

第35回 大鹿村リニア連絡協議会質疑応答概要

日時：令和7年3月19日 午後7時00分から

場所：大鹿村交流センター

1. 県発注工事について

Q：落合トンネルのズリについて、下樽渡に仮置きしていますが直接奥まで運搬することはできないか。

県：全部のダンプを残土置き場まで持っていくと、かなりの台数が下樽渡橋から先を通ることになります。避け合い等を考慮して一旦仮置きをさせていただいている状況です。一旦仮置きをして、最終的には順次撤去させていただきます。

Q：あそこに置くよりは、現場からの台数を減らして処理場まで直接行った方がいいのではないか。ほとんどのものは所沢の方へ入れるということなので、そのような運用はできませんか。

県：所沢については、最初の頃はそちらに運搬していたのですが、所沢の方はもういっぱいになってしまい、やむを得ず深ヶ沢の方に運搬している状況です。

全体の運搬台数を減らしてしまうと、トンネルの掘削を遅らせざるを得なくなります。我々としてはできるだけトンネル工事を早く完成させて、通行の安全を図りたいと考えています。

Q：北入方面の処分場は量が足りないということか。

県：所沢の方は、元々その分だけで全部賄いきれないと考えており、実際いっぱいになってしまったため、深ヶ沢の方に持っていかざるを得ない状況です。

Q：当初の説明とずいぶん違うと思う。ほとんどは鹿塩で処分ができ、深ヶ沢へ入れるのはほんの一部という説明だった。下樽渡に置かれると、視界も悪い。元々あそこはリニアのダンプのために造成したと思うが、見通しが甘かったということか。

県：元々、所沢の方に7割ぐらい持っていくと説明をさせていただいたかと思います。深ヶ沢にもある程度の土は持っていく予定になっており、大幅に深ヶ沢の方が増えたとは考えていませんが私の説明が十分でなかった点は申し訳ないと思っています。

仮置きしてあるところが通行において視界が遮られるのであれば、再度その辺りは現地を確認させていただき、できるだけご迷惑にならない対応を考えたいと思います。

Q：松川インター大鹿線の葛島の協議中というのはいつまでなのか。

また、二軒屋の真っ直ぐ進むというのは、ずっと出ていると思うが、国交省のダム関係のダンプも既存の道を使っているため、国でも県でもどうにかしてここを対応して真っ直ぐにしてもらいたい。

四徳大橋先の川下側、これも設計中とのことだがいつになるのか。

また井戸入沢の辺り、西下トンネル先の沢の辺りですが道の拡幅はできないか。結局は、ダムより下の道は今ものすごく混む、ダンプがすごく列になったりして、仕事の車両だったり、小さい車両が止められることが多く、せっかくいろいろ拡幅していただいているのに、トンネルができる前と同じぐらいの所要時間が必要なくらい通るのに大変な道になっている。ダンプの通行するタイミングにもよるが、そういうのに引っかかると10分でも20分でも待たされることがある。

県：トンネルの施工をしたり、あるいは改良1から5区間の改良等を進めてきたわけですが、今残されているところが非常に難所の箇所になります。お時間を頂戴して大変申し訳ない状況ですが、まず葛島につきましては、河川管理者である天上さんとも協議をさせていただいたり、拡幅と河川との兼ね合いの中でどういった線形がいいか、そういったものも非常に悩ましいところがあり、時間を頂戴している状況です。

二軒屋につきましては、現在、現場の工事を進めているところであり、そちらについては少なくとも手はつけている状況です。今ご要望もありました、直線で河川の盛土の部分を通すということですが、工事用車両を通すことと、村民の方だけでなく一般の方、観光の方あるいは他県の方、そういった全ての方を通すという意味で、一番考えなければいけないのは道路の安全性ということで、道路の安全性という観点で非常にこの盛土に関する検討を、時間をかけて進めており、道路の概略検討や地質調査、水位観測等今まで行って、安全性を慎重に検討し今まで進めてきたところですが、今年度はそういった追加調査ボーリング等の取りまとめを行ったところであり、安全性ということから今しばらくお時間をいただいて進めていきたいと考えています。

四徳大橋西につきましても、非常に難所の箇所でもこれも前回、前々回にご説明したかと思うのですが、本来であれば道路構造令に従った改良ができればいいのですが、それをや

ろうとすると全面通行止め等やらなければいけなくなり、今の段階でそれをするのは非常に難しいという判断の中で、少しでも拡幅をして通行しやすいように、いろいろな方針転換等もあり時間を要しているところです。こちらにつきましても地元の皆様から非常に強い要望をいただいているのは承知していますので、できるだけ早く進めたいと思います。

県としましては、この道路をできるだけ改良して、皆様方の通行に支障がないようにと考えていますが、なかなか皆様方にご迷惑をおかけする時間が長くなって大変申し訳ない状況ではありますが、何卒ご理解とご協力をよろしくお願い致します。

Q：小渋線の関係ですが、渋滞緩和のために拡幅工事や道路のわだちによる水溜りの修繕をお願いしたい。拡幅の関係は今言われたところです。

具体的な水溜りの箇所については、落合トンネルと桶谷トンネルの間、桜並木のところでわだちができておりハンドルを取られる。

四徳大橋から西下トンネル、先ほどの改良区間のところですが、あそこも水溜りがかなりできる。

二軒屋へ向かう柳沢1号橋、これについては先ほど舗装工事で修繕されると話があったが、雨が降ると溜まる。

小渋線の関係につきまして、トンネル内の粉塵が非常にこの頃目立っている、道路の汚れもひどいので観光シーズン前に、清掃をお願いしたい。

県：道路の維持管理関係で水溜りになっているということですが、我々も承知している範囲としまして、早急に手をつけないといけない箇所として、舗装修繕を4ヶ所予定しており、先ほどお話ありましたように二軒屋付近の関係、それから四徳大橋は修繕をやる予定になっています。桜並木のあたりというところも、担当の部署で確認をさせていただき、対応を検討したいと思います。併せて、トンネルの粉塵等による道路の汚れ等につきましても、担当部署で確認させていただき、対応を検討していきます。

Q：落合トンネルのところで、所沢で7割、深ヶ沢で3割と言われており、先ほどの質問でそれほど深ヶ沢に持っていく土は増えていないということだったと思うが、それほどということ、増えていると思うがどのくらい増えたか量を教えてもらいたい。

県：それぞれの数字が手元にないため、後日回答でもよろしいか。

Q：松川インター大鹿線について、ずっとこの工事に慣らされてきたので、ダンプがだんだん増えてきたことについて、不愉快に思いながらも仕方ない気持ちにはなるが、災害復

旧でもないのに村の主要道路が、7ヶ所も8ヶ所も同時に工事をしているのは異常事態だと思う。

先ほども質問の中でされたように、松川に行く時間が想定よりもすごく時間がかかって通行に支障が出ているのは、隠しようがないことだと思う。JRが工事を始める前に村の人を集めて説明会をやったときに、2ヶ所トンネルを掘ることでだいぶ交通の困難は解消されます、何ヶ所かはそれでも交通に時間がかかるようになるので、その分だけ我慢してくださいというような説明を当初受けて、その時間はせいぜい5分とかその程度だったと感じているのですが、今の実態は全然違っているように感じられる。

県の方がこれから慎重に通行について検討して、道路を施工しますと言われていたが、この見通しの甘さは県の方にも責任があると感じています。まさに泥縄であったと思うのですが、これまで道路の通行の安全性については、ダンプの総量を規制することはできないのか質問をしてきたが、半の沢の道路改良工事においては、県も関わっていることで、特に盛土の造成については県の事業でもあるわけですから、JRに対して物が言えない、県が旗を振って推進してきた事業なので物を言えないということはないと思うのですが、さらに半の沢の盛土事業については、県も関連している事業なので住民生活を優先して、ダンプの総量を規制するとか含めて検討するべきだと感じています。

もう一つ先ほどJRのシミュレーションとかも映像を見せられて、説明を受けましたが、当初の予定の道路通行よりも今、工事が余計必要になっているということであれば、これは県の問題もあると思うが、JRの計画そのものの見通しが甘かったと感じてしまう。その場合に、県の税金は僕らの税金ですから、県の方からしたら、道路の修繕拡幅については、JRに費用を求めることが通常のあり方だと思うのですが、そのことについてはどのようなようになっているのか。

県：道路管理者として、通行量を規制する権限はないと考えています。再度確認をさせていただきますが、今まで通行の量が増えたことで、これ以上通さないという事例はなかったと考えていますし、そこまでの権限は道路管理者にないと考えています。

もう一点、JRさんのダンプが増えたことによる道路の損傷についての費用という点についてですが、明らかにJRさんのダンプによって損傷が出たところについては、JRさんの方で直していただく話になっているところもあります。当然、明らかにそれが原因だということでない、そこまで費用を求めるのは難しいと思いますが、明らかにそういった場合については、JRさんにも費用を負担してやっていただいています。

Q：道路管理者として権限がないことは理解しています。ただ村も県もこの事業の旗を振って、今も推進している責任はあると思う。そのような県の立場として、事業者が住民生

活に対して影響を与えるのであれば、住民の側に立って事業者に対して発言する、要求することは当然のことだと思うのですが、そのことについて聞いたに過ぎません。もし担当者の方が、答えを持ち合わせていないのであればきちんと知事に伝えてください。

道路の修繕について、JRの当初計画でこれほど修繕箇所、あるいは改良箇所が予想されたのか、当初計画と今県が行っている道路改良箇所の数、それを照らし合わせて余計にかかっているのであれば、JRの負担になると思うのですが、そういったことについて言っているに過ぎません。例えばトンネルのことについて、県とJRでは費用負担が半々になったと思うが、それと同じようなことが今起きているわけですから、それは県としては、県民の税金を預かっている側として要求するのは当然だと思います。

県：ご意見として承りたいと思います。

Q：深ヶ沢の奥に高齢の方が住んでいます。狭い道ですので十分気をつけて運転してください。

県：その点につきましては、今回非常にご迷惑をおかけしたと思っています。

現在、その点について施工業者の方も対応を十分気をつけてやっていますので、引き続き注意していきたいと思います。

2. 南アルプストンネル工事・伊那山地トンネル工事について

Q：前年度の6月に掘削期間の延長が発表され、説明していただいたが、そのときは確か2年半くらいの延長で、南アルプストンネルは確か令和10年何月かの予定で終わるという話であったと思うが、専門でないのでわからないが、今の進捗状況を見て本坑が8.4kmに対して2.2km進んでいるが、令和10年何月かわかりませんがこの後の工事が、いろいろな条件を持って見通したこの前の発表だと思うので、この進捗状況で予定通り言われた期間でできるのか。年度末ということで、そこら辺の話をしていただきたいと思います。

先ほどから住民がいろいろ我慢して協力していると話がありましたが、ぜひ工期の再延長はないように工事をお願いします。

JR：去年6月に工事説明会を開催しまして、工期がこれだけ遅くなりますというご説明をさせていただきました。それから約9ヶ月ほど経っている状況で、南アルプス工区につきましては昨年9月に釜沢から除山の先進坑が到達をして、予定通り除山本坑の掘削に移行した状況です。こちらにつきましては、ご説明した掘削スケジュールから今はずれていな

い状況です。青木川工区につきましても、昨年6月末に中央構造線を突破して今も順調に掘削を進めており、当時6月に説明した工程から今はずれておらず進んでいます。

しかし昨年6月の説明会でもご説明しましたが、南アルプストーンネルにつきましてもこの先、静岡方面に行きますと土被りが急激に大きくなる場所、青木川工区につきましても、この先、蛇紋岩区間を掘るためこちらについても当時、今までの掘削実績を反映して、このぐらいのスピードで掘れるだろうという計画でお示しをしていますが、こちらについてはやはり実際掘ってみないと実際どのぐらいの速度で掘れるのか、わからないところもあるため、そのあたりについてはご理解をいただければと考えています。

Q：確かに今まで経験のないような難工事と聞いていますが、前回の説明のときも先進坑の状態とか、地質調査とかそういうことを加味した上で、期間を決めたという説明があったと思います。そうした中でやっぱりこれからいろいろ大変かもしれませんが、ぜひスケジュール通りやっていただいて、再延長が絶対ないよう頑張ってください。

JR：今回、新たにこの協議会で掘削の進捗を何キロという形でお示しさせていただいています。実際順調に工事が進んでいるかどうか、数字を見ていただくとわかるような形でお示しをしています。実際、難しくスピードが出なくなる場所もあると思いますが、そのような場合は極力この協議会の場で、前広に情報をご提供させていただきたいと思えます。

Q：まず一点は渋滞について小渋線はJRの工事だけでなく、国交省さんのダンプも往來しており、渋滞に繋がっています。そのような関係で調整をJRさんの方で行っていただきたい。また、渋滞シミュレーションをやっていただいたが、それと比較してやはり渋滞箇所がいくつもあるため、改良も考えていただきたい。

先ほど話にありました小渋川橋りょうの近くで滝があり、冬には凍りつく滝が見られる場所があります。大切にしておりますので事前の調査、並びに事後の把握を行っていただき、美しい景観を壊さないように対応をお願いしたい。

もう一点、四徳大橋ですが乗用車とダンプはすれ違えると思うが、やはり入ってこられると怖いと乗用車の運転手さんから話もありますので、そこら辺はできるだけ待つて通過してから入っていただくようお願いしたい。

JR：今、小渋線を走るダンプ、我々中央新幹線のダンプ以外に小渋ダム、それから他事業さんのダンプも多く走っている状況です。これらを調整する場として、小渋砂利運搬安全対策連絡協議会に我々JR、それから国交省さんも参加をしています。この協議会を通じてダンプ台数等の情報共有を図るとともに、平準化を図れるよう我々も調整の方を図ってい

きたいと考えています。

過去に渋滞シミュレーションの結果に基づき、小渋線につきましては道路拡幅を5ヶ所実施しています。しかしながら冒頭いろいろ質問もありましたように、現時点で渋滞が発生していることについて、我々としても認識をしています。追加の道路改良は、道路管理者である長野県さんと調整しながら進めていきたいと思っています。

小渋川橋りょうの下に氷瀑、滝が凍ってできるものがあることは、我々も認識をしていますが、氷瀑がある場所をまだ特定できていないため、まず現地を確認して氷瀑の位置を確認したいと考えています。その後、小渋川橋りょう施工時にこの氷瀑が、施工の影響範囲にあるかどうかもしっかりと見極めて、対応を図っていきたいと考えています。

四徳大橋につきまして、ダンプ同士はすれ違えないため待ちますが、一般の乗用車が入ってきた時にダンプが入らないように、ダムの運転手には極力一般の方に不安を与えない運転を心がけるよう、常々指導しています。このスポット箇所の内容についても、改めて指導を繰り返し行っていきます。

Q：今回、環境保全計画書というのが出てきて、これは環境アセスメントのアセス書と、どのような関係があるのか。

森の里親協定について、金銭的な協力もあるのか。あれば額を教えてください。

JR：環境アセス、いわゆる評価書と言われているものは、法に則って環境アセス法に定められたもので私どもとして評価書を提出しています。

一方、環境保全計画書は私どもが自主的に出しているもので、いわゆるいろいろな工事をそれぞれやる段階で、皆さんに安心していただくために、環境保全措置を行いますと公表しているものです。私どもが公表した後、それを長野県さんの技術委員会で審議いただき、一般の方々にご意見をもらって、それを長野県さんからの助言としていただいて、確認しながら施工に入っていく流れです。アセスとの違いは保全計画書については自主的に私どもが公表しているものと認識いただければと思います。

森の里親協定については具体的な金額等々について私どもから申し上げられないのですが、そもそも森の里親協定ということで大鹿村の間伐材を使って、それを有効利用しようとして大鹿村さんと協定を結んでやっているものです。当然費用等も発生していますが、そういったものを含めて私どもが大鹿村さんにご支援をさせていただいています。

Q：言えない理由がわかりませんが、情報公開をすれば出てくるものだと思うので、村の方からでもいいので教えてほしい。

村：長野県で森の里親促進事業をやっています。これは企業と自治体が協定を結ぶことで、自治体の方で森林整備、いわゆる間伐ですとかそういったことを行うことに対して、企業の皆さんが協賛、協力金を支払っていただく、その分で整備をした事業量に応じてCO2の削減量がどのぐらいかを県の方で試算をしてくれます。そういう事業があります。

JR 東海さんと大鹿村の方で協定を結び、事業に則ってやっています。正確な数字がないのですが、今年度の予算化されております分は確か200万円ぐらいだったと思いますが、概ねそのぐらいの金額です。その分をJR東海さんから協力金としてお支払いいただき、それに対して村の方で間伐等の造林事業、また森林整備事業を行う形でやっています。

Q：先ほどからダンプの量の調整、平準化というところが出ていて、県の方はそれについては権限がないということだったと思うが、重ねて聞きますが半の沢の残土置き場について、これは実施中の事業ということで県から説明がありましたが、この盛土造成工事は県が事業者でよろしいか。

県：事業主体としては長野県になっており、協定を結んで盛土部分についてはJRさんに施工していただいている状況です。

Q：先ほど言った道路管理者としての話とまた違ってくるので、そのことについてきちんと説明してほしいと思います。

ここの場で何度も言っていますが、要対策土を上蔵の地籍内に置かれることについて反対してきたわけですが、この度、今度はトンネルの中に仮置きすると言われており、先日来、山梨県で事業者がまた下請けゼネコンになるわけですが、JRの工事で要対策土を地面に直置きしていて鉛等が流れ出ているところが2ヶ所あり、そのうちの1ヶ所を見てきました。本当に杜撰でした。これまでJRの説明として、自然由来の要対策土であるというような言い方をしてきたところですが、早川町のものについては、自然由来のものだということについても問題視されて、実はそうではなかったのではないのかということで今、山梨県一生懸命に調べ直している状況にあると思うが、こういった山梨県の状況を受けて長野県の方では、今回の要対策土の扱いについて、大鹿村にも関わることだと思うのですが、どのようにモニターしてチェック体制をするのかについて山梨県の事例の反省を受けて、その点についてきちんと説明してほしいと思っています。

小渋川橋りょうの説明会を開くとなったときに、何回もここで言ってきましたが上蔵地籍内で要対策土の工事がなされたときに、村の方には説明があつて、村の方から指導があつたのかもしれないが、当該自治会である上蔵にはどのように説明をするかについて、一切今に至るまで説明がなされていない。今回、小渋川橋りょうについては、どちらの地籍

になるかはっきりしませんが、釜沢か上蔵になると思う。こういったことについて JR の方で、きちんと当該自治会に相談をすることが当然あってしかるべきだと思う。

JR：蛇紋岩の試験で使ったものをトンネルの中に仮置きしますと、説明させていただきました。蛇紋岩の基準値を超えたものについては、連絡協議会の中でも何度かご報告しておりますが、実際もう既に基準値を超えたものについては、トンネルの中に仮置きをしている状況です。それもただ仮置きしているわけではなく、下にコンクリートを敷いてトンネルの中から出てきたものではあるのですが、しかるべき対応をして仮置きしている状況です。今回試験施工で使ったものを同じようにトンネルの中に、一旦仮置きをするところですよ。きちんとした対応をとった上でトンネルの中で仮置きをしている状況です。

もう一点説明会のあり方につきまして、小渋川変電所の説明会の際に自治会長にきちんとしたご説明ができていなかったということで、協議会それから説明会の場でも何度かあり方についてご指導いただいています。

今回小渋川橋りょうの説明会、今年の夏頃を予定していますが、地積は上蔵なのか釜沢なのかは改めて確認をしますが、自治会長さんの方には回覧のあり方でしたり、開催のあり方も含めて事前にきちんとご説明にお伺いをして、その地区でもっと細かい説明のご要望があればお受けすることも含めて、ご相談をさせていただければと思います。

県：自然由来の重金属類を含む土についての取扱い、県の考え方ですが、汚染土壌については、土壌汚染対策法という土対法と通称呼ばれている法律があるのですが、そちらに基づいての処理ということで県の方で所管しています。それに沿った適正な処分をしていただくこととなりますが、トンネルの岩に含まれる自然由来の重金属類を含んだ発生土については、土壌汚染対策法の外になりますので、これを縛る条例は県の方で持っていません。今のところは国交省のマニュアル等に基づいて、事業者でそれぞれ適切に処理をいただいているところです。

先ほど環境保全計画の話が出ましたが、今回のリニア事業については JR 東海さんの方で環境保全計画書というものに、要対策土の取扱い等も記載していただいております。そういったものを、県として見させていただく中で適切な助言をさせていただくものであり、あくまで事業者の方で責任を持ってやっていただく、私どもとしては保全計画書に沿って適正に処理をしているかどうかを見させていただくという考えです。

Q：事業者がきちんとしていますは当たり前で、今も言ったようにきちんとしていますと言っている。きちんとしていますと言った事業者が起こした杜撰な工事の実態が、山梨県で今起きていることを指摘したに過ぎません。杜撰な工事をする実績のある事業者に対し

て、県の方がきちんと法令に則ってやってくださっているため大丈夫ですというような姿勢では、長野県民としては安心できませんと言っている。僕もいろいろ取材する人間ですから、管理型処分場の取材もしてきたことが何回かあって本当に難しい。きちんと管理型処分場の事業者がやっているところでも、必ず事故が起き必ず漏れの影響が出ています。

今回 JR の方は元々難しい管理であっても、きちんと対策をとった管理型事業者ではなく、自分たちがやると言っている。経験のある事業者に任せるのではなく、事業者自身がしかも杜撰な工事を起こした事業者本人がきちんとやりますということについて、どのくらい県の方で信頼がおけるのか本当に心配です。管理型処分場の管理も地元の自治体が協定を結んで、月に1回とか1週間に1回とか、ちゃんとモニターして資料取ったりして対策をしています。そういったことを聞いているのですが、そういった点について、今の担当者の方の考えを答えていただきたい。

県：環境行政について、担当している部署ではないため、県の考え方を今ここで明確に担当者の意見として述べることはできないと思いますので、ご意見として伺い担当部署の方と話をしたいと思います。

Q：ご意見として伺って、部署と相談していただくのは当然として、その見解についてはきちんとここで説明してもらいたい。そのプロセスがわからないため何度も同じ質問をすることになる。

県：それも含めてご意見として頂戴します。

Q：氷瀑の件ですが、まだ場所を把握していないということでしたが、おそらく小渋川橋りょうの真下ぐらいの位置かと思います。この夏に説明会があるということで、設計の前にきちんと場所を確認していただいて、説明会のときにその場所についてどのような配慮ができるのかを、説明していただきたい。

JR：氷瀑の位置についてまだ特定できていないご説明をしましたが、今の小渋川橋りょうの建設予定地よりも若干上流側だと考えており、施工の影響範囲の外側にあるかと思っています。ただし実際に現地をあたって、本当に施工の影響範囲から外れているかどうか、また施工の影響範囲にあるのであれば、どのような施工ができるのかをきちんと計画段階で詰めて、説明会のときにはそのような説明も併せてできるようにしたいと思います。

Q：更新された保全計画書の中で、小渋川変電所の造成について要対策土を擁壁に使うことで盛土には使わない説明が載っていたと思うのですが、その中で盛土に使わない理由は基礎や杭等の施工により、不溶化処理の効果を損なう可能性がある説明になっていたかと思うのですが、この先まだこれから出るものも含めて、理想的には管理型処分場ということなのかもしれませんし、していただけたら一番よいのですが、どのような形で処分するにしても、例えば公共事業で使うところがないかと話をされているかと思うのですが、その場所の上に何か構造物を建てるような場所には使えないのか。

JR：変電所の要対策土の置き方ということで、我々協議会でも説明をしていますが試験施工の中で不溶化した要対策土を暴露試験を長期にわたってやって、その後、試験盛土でも試験を行っている状況です。暴露試験の中で実際の活用時を想定した締固めを行うかなり固まった状態と暴露試験の中ではそこまで固めずにかかなり破碎されたような状態で、安全側の状態で実験をしてその不溶化効果、安全性というものを確認している状況です。今回の試験結果から盛土、基礎の施工に際して1回作ったものが細粒化されたとしても直ちに安全性が損なわれると考えていません。それでもやはり安全側をまず考えて、いろいろ状況が変わる可能性もあるので、今回についてはまだ最初というところもあるので、採用について見送らせていただいた状況です。本当に建物が建つところで、すぐ安全性が損なわれるというものではないとご理解いただければと思います。

Q：使わない方がいいと思っている、基本的には使って欲しくはないと思っているのですが、行き場がない、使える場所は考えていような形で処理できるような場所が、見つからないのかと危惧しており、その場合は処分場ではないですが本当に安全に擁壁とか、擁壁もこれで100%安全なのかわからないのですが、とにかくなかなか場所が見つからないことを危惧しています。しっかり対応策を考えていただきたい。

JR：まだ出てくる量も確定できていないため、そういうところも踏まえて、安全に活用できるところを検討して参りたいと思います。

Q：除山非常口の仮置き場ですが、要対策土を置く仕様になっていると思うのですが、そこに南アルプストンネル以外の場所から出たものを、運び込むことはあり得るのか。それは地元の方から見てもやめてほしいと当然思われると思うのですが、逆に言うと要対策土がもしこの先、南アルプストンネルから出なかったらそこには置かない、そういう可能性もあるのかも含めて、他所からは運び込まないのかどうかを確認させてください。

JR：仮置き場Aにつきまして、少し手続き遅れていますが今、盛土条例の手続きを進めています。南アルプスの仮置き場の保全計画書を出させていただいており、基本的に例えば大鹿で要対策土があまり出なくて、他のところで置く場所に困っているため、大鹿村外から例えば仮置き場Aに持ってくることは今、一切考えていない状況です。基本的には今後出てくる大鹿村内の要対策土の、一旦の仮置き場として使用したいと考えています。

Q：あくまでも仮置き場なので、その先も含めてよろしくをお願いします。

JR：最終的には撤去して、現況に復してお返しすることを考えています。

Q：要対策土がこれからどんどん出られると行き場が無くなって困るといのは、JRも困ると思うのですが僕たちも困る。これはきちんとしたアセスに基づいた対策として、JRの約束ですからきちんと管理型処分場に持っていくのが、筋として当たり前のことだと思うのですが、以前、残土置き場が確保できなかつたらどうするのか聞いたことがあって、それは物理的に工事が止まりますと言っていた。今回、要対策土についても行き場が無くなってしまったら、それは安全を配慮して工事を止めるのが当然の対応だと思うので、意見として述べさせていただきます。

3. その他について

Q：上青木に青木川工区があります。そこに飛島JVの方々が宿舎に住んで工事にあたっているわけですが、皆さんには上青木自治会である道路清掃、草刈り等、突然行っても本当に協力していただいととてもありがたく思っています。工事が3年、5年延びるといこともあって皮肉を込めて言います、延びて良かったと、これは冗談ですがこれからも一緒にやっていきたいと思しますのでよろしくをお願いします。

一方、今日も工事の遅延に関してはいろいろ出ました。前回も大体これぐらい延びてしまいましたと、名古屋建設部の部長さんから謝罪の言葉もいただいています。それを聞いたときに全然ハートに響かない。これは声の大きさや調子とかあるかもしれませんが、やはり中身が僕らから言わせると伴っていないことでハートに響かなかったと思います。これは、他の方も何か言っているという捉え方だったかもしれません。今回この工事の遅延に関して、長野県駅の工事が3年から5年延びる、そうなると工事費が90億円から145億円と報道によってばらつきがありましたが、そしてその増加分はJR東海に負担を望むというような新聞報道がありました。それについて飯田市だけでは多分済まないと思うので、県と一緒にやっていく、ひいてはその周りの自治会、喬木村、豊丘村、大鹿村が全体

で話をして、全体で解決しないといけない問題かもしれません。JR 東海やっていると思われる対応をしていただきたいと思います。

JR：私の言葉が伝わらなかったというご指摘だと思いますので、反省しなければいけないと思います。まず繰り返しになりますが工事が遅れたことは、昨年6月に大鹿村だと皆様にご報告したと思います。ご報告のタイミングや遅れた工期の長さについては、皆様のなかなか納得いかないというか、怒りにも似たような感情を抱かせる内容だったと思います。それは本当に我々の力のなさもありますし、そのときにご説明した山の状態がなかなか我々が思っていたよりも厳しい状態である、そういった状況いろいろなことを含めて今のような状況になったわけですが、我々としても全力でやっている中で、そのような状態で重ねてお詫びを申し上げなければいけないと思っています。申し訳ありません。

遅れたことによりいろいろなことが地元、今回おそらく今のお話は飯田市のお話だと思いますが、いろいろな自治体やいろいろなところに影響が出ていて、JR 東海がいろいろなことを負担すべきではないか、そういった報道だと思うのですが、そういったことに関してはいろいろな観点の考え方もありますので、自治体の皆様やいろいろな方、それは飯田市だけではないのかもしれませんが、県や他の自治体の皆様ともしっかり話し合っ、皆様のご納得いただけるような形で我々としてもできることを、やるべきことをしっかりやっていきたいと考えています。

Q：固唾をのんで見えていますのでよろしくお願いします。

Q：落合の交差点のところにリニアの看板が設置してあると思うのですが、位置の見直しをしていただきたい。

村：看板の設置場所は村の方で決めています、移設するにも予算がかかりますので、それも含めて検討させていただきたいと思います。

事業者の皆さんからご意見を伺って、ご納得のいくような形で対応したいと思います。

4. 事務局からの報告について

意見なし