

第34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10月3日(火) 午後7時00分～8時45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 15人（欠席者3人）
- ・J R 東 海 12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「伊健」「飯健」
- ・村 関 係 者 7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。」）

時間となりましたので、ただいまから第34回中川村リニア中央新幹線対策協議会を開催します。なお、携帯電話につきましては、申し訳ありませんが、電源をお切りになるか、マナーモードの設定をお願い致します。

また、資料につきましては、本日資料の1、2-1、2-2、それから3、4とございますので、ご確認をお願い致します。

それでは、次第に基づいて会長あいさつをお願い致します。

2 あいさつ

会長 皆さん改めましてこんばんは。（一同、「こんばんは。」）

だいぶ寒くなってきて、朝晩とても寒くて、標高の高い長野県が気温の1番低い地点をいくつか観測しているようであります。昼間は暑いですが。

さて、前回7月10日に第33回のリニア対策協議会を開催して以来、3ヶ月が経過しております。改めて前回の中での大掴みで要点を申し上げたいと思います。

まず、前回の報告事項と協議事項の議題、それから次回までの調査等を持ち越した事項について申し上げます。渡場におけるリニア発生土運搬車両が通行する前の大気質等の調査値、これをバックグラウンド値と申し上げていいかと思いますが、これを示して、現在車両が走行しているわけでありましてけれども、これとの比較を行うべきであるのご意見を頂戴しております。それから、JR東海がリニア中央新幹線に着手する時に、環境影響評価書を作り、県知事認定しているわけでありましてけれども、この影響評価書で最大車両運行をした場合のシミュレーションを行っているはずであり、数値を示してほしい、渡場で実際にこの調査をしたかどうかも含めて報告をお願いしたいということでございました。それから、調査した数値を棒グラフでお示ししているわけでありましてけれども、環境基準値はあくまでも参考数値として表示をすべきであるというご指摘もいただいております。

それから、主要地方道松川インター大鹿線の改良につきましては、大きく分けて2点の意見を頂戴しております。いわゆる二軒屋前の道路改良の線形、それから二軒屋の現在住まわれている方のお宅から現在の県道へ出る際の安全対策をどのように考えているかというご意見を頂戴しております。

それから、もう1つは交差点の信号機の改良であります。松川町方面への右折時間、右折の矢印が出るように信号機を改良して付けていただいているわけでありましてけれども、右折時間が短すぎるという村民の方の意見があったところであり、こういうことも議論になりました。

それから、リニア発生土運搬車両の通行ルートに関してでありますけれども、駒ヶ根市中沢、それから中川村片桐小和田方面に向かう車両につきましては、伊

那生田飯田線、それから北林飯島線、国道153号を經由し、帰りについては、国道153号をそのまま南進をして、松川町の町道洞新線を經由するとしたらどうかということでございました。これは後日、松川町リニア対策協議会が開かれて、このことについても、町から提案をしていただいたわけでありまして、特に反対であるとか、あるいは別ルートを考えるべきだというご意見はなかったようです。

それから、4点目に県道北林飯島線の改良工事に関してであります。大きく分けて3点。北林橋の大型車両の通行時に耐久性が十分あるかというご質問があったわけでありまして、満載の積載ダンプの通行に十分耐えられることを伊那建設事務所から回答をいただいております。

それから2点目。同じく北林橋の南側に歩道が付いているわけでありまして、歩道を一部車道化して、大型車両がセンターラインを超えることがないような曲がり確保できないかというご意見をいただいておりますので、これについても、伊那建設事務所でご回答いただけたらと思っております。

それともう1点。城坂線に防犯灯と車止めを設置していただき、歩行者が通るわけでありまして、支障木がありまして、これについては地元役員と現地確認をしてできるだけ切っていただきたいという要望を聞いてほしいと地元のご意見がございました。大きなご意見をいただいたところでありますけれども、8月24日の葛島4地区および三共地区へ発生土運搬の説明会を行っております。これについては、ダンプが連なって運行すること、それから北林飯島線を全線2車線で通行できるように工事をしてほしいという要望、それから、これからは伊那那生田飯田線がダンプの通行の中心になりますので、それに対しての村道交差点との安全確保、このことについて多くの意見が寄せられております。本日の議論の中でも出ると考えているところでございます。大掴みに申し上げましたけれども、リニア発生土運搬が村内の県道や国道を經由してこれから行われることとなります。運搬に関連する田島地区、中央および小和田地区の地区総代さんに、協議会委員として今回からご参画をいただくことになりました。地域の目から見た安全な車両の運行に関して委員の皆様には是非ご意見をいただきたいと考えております。また、それに伴いまして、PTAの役員の皆様については、今回から委員を外れていただき、PTAの関係の皆様の声につきましては、地区総代さんにお繋ぎをいただき、地区総代さんから意見を挙げていただきたいと思っております。

ります。前回だいが司会がもたつたこともありまして、協議会に時間を要しましたので、今回につきましては、活発なご議論を期待しつつも、関係機関がしっかりと受け止め、改良、改善に前向きに取り組んでいただくことを私からもお願いをして、協議会冒頭のごあいさつとさせていただきます。

よろしく申し上げます。

3 委員委嘱

事務局 続きます、委員の委嘱になりますが、会議次第の2ページに委員名簿、3ページに同協議会の設置要綱がございますのでご覧ください。第4条におきまして、委員の皆様の任期は2年とさせていただいております、前期の委員さんが9月末をもって任期満了となり、要綱第3条の規定により多くの委員の方々には引き続きお願いすることになります。

なお、前回の対策協議会の際に新たに田島、中央、小和田地区の総代さんに入っていただくこととなりました。今回の協議会を開催するにあたり、代表しまして田島地区総代さんに交付をさせていただきます。

なお、他の委員の委嘱状につきましては、時間の関係上、大変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います。

会長 総代さん申し上げます。

敬称を略しますので、申し上げます。

人事通知書、委員名、中川村リニア中央新幹線対策協議会の委員に委嘱する。

令和5年10月3日、中川村長宮下健彦

よろしく申し上げます。

4 役員選出

会長 皆様方よろしくお願い致します。

続きます、次第の4番になります。

役員を選出になりますが、要綱の第5条にこの協議会に会長及び副会長各1名を置きとあります。会長につきましては、村長があたることになっています。副会長につきましては、構成員の中から互選をするとなっております。

ただ、会議時間の短縮を図る観点から、皆様方のご意見がなければ、事務局の案をお示ししたいと思いますが、どうでしょうか？（一同「異議なし。」）

ありがとうございます。

それでは、前回までと同様、会長に村長、副会長に委員さんにご就任をいただくということをお願いしたいと思います。

なお、委員さんには事前にご承諾をいただいております。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致します。

5 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、それでは引き続き会長を仰せつかりました。

先程冒頭で申し上げました通り、議題が盛りだくさんになっておりますけれども、時間につきましては、こちらで進めさせていただくこともございます。つまり、できるだけ短時間の内に終わりたいと思っておりますので、ご協力の程よろしくお願い致します。

それでは早速次第に沿いまして協議に入ります。

まず、J R 東海さんから工事関係につきまして説明をお願い致します。

J R 東海 改めてこんばんは。（一同「こんばんは。」）

本日は皆様大変お忙しい中、ご説明の機会をいただきましてありがとうございます。

また日頃より、協議会委員の皆様にはリニア中央新幹線の事業の推進に当たって、ご理解とご協力を賜り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工事ですが、着実に進めさせていただいているところでございます。

本日は大鹿村でのトンネルの進捗状況、工事用車両の台数の推移、計画あるいは渡場交差点での環境測定の結果、これらについてご報告をさせていただければ

と考えております。ご説明の後、皆様からご意見をお聞きし、議論をさせていただいて、しっかりとコミュニケーションを図って進めて参りたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い致します。

それでは早速ですが、担当からご説明をさせていただきます。

J R 東海 こんにちは。（一同「こんにちは。」）

私からご説明致します。

ご覧いただきたい資料は、右肩資料1と書かれた第34回中川村リニア対策協議会資料についてです。

着座にて失礼致します。

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と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にご説明致します。

1点目、南アルプストンネル長野工区工事についてご説明致します。

紙資料4ページをご覧ください。

こちらは大鹿村内の平面図に赤の点線で中央新幹線の路線図をお示したのになります。図面左側、伊那山地トンネルと書かれたのが、伊那山地トンネル青木川工区になります。小渋川挟んで右側ですが、こちらが南アルプストンネル長野工区になります。伊那山地トンネルについては、青木川非常口から斜坑トンネルを介しまして、本坑の掘削を進めております。南アルプストンネルは3つの非常口、小渋川、釜沢、除山からそれぞれ掘削を進めております。また、南アルプス長野工区については、本坑に並行する小さい断面のトンネルの先進坑。図面で言いますと緑点線を合わせて掘削を行っております。詳細については次ページ以降でご説明致します。

5ページ目です。小渋川非常口の状況です。

小渋川非常口からは本坑を品川方に向けて掘削を進めております。掘削した発生土、蛇紋岩ですが、9月11日以降について自然由来の重金属等の溶出試験の結果、ホウ素の項目で基準値を超過した結果が確認されました。これまでの蛇紋岩と同様にトンネル内に仮置きをしている状況でございます。下の写真が現在の施工状況です。

続いて、6 ページ目です。釜沢非常口の状況です。

釜沢非常口からは、本坑を品川方に向けて掘削を進めておりました。今後、小河内沢川との交差に向け、先進坑に一旦戻り掘削を行って参ります。下が状況写真になります。

続いて、7 ページ目です。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向けて掘削を進めておりました。今後、本坑掘削を進めていくわけですが、それに先立ち、現在は準備作業を行っている状況でございます。下が施工状況写真になります。

8 ページ目です。発生土仮置き場の状況についてです。

大鹿村内では、発生土仮置き場としてA、B、Eの3箇所ございます。現在稼働しているのが、発生土仮置き場Bの三正坊とEの小渋川変電所予定地になります。発生土置き場Bについては、土砂の搬出を適宜行っております。小渋川変電所予定地については、土砂の搬入搬出を行っている状況でございます。下の写真は発生土仮置き場Eを上空から撮った現在の状況写真になります。

続いて2点目、伊那山地トンネル青木川工区についてです。

10ページ目をご覧ください。青木川非常口の状況です。

青木川非常口からは本線に並行する小さい断面の調査用トンネルの掘削を引き続き進めている状況です。下の左側の写真が施工状況、右側が現在の調査用トンネルの位置を概略でお示ししたのになります。

続いて3点目、工事用車両台数についてです。

12ページ目をご覧ください。工事用車両通行台数渡場交差点についてご説明致します。こちらの表は今年度の予定台数をお示ししたのになります。表の中の数字については、月別日平均往復台数でお示ししております。10月から12月予定と書いた列をご覧ください。こちらの見方としましては、まず資機材運搬車両で50台を予定していることになります。表の中程、発生土運搬と書かれたところが発生土運搬に伴う工事用車両台数をお示ししております。予定としまして、伊那市の伊那工業団地については240台を予定しております。また、駒ヶ根市の中沢、松川町の前河原、中川村の三共、この3箇所ですら300台以内に収まるように割り振っております。そのため50台、240台、300台の合計で590台を10月から12月は予定していることになります。

13ページ目です。こちら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月の予定を示したものになります。

表の数字は月別日平均の往復台数です。計測箇所は大鹿村内の下青木薬師堂前、沢戸橋、役場前、中川村の半の沢、渡場交差点になります。資機材運搬車両の6月から9月の実績になります。渡場交差点をご覧ください。渡場の実績としましては、19.7台から25.7台になります。10月から12月の予定は50台を予定しております。

続いて、14ページ目です。こちらが発生土運搬車両台数の実績と予定になります。

表の数字と計測箇所は先程ご説明した通りであります。表の上段、JR工事による発生土運搬車両と書かれたところが、伊那市や三共の数字になります。下段が半の沢道路改築事業への発生土運搬車両の台数になります。渡場交差点の列をご覧ください。6月から9月の実績としましては、208.2台から277.1台を運搬しておりました。10月から12月には540台を予定しております。渡場交差点については、大鹿村内から出た土が半の沢で終わりとなり、渡場交差点まで行かないようになっておりますので、半の沢の列については未計上になっております。合計として発生土運搬車両は540台を今後予定していることになります。

続いて、15ページ目です。県道北林飯島線の安全対策工事状況についてご説明致します。

写真の上段が県道北林飯島線を国道方面に向かって撮った施工前と施工後の状況になります。下段が竜東線方面に向かって撮った施工前、施工後の状況になります。県道北林飯島線については伐採が完了しております。この他カーブミラー板の交換を行っており、城坂線では、防犯灯、バリカーの設置が完了致しました。現在は城坂線で竹木の伐採を実施しているところになります。

続いて、4点目です。環境測定についてです。

17ページ目をご覧ください。渡場地区における環境測定についてご説明致します。

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、渡場地区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、振動となります。測定期間は2018年11月から通年で測定をしております。下の写真は渡場交差点における計測機器等の現況写真になります。

18ページ目から20ページ目までが各項目の測定結果、実績になります。

18ページ目をご覧ください。18ページ目では、二酸化窒素と浮遊粒子状物質の6月から8月末までの実測値をお示ししております。

実測値については青の棒グラフとなります。また参考というところで我々JRが走る前の平成29年度中川村で実施している1年間、コンテナ車測定結果の3ヶ月平均値を参考値として緑の線でお示ししております。二酸化窒素の結果です。概ね0.001から0.005ppmという結果でございました。下段、浮遊粒子状物質については0.005から0.027mg/m³という結果でございました。

続いて、19ページ目です。19ページ目では騒音、振動の昼間の実績をお示ししております。

棒グラフが実績。緑は令和元年度JRで実施しているダンプが走る前の3ヶ月平均値を参考でお示ししております。騒音については、概ね70デシベル以下ということを確認しております。振動は40デシベル以下でございました。

20ページ目になります。

こちら騒音と振動になりますが、赤の棒グラフでお示ししているのが夜間の実測値になります。緑については、JRで実施している3ヶ月平均値になります。騒音の結果としましては、46から58デシベル程度でございました。振動については16から38デシベルという結果でございました。昼間についてもそうなんですけれども、6月から7月12日までの振動の値が少し大きくなっているかと思えます。こちらについては、理由を探ったところ、計測機器を設置する台の間に取り付けていた防振ゴムが経年によりずれており、計測器自体の稼働時の振動を拾っていたものでございました。7月13日以降については、機器の再設置を行い、是正を行っております。

最後5点目のその他になります。工事カレンダーお問い合わせについてご説明致します。

皆さんのお手元にカラフルなA3の1枚ものをお示ししております。こちらについては、今年1年間の工事カレンダーをお示ししております。緑とピンクで囲われた範囲の日については、場内作業のみということで外への搬出は行わない日となります。水色については、休工日でお示ししております。その他工事に関する事、発生土運搬車両に関する事などでお気づきの点があればお問い合わせ

わせ先でお示ししている J R 東海大鹿分室、南アルプス長野工区 J V、伊那山地青木川工区 J V にお問い合わせいただければと思います。

J R 東海 私からは前回の協議会でご質問のありました渡場交差点付近での大気質の予測をやっているかということ、それからその値についてご質問がございました。

まず、結果から申し上げますと、渡場交差点付近で大気質の予測は行っておりません。行っていない理由としましては、元々私どもの通行車両が最も多いところということで、今大鹿村役場からもう少し奥に入った部分、ここがいわゆる私どもの大鹿村から発生する発生土運搬車両の 1 番台数が多くなる場所ですが、これは環境影響評価書に記載しているものです。道の駅から役場寄りの辺りで測定した結果ですが、このバックグラウンド濃度が当時、発生土車両が走る前の値です。それぞれ二酸化窒素と浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度の測定を行っています。寄与濃度というのが、この評価書を出した当時の発生土運搬車両が往復 1,500 台走行した場合にバックグラウンド濃度に対して 0.00217ppm という数値が加わって環境濃度としては、1,500 台走ると二酸化窒素については 0.00417ppm。それから浮遊粒子状物質については 0.01418mg/m³ という結果になります。大鹿村ではこのようなシミュレーションを行っていますが、渡場地区ではそもそも 1,500 台が渡場に走ってくることはないので行っていません。大鹿村だけだと非常にわかりにくいので、これまでの測定結果、それから渡場のバックグラウンド濃度を以前測定していますので、口頭でご説明しますと、2017 年（平成 29 年）に渡場交差点において中川村で測定したバックグラウンド濃度を 3 ヶ月の平均値で今回の資料では載せさせていただいていますが、年平均すると二酸化窒素が 0.0040ppm というのが、渡場交差点のバックグラウンド濃度です。0.0040ppm ということで大鹿村の測定地点よりも高い。それから浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度が 0.02046mg/m³ でこちらは大鹿村よりも若干低い。これは私どもの発生土運搬車両が走る前のバックグラウンド濃度です。渡場ではこれだけの寄与濃度はないのですが、1,500 台分を付加するものですから、これを足したとしても 0.00637 とか 0.02064mg/m³ という値になります。実は先程からお示ししています現在測定している二酸化窒素、それから浮遊粒子状物質の現行の値はそれほどバックグラウンド濃度自体と変わっていません。いわゆるこの寄与濃度には全然至っていないので、今のところ当初予測をした数値になっていない状況であります。

それから、2022年の直近で測っている年平均（中川村測定）が二酸化窒素では0.0042ppm、それから浮遊粒子状物質が0.0116mg/m³で浮遊粒子状物質が若干下がっている。その辺りはよくわからない部分もございます。

測定結果としては以上でございます。

会長 はい。

それではJ R東海さんの工事の進捗状況および大気質等の調査結果について、それからもう1つ、環境影響評価書の中で1,500台の調査地点を大鹿に求め、それを当てはめた数字を渡場にとりあえず寄与度として入れ込み、その以前に測った3ヶ月の数値を合わせて寄与度として示したと発表していただいたところでございます。この議題についてご質問をお受けしたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

挙手をしていただいてマイクお持ちしますので、よろしくお願ひします。

はい、それではマイクお持ちしますので、お待ちください。

委員 すみません。

20ページの先程ご説明いただいた渡場交差点の環境測定結果についてグラフ見た途端に気持ちの悪いグラフで、7月12日までとそれ以降で異なっていると先程ご説明いただいたのでわかったのですが、多分機械の不具合だったっていうのは、そうだろうと思うのですが、不具合があったという前提でなんですが、同じ振動レベルがある。確かに傾向としては、7月12日前後ということは何となくわかるのですが、そこの7月12日までの高さが、昼間と夜とで違うのではないかと。夜間の方が高くなっている。同じ計測機器を使っているはずなので、不具合があったとしても同じ傾向で出ないといけないと思うのですが、夜間の19時から7時が比較的、その後の7月13日以降のデータに比べると少し高めに出ている理由は何か考察されたのでしょうか？それが気になりました。

それからもう1つ、今ご説明いただいた渡場のバックグラウンド、J Rさんで2017年と2019年に何かされてるっていうことで、できればこういうデータは年平均でやってもあまり意味がないのはご存知だと思うので、年平均のデータではなくて、例えば月平均に戻して、それと参考値で中川村のデータを使っていますけれども、そういうデータも棒線で引いていただく必要はないのですが、数値として

参考に環境基準が書いてありますので、逆に、J Rさんが以前2019年でやられた3ヶ月分のデータに変えていただくのもいいのではないかと思いますのですけれども、その点について伺います。

会長 2点の質問をいただいております。

まず、ゴムの劣化の原因として、夜間と昼間の数値の違いの説明、それからバックグラウンド値を当てはめたときの3ヶ月間の数値で結構なのでこれに当てはめて改めて示してほしいというご要望ですが、これについて説明をJ R東海さんお答えいただければありがたいのですが、お願いします。

J R東海 はい。ご質問ありがとうございます。

1点目の夜間の振動が7月12日まで高いのではないかとというご質問についてです。これはあくまでも推察になってしまうのですが、機械を取り付けていた下に付けていた防振ゴムがずれておまして、機械自体の稼働に伴う振動を拾いやすくなっていたということですので、夜間については渡場交差点ほとんど振動がないような場所で、この機械自体の振動値を多めに拾ったのではないかと考察しております。

1点目については以上です。

委員 いいですか？

すみません、7月13日以降とそれ以前と比べたときに、夜間のデータと昼間のデータは差が大きすぎますよね？

つまり、これはゴムの劣化が当然両方ともあって計測しているので、同じ機械で測っているわけですから、これだけの差が出るっていう理屈がよくわかりません。

J R東海 すみません。

今ご指摘いただいた通りなのですが、我々の考えについて述べたまでであり、詳細について確認できていませんので、実際のメーカーなどにも確認してみたいと思います。今ここですぐには詳細なご回答できませんが、持ち帰らせていただきます。

会長 委員質問の通りだと思いますので、原因をもう1回よく調査をして、考えられることを次回までにお示しをいただければ結構ですから、よろしく願います。

それから、先程のことについて所長お願いします。

J R 東海 はい。

2つ目のご質問については次回にはそういった形でお出しできるように確認して検討してみます。

会長 他に J R 東海さんの工事に関してでも結構ですので、ご質問等ありましたらお出しをいただきたいと思います。

委員 12ページの工事用車両の通行台数についてです。

10月から増えてくるわけですけれども、これは伊那建の工事になると思うのですが、坂戸の工事がまだ終わっていません。これはいつ頃終わるのか？実は坂戸交差点のところが非常に混み合っていて、苦情がきています。これを含めて、台数が増えたからというわけではないのですが、非常に安全上危ない。この辺もしっかりやっていたかかないと、桜もありましたが、冬の時期に入ってきますので、これも含めてその辺の進捗状況をどのように考えているのかお願いします。

会長 それでは、特に駒ヶ根方面に運ぶダンプが関係してくるはずですので、お答えいただけますでしょうか？伊那建さん。

伊建 ご質問ありがとうございます。

坂戸で今やっております工事ですけれども、台風の影響による災害の工事であります。すみません、私、今工期を覚えていなくて、ここで直接お答えすることはできないのですが、確か年内には完了する予定になっていると思います。再度確認して確かなところは村を通じてお答えできればと思いますが、よろしく願います。

会長 はい。

私も年内には完成するという事は、直接伊那建設事務所長からお話を伺っていますが、日については、正確なものが次回12月になってしまうと思いますけれども、それまでには明らかにさせていただきます。

それでは関連することでも結構ですので、お出しをいただければありがたいのですが。

委員 委員と申します。

12ページの工事用車両通行台数についてお聞きをしたいと思います。感覚的な話になってしまうと思うのですが、今日現在、資機材の運搬含めたダンプの台数は何台動いているかわかりますでしょうか？

会長 渡場交差点付近ですね？

委員 そうです。

J R 東海 はい。

渡場の交差点ですと、全て合わせて往復300台くらいです。

委員 はい、わかりました。

そうすると、10月になると300台が約倍の590台になることでよろしいですかね？

J R 東海 中沢地区と前河原地区、三共地区を合わせて300台と最大で記載していますが、すぐに300台になるわけではなくて、中沢の準備工事を徐々に始めます。いきなり300台になることはなくて、徐々に増えて最大でこれぐらいになるだろうということをございます。

委員 段階的に中沢、松川、三共が始まれば、今の約倍になるという感じでよろしいですか？

J R 東海 そうです。

委員 はい、わかりました。

(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 他にございますでしょうか？はい。

それでは後で思いついたことがあれば、また全体の中でご質問をお受けしたいと思しますので、次に進めさせていただきます。

それでは次に県道工事関係を協議の議題と致します。最初に主要地方道松川インター大鹿線の改良事業につきまして、飯田建設事務所さんから説明をお願い致します。

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。

私からは、飯田建設事務所で担当しております松川インター大鹿線の改良工事につきましてご説明させていただきます。

前回7月10日の協議会で概ね説明させていただいておりますので、説明につきましては、主だった箇所の前回との変更点のみとさせていただきます。

それでは、資料2-1をご覧ください。こちら③の半の沢の工事の進捗状況についてのご報告になります。

こちらはリニア中央新幹線建設に伴う発生土を活用しまして、半の沢の道路を改良する事業でありまして、現在も引き続き、盛土の造成や排水工等の工事を進めているところであります。資料下段にドローンにより撮影した写真③半の沢というのが8月に撮影をしたものでございます。盛土工事は全体で約53万立米の計画でありまして、8月末時点での仕上げ量はソイルセメントによる盛土が13万4,000立米。盛土高の低い普通盛土によるものが約2万2,000立米となっております。全体53立米の内、ソイルセメントによる盛土は全体約23万立米となっております。ソイルセメント施工量のベースで約58.3%の進捗率となっております。

現在、月平均で概ね1万立米のペースで工事が進められておりまして、こちらにつきましては前回とほぼ同様の進捗状況、進捗ペースとなっております。

続きまして、その他の工事の中で橋梁補修の工事です。

前回、滝沢橋、しゃくし沢橋につきまして、今年度工事をする予定であるとご説明させていただきましたが、こちらにつきましては工事が完了しましたので、ご報告を致します。

続きまして、②の二軒屋の工事になります。こちらにつきましては資料2-2をご覧ください。

現在、主に現道拡幅部の工事を進めているところであります。資料左側には工事概要と位置図をお示ししております。これまで交通規制をなるべく行わないように工事を施工しておりましたけれども、現在、現道擦り付けや舗装工事等が必要となっております、やむを得ず9月20日から片側交互通行規制を実施しております。右側の図に工事の施工範囲、それから規制区間をお示しております。通行される皆様にはご不便をお掛け致しておりますが、ご理解とご協力をお願い致します。それから冒頭に会長さんからもお話がありました前回お話をあつた個人の出入口につきまして、個人の方ともお話をさせてもらう中で、仮設のカーブミラーを設置するというので、これからカーブミラーの設置をさせていただく予定となっております。

私からの説明は以上です。

会長 それでは、引き続いて伊那建設事務所の北林飯島線改良事業等について説明をお願い致します。

伊建 県道北林飯島線の改良につきまして私からご説明させていただきます。
着座にて失礼致します。

北林飯島線の工事におきましては、交通規制等によりご不便をお掛けしていることに関しまして、御礼申し上げます。それでは県道の工事の関係につきまして説明させていただきます。

資料3をご覧ください。資料3でございませけれども、北林飯島線で行われている事業が示されております。

そのうち県の関係するものとしまして、①の三共地区の狭隘部、②の交差点西側、③の交差点付近、④の北林橋付近、⑥の天の中川橋西側となっております。

資料4を一緒にご覧ください。資料4で追加して⑦ということで、交差点の安全対策ということで竜東線の交差点对策の現在の状況について説明をさせていただきたいと思います。それでは資料4をご覧ください。

資料4の右上の位置図を見ていただければと思いますが、そこに、①、②、③、④、⑥、⑦の箇所で開催事業を実施または検討している箇所を示しております。それでは①から順に説明して参ります。

まず、①でございます。

道路の狭隘区間でございますが、位置図の下に工事箇所を示してございます。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、2工区の田島建設さんにつきましては、道路工事が完了しております。現在は3工区の田島建設さんが施工中でございまして、右の図面、図の中の黄色く着色した箇所の工事を行っております。村の上水道、下水道の移設工事も同時に行うことから、完了予定としましては10月末となる見込みとなっております。この工事につきましては、工事の関係上、全面通行止め等の通行規制を掛けることになっておりまして、ご不便をお掛けしますが、引き続きご理解とご協力をよろしくお願い致します。

続きまして、②の竜東線との交差点までの間の歩道設置工事でございます。

これにつきましては、国道の交差点付近の⑥の道路拡幅工事と一緒に工事を発注させておりまして、田島建設さんが施工をしております。歩道の設置箇所につきましては、平面図の緑色に着色した部分の箇所になります。工事は竜東線側の歩道設置工事から進めておりまして、今後、国道側の田島工区に着手する予定でございます。資料の工期につきましては、1月10日となっておりますけれども、現在現場は12月末までに完了する予定で工事を進めております。

また、③の竜東線交差点のすみ切りにつきましては、現在実施中の工事に合わせて地元立会いを行った時の要望に沿った形で、南側から来る車両につきましては左折して反対側の車線に出ないようにすみ切りを広くする予定で考えておりまして、12月末までに完了する予定でございます。

④の北林橋付近の対応についてでございます。資料4の裏面をご覧ください。

こちらが北林橋付近の図面になりますけども、歩行者は他への迂回路があることを前提に、暫定的に車道の幅員の確保を優先と考えております。実施内容としましては、橋付近のカーブ区間の幅員が取れるように歩道を車道化することと、山側の側溝に蓋を設置しまして、車道の幅員を確保するものでございます。イメージとしましては、図の写真①、②、③の歩道部分の縁石を撤去しまして、車道化するものでございます。こちらの工事も実施中の工事に合わせまして、12月末までに完成を予定しております。

資料4の表面に戻りますけども、⑦の今回から追加となった事項となります。

こちらは竜東線の交差点の安全対策についてのご説明になります。具体的には、位置図⑦になりまして村道葛北柳沢線との交差点になります。村道から竜東線に出る際に、視距が悪いことで現在特に交通を妨げていました法面の一部について、除草を行い、視距を確保しております。交差点部を明示するためのカラー舗装や減速を促す路面標示につきましては、実施について調整中でございます。できれば、対策の実施内容につきましては、地元の方々と現場で現地対応を確認させていただいた上で、現場の着手ができればと考えておりますので、お手数ですけれども、今後立会の日程等の調整をさせていただきたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

また、引き続きJR東海と中川村と連携しまして、発生土運搬の懸念の解消に取り組んで参ります。

以上が、現在伊那建設事務所で実施している内容の説明となります。

会長 はい、ありがとうございました。

県道工事関係、主要地方道松川インター大鹿線改良、一般県道北林飯島線について説明がありました。

併せて、竜東線と葛北柳沢線との交差点付近の改良についても説明をいただいたところでございます。この件につきまして、何か委員さんご質問等ございますでしょうか？

お願いを致します。

委員 すみません。

委員と申します。お世話になります。

今、県で説明していただいた⑦番のことです。これにつきましては、地区としてもかねがねこの協議会等でお願いしてきたこととして、今回⑦として資料の中にもしっかり加えていただいたことはお礼申し上げたいと思います。8月24日に行われた4地区合わせての説明会の中でも運搬計画の台数などを示された中で、非常に地元で危険を危ぶむ意見が出たかと思えます。そういった中で交差点については、とりわけ心配だということで地元の不安が以前より高いものですから、会議の中で意見が出たら上へ繋いでいただけるかと思えます。いずれにしても、地区も改善が進むことはありがたいことですので、協力しながらしていきたいと思えます。スピードが出るのは交差点かどうかわからないで通ってスピードを出しているのが1つです。それともう1つは交差点が地形上、非常に危険だということを知らせると、そういう目的を踏まえてアイデアを出していかなくちゃいけないと思えますので、そういった中で工夫していただいて、是非とも前に進むよう努力していただければと思えます。

よろしくをお願いします。

会長 他にありますでしょうか？はい。
委員さん、どうぞ。

委員 鳳来沢の竹をあれだけ切っていただいて、明るくなったし、冬もあそこは凍結することないだろうかと、切っていただいたことには感謝するのですが、今年だけですか？切っていただけるのは？

会長 はい。県道管理者が答えるべきなのでしょうか？
県道の区域外だということになると県道管理者の伊那建設事務所ではきっと口が裂けても答えることではないと思えます。竹はすぐ伸びるものですから、どうしましょう？これ？

J R 東海さんでも運搬車両がそこを通ることにもなりますし。

委員 いいですか？

会長 はい、どうぞ。

伊佐 官地じゃなくて民地だと多分今、会長が言った通りの言葉が返ってくると思うのですよね。できれば、J Rさんの車が通っている間は、J Rさんが責任持って竹の伐採を今みたいにあんな大きな重機入れなくたって、筍の内に切れば、なにかの作業の中でできるのではないかと思うので、いかがですか？

会長 わかりましたというか、大きくは言わないのですが。
J R東海さんいかがでしょうか？運搬期間中ですから、おそらく5年、6年の間ですから、小さいうちに叩いていただければ、それほど大騒ぎにならないと思いますが、お願いします。

J R東海 民地というお話ですので、地権者さんとお話をしながら、検討させていただきます。

会長 はい。
民地に関しては、地権者には私どもも是非皆さんに切れますかという話は致します。致しますが、おそらく自分は切れないという答えが返ってくるかもしれませんが、J R東海さん是非よろしくお願いします。

J R東海 検討させていただきます。

委員 いいですか？

会長 もう1つ、はい。

委員 8月24日に4地区に対して説明会があった時に、地元で要望していたのは、歩道を付けてもらいたいと要望していましたが、今回、城坂線を代用っていうことだったのですが、その時の発言で、もし私が聞き違えたらいけないので、出席した地区の総代さんにも聞いていただきたいのですが、この工事が完成したら、村から上がってくる陳情といいましようか、お願いを受け止めて努力しますと言ったように覚えているのですが、どうですか？

会長 24日に確かに歩道の要望が多かったはずですが。これに関しておそらくいいですか、西側の田島地区に関しては歩道が途中まで付いておりますので、この延長については、関連するダンプの往来が終わる頃までには目処を付けていただけると聞いておりますけれども、肝心の北林橋付近から現道改良の部分での歩道の件についてはいかがでしょうか？

伊建 先程話が出ました通り、あくまでもリニア発生土の関係で道路改良をしておりますので、そちらは今の計画で動きますけれども、今後の計画としましては、やはり橋の付近の道路の点検も含めまして、そういうご要望も聞いておりますので、それにつきましては、また村から要望が上がってくることは承知しております。是非引き続き、今後の中で計画の策定と実施について検討していければと思いますので、またご意見いただければと思います。

委員 ありがとうございます。
村からも協力を進めていただくということでもいいですか？

会長 はい。
そういうことだと私ども考えておりますので、引き続き、伊那建設事務所には要望を毎年上げていきたいと思っております。できれば、リニアのダンプの通行が終わったら、西側の民地の皆さんがOKできれば意外と設置しやすいかと思っておりますけれども、木を切った状態を見る限りでは、これはもしかしたらできるのではと皆さん思ったのではないかと思いますので、要望は引き続き行って参ります。

委員 西側の歩道を作って、村長の忖度じゃないかという意見もあります。できたら、鳳来沢のところも是非強く押してもらいたいと思います。
もう1つ、しつこくいいですか？実は私、9月の内に大鹿村を3回往復しました。そしたらこの会議で何回も出ましたが、運搬ダンプが渋滞しないようにということをこの会では要望をしているはずですが。広いところばかりじゃなくて、狭いところが何箇所もありまして、その狭いところでダンプが上って下っていくとなると、待っているわけですね。そうすると、出た時には3分なり4分なり差

を持って出発していると思うのですが、そこで待っていると5台、6台とリニア関係だけじゃなくて、地元の車もありますし、生活道路であるので、渋滞が多くなっています。どうようにしたら、一番いいのかな？例えばGPSでやればできるとか、いろんな意見があるだろうと思うけど、一番簡単な解決は道路を同じように幅広くすれば解消できることだと思うのですよ。ですから、将来に渡って生活道路となるので、今のままで続くということではなくて、せめて道路改良を考えていただきたい。確たる答えをここでもらいたいとかそういうことではないので、そういう意見が地元にあることをしっかりと理解していただけたらと思います。

以上です。

会長 はい。ありがとうございます。

飯田建さん、実は松川インター大鹿線で狭いところや見通しの悪いところ、例えば天竜川上流河川事務所と協議を続けていただいているところ、トンネル化の工事、それから山側の改良、こういったこともやっていただいていると思いますので、もう少しそこら辺のことを説明していただけますか？

飯建 ご意見ありがとうございます。

資料2-1にも示してある通り、これまでも道路改良を進めてきているところでありまして、また、大鹿村さんからも改良の要望は、たくさんいただいているところでもあります。我々としましてもできるだけ努力をしているところではありますが、なかなか難所というか、残っているのは非常に難しいところでもあります。我々としてもできるだけ進めていきたいと考えております。今我々としてできるのは、工事に着手している箇所に集中投資して進め、また関係機関との協議も進めながら、できるところからやっていきたいと考えております。本日のところ言えるのはその程度で大変恐縮ですが、よろしく申し上げます。

会長 実は松川インター大鹿線の改良につきましては、大鹿村と中川村そして松川町の共同の改良期成同盟会を作っております。毎年、飯田建設事務所長さんに改良工事の進捗とともに、このことについて要望を毎年しておりますので、委員さん

のご心配については私としても、我々としても解消できるようにやって参りますので、よろしくお願い致します。

他に…。

伊那建さんお願い致します。

伊建　　すみません、先程の田島工区の歩道関係について補足させていただきますと、こちらについてはお話が出ていましたけれども、あくまでもリニアの工事用車両が通らなくなった後に、歩道の工事に着手するというので、ご理解いただければと思います。

それと地元要望があったので、そちらを優先させてもらったということでご理解いただければと思います。

会長　　道路改良の関係で他の委員さんでご質問、ご意見等ありましたらいただければと。

委員さん。

委員　　はい。すみません。委員です。

私は伊那で勤務しておりまして、今渡場を通過して坂戸橋を通過するわけですが、坂戸橋を大型ダンプが今通っています。そうすると行き違いができない状況があるので、是非、通っていい時間を8時半から夕方5時みたいな形にいただければ、その時間を通っていただく分には通勤上問題ないと思うので、そんな規制をかけていただくか、それか思い切って歴史ある橋ではありますが、かけ直しをしていただければ、2車線化していただければ、よりいいかなと思いますけれども、ご検討をお願いしたいと思います。

会長　　委員さんもよろしいですか？

委員　　委員です。よろしくお願い致します。

資料2-2のところ、先程二軒屋の出口にカーブミラー設置ということで、まだ設置していただけていないという話でしたが、これお願いしてからもう2ヶ月の余経っていると思うのですが、カーブミラーを作るのにそんなにかかる

のかなと思います。これはいつ設置していただけるのか、はっきり回答していただきたいと思います。

飯建 ご意見ありがとうございます。

すみません、カーブミラーの設置につきましては、前回ご要望いただいた後、時間がかかっており、大変申し訳ないと思っております。ただ元々通常の個人の出入口に関してカーブミラーを設置するのは基本的に県としては、行っていません。ただ、今回工事に伴い危険等を回避するためという理由で、現道を使っている間につきましては、今までと状況が変わらないこともありまして、これから現道をいじって参りますので、そのタイミングで付けたいと思っております。その上で、本日何日までとご回答できなくて申し訳ないのですけれども、それにつきましては、後日、村を通じて回答させていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか？

委員 はい。わかりました。

会長 いろいろ事情がよくわかりますので、できるだけ早く理由をうまく作っていただいて、お願いをしたいということと、それから坂戸橋のダンプの通行規制の話ですけれど、それできるのかどうかということも含めてお願い致します。

伊建 逆にお聞きしたいのは、大型ダンプはどちらへ行かれていますかかわりませうでしょうか？

委員 私もその度に通る車両をチェックするわけではないので、よくわかりませんが、白いダンプです。多分方向的には駒ヶ根方面から来て、坂戸の信号機を通過して、大鹿方面に行く車両だと思います。先程、委員さんからも出ましたけれども、台風の影響による工事であそこに車両が溜ってしまうので、仕方なくこっちに来る車両も多いと思います。ぱっと見ると、信号でだんだん車が渋滞してくるとわかるので、こっちについでに通っちゃうそういう状況もある。あそこを大至急改良していただきたいと思います。多分このことは、警察との調整もやっぱり必

要だと思うので、すぐにお答えすることは無理だと思いますし、橋の建て替えも多分難しいと思いますので、検討をよろしくお願いします。

いかがですか？

伊建 ご意見ありがとうございます。

1度持ち帰って、規制の関係になりますと隣の維持管理課になりますし、後、先程おっしゃった交差点もあり、警察との調整もあると思いますので、お時間いただければと思います。

よろしくお願いします。

会長 委員さん、どうぞ。

委員 先に坂戸橋のことから申し上げておきますけど、坂戸橋保存会の会長もいらっしやるので、あれですけど、私も実はダンプが通っているのを見ています。伊那建さんとしてどうするつもりなのか？やっぱりこれをきちんと建設事務所として意思表示をしていただく必要があると思います。今日じゃなくてですね。あそこやっぱりダンプどころではありません。設計上は6t車ですから、通ることができるのは、それ以上は通れないはずなので、少なくともダンプみたいな大型車両は絶対通さないという強い意志を示してほしいです。もう、これから先何十年もあの橋を村で守っていかなきゃいけないと思っていますので、そこは是非強い意志を示していただきたいと思います。

それとすみません。7番の交差点の安全対策のところ、法面の除草により見通しを確保した、視距が悪いのでっていうことだと思うのですが、ここの法面除草については議会でも何度も問題になっていて、法面の除草を今回すればいいって話じゃなくて、ずっと問題になっている。ここの除草については、です、もう県として、この際ですから防草対策を施していただけないかと思います。この工事終わったら、また草が生えますので、このままですと。視距が悪いとおっしゃってる場所ですので、きちんと防草対策を施していただけないかと思えます。できれば、この斜面のところを全部、防草対策していただければ、地元としてはとても助かると思います。

会長 委員さんは関連ですか？

委員 確認をしたいです。JRに。

会長 先にそれではお願い致します。答えていただく前にお願いします。

委員 すみません、委員です。

リニアの関係の残土運搬の車両については、シールが貼ってありますよね？前面にそれから運転席の裏側に、それが貼ってある車両は基本的には、坂戸橋通らないようになっていきますよね？そこら辺を確認したいです。委員さんが言っていた白いダンプは多分〇〇だと思うのですけれども、新しいダンプを2台入れました。〇〇は平気で通っています。はっきり言って。これははっきり申し入れた方がいいですよ。然るべきところで、遠慮していただけないかと確認をして欲しいです。

JR東海 はい。

リニア関係のダンプ車両につきましては、今は通行しておりません。過去にはJRの発生土を積んだダンプが通るということではなくて、いろんなところから通勤されている方が一部坂戸橋を通ったことがありましたが、今は一切通行していないということでご理解いただければと思います。

委員 はい。ありがとうございます。

会長 伊那建さんのお答えの前に、村からお願いをしてくれということでしょうか？つまりダンプの運行を。道路管理者がそれできますか？通行するなって。

委員 橋の管理者だから言えるでしょ。

委員 営業の問題があるから言えないか。

会長 伊那建さんどうなんですか？

伊建　　今規制をうちでかけていません。道路管理者としてかけてないので、直接そこに物申すっていうのは、通っちゃいけないってことは言いにくいので、村から先に言ってもらったほうがいいかもしれません。

会長　　はい。

協議会の総意として、早くそこに溜まらないように、また違う村道もありますから、そちらをできるだけお使いいただきたいという総意があったというお伝えはしたいと思います。これならよろしい？営業に差し障りがあることは難しいですか？でも、総意としてお願いしておきます。

それから、委員さんの防草対策は県が作っている多くの県道の法面にも共通することですけれども、いかがでしょうか？

伊建　　法面の関係ですけれども、村からも強くご要望いただいております。何とかしなければと考えておまして、今回早急に除草だけさせていただきますが、今後、引き続きそういう要望をいただいておりますので、何らかの検討していかなければと考えております。早急にできるかどうかはあれですけども、何らかの検討はしていかなければと考えておりますので、またご意見いただければと思います。

会長　　それから、10月10日に長野県知事さんが中川村に来られます。住民の代表とそれぞれお話をされます。その前に私からどうも1時間程時間を取ってもらっておりますので、あらかじめ、こういう議題について事務方としては何を言うか知りたいと言っておりました。とにかく除草対策を、県道を開けてくれることは非常にありがたいのだけれど、除草対策も含めた工事をやっていただきたいということと、例えば、5年1度くらいでいいので、除草はちゃんとやっていただけんかということも合わせて申し上げると通告しておきます。

他にいかがですか？時間もだいぶって言ってもまだ1時間半ですけども。

委員　　よろしいですか？

会長　　はい。

委員　　すみません、これJRさんなのか村なのか、どちらかがお答えをお願いしたいと思うのですが、三共への残土の運搬なのですけれども、確認したところそのダンプは国道から来て、入っていくという格好ですけれども、北林橋を渡ったところから、左折して入るといふ格好でよろしいでしょうか？違う？

事務局　　はい。

現在、村では、三共地区で村道改良と河川の工事を行っております、その関係でリニアの発生土を活用しております。現在は国道を通りまして田島地区信号機の交差点を渡りまして、それからあの橋を渡ってすぐに宮下建設工業さんの工場の敷地内を通過して、発生土を運搬しております。その分2方向から入るものですから、ただ運搬路についてはそのようにやっておりますけれども、工事自体は上と下から入れるような形で考えております。

委員　　そうすれば、今旧〇〇邸を壊してこれから広くするのだと思うのですが、あそこを通るといふことはいわゆるわけですか？

事務局　　はい。現在のところはありません。

委員　　了解しました。

会長　　他にいかがでしょうか？はい。

それでは、道路改良についてはご要望、ご質問が大体出たかなと思っております。全体の中で言い忘れたことがあるようでしたら、お願いしたいと思います。

委員　　これは村になると思うのですけれども、渡場は、もう3年、4年前からリニアの関係はほとんどの家庭まで全部知り尽くされているわけですが、片桐は国道を通過しているので、危ない状況になっています。全然知らんぷりというか、そんなものもあるんだという状況です。これからいよいよ本格的に交差点や国道に入ってきたりします。それから小和田地区も入ってきます。子供たちも国道を通過しています。各家庭では全く知らない状況です。国道の通行量が多いのもありますけれど、これは何かあったときに非常に危ない状況です。これは村がしっかりと

注意喚起をしていかなければなりません。学校に対しても。これを今からしっかりやっておかないと何かあった時には、危機管理が全くできていなかったこととなりますので、その辺も注意されてやっていると思うのですが、再度ここで注意喚起をしておきますので、よろしくお願いします。

会長 そのご意見については重く、その通りだと思っていますので、以前、小和田地区に試験的に発生土とその上に入れるダムの堆砂土を運搬することがありました。この時には学校、保育園等を通じて、きちんと事前にお話をしてきましたけれども、今度は来年度本格的というか実質的には4月以降でありますけれども、通る前に片桐地区の沿線の皆さんにもこのお話は村の責任で持って、関係する総代さんを通じて、あるいは地区全体にもお知らせをしていきます。今のご意見について抜けてたわけではありませんけれども、今後やっていきたいと思っておりますので、皆様よろしくお願いします。

他にご意見は。はい。

委員 初参加の委員と申します。

この協議会は初めてになりますので、今、規約のところ見たのですが、あまり書いてないのですが、どのくらいの頻度で開かれるのでしょうか？というのは、今10月になったばかりですが、私どもの任期は12月31日で、地区は切り替えられます。そうすると規約によって、多分新しい総代さんが後任者として出てくるわけでありまして、田島では月に1回、毎月20日に役員さんと、それから組長さんを集めて会議を行いながら、いろいろな意見を集約しています。例えば次が3ヶ月後とか言われると、もう地区の意見をまとめるところがなくて、定かではない中で私も地区の人たちに報告したり、いろいろしていかなければならない。この間JRさん来ていただいて、運搬の台数がこのくらいになるという工事の関係については何となく沿線の方たちはわかっているのですが、やはりその他の地区の人たちは、状況的にわかりません。組回覧でそういうことが行われますよという話はしても、要望まで汲み上げる時間的な余裕がもうないので、その辺の頻度を聞きたい。

それから先程ありました、田島地区の歩道であります。前の歩道ができた時からずっと20年近く、私どもは要望をしてきている。今回JRさんにこれもきつ

かけであります。元々あそこは国道へ出るための道路で、県道の歩道を付けていただきたいという要望をずっとしてきているわけでありまして、そういう意味では、JRさんの工事が終わった、運搬が終わった後ということでも尺的に合うんですけども、一番やはり危惧するのは、交通量が多くなるだとか大きな車が通る時ってのはやっぱり子供さんたち、あそこを歩く方たちにとっては危険度が増すのかなとこういう意味合いでは、それが終わるまでとか、いわゆる限定はしませんけどもできるだけ早く事故が起こる前に地元としてはお願いをしておきたいと思っておりますので、また伊那建さんすみませんよろしくお願い致します。十分状況がわかりますので、返答はいりません。

会長 はい。協議会の進捗ですけど、概ね3ヶ月を目安としております。3月、6月、9月、12月というパターンで今までやってきましたので、例えば地区の皆さんや総代さんにも出ていただいて、ちょうど替わる時には報告ができるということだったのですが、7月、10月と1月というか2週間ぐらいですけれど、遅らせてしまいました。ただ今度の北林飯島線の工事、歩道を付ける工事の関係、それからすぐこれから協議いただきますけれども、竜東線と村道葛北柳沢線との交差点付近の表示の課題等々の問題については、早い内に12月までに処理をしていただくことになっていきますので、できましたら工事も12月に終わるという辺りに押し迫って申し訳ないんですけど、12月の内には次回はできるように、JR東海さんそれから両建設事務所さんもお協力をいただくようにそんな進度で開いて参りたいと思っております。ただ12月にはだいたい年の瀬もいった頃で、これもやるのかというお叱りを受ければ、それまででありますけど、できるだけ前倒したいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

それではよろしいでしょうか？はい。もう1つ。

委員 度々で申し訳ありません。

この次第の資料の中の4ページに中央新幹線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というところで、第3条交通安全対策というところの第2項で乙（東海旅客鉄道株式会社）は、渡場交差点付近の通行において通行速度の低減や誘導員を配置する等必要な安全対策を行うとともに、通学時間帯の工事用車両通行台数低減に努めるものとするということでございまして、私は記

憶の中では、今まで誘導員の設置はなされていないと思います。現行300台というお話でございますが、ピークになるともう5倍の1,500台という形になりますので、そういった状況になった時には、是非誘導員を付けていただきたいということが1点であります。

それから、5ページご覧になっていただきたいと思いますが、通行時間等の第4条第2項であります。村内における工事用車両の通行時間は、資機材の運搬は午前7時半から午後7時まで、発生土の運搬は午前8時から午後6時までを基本とすると、ただし渡場交差点付近における発生土の運搬は午前8時半から午後5時までを基本とするということでございますので、基本は基本で守っていただけると思うのですけれども、基本があるということは例外を認めることになるので、できたら基本を抜いていただいて、午後6時までとするとか、午後5時までとするというような形で改正していただけると大変ありがたいと思っております。

ご検討をお願いします。

会長

はい。

その件に関しては私からお答えを、1点目の誘導員を置くという文言が入った背景についてですけれども、1,350台の運行があるというシミュレーションをJR東海で行って、地元の皆様にお知らせをしてきたところであります。連なることが予想される時間帯によっては7台程度連なるという予想がされておりましたので、誘導員についてはそこに信号機がありますから、例えば、手前の大林建材さんの辺りの広いところで一旦誘導員を置いて止める、こういう所作を想定しておりましたので、これは実際に通行量が増えてきた段階でこの文言は生きてくると思っております。その時にまたJR東海とは確認書を基にしてきちんと対処をお願いしていきたいというようなことであります。

それから、基本とするという文言でありますけれども、実は大鹿村との調整で、そこからダンプが出てまた帰っていくとこういうことがありますので、このところできちんとこれをするという言い方にはできないのではないかとこのやり取りをしてきたところであります。この通行時間については、何回かご質問で守ってないというご意見もいただきましたので、これは現在JR東海でこの時間はきちんと守っているはずですが、おそらく違うところのダンプが走ることはあると思いますが、JR東海と私どもとの確認書の審議の中では、この文言通りやっ

ており違反はしておりませんので、今のところは変える必要はないだろうと思っております。

他にはありますでしょうか？はい。

それでは、本日は工事関係それから運行の関係でも、進捗があったと思っております。北林飯島線についても、JR東海で伸びてきた竹は、地権者等を間に挟みながら検討いただけるという前向きな回答をいただいたと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは以上で協議を閉じたいと思ひます。

事務局 皆さん、大変ご苦勞さまでした。先程概ね3ヶ月に1回開催するという対策協議会の話ですけれど、もし何かありましたら可及的速やかに会議等を行う場合がございます。

また、片桐地区の運搬情報等につきましても、近い内にまた検討させていただいて、年明けまでに要望等していただきながら、伊那建さん、飯田建さんと説明会も含めて検討したいと思ひます。

それでは、これもちまして第34回中川村リニア中央新幹線対策協議会を終了と致します。

ご苦勞様でした。（一同「お疲れ様でした。」）