

## 第30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10月4日(火) 午後7時00分～9時20分

場 所 中川村役場 基幹集落センター 集会室

### 出席者

- ・対策協議会委員 17人(欠席者1人)
- ・J R 東 海 13人(うちJV4人)
- ・長 野 県 7人(伊那建設事務所3人、飯田建設事務所5人) ※以下「伊建」「飯建」
- ・村 関 係 者 5人(欠席者1人)
- ・マ ス コ ミ 4社

### 1 開会

事務局 皆さん、こんばんは。(一同「こんばんは」)

若干時間が早いわけですが、本日まで出席する方がだいたい揃いましたので、ただいまから、第30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。次第に入る前に資料の確認をさせていただきます。

まず、次第と書かれましたA4の紙、それから資料1といたしましてJR東海さんの資料、それから資料2といたしまして飯田建設事務所さんの資料、それから資料3といたしまして伊那建設事務所さんの資料、また最後の資料4という形の中で安全対策に関する資料となっておりますので、お願いいたします。

また、携帯電話等につきましては、マナーモードか電源をオフでお願いします。  
それでは、次第に基づきまして会長挨拶お願い致します。

## 2 挨拶

会長 皆さん、こんばんは。（一同「こんばんは」）

前回7月7日以来の会議になります。よろしく申し上げます。

まず新型コロナウイルスの関連でございますが、長野県感染症対策本部の発表でございます。

10月4日付けで、医療警報を解除いたしました。確保病床使用率が25パーセントを下回ったというのが主な理由であります。現在、昨日の段階で16.8パーセントということのようであります。警報の目安25パーセントを下回ったために医療警報を解除いたしました。

しかしながら、連日の報道を見ておきますと、今日がですね、400人台。先週から見ると230人ほど下がっておりますけれども、依然として高いということもあります。

つまり、県としては、日常の感染予防のそれぞれの基本的な対策、これを徹底しながら、社会経済活動も同時に行っていくということを改めて言っているわけでありまして、本日の会議も盛りだくさんでございますが、前回ですね、2時間半くらいかかりましたので、盛りだくさんの中とはいえ、ちょっと会場の狭いところでございますので、換気には注意をいたしますが、2時間以内で、ぜひ進めるように皆様のご協力をお願いしたいと思います。

それから、今日新しくといいますか、議会等の選出が変わった関係で、委員さん変わっておりますので、前回までの到達事項と確認した事項をもう一遍、私の方で簡単に申し上げて、それから入りたいと思います。詳細はですね、村のホームページに前回のリニア対策協議会の議事録が載っておりますので、だいぶ長くなりますがこれをお目通しいただくと、様子がわかるということですけど、その中でももう1回いくつか確認をさせていただいて協議に入りたいと思います。

まず1点目でございますが、いわゆる半の沢の工事に伴うコンクリート洗浄水の垂れ流しという言い方はありませんが、この問題でございます。これにつきましてはいろいろ対策を取ってきたところでありますけれども、発注者でありますJR東海さんが責任を持って工事に対する信頼と安心と安全を確保してもらおうということ、それから受注されるJVにつきましては、当然、JR東海の指導のもとで洗浄水の回収をトラックミキサー車、コンクリートポンプ車等の徹底をしていくということであり、また、県道の築造でございますので、長野県はひと月最低1回ずつやっております定例会議の他、JR東海と連絡を密にし、県道築造に責任を持ってあたっていただくということでございます。

こういうことで下流住民のみならず、県道利用者に対する信頼に応えていただくということをそれぞれの立場でお願いをするということが大きな確認事項でございました。

2点目であります。高森町の運搬でございます。これにつきましては、9月を予定しておりましたが、運搬台数がなかなか確保できないということで、12月まで延長するということをご確認してきたところでございます。

関連して運搬車両が連続して出ていくという実態がありますので、これについては出す側のJR東海さん、それからダンプから発生土を空けて、帰ってくる現場の発出する時間2分を守りながら、連続した運行にならないようにということを特に気をつけてもらうということでございます。

また、半の沢につきましては、工事が進んでおりますけれども、これについては渋滞をしないようにということで、私も確認しましたが、誘導員を1名置いて、空けて登っていく車、降りてくる車の運行をスムーズにやっただけというふうにご認識をしております。

3点目。渡場の交差点でのダンプの運行時間でございます。6時40分から7時20分というものを、これは工事用車両の運行に関する確認書を令和2年に締結をしておりますが、この時間内に数台あったというのが、2回確認されているということでありまして、改めて遵守をしていただくことを、協定書に立ち返って、運行をお願いするということございました。

また、伊那山地トンネルの坂島工区で起きました指を骨折する事故——3回目の労災事故でございますが、これについては、作業グループの中に安全担当を1名置

いて、こういう事故がないように努めるということも話されたところでございます。

4点目でございます。北林飯島線の改良について、県道の改良についてでございますが、見通しを良くするだけでなく、減速を促す路面对策等、地区代表者と三共・葛島の地区の代表の方と関係者で現地確認の上、施工していただくこと。それから主要地方道伊那生田飯田線と県道北林飯島線の交差点の車両の軌跡——車両の通り方ですね。運行ルートといいますか、どうやって回るかということに基づいた交差点の検討をしていただくということが4点目でございます。

それから最後でありますけど5点目です。松川インター大鹿線——二軒屋の渡場交差点側のカーブの改良を優先していただくこと、それから井戸入沢付近の渋滞解消のための再検討も飯田建設事務所さんの方で検討を始めていただくというお話を聞いております。

また、西下トンネルの大鹿側の出口の改良工事につきましても、検討をしていただくということでございますので、今日そのお話もあろうかと思っております。

以上5つの点を確認してですね、今日の間を迎えているということをお願いをしたいと思います。ちょっと長くなりましたけれども、前回までの到達点というかお話があったことを確認を申し上げ、今日の協議会に繋げて参りますのでよろしくお願ひします。

### 3 委員委嘱

事務局 続きますして次第の3番になります。

委員委嘱ですけれども、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ページのほうに当協議会の設置要項がございますので、ご覧ください。最後に第4条におきまして委員の皆さんの任期を2年とさせていただいております。

今回、中川村議会の構成替え等により変更となっております。今回の協議会を開催するにあたり、委嘱をお願いするということではありますが、時間の関係上、大変失礼ではありますが、机の上に置かせていただいておりますので、ご理解いただきたいと思ひます。

それでは、協議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 協議事項

(1)JR東海工事関係

- ・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
- ・渡場交差点付近における環境測定について
- ・令和5年度にかけての発生土運搬計画について
- ・渡場交差点舗装について
- ・その他

会長        それでは、次第の協議事項に沿いまして進めさせていただきます。冒頭申し上げました通り、内容が非常に多岐でございます。

      まず、JR東海さんの工事関係につきましては、ここにポツポツと書かれておりますので、このそれぞれについて説明をし、質疑を行っていくということで進めます。それから（2）以下の県道工事につきましては、全体をですね、まず説明した上で、それぞれの皆様からご質問、ご意見等を頂戴すると、こういうふうに進めたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

      それから発表者の方はですね、ご挨拶の後、着座で結構ですから、説明をお願いをしたいと思います。

      それでは最初に（1）JR東海さんの工事関係につきまして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、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、日頃よりリニアの事業の推進に当たり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。

      おかげさまをもちまして、南アルプストンネルそれから伊那山地トンネル青木川工区、大鹿村でのトンネル工事ですが、着実に進めさせていただいているというところでございます。

      本日本ですが、いつもの通り大鹿村での工事の進捗状況に合わせまして工事用車両の運行台数、それから計画ルートなどご説明をさせていただきたいと思っております。

ご説明の後は、皆様からのご意見をしっかりとお聞きして議論をして皆様とコミュニケーションを図って進めてまいりたいと思っておりますので、今後もどうぞよろしくお願いたします。それでは早速ですが担当の方からご説明をさせていただきます。

JR東海 私の方から資料についてご説明いたします。お手元にお配りの第30回中川村リニア中央新幹線対策協議会資料というものをご覧ください。

また、前方スクリーンに同様のものを映し出しておりますので、見やすい方でご覧いただければと思います。

本日のご説明内容は6点ございます。1点目、2点目が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の工事状況について、3点目が工事車両台数、4点目が令和5年度にかけての発生土運搬計画、5点目が環境測定、その他という順番でご説明いたします。

それでは、まず1点目、南アルプストンネル長野工区の工事状況です。こちら紙資料4ページをご覧ください。

こちらについては大鹿村内の平面図にリニア中央新幹線の路線図等を落とし込んだものになります。図面の赤点線が中央新幹線の路線図ということになります。現在、大鹿村では伊那山地トンネル青木川工区、図面左側ですね。図面右側の南アルプストンネル長野工区、この2件が動いているという状況でございます。図面左側、伊那山地トンネル青木川工区ですが、こちらの工区は青木川の非常口から本線に繋がる斜坑という小さなトンネルを掘りまして本坑の掘削を進めているというところでございます。

続いて右側の南アルプストンネル長野工区です。南アルプス長野工区については3つの非常口、小渋川、釜沢、除山から青木川と同様に斜坑トンネルを掘削しまして、南アルプストンネルについては図面上、赤点線の下に緑の点線があるかと思えます。こちらが本坑と並行する形で計画をしている先進坑と呼ばれるものになります。現在については、小渋川、釜沢、除山の3つの斜坑については掘削が完了し、それぞれ先進坑、本坑の掘削を進めているところでございます。

5ページをご覧ください。まず、南アルプストンネル長野工区の小渋川非常口の状況です。

小渋川非常口からは本坑を品川方に向けて掘削を進めております。写真については施工状況をお示ししております。

続いて6ページ、釜沢非常口の状況です。

釜沢非常口についても本坑を品川方に掘削を進めているところでございます。なお、基準値を上回った発生土については環境保全計画書に基づき仮置き場E、小渋川変電所予定地と呼ばれているものですが、こちらの要対策土の仮置場に仮置きをしております。前回7月協議会で説明して以降、基準値を上回った発生土は1日分のみです。要対策土の搬出計画については改めてご説明いたします。下に付けているのが、釜沢非常口の施工状況写真となります。

続いて7ページ、除山非常口の状況です。

除山非常口からは先進坑を品川方に掘削を進めております。下の写真が先進坑の施工状況の写真ということになります。

発生土仮置場の状況です。

発生土仮置場については除山非常口横の仮置き場Aと呼ばれているもの、B——三正坊、E——小渋川変電所予定地というところに仮置場として設定し、工事を進めております。それぞれについてですが、仮置場Aについては置場を拡幅する造成工事を行っております。Bについては土砂の搬入搬出工事を行っております。Eについても搬入搬出工事を行っております。下の写真については発生土仮置場Eを上空から写した写真ということになります。

続いて2点目、伊那山地トンネル青木川工区の工事についてです。紙資料10ページをご覧ください。

青木川非常口の状況です。青木川非常口からは本坑を品川方に掘削を進めております。また今後、本坑が通過予定の中央構造線部、これは山が悪いと言われているところですが、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。こちらを検討しております。下の写真左側が青木川本坑の施工状況ということになります。

深ヶ沢地籍の発生土置場——青木川では排水構造物の設置が完了し、引き続き発生土による造成を実施しております。写真右側が発生土置場——青木川を上空から撮った写真ということになります。

続いて、工事用車両……。

会長 はい。ちょっと待ってください。1つずつ、すいません。タイトル通りに進めたいと思いますのでお願いします。

今ですね、工事の進捗状況について説明をいただきました。この件についてご質問等ございますでしょうか？

〔発言者なし〕

会長 よろしいでしょうか。ちょっと言い残しちゃったってことがありましたら、JR東海さんの項目のまとめの中でご質問を受けます。

続きまして、工事用の車両台数についての説明をお願いします。

JR東海 工事用車両台数についてご説明いたします。

現在の発生土については、伊那市、高森町、半の沢に運搬しておりますが、追加の発生土置場が2点ございますので、そちらについてもご説明いたします。

まず1点目、上赤須廃棄物置場跡地整備ということでこちら駒ヶ根市の置場になります。位置関係としましては右下に地図をお示ししておりますが、国道153号——道の駅「田切の里」から少し行ったところでございます。運搬期間については、令和4年11月から令和5年2月を予定しており、運搬台数は往復140台～160台／日になります。

2点目、こちらも駒ヶ根市の中沢になりますが、新宮川岸地区土地改良事業ということで位置関係としましては、駒ヶ根長谷線と伊那生田飯田線の交点というところになります。運搬期間は令和5年3月から令和6年度末を予定しており、運搬台数は往復約300台を予定しているというところがございます。

続いて工事用車両通行台数の渡場交差点ということで、こちらの資料については昨年12月の協議会で直近1年間の運搬先と台数をお示ししておりましたが、そちらを時点更新したというものになります。

なお、来年1年分については、次回協議会でお示しする予定となります。

こちらの表ですが、黒字と黒線については昨年12月の協議会でお示した通りというところで、赤字と赤線が変更点というところがございます。

10月から12月の予定をご説明いたします。資機材運搬としましては65台を予定しております。



伊那インター工業団地については240台、駒ヶ根市上赤須については先ほどご説明した140台を11月から予定しているというところでございます。

続いて高森町事業への運搬車両ですが、前回7月の協議会で12月まで延伸というご説明をしておりました。

こちらについては12月の早い段階で終わるように計画をしておりまして、また運搬台数としては120台から160台を予定しております。これらを足し合わせますと渡場交差点の通行台数としましては425台から605台を想定しております。

令和5年の1月から3月についてです。資機材運搬と伊那インターは65台と240台となります。上赤須については140台から160台程度を予定しております。上赤須が終わったタイミングで駒ヶ根市中沢に移っていきたいと考えております。渡場交差点の通行台数としましては、445台から605台を予定しているというところでございます。

上記以外の運搬計画は発生土活用先の計画が決定次第、随時お知らせすることといたします。

15ページをご覧ください。続いて工事用車両通行台数の6月から9月までの実績と10月から12月の予定をお示ししております。

こちら計測地点が深ヶ沢、下青木薬師堂前、沢戸橋、大鹿村役場前、半の沢、渡場交差点になります。渡場交差点をご覧ください。こちらJR東海による資機材運搬車両ということになりますが、6月から9月の実績といたしましては20台から32台程度でございました。10月から12月については65台を予定しております。

続いて、発生土運搬車両台数についてです。

計測地点は資機材運搬車両と同様です。表の上側がJR工事による発生土運搬車両ということで伊那市と上赤須です。真ん中が高森町。下が半の沢ということになります。渡場交差点をご覧ください。6月から9月までの実績です。6月から9月までは139台から184台程度でございました。10月から12月の予定としては240台から380台を想定しております。

続いて、高森町です。

6月から9月については234台から263台程度。予定としましては120台から160台を予定しております。それらを足し合わせますと渡場交差点では360台から540台ということになります。

会長 JR東海さん、あの令和5年度にかけての発生土運搬計画についても合わせて、すいません、関連がどうもありそうですので、説明をお願いします。

JR東海 令和5年度にかけての発生土運搬計画については、飯田にあります工事事務所から説明させていただきます。

着座で失礼いたします。（着座）

スライド18ページに表がございます。先ほどご説明ありましたけども、まず最初に伊那インター工業団地の拡張については令和4年度は運行を続けて、令和5年度いっぱい運行する計画でございます。

次の駒ヶ根市の上赤須については11月から運搬を開始して2月に完了する予定でございます。その後、先ほど説明申し上げた通り、駒ヶ根市の新宮川岸地区の土地改良事業等に運搬を切り替える予定でございます。期間1、期間2としておりますけれども、途中、一番下に一般県道北林飯島線の工事の工程なんですけれども、この工事が完了した後は、運搬ルートを切り替えさせていただければと思っております。その計画については、後程ご説明させていただければと思います。

その次に、松川インター大鹿線の半の沢道路改築事業が引き続き行われております。令和6年度についてはまだちょっと点線になっておりますけれども、松川町の前河原道路新設ですとか、あとそれ以外の検討先、検討中の活用先に運行をしていく予定でございます。高森町の下市田産業用地整備については年内に終了する予定と聞いております。

続きまして、その次のページでございます。

19ページ目は上赤須廃棄物置場跡地整備への運行ルートの案でございます。上赤須へは、国道153号を往復北上して運行する予定でございます。国道153号までどうやって出るかについては、今まで通り、渡場の交差点を左に曲がりまして、松川町内を通過して国道153号線に出る予定です。上赤須への松川町内の運行経路については、松川町に対してはこれまでも説明しておりまして、往路については、松川町道洞新線、復路については上新井の交差点から県道松川インター大鹿線へ回ってくるルートを考えてございます。

続きまして20ページ目でございます。これはその後持って行きます駒ヶ根市中沢にあります新宮川岸地区土地改良事業への運搬経路でございます。

こちらにつきましても、県道北林飯島線ができる前につきましては、往復とも松川町内を通過して国道153号に入って北上していくという計画で考えております。153号に出るまでの経路については、渡場を左に曲がって、その後、片桐松川を渡った、下小松川橋南の交差点を右に曲がって、今松川町の方で改良工事を行っている町道洞新線——この時期には改良が終わっておりますので、そこを往復で通行をしたいと考えてございます。松川町内のルートにつきましては、この後、明後日10月6日に松川町での対策委員会でも同じご説明させていただきますので、その上でこのルートにしていきたいと考えております。

最後に21ページ目でございます。

このスライドが県道北林飯島線の改良工事が完了した後の運行経路の案でございます。県道北林飯島線の改良工事が終わった後は、こちらの道路も通行させていただきたいと考えております。具体的には、往路についてはこの緑色のラインで県道北林飯島線経由、帰りについては黄色のラインで松川町道洞新線経由を考えております。このように考えた理由でございますけれども、1つは県道北林飯島線それから松川町道洞新線——両道路とも改良工事を行っていただいております、私どもも協力させていただいているんですけれども、そういう工事をさせていただいてるということと、運搬の経路の分散化が図れるということ、そして、最後に通過する交差点の形状からこの方向で通行することがより安全だ、と考えているということになります。

具体的に交差点の形状でこういうように回るのが良いって考えた理由でございますけれども、緑のラインについては、これを逆に松川町内の町道洞新線から国道153号に出ようとするとその交差点がですね、信号がつかない交差点でございますので、そこを右折で出るよりは、北林飯島線のところの田島の交差点を、ここは信号がございまして、ここを右に曲がった方が安全に出られる。ということと、逆に帰りの復路については、北林飯島線ですと、竜東線を右に曲がる時に——信号がないところを曲がっていかなければならないんですけれども、逆に町道の洞新線だとそういった箇所がなく、そのまま松川インター大鹿線の方に入りますので、こういったワンウェイで通るのが、安全じゃないかと私どもは考えております。

県道北林飯島線の通行にあたりましては、現在、安全対策について検討しております、しっかり対応してからと考えておりますので、ご理解の程よろしく願います。

いたします。こちらの案につきましても10月6日の松川町でも説明した上で進めていきたいと思っておりますのでどうぞよろしく願いいたします。

会長 はい、一旦ここで切ります。

工車用車両台数と令和5年度にかけての発生土運搬計画について、新しく2地区の運搬、それから運搬経路についての説明がございました。このことについてご質問、ご意見等ございますか。皆様から頂戴したいと思います。挙手をしていただいて、それでマイクお持ちしますので、何なりとご質問、ご意見を言っていただくようお願いいたします。

委員さん。

委員 18ページの表で、北林飯島線でしたっけ？——を通るということで、令和6年度からずっと、この線がどこまで続くと想定されているのか。いつまで北林飯島線を使うっていうように。

JR東海 ご質問ありがとうございます。

まず、資料に書いてあります駒ヶ根市の新宮川岸地区土地改良事業については令和6年度いっぱいの方で予定でございます。

ただ、その後ですね、中川村の方で進めていただいている事業も控えておりますので、それも含めて通行させていただこうかと考えてございます。

会長 その件について、私の方から申し上げたいと思います。

実は小和田地区の土地改良事業にJR東海のトンネルの発生土——これを活用して地盤を上げる計画を作っている最中でありまして、いわゆる流域治水の全体の中でのモデルケースとして、小和田を考えておりまして、そのために私は何を言ったかっていうと、改良した県道をできるだけ使うと——国県道を使うということで、またこれもあの発言はですね、運行経路の基本でこういうことも申し上げているところでありまして、このことが後でご質問でお聞きしたいと思いますが、もしかしてというか早ければ、令和6年になってから小和田の運搬が開始されるだろうということですから、それが終了するまではこのルートを基本に使っていくということに

なります。つまり、伊那生田飯田線と帰りのルートは別ですけれども、北林飯島線を改良したこの2本を使っていきたいという考え方でございます。

委員 すみません、ちょっと確認で。

北林飯島線は、中沢に運ぶ分と小和田に運ぶ分だけというように理解してよろしいですか。

JR東海 JR東海でございます。今のところ話が挙がっているのはそこですけれども、まだ活用先が決まってないところもございますので、場合によってはお願いする可能性も残っております。今のところはおっしゃってた2箇所かなと思っております。

会長 今のところはっきりしているところは——確定しているところは事業箇所から言いますとその通りと。今の段階で申し上げていいかと思えます。

委員 2箇所だけだとすると、令和6年の末くらいですか。

会長 令和6年から運搬が始まると。早い時期で1月、2月から始まる可能性もあるんですけど、6年度からは少なくとも運搬が開始される計画で、小和田のほうの事業計画を進めておると……。

委員 いつ終わるかはまだわからない。

会長 わかりません。ちょっとわかりません。

他に質問等ございますでしょうか。

皆さんもお聞きになっていったかと思いますが、駒ヶ根市には2箇所に運ぶという計画を新聞等でお知りになっていたかと思いますが、細かい計画については、運搬ルート案、それから両台数ですね、こういう形でやりたいということでございます。

関連して結構ですからご質問お出しただければと思いますが。

〔発言者なし〕

会長 急にちょっと申し上げたんで、すいません。

また全体の中でも台数の問題については、ご意見もあろうかと思っておりますのでお願いをしたいと思っております。それではですね、順番として渡場の交差点付近における環境測定について説明をお願いいたします。

JR東海 はい。5点目、環境測定についてご説明いたします。

資料の23ページをご覧ください。

こちら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、環境測定を実施しております。測定項目としましては、大気質、騒音、振動。測定期間は2018年11月から通年測定を行っております。下の写真は渡場の交差点に設置している写真ということになります。

結果についてご説明いたします。お配りした紙資料24ページと25ページについては見づらいので、A3版で同じものをお配りしております。見やすい方をご覧ください。

まず、24ページの二酸化窒素と浮遊粒子状物質の前の協議会——6月から8月末までお示ししております。

二酸化窒素です。

オレンジの線があるかと思っております。こちらは環境基準の基準値ということになります。二酸化窒素については、いずれも環境基準値を下回る結果になっております。

続いて、浮遊粒子状物質についてです。

青の横線が環境基準値ということで、こちらについても環境基準以下ということを確認しております。

続いて、25ページ——騒音と振動についてです。

まず騒音についてご説明いたします。

オレンジの横線が夜間の環境基準値を示しており、青の横線が昼間の基準値をお示ししております。この中で、ほとんど環境基準を下回っておるわけですが、8月5日の夜の分が夜間の基準値を超えているということになっております。こちらは詳細に確認したところ、朝方の4時ぐらいの大きな音を拾っておるというところですが、この時間は、我々工事用車両も走っておりませんし、特殊車両の運行もなかったため、原因が特定できなかったというところがございます。また、8月10

日——こちら空欄になっておりますが、この日は落雷があったということで、落雷による欠測ということになります。

続いて、振動です。オレンジが夜間、青の横線が昼間の基準値ということになります。振動レベルについては、いずれも環境基準値以下ということを確認しております。

5番の説明については以上です。

会長            ありがとうございました。

渡場の交差点の舗装、それから渡場交差点付近における環境測定の数値についての報告がございました。失礼しました。環境測定についての説明がございましたので、このことについてご質問等ある方は挙手をしていただいで……。

委員さん。マイクお持ちしますのでお待ちください。

委員            まず、測定項目なんですが、測定項目はここに出ている二酸化窒素とSPMだけですか。光化学オキシダントなどを以前にやっていたと思うんですが、これには掲載してなかったのか、それとも前からやっていないのか。

会長            はい。県……。

〔「JR東海さんで。」という発言あり。〕

JR東海さんお願いします。

JR東海          JR東海として測定しているのは従来からその項目だけです。

会長            よろしいですか。

何か、はい。

委員            これはでも、環境基準——また後で話をしますけど、測定項目に光化学オキシダント入れてないのには、何か理由があるんですか。

会長            ええとですね、その件についてですけど、あの……。

事務局　大気測定車を使って、村のほうで県のほうから「あおぞら」という大気測定車を借りて——毎年やっております、県の大気測定車というものをお借りいたしまして、1月というサイクルをかけながら渡場の交差点付近で毎年やっております。

委員　「あおぞら」で光化学オキシダントとかの測定ができないことではないと思うので、なぜやっていないのかを聞きたい。

事務局　ちょっと細かな内容は——確か測定項目に入っていたはず……。

幹事　従来からJRさんはこの状態の報告ですので、村としては過去から毎年コンテナボックスの簡易のものだったり、大気観測車を要請して、県に来て観測してもらっているのがずっと続けている状態です。1ヶ月という期間でありますので、現在は9月20日から10月20日ということで、大気観測車「あおぞら」ですので、ほぼ、監視すべき項目は監視しているもので24時間ということで、計測はして報告ももらっておりますので、そういう状態になっております。

委員　いいですか。

「あおぞら」でやっているデータは、確か年4回ですよ。

幹事　年1回ですね。毎年時期をずらして……。

幹事　中川村に関しては年1回しか配置ができないということでもあります。

委員　年1回やったやつを、時期を合わせてデータに載せていただくことはできますか？

幹事　なかなか厳しいと思います。

委員　なんで、厳しいんですか。データ出てますよね。

幹事　もらったデータは公表できますが、これとマッチングするのは難しいのではないかなという意味……。



委員 日にちは合ってますよね。24時間データで。

会長 その期間必要があれば、載せればいいんじゃない……。24時間計るなら。

幹事 細かなデータでありますので、公表できますが、資料としてここへ出すのかどうかという別かと思います。

幹事 この資料とリンクさせて数値が……。

委員 日にち毎に出ているはずだから、24時間データ。

幹事 結果が出たところでちょっと整理をさせていただいて、そういう資料ができるかちょっと検討したいと思います。

委員 それともう1つ。これ発表の仕方なんですが、環境基準と比べてるんですけども、特に二酸化窒素とか——大気質の調査データを公表するときに、環境基準と比べるのは、私は意味がないと思っていて、以前もこの話はしたことがあったと思うんですけど、元々の村のバックグラウンドの数値を——ダンプが通過する前のデータをJRさん取っているはずなので、バックグラウンドの値としてこの線をもう1本入れていただけませんか。そうしないと、環境基準と比べるっていうのは、何の意味があるのかっていうことを私は思うですよ。都会の大気汚染状態がひどいところであれば、環境基準と比べるっていうのは意味があるかもしれません。でも環境基準の意味っていうのは、元々ここまで汚してもいいって基準じゃないんです。法律上は。法的には環境基準っていうのは、状態の悪いところがこれを目標にしましょうっていうのが環境基準であって、きれいなところからここまで汚していいよってことではないんですよ。ですから、ここにこういう線を入れるのは、むしろ使い方を間違えている。ですから、もし線を入れたいのであれば、元々この村の——渡場の交差点のバックグラウンドの線を入れるのが、本来のやり方です。それに対して、今こういう状態になっていますっていうことを示さないと、環境基準と比べても何の意味もないということを申し上げたい。元々のバックグラウンドの値を取ってありますよね。以前から調査されていますから。そういうデータをぜひここに入れていただきたい。元々渡場の交差点だっ

て二酸化窒素が0.01以下っていうのは当たり前なんです。当たり前。だから、今どうなっているのかっていうことを考えて、バックグラウンドの値を入れて、それに対して、今どうなっているのかという評価にしてほしいと思います。

いかがですか？

会長 通行前のデータってJR東海さん取っています？

JR東海 2018年の11月からの通年測定で測定していますので、その時点では私どもの工事車両、ダンプ通行していませんからそこと比較という形になるんじゃないかなと思います。

委員 それはできますよね。通行車両に関する確認書の中でも環境基準と比べるどうこうってことは書いてないんですよ。確認書の中にも。環境基準に比べて悪くなったときに問題として取り上げてなんてことは書いてない。一切。これなぜかというところ議会でもその話になったんですが、つまり、環境基準と比べるのではなくて、元々のその地域のバックグラウンドの値と比べていただかなければ、地域の皆さんへの健康被害の影響が評価できないんですよ。元々きれいなところですから——元々きれいなところが倍くらいに悪くなったら、それだけでも影響受けるかもしれない。そういう意図ですから、ぜひ以前のそんなに工事車両が走っていない頃のデータをきちんとバックグラウンドのデータとして入れてください。

大丈夫でしょうか？

会長 それ調査してないということですよ。違いますか。

JR東海 2018年11月から測定はしていますので、データはありますが、そこと比較という意味で比較できなくはないんですけども……。

会長 運行が本格的に始まる以前の段階でいいわけですね。

委員 いいと思いますよ。

会長 はい。  
これもその線じゃないんですか。そうか環境基準か……。

JR東海 そもそも工事用車両が通行しない日のデータも全部出ていますので、この通行してない日のデータがその走ってないときの数字だと……。

委員 その通りです。つまりスケールを変えるんですよ。このグラフの。これ環境基準でやっているから二酸化窒素は0.06が一番頭の赤い線になっていますけど、実際にはバックグラウンドの値で線を引くと、0.01から0.02くらいがバックグラウンドの値になります。だから、そういうところに線がくるはずなので、それを入れていただきたい。そうすれば、スケールがもう少し変わるかもしれない。  
それを申し上げたい。できそうですよね。次回からそれをやってください。

JR東海 検討させてください。

会長 よろしいですか。検討するという回答でお願いしたいと思います。  
環境測定が課題になっておりますが、この関連で他に何かございますでしょうか。

〔発言者なし〕

会長 はい。それではですね、続いてですね、説明がありましたが、発生土運搬計画についての質問はよろしいですか。皆さん。  
委員さん。

委員 駒ヶ根市の上赤須の廃棄物処理場跡ですか、それと中沢ですね。その計画を出すことはできますか。ざっとした運搬台数ではなくて、このくらいで計画していて、こんなふうに土がほしいんですっていうものがわかれば、それをちょっと知りたいなと思います。

会長 JR東海さんの方でつかんでいらっしゃる、もう話は済んでるかと思いますが、計画が本当にざくっとした概要の感じしかわからないと思いますが、いかがでしょうかJR東海さんか……。

JR東海 あの、ちょっと資料を確認しなきゃいけないですが、地元のほうにですね、説明している資料はありますので……。

JR東海 上赤須の方は、駒ヶ根市とも協定を結んでおりまして、もう確定しておりますので、情報をご提供できます。

ただ、中沢の方はまだ地権者さんとか地元のほうと調整中ですので、ちょっとまだ出しづらいものですから、きちんとそれらが整いましたらご説明をさせていただければと思います。

会長 よろしいでしょうか。  
その段階で示していただけるということですけど……。  
運搬計画はよろしいですか。  
それではですね……。

委員 すみません。

会長 あっ、はい。

委員 何回もすみません。6枚目の釜沢のところで、基準値を上回ったっていうのは——重金属の話ですよ。新聞ではチラホラ見ているんですよ、この辺りの対応をどんなふうになさっているのかのお話しをお聞きしたい。

JR東海 基準値は上回った1日だけというところでヒ素は上回ってまして、今、仮置場のEというところに仮置きをしております。

委員 だいぶ前にもお聞きしたんですけれども、これは要するに全量検査ではなくて抜き打ち検査みたいな形でやってらっしゃる。論理的に言うと、抜き打ちで出なかったら出て行ったりする可能性もなくはないという理解ですか。

JR東海 ご質問ありがとうございます。そこは土壌汚染のハンドブックに則って測定をしていますので、出てきた土全部測定は現実的にはできないものですから、その中で毎日サンプリングをして測定をして検査機関に出して測定しているという状況でございます。

JR東海 毎日1回やっていますので、測定記録としてはかなりタイムリーにやっています。

委員 ちょっとやばそうなところは検査するみたいな感じですか。

JR東海 毎日、きちんとハンドブックに則った検査方法に基づいてやっています。

委員 検査して基準値を上回ったのが1日あったということで、それ以外はまずないということですね。

JR東海 それ以外にはなかった、ということです。

JR東海 まずないというか、基準値は上回ってません。

会長 よろしいですか。

そうですね、まとめて……。またあれですけども、要対土につきましては今説明があった通り、大鹿の小渋川変電所の予定地の横に対策を施して遮水シートをかぶって保管をしておると、こういうことでございます。

はい、それではですね、他によろしいですかね。今の関連したことでいいですけども。もしなければ……。

委員 その他でもいいですか。

会長        ちょっと待ってください。その他はまたこれからやりますから、その時にお願いします。それでは渡場の交差点の舗装等についてとその他について説明をいたします。

JR東海      はい、その他についてご説明いたします。

資料27ページをご覧ください。

こちら大鹿村内の国道152号迂回路の拡幅についてということで、前回協議会の時に、大鹿村内ではこちら図面で言いますと赤の線から小渋川を通過して、青の線で中心部を迂回するという計画をしておりましたが、この青の線の一部区間を拡幅工事を行い、152号から迂回路に入ってくる車の行き来をスムーズにしたいということでご説明しておりました。その後、工事が終わりましたので、そちらのご報告をいたします。

右側の写真をご覧ください。少し見づらいですが、拡幅前と拡幅後ということで2枚写真をお付けしております。

拡幅前については一部真ん中付近が舗装されておりましたが両側は砂利道でした。こちら砂利道の部分を下の写真、少し色が濃くなった範囲を舗装し、両側を拡幅工事をして152号の行き来をスムーズにしたというものであります。

続いて28ページ目、渡場交差点付近における舗装修繕工事についてです。

こちらの平面図、右上側が大鹿村、左側が中川村、下側が松川町という位置関係となります。渡場交差点の付近を示しております。こちらで赤のハッチングをしているところが、今回の舗装修繕工事の対象範囲ということになります。工事期間としましては、令和4年11月下旬から3週間程度を予定しております。作業時間帯は午前10時から午後11時については片側交互通行規制を予定しております。午前11時から午後8時が舗装の修繕工事ということになります。休工日は日曜日を予定しております。

また、工事カレンダー、お問い合わせ先についてですが、工事カレンダーについてはお配りしておりますA3の資料も合わせてご覧いただければと思います。カレンダー自体については前回の協議会以降変更はございません。10月、11月の土曜日を村外の運搬を運休するという計画でございます。その他のお問い合わせ、ご意見等がありましたら、JR東海、南アルプスのJV、伊那山地の青木川JVの連絡先をこちらにお示ししておりますので、こちらにお問い合わせいただければと思います。

また、合わせまして前回の協議会でご説明し、皆様にもご心配をお掛けしました、半の沢の洗浄水処理について協議会後の状況を鹿島JVからご報告いたします。

鹿島JV 本日はよろしくお願ひいたします。

いろいろご説明ありました通り、半の沢の道路の改築工事におきまして、コンクリートポンプ車、それからミキサー車の一部が洗い水を土壤に浸透させていた件につきまして、前回の協議会にて経緯と対策状況をご報告いたしました。

その後、長野県にも経緯等、対策状況を報告いたしましたところ、洗浄水につきましては、再発防止対策に則り、適正に処理し、監督責任の徹底を図るようにご指示をいただきました。

改めてとなりますが、前回のご説明いたしました再発防止対策により適正に処理をするとともに、監督責任の徹底を図ってまいります。

関係者の皆様には大変ご心配とご迷惑をお掛けいたしまして、誠に申し訳ありませんでした。

今後も環境に配慮いたしまして、工事進めてまいりますので、ご理解とご協力を賜りますよう、引き続きよろしくお願ひいたします。

会長 はい、JR東海それから鹿島JVの両業者の方から交差点の舗装、それからその他の県の中で、県からの指導書を受けた説明、それから今後の対応の基本姿勢について述べていただきました。この件と合わせて他に全体でも結構ですから、ご質問を受けたいと思います。

委員 はい。

会長 ちょっとお待ちください……。どうぞ。

委員 渡場の交差点についての説明が——説明って程の説明でもないんですけども——ありましたけれども、どうかちょっと前回地区の役員会ではなかった、地区での説明会がありましたのが、6月8日だったんですけど、それから2ヶ月近く経っております。それから、この間何も情報が地元に示されず、地区の役員会にも話題にできな

ったような状態です。実際、今日この協議会に間に合わせたような形——言葉が悪いですが、間に合わせた形で11月下旬からという工期的な説明がここに出ていますけれども、地元としては——いろいろ忙しい時期もあるので、いつもどうだどうだってお聞きすることはないんですけれども、もっと地元に対しては逐一、「こんな理由で工事の開始が遅れています」とか「遅れそうです」とか、そういう情報を入れていただいて、地元の人たちも納得したいというか、承知していたいという気持ちがありますので、よろしくお願いいたします。

会長        それではJR東海さん、お答えをいただきますか。

JR東海      はい、ご意見ありがとうございます。

              まずは、詳細な情報が、伝わっていなかったことに関しましてお詫び申し上げます。8月にご説明した際には、この渡場の交差点の舗装を、図でいきますと、基本的には渡場の交差点から上新井交差点方面に向けた一部区間、それから大鹿村側の区間の舗装を行うことをご説明を差し上げたところです。それで準備を進めてたところなんですけど、そのご説明の場で、渡場交差点から駒ヶ根市側の部分の舗装のご要望もあり、再度検討いたしましたけど、この道路管理するところがですね、伊那建設事務所さんとそれから飯田建設事務所さんとまたがっているところでして、その調整をさせていただきました。工事については、一緒にやった方が効率的だというご意見がある中で、そのような調整で1ヶ月以上要してしまったということで、そういった状況が、伝わってなかったということで、お詫びを申し上げたいと思います。ただ、最終的にはここを全てですね、この左側の駒ヶ根市側の一部も含めて舗装を行うというところでようやく整理ができましたので、道路の申請を出して許可を受けて、工事となるとこれぐらいの時期になってしまうというところがございますので、その辺りはご理解をいただきたいと思います。

              連絡していなかったことに関しましてはお詫びを申し上げます。

会長        はい、私どものほうからも、この件については、調整がきちんとできていないってことで、反省をしております。伊那建設事務所——地区からの要望もいただいております。駒ヶ根市側に亀裂が入っているところを追加して、追加というか、同時に



施工できないかということをお願いいただいておりますので、伊那建設事務所の現地確認が8月にありました。この際に所長——伊那建設事務所長さん他、担当の皆さんにも説明をし、調整をしていただいた。いただいた結果、同時に施工するという基本が確認できておりましたが、このことをちょっとお伝えをしていなかったということについても、これはお詫びをしたいと思っております。申し訳ありません。

ただ、工事時間については、今申し上げたような理由でですね、当初5月の末というような——いろんな経過の中で、11月下旬までずれ込んでしまったということについては、いろんな理由があるわけですがけれども、まず逐一っていうか、地元ちゃんと説明をしながら、なぜ伸びたのかということについても、きちんと説明をしてこなかったことについては、お詫びを申し上げたいと思いますが、どちらにしても地区対応を滞りなく行っていくこと、それから工事を始めるということについては事前にお知らせをしますので、その段階では迅速で安全に完了させていただくようにJR東海にはお願いをしたいと思っております。

委員さんよろしいでしょうか？ちょっと申し訳ないんですけども、よろしく願いします。

委員 はい。

会長 他にございますでしょうか。

はい、委員さん。

委員 先に委員さんにお伺いしたいんですけど、地区に説明があったって言っていただけ、道路改良も入っていたんですか。舗装の改善だけですか。

委員 結局、剥がして基層から表層まで……。

委員 あの、すみません。

と言うのも、ご自分の家のことだから言いにくいと思って、私、お母さんのところに何回か行って、話をさせてもらっていたんですよ。30分くらいなんですけど、けっこう——委員も知っていると思うんですけども振動が強いんですよ。交差点の——大林さんのカーブ辺りから始まって、交差点、むかいやさんのところはちょっと気が

付かなかったんですけど、あそこの基盤が軟弱なんじゃないかなと前々から他の委員さんも言っていたような気がするんですが、そういった立体的って言うか、道路改善についてはどうなんですか。

会長 これについては施工の関係がJR東海が行うことになっておりますので、今までの経過と概略について改めてあの説明をお願いいたします。

JR東海 はい、ご質問ありがとうございます。

前回の協議会ではちょっとご説明させていただいたんですが、まず表層と基層、併せて上層路盤と下層路盤ってあるんですけども、ここを道路管理者に確認していただいて、上層路盤と下層路盤は大丈夫ということをお願いしているのので、今回舗装するのはこの基層と表層の2つの補修を行います。それから表層につきましては、前回、ちょっとご質問があったんですけども、密粒というですね、ポリマー改質アスファルトっていうちょっといいものを使ってですね、アスファルト舗装をいたしますので、そこは今より大丈夫になるんじゃないかなというふうに思っております。後ですね、若干の段差のあるところなんかも縦断勾配を含めて綺麗にいたしますので、そういった振動もなくなるかと思っております。

委員 いいですか。

会長 はい。

委員 本当に素人の見方なんですけれども、あそこは、わだち掘れができやすいんですよ。そういうこと考えると、実際に数字の上だけでなく、現場も見ていただけたらうれしいなど。これは要望です。

会長 現場を見た上で、分析した上での打ち替えとなるかと思いますが。

委員 委員さん、言ったほうがいい、今。自分の家のことで言いにくいかもしれないけど。私が言うで。

会長 はい、それから……。これにつきましては、飯田建設事務所とどこまでやるかっていう調査をした上で、舗装の直しをやるということを決めておりますので、原則、振動等がないように舗装を打ち替えると新しく、そういうことでございます。お願いいたします。

委員 関連でいいですか。

会長 はい。

委員 今の。

会長 はい。

委員 道路の振動は、道路の専門家だったり、もうご存じだと思うのですが、通行車両による振動っていうのは、路盤の状態だけでもなくて、車両のスピードにも影響するんです。車両のスピードが速くなればなるほど、振動のデシベル上がっていきますので、交差点のところで速度を落とすような指示を、ぜひ、JR東海さんのほうからしていただいたほうがいいと思います。これ赤信号のときは止まって発進するのでそんなにスピード上がらないんですけど、青信号で通ろうとするとスピード上がっていきますので、そこは徐行していくように……。そのことは、たぶん普通はやってると思うんですけど……。減速していれば、それほど振動は大きくならないんですよ通常より。なので、そのことを指導の中にぜひ入れておいてほしい。

会長 はい、いかがでしょうか？

JR東海 はい、貴重なご意見ありがとうございます。

私どももですね、当然、渡場地区の方々といろいろ話をする中で、速度を上げていくとですね、どうしても振動等が発生するというので、私どもの中央新幹線まずは中央新幹線工事車両については全て30キロ以下で徐行で通過するようにまず指導しております。それから、通行をするのは、私どもJR東海、中央新幹線関連の車両だけではないので、ダンプを走行する関係者の協議会もありますので、その中で

全ての車両がそこを30キロ以下と、徐行して通過するように、ルールも含めて、いろいろと検討はさせていただいていますし、指導もしておりますので、引き続きそこはやっていきたいと思っております。

会長 他に何かありますでしょうか、はい。  
はい、委員さん。どうぞ。

委員 全体を通してなんですけれども、リニア整備推進事務所の方へお願いというか、要望なんですけれども、先ほどいろいろ説明がありまして4月に半の沢で生コンの問題がありました。工事関係の苦情またはクレーム等、数多く出ているので、リニア整備事務所さんの業務内容に、工事関係の人の監視が入っていると思いますので、これからいろいろな問題が多くなってくると思いますので、しっかりJRさんの監視を強化していただいて、半の沢の問題または工事の車両がスムーズに運行できるようにしっかりと県として、監視できるように今まで以上にチェック機能を果たしていただきたいと思いますが、どうでしょうか？

会長 それでは、飯建さん。お願いします。

飯建 はい、ご質問ありがとうございます。  
委員のご指摘のようにですね、県としてJRさんの行っている事業を監視するという、そういった立場ではございません。ただ、そこは責任を持った事業者としてですね、皆様とのお約束を果たしていただくというところが大事なことだというふうに思っております。そうなりますようにですね、市町村の皆様から、それから住民の方からいただいているご意見等を、私どもの立場としてしっかりJRさんの方に伝えてですね、責任を果たしていただくというふうをお願いをするところでございます。

様々、これまでいただいていることにつきましても、県として、私どもの立場それから県庁の方のですね、リニア整備推進局、それから知事の言葉としてですね、JRさんの方に要望、要請をさせていただいているということもございますので、引き続き私どももしっかりその辺に取り組んでまいりたいというふうに思っております。

会長            ありがとうございました。よろしいですか。

委員            そうしましたら、長野県さんいらないんじゃないか……。そういうように言われると、申し訳ないんですけども、リニア整備推進ということの意味がなくなってくるので、今まで本当に……。すいません、今週も大きなクレーム——事故じゃないんですけども、見ました。私目の前で見ました。それはもう全部、長野県さんじゃなくても全部、リニアの方をお願いして、改善してもらおうように話しすればいいってということでよろしいです？

                  いろいろなことに関してはもう長野県さんは、リニア推進の方々は、今後工事のほう、また、いろいろな面に関して、ただ見るだけで、全然言葉言ってくれないってことでよろしいですか？

会長            あの一、事故の件……。

委員            事故じゃないんですけども……。

会長            これについては、JR東海さんのほうにも委員さんから直接お話しがあったと思いますし、当然、リニア推進課——飯田のほうにも、県のほうにも連絡をいただいて、私どもの方にも、連絡いただいているところですけど、そういう形にして、3者という言い方ありませんが、協議の中で協定が破られたりしていれば、それを直す努力をしていきたいと思いますが、それでよろしいでしょうか。だめでしょうか。

委員            わかりました。

会長            お願いいたします。

委員            委員さんのお話で、そもそもこの話が始まった、リニアのお話を我々が最初から聞いたそこからずっとですね、今の話がちょっと気になったんですけども、やっぱり長野県さんの立場、仕事っていうのは県民の暮らしを守るっていうのが、行政の仕事、自治体の仕事だと思うので、やっぱそれがあってJRを監督する立場ではないというふうなことではなくて、県民の暮らしを守る立場に長野県さんはあるんだというふうな

形で手を尽くしていただきたいなというふうなことはずっと一貫して思っておりまして、ぜひお願いをしたいと思います。

(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

i) 飯田建設事務所

② (一) 北林飯島線改良事業等について

i) 伊那建設事務所

ii) JR東海

会長 はい、お願いをいたします。

それではよろしいですか。全体を通じて……。次の項目に入っていきたいと思いますが……。

もし、言い忘れたことがあれば、全体の中でご質問お出しただければと思います。

それでは(2)の県道工事関係について、①、②について一括の説明とご質問、協議をお願いします。

まず、松川インター大鹿線改良事業について説明をお願いいたします。

飯建 はい。よろしくお願ひいたします。

日頃は県の建設行政の推進につきまして、ご理解ご協力いただきまして大変ありがとうございます。

それでは飯田建設事務所の方から①の松川インター大鹿線の改良事業についてご説明を申し上げます。着座にて失礼いたします。(着座)

資料は2番、右肩に資料2と書いてございますけれども、そちらの図面のほうをご覧ください。

それでは、改良工事の状況について順を追って説明してまいります。

まず②の二軒屋の関係です。

現道の幅員が狭くて、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まして、松川町側の現道部のカーブの改良を含めてですね、約400メートル間の道路改良を計画してございます。資料下段に②ということで、写真掲載してございます。ドローンで撮影した写真になりますけれども、向かって右側が大鹿村方

面、左側が松川町方面ということになります。道路と今の現道と、小渋川——水が流れてるところですね、この間が小渋川の河川敷ということになっておりまして、現在、天ダムさんの方で土を一時仮置きということで盛ってある状態になっておりますけれども、この河川敷のところを嵩上げして、新たにバイパス道路を築造するとそんな計画でおります。ただ、この嵩上げ部ですが砂防指定地内ということになりまして、かなり高盛土というような計画になることから、現在、砂防管理の面も含めまして、道路構造の検討を進めているとそういった状況でございます。

ただ、松川町側のこのカーブの改良の方は先行して工事の方を進めていきたいというふうに考えておりまして、現在、用地測量を進めているというところでございます。

続いて③の半の沢の道路改良の工事の関係でございます。

これにつきましては、リニア中央新幹線の建設に伴う発生土を活用いたしまして、半の沢の道路改良するという事業でございますけれども、県とJR東海さんの間で、施工協定を締結いたしまして、盛土の造成、旧橋撤去等の工事をJR東海さんが、盛土造成後の舗装等の道路施設工事を県が施工するとそういった役割分担のもと事業を進めております。資料の下段③ということでこちらもドローンで撮影した空中写真になりますけれども、現在、盛土造成、それから排水工等の工事を進めているところでございます。盛土工事については全体で約53万立方メートルの計画でございますけれども、先月ですね、9月末時点で約3万5000立方メートル、そのぐらい仕上がっているというような状況です。

また、53万立方メートルのうちソイルセメントによる盛土が約23万立方メートルでございますが、ソイルセメントの施工量ベースで約15パーセントという進捗率になっております。だいたい、日平均で概ね400立方メートルぐらい、それから月平均で8000立方メートルから1万立方メートルぐらいそういったペースで工事が進められているというような状況です。

なお、先般中川村定例議会の一般質問の方で、半の沢の用地問題ということで取り上げられておりました。現在、法務局へ持ち込むための用地の測量成果というものを今整えている状況でございます。準備ができ次第、速やかに用地取得の方を進めてまいりたいというふうに思います。年度内には登記完了まで持っていきたいというふうに思いますので、よろしくお願いいたします。

次に④の四徳大橋西の関係です。

防災対策工事というふうにございますけれども、法面の防災対策と合わせまして、見通し不良の解消を含めた道路拡幅を行う計画でおります。昨年度末、計画地の3次元測量を実施いたしまして、今月からですね、現地の地質調査ボーリング、こちらの方に入っている予定でございます。本年度は引き続き路線測量、それから道路の詳細設計を進めていく予定となっております。

それで工事を行う際ですけれども、どうしても交通規制というものが必要となつてまいりますし、今後の設計作業を進める中で調整事項も出てくるかと思えます。大鹿村さん、中川村さん、JR東海さん、県の4者協議の中でそういった対応についても、検討を進めていきたいというふうに思います。よろしく願いいたします。

次に⑤の道路情報提供設備の関係でございます。

県では今、道路情報板の更新や道路情報カメラの設置などですね、道路情報システムの構築というのを進めておりまして、本年度、西下トンネルと東山トンネルのところに道路情報カメラを5基、設置する予定でございます。

また、東山トンネルのトンネル出口に注意喚起の電光表示板を設置する工事も合わせて今年予定しております。

前回の協議会の中では、秋頃工事を行うというような説明をしたんですけれども、世界的な半導体不足の影響でちょっと製品の納期がだいぶ遅れておりまして、この納期が年明けぐらいになるというような見込みでございまして、工事の方もその頃になる——ずれ込むとそんなような状況でございます。よろしく願いいたします。

続いてですけれども、⑥の落合トンネルの関係でございます。

路線名で言いますと松川大鹿線という路線になりますけれども、こちらのほうは平成31年の4月に発生しました落石事故を受けまして、令和2年度の補正予算で国の採択を受けまして事業化されたという事業でございます。

現在、トンネル抗口部の用地測量の方を進めております。工事につきましては、年内の入札公告に向けまして、現在発注の準備を進めているところでございます。トンネルの延長かなり長いので、工事規模が大きいということでWTO案件（※政府や自治体などが行う入札案件において「自国と他国の業者を差別しない」ことを義務付ける国際条約で、「海外の企業も入札参加が認められる」案件。）となることから入札手続きにかなり時間を要します。工事業者との本契約ですが、来年度の6月



議会、こちらの方に上程するというような目標を持って、現在、事務手続きの方を進めております。

また業者が決まりましたら、施工計画の方を作成しまして、こうした協議会の場を通じてですね、地元の皆さんに工事内容について説明していきたいというふうに思いますので、よろしくお願いいたします。

それと、資料の写真の4ですけれども、これ見ていただくとこの写真に大型案内標識が設置されてる——真ん中ですね、ありますけれども、これが前回の協議会以降、案内標識撤去するということを行いまして、車の待避スペースをですね、極力確保するというでそんなような対応もさせていただきました。新しい標識は山側ではなくて川側の方にですね、新しいものを設置してございますので、よろしくお願ひしたいというふうに思います。

それから、資料のほうには記載ございませんけれども①の葛島の関係です。

こちらは昨年ですね、支障木とか竹とか伐採をしてですね、視距確保ということで、応急的な対応させていただきましたが、中川村さんからも大鹿村さんからも、抜本的な道路改良要望というのをいただいております。ちょうどここがですね、道路下まで河川区域があつて、それからこの道路と川の間が保安林がかかっているというようなことになっておりまして、それら関係機関との協議を進めるためにですね、本年度、測量設計の方をしてまいります。

また、井戸入沢の付近の改良要望につきましては、現在、概略設計というものを実施しておりまして、整備手法の検討を、今進めているというところでございます。また、進展がございましたら、説明させていただきたいというふうに思います。

以上、松川インター大鹿線の改良工事の関係についてご説明いたしました。よろしくお願いいたします。

会長 はい、ありがとうございます。

続きまして、北林飯島線改良事業について……。

それでは、①で切つて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等を受けたいと思いますので、お出しをいただければと思います。

委員さん。お願いします。

委員 説明いただきまして、ありがとうございます。

私、この区間を何回も車で走ってるんですが、やはり今言ったところ、かなり狭いところがありましてですね。大型車が来ると危ない。広くなってるところもあってそこはスピードが出て、またって感じになるんで、特に村内の方、大鹿村の方を含めてですね、それから県外から来られる方ですね、非常に危ないと思います。今言われたところの幅員はですね、工事完了したときの幅員はですね、やはりかなり広がるという認識でよろしいんですか？ちょっと今回初めてなんで、この委員会に入ったのはですね、ちょっと理解できてないんで、そういう観点で幅員がどのようなのかっていうのをちょっと教えていただきたいと思います。

飯建 ありがとうございます。

二軒屋の関係は2車線の改良するということで、今計画を進めておりまして、用地測量のほうをしておりますので、今後、地権者の方には土地の提供のほうですね、お願いして、続いて工事の方も進めていきたいというふうに思います。

半の沢の関係も同様に2車線の改良の区間になります。

それから四徳大橋の関係ですが、防災工事ということで、この法面の対策工事も行うんですけども、実際ここかなり幅員が狭いもんですから、その対策工事に合わせてですね、車道の部分の幅員も広げていると——広げるとそういう方針のもとに今、計画のほう、進めておりますので、はい。

それから井戸入沢の関係もあそこもなかなか狭いところで、かなり地形も厳しいところで、なかなかこういう応急的な対応というのが難しいところであるんですが、抜本的な改良等含めてですね、どんなものが良いのかということで現在そういった整備手法の検討というものを進めておりますので、よろしくお願ひしたいというふうに思います。はい。

会長 関連して何かありましたら……。  
委員さん。

委員 すいません、何回も。細かい点を2つ。

1つは、二軒屋のところで、防火水槽に道がかかってくるという話をちらっと聞いて、後程また文章で教えてくださいというふうな形で、ちょっと時間経っていますので、また詳細決まりましたらお願いをいたします。

2つ目は、小渋ダムの方から松川インター大鹿線に出るときに、それがちょうど西下トンネルのすぐ出口のところの真横にポンッと顔を出す形になるんですけど、左折もちょっと怖いんですけども、特に大鹿方面に右折をするときにとても怖い。もう改良されているのかもしれませんが、そこら辺から右からトンネルを抜けてくる車がわかるような工夫をちょっとしていただけると安全、安心かなというふうなことを思います。これは要望でございます。

飯建           ありがとうございます。

西下トンネル工事——区間5ということで幅員は確保したんですけども、私も通ってみて確かにおっしゃるよう到大変トンネルの出口でおっかないところであるというふうに思います。どういった対応ができるのか、また検討させていただきま

会長           それから、防火水槽のことは。

飯建           すいません、委員さんには、またちょっといろいろ移設の位置の関係とかですね、ちょっとその辺またお話を進めさせていただきたいと思いますんで、また後日、用地課の方からですね、またちょっとお願いに上がりたいと思いますので、よろしく願い

委員           メールで結構でございます。

飯建           はい。

会長           よろしいですか。

それでは、北林飯島線の改良事業について、伊建さん、よろしく申し上げます。

伊建 2番のですね、北林飯島線の改良事業等につきまして、ご説明を申し上げます。着座にて説明申し上げます。（着座）

資料につきましては、右肩にございます資料No. 3番のA3の1枚になります。

北林飯島線でございますが、左上に位置図が書いてございますけども、現在そこに書いてございますように、3つの事業を進めております。

まず1つ目としまして、①の工事箇所と書いてございます。こちらの方は道路のですね、拡幅工事と線形の改良ということで、道路改良という工事を進めております。左下のところに工事概要と書いてございますが、①番になります。工事の内容としましては、道路の拡幅が440メートル、幅員としましては、車道幅員が5.5メートル、全幅が9.25メートルという形の道路になるという形になります。

それと、踏まえまして、横に隣接する河川がございますが、河川の付け替えということで、31メートルの河川の付け替えをしてございます。事業期間としましては、2019年から2023年、令和5年度までの事業ということで、今事業の方を進めているところでございます。工事の概要、細かい詳細になりますけども、現在、工事をやっておりますが、三共1工区と三共2工区ということで、2つの工区で事業を進めてございます。三共1工区でございますけども、こちらの方は宮下建設工業さんの工事としまして、令和4年11月18日の工期までということで、付け替え河川の工事と道路の拡幅工事ということで工事の方を実施しております。

こちらは山側のほうの工事になります。その下の方の交差点のところですね、カーブの改良、拡幅工事ということでやっております——山を切っている工事になりますけども、そちらのほうは三共2工区ということで、田島建設さんの方で工事を施工してございまして、令和5年1月6日までの工事ということで、現在工事を進めております。

引き続きでございますけども、三共3工区というのを、10月初旬の契約予定でございまして、これを入札、契約しまして、右上の平面図にございますけども、この黄色く色を塗った部分の工事をやる予定でございます。主には舗装の工事がメインになってございますけども、一部拡幅工事をやりますけども、その部分の工事を今後ですね、10月以降、工事のほうに入ってまいりたいということで、工事としますと、令和5年度の予算で全ての工事を完了させるという予定でありますが、三共3工区におきましては、年度を跨いだ、繰越の工事というような形になろうかと考えております。

続きまして、②の歩道設置の部分の工事になります。これにつきましては、竜東線側の工事になりますが、こちらのほうは歩道を設置する工事でございます、現在、歩道の詳細設計を行っております、延長としますと250メートル程になります。それは10月上旬に完了する予定でございます、これにつきましては9月15日に地元で説明会を実施しているところでございます。今後、これをもちまして、工事のほうの予算を確保した上で、工事のほうに着手していきたいというふうに考えております。

③でございますが、こちらは国道の方の田島の交差点付近になります。こちらの方につきましては、120メートル程の拡幅工事ということで、改良を考えております。こちらの方は、現在、車道を走ってもらうとわかると思うんですが、センターラインが入っていない区間が若干ございます。そちらの方の拡幅という形になります。こちらの方もですね、正式に詳細設計を行っております、10月上旬に完了する予定ということで7月21日の日に地元説明会を実施しております、こちらもですね、今後、用地の測量、用地の買収等を含めまして、事業のほうを進めていきたいというふうに考えております。

それで皆様方にはですね、1工区、2工区につきましては、道路のですね、交通規制等で多大なるご迷惑をおかけして、工事を進めておりますけども、また、3工区につきましても、舗装の工事に入っていきますので、また交通規制のほうですね、皆様方にはご協力いただかなければいけない時期がございますので、また、その時期につきましては、村を通じてですね、また、ご連絡をさせていただきながら、工事を進めていきたいと思っておりますので、引き続きご協力のほうをよろしく願いいたします。

簡単ですが、以上で説明を終わらせていただきます。

会長 続いて、JR東海さん、北林飯島線の発生土運搬に関する安全対策について説明をいただきたいと思っております。

JR東海 はい、私のほうから資料4についてご説明いたします。

資料4につきましては、まだ検討中ということで前回ご提示した資料からちょっと変わってないところでございますが、赤い箇所についてですね、私どものほうで、今検討しているところでございます。まず、中央の上の平面図の真ん中に拡大って

書いてあるところが、左下に拡大図がございまして、点線で矢印で書いてあるところの安全対策、（JR東海）っていう範囲について、左下に簡条書きで安全対策の実施内容というのを5項目ほど書かせていただいておりますけれども、前回にもこんなことをやっていきたいってことをご説明しておりますが、今年の冬以降に実施をしていくための準備中ってことで、今後の予定としては、地元地区の役員様と現地の確認をさせていただいた上で、冬以降に、作業に入ってまいりたいと思いますので、その節はどうぞよろしく願いいたします。

また、上の平面図の一番右の竜東線との交差点の部分でございまして、ここにつきましては、真ん中の道路管理者である長野県と車両の往来に伴う安全対策について、どうやって、やっていこうかということをご協議しておりますので、具体的な対策が立てられた段階で、改めてご説明させていただきたいと考えてございます。

簡単ではございますけれども、私どもからの説明は以上となります。

会長 県道工事関係について説明をいただきました。これについてどこからでも結構でございますが、ご質問等ございましたら、お出しいただければと思います。

委員さん。

委員 申し訳ないです。

私、前々回だったかな。このお話になったときに資料4の拡大図になっているところが一番肝かなと思ってたんですけど、ここの工事というのは予定されてない—多少の安全対策ということだけというようなことのご理解でよろしいでしょうか？

会長 お願いします。

JR東海 はい。この場所につきましては、地形上、左の写真でいいますと、川側の方はですね、こっちはかなり崖になっておりますし、一方で山側もですね、かなり急な崖ということですね、非常に地形上ちょっと難しいところもございまして、私どもとしては、基本3つの方針ということをご説明させていただいたんですけど、1つ目は、見通しをよくするというので、立木がいっぱい茂っておりますので、そこ

について伐採を通じて見通しを良くしていく。あるいはカーブミラーを改修していく  
ということを考えていきたいと思います。

もう1つはスピードを落とすような工夫ということで、舗装について、注意喚起を  
促すような、ここにはカラー舗装化って書いてありますけども、そういった舗装  
を、行うなどでなるべく通る車両の速度が落ちるようなことを考えていければと思  
っております。

最後は私ども車両を運行する運転手への教育を徹底していくということを前回も  
ご説明させていただいております。そういった方向で、進めていければと思っ  
ておりますので、よろしく願いいたします。

事務局 もう1点、拡大図の中で緑色で交差点改良という形で書いてありますけども、一  
応、村道の漁業池線につきまして、これを改良した上で、当然、交差点が北林飯島線  
で、そこについては、伊那建さんと協議をしながら少し緩やかなカーブを付けたいな  
と考えておまして、伊那建さんとも話をしますけども、今オープンになっている側  
溝に蓋をかけるというか——VS側溝等で車の加重がかかっても大丈夫なような検討し  
ております。

委員 歩道……。すいません、ちょっと追加で。

歩道は伊那生田飯田線から入ってくるところに——先ほどの県のお話で何百メー  
トルか付けていただけるということで、そこから先は歩道がずっと国道に出るまで  
はないというふうな感じでよろしいでしょうかね。そういう計画……。

会長 この件につきましては、計画ありますので、JR東海さん……。

伊建 はい。

会長 あっそうだ。県ですね。お願いします。

伊建 今現在ですね、計画を持っておりますのが、先ほど申しました伊那生田飯田線から  
下に向かいまして——川の方に向かいまして、250メートル間について歩道を整備す  
るということ考えております。

資料4の写真③、④を見ていただければわかると思うんですが、一部ですね、下のほうの道になりますけど、そちらのほうにも歩道は付いておまして、若干、歩道のないとこと、歩道のあるところとそういうものが重複してるような形になるかと思えます。

委員 資料4の上側にある横長地図の右側の歩道整備（県）って書いてある点線のところ以外にも、所々歩道が付くというそういう意味ですか。

伊建 現在、歩道が付いているんですね、点線以外のところにも歩道が付いているところがあるということで、整備するのはあくまでもこの点線の部分を今回整備するということを考えております。

委員 拡大図のところは歩道はなかなか付くのはしんどいだろうと。

伊建 拡大図のところにつきましては、橋梁の上下で一応歩道が付いているような状況。

委員 ④のところにありましたっけ。

伊建 ④と③の写真の③だと左側になりますけども、川側の方に歩道がありまして、④については、山側のほうに、写真向かって右側のところに歩道があるという状態になるとかと思いますが。

委員 けども、大宮社の脇に出る道を整備する。歩く人はそちらの方に歩いてくださいよと。

会長 そういうことですね、進めているところでございまして、はい。

前回、説明をいたしたところですけど、歩行者については城坂線を使って歩いていただくと。城坂線については、竹等が生い茂っていますので、それについては、できるだけ伐採をしながら、また、防犯灯もJR東海のほうで整備をして、付けていただいて——という説明で歩道についてはこちらに振り向けるということでございます。



委員 いいですか。

会長 委員さん。

委員 今の関連なんですけど……。

会長 お待ちください。

委員 委員さんの意見の関連なんですけれども、前から言われとった通り、歩行者については、村道城坂線のほうへ誘導するというのは話を聞いておりましたけれども、この資料4の写真3、4に映ってるこの歩道でありますけども、この距離ってのは大体50メートルちょっとくらいの歩道なんですよね。長くない。何のためにこれが付いているのかっていうのがちょっとはっきりわからないような感じの歩道だと思っております。もしそういうことであれば、本当にこの写真の3、4のこのカーブのところっていうのは本当にどちらかという、大型トラックが通れば、この中央線を跨ぐだろうなって感じる場所なので、この写真3、4にあります、この歩道については必要なかどうか。

もし、そういうことで村道城坂線の方を優先、歩行者優先させるということになれば、この歩道をなくして、逆にこの道路を広くして、カーブを通りやすくしたらどうかと自分とすれば考えるんですがどうでしょうか？

会長 道路管理のことがあろうかと思しますので、伊建さん、お願いいたします。

伊建 そうですね、歩道の連続性からすると、ちょっと先ほど説明はしなかったんですけども、歩道を整備するこの点線のところに歩道が付くのと、道路拡幅の工事をしているところも歩道が付くようになります。ですので、歩道は竜東線からT字路になる村道等の交差点付近までですね、歩道が整備されるような形になりまして、そこから下が先ほど申した上げた通り、3番、4番の写真ということでこの部分にしか歩道が今現在ないような状態となっていると思います。

先ほどの話も踏まえまして、ちょっとそういうことができるかどうかも含めてですね、ちょっと持ち帰って検討はしてみたいと思います。歩道を付けた経緯とすると、すいません、憶測にしかならないんですが、この橋梁を作ったときにですね、橋を掛けたときに車道と歩道を作って、その擦り付けという形の中でその部分だけですね、先行して歩道を先に付けて、そのままちょっと事業が終わってしまったような形かなというように考えられます。ちょっとそこら辺について、また持ち帰ってですね、検討させていただければと思います。

会長 はい、そういうことだそうですけど、よろしくお願いします。

委員 関連していいですか。

会長 はい、どうぞ。

委員 すいません、27回するときにもこれを言ったんですけども。

今日も聞いていると、土砂を運搬する車については、真剣に安全をとというふうには聞かれないんですね。歩いている人の、特にPTAの人たちからしたら通学路に、あの急な坂を、あの暗いところを、防犯灯が付いたからといって自分の家の子供を歩かせるかどうか考えてたら、それはいいって言える範囲じゃないと思う。批判で言っているわけじゃないけども前回も言ったんですけども、あその道を通らなかったら、伊那にしろ、駒ヶ根にしろ、工事が進まないって道路であるんなら、多少お金がかかってでも対策をとってもらおうほうが地元としては納得できると……。あの城坂の急な道を中学生は歩けるかもしれないけど、おそらく他の人たちは歩かないだろうと思う。推測でものを言っただけじゃないけども、あまりにも車だけを主体に考えている気がして少し納得できないなという気がします。

以上です。

会長 はい、ありがとうございます。

これについては、なんとも申しづらいところがありますが、伊建さん、できるだけ歩道についてもできる範囲で、もう一遍持ち帰って検討をいただくということと、城坂線を歩行者専用として、代替通行ということでもありますので、これについては、

またですね、地元の両総代さん、JR東海、伊那建設事務所、それと私ども合わせて対策等の安全を確認をするようになってくると思いますので、その中で、車両だけではなくて歩行者の通行についてもどうするか、現地確認を含めて行きたいと思いますので……。今のところそれしか申し上げられませんので、よろしく願いをいたします。

会長 全体で何か……。県道工事関係でございますが、何かございますでしょうか。委員さん。

委員 はい、お願いします。

冒頭に会長さんから2時間とあったんですが、ちょっと若干時間をいただくかと思いますが、よろしく願いいたします。うん。まずね、北林飯島線については——ダンプについては、一方通行になるっていうようなお話なので、それはありがたいかなというふうに思いますけれども、どっから言っているのかな。

まず、お願いなんですけれども、ダンプが通行する時間帯については、この北林橋の辺りに2、3名の誘導員もしくは監視員を付けていただきたい、確実にっていうそういうことをまずお願いしたいなというふうに思います。

理由ですけれども、前回も会議録、しっかり覚えていなかったもので、送ってきていただいたやつを読ませていただいたんですけれども、私がちょうどこの最後の図で言うと、③の辺りですよ、そこですれ違った工事関係の車両らしい2トンくらいのトラックがセンターラインの内側に来たっていうようなお話を前回させていただいたかと思うんですけれども、その上にJR東海さんのほうからですね、JR東海としても担当のほうに確認して設定して、安全をっていうお話をいただいたかと思うんです。

なんですけれどもお盆の前なんですよね、坂戸橋の近くの国道で私が北に向かって走っていたら、これは中央新幹線っていうのがちゃんと付いているダンプでした。番号は確認しませんでした、それがセンターラインのこちら側にタイヤが入ってくるそういう状態で運行してまいりました。その後も1回、左カーブで膨らんでセンターラインを踏んでるようなダンプも見たことがあります。どう考えてもあれは、脇見運転をしていたとか、何か考え事をしてたとかそういう状況じゃないかと思うんですけれども、なので、前回も言いましたけれども、意識をさせるっていうだけでは無理なんだと思うんです。

事故の関係で、私がいろいろとお話をお聞きしたら——その前に、対策として、監視員を付けるってというようなね、工事の関係者だけで、当たり前のことできないんだったら、監視員を付けなきゃいけないってというようなお話をいただいたかと思うんですが。そういうことになるとやっぱり地域の間人として、そういうようなダンプの運行を見ると、やっぱり確実に見ている人間を付けてもらわないと心配だなというふうに思うわけです。工事現場で事故が起きて、それは直接私には関係ないですが、でもそういう意識でダンプを運転される方が出てこられると、それはとても怖いんです。

前回ですね、現場お粗末だったっていうお話されたんですが、少なくとも私は、JVさんだとか、下請けさんじゃなくて、JRの工事だと思っているので、JRの意識がどうなのかっていうそこだと思うんですよね。

なので、やっぱりですね、そういったようなところを確実にしていただくためには、やっぱり具体的に、物理的に何かをしていただきたい。

前々回ちょっと私が嘔みついたところですけど、スケジュール的っていうようなことを考えると、当然ここを抜本的に改良するってことはきっと困難だと思うんですよね。ただ、これちょっと次回は県のほうでお願いしたいんですけども、資料3のこれだけの大工事をするんであったら、同時に北林橋のあたりも危険だってことがわかっているんだったら、そこも考えていたはずじゃないかと思うんですよね。そもそもあそこは2車線だからいいっていうふうにもう割り切っちゃったんじゃないかと。地元のこと何事も考えずにそういうふうに思うわけです。ですので、そのときの経過をですね、ぜひJR東海さんと県のほうで北林飯島線を改良していくっていう話を進める中で、北林橋の辺りについてどう考えていたのかっていうところをぜひ次回教えていただきたいと思いますけれども。

ただ、実際問題として、今からここを抜本的にっていうのはきっと無理だと思います。ですので、現場でしっかりと監視をしていただく方を付けていただきたい。また、できれば委員がおっしゃったように、このちょっとですけども、この歩道を含めて改良していただければ、それだけでも安心度が高まるんじゃないのかなというふうに思いますので、そんなところをぜひお願いしたいと思います。

それからですね、あとJR東海さんの意識の問題なんですけれども。9月9日の信毎に9月8日の事故について載っていたんですけども、前回のときには、その前の事故について、この場所で説明があったかと思いますが、今回はありませんでした。新聞見ればJR東海さんは公表しないようなそういうつもりなのかなとそういうふうに読め

てしまいました。さっき申し上げたんですが、工事現場の事故について私には直接関係ないです。でもそういう意識でいらっしゃる、JR東海さんの関係のダンプが出てきたときにはとても心配です。ですので、やっぱり何かあったときにはしっかりと教えていただきたい。それについてはこうだったと、ただ、お粗末だったということじゃなくて、何がいけなかったのか。そんなところをはっきりさせていただきたい。前に言ったかと思うんですが、事故が起きるかもしれないですけども、決して、人身事故にはしないでいただきたい。

そんなところぜひお願いしていただきたい。

それから、城坂線のほうですけども、前回も申し上げましたけども、確かに急なんですけれども、こちらの方が距離が短いので、ここを整備していただけるっていうことは、それはそれでありがたいのかなというふうに思います。竹もとても大変なので、もしできれば、地元としてはケーブルを地中化していただくと大変ありがたいかなと、そんなことも思いますので、非常に無理なことを言ってるのは重々承知ですけども、そんなところも検討していただくとありがたいかなというふうに思います。

それから、最後地元での懇談というお話をさっきおっしゃってましたけども、それについては前回7月7日の時点で地元——三共、葛北という話があって、3ヶ月も過ぎて、今更まだそんなことですかっていう、3ヶ月あったんだったら、その間に懇談の時時間取れたんじゃないのかなっていうふうに思うわけです。そういうことをやってる間にどんどん時間は過ぎていってしまってタイムオーバーになってしまう。そう思いますので、ぜひ、そこは地元のことを考えて、迅速に進めていただきたい。当然我々と違って、多岐に渡って考えることがあると思うんですけども。そのところはぜひお願いしたいと思います。

以上です。

会長       あの。4点程あったかと思えます。

通行については、一方通行は賛成なんだけど、そうは言ってもセンターラインを越えてくることを誰も止められないので、具体的に言ったら誘導員を付けてというお話し……。

それから、葛北橋が計画から落ちていることをもう一度改めて——理由。そして…  
…。

委員 北林橋です。

会長 失礼。北林橋。

それから、城坂線についての、地中埋設。これなかなか難しいかと思えますけど。

それから、話変わりますけれども、トンネル工事で起きた事故の発表の件。

この4点であります、今後、誘導員等については、要望としてJR東海さんとも具体的に詰めてまいりたいと思えますので、これについては、お答えはできないかと思えますから、協議の中での宿題とさせていただきたいと思えます。

それから、城坂線の件についても、改めて提案をいただきましたので、このことについても、この場ではお答えできませんので、検討材料かなということ。

それから、事故等の発表等についてでありますけれども、JR東海さんお見えでありますので、基本的なJR東海の考え方を改めてご説明いただけますでしょうか。

JR東海 はい、どうもご意見ご質問ありがとうございます。

JRの意識というお話でありました。JR東海としては、やはりこの事業を進めるにあたっては、安全第一、安全最優先で行っていくというのは当然であり、もちろんそういう意識でやっております。

昨年からトンネル工事で作業員がけがをするという、いわゆる労働災害が発生しておりますが、全業者——今、長野県内で12業者と契約をしておるんですが、毎月1回集まって、こういった事故があった再発防止をしっかりとやっていきたいと思います。それ以外にもいろんな議題を出しながら、しっかりと施工会社の方に安全指導、安全教育をして、集まってきた各業者の代表の方が、それを持ち帰って、自分の現場できちんと作業員全員に展開をするといった、そういった取り組みのもとで安全第一、安全最優先という意識付けをですね、JR東海から施工会社、作業員、ダンプの運転手も含めてですね、一生懸命取り組んでいるというところでございます。

一部ダンプの運転手でそういうことがあるというお話ですので、極力そういうことがないように、作業員全員に、またダンプの運転手全員に、きちんとしっかりと安全教育をしてまいりたいと考えております。

以上です。

会長       それから、もう1点……。

JR東海     すいません、先月9月8日の豊丘村での作業員が怪我をする——トンネル工事で怪我をするっていう事象がございましたが、現在、この事象につきましては、原因をしっかりと究明をして再発防止の対策を今練ってるところでございます。ちょっと今日はまだご説明できなかつたんですけども、次回のこの協議会でご説明できればと考えておりますので、よろしくお願ひします。

会長       それから、もう1つ落としました。関係者と協議をすると言ってから、3ヶ月間やっていないというお話しですけど、これについてですけど、伐採との関係があると思ひますので、JR東海さん、いつ頃どのような形でというのをお答えいただけますか。

JR東海     ご地元の方に、お話に行くのがちょっと滞っております。その点については誠に申し訳ございませんでした。早急に、調整については村ともご相談をして、まずは安全対策を確認していただくところからだと思いますので、何卒よろしくお願ひいたします。

会長       はい。支障木の伐採は、今年の秋から冬にかけて行うということでございますので、その様子も見ながらですね、見ていただいて、ここ足りないとか、ここをこうした方がいいということをご足労いただきたい。それで対策に変えていただいた方がいいかなというふうに思っております。何か他に……。

委員さん。

委員       はい。

地元の方との懇談についてはね、ぜひ早めに。本年度については葛北の議員さんとかですね、ご住職とかもいらっしゃってはいらるんですけども、私が代表して来ているので、伝えるだけの立場なので、ぜひ他の役員なんかも一緒に質問等できればいいかなというふうに思ひますので、よろしくお願ひします。

それから運転者については、当然ですね、ほとんどの運転手さんがちゃんとしてると当然わかっております。でも、何かあったときには1分の1になってしまうので、私、先ほど申し上げた2回見たって言ひましたけども、それ以来、ときどき気

にはしているんですが、全くそういうことはないのですが、でも、やっぱり1分の1になってしまったら、それはアウトだと思いますので、ぜひよろしくをお願いします。

幹事 私からもJRさんをお願いしたいと思いますが、先ほど、渡場の総代さんからも話がありましたけれども、一旦、地元に戻りますって言って、それが遅れるようであるなら、ぜひ地元にもこういうことで時期が遅れますとか、こまめにご説明をいただきたいと思えますし、関係の総代さんでここがどうなっているんだということがありましたら、ぜひなんでもJRのほうに繋がりたいと思いますので、よろしくをお願いします。

会長 他にございますでしょうか。  
委員さん。

委員 すいません。要望です。  
半の沢の工事のところで、申し上げようと思ったんですが、半の沢の盛土で今、ソイルセメントが1割以上、施行されているということでちょっと驚いたんですけど、私もちょっとこの間見に行ったときには、そんなにいっている感じがなかったので、半の沢の盛土のソイルセメントは、2年前に県の技術検討委員会で決められた、盛土の強化で最も根幹部分をなすところですので、このソイルセメントの施工について、施工計画をもう作っているようですから、もう施工しているので。施工計画を事務局のほうに出してください。どういう施工の方法でソイルセメントの施工をやっているのか、非常に重要な問題ですので、この盛土に関しては、必ずちょっと詳細な施工計画を事務局に出していただくようお願いします。

会長 これは、県さんとJRさんとの話になるんですが。  
県さんも含めて、私どものほうに概略お示しいただけますか。

飯建 はい。

## 5 その他

会長 ありがとうございます。  
私どものできるだけ——と言ってもなかなかわからないと思えますけれども。安全な工事がやっぱり一番基礎になる部分となると思えます。



ただ、この間、実は現場を見て説明をいただきまして、搬入する発生土の粒形を調整をした上で、水分量も見て、セメントの混ぜる量をあらかじめ設計に基づいて設計をして、それで、30cm毎締め固めているっていうことは、現場を確認させていただいて確認していますけれども、計画については、またお示しをいただければと思います。

時間がだいぶ押してきておりますので、全体を通じて、これだけを言わせてとすることがありましたら、お出しをいただければと思いますが……。

よろしいでしょうか。もし何かありましたら、ご質問等あったら、事務局を通じて、こちらのほうに言っていただければ、全体の課題としたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

その他でございますが、何か委員さんの中で発言をしたいという方がいらっしゃいましたら、お出しをいただければと思いますが……。

はい。

委員 すいません、こんな時間になっちゃって。

ちょっとだけ軽く教えていただければと思うんですけども、皆さん感じていらっしゃると思いますけれども、コロナになって、世の中の様子もずいぶん変わってしまって、リモートとかになっちゃったりしたわけですけども、このリニアの計画というものが、そういう状況の変化とかいうのがあっても、JR東海さんとして採算性はOKであるという、その辺も検証はされた上で進めていらっしゃるんですよね。当然。あとその辺ちょっと何か少し何かほんまにそうかな、どう考えてもそうじゃなくなってる。元々あんまり利益的には芳しくないんじゃないかという噂がありましたけどどうなんです。

JR東海 このリニア中央新幹線ですけども、整備をしていく目的は、やはり、現在、東海道新幹線が東京-名古屋-大阪を走っておりますけれども、もう60年近く経ってきております。東海道新幹線に何か異常が出たとか、あるいは老朽化をしてきている、そういったバイパスの機能もありますし、それから、やはり大規模地震ですね、東海道沖を走っておりますので、大規模地震によって東海道新幹線が分断されたときのバイパス的な機能ということで、このリニア中央新幹線というのは必要だということで、整

備を進めてきております。コロナでJR東海の収益が落ちているっていうところはあるんですけども、この整備を行っていくことは、全く変更はございません。

委員 会社のことより、社会的ニーズに応えるためにやっているということでしょ。

JR東海 そうですね。

会長 はい。いろいろ根本的なお考えがあらうかと思えますけれども、今日のところは、このご質問で終わりたいと思えます。ちょっとだいぶ時間が経ってしまいましたが申し訳ございません。

以上で協議を閉じたいと思えます。

事務局にお返しをいたします。

## 6 閉会

事務局 長時間大変ご苦勞様でした。事務局といたしまして特にその他はございません。また、この会議につきましては、概ね3ヶ月に一遍というペースで進めておりますので、次回は12月になるかと思えますので、また対応等していきますので、よろしくお願ひ致します。

それでは、次第の閉会のほうを副会長お願ひいたします。

副会長 どうも、皆さん。長時間にわたり、貴重なご意見を出していただきまして、大変ご苦勞様でした。以上をもちまして協議会を終わります。

ご苦勞様でした。（一同、「ご苦勞様でした」）