

第37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7月4日(木) 午後7時00分～8時50分

場 所 中川村役場 基幹集落センター 集会室

出席者

- ・対策協議会委員 17人 (欠席者1人)
- ・J R 東 海 13人 (うちJV3人)
- ・長 野 県 7人 (伊那建設事務所2人、飯田建設事務所5人) ※以下「伊建」「飯建」
- ・村 関 係 者 6人
- ・マ ス コ ミ 3人

1 開会

事務局 皆さんこんばんは。(一同「こんばんは。」)

時間になりましたので、ただいまから第37回中川村リニア中央新幹線対策協議会を行いたいと思いますのでよろしくお願いいたします。なお、資料の確認をお願いいたします。次第の関係、それから資料1と2がありますので、お願いいたします。また、すみませんが、会議中の携帯電話のマナーモードの設定をお願いしたいと思います。

それでは、次第の2番になります。会長挨拶をお願いいたします。

2 あいさつ

会長 皆さんこんばんは。（一同「こんばんは。」）

当リニア対策協議会の会長を務めさせていただいております、中川村長の宮下健彦でございます。よろしくお願いいたします。

7月に入ったわけでありまして、今年、梅雨入りが遅れているというような情報もありましたが、いよいよ本格的に降り始めてきたところですけど、昨日今日は一転、梅雨の晴れ間、非常に蒸し暑くて大変なことになっているわけでありまして。ちょっと私、話が変わりますが、6月27、28、29日と当中川村が所属しております日本で最も美しい村連合の総会が九州でありまして、福岡の方に行ってまいりました。連合に加盟している町村の視察もしたわけでありまして、いわゆる線状降水帯に向かって移動したという経験をしまして、こういう時間に30ミリの雨が降るといふ、そういう中での総会でありました。九州の人たちは30ミリ程度っていうとまあよく降っているなみたいな感じで、40ミリというとさすがにという感じですけども、ちょっと私達の間ではだいぶ違うというか、慣れているのかなというようなことも思ってきたところでございます。

さて、リニアの対策協議会について本題に戻したいわけでありまして、前回は3月23日に協議会を行いました。それ以降新しい委員さん、葛島区の委員さんがお代わりになっているということもございまして。また、JR東海についても、それから飯田建設事務所、伊那建設事務所も人事異動がありまして、担当の課長さん、担当の皆さんも変わっていらっしゃいますから、後ほどJR東海からは自己紹介いただければありがたいなと思っております。

前回はですね、リニア発生土の運搬で動きがあったということについておさらいになりますが、申し上げます。

1月の中旬であります、県道の北林飯島線改良工事が予定の中で終了いたしました。そして4月1日から渡場を経由して柏原、葛北、いわゆる主要地方道伊那生田飯田線で、それから三共の交差点から北林飯島線を経由し田島の信号に出て、国道153号を北上し、小和田地区そして、駒ヶ根市の新宮川岸に運搬土を運ぶと、こういうことがルートとして始まったところでございます。

それからもう1点。半の沢の関係の盛土の工事でありますけれども、半の沢の盛土の構造について改めて説明を前回いただきました。といいますのも、半の沢の状態がどうなっているのかということで、3月23日に半の沢の視察の後、対策協議会を予定しておったところでありますけれども、あいにく天候が悪くて、盛土の視察ができなかったということで、改めての説明をいただいたところでございます。特に、一部液状化が心配される場所の対策工事についての説明、それから当初設計から変更した排水対策についての説明をしていただいたところであります。委員さんから質問がございまして、改めてこの変更した理由については本日の協議会の中でJR東海から説明をいただけるものと思っております。

もう一つ。飯田市の長野県駅土曾川橋梁の橋脚部分に、その中に封じ込める要対策土の運搬等および処分・処理の方法についての説明がございました。

それから3点目でありますけれども、主要地方道松川インター大鹿線の改良、それから北林飯島線の改良工事の説明をいただいたところであります。それから村からはですね、渡場地区にライブカメラの設置をした件、こういうことの報告をさせていただいたところであります。

さて、今回のリニア対策協議会までに起こった大きなことだけざっと振り返ってみたいと思っておりますが、まずリニア中央新幹線の整備工事、これが、全体の工期が2年半といいますか3年から4年までいきませんが、今のところの見通しではそのぐらい延びるということが6月の初めにJR東海本社から説明があったところであります。今回は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を扱っておりますJR東海の大鹿分室の方から、トンネル工事の延伸についての説明があるものと考えております。

あと、飯田建設事務所の方からは、主要地方道松川インター大鹿線の改良工事の進捗状況、それから調査といいますか設計調査をしていただいている四徳大橋を渡りきったところの部分の現状等についての説明があります。

こういったことで今日は盛りだくさんでございますけれども、時間の中で質問はしていただくとして、スムーズな進行に努めたいと思いますので、ぜひ委員の皆様もご協力いただければありがたいということを申し上げて協議会運営の冒頭のご挨拶に換えさせていただきます。よろしくお願いします。

3 委員委嘱

事務局 続きますして、次第の3番、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が、今回、葛島区の区長さんが変わっております。ただ、申し訳ありませんが時間の都合上、委嘱状を机の上に置かせていただいておりますけれども、そういう方向でお願いしたいと思います。

それでは、次第の4番の協議事項以降につきましては、会長の進行でお願いいたします。

4 協議事項

(1) 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
- ・村独自土壌試験について

会長 はい。それでは協議に入りますけれども、J R 東海の工事関係について説明をいただきます。

J R 東海 はい。では皆様改めましてこんばんは。（一同「こんばんは。」）

本日はご多忙のところ、このリニア対策協議会で説明の時間をいただきまして誠にありがとうございます。

また、皆様におかれましては日頃から中央新幹線の建設事業にご理解とご協力をいただきまして心からお礼を申し上げます。ありがとうございます。

昨今、リニアに関する様々なニュースが飛び交っていて、中央新幹線の早期開業をご期待いただいている皆様にとっては、大変ご心配をおかけしていると、そういう状況であると認識しております。ここで、少しお時間をいただいて私の方からもう少し丁寧に説明させていただければと思っております。

まず開業時期についてです。今年の3月に開催された第2回リニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議という会議でJR東海は三つのことを説明しています。

一つ目は、南アルプストンネル静岡工区は2027年の開業を目指して2017年の11月に工事契約を締結したこと。

二つ目、トンネル掘削工事に着手できないまま契約締結から既に6年半が経過したこと。

そして、三つ目として、不確実性を伴うトンネル工事の中でも極めて難易度が高い静岡工区の、この静岡工区の工事の遅れが品川名古屋間の開業時期の遅れに直結していること、この三つを説明させていただいたということで、これらの説明内容を受けてリニアの開業は2034年以降にずれ込むというような報道がなされたというところであります。

当社といたしましては、静岡工区の1日も早い着手に向け、引き続き静岡県の知事を始めとする関係自治体の皆様及び関係地域の皆様とのご理解を得られるようにコミュニケーションを大切にしながら真摯に取り組んでいるところでございます。

一方、長野県の工事の状況です。昨年12月に品川名古屋間の建設に必要な認可というものが揃って全ての工事を実施することが可能になったことから、先ほど申し上げた静岡工区、これの遅れている状況を踏まえて品川名古屋間の各工区の進捗を確認しつつ、全体にわたって工事の進め方を検討してまいりました。その検討を行う中で、例えば今後契約を締結することとなる飯田市内の座光寺高架橋他新設工事、この工事については、工期を約70ヶ月設定して工事の完了は現段階では2031年3月になる見込みでございます。

後ほど詳しく説明いたしますが、大鹿村の工事についても、南アルプストンネル長野工区、こちらでは蛇紋岩区間の地山が想定よりも悪かったこと、それから伊那山地トンネル青木川工区、これは中央構造線間の地山が想定以上に悪かったこと、これによって掘削速度がなかなか思うように上がっていないこと、それか

ら今後掘削を進めていく地山についても当初の想定よりも地山が悪いということが予想されること。また、鏡吹付けというような安全を確保するための工程が追加になったこと、さらに覆工・路盤の計画について昨今の人材不足やコンクリートなどの資材供給能力を踏まえた施工計画としたこと。こういったことから、南アルプストンネル長野工区は2030年の夏ごろまで、伊那山地トンネルの青木川工区については2029年の夏ごろまで土木工事を行う予定となっております。

中川村の皆様におかれましては、工事用車両の通行期間が延びるというご不便ご迷惑をおかけすることになります。

また、中央新幹線の開業のために様々なご協力をいただきました皆様におかれましては、工事の工期の延伸および開業の遅れというのは大きな期待を裏切るかたちになってしまったということで、大変申し訳ないと感じております。

我々といたしましては、静岡県を含め、もちろんこの中川村においても地域の皆様としっかりコミュニケーションをとってリニアの建設事業を着実に進めてまいりたいと考えております。

引き続きご理解とご協力を賜ればと思っております。

それでは本日も丁寧な説明を心がけます。どうぞよろしく申し上げます。

J R 東海 こんにちは。（一同「こんにちは。」）

私から、こちらA4の第37回中川村リニア対策協議会資料と書かれた資料についてご説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

本日ご説明する内容は4点です。

1点目が6月3日、4日に大鹿村内で実施した説明会資料も用い、工事進捗および工程の見通しについてご説明いたします。

2点目が工事用車両台数、3点目が環境測定、最後にその他という順番でご説明いたします。

まず6月3日、4日に大鹿村内で行った説明会についてご報告いたします。

3日は大河原地区を対象に、4日は全村民を対象に、小渋川変電所造成に係る工事説明会と中央新幹線南アルプストンネル新設長野工区、伊那山地トンネル青木川工区進捗および今後の見通しに関する説明会を実施いたしました。

以降のページで説明会の資料を用い、説明内容についてご報告いたします。

こちらは大鹿村内の工事概要になります。本スライドは大鹿村の平面図に赤の線で中央新幹線の路線を落とし込んだものになります。平面図中央付近にあります小渋川を挟みまして、東側、品川方が中央新幹線の南アルプストンネル、西側、名古屋方が伊那山地トンネルとなります。南アルプストンネルは本線トンネルを掘削する前に、前方の地質や水の状況等を正確に把握することを目的として、本線トンネルに先駆けてこの青点線の先進坑を施工する計画としております。

続いて6ページです。長野工区の進捗状況についてご説明いたします。

こちらの平面図のうち、実線にしている箇所が掘削済みの区間となります。長野工区は3つの非常口トンネルから3箇所同時に掘削を進めております。現在、一番東側の除山非常口および中ほどにある釜沢非常口から先進坑を品川方に掘削を進めております。一番西側の小渋川非常口からは本線トンネルを品川方に掘削を進めております。現在までの進捗としましては、3つの非常口トンネルは全て掘削が完了しております。先進坑は小渋川非常口ー釜沢非常口間が2021年12月に貫通し、全8kmのうち約4割が掘削済みとなります。本線トンネルは全長8.4kmのうち約2割が掘削済みであり、長野工区全体としては約4割の掘削が完了しております。

続きまして7ページ、青木川工区の進捗状況です。

青木川工区は現在、本線トンネルを品川方に掘削を進めております。現在までの進捗状況としては、青木川非常口トンネルの掘削が完了し、本線トンネルも名古屋方は坂島工区との工区境まで掘削が完了しております。現在、本線トンネルは中央構造線部を慎重に施工を進めております。なお、昨年1月から10月にかけてこの中央構造線の地質状況を確認し、本線トンネルを安全に掘削するために、緑色の線で示している調査用のトンネルを事前に掘削し、中央構造線の地質状況を正確に把握した上で、現在の本線トンネルの掘削に活かしております。本線トンネルの進捗は全長3.6kmのうち約2割が掘削済みであり、青木川工区全体としては、約3割の掘削が完了しております。

8ページです。こちらは各非常口トンネルから進めている掘削の施工状況写真となります。

左上小渋川非常口と右下の青木川非常口からは本線トンネルを、右上除山非常口、左下釜沢非常口からは先進坑を掘削している状況となります。

9ページです。ここから各工区の工事工程の見通しについてご説明いたします。

まず、今回の工事工程の精査に伴う前提条件ですが、1点目として、2021年12月に大鹿村リニア連絡協議会でご提示している工事工程、これを以降前回計画と呼ばせていただきますが、この前回計画にこれまでの掘削実績を反映いたしました。また2点目として、今後掘削する未掘削区間に対しても、これまでの先進坑での掘削実績や前方調査結果等を踏まえた地質状況を精査し反映しております。

10ページです。工程の見通しの説明に入る前に、長野工区につきましては、今後の掘削順序が少し複雑であることから、まず今後の掘削の進め方についてご説明いたします。

長野工区は3つの掘削班が同時施工しております。一番東側の除山先進坑を施工している掘削班は、青の①の矢印となります。現在掘削している先進坑をそのまま静岡工区との工区境まで進めていきます。次に、釜沢非常口から先進坑を進めている掘削班はピンク色の②の矢印ですが、今年の夏ごろに除山の先進坑に到達させます。その後、除山の本線トンネルに移動し、静岡の工区境まで掘削を進める計画です。小渋川の本線トンネルを施工している掘削班、緑色③の矢印となりますが、現在蛇紋岩と呼ばれる非常に地質の弱い区間を施工しており、時間を要しているところですが、2026年夏頃に釜沢の本線トンネルに到達した後、そのまま前進し、今度は釜沢の本線トンネルから除山のピンクの②の本線トンネル位置まで到達させます。なお、この③の掘削班が時期を見計らって一番名古屋方の抗口を貫通させる計画としております。

最後に、釜沢ー除山間先進坑の一部、オレンジ色の④の点線で囲っている場所については、除山の非常口トンネルや長野県企業局の道水路トンネルの掘削実績で地質のデータが確認できたことから、この区間の先進坑は施工上不要と判断しておりますが、将来の避難誘導などを精査し、最終的な掘削の要否を現在検討しております。

11ページです。各工区の工事工程の見通しについてご説明いたします。

まず長野工区です。こちらの工程表は青色の線が前回計画時にご提示した工程、オレンジ色の線が今回新たにお示しする工程となっております。長野工区の前回計画においては、一番時間を要する除山非常口から静岡工区境までの掘削班の掘削完了を2026年としておりましたが、今回精査の結果、約2.5年遅れの2028

年末頃となる見通しとなりました。遅れの要因については後ほどご説明いたします。また、全体工程上の決定要因とはなりません。小渋川から施工を進めています。本線トンネルの掘削班につきましても、現在蛇紋岩の掘削等にかなり時間を要していること、その後も断続的に破砕部等が続くことを先進抗の掘削実績から確認しており、約3年の遅れとなる見通しでございます。

続きまして12ページ、青木川工区です。

青木川工区は前回計画時、2025年に掘削完了とお示ししておりましたが、昨年まで実施していた中央構造線の調査用トンネルの施工および現在実施しています本線トンネルの中央構造線部の掘削にかなり時間が要しており、掘削完了はこちらも2.5年遅れの2027年度末になる見通しとなります。また、下段の工程表に示しております小渋川橋梁の施工に関しましては、別途詳細な工程等をお示しする予定ではありますが、来年の秋ごろ準備工に着手し、長野工区の完了予定と同じ2030年の夏ごろまでに工事を完了させる見通しとなります。加えて、大鹿村内で計画している小渋川変電所については、今年秋ごろ準備工に着手し、29年度内に土木工事を完了させる見通しとなります。

13ページです。ここから工事工程遅れの要因についてご説明いたします。

主な要因は4点ございます。

1点目は地山不良区間の施工です。青木川工区の中央構造線部、長野工区の蛇紋岩区間などの地山不良区間において、先進抗や調査抗の掘削から得られた地質データを踏まえて補助工法の実施や支保を二重にするなど、前回計画の想定よりもかなり時間を要しております。

2点目は未掘削区間の地山想定です。これまでの先進抗の掘削実績および前方調査の結果等により、長野工区においては、今後の未掘削区間の地質の状況が前回計画時の想定よりも悪いと判断し、今回の工程に盛り込んでおります。

3点目は安全に係る対策の追加です。切羽災害を防止し、より安全に施工するため全区間の鏡吹付工の実施や、一回の発破における掘削長の抑制を図りながら掘削を進めております。また、河川直下等においては、火薬の量を少なくする制御発破や補助工法の追加施工を実施するなど慎重に掘削を進めております。

最後、4点目は覆工・路盤の計画見直しです。覆工および路盤の施工において、前回計画時は相当数の作業班を同時投入することで工程を短縮する計画としておりました。今回、昨今の建設業界の人材不足の影響などから、前回計画時の

作業員数を確保することが難しいこと、また、コンクリート等の資材の供給能力が逼迫していることなどを踏まえて再精査し、現実的な作業班の数で計画を見直しております。

15ページです。これらを精査した結果、長野工区では、掘削の進捗は現時点で前回計画の6割程度であり、未掘削区間の地質の状況を踏まえ、今後も同様の状況が続くと判断いたしました。

青木川工区は現時点までに中央構造線の掘削に向けた調査用トンネルを追加で施工したこと、現在進めている本線トンネルの中央構造線掘削を慎重に進めており、相当の時間を要しておりますが、中央構造線を抜けた以降は概ね前回計画通り進められると判断いたしました。以上より、各工区の工事完了時期は、長野工区で掘削完了が2028年末頃、路盤までの完了が2030年夏頃、青木川工区では掘削完了が2027年度末頃、路盤までの完了が2029年夏頃になる見通しとなりました。

16ページです。こちらは変電所説明会の資料の抜粋となります。

現在、小渋川非常口横の仮置き場Eとして使用している仮置き場について、今後、変電所とするための土木工事を実施いたします。図の上側が平面図、下側が断面図となります。今回の説明会の説明範囲は、図中のピンクでハッチングした盛土、赤の擁壁部などの土木工事部分についてご説明いたしました。変電所の計画面積としては約2.2ha、盛土量は約5万 m^3 ということになります。秋頃から工事着手し、今年度は小渋川側の擁壁工、村道嵩上げ工、黒岩沢川付替え工を実施する予定です。

17ページです。続きまして工事用車両の運行計画についてご説明いたします。

まず、工場用車両台数精査の前提条件ですが、1点目として大鹿村内で計画している鳶ヶ巣沢環境対策事業への発生土運搬を有効に活用し、地元の皆様のご要望が多かった県道59号線を通行する発生土運搬車両は、土曜日を全運休として今回検討しております。2点目として、今回の変更工程にあわせて、発生土運搬車両の平準化を図るとともに、大鹿村内の発生土活用先である小渋川変電所、鳶ヶ巣沢、災害復旧工事などを有効に活用し、県道59号線を通行するピーク時の車両台数の更なる低減を図っております。

18ページです。こちらが今回精査した大鹿村役場前の工事用車両台数となります。

グラフは縦軸が車両台数で1日あたりの往復台数、横軸は各年度を表しております。まず、グレーのラインは2016年の工事説明会時の内容を時期をスライドして掲載したものになります。これまで最大で1日当たりの往復台数が1350台になると説明してきております。今回の工程にあわせて必要台数を見直したのが赤色のラインとなり、2027年度末の青木川工区の掘削完了時期まで平均960台となる見込みであり、それ以降は長野工区の掘削完了や路盤工事の完了にあわせて車両台数は徐々に減っていく形となります。この赤色でお示しした台数に対し、大鹿村役場前、県道59号線を通行する車両台数を表したのが青色のラインとなります。今回、2027年度末までの車両台数がピークとなる時期に小渋川変電所、鳶ヶ巣沢、災害復旧工事などの大鹿村内で活用できる箇所を有効に活用し、59号線を通行する車両台数を最大960台、平均720台まで低減いたします。また2028年末の長野工区掘削完了以降は、コンクリートの運搬が大半を占めることになり、コンクリートは大鹿村内での供給を計画していることから、平均で200台相当まで低減できる見込みとなります。

19ページです。続いてこちらが渡場交差点での工事用車両計画台数となります。

赤のラインについては大鹿村役場前と同様となり、960台を想定しております。青のラインについては、2025年中頃までは半の沢でトンネル発生土を優先的に受け入れる時期とし、550台。2025年度中から26年度末までは工事の進捗を考慮し、620台ということにしております。27年度中については26年度末で半の沢の工事が完了するため、大鹿村役場前と同様に720台としております。以上までの内容が6月3日、4日に大鹿村内の工事説明会でご説明した内容の報告となります。

続けてよろしいですか。

会長 ちょっとここで待ってください。一旦ここで聞きましょう。それでは、今丁寧な説明をいただきましたけれども、大鹿村内での発表それから現在の長野工区の状況等を踏まえて運行台数の予定まで説明をいただいたところでありまして。この件でご質問等を承りたいと思います。手を挙げていただければ係がマイクをお持ちします。よろしく願いいたします。

〔発言者なし〕

会長 はい。では次進めていただいて、その後でまた質問等をお受けしますので、よろしくをお願いします。

J R東海 はい。では、20ページに移ります。こちらのページ以降の内容は、これまでも協議会でご説明している内容の時点更新版ということになります。②工事用車両台数についてご説明いたします。

21ページです。こちらのページではJ R工事による資機材運搬車両の3月から6月までの実績台数をお示ししています。測定地点は下青木薬師堂、沢戸橋、大鹿村役場、半の沢、渡場交差点の5地点になります。表中の数字は月別日平均往復台数となります。渡場交差点をご覧ください。3月から6月までの実績としては27.8台から51.6台ということになります。

22ページです。こちらが発生土運搬車両の実績台数となります。

測定地点、数字は先ほどの資機材運搬車両と同様です。表の上段、J R工事によると記載の行が中川村の三共と小和田、駒ヶ根市中沢に運搬している車両台数です。表の中ほどが中川村の半の沢、下段が大鹿村の鳶ヶ巣沢への運搬台数をお示ししております。渡場交差点をご覧ください。上段のJ Rによる車両台数としては287.3台から492台でございました。表の中ほど、半の沢と下段の鳶ヶ巣沢については、渡場交差点の手前、大鹿方に位置する発生土置き場であり、渡場までは通行しないため斜線ということになっております。

23ページです。こちらでお示ししているのが直近3ヶ月、7月から9月までの予定台数となります。表では月別に日平均と日最大台数の予定をお示ししております。この数字の間で車両台数は推移する予定だと見ていただければと思います。資機材運搬車両の予定としては平均、最大とも50台を予定しております。発生土運搬車両は先ほどお話した三共、中沢、小和田の各地区へ運搬する台数をお示ししております。各地区の工事の進捗に伴い増減はございますが、概ね三共、中沢は二つ合わせて平均、最大とも320台程度を予定しているということになります。小和田については最大で280台から300台ということになります。合計すると、7月は平均で550台、最大で650台。8月、9月は平均で610台、最大が650台を予定しております。

続いて3点目、環境測定についてです。

25ページです。こちらは渡場地区の渡場交差点で測定している環境測定の結果をお示ししております。測定項目としては大気質、騒音、振動の結果をお示いたします。26ページ、27ページ、28ページが結果となります。別途A3で同じものをお付けしておりますので、見やすい方でご覧いただければと思います。

26ページです。こちらでは二酸化窒素と浮遊粒子状物質の3月から5月末までの結果をお示ししております。

上が二酸化窒素になります。結果といたしましては、概ね0.01ppm以下ということを確認しております。浮遊粒子状物質については4月の中旬頃、13日から21日が少し棒グラフが高くなっておりますが、こちらは黄砂の影響ではないかと考えております。それ以外については概ね0.02mg/m³以下ということでした。

続いて27ページです。27ページでお示しているのが騒音と振動の3月から5月の結果でございます。

騒音です。騒音については、5月1日、ゴールデンウィークの日ですが少し他よりも高い値となっておりますが、こちら確認したところ、渡場交差点付近のマンホールで工事を実施していたということを確認しております。それ以外の期間については概ね70デシベル以下ということでした。振動です。振動については概ね30デシベル以下という結果でした。

続いて28ページ、こちらが騒音と振動の夜間の結果ということになります。騒音です。3月から5月までの結果としては60デシベル以下ということで、振動についても30デシベル以下ということを確認しております。

続いて29ページです。こちらについては、渡場地区からのご要望を受けて発生土運搬ルート、沿道環境の状況把握を目的として環境調査を実施しております。

測定項目としては、先ほどと同様、大気質、騒音、振動です。測定頻度は半年に一度を計画しております。初回調査として2024年、今年の6月に実施しましたが、現在結果を取りまとめ中なので、結果が取りまとまった段階で改めてご説明いたします。

続いて4点目、その他になります。

31ページです。こちらでは今年の5月16日木曜日に半の沢においてバックホウの転倒事故がございましたのでそちらについてご報告いたします。

発生日時は5月16日です。主要地方道松川インター大鹿線道路改築事業のうち、長野県と当社の協定に基づいて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バックホウ転倒事故について、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いたしました。今回の原因といたしましては、下の図も併せてご覧いただければと思いますが、バックホウ運転手が移動時に進行方向を目視確認しなかったため、法肩の位置を把握できていなかったということでした。対策は2点です。

1点目が作業に応じた適切なキャタピラの向き、法肩との離隔を重機作業計画書で具体的に指示をする。

2点目、バックホウ運転手は法肩付近で作業する際、法肩との離隔および進行方向を目視確認するという対策を立てております。

32ページです。こちら地域との連携に関する取り組みということでご紹介させていただきます。

4月12日、中川東小学校の全校児童を対象に交通安全教室を開催いたしました。交通安全教室では、大型車の特性、死角、内輪差等を学んでもらい、交通安全意識の醸成を図っております。引き続き工事の安全、環境の保全、地域住民の皆様との連携を重視して事業を進めてまいります。

33ページ。工事カレンダーお問い合わせ先です。

今後の工事予定については別途お配りしている、こちらピンクと水色のカラフルなA3版の資料を併せてご覧いただければと思います。こちらについては2024年の1年間の工事予定をお示ししております。ピンクでハッチングしている日が工事が無い日、休工期となります。水色で塗っている場所が場内作業のみということで、59号線を通らない日ということで見いただければと思います。また工事に関するご意見等がございましたら、こちらお問い合わせ先と書いてあるJR東海大鹿分室、南アルプス長野工区JV、伊那山地青木川工区JVへご連絡いただければと思います。

JR東海 これから、前回の協議会で半の沢造成工事に関する排水関係のご質問をいただきましたので、その内容についてご回答いたします。着座にて失礼いたします。

前方のスライドをご覧ください。こちらが前回3月の協議会の際にご説明いたしました半の沢道路開通改築事業に関する当初設計から変更した点ということ

で、盛土の造成範囲の背面斜面部における排水材料を、伐採完了後に想定よりも急斜面になっていたことから、有孔管からモノドレンに変更したとご説明をさせていただきました。次のスライドに移ります。こちらが前回協議会の際にご質問をいただいた内容、それから回答内容について簡単に箇条書きで記載をさせていただきました。

まず、質問内容一つ目になります。盛土背面の斜面部における地下排水管を有孔管からモノドレンに変更したということだが、モノドレンの不織布自体に目詰まりを起こすのではないか。

二つ目が盛土の透水係数の方が、モノドレンの透水係数よりも大きいのではないかと、大きくこの二つのご質問をいただきました。

回答内容につきましては、一つ目、透水試験を行う際、不織布それから土の複合体に対して通水させており、試験の結果、透水係数の大きな減少が見られないことから目詰まりは起こりにくいと考えております。

二つ目です。盛土とモノドレンの透水係数について盛土よりもモノドレンの透水係数が大きく、透水性はモノドレンの方が高くなるという結果になっております。次のスライドで具体的にお示しをさせていただきます。こちらのスライドでは、透水係数の比較をお示しいたします。なお、透水係数につきましては、これからお示しする数値につきましては、透水試験による実測値を示させていただきます。まずスライドの左側をご覧ください。まず、盛土部につきましてソイルセメント、それから普通盛土の透水係数をお示ししております。普通盛土につきましては、透水係数が $3.61 \times 10^{-5} \text{cm/sec}$ 、それからソイルセメント盛土部につきましては、 $8.33 \times 10^{-6} \text{cm/sec}$ という試験結果となりました。盛土部の透水係数について、ソイルセメント盛土はセメントで固化しているため、普通盛土よりも小さくなるという結果になりました。続きまして右側をご覧ください。こちらはモノドレンの透水係数、モノドレンの透水フィルターの透水係数をお示ししております。試験の結果 $2.0 \times 10^{-3} \text{cm/sec}$ という結果となりました。下のグラフをご覧ください。こちらが透水試験を行った際のモノドレンの透水フィルターの透水係数、それから透水フィルターへの累積流量の関係性についてお示ししております。縦軸が透水係数、横軸が累積の流量をお示ししております。前段でも申し上げましたが透水試験の方法といたしまして、不織布、それから土の複合体に通水をさせて試験を行っております。累積流量1リットル程度までですね、グラフを

見ていただく通り、透水係数が徐々に増加しておりまして、こちらは水の湿潤による透水断面の拡大によるということが考えられます。一方で100リッター以降につきましては、透水係数が若干低下しておりますけれども、こちらについては気泡の蓄積等で、透水断面の減少によるということでもありますけれども、透水係数の大きな減少は見られなかったということが確認されております。

以上より、試験の結果、透水係数の大きな減少が見られないということで目詰まりは起こりにくいと考えております。また、透水係数につきましてはお示しの通り盛土よりもモノドレンの透水係数が大きく、透水性はモノドレンの方が高くなるということが考えられます。最後に透水係数、それから透水性についての関係性についてですね、ご参考にお示しいたします。こちらのグラフですけれども、こちら道路土工の盛土工指針に記載をされている内容になりますけれども、透水係数が0.1以上ということであれば、透水性が高い。

一方で、 1×10^{-7} cm/secと、値が小さくなるにつれて透水性が低いということが一般的に言われているということになります。以上で半の沢に関する前回いただいたご質問および過去の回答についてご説明をさせていただきました。

J R 東海からの説明は以上になります。

会長 はい。それでは、改めて J R 東海の説明についてご質問を承りたいと思います。はい、委員さんお願いいたします。

委員 すみません。二つ質問があるのですが、一つは残土運搬の車両の通行台数なのですが、台数はこれでいいんですけども、運搬ルートについて今まではご説明があったのですが、今回ルート図がないのでわからないのですが、駒ヶ根市中沢に運搬する車両は、全部国道153号を通過して中川村の中を通過していくということなんでしょうか？ちょっとそれを伺いたいです。

会長 これについては、J R 東海お願いいたします。

J R 東海 ご回答いたします。

駒ヶ根市中沢への運搬ルートにつきましては、行きが渡場の交差点を北上して竜島線、北林飯島線、国道153号の田島の交差点を右折して国道153号から駒ヶ根

市内の方に向かって運搬します。戻りにつきましては国道153号を松川町まで南下して、片桐松川右岸の松川町道と松川インター大鹿線を経由して渡場の交差点から大鹿に戻るといことで、渡場の交差点から国道153号田島の交差点までの間は行きと帰りを一方通行で運行させていただいているような状況でございます。以上です。

会長 よろしいでしょうか？

委員 はい。

二点目は今の透水係数の話なのですが、普通盛土のところの透水係数が、粘板岩で10のマイナス5乗って書いてあったんですけども、今現在、その盛土で使っているその普通盛土の土質というのは、砂質土じゃないんですか？

通常、今トンネルの残土で持ってきているものは今までの豊丘村の事例もそうですけども、県の環境保全審議会に出した今までの構造計算のデータを見ると、砂質土で計算してあったと思うんですけども、今回どうして10のマイナス5乗の粘板岩の土質になったのかちょっと説明していただけますか？

J R 東海 ご質問いただきましてありがとうございます。今委員さんがおっしゃられた砂質土で設計をやっているのに、実際粘板岩はどうしてかというお話だと思っております。

設計時点では一番条件の厳しい値ということで、砂を設定しております。ただし、実際盛土するのは、それよりも土質係数的には良い方の粘板岩ということになります。設計は最悪の場合を想定し、砂で有識者会議にはかけております。

委員 その粘板岩っていうのはどういう粒径になっているのですか？トンネルから出てくるときっていうのは破碎された状態が出てくると思うんですけども、粒径はいくつのぐらいの粒径になっているんですか？

J R 東海 ご質問ありがとうございます。

粒径自体につきましては、トンネルで発破をかけて出てきたズリをベルコンに乗せるためにクラッシャーで破碎を行っております。大きいものと大体20セ

ンチで、細かいものですと、発破の影響でかなり細粒化しているということになっています。ですので、大きい粒径と細粒分が混ざった状態になっていて、それをかなりきちんと転圧をかけて行っているということで、実際の透水係数自体も小さくなっているという状況でございます。

委員 それでね、モノドレンの透水フィルターの透水係数と盛土の透水係数を比べたら、モノドレンの方が大きいので大丈夫ですということになっているのですが、こういう不織布のところで目詰まりが起こるといのは、時間の問題なんですよ。実験で何時間かけてやられたのかわかりませんが、通常盛土の下にある不織布のところで土壌粒子が移動して、地下水によって当然変動するわけですけど、最終的にはその土壌粒子がフィルターのところに到達した段階で目詰まりが起こるわけですよ。実験がどういう実験されたかわかりませんが、要するにその時間の経過によってフィルターに目詰まりが起こるのであって、そういうことを考慮しないと、この試験の結果で大丈夫でしたということにはならないと思うんですけど、その辺はどういうふうに判断されたのですか？

J R 東海 試験自体もこのモノドレンのフィルターそれから上に土粒子を置いて透水試験の方を実施しているという状況でございます。確かにフィルター、不織布の方が目詰まりをするかどうかという、しないということはないと思っております。ただし、このようなモノドレンの材料、面上に敷設するものですと、一部目詰まりしたとしても、他のモノドレンのところまでの排水距離が短いものですから、そちらに水が移行して全体的な透水係数としては著しく下がらないということで考えております。

委員 いや、そういうことはないと思います。一部分が目詰まりすると、よそのところに短絡していくわけですよ、当然。そうするとそこの方が、今度流速が速くなって、そちらの方に土壌粒子は今度集まっていきますから、次第に目詰まり状態っていうのは広がっていくはずなんです。ですから、今おっしゃったように、絶対に目詰まりが起こらないってことはないって今おっしゃった通りで、起こるんですよ。発生したときに、それがどれぐらいのスピードで広がっていくかっていうのが問題なんですよ。目の前に起こるんですよ。だから起こらないな

んて言っちゃいけないんです。起こるんですよ。起こったときにどういう状態なのかというのが一番問題なんです。今我々が一番気にしているのは、盛土の中で地下水位が上昇するかどうかという問題なんです。フィルターの中で目詰まりが起こって、しかもその範囲が広がっていくのは年数の問題なんです。5年とか10年の話じゃないんですよ。だってこれ盛土、今後ずっと置くわけですよ、永久に。数十年数百年、置いておくわけですよ。で、そのときにこのフィルターはどうなっているのかということ想定したときに、必ず目詰まりが起こるんですよ。こういう構造の場合は。そのときに起こらないと言っちゃいけないのであって、目詰まり起こるわけですから。どういう対策をしているのかということも含めてやらないと、これをこういうふうに変えましたっていうことの説明にはならないんですよ。

J R 東海 はい、委員さんがおっしゃるように目詰まりは発生するとしてうえて盛土の中に水が溜まらないような対策はどういうことを考えているかということだと思います。本日ちょっと適切な資料はないのですが、通常、盛土をする際には現地盤と盛土の境界部に地下排水管という管を魚の網目状に配置します。で、それが目詰まりしたときっていうのがなかなか盛土の一番下にあるのでやり直しがきかないということで、まず我々としては、この地下排水網を現地盤の一番下、あと、ソイルセメントと普通盛土のこの面、2段にまずは2層で設置しています。加えて、盛土の中の水の状態を確認するという意味で、観測井と呼ばれる小さな井戸をあらかじめ盛土の中に設けております。これを複数箇所設けております。こちらで盛土の中の水の状態を確認していくという計画でおります。さらに、観測井を監視している中で、万が一、盛土の中に水が溜まった場合、これは適切に排水をしないとイケないため、今度は直径3.5メートルの大きな井戸、こちらにも複数箇所あらかじめ設けております。この3.5メートルの意味というのが、万が一、盛土の中に水が溜まったときに、その井戸の中に重機を入れて排水ボーリングを行って適切に盛土から水を抜くという計画であるため3.5メートルの直径となっております。当然我々も目詰まりはするものという前提で物事を考えているというところでございます。

委員 すみません。この話は長くなってしまうので、別に私、意見書を書きます。時期を見て。ですので、今日はこれで議論を打ち切ります。

会長 対策については、設計からやり方について、専門家の意見をいただいた上で設計の承認を取っているということで、過去説明をしてきたところですから、今の説明で委員さんの方にも、一応これは納めていただくということでお願いをしたいと思います。

関連したことでもないのですが、今説明の中でいくつかありましたので、運搬の台数の変化、工事用車両台数の変化、こういった説明があったわけですが、今まで説明があったことについてご質問等を承りたいと思います。それでは、委員さんどうぞ。

委員 すみません、工事が結構延びるということで、運行計画の方も19ページなどで変わりますよってという話があったのですが、大鹿からの運搬計画において、J R 東海の方では渡場までの間にストックヤードを使つての運搬計画は計画しているかどうかお聞きしたいのですが？

会長 スtockヤードといいますと？

委員 大鹿から持ってきた土をある程度広いところに置いておいて、そこから運搬すること。

会長 実際のところについて、J R 東海から説明をいただきたいと思います。

J R 東海 ご質問ありがとうございます。実際のところ、大鹿村内では一度トンネル掘削から出てきたものを大鹿村内で一度ストック、仮置きをして計画的に搬出をしているという状況です。大鹿から渡場までの間に何か今ストックヤードを設けることは計画しておりませんので、反映していないかたちでこの資料の青線が書かれています。ただし、大鹿村内ではストックヤードを活用して今の線の方を引いているという状況でございます。

会長 委員、どうぞ。

委員 今計画していないということなんですけども、ある程度1ヶ所あると思うのですが、そこも考えてはいないということでしょうか？

J R東海 それは半の沢の左岸側のところですか？

委員 はい。

J R東海 半の沢の左岸側については通年で渡河できる設備を計画しております。ただし、左岸側については国交省さんのところとも調整が必要になってきておりますので、今、天ダムの方と調整を進めておりまして、工程が延びたことも含めてですね、左岸側を少し我々としても有効に活用させていただけないかという調整を今始めているところでございます。ですので、協議次第にはなるのですけども、今そういう調整を進めているという状況でございます。

会長 よろしいでしょうか？ 他にいかがでしょうか？それでは、委員さん。

委員 何点かあるんですけど、すみませんお願いします。今年になってからダンプの通行量がだいぶ増えてきて、北林飯島線について、葛北、葛島の方へ登って行く際に、歩道を潰して車道に変えた橋のところ、かなりアールがきつくて外側に石積み外して広くはしてくれましたんですけど、やっぱり内側カーブ削らないと、なかなか通行車両がスムーズにいかないと思います。私も中型車に乗っているんですけど、あそこのカーブ行くと、ダンプが停まってもらって私が行くか、私が停まってダンプが通るかというかたちになるんですよ。なので、あそこの道も広いようでも、ちょっと通るには不都合に感じるのでガードレールの位置を変えるなり、拡幅工事するなりしていただきたい。その上のカーブもダンプが停まってくれる場合があるんですけど、あそこまで来るとダンプが続いて5、6台ままとまって来ると、どうしてもこっちの方が停まるイメージになるんですけど、できたらガードレールの位置を変えていただけるか、擁壁がなくてできないってことであれば、道路の拡幅をお願いしたいと思います。

もう一点、その上の葛島へ渡る橋なんですけど、ガードレールを今年になってから確か置いてくれたと思うんですけど、葛島へ渡るほうのガードレールはちょっと狭すぎるって動かしてもらって、1メートルぐらいは広くはなったんですけど、北林飯島線に面したところに関しては動いていないみたいで、そこをもうちょっと外側に広げてもらえれば、ダンプもある程度内回りせず、反対車線の右折レーンまで入ってくることなく通っていってもらえるんじゃないかって思いますので、北林飯島線に面したガードレールも、あそこもブロックで置いてあるガードレールなので、クレーンで吊ればすぐに動かせるのかなって素人考えではいますので、ちょっとそこも外側へガードレールを動かしていただきたいと思います。

もう一点すみません、先ほど言った歩道を削って車道にした橋のところですけど、竹藪、城坂線を歩道専用道路にしてもらって、そこも竹藪だいぶ切っていたんですけど、工事期間が長く延びたみたいなので、竹藪だと何年かすれば、元通りになってしまうと思うので、その伐採もぜひ考えていただきたいと思います。以上です。

会長 北林飯島線のガードレールは路肩に気をつけるように置いてあるということは、現地を見るとわかるのですが、これは伊那建設事務所でやっていただいたことですので、後ほど伊那建設事務所からご回答いただくとして、それから、竹の伐採についてはJ R東海で切っていただいたところですけど、ちょっと私が言うわけではありませんが、これ前も要望出ていまして、数年後に伸びるので、その時点ではまた切ってほしいということで、やりますというご回答確かいただいておりますので、委員さんこちらの方はよろしいでしょうか？

委員 はい。

会長 そのようにお願いをすることで、後で今の説明についても、伊那建設事務所の北林飯島線の改良のところでは回答いただくようにしたいと思いますので、ちょっとお待ちください。J R東海の説明に関したことで他にはありますでしょうか？ はい、委員さんどうぞ。

委員 いつもお世話になります。先日は説明会ありがとうございました。また渡場の要望でもあった暫定の環境測定を実施していただきありがとうございました。これについては半年に1回ということで、先ほど初めて聞いたので、そんな予定で理解してよろしいでしょうか？半年に一度はやりますよということで。わかりました。それはお願いします。

すみません、いくつか質問があります。JR東海資料の6ページ目から7ページ目にかけて右下の方に進捗率が約4割とか3割って書いてありますが、これは当初の計画に対しては予定通りってということなのか？それとも、遅れているのか？進んでいるのか？ここまでの実績の3割、4割ってというのは全体のイメージに対してちょっとピンとこないんですけども、ここまでは予定通りでこの数字なのか、そこら辺はどうなんでしょう？これからが遅れるということなのか？

JR東海 はい、ご質問ありがとうございます。15ページ目を見ていただければと思います。工程見通しのまとめの部分となりますけども、まず長野工区につきましては、現時点4割とお示しをしておりますが、前回計画に対して現在もう既に遅れが出ていて、約6割ぐらいの進捗の状況となっております。長野工区につきましてはこの後もかなり難しいところが続くものですから、大体前回計画の6割ぐらいの進捗しか出せないだろうということで、今回工程の方を見直しているという状況でございます。

一方で、青木川工区につきましては、現在中央構造線の施工の方を実施しておりますが、この調査用トンネルの追加の施工であったり、本線トンネルの中央構造線の施工にかなりの時間を要しております、こちらも前回計画当初の計画よりも現時点でかなり時間を要して遅れているという状況でございます。

一方で、青木川工区については、この先蛇紋岩とか出てくる難しいところはありますけども、元々想定をしている区間でございます。青木川工区については今現時点ではかなり遅れているんですけども、この先は前回の計画通り進められるだろうという想定のもと今回の工程の方をお示ししているという状況でございます。

委員 はい。では、今現在でもこの3割、4割ってというのは、もう遅れてしまっているという話なのですね？

J R東海 はい、その通りでございます。

委員 この前もお話をさせていただきましたけども、地区の住民からやっぱり計画に対して今どうなのかっていうのを定期的に報告して欲しいっていう話もございましたので、この前ちょっと提案相談させてもらったんですけども、そこら辺がわかるようなかたちで、お手数をおかけするんですけど、紙1枚程度に簡略にまとめてもらってそれを地区の方に回覧したいと思っておりますので、そのようなわかりやすい進捗状況をまとめていただいておりますので、そのような

会長 そのことについては、大鹿分室の方でどのように地区に報告するかという件ですけれど、いいですかね？

J R東海 事前にもお話をさせていただいているんですけど、今月に渡場の皆さんに向けて少し懇談会の方を考えております。そこでまず丁寧にご説明をさせていただきたいと思っております。あと、回覧につきましては3ヶ月に1回の協議会の資料を少し簡略化したものを我々の方で作成をして、それを回覧してもらうようにできないかというところで、今、我々の方でどういう形がいいのかっていうところを検討しておりますので、また中川村とも調整をさせていただいて、最終的にどのようにするのかというのを進めていきたいと考えています。

会長 よろしいですか？

委員 はい、ありがとうございます。あんまり立派な資料は逆に混乱してしまうので、もう本当に誰が見てもわかる程度のものでいいと思います。すみませんが、お願いします。それと、19ページ目ですけども、渡場交差点の交通量、ダンプ量が書いてございますけれども、2028年、29年でぐっと減ってきますよという話なんですけど、これは当然この先ですね、いろんなところで残土が欲しいよっていうことで向かう箇所が増えたり、いろいろあると思うんですけど、今計画はなくても。このぐらいの年になったときに、またそういうような話で、さらにこの台数より増えるっていうことはないのでしょうか？

追加の運ぶ予定ができたので、現在このように予定しているが、さらにそこからまた増えていくってということなのか？もうここで掘る土はない、終わるので、もうこれ以上出ませんってということなのか？その確認をお願いします。

J R 東海 ありがとうございます。基本的にはこの台数がマックスというかたちになってきます。ですので、今550、620、720台というような数字を書いておりますが、例えばこの先に何か新たなところが、土が必要だという話になったとしても、なかなかそれはもう土がなくなって難しい状況になってくるという状況でございます。ですので、基本的にこの2028年末の長野工区の掘削が完了すると、それで発生土の運搬的には終わってくるというようなイメージを持っていただければと思います。

委員 はい、わかりました。

会長 他にありますか？

委員 はい、最初の次第資料の中の協議会設置要綱っていうのがあります。これの5ページ目の一番下に第6条、乙は必要に応じて路面清掃車などにより工事用車両の通行ルートの手掃を行い、土砂・粉じん等の飛散防止に努めるものとするがあります。今、渡場としては年3回交差点周辺の掃除をしていただいております。今月も2日に実施していただいております。

年3回となつてはいるのですが、とにかく埃がすごいというクレームが非常に強く出ています。ですので、是非こういった清掃車による清掃ということで提案いただきましたので、必要に応じてじゃなくて、もう定期的をお願いしたいということをお願いしたいです。一番いいのはもう月に1回できるならやってもらいたい。もし駄目であれば最低でも2ヶ月に1回清掃車による清掃を是非ご検討をしていただきたいと思います。

会長 はい、このことにつきましては、J R 東海のみならず、管理をしている飯田建設事務所といった方がいいのかな。違いますか？伊那建設事務所ですか？飯田建設事務所ですね？それから小渋砂利組合の手掃承っておりますので、後ほど要

望についてできることについては検討をさせていただいていると思いますが、後ほどご返答いただきます。それから要望は要望として承りたいと思いますのでお願いいたします。

それから先ほどですね、伊那建設事務所から後で道路改良とあわせてガードレールの設置についての御説明というように私はお答えしました。委員さんからの質問についてです。これは現場というか葛北というか関係する皆さんと相談の上ガードレールを設置したと承っておりますので、改めて実際走ったところでこれはどうも具合が悪いということでしたら、また後ほど打ち合わせをした上で伊那建設事務所の方と立ち会って位置をまた検討するというふうにしたらいかがかと思いますが、どうでしょうか？よろしいですか？

委員 はい。

会長 一応そういうことですから、日程等については伊那建設事務所にまたご足労いただきますけれども、早急に検討をお願いしたいと思います。他にご質問ありませんでしょうか？

委員 前回もお話をさせていただきましたけれども、運搬の期間が非常に長くなるっていうことになると、1日の台数は減るものの期間がその分長くなる。ますます葛島の中を長い間通らないといけないと。土を運ぶダンプが通らないといけないということで、これも地域からとにかく強い要望が出ているので、例えば運搬の逆ルートあるいは何かそういったものに関する検討を是非していただいて、この先何年も今の運搬ルートで非常に渡場の住民はつらいということになりますので、是非ご検討をお願いしたいと思います。

会長 ルートについては再三渡場の皆さんから出ておりますけれども、JR東海、要望をこの間も承ったかと思っておりますけれども、ご回答をいただければと思います。

JR東海 ルートを逆回りにするというご要望につきまして、前回、前々回の対策協議会でもご要望いただいていたところがございます。当社といたしましては、そのルートの選定をするにあたりまして、交差点の状況ですとか曲がる方向、信号の有

無など現場の状況を確認しまして、一般のご通行される皆様の安全が一番確保できるルートとして現在のルートで走行をさせていただいているところでございます。ルートを逆向きにすると、例えばその片桐松川沿いの交差点ですが、信号がなかったりとか、そういった現状・課題がありますので、そういったところがクリアできてくれば逆ルートの検討も深まってくるかなというところでございまして、関係する警察ですとか、町道ですので松川町なども関係してまいりますので、引き続き協議・調整を進めながら検討の方を行ってまいります。

会長　　そういうことでございますけれども、関連して沿線の特に関代さん方で、もし逆ルート、現行のルートについて、どちらでも構いませんけれどもご意見等ありましたらどうでしょうか？特にありませんでしょうか？

〔発言者なし〕

会長　　はい。それではですね、状況についてはまたJ R 東海とこれはJ R 東海だけというわけにはいきませんが、隣の松川町にも関係してまいりますので、そのことができないかということを改めてですね、また、まな板に上げる時期も来るかもしれませんのでそのように考えておきたいと思っております。

他によろしいですか？

J R 東海　すみません。最初にお話いただいた追加の環境測定のお話で、半年に1回やっておりますという話なんですけども、先ほど委員から半年に1回やるというのを聞いていなかったというお話があったので、ちょっとその補足の回答をさせていただきますと、4月の27日に渡場、柏原などの関係する総代の皆様に現場の方で集まっていただいて、追加の環境測定をやる場所ですとか、実施の頻度に関するご相談を現場の方でさせていただいて、その後、計画がまとまったので、6月の頭にですね、渡場地区内に環境測定を行いますよという回覧文書を回させていただきます。その文章の中で半年に1回調査をやっていきますということで、お知らせをさせていただいておりますので、よろしく願いいたします。

会長　　はい、そういうことのようにございます。それでは、よろしいですか？

どうしてもこれを聞きたいということがありましたらですけど、それでは、最後に回していると思いますが、協議事項にあります村独自の土壌試験について村の方から説明を皆様にさせていただきます。

事務局 改めましてこんばんは。村で行っている土壌試験の関係を、資料はないですけども、口頭で説明をさせていただきます。座って説明をさせていただきます。2022年の3月の協議会でありましたけれども、村よりお示ししましたが、村独自の土壌試験につきまして、小和田地区への本格運搬開始に合わせて、今年の4月以降、月1回をめぐりに3回実施しております。試験はですね、土壌汚染対策法に基づきまして対象検査項目8項目ということで、その項目に対しまして、溶出検査および酸性化可能性試験を行っております。サンプルの採取日の翌日に検査結果速報が届く仕組みとなっております、行った3回の検査結果につきましては、全ての項目につきまして基準値未満という形になっております。村としましては、引き続き検査を実施しまして、状況把握に努めてまいりたいと思いません。以上になります。

会長 前にも説明をいたしました通り、小和田のいわゆる農地の下に入ることですので、村独自の試験を行いますということを申し伝えて皆様にお知らせしてきたところですけど、この方法それから結果について今、概略を申し上げたところではありますが、この件についてはよろしいでしょうか？

〔発言者なし〕

(2) 県道工事関係

- ・ (主) 松川インター大鹿線改良事業等について
- ・ (一) 県道北林飯島線・(主) 伊那生田飯田線について

会長 はい、ありがとうございます。それでは、時間がありませんものですから、全体の中で言い忘れたことは承るとして、次に、県道工事関係についての説明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改良事業等について飯田建設事務所から説明をお願いいたします。

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。

私の方からは松川インター大鹿線の改良事業等について説明をさせていただきます。着座にて説明させていただきます。それではA3の資料2 主要地方道松川インター大鹿線道路改良工事位置図をご覧ください。左側から順にご説明をさせていただきます。①葛島工区でございます。こちらにつきましては現在、関係機関と協議をしつつ設計を進めているところでございます。

②道路改良工事の二軒屋でございます。こちらにつきましては、昨年度現道の道路改良工事を一部完了しておりまして、昨年度末から仮設の排水工事を行っていましたが、4月に完了しております。その後さらに排水状況等を確認したところ、一部修繕等する必要があるかと思っておりますので、それについては引き続き対応させていただきます。なお、今年度も現道の改良工事を予定しておりますが、観光シーズンを避け、秋以降に着手する予定となっております。

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でございます。こちら、5月に撮影した航空写真が下の段にお示ししております。前回もご説明をさせていただきましたが、現在、現道の橋梁直下の辺りの液状化の懸念がある土砂の除去を進めているところであります。こちらの液状化対策につきましては、7月上旬あたりに完了する予定となっております。その後盛土作業を再開する予定となっております。

④四徳大橋西でございます。こちらについては現在も設計を進めているところでございます。現在、交通規制等も踏まえた仮設も踏まえた設計を今検討しているところでございます。

⑤道路情報提供設備でございます。こちらにつきましては、西下トンネルおよび東山トンネルの道路情報カメラの接続工事を現在やっておりますが、こちらは8月に完了する見込みとなっております。

⑥落合トンネルにつきましては、後ほどご説明をします。その他の工事としまして、法面工事半の沢とありますけれども、こちらは先ほどご説明した半の沢盛土工事とは別で、現道の路肩部分の補強工事をやっております。それから、橋梁

補修としまして、こいけどう橋と松除3号橋を令和6年度内に実施する予定となっております。

続きまして裏面をご覧くださいまして、落合トンネルの説明をさせていただきます。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トンネルを計画したものでございます。全長888メートルのトンネルとなっております。昨年7月に工事の契約を行いまして、坑口の伐採等の安全対策に着手してきたところでございますけれども、この7月に安全祈願祭を行いまして、トンネル掘削工事本体に着手する予定となっております。大鹿村民の方を中心とした住民説明会を3月に行いまして、そちらでいただいたご要望等を踏まえ6月に再度説明会を実施して課題等については住民の方々にご理解をいただいたところでございます。通行される方々には、非常にいろいろご不便をおかけするところもありますけれども、何卒ご理解とご協力をお願いいたします。私の説明は以上です。

会長 それでは続いて県道北林飯島線、主要地方道伊那生田飯田線について伊那建設事務所に説明をお願いいたします。

伊建 どうぞよろしくをお願いいたします。着座で失礼いたします。

伊那建設事務所の方からは、まず渡場の交差点、先ほど粉塵といいますかホコリのお話いただいている中で、こちら飯田建設事務所管理の範囲となっております。清掃の方は対応してまいりたいということで考えております。

それから、もう一つが竜東線と北林飯島線の交差点のところの舗装が傷んだり、横断歩道が消えたりっていう話も伺っているところでございますけれども、こちらの方は先だってJR東海に手を入れていただきまして、現場の方、綺麗にできていると認識してございます。舗装の方も、表面だけではなくて今回路盤の方からやり直していただいて、厚く舗装の構成を見直していただいたということもやっておりますので、前よりは丈夫になっているのではないかと期待しておるところでございます。

それから、先ほどのガードレール、置き基礎のガードレールの場所ですね。あれは前に下の方から上がってきたときに右折の車線がわかりづらいとかっていうお話をいただいている箇所と同じですよ。あその場所、この間警察も交えまして現地の方も一回立ち会ってまいりました。それで、路面標示、ガードレー

ル、その他もろもろの視線誘導関係について改善の余地があるというところでございましたので、今もう一回どういった形でいけるか詳細な設計をこれからしようと考えてございまして、先ほどおっしゃられたガードレールの移動とかについてもまた現地で立会というかその前に1回絵を描きますので、それでまたご説明させていただく形になろうかと思えます。またしばらくお待ちいただきたいと思えます。

それから最後、橋のところの歩道を削って道路を拡幅したあたりをもう少し改良されたいというお話ですが、こちらの方は今、測量と設計の方を予算要望して予算がついたところでございますので、今そちらの準備を進めているところでございます。以上でございます。

会長 すみません。田島の交差点、国道153号の舗装の打ち直し、やり直しをしていただけるという話を聞いていますけど、伊那建設事務所いかがですか？

伊建 はい。国道153号の田島交差点のところは本年度、舗装の切削オーバーレイを予定しておりまして、表層を直していく工事の発注を準備しているところでして、今年度実施する予定でございます。

会長 それでは、県道工事関係まとめてご質問等ありましたら、お出しをいただければと思えます。はい、委員さん。

委員 伊那生田飯田線の関係で当地区に一部道路が陥没している箇所がありまして、地下の埋設物の関係ではないかと思うのですけれども、今後ダンプの台数が増えていくということであると、それが増長されることが懸念されますので、1回確認いただいてオーバーレイ等対処いただけるようならお願いしたいのと、あと横断側溝のグレーチングにガタツキが出ている箇所がありまして、近隣の方への騒音的なものがあるので、それも見直していただければということで、確認いただければと思えます。以上です。

会長 関連して質問はありますでしょうか？はい、委員さん。

委員 松川インター大鹿線の橋梁部分のところの舗装が先週通ったのですが、かなりえぐれています。何ヶ所も。ダンプの方はあんまり影響ないのかもしれませんが、乗用車はかなり危ないという感じがしました。カーブのところもありますので、早急に見ていただいて、対応していただきたいと思います。乗用車の交通事故が起きる可能性が非常に高いと感じましたのでお願いいたします。

会長 二軒屋の橋のところ、同じように委員さんが頷かれていたので、同じことを感じているわけですね。飯田建設事務所いかがですか？

飯建 はい、確かにあそこは何度かやってはいるのですが、非常に剥がれやすく、危険な状態であるということであれば、当然対応していかなければいけないと思いますので、また再度現場の方を確認させていただいて対応をしていきたいと思っております。

会長 それから委員さんの言われた道路の陥没箇所と横断側溝のグレーチングのガタツキ、場所はどこですか？全般ということではありませんよね？

委員 役場の建設環境課の方に陥没のところは確認していただいています。グレーチングはあの急坂を下っていったお宅のちょっと上のところのグレーチングのガタツキです。

会長 場所はわかりましたので、伊那建設事務所よろしくお願ひしたいと思います。

伊建 はい。また役場の方に場所をしっかりと教えていただいて、対応等を考えてまいります。ありがとうございます。

会長 全般的に時間も押していますので、質問等ありましたらお願いします。

委員 はい、今の道路の関係で一つお願いです。渡場の交差点から松川の方へ天竜橋を渡る手前のちょっと上り坂になっている部分があるのですが、あそこが結構もうガタガタしているような状況です。部分的にコンクリートを入れて舗装をさ

れたりしているのですけれども、繋ぎ目部分だとか、そこら辺もう一度ご確認をいただきたいと思います。はい、以上です。

会長 ということでありませけれども、これは管理界の問題もあるようですが、どちらにしても県の管理になりますので、両事務所で調整していただいて、現状大体わかったかと思しますので、対処をしていただくということをお願いします。

 それでは、全体を通じてまだちょっと質問していなかったというようなことがございましたら、お出しをいただくということにしたいと思ひます。それから忘れておりましたが、掃除要望が出されておりました。毎月ぐらいやってほしいという意見ですけれど、これについてはどちらかの建設事務所で近々やっていただけるんだったっけ？ すみません、飯田建設事務所お願いします。

飯建 路面清掃の関係、清掃車両については飯田建設事務所で管理しておりますので、そちらを使って清掃の予定をしているところです。場所ですとか時期については現在調整中でございますので、またお話ができるようにしたいと思ひます。

 それから、村さんと結んでおられる確認書の関係もござひますので、私どももJR東海の方にも必要に応じて清掃車でない形の清掃ですとか、お願いできる部分はしていきたいと思ひますので、よろしくお願いします。

会長 はい、確かに協定を結んでおり、確認書がありますので、私どもも入って地元の皆様になるべくというか迷惑がかからないように努力をしたいです。具体的なところでは、飯田建設事務所が今答えていただいたとおり、早速できる管理をするということをお願いをできればと思ひます。

 全体を通じてよろしいでしょうか？

〔発言者なし〕

5 その他

- ・リニア中央新幹線試験立会について
- ・次回協議会および現場視察について

会長 だいぶ時間も迫っておりますので、協議につきましては以上とさせていただきます。ありがとうございました。それでは事務局の方から連絡をお願いします。

事務局 それでは、5のその他ということで、2点だけご説明したいと思います。毎年、ここ数年、3年ぐらい連続ですけれども、JR東海の方からですね、リニア中央新幹線の試験立会ということで、試乗ですね、人数の割り当てがまた中川村の方にも来ておまして、日時としましては今年の9月の27日の金曜日ということで、山梨県の実験センター、都留市の方で行われるということで、山梨県ですのでほぼ終日というような形になりますけれども、割り当ての人数の方が今年のところは20人ということでいただいております、概ねいつも協議会の委員の皆様をまず対象として乗っていただくというような形になっております。総代さん方も変わっておりますので、またお声掛けをさせていただき、実際乗っていただくようにしたいと思っておりますので、この日程を今日確認いただいたところで、予定をしておいていただきたいと思いますのでお願いいたします。

もう一点は、次回の協議会および現場視察についてということで、前回の3月に先ほど来話題に上がっております半の沢について、現場視察を行って協議会をするというような形でしたが、大雪のため視察は中止という形になりましたけれども、先ほども話になっておりますので、実際またもう1回ですね、今年の3ヶ月に1回この協議会の方を開催するという流れになっておりますので、次回なり次々回なりちょっと半の沢の方は視察をと考えておりますが、よろしいでしょうか？ちなみにですね、前は土曜日の午前中という時間に設定をさせていただいたんですけれども、平日、土日、何かこうした方がいいというようなご要望等がありましたらお聞かせ願いたいのですが、どうでしょうか？

〔意見等なし〕

事務局 土曜日は、工事は動いていましたっけ？

JR東海 半の沢の工事は隔週で動いています。現場視察の際には調整いたします。

事務局　ただ、皆さん方の方でそうは言っても土日でなくても、例えば平日でもいいよってようなお時間の方もあれば、そういった対応にした方が細かな工事内容等も見ることができると思うのですがその辺はどうでしょうか？

会長　　どうですか？ お勤めの方もいるかと思うので。前はちょっと忙しかったのですが、現場を見て、それから協議会という予定だったのですが、そういう土曜日とかいうところでもよろしければ、そういう設定にさせていただきます。その方がいいと領いていらっしゃる委員さんもいますので、時期はJR東海第一になりますから、現場を調整していただけるということを承った上で、できれば次回の協議会を設定してその中で、という形にさせていただきます。

委員　　ちょっとすみません。土日って10月の話ですよ、きっと。結構土日っていろんな業務が入る人が多いと思うんですよ。総代さんも含めて。もし決めるのであれば今のうちに早く決めてもらわないと。3ヶ月後なんて言ってないで。

6 閉会

事務局　今そういうお話が出ましたので、調整をしながら早く日程等をお示ししたいと思いますのでよろしくお願ひします。次回は10月前後になろうかと思ひますのでよろしくお願ひします。あと先ほどお話がありましたリニア中央新幹線の立会も是非ご協力ご参加をお願ひいたします。

それでは、すみませんが、閉会の挨拶を副会長、お願ひいたします。

副会長　　今晚は一日のお仕事でお疲れの中、長時間にわたりまして慎重なご審議をいただきまして大変ありがとうございました。

以上をもちまして会議を閉会といたします。

ご苦勞さまでした。

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。」）