

第 28 回中川村リニア中央新幹線対策協議会 会議録



期 日 令和4年3月29日(火) 午後7時00分～9時30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 17人(欠席者1人)
- ・J R 東 海 10人(うちJV2人)
- ・長 野 県 7人(伊那建設事務所2人 飯田建設事務所5人) ※以下「伊建」「飯建」
- ・村 関 係 者 4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」)
会議に入ります前にちょっと確認をさせていただきます。
まず資料の確認ですけれども、「資料1」と書いたA4の綴じてあるもの。
それから、渡場交差点における環境測定結果。

それから、工事カレンダーというA3の大きな資料があります。

続きまして、資料2、長野県飯田建設事務所さんの資料。

また、資料3として長野県伊那建設事務所さんの資料があります。

以上になります。

それから、すみませんが、会議ですので、携帯電話についてはマナーモードか、または電源を切る等の設定をお願いいたします。

それでは、時間になりましたので、ただいまから第28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 会長挨拶になります。

会長 皆さん、こんばんは。(一同「こんばんは。」)

毎回ではありますけれども、年度末にこの会議を開催させていただきましたところ、長野県さん、それからJR東海さん、そしてまた新しくお替わりになっております委員さん、そして公募の委員の皆さんにお集まりいただき、大変ありがとうございました。

前回開催をいたしましてから3か月ほど経過をしておりますので、前回12月に開催をしたときのいろんな意見等も踏まえまして、現在までの進捗状況について報告をさせていただきますと思います。

まず、県道主要地方道松川インター大鹿線の改良であります。

こちらは、トンネル2か所は既にできておりまして、残り4か所の狭隘箇所改良も済んだということで報告を行っていただいております。

その後、渡場の交差点から少し行ったところ、道が狭いということもありますけれども、どうも見通しが悪いことによって大型車両が両方で譲り合いをしているということで、一時的に車がたまってしまうという指摘がありました。

これにつきましては、村と地元、そして長野県さん、そしてJR東海さん、4社で現地を見て、一定の改良、見通しをまずよくするところで竹を切ったところであります。見通しはかなりよくなったかと思いますが、まだ付近には湧水が出ているということで、これから暖かくなるので凍る心配はないわけではありますが、長野県では引き続き様子を見ながら対策をやっていただけるということでございました。

それから2点目ではありますが、渡場の信号機、これの改良、中川の北のほうから来たときのいわゆる松川寄り、右へ曲がっていくときの矢印といいますか、これも改良していただいたところであります。

また、このものについてはまだまだ改良の余地もあるかとは思いますが、一定程度行いましたので、またこの信号機については地元の皆様からご意見等を承れたらと

思っております。

それから、もう一つ、渡場の交差点付近の舗装の改良であります。これは振動などができるだけないように改良してほしいという地元の要望もございますので、このものにつきましても協議を進めておるところでありまして、後ほど報告をいただけるものかなあというふうに思っております。

それから、もう一点、小和田の地区のほ場整備に発生土を運搬して埋めて、そしてほ場をかさ上げして安全な農地に戻すというために、どの程度の割合で埋めるというか、発生土と小渋ダムの堆積土、それをどのぐらいの割合で入れたらいいかということで、これについては昨年からずっと試験で運搬をさせていただきましたが、このほど完了をしておるということを報告させていただきたいというふうに思っております。

もう一つ、北林飯島線であります。この改良につきましては、地元もそうですし、村も長らく要望しておったところですが、いよいよ改良をしていただけるということで、工事が一部発注になっております。このことについても後ほど長野県伊那建設事務所さんのほうからご説明があらうかと思っておりますけれども、そういうことで事業が道路改良のほうに移ってきたというのが現状かなというふうに思っております。

ちょっと長くなりましたけれども、こういったことの報告も含めて、また地元の皆さん、委員の皆さん、いろんな意味でのご質問、それから要望等が必ずあると思いますので、これらを出していきながら、やはりみんなで運搬に関してよりよい状態になっていくようお願いをしたいというふうに思います。

長くなりましたが、冒頭のご挨拶に代えさせていただきます。

3 委員委嘱

事務局 続きますして次第のほうの3番になります。

委員の委嘱ということですが、会議次第の2ページ目に委員の名簿がございます。

また、3ページ目に同協議会の設置要綱がございますのでご覧ください。

第4条におきまして委員の皆さんの任期は2年とさせていただいておりますが、特に総代さんの方々は今回多くの方々が替わっておりまして、そういった関係で、今回、委嘱状を交付させていただきます。

代表いたしまして委員さんに交付をさせていただきます。

なお、他の委員さんにつきましては失礼ながら机に配付させていただいておりますので、ご理解いただきたいと思います。

[会長・代表委員 前方へ移動]

[委嘱状交付]

[会長・代表委員 復席]

事務局 それでは、協議事項につきましては会長の進行でお願いいたします。

4 協議事項

(1) J R 東海工事関係

- ・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
- ・その他

会長 夜分にお集まりいただきましたが、協議事項がたくさんありますので、司会進行をいたしますが、スムーズな進行にご協力をお願いします。

協議事項に入ります。

最初に J R 東海さんから工事関係につきましてご説明をお願いいたします。

J R 東海 改めまして、こんばんは。(一同「こんばんは」)

本日は年度末の大変お忙しいところご説明の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃はリニア中央新幹線に関しまして協議会の皆様にはご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。

大鹿村のトンネル工事ですけれども、4か所の非常口、4か所からトンネルを掘っているわけですが、その4か所目、最後の除山の非常口、いわゆる斜坑、こちらが完成、掘り終わりました、4か所の非常口、斜坑は全て完了したということで、現在は南アルプス長野工区については先進坑の掘削を、伊那山地トンネルの青木川工区については本線トンネルの掘削を進めているというところです。着実にトンネルの工事を進めさせていただいているのも、これも中川村の皆様のご理解とご協力のたまものでございます。重ねてお礼申し上げるところでございます。

さて、新聞報道でご存じかというふうに思いますが、トンネル工事において作業員がけがをするという、いわゆる労働災害が続いております。

長野県の事象につきましては結果的に軽傷で済んでいるというところでございますが、当社といたしましては、この労働災害を重く受け止めて、再発防止について施工 J Vと一緒にしっかりと取り組んでまいりたいというふうに考えております。

この労働災害の長野県の2件につきましては、今日はちょっとお時間をいただきましてご説明をさせていただければというふうに思っております。

この話と一緒に、いつもの環境測定の結果、あるいは大鹿村でのトンネル工事の進捗、それから工事用車両の運行計画などをご説明させていただきますが、協議会の皆様とはしっかりとコミュニケーションを図れるようにご意見をしっかりとお聞きし、またご質問にご回答してご議論をさせていただければというふうに思いますので、今

晩もどうぞよろしくお願ひいたします。

それと、3月1日付けで長野工事事務所の所長が交代しておりますので、ちょっとご挨拶をさせていただきます。

J R 東海 皆様、こんばんは。(一同「こんばんは」)

引き続き地区の皆様とよりよい信頼関係を築いていきたいと思っております。そのように努めてまいりますので、ぜひご理解、ご支援、ご協力を賜りたいと思ひます。よろしくお願ひします。

J R 東海 それでは、協議会の次第4番の協議事項、(1) J R 東海工事関係について私のほうからご説明いたします。

着座にて失礼いたします。(着席)

それでは、お配りした資料の右肩に「資料1」と書かれた紙資料をご覧ください。

あわせて前方のスクリーンにも同じ内容のものを映し出しますので、見やすいほうでご確認いただければと思ひます。

それでは説明に移ります。

本日のご説明内容としましては5点ございます。

1点目が渡場地区の環境測定について、2点目が大鹿村内ニア工事進捗状況について、3点目が工事用車両台数について、4点目が伊那山地トンネル新設(坂島工区)における肌落ち災害の発生原因と対策ほかについて、最後にその他という順番でご説明いたします。

それでは、紙資料をめくっていただきまして、右下に「4」と書かれているページをご覧ください。

まず環境測定についてです。

下側をご覧ください。

渡場地区における環境測定についてということで、今後の工事用車両の本格的な通行に先立つ現況把握を目的として、渡場地区において環境測定を実施しております。

測定期間としましては、2018年11月から通年で測定を行っております。

測定項目としては、大気質、騒音、振動の測定を行っております。

下側に写真をお示ししておりますが、こちらは渡場の交差点のところで、デジタルの表示などを見かけた方もいるかと思ひますが、こちらが測定器ということになっております。

また資料をめくっていただきまして、右下に「6」と書かれたページをご覧ください。

こちらについては、環境測定結果、12月～2月分の結果をお示ししております。

資料は小さくて見にくいので、A3で同じ内容のものを配りしておりますので、そ

ちらも併せてご確認いただければと思います。

上側になります。

上側については二酸化窒素、浮遊粒子状物質の結果をお示ししております。

青の横線です。こちらが環境基準となっております。

バーが実測値、1日の平均値ということになりますが、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、いずれについても環境基準を下回る結果となっております。

続いて下側、「6」と書かれたページでございます。

こちらには騒音と振動の測定結果をお示ししております。

青の横線が昼間の環境基準値、オレンジの横線については夜間となります。

こちらについても、騒音、振動、いずれも環境基準の値を下回る結果ということになっております。

では、紙資料をめくっていただきまして、右下に「8」とあるページをご覧ください。

続いて2点目の大鹿村内リニア工事進捗状況についてご説明いたします。

紙資料の下側をご覧ください。

こちらは大鹿村の工事進捗状況をお示ししております。

赤の点線でお示ししているのが中央新幹線のルートとなります。

この図面左側が伊那山地トンネル、右側が南アルプストンネルという位置関係になります。

伊那山地トンネルについては、青木川非常口から本線に向かって小さな断面——斜坑と呼ばれるものですが除山斜坑を掘削し、本坑の掘削を進めているという状況でございます。

南アルプストンネルについては、小渋川、釜沢、除山、この3つの非常口からそれぞれ斜坑を掘っていき、本線と並行する形で緑の線があるかと思いますが、緑の点線でお示ししているのは先進坑と呼ばれる本坑よりも少し断面の小さいトンネルとなります。南アルプストンネルについては先進坑を掘りながら本坑に進んでいくということになります。

こちらの図の青色の実線でお示ししているのが現在の進捗状況となります。進捗状況についてイメージしていただければというふうに思います。

紙資料をめくっていただきまして、右下に「10」と書かれたページの上段になります。

小渋川非常口方面の状況でございます。

小渋川非常口については本線トンネルの掘削に向けた準備作業を行っており、準備が整い次第、本坑掘削を開始いたします。

先進坑の小渋川—釜沢斜坑間については、12月の協議会では掘削が完了したということをご報告いたしましたが、同区間については1月17日から発生土の運搬路として

運行を開始しております。

下の写真については、2月末時点ではございますが先進坑の坑内状況をお示ししております。

続いて下側となります。

除山・釜沢非常口方面の状況でございます。

除山非常口については、3月14日に斜坑掘削が完了し、先進坑を品川方面に向けて掘削しております。

釜沢非常口については、先進坑の釜沢—除山斜坑間の掘削を進めております。

なお、今後、先進坑等で前方の地質が確認できた際には本坑掘削に着手いたします。

掘削した発生土のうち自然由来重金属等の溶出試験で基準値を下回った発生土については、高森町事業と伊那インター工業団地拡張事業に活用いただいております。

下側に2枚の写真をつけておりますが、左側が除山非常口の施工状況でございます。右側が釜沢非常口となります。

資料をめくっていただきまして、紙資料の右下「12」の上段となります。

こちらに写真を2枚お示ししておりますが、左側の発生土仮置場Aと書かれたものが除山非常口の横にあります仮置場となります。

この発生土仮置場Aについては、赤の点線で囲った範囲について置場を拡幅する造成工事を行っております。

右側です。

右側については、仮置場B——三正坊と我々は呼んでおりますが——こちらについては土砂の搬入と搬出工事を行っております。

紙資料の下側をご覧ください。

こちらについては、伊那山地トンネル青木川工区の青木川非常口方面の状況ということでご説明いたします。

青木川非常口は本線トンネルの掘削を進めております。

また、今後発生が予想される中央構造線周辺に向けて水平ボーリングによる前方の地質の確認を行い、より安全にトンネルを掘削する工法及び構造の検討を行っております。

発生土については、南アルプス工区と同様に高森町と伊那インター工業団地拡張事業に活用いただいております。

また、青木川工区の発生土置場については、深ヶ沢地籍と呼ばれるところでありますが、現在こちらについては護岸工及び発生土の受入れ造成工を実施しております。

下に2枚の写真をつけておりますが、左側が青木川本坑の施工状況でございます。右側は発生土置場の青木川の現在の状況をお示ししております。

続いて、紙資料をめくっていただきまして、右下に「14」と書かれたページの上段となります。

3点目、伊那山地トンネル新設（坂島工区）における肌落ち災害の発生原因と対策ほかについてということです。

冒頭にもありましたが、昨年11月8日に発生した事象について、12月の協議会では概要の説明をしておりましたが、今回は、原因、対策、災害防止に向けた取組についてまとめており、1月13日と18日に長野県へご説明しましたので、その内容について皆様にもご報告いたします。

あわせて、本年3月8日に発生した事象についても報告いたします。

紙資料の下側になります。

概要です。

発生日時としましては、令和3年11月8日月曜日、朝の8時20分となります。

場所についてですが、下の図をご覧くださいなのですが、緑の枠で囲っているのが坂島の非常口ヤード、下側に赤の実線がございまして、こちらが本線です。点線につながっているのが小さな断面で掘っている斜坑となります。

坂島非常口ヤードから200メートル弱行ったところでのトンネルの切羽面における肌落ちということです。

切羽というのは、掘削後の地山の末端を切羽と呼んでおりますが、ここから崩れ落ちてきたということになります。

写真をご覧くださいと思いますが、切羽から、こちらの赤枠で囲んだ縦5メートル、横約6メートルの肌落ちがありました。作業員は退避をしておったんですが、退避中の1名の足に落ちてきた石がぶつかってしまったという事象でございます。

被害状況としては軽症ということになります。

紙資料をめくっていただきまして、右下に「16」と書かれたページの上段をご覧ください。

こちらでは肌落ちが労災につながった原因と対策についてお示ししております。

原因です。

火薬による掘削を行う際、切羽面に穴を開け火薬を詰め込む装薬と呼ばれる作業の前に切羽の状態の確認を行ってはいったものの、それらが十分にできていなかった可能性があり、変状の予兆を早期に発見することができず、作業員全員が安全に退避することができなかったことによるものと考えられます。

対策としましては、装薬作業前、装薬作業中の切羽監視強化、退避手順の周知徹底を行っていきます。

切羽監視強化については、通常、切羽面を専属で監視する切羽管理責任者——左下の漫画絵でいきますと青い四角で囲った者を1名配置しておりますが、今回の事象を受けて赤丸で囲った作業員も切羽監視に当たらせ、監視体制を強化いたします。

続いて紙資料の下側になります。

施工業者への指導と、さらなる肌落ち災害防止への取組ということに関しましては、

2点ございます。

1点目は、同様の肌落ちが生じぬよう、発注者であるJR東海が施工業者に指導ということをお願いしております。

例ということで2つ上げております。

写真の左側をご覧ください。

こちらが掘削直後の切羽になります。掘削直後においては、地山から剝離した岩石——浮き石と呼ばれるものが多々見られることがあります。これらの浮き石をあらかじめ徹底的に落とすということを施工業者に指導しております。

写真の右側になります。

浮き石の作業を行った後、切羽面を固めるためにコンクリートの吹き付けを行います。こちらのコンクリートの吹き付けが適切に実施されているかを現場にて確認し、指導しておるところでございます。

2点目です。発注者——JR東海としての監督体制については、以下の取組を実施しております。

まず、社内事故防止点検や月1回の現場安全点検に加え、作業手順書を確認しながら安全に作業が実施されていることを現地で確認しております。

2つ目として、中央新幹線安全推進協議会や現場安全点検等の場を活用して現場の声を吸い上げ、作業手順や現場環境の改善に反映させ、施工会社と一体となって安全文化を醸成していくことに取り組んでまいります。

以上が坂島工区、1件目の事象になります。

紙資料をめくっていただきまして、右下に「18」と書かれたページの上段をご覧ください。

こちらは2件目の事象の概要になります。

発生日時は、今年の3月8日火曜日、14時半頃となります。

場所としましては、1件目と同様の坂島工区斜坑掘削中ということになります。

事象内容としましては、坂島斜坑の掘削サイクルであるコンクリート吹き付け作業中、コンクリート吹き付け機の圧送管に詰まりが生じました。詰まりを解消させるため配管に圧縮空気を送ったところ、エルボー管がジョイント部から外れ、飛び出したコンクリートとエルボー管が作業員に当たったということになります。

読むだけではちょっと分かりづらいので、右下に漫画絵を載せております。それと紙資料の下段のページの写真を併せてご確認いただければと思います。

右側の漫画絵、茶色でハッチングしてある箇所が切羽面ということになります。その切羽面の後ろに黄色いブロックがあるかと思えます。こちらは吹き付けロボットといって切羽面や切羽周辺にコンクリートを吹き付けるための機械となります。

この作業を実施している際に筒先からコンクリートが出にくいということが発生いたしまして、目詰まりであろうということで場所の特定をしていこうということ考

えていたところ、漫画絵でいきますと黄色の四角の下側の四角、ホッパーと書かれたところに赤い丸があるかと思いますが、こちらがジョイント部となります。こちらが発生の原因ではないかということで目詰まりの解消をしようとしていたところとなります。

写真も併せてご確認いただければと思います。

もともとこのエルボー管というものについては、赤の点線でお示ししているようにホッパー側とホース側のそれぞれをジョイント部と呼ばれるものでつないでおりました。こちらのエルボー管での目詰まりを防止するために、一度ホッパー側のジョイントとホース側のジョイントを緩めて、ホッパー側については機械から離して下を向けるように向きを変えました。その後、ホース側のジョイントを締めたものの、この緊結が不十分で圧縮した空気を送った際にエルボーごと外れて作業員にぶつかったということになります。

原因としましては、この作業を行う際に人払い——立入禁止措置を取っていなかったということが原因として挙げられます。

対策としましては、ジョイント部の緊結状態を職長や隧道等の掘削等作業主任者——こちらは現場を管理する者です。管理者とダブルチェックを行うということ、また管理者が人払いの指示を出し、人払いが完了したことを確認し吹き付け機の作業員に伝え、その後、吹き付け機の作業員はエアーを送るという手順を取っていきたいというふうに考えております。

紙資料をめくっていただきまして、右下に「20」と書かれたページの上段をご覧ください。

事象に至った背後要因です。

原因としましては、コンクリート吹き付け機の見詰まり解消における作業手順については作業員の経験則に頼っており、作業手順が明確となっていなかった。その上、職長等の現場における責任者が当該作業の監督を実施しておらず、安全管理体制が不十分であったということが原因として挙げられます。

対策については、吹き付け機の圧送管に吹き付けコンクリートが詰まった際の対応に関わる手順を整理した上、作業手順書に明記し、作業員に周知いたしました。

目詰まりを解消する際は、現場の管理者の監督下で作業を実施する。

また、施工会社は報告を受けた上で作業手順を確認し、作業の注意点を伝える。

加えて、定めた作業手順書をチェックリスト化し、作業員が見やすい位置——吹き付け機に配備をいたしました。

以上の2件については、本日ご報告している南アルプストンネル工区、青木川工区についても同様の作業があるため、他山の石とし、十分に注意しながら作業を行ってまいります。

続いて4点目の工事用車両台数についてです。

紙資料をめくっていただきまして、右下に「22」と書かれたページの上段をご覧ください。

こちらについては、大鹿村内や中川村を通行する工事用車両台数の12月から3月までの実績の月別日平均の往復台数と4月～6月の予定をお示ししております。

上側についてはJR工事による資機材運搬車両をお示ししております。

測定点としては深ヶ沢、下青木薬師堂前、沢戸橋、福德寺、大鹿村役場前、渡場交差点とございますが、渡場交差点についての12月から3月までの実績としましては18台から30台弱程度ということでございました。

4月～6月の予定としましては、こちらは12月の協議会でもお示ししておるわけですが、65台を想定しておるところでございます。

続いて下段のページをご覧ください。

こちらは発生土運搬車両になります。

測定点としましては資機材運搬と同様でございます。

表の中を3つの区分に分けておりますが、一番上が「JR工事による発生土運搬車両」と書かれているもので、こちらは伊那インター工業団地拡張工事に運搬している台数でございます。

その下が高森町、一番下が半の沢ということになります。

渡場交差点の一番上、JR工事による発生土運搬車両を見ますと、12月から3月までについてはおおむね41台～70台程度ということになり、今後の予定としましては240台程度を予定しております。関係する市町村と協議の上やっていきたいと思っております。こちらについては変動する可能性はありますが、本日お示した240台を超えることがないように調整していきたいというふうに考えております。

高森町についても12月～3月については179台～215台程度ということで、今後の予定としては300台を想定しております。

4月～6月の工事用車両台数については605台ということで、こちらの算出の仕方というのは、上側のページの資機材運搬の4月～6月の65台と伊那インターの240台、高森町の300台を足した605台を想定しているということでございます。

最後のページ、右下に「24」と書かれたページをご覧ください。

最後、その他ということになります。

工事カレンダーとお問合せ先ということをお示ししております。

今後の工事の予定については、別紙工事カレンダーというA3のものをご覧ください。

工事カレンダーの見方としましては、今年の1月から12月までの1年間のスケジュールを載せております。

この中で青とピンク、緑でハッチングされた箇所については、場内作業、トンネル内の作業であったり休工期であったりということをお示ししております。

加えて、5月6月に三角でお示ししているのは、今、大鹿村内でいいますと伊那山地トンネルと南アルプストンネルの2工区ございますが、どちらか一方だけを稼働させるという台数調整日、減便ということで、これを三角でお示ししております。

10月11月の後半の土曜日に黄色でお示ししているのは、こちらは休工に向けて調整をしている日ということになります。

以上が工事カレンダーのご説明となります。

今後、トンネル工事や我々の工事でお問合せ、ご意見をいただく場合については、こちらにお示ししているJR東海大鹿分室、南アルプス長野工区、伊那山地（青木川工区）にご連絡いただければというふうに思います。

以上で説明を終わります。

会長 まずJR東海さんから協議事項の報告がございました。

1つずつご質問等を受けて進めてまいります。

最初に説明のございました渡場交差点付近における環境測定についてご質問等ございます方は挙手をしていただければマイクをお持ちいたしますので、お願いしたいと思います。——よろしいですか。

ちょっと私からです。

この中で、前にもお願いしたんですけれども、昼間の環境測定の結果の騒音、昼間の基準値よりも下回ってはいるわけですけれども、1月11・12日だけ、ちょっと少し突出した2日間があるかなと思いますが、この原因は分かっていますでしょうか。

JR東海 これは、確認したんですけれども、原因についてはちょっと断定できなくて、申し訳ありません。

我々の工事のダンプ台数としましては、普段と変わらないダンプ台数でありました。

雪の影響で除雪があったのかなと思って問合せもしたんですけれども、除雪もされていないということだったので、ちょっと原因が分からなかったというのが正直なところでございます。

会長 委員さん、分かりませんよね。

委員 雪の降った日でしたか。

会長 いやあ……。

委員 12月6日も高いですね。

会長 高い日が1日あるけれども……。

恐らくというか、調べてくださいということでJ R 東海さんには前にもお願いしたんですが、J R 東海の発注で外へ運搬するダンプについては、割と吹かしまくって走ることが今はないので、違う車両かなというようなことも考えられますけれども、ちょっと分からないということです。

皆さんはよろしいですか。ちょっと関連したことで測定結果についてご質問等あれば承りたいと思います。

〔発言者なし〕

会長 分かりました。

これはこれで、きちんとしていただいておりますということと、基準値の中には入っておりますので、今のところあれかなと思います。

次に、大鹿村内のリニアの工事の進捗状況であります。

トンネル内の工事ですから私どもには分からないことが多いんですけども、ちょっと初めての方、先進坑だとか斜坑だとかいうお話も出ておりましたので、ちょっと分からない方、新しい委員さん、もし分からないことがありましたら、そのことも含めてご質問いただければと思います。

委員 いいですか。

会長 どうぞ。

今マイクをお持ちします。

委員 発生土のうち自然由来の重金属が基準値を下回ったものはいいんですけども、新聞を見ますと、基準値を上回ったものについてはなかなか自治体も受け入れるところがないという報道がありました。

それで、今、基準値を上回ったものはどのぐらいの量が出ているかということと、併せて、受け入れる自治体がないとすれば、その活用についてはどういうふうを考えているかということ、もう一つ、新聞によりますと防水シートに破損が見受けられるというような報道もされておったんですが、そこらを含めて説明をお願いしたいと思います。

会長 それでは、J R 東海さん、お答えいただけますか。

お願いいたします。

J R 東海 ご質問ありがとうございました。

まず、新聞報道にあったのは受入先のほうで検査をしたらということですが、私どもは基準にのっとって事前に発生してきた土を何箇所かでしっかりと確認した上で搬出していますので、基準値を上回ったものが外に出回るといったことはないということをごさいます。

一方で、今、基準値を上回っているものがどれくらいあるかということですが、最近のところではずっと出ていません。出れば村のほうにもご連絡しています。

今、大鹿村の仮置場Eというところで約 3,000 立米ほどの基準値を上回った土を仮置きしております。

今の新聞記事にあったのは、あれですかね、めくれているということですかね。

委員 そうです。

J R 東海 土を置いてあるところですが、要対策土、基準値を上回っている土なので、基本的にその箇所は下の地面をまずしっかりと下に浸透しないように舗装しています。さらにシートをかぶせた上で、まずは雨が上から降ったとしても下にしみ込まないということをしております。

それから、さらに下の舗装した部分の周りには四方に全て排水溝を設けておりまして、仮に降った雨が下に流れてもそこに流れて、その水が処理設備に入るようになっていますので、基本的には処理設備に入って、それ以降は基準値を下回ったものしか出さないんですが、今のところそこまで水が入っていないということで、基準値を上回ったものは一切外には出ていません。

基本は下に全てしみ込まない、外に流れないというふうにしていますので、一応念のために上にシートをかぶせていますが、それは上に降った雨が土の中に浸透しないようにというようなことをしていますが、浸透したとしても外に流れないようになっていますから、一応シートをかぶせていますが、それがめくれたとしても、それは基本的に全てちゃんとした処理設備に入るようになっています。

シートはめくれたりする場合がありますので、それはその都度ちゃんとビニールシートをかぶせ直しているということです。

ただ、仮にシートがめくれて雨が中に入ったとしても、それは外に出るものではなくて、全て下の仮置きしてある中から排水溝を通過してちゃんとした設備に入るようになっていますので、外に基準を超えるものが流れ出すことはないということをごさいます。

会長 要対策土で問題になっていること、もう一遍、外へ出している重金属はどういうものなのか、それをもう一回説明をいただきたいのと、今、委員さんがおっしゃったの

は、周りからは流れないようにしているからというお話だったんだけど、シートはそんなに大きくないわけですが、めくれているんだったら水がしみ込まないようにきちんとそれをかぶせればより安全だと思うわけですが、その対策はいかがなものか、2点をちょっともう一遍お願いしたいです。

J R 東海 まず、基準を上回っているものがあるというところは、ヒ素が出ているものがございます。これはいろいろ場所によっては出てくるようなものですので、それをしっかりしたところに封じ込めたりするというのが一般的です。

ちゃんとシートをかぶせたらいいと、おっしゃるとおりで、しっかりとシートをかぶせるというところはあるんですが、新たに出てきたときにはまたそこに入れたりする関係で、なかなか大きなものを1枚かぶせるというふうにはいかず、今は何枚かを重ねてかぶせていっている状況でございます。

めくれないようにするというところは、すみません、我々もめくれないようにできないかということで、日々そういうことを考えておりまして、そこはしっかりと引き続き考えていきたいと思っております。

委員 今後の活用についてはどう考えているんですか。

J R 東海 今後の活用といいますか、基本的に要対策土については今のところ私どもの自社用地であるところの変電所とかに封じ込めたりするというところで考えていますが、出るボリュームによってはそこだけでは賄い切れないこともあって、関係するところで何か活用方法がないかというところでもお願いもしているところではありますが、そういったところも含めて、これからまだまだそこは勉強していきたいと思っております。

会長 その新聞報道の中で私も答えましたけれども、実は発生土を活用しようというのを決めたのは小和田のほ場の下であります。したがって、耕土の下に要対策土がそのままあるとどうなるかといったら、地下水がしみていくのは目に見えていますから、私どもはこれについては入れないということではっきり申し上げてありますので、中川村では要対策土を今のところ使う場所はないということでございます。

これはJ R 東海さんにもお伝えしてありますので、ご安心いただければと思っております。

この関連で何かございますか。

委員 ちょっと関連して質問です。

この重金属が入っていないかどうかというチェックというのは、サンプル調査ですか、全量調査ですか。

J R 東海 サンプル調査です。

委員 ということは、別に悪気があってじゃなくても、サンプルの取り方によって、たまたまサンプルを取ったやつはオーケーだったけれども、取らなかったところに入っていたねということが可能性としてはあるということですね。

J R 東海 1点だけというところであればそうなるんですが、これは決められた範囲で何点か取ってサンプリングということにしていますので……

委員 多分、経験上大丈夫だよという決まりがあって、そういうことですね。
だけれども、論理的に考えると、それでも出てくる可能性はあって、そうしたら、もし市町村なり誰かが受け入れたところで、そういうもの、変なものは入っていないはずということで受け入れたけれども、後から何か検査したら、何か数値が出てくるよね、おかしいよねというふうなときにはどういう対応をされるのかなということですね。

J R 東海 マニュアルに従って山岳トンネルは1日に1回検査をしておりますので、まずそういうことはないと考えております。

ただ、万万が一ですが、自然由来重金属の基準値未満のものを持っていっているところで万万が一そんなような話が出れば、それはJ R 東海も対応しないといけないというふうには思っておりますが、基本的にはない、そういう事態はないと思います。

委員 試行実験で、あった場合はどうなるのかなあというふうなこと、1回入れたけれどももう一回回収するとか、何か、どういうふうな……

J R 東海 そういった場合を考えないといけないとは思っておりますが、基本的には、やっぱり毎日検査をしておりますので、重金属の基準値未満のものを持っていっていますので、持っていったところで基準値を上回るということはないというふうに考えています。

委員 どこか、長野県じゃなかったというふうに思うんですけども、J R さんのリニアの工事じゃなかったのかもしれませんが、やっていらっしゃる側の自主的な検査、受け入れたところとの検査で、安全なはずだったものがあれっというふうなことがあったというふうな、そんなに前じゃないと思うけれども、ちょっと何かそんな報道を見た気がするんです。だから……

J R 東海 そういった状況になれば J R 東海も何か対応しないといけない、ひょっとしたら持っていったものを全部めくらないといけないというようなことにもなるかもしれないです。

委員 その辺はぜひしっかりとやっていただかないと、受け入れるのはとても不安なところがあります。

J R 東海 ご心配もごもっともだと思います。

ただ、J R 東海としては、やっぱりこの頻度、1日1回検査するというのはかなり頻度が高いというふうに思っておりますので、1回検査した土というのが基準値オーバーになるということは基本的にはないという認識です。

委員 万が一あった場合には、もう一回はがして回収するということも含めた上で整備には対応するというようなお約束をいただいたというふうな形で、いいですかね、マスコミの皆さん。

会長 恐らく最近の例では、岐阜県で一旦検査をしたものを残土処分場に運び込んだと、岐阜県は独自の検査をまたやっているようでありまして、サンプルをどの程度取ったかというのは分かりませんが、そこで基準値以上のものが見つかったと、環境基準の2.1倍という数字が出ておりますけれども……

委員 リニアの工事ですか。

会長 これはリニアですね。

それから、もちろん皆さんもご存じだと思うんですが、どうも一般的に自然由来のヒ素というのはあるみたいですから、別に J R 東海の肩を持つわけではないんですけども、1日に出た分から平均5回は取って検査をしておるということです。

先ほどのシートで安全にしみ出さないように対策をしている要対策土につきましては、発生すれば私どものところにきちんと数値と日時、何が出たかということまで報告をしていただいております。

そのものは隔離をしましたよという報告もいただいておりますし、この2か月はその報告がありませんので、先ほどからお話ししていただいておりますように、これは地層といいますか、やっぱりたまたま濃くなるというか、そういうところにぶつかっていないのかもしれませんが、今のところそういう発生土はないということで、私どもは要対策土が出たとは聞いておりませんので、恐らく黙っているわけではなくて、そういう状況であるということかと思えます。

委員さんのご質問については、もし仮にそういうことになりましたと、やっぱり信頼感を損ねるということになりますので、J R 東海さんには十分注意をしてもらいたい。

当然のことなんですけれども、例えば道路とか、その下に出る場合ということも聞いたりしていますけれども、それはそれで対策を施した上でいけていただくということ、あとは、しみ出したものがどうかという水質の検査もやられるかどうかはちょっと分かりませんが、そういう対策はちゃんとしてほしいなということでございます。

よろしいでしょうか。(委員挙手)

委員さん、どうぞ。

委員 ちょっとお聞きしてよろしいですか。

トンネルの掘削工事を業者にやらせるときなのですが、その時々断面展開図というのを J R さんのほうでは把握しておられますか。

私がちょっと携わった経験からいうと、それぞれ1日の掘削をやるときには、その掘ったところの断面を展開図に表して、そこにどんな地層でどんな回数だとか、そういうのを詰めて、展開図を詰めて対策というか工法を決めるわけです。

大体は地質が同じような状態だったら同じ工法でいくんですけども、これから先に破碎帯とかいうものが出てきたときはそれべしのことやっていくということで、そのときに岩質の違ったものが出れば、これは何だということになりますので、そういうのを把握しながらやっているというふうに私は理解しておるんですけども、それはやっておられるんですね、確認です。

J R 東海 ご質問ありがとうございます。

おっしゃるとおりでございます、そこは毎日確認をしております。幾つかで掘っていますが、毎日全ての断面において確認をしております。

委員 1日1回ですね。

J R 東海 毎日というか、毎日1回ですけども、昼の作業、夜の作業とありますけれども、毎日1回ずつ確認しております。

会長 よろしいですか。

委員 はい。

会長 ありがとうございました。

工事の進捗状況を含めて、今の断面の問題、それから要対策土の問題もお話がありました。ご質問をちょっと広げて、関連がありますので、労災の起きました坂島工区の事故の報告がございましたが、これについて何か委員の皆様からここはどうなっておるんでしょうかということがございましたらお出しをいただければと思います。

マニュアルどおりきちんとしていただいております。

ただし、坂島工区ではそれほど時間がかからない間にまたということで、軽傷で済んでよかったといえばよかったわけですが、そういうことがございますので、これは気をつけて、対策は今説明のあったとおりでありますから、これ以上のことはちょっとあれかなと思いますが、掘削を急がないように慎重にやっていただきたいということがありますので、そういうふうをお願いしたいと思います。

それでは、あとは工事用車両の台数の問題ですが、これについては大分増えてまいりますけれども、計画よりも今のところ少ないような説明がありました。

この台数のことで何か委員さんの中からご質問があれば……（挙手する者あり）

それでは、そこへマイクが行きましたので、先にお願ひします。

委員 台数なんですけれども、全体の台数は分かるんですが、大鹿から来るトラックは結構多く連なっているんです。

先ほども渋滞していると、混雑しているよと言っているんですが、その緩和をするためにはある程度時間を空けてきてもらわないと——言ってもいいですか、大丈夫ですか。黄色いトラックが昨日は5台つながっていました。その後に高森へ行く担当のダンプが3台か4台つながっています。

そんなにつながってくると自然と渋滞になるのは決まっていることなので、その点は把握していると思いますが、十分注意していただいて、特に今度は半の沢も多くなってきておりますので、今は時間帯によってすごい渋滞しています。なので、もしその対応策があれば今話をさせていただきたいです。

J R 東海 ご質問ありがとうございます。

おっしゃるとおりでございます。出発地点では間隔を開けて出ているんですけれども、所々で行き違い等が重なってくると、どうしても下に来る間に何台か連なってしまうという事象が発生していることも承知しております。

当然出発の段階で間隔を開けるというのはもちろんなんですけれども、今後、途中の段階でそういったものが解消できないかというところで、これから台数が増えていく中で、そこら辺のところは今検討をしております。まだ具体的にじゃあここでどうするこうするということまでは至っておりませんが、これから台数が増えてくるのはもう分かっていますので、そもそも5台以上並んできているということもありますので、解消するように引き続き検討していきたいと思ひます。

ちょっと今の段階で具体的にどうのというところまでは申し上げられないんですけども、途中で待機するような場所があるかということも含めて今は考えております。

会長 これは結構大事な問題かと思っております、渡場の交差点のところでは何回もシミュレーションをしていただいて、今の信号機の間隔ではどうしてもつながってしまう時間帯があるという前提もありました。なるべくそういうことがないようにということで道路改良もしてきたところでもありますので、あとは、やはり工区が4つありますので、そこら辺のところに出てくるのをうまく調整をしていただいて、なるべくつながらないように、これをしていただくしかないかなというふうなことです。

これについては、やはり大鹿分室の工事、何ていいますか、工事の責任だと思しますので、JR東海にはぜひそこのところをお願いしたいと思っております。

それは最近ですか、いつのことですか。

委員 昨日のことです。

会長 昨日ということだそうですので、まあ、そうですね……。どこでつながっていましたか。

委員 私、昨日9時18分頃に渡場の交差点に入りました。

会長 渡場。

委員 はい。

その間、西下のトンネルまでにダンプが約17台です。今の台数でいくと普通だったらそれはあり得ないんですよ。その半分くらいで収まるんですけども、時間帯によっては出すので。

今日の午後、同じように通らせていただきました。そうしましたら、さっき5台と言ったのは、半の沢から西下のところ、その間で5台に行き会って、その間にまた違うダンプが来て、また止まって、また高森のダンプが3台来ました。なので、あそこの半の沢の付近でずっと止まっているんです。

間隔を開けて向こうを出ますよというふうに言っているんですけども、私は1月の下旬に大鹿のほうに用があって行きました。迂回路の専用道路がありますよね。

JR東海 はい。

委員 1月のときには、もうあそこで3台出ているんです。

なので、出どころの迂回路のところで調整しないと、その間その間で詰まりますよ
といっても、もう大鹿から四徳のところまで2車線なんです。がんがん通っていつて
いれば詰まるわけがないんです。

会長 やはり出るところ、4工区をまずどこかで調整していただく、ここがまずは肝かな
と思います。

それで、つながってしまうのもシミュレーションのとおりで、最大1,340台でした
かね、そのときの時間帯ではこういう場合もあるよということでしたので、今の計画
の倍の数字でそういうことだったのですけれども、半分以下のところでもそういうふ
うになっているということですから、大鹿の皆さんのご意見もあろうかと思いき
れども、ぜひそのところは、大鹿から出てくるところで調整をしていただきたい。そ
うしないと、どうしてもまた渡場で連なって、また曲がれないとかどうだとかいう場
合も出てきますのでお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

J R東海 ご指摘いただいていることはもっともございまして、出てくる箇所が幾つかある
ので、そこで調整しても結局は迂回のルートのところ集まってしまうとそこで連
なってしまうというところについては、今後検討していきたいと思えます。

会長 今回の関連で何かありましたらお願いしたいんですけれども、いいですか。(委員挙手)
委員さん。

委員 今、大鹿のほうを出るほうのダンプのことばかり言っていると思うんですけれども、
私が国道とかを走っていると、高森のダンプも通るんだと思うんだけど、道の待
避所といいますか、高森のアルルの下の販売機のあるところとか、あとはコンビニと
かに寄っているダンプもあり、休むなと言いませんけれども、寄っているダンプがあ
ると思うんですよね。

それで、何台か集まってとか、たまっで一斉に出ちゃっているときもあるので、
これは多分ドライバーさんの意識改革というのが一番なのかなと、ああ詰まっている
からちょっと間を開けようとか、後ろにつながっているから譲ろうとか、そういう気
持ちはなければ、多分委員さんの言ったとおりのことの繰り返しで解消されないの
かなあと思うので、やはりドライバーさんへの教育というのが大事なかなというふう
に感じています。

会長 関連したことでありましたら、ちょっとご質問いただいておりますが、よろしいですか。(委員挙手)
委員さん、どうぞ。

委員 関連するかどうかちょっと分からないんですけども、予定の台数なんですけれども、例えばJR工事によるというやつが240台とあるんですが、当然上に上がっていくダンプがあれば土砂を積んで下りてくるダンプもあると思うんですが、往復、上っていくのと下りてくるのを全部合わせて、例えばJR工事というやつは渡場を240台通ると、そういうことでよろしいですか。

JR東海 はい。

委員 そうすると、じゃあ、単純に考えると大体120～130台が上がって行って120～130台が下りてくるということですね。

JR東海 はい。

委員 ありがとうございます。
それから、ちょっと台数とは関係なくて、ちょっと話が戻るんですけども、いいですか。

会長 はい。

委員 さっきの事故の関係なんですけれども、2つの事故で、1つ目の事故っていうのは、これは私のような素人が考えても当然想定できるんじゃないかと思うんですよね。それが起きてしまったということで、軽傷で済んでいるのでいいわけなんですけれども、非常に重大に考えていただいたほうがいいのかなということが1つです。
それから、あとエルボー管のほうですけども、これっていうのは一般論として想定できるような事故だったのか、全く想定外の事故だったのかというところをちょっと教えていただきたいんですが。

会長 それでは、先に台数のこと、今言ったつながるときのドライバーさんの意識で多少は緩和できるはずだという、このことについてお答えいただいてから、想定されるような対策ができることなのかどうか、お願いします。

JR東海 まずダンプの運転手の教育に関してでございますが、おっしゃるとおりでございますので、私どもは定期的に直接ダンプの運転手の方々を集めて指導しておりますが、先ほどおっしゃられたこと、連ならないという意識、基本的に中央新幹線の工車の車両は看板を背負って運転していますので、かなりの緊張感を持っていただいているというところではございますが、ちょっとそれに加えて連なるというところでかなり地

元の迷惑がかかるというところを再度徹底していきたいと思います。

J R 東海 労災の話でよろしいですか。

委員 そうです。

J R 東海 ご意見ありがとうございます。

1つ目の肌落ちです。

基本的に山岳トンネルの工事というのは、掘削している面に人間——生身の体、生身のまま近づかないというのが、これがもう大原則としてあります。

ただ、トンネルの火薬を詰める作業というのは、どうしても生身の体が切羽の先に近づかないといけないという作業が出てきてしまうんですね。

そういう場合にどうしましょうかというのがきちんとガイドラインに定められています。それは、切羽をしっかりとまず観察をして変状がないかというのを確認しましょう、それから装薬をしているときも常に切羽の状況を監視しましょう、そういったことが書かれているんですけども、もちろん施工業者はそれをきちんとやっていたんですが、それがまだちょっとやり切れていなかったというところで、もう少ししっかりとやりましょうということを対策としているのが1つ目です。

それから、2つ目のコンクリートのポンプ車の詰まりなんですけれども、これは意外とありまして、月に1回ぐらいはあるということで、全く想定できなかったというわけではないです。

ですので、この作業、詰まりの解消をするためには、こういった手順を踏むんですけども、やはり空気を反対側から送ろうといったときには、やっぱり周りに人がいないところでやる、人を払ってからやるといったことが鉄則です。今回はそれがやり切れていなかったというのが原因になっていますので、そこは、きちんと再発しないように、こういった目詰まりの除去は人を払ってからやっていきましょう、行っていきましょうと、そういった対策になっています。

J R 東海、それからこの業者は清水建設の J V なんですけれども、再発防止にしっかりと取り組んでまいりたいと思います。

会長 ということでございます。

多分という言い方はないんですが、南アルプストンネル工区、それから青木川工区、大鹿分室の扱いのところではきちんとやってもらいたいということで、今のところ事故は起きていませんので、今の J R 東海が言ったこういうことはよくあるということは私も前に聞いたことがありますから、ないようにぜひやっていただければと、これしかないかと思いますので、お願いします。

工事用車両台数についてはよろしいでしょうか。トータル……（委員挙手）
委員。

委員 22 ページの表を見て、渡場の交差点までのご説明のあれが書いてあるんですが、ここから先、渡場まで行った後、あるいは渡場まで来るのにどういう道を通って何台がどのルートで来るとか、多分、北林飯島線というのがこれに、後ほどの説明で、その工事のことがあるから、そっちのほうにも行くんだろうなど、我々は葛島なので、葛島のほうにいつから何台ぐらい通るようになるのかなというふうなところ、ルートがどうなっているだとか、その辺の状況、何時から何時までとか、通学時間がどうかとか、その辺がちょっと気になる場所なんです、その辺はどういう計画に……

会長 工事用車両の通過時間については、リニア対策協議会の一番最初の取決めで決めています。

委員 何時からですか。

会長 通る車両は8時半から5時で、搬出、搬入のために来るダンプはその時間帯の中で全て片をつけるというか、そういう大原則があります。

それから、今ここでお話をしておりますのは、実はJR工事による発生土運搬車両、この表の22 ページのところではありますが、これはあれなんです、伊那市の工業団地造成に運搬するものでございまして、これは通るところが——あ、これは高森ですか。

委員 いや、違います。

会長 そうですね。伊那市ですから、これは今のところ2つの路線を通じて、搬出のときには松川インターから搬出されると、こういうことであります。

それから、真ん中の高森町につきましては、これは今申し上げているとおり松川町から国道を使って南へ運び出すということです。

それから、その下の半の沢については、これは外へ出るものじゃございませんので、半の沢で降ろして、これをまた帰っていくということでもあります。

今これから説明があります北林飯島の改良につきましては、これができた暁には北のところ、つまり道路が完成しましたら国県道を通しましょうっていう大原則での約束がありますので、その暁には、小和田、それから北のほうでいいますと駒ヶ根市にここを使って運ばれるであろうということですから、今はまだその段階には至っておりません。

したがって、何ていいますか、いわゆる竜東線、渡場の交差点から北上をする

車両というのは今のところありません。

委員 北林飯島線ができたときにはそれが使われると、その計画は、まだこれからつくと、そういう意味なんですね。

会長 そういうことでありまして、次に県さんのほうから説明をいただきますけれども、その前提です。といいますのは、対岸に運び出すための荷重に十分耐えられる橋というのが、天の中川橋、それと今の天竜橋、この2本しかありませんので、道路を改良して国県道を通していくっていうと北林飯島を改良するしかない、改良した暁にはその路線を使わせていただいて北へ運びたい、こういうことであります。よろしくお願ひします。

委員 すみません、もう一個だけ。

運行時間のお話がありましたけれども、前、ちょっと私はうろ覚えですが、ダンプカー、工事車両が通勤で大鹿に行くものはその範囲外であるというような記憶がある、うろ覚えなんですけれども、それも入っているんですけどね。

J R 東海 渡場の交差点は6時40分から7時20分の間に通っていきます。

委員 じゃあ通勤時間は6時40分までですか。

J R 東海 はい。

会長 ちょっと改めて、私が忘れておってすみません。

第27回リニア中央新幹線対策協議会の中での確認でございます。

改めて申し上げます。

まずリニア工事の発生土の運搬についてということで、リニア工事の通勤ダンプ—外から運び出しに行くダンプですけれども、このダンプについて確認書の中には記載がありませんけれども、前々回の協議会の後、何回もJ R 東海、村、地元と協議し、朝6時40分から7時20分の間は渡場交差点を通過すると、このことについては、やっぱり通勤時間帯とかち合わないようしてほしいという要望もございまして、このように決めたところでございます。

台数等についてはよろしいでしょうか。

もし後でここはちょっと確認したかったよという方がいましたら、最後に時間を取りますので、またそのときをお願いをしたいと思います。

それでは、一応J R 東海さんのほうからの説明は以上で閉じたいと思います。

(2) 長野県工事関係

①飯田建設事務所

- ・(主) 松川インター大鹿線改良事業について

会長 続きまして長野県の工事関係についてご説明をお願いいたします。
最初に飯田建設事務所さんのほうから主要地方道松川インター大鹿線改良事業について報告をお願いいたします。
よろしく申し上げます。

飯建 平素は長野県の建設行政の推進に当たりましてご理解、ご協力をいただき、ありがとうございます。

それでは、(2) ①飯田建設事務所のほうから主要地方道松川インター大鹿線の改良事業についてご説明申し上げます。

着座にて失礼いたします。(着席)

「資料2」と右肩に書いてありますが、そちらのほうをご覧いただきたいというふうに思います。

これまで実施してきましたトンネルですとか道路拡幅工事、それから関連工事の関係ですけれども、資料の左上の枠内に取りまとめて記載してございます。ご確認ください。

そして、今日は、ちょっとその右側にありますけれども、現在実施中及び計画中の工事ということで、こちらのほうを主にご説明したいというふうに思います。

実施・計画中の工事、①～⑤ということで記載してございまして、地図上にも位置のほうを旗揚げしてございます。

それでは、順番はちょっと前後しますけれども、まず②の道路改良工事、二軒屋の関係でございます。

二軒屋ですが、現道が狭くて、線形も悪いというふうなことで、松川町側の現道の改良分も含めておおむね400メートル区間の道路改良というものを県のほうで計画してございます。

資料の下段に状況の写真がございます。左から2番目ですが、②二軒屋ということで、こちらの写真は、大鹿村から松川町方面を望んだ写真になります。

右にオレンジ色の橋桁が見えますが、こちらのほうが現道の部分となります。

手前が見えますのが小渋川の河川敷ということで、ここをかさ上げして新しい道路を造ると、そんなような計画でおります。

現在、調査及び設計を進めているところでございます。

次に、③道路改良工事の半の沢の関係でございます。

これにつきましては、リニアの発生土を有効活用して道路を改良するというので、

県のほうが事業主体となりまして、J R 東海さんのほうで施工のほうをしていただいているということでございます。

これも写真がございます。③と書いてございますが、これはドローンを使って空中から撮影した写真になります。

写真の上のほうの横に伸びているのが現道でございます。右側が大鹿村、左側が松川方面ということですね。

それで、写真の下の方に小渋川が流れていて、これが右から左へと流れているということでございます。

写真の右側のほうにちょうど半の沢の橋架がありますけれども、ちょうど今は構造物を造っているような、そんな状況が伺えますけれども、これが沈砂池の工事となります。今月末で大体沈砂池の本堤のほうの工事が完了いたしまして、今後はこの間の側壁——擁壁工とか水たたき工の施工を4月以降は進めていくということでございます。

今の予定ですと、おおむね5月下旬頃には沈砂池の工事が完了するかなというような状態でございます。

それから、全体にグレーっぽく灰色で面状に見えるところが盛土の基盤面となる箇所でございます。基盤生成のほうがおおむね完了しまして、現在は地下の排水溝の工事を進めているところでございます。

また、ソイルセメントによる盛土工事ということで、先般、試験盛土のほうで完了いたしまして、所定の強度というものを確認することができました。そういったわけで、今後、4月以降、ソイルセメントの本設のプラント工事のほうに入りまして、今の予定ですとおおむね5月の連休明けぐらいから盛土の工事が本格的に進んでいくと、そんなような予定でございます。

続きまして⑤のトンネル工事、落合トンネルの関係でございます。

こちらにつきましては、測量、地質調査のほうで完了いたしまして、現在はトンネルの詳細設計を進めているところでございます。設計、施工計画等が固まり次第、また皆さんのほうにお示ししていきたいなというような予定でございます。

飯建 ただいまは、今実施中、それから設計中等の箇所についてご説明させていただきましたが、松川インター大鹿線ですが、冒頭、会長さんからのお話でもあったとおり、狭隘区間がまだあるということの中で、その改良要望の対応についての計画の部分について私からご説明をさせていただきます。

1月下旬に4者でしっかりくまなく現地を見させていただきまして、改良要望の抜本的な部分の改良というのは短期間では難しい面はあるんですけども、小規模な対応につきましてはJ R さんとも協議を行いながら進めたいと考えております。

県といたしましては、まずは資料の中の①にあります葛島の部分の沿道支障木の伐

採——これは昨年末にやったところでございますが——このような沿道の支障木の伐採ですとか路肩に堆積している土砂の撤去、それからガードレールの修繕等を順次行わせていただいて、見通しの確保、それから幅員の確保ですとか安全通行ができるような対策を行うように予定をさせていただいております。

また、抜本的な対策といたしまして、西下トンネル、それから東山トンネル、この間の防災対策、資料のナンバーでいうと④になりますけれども、この箇所については防災対策をしっかり進めたいというふうに考えておまして、令和4年度はこの防災工事の設計を行うように予定をさせていただいたところでございます。

また、設計を行うに当たりましては、見通し不良の解消を含めた道路の拡幅——道路拡張を併せて検討するように考えているところでございます。

いずれにいたしましても、次年度以降も引き続き4者で協議を行わせていただいて、対策案については適宜ご説明させていただければと思っております。

松川インター大鹿線の改良の関係は以上になります。

続いて渡場の交差点の関係ですが、これも会長さんのほうから冒頭お話ありましたが、信号機の改修です。

これについては、当初の予定より大分遅れて皆様にはご心配をおかけしましたけれども、この1月下旬から2月の頭に交差点信号機の改良を行いまして運用開始をさせていただいております。

また、交差点の舗装の修繕につきましては、JRさんをはじめとする関係機関と今調整をさせていただいております。

説明は以上になります。

会長 ありがとうございました。

飯田建設事務所から説明がございました。

どうもこれが終わりということではないそうですけれども、このことに関しては大分よくなっていることは事実なんです、まだまだたまるよということですから、実際に走った方とかもいらっしゃるかと思しますので、ちょっとこのところで何かございましたらお願いします。(委員挙手)

では、委員さん。

委員 何回もすみません。

今お話がありました②番の二軒屋のところですが、もう長野県さんも重々ご存じだと思いますが、今もそちらには実際におうちがあつて、昔は三軒屋と言っていたんじゃないかと思っておりますけれども、今は1世帯が暮らしをしていらっしゃると、子どもさんもいらっしゃって、今どうしているのかは分かりませんが、よく自転車なんかで子どもさんも出かけてというふうなことを聞いておりました。

その中で、ここは今工事になっておるということで、今は一方通行になっていますけれども、逆に二軒屋のおうちの方々が出る時にはみんなが一方通行かと思っているところを逆行しなくてはいけないというようなことになってきておるということだと思ふんです。

ちょっとそこら辺の安全確保ということ、こちらで暮らしをしている皆さん、ご家族のことを、ぜひちょっと重々に考えていただいて、事故とかがないように格別のご配慮を——同じ柳沢の地区になるんですけれども、柳沢地区の一員である二軒屋の家族の皆さんのことをしっかりと考えてやっていただきたいなというふうにお願いをいたします。

会長 この二軒屋のところの改良って予定はあるんですか。

飯建 二軒屋ですか。この箇所ですか。

会長 はい。

飯建 今は、一方通行というか、両通行になっています。

委員 ああ、そうになりましたか。

飯建 ええ。この間は。

それで、この写真は、ちょっと今、何ですか、現道、橋があつて、手前の小渋川の河川敷が写っていますけれども、その向こう側のカーブのところですね。今ちょっと一番狭くてきつところですが、県道の改良区間というものもこの事業の中に含めています。

そちらの現道改良のほうは優先的にちょっと着手をしていきたいというふうにご考えておきまして、また新年度早々に関係する地権者さんであるとか地元のほうに説明させていただいて、少しでも早く対応ができるようにということで考えておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいというふうに思ひます。

会長 そういうことで、どうも改良して下さるようですから、ありがたいなと思ひます。ぜひよろしくお願ひします。

飯建さんからの説明がありましたけれども、この改良について……（委員挙手）
委員さん、どうぞ。

委員 先ほど説明の中で渡場の交差点の信号の話がありましたので、ちょっとお伺ひした

いんですが、この間、信号が変わってから車が何台矢印信号で通れるか地元の人と数えてみたんです。矢印信号は5秒なんですよね。2台は通れるけれども3台目は通れなかったんです。

多分それはセンサーが働いているからかなと思うんですが、大鹿から来たほうには車が1台もなかったんですよね。だからうちのほうの矢印が短い時間だったのかなと思うんですけども、あれはどのようなシステムで……。無理ですね。ああ、この質問はいいです。

会長　これは大事なことで、実は委員さんとか渡場の皆さんは、またこっちから、北から曲がっていきたい人は短いと、短過ぎるというような声もありまして、うちの巡回バスの運転手さんもそんなことを言っているんですけども、飯建さん、これは何とかならんもんですか。

委員　本当に短いんですよね。

飯建　今お話しいただいたのは、役場方面から来て天竜橋を渡る矢印の信号が短いということをおっしゃっているんですよね。

委員　はい。

飯建　ちょっとそれは、私も通ってみてそんな気がしなくもないところですけども、それは、あれです。信号機の調整自体はできるということで聞いております。

駒ヶ根警察署さんに調整についてちょっと問合せをさせていただいたんですけども、今は、やはり設置してまだ2か月程度ですかね、2か月弱ぐらいですけども、まだ様子を見ている段階ということでございました。

信号機の細部っていうのは、いろんな方がいろんな使い方をして、いろんなご意見があるので、ある程度地域のほうで意見を集約してまとめていただければ十分相談には乗れるということでお話は聞いておりますので、そんなことでよろしく願います。

委員　台数が変わってきたら、またどうなるかということをお話をお願いします。もう一ついいですか。

会長　どうぞ。

委員　今は使っていませんけれども、一時期、工事中に河川敷の中に一方通行の道があり

ましたよね。あれは将来どうなるんですか。使えないんですか、使えるんですか。河川内道路と呼んでいたやつです。

飯建 よろしいですか。

会長 はい。

飯建 河川内道路につきましては、あれはもともと河川の管理道路でございまして、河川管理者の国交省さんの持ち物なんですね。

それで、現道拡幅工事が昨年9月末で区間5まで終わりましたがけれども、どうしても現道の拡幅工事をやると規制がかかって一般の交通への影響というのが出るので、県のほうから国交省のほうにお願いして、河川内道路というものを工事期間中の迂回路ということで使わせていただきたいということであの道路を利用していたというような経緯がございます。

現道部の拡幅工事が完了したもんですから、工事用道路という位置づけがなくなったもんですから、その後は国のほうへまたお返ししたと、そんなような経緯でございます。

会長 通れないことはないんだけど、ちょっと今は、半の沢でちょうど現場の工事をやっておりますので、こいつはちょっと通れないということで、すみません。

どうにかならないかなって……。

会長 新緑のときには誠にきれいな道なんですけど、今、飯建さんから説明があったとおり、ちょっと使えないということでもあります。

もしほかになればちょっと私のほうからお聞きをしたいんですけども、やっぱり交差点付近の舗装のことなんですけれども、大分協議が整ったのかなと思っておるんですが、JRさんのほうでやっていただけるというような計画も聞いておりますので、分かる範囲で結構ですから、いつ頃こんなふうにやりますということを報告いただければと思います。

JR東海 渡場の交差点の舗装でございますけれども、前回、測量するというので、その後の進捗でございます。

今、測量は終わりました、関係するJVと調整いたしまして、延長としては、松川方面で言いますと、むかいや設備さんがありまして、そこのちょっと手前のあたりから交差点全部と、それから大鹿方面に行くカーブの終わりまでということで、非常に

長い広範囲にわたる舗装の打ち替えを実施しますので、予定としては2週間ほど、16日ほどかかる予定でして、工事期間中は片側通行ということになると思います。

今、渡場の関係の方々と調整中ございまして、いつの時期に施工ができるかというところは今後詰めていきたいというふうに思っていますが、今のところ2週間ぐらいで、ちょっと昼も夜もやるのか、昼と夜のどちらでやるかという、作業がかなりたくさんにわたりますので、延長も長いので区間を分けて実施するというで考えていますが、そのあたりも渡場の交差点付近の方々と調整した上で実施していきたいと思っております。

会長 2週間程度かかるということですので、時間帯の調整と——私は実は153号のすぐ近くに住んでいるんですが、夜間に舗装工事の打ち替えをやっていただいて、知らん間にできておったということも——知らん間にということではありませんけれども、やっぱり地元の皆さんはこれを早くしてくれということもありますので、ぜひ十分地元の皆さんと協議をした上でお願いをしたいということでもあります。

そのことも含めて、松川インター大鹿線の改良工事について何か皆さんの中で発言がありましたらお願いをしたいと思います。(委員挙手)

委員さん。

委員 渡場の信号の改良をしていただいて、ある意味、昔よりは多少いいのかなといううなことは思うんですが、以前、自転車の安全を確保してほしいということで、通学でも使っていますので、自転車と歩車分離にさせていただくとか、信号の停止は歩車分離になっているんですが、自転車は車両なので青赤黄色の信号に従うと思うんですが、それをやると多分巻き込まれる事故が発生するんじゃないかなということが心配されたので歩行者・自転車専用というのをつけていただきたいというお話をさせていただいたんですが、それは不可能だったというお答えでよろしいのでしょうか。まず、それが1点です。

続けていいですか。

会長 はい、どうぞ。

委員 あと、県のJapan Alps Cycling Roadのほうの計画で標識というか案内板がついていると思うんですが、渡場の信号のところにも坂戸のあたりにも、中川村の竜東線を使って南のほうや北のほうへ向かうような案内板がついていると思うんですが、それが渡場の信号のところに設置されたんです。

うちの息子は高校生なんですけれども、自転車競技をやっていて自転車に乗っているんですが、どちらに従っていいのか分からんということで、そういう意見があって、

ちょっと聞いてきてくれということであったんです。

それと、あと、もし歩道に入る場合があったときに、交差点近くの歩道との切れ目のところにグレーチングが全くないところがあって、写真も撮ってきてあるんですけども、ちょっとそういうところも改良に含めて整備していただけるとありがたいと思います。安全を第一にしていきたい。

会長 歩車分離の信号はいいとして、車両は左を通行しますので、大鹿方面から左折するときに巻き込まれる可能性が非常に大きいということで、そのところの分離の標示とといいますか、そういうことはできるかということと、サイクリングロードっていうんですか、よく知らないです。

委員 Japan Alps Cycling Road です。

会長 はあ。その指定があるようでございます。
どうなっているのかということは、どっちを優先していくのかというご質問でいいんですか。

委員 それがあるので、その自転車が来るとしますので、その安全対策をどうお考えなのかということですか。

会長 ということなんですけれども、今ここでご回答できればお願いします。

飯建 歩車分離とは歩行者と自転車の分離ですよ。

委員 そう、そうです。

飯建 それは、ちょっと申し訳ないですけども、こちらではできない——できないというか……

委員 情報は上げていただいたんですか。

飯建 できないというか、まあ一般的な歩車分離のやり方で、ここはというところがございます。

それで、そもそもどちらの信号を守らなきゃいけないかというところなんですけれども、以前、標識もつけたらどうかというお話も委員さんがされていたと思うんですけども、それも公安委員会のほうにちょっと聞いてみたんですが、そうすると、何

ていうんですかね、標識をぱっと見て全部理解することって大変難しいので、そこは地域での交通安全教室なりで指導を、警察さんも来てやっていただけるそうなので、交通安全教室の中で対応してもらえないかというお話を受けています。

ですので、信号機については、多分お子さん、子ども、例えば小学生未満、以下とか、あとは70歳以上のお年寄りとかは、歩道を自転車で通る方もいます……

委員 可能ですよ。

飯建 ええ。

それと、役場から渡場の交差点まで向かう間の東側についての歩道は、あそこはたしか自転車歩行者道になっているので、そこはそれに限らず自転車は通れるんですけども、基本的には、歩道を通る自転車は歩行者信号によって進んでください、車道を通る自転車は車道の信号によって進んでくださいということを公安委員会からは言われています。

ちょっとお答えになっているかどうかですけれども……。

委員 それで、自転車は今後増えると思うんですけれども、もし公安委員会がそういう答えであれば、どういうふうに使って下さいみたいな看板のようなものを県のほうで設置してもらおうといいのかなと思います。

例えば自転車は歩行者用の信号を使ってくださいとか、そういうのが設置できるかどうかです。場所によっては、車道通行だけでも信号のところだけは自転車は歩道へ入りなさいというところも駒ヶ根市内とかにはありますので、そういうのをして自転車を守ったほうがいいのかと思うんですよ。

確かに13歳未満70歳以上は歩道を使えますけれども、それ以外は車道通行が原則なので、それで事故になったら元も子もないと思います。

去年、去年の11月かな、うちの息子も渡場の信号交差点ではねられています。直進の自転車で青信号を確認して入っていったら、対向の右折車、役場方面から来た右折車にはねられて事故になっているので、それも含めてお話をさせてもらったんですけども、安全確保の面はどう考えていらっしゃるでしょうか。

会長 この問題は、あれですかね、ちょっと役場のほうにも当然要望を出していただいて、標示のこともありますので一緒に考えたいなと思っています。

私も前に聞いていたんですけども、そんなに重要な大変なことだとちょっと認識していなくて申し訳ないんですけども、これから増えることは間違いないので、この問題については継続をしていきたいというふうなところで、今日のところは確認をさせていただければと思います。

②伊那建設事務所

・(一) 北林飯島線改良事業について

会長 それでは、次もございますので、伊那建設事務所さんからいよいよ北林飯島線の改良事業についての報告をお願いしたいというふうに思います。

伊建 皆さん、こんばんは。

 私どもの事務所のほうからは、北林飯島線の整備の状況ということで資料3のほうをお願いしたいと思います。

 左上の位置図でございますけれども、皆様、ご承知のように、伊那生田飯田線——竜東線のほうから国道につながる北林飯島線でございます。

 こちらの部分の赤く囲っている部分、こちらの部分について改良の計画をお示しさせていただきます。工事のほうをこれから進めるという状況でございます。

 それと、併せまして、現在の北林飯島線につきましては、今回の改良区間以外の部分でも今後の大型車の通行等では対策を取っていかねばいけないというところが多々あるというふうに認識してございまして、そのうちの設計のほうを始めた部分については、また後ほど説明させていただきます。

 今の改良工事のほうの状況について担当のほうから説明させていただきます。

伊建 皆さん、こんばんは。

 着座で説明させていただきます。(着席)

 現在、三共工区という名称で440mの県道の狭隘区間の改良を実施しております。

 資料の左側に工事概要等を書いてございます。

 現在の工事の発注状況でございますが、平面図の青く着色した部分、これが1工区とこちらで呼んでいるところでございますが、地元の宮下建設工業さんに受注していただきまして、昨年12月7日から工事を進めております。

 現在は川の付け替え工事を進めております。

 これから道路の構造物の工事を進めていくということで予定をしております。

 続きまして平面図の赤く塗ったところ、主に村道との三叉路の部分の土砂を取る工事が主になる工事でございますが、ここにつきましては、やはり地元の田島建設さんに受注していただきまして、2月8日から工事に着手しております。

 残りの黄色の部分、これは主な工事とすると舗装になるわけですが、この黄色の部分を3工区ということで、来年度の夏くらいには発注をさせていただきます。令和5年にかけて工事を進めるということで現在進めております。

 この工事につきましては、先週25日に地元の方々への工事説明会を開催させていただきました。この工事につきましては、5月の半ば以降に本格的に工事に着手するというので、交通規制を伴うということで計画しております。特に青い部分、宮下

建設工業さんをお願いしております川側のブロックを積む際には一時的に車両通行止めをさせていただくという説明をさせていただきました。

2工区の田島建設さんの工事区間でございますが、天竜川方面、図面の右側のところの区間につきましては、山を切る際にどうしても危険が伴いますので、1車線に道路を規制させていただいて、そこにH鋼を立てて柵を作った形で安全に土砂を切り取るという予定でございますので、この間はこの区間につきましても片側の通行ということで工事を進めていく予定でございます。

とにかく長い区間の工事ということで、皆様に非常にご迷惑をかけますが、何とぞご協力のほうをお願いしたいと思います。

伊建 続きます、そのほかの部分の私どもで検討している部分についてご説明させていただきます。

資料3のもう1枚、資料番号を書いてなくて申し訳ないんですが、「竜東線までの歩道設置（約250m）の検討状況について」という資料がございますけれども、こちらのほうをご覧くださいと思います。

先ほど説明させていただきました拡幅改良をさせていただくということで、今契約等をさせていただいている範囲が、こちらの絵の左手の歩道のところが黒く薄く塗られている部分、黒く太い破線で区切られている部分、こちらの左側については道路の拡幅工事に伴いまして歩道のほうを設置させていただくということです。

そこから竜東線のほう——石神の松のほうへ向かって東へ上っていく間でございますけれども、こちらについては、拡幅したところの歩道と同じ側、ですから北側になりますけれども、こちらのほうに元の竜東線の敷地、県道敷があるということでございますので、こちらの部分を活用させていただいて歩道のほうの設置を考えたいということで、現在、測量と、それから設計のほうを進めさせていただいているところでございます。

また、より具体的になりましたら、またお話をさせていただければというふうに思っております。

それと、ここには図面ございませんけれども、田島の国道交差点から天の中川橋に向かっての間に道路の狭い部分がございます。歩道もその部分はないというところでございます、こちらについても今設計のほうを検討しておるところでございます。

私どもで現在検討しておる範囲につきましては以上となります。

会長 ありがとうございました。

伊建さん、私は田島の人間なんで、改良していただくのは結構なんだけれども、前は2車線になるように拡幅していただく工事をさせていただくというふうに思っていた

んですけれども、ここには歩道はつかないんですよ。

伊建 今その設計をしておるところでございまして、歩道まで設置できればいいんですけれども、用地の関係等もございまして、まずは車両通行がスムーズに行くようにというようなところを優先して考えたいというふうには思っております。

会長 ありがとうございます。
歩道をつけていただければ結構な話なんだけれども、あれは線形を変えないと、あそこのおうちにかかっちゃうと思うので……

伊建 そうですね……

会長 そうですよ。

伊建 ええ。用地的な問題もございまして、早急な対応というものを考えた場合は、また今後相談をさせていただかなければいけない部分が多いかと思っておりますので、はい。

会長 そういってございまして、もう大分工事が発注されておりますし、県が2か年に分けて改良する部分については具体的に説明がありました。

それから、改良部分と竜東線に接続する部分の歩道工事も計画、設計のほうに入っていたかということのようでありまして、この路線について、地元の委員さん、いろいろご意見あるかと思いますが、このことについて……。

まずご質問をいただきたいんですけれども、ちょっとその前に担当のほうから……。あ、忘れておりました。

前回の報告の中で県の工事の進捗状況を報告していただいたところですので、この後、いわゆる以前から出ております工事の下側っていうか、天の中川橋寄りの葛北橋から北林橋の間の改良をJR東海さんほどのようにお考えになっているのかも併せて説明をいただければと思います。

J R 東海 県道北林飯島線につきましては、先ほど村長からお話がありましたように、今後、私どもが小和田の地区への発生土の運搬ですとか、あるいは、それに加えて駒ヶ根市でも幾つか候補地がございまして、そこへの運搬も視野に入れて、県道北林飯島線の今の工事をしている区間については私どもJRも協力させていただいているところでございます。

県のほうから対策検討中の箇所ということで示された資料3の左上の位置図のここ

ろでは、赤い丸が工事箇所、黄色い丸が対策検討箇所というふうになっているかと思えますけれども、そのうちのご説明のあった区間については検討が進んでいるところだということをございます。

残りの箇所で、おっしゃっていたのは真ん中のS字のカーブのところかと思えますけれども、そこについてはちょっと何らかの対策をしなければならないというふうな認識は私どもも持っております。

また一方、あそこは地形的に、抜本的に広げるとか、そういうのはちょっと難しいとは考えている中で、ちょっとどういった対策ができるのか、私どもが運搬するに当たってある程度どういったことができるのか、例えば速度を落とすために舗装にバンブみたいなものをつけて原則を促す、注意喚起するような舗装をするだとか、あるいは見通しの悪いところはもうちょっと見通しよくできないかなとか、そういった対策、今は測量等にも入らせていただいているところもありますので、どういったことができるのかというのを県や村と連携して検討してまいりたいと思えます。

いずれにしても、私どもはこういった箇所についてもしっかりと安全対策について対応して発生土の運搬をしていかなければならないと考えておまして、今後は、それらの安全対策ですとか、それから運行時に何台の車両を走らせるのかという運行計画の詳細については、村をはじめとして関係する地元の皆様のご意見も伺いながら固めていきたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいというところをございます。

会長 私どもと協議すると、地元とも協議というふうに発言をさせていただいたところでもありますけれども、この改良についてご質問等ございましたらお出しをいただければと思えます。(委員挙手)

委員 今の説明によると、あの橋は、もうそのままということですか。

会長 橋というのは北林橋ですか。

委員 はい。北林の橋です。

会長 中川橋を渡って最初に鳳来沢川を渡る橋だと思います。

委員 はい。

会長 これについては、恐らくというか……。私が答えるところじゃないな。(笑声)
JRさん、いかがなんでしょうか。県さんでは改良箇所には該当しないということ

でありますので、結局はJ R東海さんと村と地元でということになるんですが、J R東海さん、いかがでしょうか。すみません。

J R東海 今回工事をしない区間については、なかなか大がかりな改良というのは難しいと考えております中で、どうやったら歩行者の安全ですとか、あるいはすれ違いの円滑化を図れるか、スピードを落としてもらうような方策はないのか、そういったところをちょっと考えていきたいというところがございますので、具体的にどういったことができるのかというのは、やっぱりまたご相談というか、ご意見もいただきながら固めていきたいと思っております。

今のところ、あそこができるかどうかというのは、なかなか難しいというようなどころでございます。

会長 ちょっと忘れまして。

やっぱり管理は伊那建設事務所さんですので、あの橋はどうなりますか。基本的なところで結構ですが。

伊建 橋の前後は工夫をすれば何かしら幅員を確保できるのかなというふうには思っておるんですけども、橋を架け替えるということになりますと、この短い期間でやるというところについては、道路の線形自体も大幅に見直さないとなかなか橋の架け直しといったところにたどり着けないかというふうには思っております。

一方で、橋については耐震の補強などをしてまだ使えるような状態にはさせていただいているところがございますので、なかなか今のところで橋自体の架け替えというのは、こういったスケジュールの中では非常に難しいというふうには考えております。

そういった観点からも、大型車両の通行に関しての安全対策につきましては、道路管理者として運行されるJ Rさんもしっかり協議をさせていただいて、スムーズな運行ができるように要請をしまいたいというふうには思っております。

当然、村さん、地元さんともお話をさせていただいて対策をしていきたいということでございます。

会長 ということなんですけれども、委員さん、いかがですか。

委員 例えば工事期間中に仮設の橋を架けると、それで、上りは現道の橋を使う、下りの荷物を積んだダンプは新しい仮設の橋を使ってもらう、あそこら辺の竹やぶは伐採して、それで一つけて、ちょっと道が上がったっていいもんで、そういう専用の道をつくってやれば、それでも車はスムーズに流れると思うけれども、そんなことも、J R東海さん、どうだね、考えてもらえるかね。

会長 そうだ。私が答えるところじゃないんですけども、実は、伊那建設事務所さんのおっしゃったとおり、あの橋は大型2台が通れる、すれ違いできるんでしたっけね。

伊建 片側に申し訳程度の歩道がついておるんですけども、それを含めて考えれば幅とすればあるんですが、大型車同士ですと少し待合をするようなことも必要になってきてしまうかと思えます。

その先がカーブになっていますので、橋の部分だけスムーズに通れてもカーブの部分で減速してくるということもございますので、その前後を少し広げて待っていただくような形のほうが安全かというふうには思えます。

今後、そういったものも代替えの方法としてないかどうかと、そういうことも考えて検討してまいりたいというふうには思えます。

1つの案として、歩行者については天の中川橋から上がって来て曲がる場所から車両進入禁止の上に来る道がございまして、そちらを歩行者の方についてはご利用いただくというようなことで、歩行者の空間についても確保できる場所はしていくということもございますけれども、そういった幅も車両の運行に使えるばというようなことも考えていかないといけないというふうに思っております。

会長 やっぱりそこが肝かと思っているんですけども、なかなか工事をやる場所には大変な選定もありますので、これは、今、伊那建設事務所に答えていただきましたが、やはりJR東海さんと私どもも入れていただいて一番いい方法を何とか考えざるを得ないかなというふうに思っておりますので、引き続き協議をしてまいりたいということでございます。

委員さん、そんなことでよろしいでしょうか。

委員 はい。

会長 委員さんは恐らく意見がおありになると思いますので、お願いいたします。

委員 今の伊建さんのお話を聞くと、まずはスケジュールありきのように聞こえるんですが、そういうことでしょうか。スケジュールがあるから、だから、そのスケジュールに合わせるために、こっちは安全を担保してほしいというふうに言っているんだけど、そこを何とか工夫で何とかという、そういうことでしょうか。

前委員から前回の会議録を引き継いで読ませていただきましたけれども、建設事務所さんと、それからJRさんからのお話から具体的になったのは、今の路面と何とかという話があったんですが、その程度で、あとはまた工夫していきたいとか、そういっ

たことで全然進んでいないように思うんですけども、その辺はいかがなんでしょうか。

我々としては、ほとんど毎日使っております。今、私は毎日じゃないですけども、週に2～3回は使いますし、あそこは、葛北だけではなくて、柳沢も三共も柏原も、多くの人たちが田島のほうへ出ていくときには使っている道です。

もう何遍も通られて十分承知されていると思うんですけども、あそこの北林橋の特に上側のところは、橋を渡ってすぐのところ、非常に怖いです。

さらに、その橋を渡って曲がって、もう一回曲がるところは、2、3日前にも軽とすれ違ったんですが、ちょっと相手がスピードを出してくれば非常に怖いところです。

橋だけじゃなくて、その上も、場合によっては北林橋を渡って下に下りていく、そのカーブも下から上がってくる車がちょっとスピードを出しているとやっぱり怖いんです。

会議録を見ると、そういったところを生活者の視点として我々は前回もお願いしている、そういう意見があったんですが、その辺のところをどれだけ実感を持って考えていただけるのか、そこのところをお聞かせいただきたいと思います。

会長 伊建さん、そういう強いご意見があるんですけども、どうなんでしょうか。

伊建 私のほうで時間的なものっていう言い方をさせていただきましたけれども、この辺は、単に改良の期間の中でできるかどうかという部分ではなくて、予算的なものも含めまして、今回の改良させていただくというふうにした部分を進めていくところは今のところのできる範囲ということで考えてございまして、県道改良自体については、まだ今の段階で広げてまいるというところをはっきりと申せない状態でございます。

安全対策をおろそかにするという意味ではございませんけれども、実際に整備ができるかどうかというところで、そういう言い方をさせていただきました。

安全対策につきましては、先ほども申しましたとおり、JRさんともしっかり話をさせていただいて、道路管理者として車両の運行について問題のないようにしていきたいということをお答えさせていただいたところです。

お答えができませんので、今後またご相談をさせていただければというふうに思います。

会長 改良区間は、私が弁護するわけじゃないんですけども、確かに道は狭いし、この間の会議では、当面は、鳳来沢川の竹やぶがありますよね、あそこの見通しが悪いので竹を切ると、2本ばかり太い木もありますので、こういったものを切ることによって多少は見通しがよくなるかなという対策は、まずこれはJR東海でやっていただけるものというふうに確認をできております。

それから、今の件については、橋の拡幅というのはかなり、地形を見ていただくと非常に困難なようなところもありますけれども、前後の取付けの道路の線形、あれをどうやったら直せるのかということもJR東海さんを含めて検討いただくことになっておりますので、今のところはそういうことで進めたいというふうに思っておりますが、いかがですか。

委員 もちろん、ここで全てが解決できるということは思いませんし、伊建さんを責めているわけじゃないので、本当にちょっと申し訳ない言い方をしちゃったと思うんですけども、確かにあそこは狭いです。なかなか拡幅ということは難しいと思うんです。

例えば、今日初めて知ったんですけれども、竜東線から入ってくるところに歩道をつけるということです。あそこは、毎日じゃないですけれども私は前に歩いて通っていたようなこともあったんですが、そこに比べたら今話になっているところのほうがよっぽど危険だと思うんですよね。

できそうだからそこをやるんだったら、やっぱり危ないところ、本当にあそこの漬物屋さんの跡のところ申し訳程度に歩道がありますけれども、そこも含めて一体的に歩道も整備する、そんなようなことも考えていただいたほうがいいのかなと思います。

もちろん、できるところはやらなきゃいけないということは分かりますけれども、先ほども言いましたけれども、本当に生活者としての視点を考えていただきたい。生活しているものが日々どういう思いであそこを通っているのか、そこを考えていただきたい、そのように思います。

ここで具体的にどうということは言えないと思いますので、また今後のJRさんとの協議の中ではこういった話だということをお知らせいただければと思うんです。

あと1つは、先ほども話があったんですが、ダンプのドライバーさんの意識の問題もあると思うんです。今話題になっているところが大きく拡幅にならなかつたら、当然、あれだけの大きなものが全くセンターラインから内側に入らないということはかなり難しいと思うんですよね。だから、これはソフトの面ですけれども、どれだけそこにそういったつもりで入ってきてくれるのか、そんなところを徹底して教育していただきたいということをお願いしておきたいと思います。

それから、ちょっと1つだけ確認です。

話は変わるんですが、これは葛北橋のほうなんですけれども、上のほうなんですけれども、この図の黄色の一番右側のところなんですけれども、先ほどの話だと舗装だけということだったんですが、舗装だけ新しくしていただいて、橋はそのままという、そういったことでよろしいわけですかね。すみません。——あそこは村道になると思うんですが、葛北橋の上です。

事務局 葛北橋につきましては、ちょっと今後、令和4年度に概算的に概略設計を試みた

いなというふうに思っていてまして、ちょっと橋の関係の判定度が低いものですから、修繕も選択肢にあります。

ただ、その金額によっては、例えばボックスカルバートにして河川断面の確保をしながら、なおかつ高さを上げていって、今、葛北柳沢線はかなり勾配が鋭角に曲がってきますから、あの辺を含めて少し足りない部分を盛っていって、高さを含めた上で線形を直したいなというのはちょっと考えております。

会長 ありがとうございました。
 関連していかがでしょうか。(委員挙手)

委員 ちょっと教えていただきたいんですが、資料3の下の写真がありますよね。写真のところに赤い屋根があるじゃないですか。これが北林の集会所だと思うんですけども、この集会所はこの道路地図でいくとどこなんですか。

委員 道路の中へ入っているよ。

委員 道路のところに入っているのかな。

委員 うん。道路の中に入っている。

伊建 その赤の点の下です。

委員 赤の下ですか。

委員 赤の下です。

委員 ということは、この北林の集会所はとりあえず移動するという格好でいいんですかね。

伊建 移動は決まっています。

委員 決まっているのかね。

伊建 すみません。では、こちらから説明させていただきます。

 現在、区の方とご相談させていただきまして、この集会所は移転をさせていただくということで契約のほうも進めさせていただきました。

ですので、ちょっと図面で見るとなかなか分かりにくくて申し訳ないんですが、現実的には、この集会所はほぼ全て道路にかかってしまう状況でございます。

委員 了解しました。

それと、あとは本当に要望なんですけれども、先ほどから出ております北林橋周辺の危険、これは前回も前々回も私のほうからもお願いした経過がありますので、ぜひJ R東海さんにもご協力いただければなというふうに思っております。

あと、前委員さんのほうから出ておったんですけれども、県道北林飯島線と竜東線が交わったところ、ここは今検討段階というところで検討中の箇所という格好にはなっておるんですけれども、やはりこの出口は非常に県道に出るときが見にくいということで、用地が確保できればこの交差点も拡幅していただきたいという要望があったと思うんですけれども、ぜひこの辺も併せてお願いをしておきたいというふうに思っております。

あともう一点、P T Aのほうからかなり強く前回も出ておったんですが、やっぱり歩道ですね、これをやっぱり早く確保していただくような格好でお願いをしていきたいというふうに考えております。

以上、要望ということでお願いしたいと思います。

会長 ありがとうございます。

前回、前々回と委員さんからは強く言われておりますので、このことについては、ぜひ協議をしながら何とか地元の要望が届くようにできればありがたいなということです。

それから、歩道については、設置をしていただけること、本当にありがたいと思いますので、もう一度、線形をご検討いただけないかということについても県さんをお願いしたいところでもありますので、設計中ということですから、それもちょうと頭に入れておいていただければというふうに思います。

それから、私もちょっと軽はずみなことを言って申し訳なかったんですが、北林橋に関しましては村もやはり関わっておりますので、長野県、J R東海さん、ぜひ私どもも地域の代表として議論に加わらせていただければと思っておりますので、要望が合意できていけば一番いいので、ぜひJ R東海を含めて要望が届くように、何とか改良をお願いしたいということで、このことについては次回までに方向が出ればいいかなと思っておりますので、次回のほうに譲りたいというふうに思います。

県道改良につきまして全般的に何かございましたらご発言をお願いしたいんですけれども、よろしいでしょうか。

委員 1つだけいいですか。

会長 はい。

委員 今さっきの説明で北林橋のところは、歩道を含めて入れてダンプが通れるようになるというような話がちらっと聞こえたんですけども、歩道が一切なくなるということになると、中学生はあそこを通るので、どうしても歩道は必要です。

もし歩道が見つからない、どうしても見つからないということであれば、さっき言われた歩行者専用の細い道、そこがあるにはあります。

でも、あそこはとても暗くて街灯も少ないですし、すごく見通しも悪い場所になっていまして、冬は雪が降ると竹がしなってしまうし、とても暗くて女の子が一人で歩くには危険な道になっているので、もし万が一歩道が見つからないのであれば、その整備をしていただいて、歩行者が安心して通れるというふうにしていただければと思うので、要望としてちょっと上げておいてください。お願いします。

会長 ありがとうございます。

先ほどからの説明では——あれは何ていう道路でしたか。（「城坂」と呼ぶ者あり）ああ城坂。城坂という道路ですけども、中川村で一番でかい竹やぶがあるんで、確かに暗いし、これについてどうするかということは、JR東海さんと本通りの北林飯島線の改良と併せて次回までに方向は出させていたきたいということ、これはこの場でお約束をさせていただきたいと思っております。

ほかにありますでしょうか。

〔発言者なし〕

会長 すみません。ちょっと進行がへたくそで、もうじき2時間半近くになってしまいますので、全体を通してちょっとこれを言い忘れたということがありましたらお出しをいただければと思います。（委員挙手）はい。ちょっと待ってください。

委員 一番先に戻って申し訳ございませんけれども、重金属の問題なんですけれども、途中、委員さんの発言でいいところまでいったかなと思うけれども、最後に確認をしたいと思います。

新聞報道とかあれでは自然由来とあって、何か自然に由来すればあまり怖くないような書き方なんだけれども、基準を越えればもう汚染土だと思います。

それで、ヒ素、ホウ素とか新聞には出てはいますがけれども、南アルプスは海底が隆起した山ですので、本当に中に行けば何が出てくるか分からないです。

小和田地区へその発生土が来るということです。

工業団地なら上を舗装して周りも固めて、安全だと思います。

私は下流で天竜から水を引いて田んぼを作っていますので、ぜひ安全性にはしっかり対応していただきたいと思います。

委員さんの質問にもありましたが、マニュアルに沿ってJ Rさんは検査をしているということですので、信じないわけではないですけれども、田んぼですので、代かきをして水をつけております。工業団地とは全然使い方が違いますので、安心のために、もし汚染土が入っていれば土を入れ直してくれるところまで行ったんですが、それを誰が調べるかというのを確認したいと思うんです。

持ち込まれた土壌については、もう一度、再度確認をいただいて下流に流れないように、県がやるのか村がやるのかJ Rがやるのか、再検査というか、届いた土について誰が責任を持つのか確認をお願いしたいと思います。

会長 まず、こういう重金属が出て、自然由来だから大丈夫だということではなくて、環境基準を超えるもの、これについては駄目ですよということであります。その発生土、要するにそれを含むものは入れさせないということです。

それと、確認のための抜き打ちの検査は、もし運ばれたら、村としてはやります。ただし……

事務局 小和田のほ場試験工事については行いました。

会長 小和田は抜き打ちの検査をやっておるようであります。

事務局 試験工事に関してはやりましたし、今後持ち込まれるものについても村が責任を持ってやります。

会長 それから、掘削していくときに多く出やすい岩質というのがあるらしいんで、このものが出てきたときにはよっぽど注意してJ R東海さんも検査をしてもらえるものと思っておりますし、お互いの信頼の中でやるしかないなということでございます。

ほかにはありますか。

〔発言者なし〕

会長 なければ、以上をもって協議を閉じたいと思います。

大変司会がへたくそで申し訳ありませんでした。

事務局、よろしく申し上げます。

5 その他

事務局 長時間にわたり活発なご意見をいただきありがとうございました。

事務局のほうとしましては、次回は3か月後ぐらいを予定いたしまして6月末か7月の頭ぐらいに協議会を行いたいと思っています。

今度、委員さんは任期がありますので、また新しい方たちになりますけれども、よろしく願いいたします。

また、先ほど会長が申しましたけれども、小和田の抜き打ち検査につきましては、決してJRさんを信じていないわけではないんですが、信じているんですけれども、どうしても田んぼに使うということの中で、ちょっとうちのほうで抜き打ち検査をさせていただきます。多分JRさんも知らないと思いますけれども、うちのほうではやっております。

それでは、ここで閉会のご挨拶を副会長の委員さん、お願いいたします。

6 閉会

委員 どうも皆さん、夜分に長時間にわたりまして大変貴重なご意見を出していただきまして、ありがとうございました。

これをもちまして第28回の中川村リニア対策協議会を閉会といたします。

大変ご苦労さまでした。

ありがとうございました。

以上