

第 22 回中川村リニア中央新幹線対策協議会開催



期 日 令和2年9月24日(木) 午後7時00分～9時10分

場 所 中川村文化センター 小ホール

出席者

- ・対策協議会委員 14人 (欠席者4人)
- ・J R 東 海 8人
- ・長 野 県 5人
- ・村 関 係 者 7人
- ・マ ス コ ミ 3社

1 開会

事務局 皆さん、こんばんは。(一同「こんばんは」)
それぞれお忙しいところ定刻までにお集まりいただきましてありがとうございます。
時間になりましたので、ただいまから第22回中川村リニア中央新幹線対策協議会を
開会いたします。

2 挨拶

事務局 初めに、会長であります村長から御挨拶を申し上げます。

会長 改めまして、こんばんは。(一同「こんばんは。」)

台風 12 号を心配しておりましたけど、それでよかったなあと思っておりますが、今日は北風で、爽やかといえば爽やかですが、まだまだ暑いので、私このような格好であれですけど、皆様、上着を脱いで議論をいただければと思っております。

さて、この間の経過でございますけれども、前回のリニア対策協議会、6月22日に行いました。主要な議論になりましたのは次のとおりということで、ちょっと確認をさせていただきます。

6月11日の日に長野県にお伺いをして、たしか建設部長さんから直接長野県の立場を伝えていただきました。半の沢を埋めて、半の沢橋に代わる代替道路を築造すると、砂防溪流である半の沢は長野県が将来とも管理をする、埋立地上流に造る砂防堰堤と開水路は村と県で協定文書を交わしていく用意があるということでした。

それから、飯田市さんに続いて喬木村さんであります。伊久間工業団地を造成してリニア中央新幹線の明かり部の下になる2つの工場を移転するため、トンネル発生土を活用させていただきたい旨の説明があったところであります。

発生土運搬に関連した村とJRとで交わす確認書につきまして意見を求めてまいりました。地元の渡場地区の意見を基に議論をしてきたところでございます。確認書に掲載されていない課題については、覚書で交わしたらという強い御意見も頂戴したところであります。

また、後で申し上げますけれども、今日来られていない委員さんの中から、その覚書といたしますか、協定について多少の御意見もいただいております。

それから、中川村における発生土活用について口頭で説明を行ってきたところでございます。対象につきましては、2地籍とだけ申し上げておきたいと思っております。

それから、報告として2点報告をいただいたところであります。大鹿村におけるトンネル掘削及び関連工事の進捗状況の報告がJR東海さんからありました。それから、渡場地区における環境測定についてJR東海さんと村から報告があり、基準値を超えるような日は今のところないということでした。

それから前回の会議の後の経過について、ちょっとここで述べさせていただきます。

7月14日に渡場地区で半の沢の盛土計画案の説明と長野県が将来とも管理するとの説明を私のほうからいたしまして、報告をして、それに関して質疑をいただいております。

それから、小渋川の中に長野県が造りました河川道路がダムからの放流水によりまして路肩が洗掘され、復旧のめどが立たないということの報告と拡幅工事中であるけれども、松川インター大鹿線の運搬使用について協議をしてきたところでございます。

往復 50 台で当面飯田市さんは運搬をするということで提案がございまして、説明もございまして、そのことの協議とおおむねの了解をいただいております。

それから、もう一つ重要なことではありますが、トンネル発生土の運搬、計画では 1 日最大 1,350 台ということがずっと示されておりますので、これの交通シミュレーションを、パソコンを使いまして動画で説明をしていただいたところであります。JR 東海さんに説明をいただいて、これを見た感想と渡場の皆様から意見をいただいたところでございます。

もう一つ、交差点付近での工事用車両のクラクション対策、それから信号機の操作による円滑な車両運行につきましても報告をしております。

さて、本日の本題になります。

今日は、重要な報告と検討をお願いしたいと思っております。2 点——待ってください。2 点じゃない、3 点であります。

まず、松川インター大鹿線の改良工事の進捗状況と河川内道路の復旧についてであります。特に、長野県駅の代替地になりまして、その代替の宅地の造成を計画的に進めるために河川内道路の早期復旧についての説明がされると思います。併せて、飯田市さんからのお願いと、半の沢での粒度調整化、つまり大きな礫状のものを細かく砕くと、こういった場所の確保をお願いしたいということで説明があろうかと思っております。

それから、2 点目であります。半の沢盛土計画案について、昨日でありますけれども、京都大学の防災研究所斜面災害研究センターの教授から御意見をいただいております。長野県飯田建設事務所職員 2 人と私の 3 人で訪問をして懇談をしてきたところでございます。改めて、長野県の設計に至る条件設定としての説明と、私としての考え、これを固めてきたところでございますので、昨日の懇談の報告をお願いしたいというふうに思っております。

それから、最後でありますけれども、中川村内における工事用車両の運行に関する確認書についても本日提示をいたしますので、皆様から御意見を伺いたいと思っております。この件につきましては、前回もそうでありましたけれども、リニア対策協議会の会員の皆様のみと、検討はさせていただきたいと思っております。

報告事項とともに、議論いただく審議事項と非常にボリュームが大きいわけですので、円滑な御審議について御協力をお願いし御挨拶に代えさせていただきます。

3 報告

・渡場交差点付近における環境測定について

渡場交差点における環境測定結果について

大気環境測定車による測定結果について

事務局 それでは、初めに渡場交差点付近における環境測定について報告をいただきます。

まず、JR東海さんからお願いいたします。

JR 東海 どうも、改めまして、こんばんは。(一同「こんばんは」)

本日もこういった場で御説明をさせていただく機会を頂きまして、誠にありがとうございます。ございます。

また、中川村の協議会の皆様には、リニア中央新幹線の事業の推進に当たりまして御理解と御協力を賜りまして、誠にありがとうございます。

JRのほうから、本日は、今お話のありました環境測定のお話と、その後になると思いますが、8月の18日に渡場地区で説明会をさせていただいた説明内容、主に交通シミュレーションのお話ですが、それを協議会の皆様にも御覧いただきながら御議論いただければというふうに思います。

今、長野県さんで施工していただいております松川インター大鹿線4か所の改良工事ですけれども、順調にいけば来年の夏ぐらいに終わるというふうにお聞きしておりますので、その改良工事が終わりましたら、いよいよ本格的に発生土を大鹿村外へ搬出するという形になります。そのためのシミュレーションを行ってまいりましたので、皆様にもいろいろ御意見をお聞きしながら進めていきたいというふうに思っております。

いずれにいたしましても、こういったリニアの工事を進めるに当たりましては、協議会の皆様、そして地元の皆様の御意見をしっかりとお聞きしながら事業を進めていくということが肝要であるというふうに常々考えておりますので、引き続き皆様の御意見、御指導をいただきながら進めてまいりたいというふうに思いますので、今晚もどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、担当のほうから説明させていただきます。

JR 東海 私のほうから御説明をさせていただきます。

資料のほうですけれども、A4縦で「第22回 中川村リニア対策協議会 資料」という2つのページがとじてあるものが1つあります。併せまして、環境調査の結果、A3の横書きで右肩に「20200924 中川村」という資料を2枚で1セットにしてあるものととじてあります。御確認していただければと思います。

では、着座にて御説明をさせていただきます。(着席)

渡場地区の環境測定でございますが、2018年の11月から通年測定ということで、大気質であります窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の濃度と騒音、振動、これを常時測定させていただいております。併せまして、現地のほうで表示もしております。

A3の「渡場交差点における環境測定結果(6～8月)」という資料を見ていただければと思いますが、こちらのほうで、まず、二酸化窒素と浮遊粒子状物質の6月から8月までの実績、調査結果が、策定結果が出ております。少し浮遊粒子状物質等々、

8月の中頃に高い値を示しておりますが、いずれも環境基準は下回るという結果でございました。

1枚めくっていただきますと、騒音と振動のデータが掲げてあります。騒音、振動ともに、6月から8月の中で、昼間、夜間ともに、それぞれの環境基準であるとか要請限度といったものを下回っているという状況でございます。騒音につきまして、5月から飯田市さんの発生土運搬が始まって、飯田市さんへの発生土の活用ということで運搬が始まっておりますが、それ以前とあまり大差がない結果ということでございます。

渡場交差点付近における環境測定の結果については以上となります。

事務局 続きまして、村住民税務課から大気環境測定車による測定結果について報告いたします。

幹事 こんばんは。お疲れさまです。

私のほうから説明させていただきます。

資料は、次第の続きにあります3ページからになります。

前回、6月の協議会で説明をさせていただきました大気環境測定車「あおぞらIV号」による大気環境測定の結果となります。

測定の期間ですけれども、6月25日から7月27日の1カ月間。

場所は、3ページにありますように平成30年、31年度と同じ場所の渡場交差点付近、むかいやさん隣の空き地に測定車を設置し、行いました。

こちら、4ページからは大気質の9項目の測定結果になりますので、こちら御覧いただければと思います。

なお、今回示した数字ですけれども、こちら速報値となりますので、まだ確定値ではありません。今後ちょっと修正をされる可能性もありますので、御承知おきくださいと思います。

今後も県の大気環境測定計画に組み込んでいけるよう要望していく予定となっておりますので、よろしく願いいたします。

事務局 ただいまの報告につきまして御質問等ございますでしょうか。——よろしいですかね。

それでは、4の協議事項に入っております。

進行については会長をお願いいたします。

4 協議事項

(1) 松川インター大鹿線改良工事進捗状況及び河川内道路の復旧工事について

会長 それでは、次の協議に入らせていただきます。

 最初に、松川インター大鹿線改良工事進捗状況及び河川内道路の復旧につきまして長野県から説明をお願いいたします。

長野県 皆さん、こんばんは。(一同「こんばんは」)

 それでは、私のほうから松川インター大鹿線の工事の進捗状況と河川内道路の復旧工事の今後の予定について説明をさせていただきます。

 すみません。着座にて説明をさせていただきます。(着席)

 まず資料ですけれども、「主要地方道松川インター大鹿線道路改良工事 位置図」というA3番の資料のつづりになっておりますが、そちらのほうを御覧いただければと思います。

 まず、現在、区間1から4の拡幅工事について実施中でございます。それぞれ赤色にした各区間でございます。

 工事の内容といたしましては、左下の写真及びその横の標準横断図のとおり、現在は、足場を設置いたしまして直壁のH鋼の支柱立て工と、併せましてグラウンド側の受圧板の施工を今行っているところでございます。できるだけ早い完成を目指して工事を進めていきたいというふうに考えております。

 この拡幅工事のほかに、図面上に書いてありますように、長丸表示になりますけれども、このうちの緑色と黄色の長丸になりますけど、この3か所で今年も防災工事のほうを実施する予定でございまして、来月中には契約になる見込でございます。

 続きまして、次のページを御覧いただければと思います。

 まず、7月の豪雨によりまして、ダムの放流等もございまして、5月の11日から供用開始しておりました河川内道路がこの豪雨によりまして被災を受けています。全体的に言いますと、写真のとおり4か所で路肩が決壊しているという状況でございまして、7月1日から通行止めになっているところでございます。現在行っている拡幅工事、工事への影響をできるだけ最小限にするということで設置した道路でございまして、できるだけ早い復旧に努めてまいりたいというふうに考えております。

 今後の予定ですけれども、まず、区間1から、①から④の記載箇所がございまして、④につきましては天竜川ダム統合管理事務所のほうで復旧を行う予定でございまして、①から③までについては県のほうで復旧を行います。

 ①から③区間の復旧方法につきましては、下の標準図のとおりでございまして、川側に根固めブロックを設置しまして、その上部の従来の姿に埋め戻すというものでございます。現在は、根固めブロックの設置の工事のほうを実施しているところでございます。

 また、埋め戻しに使う土につきましては、リニアトンネルの発生土を活用する予定でございまして。

さらに、根固めブロックにつきましては、天竜川上流河川事務所さんの協力を得まして、天上さんのほうからお借りして設置するというので、今、工事のほうを進めているところでございます。

完成時期につきましては、今後、台風等の来ることも想定されますので、現時点で明確にいつまでっていうのは言えないところではございますが、飯田市さんは運搬しておりますし、12月からは喬木村への発生土運搬もあることから、できるだけ早く完成させたいというふうに考えております。少なくとも、遅くとも年内には工事のほうを完成させたいというふうに考えております。

また、先ほど説明いたしました今後発注予定の防災工事につきましても、河川内道路の完成後に工事のほうに着手したいというふうに考えております。

続きまして、3枚目の航空写真のほうを御覧いただければと思います。

現在の河川内道路につきましては、半の沢の橋のループを下ってきまして、直角に曲がる、ちょうどこの白い、ちょっと見にくいですけど、白い表示のものが外側線になりますけど、実際、川に当たって直角に曲がるという線形になっております。この区間につきましては、先ほど説明したとおり天竜川ダム統管のほうで災害復旧工事が10月末から予定されておりますので、この工事の支障にならないように、まず道のほうを山側のほうにちょっと線形を変えたというふうに考えております。

さらに、飯田市さんの運搬、これからいろんなところに運搬が始まるかと思いますが、その埋め戻しに当たりまして、今の発生土ではちょっと粒形が大きいということもございまして、この点線で囲ってあります破砕作業ヤードというところで破砕作業のほうを実施したいというふうに考えております。当然、こちらの災害復旧の埋め戻しでも破砕が必要になりますので、このヤードを使って破砕を行いたいというものでございます。このヤードの確保のために道をさらに上流側のほうに振らせていただきたいというふうに考えております。これにつきましては、できるだけ早く、天竜川ダム統管の災害復旧の工事が始まる前に、この道路については、線形変更の工事については、できるだけ早くに完成させたいというふうに考えております。

さらに、この破砕に当たりまして、大鹿村からリニアの発生土が出るわけですけど、大鹿村から半の沢までの間ですけれども、現在、飯田市が運搬している車両に加えて、この破砕ヤードまでに破砕のために発生土を運搬する車両っていうのが新たに増えることとなります。災害復旧、飯田市さんへの代替地へのための破砕を含めまして、1日、約片道50台ほど車両が増えるということになります。できるだけ早い河川内道路の復旧のために努めてまいりたいというふうに考えておりますので、御理解と御協力のほうをよろしくお願いいたします。

私のほうからの説明は以上でございます。

よろしく申し上げます。

会長 ありがとうございました。
 関連がありますので、飯田市さんのほうに続けて説明をお願いいたします。

飯田市 改めまして、こんばんは。

 当中川村様のリニア中央新幹線の対策協議会には昨年末から出席をさせていただきまして、特に、私どものほうで今進めさせていただいております移転者のための代替地の整備事業ということの中で、大鹿からの発生土を活用させていただきたい旨を説明申し上げ、この中で御理解をいただく中で、その事業に取り組んでおるところでございます。

 具体的には、先ほど宮下会長並びに長野県様のほうからの御説明がございましたが、5月の11日からそんなことで着手をさせていただいたわけではありますが、その後、実は、運搬台数につきましては、当初、片道100台、往復200台ということをお願いしながらも、いきなりその台数を上げるのではなくて、初めは片道30台くらいから始めていこうということで、徐々に徐々に増やしてきた経過がございました。また、大鹿村様のほうのリニアの土の比重が非常に高いということがあって1台当たりのダンプで運べる量がどうしても少なくなってしまうということ、さらには、渡場地区の皆様とのお話し合いにおいて通勤・通学時間にしっかり配慮していただきたいというような御要望を受ける中で、ちょっと台数の調整を行ってきたということも踏まえまして、前回の6月22日のこの対策協議会に出席させていただいたときには9月までとしていた工期を来年の令和3年の1月までに延ばさせていただきたいというようなお願いを申し上げた次第でございます。

 なお、6月の協議会の際には、実は喬木村様からも御説明と一緒にさせていただきまして、リニア事業に関連いたしましての大鹿村様からのトンネル発生土の活用について説明をさせていただきました。その内容は、具体的には、飯田市と喬木村様のほうで運搬台数について調整を行いまして、11月までは飯田市が単独で片道100台、それで12月は喬木村と飯田市で合わせて片道120台、そして1月は喬木村と飯田市で合わせて片道150台、ですから往復300台ということになりますが、そして2月と3月は喬木村が単独でそれぞれ片道150台を運搬させていただくよう説明申し上げた次第でございます。

 しかしながら、その直後の7月に豪雨災害が発生いたしまして、その影響に伴いまして今御説明がございましたとおりに小渋川の河川内道路が通行不能という形になってしまったものですから、当初予定しておりました、いわゆる県道の松川インター大鹿線と河川内道路のワンウエー方式、一方通行方式に運搬ができなくなってしまったということになりました。そこで、大鹿村様並びに中川村さんとの相談をさせていただく中で、当初計画のワンウエー方式であれば松川インター大鹿線の運航台数は片道のみで台数ですと100台ということでございましたので、2回目の部分の松川イン

ター大鹿線については、この 100 台を上限に往復で通行させていただくこととさせていただきたいという、往復で 100 台ということで通行させていただきたいということで、現在はこの条件に基づき運搬させていただいている状況でございます。

なお、この件につきまして、先ほど長野県さんのほうからもお話をいただきましたが、小渋川の河川内道路の早期復旧並びに飯田市の代替整備事業の進捗状況見据える中で、先ほどの大鹿村からのトンネル発生土をもう少し細かく砕く必要が生じたことから、J R 東海様のほうにおきまして 9 月から中川村の半の沢地籍でその作業を行うこととなったこととございます。これにつきましては、先ほどの説明のとおりなんでしょうが、大鹿村から中川村様の半の沢地籍の破砕場までの運搬ルートに当たる県道の松川インター大鹿線は既に改良済みとなっている区間であることも踏まえまして、飯田市での運搬各日台数とは別で、状況をしっかり確認しながら、徐々にその運搬量を増やしてまいることができればと考えておったところとございます。

ところが、飯田市と現場との連絡調整が不足しているというような状況になりまして、9 月の運搬開始日とその翌日に、ちょっといきなりまとまった量の砕石のための土を出してしまったということがありまして、委員の方から御意見をいただくことという状況となってしまっておりました。この点に関しましては率直におわび申し上げたいと思いますが、今後、こうしたことが二度と発生しないよう、関係者とも密接な連携を図りながら進めてまいりたいというふうに思っております。また、今後も運搬期間中については、中川村リニア中央新幹線対策協議会におきまして、こうした状況、対応状況の説明や報告を逐次させていただくように考えておりますので、お許しを願いたいと思います。大変申し訳ございませんでした。

あと、先ほど長野県さんのほうからもお話がございましたが、今言った砕石のことに関しましては、改めて、そんな形の中の量を、飯田市が代替地として使っているその分とは別枠でお願いしてまいりたいということでお話をいただいたところとございますが、そんなことで御理解を賜れば大変ありがたいと思いますので、よろしく申し上げます。

説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。

飯田市さんからは、特に前回の運行の台数の説明がありましたので、それには変更がないということで、今日は口頭での報告とさせていただいたところとございます。

もう一つ、私のほうからもつけ加えさせていただきたいんですが、今日お見えになっていない委員さんの中から、半の沢っていうか、ちょっと西下トンネルの出口でずっと見ていたところが、最初の説明の 15 分に 1 台という間隔を空けた運行ではなくて、連なってダンプが走ってきたということの指摘がございまして、これについて当初の説明と違うということがありました。このことを飯田市さんのほうにも伝えて、一体

どうなっているんですかということで私どもも確認をしましたら、これが、今、飯田市部長さんがおっしゃったとおり、改良区間の中での運行で、何ていいですか、細かく、粒状とは申しませんが、細かく砕いたものを運び出す必要があるということで、その初日に半の沢の破砕ヤードへ運び込むためのダンプの運行であったということでもあります。これにつきましては今説明があったとおりでありますので、委員さん、今日お見えになっていない委員さんも含めて報告をしてまいりたいと思っております。

それでは、今、長野県、それから飯田市、両自治体といいますか、両者の説明がありましたので、関連したことでございますけども、委員さんの中で何か御質問あるかと思っておりますので、お出しをいただければと思います。どうぞ、手を挙げて、何でも構いませんのでっていうか、関連したことでお願いをできればと思いますけれども。

委員 今、村長さんや飯田市さんからの説明がありましたが、石を砕いて小さくして運ぶっていう部分のダンプの量っていうのは、当初の予定した 100 台の部分を使ってやっているんですよね？やっぱ朝晩は、結局、渡場の交差点を通ることになると思うんですよね。日中は半の沢までで往復しているだけだったものですが、朝晩も通るっていうことでの理解でいいですね。

飯田市 はい。

会長 ほかにはありますでしょうか。

長野県さんのほうも、こういうふうな状況の中で、昨日の台風もそれで結構な話だったんですけど、急いで河川道路を復旧すると、これについては河川管理者の同意を得ての早期の復旧ということでございますので、この件につきまして何かありましたらお出しをいただければと思います。

どうぞ。

委員 一緒に話せばよかったんですが、すみません。

改良のほうの、災害の改良のほうのダンプの台数は、今現在何台で行っているか、分かれば教えていただきたいです。

会長 お答えいただけますか。お願いします。

長野県 すみません。まだ運んでいないんです。今、ブロックを並べているところでして、先ほど、そうですね、50 台の中に、50 台増えるっていう御説明をさせていただきましたけども、まず破砕したものから各被災箇所まで小運搬で運ぶっていうことですので、実際の松川インター大鹿線の運搬の車両自体は、先ほどの追加になる 50 台の中に含ま

れますということです。

委員　　そうでなくて、国交省のほうが行っているブロックを運んでいるダンプが何台って、今、恐らく15台からもうちょっといっているかなあっている台数が入っていると思うんですよ。それは多分カウントされていないのかなあと。でも、今盛んに運んでいるので、今度の連休中も日曜日以外は全部動いていたので、災害復旧なので構わないと思うんですが、台数が分かれば、ほとんど地元の業者が入っております、国交省のほうには。と思うんですが、台数がちょっと分からないので、どうかなあとと思ってちょっとお聞きしたいと思ったんです。

会長　　長野県課長さん、それ調べて、すぐという……。地区の皆さんに、まず分かれば、概数、概数でしかしようがないと思うんですけど、総代さんを通じて報告いただければと思いますけれども。

委員　　積んでおくわけじゃないですよ？多分期間が、まず運んでですので、期間が……。多分、テトラポットのやつをどんどんどんどん運ばんと次の工事が始まらないから、急いでどんどん運んでいると思うんですが、1台で2個しか運べないので、どこか下伊那のほうから来ておるような気がするんですが、台数が結構多いのと、土曜日も盛んに入っている状況だったので。

長野県　　ブロックの設置なんですけども、今、ここの標準図に書いてあります3,000ブロックっていうブロックの設置は、もう終わっています。ただ、それ以外に三角型の三角中空っていうブロックも使いまして、その運搬があした終わる予定でございます。ちょっと台数は、また確認しますけども。そうしますと、ブロックの運搬は、もうこれで終わりになりますので、そんな理解でお願いいたします。

会長　　よろしいですか。すみません。私も分からなくて、失礼しました。

委員　　分かりました。了解しました。

会長　　じゃあ、お願いします。

飯田市　　先ほどの回答でダンプの台数ですけども、基本的には、大鹿から半の沢へ運ばしてもらうダンプは、もう夜は大鹿にいますんで、何か車両の点検とか、そういうこと以外は、朝は通過することはないという状況になっていますので、すみません、御説明させていただきます。

会長 この件についてはよろしいでしょうか。

それでは、もし追加で、ちょっとまた疑問とかありましたら、最後一括して時間を取りたいと思いますので、よろしくをお願いします。

(2) 半の沢盛土計画案について

会長 それでは、(2)の半の沢の盛土計画案についてを議題にいたしたいと思います。

これにつきましては、私のほうから口頭でありますけれども説明をさせていただきますので、お聞き取りをいただきます。

まず、経過について改めて申し上げたいと思います。

半の沢橋が狭く、大型車両の交互通行が必要になるわけでありまして、これができるので、片側で待っている、そうでないと通行ができないと、こういう状況があるわけでありまして。橋梁の架け替えをすることに代わり発生土を埋め立てて道路とすることにつきまして、JR東海さんから最初の埋め戻しの案を基に、この間ずっと、これは議論してきたところでございます。この中で、全面盛土とすることについて、地下水、降った雨がたまるという状況ですけど、地下水圧の上昇したところに大きな地震があると、これが滑り崩壊して大惨事となった事例があるようでありまして。これをもって危険であるというふうに指摘する方がいました。

砂防指定地内に大規模の盛土をして道路を利用することについて、安全性を第一に置く検討は、4人の大学の先生による技術検討委員会での審議を踏まえ、砂防フロンティアによる設計照査が昨年12月26日に完成をしたところでございます。埋立て設計の基になる降雨強度、地震度のエネルギー設定、流出想定の上砂・流木量、礫の大きさの設定など、基礎資料を2月26日に長野県から受け取りをしております。

研究者の立場からの御意見を頂戴するために京都大学防災研究所斜面災害研究センター 教授、先生とメールでのやり取りを——やり取りといっても私どものほうから一方的に質問を投げかけるということでありましたけれども、行ってきたわけでありまして、設計の基礎となった設定について長野県は先生に説明をし、同時に私は、道路管理者としての長野県がずっと管理をすること、それと砂防溪流に造る堰堤と開水路についても管理を行うとの表明をいただいたことを踏まえまして、昨日の先生との懇談を行ったところでございます。先生には、現地へ来ていただいて、これを見て、私ども、それから下流の皆さんにも説明をいただければということをやずっと申し上げてきておったところでありますが、この間、先生はお忙しく、またコロナの中で外に出ていくことの制限があるそうでありまして、先生自身もこちらに来ることについて非常にためらいがあったということございまして、私どものほうで昨日お伺いをしたところでございます。

先生との懇談を昨日行ったわけでありまして、下流の渡場地区の皆さんに昨

日の懇談の経過を改めて説明をして、おおむねの了解が得られることを前提に、半の沢の埋め戻しに関して次のステップに進んでいくというふうに私自身の考え方を固めたところでございます。

先生につきましては、研究者の立場とともに、最近の雨の降り方、それから、地震がここでは起きないと考えられていた熊本地震を引き起こした活断層がいつ動くかということが予想できない現状、まして一昨年発生しました北海道の胆振東部地震につきましては活断層の存在さえ知られていなかったことなど、先生から説明をされ、長野県的设计の書面的設定には先生も理解はしつつも、現に起こっている事実から、これを設計に反映するべきではないかとの考え、御自身の考えには揺らぎのないものを感じたところでございます。

また、この件に関しましては、研究者として求められたことについて意見を述べたまでであって、私どもが最終的に判断する、いわゆる政治的判断というふうに先生はおっしゃっていましたが、こういうことについて先生自身は忖度するものでは全くないということも、にこやかな顔の中に言われたところでございます。

懇談は1時間に及んだんですけど、真摯な中にも穏やかに進められたというふうに私自身感じてきたところであります。

これが、昨日、それから、ずっと砂防、半の沢の埋め戻しについて議論をしてきた経過をまとめたところの、簡単でありますけれども、私の考え方で、感じ方でございます。

次に、これからについての方針について申し上げたいと思います。

先ほど申しましたとおり、一番下流の中で——下流というか、3.2キロ下流にいらっしゃる渡場の皆さんが一番、もし何かあった場合には、被害といいますか、直接的に大変な目に遭うこともないことはないというわけでありますので、渡場地区の皆さんに先生とのメールでのやり取り、長野県的设计条件の設定の説明の主要な部分及び昨日の懇談の内容を改めて説明し、質疑を行った結果を踏まえて、これを私自身が判断をしていきたいということを改めてここで申し上げたいと思います。

ちょっと紋切り型のような言い方をしてしまったんですけど、これが、半の沢の盛土計画案、もう既に示されておりますけれども、このことに対しての昨日の懇談を踏まえて私が最終的に判断をしていく材料及び方針として説明をさせていただきました。このことにつきまして何か御質問がありましたらお願いをしたいところであります。

特に一さんにつきましては、当事者ということもございますので、もし何かありましたらお願いしたいということでございます。

委員 第三者の立場で、村長さんですけども、京大の先生に伺ったってことだと思うんですが、いろんな不安がきつとあると思うんですが、県としても今の持てる技術をもって設計をしていることも理解できるわけですが、今、村長から聞いた話だと、

やっぱ想定外の地震とか、それに関してはやっぱ不安があるのかなっていうふうにちょっと感じ取れました。想定外の部分において想定じゃなかったのかって後で言われちゃうこともあると思うんですけど、そのところは、最終的には、もう理解をしないといけないの進まないのかなとも思いながら、まだ工事が始まったわけじゃないので、もうちょっとここを改良するといよいよとかっていうアドバイスがあれば、それに間に合うようなら御意見を伺って進めていただくしかないのかなあっていうふうには考えておりますが、どうですかね、そんなところは。

会長 昨日、リニア事業の関連課長のお二人と行って懇談をしてきたところです。

特に、先生から何点か質問事項がされておりましたので、これについては長野県さんから丁寧に答えていただきました。ただ、考え方が合わないのは、先ほど私の——合わないという言い方はないんですけど、私先ほど申しましたとおり、広島では、あれ、最近2度も大変な土石流災害と言ったほうがいいと思いますが、起こっていますよね。これについて、やはり百年での考え方、百年に一度の雨の降り方ではなくて、確立としては非常に少なくなるんですけど、もちろん大惨事になる、二百年に一度という考え方での復旧、これが必要ではないかということが言われました。

それから、私先ほどお話ししたとおり、熊本の地震です。これについても、活断層の存在は知られていたんですけど、恐らくそれは動かないだろうというふうに言われていたと、ところが、それが動いて益城町では震度7、2回目、たしか2日目に起きたのが大きなやつで送電被害が起きちゃったということ。それから、北海道では活断層の存在すら知られていないんじゃないかということで、おっしゃるとおりです。伊那谷断層につきまして、実は、県の書面の中では十分これを調査した上で——これ、文部科学省が20年ぐらい前ですか、横前で断層断面を掘って、いつ頃動いているかっていうのを全部調査しております。これは、縄文時代に数千年のスパンで動いているんですけど、その感じから行くと当分は動かないということで説明をしたんですけど、いや、それを言うならば、先生がおっしゃるのは、じゃあ熊本はどうなのよということをおっしゃって、それを言われるとどうしようもないんですけどということ。

それから、実は、その中から、何だ、大阪に抜けていくところに大和川という川があるんですけど、そのところに亀の瀬という段丘というかがあるんですね。そのところが大規模な地滑りを起こしまして、大分大変な目に遭ったということです。ここでは、対策として、降雨強度については——先生は200年と最初におっしゃっていましたが、いや、これは100年だと、間違いだということは訂正されましたが、それとともに、地震、地震動の大きさを言っていらっしゃいました。

半の沢につきましては、過去の例を見て——私がべらべらしゃべるより長野県の課長に話をさせていただいたほうがいいと思いますが、過去の例から、920ガルという、震度だと思っておりますが、地震のエネルギーを表す強さですけど、それを説明したところ、

1,000 ガルを越えているところが最近ではあるということをおっしゃって、これこそ、やはりどこに想定をするかによるわけでありまして。十分、半の沢の例えば砂防溪流の上に造る砂防堰堤の高さ、大きさ、それから中に入れる合成スリットをどういう体で入れるのかっていうのも、発生する降雨強度と土砂の重さっていうか、混ざってくる、それと木材の流れてくる流量と石の径、これを想定して造っているんですけど、そのところでも、先生は200年とは言いませんけども、長野県は三六災害の最高に、1日当たり352mm/日ですか、24時間ですけど、こういうものを設計書面として使ったんですけど、先ほど言ったとおり、これこそ最近の中では想定できないじゃないかと、想定外ということがもう常に起こっているということがあります。長野県としても、そのことは十分承知の上で、設計ってそういうものでやってくるのと——いろいろ私がべらべら言うのもあれですけど、何かあるというか、ないように監視も続けていきますので、これを、特に議論の対象になっていた設計書面もさることながら、10年後にJR東海が全部引き継いで、JR東海さんはもう知りませんよじゃなくて、道路管理者でありますので長野県は最後まで面倒を見る。ただし、10年の中で異常な事態が発生しないとしても、これからどうなるか分かりませんから、これは、この時点で技術的な検討委員会の下にもう少しデータの様子を見ようということになれば、これはJR東海さんに協力をいただきながらデータ管理をしながらやっていくということと、当然、雨が降って地下水位が上がってくれば、これは集水井から水を抜くということでもありますので、そういう対策もやるという説明をしてきたところでもあります。研究者の先生の立場からすると、想定が最近では想定できないことが起きているので、私としてはそれを考えに入れるべきだということは主張されておりますけども、ここのところは、今の考えられるところの最高のものを見て、見た上で、専門家の4人の大学の先生方にも見ていただいて作ってあります。その先生方も十分承知の上でありますので、まず、私としては、これが——それは、想定外って、絶対これはないと、崩れないとかいうことを言っているわけじゃないんですけど、ないだろうということはあるところでもあります。

今おっしゃるように、どうなんですか、これでもし何かあつて設計が変わるっていうことはあるんでしょうか。

長野県 私も昨日、先生のところへ行つて一緒にお話を聞いてきたんですけども、そのときにうちのほうからも説明させていただきましたけども、あくまでも基準っていうものがあつて、先生もおっしゃっていましたが、当然、経済活動をしながら、その対策もしながら、そういう道路の整備もしなきゃいけないということもありますので、ですので、例えば200分の1にするのが正しいのかっていうと、やっぱりそれもちよつと難しい問題があるのかなっていうことも、そういう考え方もあるかなと思っていますので、いずれにしろ、その辺のバランスを取りながら、私どもとしては、やっぱり

事業っていうのは進めていかなきゃいけないのかなっていう考え方です。そうなりますと、当然、やっぱり基準っていうものが目安になりますので、それにつきましては、少なくとも今の最新の基準について、それで満足しているものでございます。ただ、先生がおっしゃるとおり、想定外を超える災害というのは絶対起きないということはありませんので、当然、何か起きた場合に、この施設が絶対大丈夫だということは、私どもも自信を持って言うことはまずないです。ですので、そういったときに、被害を受けたときにできるだけ被害を最小限にするとか、あとは避難体制ですとか、できるだけ被害を最小限にするっていうことは、併せてこれからこの管理体制の検討に併せてしていきますけど、その中でしっかり検討をしていくべき事項かなというふうに考えています。ですので、設計がこれから大きく変わるっていうことはないと考えております。

会長 いかがでしょうか。ほかの委員の皆様も。

委員 ちょっと今、村長の話の中で確認しておきたいんだけど、前段の中で、教授の話を聞いて、次の段階へステップアップというように自分の腹をくくったんだって言われましたよね、話の中で。最終的には、今言った話を渡場の地区の住民の皆さんに話をして最終決断をするっていう話があったんですけども、その違いはどういうふうに、どういう意味で言ったのかなと思ってちょっと気になったんですけど。

会長 渡場の皆さんには、この案はもう既に説明、概略は説明してあるんですけど、先生、専門家の立場でのやり取りは聞いていないんですよ。このことについても、長野県さんも含めてきちんと説明をした上で、研究者としての立場の違い、それから設計書面を作っていく立場の者の違い、これを改めて説明した上で、大筋、渡場の皆さんの全体で、全ての人が、それは絶対あり得ない想定ではあるんだけど、おおむねどうだっという方向が出るならば、その考え方をもっていきたいという意味です。

委員 前段の次の段階へしたいっていうこととの意味の関係がちょっと分からななで、そこんところなんですけれども。

会長 次のステップって、次の段階ですから、半の沢の設計に基づいての埋め土、それから砂防堰堤を造る、それから開水路を作って落としていくという、この案についておおむね——それと管理ですね、問題は。について長野県の考えていること、やろうとしていることに、これでおおむね渡場の皆さんがいいと——全てということは絶対あり得ないんですけど、おおむねの考え方がまとまるのであれば、その段階で私として判断をしたいということです。それ以上のことは、ちょっと、お分かりになると思い

ますので。

ただし、渡場の皆さんが絶対反対であるという話になれば、これは、改めて、設計については、じゃあ、もう一遍先生の意見を入れて、もう少し何とかならんのでしょうかということはあり得るとは思いますけれども、そういうことです。

非常に回りくどい言い方をしたような気もしていますが、真意については理解をいただけるのではないかと思います。そういう意味で、次には一さんにもお願いをしたいわけでありましてけれども、この去る時期に、また改めて説明に伺いますので、そこで議論の場をつくっていただければと、これをお願いしたいと思います。

よろしいでしょうか。

では、次へ参りたいというふうに思います。

(3) 渡場交差点における交通量調査の結果及び分析について

会長 (3) に行きます。渡場交差点における交通省調査の結果及び分析についてでございます。

JR 東海さんのほうから説明をお願いいたします。

JR 東海 先ほども御説明させていただきましたが、A 4 縦の「中川村リニア対策協議会資料」と、あとスクリーンのほうを使って御説明をさせていただきます。

改めて、着座で御説明させていただきます。(着席)

渡場交差点の交通量調査の結果と分析の御説明をする前に、まず大鹿村で工事を進めている南アルプストンネル及び伊那山地トンネルのそれぞれの工事の状況について御説明をさせていただきますと思います。

資料 5 ページから、右側に 5 ページと書いてありますが、そこから御説明をさせていただきます。

大鹿村の工事進捗状況でございますが、現在、4 つの非常口から斜坑の掘削、あと先進坑の掘削工事を進めております。

あと、村内の中心部を迂回するというので、国道 152 号の迂回路、これにつきましても 7 月の末から全線で供用をしているという状況になります。

それぞれの場所ごとに御説明をさせていただきます。

右下、8 ページと記載がある小渋川非常口方面の状況でございますが、小渋川の非常口でございますが、先進坑、小渋川斜坑―釜沢斜坑間の先進坑の掘削を今進めております。こちら、延長約 1,600 メーターのうち約 3 割の掘削が完了しているという状況でございます。

掘削した発生土のうち、8 月 25 日の掘削分以降につきまして、自然由来重金属等の溶出試験の結果、ホウ素という項目で基準値を上回る結果が確認されました。基準値を上回っている、超過している発生土を区分土と呼んでおりますが、その区分土を搬

出す際には、対策協議会のほうでまた改めて御説明をさせていただきます。

飯田市さん事業への発生土の活用というのは、今、仮置場Eという小渋川非常口横にあります仮置場に置いてある発生土を活用していただいております。

右下、右側に9ページと書いてある除山・釜沢非常口方面の状況でございます。

除山・釜沢非常口でございますが、令和2年7月豪雨に伴いまして大鹿村の釜沢地区というところで地滑りが発生しました。その県道復旧作業を長野県さんのほうで行っていただいているということで、7月から掘削作業を休止しております。

現在は、令和2年7月豪雨により被災をした地滑り箇所、先ほどの釜沢地区の県道復旧の一部の作業と、あと除山ヤードでも被災を一部しましたので、そちらの通路部などの復旧工事を行っております。ということで、現在のところトンネル工事をこちらのほうは7月以降進めていないという状況でございます。

続きまして、伊那山地トンネル、青木川工区の工事についてということで、右側に11ページと記載がありますページの御説明をさせていただきます。

青木川非常口でございますが、7月17日よりトンネル掘削を開始いたしました。

現在は、昼間作業で、発破掘削ということで斜坑の掘削工事を進めさせていただいております。

今後、工事の進捗に応じて夜間作業も開始させていただきたいというふうに考えております。

斜坑掘削で出ました発生土につきましては、大鹿村の深ヶ沢地積、青木川非常口よりさらに南側のほうになりますが、大鹿村の深ヶ沢地積という場所の発生土置場、青木川という場所で8月末から準備工に着手をしております、準備が整い次第、発生土の運搬を開始していくという予定にしております。

続きまして、松川インター大鹿線の工事用車両台数ということで、渡場交差点での通行車両台数の実績、6月から9月までの実績と10月から12月の予定でございます。

資料13ページでございます。

表の左側、JR工事に伴う車両ということと、右側には参考として飯田市さんの運搬されている車両の台数の実績と予定を挙げております。

こちら、渡場交差点での月別日平均の往復の台数を記載しております。

6月から9月まで、JRの工事に伴う車両としましては15台～30台ということで通行させていただいております。

10月から12月につきましても35台程度という予定にしております。

以上で、大鹿村の工事の状況について御説明をさせていただきました。

引き続きまして、渡場交差点の交通シミュレーションほかということで、交通量調査を本年2月に実施させていただきましたので、そちらの結果の御説明と、交通シミュレーションを行いましたので、その動画を一部抜粋して御説明をさせていただきたいと思っております。

この資料は8月18日に渡場地区での説明会で使用した資料と同じ資料となります。まず、交通量調査の結果でございますが、令和2年の2月5日に調査を行いました。調査時間としましては、朝の6時から19時、夜の7時までということで、現況交通の把握ということで、それぞれ渡場交差点の、左側の絵にありますとおり4方向の車両について確認をいたしました。

交通量につきましては、以下の4パターンということで1から4まで記載をしております。中川村役場方面から交差点に入ってくる車、2番目としまして松川町の天竜橋方面から交差点に進入する車両、3つ目としましては大鹿村方面から交差点に進入する車両、4つ目としましては葛島方面から交差点に進入する車両ということで整理をさせていただきました。

右側、17ページ18ページと記載のあるページでございます。

交通量調査の結果ということで、小型、大型、ダンプの車種の内訳と各方向の右左折、直進の内訳ということで、まず車種の内訳をしたグラフから説明させていただきます。

役場方面からの車両、1番でございますが、最も多い通行する時間帯は7時台ということで、トータルで175台の車両が通っているということで、ほとんどが小型車両ということが見て取れるかと思えます。

2番目、下に行きまして松川町の天竜橋方面からの車両ということで、こちらも7時台に243台ということで、小型車両が大多数でございます。

3つ目、大鹿村方面からの車両ということで、こちらは夜、夕方の5時、17時台、こちらが1日のうち最も多くて158台ということで、こちらも小型車が圧倒的に多かったということでございます。

葛島方面からの車両につきましては5台～30台程度ということでございました。こちらの通行車両の大半は小型車ということです。

役場方面、天竜橋方面からの流入のピーク、いわゆる交差点に入ってくるピークというものは7時台、大鹿方面からの車両のピークというものは17時台ということでございました。

資料でいう下側、右左折、直進の内訳ということで、それぞれの侵入してくる車両の右折、左折、直進ということで、カラーで分けております。左折、交差点に入ってくる車が右折する場合を赤色、左折する場合は緑色、直進する場合を黒ということで表示をしております。

役場方面からの車両が右折、いわゆる松川町方面に抜けていく車というのが多いというのが分かるかと思えます。赤色が大半を占めております。そのうち、例えば7時台、一番多いと言っていた7時台、175台のうち154台が松川町方面に抜けていく車両、直進して大鹿村方面に行く車両が17台、左折して葛島方面に行く車両が4台ということでございました。

2番目、天竜橋方面からの車両というのも半分ぐらいは、7時台は右折が最も多く、それ以外の時間帯は右左折あまり変わらないというのがこのグラフから見て取れるかと思えます。7時台の内訳を載せておりますが、天竜橋方面から役場方面に向かう車両が84台、大鹿村方面に向かう車が156台ということでございました。

大鹿村方面からの車両、3番目でございますが、こちらは大鹿村方面から松川町方面へ抜けていく左折、緑色が圧倒的に多いというのは見て取れるかと思えます。17時台につきましても158台のうち148台が左折していくということでございました。

続きまして、交通シミュレーションを行いましたので、その結果について、一部ではございますが、御説明をさせていただきます。

まず、前提条件として書かせていただきましたが、シミュレーションを実施した時間としましては8時～17時でございます。

検討ケースとしましては、2月5日の交通量調査結果に想定される中央新幹線関連の工事車両を加えた場合を検討ということで、工事車両の台数は、片道85台、1時間ごとに片道85台で設定をしております。

車種の分類につきましては、先ほどと一緒の小型、大型、ダンプということと中央新幹線の関連ダンプということで色分けをしております。

中央新幹線の関連車両は全てダンプと仮定をして、1,350台全てをダンプというふうにしております。

また、中央新幹線の車両のルートでございますが、大鹿村方面から松川町方面に抜けていくルート、逆に松川町方面から大鹿村に抜けていくということで、右側にルートを記載しております。

信号が青から赤に変わって、また次の青に変わるという、現示時間と呼んでおりますが、現示時間は今の交差点に合うように調整をしております。

シミュレーション動画、前にスクリーンを設けておりますが、そちらのほうで流させていただきます。シミュレーション動画は前のスクリーンを見ていただければと思います。

現況と工事車両を加えた場合ということで、向かって左側に現況、右側に工事車両を加えた場合ということで出てまいります。

今回8時から17時までシミュレーションを行いました、そのうちの10時台と15時台というものの時間の一部の時間帯を抜粋したものをシミュレーション動画としてお見せしたいと思います。

また、4種類の車種の色でございますが、小型を黒、大型を青、ダンプを緑、あと中央新幹線の関連のダンプを赤というふうにしております。

こちら、それぞれ10時台15時台の時間帯のうち、抜粋をしておりますが、シミュレーションの再生でございますが、実際の時間の5倍速ということで表示をさせていただきます。

ちょっと見づらいかもしれませんが、今出ておりますが、左側が現況、右側が工事車両の加わった状態ということでございます。

もう一回流したほうがよろしいですかね。

JR 東海 はい。

こちら 10 時台でございます。右側が工事車両を加えた場合ということで、赤い車両が多く走っているかと思えます。

今、松川町方面から 4 台車両がたまっているという状態でございます。

これが一度の信号で全部はけていったというのが見て取れるかと思えます。

これが午前中の代表的な時間ということで 10 時台を抜粋しております。

続きまして、15 時台でございます。同じように右側に工事の車両を加えたときの場合ということで入れております。

例えば、今、役場方面から 4 台車両がたまっておりますが、こちら 1 回の信号で行けているというのが見て取れるかと思えます。

これは 5 倍速で表示をしておりますので、少し危なっかしいように見えますが、安全に通れるというふうにやっております。

これも、今、松川方面から 2 台程度待っていた状況でございます。

8 時から 17 時までのシミュレーションを行って、それぞれの工事車両の台数が追加されたことによりまして、信号で待機する車両の台数というのが 8 時から 17 時の平均としましては、車両の台数は当然増加するということでしたが、平均すると 2 台程度の増加ということが分かりました。

また、1 回の信号現示、青から赤に変わって、また次の青に変わるまでの信号現示で交差点に進入してくる中央新幹線関連の工事車両というのは基本的に 1～4 台程度でございます。その場合は、1 回の青信号で待機している車両が通行できるということが先ほどのシミュレーションでもあったかと思えます。

ただ、シミュレーションということなので、当然、確率ということで計算処理をしてやっておりますので、中央新幹線関連の工事車両というのが複数台連なって侵入してくるという場合もございました。いわゆる 1 回の信号で待機している車両が全て通行できない場合があるということも確認をしましたので、そちらについても動画でお示しをさせていただきます。

現在、大鹿村のほうから向かってくる車両がたまっている状態でございます。これで 8 台がたまると、1 回の信号ではけ切れないと。

今も大鹿村のほうから 6 台程度と、あと通常、普通のほかのダンプということで 2 台あると。

こういった場合というものも計算としてはあったということでお示しをさせていただきます。

今回のシミュレーションを通じまして、交通量の多い時間帯というものは当然配慮すべきということで、我々としましても、今、飯田市さんが運搬されているのと同様に、渡場地区におきましては、発生土の運搬時間を8時半から17時、夕方の5時までというふうにしたいというふうを考えております。

あとは、交差点を通過するダンプの車両間隔が偏らないように、いわゆる連ならないように運行調整、時間調整等をしていきたいというふうを考えておりますが、具体的な対策については、今後検討した上で、また渡場地区の説明会であるとか対策協議会で御説明をしていきたいというふうを考えます。

あと、信号機の時間調整等については、長野県さん、あと中川村さんを通じて県警にお願いをしていきたいというふうを考えております。

そのほか、安全面や環境面において御心配されている事柄についても、引き続き地域の皆様の御意見を伺いながら対策を検討し、改めて御説明をさせていただきたいというふうを考えております。

JRから説明する内容は以上でございますが、最後ではあります、いつもおつけしております工事カレンダー、10月から12月の予定をおつけしております。御参考までに御確認いただければというふうに――青木川工区、南アルプストンネル、長野工区、それぞれつけております。あと、中電と書いてあるのは、大鹿で今リニアの関連工事ということで中部電力さんが作業に入られていますので、中電さんの工事も記載をしております。

JRから説明する内容は以上でございます。

会長 ありがとうございます。

この件につきましては、もう既に渡場で、調査に基づいて見える化をしてほしいという要望に応じていただいて渡場地区に説明をさせていただいたところでございます。

この件につきまして委員さんから何かございましたら……。はい。委員さん、どうぞ。

委員 シミュレーションをされたときの信号の現示時間っていうんですか、何秒で？

委員 信号のサイクルの話かと思えますけれども、説明の資料にも書いてございます。資料の20ページの、ちょっとページ番号が19と21の間で飛んじゃっているところがあるんですけども、20ページの右下に、ページ番号が20っていうところに条件がございまして、そこに信号の現示時間は1回当たり80秒～100秒、時間帯によって、1日調査したんですけども、ある時間は80秒、ある時間は100秒というような調査結果になりましたので、その現状と同じサイクルタイムでシミュレーションさせていただきました。80秒の時間と100秒の時間帯があります。

委員 分かりました。それは資料で分かったんですけど、交通量の多いときの時間帯はこういう設定をされたんですか。

委員 現状と同じでございまして……。

JR 東海 調査したときのサイクルに合わせていますので、今の現示、我々が調査した時期も含めて、朝と夕方は少し信号の現示時間が長かったりとか、昼間は 80 秒であったりとかっていうので行っております。なので、工事車両を増やしたからといって、その信号の現示の時間っていうのはいじっていません。あくまで今の渡場の交差点を模擬したシミュレーションとしています。

会長 関連のことで、ちょっとよく分からんという方もいるかと思いますが、もしありましたら……。——よろしいでしょうかって言っても、これ、調査に基づいて 1,350 台を 8 時半から、渡場の交差点を通過するに、とにかく 5 時という条件の中で、最大 1,350 台、往復動かした場合にこんなふうになりますよという、連なって来るときの確率っていうのは非常にうんと少ないわけですけど、そういうことも先ほど見ていただいたとおりであったというふうに御理解いただければ、絶対にないって隠しているわけじゃありませんので、そういうことだと思いますけれども。
どうぞ。

委員 私、渡場に住んでおりますけども、今でも夕方の 5 時くらいですかね、大鹿のほうから来るのは、やっぱり大林建材のカーブのところまで待機するんですよ。だから、それを踏まえると、今 3 時台のシミュレーションの画像を見せていただいたんですけども、渋滞する場合、やはり同じように大林建材さんのところまで 8～9 台止まっていましたね。じゃあ、それ以上になると思いますんで、ここの検討課題のところにもありますけども、信号の現示の仕方、それから県警の、何ていいますかね、誘導の仕方とか、そういうものを今後検討していかなきゃいけないんじゃないかなという気がしております。現時点でもそういった状況がありますので、一応参考までに。

会長 ありがとうございます。

これもあくまでの話でありまして、実は、やっぱり運搬する場所とかにもかなり影響されるんじゃないかと思うわけです。これが遠くに行けば行くほど台数は確保しなきゃならんことになるだろうし、かといって、そんなにたくさんダンプを確保できるんでしょうかという問題も出てくるということと、後で申し上げますけど、長野県、あれは公安委員会？警察？警察署とも現地を見ていただいて、後で報告いたしますけ

ど、これについては表示をする時間帯も変える前提で検討いただいていますけど、とにかく調査が基になると、これからどうやっていつ出すのかっていうことも当然出てきますので、このことはこのことで、また後で御報告をさせていただきます。

この関連で何かございますでしょうか。——それでは、これにつきまして、交通量調査の結果と分析については以上としたいわけですけど……。どうぞ。

委員 交通量調査のほうはいいんですが、発生土の中からホウ素が大量に出たっていう、基準を超えたってということなんですけど、ホウ素は普通の窒素やリン酸、カリより増え方がすごく微妙に影響するものっていうか、肥料でも使うんだけど、本当に、ちょっと私も忘れちゃって申し訳ないんですが、たしか 100 倍かそこらぐらいの幅だと思うんですよ、普通の生物は。普通、窒素、リン酸、カリ、仮に 10 キロぐらいこういうふうにかくとしても、ホウ素は 5 グラムとか 10 グラムっていう範囲で振れ幅があって、逆に 20 グラム多くなるとすごい害になるっていうようなことで、なかなか抜けない、窒素、リン酸、カリは、すぐ、割と水でジャージャー流せば抜けていくけど、それとか固定化されるけど、ホウ素はなかなか、重金属じゃないので、すぐ人間にすごく害があるわけじゃなくて、植物にはすごい害が出るので、表面に使うと、飯田市の住宅のところにしても、きっと植物の害が出る可能性はあると思います。ですので、そこら辺は、薄めた形とか、よくやっぱり調べて、仮に半の沢にしても雨で流れていく可能性もありますので、ちょっと留意していただくのと、発生土の中のカドミウムとか、いろんな重金属の部分も含めて、たまに説明っていうか、報告をいただけるとうれしかなあと思います。

会長 区分土の扱い、重要なことですので、すみません、落としておりました。説明を、扱いの説明をお願いいたします。

JR 東海 御意見、御質問、どうもありがとうございます。

リニア中央新幹線のトンネル工事では、自然由来重金属の検査を毎日やっております。その中で、基準値を超えた土はちょっとよけて、その土は、今、飯田市さんのほうに持っていつていますし、ほかのところにも発生土を持っていくことになるんですけども、その持っていく土とは別ということで、一応、我々は区分土と、区分していますよっていう意味で区分土という扱いで、別に適切に処分をする、処理をするっていうことで行っておりますので、一般のところ、いわゆる一般的な発生土置場とか、公共工事、飯田市さんの公共工事、あるいは今後持っていきます喬木村さんのほうの公共工事で有効活用するっていう土とは別にしてありますので、そういったところできちんと区分けをしているということで御理解いただければと思います。

会長 それで、いずれはどこかへ処理するわけですよね。それ、その場合って、どうやってやるんですか。一番関心があるところかと思いますが。

JR 東海 いろいろやり方はあるんですけども、例えばシートで覆ってきちんと封じ込めをするといった、そういった処理の仕方がありますし、あるいは、ヒ素とかですと吸着シート、シートに吸着をさせて、普通、道路でよくやられるんですけども、道路では、吸着シートの上に道路の路体として、道路の下の盛土として使うとか、そういったことをやっています。ただ、リニアの場合、盛土構造の本線構造物がないものから、リニアではちょっと自分のところの本線で使うっていうことはできないんですけども、処理の仕方はいろいろ今出ておりますので、それに倣ってきちんと適切に処分をしていきます。

会長 これから発生した場合のことをおっしゃった、一さんは言われたんですけど、これが出て、もう掘っていますから、どうも、そういう岩石のところに当たっているという、当たり始めたよっていうことみたいですので、この報告みたいなのはどういうふうにされますか？

JR 東海 例えば今日みたいな、このような形で協議会の皆様にも、中川村の皆様には御報告をいたしますし、実際、自然由来重金属が出ているお話は、毎日検査していますので、検査して達したってということが分かった時点で直ちに長野県さんと、それから工事を行っている大鹿村さんのほうにはすぐに報告をしております。

会長 ということだそうでございます。ぜひ、そのことをこれからもずっと守っていただいて、お互い納得する格好でお願いをしたいと思います。

 それでは、今までのところで、(1) から (3) までの中で、ちょっと言い忘れたとか質問し忘れたということがございましたら、ぜひ委員さんからお出しをいただければと思います。

 長野県、どうぞ。

長野県 先ほど JR さんのシミュレーションの中でもお話がございましたが、渡場交差点の信号の制御の方法、できるだけ渋滞が少ないように、それから安全に、歩行者の安全対策も含めた信号の制御方法について地元さんのほうからも要望ございまして、8月の18日の日に、県警本部、それから駒ヶ根警察署、それから中川村さんと現地で立ち会いを行わせていただきまして、状況を説明させていただいて、いろいろさっき言ったような課題が解決できるような信号の制御の方法の変更について県警本部さんのほうで前向きに検討していただけるという御回答をいただいているところでございます。

ただ、ちょっと予算が大分かかるようで、なかなか今年度の予算では難しいということで、恐らく来年度だろうということですが、そのような形で対応させていただきたいと思っております。

それと、併せまして、交差点部の隅切り部分の歩行者の安全対策ということで、隅切りのところに、いわゆるキングポストという、鉄の柱に黄色い反射板がついているようなものを何個が設置させていただいて、少し前にあった大津の、ぶつかった車が歩道の中に突っ込んで死傷者が出るという悲惨な事故があったんですが、そのようなことがないような形で、併せて、これは建設事務所のほうで今年度の予算で対応させていただきたいということで、先日、総代さんにも御足労いただいて現地立会いをお願いしたところですけども、進めておりますので、以上、報告をさせていただきたいと思えます。

よろしく願いいたします。

会長 よろしいでしょうか。——それでは、協議、重要なところ、重要、もう一つあるんですけど、(1)～(3)終わりましたので、ここで関係者以外という言い方はありませんが、長野県さん、それから飯田市さん、大変ありがとうございました。

それから、報道関係の皆様、これ、まだまだちょっと内部調整の項目でございますので、ここで退席をお願いしたいと思います。

5 その他

事務局 すみません、それでは、ちょっと一旦、協議事項のほうは閉めさせていただきまして、事務局のほうに一旦引き取らせていただきまして、本日の次第の大きな5番 その他のところのちょっと話をさせていただきたいと思えます。

今お話のありました次回の協議会についてのことであります。

村長意思表示もございましたが、当面、半の沢の盛土計画と発生土の運搬に関することが課題となるわけでありまして、いずれにしましても、渡場地区を中心とする地元への説明と協議、また発生土運搬に関しましては河川内道路の復旧状況によってということになりますので、その状況、あるいは結果と、コロナの状況にもよりますが、河川内道路は遅くも年内にというようなお話もありました。この協議会、3カ月ごとかんがいのペースで開催をしてきたという経過がありますので、次回については年内、12月の村の議会の後くらいを目途ということでいかがかと思えますが、いかがでしょうか。

JR 東海 また時期につきましては、再度調整、もう少し早い時期でできれば、お願いできればと思えます。

事務局 当然、協議していただけるネタがそろえばお願いしていきたくと思いますので、遅くも年内にはということでお考えいただいて、当然、議題が当然それまでにも動きがあるかもしれませんので、必要に応じて開催をしていく点を確認いただければというふうに思います。よろしゅうございましょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

(5) その他

事務局 それでは、協議事項の(4)が本当に最後の議題でありますので、その他の部分を含めまして、皆様、何かございますでしょうか。——なければ、協議事項(4)のみを残してということをお願いをしたいというふうに思います。

ということで、これからは協議会の委員と、いわゆる当事者になりますJRさんのみの協議ということにさせていただきますので、そのほかの皆さんは退席をお願いいたします。

〔説明者及び報道関係 退場〕

午後8時10分 休憩

午後8時15分 再開

事務局 それでは、会のほうを再開してまいりたいと思います。
残りました協議事項(4)につきまして、会長に進行をお願いします。

(4) 中川村内における工事用車両の通行に関する確認書(案)について

会長 それでは、ちょっと遅れてしまいました。申し訳ございません。

この間、何度も確認書の検討をしまいったわけではありますが、最終的にJR東海さんと、いつやったんだ?1週間くらい前だったか、渡場の皆さんの意見も踏まえた上で、この原案について、ここでお示しした原案について検討したものでございます。こちらにつきまして事務局から説明をさせていただきます。

事務局 それでは、説明をさせていただきます。

すみません。今、お手元のほうに確認書案ということで後から配らせていただいたものがございます。

これにつきましては、経過を先に申し上げさせていただきますけれども、令和元年の12月17日、第20回の村の対策協議会に当初案を提案させていただきますと、その後、地元説明会ということで、年替わって1月19日、今年の1月19日に村対策協議

会での質疑事項を踏まえまして修正案を地元説明で提案させていただきました。その後、前回、村の対策協議会、6月22日でございますけども、第21回村対策協議会で、さらに1月に行った地元説明会の経過を報告しまして、前回対策協議会との違い、変更点、修正点等につきまして説明をさせていただいたところでございます。その後、8月18日、先月、8月18日でございますけども、再度、地元説明会をさせていただきました。そのときに追加になった文言が、すみません、ページをおめくりいただいた第4条の第2項、下線を、アンダーラインを引かせていただいたところでございます。第2項「村内における工事車両の通行時間は、資機材の運搬は午前7時30分から午後7時まで、発生土の運搬は午前8時から午後6時までを基本とする。」ということでございます。今まではここまででしたけれども、「ただし、渡場交差点付近における発生土の運搬は午前8時30分から午後5時までを基本とする。」ということで、一文ただし書をつけ加えさせていただいたところでございます。これにつきましては、地元説明会等を開催する中で、どうしても子どもさんの通学ですとか、周辺の通行量、交通量等に配慮するというので、時間を午前8時からとなっておったものを午前8時30分からということで、渡場交差点の付近についてはこういうことをお願いをしたいということで、地元説明会のほうの要望を加えて、また村とJRさんで協議をさせていただく中で、こういうことで確認書案として文言化をしていきたいということで、今回、新たにつけ加えさせていただくということでございます。これにつきましては、先ほど言いました8月18日の地元説明会でもお話させていただいて、こういう方向で行きたいんですがということでお話させていただきました。その場では特段異論はなかったということでございますので、その部分、報告をさせていただきまして、今回の協議ということをお願いしたいというふうに思っておりますので、よろしく願いをいたします。

会長 誠にあっさりした説明ですけど、何回も重ねてきて、このものの一文をまず入れると、ただし書を加えるというところで示させていただいて、これを現在のところの確認書案として提示をさせていただきます。

このことにつきまして皆様、何かございましたらお出しをいただければと思います。

—さん方は、やっぱり、取りあえずこれは—取りあえずっていうんじゃないな、中川村内における工事車両の通行に関する確認書の基でありますので、実は、これからこのことが実際の運搬を行う中で問題が起きたり、やっぱり要望としてこういうふうにしていくというのが当然出てくるかと思っておりますけども、このことを想定としていただいても、これをまず最初の守るべき基本と、紳士協定の中でありまして、そういうふうにしていくんですが、いかがでしょうか。—いいですか。当然、ちょっとお持ち帰りいただいて、やっぱりちょっとこれ、これ入れるべきじゃないかとかいうことがありましたら、ちょっと村のほうの、これはまた、そしたらJR東海

さんとも交渉しながら進めることになりますので、ぜひ私どものほうに、JR東海さんに言わなくて、こっちのほうに言っていただいて、私どもとすれば、また改めてたき台の基に挙げていきたいと思っております。

では、これを基本に進めさせていただくということによろしくございますか。

委員 前回のときもJRさんのほうでCO₂の車両の法律的なものはないっていうふうな形があったと思うんですが、やはり村内で少し、小和田とか北島とか、幾らか検討しているところがあるので、そういった場合、ダンプが足りなくなってきた古いダンプを使うという可能性もあるので、1項目、強制力はないとしても、排ガスの対策を考えていただきたいと思います。

JR東海 確認書の中では、第5条の第2項でございますけれども「排出基準の適合車を採用し」、採用するという一文がございます、基準に適合していない車っていうのは走れないものですから、走らせないのは当然です。御要望いただいているのは、その中なるべく新しい基準のものを走らせていただきたいということは受けております。私どもとしても、なるべくそういうダンプを調達できるようには努めていきたいと思っております。ただし、やっぱり地元のダンプの台数をいっぱい集める中で、地元業者がお持ちのダンプのやりくりの中で、必ずしも全部じゃない可能性はちょっと残るんですけれども、できるだけそういうダンプに努めていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

会長 原則でありますけど、JR東海さんのおっしゃりたいことは重々わかる、その御回答でいいんですけど、私どもとすると、心配するところは、なるべく新しいとは言いません、ちゃんと調整が済んだ、そういった車両を採用する努力をぜひしていただきたい。もし何かあったときには、それは測らないと分かりませんが、したときには、それじゃあ、例えば基準値を急に超えてしまったというお話であれば、その時点で、ちょっとまた協議をして、一旦休んでどうするかっていうことも当然起こり得ることですので、これから先ですけど、そういう努力をもってJR東海からはお願いしたいということでもあります。

委員 かしこまりました。今通っているダンプの中で、ちょっとこのダンプは怪しいなっていうのがあれば、そういうのをいただきまして、確認をして対応してまいりたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

会長 よろしいでしょうか。

それじゃあ1点、事務局から報告をさせていただきます。

事務局　本日、欠席されるということで事前に私の意見を述べたいという委員の方からちょっと書面にて質問っていうか、意見書をいただいておりますので、若干お願いをします。

確認書案についてでございますけれども、覚書をプラスという意見もあるわけではあります。確認書の中に細則などをつけて確認書をJRと交わしたほうがいいということで御意見をいただいております。

これにつきましては、第12条ということで「この確認書に定めのない事項又は疑義を生じた場合は、甲乙協議して処理するものとする。」という1項をもう入れさせていただいておりますので、もし仮に、細則などということではなくて、もし確認書で不足するものがありましたら、この第12条を使いながら協議をしてみたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

会長　先ほど委員さんから、今日欠席されている委員さんから文書で、どうしても出られないのでつないでほしいという御発言がありましたので、今申し上げました。この件につきましては、今の箇所はJR東海さんとも確認をしておりますので、御安心ください。何かありましたら、当然その段階で協議をして取り決めをしていくということでございますので、よろしくお願います。

ありがとうございました。

それでは、委員さんの中から全体を通してどうしてもこれを言いたいということがございましたら出していただいて、なければ以上をもって終了してまいりたいと思っております。

委員　これは、工事用車両の通行に関する確認書ということで、掘削土の土質っていいですか、品質ですか、それに対する項目はここにはうたわれておりませんので、先ほどもホウ素という話が出ましたが、自然界に存在する有害物質ですか、これに対する処理の仕方ですね、そこら辺もどこかでうたっておいたほうが、双方で確認しておいたほうがいいんじゃないかというふうに思いますので、別の機会に、またそういうのを検討する、あるいは確認書を取り交わすような、そんな方向で検討をしていただければと思います。

会長　ありがとうございます。

委員さん方には申し上げておきますけど、先ほど、私、活用で2か所というふうに申し上げました。いずれも考えておるところは農地であります。したがって、ここでの利用は、当然、使えるものの中に重金属ですとか、そういったものが含まれておるところは相ならないところありますので、そこんところはしっかり協定なり、確

認をしまいたいということでもあります。

ありがとうございました。

では、次回もごさいますけれども、できるだけ早い時期に開催をしまいたいということを思っております。飯田建設事務所さん、帰られましたけど、本来であれば、国も落ち着かない（渇水期にならない）と工事着手は認めませんが、いいよということみたいですので、早く復旧をして、台風とか大水が出ないことを祈って、河川内道路を使って順調に出ることが飯田市もいいし、喬木もいいし、みんながいいということでもありますので、そんなことを願うばかりです。

以上をもって終わりにしたいと思いますが、事務局、お願い。

事務局 ありがとうございました。

長時間になりましたけれども、これで会議のほうは閉じてしまいたいと思いますが、最後に1つお知らせがございます。

村では、10月1日付で機構改革を行います。それに伴いまして当協議会の事務局が現在の総務課から建設環境課に変更となります。事務局が替わりましても委員の皆様には引き続きよろしくお願いを申し上げます。

それでは、閉会を副会長、お願いいたします。

6 閉会

副会長 今晩は長時間にわたり重要な事項につきまして御協議をいただきまして、大変御苦労さまでした。

以上で第22回の中川村リニア対策協議会を閉会といたします。

お疲れさまでした。大変御苦労さまでした。

以上