、コンクリートを吹き付けるんですけども、繊維の入ったようなもので、ある程度引っ張りの力にも強いようなコンクリートをこういった所に吹き付けをするような形でやっております。それ以外にもですね、見づらいので、この後もう少し分かりやすい写真になりますけれども、こういったネットですとか、こういう所にもネットを。落石防止のためのネットですとか、これは少しだけ施工してあるんですけども、こういった仮土留めを施工しまして、2月5日に県道側を通すに当たって、安全をしっかりと確保してやっていくということで考えています。それぞれの対策がどういったものかというものをこちらに写真をご用意しておりますけれども、

斜面の上の所に付ける落石防止ネット、専門的な言葉でネイチャーネットというものなんすけれども、先ほどの写真でいうのも分かりづらいすけれども崩落したところの上の所に付ける形で今やっておりますけれども、上からの落石をこのネットで受けられるような構造になっているもの、あとポケット式ネットというもの、これも他の県道沿いの所に設置してある所もありますけれども、上からの落石をここは斜面とネットの間に隙間があつて、そこに落石が入つて、道路側に落ちて行かないようにするようなネット、そいつたもので対策をするんですが、万が一のことがあつて道路側に行かないようにという事で、道路がこちら側といたしまして斜面がこちら側なんですけれども、万が一、落石等があつても道路側に行かないような仮土留め、等ですねそいつたものを設置して、それに加えまして、この斜面を監視するような監視誘導員、人が見て、万が一の事があればすぐに対応するという対応をしてしっかり安全を確保してしっかりしていかたいということで考えています。現在の状況としてはそいつた対策を徹底しておるということで進めさせていただいている。

会長 合わせてですね、復旧の事までご説明させていただきましたが、長野県さんの方へ2月5日の復旧の見通しについてお話いただければ。

長野県 みなさんこんばんは。私の方から、若干説明を加える形で県としての内容として伝えさせていただきたいと思います。まずですね、JRさんの方で用意した12月19日付けの時の資料ですけれども、勘違いなされないようにしていただきたいのは、この一番最後に片側交互通行と描いてありますけれども、昨年の12月19日時点では、何とか片側だけでも通れるように進めて行きたいと考えていたので、その時点の資料としては片側通行として一旦、現道に車両を戻していくような形で考えたいとしていたんですけども、来週、これを現道に切り替えるにあたつては、2車線ということで、信号処理ですか誘導員によって片側づつで交互通行するということではなくて、基本的には信号とか誘導員無しで交互通行できるような幅員を一応確保するという計画の下、現道の方を供用再開していただくと思います。今JR東海さん説明のありました斜面の対策と、これはJR東海さんだけで考えたのかというのではなくて、今説明をしていく中では現道を通っていただくということについては、県として県道として供用開始の行為をする訳ですので、そこの現道を通っていただく場合には我々のも当然責任があるので、どういう対策をすることについては、JRさんが計画をする中にですね、我々もこういう条件で斜面の対策をしていただきたいというものを盛り込んだ最終的な案としてJRさんが説明した内容になるということです。今これ、施工している途中なんすけれども、最終的に現道に防護柵を立てますという写真が今、

ありますけれども、基本的に私どもが求めたのは、斜面上で従前にあった落石の対策は満足していただきたいということを投げかける中で設計計画をしていただいております。元々ここに大きなカーテン式のネットがありますて、今も滝沢トンネルの入り口にはそういうネットがありますけれども、今はそれが破れてしまっていて、そのネットが受けて持ちこたえるような石ですね、そういうものを、想定される石は、ある程度受け应えられるはずの施設が入っていたはずなので、それと同等の機能を現場の中に計画をしてもらいたいということで先ほど説明がありました法の上に、2段構えでネットを構えます。2段構えのネットをしてさらにここにもネットをかけます。崩壊した斜面にも細かいものが崩れてこないよう吹き付けをやります、ということになっておりまして、これがなくても従前の機能を満足するだけの条件を求める中で計画をしていただきます。ただし、この斜面についてはこれから本復旧をする。ですので来週通っていただく段階は完全に本復旧が終わっている状態ではないので、完全に安全かというそういうことではないと言えると思いますけれど、そういうものに対してやはり不安が残る部分があるので、万が一のためにという形でひとつは道路側に再来週、それ以上のものとして防護柵を立てていただく。さらに山が崩れるとか、移動があるのかないのかということも、監視をしていくひとつというか、ここを通ってもらうための安全を確保するという意味で今後計測をしていただくというのと、そういう計測に異常があったときにはセンサーが鳴るような、そういう今の設置をしておりますので、そういうものが反応した場合には誘導員から走ろうとしている車をすぐ止めて、その危険が無いようにという配慮のためにそこに監視の人を立てていただく。この図面には誘導員と書いてありますけれども、基本的に何もない時には通ってくださいと言うために人が立つ訳でなくて、山に何かあった時にそれを通行する車両を止めるためにそこに人がいてもらうという体勢を今とて行こうということになります。一応その計画の中に我々も関わらせていただいて、そういう条件をJRさんの方に盛り込んでいただいて今説明のあった現場の対策ですね、そこに至るところでございます。あと私どもの方からは、今お手元に、少し遅れて申し訳なかったんですけれども、今日プレスリリースということでうちのホームページ上で公開させていただいている情報がその内容になります。そこには、2枚目の拡大図の方にあると思いますけれども、対面通行をしていただくことが可能になりますという説明をさせていただいておりますけれども、来週の月曜日の午後の3時から今のトンネルの中を通っている所から元々の現道の方にちょっと線形的には曲がったりしていますけれども、幅員は確保しているという中でご通行していただくような形で、そういうことになるかと思います。引き続き本工事の方はこれから調査設計が決まっていく中でやっていきますのでまだしばらくのことについて解決することには時間が掛かるということいま

すけれども、その点またご迷惑をおかけすることになるかと思いますが、ご理解をいただきたいと思います。よろしくお願ひします。私の方からは以上です。

会長 ありがとうございます。ご説明いただいたところですが、それに関するいろいろあろうかと思いますが委員のみなさん何か。

委員 よろしいでしょうか。今回の12月15日の土砂崩落事故の事故に関して質問をしたいんですが、まず12月15日に発生した土砂崩落は、起き得るという可能性というのは考えていなかつたのでしょうか。なぜ私こういった質問するかというと、私14日の夜に9時半近く渡場の交差点近くを通過しているんですけども、その時に既に道路の通行止めらしき看板が交差点の歩道の所に寝かして置いてあったのを見ているんですが、事前にこれ、崩れるというのが分かっていたのかなというちょっと疑問が、その看板が次の日の朝、そこには寝て無くて通行止めにしてあったので、これもう、崩れるの分かっていたんじゃないのかなというような疑問を持っているんですが、その辺はどうですか。

会長 それでは、今のことに関連したことで何かもしあれば、いいですかね。

J R まず、今の通行止めの準備をしていたという話なんですけれども、元々、起点方の坑口、四徳大橋を渡った所の坑口の所なんですけれども、あそこの所ですね、今後坑門工なんかを施工するにあたっては、少し幅員が狭くなってしまうので、少し拡幅をするような事をやらなくてはいけないという事で、その工事のために片側交互通行をやるという事で、元々計画していたことに基づいて通行止めの準備をしていたという事で、おっしゃられたような、事前に予期していたのではないかということは一切ないという事でご理解いただければと思います。

委員 でもその通行止めに対する予告の看板って出してました？ 渡場の交差点付近で見かけていないような気がしているんですけども、それってどうなんでしょうか。その予告看板というのがどちら辺に設置してあったかというのは。

J V 四徳工区を担当しております、戸田吉川JVです。12月15日ですね、その日は、長野県の方にも申請をしておりまして、片側通行止めといいますか夜中ですね、全面通行止めということで予告看板の方を渡場の交差点と大鹿村の松除の交差点、あと中川村の役場の下といいますか、すぐ下の信号の交差点の計3ヶ所に予告看板の方を出しておりました。それは1週間前に設置の方をしておりますので、我々も設置状況の方を確認しております。

- 委員 交差点というと、松川側、
- J V 渡場の交差点の、大鹿向いて行くと上がって行く方ですね。今リニアの黄色いステッカーの看板がある付近に設置しておりました。
- 委員 小渋川の堤防に近い方ですか、インター線に入って、小渋ダムの電光掲示板過ぎたその先という事ですか。直線に入った先、
- J V そうですね。その左手側に。
- 委員 では地元の人は見れないところですね。
- J V 上がっていく車両にしか分からなかったかも知れません。
- 会長 よろしいでしょうか。
- 委員 ちょっと長くなっちゃうかもしれないですけれど、それで 15 日の日に事故、崩落があって、その後 15 日の朝から渡場の信号交差点の所で信号通行止めという事で、車両等止めていたんですけれども。信号の横断歩道の所で通行止めと言って車を止めてしまっていましたので、車両が通るのに通れないと。小学生が朝 7 時ちょっと過ぎに学校に行くために渡場の信号付近を通って歩いて行くんですけども、その所に車を止めていたりですとか、グリーンベルトの所に車を止めてたりして、大変子供たちが通ったり、歩行者が通る時に大変危険な状態で通行止めという形を取っていたんですね。信号待ちをしていても、信号の交差点内に車が止まってしまって交通が停滞してしまうとそういうような状態を作っちゃっていましたので、駐在さんにもお願いして現地で交通の立場から指導してくれということで、私、大草駐在所の方に電話をさせてもらって対応してもらっていたんですが、朝の通勤時間帯にそういうような交通を止めるような、他の信号で通れるはずの方向を止めて、1 台 1 台説明をしているというような、そんな状況ですごく迷惑をかけられたという気持ちがあるんですけども、そういう通行止めにするという場合であっても、他の道路とか迷惑にならないような止め方、誘導の仕方というものを是非、施工の方から業者、会社等に指導していただいて、地元に迷惑をかけないというようなことをやっていただかないと、各地でいろいろな反対意見というのがかなり根強く出ていると思うんですけど、余計にそういう

反対意見が強くなってしまうような原因があるのかなということを思いましたので、迷惑をかけないようなやり方で今後はやっていただきたいなと思います。

会長 今の件なんですけれども、実は通報をいただいたのは、最初に崩落が発生したのが3時25分でありまして、現場で対応してもらって、車を止めたと。幸い、ご承知のとおり、1台バンパーを何とか少し傷がつく程度で済んだと、後は通行止めを取りましたので重大事故につながらなかったということです。時間から言いますと、一報がですね、飯田建設事務所の方から4時52分に村の役場の方に入っています。その後で、通行規制のFAXを村の交通防災係に入れていただきました。これが6時24分です。今、委員さんがおっしゃったように、通行規制についての問い合わせがあったのが、9時ちょうどであります。それは思うに、委員さんがこれでは困るからということで、駐在さんの方にお話が行った結果かなと、今思うと。

委員 駐在さんに電話をかけたのが7時半の時点で電話かけていますので、

会長 それから私どもの方でも問い合わせをいただいたので、9時19分にですね、緊急情報発信サービスでもって、通行規制の情報を配信をいたしました。9時30分に現地の方に確認に行ったと、建設係でございます。村としましては、通報を受けてから、ちょっと時間のロスがあったかなと思いますが、一応、手順を踏んだつもりでございます。ちょっと遅れた感はありますけれども、そういうことでございます。現地に行って、ことの重大さが改めてえらいかなと思った次第でありますけれども、こんなような流れで当日は対応させていただいたところでござります。今の件に関連したことで、何かご質問あればと思うんですけれども。

委員 最初から見える方はご存知だと思いますが、私も専門屋ですので、発破を掛けるところなりますよというのを一回、忠告させていただいてあります。起こるべくして起きたんですが、起きてしまった以上は、すみませんが専門屋さんに依頼をして、あとどれくらいになるとか、これをどうしたら良いかという検証をするのが本来なんですけれども、安全です、安全ですと、すみません、言われても安全ではないです。県の方がこれでと言わされて、県の方に振られたと思いますけれども、矢板工でしたらいくつまでの安全でもっていいます、川に対してこういう斜面の断層になっていますので、あとどれくらい落ちそうですか、どうですか、吹き付けする前の写真見せてくださいといったらありますか？ 私は専門屋ですから見れば分かります。私も当日行きましたので、見てきて分かっていますので、まだ上の所は、取らないといけないはずです。吹き付けしちゃったので取らない

と駄目かなと思いますけれども、見えない、というのを私も分かっていますので、もうちょっと正直にこういう状況です。ですからこういう専門屋に現地を見てもらいます、後ろには専門屋さんがいっぱいいますので、博士を持っている方もおられるかもと思いますので、そういう方がこういう方法で吹き付けました。吹き付けの水はどこへ流れます。あと山の斜面は、もし落ちてもここで落としてここで止めます、というような説明が無いと、すみませんが、前手の方って専門屋じゃないです。その人たちが言っても本物じゃないんで。今まで私、我慢していましたけれども、ちゃんと専門屋さんの話をしてください。するんでしたらちゃんと後ろの方、言ってください。そうしないんだったら、危ないんです。極端なこと言いますが、今晚あそこの下へ立っておれますか。という話です。そうしないと、私たちは仕事の時に逆の立場で言われますので。あなた立っておれるんだったら私も通れますと言うんです。すみません、こちらの方も私、知っている方いますのであんまり強く言ってはいけないのかも知れませんが、この場は言わせていただきますけれども、そういうふうなちゃんとＪＲさんも話をしてください。後、すみません、私たちみんなこうやって（名札）置かれているんです、すみませんがみなさんも持ってきてください。そうすれば何々さんと呼ばれます。すみませんがそういうふうにやっていただけませんかね。今、中川は、友好的に話をしていますので、もう少し今、委員さんが言われたように、なんか後手後手に回っているので安心できません。もうちょっと安心できる話をしてください。お願ひします。

会長 ちょっとよろしいですかね、細かい設計まではどうかなと思うんですけど、私、写真を見たところですね、当初崩れた所よりもオーバーハングと言いますか、あれを落としてですね、吹き付けたところも細かくは何かこういうことをしたという話を伺っていますので、その辺りの概略で結構ですから、改めてもう少し詳しくお話を聞いていただければと思いますが、いかがですか。施工をされた戸田建設さんでも構わないんですが、無理ですか。

ＪＲ いつもお世話になっております。今回ですね、こちらをやるのに復旧をするのに当たって、専門の地質屋さんも呼んでおりますし、県さんも含めてどういう対応をするのかというのを崩れてから土日も休みなく検討をさせていただいています。言われるように、もしその落石のエネルギーがどのくらいだとか、発破の振動が何ガインだとか、そういう説明をしてもいいんですけれども、あくまでもこちらで説明するのは、比較的まとめて分かりやすく説明したつもりなんですけれども、もしそういう要望があるのであれば、我々の方できちんとその辺をご説明させていただいてもそこら辺は構わないと思います。もっと技術的な立場でです

ね、もっと土質の状況がどうであったとか、そういう説明はご要望があれば当然やることはできますので、決して隠すつもりは全くございません。

J R ちょっと補足させていただきますと、現在崩れたところの地質を調査をしているという状況です。その前に、我々 J R もですね、専門家、土木屋は土木屋ですので一応ちょっとご承知おきいただければと思います。先ほどおっしゃられました、上の所は、吹き付けをする前に危なそうな浮いている石は全て落としてあります。この上の所ですね。大分上の所はそうではないんですけども、吹き付けをしている所で浮いている所はきちんと落としております。その上に、写真では見づらいんですけども、全てネットが掛かっているという状況でありますし、先ほどありました上の所にも、万が一、上方から石が落ちてきた時とめるためのネットをしてあります。ここにつけております仮土止めは、万万が一、それを跳ね除けて落ちてくる可能性を否定はできない、〇ではないということで、万万が一のためにここに仮土止めをつけさせていただいて、通行していただくというような状況で、これは当然我々の施工管理をさせておりましし、施工も見ておりますし、県さんの方にもご確認いただいた上で、来月 5 日に通行していただけるという、そういう判断をしておりますので、そこはご理解いただきたいと思います。先ほどご意見のありました交通規制につきましては、我々も施工業者の方にですね、交通管理者、警察官、それから道路管理者の方にきちんとお話しを聞いて、看板のお話しますとか、事前通知のお話しますとか、そういったところはきちんとやるように指導しております。ただ 12 月 15 日は大変申し訳なかったんですけども、緊急事態ということでちょっと不手際があったというところは、ご容赦いただければ、大変申し訳なかったと思っております。いずれにしましてもきちんと復旧につきましては長野県さんとお話を通しながら、ご確認をいただきながら進めておりますし、先ほど木下課長からもお話しのありましたとおり、この状態からきちんと調査をしてですね、さらに必要な復旧の対策を取ってまいります。それから、調査結果等につきましても、今日はまだちょっと調査中ですので、次回の協議会の中でもご説明ができるかなと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

会長 それでは復旧の細かいこと、数値、私たち見て分かるかどうか、専門家の方はあれなんでしょうけど、そこら辺のことはまた次回で結構ですからお知らせいただければと思います。お願いします。

委員 お願いがあります。現状こうなりましたというのは写真を見れば分かる訳ですよね、さっき言われた浮石があつてはいけないので、落としました、ネットがあ

りますというのを、パソコンでやるんだから簡単に何枚でもできますよね。今はと
ってないと思うから。村長が言われたように次回、この場にいる専門家ではなく、
私ども素人にも分かるように、初期の段階ではこうでした、それを長野県の方と
話をしながらこういう工法でやつたらどうかということで、こういう工法をとり
まして、浮石をとりました、ネットを貼りました、で、だいたいどれくらいの土
が落ちてくるとそこにある鉄の壁が耐えられるのかとか、村長が言われたのはそ
ういうことを、私どもはそれぞれの立場で村の人たちに説明しなければいけない
時があるんですよ。専門の人の言い方で、ネット貼りました大丈夫です。と言わ
れても、言ってましたとしか言えない、何のために行っているのと言われるの
で、次回、もし多少時間が延びてもいいから、初期はこうでした、それに対して
こういう方法でこういうふうになって安全策としてここに壁を作りましたって、
この壁もどのくらいの量なのか、例えば 50 m³とか 100 m³とか言われてもそれがど
のくらいの大きさで落ちてくるかということは私も分かりませんけれど、これく
らいのものまでは耐えられると思いますという範囲でいいので、そういう説明を
していただけたらと思います。

会長 崩落直後の状態と、仮復旧というか、8割方復旧した、その間の比較も含めて
是非お願いしたいと思います。写真は、12月26日の時には私ども実は市町村長と
JR東海さんとの、県さんを含めてですけれども、意見書の時に、私もその写真
を見せていただきながらJR東海さんにも物申しましたし、県もちゃんと監督を
お願いしたいということも言っておきましたけれども、その比較も含めて次回で
結構ですからよろしくお願いします。

JR すみません、これは先ほどお配りした中で実はステップ図というのが、文字で
書いてあるんですけども、この中のひとつひとつのやっぱり、この施工の図面
だと、そういった写真とともにございますので、ここを見ていただくと、ステッ
プ5とか6とか、斜面の不安定部の伐採や不安定土砂の撤去というのがあります
て、ここで、どういう石を取らなきゃ危ないとか、そういった議論をした中でこ
ういった作業を進めておりますので、ご要望があるということであればそういう
ことでご説明できると思いますので。

委員 あればじやなくて、そういう説明をして欲しいと言っておるんだよ。あればと
か貯め待つような言い方することないじゃないか。

会長 復旧の手順と、施工中にこのようにやってますというので結構ですから、それ
を次回お願いしたいと思います。

J R はい。

会長 この専門的な流れは県さんも確認されて技術的なところで私どもいろいろ言う事はございませんので、後追いで構いませんからよろしくお願いします。

委員 崩落に関してですね、崩落から今まで、対策委員会も村民への説明も無かった訳ですけれども、私が公募委員をやっているということを知っている村民の方々から、不安の声が寄せられてきて、それを村長にもお伝えした経緯があります。みなさんにもどういうところで不安に思ったのかを知っておいて欲しいんすけれども、5人の方が私の所に意見をくれました。それですね、中川村から大鹿村へ毎日仕事に通っている方です。中川村にも少なからずそういう人がいます。お仕事の関係、商売とかいろいろありますけれども、みなさん、まず不安に思ったのは、まずこの質問に答えていただきたいのですけれども、崩落は、予期できていたのかそれとも分からなかったのかというところですね。先ほど、J Rさん、分からなかったとおっしゃいましたけれども、その前に、通行、発破の前後、確かに後ですよね、しばらく止めていましたよね。解除したら崩れちゃったという感じだと思うんですけども。予期できいても、予期できていなくても村民はすごく不安だと思うんですよ。分かりますか。分かってなくて崩れちゃっているのは不安だし、分かっててやっているのはもっと不安だというのがあると思います。そこに対してのまだ疑念が払拭されていない気がしますので、そこからまずちょっと答えていただきたいのと、次ですね、次の事を言いますと、今回の崩落じゃなくてその他にも崩落があるんじゃないかと思っているんですね。毎日僕たちあそこを通っていいんだろうかという、ある日突然あそこが、工事を毎日やっていてもちろん安全には徹底しているという事で、地域の了解の下やっていただいたと思いますし、県もそういう設計の下やっていただいたと思いますし、県もそういう県道の設計をしてこの工事やったと思います。でも起きちゃいましたと、で、かろうじて犠牲者はでませんでしたけれど、もしかしたら人死んでいたかもしれないし、通ってた人からしたら気が気じゃないと思います。私もまあ時々通りますし分かります。今後、今の冬の時期、やっぱり水が凍みて溶けてどんどん崩落が起きやすいことになってるんですけど、やっぱり冒頭配られた報告書の中にも発破が原因、振動が原因で土被りの部分が緩んで崩れましたと書いてあるんですけどそういう所いっぱいあるんじゃないかとみんな思っているんですね。このままあの県道を運用していくいいのかという不安ですね、大鹿の人は本当に生活面があるししょうがないんだけど、中川の人もそうですね、仕方ないからみんな使うんですけども本当にヤバいんじゃないかと思いながら使ってい

る、この現状に対してどういう答えを県とJRのみなさんがしていただけるのかというところ、今日、その住民の方に持つて帰りたいと思っていますのでお願いします。

会長 崩落を予期できたのではないかということと、非常にまだ疑惑があると、通行者にとっては、これはJR東海さんだけじゃなくて、長野県さんに対しても心配なんで、そこら辺の管理と言いますか、監視と言いますかこれはどうなっているんだという、そういうご質問かと思いますけれども、どうなんでしょうか。まず、JR東海さんすみません。

JR 今のご意見というかご質問についてご回答させていただきますけれども、まず崩落は予期していたかということなんですねけれども、当然ですね、今回こういった形で地元にご迷惑をおかけしてしまったので、こういったことが無いようについてるのは我々としては無いようにということで万全の対策というものは、きちんとしていたということで、意識していたという事で、予期は当然していなかつたということで、こういうことが無いように、ちょっと、例えばですね、ひとつ写真、こういったものもですね、事前にですね、斜面がちょっと斜めに坑口が入っていくようなところなので、斜面が安定するようにという事で、保護盛り土というものを事前に施工したりですか、このトンネルを掘っていくに当たって、事前にトンネルの断面の上の所にですねAGFって言うんですけれども、事前に薬液を注入して地盤を改良するようなものを事前に施工したりとか、当然斜面だとかトンネルの坑内の計測、変異がないかという計測をしたり、そういった対策をとって、こういったことがないようにということできちんとやっていたと、結果こうなってしまったので、つもりではあったということで、こんなことがあるんじゃないかという予期していたということは決してないことをまずないということを理解をいただきたいと思います。その上でですね、ただ万が一のことがあってはいけないということで、先ほどちょっとご意見の中にもちょっと通行止めしてたという話もありましたけれども、万が一、こういったことがあってはいけないという事で発破、ダイナマイトを使って作業をするときにはですね、前後の時間については通行止めにしてですね、万が一あっても、一般車の方にご迷惑かからないようにということで、通行止めというのは万が一の対策という事でやっていたということでご理解いただきたいと思います。それから今後も崩落が無いか不安だというそういうご意見も非常にごもっともだと思います。我々としてはトンネル施工した今回の四徳のトンネルだけでなくてですね、西下の方もやっておりますので、そこで今回の原因もですね、発破が繰り返し作用したことが原因じゃないかと、今詳細な原因は調査中なんですけれども、こういったこ

とがありますので、施工した両トンネル、付近につきましてですね、法面に発破の影響によるような割れ目だとかそういったものがないかというのは、今回のことが起こった後に、きちんと調査をしております。それで新しい割れ目だとかそういった危険が無いという事は調査をしているという事でご理解いただきたいと思います。

委員 その調査の結果は公表しているんですか？

J R 公表はしておりません。我々の方で調査をしまして、長野県さんの方に、道路管理者の方に報告をさせていただいております。

委員 その調査の結果はやはり公表されるべきなんじゃないでしょうか。

会長 そういうご意見なんですけれども、私が思うにですね、道路管理者の責任なんですよ。道路管理者の管理のもとに工事をやっていますから、道路管理者のこの範囲の中でこの結果で良いということは道路管理者の責任においてこの工事は安全だという事で執行しているはずですから、このことをもちろん逐一住民のみなさんにお知らせをしなければならないということは私はちょっとないんではないかという気がしています。それとですね、例えば崩落の危険というのは常にあるわけで、トンネルを開けた開けないに関わらずこの地籍というのはご承知のとおり、滝沢トンネルができた経過というのは非常に土質の悪いところであって、崩落事故で人が亡くなったという結果、これが出来てまして、県としても管理しているところは全部ロックネットを張ったりですね、そういう対策をしているはずですので、私はその範囲でいいんではないかと思うんですが、みなさんどうでしょうか。ただしね、やっぱりこう、できるだけこの心配があるということについては県の範囲の中で判断で結構かと思いますけれども、その範囲の中で住民のみなさんに対しては、ある時には説明をしていただくということは必要かなと思います。一般的にはそこまでいいのではないかと思っておるんですけども、私が勝手にしゃべってるのでいけませんけれども。

委員 そうじゃないからそういう思い、不安が寄せられているという訳で、それも出しましたよね、資料。要は安全だと思って、まあ崩れるんだろうなという予想はしつつでもですよ、普通そうじゃないですか、やっぱり、だからいろんな準備が薬液注入したりやってたりして、やっていて、でも、これくらいやれば大丈夫だろうという安全対策を講じた上でやったけど崩れちゃった訳ですよね。そしたら、一般的に言ったら、それ以上の対策を次はするべきですね。それが今後できる

のかというのと、それ以上の危険箇所というのは、みんなが不安に思っているんだったら、調査もして安全だったら、ここ、ここをこういうふうに調査をしていて安全ですという公表をすればいい話だし、それは普通に情報公開で、住民が請求、この場で情報公開求めてもいいんじゃないんですか、なんで駄目なんですか、それは、公表しちゃ、なんをする必要ないんですか。村長に聴いているんじゃなくて、県の方に聴いているんです。

長野県 まず今回のJR東海さんのやっている県道の2本のトンネルですけれども、このトンネルをやることになった発端というか、その大元というのは、リニアの工事に関係する工事車両を通すためというのが出発点だったと思うんですよね。我々県とすると、最終的に出来上がるトンネルというのは松川インター大鹿線として例えばリニア工事が事業が終わった後も工事用トンネルとして使っていたトンネルというのは、安全面も考えた時に県道としてすごく有益であると考えられるので、要はゆくゆくも県道として村民あるいは県民、地域のみなさんが使えるような規格で道路を、やっぱり、せっかく掘るならそういった道路を、そういう規格のトンネルでやってもらえばいいなという思いがやっぱりあったので、JRさんがやるという事業の中に、それだけの、県民の人たちがゆくゆくも使うだけのレベルのサービスレベルを提供できるその分の費用を我々も負担しますからということでこの事業が出発しているんですね。あくまでも、掘るという事の行為についての調査ですとか計画ですとか、実際には掘るということ自体も、JR東海さんが主体となってやっていると、そこに我々、今言ったようなその将来的なこういうふうに使いたいという意向もあるので、予算的にそこに県の予算というか税金を投入するということをやらせてもらっているということなんですね。ですので今回のこの事象に限って言えば、要は調査結果とか斜面の状態がどうだったかという事については、例えばその設計の考え方がどうだったのかというふうに疑問があるとすればですね、それと同じレベルでお答えいただくのはJR東海さんになるのかなと思うんですね。もうひとつ、委員さんがおっしゃられていた住民の方が不安に思っていることについてどうお考えかということなんですねけれども、トンネル事業に関しての今回こういうことが起きたという事についてはJR東海さんも当然、再発防止ですとか、例えば同じような事案で今後工事を発注していく時に、こういうことについて注意をしなければいけないとこういう対策をしなくてはいけない、こういうデータをちゃんと作らなくてはいけないという対策について整理をしてくれると思います。そういう部分について我々も、長野県としてもですね、こういうことが二度と起きないような対策をやっていただきたいというような趣旨でお願いをしていきたいなというふうに思います。

委員 今通行されている方で、いつ落ちてくるか分からぬけど怖いって思いながら通っている方には、なんて答えればいいんですかね。もうそれは全部安全はチェックしているのに、県は公表しないのか、いずれ公表されるのか、分からぬのか、なんて答えればいいんですかね。

長野県 リニア整備推進事務所です。その公表する、しないとおっしゃっているのはJRさんが崩落のあった後、行った法面の調査の結果の話ですか？

委員 住民からしたら誰が当事者か分からぬんですけども、それはみんな県もJRも把握しているのかなと思っているんですよ。

長野県 JRさんは崩落の後に、自分たちが今、行っているトンネルに関係する斜面は自動的に点検されています。その結果は、我々受けていますけれども、JRさんが行った調査を我々が公表するのはちょっと変な話なので、それを公表するかしないかはJRさんの判断になると思います。我々は道路管理者として基準に基づいて法面の点検というのは行っていて、それは適正に点検しています。今この場所でどの場所でどんなピッチでどんな内容で点検しているか今私は答えられませんけれども、法令に基づいて点検は行っておりますし、今後もですね、これからも道路の管理者として、路面も法面も含めてしっかり維持管理していくという考え方方に代わりはありません。以上です。

委員 分かりました。お願ひなんすけれども、やっぱり県さんもJRさんも大丈夫だと思っていた上で事故が起きてしまったんで、厳しくして欲しいと思います。基準を上げて、本当に、毎日通る方々が安心して通れるように、あと1年トンネル使えない訳ですよね、その工事している横を通てかなきやいけないっていう状況で住民のみなさんがストレスを感じないように説明もきちんとして、管理きちんとして欲しいと思います。このことは以上です。

会長 これから本格的にトンネルが供用されるまで今のご意見に十分留意して進めていただければと思います。

委員 今回、インターネット等で今、話題になっています。あそこの上部にひび割れがあったんじやないか、それが原因で崩れた可能性があるとの話がインターネットに出ているんですけど、ひび割れがあったかないか、不透明じゃなくて、分かりませんじゃなくて、あったかないか、どっちかしていただきたい。この場で。

J R あそこの斜面はどこもそうなんですけれども、ひび割れ、露頭って言って、岩が外に出ている所はですね、岩はあちこちにひび割れは入っております。それは当然確認はしております。ただ今回の土砂崩落は、落石というジャンルではなくて、土砂崩壊というジャンルですので、その露頭している岩にクラックがあったことが原因で落ちたものではないというものでありますので、そういった今回の土砂崩落の原因がどういった地中の土質に起因をするのかということを今しっかりと調べている状況であります。

委員 そうしたら、繰り返しと言われていますよね、私、これは蓄積だと思うんですよね。緩んで、崩れちゃったという形だと思います。というのが私、西下さんの方で調査をした結果、聴いております。真横に来た時の振動と、過ぎた時の振動の大きさ、変わっておりません。数値的なことは今言えないんですが、変わりません、振動は。なので私は今言った通り、振動の繰り返しと蓄積によるものかなと、本当のことを言つていいか分かりませんけれども、振動は少なくなるだろうと思っていましたが、振動は全然変わらず。私はあの、地割れじゃないかなと、蓄積による崩れかなと私は素人考でそう思っています。以上です。

会長 やっぱり振動が引き金になったのではないかということかと思います。これにつきましては、今J R 東海さんの方で言われたようにですね、この原因についてはしっかり究明していただいてですね、以降の工事にこういうことが無いように是非教訓として生かしていただくということをお願いしたいと思います。この事については次へ進めたいのでまとめさせていただくと、これに関しましてはですね、経過は説明いただきましたが、次回については、崩落直後の現状、それに対してどういう対策をしたか、ここに示していただいていますこのステップと言う順を追った応急復旧計画の対策をですね、写真とかそういったものが一番よろしいかと思いますが、で。なぜこういった採用をしたのかということも私たち素人が安心して理解できる範囲で結構ですから、順を追って説明をしていただいて、今ここに至っていると、でこれからはこういう風な復旧を考えていますということをお示しいただければと思いますんで、よろしくお願ひしたいと思います。

委員 できたら他の箇所もお願いしたいです。危険箇所について、

会長 それは、危険箇所と言うのはね、道路管理者側での道路上の危険箇所ということになると、今回の議題からはちょっと外れるかと思うんですけど。

委員 外れない。

委員 外れるよ。リニア対策の協議会なんだで。

委員 リニアの県道工事でしょ。

委員 県道の管理からいうとね、安全点検というのをやっているの、要するに全路線、県道は。その中で緊急度の高い物はA、次はB、Cというようなランク付けをして、それに基づいて防災計画に基づいて施工しているの。お金が無いもん。だから今やっているの全て安全かと言ったら、それは県の方だって大丈夫ですと言い難いよ。ハッキリ言えば。だけども、それを承知でみんな通行している訳よ。それは分かってよ。だからここの協議会でどこの所が危ないかとかそんな問題はさ、今ここで論議するもんじゃないんだよ。今日の議題はここにあるように、こんだけの事をやらなくてはいけないんだよ時間内で。あなたのその要望でさ、進行をさ、止めないでくれない。みんな忙しいところ来ているんだからさ。

会長 その事は確かに県の管理の話かと思いますし、今の開けているトンネルの前後の坑口の接続については、今、通行止めにしてですね、やっているところですから、これはいろんな方のご意見とか坑口付近の崩落のあったことも含めてですね、教訓を十分に生かして工事をしていただくと、こういう事かと思いますので、

委員 不安に思っている人がいるんですよね、本当。

会長 ですから、これについてはそういう範囲で施工をしていただくのは当然だと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。よろしいですかね。

委員 結構です。

(2) 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 次へ進めさせていただきます。その他にですね(2)と、時間がありますのでね、(3)を合わせてですね、工事でありますので説明をお願いしたいと思います。

J R それでは主要地方道松川インター大鹿線の新設トンネルの進捗状況等について
ということで、ご確認いただければと思います。

まず、松川インター大鹿線の全体の改良計画についての図面でございます。こちらが四徳トンネルでこちらが西下トンネルで、ここから出てくる発生土を今この半の沢の所に仮置きさせてもらっております。あと長野県さんの方で拡幅区間

5を、こちら、後ほど長野県さんの方からご説明あるかと思うんですけれども、をやっているという全体の位置図でございます。それぞれの、まずトンネルの状況にいてJRの方からご説明させていただきます。まず仮称西下トンネルの方でございます。西下トンネルにつきましては、こちら中川村さんの方から、こちら大鹿村さんの方になりますけれども、こちらの所、今、桐ヶ久保橋の所ですけれども、こちらに施工ヤードを設けてこういった形で掘っております。もう掘り終わっておりまして、現在こちら側の方の坑口もですね、こちらの右下の方に写真付けておりますけれども、こういった形で坑門、トンネルの入り口が出来上がって来ているような状況でございます。それから中の方、覆工ということで、トンネル掘った後にですね、こういった中をコンクリートで化粧巻きのような形で覆工しますけれども、こちらの方も施工が全て全長の878m全て完了したような状況でございます。で今後ですけれども、引き続きあとこちらの写真見ていただけるとこちらの下の所がまだ土だけの状態になっておりますので、舗装ですとか、あと電気も工事用の仮の物がついていますので、まあ照明、それから防災関係の設備、そういったもの、あと接続道路等ございますけれども、前後のすりつけのところですね、桐ヶ久保橋の所につきましては、すり付けるためにですね、少し橋の拡幅なんかをしてですね、道路線形をきちんとしたものでやっていきますので、こういった工事を今後進めて行くということでございます。

続いて、四徳渡工区でございます。こちらはですね、こちらが四徳大橋になりました、こちらはですね、この部分に施工ヤードを設けて、こういった形で横穴を設けて、こっち側に、そしてこっち側に掘っていくということで、こちら側につきましてはですね、11月の1日にトンネルの掘削、終わっておりまして、こちらの土砂流入ございましたのでその関係もあったんですけども、復旧と並行するような形で12月の22日にこちら側も貫通というかしておりまして、今こういった形で通っていただいているということなんですけれども、なので、トンネルの掘削とすればもう完了しているということでございます。現在はですね、土砂崩落部の復旧作業と並行してですね、こちらの部分の先ほど申し上げた覆工の施工を実施しているような状況でございまして、こちらは全長1201mあるんですけども、大体850m分くらいはこちらの覆工が完了しているという状況でございます。今後もですね、引き続きこの覆工をやったりですか、先ほどの西下と同じように電気工事だとか舗装の工事だとかそういうものをやっていくということで考えてございまして、繰り返しになりますけれども、どちらのトンネルもトンネルの掘削自体は終わっておりますので、今までですね、土を運ぶダンプのトラックがですね、この両トンネルから半の沢の方に行くというのが結構数が多かったですけれども、といったものはこれからグッと減ってくるということであります。一方ですね、こういったコンクリート使いますので、生コン車だとか

そういうものは引き続き、台数的には今までのものよりもかなり減りますけれども、そういうものが今後通行していくということで今、現在トンネルの工事の状況といたしますとそういったことでございますということでご説明をさせていただきます。

(3) 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

会長 それでは松川インター大鹿線の拡幅工事の進捗状況を県さんの方からお願ひします。

長野県 私の方から、県の方で進めております拡幅工事の説明をさせていただきます。前回の協議会の時にもお話をさせていただきましたけれども、今施行を進めさせていただいている区間5の西下トンネルの手前の所の拡幅工事でございますけれども、前回ご説明させていただいた通り、現場をよく精査をしたところですね、部分的に道路の構造物を入れる下の岩盤の斜面にですね若干浸食を防止するために保護が必要だよという区間が発見されましたので、ここ下の部分をやつた後、道路の部分を作っていくなくちゃいけないという工種が増えました。前回のご説明ではですね、増えてしまった分、今年全部出来上がらないで、30年度、4月以降にまた進めて行きたいと思いますというふうにお話をさせていただいたんですけども、工程等を調整したり、受注業者の木下建設さんと相談する中ですね、今施工している道路建築工を引き続き今の契約の中でやっていくということになりましたですから、基本的には舗装を出来上がって仕上がりの一番上の舗装部分を残したそれ以外の構造については、今の工事の中で引き続き工事を進めさせていただきたいと思っております。その辺の工程的なものはですね左上のこの四角の囲みの中の赤い文字で示させていただいておりますけれども、今進めております木下建設さんの契約工期としますと今年の12月いっぱいくらいまでかかりますという状況でございます。これと今お話ししましたように、残った舗装については、30年度、これを別工事で発注して、施工していきたいなと思っておりまして、木下建設さんの施工している部分が部分的に出来上がってきますとですね、木下建設さんが終わった後の12月以降ということではなくて、若干工期的にはラップするような形で、秋以降ですね、舗装も入っていけるのかなと思っておりますけれども、舗装も含めて全部出来上がるのが来年の1月くらいになりそうだと今、見込みを立てております。従いまして、区間5の予定につきましてはこの赤文字のような形で進めさせていただきたいなというふうに思っております。それから区間1から4でございますけれども、こちら、今現在においてもJR東海さんの方から計画はほぼ固まりまして、工事をするための必要な申請等を関係機関に提出しているという状況で、そういうものの許可が下りてくれれば

工事に着手していける時期に入ってきているんですけども、その辺の許可の時期がまだ未定ということで今現在においてはまだすぐに着手できる状態ではないということでございます。私の方では以上でございます。

(4) 半の沢道路改良計画（案）について

会長 はい、ありがとうございました。関連があるといいますか、トンネル、それから拡幅工事、両方に渡って結構ですから、ご質問ありましたらお出しをいただければというふうに思います。よろしいでしょうか。それじゃあ、後で、一番最後にまた言い忘れたということがありましたら出していただくとして、次に進めさせていただきます。半の沢道路改良計画案について、JR東海さん説明をお願いをしたいというふうに思います。

JR こちらの半の沢の道路改良計画でございますけれども、目的としましては半の沢橋付近の道路の拡幅、具体的に言うと、今、大体、約ですけれども5メートルくらいのものを6メートルに拡幅するということと、設計も改良しまして見通しを改善したりということで道路を改良するということで、すみません、場所はみなさんよく御存じだと思いますけれども、現在、こちらの県道トンネルから出る発生土を仮置きしている所の橋、半の沢橋についてということであります。概要ですけれども、概要のところに書いてありますけれども、道路トンネル及び大鹿村内から発生するリニア工事の発生土を活用して盛り土を形成し、盛り土上に道路部分を付け替えるというものでございます。後ほどですね、詳細をご説明させていただきますけれども、設計を進めてきました結果、県道の土だけではですね、安定した盛り土の構造にするにはもっと土がいるだろうということでその分につきましては大鹿村内から発生するリニアの工事の土を活用して工事をしていくということで概要としてご説明させていただきます。

続いて改良後の道路計画についてということで幅員を拡幅することの他、線形を改良しますということで、こちらがですね、黄色がですね現在の半の沢橋になります。この前後、紫色が県道59号でございまして今、こういった形で通行していただいているということなんですねけれども、ここの沢をですね、盛り土で埋めまして、このピンクのような形で線形を良くしつつ、幅員もですね、今現在、こちちら現在の半の沢橋のところですけれども、改良後はですね、幅員6メートルの幅員で改良していくという計画でございます。盛り土を作つてその上に盛り土構造として道路を改良するということでございます。

それで、具体的な盛り土の構造についてご説明をさせていただきます。まず平面図でございますけれども、ちょっと繰り返しになりますが、こちらの所が現在の半の沢橋、になりまして、ここの沢部分を埋め立てて、ここは平坦な所ピンク

色、平坦と書いてございますけれど、平場を造ると。一方でこの川の方に向かって、この橋の所くらいまでは大体、平坦で来て、そこから斜面部とありますけれども、法面と小段で下っていくと。また断面はまた後ほどご説明させていただきますけれどもこういった盛り土を形成すると。で水路、こちら、水色で示してございますけれど、ちょっとこれまだ詳細協議中の部分もありますので、イメージとしてご確認いただきたいんですけども、水路を設けて排水、それからですね、管理用道路、現在こういった形で降りていくような道路ございますけれども、その代わりに黄色の道路、黄色のような形でこの法面を管理していくような道路で、ちょっとこここの部分ですけれども、この降りていく時にここで切り返しができないといけない、ここちょっと平坦な部分が広がっているんですけども、こういった形で降りてくるような道路を設けるということでございます。平面上はちょっと開水路しか書いてございませんけれども、中、地中部ですね暗渠ですとかそういういった排水もこの後、ちょっとまたご説明させていただきますけれどもそういったものもやっていくということでございます。で、えっと、入り量なんですかけれども、面積とすれば約4.8ヘクタール、それから盛り土土量とすると大体、今の図面上の計算ですけれども、55万m³くらいが必要になるだろうと、といふことで今、考えております。あの、まあ、今2本掘っている県道で仮置きしてある部分が大体、まあざっくり20万m³くらいという事なので、35万m³くらいについてはリニアの発生土を活用したいとということで考えています。

縦断図をご説明をさせていただきます。こちらがですね、このあの黒色の点線こここの所で断面を切った場合の断面、横断図をこちらにお示ししております。こちら方向から見た断面になります。こちら、あのピンクの所は平場になっておりまして、こちらがですね、切り回し道路のイメージなんですけれども、現在橋のある高さ、半の沢の橋のある高さくらいまでこうした形で平坦部を作りまして、そこからこういった形で法面で降ります。ということで、盛り土の一番高い所で言うと大体30m、現在の橋のある所辺りが一番高くなりますけれどもそれで大体30m位、一番低い所からこの所まで大体どれくらいかというと40mくらいというような構造になるというように考えております。で、一番下の所にはですね、こういった先ほど開水路、上にこういった形で水路を設けると言いましたけれども、この地中の所にですね、暗渠と排水管を設けるという横断的な構造になるとどうように考えております。

こちらの部分を拡大するところこういった形になるという事で具体的な法勾配はですね、1対2の勾配ということで、1対2ってどういうことかと言いますと、こちらに20mとするところ40mということで、2mいって1m行くとそういう勾配の、これが分かり易いですね、小段5m毎に設けますので、5mの小段で10m行くと、1.5mの小段がくるところこういった法面の勾配になるということです。それ

それ的小段毎にこういった排水もきちんと設けていくということで考えております。

続いてですね、今度はこの盛り土をですね、こちら方向、こういった断面、この黒い点線の、断面で見るとどういった形になるかということの断面がこちらの断面になります。先ほどから申し上げておりますようにこの地表部の所にはこういった開水路、でイメージとして写真を付けておりますけれども、こういった3面張りというかの水路を設けまして、余り流速が早くなり過ぎないようにということで流速などに基準がございますのでこういった段々を付けるような形で地表部を流れるような水路がまずあるということとこちらが基盤排水層といいまして、現況の地盤の所を塞ぐような形でこういった形で排水するような基盤排水層と言うものを設けて、この暗渠排水管に集めて、流すようにこういったものをということで考えております。その基盤排水層の所のもう少し詳しい説明ですけれども、ますですね、現況の地盤につきましては盛り土造成箇所の切株の抜根ですか、草木、腐植土、現況の危険な、危険なというか腐植土等、そういうもののまず撤去を行っていくということで、こういった形でですね、段切りをして、これが現況の地盤としますと、段々に造成と言うか切って、そこに基盤排水層、具体的にいうと碎石ですけれども、排水するようなものを施工しまして、段切り工を行い、現況地盤と盛り土材との密着を確実に行って、さらに暗渠排水を設けて排水をきちんとやっていくという構造で考えています。

最後、仕上げですけれども、こちらちょっとイメージを示してございますけれども、工事完了後はこの法面に種子の吹き付け等で、ちょっと詳細は協議中ですけれども、法面の保護をやっていく、ということで考えています。ということでご説明をさせていただきます。すみません、失礼しました。説明は以上となります。

会長 今、半の沢橋に代わる埋め土をするということと、埋め土をするに当たって上流まで埋める、それについては約55万m³、この図面の中では必要になる。従って、35万m³の不足土と言いますか発生土をリニア本体のものを使いたいと、詳細については説明のあった通りでありますけれども、ちょっとこのものについては、設計ができたということで、長野県さんの方に提示をされておるかと思いますので、もしそこのところで概略のことでの説明いただけるようなことがありましたら、いかがいかかと思いますが、長野県さん、お願いできますか。

長野県 はい、この半の沢の計画につきましては今、叩き台がJRさんの方で設計していただいた内容が出来つつあるという段階でして、これから県としてですね、この場所は、小渋川が1級河川であり砂防河川でもあると、また斜面には保安林も

かかっているというようなことでこれから河川法だとか砂防法だとか、あと保安林の関係の協議を各法令を所管している組織とですね、これからその方々の意見を聴いてですね、盛り土が本当に安全かというような所をですねチェックしていくことになる予定です。ですので、これから県としてはしっかりと確認をしていくという段階ですので、よろしくお願ひいたします。

会長 今、一連のですね、肝心のその今日の話の主体となるかなと思ったことについて、道路改良計画案が示されたところでありますけれども、この段階で結構ですから委員さんの中からご質問等ありましたら是非お出しitだければと思います。お願いします。

委員 私、リニア実験線の現地を見に行く機会を得た訳でございます。PRセンターでもちろんリニアそのものも見させてもらったんですが、その時のトンネルですね、その掘削土をどこへ運んだのかということで実際に現地を見させていただきました、1ヶ所は、ここら辺で分かりやすいと言えばどこら辺なんでしょうか、鳳来沢、あるいは苦木沢みたいな所をですね、あそこの所、当然に沢がありますけれども、そこを一番下へ布団カゴというんですかね、構造物を入れて、今いう、半の沢でいう様に、盛り土をしてですね、もう何mくらいかな、本当に40mくらいポンと上げて、田んぼ造った訳です。田んぼの耕土が無いといったら地元の方で、だったら山からこういう土を持ってくるということで耕土は、田んぼの耕土は山の土を持ってきて表土を持ってきて埋めて、今田んぼを造っております。で、沢はどうしたかと言うと、一番山側へ、片方の山側へおっつけて、そこへ落差溝ですね、要するに砂防工事の重力溝を造って、落としていく。反対側は集落に登ってくる道が出来ていて、その盛り立ての工事をやるについてどういうふうにしたかというと、本当にあの中で、車がすれ違うのがやっとという所へ土を運ぶ訳です。それで通学している子供がいるとそれは全部業者の方で専用のバンを用意して全部送迎をしたということです。だからすれ違いについてはもちろん、退避所を作って、それぞれ速度を決めて走って、で大きな問題も無くそこは完成しているというのを見せてもらいました。もう一箇所は、やはり大きな沢、ちょっと谷が広い所なんですけれども、そこを盛って、今はサイドウォールと言いましたかね、あれを造ったり、修理する工場スペースとあとは反対側は介護福祉施設とテニス場なんかを造ってありました。で、そこも管理を大きな沢でしたので、それは砂防堰堤を階段状にですね、作って、そこへ四角い大きな暗渠を入れて、でそれで地下へ通すと。で、とにかく盛った土に水が浸み込まないような状況を作って、今安定的にそこを使っているというそういうことが既になされている訳ですね、だから、ここの半の沢の盛り土についても今、ちょっとかなりおおざ

っぱな設計になっていますので、これから沢水の処理、地下の水の処理、それは当然実績を活かしていただいて、盛り土が滑る事のないようなそういうものをですね、これから考えてってもらう、そういうことをお願いしていくことによって、この、もう耐久年数が終わりつつある半の沢橋は落として盛り土で将来的に安定な道路を造るのが私はやっぱり良いというふうに思います。

会長 この工法を十分検証してもらって、この何か足りないところがあれば、よく私は分かりませんが、あの、なんて言うんですか、堰堤を途中に入れるとかそういうようなことをしていただいて崩れないような対策を取ってもらいたいという、こういう事だと思いますけれども。これはあの、設計書のご意見も含めての事だと思いますけれども、関連したものでも結構ですし、いやそうはいっても心配じゃないのかという、当然先ほど、すみません、私が今言っちゃいけませんかもしませんが、意見書のような意見も当然あるかと思うんですね。そういうことも含めてみなさんの中であればすけれど、今日のところは県としてのその専門的な立場からの検証、今やっている最中、出たばかりだということありますので、いくつかのご質問とですね、今こうあるべきだと考えるという意見でも構いませんので、今お出しをいただいた方がいいかなと思います。

委員 2点お聞きをしたいんですけども、この半の沢の埋立が終わった後、いろいろな諸問題が出た時に、JR東海が責任をもって対応するのか県がやるのかそこを将来的に向かってどういう方向付けをしとるかということと、2点目は先ほどの意見書の部分の中で、JR東海にも県にもそれぞれ要望書がいっているかと思いますけれども、今現時点で答えられることがあったら、詳細はまたでいいんですけども現時点で答えられることがあったら、教えてもらいたいと思いますが。

5 その他

(1) 中川村リニア中央新幹線対策協議会への意見（その2）について

会長 そうなりますとですね、その他の所にも関連してくるので、この扱い方はともかくとして、今の事も含めて関連のご質問がもしあれば、一緒にお出しitだければと思います。

今、実はですね、協議会、この協議会に対しての意見が出ております。これについてはみなさん委員にお配りした通りです。それともうひとつですね、まあ県道管理者という立場から、この考え方について、先ほど委員さんからもありましたけれども、最終的に誰が管理に責任を持ってそれを安全を担保してくれるんだということがありました。これについては私どもの前の、前のという言い方はありませんか、前の村長もこの議論をずっと続ける中で、この埋め土を行うに当た

っては、最終的にはやはりあの長野県さんですね、道路として使うということでありますので、長野県さんが最終的には責任を持ってもらう責任があるというこういう立場で言っておりますので、私はこれは変わらないと思っておりますが、それはよろしいでしょうかね。

長野県 では私の方からお話をさせていただきたいと思います。委員のみなさん手元に意見書が手元にございますでしょうか。

会長 今日はですね、あの、改めて、事前にお配りをしておりますので、もしあの無いという方がいらっしゃりましたら手を挙げていただければ用意はしてありますので、言ってください。何部か用意はしてありますので。

長野県 委員さんから今、発言がありました間に関係してですね、意見(その2)という文書の中で、ちょっと関連している文面がここなんじゃないかなと思うところですね、半の沢の盛り土については、協議会の議論の最終結果として云々という表記があるんですけども、県道の2ヶ所のトンネル工事で発生する残土を道路改良事業として利用することを認めており、その際に県が将来的にこの盛り土によって発生する諸問題に県が未来永劫責任をとるということを条件としていたと聞いております。という件があろうかと思います。で、この辺を私どもも確認したんですけども、前会長様の時にですね、これに関係する発言があったというふうに私、引き継いでおりまして、この前会長さんの発言の中でですね、いわゆる過年度の協議会の中で発言されているのがですね、インター線を改良する方法の一つとして県が盛り土による計画を検討するのであれば、未来永劫県が管理をしてもらえば、計画を進めることでいいのじゃないかというふうな発言をされております。こここの部分の事を指しておるのかなというふうに思われますけれども、まずあの責任を取る所在はどうだとか、管理がどうなのかという部分、委員さんの質問とちょっと合わせてですね、お答をさせていただきたいと思うんですが、その時点で県のサイドとして未来永劫責任を取りますという回答はしていいかと思います。ただ、ですね、土を盛るという今回のこの事案ですけれども、道路を造るという前提がある、ということでございますので、その前提に基づいて考えますと道路の区域というふうに道路の範囲だよと、道路の施設としての範囲だというふうに整理される部分についてはですね、これは道路としてのですね、管理をしていくものだというふうに我々も認識をしております。ただその範囲がどこまでなのかというのは、最終的な設計が固まっておりませんので、これはまあ盛り土の計画を設計をしておりますJRさんも含めてですね、これから協議をして詰めていきたいというふうに考えております。

会長 分かりましたか、今。ちょっと私分からなんだ。道路として認める部分については当然道路管理者だからこの通り責任をとるという事なんですけれども、そうしますとその、これを見ると明らかにですね、道路として管理していく段階での、その何と言いますか、その、どの範囲までになるのかということになる訳でして、これを見ると一体的な、埋め土ということが言える訳でありますので、じゃあどこまではどっちで、どっからどこはJRだよということになるのか、あの、と言ふことです。で、一番心配しているのは、そのとにかくその下流側の住民、私どももそうですし、やっぱりこれを埋めるということに関してはですね、埋めてもそれはもちろん設計上の安全と言うのが確認されて、やるべきなんだと思います。でも万が一ですね、例えば三六災害のようなこと、あるいはその広島で起きたような土砂災害、ちょっと地形は違いますけれども南木曽でも起きていますし、こういったことがあったときに、北部九州でも豪雨がありました。時に、埋め土をしたところの責任は誰なんですかということになる訳でして、ここの所をやはりはっきりしていただかないと、やっぱりこの協議会としてはですね、これは一体どういうことよと言うことになる訳でありますて、そのところだと思うんですね。いかがでしょうかね。

長野県 責任をどう取るのかというのはその事象が起きた、その事象ごとに考えられると思うんですけども、要は管理を、これが道路施設として県が管理をしているエリアですというふうに整理をされた部分というのは、まあそれは県が責任をもって管理をしていく部分となると思いますので、そういうことになるかと思いますけれども、責任を、全責任を、何か起きる事象を全て、県が責任をそれは、起きたこと全てそこが県になるのかというのはその事象によって変わってくると思うので、全てにおいて責任を持ちますという所まではあの、申し上げられないのですが、管理はしていきますということです。

会長 それってなんかちょっと理論的に、なんか成り立たないと私思いますよ。なぜかと言うと、本来でしたらその半の沢橋をですね、やっぱりこう通行が良くしていく、良くして欲しいというのは、私たちというより一番利用されている大鹿のみなさんだったはずなんですよね。で、それについては現道では狭いと。狭隘であり、という範囲の中で、できるんであればその橋を拡幅できないかという話があったと。で、それはちょっとそこまでは今、県は考えていない。という話の中で、こっから出る残土と言いますか、ズリを上手く使ってですね、これを道路の路体として、使うんだと。それについて言ったら当然、あの、路体ですから崩れ無いようにして、責任を持ってその上をこの絵にあったようにこうまあ、多少こ

うカーブしたような格好で道路を築造し、2車線のものにしていくという事で前提でそれじゃあ県の管理で安心して、責任を持ってやってくださいねと。だったら同意しましょうという橋に代わるのが、というのが協議会と言いますか前の、今までの進め方だったというように考えている訳でして、その今ですね、県さんにそういうふうな言い方をされますとですね、こう全体が進まないというふうに私は思います。

長野県 今、村長さんがおっしゃられた部分なんですけれども、要は、壊れないように責任を持って施工をして造っていきます。その部分については責任を、あの要は計画をして施工をして、まあ施工をしていただく、盛り土の大半を施工していただくのはJR東海さんになっていこうかと思われますけれども、施工について、問題の無いように造っていくという部分については、責任を持ってやらせていただくというふうには考えております。

会長 あの、そうするとその後の管理はどうなるんだか、例えば、もし仮にですね、絶対に無いとは言えない、まあものすごいその近年無いような豪雨がありますよね、500mmとかいうような24時間。ああいう様な状態になった時、どうなるんだと、もちろんこの沢が、まあ私がいろいろ言うどこも無いんですけども、やっぱりこれが長い間こういう沢が安定と言うか、できているというのは、なんかの時に少しづつこう流失したというか、で、川の方に流れて行って、ちょっと小規模な谷と扇状地を造ったかなと思っていますので、これが近年のその雨が降った時にですね、やっぱりこう心配だし、仮にその上も埋めなくて、その路体だけで上手くこうやって、上手くというか、やったとして、もしこれがですね、やっぱりこう崩れない、崩れて流出しないという事はまあ言えない訳でして、まあそういう議論をしていたら橋だってそうじゃないかということになる訳ですから、そもそも論でやっぱりその本来橋をきちんとやつたらいかがですかというところが、これがそうじゃなくてあの直したらいかがですかというのが、土と言うかズリを使って復旧していきますという事だったので、これをやる限りにおいてはやはり県が責任を持っていただきたいし、もっと言つていいたら、それじゃあ上へ埋める所はですね、それじゃあ、あれなんですかということですよ、それじゃあJRさんが責任を持つんですかということになっちゃうんですけど。そこはどうなんでしょうかね。

JR あの、すみません、いろいろ厳しい意見、いただいている。要望書、ちょっと読ませていただきました。まあこれ元々の始まりの経緯は、大鹿村のリニア対策委員会の中で、そもそも59号を拡幅、トンネル、あと橋梁、四徳大橋と半の沢橋

の拡幅というような要望が出ている中で、結局あの、我々シミュレーションの中で、橋は拡幅する必要はありませんと。もし何かあった時には前後にガードマンを付けて対応するので橋の拡幅はちょっとご勘弁くださいというお話をさせていただいた中で、2本のトンネルの土はどうするんだという話から始まりまして、その2本のトンネルの土が出るのであれば半の沢を埋めたらいいじゃないかと、その前に県さんの所に橋の拡幅を、大鹿村さんの方は依頼されていました。結局それが駄目だということで、じゃあ土を利用したらどうかと、言う話でまあこの話が始まっております。で、まあ我々の方は、言うようになんか誘導したとかそういうことは全くなくて、純粋にトンネルの土を有効利用できるのであればということで、半の沢の計画を始めたのが現状であります。その中で、あの2本のトンネルだけだと20万、設計している中での一番安定的な盛り土としてはどういう形が良いかということで、まあ今日ご説明させていただいた形になった、ということと、後、私ごとで恐縮なんですけれども、先ほども委員さんが言われた、大月市とか都留市とか上野原市、実は30年前に全く今、我々が議論しているのと同じような議論を実はしております。たどり着いたのがあの、今、実際に施工して残っているこの盛り土の形状でございます。これが大月市にもございます。都留市にもございます。上野原市にもございます。と言う形で今の形状になって、なったのが、こういう今日ご説明させてもらった我々の経験に基づいて設計させてもらったもの。今日ご説明させてもらったような形状になっています。村長が言われた道路以外は我々かというのは、ちょっとこれまた今後、県さんの方と村民の方といろいろと議論をさせていただく部分になるのかなというふうに考えております。

会長 ちょっと委員のみなさんいかがですか。どうぞ。

委員 微妙にズれているよな気がするんですが、県の方で説明していただいた時には、道路に付帯する言葉というのは、埋め立てたもの全てが付帯しているという解釈でいいんですよね？

長野県 そうですね、全部と言いますか、すみません。ちょっとこのスクリーンで。

委員 グリーンからピンクまでという言い方でいいですか？

長野県 イメージとして例えば、道路がここにありますと。で、この法面がこう崩れたら道路は機能しなくなる訳じゃないですか。この法面は、道路のために崩れてしまったら困る。というように整理、そういう説明、整理、そういうような整理が

できるとするとこの法面というのは下まで含めて道路の構造を成しているものだと、というふうに整理がすることができると思われます。そうなりますと、今決定なことを言っている訳じゃないんですけれど、川側については、道路の一部というものがこういうものまで範囲が考えられるとすれば、道路の管理としてここまで県が管理すべきエリアだよというふうに整理が付くのかなと思っておりまして、一方でこちらは水平で沢の方まで行く訳なので、こちらについてそういったような整理がどういうふうにつくのかとか、そういう事をこれから整理をして決めて行かないといけないのかなと思っているんですけども、決してその、あのここまでしか県が道路としては考えていないとかそういうことを今申していく訳では無くて、

委員 そういうような理解はしていない。

長野県 はい。

委員 ということは、詰めていないということですよね、まだ。

長野県 管理の話、今出ていますけれども、県としては道路として盛るとなった時点で、道路施設として基本的には管理するつもりでいるんですけども、まだ設計がちゃんと固まっていなくて、どの範囲まで盛るのかとか、どの高さまで盛るのかというのがまだちゃんと決まっていない中で、出来たものの全部道路として管理しますと今ここで断定的に言うのはまだ早いと思っていて、そこはちゃんと設計ができて、我々、みんなの話を聞く中で、これちゃんと道路だよねという事になれば当然、道路施設として全て管理するつもりでおりますので、逃げも隠れもするつもりは全然なくて、まだ設計が固まっていない段階で断定的に全部管理しますと言うのはまだ早いかなと。だからそれは、全部できた暁に、関係機関と話をして、ちゃんと表明する事はちゃんと表明しますので、まだ今日はちょっと勘弁していただきたいなと思っています。

会長 分かりました。じゃあですね、事務局から今までの経過をごちゃまぜにしないで一歩づつ進めろという話がございます。まずはね、今日説明が初めてされたということであります。それは道路改良については、なんといいますかその、不可分なんですけれども、2本のトンネルから出たズリを使って路体を造り、道路改良をする、付け替えるということですね、それともう1点は、そうすると、上部と言いますかその沢の方にまだというか完全に絵のような、これが安定だとうようなことなんでしょうけれども、そういうことをする時に、何と言いますか、

全部、全部埋まらないという言い方も無いんですけども、そんな様な事で土量が不足するという事でリニア本線トンネルのズリを使ってこれを埋める、この2つの事が大きく提案された訳であります。それで設計については今、この事を前提としていくつかの細かいところで概略を説明していただきましたが、これは長野県の方で関係するところで全部詳細に設計を見て、判断をするということでございまして、その管理範囲はこれから議論だそうでありますので、この今日あった説明をですね、どうと言いますか、原則として理解をするかどうか。協議会として受け止められるかどうかという事をまず、まずそこの所を整理せいということのようありますので、まずそこについてみなさん、ご質問と言うかご意見あろうかと思いますので、みなさんどうでしょうか。

委員 はい、まだ確定の設計でないという事で今、県の方から話がありましたので、私としての要望という事で、私はこの委員会に途中からの出席だったので、傍聴の事も知らなかったというようなことで、ある訳ですが、当初出た時に、2本のトンネルから出た土を使って道路改良ができるかという話だったというふうに思います。今あの、JR東海の出された案は、2本のトンネルの土を使った道路改良じゃなくて、それにプラス本坑のトンネルのズリを持ってくるというやり方なので、県が、今ピンクに塗った所まで県の責任の管理の道だというふうに言われても答えができるんというのは相当無理のあるこれ設計だというふうに思います。中央道ずっと通っても、宮田の辺りも沢渡の辺りもずっともっと大きな沢を盛り土はこんな盛り土でなくて、もっと2本のトンネルで十分足りるくらいの盛り土で、コンクリの壁で大きな穴を開けて上から水が来ても抜けていくというふうな工法でやってもらいたいと私は思います。橋を架け直すより多分安くできると思いますので、沢の必要以上な所まで埋める必要は無いというように思いますので、その方の検討も、県もそういう考えが無いんだか、全くJRに丸投げで、設計してみろというように言ったのかも知れませんが、そういう工法を再度検討してもらいたいと、要望としてそれなら下流の住民も安全が確保されるという意味ではうんと気が楽になって賛成もできるかと思いますが、これは委員会としても、この委員会だけで承諾するという問題ではないので、渡場の本当に水害をまとめて災害を受ける所の人たちの声を十分に反映していくことにこの委員会として大事な事だと思いますので。設計のし直しというか、その設計でやっていただきたいと私は思います。以上です。

委員 渡場は三六災害でも大変に被害を受けた所であります。そして今までお聞きしておりましたけれど、まだ技術的なことは本当によく分かりませんが、ただあの、盛り土が崩壊してそして小渋川に入ると、それで堰止湖ができる、そしてそれが

決壊した場合は本当に渡場は大変な被害になると思っております。ですので、そういうなる事態は本当に避けたいというか容認できないということあります。それで半の沢の改良工事で発生した盛り土をする場合ですけれど、盛り土の材料というのは本当にそのリニアのもので大丈夫なのかとか、そういう設計で大丈夫なのかということを大変心配することが多いので、あの、県の方にもお願いしたいんですが、法令に基づいてというお話しがありました。しっかりと基づいて審査していただいて、そしてまた設計もくれぐれもその、盛り土が崩壊していろんな未知の災害を起こすことの無いようによろしくお願ひしたいと思います。以上です。

会長 今、意見が出た訳でございますけれど、一番心配するのは崩落だと、それについてはやはり無いようにという事でしっかりと審査をしていただきたいということです。あの、その前の発言から言うと、道路として必要な箇所だけでいいではないかと、こういうことかと思いますので、これについては今、埋めていくということに関しての反対意見と言いますか、その段階で、それだけで審査できればいいんじゃないのかというこういうご意見かと思います。いろいろまあ、今日はいろいろお聞きをした上で、お願いしたいと思いますが。

委員 何回も喋ってすみませんけれども、2つお願いしたいんですが、今日示していただいた半の沢の盛り土の改良計画です。これはひとつだけですね、で、今、言われたように、22万で下へ擁壁を立てて盛った絵があつていいかなというふうに思います。それと、橋の架け替え、当然無理だと思いますけれど、その案と、3つを比較したものをですね、出していただければね、胸に落ちるんじゃないかなというふうに思いました。一発で来るんでなくて。もう一つは、今聞いてそんなに不足するのかというふうに思ったんですが、35万、リニア本体のトンネル、本坑からですね、出土を持ってくると。これはあの前々から話がありました、自然界にあるヒ素とかですね、重金属ですか、こういうものが人体に影響のあるものが含まれているんじゃないか、出たらどうするんだというような懸念がある訳ですけれども、それについては、もっとしっかりですね、トンネルを施工するに当たってどんな対応をしていくのかというのを今日これから話してもいいんですけれども、時間が無いと思いますので、JRさんの方ではそこら辺の施工についてどのようなその環境に対する配慮をしてくれるかというそこら辺の話を、道路には関係ないけれども、本体の施工について、自然環境に対する負荷をどんなふうに低減をするかそこら辺をですね、しっかりとまとめてきていただければというふうに思います。

会長 今、3つ。県さんの方では橋の架け替えっていう案はあるのかどうかと思うん

ですけれども、そのことも含めてですね、多分、こういうものを使っていくという中では、ちょっと分かりません、無いかもしないんですが、もし架け替えるとしたらこのくらいかかるよといういろいろな比較の中であるかと思いますので、この仮置きした土をですね、この場に置かないようにやっぱりこれをなんとかあの、利用するという案と、案が2つあることになるかと思うんです。全部埋めると約55万m³いると。で、えー、まあこの2つのトンネルから発生するだけでは、路体としては使えないかも知れないんで、多少は構造的なこともクリアする中で入れるとして、そうなった時にはですね、自然由来の重金属の処理、除去はどういうふうにしていくのかということは、やっぱりこれは次回で結構ですのでお話を回答いただければと思っております。他には、どうでしょうか。

委員 はい。今の要望に加えて私も次回に回答してもらいたい点なんですが、村民の、一応元専門家という事ですけれども、村民からの意見ということで、この出された文書に書かれている主な点としては、まあ崩れたら渡場が危険だということで非常に危険について真剣に検討しなければいけないということで、主に挙げられているのは以上降雨と大地震の際に、耐えられるのかという点が述べられておりますけれども、その点についての対策について、しっかりとものを出していただきたいと思います。まあ、先ほどJRの方、山梨でそういう谷埋め盛り土で成功している所、30年保っている所があるというふうにおっしゃりましたけれども、一方この意見書には、都市部ではそういうところが地震によって崩れちゃってるという所があるというふうに書かれているんですね。ちょっと私たちそういう事例を見た訳じゃないんですけども、そういう指摘があるということで、JRさんの成功している例もあるけれど、全国の事例としては事故になっている事例もあるということでその点はしっかりと検証されるべきだと思います。あともう一つは土質について今、委員さんもおっしゃりましたけれども、この資料の中でもマサ土、花崗岩の崩れたマサ土がいっぱい置いてある訳で、それを積むと危険だ、液状化現象になるというようなことも書かれていますけれども、そういうことも回答していただきたいと思います。で、ちょっとまあ提案というか、回答していただいても僕たちも分からぬところもあると思うんで、これから進め方はちょっと、協議会側でも検討していくらいいのかなあと思っております。

会長 いくつか出ているんですけども、どうでしょうか。今回ですね、道路改良の付け替えの考え方、どうもそのいくつか、こういう事と比較してくれないか、つまり大きくいうと、全部埋める、そうじゃないよ一部道路として使ったら、大きく言うとそうかと思います。それと、道路をそういう事をせずにですね、橋を

造る場合、これはなかなかお金もかかるかと思いますが、それとの経済的な比較も含めてお示しをいただきたいという意見が出ていますので、ちょっと今日ではですね、その全部ここをこうやって埋めますということについては、オッケーで、もちろんそれで県さんも進めるんでしょうけど、そのこれを進めていただきながらですね、もうひとつはっきり言って、意見書に示された案になろうかと思いますが、こういった構造のものだったらどうなんだろうかという事も県さんの中で、お考えいただけないかなというのがひとつあります。それから、根拠となるところは、一番心配するのは、先ほどもおっしゃられましたけれども、やはり下流の中にいて、下流側のみなさんは、もし仮に崩落した時、それはもちろん分かれません、大地震いつあるかといつてもなかなかあれですし。震度いくつだったらこうなるよということも良く分かりませんし、あの異常降雨、これも最近あることで、これも何年に一遍ということになるんでしょうけど、それに対する対策ということも当然、今の土質と言いますか、花崗岩の崩れたとか岩の屑のそいつを積み上げて行くんでしょうから、まあ目詰まりしないかというようなことを確かに心配しているかと思うんですね。そういうことも含めてですね、そこら辺の意見書に出されているようなことも含めてしっかりこう、この点はこういうことで検討してこういうことであるので、まず絶対とは言いませんけれども、まず大丈夫ですよということも含めてですね、ちょっと次回はですね、こういったものを示していただいて、次回はそれでお示しをいただいてそれについてこの委員会の中で議論するという方向はいかがでしょうか。

J R ちょっと橋の比較検討の話が出たんですけれども、今回残土の盛り方に関しては、橋と言うのは比較対象にはちょっとならないんじゃないとかと。これ元々、県さんにもこの橋を架けてくれという要望があった中で、県さんとしては、ちょっと近々には無理だということを大鹿村の皆さんに常に言っておりますので、今回、この盛り方はロックフィルというんですけれども、あの盛り方と我々が示した全面盛りとどちらが安全かという話になるのかなとは思うんですけども、どうでしょうか、橋の方、

会長 橋の方をまた議論を蒸し返しちゃうとあれですので、例えば要望のとおり架け替えるとしたらですね、何年経ったのか分かりませんが、このくらいかかるよという経済的な比較でも構わないんですけども、そうしないとですね。橋は作らないということで最初から来ているようありますので、すみません。そういう前提で県も考えておったのかな。そうですかね。

長野県 先ほど経過の話をした時に、元々スタートが道路改良して欲しいという要望の

話と、道路トンネルの2つのトンネルのズリどうするのという2つの話を丁度合させて、じゃあその盛り土を使って道路改良すれば2つの課題が解決するということでスタートしていますので、今橋の話になっちゃうと、じゃあ道路トンネルの土どうするのというその課題が置き去りになってしましますので、橋の話は比較対象にならないと私も今、考えております。

会長 そういうことで、出発がそもそも違うよということですので、すみません。架け替えはまずなくて、こここの2本のトンネル工事から出た残土でもって、道路を築造していくという事と、ちょっと足りないんで、ついでと言うと怒られますけれども、上の部分をロックフィルのような格好にならないで埋めてしまった方が安全ではないかということで今計画が出されておるということのようですから、その2つの点のその検証と、意見書で出されているところのこういう点についてはこういう対策を取ってやっておりますという事も含めてまたしっかり設計を細かく見直していただくと、いただくというかこれは県でおやりになることなんですけれども、その結果をですね、次の中ではお示しをいただいて、ということはどうでしょうか。次回は。お答えください。

長野県 基本的に異論は無いんですが、我々はちゃんと確認はしますけれど、あくまでも設計内容を説明するのは、設計されたJRさんに説明していただきたいと思います。

会長 それは良く分かります。で、我々としては最後に残る問題がですね、次にやらなきゃいけない、設計のこういうやり方で良いとして、この管理の範囲はどうなるのかと。管理の範囲という言い方は、その一番心配するのは長野県であればどっか逃げて行く、JRさんが逃げるという事を言っておりませんけれども、長野県であれば当然県民に責任を持つ道路の管理者でありますので、それはそうで、崩れたらえらいことになりますので、JRさんがやるんだつたらいろいろどうだとかいろいろある訳でありますし、私どもとすると一番最終的に責任を持ってもらうところが安心なところであること、これが保障されることでありますので、それは次のところで管理範囲はどうだという議論になるようですので、これは今から申し上げておきたいんですが、俺はここまで知らないよとか、うちは道路だよとか、こっちは開けたリニアの責任だよとかもっと言えば、このリニアのトンネル開けるということに関して言うと、それはそれでいいんですけども、私自身は考え方もありますけれどもそれはそれでいいとして、ここへ持ってきたズリがですね、これが何かと言うと、有効利用とは言えない、見方によりますけれど、下流側を控えているという事を十分お考えいただきたい訳ですね。それでも

って埋めるという事ですから、その範囲では是非、次の議論をしていきたいと思っております。みなさん、今のこととよろしいですか。

はい。それではですね、大分時間も経っておりまして、一番最後の、リニア中央新幹線対策協議会への意見についてですが、これはですね、それぞれのみなさんで、見ていただくということと、今確認をさせていただいたのは、意見書の中で質問事項として一番大切だと思われていることは、埋め土に対してのことともう一つはですね、いわゆる排気ガス等が伊那谷の、要するに今、冬になると溜まるんじゃないかということを言っておるかと思います。この後半についての対策については、これからどうしていくんだという対策を村でも県にお願いして車も持っていくままでし、JRさんにもちょっとお話をさせてもらっているのは、もうちょっと観測体制できないかということも、これは村がしっかりやっていかなければなりませんので、今回についてはこの、後半の環境をどうするんだということは、騒音、それから交通というか、その安全の対策も含めてですけれど、これはこれから議論に続けていかなければいけませんし、最終の合意事項の中にも盛らせていただくとして、当面、今大きなところは、次はですね、この半の沢の埋め方、2つの比較、くどくなりますけれども、それについてはJRさんの方では是非、判断した結果というのは最終的には設計の結果は長野県さんが出すんでしょうけれども、このことについてはこういうような技術的な確信と対策を施しているとしっかりと説明できるように次は出していただくということで今日はまとめたいと思いますが、みなさんよろしいですか、何か他にあつたらお出しをいただければと思いますが。

委員 他の件でいいですか、2つほど。すみません。前回の会議の帰りのことなんですけれども、私、沖町の方を通って、石神の交差点を左折して渡場に帰ったんですけども、恐らくここから出た3台の車、下平の信号を通って、竜東線通つて渡場の信号を右折した3台の車、一番最初に通った車が白いバンで、黄色いリニアの関係の工事用車両というのを貼った車。次の車が赤い、ステーションワゴンの車、もう一台が確か白い車が走っていったと思うんですが、竜東線、50km規制の道路を、60km以上で走っているのはどういうことなのかなあと。安全をつけてこの前の会議の中でも大鹿の方がダンプカーとのすれ違いが速度が速くて徐行ということをしていなくて、20数キロから19kmですれ違って危ないと感じたという、それを注意しましたと言っている人たちが、守らなくてどうなるんだと。それを工事のダンプの運転手に押し付けっちゃっていいのかなというのがひとつと、あと、ここの資料の中にも、12月23日の日の日付で、お住まいのみなさんへという組回覧で、一番下の4の所で、工事車両の通行について、早期にトンネル内仮設道路、迂回路を開設するため、工事用車両を夜間に運行することがござい

ます。沿線のみなさまに置かれましては、ご理解をお願いしますと書いてあるんですが、この12月23日の夜中1時10分でした。前回も私言わせてもらいましたけど、夜間に工事用車両を上げているということでトラック、トレーラー等に積んで上げるということでしたけれども、この日の夜にすごい音で車両が1台上がっているんですが、どんな車両で、なんでそんなにアクセルを吹かして上がって行かなければいけない、そんなのがあったのかどうか、次回で結構ですので、どういう車両でそういうのが必要で、他の公害の少ない低音の車両が使えなかつたかどうか、またご回答いただければと思います。お願いします。23日、12月23日の1時10分だったと思います。渡場の交差点付近の沿道の人だと大きい音を聴いていると思うんで、ちょっとそういうのは、時間帯とか考えていただきたいと思います。

会長 ちょっとですね、今すぐはご回答できないと思いますので、

JV 23日、夜中ですよね。その日は、緊急というか、開通に向けて、夜中も工事をさせてもらうということで、その時間夜中まで通っている車両と言うのは、生コン車だと思われます。

委員 音をしたのは1台だけですよ。

JV ちょっとどういった車かというのはこれから我々も、生コンの納入会社と確認してですね、車両を特定できればしますけれども、それ以外であればですね、多分、大型車両なので、なんかのタイミングで吹かしてしまったとか、そういうことかと思います。恐らくその時間にそれ以外の車が通っていませんので、多分生コン車だと特定できると思いますので、今後、我々もその辺り、生コン車だけでなく、普通の乗用車を含めて指導して教育していきますので、よろしくお願ひいたします。以上です。

会長 竜東線についてはですね、常々道は、弁明する必要もありませんけれども、私も気を付けなければいけないと思いますが、常々、下りカーブがきつくてですね、ついつい出してしまうというような所でございますので、もちろん我々も気を付けます。是非工事車両の指導もありますので、安全速度の徹底をしていただきたいというふうに思います。竜東線の沿線のみなさんから出ているのは、スピードが出過ぎるんで、何とか対策を図れと。これは工事車両ばかりではなくて、言われていることですから、特に注意をお願いしたいと思います。他に委員さんの中でまだ何かございましたら。ではよろしいですかね、では次回の設計等

について審査をいただいて、それからという格好になろうかと思いますけれども、事務局の方から次の予定について申し上げますので、お聞きをいただきたいと思います。

幹事 様々なご質問やご意見がありました。会長が言ったように次回までにできるだけ具体的な提言をいただくようにお願いしたいという事でありますて、こちらの日程調整で申し訳ないんですが、できれば今年度中にやりたいということで、3月27日火曜日が第1候補で検討してみたいと思います。若しくは3月22日木曜日、このどちらかで開けたらというところですが、委員のみなさんのご都合はいかがでしょうか。

よろしければ第1候補の3月27日に次回開催したいと思いますがよろしいですか。もう一度言いますが、3月27日の火曜日、午後7時からこの会場において第15回になりますが対策協議会を開催いたしますのでよろしくお願ひいたします。

会長 それでは、次回までに設計等まとまれば一番良い訳ですが、その前にJRさん、確認できる前にもですね、JR東海さんの方で、出された質問に対してはこういうことで対策を取っておる、こういうことであるということも含めてですね、ご質問いただけるようにしていただければと思います。よろしいかな。

幹事 それでは以上で終わりにしていきますが、閉会を副会長。

6 閉会

副会長 長時間ありがとうございました。時間も大分押してしまいましたが、今日初めての会議に出られた委員のみなさんもいらっしゃいます。今日は本当に一番大事なところでありますので、これからもよろしくお願ひしたいと思います。本日は大変ありがとうございました。ご苦労様でした。

以上