

第9回中川村リニア中央新幹線対策協議会開催



期 日 平成 28 年 10 月 19 日(火) 午後 7 時～8 時 55 分

場 所 中川村基幹集落センター集会室

出席者 委員 16 人(欠席者 6 人) JR 東海 3 人 JV 5 人
長野県 3 人 幹事・事務局 8 人

1 開会

2 会長あいさつ

会長 みなさん大変お忙しい中、この時間もうすっかり暗くなってしまいうという季節になりましたけれども、お集まりをいただきまして大変ありがとうございます。特に長野県から、そしてまた JR 東海の皆さん方にもお越しいただきまして本当にありがとうございます。新聞紙上でも掲載されていますとおり、本体工事の方も大鹿村を中心としていろんな動きが始まっているというような状況があります。中川村の方についても松川インター大鹿線の改良ということで、二つのトンネルについては既に工事が始まっているし、県さんの方の拡幅工事もう発注はされているというような状況で動き出しています。先だっちは JR 東海さんの方からトンネル工事に関していろいろ説明を村の方にしたいというこ

とでこの協議会、それからまた村民の皆さんへということで説明がありました。その中でいろんな声がありましたので、今日は主にはそのあたりの所を村の方からのいろいろ出ている意見を取りまとめた形で JR 東海さんそしてまた長野県さんの方に対して、要望書をお渡ししたいと考えております。そしてそれをまた1ヶ月くらいの時間でまたお答えを頂きたいと考えています。だんだん差し迫ってきましたので、我々としてはなんとかいい形で、村民の皆さん心配のない形で安心して「あ、これだったら大丈夫だね」と思える形でやって頂けるように、始まる前ではありますけれどもいろいろ村民の声を聴いていただいて対策をしていただきたいと考えている次第でございます。今日はそんなことでよろしく申し上げます。

3 委員の委嘱

幹事 続いて、委員の委嘱をしたいと思います。議会の議員の皆さん、8月の議会の構成代えで役職が記載の通り変更になっています。この協議会に新たに加わられた議員の方に委嘱をさせて頂きたいと思いますのでよろしく申し上げます。

中川村リニア中央新幹線対策協議会の委員に 村議会副議長大原孝芳 村議会総務経済委員長中塚礼次郎の2名へ村長より委嘱状の交付が行われた。

幹事 任期は2年ということでございますのでよろしく申し上げます。

4 協議事項

会長 最後の文言の確認をします、少しお時間を下さい。

《長野県及び JR 東海が一旦退出》

幹事 この後、要望書を提出していきたいと思いますが、その案文についてご確認いただきたいと思います。委員の皆さんに改めて集まっていただいて検討していただく時間がありませんでしたので、書面でお送りして修正あるいは加筆等についてご意見をいただきました。それに基づいて事務局の方で案文を作りましたのでこれでよろしいかどうか。確認をしていただいてよろしければこれで要望書の提出という形にさせていただきたいと思います。まず3PのJR東海宛のものですが、リニア中央新幹線建設工事に関する要望書(3)ということです。3回目の要望の案ということです。

《案文を読み上げる》

関係もありますので、県のものについてもご説明します。県に対する要望書（２）ということでこれは２回目

《案文を読み上げる》

ということで、JR 東海宛と長野県宛に要望書を取りまとめましたので、委員の皆さんのご意見を頂きたいと思えます。ご意見をいただいたものを、加筆したりしながら作成をしましたがこれでよろしいでしょうか。

会長 いただいた変更点だけ、ポイントだけ言って。

幹事 まず JR 東海へは、いただいた意見等で入れたのは、（４）の掘削土の処理ということで半の沢の処理計画、それから半の沢でのボーリング調査結果の開示はご意見いただいて追加をいたしました。

それから県の方は、発生土の運搬についてということで、具体的な県道名等入れて要望したらということもあったのですが、まだそこまで具体的になっていないので、公共工事等全体ということで「発生土を活用する場合は」というようにここら辺は変えさせていただいております。

会長 飯沼に持ち込まれるということで、心配という感じですけど、ひょっとするとさらに飯島とか駒ヶ根とかそちらの方に行くのに通り過ぎることもあるかも知れないので、県関連の工事で通行する場合にはということですが、よろしいですかね。

幹事 それから県で渡場交差点の改良についても交差点付近の路盤変状に対する対応策という形に今回させて頂きたいと思えます。それから３番目の「近隣住民の意見要望を取り入れ」というのはこれもご意見いただいたものを追加した形でございます。JR にも同じ部分がありますけれどもこれは県も JR にも両方に言っていくということでもあります。以上が変更点加筆点であります。

委員 よろしいですか。３ページの１の（２）「西下トンネル工事に関するボーリング調査及び家屋調査の結果を開示されたい」ということですが、議会の方で家屋調査に入ったということを地元の議員から聞いたのですが、これは本来、例えばこの協議会を通してこれから調査に入りますとか、ちゃんと手順、一番心配されるのは、例えば JR が直接個人のお家へ行かれてね、どんどん進めて行く

というか、いろいろやるに対して全てきちんと、例えばこれから調査に入りますとかですね、そういう手順を踏んで調査に入っていくとか、そういうことはきちんと確立されているんですかね。まず今回初めての事であるものですから、きちんと手続きを踏んでいただいてちゃんと、その後に出たものについてはきちんと開示するというふうに、きちんとルールを、個人対応みたいなやり方だとやっぱりよくないと。私は初めて家屋調査に入った時に、そんな感想をもったのですが、この辺はどんなふうになっているのでしょうか？

幹事 個人対応で済まされない部分についてはこの協議会でもきちんと行っていき、データも開示してもらおうというスタンスで、全くの個人的なことについてはまた別個で業者なり JR と話をさせていただくというスタンスであります。そういった意味で、ボーリング調査と家屋調査は話し合いの中で「やります」ということで実施をしたと聞いておりますので、まずデータについてはきちんと開示してもらおうということでこれを入れた訳であります。

会長 ご本人の意向もあるし、少なくとも私ども役場の方と関わっている地元の方との間のコミュニケーションは密接に取りながらやっております。

委員 心配されるのはね、抜け駆けされちゃいけないというか言葉が悪いんですけど、そういうこときちんとみんなが分かっている中で進めていただけると。なかなかいい関係だね。

会長 一律に全部協議会を通して全てをというふうなことも、状況を見ているとそうもいかないのかなと感じています。

委員 まあいいです。そこら辺はね、きちんと対応できれば良いと思います。

幹事 他はよろしいでしょうか。ありがとうございます。この文言で要望書ということで提出をさせていただきます。

《長野県及び JR 東海が再度入室》

幹事 それでは会議を再開させて頂いて、長野県さん、JR 東海さん、戻って頂きましたので、要望書の提出をさせていただきます。

会長 リニア中央新幹線工事に対する要望書の 3 通目をお渡し致します。11 月 21 日

月曜日までに文書にて回答いただきたくよろしくお願い申し上げます。

J R 中身をよく見させてもらって対応いたします。

幹事 続いて長野県さん

会長 同じくりニア中央新幹線工事に関する要望書2通目ということで、長野県知事様宛となっています。同じく21日までに文書にて返事をいただきたくお願い申し上げます。

長野県 お預かりいたします。

5 報告事項

(1) 主要地方道松川インター大鹿線トンネル掘削工事について

J R 松川インター大鹿線の、トンネルの新設工事ではありますが、仮称西下トンネルと仮称四徳渡トンネルの2本の県道トンネルを建設することに関しましては、弊社と長野県さんの間で協定を結びまして、こちら工事はJR東海がするというになっております。簡単に状況を説明させていただきます。

写真が2枚ついておりますが、これは昨日と一昨日の状況でございます。それぞれ西下工区の桐ヶ久保橋付近、四徳工区の藤樽1号橋付近でどちらも今施工ヤードを設置をするということで作業をしています。経緯でございますが8月31日に安全祈願祭を開催しまして着工いたしました。その後、いろいろ作業がございましたが10月上旬からは施工ヤードの造成ということで仮設栈橋の設置の作業を始めております。まだ始まったばかりですので西下工区の方はまだ付いていませんけれども今後、仮設栈橋の設置をどちらも行って参ります。今のところの見込みでございますけれども、年明け1月からいよいよトンネルの掘削を開始したいと考えています。簡単ではありますが進捗の状況を説明させて頂きました。

(2) 主要地方道松川インター大鹿線道路拡幅工事について

長野県 現道拡幅につきましては5工区というところを今発注しておりましてこちらの方は余り大規模な工事ではなく地元業者さんにやってもらえる範囲のL型擁壁というものを谷側に2ヶ所で約24mほどの工事を発注しております。現在業者決まりまして、工事の手続きをしております。その中で自然公園法に関する許可が下りておらず、起工測量等は始めておりますが、まだ施行箇所の伐採等はまだまだできていない状況になっています。

交通管理の関係は今、大鹿村さん中川村さんと協議をさせていただいておりました、前に片側交互通行でやらせて頂きたい、場合によっては時間を区切った形で全止めという説明をさせていただいたのですが、大鹿村さんの方からその、止める時間帯が L 型擁壁を据えるクレーンが座る時間だけなので何時間もということでないのなら、3日間くらいで終わる工事であるなら夜間にしてほしいという要請がありまして今、夜間工事を進めるべく警察との協議を進めております。いつ夜間工事をするかということが分かり次第、また村を通じて皆さんの方に照会していきたいと思っております。5工区の残りの部分、約 270mほど。こちらの方は、今年度末に工事の発注を予定しております。28、29 年度に工事を進めて行くということです。現在の状況はそういうことです。

6 協議事項

(1) 南アルプストンネル（長野工区）工事進捗報告会について

幹事 これにつきましては、既にご案内もありますが、今月の 25 日に中川文化センターで報告会が予定されているということです。前段で当日の説明資料がお手元に行っているかと思っておりますが、説明をいただくものであります。よろしくお願ひします。

J R JR 東海から説明申し上げます。なお広報機関の方、スクリーンの撮影はご遠慮願ひます。今日ご説明させて頂く内容は、来週村民の方向けの進捗状況の報告会を開催させて頂きますけれど同じ内容を今日、事前説明という形でさせて頂きたく思います。

《以下説明》

説明は以上です。

会長 説明が終わりました。委員の皆さんから何かご質問とか確認とかありましたらどうぞお手を挙げていただきたいと思います。

委員 工事用車両の運行予定ルートのところ、主に松川 IC 方面ということでしたが、もし竜東線を役場方面にいった場合、役場方面に行って牧ヶ原橋を通過して国道へ出るルートでしょうか。

J R 今の時点ではほとんどはこの青色の点線で示しているルート（天竜橋経由で

松川へ)で国道の方へ出ることで予定をしております、極力こっちの中川村役場の方へは恐らくいかないだろうと考えているんですけども、資機材の調達先によってはもしかしたら通るかもという今の時点ではそれくらいの

委員　　そうすると、渡場の子供たちとか普通の学校の子供たちも牧ヶ原橋、中学まではもう通学路なので。渡場の子供たちはバス通学をしております、柏原の集会所のところまで歩くんですけども、その道を横断しなければいけなくて、車両台数が増えると、私たち役員が立っていればいいんですけど、仕事の都合とかでとてもその時間帯にずっと立ってられない状況がありまして、学校に行く時間帯、登下校の時間帯は通るとかを是非辞めて頂きたいなど。

J R　　基本的な考え方とするとそういうところを通らざるを得ない場合にしても極力通学のお子さんが通学する時間は極力辞める、回避する、というのがまず大前提になります。どうしても通らざるを得ないというときには、そこは小学校さんとかとのご相談にはなるんですけども、例えば誘導員を配置したりというような対策をとっていくようなことになる感じでございます。

会長　　今日の要望の中にも入ってはいるんですけどもどういうお返事が来るのか、また今日の要望が3通目なんですけれども、これからも引き続き4通目、5通目とお渡しすることになるかと思っておりますので、キャッチボールをしながら安心できる形を作っていきたいと思っております。

委員　　今の説明の中で環境、現況の環境の状況を説明して頂いたんですが、現在は非常に良好である、基準値以下であるということなんですけど、今後は心配されるんですけど例えば大気質調査結果あるいは騒音振動等でですね、もし環境基準より上回った場合にですね、具体的に今の値と具体的にどのようなことが解決策として考えてあるのかと。JRさんは過去に山梨県側でも若干工事の経験がございますよね。私も山梨の実験線を見させてもらったのですが、埋め土したところも見せていただきました。当然、住宅地をダンプがいっぱい走った経緯もございますが、経験でもよろしいですが、実際に数値が超えてしまった場合に、先ず振動ですよね、振動が基準値を超えた場合、何を具体的にどうされる対処方法を現在お考えなんですか、これから考えていくとかどういうふうでもいいですがそこら辺をお聞かせいただきたいと思います。

J R　　基準値を超えないようにはするんですが、大気質とか騒音がもし万が一基準値を超えてしまったときどういうふうに対処するかはなかなか難しいところで

はあるんですが、基本それは工事用車両に起因する、通行に起因することになるので、例えば一旦、通行台数を減らすような取組をしてみて、もう一回様子を見て測ってみてというやり方が一番考えられるやり方としてはそういうことがあるのかなと思います。振動につきましては今、ちょっとお話ありましたけれども、22p、騒音の方は基準値があるんですけども、実は振動の方は基準値が無いですが、だからといってどうでもいいということ、大きくても小さくても構わないということではありませんが、振動の方は基準値がないのでその点をご承知おき下さい。

J R 先程お示した通り、最大で 1350 台通る可能性があるということですので、それが通った時に、大気質であるとか騒音振動がどうなるかという予測はさせていただきます。それがこれからの発生土置き場が決まって参りますと、今、松川の候補地で協議させて頂いておりますけれども、決まってくればそこに持って行くという前提で予測と評価をさせていただきます。その時点で、今、騒音ですと、昼間ですと 65 デシベルですので、それが 1 日に 1350 台通ると上乗せになる訳ですが、その時点で他の所の事例でいきますと 5 デシベル上乗せになるってことはまずないと思ってますけれども、その時点でもし 70 超えるようであれば、騒音ですから、なかなかダンプ 1 台が出す音というのは決まっていますので、抜本的には車減らすしかないと思いますが、ただ 70 まで、やってみないと分からないというのもその通りなのですけれども、やってみて 70 まで行かないと思っています。以前から言われていますように大鹿村・中川村この地区というのは今日お示したように空気もキレイですし、音も静かなところなんです。ですから昼間 70 デシベル夜間 60 デシベル守ればいいだとか、先程、大気質の基準もありますけれどもそれを満足していればいいというもんじゃないというお話は前々から言われていますので、少しでも下げれるようなことになかなかダンプそのものは変えられませんが、排気ガスの規制などもありますのでそういったものをきちんと守った車を使うとかですね、粉塵の話であれば埃をまき散らさないようにダンプの上に幌を掛けるだとかあるいは現場出入りするときに必ずタイヤを洗浄するだとか、そういったことですね、振動なんかは実際道路の状況を見てみて、これは長野県さんと相談ですけれども、少しメニューとしては出しましたけれども舗装とかそういうものを変えていくとかそういったことをやっていきたいと思っています。手順としてはまず予測させて頂いて、その結果をご報告します。それで 1350 台というお話も出していますが急にそれが増えるわけではないので、少しずつ様子を見ながらということですので、想定と違うようなことがあればその場で対応できるようにメニューを考えていくんだらうなと考えています。

委員 それぞれの調査なんですけど、工事が始まってからはどれくらいの頻度で調査をする予定なんですか。

J R これはご相談なんですけれども、道路に関しては今、大鹿村でまさに工事を始めようとしていますけれども、そこについては大鹿村何箇所か、例えば役場の近くだとか学校の近くだとかポイントを作って今、年2回やって欲しいというふうに言われています。工事のヤードについてはほぼ常時観測するような方向で考えておりますけれども、道路については年2回、騒音振動、大気質を測るということでやっております。そこは大鹿村の例ですので、渡場の交差点もそのままなのか、違う体制でやるのか、これからご相談させて頂きたいと思えます。

委員 その調査する回数は年2回ということなんですけれども、その期間がどのくらいの事を考えているのか、先程話が有りましたように、どのくらいかやればだいたい平均値が出てきますよね、そうすると基準値を超えるようなところがでてくるので、それが無いということが分かってくるとその頻度でいいと思うんですけれども、工事を始めた最初の時というのはかなりの長い期間を調査した方がいいんじゃないかという気がするんですけれども。

J R そういうご意見をいただければそういった、様子を見ながらで、それがだいたい予測通りなのか、予測と違うのかという話ですが、立ち上がりの時は少し密にやった方が良くはないかというご意見いただければ考えていきたいと思えます。

会長 調査をしてから結果が出るまで、この場合でも最後春の結果が秋に出てくる、その間がどうもなんかえらい粉塵が増えておるんじゃないかと言いながら半年経ってしまうと辛いなというところがあるんですけれども。

J R 騒音振動はすぐ分かりますね。大気質もそんな何か月というレベルではなく週間単位で出せると思うんです大体の状況はですね。

会長 その辺のこともまたお願いするかも知れません。

委員 中川村さんにもお願いをしたいのですが、どうしても隣接の人達が一番そういうことは敏感に分かると思うんですね。道路に面してる人達ですね。もう一

つ言うとも我々は直接隣接してないものですから、リニア対策協議会の中に、その人達をいれて欲しい。そういう人達の方が敏感に感じていると思うんですよ。何故かという、今、一つ騒音というのがあるんですが、その人達が不快というか、我慢できないと感じるということはそういうことなものですから、隣接する人達のあれが一番だと思うんで、ちょっとそこら辺はお願いしたいと思っていることと、一番心配なのは、本工工事の始まる前の台数が少ない内はいいですけども、本工工事が始まると非常に台数もアップしてくるということですから、今この調査結果というのは最低な結果ということですから、それにプラス更にダンプの台数が増えてくるということですから、そうした場合に調査の頻度をもう少し増やしてほしいかなと希望としてはあります。

会長 沿線の方ということについては、我々としては総代さんと地元の議員さん達に入っていただくようにしたつもりなんですけれども。

委員 ニュアンスがね、我々と直接近隣の皆さんとはニュアンスが若干ちょっと違うと思うんですね。

会長 地元の方でもまた揉んでいただいて、こちらの方も揉ませて頂いて相談させていただきたいと思います。

大気質等の調査についてはまたこれから詰めていくということで、騒音振動についてはすぐに出るけれども、大気質については何週間かということか。

J R そこはきちんと何ppmと出すレベルもあれば、良いか悪いかというような判断をすぐ出すというレベルもあると思いますので、そこはやり方を我々も、どういう形で地元の方とか役場の方と、データーを共有していけるのかというのは少し勉強させていただきたいと思います。

会長 県の方もいろいろな工事の事例をお持ちだと思いますので、こういう基準でこういう頻度でこういう調査をして、これくらいの時間差で結果が出て、それについて、どういう対処をするようにルール作りをしたというような事例をたくさんお持ちだと思いますので、その辺、アドバイスを頂ければ我々も、よく分からないところがありますのでお願いしたいと思います。

委員 資料 26p、車両の通行対策案について、これは、説明されているのは大型ダンプ、この中には一般車両も入っていますよね。対応策として、こうしたらいという案があるんですが、ちょっと現実的じゃないんですね。やってもです

ね、やたらと時間が長くなると思うんです。そうすると、どういうふうに現状分析するかですけれども、私この交差点の上段にいるんですけれども、結構、役場の方から農道通って下ってくる車が多いんです。それがずっと待たなきゃいけない。一番私が現時点でいいと思うのは誘導員、何箇所かに立っていて、誘導員によって工事期間中、本体工事が始まるタイミングでいいと思うんですけれども、誘導員を配置して対応すると、それが一番現実的じゃないかなと思います。そうすれば、ここでいったん止まって発信することが少なくなれば、ふかしというか、走るときの振動等も抑えられますので、なるべくスムーズに大型トラックについては行ってもらおうという考え方でやって頂ければよいと思います。大林建材さんの所に止める、橋渡ったところに止める、これも一つの案ですけれど、一般車両がいた場合にはあんまり現実的ではないかなと思います。

J R 我々の考えを説明させて頂きますと、とりあえず大型ダンプだけ書いていますけれど、当然一般の車がいてもありうる状況なんですね。大林建材さんの方にも誘導員を置いて、信号が青になるか、あと何秒になったら青になるよという時に、この誘導員が「もうすぐ青になるから動き出して」と言って、ここから動き始めた車両がここに到達する頃にはここはちゃんと青信号になっていて、止まらないで曲がれるということを考えています。すみません説明が言葉足らずで。

会長 工事車両は基本的に全部排ガス対策車という形、前そんなお話があったかと思うんですが。

J R 長野県内のダンプは、全部がそうかというところではないんです。

会長 その辺は JR さんで補助金出して頂いて、対策車にしていただけると工事が終わった後もこの辺の空気がキレイになるという。

J R ご意見としては賜っておきます。

会長 次の要望に盛り込むことも。アイドリングストップなどした方がいいんですか、それともかけるときにかえってポッと出たりするの、どっちがいいのか分からないのですが。

委員 アイドリングストップはしない方がいいでしょう。

会長　　しない方が良く、大林建材さんの前に止まっている時とか。その辺のことはちょっと専門的なことで分かりませんがまた研究ということで。

委員　　今の運行の件で、3台というのは大型ダンプということですよ。通勤を今、大鹿にしているんですけども、今普通で30分弱くらいで行くんですが、ここに3台止まって、普通車両がいて、早くやって頂かないと、出勤時間、時間帯をぶらして頂くなりなんかしないととにかく出勤時間が大変なことになってしまうのではないかと、また冬季になるとまた更に30kmや40kmで走ることで、今30分で行けるところが1時間ないし、下手するともっとすごい時間が掛かってしまってえらいことになってしまうのではないかと。

J R　　ちなみに今、何時頃、通られています？

委員　　8時前、40分～50分の間ですね。

J R　　7時台

委員　　7時台ですね。今だいぶダンプが増えてきてはいるんですけども、それが向かいあった時に譲らなくてはいけなくて止まったりしていると、もうそれで若干遅くなったりだとか、今10分くらいちょっと多くかかるということで以前よりは10分早く出勤しているようなんですけども、だいぶダンプが増えてきているので。

J R　　まだリニアの工事は始まっていないので。

委員　　ですけど、今で10分くらいは普通よりも多くかかっている感じです。

J R　　大鹿村の方と話していると、大鹿の方、松川の方に出てこられるので、同じ問題、不安になっているところがあって、いろんなお話をさせて頂いているんですが、1時間に何十台と動かすということになるが朝の時間は少し外すだとか、現場に持ってくるダンプがあるようであれば朝早い時期にもっと早く持ってくるだとか、それから昼間、動かす時は、一般車両を優先させるというのは今のダンプでもそういうダンプがあると思いますけれども、リニアの工事で使うダンプもそこは徹底させます。冒頭お話したように、渡場の交差点から通われているのでご存知だと思いますけれども、滝沢トンネルの所までですが、その

中で2車線のトンネルを2本作ってしまっていて、長野県さんの方をお願いしている拡幅箇所が5ヶ所ありますので、2車線の所が増えてくるということになります。それでもダンプに比べれば一般車両の速度の方が早いんだと思います、優先させるとか、そういう意味でダンプが道を譲るといふか退避して一般の車に先に行っていただくチャンスといふか場所も増えて参りますので、なるべくそういうふうにならないように、ピークで1350台という車を通しますけれども、もう少し前の1700台が往復した時にどうなるのかということを検討した時は、渡場の交差点から滝沢トンネルまでのところがそれでも2分くらいは増えてしまうのではないかという結果にはなっております。そこはなかなか2分、やっぱり我慢できないという考えもあるんですが、その2分については努力してそこまでにしているんで、なんとかご理解頂けませんかという話をしていますけれども、その2分ということだけでなく、一般車両の方を優先するだとか、広めの所で早めに退避するだとかそういうことは指導して参りたいと思います。

会長 11pに運行時間があります。これは現地の作業終了時間ということですが、現地というのは大鹿村と考えていいんですか。ということは、大鹿村で18時に積むのが最後だよということ、18時にダンプが出発するのが最後だと。すると渡場に着くのはそこから30分くらい。18時30分を過ぎるとあとはもう来ないよと。逆に朝は8時に積み始めるから、ダンプカーはそれに間に合うように入っていくから、空荷のダンプが7時過ぎくらいから。

JR 通勤のというダンプはそういうことになるかと思います。

会長 7時くらいから空荷のダンプが行って、帰りは積んだダンプが6時40分くらいに渡場を抜けていくような時間になるのかなと。それが良いよと言っている訳では無く、JRさんの考え方とすればそうだということで、我々はそれに対してどうして欲しいということを書いていかなければいけない。

委員 工車用車両の通行台数の関係ですが、C区間の、その前に、12p、トンネル工事をやる運搬も348台動く、ということを書いてあるんですが、特にC区間の四徳大橋からC-D間の区間、拡張工事等しないのに、この量通ると大渋滞になる可能性があるんですが、その点、JRさんと県はどのように考えているのかお聞きしたいんですが。拡張工事はしないという形でいいんですか。

長野県 C区間はトンネル区間となります。

委員 そうではなくて、C区間は運搬する上で、残土運搬しますよね。

J R トンネルができるまでの間、現道を。

委員 現道を通るんですよね。1日 348 台通るんだったら今もそうですが4～5台通るともう大渋滞なんですあそこ。それも 348 台というのはこれ関係車両だけですよね、残土運搬の。普通の車とか入ってませんよね。

J R もちろんです。

委員 それに他のダンプとかも。

会長 砂利運搬の。

委員 あくまでも関係車両だけですよね、そうするとこの区間、大鹿さんから来る車も多いんですが、そうするとここ大渋滞になる可能性あると思うんですが、その点、拡張工事は一切しないということによろしいですか。

J R ピーク値で往復で 348 台ということで片道に直すと 170 台位。それが作業やっている間の台数ということでそれを借りに作業時間1日8時間とすると、8で割ると片道で1時間に20台位ですので、3分に1台くらいという計算になる、もう少しあるかもしれないですね、2分30秒に1台とかそれくらいですので、我々とするところのC区間を拡張しなきゃいけないとか必要はないと考えているんですが。

委員 私も通ることがあるのですが、この区間ハッキリ言って狭いんですよ。今まで拡張工事するというコースよりももっと狭いといってもいいかなというくらいこの区間なので、他の委員さんも言ったんですが、通勤していると、きっとあそこ狭いというのが分かると思うんですが、そうするともしダンプが2つばか通ってしまうと、私も通ったことあるんですが、左右がいっぱいいっぱいなんですよ。そうするとまた後ろから、前からきた車がぶつかっちゃうとどうにもならないので、何分かかりますよとなると、ここでも渋滞しちゃうとオーバーになる可能性いろいろあるので、もし置くとしたら警備員を入れて、安全に運航できるようにこのルートはして頂きたいとは思いますが。

J R 我々も、全く一切やりませんということを示しているのではなくて、実

際走り始めてみてですね、仰るご懸念のようなことが起きるようであれば、例えば1週間で道路広げろと言ってもなかなかそれはできませんので、やっぱり一番やりやすいのは誘導員を置くなり、車両の信号機置くというのが一番やりやすい方法だと思いますので、一番はやはりそういう場合は誘導員を置くというのが一番いいやり方かなと考えておりますので、我々もまったくやらないと考えている訳ではなく、そこは様子を見ながらということになるかと思えます。

J R 少し補足しますと、C 区間ですね、実際どういうことになるかと言いますと、この 348 台という数字ですけれども、2本のトンネルを掘っていますので、この2本のトンネルから出る土というのは、半ノ沢まで持ってくる時のピークなんですけれども、実際には西下のトンネルはこっちから掘っていきますので、ここで出てきます。四徳も掘っていますので、ここを通っていくと。一部西下も土はこっちから出てきますけれども、こちら工事やりますので、足し合わせたものです。我々見ている限り、四徳大橋から向こう側が非常に曲がりもキツイし細いなと思っていますので、こっちだけだとそんなに348台まで行かないと。どこをどうトンネル掘るかという検討をした際に、1時間60台とか80台位まで現状でもいけますけれども、100台とかになるとやはりバイパスいりますねということになっていますので、通せるのかなと思っていますけれども、さっき永田が申し上げたようにあくまでシュミレーション上みたいなのところもありますので、いっきに348台になる訳では無いので少し様子を見ながら追加の対策は、誘導員置くとかそれはやっていきたいと思えます。

委員 分かりました。

会長 いろいろと、次の要望書にも反映させるべきものは反映させると。

委員 私も少し懸念していたのは、現行の小渋ダムのトンネルのところですね、あそこは全くダンプ1台しか通れませんか。その所をどうするのかなというところがかなり問題になるかなと思ったんですが。

J R 仰ったのは今の西下トンネルのところとか。

委員 新しい西下トンネルが開けばいいんですけれども、それが開く前の工事をやる期間はそこを通らなければならないので、かなりネックになるんじゃないかと私自身は個人的に思っています。

J R さすがに1時間に片方向 100 台となりますと全く駄目なんですよ、西下トンネル。だから我々もここにトンネル掘りますという話なんですけれど、今 C 区間はピーク値で 348 台なので、片道1時間に直すとピーク値で 23 台とか 24 台とかそういう数字なんです。この程度の数字だと、今の西下トンネルで駄目かということ、駄目という結論にはならないんです。ならないんですが現況でも西下トンネルの前にダンプが待ちあったりだとか、大鹿村の大西公園の桜のシーズンには信号機を置いたりとかやっていますよね。どうしても車が増えるときにはそういう対策が必要だというのは分かっていますので、そこは繰り返になります、実際様子を見ながら必要があれば誘導員置くとか信号機置くとかそういう対策でやっていくということにまずはなるのかなと考えております。

委員 今、必要があればということ仰っていただいたんですけども、現状で私が身の回りから聞いている範囲なんですけれども、中川村と大鹿村は通勤で使う人がいるんですね。個人的に大鹿村の介護施設やっている方が、家族も医療関係にいるものですから、中川とか松川からスタッフを頼っている部分もあると。通勤の時間帯だけ、拡幅工事の県道改良工事の間も通勤の間だけ調節できないかと。やっぱり女性の方なんか運転していると特に、僕もそうですけれど正面からダンプが来るとぎょっとしますよね、ドキッとするのが続くとなると、大鹿に通いたくないと、大鹿から中川に通ってくれている保育園のスタッフさんも結構いますけれども、やはり遠慮したくなるという話も聞いていますので、JR さんが、この拡幅工事の期間内に、通勤の時間だけ調節しますっていった下さるだけでももう少し続けて働こうかなとか、そういう気になってくると思うので、今ざっくりとした1日の平均の数字ということなんですけれども、もう少し、9時までは少なくしますとか、4時までにはしますとかそれ以降はちょっと待つて下さるとかそういうふうにして下さるだけで解決していく部分もあるのかなと思います。

会長 松川インター大鹿線の通勤と特に渡場の通学時間というようなことで、台数的に減らした分だけゆとりができたのであれば、時間的にその辺りを避けて頂ければということ。

委員 実際にこれだと働きたくないという声が聞こえてきています。

J R 正直申し上げますと、0にはできないですけども、例えば極力減らすと言った取り組みは当然やって参ります。

委員 26pの工事用車両の通行対策というところがあるんですけど、ちょうど26pに写真が出ているんですけども、さっき片桐総代の方から話があったんですけども、ここの道沿いの関わってくる家、本来、ここから北の中川村役場の方まで写真を出してもらえればよいのですけれども、沿線の住宅というのが結構あると思うんですね。渡場の交差点付近のお宅が環境基準に則っているからいいですよというのは今の車両の通行対策の案では納得できないと思うんですね。例えば、夏場はおそらく、窓開けて新鮮な空気を入れてという環境ではなくなってしまおうと思うんですね。例えばエアコンをつけてやるだとか、窓を2重サッシにするだとかそういった細かい配慮というのは考えているのでしょうか。

J R 一般的な話と対策と、場合によっては個別の方の対応させていただくことが良ければやらなきゃいけないかなと思っています。発生源の方で対策を打って、「いいよ」となればいいんですが、写真でも分かるように、沿線といっても本当に近い家と、また少し離れた家と、いろんな方のご事情があります。先ほど総代言われておりましたが、感じ方って、65デシベルとか70デシベルといっても、うるさいと思う人もいれば、これなら我慢できるという人もいるし、そこはいろんな取り方がありますので、そこはよく状況を伺いながらになってくると思います。環境影響評価の中なだけけれどそこまで書けないのですけれども、実際に我々がやっていく場面になれば、沿線の方々にそれぞれヒアリングさせて頂いたりだとか、そういうことも対策の中に取り入れていかなければいけないと思っています。特に夏場なんかは、今まで窓を開けていたけれどももう開けられなくなってしまったとか、実際に今でもかなりのダンプが通っていますので、皆様方がどんな騒音だとか振動、それから洗濯物が今でも汚れるということを伺っておるのですが、そこに上乘せするような形で我々が乗り込ませていただくので、個別の事情とかもお話を伺いながら進めて行きたいと思っています。

委員 これだと全体的なことしか分からないのですけれども、沿線の細かい対応というのは必要となってくると思うので、そういうところも突き詰めてやってもらいたいと思いますし、あとこの写真自体が、もう少し中川村広いもんですからもっと竜東線の上の方まで沿線に家があるということ、ここだと一部しかないですが、ここから上があるわけですからそこら辺まで、さっき通行量が少ないかどうか、これから分からないのですけれども、やっぱり出して全体的な像を示していただかないと、都合の良いところだけ出して、都合の悪いところを消しているようにも見えるので、写真も北の方まで出して頂いてやって

もらえばいいと思いますし、そうすれば沿線の住宅がどの辺にあってどのような環境かというのが見えると思うので、その辺まで細かい対策をしてもらいたいと思います。

会長 渡場から北上したのは、どの橋を渡って国道に戻るの？

委員 基本的には、青のルート（天竜橋を渡って松川へ）がメインです。今日たまたま戸田建設さんいらっしゃいますけれど、9年前に滝沢トンネルをやられた時も、工事会社の方、当時工事やられた方に聞いてもほとんどが青いルートだったと聞いていますので。ただ、絶対ないとは言えないと思っていますので、一応緑色のライン（竜東線を北上）で示しておりますが、1日何十台も通るということは無いんで。

会長 ここから北には天の中川橋というのがあるんですけど、そこに行こうとすると葛北の皆さんがぎっしりと軒を連ねている古い昔の街道筋を通らなければいけないというのが一つありますし、その次に牧ヶ原橋というのがあるんですが、それを通ると、中学校とかそういうのが、文教、図書館があって子供たちもランニングしてたりだとかそういうものがあります。そこから先に行くと、坂戸橋というのがありまして、登録有形文化財という貴重な橋です。そこから北に行くと飯沼橋という、それは多分どうなのかな、そこら辺が今、竜東線の改良工事が県さんの方でなさるといことでそこら辺がダブってくると思うので、ここから北に上がった車というのは渡れる橋が無いというような状況だというふうに考えて頂いて、どっかから適当にというにはちょっと難しいという様にお考え頂ければと思います。坂戸橋も非常に古い綺麗な橋で我々中川村としては心のシンボルのような、いろんな歴史上の事がそこで起こったというような橋でもあるし。

委員 16pの資料で、ピーク値のグラフなんですけれども、一応これ工事期間とすると12年目までグラフ的にはあるんですけども、例えばここを会社さんなどで、トップの指示で仮に8年で仕上げるとい指示が仮に出たとすると、この数字というのはやっぱり変わってくるもんなんですよね。

JR 変わるんですが、そのつもりは決して無いです。無いですが、一概にはピークが変わるとも言えなくて、仮に早くしろと言うのは、トンネルを早く掘れということになるんですよね。実際トンネルを早く掘れるかというのがありますが、仮に掘れたとしてその土をどんどん出していくということにな

るとこのグラフがあがってきます。どんどん掘っても、仮置きが、大鹿の中になるんですが、仮置き場を十分にとってそこに置いておけるということになれば計画的に出せますから、ここに出てくる土というのは、そんなに変わらないということになると思います。ただ現実を考えると、まずこれ以上急ぐという話はないですし、大鹿村の中で仮置き場を一生懸命探して頂いているんですけど、我々も探しているし村の方でも探して頂いているんですけど、なかなか本当に大きな仮置き場というのがなかなか見つからないので、どんどん掘って、それを十分置いておける場所があるかというとなないので、そういう選択肢は無いですね。これ以上早く掘れというのは。

会長 県さんに少し、すみません。26pで、JRの方で渡場の交差点のことかと思いますが舗装というか路盤の改良ということで書いてありますが、この辺は連携はされているんですかね。県道の部分かと思いますけれど。

長野県 渡場の交差点をやった時に、基本的に1m程度の置き換えをしております、通常で行けば必要のない工事だと思います。今やり直しても大きく改善されない、それだけの工事を渡場の交差点は路盤改良をしています。しいて言えば、多少なりとも騒音なり振動を抑えられるとすれば、舗装部分を直せばいくらか。交差点というのは通行が多くなってくると改質といって普通のアスファルトとは違うアスファルトがあるんですけど、そういったものの対応によって、数値的にはいくら低減はできます。ただそれが体に感じるほどの改善になるのかというのはちょっと分からないですけど、まあやってみないよりはいいのかなというのはありますので、先程言ったように通り出した時にモニタリング調査して、やはり前よりあまりにもひどいんじゃないのというようななった時にはそういった対策やってみるとというのは、価値はある。

会長 通り出した時にやり始めたらあちらにご迷惑が行くんじゃないんですか、いいんですか。

長野県 ただ舗装というのはそんなに何日も何日もかかるものではなくて100mやるにしても表層はぎ取って、やってしまえばこのくらいの規模であれば3日~4日といえば終わると思いますのでそれはそんなに影響ないかと思います。

長野県 必要性の検討にしても、やる場合にしても当然先程仰っていただいたようにJRさんとしっかり連携して相談しながらやっていくつもりです。

会長 もし始まって凸凹してガタガタして、粉が飛んで、音がうるさいってことになる、我々としてはやはり沿線の皆さんの事を守らないとあかんから、さいあく、むしろ旗でも出してみたいな話になりかねないというようなことはご理解いただきたいなと思います。

委員 例えば、交差点から何m位を舗装打ち直しと考えていますか？

長野県 構造的に言えば大鹿側で行けば少なくとも大林建材さんの前くらいまでは少なくともやった方が良いのかなと思います。

委員 天竜橋側は？

長野県 天竜橋側だとすると、ちょっと調査してみないと分からないですけども。

長野県 現時点では軽々には言えない、しっかりそこは調査して。

委員 地形的に考えると天竜川の方は中川タイヤのあそこのカーブ、いったように、穴開いている、それと交差点もちろん変更します。それと大林建材のカーブ、そこも変調します。

長野県 どの範囲で変調するかということも含めて調べて。

委員 小池議員さんが仰ったことなんですけれど、27pの10tダンプの待機、これを本気で考えるのであれば、道を拡幅、広げるのも相当覚悟して、広げてもらいたい。というのは、10tダンプを中川タイヤさんから橋の辺りまで7～8台、これを道路の端にただ退避すればよいという問題ではないと思います。というのはこの地区はやはり女性の方なんかは軽に乗っている方多いし、軽トラも多い。10tダンプが並んだ横を、追い抜いてきて信号を越えて直進するなり左折するというのは結構勇気がいりますよ。この案を採用するんだったら、10tダンプがちゃんと待機できるようにこっちの車線に出ないように。

会長 現状のままじゃなくて、交差点改良というか、この辺の改良のお話をどんなふうにも今、県の方で考えているのか、

委員 県だと思っんですが、要望します。それを覚悟してしてもらわないと。

長野県 これは、退避じゃなくて待機なので、車線の中で止まっているという。

J R 実はですね、これは JR で勝手に考えた案です今日は。これだけダンプを並べようと思うと、仰るように車線の所に並べると車線が潰れてしまいますから、6台も7台もその隣を通って行くというのはなかなかご理解いただけないかなと思っていますので、これをやるなら、実際できるかどうか、まだそこまで全然考えられてないんですが、例えば借地をさせて頂いて、道路際に少し寄せるようなことを考えていかないとうまくいかないかなとは思っています。まだ協議は全然していませんので。

委員 ちょっと寄せるではなくて、ちゃんと 10tトラックがおけるようなものを作れて要望している訳です。

J R そうだと思います。我々もそう考えています。ただそこは全部隠れるという訳ではないんですけど、借地できないので少しタイヤがはみ出ますというのがもしかしてそういうのがあるかもしれませんが、そこは。

委員 信号が変わろうとした時に、誘導員があった時に、その横を女性の方が軽で来る、その時に 10tダンプが動き出そうという時に来ると思うと相当あれですよ。

J R どこまで借地できるのかというそういう問題もあるんですけども、専用のスペースを確保するようなイメージで考えているところです。

委員 県も、舗装すればいいとか、ちょっと拡幅すれば、改良すればいいって簡単に考えているかも知れないけれど、この案を採用するんだったら相当ちょっと考えてください。

会長 県さんと JR さんと、費用負担も含めてどういう様にするのか相談して頂いて。

長野県 この話は、なんとなく構想としては前からあったんですけども、今日初めて JR さんの方から聞いている内容です。当然 JR さんの方でこういうことを考えているという話になれば、うちに接道のための許可の話、申請が出てきますので、その段階で、現況の車道の中に 50cmはみ出ますという話になったらやはり許可はできないですね。カーブになっているこんな危ないところに。当然、車線の外側に退避するなり、待機所は設けて下さいというのが条件として付く

と思いますので、それは話をしながらもしこれをやるようであれば対応していきたいと思います。

会長 その横の家にも菓子折り持って行ったりとかいうことも。

委員 ちょうどカーブのところの斜めの所に、向こうから1軒子供さんが通学しているのですが、とにかくそこを安全なように、今保育園の子と、小学校5年生の子がいるんですけれども、そこはとにかく安全なようにして頂きたいというのがあります。

会長 県さんの方で、歩道の話をしていただければ。

長野県 ここからここまでと、ここからここまで、歩道の計画をして今、用地測量を出しています。補正をお願いしたんですけれども、補正が付いてこなかったのが、今年度はここまで用地測量して用地買収まで今年度ある程度終わりにしたいと思っています。早着でお金もらいまして、連休前くらいまでには工事発注するような形でこちら側の歩道をちょっと来年度予算がどれくらい付いてくるかわからないんですけれども、こちらの方からも聴いていまして、こっち（辻南東から大林建材向かいまで）を早くやってくれということでもありますので、一日も早く歩道が付くような形で今進めていますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

会長 その辺りの配慮はしていただいております。あと、新聞でも掲載されております。大鹿さんといろいろ、議会さんともいろいろ文書のやり取りみたいなことをやられている。今日も実は、委員の皆さんに、こんなような文章ですよというのをお渡しできればよかったですけれども、まだちょっと細部まで煮詰まっていないということなんで、また頂ければ我々も参考にしたいと思ひます。

J R 村とですね、協議にあたって確認書を結ぶということで協議をして参りまして、今日結んでおります。私の方からお見せすることもできますし、今大鹿村のホームページに既に公開されております。

会長 今日正式にフィックスされた最終文案ができて取り交わされたという。

J R そうですね。

会長 分かりました。また大鹿村の HP を見て頂ければ我々も拝見できるようですし、次の機会の時に村からもプリントアウトしたものを用意できると思います。

7 今後の対応について

幹事 ひとつは、いまあったように 25 日に進捗報告会ということでこの資料を使って説明をしていただくということですので、委員の皆さんは出席できれば是非出て頂きたいということです。文化センター 2 階小ホール午後 7 時からということですのでよろしくお願いします。もう一点は、先程、要望書を提出させて頂きましたが、こちらの都合ですが一応、11 月 21 日までという日を切らせて頂いています。ぜひ、JR さん県さんもそれまでに回答して頂きたいと思いますが、それを受けまして、この対策協議会を開いて、文書で頂くのは文書で頂くとして、説明を含めてご回答いただく場をつくりたいと思っています。できるだけ早くやりたいと思いますが、もし 21 日までに提出して頂いたとすれば早ければ 11 月の末なんですが末は村長の日程が立て込んでおりますので、12 月の初旬、ちょっと議会とも重なりますが、中旬くらいまでになんとかこの会議を開いて、回答の説明を頂ければありがたいなと思っております。今日の段階で何日とは決められませんけれど、日程を調整させて頂いて、年内には回答の場をこの会議で設けさせて頂きたいと思っています。

会長 どうも大変遅くまでご協力いただきましてありがとうございました。またご意見を頂いて、我々の方もいろいろなご意見がでたのでその辺の集約をしていかなくはないかなと思います。今後も引き続きお世話になるかと思いますが皆さんよろしくお願いします。

9 閉会

副会長 副会長を仰せつかっております山崎でございます。委員の皆さんまた JR さん、長野県の職員の皆さん大変お疲れ様でした。長時間に渡って本当にありがとうございました。今後ともよろしくお願い申し上げます。これで第 9 回中川村リニア中央新幹線対策協議会を閉会といたします。ご苦労様でした。