

## 第33回中川村リニア中央新幹線対策協議会 会議録



期 日 令和5年7月10日(月) 午後7時00分～9時30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 19人
- ・J R 東 海 15人 (うちJV3人)
- ・長 野 県 7人 (伊那建設事務所3人、飯田建設事務所4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。」)

時間となりましたので、ただいまから第33回中川村リニア中央新幹線対策協議会を行います。会議に入りますが、すいませんが、資料の確認をさせていただきます。

クリップ止めの資料1、それから1枚もので資料の2-1、また2-2、それから資料3、それから資料4またA4のホッチキス止めの渡場交差点の環境調査に関する意見書ということで、今日は資料がたくさんありますけれども、よろしくをお願いします。

それでは、すいませんが、携帯をお持ちの方は電源をお切りになるかマナーモードの設定お願い致します。

資料に基づきまして、会長のあいさつをお願いします。

## 2 あいさつ

会長 皆さんこんばんは。（一同「こんばんは。」）

前回3月29日に第32回の対策協議会を開催させていただきました。この時の説明も、後で触れる場合も出てくるかと思えますけれども、その時とは担当のみなさんが変わっておりますので、例えば、長野県さんであります。人事異動で少し変わっている方も——今日は変わっていないと思いますが。また、JR東海さんについては、定期異動で人が変わっています。続けていく仕事は変わらないわけでありまして、後でそれぞれの皆様から関係するところがあれば、ご挨拶をいただくとして、委員さんについても今日初めての方もいらっしゃるかと思いますので、ぜひ早く対策協議会でどんなことを議論していくのかということを含んでいただいて、また質問等ありましたら、忌憚のないところっていうか——こんなことを聞いたらということでも構いませんので、ぜひ質問をお出しいただければと思います。

さて、リニアから少し関係するところから離れますけれど、概ね3ヶ月の中で会議を進めるということでやって参りました。7月に入っておりますけれども、梅雨前線がだいぶ悪さをしておりますして、九州、それから中国地方、北陸と非常に大雨に見舞われております。大変な状況になっておりますけれども、当面、私どものところでは何とかそういったものをしのげていると思います。

ただし、7月に入って大きな雨がございましたし、これからもまだ予断を許さない——許されないという状況にあるかと思えます。そういう中で、リニアに関しまして、また戻りますけれども、それぞれの工事についても十分順調に進んでい

らと思っております。これについてはそれぞれの関係する皆さんの中から報告をいただきますけれども、当初説明しました通り、委員さんから渡場交差点の環境調査に関する意見書が出されておりますので、このものについての説明と質疑とございますか、これについては、私のほうでちょうどいいタイミングがあると思っております。その中で説明をしていただくよう考えております。

そういう意味で相変わらず盛りだくさんでありますけれども、なるべく要点を絞って進めて参りたいと思っておりますし、また戻ってはいけませんけど、コロナもまた流行っているそうでありまして長野県知事も感染をしました。私も、一昨年感染しておりますけれども、誰が感染してもおかしくない状況でありますので、マスクについては付ける方はしていただいて、あまり暑ければ外していただくということをご了解の上、進めたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

### 3 委員委嘱

事務局 はい。

続きまして、次第の3番になります。委員の委嘱でございますが、会議次第の2ページに委員の名簿、それから3ページに当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、委員の皆様の任期は2年とさせていただいております。今回、東小学校評議員の皆さんが交代したことにより、今回の協議会を開催するに当たり、委嘱をお願いするということですが、時間の関係上、失礼ながら、机に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っております。

それでは協議事項につきましては、会長の進行でお願い致します。

### 4 協議事項

#### (1) J R 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

・その他

会長 はい。

それではお手元に次第が用意してあります。この次第に沿って協議をして参りたいと思います。最初に J R 東海さんの工事関係について説明をお願いしたいと思います。ここに書いてあります通り、J R 東海さんの関係するものを説明をいただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

J R 東海 改めまして、こんばんは。（一同「こんばんは。」）

本日も皆様の貴重なお時間に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、日頃より協議会の皆様には、このリニア中央新幹線の推進に当たりまして、ご理解とご協力を賜り誠にありがとうございます。重ねてお礼申し上げます。おかげさまで、大鹿村でのトンネル掘削工事は着実に進めさせていただいているところでございます。

本日は大鹿村での工事の進捗状況、それから今後の工事用車両の台数の推移ですとか、渡場交差点での環境測定の結果こういったものを説明させていただければと考えております。

ご説明の後は皆様としっかりと議論をさせていただき、コミュニケーションを深めて進めて参りたいと思っておりますので、今晚もどうぞよろしくお願い致します。

それでは担当から説明をさせていただきます。

J R 東海 こんばんは。（一同「こんばんは。」）

右肩資料 1 と書かれた A 4 の資料をご覧くださいと思います。第 33 回中川村リニア対策協議会資料について、私の方からご説明致します。

着座にて失礼します。

本日のご説明内容は 5 点ございます。

まず、1点目と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です。3点目が工事用車両台数、4点目が環境測定、5点目がその他という順番でご説明致します。

4ページ目をご覧ください。こちらは、大鹿村内の平面図に、赤点線で中央新幹線の路線を示したものになります。

図面左側が名古屋方、右側が品川方となります。小渋川を挟んで名古屋方が伊那山地トンネル青木川工区、品川方が南アルプストンネル長野工区です。伊那山地トンネル青木川工区は1つの非常口、青木川非常口から掘削を進めております。南アルプス長野工区については、3つの非常口、小渋川非常口、釜沢非常口、除山非常口から掘削を進めております。加えて、南アルプストンネル長野工区については本線に並行した小さい断面のトンネル——こちら先進坑と呼んでおります。こちらの図でいうと緑点線となります。こちらを先に掘削し前方の山の状態を確認しながら掘削を進めております。詳細については後程ご説明致します

5ページ目です。小渋川非常口の状況です。

小渋川非常口では先進坑掘削で確認された蛇紋岩の掘削に向けた準備が整ったため、4月18日より本坑を品川方に向けて掘削を進めております。蛇紋岩を含む発生土については、坑内に仮置きを行っております。下の写真が5月末時点でございますが、施工状況をお示ししたのものになります。

6ページ目です。こちら釜沢非常口の状況です。

釜沢非常口からは本坑を品川方に掘削を進めております。下が現在の状況写真になります。

資料をめくっていただきまして、7ページ目。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。下が状況写真です。

8ページ目が発生土仮置場の状況です。

発生土仮置場B——三正坊と呼ばれているところですが、こちらについては、土砂の搬出工事を行っております。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。下の写真は仮置場E。小渋川変電所予定地を上空から写したのものになります。

続いて、2点目、伊那山地トンネル青木川工区の工事状況についてです。

青木川非常口からは中央構造線周辺の山の状態を確認するため、本線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、こちらの掘削を進めております。左側が現在の状況写真です。右下の欄外が青木川非常口から品川方に向かって掘削を進めている位置関係をお示ししたものになります。青で示したのが、中央構造線となります。下に赤の実線と点線がありますが、こちらが調査用トンネルになります。

続いて、11ページ目、3点目の工事用車両台数についてです。

こちらの表は、3月の協議会にもお示した直近1年間の各地区の予定工事用車両台数になります。3月の時点では、駒ヶ根市の中沢について6月から運搬開始としておりましたが、法令手続きに時間を要しており、運搬開始が遅れる見込みのため、予定として7月以降に改めております。加えて、松川町の前河原、中川村の三共が運搬先として追加となりましたが、今年度については、中沢、前河原、三共の3箇所でも月別日平均往復台数が300台となるように計画していきます。こちらの表の上が資機材運搬車両で7月から9月は50台を予定しています。また、発生土運搬の伊那インターについては240台。中沢と前河原を合わせて300台という計画で合計590台を7月から9月は予定している見方になります。

13ページ目が松川町さんの前河原道路新設事業の古町地区の位置関係をお示したものになります。

国道153号を飯田方に向かいまして、的場橋付近のところ赤の点線があるかと思っております。こちらの道路を新設する前段としまして、準備のために発生土を松川浄化センターと呼ばれるところに運搬する計画でございます。運搬期間としましては、令和5年8月から令和6年3月。運搬台数は片道約20台を予定しております。

続いて、14ページ目になります。こちらは工事用車両台数で資機材運搬車両の3月から6月までの実績と4月から9月の予定をお示したものになります。

測定地点としましては、大鹿村の下青木薬師堂前、沢戸橋、大鹿村役場前、半の沢、渡場交差点になります。表に書いてある台数については、月別日平均の往復台数をお示ししております。渡場の交差点をご覧ください。3月から6月の実

績としましては、23.9台から46.3台程度でございました。令和5年7月から9月の予定としては50台を予定しております。

続いて、15ページ目が発生土の運搬車両台数の実績と予定になります。

表の上段が伊那、中沢の予定です。予定ということになり、中段が半の沢となります。測定地点は資機材運搬車両と同様です。渡場の交差点をご覧ください。上段 J R 工事による発生土運搬車両と書かれたところをご覧くださいと思いますが、3月から6月の実績としては192台から238.3台で、7月から9月の予定は540台を想定しております。

続いて、16ページ目です。

こちらについては、59号線の発生土運搬車両台数を極力減らすために、現在、半の沢の小渋川左岸側に仮置きしている県道トンネルの発生土の一部について、準備が整い次第、河川内道路を通行して搬出することを考えております。下の図は半の沢から渡場の位置関係をお示した平面となります。青で示した線は先程お示した伊那の運搬経路となります。赤とピンクの線が河川内道路を通行して搬出する運搬ルートとなります。こちら河川内道路の準備が整い次第と書いてありますが、この間の大雨で一部流出している関係で修復関係を見計らいながら進めていきたいと考えております。

J R 東海 説明者が変わります。

私から次の17ページ目から20ページ目にかけての発生土運搬の関係のご説明をさせていただきます。

まず、17ページ目です。

令和6年度にかけての発生土の運搬計画についてご説明させていただきます。こちらの表ですが、現在は青い点線となり、伊那市の伊那インター工業団地の運搬並びに準備ができたところから駒ヶ根市中沢の新宮川岸地区土地改良事業、こちらは令和7年度にかけて運搬を予定しております。また、その後、先程ご説明をした松川町の前河原道路、並びに秋以降は中川村の三共地区公共施設整備事業、こちらの運搬を行って参ります。伊那インター工業団地につきましては、今年度末で運搬が完了する予定で進めております。

駒ヶ根市中沢の新宮川岸地区土地改良事業につきましては、裏面をご覧ください。19ページ目になりますが、こちら昨年10月の第30回の対策協議会でご説明をさせていただきました通り、今年にかけては、こちらのルートの通りです。

渡場の交差点から一部松川町を経由して国道153号に出て往復通行するという計画を進めておまして、下の20ページ目。令和6年の年明け以降につきましては、現在工事を進めております一般県道北林飯島線の改良が完了した後、行きは渡場の交差点を直進し、伊那生田飯田線、北林飯島線を通り、国道153号に出て、戻りは松川町の洞新線を経由して渡場交差点に帰るルートで計画しているところでございます。

また、17ページ目に戻っていただければと思います。

前河原道路につきましては、先程の通り、今年度は仮置場への運搬を行い、本体工事に伴う運搬につきましては、令和6年度の下期を予定しており、点線でお示しをしております。中川村三共につきましては、村の事業で道路、河川の付け替え工事で発生土を活用していただく予定でございまして、今年におきましては、先程ご確認をいただきました中沢の経路変更前のルートで中沢と同じルートで運搬を行って参ります。こちら運搬期間としては、令和5年の下期から令和6年の夏頃にかけて、約2万立方メートルを予定しておりまして、その後、土地造成工事で、引き続き、三共へ運搬を行う予定となっております。そして、令和6年度の春頃から中川村小和田地区の基盤整備事業への運搬を新たに計画しております。こちらの計画の概要が次の18ページ目になります。

現地の航空写真に赤色で、事業範囲の位置をお示ししております。

こちらでは、運搬期間と致しまして令和6年の春頃から令和9年度末にかけて約4年間の運搬を予定しております。運搬台数と致しましては、1日片道で約150から250台を予定しておりまして、村からは総量で約76万立方メートルの発生土の活用という予定であるとお伺いしております。

裏面をご覧ください。

こちらの小和田の運搬ルートにつきましては、令和6年の春頃から予定しておりまして、現在、村並びに松川町さんと調整を進めておりますが、このルートと致



しまして、20ページ目にお示しをしております駒ヶ根市中沢のルートと同じルートで運行していきたいと考えております。その理由と致しましては、各道路の交差点ですとか、信号の有無を踏まえまして、中沢で予定している通行経路と同じルートで通行することが、工事用車両の通行安全上、最も良いと考えておりまして、中沢と同じルートで小和田を運行していきたいと考えております。

J R 東海 はい。

続いて、21ページ目。発生土運搬車両関係で、大雪警報発表時の発生土運搬についてご説明致します。

こちらについては、今年2月の大雪時に当社が原因ではないものの渋滞を助長させてしまったということがあったため、今後の降雪時の運用を定めまして、ご説明致します。上伊那地域あるいは下伊那地域に今後大雪警報が発表された場合の発生土運搬については以下の通りとさせていただきます。

まず1点目が、運搬開始前、午前8時以前に大雪警報が発表されている場合については、警報が解除されるまで発生土運搬は休止致します。

2点目。運搬開始後、午前8時以降に大雪警報が発表された場合については、警報が発表された段階で、各ヤードから発生土置場に向けて新たに出発することは見合わせます。また、各ヤードを出発済みの車両については、車両の走行位置や道路状況等を踏まえ両JVにおいて適宜判断致します。まずは、こちらの運用方法で進めていきたいと考えております。

続いて、3点目。環境測定についてです。23ページをご覧ください。23ページでは、渡場地区における環境測定についてお示ししております。

測定項目と致しましては、大気質と騒音、振動。測定開始期間は2018年11月から通年測定を行なっております。測定箇所については、渡場の交差点にこちらの騒音振動測定機器であったり、大気質測定機器を付けて測定をしています。

24ページ目以降に3月から5月末までの測定結果をお示ししております。24ページ目をご覧ください。上段が二酸化窒素、下段が浮遊粒子状物質の測定結果になります。

まず、二酸化窒素については、概ね0.01ppm以下ということを確認しました。

続いて、下段の浮遊粒子状物質についても概ね0.02mgパー立方メートル前後であることを確認しております。

続いて、25ページ目。こちらが騒音と振動になります。

騒音と振動については、昼間と夜間で測定しております。昼間の測定結果が青のバー、夜間の測定結果が赤のバーになります。騒音については、昼間は65から70デシベル程度、夜が50から60デシベル程度でございました。振動については昼夜とも30から40デシベル程度を推移していることを確認致しました。

26ページから28ページですが、こちらは二酸化窒素、浮遊粒子状物質、騒音、振動について以前説明した実測結果と、26ページでいきますと、赤の折れ線グラフについては、我々、リニア車両が走る前の中川村さんで実施した測定結果との比較をお示ししたものになります。二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに同じような傾向であることを確認しております。

27ページ、28ページが騒音と振動になります。

27ページが昼間の測定結果と令和元年度、我々リニア車両が走る前を比較している資料になります。28ページ目が夜間になります。概ね同じような傾向でございます。

続いて、その他になります。30ページをご覧ください。

こちらは2023年4月19日に事象が発生しております主要地方道松川インター大鹿線の半の沢道路改築事業における電柱折損事故についてご説明致します。4月19日、主要地方道松川インター大鹿線の道路改築事業の内、長野県と当社の協定に基づき、工事共同企業体が施工している盛土造成工事のヤード内で発生した電柱折損事故について、工事共同企業体において以下の安全対策を講じることと致しました。今回の原因はバックホウ運転手が下方に注視しており、架空線に接近したことに気付かなかったこととございました。

対策としては、以下のことを行います。後程写真等でご説明致しますが、5点あります。

まず1点目が本復旧工事において架空線を従前よりも高い位置で復旧するということ。

2点目が架空線の前後に、単管パイプ等による架空線防護を設置する。

3 点目が道路面にスプレー等で注意喚起をする。

4 点目が専任の監視員を配置する。

5 点目が近接する電柱にのぼり旗を設置して注意喚起する。以上の 5 点を対策として行っております。今後とも安全第一で工事を進めて参ります。

31 ページ目が対策のイメージになります。

ピンクでお示ししているのが、新たに設置する架空線と電柱になりまして、こちらは従前よりも高い位置に設置する。青の四角で囲っているのが、架空線を前後で挟む形の架空線防護になります。

また、下方の緑の点線については下方にスプレー等で注意喚起をして、上空に架空線があることの注意喚起になります。後は 5 番として電柱にのぼり旗を設置することと緑の点線の中に監視員を配置する対策を行っております。こちらが対策後の状況写真になります。

33 ページ目。カレンダーとお問い合わせ先をお示しております。

工事カレンダーについては、お手元に A 3 の資料をお配りしております。緑と青の表になります。3 月の協議会でお示してから祝日の運休を 1 日追加しております。それが 7 月 17 日の海の日になります。こちら大鹿村でイベントがある関係で追加を致しました。その他については、変更はございません。33 ページ目にお問い合わせ先で、J R 東海大鹿分室であったり、南アルプストンネル長野工区 J V、伊那山地トンネル青木川工区 J V の連絡先をお示しております。何か気になる点がございましたら、ご連絡いただければと思います。受付については土日、祝日とお盆、年末年始を除く平日の 9 時から 17 時になります。

以上でご説明を終わります。

会長 はい。ありがとうございました。

それでは、渡場交差点付近における環境測定の課題については、意見書が出されておりますので、併せて説明と、ご質問、意見等を…。この項目については譲りたいと思いますので、それ以外のことについて、大鹿村内のリニア工事進捗状況について、工事用車両台数について、そして最後にその他で電線を引っかける事故があったということ。その報告、対策、また、カレンダーについてでありま

すが、これについても協議の対象にしたいと思います。ご意見、ご質問のある方につきましては、挙手をさせていただいて、係がマイクをお持ちしますので、その上でご質問等をお出しいただきたいと思います。

いかがでしょうか？

委員さん。

委員 小渋川非常口の先進掘削で蛇紋岩の掘削の始まったようなんですが、発生土については坑内に仮置きを行っていきなってますが、要対策土の最終的な処分地が決まっているのかどうか。運搬についてはどのように考えておられるのか。そもそも通常のダンプで要対策土を運搬できるのかどうか。ちょっと私、法律上のことは調べたことないんですが。通常のダンプで運搬する——例えば、漏れたりなんかしたときに、問題が起こるんじゃないかと思ったんですけど、その辺のことはどうなってるのか教えていただきたい。

それと、これを運搬する場合、外部の人間が要対策土を測って運んでるってことがわかるような表示をするのかどうかそれも教えてください。

会長 関連したところで、何かありましたら…。いいですか？

蛇紋岩の扱いについて、J R 東海さん、説明をお願いしたいと思います。

J R 東海 はい、ご質問ありがとうございます。

現在、蛇紋岩の掘削を行っておりまして、坑内に仮置きしている状況ですが、蛇紋岩については、特に本坑で掘削している蛇紋岩で対策土というか、基準を満たさないものはまだ出てきておりませんので、そのまま普通の蛇紋岩として仮置きしています。蛇紋岩自体は飛散したりする恐れがありますから、対策をした上で仮置きしていますが、外に運搬する時も飛散をしないような形で運搬をしたいと思っています。

今のところ、この蛇紋岩について村外に出すことは計画していませんので、まだ外に出しているところはありません。それから、対策土につきましては、外に運搬していません。決まった対策土の置場がございますので、大鹿村内でいうと

仮置き場Eという変電所予定地に仮置きしておりまして、それらはシートを引いて漏れた時にも基準値を満たしていることを確認した上で流しています。

よって、外に持ち出すような状況ではないので、外に運搬するときにはしっかりと説明していきたいと思います。

会長 ついでに、蛇紋岩はいったい何で、どういうことが問題になるのかということ、要対策土のお話が出ていますけれど、改めて、発生土と要対策土の違い、また同じ範疇に入るのか、J R東海さん、皆さんに説明をしていただけますか。

J R東海 蛇紋岩自体は要対策土という扱いではなく、針状構造物の扱いがあるものの、基本的には大鹿村内で掘っていると出てくる土と同様の扱いになります。かんらん岩が風化して蛇紋岩になっている場合もありますが、それを対策土としては扱いません。ただ、風化が進んでいる場合がありますので、そういった場合はしっかりと強度を確保した上で、通常の盛土として処理をします。活用するというところで、今のところ私どもとしては変電所の対面に鳶ヶ巣の発生土置場がありますが、その左岸道路等の護岸を作る土として、蛇紋岩を使うことを今計画しております。

一方で、対策土は、自然由来の重金属で、トンネルを掘った中に通常の基準を満たさないものが出てくる場合があるので、基準を超えたものが漏れ出さないようにしっかりと封じ込めたり、対策として不溶化処理で自然由来の重金属が外に漏れ出さないように不溶化をした上で、活用することなどを行っております。

J R東海 補足します。

会長 はい。お願い致します。

J R東海 蛇紋岩の補足になります。

蛇紋岩は普通の土と同じように扱っているわけではなく、蛇紋岩については、厚生労働省から文書が出ており、蛇紋岩等の取り扱い作業に伴う石綿粉じんに関

わる留意点についてという文章が出ています。これは、蛇紋岩の中に石綿が含まれていることがあるので、それがものすごくたくさんあり、繊維状を呈している場合は、労働安全衛生法の規制上のものになるんですけども、飯田の労働基準監督署とお話をして見ていただいて、繊維状は呈していないということで、繊維状を呈していない場合は、労働安全衛生法上規制されている石綿ではないということは確認はしていただいています。

ただし、石綿が少し入っておりますので、作業員の健康管理という意味合いでは、その岩石の破碎等の作業は、粉塵に石綿等が含まれるか否かを問わず、粉塵障害防止規制法に定める粉じん作業に該当するため、事業者は労働者の健康確保の観点から粉塵則に基づく措置を講じなければならぬとなっております。

したがいまして、掘削作業については、きちんと強大な集塵機で集塵をすることか、きちんとした防護服を着る、あるいは防塵マスクをする、そういったことを踏まえて作業していただいているという状況です。掘削したものが、今まだ坑内にありますけれども、トンネルの外に出す時は、石綿が飛んでいかないようにきちんとした措置をしたところに持っていき、そこに埋めた後、きちんと覆土をして、将来石綿が飛んでいかないような措置をするということで、お話をさせていただいているということです。

以上です。

会長        今の説明なんですけれど、委員さん。

委員        要するに蛇紋岩は取り出した時は、岩石として固結した状態であれば問題ないという。多分そういうことだと思うんですけど、これって、未来永劫そうかというところでもない。たまに掘った時に風化してる時もあるし、風化したやつが出てくるとそれはとんでもないことになるし、そういう判定を絶えずやらないといけないと思うんですね。そういう意味で非常に緊張感を持って、作業やらないとまずいことになるで。先程おっしゃったように坑内でやる作業については、労働安全衛生法でかなり義務付けられてるところで、それやっていただかなきゃいけないのですが、外側に向かって多分換気もしてるので、外にも出てくると思

うんですよ。集塵機で全部抑えられるとは限らないので。その辺の問題もやっぱりあるのと、ダンプで運ぶ時に、粉塵が飛ばないっていう保証はどこにもないので、運ぶのかどうかっていうことも、ぜひそういう場合には、沿道に周知をしていただきたい。特にこの協議会の場で、運べますということは、はっきりと申し入れていただきたいと思います。

それとできればダンプにもそういう表示はしていただきたい。通常のダンプで運べるのかということ私知らないんですが、産業廃棄物の車両でなくても、これ運べるんですか？

会長        お願いします。

J R 東海    特に規定はございませんので、普通のダンプでも運べます。先程表示の話もされたと思うんですけども、対策土についても、特に標準で規定されていないものですから、表示をしなければいけないというものではないです。ただ、前回か前々回のこの協議会でもお話をさせていただいた通り、そういったご意見もありましたので、運搬する場合は、あらかじめ協議会にお話をさせていただければと思います。

J R 東海    ダンプで運搬する時は、今もしっかりと幌がけをして飛散しないようにはしますが、それに加えて、沿道というか、大鹿から運ぼうとする際は、周辺に飛散してないかどうかのモニタリングをやろうと思っています。よろしくお願い致します。

会長        これからということで、鳶ヶ巣の河川左岸に道路築造していると。その護岸工事に使っていく方針のようでありますので、そのことが始まった時点では、私どもにも報告をいただきたいと思えますし、いよいよ運びますという時には、当然協議会に報告をお願いしたいと思えます。関連してもでも構いませんけども、今のことはよろしいでしょうか？それでは、それ以外のことで今説明のあったこ

と対すること測定に関して、後ほどの議論にしたいと思いますので、他にありませんでしたらお出しをいただければと思います。

はい。委員さん。

委員 委員です。

釜沢の非常口から本坑を品川方面へ掘っているということですが……。青木川非常口。失礼しました。調査用のトンネル掘るところですが、中央構造線に差し掛かっているかどうか教えてください。

J R東海 はい。ご意見ありがとうございます。

既に中央構造線と言われている粘土質の地質の部分はもう通過致しました。そこを通過してさらにもう少し先の山の状態がそこまだ良くはないので、もう少し調査坑を掘削した上で本坑に入っていこうと思っておりますが、中央構造線と言われているような粘土質の細かいところは過ぎたと認識しております。

委員 延長的にはどのくらい？

J R東海 一概にどの部分が中央構造線かといふとなかなか難しいですが、数十メートルくらいかなと。

J R東海 ちょっと補足を、はい。

よろしく申し上げます。

青木川の調査坑自体はお示ししております資料の一旦分岐したところから調査坑自体は約200メートルぐらいきています。中央構造線の一番粘土化した部分につきましては、大体80メートルから100メートル弱ぐらいで一番粘土化しているところを確認しているところでございます。その先、若干細片化した——粘土ではないんですけども、若干礫化した区間がございまして、山として良くないものですから、この区間を確実に調査坑で確認をして、本坑に戻ることを今計画しているところでございます。



また、幸いにも水がほとんど出ていないものですから、それで安全に掘削ができています。

会長 中央構造線とかいろいろなことが出ておりますので、私も興味あるところで、皆さんも知りたいということがあれば、何なりとお出しをいただければと思います。お願い致します。

はい。ちょっとお待ちください。

委員さん。

委員 質問というかお願いですけれども、今月末から夏休みに入りまして、渡場の交差点付近にも小さいお子さんいらっしゃいますし、その他の地区でも行き来があると思いますので、今も十分安全に配慮して運転していただいていると思うんですが、より一層の配慮をお願いしたいと思います。

会長 休みはいつからですかね？

委員 26日からです。

会長 7月26月ぐらいから約1ヶ月でございます。

J R東海 はい。承知致しました。夏休みに入るということで、朝と夕方の通勤、退勤時間帯以外も気を付けるように徹底して参ります。よろしく申し上げます。

会長 その他の運行台数の計画ですとか、ルートの話も出ておりますけれども…。  
委員さん。

委員 委員です。

運行経路につきまして、お聞きをしたいと思います。お手元の資料20ページ目ですかね？

運行経路の経路変更も令和6年で書いてありますが、これ見ますと、いわゆるワンウェイ経路になっております。ぜひ、これは最終までお願いをしたいと思っています。県道北林飯島線の北林橋の手前のカーブはダンプのすれ違いがなかなか難しいところだと思っておりますし、ぜひワンウェイでこのまま変更することなく、お願いをしておきたいと思っております。

それと併せて、何点かお願いしたいんですけども、先程の説明の中では、三共地区の公共施設整備事業の発生土の運搬計画が本年の10月からという話がありましたけども、この発生土の三共地区への運搬経路はどのようになるのか？経路変更前の時期になると思いますが、どのようになるかお伺いしたいのと、それと最後にこの運搬経路でありますけれども、伊那生田飯田線それから県道北林飯島線にかなり多くのダンプが通るといふ計画があるわけでありましてけれども、これについては、やはり葛島地区——柏原、葛北、渡場それから三共というような、実際に関係する地区への説明会をやるべきだと思っております。

これは村なのかどうか分かりませんが、そんな計画があれば、お伺いをしたいというふうに思っております。

以上です。

会長 はい。運行ルートであります。

現状、19ページ。それから令和6年度から以降は20ページに記されている通りでありますけれども、県道北林飯島線が——県で改良していただいておりますけれども、この事業が完了する前提で、JR東海さんから一番合理的であるという考えのもとに示されているわけでありまして、このことともう1つ。17ページにあります三共地区の公共事業というのは村の発注でありますので、この関係——これは村のほうがいい？JR東海さんから今想定されていることをお願いしたいのと、伊那建さんから改良の説明等ありますので、概要等についての説明を共同になるかどうか分かりませんが、そこら辺のところをJR東海で示していただけますか？

JR東海 はい。

先程のご説明がわかりづらくなってしまって、大変申し訳ございません。三共ですが、令和5年の秋から令和6年の夏にかけて約1年間の線を引かせていただいておりますが、具体的な運搬の時期、期間については、まだ村の工事の計画を立てているところなので、詳細に決まっておりませんが、約1年間で2万立方メートルとなりますので、日々の運搬台数についてはかなり少ない数字になっていると思います。現地の工事の進捗に合わせて、都度、発生土を持っていくイメージでございます。

運搬ルートになりますが、17ページ目の資料を見ていただきますと、今年の年末に経路変更と記載をさせていただいておりますが、今年において、三共に運搬するにはまだ北林飯島線が工事中になりますので、一度松川町の町道を経由して国道から上がって、田島の交差点を右折して、三共の現地に入って行き、帰りも同じように松川町を経由して帰っていくというルートが今年いっぱいの計画になります。来年以降、北林飯島線の工事が終わった暁には、ワンウェイのルートで三共並びに中沢に運搬を行っていきたくないと計画をしておりますので、よろしくお願い致します。

それと、先程新たに渡場交差点から直進し、伊那生田飯田線並びに北林飯島線を通り始めるという大きな運搬計画の変更になりますので、こちらにつきましては、村の事業にも関わる部分がございますので、村と連携をしながら住民の皆様への説明会を始め、回覧の対応はしっかりと行っていきたくと考えておりますので、よろしくお願い致します。

会長 関係した皆様いらっしゃいますけれども、関連した要望ですとか、もうちょっと詳細にというようなことがあればですけども…。

委員さん。

委員 委員です。よろしくお願い致します。

19ページ、20ページで委員の補足で聞きたいのですが、まず19ページの——中川とは関係ないかもしれませんが、シブキヤから上がって国道に出る。このル

ート。交差点に信号機が藤森と鶴部があるわけで、その間のところに抜けていくということで、ここに警備員を立たせる予定はあるのでしょうか？

もう1つ、中川橋に向かう太い矢印のある手前に蛇行した箇所があると思いますが、ここ間に小さい橋があるんですけど、この橋はダンプが通って耐久性があるのか？

そして、この部分にダンプが通ると狭いということを知っていておられるのか？それも直す予定があるのか？お聞きしたいと思います。

会長        まず、洞新線を右折する時のことだと思いますが、その時の誘導員の問題。後半については、改良について話が出ておりますので、これは伊那建さんの方から詳しく説明ができますので、これは後程に譲らせていただいて、J R東海さん、今の件についてお願い致します。

J R東海    はい。

松川町道の洞新線と国道153号の交差点、こちら信号のない交差点のダンプの往来になりますので、誘導員の配置はどうなっているのかというご質問かと思えます。当初こちら往復で通行し始めた頃、当初は交通誘導員の配置を行っておりました。行いながら道路の交通状況を確認してきたところでございます。その後、今年の春先になります、松川町並びに飯田警察署と調整を行いまして、こちらの交差点の前後にあります国道153号の鶴部の交差点と藤森の交差点こちらはこれまで感知式の信号機だったんですけども、2つの信号機を連動式に変えまして、いわゆる、同時に赤信号になるという制御に切り替えることで、国道の往来がなくなるタイミングができるような制御が今できておりまして、その後、安全にダンプの往来ができることも確認できたことから、交通誘導員については外したという経過がございます。

また、今後、運搬の状況を見ながら、都度必要に応じて、沿道での対策は実施していきたいと考えておりますので、よろしくお願ひ致します。

会長 この件については、J R 東海さんの説明と地元の皆さんも強く要望されてるワンウェイということがありますので、松川町に村としてもこのルートでお願いをしたいということで要望をして参ります。そういうことでお願いをしたいと思っております。それ以外のことでJ R 東海さんの説明で何かありましたらお願いをしたいと思えますけれども…。

よろしいですか？

はい。すいません。

委員 17ページの先程から説明にある三共地区の令和5年10月から始まる工事は、10月いっぱいまでは変更前ということになると、19ページの経路での中で運搬するという事で理解できる。

そうすると19ページの変更前の地図でいうと三共地区に入り込むルートが書いてないんで、どこを通るのかわからないんですけども、それを教えていただきたいっていうのが1つ。

それからもう1点は、先程より出てますように令和6年度以降、ワンウェイ方式ということで、これにつきましては、多分道路事情をよくご理解いただいていると思いますので、狭い地区の道ですので、この方式でぜひやっていただいて、安全を期していただくよう、ぜひともお願いしたいと思います。質問は先程の19ページの地図の経路だけ理解できないので教えてください。

よろしく申し上げます。

会長 改めてご説明をもう一遍申し上げます。

J R 東海 はい。

資料の作り込みが悪くて大変申し訳ございません。

その通りでございます、19ページ目のこの往復のルートで中川村田島の交差点から往復で入って出て行くというルートになります。今年運搬する場合はでございます。

また、繰り返しになりますが、具体的なその運搬時期とかの台数につきましては、中川村の工事の計画によるところがございますので、10月頃を予定している  
とご承知おきいただければと存じます。

会長 田島の交差点から西へ三共へ登る天竜川を渡るルートになると思います。  
それから、北林橋の強度については、伊那建設事務所から後で説明をいただきますので、そのときに譲りますのでお願いします。運行計画ですとかダンプの台数等々についてはよろしいでしょうか？

委員 よろしいですか？

会長 どうぞ。

委員 委員です。よろしくお願ひ致します。

三共地区へ運ばれる土が2万立米とありました。1台のダンプに何立米積めて月に何日稼働してっていう計算をしておられるんですよね。1日当たり何台ということですよね？よく東京ドーム何杯って話が出てくるときもあるんですけども、ダンプ1台で例えば8トンだとしたら本当に8立米で終わってるのか。それより少ないのか。台数の計算がどういう根拠なのかを教えてください。

会長 お願いします。

J R 東海 ありがとうございます。

ダンプでございますが、簡単にイメージしていただけるとわかるんですが、ダンプ1台で土を盛った後の容量で4立方メートル弱ぐらいになります。今、2万立米。三共では1年間掛けて2万立米でございますので、計算していただくと平均台数は出てくるんですけども、実際には現地の工事の進捗状況に応じて運搬をしていく予定ですので、平均で何台ってところは、現時点ではまだ決まって

いないところがございますが、100台とか200台とかそういった運搬にはならないと予定している状況でございます。

会長 よろしいでしょうかね？はい。

大掴みで運搬台数、経路等ご理解いただいたと思いますので、それでは、次に進みたいんですけども、渡場の交差点の環境調査に関する意見書を委員さんから協議会長名で私宛てに出されておりますので、このことについての説明を求め、それから先程 J R 東海で行っております環境報告、これと併せての議論に進みたいと思います。

委員さん、説明をお願い致します。

委員 以前、私もこの場で環境調査について意見を出して、その時に現地で測定された数値と、環境基準を比較するっていう図が、毎回出されてるんですが、これはやめるべきだっていう話を前回私が出席したときにお話したと思います。あんまり理解いただいてないようでしたので、改めて文書で出しました。

今回の資料の中に、1番最初の次第の後の4ページです。

中央新幹線建設工事に伴う中川村内における工事用車両の通行に関する確認書があります。これは2020年だったと思うんですが、J R 東海と村で締結された確認書なんですが、5ページに第5条っていうのがありまして、第5条のところ「乙（東海旅客鉄道株式会社）は工事用車両の事業者の通行ルート沿道地域の環境を保全するため、工事用車両の通行期間中、必要な箇所において大気質、騒音、振動の測定を行うとともに、環境への影響を調査し、その内容を」と書いてあるんですが、実はこの文言なんですが、環境への影響を調査しとしてありまして、当初、この確認書の原案を見た時に、環境基準との適合性をというように書いてあった。私が意見出して、そもそも環境基準はそういうように使うものじゃないですよっていうことを話しました。環境基準とはなんぞやということも、今回この資料にも付けてありますが、環境省は環境基準をそういう規制基準のように捉えておりません。規制基準ではなくて、これも書きましたが、人の健康の保護及び生活環境の保全を行う時に維持されることが望ましい基準なんですが、

これは行政目標です。規制基準ではない。1番もっと大事なことは、意見書の次のページにこの意見を書いたときの文言を抜粋したんですが、1番下のほうを見ていただきたいんですが、上の囲みの部分は環境省のホームページから抜粋したもので、これは汚染が現在進行しない地域については、少なくとも現状より悪化することがないように、環境基準を設定し、これを維持していくことが望ましいと書いてあります。環境基準ってそういうものだ。環境省自身がそのように言ってるんで、1番下の囲みの部分は、これは環境基本法かつての公害対策基本法ですが、その環境基準に関する条文に関する逐条解説があるんですが、その逐条解説の中で書いてある2項目です。何書いてあるかっていうと、個別の発生源を対象に規制を行う排出基準とは別のもので、環境基準で規制することはしない。

それから2番目は一方、許容限度あるいは被害の受忍限度——この減少基準まで環境負荷を大きくしても良いという限度——といった消極的な意味での限度と解されてはならない。つまりここまで汚してもいいですよっていう形で、環境基準を決めてないんですよ。

J R東海さんが出してるこのグラフに日々の測定結果を出して、その上に、環境基準の棒が引っ張ってある——例えば、二酸化窒素のところは環境基準値1日平均値0.06ppmなんですが、その線が引っ張ってあるんです。これは何の意味があんのか。全く意味がないんです。つまり、ここまで汚しても大丈夫なんですよっていうことをJ R東海は言いたいのかと。そうじゃないですよ？

環境基準はそのように使ってはならないと環境省言ってるわけですから。こういう使い方をしてはならない。法令の誤用です。間違いなく。こういう誤りはしていただきたくない、ということで、次回からこの線は取ってください。もし必要ならば参考値として、表の中に書いていただければ、それでいいと思います。

私が求めたいのは、バックグラウンドの値。つまり、私達のこの渡場の地域、中川村全体として、どういう環境で過ごしてきたのか。バックグラウンドの値があるわけですよ？そのバックグラウンドの値から見て、交通車両が増えたことによってどのように変化したのか？そのことによって、村の中で健康被害が起きてるのか起きてないのか？起きたんだとすれば、それが原因なのかどうか。そう



ということがちゃんとわかるような資料にしたいわけですよ。環境調査ってのはそういう健康被害が起こったときに、何が原因だったのかっていうことがわかるようにしておくために、調査やってもらっているわけですから、環境基準がどうこうじゃないんですよ。従来私達が生活してきた生活環境と比べてどうなってるのかを知りたいわけですよ。

ですから、バックグラウンド値をぜひ書いていただきたい。バックグラウンドの値っていうのは、資料の中にも最後のページに書きましたが、JR東海さんちゃんと持っていらっしゃるんですよ？

これだいぶ前ですが、平成26年8月付の環境影響評価書の中に書かれてるかなり膨大なデータの中のほんの一部なんですけど、予測をしてるんですよ。通行車両あるいは建設機械によって、どれぐらい沿道の環境が変わるかっていうことをシミュレーションしてるんですけど、シミュレーションの元になってるデータがあるわけで、それはバックグラウンドの値なんですよ。大気の場合はバックグラウンド濃度ですが、その濃度をちゃんと調べて書いてある。

しかも、評価書の中には、通行車両あるいは建設機械により出てくる排ガスにより、どれぐらいの濃度が変わって、そのことの寄与度はどれぐらいなのか。寄与率はどれぐらいかってことまで書いてあります。つまり、そういうことができるんですよ。

ですから、そういう報告にしていきたい。3ヶ月に1回、もし報告していただけるのであれば、中川村の渡場のバックグラウンドの値。おそらく、私は多分数値だけしか見てなかったと思うんですけど、1350台が渡場の交差点を通過した時に、渡場の大气あるいは振動がどの程度になるかというシミュレーションをJR東海さんはされてますよね？確か他の協議会で報告されてたと思うのですが、かなり昔。その時にバックグラウンド値を使っているはずなんですよ。渡場の交差点で今、そういうことが起こる前に、バックグラウンドの値を利用してシミュレーションされてるはずなんで、その値も今わかってるはずですから。それは入れていただきたい。それとシミュレーションした結果がありますよね。1350台通過したらどうなるかということ、JR東海さん、シミュレーション出していらいっしゃいますから。それも出していただきたい。

つまり、JR東海さんの出した予測値が実際どうなのかっていうことも検証もできますから、ぜひそれをしていただきたい。

それと、渡場の交差点——4番目なんですけど、渡場の交差点の過去の資料これは村が持っていて、私見たのですが、オキシダントやPM2.5も記載されていました。ですので、これから夏に向かっていきますので、オキシダントをぜひ測っていただきたい。これ比較もできますので、やっていただきたいのと、PM2.5も今大切な指標になっていますので、オキシダントとPM2.5もぜひ計測をしていただきたい。これ確認書の中でも、工事協議で決定するとなっていますので、こういう場で、もしできればご返答いただいて、検討いただくということでもいいと思うんですが、調査項目に入れていただきたいと思います。

それと、今日報告された26ページのところの村の実施した参考値が赤い線で書いてあるんですが、私はどうもこういう表示の仕方に意味があるのかということを感じます。日々のデータを取っていただくのは結構です。ただ、一時平均値で、大体みんな表示されてますので、これ平成29年の中川村実施となっていますが、大気の濃度はそのときの温度、風向、風速によって日々変わってきます。

ですので、日々の結果を、これ3ヶ月分の実施したのが、本当にあったのかどうか私はわからないんですが、3ヶ月分連続して、平成29年に3月から5月に測定したってのは、実際こんなデータは私見たことないんですが、本当にあったのかどうか。それで、こういう日々のデータを重ねることは、ほとんど無意味だと思います。全然状況が違う。環境条件が違うところで日々測ってる。もしあったとしたらですね、日々違うデータ——条件が違うところで測ってますので、こういう形で載せるのではなくて、例えば、1日平均値の3ヶ月間平均でもいいですし、1ヶ月平均でもいい。それを1つの参考値として出していただきたい。どうせ参考値を出すのであれば先程申し上げたシミュレーションで出した結果もあるはずですから、シミュレーションで出した値もぜひ出していただきたい。これは絶えず付いて回る話ですので、この事業が終わるまで、そういう形での表示の仕方をぜひしていただきたいと思います。

以上です。

会長 委員さんから出されましたのは、意見書の2ページに書いてあります。1、2、3、4と数字を振った項目を協議会として資料提出を求めるように、こういうことをです。

なのですが、まず、バックグラウンド値を持っていらっしゃるわけなんですか？ちょっとそこんところがまず基本だろうと思うのですけれども…。

これ調べないとわからないと思います。

委員 バックグラウンドがなかったらシミュレーションできないでしょ。

会長 J R 東海さん、お答えください。

J R 東海 バックグラウンド値があるかは確認しないとわからないのですが、少なくとも評価書の時点においては、渡場の交差点で、そういった調査はしていないので、元々のその数値があるかは確認しないとわからないのです。シミュレーションやってる時も、渋滞するかしないかというシミュレーションをやっていますが、この値を使ってるかどうかというところまでは今わからないのですが、やってないような気がしますし、すいません、正確にお答えはできないんですけれども…。

委員 ちょっといいですか。

会長 はい。どうぞ。

委員 1350台通過した時に、渡場の交差点の気や騒音、振動がどうなるかってシミュレーションされてましたよね？僕は報告聞いたような気がするんですけども。

会長 あのですね。最初頃に私も関わってますけれども、渡場の交差点付近で私こういう役になる前に報告があればですけども、そうじゃないなら私になって7年になりますけど、その数値は聞いてないです。

だから、調査したかどうかを、まず環境影響評価の中で実際に調べたことを確認させてもらいたいと思います。場合によっては、もしかしたら渡場の交差点では調査をしてないかもしれない、だとしたら、何を根拠に比較していったらいいんだろうかという根本のことになるかと思いますが、とにかく、調べてほしいと思います。

それから1350台が通過した時の予測はやっていらっしゃると思いますが、いかがですか？

J R 東海 はい。すいません。

渡場の交差点でやってるかどうかわからないんですが、おそらく大鹿村内のどこかで数値の予測はしていると思いますので…。

会長 あのですね、落合で1度と一緒になるはずですから。

J R 東海 1番多いところですよ？

会長 そうですね。ですからあるはずですから、そこら辺の状態を——空間の広さとかは少し違うかと思いますがけれども、あるとしたらその値を示していただきたいと思います。

委員さん、まだ何かありますか？

委員 すいません。私1350台の通過車両の時のシミュレーションやってたはずと思っていたので、やってないなんてことあり得るんですか？渡場の交差点。そうなんですか？でも、渡場の交差点って中川村では、あそこだけが1つの観測点になっているので、シミュレーションしないっていうのは…。しないほうがおかしいですよ？

J R 東海 よろしくお願ひ致します。

まさにその時のシミュレーションとといいますか、値をどういうところから持ってきたかというところで、別のところの値から類推して持ってきている可能性もあり、そこ辺の経緯が今すぐ分かりかねますから、確認させていただいて、また、別途ご報告させていただきたいと思います。

会長       これは調べた事実としてお願いをしたいということと、4番目の渡場交差点付近のオキシダントやPM2.5の記載、これについてですけれども…。

委員       データありましたよ。

会長       これは大気測定車で1ヶ月ずつでたまたま借りれた時のものしかありませんので、光化学オキシダントの値が高くなる時期に必ず大気測定車があるかどうかは何とも申し上げられませんが、過去に調べたデータはありますから、表示することはできますので、調査項目としてはそのようにお示しをすることと、今年以降も測定車の要望はしております。

ただし、前回の協議会でもご報告した通り、測定車の要望が非常に多いものですから、渡場の1点でずっと押さえることは現実には不可能なことから、その間は、ここに配置された時の調査結果のみということになってしまいますので、お願いをしたいと思います。

次回から改めて過去のものこれから追加されるであろう項目については記していきたいと思います。

今のことで委員さん。ありますか？

だいぶ疑問なことがあるかと思いますが、基本的なことで、どうも測定をしてないかもしれない。違うところのデータで類推してる可能性もありますので、そこら辺のところを明らかにしていただいて、次回できるだけ早い時期に協議会に示していただくとこういうことでお願いしたい。

以降の表記については先程ありました通り、いわゆる環境基準の捉え方が全く違うということですから、参考値として、記すかどうかという表記の仕方を変えていただくようお願い致します。

その他、委員さんのご質問。これは協議会に示されて、会長名で求められていることですので、これについては、J R 東海さんも含めて私どもでもよく議論して過去のを、もう一遍引っ張り出して、協議を進めていき、次回早いうちにどうであったか報告させていただきたい。

また、1350台のシミュレーションやっているかどうかについても、近くのところでもしやっているはずだとしたら、するべきだろうし、落合かどこかで集まってきたところのシミュレーションがおそらくあるはずですから、こういったものをきちんと示してもらおうということをお願いをしたいと思います。

それ以外のことでも結構ですから、環境測定について何かご質問等ございましたら、お出しをいただければと思いますけれども…。

はい。ちょっとお待ちください。

委員

お願い致します。

1点質問と要望事項ということでお願いをしたいと思います。

まず、質問事項であります。25ページご覧になっていただきたいと思います。

委員さんからご意見があったわけでありまして、その上の段の時間区分の平均値と環境基準との比較の中の、騒音レベルであります。昼間、70デシベルを超えなければいいという、これでいくと表が出ておりますけれども、3月の13日、それから4月の7日、それから5月の10日が限りなく70デシベルに近い状況になっておりますので、この要因はどうだったのかな、J R 東海さんはどのように考えておられるのか質問したいと思います。

それから、関連したことになります。17ページの段階で9ヶ月後、来年の4月から小和田の基盤整備事業が始まります。皆さんご存知の通り、今年はまだ非常に雨が多く、台風2号、3号、それから7月4日に渡場地区でも雹が降りましたけれども、非常に急に雨が降る状況がありまして、6月2日の時には、渡場地区はもう1メートル50センチ天竜川の水位が上がったら、地面を超える状況までなっております。それで、近隣の住民から今回J R 東海さんがリニアの工事を行っているということで、このことは数十年に1度の大事業であると。土砂を有効利用して、ぜひ天竜川の堤防の強化を行ってほしいし、現況のまま、南向発

電所の取水口——私どもは通常吐き出しと呼んでおりますが、あのままにしておくと、仮に堤防を嵩上げしたとしても、吐き出しのところから漏れてしまうということもあるので、この嵩上げも同時に実施をしていただきたいと思いますし、渡場の交差点を通過しなければいけないという状況あるんですけれども、その嵩上げ、それから堤防の強化をすることによって、堤防をぜひ有効利用して天龍橋を渡るような形で渡場の交差点のダンプの通過をできるだけ減らしてもらいたいという要望が出ております。ぜひ前向きに御検討していただきたいと思います。

会長        それでは、質問について、J R 東海お答えいただけますでしょうか？

J R 東海    はい。ご質問ありがとうございます。

騒音の3月13日であったり、4月7日が他よりも突出してるというご質問がありました。申し訳ございませんが、原因までは特定できておりません。ただ、過去の経緯からすると雨が降った日であったり、他の騒音を拾っているという可能性は考えられますが、3月から5月については特定ができてないというのが正直なところでございます。

会長        はい。それから南向堤防の改良にリニアの発生土をというお話なんですけど…。それと南向発電所の排水路の排水のところは堤防が切れている格好になっていることは、事実でありますし、仮に南向発電所が電気を起こすのに、洪水の時は止めるんですけど、天龍川から逆流してくる可能性は十分あります。

こういった時にあの部分の改良をという要望はずっといただいておりますし、天龍川上流河川事務所——国にも要望を伝えるところでありますけれども、なにせ、国の堤防の改良については私どもとすると地元の皆さん通じて一緒に要望をしていくという以外ありません。

リニアの発生土の活用につきましては、これは天龍川上流河川事務所——国の中では、これを使うかどうかは国の判断でありますし、使えるだけ——要するに、強度のある土質かどうかということもあるでしょうから、これは一概に今私も申し上げられませんので、堤防の整備については、引き続き、要望していく以

外にないと思っておりますので、これは行政に突きつけられた課題として強く認識をしていきたいと思っております。

なお、内水氾濫という問題も生じます。南沢川の問題があります。このことについては、内水氾濫が起きない仕組みについて、これから天竜川上流と協議を今始めているところでありますので、こちらも時間がかかるかと思いますが、近年の大雨これによって、かなり水が増えてきて、その危険が毎年常に起きますので、こういったことも早く進めて参りたいと思っておりますので、どうかそういうことでご了解いただければと思います。関連したことで…。

お願いします。

委員 会長さんの説明で非常に納得できましたので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それから、JR東海さんが今の騒音のことについて、現状把握できてないという話だったんですけれども、以前、会長さんから挨拶クラクションというお話が出ましたけれども、多分これは挨拶クラクションの結果だと思います。

私たまたま農業をしまして、畑にいますと非常に音が大きいんですね。大型のダンプのクラクションの音は。それで固有名詞出してはいけませんけれども、たまたまダンプの側面に、例えば、営業の1159とかそういう大きな番号が書いてありまして、それで、そのダンプ責任者に私、お問い合わせしました。

そしたら、やっぱりその運転手が認めたということがありまして、今多いのは、——渡場地区で鳴らすのは減ったんですけれども、いわゆる、中川村と松川町の中間の橋の上ならいいんじゃないかということで、橋の上で鳴らす人がいるんですね。けども、方向的に鳴らすとちょうど私どもの辺りまで来てしまうので、そういうことも駄目だよってことで注意をしていただきました。その運転手は認めたそうであります。それからだいぶ改善されましたので、ぜひ今度運搬事業者決まりました説明会の時に、責任者に出てきていただきまして、地元にこういう状況があるということを私は訴えますので、そうすればそういったことがなくなると思いますので、随時説明会に業者が決まりましたら、そういった方に同席していただくようにご指導をお願いしたいと思います。



会長        そのことも合わせて、これから三共に運び始める。それから小和田が本格化しますので、関連した国県道を使うことになります。また、今私が言いました通り、これは松川町の協議会にもお願いをして、松川町の皆さんにもご了解した上での計画でありますので、いざこれが了解した上で事業が始まる前には沿線の皆さんに村、J R東海一緒になって説明に何うと申し上げておきたいと思えます。よろしくお願ひします。

      特になければ、後で言い忘れたことがありましたら、そこで取り上げるとして、次に移らさせていただきます。

〔発言者なし〕

## (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

会長        それでは、括弧 2 の県道工事関係について議題と致します。

      まず、主要地方道松川インター大鹿線の改良事業について、それから時間も迫っておりますので、飯田建設事務所さんの説明の後、北林飯島線の改良事業等について、伊那建設事務所さんの説明を受け、一括質疑をしたいと思えます。

      よろしくお願ひします。

飯建        皆さん、こんばんは。(一同「こんばんは。」)

      日頃より、長野県の建設行政に深いご理解とご協力を賜りまして、誠にありがとうございます。

      どうぞよろしくお願ひ致します。

      それでは、県道に関する工事としまして、松川インター大鹿線の改良工事の状況について、私から説明させていただきます。

      着座にて失礼致します。

それではA3の資料2-1 主要地方道松川インター大鹿線道路改良工事の地図をご覧ください。

個別事業の箇所を進捗状況につきまして、順を追って説明致します。

こちらの図面については毎回お示しして、その時点で時点修正を行っておりますけれども、まず松川町のほうからなんですけれども、②二軒屋で赤く表示してあるところがあるかと思えます。資料の下段に②二軒屋のドローンで撮影した写真を掲載しております。こちらにつきましては、天竜川ダム統合管理事務所が盛土したところが小渋川の河川敷になっておりまして、この河川敷のところを嵩上げし、新たにバイパス道路を築造する計画となっております。全体で約430メートルの道路改良となっております。この嵩上げ部分につきましては、砂防指定地内の高盛土の計画となることから、将来的な砂防管理の面を含めて道路の構造の検討を進めてきているところでありまして、現在、道路の設計に必要な地質調査ボーリング、地下水観測等を実施しているところでありまして、受注者は国土防災技術株式会社です。それから西側部分の松川町側のカーブがキツく道路幅員が狭い区間につきましては、先行して工事を進めていく方針となっております。こちらにつきましては、後ほど資料2-2で説明致します。

続きまして、③半の沢になります。

こちらにつきましては、リニア建設に伴う発生土を活用して、半の沢の道路を改良する事業となっております。県とJR東海の間で施工協定を締結して、盛土の造成、旧橋撤去等の工事をJR東海が実施し、盛土造成後の舗装等の道路工事については、県が施工するという役割分担となっております。資料下段のところに、こちらについてもドローンにより撮影した写真を掲載しております。現在、盛土工事、排水工事等の工事を進めておりまして、盛土工事全体では約53万立米の計画となっております。5月末時点での仕上げの量は、ソイルセメントによる盛土が、11万4000立米。小渋川下流側の盛土高が低い箇所の発生土による盛土が1万3000立米となっております。全体53万立米のうち、ソイルセメントによる盛土は23万立米となっておりますので、ソイルセメント施工量のベースでは、約49.6%の進捗率となっております。月平均で概ね1万立米のペースで工事を進めております。なお、現在、施工している箇所の中川村の村有地については、令和

4年12月6日付けで中川村と用地取得契約を締結し、登記も既に完了しているところであります。

続きまして、④四徳大橋西という箇所になります。

こちらにつきましては、法面の防災対策と合わせて、見通し不良の解消含めた道路拡幅を行う計画となっております。計画地の地質調査ボーリングが完了し、得られた地質調査結果をもとに、現在、詳細設計を進めているところであります。

続きまして、⑤道路情報提供設備につきまして、西下トンネル及び東山トンネルの道路情報カメラについては、カメラ設置が完了しております。現在、接続に関する工事を実施しているところです。また、東山トンネル内の注意喚起の電光掲示板については、設置工事が完了しております。

続きまして、⑥落合トンネルです。

トンネル工事につきましては、令和4年11月に入札公告を行い、令和5年3月3日付けで落札者である熊谷組、浅川建設工業、吉野組の特定建設工事共同企業体と、仮契約を締結し、本契約につきましては、6月の定例会に上程して、つい先日の7月7日に本契約を行ったところであります。

この他、資料の1番左側の①葛島の改良要望をいただいておりますが、こちらについては、河川管理者である天竜川上流河川事務所と協議をしつつ、概略検討を実施しているところであります。

また、補修、修繕工事関係としまして、滝沢橋、しゃくし沢橋の橋梁補修工事を今年度実施する予定となっております。

また、大林建材プラント前、他3箇所の舗装修繕工事については、既に施工済みとなっております。

続きまして、資料2-2をご覧ください。

先程の説明でも触れました松川インター大鹿線の二軒屋という箇所になります。こちら左側に工事概要それから位置図を示しております。右側に平面図、それから施工状況の写真をお示ししております。資料右上の平面図をご覧くださいと赤で塗ってある部分があります。工事施工範囲と書いてあります。こちらの部分を先行して改良工事を今進めているところであります。それから、その

右側に黄色く塗ってある箇所がありますけれども、こちらにつきましては、ご要望をいただいております竹の伐採を行ったところでもあります。こちらの工事につきまして、左側下に記載してございますけれども、現在のところ、交通規制を行わないように何とか工事を進めてきたわけではありますが、今後どうしても現道擦り付け部分、それから舗装工事を行う際にはどうしても片側交互通行が必要となります。通行される皆様にご不便をおかけしますが、何卒ご理解とご協力をお願いしたいと思っております。実施時期は8月中旬以降となると思われま。できる限り規制期間を短縮して参りますので、よろしくお願い致します。

私からの説明は以上となります。

会長           それでは続いて、伊那建設事務所さんの説明をお願いします。

伊建           皆さん、こんばんは。（一同「こんばんは。」）

昨年より参加させていただいております、今年度2年目になります。また、北林飯島線の工事におきまして、交通規制によりご不便をおかけしていることに対しまして、ご理解とご協力を得ていることに感謝を申し上げます。

それでは、着座にて説明させていただきます。

それでは資料3をご覧ください。北林飯島線で行われております事業が記されております。

そのうち、伊那建設事務所で関係している事業につきましては、①の三共地区の狭隘部、それと②の交差点西側、③の交差点付近、それと④の北林橋付近、それと⑥の天の中川橋西側について説明をさせていただきたいと考えております。

資料4をご覧ください。細かな図になっております。①から順に説明をして参りたいと思っております。

まず、①の道路狭隘区間でございますが、位置図の下に工事の箇所の概要を示させていただいております。3工区で工事を進めておりましたが、1工区の宮下建設工業さん、それと2工区の田島建設さん、この2工区につきましては、既に工事が完了している状況でございます。現在、三共3工区は田島建設さんが施工中でございまして、右の図面になりますけれども、そちらの黄色く着色した部分の

箇所を工事することになっておりまして、8月末を目途に工事を進めているというところでございます。そちら米印で工期の延長予定と書いてございますが、こちらにつきましては、現在の道路に上下水道の施設がございまして、道路の法線を変えたりすることによりまして、そちらの移設工事も同時に行わなければならないということで調整に時間がかかりますので、約2ヶ月ほど工期が延びる予定となっております。したがって、完了予定は10月末見込みとなっております。この工事に関しましては、工事の関係上、全面通行止めの交通規制をかけたリ、またご不便をおかけしてまいりますので、引き続き、ご理解とご協力をお願いしたいと考えております。

続きまして、竜東線との交差点までの間の歩道設置工事で②になります。それと、国道交差点付近の⑥道路改築拡幅工事につきましては、工事を一緒に発注をしております、どちらも田島建設さんが施工することになっています。

工期でございますが、資料の左の欄の中に記載してございますが、令和6年1月10日となっております。現場としましては、12月までに完了を予定しております。歩道設置箇所につきましては、平面図の緑色の部分、着色した部分、そちらが歩道の設置工事箇所になります。③竜東線との交差点の隅切りにつきましては、昨年の11月13日に現地立会いをした際の意見を踏まえて、南側から来る車が左折して反対車線にはみ出さないように隅切りを広くする工事を今回の道路改築工事に合わせて実施しまして、こちらも12月末までに完了する予定であります。

最後、④北林橋付近の対応につきまして、先程お話がありました橋の耐久性でございますが、ダンプが通行しても大丈夫ということで、確認しております。こちらの橋につきましては、過去2回定期的な橋梁点検をしております、その時の点検結果も比較的健全な状態であるということで確認をしているところでございます。こちらにつきましても、昨年の現地立会いの際に、大型ダンプがセンターラインをオーバーする状況になるのではないかとということで、こちらは建設事務所で検討させていただく中で、まずは、側溝を車道化することで、現在、一部側溝に砕石を入れて、舗装して車が通れる状態となっておりますが、残りの一部水路として利用したいというご要望がございましたので、今、水路として利用できるようにしており、今後は蓋を設置して、車道として使えるような幅を確保した

いと考えております。また川側に一部歩道が付いてございますけども、そちらの歩道も車道化しまして、なるべく大型のダンプがセンターラインを超えないような曲がり方ができるようにしたいということで、歩道を狭めさせていただきまして、車道を広く取るような工事を今後の道路改築工事と併せて行っていきたいと思っております。

ただ、その中で橋梁部分の歩道も一部車道化していきたいと考えており、車道化する予定で今計画をしているところでございます。その中で歩道の沈みでる部分も一部ありましたので、そちらも一緒に直していきたいと思っております。引き続き、J R 東海さんと中川村さんと連携して、発生土運搬の懸念の解消に取り組んで参りますので、ご協力よろしくお願い致したいと考えております。

以上が伊那建設事務所で実施している内容になります。

会長 はい、ありがとうございます。

J R 東海さんお願いします。

J R 資料3をご確認いただきたいんですが、北林飯島線につきましては、ただいま長野県からご説明をいただいた道路改築工事の他に④番の北林橋付近で、J R で立木の伐採、カーブミラーの交換を予定しております。

また、⑤番の村道城坂線におきまして、立木の伐採、防犯灯の設置、バリカーの設置を予定しております。今後作業に伴いまして、一時的に片側交互通行などの規制が必要でございまして、作業に当たりまして、関係する葛北、三共地区には事前に回覧板を回して周知をさせていただきました上で、7月末頃からこれらの作業に着手していきたくて予定をしているところでございます。

④番の北林橋付近の段差舗装化とラバーポールの設置につきましては、先程長野県からご説明をいただいた歩道の一部車道化に伴いまして、道路の法線などが変わる関係もありまして、それと調整をしながら対策の検討を別途進めて参りたいと考えているところでございますので、よろしくお願い致します。

以上です。

会長 はい。

飯田建設事務所それから伊那建設事務所の大きく2つのところからの説明がありました。一緒にしないように、これに関しては、まず飯田建設事務所管内の主要地方道松川インター大鹿線の改良事業について、ご質問の対象にしたいと思えます。

いかがでしょうか？

委員さんお願いします。

委員 2点お願いします。

1つは、二軒屋ですけれども、国交省で盛土してるところでいずれは県道として使わせてもらおうと。そうすると今2つ橋梁がある区間があって、非常に線形が良くなると思うんですが、いつ頃までにやるか見通しを教えてくださいの1つ。

それと西側で工事をやっていますが、法線的に手戻りになるんじゃないかと心配をおりまして、そこら辺の説明を少ししてほしいのと、もう1つは、葛島っていうところの1番渡場の交差点近いところなんですが、線形が非常に悪く狭い。見通しも悪かったが竹を切ってくれたので、今は見通しが良いんですけども、国交省ともっと早く協議を進めてもらって、早くここの拡幅をしていただきたいと強く要望したいです。

よろしくお願いします。

会長 お願い致します。

飯建 はい。

飯田建設事務所です。ご質問ありがとうございます。

まず、二軒屋なんですけれども、盛土区間の見通しのご質問です。実はこちらにつきましては、かなりの高盛土になることから半の沢と同様に我々としても非常に慎重に検討していきたいと思っております、大変申し訳ないんですが、現時点での見通しでは、いつとは申し上げられない状況でございます。できるだけ

そちらについても、設計等を進めて参りますが、まずは現道拡幅の部分を中心投資して進めて参りたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

それから、線形についてのご心配をいただいておりますけれども、こちらにつきましては、完成形を含めた線形を検討しておりますので、我々として特段問題ないかと思っております。色の塗り方がどうしても現道に擦り付けるこの区間が、現時点で心配をされるお気持ちもわかりますけれども、この辺りは赤い塗り方でそのままというのも我々も心配なところがあります。暫定で通さなければいけないので、最終形は大丈夫だと思うのですが、その暫定で通すところはもう少し検討させていただきたいと思っております。

それから、すいません。葛島につきまして、こちらについては、まだ検討を進めてる最中でごさいます、天竜川上流河川事務所さんともお話をさせていただいております。まだ、我々も予算の関係等もありまして、概略検討という段階で、詳細に至っておりませんので、こちらもいつということが明言できなくて、大変恐縮なんですけれども、こちらもできる限り早く進めて参りたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

会長 松川インター大鹿線の関連についていかがでしょうか？他に。

はい。委員さんお願いします。

委員 今、委員さんがお話をされましたけど、二軒屋の工事に関しまして、写真②のところで大鹿の方向がピンク色になっておりますけど、その右側に白いこれが堤防道路——小渋川線で仮の道路が昔あった。赤色のところを過ぎたこの上にまだ住まわれているんですけど、ここの入口の手前まで工事をしているかと思えますけれども、今の話を聞きますと堤防道路がいつできるかわからない、予定がないということの中で、濃い赤色の先、短い橋と少し長い橋の2箇所橋があると思えますけれども、かなりくねくね曲がって、やらしい道なんですけど、拡幅等をやっただけの予定があるのかどうかお聞きしたい。

飯建 はい。ご質問ありがとうございます。



すいません。私、十分理解できてないところがありまして、写真②のどちらからお話をされて、拡幅の予定があるのかというのは、どこを指しておられますでしょうか？

会長 現道の橋付近だと思います。

飯建 失礼致しました。すみません。

現在、先程申し上げた通り、見通しが立っていなく大変恐縮なんですけど、盛土で線形も改良しながら道路の計画をしておりますので、あの橋に関して、そちらを拡幅することは、2重投資になりますので、できかねるということで、盛土をできるだけ早い時期にやれるように努力して参りたいと思いますので、ご理解よろしくお願い致します。

委員 先程申し上げましたけれども、1軒家あるんですよ。

その家がちょうど見通しの悪いカーブのところにあって、自宅から出てすぐに大鹿線に当たるというように、かなり見通しが悪く危険性があると思うんですよ。それに対して何か改良する考えがあるのかどうか。

会長 お分かりになりますか？

現道と該当されるお家から下りてくる道の大鹿線へ曲がるところが危険だということをおっしゃってると思うんです。

ただ、このところは合わせて改良していく予定はありますかということだと思いますが、はい。

飯建 すいません。

そちらにつきましては、今のところ改良の予定はないんですけども、ただ地権者とお話をさせてもらいながら、現場も再度確認させてもらって、何かできることがあれば、対応して参りたいと思います。

委員　大鹿や松川の両側から来ると本当に見通しが悪いところでカーブミラーもないんですよね。ですので、カーブミラーぐらいは安全性を考えて付けていただきたいと思うのですけれども、いかがでしょうか？

飯建　この場で即答はできかねるんですけれども、ご意見として承らせていただいで検討させていただきたいと思います。

会長　飯田建さん、地権者本人はなかなか言い出しにくいですし、今の同じ地区の総代さんの意見をよく尊重していただいて現場を確認していただいて、何らかの措置をしていただくようお願いをしたいと思います。

飯建　はい。わかりました。  
検討させていただきたいと思います。

会長　他にありませんでしょうか？  
この道路に関しては、時間がだいぶ押していますので、特になければ、北林飯島線の改良についてお願いをしたいと思います。  
ご意見等——三共の総代さんどうでしょう？  
すみません。委員さんお願いします。

委員　私のほうからですけれども、田島建設さんについてなんですが、今、歩道工事とかやっていたのですが、水道工事等で3工区が8月29日から延長ということで、雨がたくさん降り、農業も遅れてるようなんですが、なるべく早くいつ頃までになるのかを地域の方にご連絡いただきたいと思います。よろしく願い致します。

伊建　ご意見ありがとうございます。

工程については村の水道の工事もございますので、そちらと調整しまして、なるべく早い時期に最終的な工事完了の予定日をお示しさせていただければと思いますので、よろしくお願い致します。

会長 関連して・・・。  
委員さんお願いします。

委員 北林橋のところなんですけど、伊那建さんでもようやくって言っちゃ失礼ですけども、理解をしていただいて、歩道を車道として使うというような形で検討されているので、ありがたいんですが、はっきり言って、アサイ漬物のブロックがあるんですけども、そこに当てる必要はないんですけども、そのこのスレスレまで、要するに、内側を広げていただくと、ダンプの運転手もハンドル操作がしやすいんじゃないかと思います。

だから、歩道が——漁業池っていうんですかね？北側にずっと付けていただければいい話で、今付いている歩道を車道として使うような、そういう発想になってくれればいいと思うんです。そうしますと、三共から下っていく歩道をずっと中川橋まで同じ側で通れることになる。そういうことで、側溝に蓋をすとか、砂利を入れて強くするというのではなくて、最初から向こうを歩道にして、今の橋にかかっている歩道を強固にして車道として使うという発想で検討をしていただけると、なお、ありがたいということでお願いします。

会長 これお願いします。

伊建 ご意見ありがとうございます。

先程もご説明申し上げましたが、上から下ってきますとなかなか内側のカーブの縁石でダンプが回りにくいということで、今考えておりますが、暫定になってしまうんですけども、歩道をなるべく削らせていただいて、橋梁の部分の歩道も、縮小させていただいて、なるべく内側を削るような形で暫定にはなるんですけども、それで対応させていただければと考えております。また先程の意見で下

からいきますと、歩道が北側に付いているということで、それを延長してくれるかどうかということ、将来的な話としまして検討していければと思っておりますので、よろしくお願い致します。

会長 他に…。委員さん。お願い致します。

委員 委員です。

北林線の工事については、いろいろな関係の方とも情報交換しながら、反映していただけたところはお願いしたいと思います。先程から出ている北林橋のところですけど、現地の立会いしたときにも下ってきて橋を渡るところのカーブがきついため、一般の通行なんかも含めて非常に怖いという話は多くの方から出たところなんです。なかなか現地を見たときにも、車道の幅をどうやって取るかってのはなかなか難しいというのは、説明の中で承知はしているつもりですけど、いろいろ工夫していただいてカーブの時の交差するときの危険度はなるべく低くしていただくような努力をしていただければなと思います。あそこが1番意見が出たもんですから配慮していただければと思います。

後、城坂線につきましても、JR東海さんの工事になりますけども、歩道整備ということでいろいろご努力いただくわけですけども、支障木やなんかも結構多いもんですから、また地区とも現地見て、ご相談させていただいて、努力いただければと思います。

よろしくお願い致します。

会長 それでは、まとめて伊那建さん、よろしくお願いを致します。

伊建 ご意見ありがとうございます。

私どもも現地立会いした時の意見を踏まえまして、ダンプがセンターラインを割らないような形にはどのくらい歩道をいじめればいいのかということを検討しております。その部分につきましては、かなり歩道をいじめて、センターラインを割らないような形で考えておりますので、よろしくお願い致します。

会長        それでは、J R 東海さん、お答えいただきます。

J R 東海    作業の実施に当たりましては、現地を確認していただきながら、伐採を実施ができればと思っておりますので、引き続き、ご協力の程よろしくお願い申し上げます。

会長        それでは、2本の道路改良の進捗状況を計画につきまして、まとめてご意見、ご質問等を言い忘れたという方がありましたら、お出しをいただきたいと思いますけれども…。

            特にないようでありますので、それではこの予定に沿って進めていただくと、それからもう1つ。9月になったら、北島の稲刈りが始まりますので、ぜひ地元とよく調整をしていただくこと、それから案内看板等についても国道から出していただくように今も配慮いただいておりますので、引き続き、そういう点もお願いをしておきたいと思います。

            それでは、時間がだいぶ押し迫っておりますので、全体の協議事項の中でこのことを言い忘れたってということがありましたら、1点。

            どうしてもということがありますでしょうか？ご質問、ご意見等の議論をしたいと思いますけれども…。

〔発言者なし〕

会長        なければ、今日これで閉じて参りたいと思いますが…。  
            よろしいでしょうか？

〔発言者なし〕

会長        どうも、ありがとうございました。  
            司会が何度も手戻りするようになってしまいまして、少し時間をかけてしまったことをお詫びします。今日の協議については以上としたいと思います。

事務局、お願い致します。

## 5 その他

### ・協議会委員の構成について

事務局　それでは、5のその他で、最後お願いしたいと思います。

協議会委員の構成についてということでお願い致します。現在の委員の任期につきましては、当初からご説明したように令和5年9月20日までとなっております。次回協議会は概ね3ヶ月後ということで、9月下旬または10月上旬の予定となっております。

先程、JR東海さんの説明で令和6年以降、竜東線および国道を經由した駒ヶ根市中沢、小和田地区への本格運搬が始まってくることになりますので、それを前に新たに通学路が運搬ルートの沿線となる地区が出てきます。田島、中央、小和田といったところが入ってきますので、その地区総代の方を委員として、参集させていただいて、関係地区の総代を中心とさせていただいた構成にさせていただきたいと思います。なので、関係地区のPTA——本日も委嘱をさせていただいてはいるんですけども、今後に関しましては、PTAの方々と総代さんと連携していただいて、総代さんを代表としてこの場にお呼びして、意見をいただくという形に今後させていただきたいと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。

以上となります。

会長　今申し上げた通りであります。運搬経路と小和田に重点が移って参ります。そういう関係で関連するところの地区総代——片桐地区の皆さんも今度は入れていきたい。そういう格好に変えさせていただきたいと思いますので、皆様のご了解をいただければありがたいと思います。

よろしくお願い致します。

地区代表の皆さんが今度は増えて参りますので、お願いをしたいということで。PTA評議員の皆さんにつきましては、地区総代さんとよく話をしていただ

いて、そちらに繋いでいただいて、地区総代さんからガンガン言ってもらいと、このように変えさせていただきたいと思います。

よろしいでしょうか？

事務局 ご苦勞様でした。

時間が過ぎております。協議会につきましては先程話がありました通り、概ね3ヶ月を目途に開催して行きますので、次回が9月の終わりか10月上旬になります。また、何かあればその際は開催致しますので、お願い致します。

それではすいませんが、閉会の挨拶を副会長、お願い致します。

## 6 閉会

副会長 皆さん、こんばんは。（一同「こんばんは。」）

長時間に渡りまして、貴重なご意見、ご審議をいただきまして、大変ご苦勞様でした。以上で閉会と致します。

ご苦勞様でした。