

第 29 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 7 月 7 日 (木) 午後 7 時 00 分～9 時 10 分

場 所 中川村文化センター 小ホール

出席者

- ・対策協議会委員 17 人 (欠席者 2 人)
- ・J R 東 海 10 人 (うち JV 4 人 欠席者 1 人)
- ・長 野 県 8 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」)

時間になりましたので、ただいまから第 29 回中川村リニア中央新幹線対策協議会を行いたいと思います。

すみません。最初に携帯電話については、電源をお切りになるか、マナーモードの設定をお願いいたします。

それから、資料になりますけれども、まずA4の次第というものと、あとは資料が1番から6番までありますので、すみませんが確認をお願いいたします。

資料のない方はいらっしゃいますか。

〔発言者なし〕

事務局 全員ありますね。
それでは、次第に基づいて進行させていただきます。

2 挨拶

事務局 まず会長よりご挨拶を申し上げます。

会長 改めまして、こんばんは。(一同「こんばんは。」)

7時という時間でありまして、夏の時間でありまして、まだ農作業もできる時間かなと思っておりますが、お集まりいただき大変ありがとうございます。

また、長野県、そしてJR東海及び工事を請け負っていらっしゃいますJVの皆さん、リニア対策協議会へ出席をいただき、大変お世話になります。よろしく申し上げます。

まず、どうしてもコロナのことについて申し上げておかないといけません。

コロナにつきましては、これで鎮静化するかなと、どこか少ないところで終息していくのかなと思いましたが、そうは問屋がという言い方はありませんけれども、また増加に転じております。

中川村でも先週の木曜日、土曜日、そして昨日と、相次いで複数の発症者が確認をされておりますし、上伊那もレベル1から3に上がってきている、長野県全体もまた300人を超えてきております。

東京も8,000人を超えているということでありまして、まずお願いしたいことは、今日の会議につきましては、私の司会もへたくそでありますけれども、ぜひ説明は端的にさせていただいて、質問は其中で集中していただくということをまずもってお願いをしておきたいと思っております。

そういうことで、今日は、皆様のお手元にありますとおり、まず報告事項は見てくださいましたとおりでございます。

まず、新聞報道にもございましたが、半の沢の盛土工事に先立ちまして沈砂池を造っておりますけれども、そこでコンクリートを打設しておりますコンクリートポンプ車の洗浄水を地面にそのまま流しておったという報道がありました。これにつきましては、調査をした後、JR東海でその対策を立てていただいております。

その後、6月10日の新聞報道にもありまして、コンクリートミキサー車の洗

浄水——これは回収装置がついておるわけではありますが——どうも一部を流しているという報道もあったところでございます。このことにつきましては実際にどうであったのかということをつぶさに調査をしていただいておりますので、まずこの報告と、その後の対策、これからどうしていくのかということについて報告をいただきます。

それから、今日は高森町さんに来ていただいております。高森町さんにつきましてはガイドウェイヤード造成するにあたりまして工場の敷地にリニアの発生土を活用しておるところでありますけれども、その工事がどうも長引くというようなことで、改めて委員の皆様にお願ひがあるようでございますので、まずその報告を受けて、それからいよいよ協議に移ってまいりたいということでございます。

次第に沿いましてスムーズに、かつ皆様のこれからの疑問ですとか、これからの何かいような方向がよく分かるというような会議にしていきたいと思いますけれども、冒頭に申し上げましたとおり、端的に、できるだけ短い時間で——前回は2時間半もかかってしまいましたので、2時間以内をめどに進めてまいりたいと思いますので、どうかご協力をよろしくお願いいたします。

3 委員委嘱

事務局 続きまして、次第の3にあります委員の委嘱ですが、会議次第のほうの2ページ目に委員さんの名簿、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。

設置要綱の第4条によりまして委員の皆さんの任期は2年とさせていただきますが、前期の委員の皆さんが3月——前回一部変更になりまして、また要綱の規定によりほとんどの委員の方には引き続きお願いすることになります。今回の協議会開催にあたり、改めて引き継いだ方々に委員委嘱をするということになります。

なお、時間の関係上、大変失礼ではございますが、机の上に委任状を置かせていただいておりますので、ご理解をいただきたいと思ひます。

それでは、4番の報告事項以降につきましては会長の進行でお願いいたします

4 報告事項

・(主) 松川インター大鹿線半の沢道路改築工事における生コン処理について

会長 それでは報告事項に入っておりますが、座って進行をさせていただきます。

最初に主要地方道松川インター大鹿線半の沢道路改築工事の生コン処理について、これをJR東海さんのほうから説明をお願いいたします。

JR東海 改めまして、こんばんは。(一同「こんばんは」)

本日も皆様の貴重なお時間を頂きましてご説明をさせていただくこと、誠に感謝し

ております。ありがとうございます。

今、会長からありましたとおり、半の沢におけるコンクリート関係の洗浄水につきましては、中川村の皆様にはご心配をおかけしております。申し訳ございません。

今まで、コンクリートポンプ車に引き続いてコンクリートミキサー車の洗浄水につきましても事実関係を確認してまいりました。その事実関係の調査の結果、コンクリートポンプ車だけではなくてコンクリートミキサー車においても洗浄水を土壌浸透させていたという事実が確認をされました。

当社といたしましては、施工会社である鹿島 J V に法令に基づいて適切に処理水については回収をして処分をするよう、改めて指導したところでございます。

また、事後の対策につきましても現場で確認をしております。

加えて、J R 東海が発注している工事ですので、今後は J R 東海の社員が現場に行つて監督をするときにはきちんと洗浄水について回収をされているということを確認して監督をしてまいりたいというふうに思っております。

本日は、お時間を頂きまして、その経過について鹿島 J V のほうからご説明をさせていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

鹿島 J V 皆様、いつもお世話になっております。

今ほど皆様からご説明がありましたとおり、当 J V が担当しております半の沢の工事におきまして、コンクリートポンプ車、それからミキサー車の洗浄水を土壌浸透させているということが判明いたしました。今日は、そのことにつきましての経緯と、また対策につきまして取りまとめてまいりました。

お手持ちの資料 1 をもちましてご説明をしていきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

会長 挨拶が終わったら座ってお願いいたします。

鹿島 J V それでは、すみません。恐縮ですが着座にて説明させていただきます。(着席)

資料 1 をご覧いただきたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

最初に、A 3 の一枚物になります「半の沢道路改築工事におけるコンクリートポンプ車・ミキサー車洗浄水の処理について」ということでございます。

まず最初に経緯についてご説明させていただきます。

半の沢道路改築工事での沈砂池築堤において、コンクリートポンプ車がコンクリート打設終了後に残ったコンクリートを所定の場所に降ろした後、指定した洗浄場所で機材を水洗いし、その洗浄水を土壌浸透させていましたということです。

図一 3 ということですが、左の一番上にあります写真の 4 m × 5 m の範囲で洗浄しておりました。

ちなみに、写真の左側にあるコンクリートの塊は残コンということで、いわゆるコンクリートのガラになります。

真ん中にある図一1を見ていただきたいんですけども、左の下に「洗い場」と書いてありますが、図一3に示したものは小渋川から40m離れた位置になっております。この位置がいわゆる報道された場所であるというのは我々も確認をしております。

ちなみになんですけれども、「沈砂池」と書いて大きく丸を打った真ん中よりも右側にあります構造物ですけども、沈砂池というのは造成中に水を受けて土砂を下流に流さないための設備です。

この構築中において、JVとしましては、最初にここの「105m」と書いた位置に洗い場、要するに山側のほうに当時は設置しましてやっておったということでございます。ここが最初の洗い場でございます、その後、施工の段階を経て左側のほうに移ってきたということでございまして、施工上の都合ということで移されたということでございます。

ちなみにですが、一応、時期としては2022年2月以降からこの場所にとということでございまして、最初のほうの洗浄場所に関しては、盛土工事が始まるということで、排水溝、そして盛土の基礎地盤という手順も踏まえて、この箇所は全て1月後半のあたりにすき取りをしまして、さらに産廃処理をして、一応確認もして、問題ないということで移動させたということでございます。この点をご理解をいただきたいと思えます。

ちょっと引き続き、また資料に戻ります。

なお、洗浄水を土壤浸透させても洗浄水に含まれるコンクリート分等は表土にとどまることから、作業終了後の表土のすき取りを行い処理する計画でございましたということで、先ほどちょっとお話ししましたとおり、最初の場所ではそんなような形で処理をして、問題なくやっていたということでございます。

また、ミキサー車についても、コンクリートを積み降ろした後、ポンプ車と同様に指定した洗い場所で機材の水洗いを行います。この洗浄水については、当初、生コン会社へ確認した際には適切に回収している旨の回答を得ておりまして、回収され持ち帰り処理されるものと我々としては認識をしておりました。

しかし、工事に携わっていたミキサー車の運転手全員に改めてヒアリングを行ったところ、一部の運転手の方が洗浄水を土壤浸透させていたということを確認しております。

ミキサー車の洗浄水を土壤浸透させていた一部の運転手は、コンクリートポンプ車が洗浄水を土壤浸透させていたのを見て土壤浸透させてもよいという勘違いをしていたということをヒアリングで聞いております。そして、洗浄水を土壤浸透させてしまったということでございました。

そして、コンクリートポンプ車及びミキサー車が洗浄水を土壤浸透させていたのは

指定した洗い場所であり、洗浄水を直接小渋川へ放流、そして流出させていないことも改めて確認しております。

なお、土壌浸透させていた洗浄場所の表土については、その後、すき取りを行いまして、全て産廃処理が行われています。これが図—4になります。このように一応全部処理をして、今はない状況になっております。

次に、右側の対策状況についてご説明させていただきたいと思っております。

洗浄水を適切に回収処理するように以下のような措置を行っております。

1つ目が、指定した洗浄場所に鋼製タンク及びブルーシートを設置し、コンクリートポンプ車の洗浄水を適切に回収、処理するように見直しました。これは図—5・6になります。図—6は1.8 m³の鋼製タンク、これを地中に埋めまして、いわゆるここで受けられるような形にしております。

また、ミキサー車についても洗浄場所で機材の水洗いを行い、基本的には洗浄水を回収し持ち帰り処理をいたしますが、洗い作業に伴い跳ねる水などがあっても、この場所であれば回収、処理ができるように見直しをしております。そういったことで、この周辺にブルーシートを敷いて地面に浸透させないような対策をさせていただいております。

ミキサー車に対しては、生コン会社での洗浄水全量回収の再教育とJVによる定期的な確認及び指導を行っております。

次に、ミキサー車の運転手による勘違いを防止するため、洗浄場所にミキサー車洗い水回収場所の看板を設置しました。左下にあります図—7を見ていただきたいと思います。「生コン車洗い水回収場所」ということをございます。

次に、生コン会社にもミキサー車の運転手のよく見える箇所に「ホッパー、シュートの洗水はすべて回収してプラントに持ち帰る」というふうな掲示も併せて行っております。

最後ですが、JV社員の現場確認に加え、洗浄場所に録画機能付きの常時監視カメラを設置いたしまして、コンクリートポンプ車及びミキサー車が適正に洗浄処理を実施しているかを確認できるような体制といたしました。

場所は、図—1の真ん中に監視カメラの漫画の絵が描いてあるんですけども、洗い場所の方向に向けたカメラを設置してございまして、図—8にありますとおり、これは24時間、夜は関係ないにしても24時間監視できる体制としまして、これが常時録画できる状況でございまして、何か異常な行動等があれば、それに対して確認して、注意喚起とともに、実際に運転手の方もこれで常に監視されているという意識を持って洗水を適正に回収してもらい、適正な処理をするということを徹底させるということでございます。

このような環境に配慮した体制が最初から取れていればよかったですけれども、その配慮が不足していた点は再度お詫びしたいと思います。

私からは以上でございます。
よろしく願いいたします。

会長 ありがとうございました。
 この経過について、その指導体制につきまして、監督であります飯田建設事務所から説明をお願いいたします。

飯建 よろしく願いいたします。
 今ほど J R 東海さん、鹿島 J V さんのほうから、経緯、それから対策について説明がありました。
 ミキサー車の運転手一人一人に対面でヒアリングを行いまして事実確認を行った上での報告ということになります。
 今回の事案は、地域の皆さんにご不安な思いをおかけしまして、また中川村さんはじめ漁業関係者の皆様、関係する機関に大変ご迷惑をおかけする事態となりました。地域地縁団体との信頼関係を大きく損なうものということで、県としても重く受け止めております。
 今回の事案に係る工事の発注者ということで、J R 東海さんには、その責任を再認識していただきまして、施工業者や下請業者への指導を徹底するよう強く要請したところでございます。
 県といたしましても、今後も定期的に工事内容の確認を行いながら、工事の安全性や品質、環境保全などが確保されるよう、引き続き必要な確認を行ってまいりたいというふうに思います。
 よろしく願いいたします。

会長 ありがとうございました。
 今、生コン処理について説明をしたわけでございますが、委員の皆様からきつとご質問があろうかと思しますので、挙手をしていただいて、マイクをお持ちしますので、それで発言をお願いいたします。
 委員さん。
 ちょっとお待ちください。

委員 生コンの洗浄は、今は基本的に生コンの会社へ持ち帰るっていう形になっておると思うんですね。この報告書の内容でいくと、それを一部の運転手が勘違いをしておったということですが、私は勘違いで済む問題ではと思っています。
 やっぱり、コンクリート会社もそうですし、それから元請の皆さん方、それから J R 東海も含めて、このことが徹底できておらないということは全てがそういう体制に

なっておるんじゃないかと疑問を持ちますので、これはもう済んでしまったことではありますけれども、とにかく勘違いで済ませるような問題じゃないと思いますので、この報告書自体が私はおかしいと思っております。

会長 その関係ですけど、文書にするということなんですけど、そこら辺のことをもう少し詳しく、固有名詞は出せないと思いますので、納得がいくようにお話をしてください。説明をお願いします。

鹿島JV 鹿島JVのほうからご説明いたします。

今ご指摘のとおりでございまして、トラックミキサー車につきましては、生コンの洗い水については回収装置自体が車についておりますので、そこに回収してプラントに持ち帰って洗うというやり方になっております。

ただ、当工のほうで使用しておりましたコンクリートポンプ車につきましては、構造上、どうしても現場で最後に洗って帰るという必要性がございまして、その洗う場所につきましては、場所を決めまして、そこに洗い場所という看板を明示いたしまして、そこで作業をしておりました。

トラミキにつきましても、コンクリートを出し終わった後、ミキサー車が帰る前に回収するために洗うんですけども、その洗い場所についてはポンプ車と同じ場所で洗ってくださいと我々が指示をしたところ、洗い場所という看板があったのを見て、また一部コンクリートポンプ車が所定の場所で洗浄しているところを見かけた運転手さんがおまして、ああ、ここは洗い流してもいい場所なんだというふうにちょっと勘違いをいたしまして、それで流したということで、ヒアリングをしましたところ皆さんからそのような回答があり、ちょっと私どもの看板の明示、指示等について曖昧なところもあったということで反省しております。申し訳ありませんでした。

会長 説明はそういうことです。納得のいかれないところはあろうかと思いますが、私どもが経過を聞いた中では、全者に追求をして調べてヒアリングを行ったという報告を受けて、そして分析した結果を文書にしたのがこれだということでもあります。

その対応については、今後、現場の中ではこのようにしていくということでございますけれども、関連して、まだこれが不足しているんじゃないかとか……。

委員さん。

委員 まず、リニアの中央新幹線っていうのは、促進をしていっていただきたいという立場の人もいれば、今も反対をしている方がいるっていう、こういう事業だということをもまず最初に認識をして、厳しさを持って施工に当たっていただきたいというふうに思います。

今回の事案につきましては、やはりこの1点の処理についてというこの文書だけでは協議会としては腑に落ちないと。ということは、始末書を協議会として出していただくという、そういう強い態度でお願いをしたいと思います。

J R東海、また鹿島J Vのほうで、今回の件についてはこういう顛末でございましたと、対応としては今後こういうことをしてまいりますという、そういった対応策、そういうのを協議会長宛てに出してください。それを私どもも確認させてもらって、それでこの件を収めたいというふうに私個人的には思います。

それだけの厳しさを持って今後の施工についてもあたっていただきたいというふうに考えます。

会長 始末書をというお話です。委員のおっしゃることもよくわかりますけれども、私としては、これは住民に対しての不安の払拭という問題とこれからの工事の信頼性を確保するという面と、土壤汚染防止法から廃棄物対策法といいますか、そういう中での法令に関してはなお県が調査中というふうにお聞きをしておりますので、リニア対策協議会に対しての始末書という形は必要ないと思います。

この工事の報告と今後の対応については、ちょっと私、今かばんの中に入れておりますけれども、細かく報告をいただいております。当然、県のほうにも出ておりますので、改めてこのものについては——細かい固有名詞までのいきさつは必要ないと思いますけれども、まとめたものについてはもう既に出されております。そういう意味で、私としては始末書という形にする必要はないんじゃないかと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

なかなかご納得いただけない点もあろうかと思いますが、一番は住民の安心と安全、それから下流の漁協ばかりじゃなくて、何といいますか、工事の信頼性、こういったことも問題になろうかと思えます。このことについては、協定を結んでいます長野県、そして全面的に工事を受けておりますJ R東海、これとJ R東海の工事を請け負っている発注されているJ V、この3者と——私どもはこれを監視し直していくという立場ではありませんけれども、もう当面はリニアの工事をやるとしたら、問題がなく安全を確保して進めていくという立場で私は進めようと思っておりますので、始末書までは必要ないだろうと、こんなふうに思います。

よろしいですか。納得がいくかどうか分かりませんが。

委員 言いたいことは、襟を正せということを言いたいんです。

会長 おっしゃるとおりだと思います。
ほかに関連して委員さん……。
委員さん、どうぞ。

委員 ただいま説明ありましたんで、大方はそうかなと思っておりますし、自分も建設業界におりまして、一昔前は現場内処理がありました。生コン車をその場で洗っていけよという時代がありましたけれども、今は生コン車へみんな袋を持っていて、シュートの水を含めて持ち帰っております。

それで、自分の近くの現場でも堰堤がありまして、1日にたくさん打つ場合には外から応援に来ている生コン車がありました。そこの生コン車だけだと状況をよく分かっているけれども、もしかしたら遠くから来た衆が分かっていないのかなと思いますので、そういった慣れない方が来たときの教育をしていただければこういった問題が起きなかったと思います。

自分としてはこの説明で大方理解できたかなと思っております。

ということで、慣れない方が来たときにはプラントでもって指導してやってほしいなど、こう思っております。

以上です。

会長 委員さんからほかにありますでしょうか。

〔発言者なし〕

会長 では、この報告につきましては、長野県にも私どもにも、つぶさに調査をした分と、それから対応策、これが示されておりますので、このとおりに進めていただくということでお願いをしたいと思います。

・高森町下市田産業用地整備事業について

会長 それでは、次の報告事項に移ります。

高森町さんがお見えですので、高森町の下市田産業用地整備事業につきまして高森町さんから報告と依頼をお願いしたいと思います。

高森町 改めまして、こんばんは。(一同「こんばんは」)

本日はこの2名でご説明に伺いましたので、またお願いに上がりましたので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長 座ってどうぞ。

高森町 ありがとうございます。

冒頭の会長の開会の挨拶でも触れていただいておりますけれども、今年の6月でしたでしょうか、6月10日であったかと思いますが、この協議会の場で下市田産業用地

の造成にあたりまして大鹿村から発生します残土の運搬についてお願いに上がり、日 150 台という上限の中で、期間は昨年 7 月から本年 9 月までといった期間でご説明を申し上げ、ご承認をいただいたというふうに考えております。

これまでの間、工事また工程の確保に努めてまいりましたけれども、大変申し訳ございませんが、本日はその期間の延長といったことでお願いに上がらせていただきました。

皆様の中でご質問等、ご意見も当然あるかと存じますけれども、本日は、まず私どものほうから計画についてご説明をさせていただき、ご意見を頂戴できれば、またご承諾をいただければと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長 座って説明してください。

高森町 はい。ありがとうございます。

それでは、詳細につきましては担当のほうからご説明を申し上げますので、資料の 2 をご覧いただきまして、よろしくお願いいたします。

高森町 改めまして、こんばんは。(一同「こんばんは」)

それでは着座にて説明のほうをさせていただきますので、よろしくお願いいたします。(着席)

先ほどからも話がございましたように昨年 6 月の協議会の折にご説明のほうをさせていただきまして、同年 7 月から運搬のほうをさせていただいてございます。

今現在の工事状況としましては、下市田産業用地は天竜川沿いにあるわけでございますけれども、その約 10.3ha で造成のほうを行っております、農免農道を挟んで東、西とございますけれども、東側の用地 5.7ha につきましてはこの 6 月末でおおむね終了のほうをしてございます。

残りの 4.6ha につきましては 6 月より盛土工事のほうを開始している状況でございます。

資料のほうを見ていただきながらご説明をさせていただきたいと思っております。

資料 2 を開いていただいて 1 ページのところをご覧いただければと思っております。

運搬時期のほうを令和 3 年 7 月から令和 4 年 9 月までということに進めさせていただいております。

こちらのほうを、変更の期間としましては最大で令和 4 年 12 月まで延ばさせていただきたいということでございます。

理由としましては、当初、先ほど説明ありましたように日 150 台、片道の台数ということで運搬のほうの設定をさせていただいて運行のほうをスタートしてございますけれども、実際に稼働が始まって、やはり運搬するペースのほうがなかなか進んでお

りません。

資料2ページの運搬スケジュールのところをご覧いただければと思いますが、変更案の下のところ、青字で書いてあるものが一応実績という形でございますけれども、日台数の平均が100台を下回る月も多くありまして、そちらのほうもありまして盛土のほうが想定どおりに進まなかったということがございます。

そちらのほうを踏まえまして、最大で12月まで延長したいということでございますけれども、ここ数ヶ月につきましては120台～130台くらい運搬できておりますので、そのままのペースが続くようであれば実際には11月中には終わる見込みとなっております。

7月から12月のところに150台ということでアンダーラインを入れてございますけれども、こちらのほうにつきましては、フルで150台を運びますということではなくて、最大運搬台数ということで記載のほうをさせていただいております。

運搬の曜日等につきましては、以前と変わらず、日曜日と長期休暇等の運搬についてはお休みとさせていただきます。

また、後ほど多分JRさんのほうから話もあるかと思っておりますけれども、工事スケジュールのほうで一部の土曜日につきましても休工とさせていただく予定でございます。

運搬時間につきましても、中川村の渡場交差点付近を午前8時半～午後5時の間で通過ということで、そちらのほうも変わりなく運行させていただければと思っております。

皆様には大変ご迷惑をおかけして申し訳ございませんけれども、この点につきましてご理解のほどいただければと思います。

また、最後の3ページのほうにつきましては、運搬するダンプのほうに高森町の運搬する車と分かるような形でステッカーのほうを貼らせていただいておりますけれども、ダッシュボードに置いていて分かりにくいというようなご意見も多々ございましたので、7月11日以降はこちらに表示してある方法、車体の前面の運転席側と助手席側に名前と番号を分けて貼る形で、荷台は以前と変わりないですけれども、そういった形に変更させていただきたいと思っておりますので、併せてよろしく願いいたします。

簡単ですけれども、説明のほうは以上になります。

会長 高森町さんの計画完遂までの計画のところですが、日量がどうも確保できないということで、最大12月まで延長をしていただきたいということがございますけれども、この件につきましてご質問等ございましたら、委員さん……。

では、まず委員さん。

委員　今こちらにお示ししていただいたのを見ますと、当初予定でいうと 150 台で 15 か月ですか、そうすると 1,250 台になります。変更案のほうを見ますと、青字の部分で 1,301 台、そこに 150 台の 6 倍の 900 台を足すと 2,200 台なんですけれども、先ほどのお話ですと現在のペースで 120～130 台でいけば 11 月には終わるだろうっていうことですが、それは確かなことっていうことでよろしいですか。

高森町　計算上になりますけれども、120 台くらいですと 11 月中旬くらいには終わる想定でおります。

委員　ありがとうございます。

会長　関連した質問でしょうか。

委員　ちょっと違いますか。

会長　どうぞ。

委員　説明をいただいたんですけれども、私個人としては延長に対して協力できないということにさせていただきたいと思います。というのは、これだけの説明で延長を認めてくださってと言われても、ちょっと私は納得できません。

すみません。何点かお聞きしたいんですが、6 月までのダンプの稼働台数と 150 台で延長する台数、その台数を教えていただきたい。

それと、この後 J R さんのほうから説明が——先ほども説明あったと思うんですが——土曜日でも運休すると、10 月 11 月のところは運休になって、大鹿さんのほうにも説明あったと思うんですが、もう全部休むという形で話をしてあるんです。高森さんの場合は一部土曜日休止ということをやっているんですが、もし調整段階で全部 J R さんと同じように休みになった場合、このマイナスになった分は平日に持ってくるんでしょうか。

それと、運搬で小渋線を使っていると思うんですが、もう小渋線は半の沢から中川のほうへ来た西下のトンネルのところまで、すみませんけど、高森町さんも J R の関係もそうなんですけれども、つながってしまって大渋滞なんですよ。

高森さんのところを出るところと大鹿さんのほうから出るほうも十分な間隔を開けてもらわないと、もう必ず詰まるって前々から言っているのにもかかわらず、全然守られていないんですよ。

今日も通ったんですけれども、大林建材のところでもう 2 台つながっていました。

それと、今日も来るときに見かけたのは、高森さんの車は西下のトンネルから渡場

の交差点まででもう 10 台の余に会っています。それもつながってきているんですよ。

何回も言っていることをやっていないのに、すみません今回だけ延長を認めてくださいというようなことを言わないでください。

以上です。

会長 計画量がこのとおり入るとは思えないので反対であるという趣旨が1つ。

それと、そもそも論で、再三つながっての運行はしないということであるにもかかわらず、そういう状態になっているということでもあります。

まず、前段の部分は高森町さんの予定と説明をお願いしたいのと、後段の部分は、掘って出てくる場所が J R 東海の工事のトンネルということでもありますので J R 東海さんから説明をいただくのがいいかと思います。

今の連なる問題は毎回出ていますけれども、そういうことで、まず高森町さんから、続いて J R 東海さんに説明をお願いしたいと思います。

高森町 台数の関係は実台数ということによろしいですか。

委員 はい。

高森町 一応、今現在は 40 台くらい——40 台弱と言っていいかな、で回っている状態が 3 回から 4 回転しているという状態になります。

当初としては 50 台くらい用意できればいいということで想定はしておったんですが、実際のところ、今はそんな形で進んでいる状況でございます。

土曜日の件につきましては、こちらでお配りしていただいている J R さんの工事カレンダーの発生土のところの工程どおりで運搬のほうをさせていただく予定であります。

先ほどの 120 台くらいで運搬したとすると 11 月中旬くらいで終わるっていうのも、一応この土曜日は運搬日としてカウントしなくてもこちら辺で終わるであろうという仮定をしております。

会長 連なってくる問題は、ほかに伊那にも運んでいるかと思しますので、ちょっと J R 東海さんで説明いただけますか。

J R 東海 J R 東海でございます。

今の連なる問題は、ふだんから見定めている中で私どもとしても何とか改善しようということで取り組んでおりますが、なかなか結果として出てきていないような状況

でございますことはお詫び申し上げます。

今行っていることとしましては、まず両方からというお話がございまして、高森町のほうでは、ふだんから2分間隔でちゃんと出せという書面での指導もしております、そちらは2分間隔で出すということをやっております。

大鹿側から出るところにつきましては、今、南アルプストンネルから出てくるダンプと、それから伊那山地トンネルっていう青木川工区のほうから出てくるダンプと、この2つが重なります。それぞれの発進箇所からは、ダンプに積み込んでから出てくるまで2分3分と間が空いて出てくるんですが、大鹿村の場合は途中で迂回路を通っていますので、迂回路に入るとどうしても南アルプストンネルのダンプと伊那山地トンネルのダンプが重なってしまって、なおかつ、高架線等を横切る関係で、そこでつながることがあります。

現状としては5台10台つながる場合もありまして、今その対策としましては、発進からはかなり間を空けているんですが、迂回路で渋滞してしまうということで、後ほど少しご説明しますが——(スクリーンに図を示す)今お示ししている図がございまして、迂回路から出てくるときに何でここがつながってしまうかっていうと、この入り口、迂回路から国道側に出るところが非常に狭くて、要は入ってくる車と出てくる車が一緒に迂回路に入れないという欠点がございまして、当然、下から上がってくる車が迂回路に入ってくる時に右折しようとするとう迂回路にたまっている車をどうしても出さないといけないということで、入ってくるダンプの後ろに一般の方々がおられますので、今は出すのを優先してしまうと3台4台を一遍に出すということがございます。

そういう課題がありますので、ここの迂回路のところから出すのを、要は入ってくる車を先に入れて、出すときはある程度調節して出せるように、今、迂回路の入り口の部分のところを改良するつもりです。100mぐらい改良する予定ですので、かなりの調整が今よりはできるんじゃないかなと思っています。夏ぐらいにちょっと工事をしようと思っていますので、こちらは、ちょっとまたその状況をご確認いただきたいと思います。

それから、あとは、両サイドで出すところだけで調整しても、途中でどうしても狭い部分があったりして行き違いができなくなるとたまってくるというのが今の状況です。

たまる場所が幾つかございますが、今、半の沢のところでは、先ほどの工事をやっている関係で、大鹿側から半の沢川に下りるダンプと、それから半の沢側から上がってくるダンプということで、半の沢に入ってくるダンプがいると、半の沢側から上がってくるダンプと一緒に両方が入っていけないので、そこでまた渋滞します。大鹿側から下りてくるダンプの後ろに一般の方々の車が並んでしまうということがあります。

調整できるとすれば、下から上がってくるダンプを制限しようということで、今、

誘導員を1名増加して、半の沢の工事現場には、まず下から上がってくるダンプの誘導員が1人と、それから一番上で県道に出す誘導員、さらにその間に1人誘導員をつけてダンプの調整をすることにしていきますので、ちょっとここは、今、その対策を見ているところであります。

ほかにも渋滞するところがございますが、今のところちょっとほかのところの対策はまだできていないので、それはまた引き続き検討していきたいと思っております。

会長 という対策なんですけれども、納得がいくかどうか、夏までの間はずっとつながるんじゃないですかっというええ、そういう話になっちゃうんですけど。

委員 高森さんが話した40台っていうのは、もうこっちである程度把握してあって、高森さんのところの場合は、もう2分——細かく言わせていただくと、150台の3往復で計算すると2分24秒ごと、それで予定どおり150台と計算できるんですよ。私はそれが分かっています。それを分かっていると言われてたんですが、今まで全然守られていないんですよ。

この前、高森さんの工事現場のほうを通ったところ、1台が出ていってからは、それが見えなくなる手前でもう出ているんですよ。東側をやっていたのが今度は西側に移っていると思うんですが、私は2回通ったんですが、もう完全に2分じゃなくて——ダンプの場合、空なので、普通に規制の40キロのスピードが出るんですよ。私も小渋を結構通るんですが、止まっていて発信するダンプの後に付くと、すぐに40km/hまで上がるんですよ。

この前、高森さんの話のときに、ダンプは重いから40km/hになるまでに時間がかかるので間は詰まりますよというふうに、2分でも出しても短くなりますよと言われてたんですが、全然、計った間隔からいくと1分30秒ぐらいの間隔でもう次が出ているんですよ。

なので、すみませんが、1回高森さんのところへ行って現地で調査させていただいてよろしいですか。

会長 いや、そういうことはできませんけれども……

委員 現地へ行って、出ているところの秒数を見て調査させていただきたいんです。

会長 ああ、私どもでね。

委員 あ、いや、一緒に。

会長 ああ、一緒に……。

委員 はい。

会長 ちょっと現状を、それは……。
高森町さん、よろしいでしょうか。調べさせていただきませうけれども、間隔をもう少し空けるように指導を徹底していただけないかということです。

高森町 ありがとうございます。
従前からそういったご指摘をいただきながら、2分間隔というところをまずお願いしてまいりました。その点につきましては、再三、受注者に対して私どもも指導させていただきましたけれども、全てその間隔が守られているわけではないということは委員からご指摘があったとおりでございます。その点につきましては、大変申し訳なく、お詫びを申し上げます。

また、今回、新たな工区に着手し新たな受注者で施工を始めておりますけれども、委員さんをご確認いただいたときには、その皆さんも既に短い間隔で出ておるといようなご指摘も今いただきました。

私どもとしまして、再三、繰り返し確認をさせていただきながら徹底はさせていただきたいというふうに考えております。

それから、またこの協議会の皆様を通じまして、現地の確認、そういったことをございましたら、それはもう甘んじてお迎えをさせていただきたいと思っておりますので、その旨、お取り計らいいただいて、ご理解いただければというふうに考えております。よろしく願いいたします。

会長 うちのほうも、今、高森町さんに言っていたってことは別にして、約束があるとしたら、調査に、そうですね、委員さんにご同行いただければ一緒に調べたいと思います。

それから、JR東海で迂回路の入り口の工事をすることですけど、これについてはできるだけ早くやっていただくこと。

半の沢のほうも工事がどうもそれぞれに始まっているようですから、やっぱりここでもう少し半の沢へ流す車を増やすなりして、渡場から——あ、でも、そっちを増やしちゃうと今度は多方面が困るわけなんで、ちょっとそここのところはうまく出していただくこと。

それから、何か所も工事現場があり、発生土のトンネルも分かれていますけれども、それはJR東海さんのほうで責任を持って連ならない対策をぜひお願いしたい。

今できることはこんなところかなと思っておりますが、よろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

会長 では、改めて高森町さんについてはこの中でできるだけ早く終了していただくようにということをお願いしておきたいと思います。

 高森町さんについては、これでお帰りになるそうですので、ありがとうございました。

〔高森町 退場〕

5 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
- ・ 渡場交差点舗装について
- ・ その他

会長 それでは、いろいろ報告が終わりましたので協議に移ってまいりたいと思います。最初に J R 東海の工事関係から説明をお願いいたします。

J R 東海 協議事項 (1) J R 東海工事関係について私からご説明いたします。

 着座にて失礼します。(着席)

 お配りした資料の右肩に「資料 3」と書かれた資料をご覧くださいというふうに思います。

 また、併せて前方のスクリーンに紙資料と同じものを映しておりますので、見やすいほうをご覧くださいと思います。

 それでは説明に入ります。

 本日のご説明内容としましては 6 点ございます。

 1 点目は南アルプストンネル(長野工区)、2 点目は伊那山地トンネル(青木川工区)の工事状況についてご報告いたします。

 3 点目は伊那山地トンネル(坂島工区)の労働災害についてです。

 4 点目が工事用車両台数、5 点目が環境測定、6 点目がその他という順番でご説明してまいります。

 資料をめくっていただきまして 3 ページです。

 まず、南アルプストンネル(長野工区)工事状況についてご説明いたします。

 4 ページをご覧ください。

こちらは大鹿村内の平面図に中央新幹線の路線等を反映させたものになります。
図面の赤点線が中央新幹線の本線ということになります。

現在、大鹿村内では2つの工事が進められております。

1つが小渋川より左の「伊那山地トンネル」と書かれているところでございます。

2つ目が右側の「南アルプストンネル」とあるところでございます。

まず、伊那山地トンネル（青木川工区）についてご説明いたします。

青木川工区については、青木川非常口から本線につながる斜坑トンネルというものを掘って本線まで接続しております。その後、本坑掘削を進めているという状況でございます。

続いて南アルプストンネル（長野工区）です。

南アルプストンネル（長野工区）については3つの非常口がございます。西から小渋、釜沢、除山となります。

また、南アルプストンネルについては、赤の点線の下側に緑の点線があるかと思えます。こちらは、前方の山の状態を確認するため、本坑より少し小さい断面のトンネル——我々は先進坑と呼んでおりますが——があるという工区になります。

現在については、3つの非常口——小渋、釜沢、除山、それから青木川と同様に斜坑の掘削が完了し、小渋—釜沢間の先進坑は掘削が完了しているという状況でございます。

次のページをご覧ください。

小渋川非常口の状況です。

小渋川非常口からは、4月11日より本坑（品川方）の掘削を開始いたしました。
先進坑の小渋—釜沢間は、工事用車両の運搬路として使用しております。

下に写真をつけておりますが、こちらは6月6日時点の本坑の施工状況ということになります。

6ページです。

釜沢非常口の状況です。

釜沢—除山間は、前方の地質が確認できたため6月9日より本坑の掘削を開始いたしました。

下が施工状況の写真となります。

続いて7ページです。

除山非常口の状況です。

除山非常口からは、先進坑（品川側）の掘削を進めております。

下が施工状況の写真です。

8ページになります。

発生土仮置場の状況です。

発生土仮置場A——これは除山非常口にある仮置場ですが——こちらについては下

の写真の左側をご覧くださいと思います。

発生土仮置場Aについては、この写真の赤の点線部分を拡幅するという造成工事を行っております。

発生土仮置場B（三正坊）という場所と発生土仮置場E（小渋川変電所予定地）については、土砂の搬入・搬出工事を行っております。

写真右側は発生土仮置場Bの状況写真になります。

続いて2点目の伊那山地トンネル（青木川工区）の工事状況です。

10ページをご覧くださいと思います。

青木川非常口の状況です。

青木川非常口からは、本坑延長約3,600mのうち約1割の掘削が完了しております。

今後、本坑が通過予定の中央構造線部——こちらは地質があまりよくないと想定している部分ですが——こちらをより安全に施工するため本線トンネルに並行する小さい断面のトンネル——調査用トンネルと呼んでおりますが——こちらを掘削する検討をしております。

深ヶ沢地積の発生土置場（青木川）では、護岸工の施工が完了し、現在は発生土による造成を実施しております。

下の写真の左側が青木川本坑の施工状況、右側が発生土置場（青木川）の状況写真になります。

続いて3点目の伊那山地トンネル（坂島工区）の労働災害についてです。

資料12ページをご覧ください。

概況です。

発生日時は、令和4年4月15日金曜日、12時20分頃です。

発生場所は豊丘村内の坂島斜坑になります。

概況です。坂島斜坑内において敷き鉄板を設置していた際、敷き鉄板とつり治具の間で左手を受傷したという状況でございます。

受傷程度は、左手中指、人さし指の骨折、左手の裂傷です。

続いて13ページ。

労働災害の発生時の状況です。

坂島斜坑で敷き鉄板を設置する作業を行っていましたが、バックホー運転手と敷き鉄板をバックホーに引っかける作業をしていた作業員の意思疎通がうまく行えておらず、バックホーを動かした際につり治具と敷き鉄板の間で左手を狭窄という事象でございませう。

14ページです。

事象に至った原因、背後要因と対策についてです。

まず、原因については2つあると考えております。

1点目がバックホーの運転手と作業員の間で意思疎通ができていなかったというこ

と、2点目がバックホーの運転手が作業員の退避を確認せずに重機を動かしたということが原因として上げられます。

対策は、作業着手前における指示、合図・応答方法等の確認を徹底します。2点目として玉掛け作業時の手順のルール化、3点目はバックホー運転手の指示手順のルール化を徹底してまいります。

坂島工区において労働災害を連続して発生させてしまっている背後要因です。

ルール遵守の意識欠如やルールを守らなければ労働災害につながるという安全意識が不足していたのではないかというふうに考えております。

また、指示方法や合図・応答方法などを事前に明確にせず、またそうした確認を下請会社任せにして、施工会社であるJVが確認を怠っていたということが背後要因として上げられます。

背後要因に対する対策です。

安全作業の意識の定着化が確認できるまでJV及び下請会社におのおの専任の安全担当者を配置することといたしました。

以上が坂島の労働災害の報告となります。

続いて4点目の工事用車両台数についてです。

16ページをご覧ください。

こちらは平面図に大鹿村から渡場までの発生土並びに資機材運搬ルートを青線で示したものとなります。

左の図をご説明いたします。

こちらでお示ししているのはJR工事による資機材運搬車両の3月から6月までの実績と7月～9月の予定台数となります。

なお、台数については月別日平均、往復台数としております。

台数の確認場所は、図面でいきますと下側の「深ヶ沢」と書いてある部分、また下青木薬師堂前、沢戸橋、大鹿村役場前、半の沢、渡場交差点で確認しておるというところがございます。

黄色のハッチング、渡場の交差点をご覧ください。

3月から6月までの実績としましては29.8台～38.7台となります。

7月～9月の予定としては65台を予定しております。

続いて17ページです。

こちらは発生土運搬車両の台数をお示ししております。

発生土運搬車両については運搬先別にお示ししているというところがございます。

上段の行がJR工事による発生土運搬車両、こちらは伊那市に運搬している実績と予定です。

中段が高森町への発生土運搬車両、下段が半の沢道路改築事業となります。

ダンプ台数確認場所は資機材運搬車両と同様ということです。

まず上段のJR工事による発生土運搬車両です。

3月から6月までの渡場交差点の実績としましては80.1台～132.9台、7月～9月の予定は240台としております。

中段の高森町への発生土運搬車両の3月から6月までの実績は228.1台～281.2台、7月～9月は300台というふうに予定しているということでございます。

半の沢は工事場所が渡場の手前にあるということで、半の沢の分は考慮しておりません。

そのため、発生土運搬車両合計台数としましては、上段の予定台数240台、中段の予定台数300台の合計540台程度を予定しているというところになります。

続いて18ページ、国道152号迂回路の拡幅についてです。

こちらは先ほど説明があった内容になりますが、現在、各工区の車両については大鹿村役場から大鹿レミコンさんまでは152号を通行し、その先は図で示す青色の迂回路を通行しておりますが、この出入口部分が非常に狭くて出入りが滞っているということもありまして、この一部区間を拡幅する計画としております。工事は8月中旬を予定しているというところ です。

続いて19ページ、発生土運搬車両の明示方法の変更についてです。

こちらは、先ほど高森町さんからもありましたが、我々中央新幹線としても、図でいう左側、黄色の車体前面とダッシュボードに明示をしておりますが、沿線の方から見づらいというご指摘もありまして、右側の図の変更後というところ、車両前面に分かるように変更いたします。

なお、変更は7月11日からを予定しております。

続いて5番の環境測定についてです。

21ページをご覧ください。

渡場地区における環境測定についてです。

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、2018年11月から渡場の交差点付近において環境測定を実施しております。

測定項目としては大気質、騒音、振動ということになります。

下にお示ししているのが渡場交差点付近に設置している環境測定器の状況写真になります。

環境測定の結果の3月～5月の結果です。

22ページ23ページに環境測定の結果をお示ししておりますが、小さくて見づらいということもありますので、A3で同じ内容のものをつけております。皆さんのほうでご覧いただければというふうに思います。

22ページの説明をいたします。

こちらでお示ししているのは二酸化窒素、浮遊粒子状物質の3月から5月までの結果となります。

赤の横線と青の横線が上のほうにあるかと思えます。こちらについては環境の基準値の目安を示しております。

青のバーについては実測値ということになりますが、いずれも環境基準を下回っているという結果でございました。

続いて 23 ページ、騒音と振動です。

騒音と振動については、昼間の環境基準値とオレンジで示している夜間の基準値がございました。

こちらも、いずれも環境基準を下回るという結果となっております。

最後のその他になります。

渡場交差点付近における舗装修繕工事ということで、こちらの平面図でお示しているのは渡場交差点付近になります。

右上が大林建材さんの道を示しておりまして、下側がむかいや設備さんとなります。

このうち赤でハッチングした斜線の範囲について、当社にて舗装修繕工事を実施いたします。

施工時期や施工時間帯については、現在、渡場地区さんと協議中というところがございます。

J R 東海 今回の渡場の関係でございますが、実は、渡場の通行時間帯につきましては、過去にこちらの協議会の場で通勤のダンプについては 6 時 40 分～7 時 20 分、かつそれ以外の時間帯ですと 8 時半以降ということで、その時間帯に限って通行させていただくということでご理解をいただいておりますが、最近この時間外に通行するダンプが何台かいたというご指摘をいただきまして、私どもが確認した結果、この時間、7 時半以降 8 時半前に通行するダンプがございましたので、再度、時間帯の徹底を各運転手に書面を通じて指導をさせていただきました。

今後はそのようなことがないように、また定期的に状況を確認して同じことがないようにしていきたいと思えます。改めてお詫びを申し上げます。

すみません。最後に工事カレンダーと問合せ先ということで併せてご説明させていただきます。

工事カレンダーにつきましては A 3 でお配りしております。

前回の協議会でもお配りをしておりますが、今回の主な変更点としましては、先ほども話がございますとおり、10 月と 11 月につきましては全部の土曜日を運休とさせていただくこととしております。ダンプ車両は 10 月 11 月と土曜日は全て休みということで予定させていただいております。

その土曜日を休んだ分はどこに行くのかってことは、平日、半の沢に運搬する形として予定をさせていただいておりますので、ご報告をさせていただきます。

あと、最後の問合せ先としては、J R 東海、それから南アルプストンネル（長野工

区)、伊那山地トンネル(青木川工区)に何かご不明の点等がございましたら連絡をいただければというふうに思います。

説明は以上でございます。

会長 JR東海さんから、工事の現状、それから坂島工区での事故の報告と対応、それから工事用車両の台数、そして渡場付近の環境測定の結果、それと併せまして工事カレンダーということで説明をいただいたところでございます。

このことにつきまして、どこからでも結構ですので、委員さんからご質問等ありましたらお願いをしたいと思います。

委員さん、お願いします。

委員 渡場の交差点の舗装修繕工事ができるってということなんで大変うれしく思っておりますけれども、多分、切削してかぶせると思っていますけど、そういう施工でしょうか、打ち替えをするんでしょうかっていうこと。

それと、大型ダンプカーが多く通るんで、通常のアスファルト舗装ではじきによれてしまうんで、質のいいものを打ってくれるのかっていうこと。

もう一点、今、高速道路は細粒を使って水はけのよい舗装をしているんですけども、細粒を使うと騒音も非常に少ないってということで、そういったこともあって研究して舗装されるかどうかをお聞きします。

会長 工事の具体的な技術的な質問かと思えますし、騒音対策、それからアスファルトの強度という専門的な質問かと思えますが、今現在考えられているところについて説明をお願いいたします。

JR東海 ご質問ありがとうございます。

アスファルトにつきましては、表面の舗装、下の路盤は今のままで大丈夫だと確認をしていますので、表層と基層を合わせて10cm分のアスファルト舗装の打ち替えを行います。

それで、舗装については、やはりダンプの通行に合わせて通常の一般的な道路よりもちょっと強度の高いもので舗装をする予定でございます。

会長 今の関連で何かございますか。

はい、どうぞ。

委員 密粒なのか細粒なのかってということで、今言ったように細粒の場合だと騒音が少しでも抑えられるなと思っておりますので聞きました。

J R 東海 分かりました。

すみません。具体的なところはまだ今検討中のごさいまして、すみません、今はちょっとお答えできません。もうちょっとお待ちいただければ……。

会長 よろしいでしょうか。

今は、もう少しご意見も踏まえた上で詳細を詰めていただいとということかと思ひます。

この件について委員さんも何か……。よろしいですか。

どうぞ。

委員 今回の説明の中にも出てきましたように、舗装工事とか出てきましたけれども、先ほど J R 東海さんが言われたように、通行時間外のダンプの通行ということではっきり確認をしたということで、役場のほう並びに J R さんのほうに指摘をさせていただきました。

それで、今までこの場で説明をいろいろ受けてきたことの中でも出てきた事柄等も含めまして、私の意見と、それから地区の意見をちょっと述べさせていただきますと、ということで、よろしいでしょうか。

会長 どうぞ。

委員 今、ご説明がありましたように、6時40分～7時20分の間は通過できるけれども、その後8時30分までの間は通過できないという約束があります。にもかかわらず、最近頻繁に通過するのが目撃されており、守られていないことがはっきりしました。

J R さんは調査すると回答してくれましたが、これだけはっきりしている以上、今必要なのは調査ではなくて、ドライバーさんに守らせるための対策を立てて実行することだと思ひます。

ナンバーの見やすい表示の仕方とか、いろいろ説明がありましたけれども、ドライバーさんは大したことじゃないっていうふうに思っていたのではないかと、いうふうに思ひます。

それで、例えばGPSによる運行管理だとか、監視カメラによる監視とか、守らないドライバーさん、それから会社に対して何らかのペナルティーを科すような対策とか、今後の様子によってはぜひ取っていただきたいというふうに思ひます。

それで、J R さんのほうでは機会あるごとに周知徹底すると今までできてくれたんですけれども、結果が出ていなかった以上、何もしていないのと同じことだと思ひます。日常の確認を怠って人任せにしてきた結果だと思ひます。

何か大きなことが起きてからでは遅いと思います。これが何のための約束か、それぞれの方が自分の身に置き換えて、よく考えて行動していただきたいと思います。

一部の人の安易な行動が大勢の人、また地域、社会を巻き込む深刻な事態へとつながっていくのではないかと心配します。

現場での度重なる労災事故、それから半の沢の配慮に欠けた処置、そして今回の不始末、これらは防げたことだと思います。JRさんの意識の低さ、認識の甘さ、不十分な取組姿勢が請負会社さん、下請会社さん、現場作業の人にまで蔓延していることの表れであって、今後様々な場面でますます増えるのではないかと非常に危惧するところでもあります。

これから始まるであろう渡場交差点付近の舗装工事に関しても同様です。

各関係者が猛省をして再発防止に真摯に取り組み、地域、社会及び住民を守る行動を取ることが、結局は自らを守るようになっていくというふうに思います。

どうか、これ以上失望させることのないよう強くお願いをいたします。

以上です。

会長 ありがとうございました。

この件に関して、JR東海さん、お願いいたします。

JR東海 大変貴重なご指摘、ありがとうございます。

今お話のありました渡場交差点の通行の話、それから半の沢の処置の話、ダンプの連行の話、全て村民の皆様の信頼を損なう、そういった行為、行動であったというふうに考えて猛省をしているところでございます。

当社といたしましては、この事業を進めるためには地元のご理解、ご納得、ご協力が必要不可欠であるというのは重々承知しておるわけでございますので、村民の皆様の信頼を回復できるように、法令遵守、また安全第一、地元の皆様のご意見をしっかりと聞きまして工事を行っていくということをここでお誓いをさせていただければというふうに思います。

引き続きご指導をよろしくお願いいたします。

会長 JR東海も非常に大きな会社だということですけど、今、委員さんの言われているとおり、大きな会社だからこそ当然いろんな意味で細かく目が行き届いていくというふうに一般的には考えるところですので、ぜひ、JR東海さんのおっしゃったとおり、ふさわしい姿といたしますか、工事を、ぜひ見せていただきたいというふうに思います。

ほかに何かありますでしょうか。

委員さん。

委員 すみません。ちょっと関連しての質問になるんですけども、私も実は渡場の住人の方から運行時間帯が守られていないという話をちらっと聞きました。その方は通勤途中だったんですが、通勤の際に少し見ただけでも守られていなかったってことで、もしかするとその時間帯をずっと見ていればかなりの台数が動いたんではないかっていう心配を実はされておりました。

先ほどのお話を聞くと、もう既に確認されたということではありますが、確認された中で、いわゆる通行可能な時間以外で何台ぐらい実際に守られていない台数があったのか、確認されていけばお願いしたいのと、先ほどそういう部分の指導をしたというお話がありましたけれども、これは本当にドライバーさん自身にしたのか、それとも業者さんにもされたのか、やっぱり基本的には守られていないドライバーさんにきちっと指摘、指導をしていくということが大事だと思っておるんですけども、その辺をお願いしたいと思います。

会長 では、よろしいですか。何台確認ができて、どういう指導をしたかということだと思います。

J R 東海 私どもで確認した台数は2台です。

ただ、それは1日で、その日が2台だったので、全部の日を確認してはありませので、確認していない日に何台通ったかっていうところは分かりませんが、それ以外にも通っていたという話を聞いていますので、通っていただろうというふうに思います。

私どもとしましては、教育っていうという、JVの方からの教育がありますけれども、まず私がいつも申し上げているのは、ダンプの運転手には直接話をしています。

ダンプの運転手って、いわゆる中央新幹線、リニアの顔になるわけです、トンネルの中で工事をしているので外の方には見えないんですけども、ダンプに乗っている人は外で常に見られているという意識をしっかりと持っていただきたいというところと、今まで事故などが起きていても1人の不注意で100台または1000台の事故があったりすれば一気に信頼を崩れるという点をしっかりと運転手の方には教育をしておりますが、こういったことがあるということは、まだまだそのあたりのしっかりした意識の植付けというのはもう少し工夫をしていかないといけないかなというふうに思っております。

会長 よろしいですか。

やはりダンプのドライバー個々にそのことをきちんと説明し、了解をしてもらう、それで行動に移してもらうってということだと思いますので、ぜひその点は口を酸っぱくといいますか、毎回の点呼みたいな関係で頑張ってもらいたいなと、やってほしいと思

います。

委員さん、よろしいですか。

はい、どうぞ。

委員 先ほど委員さんが随分厳しいことをおっしゃっていましたが、私も全く同感でございます。

今回の労災についてなんですけれども、原因と対策ですが、対策は指示、合図・応答方法等の確認ですとか手順のルール化とか、これっていうのは事故が起きてからいうような対策ですか。私は全く違うと思うんですけれども。

J R 東海 おっしゃるとおりです。

伊那山地トンネル（坂島工区）は清水 J V なんですけれども、今まではトンネルの掘削における肌落ちですとか労働災害は——これが 3 回目なんです——これはトンネルの掘削にはあまり関係ないところなんですけれども、どこでも鉄板を敷いたり外したりっていうのをやるっていう作業なんですけれども、ちょっとお粗末な労働災害です。

お粗末であり、かつ 3 回目の労働災害ですので、まずはこの対策、完全な当たり前の対策なんですけれども、正直これすらできていなかったといったものでありましたので、J R と、それから清水 J V と、今じっくりと、ほぼ 2 ヶ月間、この労働災害だけではなくて、J V の資質ですとか安全に対する感覚ですとか、J V だけじゃなくて、その下にいるトンネルの作業会社、下請の安全の意識ですとか、そういったものを全部話を出して、じゃあ何が原因なんだろうかっていうところまで掘り下げて対策をつくってきたっていうものでございます。

この事象そのものは、もう本当に単純でお粗末な事象であったと思っていますので、こういったところからきちんと安全対策が取れるように、そういった業者への指導も今後もしていきたいなというふうに思っています。

委員 ありがとうございます。

意識については、やっぱり具体的な何かがないと意識を守らせることは難しいのではないかというふうに思っています。それについては、また後ほど北林飯島線の関連のところでお話しさせていただきたいと思うんですが。

私、前回のこの会でコンクリート吹きつけ機の件については想定外だったのか、起り得ることなのかっていうことでご質問させていただきましたら、1 ヶ月に 1 回程度起き得ることだと、そういうお返事でした。そのときに、その後の対策としてはダブルチェックのようなお話がありましたけれども、ダブルチェックですから、ダブルでやってくれるので、それはかなり安全を担保できるんじゃないかなっていうふうに

は思ったんですが、例えば今回の災害はそのときの反省が生かされているのかっていうことですよ。

前回そういうことがあって、そういう反省をしてやっていかなきゃいけないと、にもかかわらずこういった案件が——これをお粗末って言っちゃっていいのかっていうことを私は思うんですけども、他のほうでは人の命が落ちているんですよ。幸いコンクリート吹きつけ機の時も今回もそれほど大きな労災にならなかったですけども、いずれの場合も打ちどころが悪ければ命を落としてもおかしくないような、そういう案件だと思います。

ですから、やっぱりそのところは元であるJR東海さんがどれだけ意識を高めていくか、そして下請に意識を持たせるっていうだけでも言うだけでは意識が持てない、だとしたら意識を持たせるためには何をするのか、具体的に何をするのか、そのところをやっていっていただかないといけないのかなというふうに思ひまして、ぜひそのところをお願いいたします。

会長 では、お願いいたします。

JR東海 ご指摘ありがとうございます。

今回の事故は、今、申したように、お粗末というか、いわゆる安全意識が足りなくて、基本動作、本当は治具を扱っている人が退避したことを確認してからでなきゃ重機を動かしちゃ駄目だという基本動作、どこかに何か書いてあるというような基本動作なんですけれども、それができなかつた、安全意識が足りなかつたということだと思います。

安全意識を持たせるのは非常に難しい、おっしゃるように難しいんですが、前回は確認が足りなくて起きちゃった、安全意識が足りなかつた、今回もそうだということです。

もう安全意識を高めるためにいろんな教育をすとか掲示をすとかいうことを踏まえ、今回は連続してしまつたし、教育だけじゃ足りないということで、ここに書いてあるとおり、当面の間は、そういうのを見る専任の安全担当者というのをJVのほうも、いわゆる下請、トンネルの会社のほうにも1人ずつ増員して、そういった重機といわゆる一般の人が——合番っていう言い方をすんですけども、接点を持っているような、そういったいわゆる労災が起きやすいような危険作業は必ずもう一人別の人が見て、専任者が見てちゃんと基本の動作ができていくことを確認するという体制で、それは、今はまず安全意識がないという前提で、それを強制的に高めるために、まずは専任の管理者の人を置いて、そういう人たちがしっかり見る、しばらくの間は見て、安全意識を高めた上で、当面の間はそういった専任の人を配置して安全意識を高めると、そういう対策を取ります。

そういった体制の下で一人一人再研修し、あるいは管理する側は管理する側、非常にみんなの安全意識が高めていかなければならない、そういうふうに考えているところです。

会長 関連かと思えますけれども、どうぞ。

委員 今それぞれの委員さんからご意見いただいたことは、改めて十分にJRさんは認識をしていただいて、しっかりそうしたことでお願いをしたいと思います。

先ほどありましたけど、こういったことが度重なると、今後の工事のいろいろの運営の中に大きく影響してきて、本当に真価につながるの、それはぜひ徹底してほしいと思います。

ちょっと委員さんに確認なんですけど、先ほど安全がちゃんと確保できているか、重視できているかっていう中で、GPSなり監視カメラの設置もというような意見もあったということです。

村内の何か所かにケーブルテレビのカメラが設置してあるところがあります。実は、以前、この工事が始まる時に渡場の交差点にもケーブルテレビのほうでカメラを設置したらという話があったんですけど、そのときには住民の皆さんからちょっとそれはやめてほしいというお声があって見送った経過があるので、それはJRさんが設置するのか、どこが設置するのかはあれですけれども、そういう必要性、住民の皆さんからそういう声があるのであれば検討もできるかなというふうには思います。

会長 この件については検討していただければいいかと思えますけれども、いかがですか。

委員 前にお話があったときは、まあ、交差点の状況も確認できるし、どのくらい滞留するか渋滞するかというような確認もできるというようなことのお話もあったんですが、玄関前を撮られると、やはりプライバシーの配慮ができるのかどうかというところで不安が出ましたので、それは付ける場所によるのかもしれませんが、その辺の心配が解消できるのであれば検討を始めてもいいのかなというふうには思います。

委員 またJRさんとも相談して、その設置場所も含めて、もしそれが必要であれば、そういうこともちょっと意見等いただければと思います。

それから、後ほど県のほうで話がありますかね、監視カメラではないですけど、小渋線のほうにも何か所かで運行状況などを確認する、そんなような話もありましたので、さっき渋滞のお話もありましたけど、そんな点でも、何か所かそういうところにカメラが設置できれば状況が確認できるのではないかなというふうには思います。

会長 建設事務所のほうに話が行きましたけれども、これは初めてですか……。後でありますか。

飯建 後ほど説明がありますので。

会長 はい。ありがとうございます。
それでは、ちょっと時間がだいぶ押してまいりましたので、もうお一方、どうしてもこのことをお聞きしたいという方のご質問1問に限らせていただきたいと思います。

〔発言者なし〕

会長 ないようですので次に移りたいと思います。

(2) 県道工事関係

① (主) 松川インター大鹿線改良事業について

1) 飯田建設事務所

② (一) 北林飯島線改良事業等について

1) 伊那建設事務所

2) J R 東海

会長 次は県道工事関係でございます。

主要地方道松川インター大鹿線の改良工事、それから一般県道北林飯島線の改良事業等についての県道工事についての説明をお願いいたします。

飯建 日頃は県の建設行政の推進につきましてご理解、ご協力をいただきましてありがとうございます。

それでは、私のほうから小渋線の改良工事の関係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4のほうをご覧ください。

これまで実施してまいりましたトンネル、それから道路工事の実績につきましては左上の枠内に記載してございますので、ご覧になっていただきたいというふうに思います。

昨年11月に大鹿村さんからいただいた改良要望につきましては、J R 東海さん、大鹿村さん、中川村さん、県の4者で協議を行いまして対策案の検討を行っていくということとしておりまして、県のほうとしては、まずは資料写真①のような沿道の支障木伐採、また路肩に堆積している土砂の撤去、舗装や橋梁の修繕など、こういったこ

とを順次行いまして見通しや幅員の確保、安全通行できるような対策を行うようにということで予定しております。

それでは、個別の事業の状況について順を追って説明したいというふうに思います。まず、②の二軒屋の関係でございます。

現道の道幅が狭く道路線形が悪いということで大型車の通行に支障が生じており、松川町側の現道部の改良を含めて約400m間の道路改良を計画しております。

資料の下段にドローンにより撮影した写真を掲載しておりますが、左が松川町方面、右が大鹿村方面ということになります。

今ゲートで閉じられているところがございますけれども、それが天竜川ダム統合管理事務所さんのほうで盛土をしたところということで、ここが小渋川の河川敷ということになります。この河川敷のところをかさ上げいたしまして新たなバイパス道路を築造すると、そんなような計画でございます。

現在、かさ上げ部の道路構造の検討を進めているところでございますけれども、松川町側の現道改良区間、こちらについては先行して工事を進めていきたいというふうに考えておまして、関係地権者さんのご理解をいただいた上で、本年度、用地測量等を進めてまいります。

続いて、③の半の沢の関係です。

これにつきましてはリニア中央新幹線建設の発生土を活用しまして半の沢橋の道路改良をするという事業でございまして、県とJR東海さんの間で施工協定を締結しまして、盛土造成工事をJR東海さんが、造成後の道路工事を県が施工すると、そういった役割分担の下に事業を進めているというところでございます。

これも同じように下に③ということでドローンにより撮影した写真を掲載しておりますけれども、右下にプールのようなコンクリートの構造物が設置されている様子が見えますが、これが沈砂池という構造物となります。5月末までにおおむね沈砂池の工事が完了いたしまして、現在は盛土調整、それから排水溝等の工事を鋭意進めているというところでございます。

続いて④の防災対策工事の四徳大橋西です。

こちらの箇所につきましては、昨年度、計画地の三次元測量を実施いたしました。

本年度は、地質調査、それから路線測量、設計等を進めていく予定となっております。

設計を行うにあたりましては、見通し不良の解消を含めた道路拡幅を併せて検討するように考えております。

工事を行う際には片側交互通行等の規制がやっぱりどうしても必要になってまいりますので、今後の作業を進める中で関係機関と調整を図ってまいりたいというふうに思います。

次に⑤の道路情報提供設備の関係であります。

県のほうでは道路情報板の更新や道路情報カメラの設置など道路情報システムの構築を進めておまして、本年度、西下トンネル及び東山トンネル、こちらに道路情報カメラ5基を設置する予定でございます。

設置箇所は、具体的には西下トンネルの松川町側坑口出口、それから西下トンネル内、それから四徳大橋の松川町側、それから東山トンネルの中に2か所ということで予定しております。

それから、大鹿村のほうから東山トンネルを抜けるときにちょうどカーブになっていて、それで四徳大橋のところ急に道幅が狭くなるというようなことで、通行が危ないということかねてからご意見のほうをいただいております。当面は道路に注意看板というものを設置して対応しておりましたが、今年度、注意喚起の電光表示板、これをトンネル内に設置する工事を予定しております。

資料の⑤、これは飯田の上郷トンネルの例になりますけれども、こういったことでちゃんとしたものをこの秋頃までには付けるということで、今、工事の準備を進めております。

最後に落合トンネルの関係になります。

平成31年4月に発生した落石事故を受けまして、令和2年度の補正予算で新規事業化された落合トンネルでございます。

現在、トンネルの設計のほうがおおむね完了いたしまして、用地測量の契約手続を進めております。

トンネル計画は、現在、森林組合さんが利用されている付近に新しいトンネルの坑口ができて、そこから大鹿村方面にトンネルの掘進をし、既存の大鹿トンネルの中で接続すると、そんなような計画でございます。新たなトンネルの掘削延長が約960m、既存のトンネル利用区間が110mということで、全長で1,070m弱のトンネル計画ということでございます。

今年度、用地取得のほうを進めまして、工事の発注のほうも準備を進めていきたいというような予定でございます。

以上、簡単でございますけれども、小渋線の改良の関係について説明いたしました。よろしく願いいたします。

会長 引き続き北林飯島線の改良事業について伊那建設事務所さんに説明をお願いいたします。

伊建 改めまして、皆さん、こんばんは。
私のほうから次第にあります北林飯島線改良事業等について、伊那建で行っているものにつきましてご説明をさせていただきます。
それでは、着座にて説明をさせていただきます。(着席)

資料5をご覧ください。

発生土運搬路に係る北林飯島線の整備状況でございます。

工事概要としましては道路拡幅工事 440mを改良する予定でございます。

事業期間としましては、2019年から2023年——令和5年までを目標として、今現在、工事のほうを進めております。

その左のところに表がございますけれども、その中に書いてございますように、現在の工事としましては、1工区2工区ということで2工区の工事を発注しております、現在、工事を進行しているという状況でございます。

1工区につきましては、今年度秋、9月22日の工期ということで現在工事を進めておりまして、2工区につきましては、年度内ですけれども、令和5年、年が明けてですけれども1月6日の工期ということで今現在工事のほうを進めております。

また、今年度の予算で3工区を発注する予定でありまして、これにつきましては今の工事の進捗も見ながらになりますけれども、おおむね8月頃の発注を予定しておりまして、まだ残っております道路の拡幅工事、それと舗装の工事を今後行いまして、一応年度内早期の完成を目指していきたいというふうに考えております。

それと、あとは、資料5の1枚目の位置図のところをご覧くださいと思うのですが、位置図のセンターに赤い丸をしておりますのが今現在行っている工事箇所になります。その右側のほうに黄色い丸が2つございまして、工事箇所に近いところの1つの丸につきましては歩道設置の計画のほうを今検討しているところでございます。

それと、もう一つの丸は県道交差点部分になりますけれども、交差点の安全対策ということで、こちらのほうも今鋭意検討をしておるということです。

もう一つの丸が左のほうにございまして、国道側になりますけれども、こちらのほうにつきましては、現在、車道の幅員が若干狭いところがございまして、そちらのほうの車道の拡幅計画を考えているという箇所になります。

1枚めくっていただきまして、先ほど申しました歩道の計画につきまして、今計画している改良についてご説明を申し上げたいと思います。

今現在、工事をしている箇所は図面の左側のほうになりまして、黒い点線が書かれているところが工区の境で、そこまでが今の道路改良で実施するという場所になります。そこから県道伊那生田飯田線までに関しまして歩道を設置するという考えで、今、設計のほうを進めております。

歩道につきましては、現在の道路の北側に2m、そこに標準横断図が書いてございますけれども、2mの歩道を設置するという計画で、現在、設計のほうを進めております。

こちらの設計が固まり次第、皆様にご説明を申し上げて、事業のほうを進めてまいりたいというふうに考えております。

それと、もう一つございました伊那生田飯田線の交差点の部分でございますけれども

も、こちらのほうは運搬のダンプがここを左折するというような形になりますけれども、そちらの安全なすれ違いについてご心配いただいているところでございますが、そちらについてはどのような対策が取れるかということで現在検討をしております、またJRさんのほうと協議をしていきたいというふうに考えております。

先ほど申しました国道側の拡幅の工事でございますが、そちらのほうも現在設計のほうを進めておりますので、そちらも設計が固まり次第、地元のほうに説明に参っていききたいと、それで事業のほうを進めていききたいと考えておりますので、また引き続きご協力のほうをよろしく願いいたしたいと思っております。

また、現在の工事ですけれども、片側交互通行、信号処理という形で工事のほうを進めさせてもらっております、地元の方々には大変ご迷惑をおかけしてございますが、また引き続きご理解とご協力のほうをお願いできればと思っております。

簡単ではございますが、以上で説明とさせていただきます。

会長　それでは、北林飯島線の話が私が進めてしまいましたので、JR東海さん、引き続き資料の6で葛北橋以西の安全対策等について説明をお願いいたします。

JR東海　私から資料の6について説明させていただきます。よろしく願いいたします。

お手元の資料6でございますけれども、上側の図面の真ん中の赤い区間については私どものほうで——今、伊那建さんで改良工事をやっていたいただいているんですけれども、それが完成した暁に発生土の運搬に使用させていただきたいというところで、この区間の安全対策について検討をしております。

道路の拡幅がどうしても難しいところでございますけれども、そういった中で当社としてどのようなことができるかを検討しているところでございます。

現時点で考えている安全対策は、資料の左下の「安全対策 実施内容(案)」というところの内容を考えております。

まず見通しの確保でございますけれども、立ち木の伐採を行いたいと思っております。

現状は、右側に写真がございますとおり木がちょっと生い茂っております見通しが悪いものですから、この区間の立ち木を伐採することによってかなり見通しがよくなるのではと考えてございます。

また、山側に曲がる箇所については、次の項目に「カーブミラー改修等」って書いてありますけれども、カーブミラーを見やすいものに改修すること等によって山側に曲がる箇所についても視認性をよくしていきたいと考えてございます。

次の項目の注意喚起ということでございますけれども、路面にカラー舗装、それから段差舗装を行うことによって通行する車両がスピードを出し過ぎない対策をしまいたいと考えております。

また、この区間の歩行者の利用については、前回の協議会でも委員の方からご意見

をいただいておりますけれども、村道の城坂線——この上の図面でいいますと赤い点線のところなんですけれども、この城坂線へ歩行者のほうを誘導できないかということを検討しております。

課題としては、天の中川橋——左側の緑色の天竜川を越えている橋なんですけれども、そこを竜東側に渡ったところまでは歩道が北側についているんですけれども、村道城坂線に行くためには道を渡らなきゃいけないもんですから、そこをどうやって渡るか等の課題については引き続きちょっと検討をしてみたいと思います。

また、村道城坂線については、防犯灯の増設など、もう少し安心して通行してもらえそうな対策のほうも実施してみたいと思います。

それから、北林橋、④の写真がちょうど北林橋のところなんですけれども、ここについてもご心配のご意見をいただいております。

現在は大型車同士のすれ違いがぎりぎりできる幅の橋梁ですので、実際は前後のところで譲り合い、待つて通行するような形になるかと思っております。

資料の左の拡大図の緑色の破線で示している箇所については、村のほうで交差点改良に合わせて対面がしやすくなるように少し広げられないかという検討がされていると聞いております。

まだもう少し通行開始までには時間もございますので、今後ちょっと検討を深めて安全に通行できるような対策を検討してみたいと思いますので、よろしく願いいたします。

以上です。

会長 2路線についての改良の説明を行いました。

最初に主要地方道松川インター大鹿線の改良事業についてのご質問、ご意見等をまず議題にしたいと思います。

何かございますか。

委員さん、どうぞ。

委員 松川線のところでちょっとお聞きしたいんですけれども、今は半の沢のところの井戸入橋のところが大体結構渋滞しているんですが、渋滞緩和策の道路改良について今検討がなされているのかどうかお聞きしたいのと、あとは、四徳大橋の西側のところで、これから夏になって四徳のキャンプ場から来る車があるんですが、その対応策を考えているのかどうかをちょっとお聞きしたいんですけど、2点お願いいたします。

会長 これは飯田建設事務所さん、お答えいただけますか。

飯建 はい。

委員のご指摘の井戸入沢の関係ですけれども、この路線とすると確かに一番の懸案で、かなり要望の高い箇所という事で、私どものほうもそういう認識しております。

地形的にもかなり厳しいところなんですけれども、その辺はどんな整備ができるかというふうなことで、ちょっとその辺の手法を検討する業務を本年度——ちょっとすみません、資料のほうには載せていなかったですが、ちょっと出しておまして、この間契約になったんですかね、これから業務自体は進めていきますけれども、そういったことで、すぐに対応するというわけにはいかないんですが、そういう抜本的な対応がどんな形になるのかというようなことを、本年度、検討を進めていきたいというふうに思いますので、よろしくお願ひしたいというふうに思います。

それから、四徳大橋のところ、これも同じくこの路線の一番の懸案というか、ご要望の高いところであるということは認識しております。

ここの山切りも含めての防災対策ということで昨年度は測量のほうをやりまして、今年度は地質調査のほうが発注になり、また追っかけて設計のほうも進めて、工事のほうも進めていきたいというふうに思いますけれども、具体的に言いますと、あれですかね、応急的な対応みたいな……

委員　そのときだけ、県道、何でしたっけ……

飯建　西伊那線ですね。はいはい。

委員　そう。そのところに、桑原キャンプ場のお客様っていうかはあそこを利用すると、四徳のキャンプ場もそちらのほうを使って来るという話は聞いておりますので、ちょっとそこら辺がダンプと、平日もキャンプには来るようだという話ですので、何か注意喚起と、あの……

飯建　インター線側のほうにということなんですよね。

委員　のところに注意喚起等をしていただくか、ミラーやなんかはあるので分かるんですけども、車なんかもまた結構多いので、はい。

飯建　今もミラーは立ててあるんですけども……

委員　ミラーはあるんですけど、結構県外ナンバーが多くなってきて、ちょっと不慣れな点があると思うので、ちょっと注意喚起のほうをお願いしたいと思います。

飯建 ご意見ありがとうございます。
 現地を確認して検討してまいりたいというふうに思います。

会長 今自分も気がついたんですけど、県外ナンバーの方が多いので、ぜひそこら辺の安全対策をお願いできればと思います。
 松川インター大鹿線に関してほかに何かございますか。——よろしいでしょうか。

〔発言者なし〕

会長 それでは、北林飯島線の整備計画等について、ご意見等、ご質問を含めてお伺いをしたいと思います。
 委員さん。

委員 これは、資料6のほうも含めて言ってもいいですか。

会長 そうですね。はい。

委員 お願いいたします。
 まず、前回の会議録を見ますと、J R 東海さんのほうでこのようなことをおっしゃっています。

 例えば速度を落とすために舗装にバンプみたいなものをつけて減速を促す、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、

 ということで、今ここに出てきているような案のもとを前回もおっしゃっているんですが、「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」というところについて、具体的にどういったところを調査されたのか、今どんな様子なのかっていうことを教えていただきたいなというふうに思います。

 それからまた「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おうような方策はないのか」というところですけども、今のようなところでスピードを落としてもらおうことができるのかどうか、そんなところはどのようにお考えなのかっていうことをまず教えていただきたいと思います。

会長 それでは、J R 東海さん、お願いできますか。

J R 東海 まず、ちょっと測量の話ですけれども、今ちょっと私は会議録を持っていないのですけれども、どちらかというとは今は県のほうで検討していただいている歩道の設置で、竜東線に向かうところの歩道のところの測量に入らせていただくという意味で前回はちょっと発言しておりますので、ちょっとこれについてはうまく伝えられずに……

委員 このことは歩道とは関係ないと……

J R 東海 はい。

委員 ああ、分かりました。

J R 東海 申し訳ございませんでした。

委員 分かりました。はい。

J R 東海 それから対策ですけど、私どもとしては、狭い区間は狭い区間でございまして、片方は山の斜面になっていて、片方はすぐに崖になっていて、なかなか広げるのは難しいということの中で、対策としては、まずは見通しをよくする。両側から対面で車が来るっていうのをやっぱり遠くからでも視認できるっていうことが1つの安全の対策だと考えておりますので、見通しをよくするっていうことで、木の伐採、それからカーブミラー等の改良っていうのをやりたいと考えています。

もう一つ、スピードを落とす注意喚起なんですけれども、今回もちょっと説明させていただきましたが、カラー舗装だとか、バンプをつけてだんだんだんに行きながら下りるようなことで減速を促していきたいですし、必要によっては注意喚起の工事用の看板等もちょっと検討してまいりたいと思います。

もう先ほどのとおり見通しをよくするということと、それから減速を促すと、そこをちょっとやっていきたいと思います。それに加えて車両の運転手に対する安全運転の指導の徹底というところ、その3つが基本かと考えておりますので、よろしく願います。

委員 ありがとうございます。

最後の指導の徹底については、先ほども申し上げたように意識をどのように担保していくかっていうところについては言うだけでは無理なのかなということを思いますので、ちょっとそんなことも含めて、今度は意見を言わせていただきたいと思います。

まず、自分自身としましては、渡場に出てきたダンプを国道に移動させるのに松川だけに押し付けていいのかっていうことは思っておりますので、ここを改良すること

については、私は異論ございません。

ただし、前にも申し上げましたけれども、地域住民の安全・安心を担保していただきたいという、そういったことでございます。

今回幾つか案を出していただきましたが、ぜひこの案を取って本当に具体的に進めていっていただきたいなあっていうことがお願いでございます。

それから、何回もこだわって言いますけれども、意識の問題なんですけれども、実は6月、どうかなあ、2、3週間前なんですけれども、私はこの上のあたりにうちがございまして、いつもは上のほうに行くんですが、そのときはここを下って国道まで出ていったんですね。

ちょうどこの図でいうと写真の③のところ、ここに行ったときに④の方向から工事車両みたいな2tくらいの車が来たんですね。前面に黄色の四角のやつが貼ってあったので三共のところの関係かなというふうに思ったんですが、しっかり見ていないので本当にそうだったのかどうかは分かりません。ただ、そういったものが貼ってあるっていうことは、いずれにしてもどこかの工事関係の車両なんだろうなというふうには思ったんです。

その車は、私が③のところを進んでいったら、向こうから来て、当然、若干向こうもスピードを落としたんですけれども、私のことを分かっていると思うんですが、先にそのカーブを曲がって、そんなに多くはなかったんですが確実にセンターラインの内側を通っていました。ですから、そのところが先ほど申し上げているように意識だと思えますよね。

今日、④の手前のところから私は上がってきたんですが、そこには「地元車優先」という立て看板がありました。にもかかわらずそういった運転をされる運転手がいるっていうことは、どのように意識をさせていくか——意識を高めるんじゃなくて、どのように意識させるかだっていうふうに思うんですよね。そのところをぜひお願いしたいと思います。

となると、例えば工事用車両が通る間は③のあたりに誘導員を立てていただくとか、まあ、こんなところに誘導員とか監視員を立てると、その方の安全をどのように確保するかっていう、そこもまた問題にはなってくるんですけれども、例えば具体的にどのようにするかっていうところをまた教えていただきたい、考えていただきたいっていうことです。

ぜひ、この案を取って、もうこうしますっていう形で進めていっていただきたいと思えます。

私は総代ですので、この会議に出てくるのもあと1回か2回です。そのときに本当にありがとうございますって言えるようにしていただきたい、そのように思います。

それから、あと城坂線の話がありましたけれども、城坂線については急なんですけれども距離的には短いんです。ぜひ整備していただけるとありがたいなと思えます。

ただし、竹等の関係です。電線に結構竹が倒れてくるんですね。私もこの上にうちがあるんで、たまに通って、気がついて自分でそれを撤去したりするっていうことがあるんですが、電線についてどう考えるかっていうところも含めて考えていただけると大変に地元としてはありがたいです。何かのときに竹が倒れてきて、電線は結構強いのでなかなか切れないんですけども、そんなところまで含めてやっていただくと地元としては本当にありがたいかなと思いますので、善処をお願いしたいと思います。

以上であります。

会長 ありがとうございました。

1つ、この安全対策については、地権者もそうなんですけど、ぜひ地元の三共地区、それから葛北地区の関係者の方と調整をしていただいて、そういう皆さん立会いの下に、ここはこうしてほしい、ここはこういうふうにして、あるいはここら辺まで竹は十分切ってよという、そこら辺の具体的な話をぜひ現場ですり合わせをしておいて施工してほしいということです。

今、委員さんがおっしゃったように、工事で「一旦停止」「地元車優先」って看板が出ているにもかかわらず、そのダンプが実際にはどこのダンプかちょっと分からないんですけど、もう既に工事用車両がそういうふうに通っているっていうことですから、それも踏まえて見通しをどこまでよくするのかっていうことは、ぜひ具体的な施工時期も含めて早く打合せをして対応を取っていただければと思います。

少なくとも冬までには、竹が雪でしなるまでにはそういう対応を取っていただければありがたいと思っておりますが、そこら辺はいかがでしょうか。そこら辺だけ、ちょっと方向だけでも出していただきたいと思います。

J R 東海 会長さんのおっしゃっていたとおり、ご地元の方にちょっとお話をこれから伺いながら、やり方はまたご相談なんですけれども、ご意見を伺いながら今後検討を深めて、そういったことに対応してまいりたいと思いますので、よろしくをお願いします。

会長 それでは、ちょっとこれについては、両地区の総代さんもいらっしゃるんで、併せて村も入って、具体的に立会いの日ですとか、一緒に現地を見る、そういったところから、計画を立てるところから始めたいと思いますので、よろしくをお願いします。

今の2つの県道の改良に関してでありますけれども、ほかに何かございますか。

J R 東海 1点よろしいでしょうか。

会長 はい。J R 東海さん、お願いします。

J R 東海 先ほどのダンプの件なのですが、もしかしたらうちのほうのダンプということも考えられますので、ちょっと私どものほうの工事につきましても確認をさせていただいて、そこら辺のほうは徹底してきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

会長 では、委員さん、どうぞ。

委員 すみません。村に対して要望をお願ひしたいと思ひます。

今、J R 東海さんのほうから北林飯島線の安全対策の話がありました。

特にその中で写真の④でありますけれども、北林橋のところになりますけれども、今度、村のほうで鳳来沢川の改修がされるというように思っております。北林橋は鳳来沢川が通っておるところでありますけれども、これに合わせて若干このカーブのところの拡幅が少しでも村としても考えられるのかどうか、そんなこともちょっと含めて、ここら辺はJ R 東海さんとも相談をしていただかなくてはならない部分かなとは思っておりますけれども、検討をお願ひしたいという要望です。お願ひします。

事務局 今のご質問の部分なのですが、確かにおっしゃるとおり鳳来沢川の堤防整備を天竜川の堤防整備に合わせて実施をするという予定でございます、それに付随して一緒に村道北林漁業地線についても改良する予定であります。

ただ、今度はJ R 東海という話ではなくて、今、伊那建さんとの交差点の協議なんですけれども、うちのほうでどういうふうに入っていくか、検討を一応している最中でして、今、測量に入っています。今年度中にはここを少しでも広げる、県道のほうを少し広げながら、なおかつ村道周りがスムーズに入れる形での進入路をちょっと考えておりますので、また地元の方々と調整をしながら事業を進めたいというふうを考えております。

会長 よろしいですか。

委員 はい。

会長 それでは、時間も迫っていますので、あとお一人に限りたいと思ひますが……。どうぞ。

委員 すみません。

伊那生田飯田線と北林線の交差点のところについてなんですけど、下から上がっていくと今の段階でも橋の欄干とかがあつて低い車つて結構見通しが悪いんですよ。大

型のトラックが来るのは当然分かるんですけど、その後の車とか、トラックがもう曲がるとなると追い抜くとか、いろいろの考えがあって走ってくる車とか、いろいろあるんで、それで北側は上がってきておいて下りになるので、スピードがもう出るような感じでこの交差点のところは走っていくので、検討するっていうのはどういう感じのことを考えているのか、お願いします。

伊建　　今現在検討しておりますのは、大鹿側からダンプが来たときの曲がり方っていうか、その軌跡の関係をちょっと検討しております、そのダンプが北林飯島線を上がってきた車と反対車線に出るような形で曲がっていくような形が考えられますので、そこから辺が対向車線にあまりでないような形のものと考えられないかということで、今その検討をしております。

　　ですので、基本的には大鹿から来たダンプの左折、それからあとは北林飯島線から今度は右折するダンプの軌跡、それが走行している車両とかち合わないような形のものがないかということの検討をしておるところでございます。

会長　　その上からっていうか、大草のほうから葛島の方面に下っていく車のことですか。

委員　　あ……

会長　　ではなくてですか。

委員　　はい。

会長　　それでよろしいですか。

委員　　はい。

会長　　時間を限らせていただきましたけれども、ちょっと私のほうからお願いをしたいと思います。

　　北林橋から西、この付近については非常に狭くて歩道もないわけでありましてけれども、これについては再三、地元の委員さんもおっしゃっていたとおり、やはり歩道が欲しいというようなこともありますので、将来にわたる計画になるわけですが、当面は2車線の車両の通行ができるということをまず確保していただくことと、ぜひ将来には歩道でつないでいくということも想定に入れて、県には全体のご検討をお願いしたいというふうに思います。

　　それでは、時間も迫っていますけれども、全体を通じてどうしてもこれを言い忘れ

たということ、質問し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けれども。

〔発言者なし〕

6 その他

会長 それでは、なければその他へ移りたいと思いますけれども、幹事、説明をお願いします。

幹事 先ほどJRさんのほうからも説明がありましたが、工事に伴っての環境悪化を監視するためということで渡場の交差点のところで環境測定していただいておりますけれども、村のほうでもきちっと監視するべく、こちら側でも監視をしているということです。平成27年度から県の大気観測車を設置しております。

今までは渡場地区の交差点の西側、むかいや設備さんの東側の土地をお借りしておりましたが、地主さんの都合もありまして本年度から場所を変更することといたしました。新しい場所については、旧中川タイヤ商会さんの西側になります。

今年につきましては、9月2日から10月20日まで、県の大気観測車「あおぞらIV号」が来る予定でございますので、それで調整しておりますのでご案内をしておきます。よろしく申し上げます。

会長 それでは、特にご意見等がないようでございますので、協議については以上としたいと思います。

長時間ありがとうございました。

事務局にお返しします。

7 閉会

事務局 ご苦労さまでした。

それでは、閉会のご挨拶を副会長、よろしくお願いいたします。

副会長 一日のお仕事のお疲れの中、長時間にわたり貴重なご意見をいただきまして、大変ご苦労さまでした。

以上をもちまして閉会といたします。

お疲れさまでございました。

大変ご苦労さまでした。