

## 第 25 回中川村リニア中央新幹線対策協議会 会議録



期 日 令和3年6月10日(木) 午後7時00分～8時40分

場 所 中川村役場基幹センター集会室

### 出席者

- ・対策協議会委員 16人(欠席者3人)
- ・J R 東 海 6人
- ・長 野 県 6人
- ・高 森 町 2人
- ・村 関 係 者 5人
- ・マ ス コ ミ 4社

---

### 1 開会

事務局 皆さん、こんばんは。(一同「こんばんは」)

若干早いですけれども、今日出席のほうをいただく方々は全員おそろいになりましたので、ただいまから第25回中川村リニア中央新幹線対策協議会を始めさせていただきます。

## 2 挨拶

事務局 それでは、会長、御挨拶をお願いいたします。

会長 改めて、こんばんは。(一同「こんばんは。」)

また、お仕事の後ということで、早い時間ですので女性の皆さんは大変かと思えますけれども、お集まりいただきありがとうございます。

大変暑くありますので、どうぞ上着を脱いでお願いをしたいというふうに思います。

ちょっと挨拶が長くなりますけど、経過も含めて確認をするためにちょっと長くなりますが、御挨拶をさせていただきます。

前回、第24回の中川村リニア対策協議会でございますが、3月16日に開催をしております。それから約3か月が経過をしての会議ということになったわけであります。

改めて、前回の協議会で確認ができたこと報告のあったことをまず申し上げて、新しい委員の皆さんもいらっしゃいますので、そこから協議につなげていただくと、こういうことをお願いをしたいと思えます。

まず、前回は報告と確認がございました。主なものを2点申し上げます。

主要地方道松川インター大鹿線、半の沢の道路改築工事に伴います道路施設の維持管理等に関する確認書(案)これについての概略の説明を長野県飯田建設事務所から説明をしていただいたわけであります。

協議会の委員の皆さんの中からは異論が出ませんで、これを基にして3月19日付で飯田建設事務所長 細川容宏さんと私の間で締結をさせていただきました。このものをもって、正式に工事、それから工事ができた後の管理、これが進んでいくということでございます。

2点目、喬木村の工業団地の基盤土の運搬、そして飯田市のリニア長野県駅に伴います移転住宅造成地基盤土の小渋河川内道路を使用するの運搬計画について報告と説明がありました。

これにつきましてであります、喬木村につきましては計画どおり3月までに運搬が完了をいたしました。

飯田市につきましては6月までの運搬の計画で現在進行をしております。

一応、関係する地区の皆様には、喬木村のほうからお話とお礼があったようでございます。

以上が前回の報告と確認の主なものです。

それと、今度は、いよいよ前回の協議会での議題でございます。これも大きく言って2点であります。

1つは、小和田地区の農地をリニアの南アルプストンネルから発生をします発生土で埋めてかさ上げをし、将来を見据えた農地の保全、スマート農業ができる農産生産

基盤に変えると、こういうことを公表しておくことについての報告をしたところでございます。

これについて、天竜川上流流域治水協議会というものがあります。関係者でつくっておるわけでありましてけれども、この天竜川上流流域治水協議会と地元の小和田地区の農地を持っていらっしゃる地権者の皆さんもこの計画について協議し、大筋合意をしたということを報告申し上げました。それが1点です。

もう一つ、流域治水プロジェクト、これは農地をリニアの発生土で地盤のかさ上げをして、そして10年ごとに冠水をするという、こういう状況のところから何とか冠水しないような農地に変えようということが流域治水プロジェクトでございますけれども、これの実施に向けて関係します天竜川上流河川事務所そして長野県及び中川村の3者で事業実施に係る申合せを締結したということで、このことについても報告を申し上げます。

かさ上げをして新しく農地を造成し直すということは、これは土地改良事業になるわけでございますが、この土地改良事業については中川村が主体に進めるということを確認いたしましたところであります。

それで、農地基盤のかさ上げについては、国道面に合わせるようにして、まず測量をしっかりとやって、その結果どういうふうになるか、これをシミュレーションしながら全体の中で確認して、最終的に埋める高さ、これを決めていこうと、こういうところを確認したことを報告申し上げます。

それから、もう一つ大きいことでございますが、県道北林飯島線の改良拡幅工事について長野県から説明があったところであります。

このことに関しては2点であります。

県道北林飯島線の改良拡幅工事についてであります。村の長年の要望でございます。三共・北林地籍の改良、これをずっと言ってきたところであります。令和3年・4年度で測量、そして用地買収、移転補償、工事を4年度までに完了するというところで合意をしておるところであります。

2車線道路にして歩道をつけていくわけでございますが、2車線幅の区間の改良になるわけですが、あそこの会長建設工業さんのプラントから竜東線への接続までの全ての区間の改良にはちょっとならないということになりますので、あと、私どもとするとどうしても歩道は連続したものが欲しいということで、これはまた別の要望として上げていかざるを得ないと、こういうことも併せて報告をしたところでございます。

もう一点、この道路改良工事であります。これは、小和田地区及び上伊那方面への発生土運搬については国道そして県道を経由して行くと、こういう基本的な合意がございます。これは、昨年12月21日付でJR東海さんと村で取り交わしをしました工事用車両の運行に関する確認書、これに基づいておるわけでありまして。それで、この合意したものにに基づいていくということは、改良された県道、これを経由して発生土

を運ぶということになるわけですので、改良された県道、つまり新しくなる県道北林飯島線、これを経由して小和田に運び、場合によっては上伊那方面にこれを運搬すると、こういうことが一番合理的であるということです。

この2点について提案をし、委員の皆さんからは御理解をいただいたところでございます。原則理解をいただいたと、こういう経過でございます。

今回はこの大きな2つを協議会で提案し、皆様に基本的な合意をいただけてきたということでございます。

さて、前回の協議会から今日まで、そしてまた今日の議題についてでありますけれども、本日は、松川インター大鹿線の改良工事の進捗状況、そして、大鹿村で現在トンネル掘削が行われておりますけれども、この工事期間の進捗状況、それから渡場の交差点で計測中の大気中の監視すべき物質等の状況の報告を、JR 東海さん、そして長野県さんのほうから報告をいただきます。

さて、いよいよ協議事項でございますが、2点お願いしたいわけでありまして。

この次第にありますとおりですので見ていただければ分かりますが、まず1点目は、半の沢道路、県道松川インター大鹿線の半の沢に橋が架かっておるわけですが、これについては先ほど冒頭で申し上げたとおり中川村と県の間で基本的な道路築造それから管理についての確認を結んでございますので、それに基づいていよいよ築造にかかると、このスケジュールと、それと埋めるに当たって、前にも説明し今日も説明がありますけれども、一番下の基盤にソイルセメントというそういうセメントを混ぜた固い盤を造っていくわけですけど、それについては、発生するズリ、岩くずですね、ズリと合わせて混ぜてこの基盤を造るんですが、その試験をやると、そのためにあらかじめ半の沢のほうにダンプで発生土、ズリを運んで幾つかのサンプル試験を行うと、こういうことについての説明がございます。これが1点。

それから2点目。県道松川インター大鹿線を経由して飯田市の住宅移転地の造成と、それから今日も来ていただいておりますけれども、高森町の工業団地内のガイドウェイ制作工場の基盤土としての運搬について説明をお聞きする。

これが本日の中心的な協議の内容でございます。

ちょっと長々しゃべったわけでありましてけれども、今までの進捗状況と今日の概要のつながりをおぼろげながらにでもつかんでおいていただくと次の議論がスムーズにいくかなあと、こういうことで思いましたので、あらかじめ説明をさせていただきます。

どうかよろしく願いいたします。

事務局

それでは、すみません、資料の確認をさせていただきます。

「資料1」というA4縦長の資料がございます。

それから、「資料2」につきましては飯田建設事務所さんのA3の横長のもの。

それから、「資料3」につきましては半の沢道路改築に関する工事説明について。

それから、「資料4」といたしまして高森町さんの資料でございます。

また、別刷りになりますけれども、A3の大きなもので「渡場交差点における環境測定結果」、それから「工事カレンダー」がございますので、資料の確認をお願いいたします。

また、すみませんが、携帯電話はマナーモードに設定をお願いいたします。

### 3 委員委嘱

事務局 それでは、次第のほうの3になりますが、今回、委員の委嘱を行いますので、よろしくをお願いいたします。

新たに委員となるかの方々に委嘱状を交付させていただきます。

会議次第の2ページ目に委員名簿が、また3ページ目に当協議会の設置要綱がございますので御覧ください。

当協議会は、中川村におけるリニア中央新幹線整備事業に係る課題について協議し、国及び長野県等の関係機関と連携を図りながら事業主体である東海旅客鉄道株式会社等に対して適切な対応を求めるために設置するものでありまして、任務としましては環境保全、住民生活、産業経済活動に関すること等を協議しております。

メンバーは、関係する自治組織を代表する方、村議会の議員、識見を有する方、その他ということになりまして、今回の協議会のほうで新たに地区総代さん、またPTAの関係の皆様が替わっておりますので、ここで委嘱いたします。

今回は、すみませんが代表しまして代表委員に委嘱状を交付いたしますので、よろしくをお願いいたします。

〔会長・代表委員 前方へ移動〕

〔委嘱状交付〕

〔会長・代表委員 自席へ移動・着席〕

事務局 以降、すみませんが、報告事項等々につきましては会長の司会進行でお願いいたします。

### 4 報告事項

#### (1) JR 東海

- ・渡場交差点付近における環境測定について
- ・大鹿村内リニア工事進捗状況について
- ・工事用車両台数について

会長 それでは、次第が用意されてございますので、先ほど私のほうで今日の報告、それから協議事項の主なものを申し上げました。

報告事項を次第に沿って進めさせていただきます。

まず、JR 東海さんのほうから報告をお願いいたします。

JR 東海 皆様、こんばんは。(一同「こんばんは」)

まずはお礼でございます。中央新幹線の建設事業につきまして、今日お集まりの中川村の皆様、そして飯田、下伊那、上伊那の皆様、長野県にお住いの皆様、あらゆる方のおかげをもちまして着実に順調に進捗しているという状況でございます。

特に大鹿村の工事につきましては、後ほど詳しく説明しますが、4つの建設現場、切羽（キリハ）と呼んでおりますけれども、そちらから現在も静岡県方面に向かってトンネルの掘削をしております、今日も実際にトンネルの発生土が出てきているという状況でございます。

大鹿村につきましては、長野県内でも早い段階で工事に着手しているということで、大鹿村の皆様、そして今日お集まりの中川村の皆様には県内でも工事の影響が早く出てくるということで、十分早い時期からいろんな御心配をおかけしながら今日までいろんな協議をさせてきていただいているところでございます。重ねて御礼申し上げるとともに、これからもしっかりと皆様の信頼に応えるように事業を進めてまいりたいというふうに思っておりますので、何とぞ御協力をお願いしたいというふうに思っております。

まずは、今日の説明事項につきましては先ほど会長からお話ございましたので、そのとおりでございますが、特に半の沢の道理改築の工事計画につきまして長野県からの説明の後に詳しい工事計画を御説明させていただきたいと思っております。

半の沢の道路改築につきましては、会長をはじめとする中川村の皆様、この協議会の皆様、そして地域内外の皆様、いろんな方と重ねて協議をしまして、何とか工事計画を立てるという段階まで来たところでございます。その内容につきまして後ほど御説明しますので、ぜひ御心配の点については御意見をいただければというふうに思っております。

また、今回は県さんの後に御説明するわけでございますが、飯田建設事務所の皆様にもここまで多くの御指導をいただきながらこの段階に来たということでございます。こちらにつきましても改めて感謝申し上げたいというふうに思っております。

私どもの中央新幹線事業は、重ねて申し上げますが、まずは安全を第一に進めてまいりたいと思っております。これは、工事の安全はもちろんでございますが、地域の皆様の安全を最重視して進めるということでございます。

加えて、環境を保全するという、自然環境はもちろんでございますが、皆様の住環境、生活環境を限りなく保全していくということで工事を進めてまいりたいと考えています。

そして、何より大事なのが地域の皆様としっかりと連携して信頼関係をつくりながら

工事を進めていくということでございます。安全で安心して工事ができるように説明を尽くすのは当然でございますが、約束したことはしっかり守って、信頼関係をしっかり構築して、皆様に信頼される形で工事を進めていくことが何より重要だというふうに思っております。本日もそういった説明ができるように努めてまいりたいというふうに思っておりますので、何とぞ、どうぞよろしくお願いいたします。

初めの挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

JR 東海     それでは、本日の JR からの説明事項、報告事項のほうを説明させていただきます。

資料ですが、先ほど事務局からもありましたが、「資料—1」と書いた A 4 の縦長のペーパーをホチキスとじてあるものと、あと右上に本日の日付と「第 25 回対策協議会資料」と書いてある A 3 の渡場交差点の環境測定の結果でございます。あわせて、「工事カレンダー」ということで、少しカラフルな A 3 横書きの資料でございます。こちら 3 枚で説明をさせていただきます。

それでは、座って説明をさせていただきます。(着席)

スクリーンにも A 4 の縦長のものと同じものを出しておりますので、見やすいほうを見ていただければというふうに思います。

それでは、まず環境測定ということで、渡場交差点で実施をしております大気質、あと騒音、振動の 3 月から 5 月までのデータを御説明させていただきます。

測定の開始は 2018 年の 11 月からということで、約 2 年半ほど測定のほうをさせていただきます。

前のスクリーン、あと手元の資料だと少し見にくいかと思っておりますので、A 3 の「渡場交差点における環境測定結果(3～5月)」というのを見ていただければと思います。

二酸化窒素、浮遊粒子状物質、あと裏面に騒音と振動ということで記載をしております。

3 月から 5 月ですけれども、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに特出して大きな値というものは確認がされませんでした。環境基準という線を入れておりますが、いずれもそれを大幅に下回るという結果でございました。

裏面を見ていただきますと、騒音と振動ということで、騒音の等価騒音レベルと振動の振動レベルということで、こちらもそれぞれ青いのが昼間 6 時から 22 時、赤いのが夜間ということで 22 時から翌 6 時までということのデータを載せております。それぞれ環境基準、昼間、夜間とございますが、それを上回るといったことはございませんでした。ほぼほぼ各日とも同様の推移をしていると、振動についても同様のデータということでございました。

それでは、資料の右側に 8 ページ 7 ページと書いてあるページでございます。

大鹿村内のリニアの工事の進捗状況ということで御説明をさせていただきます。

右下に8ページと書いてあるところでございますが、こちらは大鹿村の概要図を載せております。

現在、右のほうから除山非常口、釜沢非常口、小渋川非常口、青木川非常口という4か所の非常口から斜坑の掘削及び先進坑というトンネルの掘削作業を進めているという状況でございます。

それぞれ点線で書いてあるところの上に実線が書いてありますが、それがおおむねの現在までの進捗ということで見ていただければと思います。

右側に9ページ10ページと書いてあるところの資料でございます。

小渋川非常口方面の状況ということで、小渋川非常口方面でございますが、こちらは南アルプストンネル長野工区ということで、南アルプストンネルの一番長野側の掘削を進めているというところでございます。

小渋川非常口につきましては、先進坑、小渋川斜坑から釜沢斜坑の間の延長としては約1,600メートルほどございますが、そのうちの約5割の掘削が完了しているという状況でございます。

先進坑を掘削した発生土のうち自然由来重金属等の溶出試験の基準値を下回った発生土については、飯田市様の事業で活用をいただいているという状況でございます。

写真は、先月末の段階でございますが、それぞれの先進坑の坑内の状況とか施工状況を載せております。

右下に10ページと書いてあるところでございますが、こちらは先ほどの小渋川非常口というヤードの上からドローンで撮影した写真になります。

こちらは現在仮置場Eというふうに呼んでおりますが、小渋川変電所を予定している箇所に仮置場を設けております。こちらの仮置場にトンネルを掘削した発生土の仮置きをしているのが左側の白っぽいところでございます。

右側の緑っぽいところは、こちらは要対策土の仮置場ということで、現在こちらに基準値を超えた要対策土については仮置きをしているという状況でございます。

基準値を上回った発生土でございますが、3月の協議会で説明した以降につきましては1日分のみ発生しているという状況でございます。

右側に11ページ12ページと書いてあるところは、今度は同じく南アルプストンネルの長野工区の除山・釜沢非常口方面の状況というものでございます。

除山非常口につきましては、斜坑延長が約1,870メートルございますが、そのうちの約7割の掘削が完了しているという状況でございます。

釜沢非常口につきましては、斜坑延長が約350メートルございますが、そちらは約7割の掘削が完了しているということです。

写真につきましては、左側に除山非常口の施工状況、右側につきましては釜沢非常口の施工状況ということで写真をおつけしております。

右下 12 ページでございますが、こちらは同じく除山・釜沢非常口方面で用意をしている発生土の仮置場ということで2か所の写真をおつけしているという状況でございます。

右側は、発生土の仮置場のBと呼んでおりますが、こちらは今仮置き造成工事を進めているという状況でございます。

左側の写真になりますが、こちらは発生土仮置場Aと呼んでおりますが、こちらについては現在行政手続を進めておまして、それが完了次第、この赤点線で囲ってある拡幅をするということで今進めている状況でございます。

大鹿村内から進めているトンネル掘削のうち、もう一か所でございますが、青木川非常口と呼んでおります。こちらは伊那山地トンネルというトンネルの大鹿側のトンネルということで、こちらの青木川の非常口でございますが、斜坑延長は約 600 メートルでございますが、そのうちの約 8 割の掘削が完了しているという状況でございます。

写真をおつけしております。左側が青木川斜坑の施工状況ということで、右側が発生土置場の青木川と呼んでおりますが、こちらは大鹿村内の南側に設けておりますが、深ヶ沢地積の発生土置場、青木川というところで造成及び水路の設置を進めているという状況でございます。

続きまして右側の 15 ページ 16 ページというところでございます。

工事用車両の通行台数ということで御説明をさせていただきます。

少し表が見にくくなっておりますが、上側に 3 月～5 月の工事用車両の実績、下側に 7 月～9 月の車両運行の予定ということで記載をしております。

実績のほうでございますが、こちらは月別日平均の値の往復の台数を記載しております。

月別日平均と呼んでおりますのは、月の延べ総台数を一月当たりの工事稼働日数で割り戻した数値ということでございます。

JR の工事に伴う車両、リニアの関係の工事用車両ということで、主に資器材の運搬ということで 25 台弱の工事用車両が往復で動いているという状況でございます。

右側には、3 月までは飯田市、喬木村さんへの運搬に伴う車両ということと、4 月 5 月は飯田市さんの運搬の車両ということで、御参考までに記載をしております。

下側、7 月～9 月の予定ということで、こちらは、先ほど冒頭会長からもありましたが、後ほどの協議事項でございます半の沢の道路改築であるとか高森町さんの運搬というものの数字を先にちょっと記載しておりますが、こちらの詳細は後ほどでございますが、計画として聞いていただければと思います。

7 月～9 月の予定ということで、資器材の運搬については月別日平均で 40 台程度という予定をしております。

半の沢の道路改築ということで、左側が 10 台、右側が 200 台というふうに書いておりますが、左側の 10 台とっているのは資器材の車両がメインで来るルートとなりま

す。渡場の交差点から半の沢の道路改築の工事箇所まで。右側に 200、各月 4 回程度と書いてございますが、こちらは 1 か月の間に 4 回程度、200 台、発生土を運搬したいという計画をしているということでございます。詳細については後ほど御説明をさせていただきます。

下側は、高森町さんから今後御説明がありますので、そちらの際のお話ということになります。

最後に、最後のページにございますが、先ほど申し上げました A 3 の工事カレンダーとお問合せ先ということで我々 JR の大鹿分室の電話番号を記載しております。

また、あとそれぞれの施工会社の連絡先というのも記載をしております。

御意見等ございましたら、いつでも御連絡いただければというふうに思っております。

JR からの説明は以上になります。

会長 ありがとうございます。

3 点について JR 東海さんからお話がありました。

これにつきまして、一方的な報告ではいけませんので、その都度、よく分からないことでも構いません、ぜひ委員さんのお聞きになりたいことを自由にお出しいただければと思います。

何かありますか。

委員 要望でもいいです？

会長 そうですね。

委員さん、どうぞ。

委員 環境測定結果の項目があったんですけれども、これを見ると一番心配なのはやはり騒音だなあと思うわけです。

それで、これからダンプも大分増えてくると思うんですが、この騒音のものは 1 日の平均値を出しておるわけですね。

ちょっと要望なんです、ダンプが何台もつながってくると、やっぱりそのときの騒音レベルがどういう状況かっていうことを住民に知らせたほうが私はいいと思っておりますので、その都度都度、デジタルでそのときの騒音が出るような体制ができないかなあっていうことをちょっと要望したいんですが、どうでしょうか。

JR 東海 おっしゃっていた対応は、今、渡場の交差点のところに測定器を置いているんですけれども、そこにデジタルの掲示板をつけておりまして、そこに通る度に何デシベル

になるのかって出るようにしておりますので、御確認いただければと思います。よろしくをお願いします。（「写真がある」と呼ぶ者あり）

委員 あ、写真ですか。左？

JR 東海 ええ、4 ページの左側の写真なんですけれども、そこに掲示板があるのが分かりますかね。左の丸で囲ってあるところに掲示板がありまして、そこに騒音と振動の数字が交互に出るようになっておりますので、御確認いただければと思います。

会長 ついでに、今、委員さんが言われたんですけど、実際にこれは、JR 東海さん、これを見ていて、連なったときとか一斉に、何ていうんですか、止まっていて、止まってから動くのに、つながったときってがちで動いていきますんで、そういったときの騒音ってどうですか。

JR 東海 車両が通過するときの大体の数字は静かな車だと 70 デシベルぐらいですし、少し大きなうるさいものになると 80 デシベルだとか、あと、たまに物すごく、何ていうんですか、言ってはいけないのかもしれませんが、マフラーを改造したりとか、そんなような車だともっと高い数字が瞬間的に出ているようです。

私どもの取組としては、できる限り騒音のあまり出ない車をそろえていきたいんですけれども、それはダンプの新しさ、大体どの車両についても新車で登録したときの年度の基準値がございまして、それに適合するような車になっておりますので、なかなか全ての車両とは言えないんですけれども、できる限り新しいダンプを事業者というかダンプの請負をしていただく会社にはお願いしていきたいという取組でございませう。

どうしても一台一台が 70 デシベルを超えていきますので、台数が増えると平均の値もやっぱり上がってくるのは、それはそういう理屈でございまして、御理解いただければと思います。

会長 要するに、瞬間的には超えてしまうということですよ。

JR 東海 はい。瞬間的には、当然平均、この等価騒音っていうのは平均値なんですけれども、平均値で環境基準っていうのはできておりますので、それで比較していくのかなと思っております。

会長 そういうお話なので、基本的にはデジタルで表示をされるということのようであります。

実際、渡場地区付近にお住まいの皆様がどのように感じるかっていうことが一番大事ですので、これについては渡場地区の沿線の皆さんとそれぞれ JR 東海さんが一番気になる方々との個別のお話を今進めておるようでありますので、そういう中で要望については、先ほど JR 東海さんが言われましたが、約束事はちゃんとやるということのようでありますので、基本的に住民生活の安心と安全は第一に考えるということも表明していただいていますので、そのことをぜひ実際の点で実現をしていただくということを続けていただきたいと思います、私からもお願いをしておきたいと思えます。

それよろしいでしょうか。

委員 はい。

会長 じゃあ今の関連でも結構でございますので、工事のこと、それから、運行台数については後の協議の中で細かく出てくるかと思えますので、それ以外の点で何かございましたら……。

どうぞ。

委員 2つお願いしたいんですが、ダンプの関係ですけれども、ちょっとしばらく現場を離れていますんで、いろいろ何も知らないんですけれども、現在の排ガス規制の基準が何年度規制のクリアしたものが現場に入るように工事の条件で規制されておるのか、そこら辺を教えてほしいのが1つ。というのは、あまり古い規制がクリアできていないダンプが走っているんじゃないかなっていうことがちょっと気になるんで、ちょっと確認したいと思えます。それが1つと。

もう一つ、資料の10ページ、その「小渋川非常口方面の状況」に「3月協議会で説明した以降、基準値を上回った発生土は1日分のみで」ということで「要対策土の搬出計画については、改めてご説明します。」ということですが、今どこにストックされていて、いつ頃搬出するかっていうのが今話をできるようにしたらお願いします。

会長 それでは、2つの御質問でございます。  
お答えをお願いしたいと思います。

JR 東海 1つ目の今走っているダンプの排出ガス規制でございますけれども、排出ガスの規制というのは、そのダンプを製造している年ごとに定められています。これはダンプだけじゃなくて普通の自家用車も同じなんですけれども、それぞれ車検証に何年排ガス規制対応だとか何年の騒音規制対応っていうのは書いてあるんですけれども、最初に車検を登録した年の規制に適合しているかどうかっていうのを最初の車検のときに

確認をして、それで適合しているっていうことになります。

したがって、ダンプの製造年ってというのがそれぞれの今走っているダンプにはございますので、今、古いダンプから新しいダンプまでありますけれども、それぞれの製造した年の基準に適合したダンプでございます。

実態としては、一番新しい基準はダンプについては平成 28 年だったと思います。1 つの目安としては、首都圏とかそういうところでは、NO<sub>x</sub>・Pメートル法ってのがございまして、NO<sub>x</sub>・PM法の場合は新車登録のときの基準だけでなくて毎回毎回の車検のときにチェックをするんですけれども、そのときの基準値ってというのが平成 10 年か 11 年だったか、ちょっと記憶が定かではないんですけれども、平成 10 年ぐらいの規制値となっております、それに対して私どもの走っているダンプっていうのは大体平成 10 年以降のダンプ多いものですから、まあまあ、そんなに古いダンプっていうのは少ないのかと思っています。

ただし、必ずしも古いダンプは駄目よとも言えないところもございまして、中にはそういうダンプもちょっとございまして、ちょっと御了承いただければと思います。

もう一つの要対策土でございます。

スライドの 10 ページの写真、下の平面図、これは小渋川非常口の隣の将来の変電所の予定地になるところのヤードです。そこに今は要対策土を仮置きしております。

この写真の右側の緑色のところですが、これは上に遮水シートをかけております。要対策土を置いているエリアっていうのは、まず地面については遮水シートをした上にアスファルト舗装をして、土壌にまで染み込まないようにさせております。そういった中で、雨水に当たって、その雨水によって溶け出していくっていう可能性がありますので、雨水がかからないように上にシートを施してあります。

さらに、その排水についても一応チェックをして、基準値を上回らないことを確認して放流しているというところでございます。

今後どこに持っていかってというのは、現在まだちょっと検討中でございますので、また改めて御説明させていただければと思います。

会長            そういうことだそうです。

ダンプは、平成 10 年以降、以後のものなんですけど、なるべく新しいものをいう要望でございますので、台数を確保できるかっていうことも心配なんですけど、要望にはぜひ沿っていただいて、お願いをしたいなと思います。

まだ本格的に始まっているわけではありませんので、これが本格的に出てくるっていう話になりましたら、夏以降に話になってくると、ちょっと今から準備をお願いしたほうがいいのかと思います。

ほかによろしいですか。

委員さん、どうぞ。

委員 すみません。もし違っていたら申し訳ありませんけれども、実はちょっとある人から、小渋川の河川内の仮設道路、この間の豪雨っていいですか、それを受け少し傷んで、そこが通れなかったっていう経過があったっていうようなお話を聞いたんですが、事実でしょうか。

会長 ちょっとこれについては、先になります長野県さんのほうから現状の報告と今の御質問にちょっと先にお答えいただければありがたいと思いますので。

長野県 先ほどの御質問の関係ですけれども、豪雨で河川内道路の路肩がちょっと崩れるようなことになりまして、安全を確保する上でちょっと通行止めというふうにさせていただきました。

その後、崩れた部分の護岸復旧工事をいたしまして、さらに大水が出たときに河川内の道路に直接水が当たらないような捨てブロックっていう、そういった水制工を施しまして、おおむね1週間ぐらい、ちょっとすみません、復旧工事のほうにかかってしまって通行止めということになりましたけれども、今現在は復旧しております。

以上でございます。

会長 いいですか。

委員 まあ、後ほど話ができるところがあるんならちょっとさせてもらいますけれども。いずれにしても、そういう形の中では搬出のトラック台数っていうのがそのときに一旦は減ってしまうっていう経過になっていて、その部分が後ろにずれていくっていうことになっていくんだらうなあというふうに思っておるんです。

多分前にも何度かそういうことが、実際に豪雨っていいですか、大雨の中で何回かあったわけでありましてけれども、仮設道路っていうことではありますが、これからどんな災害があるかは分かりませんが、道路自体もう少しきちとしたものがないのかなと。そうすることによって着実に計画どおりに搬出されるっていうそんなことを考えておるんですが、数年で終わる道路じゃないと思っておるんで、かなり使われる道路だと思っておるんで、そこら辺だけはちょっと要望としてお願いできないかなあというふうに思っております。

会長 後で発生土運搬に関して、県で関連した台数分散といいですか、そのところでまた説明をいただくということで、長野県さんのお話で大体お分かりいただいたと思いますので、後で説明をお願いできればと思います。

関連したことは後ほどの協議の中で扱うとして、今の JR 東海さんの報告の件で何か御質問ある方はお願いをしたいところでありますが。

〔発言者なし〕

会長 関連して後でまとめてでも構いませんので、とりあえずここで JR 東海さんの報告を閉めさせていただきます。

## (2) 長野県

### ・(主) 松川インター大鹿線改良事業について

会長 続いて長野県さん、よろしく申し上げます。

主要地方道松川インター大鹿線の改良事業についての進捗状況の報告をお願いいたします。

長野県 改めまして、皆さん、こんばんは。(一同「こんばんは」)

また、日頃は長野県の建設行政の推進につきまして御理解、御協力を賜りまして、この場をお借りしまして御礼申し上げます。

それでは、私のほうから資料 2 番ということで松川インター大鹿線の改良工事の進捗状況について御説明申し上げます。

着座にて失礼いたします。(着席)

資料は資料 2 という A 3 のペーパーのほうを御覧いただきたいというふうに思います。

右側が大鹿方面になります。県道部分が茶色で書いてございます。

松川インター大鹿線の改良工事につきましては、大鹿の奥から東山トンネル、それから手前の西下トンネル、それから区間 5 ということで、これが既に供用済みということになっております。

現在、旗揚げで示しております区間 1 から区間 4、それから赤でちょっと長丸っぽく表示してございますが、これがのり面対策等の防災工事を実施している箇所ということで、現在の工事の状況でございます。

拡幅工事の内容につきましては、右下に標準横断図という図面をつけてございますけれども、そちらのほうを御覧ください。

区間 1 から区間 4 とも、各工区共通して軽量盛土工法という工法を採用しております。

この工法は、急峻な地形で道路の拡幅をするというような場合によく採用されている工法でございまして、現状の斜面の上に軽量の盛土材、今回の工事では発泡ウレタンというものを使っておりますけれども、これを盛り上げて道路を築造するという工

事の内容になります。大変荷重が軽減できる、それから大規模な道路の掘削を必要としないというような、そんなメリットのある工法でございます。

大変見た目はシンプルなんですけれども、発泡ウレタンを支える壁というものが大変重要になっておりまして、この図にありますように、地山にこういうアンカーを設けて、それから谷側にH鋼の支柱を建てて、それで壁を造って軽量盛土を盛ると、そんなような工事の内容になります。

今回の工事は、この工事が主たる工事というか、一番重たい工事というような内容になっています。

これができますと、その上に保護コンクリートを施工しまして、ガードレールを設置して、排水工、それから舗装工をやると、そんなような工事の流れになります。

これらの拡幅工事につきましては、工事が完了した箇所から順次供用を図ってまいります。

資料のほうに区間2の6月1日現在の状況写真ということで載せてございます。これが一番工事のほうが進捗している箇所になります。この区間2、それから隣接で行っております防災工事につきましては、おおむね今月いっぱい、6月いっぱいでの工事のほうで完了するという見込みでございます。

それで、残りの工区につきましても、本年の9月末、これを目標に今工事を進めていると、そういうような状況です。

前回、3月の対策協議会の中では、おおむね8月いっぱいぐらいまでに拡幅工事のほうを終わらせたいなあとというようなことで前任のほうから説明させていただきました。それなんですけど、先ほど標準横断図のほうで御説明申し上げましたが、H鋼の支柱を打つときに、ちょっとこの地山が大分もろくて、この建て込みに難儀をしたというような状況でございますとか、それから先般の豪雨等の影響で若干工程に遅れが生じているというような状況でございます。

なお、現道の拡幅工事が完了するまでは先ほど話に出ました河川内道路を御利用いただくというような交通体系となりますので、引き続き御理解のほどをお願い申し上げます。

それとまた、今後、異常気象であるとかダムの放流等が多くて河川内道路が通れないというようなことが長引くようなことがあれば工程に支障を来すということも懸念されますので、受発注間で定期的に工程調整、進捗の確認を行って対処してまいります。

また、工事の進捗状況等につきましては、こうした協議会の場に限らず、その都度、村さんであるとか関係する JR さんとかと情報共有を図ってまいりたいというふうに思いますので、よろしく申し上げます。

いずれにしましても無事故無災害で一日も早い供用というものを目指して工事を進めてまいりますので、地域の皆様には引き続き御理解、御協力のほどをよろしくお願い

い申し上げます。

資料2についての説明は以上でございます。

会長 松川インター大鹿線の改良事業の説明をいただきました。

順調にいつているところと、どうも、いろいろな理由、地盤の地山の問題等々で1か月程度完成が遅れるということなんですけど、そうしますと通行する車両はどういうふうになるかっていうことにどうも関心が行くわけなんですけど、そこら辺のことはどういうふうになりますか。

長野県 通行する車両っていうふうを考えて……

会長 つまり、完成してから通るのは、これはあれでしたっけ、空のものが帰るだけでしたっけ？

長野県 そうですね。

それで、この区間、供用になりますけれども、今の片側規制っていう規制を取られますが、全ての区間の改築の工事が終わらないと、今の河川内道路をセパレートでこういうふうに、こういう交通体制、これは継続されますので、そういったことで御理解いただければというふうに思います。

会長 ということだそうなのですが、そうしますと余計に河川内道路が重要になってくるわけで、これはまたちょっと、これから、今は異様に雨が降らなくていいんですけど、昨年のようなことになるとまた心配ということになりますので、これは、また後でどうしても触れざるを得ないところかと思しますので、またいろいろの今やっている対策も含めて、流れを変えておりますとか、いろいろちょっとそこら辺も含めて説明をいただければと思います。

長野県 ちょっと言葉が足りなくてすみません。

今の川が大分こっちの、何ていうんですか、右岸側の道路のほうに、昔は対岸のほうに流れていたのが大分こっちの道路のほうに来ていると、それで直接当たっていて、この間のダムの放流の出水でちょっと破傷が、低下して護岸がちょっと引っ張られたというふうな状況がございまして、あの後、瀬替えっていうんですか、重機が入りまして川の流れを向こうのほうへ、対岸のほうへ流すような対策をいたしまして、現在、崩れた箇所については対岸のほうに主に流れております。

それで、かつ護岸の復旧工事をいたしまして、その上流に水制工ということで、水を抑えるっていうんですか、流速を抑えている、そういったものを、根固めブロックっ

ていうんですが、これを天竜川上流河川事務所さんのほうでちょっとお借りして、こういった水制工っていうものも施しました。

そういった予防的対策も含めましてちょっと1週間ほどかかったっていうような状況がございまして、河川内道路の通常の安全対策については引き続き対応してまいる所存でございます。

会長 今、工事のことについてはよく分かった……。何か御質問、委員さん、どうぞ。

委員 先ほど災害のことで河川内道路がっていう話なんですけれども、ちょっとこのところ雨が続き、河川内道路を通らせていただいたんですけれども、何か所か右側が崩れているところが、何か所か新しく崩れているところが出てきていますし、水が去年よりちょっと出ていますので、十分安全確認をしていただいて、県道という形なので管理はしていただきたいと思っておりますので、それをよろしくお願ひしたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

会長 ほかにありますか。

〔発言者なし〕

会長 もしなければ、私のほうからぜひお願ひをしたいんですけど。

実は、一月遅れるっていうのは仕方がないとしても、それまでに、これから車両が本格的に通行する前に、ぜひ渡場の交差点付近の道路の振動が少なくなるように、路面をやっぱり直していただきたいというのをぜひお願ひしたいと思うわけでありまして。

あの中には村のほうでマンホールをいけさせていだいたりしていますので私どもも偉そうなことは申し上げられないんですけど、ぜひ管理している長野県さん、スムーズな通行ができるようにしていただければ、多少の振動もやはりそこでなくなるかと思っておりますので、これをぜひ9月までに、本格的に始まるまでにお願ひをしたいということでありまして。

もう、いざ本格的に稼働が始まってしまいますと、なかなかこれはできないと思っておりますので、長野県さん、そのところはぜひ御配慮をお願ひしたいということでございますが、いかがですか。

長野県 今、会長さんのお話でございますが、渡場交差点の対策につきましては、会長さんおっしゃったように路面の状況もございまして。

それから、以前の要望の中では、やっぱり交通の円滑化、信号機のタイプを変える

とか、あるいは、現状もそうなんですけれども大型ダンプの右左折が多いということで、やっぱり歩行者に対する安全対策も必要だっていうようなお話もあって、順次我々も、歩行者対策につきましては、昨年度、交差点付近のところにポストを入れさせたりですか、あと信号につきましても、県警のほうで対応するんですけれども、流れがよくなるようなサイクルに変えるっていう方向の工事を発注したということも聞いております。

あとは舗装っていうことになるかもしれませんが、ちょっと運搬開始までにどの程度できるかはあるんですけれども、ちょっと我々も、県としても、県だけでできるのかどうかっていうことも含めまして、ちょっと関係箇所と協議しながら、できるだけ御要望に応えるようにしていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

会長 我々だけでと、ちょっと含みがあるようございしますが、とにかく一番迷惑を被るってのはやはり渡場の交差点付近の方々ですから、ぜひそういうことがないように、JR東海さんにも協力をしていただいて、通行はほかのダンプだってあるじゃないかということはおっしゃられるんですけど、ぜひ、そこは地域に貢献する大企業でございまして、ぜひよろしく願いします。

どうぞ。

委員 すみません。長野県さんにちょっと聞きたいんですけれども、県警のほうで信号の標示を変える工事を発注したということで、いつ頃発注したか、それから工事がいつ頃で完成するかっていう、そこら辺を教えてください。

長野県 県警のほうに先日確認したところ、一応予算としては本年度の予算で発注していますので、発注して間もないってということかと思えます。

現場ですけれども、この渡場だけでなく、ある程度数をまとめて発注されているようで、ちょっと今はまだいつできるかとか、いつ着手とか、いつ完了ってというのは、まだちょっと時期としては、まだはっきりできないという答えをいただいているところでございます。

会長 そういうことですね。  
どうぞ。

委員 日にちはいつだったか、うる覚えでいけないんですが、4月のたしか20日前後だったと思うんですが、南向発電所のほうから松川に向かってきました。ですから、信号を2回待ったんです。というのは、1回の信号で、大鹿のほうから来たダンプが32台

で切れるんですよ。

前回のときにも期間によって交通量は違うんだから信号の長さも変えられないかっていうことをお願いしたときに、これは調査して県警のほうに依頼するからっていうことで答えをいただいていたので、できれば、その時間が3時半くらいだったんです。ですから、生活にはそんなに影響ないかもしれないけど、朝夕、急いでいる人も中にはいると思いますので、できるだけその対応も早めに考えていただけるように後押ししてもらえたらいいかなあとと思いますが、お願いしたいと思います。

会長 4月20日ですか？

委員 はい。

会長 大鹿方面から松川方面に行くダンプが……

委員 の量が多いんです。

会長 何台くらい？

委員 1回の信号でおよそ30台くらい、32台だったと思うんです。

会長 そうです？

委員 前日は大体21台くらいなんですね。1回の信号で通って、そのときにはスムーズに通れました。

会長 全ての車両ではなくて？  
全てっていうのは大型車両から小型から……

委員 乗用車も入ってということです。

会長 ああ、入って。

委員 幾らか入っていたかもしれません。

大型は止まっているのが出ていくのに時間がかかりますよね。多分そういう影響かかっていうふうには考えておったんですけれども。

会長 4月20日前後ということですので、何かそのときにあったかどうか、またJR東海さんのほうでも調べていただいて、確かにJR東海のダンプばかりではないことはもう何回も協議会の中で出ておりますので、それはそれとして承知をした上で、今のことを宿題とは申しませんが、私どものほうに実はこういうふうなことが考えられるということではちょっと連絡をいただければということなんです。

それから、そのことを受けて、今度は多分信号機を変えるときにもう一遍現地の状態を見た上で変えることになると思いますので、どこかのところで参考になるデータとして報告をさせていただく機会もあるかもしれません。どうかよろしくお願いします。

(「飯田市のダンプかな」と呼ぶ者あり) あ、そうだ。4月……。ああ、そうですね。飯田か……。 (「あとは、ほかのダンプ」と呼ぶ者あり) そうだ、喬木はもう動いていないので、飯田市か。ほかのところだな。それから、ほかに砂利組合とか、小渋のダムの堆砂を搬出したとか。そうですね。

委員 今の話もあるんですが、ちょっと私のほうにもクレームが入っておりまして、大草からくる車が、4月ばかりじゃなくても、ほかの日も曲がれないときがあるという話を聞いておりますので、4月20日以外にも、私は4月20日より前に聞いていますので。

会長 そういう前提で県のほうでは信号機を改良してくれるということのようでもありますので、よろしくお願いします。十分伝わっておるかと思っておりますので、お願いします。

それでは、いろいろあるかと思いますが、次に、ちょっと協議時間がなくなってしまうので、後でまた何かあれば全体の中でお出しいただくこととします。

### (3) 中川村

- ・リニア中央新幹線発生土運搬安全対策連絡協議会について

会長 それでは、中川村から報告をさせていただきます。

リニア中央新幹線発生土運搬安全対策連絡協議会についてでありますので、よろしくお願いします。

事務局 改めまして、こんばんは。

この件につきまして着座にて説明させていただきます。(着席)

資料はございませんので、口頭で御説明をさせていただきます。

現在、今までのところでございますけれども、発生土の運搬につきましては各市町村で個々に対応しているような状況でございます。

今後本格的な運搬が始まるに当たりまして、発生元であります大鹿村さん、また中川村、松川町っていうのは、現状通らざるを得ないっていうところがありますので、

3 町村間で運搬路の沿線の交通の安全の確保であったり円滑な運行を推進するための協議会を設置して情報交換や連絡、調整を今後密に行っていく予定になっておりますので、御了承いただければと思います。

以上、報告になります。

会長 口頭で報告をさせていただきました。

今ここにあるのは中川村の対策協議会でございます、対策連絡協議会、これは事務担当所のレベルでのスムーズな連携ができるための協議会であって、別組織をつくっているわけではございませんので、そういう意味でぜひ御理解をいただければと思っております。

## 5 協議事項

### (1) 半の沢道路改築に関する工事について

会長 それでは、いよいよであります。協議事項に移ってまいります。

まず最初に半の沢道路改築に関する工事について、長野県さん、そして JR 東海さんから説明をよろしく願いをいたします。

長野県 資料 3 の半の沢道路改築に関する工事説明ということで、御説明申し上げます。

本日の説明内容ですが、2 ページ、1 番の半の沢道路改築の計画概要から始まりまして、工事計画、それから最後の 5 番の今後の予定というような流れで説明したいと思っております。

計画概要につきましては、ちょうど 1 年ぐらい前になりますか、半の沢盛土計画の概要ということで細かくさせていただいております。

本日は主に工事計画の内容について説明させていただきますが、新しく委員さんになられたって方もいらっしゃると思いますので、私のほうから 1 番の計画概要を御説明申し上げまして、2 番 3 番 4 番は施工主体の JR さんから、それから最後の 5 番 今後の予定ということで県のほうから再度御説明申し上げます。そんなふうにやらせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、次のページ、3 ページになります。

半の沢の改築工事の計画概要ということで、ちょうど平面図といいますか、上から、上空から見た図面をつけてございます。

半の沢を渡河します今の現在の半の沢橋ですが、昭和 38 年の建設ということで大分老朽化のほうが進んでおります。

また幅員も狭い上、前後道路を含めて線形もよくないというようなことから、車のすれ違いが困難な状況でございます。

このことから、県では JR 東海さんが施工するリニア中央新幹線工事の発生土を活用

いたしまして狭隘区間の解消を図るとともに、生活道路の安全性の確保、それから円滑化の向上、こういったことを目的に事業を進めてまいります。

事業主体は長野県の飯田建設事務所、施工主体は JR 東海さんでございます。

平面図のほうにちょっと凡例が書いてございます。

図面の下側が小渋川ということで、向かって右側が上流、左側が下流ということで、左のほうへ向かって流れているということになります。

現在の県道部分ですが、紫で着色している部分になります。

それで、盛土の半には薄ピンク色で着色してあるところになりまして、この図で言いますと幅が約 300 メートル、それから半の沢の奥行ですけれども約 350 メートルということで、面積にしますと約 4.8 ヘクタール、盛土土量が約 53 万立方メートルと、そういったような計画となっております。

53 万立方メートルの盛土につきましては、今現在、半の沢の対岸に仮置きしてあります西下トンネル、東山トンネルの発生土があそこに約 20 万立方メートルございます。そのほか、今後 JR さんのほうで実施しております建設発生土、それを使用して盛土をつくっていくということでございます。

半の沢の下流側には、工事期間中、下流に土砂が流出しないように沈砂池というものを設けます。

また、盛土内に水をためない、それから浸透させないと、こういったことが盛土の安定に重要となりますので、現状の沢水については、盛土表面に開水路を設けて、それから法面部にも適切に水路を設置して流末のほうを処理いたします。

また、将来の土石流対策のためということで、半の沢に盛土した上流に堰堤を設置するというような計画になってございます。

次の 4 ページですが、これが断面図になります。

改良後の県道ですが、現在の道路とほぼ同じ高さとなります。

最大の盛土高さで約 40 メートルというような設計でございます。

盛土の安定化のために盛土の下部はセメントを混ぜた固い土ということで、先ほど会長さんのほうからソイルセメントというようにお話がございましたけれども、このオレンジで着色してある部分、これは固い土を盛ると。

それから、浸透した水が盛土に悪影響を及ぼさないようにということで、盛土面の基盤面であるとか中段ですとか、それに適切に排水管を設置して水を流すと。

また、地下水の高さが高くないようにということで、今 3 か所に集水井戸っていうふうに旗揚げをしてございますけれども、こういった井戸を設けて将来的に盛土が安定化するというような計画でございます。

5 ページのほうに写真を載せてございますが、上が現況の半の沢の橋でございます。小渋川方面を望んでいると、下が盛土をしたときの完成のイメージということで、小渋川のほうから盛土の方向を見ていると、こういった計画になってございます。

簡単でございますけれども、計画の概要については以上とさせていただきます。  
引き続き2番以降はJR東海さんのほうから御説明をお願いいたします。

JR東海　それでは、工事計画から工事用車両の運行までJR東海のほうから御説明をさせていただきます。

資料は引き続きでございます。

7ページ目に工事計画ということで大まかな盛土工事の全体の流れを左側に記載しております。

準備工事から始まりまして、盛土、あと排水工を順次設置をし、途中で迂回路ということで、赤点線で書いておりますが、工事中は迂回路に切り替えた上で半の沢橋の撤去を行うと、それらが終わった上で引き続き盛土・排水工を進めつつ堰堤の工事を行って、最後に道路工を行うというのが大まかな流れになっております。

それぞれ少し細かく御説明をさせていただきます。

右側8ページのところでございます。

まず準備工事ということで、括弧で囲ってありますが、先ほど長野県のほうからもありました沈砂池の整備ということで、まず最初に一番半の沢の最下流部に沈砂池を設けるという予定をしております。

沈砂池でございますが、工事中、降雨等で土砂が下流に一気に流出しないように排水を一時的にためて、そのためた部分で土砂などを沈下、堆積させて、水は外に流すということで、その沈砂池をまず最初に整備するという考えております。

引き続きまして、準備工事の一環としまして、現地で沈砂池の整備を行いながら引き続き行う工事としまして基盤の整正と試験盛土ということを考えております。

試験盛土でございますが、先ほどございましたように盛土の下側はセメントを混ぜた固い土ということで現在設計を行っております。その設計で想定した盛土の強度というものがございます。それが現地の材料で、トンネルの発生土でちゃんと出るということを確認するために、盛土工の工事開始前にセメントの混ぜ方を幾つか変更して数パターンの盛土を造成して強度等の確認を現地で行うということで、試験盛土を行うということにしております。

試験盛土でございますが、赤くハッチングをしておりますが、もともとモトクロス場のあった場所、そこに6か所ぐらい高さ1～2メートル程度の盛土を行って、盛土を行った上で必要な試験を行っていくということを考えております。

必要な強度というものが確認できた材料につきましては、本体盛土の一部として活用させていただきたいというふうに考えております。

また、試験盛土を行う際、左側に丸で囲ってありますが、資機材置場ということで一部河川の用地を使用させていただくということで現在協議をさせていただいております。

試験盛土と基盤の整正が終わった後に、本格的に盛土工ということで、改良盛土を作成して順次盛土を一層ずつ仕上げていくという工事に入っていきます。

なお、盛土をする前に、基盤の整正の際に排水等がしっかりできるように一番基盤の部分に整正をするという作業を事前に行います。

その上で、その上に改良盛土ということで、セメントを混ぜた土を順次盛土していくということで、右側の写真はほかの工事での施工をイメージとしておりますが、排水管であれば地下の排水管、表面も排水工といったものを設置していくという計画にしております。

ある程度盛土の高さが乗ってきましたら、次に 11 ページ目でございますが、迂回路工ということで、迂回路を設けるという作業に移っていきます。

迂回路につきましては、半の沢橋を撤去するということとなりますので、そちらの迂回路ということで、現在考えているのは小渋川側に迂回路を整備するという予定にしております。

右側の絵で赤の実践で書いてある部分が迂回路の予定をしている箇所になります。

また、この高さまでは盛土を行っていくため、地下の排水管というものをその前に盛土中に設置をしていくというふうに考えております。

下側のオレンジで塗っている部分がセメントを混ぜた固い土の盛土、その上が普通土の盛土という予定をしております。

少し分かりにくいので、先ほどと同じように断面的に見た絵になります。

これはちょうど半の沢に沿って断面を切っております。

右側に迂回路ということで、セメントを混ぜた固い土の盛土をした上に普通土の盛土をして、さらに迂回路を設けるための仮設の盛土をするということで、こちらに迂回路を設けると、小渋川側に迂回路を設けるということで、迂回路を設置した後に現在の道路である半の沢橋の撤去を行っていくという予定にしております。

迂回路につきましては、すれ違いができる幅を確保して整備するというのを今考えております。

迂回路に切替え後、半の沢橋の撤去工事を行っていくということで、橋梁の撤去は仮受けする架台を構築した上で段階的に行っていく予定としております。

なお、断面の絵の中にありますセメントを混ぜた固い土の盛土及び普通土の盛土というものは最終的な本設の盛土と同じものとなります。ですので、地下の排水管、今予定していますのは径 1.8 メートルでございますが、1.8 メートルの円の排水管を盛土の中に入れていくということを事前に行っておきます。

半の沢橋の撤去が終わりましたら半の沢の上流側のほうの盛土工事に引き続き入っていくということで、盛土・排水工を順次行っていくという予定をしております。

盛土に並行して、先ほどありましたが、半の沢の上流側に堰堤工ということで、将来の土石流対策のために整備を行うことを予定しております。

これら、盛土造成であるとか堰堤工が完了したら道路舗装を行っていくという予定にしております。

資料でございますが、次に工事中の安全管理ということで 15 ページ目でございます。

工事を実施していくに当たりましては、日常の点検、主に目視の点検でございますが、日常の点検に加えて順次盛土をしていきます盛土の状態を計測管理ということで、各種計測を行いながら安全を確認しながら工事を進めていきたいというふうに考えております。

日常点検であるとか計測管理等のデータについては、中川村様、長野県様、JR がしっかり確認、共有できるような連絡体制を構築したいというふうに考えております。

また、天竜川上流河川事務所さん、ダム統管さん等々も関係しますので、国土交通省さんとも連携を図っていきたいというふうに考えております。

16 ページでございますが、計測管理であるとか点検を行ったときに異常な場合、異常時でございますが、当然、異常時については、まず一旦作業を中止するというのを考えております。

どんな異常時を考えているかといいますと、計測管理を行っておりますので盛土等の地表の変位が 1 日 10 ミリメートルを越えて進行する場合であるとか、雨の降り出しから降り終わり降っている途中の連続雨量が 80 ミリメートルを超えるような大雨となった場合、また大きな地震が発生した場合など、作業を中止した上で道路、構造物、盛土の点検と原因の調査を行うということを考えております。

点検、原因を確認した上で対応が必要な場合は対策工を検討して実施をするということを考えております。

また、必要に応じて道路管理者さんと協議の上、通行の規制であるとか、そういったことを考えております。

安全を確認できた場合とか施設の機能を回復できた場合、規制を解除するとともに盛土工事の作業を再開していきたいというふうに考えております。

資料 18 ページでございます。

工事用車両の運行ということで、工事用車両の通行に関する確認書を中川村様、大鹿村様と結ばせていただいておりますが、確認書に基づき工事用車両を通告させていくということを考えております。

運行時間帯でございますが、発生土の運搬につきましては 8 時～18 時という予定にしております。資機材の運搬につきましては 7 時半～19 時ということです。

休工日でございますが、基本的には日曜日、あとその他の長期休暇ということで年末年始やゴールデンウィークといった日を休工日とさせていただくという予定にしております。

ただし、作業の都合上、時間帯が変わったりとか、休工日に作業や運搬を行う場合

がございます。その場合は、こういった協議会の場等々を通じて事前にお知らせをさせていただければというふうに考えております。

また、大鹿村及び中川村の地域のイベント等が開催される場合は、運行時間などについて今後事前に調整をさせていただきたいというふうに考えております。

なお写真でございますが、半の沢への発生土の運搬については、リニア工事関連車両ということで黄色のステッカーを明示した車両で運搬をさせていただきます。

資料 19 ページでございます。

発生土の運搬、引き続き工事用車両でございますが、盛土に活用する発生土は先ほどありましたが半の沢の対岸に仮置きしている県道トンネルの発生土と大鹿村でのリニア中央新幹線の工事に出た発生土を活用させていただきます。

半の沢の対岸に仮置きしている県道トンネルの発生土の運搬は小渋川の流れの水が少ないとき、渇水期と呼んでおりますが、渇水期に対岸から渡河して運搬をする計画としております。

工事用車両、発生土の運搬でございますが、工事の進捗やほかの発生土置場への運搬状況等を踏まえながら運搬計画を調整して、協議会の場を通じて随時予定の運行台数を御説明させていただければと思っております。

試験盛土と基盤整正等々のインター線の道路改良が完了するまでの当面の運搬ということで、先ほど冒頭でもお話をさせていただきましたが、月 4 回程度ではございますが、1 日当たり往復で 200 台ほどの発生土の運搬という予定をしております。

また、資機材の運搬につきましては 1 日 10 台程度という予定にしております。

資機材の運搬については、大鹿村、中川村、それぞれから運搬がございます。

また、インター線の道路改良が終わって以降の運搬計画等々につきましては、工事の進捗等を踏まえて、また事前にお示しをさせていただきたいと思っております。

JR からの説明は以上となります。

長野県 それでは、引き続きまして 5 番の今後の予定ということで県のほうから説明申し上げます。

21 ページの工程表のほうを御覧ください。

先ほども説明の中にありましたけれども、準備工というものにこれから入っていく、本格的な盛土工事は今年の 7 月頃からスタートしていくというような予定でございます。

説明の中にありました迂回路ということで、現道からの迂回路への切替えについては、令和 4 年の年末ぐらいですかね、そのぐらいに切替え工事を行うというような予定でございます。

盛土工事と並行して上流の堰堤工事も図のような帯で進めてまいりたいというふうに思います。

現時点での予定ですけれども、令和6年度の第3・四半期が終わるぐらいに今の半の沢の盛土の改良が完了すると、そんなところを目指して今後工事を進めてまいりたいというふうに思います。

それから、22ページの関係ですが、この工事をやるときにいろいろ行政手続が必要になります。河川法の関係であったり砂防法であったりとか、保安林解除の申請であったりというようなことで、地主さんの御協力をいただきながら今県のほうでその辺の手続も進めておりますので、御承知おきいただきたいというふうに思います。

以上、半の沢の道路改築に関する工事についての説明を申し上げました。よろしくお願ひします。

会長 ありがとうございます。

今4年間にわたる大きな工事になるというスケジュールをお示しいただいたところでもあります。

細かいところはあれかと思ひますけれども、この中の計画について御質問があればお出しをいただければと思ひますが……。または要望っていつてもあれですけれども、何かございますか。

〔発言者なし〕

会長 これは予定でありますので、このことについては長野県さんの行うことですので、ぜひ安全と、工事中は私どもも含めて関連部署と連絡を、何かあるときにはぜひ連絡を取っていただくような体制をぜひこれからつくっていただきたいと思ひております。全体の中で、これはよろしいですか。

〔発言者なし〕

(2) (主) 松川インター大鹿線を利用した発生土の運搬について

- ・ 喬木村、飯田市
- ・ 高森町

会長 それでは、次に松川インター大鹿線を利用した発生土の運搬について、長野県さん、それから関連して今日お見えになっておりますので高森町さん、続いて説明をお願ひできればと思ひます。

長野県 松川インター大鹿線を利用した発生土の運搬について、喬木村、飯田市ということでございますが、両市村に代わって説明をさせていただきます。

冒頭の御挨拶で会長からお話のあったとおり、喬木村の発生土運搬につきましては

3月、それから飯田市につきましては6月に完了予定ということでございまして、この間、飯田市はまだ運搬が続いておるわけでございますけれども、渡場地区の皆様をはじめ地域の皆様の御理解をいただきまして運搬が進められていることに対しましてお礼を申し上げるところでございます。大変ありがとうございます。

本日、高森町さん行う公共事業に活用する発生土の運搬についてまた御説明がありますけれども、よろしくお願ひしたいと思います。これは高森町さんから御説明をいただきます。

高森町 それでは、改めまして、こんばんは。(一同「こんばんは」)  
本日は貴重なお時間を頂戴しましてありがとうございます。  
それでは、冒頭、私のほうから触れさせていただきまして、詳細な説明は担当のほうからさせて……

会長 座って説明してください。

高森町 ありがとうございます。失礼いたします。(着席)  
今回お願いに上がりましたのは、私どもが進めております町内の産業用地、下市田産業用地と呼んでおりますけれども、この産業用地の造成に当たりまして今般の発生土を利用させていただきたいということで、その計画の御協議に伺ったところでございます。  
場所、それから計画の概要としましては、後ほど詳細は申し上げますけれども、町内の工業団地、下市田工業団地の北側に広がります一帯を造成させていただきまして産業用地として活用していきたいということでございます。  
既に一部分は造成を終えまして分譲も終わり、うち2社が操業を開始しているといった状況でございます。  
その後の造成についても引き続き進めてまいりたいということで、地方創生が叫ばれる中で、産業立地、何とか町のこれからの世代の発展のためにということで計画をしております事業でございますので、何分にも御協力、御理解をいただければと考えております。  
それでは、詳細な説明は資料に基づきまして担当のほうから申し上げますので、よろしくお願ひいたします。

高森町 改めまして、こんばんは。  
私のほうから御説明のほうをさせていただきます。  
資料につきましては、資料4ということでA4横長の資料のほうを御覧いただければと思います。

まず1ページをお開きいただきまして、これが全体位置図になります。

まず、高森町につきましては、平成28年3月に秩序ある発展と土地の有効活用を図るということを目的としまして土地利用計画を作成させていただきまして、土地利用のゾーニングのほうを行っております。

その中で、天竜川の河川敷にある下市田工業団地周辺につきまして、リニアの開発の効果による工場誘致や進出の機会可能性等を踏まえまして工業地ゾーンとして設定のほうをしております。

それに従いまして下市田工業団地北側の用地約15ヘクタールを下市田産業用地として分譲するべく準備のほうを進めさせていただいております。

先ほど長野県さんのほうからもありましたように、第1次開発としまして既に15ヘクタールのうち4ヘクタールにつきましては3企業への土地譲渡のほうが終了しております。権利者は操業のほうを開始しております。

残りの11ヘクタールにつきましては、昨年度から耕土のすき取り等、準備工事のほうを始めさせていただきまして、今年度から盛土の工事のほうを進めさせていただく計画でございます。

その盛土材としまして発生土のほうを活用させていただきたいということで、今回この運搬計画について本協議会にお願いに参りました。

資料のほうの説明のほうをさせていただきます。

1ページの全体地図でございますけれども、この航空写真の中ほどに天竜川が上から下に向かって流れておるわけでございますけれども、そちらの西側、皆様御存じかと思えますけど、松川町さんの南側、飯田市さんの北側に高森町が位置しております。

今回盛土をさせていただきたい下市田産業用地につきましては、天竜川沿いの飯田市の座光寺との境あたりに位置しております。

続きまして3ページ目を御覧いただければと思います。

こちらは計画エリアのほうを拡大したものでございます。

今回の造成工事として対象とさせていただきますのが真ん中にごございます東側用地約5.7ヘクタールの赤く囲んであるところと、西側用地約4.6ヘクタールでございます。

両用地の真ん中に飯田市まで農免道路がつながっております。企業立地後の車等の通行等も考慮しまして、このエリアを産業用地として設定しております。

こちらの造成地につきましては、天竜川に面しております。これまで田んぼや畑等で利用されていたため、産業用地としてどのような企業が立地したとしても支障がない地盤にしておく必要があります。そのため、大鹿村さんでのグラウンド整備ですとか飯田市さんの移転代替地の整備、喬木村さんの伊久間工業団地の整備等で利用実績のありました大鹿村から出る発生土が地盤の強化に適していると判断しまして、そ

の土を利用した造成工事を行いたいと考えてございます。

続いて3ページでございます。

こちらは産業用地の整備工程でございますけれども、町の計画としまして、昨年度耕土のすき取りを行いました東側用地約5.7ヘクタールの造成工事を7月以降に進める予定でございます。

こちらの盛土材の搬入をこの7月から令和4年3月末まで、造成工事につきましては令和4年の第1・四半期頃までを予定して進めたいと思っております。

続いて、東側用地の造成が終了した令和4年第1・四半期頃から産業用地の第1使用としてJR東海のほうでリニアガイドウェイヤードとして使用予定となっております。

その使用が終了した後については、当用地は当町のほうで企業誘致のほうを行いたいと思っております。

西側用地約4.6ヘクタールにつきましても今年の8～9月頃より耕土すき取り等の準備工事のほうを開始させていただきまして、すき取り後、東側用地と同様に盛土造成として発生土を利用させていただいて令和4年9月頃まで搬入及び造成工事を行う予定でございます。こちらの用地につきましてもガイドウェイヤード用地として利用する予定でございます。

続いて4ページを御覧いただきたいと思えます。

こちらは搬入のスケジュールでございますけれども、大鹿村さんから出た発生土の運搬のスケジュールという予定でございます。

運搬の時期につきましては、先ほど申しましたとおり東側と西側用地両方でこの7月から令和4年の9月頃までお願いしたいということでございます。

曜日につきましては、月曜から土曜日及び祝日でございます。日曜日、お盆、年末年始等の長期休暇につきましては運搬のほうを休止させていただきたいと思っております。

また、地元地域で行事等が開催される場合につきましては、運搬時間について調整をさせていただければと思っております。

こちらの運搬時期の条件につきましては、以前から行っておりました飯田市さんですとか喬木村さんと同様の同じ条件というふうに認識をしておりますので、よろしく願いいたします。

また、運搬の時間ですけれども、高森町から大鹿村さんまでの運搬時間帯として朝8時から18時、午後6時までということの予定でございます。中川村様の渡場交差点付近を通過する時間につきましては8時半から夕方5時までということで、こちら飯田市さん喬木村さんが運搬している時間と同条件でお願いしたいというものでございます。

運搬する土量でございますけれども、東側用地と西側用地、両方で約15万立方メー

トルを予定してございます。

運搬の台数につきましては、1日最大で片道150台、往復で300台だと思いますが、お願いできればと思っております。

松川インター大鹿線開通後から運搬を開始した場合ですと、当町が計画しております現場に運搬を終わらせようとするすると、運搬車両が集中してしまうこともありまして最大通行量が200台程度になってしまう予想もありますので、そちらのほうを平準化してできるだけ運搬台数を減らしたいということで、また沿線自治体だとか地元的生活環境への影響を低減する意味でも、この7月以降徐々に搬入を開始させていただければと思っております。

運搬ルートにつきましては、今後の予定としまして、飯田市さんとか喬木村さんと基本的には同様のルート化と思っておりますが、大鹿村から渡場交差点を通らせていただいた後、松川町を抜けて高森町へ行くというルートになってございます。

最後の5ページでございますけれども、お問合せ先ということで、こちらも飯田市さんとか喬木村さんと同様になりますけれども、運搬車両につきましては図にありますような表示をさせていただきたいと思っております。

安全運転等には十分注意をさせていただきますけれども、御迷惑等をおかけした場合やお気づきの点があれば番号を連絡いただければと思っております。

駆け足で説明のほうをさせていただきましたけれども、私からの説明は以上になります。

会長 高森町に工場団地造成の基盤土として使いたいと、非常に硬いずりであるということであるようでありましてけれども、とにかく今年の7月から運搬を開始したいということと、最大片道150台、先ほどのJR東海さんの説明では表の中で往復300台という記載がございましたが、そういう計画だということでもあります。

飯田市の運搬、これはどうなっていましたっけ？

長野県さん、お願いします。

長野県 飯田市の運搬ですが、日最大片道72台でございます。

会長 ということは、足してもたしか222台でしたっけ。それがここと渡場の地区の皆さんとの合意の中で確認した台数っていうことですか。

長野県 そうですね。

委員 250台ということで最初は協定をしておったんですけど、飯田市さんの数がちょっと少なくなって220台という形になるということで、150台が喬木村で、残りが飯田

市という形で、両方で 220 台という……

会長 長野県さん、あれですね。要するに喬木、飯田と同じ数……

長野県 喬木村さんと飯田市さんが重なった時期については、委員さんがおっしゃったように喬木村が 150 台、飯田市 72 台っていうのが最大でございます。足して 222 台、片道ということです。

会長 トータルではそういうことなんですけど、新たに高森町さんっていう話は、皆さん、私は前から聞いておりましたけど、改めて協議会の場では初めて出てくる箇所ということになるわけなんですけど、このことについて皆さんどういうふうにお考えになるかあります。

委員さん、何かありますか。

委員 6 月末で飯田市さんが終了した後、本格的に運搬が動き出すまでの間っていうのはどこかへ出ていく予定はなかったわけですね。そうすると、その間、運び出しがなくておいて後ろへずれ込む、後ろからのスタートという形になるのであれば、ここで 7 月から運んで 1 日 150 台ということだけど、月に 20 日ぐらいあれば相当の台数を担えたわけですよ。

連続で、今回もできれば、その空いた間は確実に高森町へ出ていった分だけが減る形になるので、そこら辺は逆にありがたいのかなあと思ったりもするんですけども。

会長 地元への説明があるようですので、ちょっと長野県さん、どういう予定なのか、改めてお願いします。

長野県 地元渡場地区の皆様への説明なんですけど、一応今週末、日曜日、6 月 13 日の日に渡場の皆様には説明会を行うところで、今日の高森町さんの説明も行う予定としております。

会長 そういうことのようにあります。ですので、対策協議会としては、やはり渡場の皆さんがおっしゃることが第一だと思っておりますので、条件をやっぱり、ぜひ渡場の沿線の皆さんの言うことがまずあって、何ていいますか、これが了解されるということとをぜひお考えいただきたいという、この協議会ではそれが総意であるということとでよろしいかと思いますが、皆さんいかがでしょうか。

〔「いいです」と呼ぶ者あり〕

会長      あと、ここで言うとまたいけません、実は、いろいろ北のほうに運ぶというお話で、今、松川町さんで運行ルートについていろいろ出ておりますが、これについての台数も、実際には県道改良が終われば、どこを通るかは別にして、とにかく渡場から出ていくことは間違いありませんので、この数と合わさった数が出ていくという、そういうことになりますので、ぜひそこら辺のところは渡場の皆さんも、また対策協議会の皆さんも了解をしておいていただかんといかんかなというふうに思います。

          この件では、よろしいですね。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

会長      それでは、勝手に私がまとめたような形になってしまいましたが、この協議事項については、半の沢道路の改築については承ったと、基本は長野県さん、それから JR 東海さんがきちんとやってくれて、我々も監視体制の中に入れて、監視体制という言い方はありませんが、工事の安全等、そういうことを続けていただくという基本で進めたいというふうに思いますし、発生土の運搬については今申し上げたとおりであります。そのことをリニア対策協議会としては確認をしたということで、今日のところは協議を閉じさせていただきます。

## 6 その他

### ・委員任期及び公募について

会長      それでは、その他でございますが、事務局何かありますか。

事務局    委員の任期及び公募についてということで記載させていただいておりますけれども、次第の2ページ3ページを御覧いただきますと、現在の委員の方の任期につきましては令和3年7月31日までという形になっております。

          委員さんはじめ充て職という形になっている方々に関しましては、次回が9月の予定になっておりますので、9月にまた改めて再委嘱という形を取らせていただきます。

          公募委員の方が現在2名という形になっておりますけれども、その方々に関しましては、改めて6月7月を通して公募するという形で公募をしていきたいと思っております。

          以上になります。

会長      事務局から要綱に基づく委員の公募の件でお話をさせていただきました。協議会につきましては以上をもって閉じさせていただきます。事務局にお返しします。

## 7 閉会

事務局　それでは、何もなければ次回の会議につきましては9月ぐらいを予定しております。松川インター大鹿線の完了が9月ということなんで、ちょうどいい感じとなりますので、また次回につきましてもお願いします。

それでは、すみませんが閉会の挨拶を副会長にお願いしたいと思います。

副会長　今晚、大変お疲れの中、長時間にわたりまして慎重に御審議をいただきましてありがとうございました。

半の沢の道路の工事がいよいよ始まるということで、道路の安全というふうなことで私たちも注目しながら工事を見守っていきたいというふうに思っております。

以上をもちまして第25回の中川村リニア対策協議会を閉会といたします。

今日は大変御苦労さまでした。

以上