

第36回中川村リニア中央新幹線対策協議会 会議録



期 日 令和6年3月23日(土) 午前10時00分～12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 15人(欠席者3人)
- ・J R 東 海 12人(うちJV3人)
- ・長 野 県 5人(伊那建設事務所2人、飯田建設事務所3人) ※以下「伊建」「飯建」
- ・村 関 係 者 6人
- ・マ ス コ ミ 2人

1 開会

事務局 皆さん、こんにちは。(一同「こんにちは。」)

本日はお足元の悪いところ、年度末の開催にもかかわらず、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。本来であれば、前段で現地視察を計画して

いましたが、生憎の雪の降り方を考慮致しまして、中止とさせていただきます。また時期を見て、現場視察を計画したいと思いますので、よろしくお願ひします。それでは、ただいまから第36回中川村リニア中央新幹線対策協議会を開催致します。それでは、資料の確認をお願いします。資料1というA4の資料、A3の資料が4枚程ありまして、資料2がありますので確認をお願いします。すみませんが、携帯電話のマナーモード等の設定をお願い致します。

それでは、会長から挨拶を申し上げます。

2 あいさつ

会長 皆さんこんにちは。（一同「こんにちは。」）

生憎の雪になっておりまして、半の沢の視察を予定しておりましたが、事務局よりご案内の通りでございます。JR東海にも十分な準備をいただいたところがありますが、この件につきましては、今日の協議会の中で、改めて画面を使ってご説明をいただくことをお願いをしたいと思います。さて、新しい委員、つまり、総代さんがお変わりになりましたので、その関係で新しい委員が揃っての協議会になりました。協議会に先立ちまして、いくつか前回までの到達点について、改めて振り返りをさせていただきたいと思います。昨年12月23日でありますけれども、小和田地区基盤整備、天竜川堤防整備の合同着工式が行われたところでもあります。年明けからリニア発生土の往路運搬が、そして県道北林飯島線経由で三共の河川公園へ、国道153号からは駒ヶ根市中沢新宮川岸と小和田土地改良に運搬をすることになっております。復路につきましては、国道153号を經由し、渋滞をしないようにスムーズに運行できるように、左折をする松川町道洞新線を経由してダンプが帰るといった基本原則を確認しているところでございます。

もう1つ。一般県道北林飯島線の改良工事であります。伊那建設事務所から説明があると思ひますけれども、これが1月上旬に完成を致しました。中でも主要地方道伊那生田飯田線の交差点部の隅切りの改良、それから北林橋の歩道を車道化して拡幅、そしてカーブの注意喚起でカラー舗装を施しての減速表示、交差点の拡幅、そして村道城坂線の交差点部に横断指導線を設置いただいたところがあります。村では3月上旬に城坂線の支障木を撤去して、北林飯島線から見上げますと非常に見通しが良くなったと思ひております。こういったことを行ってきました。

また、もう1つ。村道葛北柳沢線の交差点付近に減速を促す道路標示を施していただいたところでございます。

もう1つ。1月から小和田地区の土地改良に着手をしております。工区のB-2工区という区分けをしているところではありますが、ご覧になった方もいると思いますが、まず、耕土を剥いで一方に寄せる工事を既に行っております。

それから、もう1点。昨日3月の中川村定例議会で、令和6年度の一般会計予算が可決成立を致しました。議会の同意をいただいたところでもあります。大きく2点について申し上げますと、リニアトンネル工事発生土を使って基盤整備の造成工事を行うこと、これは当初の段階で1億5,000万円を超える予算になっております。また、小和田地区基盤整備の土壌試験の委託も認めていただいております。これは掘った部分でJR東海が必ずサンプル試験を行っているところではありますが、特に重金属等の比重が多くない基準値以下の安全土については搬出をしているところでもありますけれども、これに加えまして、村独自として土質試験を月1回のペースで行う委託であります。これも併せてお認めをいただいたところでございます。

それから、もう1点。渡場交差点からの発生土運搬につきましては、伊那インター工業団地の造成、これは今実施しているところではありますが、3月末で一応終了する予定で小和田地籍の土地改良が始まります。同時に駒ヶ根市の新宮川岸の造成運搬、この2箇所の活用先に発生土が運ばれます。

本日についてでありますけれども、JR東海の大鹿村内での南アルプストンネル工事、伊那山地トンネル青木川工区の工事の進捗状況と渡場交差点、半の沢におけるダンプ等の車両計画の説明及び渡場交差点付近の環境測定値の報告と分析、関連しますJR東海計画の渡場交差点での交通量調査等については前回説明があったところでございます。また、本日予定しました半の沢県道築造盛土工事現場視察が雪降りで見ることが非常に難しいため、急遽中止を致しましたので、画面を使って工事進捗と設計変更を行った点等の説明をしていただくことになっております。

もう1点。松川インター大鹿線改良工事、事前の関係機関との調整等についての報告を飯田建設事務所からお願いを致します。そして、一般県道北林飯島線の改良9箇所が進みましたので、この報告と説明を伊那建設事務所からお願いすることを議題として協議を行いたいと思っております。

本年度末の会議になりましたが、4月以降、新たな発生土運搬が始まるという意味では、重要な会議とっておりますので、委員の皆様からのご意見ですとか、沿線住民の皆さんの要望等をお出しいただきまして、後々の問題が少しでも少なくなり、安全な運行ですとか、居住環境の維持に繋がる議論をお願いし、協議会冒頭のご挨拶とさせていただきます。

長くなりましたが、よろしくお願い致します。

3 委員委嘱

事務局 次第の3番になります。

委員の委嘱ですが、会議次第の2ページに委員名簿、3ページに本協議会の設置要項がございますので、ご覧下さい。

第4条おきまして、委員の皆さんの任期は2年としておりまして、今回、各地区総代が交替したことにより、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すが、時間の関係上、机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います。

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。

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 半の沢の視察ができませんでしたので、その関係で画面での説明になりますけれども、もちろん書類もあろうかと思いますが、会議の終了を12時とっておりますが、遅くとも12時30分には終了したいと考えておりますので、委員の皆様のご協力をよろしくお願いします。

それでは、協議に入ります。最初に J R 東海から工事関係についての説明をお願い致します。

J R 東海 はい。どうも皆さんおはようございます。（一同「おはようございます。」）

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、日頃より協議会の皆様にはリニア中央新幹線の事業の推進にあたりまして、ご理解とご協力を賜りありがとうございます。おかげさまで、令和5年度の大鹿村での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、両工区とも着実にトンネルの掘削工事を進めさせていただいております。誠にありがとうございます。

さて、本日ですが、会長からもお話がありました通り、半の沢の現場を見ていただく予定でしたが、生憎の雪で中止となりましたが、スライドを用意していますので、後程、現在の半の沢の進捗状況をご確認いただければと思っております。

南アルプストンネル長野工区、それから伊那山地トンネル青木川工区の工事の進捗状況や今後の工事用車両の運行台数のお話、環境測定の結果など併せてご説明をさせていただきます。当社と致しましては、リニア工事を1日でも早く完成をさせるべく全力で取り組んで参りますので、引き続き、協議会の皆様にはご指導、ご支援賜りますようお願い申し上げます。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 おはようございます。（一同「おはようございます。」）

資料1、第36回中川村リニア対策協議会資料について私からご説明致します。着座にて失礼致します。

本日のご説明内容は4点です。

1点目大鹿村内工事について、2点目工事用車両台数、3点目環境測定、その他の順にご説明致します。

まず1点目、大鹿村内工事についてです。4ページをご覧ください。

こちらは大鹿村内の平面図に中央新幹線の路線図を落とし込んだものになります。青の実線については各工区の進捗をお示ししております。図面中程の小渋川を挟んで右側、品川方が南アルプストンネル長野工区です。南アルプストンネル長野工区については、3つの非常口、小渋川、釜沢、除山からそれぞれ

掘削を行っております。また、本坑の赤点線の横の緑点線でお示ししているのが、先進坑と呼ばれる本坑よりも少し断面の小さいトンネルを掘削する区間となっております。小渋川を挟んで左側、名古屋方が伊那山地トンネル青木川工区となります。

それぞれの現在の状況です。小渋川非常口から掘り進めている班については、本坑を品川方に向けて掘削を進めております。釜沢、除山については、それぞれの班が先進坑から品川方に掘削を進めております。

続いて、伊那山地トンネル青木川工区ですが、青木川非常口から本坑を品川方に掘削を進めているのが現在の状況です。資料5ページに現在の工事状況の写真を載せております。

6ページです。発生土仮置き場の状況です。

発生土仮置き場B、三正坊と呼んでいる場所については土砂の搬出を適宜行っております。発生土仮置き場E、小渋川変電所予定地については土砂の搬入、搬出を行っております。下の写真は発生土仮置き場Bを上空から撮った写真となります。左側が2021年10月の状況で、このときは仮置き土が8万2,000立米ございました。右側の写真が現在の状況で搬出を適宜行っており、今のところ2万7,000立米まで減ってきている状況でございます。

続いて2点目、工事用車両台数についてです。8ページです。

こちらは工事用車両の直近1年間の通行台数をお示ししたものととなります。表に記載の数字は月別日平均往復台数と記載しておりますが、この台数を超えない最大台数をご認識いただければと思います。資機材運搬車両については直近1年間で50台程度予定しています。発生土運搬については3箇所、三共、中沢、小和田に運搬する予定をしております。4月から9月は三共と中沢の2箇所で300台となるように調整致します。10月以降については中沢で300台を予定しております。小和田については4月から6月で170から200台、4月以降は300台で計画しています。

続いて、9ページ目です。

9ページ目は工事用車両通行台数の実績で、去年の12月から3月までの実績をお示ししております。測定箇所については、下青木薬師堂前、沢渡橋、大鹿村役場前、半の沢、渡場交差点となります。お示ししている数字は月別日平均

往復台数です。渡場交差点をご覧ください。実績と致しましては34台から48.2台でございました。

10ページ目です。こちらは発生土運搬車両の台数の実績になります。

測定箇所と数字は先程と同様です。渡場交差点をご覧ください。12月から3月までの実績と致しましては、301.7台から347台でございました。

続いて、11ページ目です。

先程、8ページでは最大台数でお示ししておりましたが、こちらの表は直近3ヶ月のより具体的な想定台数をお示ししたものになります。表の日最大と書かれた列が8ページでご説明した数値となります。その横の月別日平均と書かれたものについては、工事の進捗等を考慮した想定台数になります。合計台数で言いますと、4月で520台、5月、6月で550台を予定しています。

3点目、環境測定についてです。13ページ目をご覧ください。こちら渡場地区における環境測定についてです。

こちらについては、今後の工事用車両の本格的な通行に先立ち、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、振動になります。測定期間は2018年11月から通年で測定しております。14ページ目から16ページ目までに各項目の測定結果をお示ししております。

まず、14ページ目が二酸化窒素と浮遊粒子状物質の12月から2月末までの測定結果となります。

二酸化窒素については概ね0.01ppmで推移しているのを確認しています。浮遊粒子状物質についても概ね0.01mg/m³というところを確認しております。浮遊粒子状物質についてですが、2月6日から2月22日までの間が欠測となっております。こちらの理由と致しましては、測定用吸引口と呼ばれるものがありますが、こちらの口元が凍結による機器不調で欠測となっております。

15ページ目です。15ページ目では騒音、振動の昼間の結果をお示ししております。概ね65デシベル程度でございました。振動についても30デシベル以下でございます。

16ページ目が夜間の騒音、振動です。

こちらについても騒音は60以下、振動は30以下ということでございました。

4点目、その他に移ります。18ページ目です。

工事カレンダーと問い合わせ先です。今後の工事予定はA3用紙で1年間のスケジュールを別途お渡ししておりますので、そちらをご確認いただければと思います。前回の協議会では4月から11月の土曜日は、発生土の運搬を中止するとお伝えしておりました。それに対して、1月から3月の土曜日に赤枠が書かれているかと思えます。こちらについては調整が付きましたので、1月から3月についても、土曜日を運休することで決めました。そのためこちらを変更しております。工事に関することで何か気になる点がありましたら、こちらに記載のJR東海大鹿分室、南アルプスJV、伊那山地JVへお問い合わせいただければと思います。

JR東海 以降の資料は説明者を交代させていただきます。

19ページ以降の資料となりますが、一部先行して報道等されているので、ご存知の方もいらっしゃるかもしれませんが、現在当社のトンネル工事で発生しております自然由来重金属の基準値を超え、活用に当たって環境安全性を確保するための対策を施す発生土、当社は対策土と呼んでおりますが、こちらの活用先として、飯田市内の当社の自社用地の中で、活用の見込みが立ったところでございます。今後実際の運搬に向けて準備を進めていきたいと考えており、本日その内容をご報告したいと考えてございます。

19ページに当該地の概要をお示ししておりますが、場所は飯田市内の中央新幹線長野県駅ができるところでございまして、土曾川を渡河する橋梁を計画しているところでございます。その橋梁基礎の中詰め材として、基礎の中に対策土を入れるように活用を検討しているところでございます。左下に概要を記載してございますが、土量としては対策土5,000立米程度を活用予定で、運搬期間については令和6年9月以降準備ができ次第で考えてございます。こちら5,000立米と記載がございまして、橋梁基礎が全てで3つございまして、その3つそれぞれに入れる土量の合計が5,000立米でございます。基礎については、一気に全て施工するのではなく、1つ1つ順番に施工することとなりますので、5,000立米がある時期一気に運ばれるわけではなく、それぞれの基礎毎で順次運ぶことを考えています。従いまして、運搬期間は資料には令和6年9月からと記載がございまして、今年運搬する分については、5,000立米の内、1,000立米から1,500立米を想定しています。

また、運搬台数については往復で30台と記載がございます。こちら基礎の中に対策土を入れる施工のスピードを考慮するとこれぐらいの量を運んでいきたいと考えているところでございます。

続いて、20ページになりますが、こちら対策土がどのようなものか簡単なご説明のみ差し上げましたが、もう少し詳しくどういったものなのかをご理解いただきたく資料付けております。対策土の概要と銘打っておりますが、トンネル発生土については、ご存知の通り岩盤ですので、様々な成分によってできております。その中には自然由来の重金属等や酸性化の原因となる鉱物が含まれていることもございます。自然由来の重金属としては、こちらに記載の8項目、酸性化の原因となる鉱物は黄鉄鉱などが挙げられまして、空気と水に触れることで酸性化する恐れのあるものを記載しています。これらについては基準値を超え、活用にあたって、環境安全性を確保するための対策を施すものを対策土と呼んでおります。

下に試験フロー図を記載しておりますが、冒頭会長のご挨拶の中でもございました通り、当社のトンネル工事におきましては、それぞれの検査で基準値を超えているか否かを毎日必ず1度ずつチェックしています。

続いて、21ページ目をご覧ください。

こちらの自然由来の重金属等々、一言で申しますと、かなり相当な危険物と認識をされる方もいらっしゃるかと存じますので、具体的にどういったものなのかを簡単にご説明している資料でございます。こちらトンネル工事に伴って発生しているものでありますが、自然界に自然に存在しているものでございまして、地殻や食品、温泉水等にも自然に含まれているものでございます。例として、ひじきにはどれぐらい含まれているのか、あるいは全国の中でヒ素濃度が高い温泉にはどれぐらい含まれているのかという数値も載せておりますが、そもそも我々がトンネル工事において測っている基準値となるものについては、その濃度の水を体重50kgの人が70年間にわたり毎日2Lずつ飲用し続けたとしても影響がない濃度と設定されてございます。従いまして、基準値を超えたものが存在するからとしてもその場で一切摂取してはならない類のものではないことをご理解いただければと存じます。

続いて、22ページに他事業での活用事例のスライドを掲載してございますが、中央新幹線の工事特有の課題ではございません。

先程述べた通り、自然界に存在するものですので、例えば道路事業などトンネルを掘る工事や他の事業でも、頻出するものでございます。こちら参考として、国土交通省の事業で実際に対策土を盛土材として活用した事例を載せてございますが、その他にも道路盛土やサービスエリア造成等で活用事例はいくつも存在します。

最後に23ページ目になりますが、先程申し上げた飯田市内に大鹿村内から対策土を運ぶにあたっての事柄でございます。

運搬についてはダンプで行い、荷台には防塵シートを敷設して飛散防止対策を徹底する計画でございます。運搬方法につきましては、参考として国が汚染土壌運搬ガイドラインを出してございます。対策土、トンネル発生土につきましては、汚染土壌ではないですが、参考資料としてそこに記載のあるような運搬方法も参考にしながら、飛散防止を徹底して運搬するところでございます。また、運搬ルートにつきましては、下に平面図を載せてございますが、今回飯田市内の現場に運びたいと考えていますので、ルートとしては渡場交差点を左折して松川町に入っていくルート案を考えていますので、併せてご確認いただければと存じます。

簡単ではございますが、J R 東海からのご説明は以上でございます。

会長 はい。ありがとうございました。

それでは、J R 東海から定例の報告とその他で要対策土の処分方法、運搬、それからその中身についての説明がございました。

半の沢の工事現場の説明は後でしていただくこととし、今まで中でのご質問等ございましたら、係がマイクをお持ち致しますので、挙手をしていただいて、ご発言をお願いしたいと思います。

はい、委員さん

委員 初めに先日はJ R 東海様及び飯田、伊那建設事務所の皆様、村の関係者の皆様、地区からJ Rの説明会を要望したところ快く引き受けていただき、開催をしていただきまして、誠にありがとうございました。

その中でもいろんなご意見が出たわけですけど、それは後程として、今の重金属の運搬についてお話をいただいているような意見が出ました。この中で確認をし

たいですが、実際に活用事例があるようですが、ますます不安な材料が増えてしまったという正直な感想であります。運搬方法はどのようにするのか、その時は運搬に携わる沿線の人達は特に心配材料はなかったのか、そこら辺はどんなような状況だったのかお聞きしたい。また、9月から30台増えるようになると、当初こちらにありました650台が、マックスが680台、700台近くになるご理解でいいのか、そこら辺2点確認をお願いします。

会長 それでは、重金属関係について、今1通りのご説明いただいたところですけどそのことと、重金属含めての運搬台数についての見方を改めてお願い致します。

J R 東海 ご質問ありがとうございます。

 2点回答させていただきます。

 まず、1点目の他事業の例における運搬の状況についての質問でございますが、大変申し訳ありません、我々も他事業の事例については、ある程度公表されている情報をベースに本日もご説明しており、情報収集をしているところでございます。そういった情報の中では、基本的にこういった形で活用しているかという事例が大半でして、運搬でこういった細かい工夫をして、沿線の住民の方々にこういった説明をして、こういった声をいただいたかのか、そういったことまでは情報収集しきれていないのが実態でございます。ただ、先程、運搬方法についても述べた通りで、参考として国から出ているガイドラインもございますので、そういったものも参考にしながら、各事業者が検討されているかと推察は致しますが、本日の回答はそういった回答になってしまうことはご容赦いただきたいと考えてございます。

 また、2点目の台数の件ですが、説明の中で漏れてしまいましたが、期間として19ページの資料では9月からと記載しておりますものの、実際は橋梁の工事の工程の中で活用していくこととなります。工程についてはもう少し橋梁の工程を確認しつつ、具体的な時期を改めてこのような場でご報告させていただきたいと考えているのが1点。台数につきましては、基本的には資料の8ページ目で記載のある最大の650台、この台数は逸脱しないようにこの30台を入れていきたいと考えてございます。なので、650+30ではなく、30台も含めて650台の中で運用する考えであります。

以上です。

会長 はい。いかがでしょうか？

委員 はい。台数の件ありがとうございます。

先程、国のガイドラインに基づいてということですが、我々とする、本当に渡場地区はメリットのない地区です。ここへ来てまたこういった運搬がされるのは、数字でいろいろ大丈夫だと言われても、私達とするものすごく不安がまた1つ増えてしまったので、是非、事例があれば、そういうところの事例でどうだったのかを地元住民としては知りたいと思っておりますので、また教えていただければと思います。

はい。以上です。

会長 活用事例でJ R東海自身は一般的に公開されている活用事例しか持ち合わせていないということですがけれども、もう少しお調べいただいて、そういったものがあるかどうか。また、県にも問い合わせいただいて、いわゆる県道の中に活用している例もあるかもしれませんので、そのことについては調査を引き続きお願いしたいということと、私から23ページに対策土の活用について運搬の方法が記されているわけでありましてけれども、一般的にJ R東海の運搬は、運搬の重量を守り、かつシートを覆って、それで今回の対策は防塵シートをあおりのところに付けて、飛散防止をしてということでありましてけれども、こちら辺の対策をもう少し詳しく説明していただきたいと思っております。特に飛散が1番の問題でありますので、これはよろしくお願ひしたいと思っております。

J R東海 はい。

私からどのようにしているのか簡単にご説明させていただきます。今回、飯田市に運ぶヒ素の入った対策土ですが、南アルプストンネルから発生した仮置きしである対策土を運搬します。こちらの南アルプストンネルのダンプですが、まず左側をご覧ください。あおりの先にビニールシートを付けていまして、これが土を入れた後、自動で被さります。その段階でも基本的には大きく物が飛散することはありませんが、南アルプスのダンプは、さらにそのトラックの背の下に隙間

がどうしてもできるので、そこに発泡スチロールを入れてあります。発泡スチロールを入れて、さらに両サイドをゴムで上から覆い引っかけで囲いますから、基本的に密閉状態で外に土が飛散しない構造です。南アルプストンネルについては全台、このような対策で運搬しておりますので、基本的に外に飛ぶことはないと思っております。

会長 これは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から出る以外にも今のところ可能性としてはあるのですか？

J R 東海 重金属ですか？

会長 こういう方法で運び出す計画は他のところでもあるのかということを含めて、重金属の基準値より高いものを運ぶので、どのくらいの濃度のものになるのかという辺りもわかっていたら、説明いただければと思います。

J R 東海 はい。

自然由来重金属の基準値をオーバーする土は今のところ大鹿村と豊丘村で出ております。飯田市でも松川トンネルで若干出ています。今のところ仮置き場に仮置きをしている状況ですので、遠くへ運搬することは今回が初めてになります。どこへ持っていくにしても同じように飛散防止はきちんとして、持っていくことになります。今大鹿村で出ている重金属の基準値を超過した土ですけれども、できればあまり運搬したくないものですので、大鹿村で作る小渋川変電所で活用できないか併せて検討していますけれども、小渋川変電所の活用の量が限定的になりますので、その他にも J R 東海の用地や構造物に入れるなど検討しており、本日ご説明をした飯田市に作る長野県駅の橋梁の橋脚基礎の中に封じ込める処理をする計画で飯田市のご地元の方に概ねご了承いただきましたので、本日はその運搬の話をさせていただきました。長野県内では、重金属を含んだ発生土の話をするのは、先日の大鹿村の協議会が初めてになり、本日、中川村で説明させていただいております。豊丘村の対策土は、今のところ豊丘村の坂島工区で出ていますけれども、その対策土は坂島工区よりさらに山の奥に入った本山の発生土置き場

に入れられないか検討をしております。そういうことになれば、運搬の話が出てくると思いますので、地元にも運搬の話をするということになると思います。

会長 はい。

密閉した形で運搬するということですが、委員さん、何かまだ不安材料がありますでしょうか？

委員 すいません、例えば復路の空荷の時はどういったスタイルで戻られるのでしょうか？

J R 東海 はい。ありがとうございます。

空荷の時も同様に運搬します。

委員 もう1点。運搬ダンプは限定されるのか、限定なしに回しているダンプの中で運搬するのか？特に決まりはないわけですか？

J R 東海 今の段階で具体的に決めていませんが、台数が限られますので同じダンプで運ぶ可能性もございますし、その辺りの運用は決めてない状況です。これから運用については決めていきたいと思えます。

委員 地区の皆さんに迷惑が掛からないような方法を検討お願い致します。

はい。以上です。

会長 ありがとうございます。

その他、関連したことでも結構ですので、その他のことも含めて、ご質問がある方は挙手をお願いします。

はい、委員さん。

委員 2つあるのですが、先に今の対策土等の話をさせていただきたいのですが、J R 東海の書きっぷりが非常に私は気になっていまして、自然由来の重金属だから大丈夫だっという書き方を一貫して書かれておりました。何のために環境基準を

作ったのかという本来の趣旨に戻っていただきたいと私は思います。この基準値そのものが、体重50kgの人が70年間渡って1日2リットル飲用し続けても大丈夫だという、影響しない程度だから大丈夫だというのをいされていますけれども、環境基準の健康被害はこれだけではないですよね？条件を設定して基準を決めていますので、だから大丈夫ってことではないので、この書き方によって自然由来の重金属は大丈夫ですよ、自然にもあるから大丈夫だという書き方をされているんですよね。本来我々が問題にしているのは、人為的に掘り出して、それを自然界に暴露することが問題であって、そこをちゃんとやっていただかないと。大丈夫です大丈夫ですというのは、私は言い方として非常にまずいと思います。

それともう1つ気になったのは、これは明らかに法律上の汚染土壌ですので、汚染土壌を掘り出して、どのような処理をしたとしても汚染土壌のままだと思います。ですので、法律上は、廃棄物対策の産業廃棄物ではないかと私は思いますけれども、その辺りはどう考えているのか？その法律上の規定がこれは廃棄物対策とは考えなくていい、活用するからいいということなのか？私は明らかに産業廃棄物だと思っていますので、どうやってその辺は解釈されているのか？県の廃棄物対策課はそのことを理解しているのか？教えていただきたい。

会長 それでは2点について、まずお願い致します。

J R東海 はい。ご質問ありがとうございます。

まず1点目についてです。

私の説明の仕方も悪かったのかもしれませんが、自然由来だから安全ですとか大丈夫ですとか、そういったご説明をした認識はしておりません。大変申し訳ありません。あくまで事柄としてこういうものであると説明をしたところでございますので、その点は誤解を招いてしまったのであれば、申し訳なかったと思っております。

今ご指摘がございました通り、基準値の設定の仕方がどうだからとか、それに対してどういう解釈をするかは我々が事業者として判断するところではもちろんないと認識しておりますので、事業者としては、設定されている基準値に沿って基準値を超えたらもちろんアウトですし、基準値内だったら、基準値内のものと

して扱います。そういったところで肅々と対応していきたいと考えているところ
でございます。

また、2点目の法的な位置づけでございますが、こちらの関連法規としては土
壌汚染対策法がありますが、トンネルの発生土については土壌汚染対策法では明
確に対象外となっておりますので、今回の工事に伴って出てくる対策土について
も、法令上は何か規制されているものではございません。

以上です。

J R 東海 補足してもいいですか？

会長 どうぞ。

J R 東海 我々の J R 東海のリニアで重金属が出ているのはリニア特有の話ではなくて、
近いところ言えば、三遠南信自動車道の青崩トンネルでも新聞報道で約6万立
米の対策土が出ていて、それを盛土に活用している報道もあります。本日も説明
を致しました国交省の事業や松本市の事業ですとか、その他NEXCOですか、いろ
んなところで自然由来の重金属の含有したトンネル発生土が出てきております。
そのために対応のマニュアルが出ておまして、マニュアルの冒頭に「建設工事
で発生する岩石、土壌は盛土や埋土の材料として有効利用が図られることが望ま
しい」と書かれており、まずは有効活用を考えています。今、仰られていた通
り、産業廃棄物処理センターに持って行って処理をしてしまうとゴミになってし
まいますので、うまく活用していきたい。これは普通の発生土と同様に活用先を
検討して、まずは長野県駅の橋脚の中に埋める活用で地元からご理解をいただき
ましたので、本日運搬の話をさせていただきました。先程お話しました通り、大
鹿村内の当社の小渋川変電所の中で活用する計画も今進めておりますので、この
計画が固まれば、大鹿村の村民の方々にきちんとご説明をしていきますので、当
社としては自然由来重金属が含まれて、基準値をオーバーしている発生土もゴミ
にはせず、活用していきたいところでございます。

これは当然 J R 東海だけじゃなく、国交省もそうですし、NEXCOもそうであり
ますので、ゴミにはせず活用していきたいと思っております。

会長 いいですか？

はい。今の説明についてお願いします。

委員 私も全国のトンネルとか、土工事で自然由来の重金属がものすごく大量に出ていることはよく知っていますし、あちこちで使っていることもよくわかっています。多分リニアの工事でも県外でたくさん出てくると思います。ただ元はと言えば、法律上、非常に困ったんですよね。結局そういう土木工事の中で、自然由来の重金属が出てきてしまったために法律上除外した経過が昔あったと思うので。つまり、安全ということはないですよね。私が言いたいのは、この書きっぷりなんですよ。自然由来の重金属も大丈夫なんですよ、自然にもいっぱいあるんだからっていう書き方は、私はいただけないと思います。十分な注意をしてきちんと処理します、国のガイドラインもあります、それは結構です。なぜそういうものを作ったかというやむを得ず作ったわけです。どこも困る、やり場がないので活用することにして処分しましょうと。はっきり言って、これは処分なんですよね。だから、そのための方策をやろうとしていることなので、安全だから大丈夫ですという言い方はやめていただきたいと思います。

会長 よろしいですか？その件は？

そういうお話ですので、これからの説明の参考にしていただくとこととして、もちろんJR東海に限って言っているわけではないので、飛散防止、それから溶出についても試験を続けることは理解をしておりますので、是非、そういう点で進めていただきたいということだと思います。

次のご質問をお願いします。

委員 すみません。

運搬のダンプの話ですが、先程のご質問でそのダンプをまた繰り返し他のところにも使うのかという話があったので、それはやめるべきだと思います。汚染土壌を運搬した車は他のものに使用しないというのが本来の原則だと思いますので、それはそういった形を取っていただきたい。もし使うのであれば、何らかの処理をしないといけないと思います。

それともう1点ですが、14ページの環境汚染の調査資料を付けていますが、浮遊粒子状物質で欠測がありました。以前も欠測があったのですが、欠測が2週間以上続いていますけれども、調査機械の点検頻度とか、あるいは不具合が出た時にいち早く察知できるようなシステムになっていないのかどうか、その辺を伺いたいのです。

会長 対策についてもよろしくお願いします。

J R東海 はい。ご質問ありがとうございます。

欠測期間について大変申し訳ないと思っております。測定方法でございますが、対策前と書かれた右側の写真をご覧ください。こちら筒状のものを3メートルぐらいのところに這わせて、空気を取り込むことで行っておりました。この2月の雪の関係でここに雪が付着し凍結して欠測となっております。

対策と致しましては、筒の先にラップ状のものを付けて簡単には雪が付かないようにするのが、まず1点目の対策です。

2点目、ご質問にありましたデータの回収頻度についてですが、これまでは1ヶ月に1回行っておりました。1ヶ月に1回ですとこのような長期間の欠測が出てしまう可能性もあるので、今後についてはシステムを見直し、上限、下限値をあらかじめ設定をして、それを振れるような値が出た場合は、システム上でメッセージが届くようにすることと現場で確認する対策に見直しております。

以上です。

会長 よろしいでしょうか？

雪降ったのが初めてのことだったので、こういう対策を1度立てていただいて、計測期間が少しでも長くなるようによろしくお願ひしたいと思ひます。

他にいかがでしょうか？

〔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

会長 それでは、関連するところも含めて、全体でまだ言い足りなかったことを言うていただきますので、2点目の県道工事関係に移りたいと思います。

 最初に主要地方道松川インター大鹿線の改良事業について飯田建設事務所からお願いを致します。

飯建 皆さんこんにちは。

 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。私からは飯田建設事務所で行っています主要地方道松川インター大鹿線の道路工事等についてご説明をさせていただきます。それでは、着座にて失礼させていただきます。

 まず、資料2-1のA3資料をご覧いただければと思います。こちら順を追ってご説明をさせていただきます。

 図面に示してあります①葛島、それから④四徳大橋西につきましては、前回の協議会でもご説明していますが、現在は関係機関と協議をしつつ、設計等を実施しているところでございます。②二軒屋の改良工事につきましては、現道拡幅工事をこれまで行ってきておりまして、一旦令和5年度の工事は完了したところですが、一部排水工事を続けて行います。後程、資料2-2でご説明をさせていただきます。

 続きまして③半の沢でございます。

 こちらはリニア中央新幹線建設に伴う発生土を活用して、半の沢の道路を改良する事業となっております。こちら資料の下段に2月に撮影した写真がございます。こちらにつきましては本日現場でご説明をさせていただく予定でしたが、私から簡単に現状報告をさせていただいた上で、後程、JR東海様から説明をいただきます。この写真で見ていただくと半の沢の橋が架かっており、橋の下のところ盛土をする上で支障となる土砂の撤去を進めております。こちらにつきましては、技術検討委員会でもご指摘がありました液状化の可能性のある土でございます。現在は盛土を一旦止めて、当面の間、こちらの土砂撤去を進めております。これが大体6月ぐらいまでかかる見込みとなっております。こちらが完了しましたら、盛土作業を再開する予定となっております。現時点ではソイルセメントが15万3,000立米、普通盛土が2万9,000立米完了している状況でございます。

続きまして、⑤道路情報提供設備につきましては、引き続き、西下トンネル及び東山トンネルの道路情報カメラの接続に関して進めているところでございます。

⑥落合トンネルの工事につきましては、こちらは昨年7月に熊谷組、浅川建設工業、吉野組の特定建設工事共同体と契約をしたところであり、これまで坑口部の安全対策等を行ってきたところでありますが、後程、資料2-3でご説明をさせていただきます。

その他の工事としまして、令和6年度を予定している工事が法面工事半の沢とありますが、こちらは先程の盛土の工事とは別工事であり、現道の路肩部分で風化が進んでいる箇所対策工事を予定しております。それから橋梁補修を2箇所予定しております。

それでは続きまして、資料2-2をご覧ください。松川インター大鹿線の仮排水についてです。

こちらにつきましては先程も申し上げてきました通り、道路の拡幅を行ってきましたが、引き続き、排水路の工事を行います。こちらの工事の概要につきましては資料に記載の通りであります。この工事に伴いまして、4月上旬に1週間程度、片側交互通行をさせていただき予定となっております。再び通行される皆様方にご迷惑をお掛けすることになりまして、大変申し訳ございませんが、施工時には誘導員を配置するなどして、安全には十分配慮して参りますので、何卒ご理解とご協力をよろしくお願い致します。

続きまして、資料2-3をご覧ください。松川インター大鹿線のトンネル工事についてです。

こちらにつきましては先程申し上げた通り、既に工事の契約まで至っております。計画の概要について改めてご説明をさせていただきますが、こちらは平成31年4月に発生した落石事故をきっかけに本路線の安全を図ることを目的に計画しまして、結論としましてはトンネルしかないということになりまして、全長888メートル、車道幅員6メートル、全幅7メートルの計画となっております。こちらの終点側は既設の大鹿トンネルに擦り付ける設計となっております。令和6年度にトンネルの掘削に本格的に着手する予定となっております。これにつきましては、先日3月19日に大鹿村の住民説明会でご説明をさせていただき、住民の方々から様々なご意見を頂戴したところであります。トンネルの掘削に伴い発生

する土砂の運搬、それから擦り付け部の施工にあたっては、片側交互通行、あるいは一時的な夜間の全面通行止め等が必要になるために、住民の皆様方の理解を得ながら進めて参りたいと考えております。通行される皆様方にはご不便をお掛けしますが、何卒ご理解とご協力を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 はい。ありがとうございました。

半の沢の工事に関しましては、液状化の指摘の部分について現在土砂を撤去する工事しているようでありまして、関連がありますので、後程、J R東海から半の沢の工事現場についての設計を変更した箇所ですとか、これと併せてご質問を受けることにして、今説明を申し上げた以外のことについてご質問を承りたいと思いますが、いかがでしょうか？

〔発言者なし〕

会長 特に協議が必要なことも、手順を追って飯田建設事務所で進めていただいていると私も理解をしておりますので、また後で質問を忘れたことがありましたら、そこで全体でお出しいただくとして、J R東海が工事を担当されていますので、本日は行けなかった半の沢の視察現場の説明等についてお願いをできればと思います。

J R東海 はい。

本日は半の沢の現地でのご説明をさせていただければと思っておりましたが、これからスライドを用いて簡単ではありますが、半の沢の造成の計画の内容、それからそれに伴って現在進めております工事の進捗状況についてご説明をさせていただければと思います。それでは着座にて失礼致します。

こちらが今お示しをさせていただいております半の沢の造成範囲における空撮の状況でございます。左側が松川町方面、右側が大鹿村方面でございます。松川インター大鹿線から小渋川に向かって川側の造成工事を現在進めている状況でございます。

まず、前段と致しまして、簡単に事業の概要について、ご説明します。

事業主体は道路改良工事ということで、長野県が主体になります。事業の目的ですけれども、老朽化した半の沢橋下をトンネル発生土を用いまして盛土して道路改良していきます。道路改良に伴いまして、道路の平面線形を改善し、交通の円滑化を進めていくことが目的の1つでございます。半の沢は盛土量は約53万立方メートル造成していきます。現在半の沢橋がございますが、その半の沢橋までを約40メートル盛土をした後に今度は半の沢の沢筋に沿って、平坦にフラットな形で盛土を造成していく計画になっております。こちら半の沢の造成工事につきましては砂防指定地内での15メートル以上の高盛土を行うことから、有識者の方々の意見を踏まえまして、より安全な設計を施して工事を進めている状況でございます。

盛土の構造、排水の構造が、半の沢の造成工事の特徴と考えておりますので、詳細について後程ご説明させていただきます。

まず、盛土の構造についてでございます。

盛土の安定性につきましては、大規模地震、こちらレベル2地震動といたしまして、震度6強から7を想定しておりますが、この大規模地震の発生、それから地下水水位が盛土高さの2分の1水位、今回普通盛土の青色の点線で示しております設計上の地下水水位というところです。大規模地震と盛土高さの2分の1水位に地下水水位が上がるということが同時に起こったと想定して設計をしている状況でございます。ただ、一方で実際の地下水については、水色でお示しさせていただいておりますが、現地盤から下の部分に地下水がある状況でございます。また、盛土の約20メートル部分の下部につきましてはソイルセメントを混ぜ合わせたより硬い土で造成を進めている状況でございます。

現在の盛土造成の進捗状況でございます。

空撮で黄色の範囲でお示しさせていただいておりますが、現在この部分でソイルセメント盛土を造成している状況でございます。先程、長野県から進捗状況についてご説明がありました通り、現在ソイルセメント盛土については約66パーセント、普通盛土については約9パーセントの進捗率という状況でございます。

続きまして、排水に関する構造についてでございます。

排水につきましては、地表面それから盛土内の雨水等、水が溜まることを防ぐ構造を考えた状況でございます。大きく排水構造につきまして4つ挙げさせていただいております。

1つ目が基盤排水層という透水性の高い砕石等を用いた材料とそれから地下排水管、こちらφ1000それからφ300の小さい管を用いて排水を行っている状況でございます。こちらにつきましては、断面図に示させていただいておりますが、まず現地盤の部分に基盤排水層と地下排水管を設置します。それからソイルセメント盛土と普通盛土の境界の部分にも同じく基盤排水層、地下排水管を設置することで2層に2系統の排水設備を設けるという構造になっております。

続きまして、水平排水材の設置になります。

こちらについては盛土法面の小段毎に排水材を配置しまして、盛土内の浸透水を盛土外に排水をする構造で設けております。

3つ目が集水井の設置でこちらも盛土内部の水が溜まることを防ぐということで、横集水管を有する集水井を設置しまして、地下排水管を通して、盛土外に排水をすることで、盛土内の地下水位の上昇を防ぐことを目的として設置しております。

それから4つ目、表面排水を処理するための開水路ということで、開水路それから表面排水の施工を行っている状況でございます。こちらが排水関係の現在の進捗状況でございます。先程申し上げました通り、現地盤部、普通盛土とソイルセメントの境界の部に基盤排水層の地下排水管を設けますけれども、現在は現地盤の部分における基盤排水層、地下排水管の設置を行っております。一方、平面図でお示しをしますと、こちらの実線で着色させていただいている範囲の緑色の部分が基盤排水層、それに伴って地下排水管は青色で示しているところが施工済みの範囲でございます。点線の部分については、これから施工する範囲と、まだ未施工の部分となります。それから集水井につきましては、将来的に合計5箇所施工を行っていきますけれども、現在は一番下流側の位置にあります1箇所集水井の施工が完了している状況でございます。こちらを現地でもご確認いただければと思っておりましたが、写真で今回お示しをさせていただいております。こういった形でφ3500という径のとても大きいものを設けておりまして、将来的に横排水管等を追加で施工できるようにより大きな径で設けております。

その他、表面排水関係でいきますと開水路、オレンジで記載をしている部分が施工済みの範囲になっております。こちらのスライドでは先程申し上げた排水関係の現地での進捗状況の写真についてお示しをさせていただいております。

まず、沈砂池の設置状況について地下排水管から出てきた排水を沈砂池に一旦水を溜めて、排水をする設備を設けております。その他、現地盤における地下排水管それから斜面部における地下排水管の現地の状況の写真をお示ししております。それから先程申し上げた、集水井の設置ということで、φ3500の構造物が現地で施工済みになっております。

それから、集水井につきましては、維持管理をしていく必要がございますので、その集水井の維持管理をする目的として、人が入れるようなより大きな1800の径を用いた維持管理用の管路も、集水井に直接接続をしております、そちらの管理用管路も施工済みの内容になっております。その他、水平排水材の一部は施工済みで写真でお示しをさせていただいております。

続きまして計測関係になります。

今回盛土の安定性を確認するために安全管理を行っております。安全管理については日常点検に加え、今回は盛土の計測機器を設置しまして、盛土の状態を継続的に常時監視しております。長期的な安定性が確認されるまでは、JR東海で引き続き安全管理を行いまして、長期的な安定性が確認された後に順次長野県に引き継ぎをさせていただくことを考えております。工事期間中における計測機器配置図については、お示しの平面図のところでございます。計測関係につきましては、現在盛土の進捗状況に合わせて平面図にお示しの通り、順次計測機器を設置しております。写真でお示しをしているものについてはGNSS計それから真ん中が雨量計の設置、右側が盛土法面部分に設置しております伸縮計の現在の状況写真でございます。

続きまして、液状化対策でございます。

現在液状化対策の工事について実際現場で作業を行っている状況でございます。まず、前段と致しまして、これまで平成31年2月に検討委員会において既存の地質調査地点、このB-9という半の沢の直下の部分のボーリング地点に加え、必要に応じて追加調査を実施して、適切に液状化対策を選定することになっておりました。その後、ピンク色の丸で記載をしている部分で追加地質調査を実施しまして、平面図にお示しの通り、赤枠の範囲において、液状化対策が必要だということになりましたので、現在、悪い土を掘削しまして、良質な健全土で埋め戻しをする置き換え工による液状化対策を実施している状況でございます。現在の掘削状況について、写真の通りお示しをさせていただいております。

以上が現在の半の沢の進捗状況及び工事概要についてでございます。

それから、前回の協議会の場でもご指摘がありましたが、当初設計から現在の半の沢工事の中で変更した点について、排水関係におきまして2点ご説明をさせていただきます。

まず1点目になります。集水井④番、⑤番の維持管理用の管路の位置の変更になります。お示しをさせていただいております平面図につきまして、左側が変更前の図面、右側が変更後の図面になります。こちら集水井④番、⑤番については、インター線から見て、小渋川に設置をしている2箇所でございますけれども、この集水井2箇所につきまして維持管理が必要になってきますので、必要になってくる維持管理用の管路の位置を変更したことになります。変更した部分はこの管路について点線でお示しをさせていただいております。この維持管理用の管路の目的になりますけれども、先程申し上げました通り、この集水井φ3500内の点検、それから浚渫等に人が立ち入れるように維持管理用の管路を設置しております。具体的にこの変更内容については維持管理用の管路の延長を短くすることで、近くの排水路に接続する位置に現在変更して施工していることとなります。こちらお示しをさせていただいている写真ですけれども、この集水井④番における維持管理用の管路の出口部分から撮った写真でございます。人が立ち入れるような形でより大きな径で施工をしている内容でございます。

それから、2点目になります。こちらが地下排水管1号、2号の斜面部における枝管の材料変更になります。変更前の図面が左側、変更後の図面が右側になります。変更した斜面部における枝管の材料の部分については、赤色の線でお示しをさせていただいている部分が該当箇所になります。具体的な変更内容につきましては当初設計の地下排水管φ300の有孔管からモノドレンという材料に変更した内容でございます。こちら写真でお示しをさせていただいておりますが、変更前のφ300の有孔管からポリエチレンの材料を透水性のあるフィルターで巻き立てるような構造を持ったモノドレンに材料を変更させていただいております。変更に至った経緯ですけれども、斜面の伐採完了後に想定よりも急斜面になっていることが現地を確認が取れましたものですので、より斜面に追随して集水できるモノドレンに材料を変更させていただきました。当然、流量計算上で飲み込めるかが前提条件になりますけれども、スライドでもお示しをさせていただいておりますが、有孔管1本あたり16.9立米に対してモノドレンは合計6本接続をしますので19.7立米を

飲み込めるということで変更しても、流量計算上は問題ないことがわかっております。

以上で当初から変更した点についてのご説明になります。

会長 はい。ありがとうございます。

1つ、これが今日のメインでもございましたので、工事の進捗状況とそれから指摘の通りの液状化になる土の入れ替え、それから集水井に至る連絡管の変更、配水管の変更の説明がございました。このことについて委員の皆様からご質問等ありましたら、お出しをいただければと思います。

はい。委員さん。

委員 集水管から出てくる排水管が1800にされたのは良いことだと思います。維持管理用にそこに人が入らなければ、多分何かあった時に中から、もう1本排水管を通過することができなくなるので、そうして欲しいと思っていました。

ただ、工事をやっているときに去年だったと思いますが、かなり早い時期に見てたんですね。なんでこんなにでかい管を入れているのかとっていて、当初設計と違うんじゃないかって私は思っていました。相当経ってからの報告なので、これはいかがなものかなと思います。そういう変更したってことは、かなり重大な変更なので、ここはもっと早く報告するべきだったと思います。別に悪い方向にいつているわけではないのでいいんですけども、そうであっても重大な変更は早く報告すべきだと思います。

それからもう1つ、先程有孔管をモノドレンに変更されたということですが、問題は管の中に流出してきた水が、どれだけ飲めるかとか、流下できるかという問題ではなくて、そこに入ることができるかが大きな問題で、有孔管でも、私は以前問題を指摘したと思いますが、周りに採石を置いてその周りに不織布のようなもので巻いてしまうと不織布自体の目詰まり現象が当然起こるので、その時に水が入ってこなくなりますよっていうことは以前申し上げたと思います。このモノドレンの場合は不織布と同じような、要するに入ってくる場所でフィルターにかかってくるので、そこがどれぐらいになっているのか、つまり、土壌粒子がそこに入ってくると当然目詰まりを起こすので、その場合どうするつもりなのか、むしろ有孔管が良かったのではないかと思うのですけれども、その変更をし

た経過と先程の説明の意味がよくわかりません。排水管の1番大事なところは水をそこに集めることなので、その管の中に。なので、どういう形で水をそこに集めるかが1番問題なのになると思うので、何らかの形で土壌粒子が大量に入ってくないようにすることが必要だと思います。二律背反ですが一方でフィルターかけるとどこかで目詰まりする。目詰まりすると当然地下水が上がることになるので、その辺のところをどのように検討されたのか伺いたい。

会長 はい。

工事の上での専門的なご質問だと思いますけれども、モノドレンに変更をした点、目詰まり、モノドレンにフィルターを巻いてと言うことですが、このことでの目詰まりの対策はφ300の有孔管にいわゆる不織布みたいなものがある、こちらが計算上はこうですよってということが、もし明らかにわかるようでしたら、お願いをしたいわけであります。

J R東海 はい。ご質問ありがとうございます。

まず1点目の集水井からのφ1800の管についてですけれども、これ元々当初から予定しておりました。今回ご説明した変更点は位置の変更ということになります。それが1点目でございます。

2点目のモノドレンについてです。

φ300の有孔管ですと小さな穴が等間隔に開いていることにはなりますが、このモノドレンについては網目状のものを筒にして、それが水を集めるようになっています。なので、より集水できると考えて我々はこれを設定しております。ただ、ご指摘があったように目詰まりがあった場合にどうするのかという点については、維持管理のところでご説明しましたように盛土の中の観測井であったり、集水井で水を集めたりということで、何重にも対策を練っている状況でございます。

会長 お願いします。

委員 細かいことになってあれですけど、モノドレンのメーカーが作った透水係数はわかっていますよね？メーカーが出している透水係数と、ここに盛土する盛土の透

水係数は、どうですか？僕は盛土の透水係数のほうが大きいと思いますけど、違いますか？

会長 今すぐお答えできますか？

できなければ、後でメーカーの出されたものと比較して変更した数値について確認をお願いします。

委員 いや、私がなぜこんな質問したのか皆さんにも理解しておいてもらわないといけないので、つまり、土の透水係数よりも大きくなると水溜まります。そこを知りたいわけです。前にも僕は不織布のことで申し上げましたが、不織布は透水係数が多分土の透水係数よりも低いです。だから、水が溜まるでしょという意見を出していたので、同じようなことが起こらないかどうかそれを気にしてたわけです。

お答えは後でいただければ結構です。

会長 数字については委員の皆様にお知らせいただくことで、今日は重要な質問とさせていただきます。他にこのことについて、よろしいでしょうか？

〔意見等なし〕

②（一）北林飯島線改良事業について

会長 特にないようでしたら、次に行きたいと思いますが、北林飯島線の改良事業等について伊那建設事務所からご説明をお願い致します。

伊建 皆さんこんにちは。（一同「こんにちは。」）

日頃より当所で進めています土木行政に皆様ご協力いただきまして誠にありがとうございます。

本日は当所で実施して参りましたダンプ運搬に関わる懸念のある箇所について、JR東海、中川村とも連携しまして、対策に取り組んで参ったわけですけれども、発生土運搬が本格化するにあたりまして、概ねの対策が完成してきており

ます。本日はその対策につきまして、実施状況について報告をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

資料につきましては、資料3のお手元のA3資料になります。着座で説明させていただきます。事業の実施にあたりまして、地元の役員の皆様に現地での立会い等をしていただきまして、誠にありがとうございました。この実施して参りました対策事業ですが、資料3の平面図を見ていただきますと、こちらの図面の真ん中に赤い線で引いてあります。こちらが県道北林飯島線で、上が北側になります。左上の端に国道153号が上下に通っておりまして、図面の右のほうには県道伊那生田飯田線、竜東線になりますが、こちらが図示してあります。県で進めて参りました対策で、写真も一緒に示させていただいておりますけれども、図面の中に①から⑦まで、対策を示させていただいております。こちらにつきまして本日までの実施状況について説明をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

まず、図面の右下になりますけれども、①番でございます。竜東線と村道葛北柳沢線との交差点の前後の安全対策ということで、写真が掲載してございますけれども、交差点部を明示するためのカラー舗装、減速を促すための路面標示、看板設置により対策させていただいております。

続きまして、②-1でございます。竜東線と県道北林飯島線の交差点部になります。

発生土運搬期間中にダンプトラックが南側から来て、県道北林飯島線に入る時ですけれども、こちらが左折で入るわけですが、反対側車線にはみ出さないように隅切りの拡幅の要望がございました。こちらにつきまして、県道改良、歩道設置の工事に合わせまして隅切りの拡幅で②の写真に示させていただきましたように拡幅をしてございます。

続きまして、③と④の位置になります。

こちらは皆様へ工事中は大変ご迷惑をお掛けしたところでございますけれども、道路の拡幅及び歩道の設置で、狭隘な県道区間でありましたが、車同士のすれ違いをスムーズにできるような道路改良を実施致しました。併せまして、山側といたしますか、北側になりますけれども、歩道を設置し歩行者の安全の確保をいたしました。

⑤-1でございますけれども、こちら北林橋の周辺の改良であります。

現道にありました歩道を車道化して、カラー舗装等を実施したところでございますけれども、歩行者は村道城坂線の迂回路に迂回してもらうことを前提に暫定的に今回歩道を車道化致しました。車道の幅員を確保する工事を実施しております。また、その先橋の手前でのカーブ等もございますので、特に注意が必要な箇所はこちらにはカラー舗装を施工しております。

こちらの⑤区間につきましては、暫定の改良で歩道を車道化しておりますけれども、今後も将来的な道路改良について検討していく方針で、来年度から測量等にも着手していく計画であります。

続きまして、⑥でございます。村道城坂線との交差点、ここの部分の横断指導線の設置でございます。

前回の協議会でご意見いただきましたことを踏まえ、公安委員会と協議しまして現在の歩行者溜まりの部分から歩行者が横断するところを明示することで、2本線の白線になりますけれども、こちらを設置させていただいております。この部分の看板設置、こちらにつきましてはJ R 東海で設置していただくことで調整をしているところでございます。

続きまして、⑦の位置になりますけれども、天竜川を渡りまして田島の交差点までの区間になります。

こちらにつきましては、ダンプトラックとの安全なすれ違いができるようセンターラインが入ったすれ違いができるような車道の幅員を確保する工事をさせていただいております。こちらは3月に竣工で、ひとまず、幅員確保を実施しましたけれども、将来的には歩道設置、途中まで繋がっている歩道を国道まで延伸する事業につきましても、継続して取り組んでいくことで考えておりますので、今後ともご協力をお願い致します。

引き続き、関係者の皆様方と連携しまして発生土運搬における課題等に対応していくことで考えておりますので、今後ともご協力をよろしくお願い致します。

伊那建設事務所からの説明は以上となります。よろしく申し上げます。

会長 支障木伐採とバリカー設置は？

伊建 ⑧番につきましては、J R 東海で取り組んでいただいております。

会長 すみません。

J R 東海お願いします。

J R 東海 J R 東海では、工事用車両の通行に伴う安全対策として、⑤番の北林橋付近の見通しの悪い原因になっておりました立木の伐採を施工致しました。後、資料にございませんが、⑤番右側の写真の少し手前にカーブミラーが1基ございますが、かなりくすんでおりましたので、ミラー板の取り替えも行っております。

それと⑧番村道城坂線では、歩行者用迂回路の歩道環境の整備を目的として、城坂線西側の斜面の伐採を行い、日差しが入るように環境整備を行うとともに、防犯灯の増設を実施しました。また、歩行者専用道路になりますので、出入口のそれぞれにバリカーを設置しました。

後、⑥番になりますが、伊那建設事務所で設置していただきました横断指導線の前後に、一般車やダンプに対してこの先に横断者がいることを明示するための工事用の安全看板を2箇所設置させていただきましたので、ご報告致します。

会長 はい。ありがとうございます。

この道路につきましては、発生土運搬の重要な道路になりますし、地元車との通行も問題になる箇所でありましたけど、3月末までに村でも伐採を行いまして、改良は予定通り行われたところであります。関連する地区の総代さんもお見えですので、特にこの件についてご質問等ございましたら、ご発言をお願いしたいと思います。

はい、委員さん。

委員 すみません。お世話になります。

城坂線の伐採に関してはありがとうございました。ここでお礼を申し上げます。

1つ、②番の横断歩道があるところですが、この写真はいつ撮ったか、もう横断歩道が消えてきているような感じで、この間も見ましたが、アスファルトが割れて、平らですけど、このアスファルトの補修はどこでやるのか？

それともう1つ⑦番の写真の手前にマンホールと水道工事したアスファルトとの段差が陥没っぽくなってきています。ここは古いほうは何もしてないと思いま

す。気になっていましたが、この段差をダンプカーが避けて、新しいアスファルトにはみ出してくるのを見た経緯があります。このアスファルトの修理はどこでやるのか？

もう1つ、④番の写真です。上からダンプが下ってきていますが、下から来た車が葛北橋を渡って葛島へ渡りますけど、下から車が来てない時は、この上から来るダンプは、かなり白線をはみ出して内カーブしてくる状態になります。葛北側から見えていましたが、どのダンプも大体内回りしてくる状態なんですよ。車がないから、広い道になって、多分内回りしてくるとは思いますけれども、車が下から上がってきた時は、すぐに退避できるのかどうか、何とも言えない状態なんですよ。なので、アスファルトの件、白線のはみ出しの件をお聞きしたい。

会長 隅切りをしていただいたところは確かに横断歩道の線が消えてるのは見て分かりますけど、アスファルトの件は？

委員 ヒビが入っています。

会長 このような状態でありますけれども、そこら辺のところについては運搬中ではありますが、すぐ調べていただきたいです。それと、そのこととできれば横断歩道のアスファルトは直していただいて、横断歩道は引き直していただいたほうがいいと思います。

いかがでしょうか？

伊建 はい。

今、お話ありまして確認したいのですが、1つはこの隅切拡幅のところの舗装はこちらで確認しまして、必要な舗装修繕をしていきたいと思えます。

すみません。もう1つ、舗装の段差の確認ですが、⑦番の道路拡幅した区間のところで新しい舗装と古い舗装との段差についてですか？

委員 そうではなくて、古い道側になるのですが、この写真より手前にマンホールがあります。

会長 すみません。

これは下水道のマンホールですので、村が設置したものでございますので、改良にあたっては協議も必要かと思いますが、これは村で答えるとして、横断歩道の白線引き直しの件についてはいかがですか？

伊建 横断歩道は警察の管理になりまして、新設とかもそうですが、引き直しも全部警察でやっていただいていますので、また役場からも私どもからもご要望があったことは伝えるようにしたいと思います。

会長 わかりました。こちらから言います。

確かに消えていますので、はい。

それともう1つ、仰っているのは田島の南の田んぼに行く道の間にあるマンホールですよ？

委員 ええ。

会長 これについては村からお答えいたします。

幹事 ご意見いただきましたマンホールは下水道のマンホールになります。確かに段差ができておりますので、県道に村で占用していることになります。県と相談させていただきながら、また、ダンプが通行していますので、調整をさせていただきながら補修を行っていきたいと思います。

会長 それから、葛北橋の改良区間で内回りをしてくるお話ですけれども、これはどうでしょう。

J R 東海 ダンプの通行に関しましては内回りしないように指導をさせていただきます。よろしく願い致します。具体的に場所まで提示いただいたのでこの場所は内回りしないように具体的な指導をさせていただきます。

会長 関連するところで、よろしいですか？

委員 今のご指摘の件に類似する内容になりますが、大きな話ですが、今は往路をこの道で行きますっていうのは、確定なんで仕方ないですが、とにかく地区の強い要望としては往路と復路を逆にしてもらいたいという意見がものすごくあります。それぐらい渡場の住民は非常に不安を抱えています。土を運んだ重いダンプがああ坂を、渡場、柏原、葛北の間をって行きます。それと狭い北林飯島線、今、話のあった葛北橋もそうですけれども、そこをずっとそういった状況で運搬していく。非常に怖い、不安、恐ろしいというその思いが、強いです。ですので、是非、今すぐは無理かもしれませんが、小和田を含めると最長で令和8年度末まで運搬する計画と聞いておりますし、3年半もあります。先程のアスファルトの件もありますが、ますます路面も悪化していくことも想定されます。とにかく逆のルートにしていれば、先程の④番の葛北橋を渡る際の懸念も無くなりますし、いろんなメリットがあるのではないかと。とにかく地区としては強い要望を抱いております。渡場地区はご存知の通りあそこにあるので、上伊那に運搬しようが、下伊那に運搬しようが、往復100パーセント渡場を通らざるを得ない、非常に悲しい環境にあるわけです。松川町は民家のないところを上まで抜けるように、新しい非常に良い道もできていますし、フェンスもできました。しかし、渡場はそういったものが一切ありません。とにかく地区の皆さんが1番強く不安に思っているところなので、その辺りどうか意向を汲んでいただいて、今後検討していただければと思います。何かそういう方向でできることはないかということも、この道ありきではなくて、そういった思いを抱いている以上、払拭してもらおうような検討をお願いしたいということをお話を借りてお話しさせてもらいたいと思います。

よろしく申し上げます。

会長 今のご質問について私から経過についてのお話をさせていただかなければならないと思っておりますので、それは後で回答するとして、この関連の運行もしくは改良の件で何かありますでしょうか？

はい。委員さん。

委員 1つ。写真でいうと④番です。

葛北橋のところですが、今までの道路が変則的な三叉路で直角交差になるようにし、ゼブラ帯を設けたり、白線を引いたりして、葛北橋に入る道を狭めてありますけれども、実際に下から来て、右折する場合や南側から来て顔出す車が交差するような時は非常に狭くて、うまく入っていけない状況があるわけです。あそこに置いてあるコンクリート基礎のガードレールですか？2メートルものがいくつも置いてありますが、主要地方道伊那生田飯田線の改良された小松川橋から生田へ行く道路を見ますと、前の宮ヶ瀬橋へ行く真っ直ぐなところ、右へカーブする新しい道がありますが、あそこは路肩線だけ引いてあって、そういったガードレールが置いていません。だから、古い道の脇の人はスムーズに真っ直ぐ入っていくわけです。もちろんウィンカーなどを出すと思いますが、この葛北橋のところは車がぶつかれば車が壊れてしまう程頑丈なガードレールが置いてあるわけです。それで、ゼブラ帯や路側線を引いてありますが、外していただけないかと個人的には思っています。非常に走りにくいと苦情が私のところに届いていますので、できればそういったご配慮いただければと思います。

会長 他にありますか？

委員 すみません。

私もこの交差点何度通ってもわかりにくくて、困ったなと思っていました。やっぱり皆さん同じこと考えているんだなと思いましたけれども、ゼブラ帯のところ非常にわかりにくい。今、委員さんが仰ったように、無くす方法もあると思いますし、今ダンプが降りてくる写真があって、通常、追い越し禁止は黄色線がありますよね？ここはカーブで非常に見にくくなっていることもあって、ここで上下分離されて区分されていますよっていう区分線をちゃんと明示したほうがいいのではないかと私はここを通るときに常々思っています。どっちが下りの線でどっちが上りの線なのかわからなくなる時があって、橋から入って左折をした時も、あれ？どっちの車線なのかなって一瞬わからなくなる時もあります。なので、その辺何か表示をするのか、何か良い方法があるのではないかと思いますけれども、橋から入ってきて左折した時に、すぐ入る車線が見にくい感じもあるので、その辺ご検討いただければと思います。

会長 このことについては、改良していただきましたけれども、やはりどっちに行けばいいか迷ったり、ここに置いてあるガードレールも撤去したほうがいいのではないかとご意見もありますけれども、ここでどうするかということはすぐにお答えすることはできないと思いますので、1番良い方法を検討していただければと思います。

 それからもう1つ。その関連ですけれども実はここの交差点についてはまだ暫定的とは申しませんが、村が考えておりますのは、葛島中央線の葛北橋の架け替えと法線の位置、つまり、ここの交差点付近の取り付けも現在計画でありますので、こちらから説明をさせていただきたいと思います。

幹事 はい。葛北橋の件についてです。

 今回の協議会と関係ありませんが、村道葛島中央線の葛北橋の老朽化が激しいので、村で架け替えを検討しています。工法については現在検討中の段階であり、地元の皆様とご相談をさせていただきながら進めていきたいと思っております。それにあたっては当然交差点の位置も県と協議しながら検討していきたいと思っております。

会長 調査をして、また議題に載せる場合もあろうかと思っておりますので、お願いをしたいと思います。

 関連はすることはもうよろしいでしょうか？

〔発言者なし〕

会長 はい。

 それでは、私から委員からお話があった発生土の運行ルートについてご説明します。

 実は小和田それから駒ヶ根市新宮川岸に運ぶものについては、当然国県道を使うということで、お考えは当然だと思います。かつて、私がいよいよ流域治水事業の一環で小和田の発生土の埋め戻しがはっきりしてきた時に運ぶ立米数が70万から75万立方メートルという非常に大きいものですから、この物を運ぶことについては、どうしても、松川町をできるだけ経由せずに国県道を使って運んでいき

たいと申し上げました。この意図は、県で直していただいた北林飯島線の改良がなかなか進まなかったものですから、実は発生土の運搬に合わせて一気に道路整備できないだろうかと県に投げかけてきた経過もあります。そういう経過の中で主要地方道伊那生田飯田線それから北林飯島線を通して、国道に出るというルートがこれでスムーズに運行できるきっかけになったということ、それからもう1つ、実は北林飯島を改良するにあたって事前に行われました松川町の協議会の中でもこの運行ルートについては、町道洞新線から国道153号に接続して、片桐松川の右岸のところをいき、すぐの橋の手前に出るところでございます。このところはご承知の通り、距離的な問題もあって信号機が設置できないわけでありまして、しかも南から来るとカーブに当たっているということ。それで、交通量が少ない時はいいですが、交通量が多いとここにダンプが滞留し非常に危険だということもございまして、JR東海としても一方通行を望んでいたということと、松川の協議会の中でもこういうルートであれば問題ないということをご承知の通り、繋がって走っていきましてと渡場の一番低いところから柏原に至ってそれからまた三共まで登っていく、2段階上るところでは、当然アクセルを踏み込むことが考えられますし、私どもの職員も現地に出向いて、音を聞いておりましたが、確かに乗用車が走行する音よりも大きいものですから、これは問題だと十分よくわかるわけでありまして、運行については委員が仰った通り、今の中では運行は北林飯島線を使っての一方通行を続けますけれども、騒音などいろんな点でまだご意見があるのであれば、できるだけ連ならない運行ですとか、そういうことにJR東海も特に気を付けてもらって運行をしたい。当面このような運行を続けていかざるを得ないということもご理解いただいた上で、また協議会の中で渡場の皆さんから強いご要望があれば、その都度問題にしたいわけでございますが、今申し上げたような経過もありますので、運搬へのご理解をして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。

 この先、基本的には変更を検討する余地もないということなのでしょうか？変更するにあたっては、もう駄目です、これでやりますという。それでもし状況が変化したら状況に合わせた対応なんか考えていく方向性でしょうか？

会長 運搬ルートについてはJ R東海それから、渡場の皆さんを差し置くわけではありませんが、近隣の松川町の皆さんとの了解の中でのルートでご理解をいただければと思いますし、連ならない運行をやれという意見が出ていますけれども、J R東海の中で運行について、あるいは騒音とか、排ガス対策について何かでお考えがあるようでありましたら、言っていただければと思います。

J R東海 はい。

ダンプの連なる件に関しましては、大鹿から出る時は当然間隔を空けて出すようにしていますが、小渋線を通り過ぎて渡場交差点まで来るとどうしても連なってしまうことがあります。なかなか物理的に連ならないことは難しい状況でして、今、言っているのはダンプの運転手にそれぞれ小渋線を下りてくるところから前との間隔、要はダンプが連なるとどうしても一般車がなかなか右折できないといった問題がありますから、ダンプとダンプの間隔を極力空ける指導は行っております。引き続き継続して、ダンプとダンプの間をなるべく空けることは指導していきたいと思っています。それから、振動につきましては、今まで渡場交差点で常時測定しておりますが、そこから先で常時ではなく定期的に騒音・振動測定ができるように前向きに検討していきたいと思っています。

会長 そのような対策をやった上で、なお沿線住民の皆さんからお声があった場合にはできる対策がないかという点で、この中でも協議をさせていただければと思っています。ただルートそのものを変えるのは仰る通りですけれども、先程申し上げた通り、国道153号に町道洞新線から出るにあたって右折をすることは非常に危険であるので、このルートに決めた背景があることをご理解いただければと思います。

委員 はい。こだわってすみません。

地区で強い要望があるので、何とかして欲しいと思いますけれども、今までもあそこから国道に出て、竜東線を通る前までは伊那とかに運んでいたわけですよ？それは何でできていたのに、今回からできない話？

J R東海 洞新線を通行しておりましたが、短い期間でありましたので、当該期間中は交通誘導員を配置するなどして、安全対策を徹底しながら、町道から国道を右折にする対応していました。先程から話に出ていますが、信号の設置が難しいと飯田警察署からも言われておまして、今後の本格運行にあたっては、町道から国道へ右折することがないような運行ルートで走行していきたい状況でございます。

委員 はい。

極端な案を出すと、例えばですけど、ある期間は今のルート、ある期間は逆のルートとか、いろいろな試行錯誤も少しでもいいので検討してもらって、1台でも多くこの渡場地区の運搬ダンプが通る回数を減らしてもらいたい。それと前に聞いた話では、往路に比べると復路のダンプの台数が必ず1対1ではないと、復路の場合はそのまま帰ってしまう人もいるので、復路は台数が減る話もお聞きしていますので、そういうメリットも逆にすれば、出てくるし、1台でも減るのはありがたいことですので、そのようなことも踏まえながら、是非、検討の余地の片隅にでも入れてもらいたいと思っていますので、よろしく願い致します。

以上です。

会長 協議案件として検討させていただきます。

また、運行の中で問題があれば挙げていただきたいと思いますので、よろしくお願いをしたいと思います。

関連することで、全体の中で何か言い忘れたこと等がございましたら、お願いします。

委員 1点。

会長 はい。委員さん。

委員 すみません。

ダンプですけど個人のやつもあるし、会社のやつもあるし、いろいろだと思えますが、ドライブレコーダーは付いていますか？1台も付いていないですか？

J R東海 今、全台付けております。

委員 そうすれば、それを見て白線を飛び出しているかいないかわかるわけですよね？

J R東海 運搬距離が長く、上書きされてしまうことがありまして、過去のデータは今の段階だと見ることはできないので、そこは直接確認させていただきます。

委員 では、ドライブレコーダーは、J R東海で管理はしていないということですか？

J R東海 ドライブレコーダー自体は鹿島J Vで運行管理をしていますから、そちらでわかりますが、何か苦情がある時、何か事故があった場合はすぐにドライブレコーダーを取り出しますから、その情報はわかりますけれども、何日か経ってしまうと上書きされてしまう状況です。

委員 ありがとうございます。

会長 すみません。

それで葛北に限らず、他の地区の総代さんがいちいち車両を見るわけにはいかないと思いますが、車両毎に黄色いステッカーと番号が割り振ってありますので、はみ出して走行するような車両、J R東海に限ってですけれども、もしありましたら、いつこんなのがあったと番号を仰っていただければ、四六時中見ていくわけにはいかないと思いますが、地区の皆さんにも言っていただいて、そしたらJ R東海の大鹿分室に申し出ていただくか、リニア対策室にいつていただくか、そういうことで監視をお願いしたいと思います。ただ、ダンプが多く走行する中で、おそらくJ R東海の運搬車両が運搬土量もさることながらスピードを1番守っていると思いますので、是非、よろしくお願ひします。

全体で皆さんよろしいでしょうか？

〔意見等なし〕

5 その他

- ・天竜川葛北地区築堤護岸工事（国）に係るダンプトラックの運行について
- ・渡場地区ライブカメラについて

会長 それでは、1番最後に村からその他いくつか申し上げることがございますので、よろしくをお願いします。

幹事 それでは、その他の1点目。

天竜川葛北地区築堤護岸工事に係るダンプトラックの運行についてということで、皆さんのお手元の資料の1番後ろから2枚目辺りに、工事延長とダンプ通行のお知らせの1枚ものの資料があると思いますので、それをご覧いただければと思います。

この内容につきましては、国土交通省の天竜川上流河川事務所駒ヶ根出張所で発注しております。葛北の築堤工事に関するものであります。工事箇所については、下の地図に記載してありますように天の中川橋の北側になります。こちらの工事は昨年から国交省の発注で久保田建設株式会社が施工しておりましたが、この度、工期が延長となったと先日お話がありました。その内容としては、盛土作業をこの工事の中で行い、その盛土を南陽の大林建材からダンプで運搬を行うということで、その運搬ルートが本協議会の議論の場所となっております県道北林飯島線を通行しますので、お知らせということでご報告をさせていただきます。運搬土量については、資料に記載の通り、6,000立米を1日66台、6台を11回の片道という運搬を行うようであります。順調にいけば4月初めから始まって、5月早々には終了予定であります。こういったダンプの運搬が始まります。運搬をしておいて、土砂を築堤の盛土に用いるということでもあります。ここに工期として6月28日までと書いてありますが、これは盛土作業も含まれております。当然ではあります。運搬にあたってはリニア発生土運搬のルートでありますので、そちらと連携すること、後、道路を汚さないように、汚した場合には散水車で砂埃の対策を行うことを話をしています。土日は休工で、平日についても朝8時から夕方5時という内容で、ただ、祝日については一般作業を行うということです。

こちらについては以上となります。

会長 北林飯島線を往復する台数が増えますけれども、どうですかね？ J R 東海で調整を取っていただいて安全運行する程度では難しいですか？ J R 東海に私が聞くのも困るかと思いますが。

J R 東海 すみません。
意味がわかりませんでした。

会長 北林飯島線を2車線に改良していただきましたけれども、主要地方道伊那生田飯田線と見比べるとまだ狭いです。車道の幅が狭いので、葛北橋のところで、J R 東海の積載したダンプが、減速を守って下りてくる。今度は逆に下からダンプが登っていく。そこで重なることが十分にあることを申し上げているのですけど、そうしたところでどうかなということを行っています。

J R 東海 我々も施工会社を通じてダンプの運転手にそのような車があることは注意喚起をしておきます。

会長 わかりました。
私どもも運搬を言ってきた施工業者にそうは言っても狭いので、なるべく通行の支障にならないことをお願いして、もし地元でそうは言ってもルートを変えたほうがいいというお話がもし出てくるようでしたら、何かありますか？

委員 この期間、すみません、下の田んぼに行くのに農閑期でトラクターとかが動いて、J R のダンプが上から来るので往復は止めていただきたいのと、トラクターがいつ通るのかわからないので、それはすみません、J R 東海も運転手に言ってもらいたいと思います。

会長 わかりました。
まず、私どもで、村が述べます。

幹事　　今、ご意見いただきましたトラクターとかが確かに期間中に重なりますので、そういったご意見を国交省にもお伝えをして、もしルートを変えるとか、行きは北林飯島線を下りてきて、帰りは別のルートを通ることができないかどうか対応しながら、北林飯島線が非常に混雑する状況が確かに目に見えているので、その辺を緩和できるようにしたいと思います。先程言い忘れましたが、沿線ルートの地区へは最終的なルートが決まった段階で、こういった地区内の回覧文書で対応したいと思いますのでお願いします。

会長　　J R 東海、お願いします。

J R 東海　はい。

トラクターの件はダンプの運転手にしっかりと伝えさせていただきますが、具体的にいつからいつと決まっていれば教えていただきたい。

委員　　それはわかりません。

J R 東海　4月から走りますか？

委員　　いや、早い人達は3月から始まります。

J R 東海　わかりました。早々にダンプの運転手に伝えさせていただきます。

会長　　ルートの変更について、もし変更するとなったら、田島の皆さんにもご迷惑掛けますから、そうじゃなくてもタイヤに付いた土砂はきっちり流してから運行するよう会社に申し込みます。

それでは、もう1点であります。渡場地区のライブカメラについてお願いをしたいと思います。

事務局　最後にA4の1枚ものの資料がありますけれども、一昨年、渡場地区から運搬に関しまして、カメラを設置できないかと要望をいただきまして、検討してきました。地区のご意見がまとまりませんでしたけれども、昨年再度検討いただい

て、地区でこの位置であればということでは付きたいと村に要望がありまして、エコー・シティーに要望致しましたところ付けられることになっております。渡場地区の大林建材の近くで大鹿村方面を向けてのカメラ設置になります。ライブカメラですけれども、エコー・シティーを契約されてる方は11チャンネルでライブカメラが切り替わっていくチャンネルがあると思いますけれども、その中の1つの枠で入ってきます。エコー・シティーのホームページで常時確認できますけれども、ここのライブカメラのページに今は坂戸橋と小和田の2箇所ライブカメラを設置してありますけれども、それに渡場が追加されるということで、これは決してリニア発生土運搬期間だけではなくて、半永久的に稼働することになります。監視しているわけではありませんが、ライブカメラがありますので、JR東海も含め、安全に配慮していただきたいと地区からご意見がありますので、お願いしたいと思います。ライブカメラですけれども、録画されているわけではないので、何かあった時に証拠として出せとか、そういう防犯カメラとか、そういう意味ではないので、ライブカメラということで、その場限りを確認していただくようになります。11チャンネルを録画する機能がありますので、もし取っていただければ、それは録画できますが、エコー・シティーにデータを出してくださいとか、映像を証拠としてということはできません。4月以降に運用が始まりますので、また、いつからということは確認ができていませんが、5月には映像が映っている状況になりますので、ご確認をお願いしたいと思います。

以上になります。

会長 はい。

それでは全体の中で、どうしても発言したい方がいましたら、お受けしたいと思います。よろしいでしょうか？

〔発言者なし〕

6 閉会

会長 すみません。

司会が悪くて、だいぶ時間が経ってしまいました。今日は重要なところを、これからのターニングポイントではありませんが、運行に関しての議論ができたと思っております。

また、半の沢についても、いくつか宿題が出ておりますので、こちらはデータを集めていただいて、できるだけ早い時期、遅くとも次回の協議会にはお出しをいただければと思っております。

それでは、協議を以上で閉じまして事務局にお返しを致します。

事務局 今、次回という話がありましたけれども、スケジュール的には6月末ぐらいに対策協議会を行う予定であります。

それでは閉会のご挨拶を副会長、よろしくお願い致します。

副会長 はい。

今日は土曜日の貴重な時間帯で、雪が降る悪天候の中を出席いただきまして、貴重なご意見をご審議いただきまして、大変ご苦労様でした。

以上で対策協議会を閉会致します。

ご苦労さまでした。

どうもありがとうございました。（一同「ありがとうございました。」）