

喬木村リニア中央新幹線対策委員会〔第5回〕会議録

1. 会議名 喬木村リニア中央新幹線対策委員会〔第5回〕

2. 開催日時 平成29年8月9日（水） 19時から20時50分

3. 開催場所 喬木村防災センター2階

4. 出席者

【喬木村リニア中央新幹線対策委員】

市瀬直史、下岡幸文、小池豊、下平貢、東原靖雄、後藤章人、櫻井登、佐藤文彦、中森高茂、昼神二三男、仲田和文、矢澤治俊、勝野明人、市瀬悦孝、藤本芳男、松澤豊実、舟登秀一郎、仲田正幸、吉川文人、下平寛志、砂場基市、山越幸雄、松島憲司、小山正志、松島淑宜、牧野秀樹、鞍馬義之、石原依理子（欠席者 市瀬健二）

【喬木村役場】

佐藤副村長、井澤課長、瀧浪係長、國見主事

5. 協議内容（公開）

（1）JR 東海あいさつ

（2）リニア中央新幹線計画に関する質問書に対する回答について

6. 非公開の理由（会議を非公開とした場合）

—

7. 傍聴人 4人

8. 委員会の概要

（1）開会

（2）村長あいさつ

（3）新委員紹介

（4）委員長選出

（5）委員長あいさつ

（6）協議事項

上記のとおり

（7）その他

（8）閉会

9. 会議録

(1) JR 東海あいさつ

大鹿村では2か所の非常口からトンネル掘削工事を行っており、豊丘村については4月に工事説明会を行い、6月からトンネル工事に使用する道路改良工事に着手をしているところでございます。一方、喬木村および飯田市の高架橋梁と駅部などの明かり区間は、飯田市の駅部については道水路の付け替えの話がまとまり、用地の取得範囲が確定したということで、5月から幅杭設置作業を行っております。一方、喬木村につきましては先日の阿島北リニア対策協議会の中で道水路の付け替えを含めた用地の取得範囲を示させてもらって、ご了解を頂いております。9月から仮幅杭の打ち替え作業を行う予定でございます。飯田市と喬木村については同じようなスケジュールで進んできております。

本日は頂いた質問書についての回答を資料と前のスライドを用いて説明いたします。質問が多岐に渡っており、補償について一般的なお話になってしまいますが、補償の対象となる方については個々にご説明をさせていただいて進めてまいります。いずれにしましてもこの村の対策委員会、阿島北の対策協議会と連携を密にしてご意見を伺いながらじっくり進めていきたいと考えております。

(2) リニア中央新幹線計画に関する質問書に対する回答について（JR 東海より）

喬木村長からJR東海長野工事事務所に6月28日にいただきました「リニア中央新幹線計画に関する質問書」に対しまして本日、回答を持ってまいりましたのでその説明をさせていただきます。

いただきました質問は下記の5つに分かれております。

- ①補償に関すること（日照障害、事業用地関係）
- ②設計に関すること（壬生沢川、防音防災フード、落下物対策）
- ③環境影響に関すること（地下水・水資源、環境調査等）
- ④工事に関すること（工事用車両、発生土の運搬等）
- ⑤地域貢献に関すること（地元業者の活用）

はじめに、「①補償に関すること（日照障害）」についてご説明いたします。

（1）国の指針に基づき、リニア中央新幹線事業で日照障害の影響を受ける住宅や農作物、太陽光発電等すべての補償内容と補償期間について明らかにすること。

【住宅等への補償】

- ・国等の処理基準…「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき補償します。
- ・補償対象…中央新幹線の構造物により、冬至において日陰時間が一定時間を超える住宅の居住者の方を対象に補償します。
- ・補償内容…日陰時間により増加する暖房・照明・乾燥費等を金銭補償します。
- ・補償期間…費用負担の対象年数は以下が限度となっています。

- 住宅所有者及びその同居家族・・・・・・・・・・30年
- 借家人及びその同居家族・・・・・・・・・・5年

- ・工事完了後の冬至の午前8時から午後4時において、日陰時間が以下（配布資料5）に示す時間を超える場合に補償します。喬木村は区分が（4）となりますが、地域又は区域における土地利用の状況が（3）と類似することから、日陰時間が5時間を超える場合に補償の対象となります。なお、国のルールについてはこのようなものになりますが、それぞれ条件等が異なっておりますので、個々に国の基準に基づいて調査をさせていただいて、

その上でそれぞれ相談させていただきたいと思います。

【 農作物への補償 】

- **国等の処理基準**…「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる農作物に対する損害等に係る事務処理指針」に基づき補償します。
- **補償対象**…中央新幹線の構造物により農地に日陰が発生し、一定以上の損害等が生じたと認められる方を対象に補償します。
- **補償内容**…日陰による農業減収額を金銭で補償します。
- **補償期間**…一般は30年、市街化区域等は10年となっております。

【 太陽光発電設備への補償 】

- **国等の処理基準**…「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる太陽光発電設備に対する損害等に係る費用負担について」に基づき補償します。
- **補償対象**…中央新幹線の構造物により日陰が発生し、一定以上の損害等が生じる太陽光発電設備のうち、工事完了以前から設置・利用している方を対象に補償します。
- **補償内容**…太陽光発電設備の日照阻害に対する補償は、下記のいずれかの方法により補償します。どちらの方法によるかは、個々の太陽光発電設備の設置状況等を調査したうえで決定します。
 - 〔（１）太陽光発電設備の移設費用を負担する方法
 - 〔（２）発電電力量の減少分を負担する方法
- **補償期間**…（２）の場合、補償年数の対象期間は20年が限度と定められていますが、調査結果を踏まえて、個々の設置状況等に応じた年数を決定します。

（２）高架橋下に建設される施設によって、日照阻害を受ける範囲に差が生じるため、高架橋下の施設を明らかにすると共に、日照阻害の影響を具体的なシミュレーションを用いて明らかにすること。

- 高架下の一部に設置する設備については、現在、設置位置などの検討を進めております。
- 高架橋等によって生じる日影線を描写した日影図を、今後詳細な計画を策定していく中で作成し、地元へご説明していきます。

次に、「①補償に関すること（事業用地）」についてご説明いたします。

（１）面積や形状が変更となり、損失補償の対象となる土地の補償内容について明らかにすること。

- 事業に必要な土地は取得させていただき、それ以外の土地について利用価値の低下が認められる場合には「残地補償」として対応させていただきます。
- なお、残地については、残地面積が非常に小さく、利用価値の著しい低下のため、従来の目的で利用することが困難な場合等、一定の要件において取得できる場合があります。
- 残地がどの程度生じるかについては、今後実施させていただき境界立会及び測量作業などにより確定させていただいた上で、残地の取扱いについては個別にご相談させていただきたいと考えております。

（２）リニア中央新幹線の付帯施設を建設することにより、用地の追加取得が必要となるか明らかにすること。

- 防音壁区間の散水消雪設備等を設置するため、本線部分に加え天竜川左岸堤防東側の工場の土地を追加で取得させて頂くことを考えております。

- ・その他の設備は本線用地内への設置を基本に考えておりますが、追加で取得が必要になる場合には、計画の進捗に応じ、地権者及び地元へご説明いたします。

次に、「設計等に関すること（壬生沢川の排水対策）」についてご説明いたします。

村境を流れる壬生沢川は、河川断面も小さく、台風等自然災害の脅威に常に晒されていることから、豊丘村を通過する長大トンネルの排水を工事中及び供用後を含めて壬生沢川に放流しないとする確約と、代替排水路の整備計画を早急に明らかにすること。

- ・工事中のトンネル湧水の壬生沢川への放流について、地元の皆様が心配されていることは承知しております。
- ・引き続き、工事中のトンネル湧水を壬生沢川へ放流しない場合の排水計画について検討を進めてまいります。今後、関係者や関係機関との協議も踏まえた上で、検討がまとまりましたら、壬生沢川への放流回避の可否を含め、地元へご説明いたします。
- ・また、高架橋完成後は、高架橋を通して天竜川へ直接放流する考えです。

次に、「防音防災フードと防音壁」についてご説明いたします。

明かり区間の環境対策工として、沿線市町村の状況を踏まえ、防音防災フードと防音壁の構造と遮音効果の比較、設置位置、景観への配慮について計画を明らかにすること。

- ・防音防災フードと防音壁の構造、想定設置位置は次の通り（配布資料14）です。構造としましては、本線幅が13.6m、その両側に緩衝帯が4mずつということで、用地取得範囲が21.6mとなります。
- ・トンネルとフードの設置関係は次の通り（配布資料15）です。一番東側が伊那山地トンネルの壬生沢坑口になります。青い点線部分がトンネル区間です。トンネルを抜けると、防音防災フード、竜東一貫道路を跨ぐ形で緩衝工、天竜川に向けては防音壁になります。
- ・防音防災フード、防音壁設置個所の騒音の予測値は次の通り（配布資料16）です。
- ・環境対策工を含めた高架橋は、煩雑性の軽減を図ったディティールの工夫、コントラストを持つ水平線の構成がなされており、圧迫感を軽減するように計画しております。

次に、「落下物の安全管理」についてご説明いたします。

緩衝帯を4mとしているが、高架橋など構造物からの落雪、落水、ボルト等の落下物の恐れがあることから、高架橋下の村道との交差部分や利用可能な部分の安全対策を明らかにすること。また、想定を越える大雪となった場合どのような対策を取られるのか明らかにすること。

- ・防音壁区間への積雪は、散水消雪設備により溶かします。
- ・防音防災フード上への積雪は、山梨リニア実験線では、桁についている保守用の検査足場に貯めることとして設計しております。また、防音壁区間と同様に検査足場からの落雪に備えて、高欄（手すり）の下部に落雪防止工を設置するなど、必要な対策を講じております。
- ・営業線に向けては、フード上に積もった雪がそのまま地上に落ちないように落雪対策設備の開発など、雪害対策に引き続き取り組んでおります。
- ・また、ボルト等の落下については、構造物の定期的な保守点検を実施することで、未然に防止いたします。

次に、「③環境影響等に関すること（地下水・水資源）」についてご説明いたします。

工事着手前、工事中及び供用後において、地下水の水位や水質に影響が出た場合は、早急な応急対策、恒久対策を実施すること。特に、地上区間における高架橋等の基礎工事で、村営水道水源である田中下水源、堰下水源又は井

水等に影響が出た場合の補償内容及び補償期間について明らかにすること。

- ・高架橋等の基礎工事による村営水道水源等への影響について、地元が心配されていることは承知しており、水資源のモニタリング地点として、田中下水源を含む4地点（[配布資料18](#)の赤丸地点）を選定しております。
- ・万が一、地下水の水位や水質に影響が生じた場合の補償概要は次の通りですが、トンネル湧水を新たな水源として活用できる可能性もあると考えられます。

【 補償概要 】

中央新幹線の建設工事により、不可避免的に発生する生活用水、農業用水等の枯渇又は減水に対する補償です。

【 国等の処理基準 】

「公共事業に係る工事の施行に起因する水枯渇等により生ずる損害等に係る事務処理要領」に基づき補償します。

【 補償対象 】

不可避免的に発生した生活用水、農業用水等の枯渇又は減水により、既存の施設による必要な水量の確保が不可能となり生活又は生業に支障をきたす場合、生活用水、農業用水等を使用している方を対象に補償します。

【 調査 】

工事の影響の可能性があると予測される範囲内において井戸や地表水の調査（水位、水質等）を工事着手前に行います。

【 補償内容 】

< 応急 > 工事が原因で生活用水、農業用水等の水枯渇又は減水が発生し、緊急に措置を講じる必要がある場合には、給水車の配備や仮設水道の敷設といった応急措置を行います。

< 恒久 > 生活用水、農業用水等の水枯渇又は減水に対し、従前施設の機能を回復するのに必要な費用（次スライド）を、施設の所有者に対して金銭補償することを基本とします。または代替施設（上水道等）を当社が設置することにより機能回復を補償することもあります。従前施設の機能を回復する方法として次のようなものがあります。

- ・ 井戸を掘り下げて深井戸とする
- ・ 別の位置に井戸を掘削する
- ・ 井戸に代えて水道を敷設する

また機能の回復により施設の維持管理費が増加する場合は、維持管理費の増加部分について補償いたします。費用負担の対象年数は以下が限度となっています。

- ・ 生活用水30年…用水使用者が借家人である場合は5年
- ・ 農業用水15年…農業の継続可能性が高い場合は30年、市街化区域等では10年

次に、「環境調査」についてご説明いたします。

工事中及び供用後の環境管理を適切に行うことを目的に、事業者の自主的な取り組みとして、モニタリングを実施するとしているが、具体的な調査地点や調査方法、調査期間についてあらかじめ協議すること。

- ・ 工事期間中及び供用後のモニタリングの計画は次ページ以降（[配布資料23～29](#)）に示しております。
- ・ このうち水資源は、阿島北地区、町地区内において、平成27年7月から10月にかけて水利用状況の調査票を配布し、ご返信いただいた地点（60地点）から代表的な地点として田中下水源を含む4地点を選定しました。今後、「豊丘村・喬木村における水資源に係る具体的な調査の計画について」に基づき、工事開始前に年4回、地下水の水位又は湧水の水量、水温、pH、電気伝導率、透視度の調査を実施してまいります。また、工事開始後、代表的な調査箇所に変化がみられた場合には、他の箇所でも調査を実施してまいります。

- ・大気質、騒音、振動等の調査項目については、施工会社の決定後、詳細な工事計画を策定する中で調査計画を具体化し、工事説明会等でご説明いたします。
- ・[配布資料23～29](#)に工事期間中のモニタリングの計画について記載しております。大気質、騒音、振動、水質、水底の底質、水資源、地形および地質、土壌汚染、列車走行に伴う騒音、列車走行に伴う振動、微気圧波、磁界といった項目でモニタリングを計画しております。[配布資料29](#)につきましては、完成後の調査項目となっております。

次に、「磁界」についてご説明いたします。

リニア中央新幹線の電磁波について、車両内と地表への影響、あかり部分の走行時の沿線住民への影響と対策について明らかにすること。また、磁界による健康被害は想定されているのか明らかにすること。

- ・超電導リニアから発生する磁界の主な発生源は、車両に搭載された超電導磁石です。
- ・超電導リニアにおける現象は、超電導磁石によって近傍で発生する低い周波数の磁界のことであり、電磁波のように空間を伝播していく性質のものではなく、距離が離れるに従い急激に減衰します。
- ・国の基準であり、国際的なガイドラインである ICNIRP のガイドライン以下では、磁界による健康への影響はありません。
- ・超電導リニアでは、ICNIRP のガイドライン以下に磁界を管理します。
- ・山梨リニア実験線における実測結果でも、ICNIRP のガイドラインを大きく下回っています。
- ・車内における磁界の値も ICNIRP のガイドラインを下回っています。
- ・トンネル内を車両が走行する場合、地表と超電導磁石の距離が離れることから地上での磁界は極めて小さく、影響はありません。

【平成26年11月7日の説明会資料で補足説明】

- ・超電導リニアから発生する磁界の主な発生源は超電導磁石です。列車が通過する際、沿線の磁界の強さは強弱を繰り返します。例えば、時速500kmでは、1秒間に6個の磁石が通過するため、発生する磁界の周波数は6Hzとなります。
- ・身の回りにおける磁界（例：家電製品（50/60Hz）、携帯電話（800MHz～）等）に比べて、超電導リニアの周波数は非常に低いです。
- ・[配布資料32](#)にいずれのケースについても、沿線磁界における実測結果が ICNIRP のガイドライン以下であることが示されております。示しておりますひし形は実験線の高架下および線路脇での実測値であり、時速500km走行時には高架下8mでガイドラインの約1/50、線路脇4mでガイドラインの1/6となります。したがって超電導リニアは ICNIRP のガイドラインを大きく下回っているということがいえます。
- ・[配布資料33](#)は平成25年に実施されました磁界の公開測定の様子です。山梨リニア実験線にて沿線の磁界を公開測定し、関係自治体や電磁気学の専門家の方々にご確認いただきました。左下の表はトンネル区間の磁界の測定結果を示しております。

次に、「健康被害」についてご説明いたします。

本線工事や工事用車両の通行に伴う粉塵等の発生及び車両通行に伴う騒音等による健康被害は想定されているのか明らかにすること。また、これに関してどのような対策を取られるのか明らかにすること。

- ・工事に際して実施する環境保全措置を[配布資料35](#)（工事中の環境保全措置（工事施工ヤード））にてお示しします。これらの環境保全措置により、工事中の二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等や騒音・振動による環境への影響を低減します。

- ・工事用車両の運行に際して実施する環境保全措置を^{配布資料36}（工事中の環境保全措置（工事用車両の運行））にてお示しします。これらの環境保全措置により二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等や騒音・振動による環境への影響を低減します。また、騒音は現況値（竜東一貫道路）が環境基準を上回っておりますが、工事による寄与は小さく影響は軽微なものになります。

次に、「④工事等に関すること（工事用車両）」についてご説明いたします。

（１）リニア中央新幹線関連工事に伴う工事用車両の通行は、生活環境に大きな影響があることから、本線工事及び関連工事に伴う工事用車両の運行台数、運行ルート、安全対策、運行時間、環境対策、舗装修繕の補償内容等について計画を明らかにすること。

- ・工事用車両の運行に使用する道路は、関係工事を契約後、工事を請け負う会社とともに詳細な工事計画を策定する中で、地元へもご説明しながら決定していきます。
- ・基本的には、周囲にお住まいの皆さまの生活環境等を考慮し、できるだけ既存の幹線道路を利用するか、あるいは道路の現況を把握のうえで、なるべく短い距離で既存の幹線道路に至るルートを選択することを考えています。工事の実施に当たっては、具体的な工事用車両の台数や運行時間帯、安全対策等について、地元の皆様に丁寧にご説明するとともに、警察及び周辺に小中学校等がある場合は学校側とお話をするなど、関係機関と必要な調整を行い、ご理解をいただきながら進めていきます。

（２）見解として示されている交通安全対策が十分機能していないと喬木村リニア中央新幹線対策委員会が判断した場合、新たな対策を講じること。

- ・交通安全対策としては、現地の状況も踏まえながら、必要に応じ交通誘導員の配置や安全看板の設置、歩道の安全対策等を実施するとともに、工事従事者への講習・指導を徹底していく考えです。
- ・具体的な交通安全対策は、計画が具体化した段階で事前にご説明させていただきます。
- ・なお、安全対策が十分に機能していないと判断された場合には、対策等について協議をさせていただきたいと考えております。

次に、「発生土の活用」についてご説明いたします。

本線工事の発生土を活用して埋立を行うガイドウェイ製作・保管ヤードとリニア中央新幹線本線に係る工場移転先における発生土の搬出時期や安全な運搬路の確保、造成方法等について計画を明らかにすること。

- ・ガイドウェイ製作・保管ヤード等は、これから具体的な設計を実施する段階であり、造成に使用する土の搬入経路や造成方法等については具体化しておりません。
- ・今後詳細な計画を策定していく中で、造成方法や造成に用いる材料の運搬ルートについて地元へご説明していきます。

次に、「発生土置き場の運搬ルート」についてご説明いたします。

沿線市町村の発生土置き場への工事用車両が村内を通過することは、生活環境の懸念が大きいため、豊丘村及び飯田市に予定している発生土置き場の運搬ルート計画について明らかにすること。

- ・トンネル掘削土の発生土置き場への運搬ルートについては、現在関係箇所と調整を行いながらルートを検討しております。
- ・今後、喬木村内に発生土置き場を計画したり、喬木村内を通過して発生土置き場に運ぶ必要が生じた場合には、村をはじめ関係箇所と調整のうえ、地元へご相談いたします。

最後に、「⑥地域貢献に関すること（地元業者の活用）」についてご説明いたします。

（１）リニア中央新幹線の建設工事をはじめ、資機材、生活必需品の購入、宿舎など様々な分野の調達計画について明らかにすること。

（２）本線工事に伴い、村内に作業員宿舎の建設計画があるのか明らかにすること。

- ・中央新幹線の建設を進めていくうえで、必要な品質を備えた施設を少しでも安価に建設することが極めて大切な課題であると認識しています。
- ・今後、必要な技術力を保有していることを前提に、当社の工事を受注する施工会社にとっては、資機材の調達など、建設現場に近い地元業者、資材、人材を使うことでコストを安くできる機会も多く生まれることになると思っており、地元の力に期待しております。
- ・喬木村内の工事は未契約であり、施工会社にて決定する現地事務所等の計画も現時点では未定ですが、使い勝手も考えますと、施工箇所の近くに設けるのが一般的です。現地事務所等の設置場所につきましては、施工会社の決定後、工事説明会に先立ち、村や地元へご相談いたします。
- ・また、現地事務所等で必要になる生活必需品は、地元で購入することが合理的と考えられるので、施工会社にて対応されるものと考えます。

以上で、説明を終わります。

質疑応答

①下平村会議員→先日報道のありました天竜川橋梁の水理模型実験について、橋梁新設による河床変動や護岸構造物への影響は無いとの判断をされているということですが、地元紙の社説部分において「誰の目にも危険と見えたのが県道の阿島橋で、水没は免れたが橋脚上部まで水が迫っていた」と掲載されました。これについてどのような考えであるか。

JR 東海→実験の概要については、天竜川は過去に水害が起こった経緯があり、天竜川に橋梁をかけることについて安全性を担保しなければならないということで、河川管理者の国交省中整備局と協議をする中で実験をして確認をするという運びになりました。1/60の模型を作って実験したわけではありますが、天竜川橋梁設置の前後で護岸や河床等、河川の状況に大きな変化は見られないことは確認させていただいております。その模型の範囲の中に阿島橋もございまして、1年に1回程度おこる洪水の場合と100年に1回レベルで起こる洪水の水を流して実験をしたわけではありますが、阿島橋は堤防の高さレベルに橋が架かっておりますので、100年に1回レベルの水量ですとそれなりのところに水が来ます。それを報道関係者の方にも確認いただいたところですが、その結果については橋梁の管理者である県にも確認させていただいており、橋梁の安全性については問題ない旨、回答させていただいております。ですので、阿島橋に関して我々が管理者ではありませんので何とも言えませんが、実験の結果については関係者に確認いただいている中で進めてきております。

下平村会議員→村の方はどのようにお考えでしょうか。

高速交通対策課長→5月の中旬に飯田市や天竜川上流河川事務所と一緒に実験の視察をさせていただいております。その中で阿島橋への影響については懸念をされる状況でありましたので、理事者に報告をし、5月下旬に市瀬村長より飯田建設事務所長へ実験の状況や懸念される事項、対応についての要望活動を行ったところでございます。村としましては、阿島橋に関する認識や方向性について県に説明を求めていく考えです。

- ②勝野農業委員長→配布資料6の農業減収額については、証明責任は誰にあるのか。配布資料19の農業用水の枯渇・減水に関して正常時のデータはどこでとるのか。また減水に対する補償はどのように算出するのか。
- JR東海→配布資料6については、山梨リニア実験線の例ですと公的な機関で算定した結果をもとに補償していくということでございます。個々に調査して対応していただくということにはなりません。配布資料19については、資料のほかにも豊丘村や喬木村での虻川や壬生沢川での調査結果等をもとに、影響により減水した分については個々に調査をしお話をしていく考えでございます。
- 勝野農業委員長→配布資料6の基準となる収入額については、県で基準となるものをお持ちだと思うが、それ以上に収入が上がっていた場合には、個別に受け付けてもらえるか。
- JR東海→山梨リニア実験線の場合は、3年間調査をさせていただいてその収入を参考に、構造物による日陰の影響がどれくらいなのかということをご公的機関を使って算出していきます。お示しした金額でご納得いただければ幸いです。お話し合いをさせていただく場はあると思います。
- ③藤本商工会長→配布資料39についてですが、書き方が無責任だと思う。全く具体的でなく、ルートについても触れていない。運搬については阿島橋をどの程度利用するのかということは大まかでも書いておいてほしい。配布資料41についてもすべて未定となっておりますので、どのような構想かということぐらいは教えてほしい。また、下請けの仕事について地元メリットがあるような形でご指導いただきたい。
- JR東海→配布資料39については、ご質問が発生土の活用に関するものでありますので、不十分だったと思いますが、長野県全体53kmでガイドウェイの製作と保管の計画を立てており、作ったガイドウェイをどういった経路でどこへ持っていくかについては未定でございます。ルートや台数については決まり次第報告させていただきます。現時点ではまだ決まっていないのでご承知おき願いたい。運搬については一般道を十分通れるトレーラーで参りますので、阿島橋では車両の大きさや重さも問題ないと考えております。台数については、1日15台ほどを想定しており進捗状況によって多少変動があると思いますが、発生土のように1日何百台とかではないのでご理解いただきたいと思っております。
- JR東海→配布資料41の施工業者の現地事務所については、施工会社と契約してから、規模や人数について確認した後、候補地を示していただき自治体を通じて決定していきます。喬木村につきましても、施工業者の人数や事務所の規模等が固まり、候補地を紹介いただく中で絞っていくということになり、現時点では施工業者が決まっていないので具体的な候補地もまだないという状況になります。地元業者の活用ということにつきましては、豊丘村については実際に様々な場面でご協力いただいております。特に問題なく進んでおります。適正な価格で発注しており、大鹿村や豊丘村でも地元の業者に入っております。喬木村においては高架橋の一般的な土木工事が多くなりますので、地元の業者もフルに使われると考えております。
- ④藤本商工会長→下請けの作業についてどのような人たちが来るのかに関心を持ってもらいたい。地域に馴染んでもらえるような人たちに来ていただきたい。
- JR東海→他の地域でも心配されている事項でありますので、指導をし、関心を持って対応していきます。
- ⑤屋神村会議員→配布資料13の中の壬生沢川への放流回避の可否について、「否」というのは何を表しているのか。
- JR東海→壬生沢川への放流については以前より地元の方々が懸念されていた事項であり、放流しない方策について検討しているところでございますが、他のルートがまだ固まっておりませんのでこのような表記になっておるところをご理解いただきたいと思っております。

- ⑥松島淑直委員→リニアの開通は2027年となっておりますが、期限が決まっている中で計画を見直す際に、地元へ影響が出るようなことはないか。
- JR 東海→平成26年の冬にお示した計画からは若干遅れていることは承知しておりますが、スケジュールありきで進んでいるわけではなく、河川管理者、道路管理者や地元、地権者と協議をさせていただきながら進めております。協議がうまく進んで最速でこの時期だというのを示しているので予定から若干遅れる場合につきましてはその都度ご説明や協議をさせていただきながらご理解賜りたいと考えております。施工計画を工夫しながら車両の台数が増えないようにするなど地元への負担が無いようにしていきたいと考えております。
- ⑤屋神村会議員→排水対策のため、高架橋を先行して作るようなことは考えられないか。
- JR 東海→高架橋を作るにはまず用地を取得させていただいてその上で工事させていただきます。補償の話もさせていただいてご納得いただいてからお譲りいただくこととなりますので、それなりの時間がかかってまいります。ですので高架橋を先に造るということは難しいですが、排水対策についてはしっかりと対応してまいりますのでご理解願います。
- ⑥佐藤村会議員→環境調査において自然由来重金属等が発生した場合、どのような対策をとられるのでしょうか。
- JR 東海→調査の段階でそのようなものが発生した場合、配布資料26にもありますマニュアルに則って流れ出さないよう適切な処置をとり、地元へ悪影響が出ないよう対応してまいります。
- JR 東海→トンネル掘削については配布資料35にありますようなところから土が出てきます。このトンネル坑口に土を一度仮置きしてそこで毎日自然由来重金属の調査を行い、大丈夫なものを発生土置き場の方へ持っていく。雨が降った際には発生土置き場から水が染み出てまいります。その水のモニタリング調査も毎日行います。自然由来重金属の含まれた土から水が染み出て川へ流れ出すようなことはございませんのでご安心ください。
- ⑦仲田正幸区長→配布資料37の二番目に「なるべく短い距離で既存の幹線道路に至るルートを選択する」とありますが、例えば短いルートが狭い道路であった場合には、大回りしてでも幹線道路を通行してほしいと考えますがいかがでしょうか。
- JR 東海→短い道路が狭い生活道路の様なところであれば大回りして幹線道路を通行させていただきます。具体的にこういったルートを通行するかにつきましては地元の方と協議しながら了解をいただいて進めてまいりますのでよろしくお願いいたします。
- ⑧仲田和文委員→阿島北リニア対策協議会と村の対策委員会とはどのような位置づけか。阿島北リニア対策協議会で了解を得ただけで事業を進めていっても問題はないのか。
- JR 東海→地元の阿島北リニア対策協議会で事業説明をさせていただいてご了解を得た後、村の対策委員会で再度のご説明や経過報告等をさせていただくような流れだと考えますがどうでしょうか。
- 中森会長→前回の阿島北リニア対策協議会でお話されたことについて、阿島区全体の了承が必要な部分もございますので情報共有を図りながら進めていきたいと考えております。
- 市瀬村長→沿線で直接の関わりがある阿島北リニア対策協議会においては、個別のご相談や地域が分断されるのではないかという不安もある中で、事業の進め方や地域の具体的な課題について協議をさせていただいております。村の対策委員会につきましては沿線の課題のみならず、ガイドウェイ製作ヤードや工場移転の問

題、工事用車両通行の問題等、村全体の問題について協議をさせていただいております。まずは地元の阿島北リニア対策協議会で事業説明をさせていただき、ご了解を得て進めるのが大前提だと考えます。

⑨藤本商工会長→工場移転に関する補償について、移転後すぐに稼働できるように補償を進めてほしい。

JR 東海→工場の補償については具体的なお話はできませんが、金銭で補償できない部分は移転後すぐに営業できるように進めてまいります。金銭で補償できる部分については個別にお話ししながら進めてまいります。交渉する余地はありますのでお話し合いの中で進めてまいります。

⑩仲田正幸区長→発生土置き場の関係で、小川区の一部で野鳥に関する調査をするという話をいただきましたが、具体的な計画はあるのでしょうか。

JR 東海→発生土置き場の候補地については平成26年の7月に長野県が取りまとめたリストをJR 東海の方にいただきました。その中で喬木村の候補地もいただいております。野鳥の調査は2年間くらいかかりますので、今のところ具体的な計画はありませんが、取り急ぎ野鳥の調査をさせていただいておるということでご理解ください。

(3) その他 (井澤高速交通対策課長より)

質問について回答をいただいたところでございますが、各委員会、自治会に持ち帰っていただいて、協議を進めていただければと考えております。その中で新しい課題や意見、要望を〔第6回〕の中で検討するというところで考えております。

開催時期につきましては、ある程度事業が進まないと明らかにならないこともございますので正副委員長と相談しながら決めてまいります。