

リニア中央新幹線事業に対する住民意見交換会資料

平成25年2月 大鹿村

○リニア事業に関する経過と日程

- 平成23年8月 環境影響配慮書（長野県分）リニアルート想定区域の村内3km幅が示されました。
 - 小渋川は明かりで、できるだけ短い距離で通過する。
 - 中央構造線は、できるだけ短い距離で通過する。
- 平成23年10月 大鹿村で環境影響評価方法書説明会が開催されました。
J R 東海の主な説明内容
 - 具体的なルート・工事箇所などは、平成25年秋頃公表の準備書で示す。
 - 工事期間は、平成26年（2014年）～平成39年（2027年）の予定
 - 工事用道路はできるだけ既存の道路を利用し、新しく設置する場合は自治体と協議していく。
- 平成23年12月～平成25年夏頃まで 環境影響調査が3km幅の区域で実施されています。

4. 今後予想される日程

- 本年秋頃：準備書の公表
 ルート・駅・トンネル坑口などの位置、工事等による環境影響対策が示される
 本年末頃：準備書に対する地元説明会の開催、パブリックコメントの募集
 工事認可：平成26年度中に評価書を作成し国土交通省に提出
 工事着手：平成27年度頃から工事計画を大鹿村へ協議・策定、用地交渉、工事準備
 トンネル工事着工：平成28年度頃～ 残土処理が開始される見込み
 リニア開業：14年後 平成39年度（2027年）

○リニア計画に対する村の意見

環境影響方法書に対する村の意見とJ R 東海の見解		村の方針
地下水・水資源 村の意見	地下水・水環境調査においては、文献、資料の収集・整理により現地調査項目を設定することとしているが、山間地の多くの民家は村営水道以外に自家用水源を有しており、農業用水などの水資源や温泉の源泉位置等についても文献・資料に記載されていないものが多く、方法書では把握されていない。 このため、現地調査項目の設定にあたっては事前に地元自治体や住民、地元専門家などからヒアリング調査を行い、環境影響調査を実施すること。特に南アルプスから中央構造線にかけては複数の断層により複雑に地層が入り組んでいるため、地形・地質面からも適正な調査・検討を行い、水環境への影響を回避すること。また、温泉については工事前と工事後複数年の影響調査を公開で実施すること。	村では、リニア想定ルートの3km幅内にある村営水道水源や個人水源、湧水などの位置について、関係者からの聞き取りにより位置図を作成し、J R 東海に提供しました。 J R 東海では地下水・水資源の位置を概ね承知していますが、ルート選定後に影響のある箇所について左記のとおり調査を行う方針です。 村では準備書の公表を受け、記載された影響対策を検討し、J R 東海に適切な対応を求めています。 また、その他の環境影響対策についても同様に適切な対応を求めています。
J R 東海ホームページから抜粋	・ルート選定にあたっては、地形・地質調査や水の利用状況を踏まえ、影響ができる限り小さくなるように計画します。また、トンネル掘削にあたって、事前に地質・水文調査を行い、適切な施工計画とするとともに、取水の方法や使用状況等を十分に把握します。 ・工事着手前には、地元（水利用者）の皆様にご説明をします。また、トンネル工事中も河川流量、井戸水位観測、水質調査等の水文調査を行うなど、継続的に監視し、減水等の兆候が認められた地区では、地元の皆様の生活に支障をきたさないことを第一とし、応急対策を実施します。 ・トンネル工事完了後も流量観測等を継続し、必要に応じて、地元の皆様とお話しをしながら恒久対策を実施します。	
ルート計画 村の意見	小渋川を明かりで通過することについては、南アルプス山麓の貴重な自然環境の中にあることに加え、地形的に大変厳しく、地質も脆弱な地域であることから、坑口周辺の防災対策の大規模化、施設の存在による周辺景観や環境への影響が大きいと、小渋川はトンネルで通過するよう改めて要望する。 なお、明かりで通過する必要がある場合には、その理由を準備書において分かりやすく説明すること。また、坑口の防災対策と自然環境への影響の低減方法を具体的に示すこと。	J R 東海の方法書では小渋川を明かり（橋梁）で通過する方針です。 村では準備書の公表を受け、記載された影響対策を検討し、J R 東海に適切な対応を求めています。
J R 東海方法書 から抜粋	・鉄道事業に関する安全の確保については万全を期していきます。小渋川付近における坑口の設置にあたっては、地すべり誘発や落石の危険など周辺地域の防災対策に大きな影響を及ぼすことのないように計画を具体化します。	
残土対策 村の意見	本計画はほとんどがトンネル工事のため膨大な量の掘削土砂が発生し、工事期間も2,014年から2,027年と長期となるため、残土処理による自然環境や生活環境への影響について早期の情報開示を求める意見が多い。 建設主体としてこの意見を真摯に受け止め、環境影響調査により建設発生土等の処理方法を概ね予測できる段階で、概略の残土処理計画を地元自治体に示し、自然及び生活環境への影響回避又は低減に向けて地域と連携して取り組むこと。	本村は地形的な制約により、残土運搬や工事で利用できる迂回路がない特殊な道路事情であるため、準備書作成前に住民生活への影響を最大限緩和する対策を策定できるよう、J R 東海と長野県、関係町村により協議を行っていきます。
J R 東海ホームページから抜粋	・建設発生土については本事業内での再利用や他の公共事業等への有効利用を考えています。また、新たに処分地が生じる場合には、周辺環境への影響をできる限り回避・低減するよう努めます。 ・発生土を公共事業等で有効に活用して頂くための情報提供や発生土処分場は、県を窓口として調整させていただきたいと考えています。 ・大まかな地域ごとの概算の発生土量は、関係自治体の方々にご協力を頂くために、できる限り早い時期にご提示できるよう努めます。	

○リニア工事の課題

リニア工事で予想される課題		村の対応	
工事計画	リニアは村内（約12.5km）をトンネルで横断する計画のため、工事現場となる坑口（斜坑）は小渋川沿いと青木川沿いに設けられることが予想されます。 また、工事期間は平成27年頃から約10年間に及び、工事現場周辺の住民生活や環境への影響をはじめ、村全体に及ぼす影響が大きいことが予想されます。 このため、J R 東海が工事場所や工事の進め方などを決めて準備書で公表する前に、村や住民と協議し、影響を最小限にする工事計画を策定する必要があります。	説明会の要望	工事計画や工事用道路対策・残土運搬対策・残土処理場対策など早急に村と協議し、準備書作成前に関係自治会に説明するよう、J R 東海に要望しました。 しかし、J R 東海では大鹿村以外でも準備書公表前の個別説明会は行わないとの回答であるため、村が意見交換会などを開催して村民の意見を把握し、J R 東海に要望していきます。
工事用道路対策	村内工事用道路として国道152号及び県道赤石岳公園線が予想されます。どちらも幅員が狭い上、集落内を通過しているため、現状では工事車両の通行は困難です。 特に赤石岳公園線の上蔵集落内や釜沢までの狭い道路区間は、残土運搬車両が通行する事になれば、騒音や振動・通行不能・危険増大により、住民生活や観光産業が重大な影響を受けるため、搬出道路の新設など何らかの方法により、残土運搬車両が通行しない対策を取る必要があります。 また、国道152号青木地区は未改良で幅員が狭いため、すれ違いができる道路改良が必要です。	道路改良要望	1. 国道152号線 青木川沿いの対策として、下青木薬師堂～上青木地区までの間、待避所設置・拡幅改良を早急を実施するよう、J R 東海と長野県に要望しています。
			2. 県道赤石岳公園線 小渋川沿いの対策として、残土運搬車両が県道を通りしないよう、搬出道路の新設やトンネルからの搬出など適切な方法を検討するよう J R 東海に要望しています。 また、工事用車両が通行するための待避所設置・拡幅改良を早急を実施するよう、J R 東海と長野県に要望しています。
			3. 主要地方道 松川インター大鹿線 残土運搬対策として、滝沢トンネル～渡場の間は、二車線で安全に通行できるよう、トンネル設置と拡幅改良を早急を実施するよう、J R 東海と長野県に要望しています。
残土運搬対策	村内の工事のほとんどがトンネル工事のため、約200万～300万m ³ の大量の残土が排出されることが予想されます。村内でも残土処理場を確保する必要がありますが、地形的に急峻で沢が多く、地質的にも地すべりなどの危険が大きいため、これだけの量の残土を埋め立てできる場所はありません。ほとんどを村外に持ち出さなければ処理できない状況です。 現在の予想では、平成28年頃からトンネル掘削が始まると約10年間にわたり、1日片道数百台の残土運搬車両が村内及び松川インター大鹿線（小渋線）を通行し、村外に残土を搬出することになり、資材搬入や砂利運搬車両の増加も見込まれます。 このため、残土運搬車両が集中する松川インター大鹿線の未改良区間では、すれ違いによる待合の連続や交通渋滞・通行の危険増大により、村民をはじめ観光客など通行する全ての人に支障をきたし、住民生活や観光産業など地域全体が重大な影響を受けるため、トンネル工事着工前に安全に通行できる道路改良を行う必要があります。	◎いずれの路線も、トンネル工事着工前に安全に通行できる対策の実施を強く要望しています。 ※リニア作業坑を利用した道路整備について 「リニア本坑に並行する作業坑ができる場合、釜沢から青木川、青木川から豊丘村に通行できる車道として利用できないか」という疑問には、以下のように考えています。 ・作業坑はリニアの非常時の避難通路や管理通路として利用されるものであり、J R 東海は道路用の作業坑を設置しないとの回答です。もし仮に作業坑を利用できたとしても、車道の構造ではないため、道路管理者となる長野県が排気対策や照明の設置、新たな避難トンネルの掘削などを行う必要があります。実現の可能性は大変低いと思います。 このため、村としては既設道路の改良による安全な通行を確保し、工事や残土処理の影響を最大限緩和するよう、J R 東海と長野県に強く要望していきます。	
残土処理場対応	J R 東海は残土を公共事業で有効に活用するため、情報提供や処分場については県を窓口として調整することとしており、従来の新幹線工事を参考にすると残土搬入後の整備は地元対応となる見込みです。 村外への残土搬出量の削減と地元での有効利用のため、個人の農地など残土処理場として利用可能な場所を検討する必要があります。	残土処理場検討	県の残土処理計画や処理場としての基準などの策定に合わせ、村内の残土受け入れ候補地を把握する予定です。 残土処理後の整備には個人負担が必要ですが、村内で個人の農地など残土処理場として利用可能な場所や希望がある場合は、事前に連絡をお願いします。