

南信州広域連合 臨時広域連合会議 結果報告

日時：平成 25 年 9 月 26 日(木) 10:30~12:00

場所：飯田消費生活センター 2階会議室

1 開 会…10:30

【出席者】12 市町村長（阿南・根羽は副村長、天龍・泰阜は欠席）、下伊那地方事務所・石田所長・丹羽地域政策課長、石田リニア推進主幹、山田町村会事務局長、飯田市・高田産業経済部長・今井建設部参事・木下リニア推進部長・細田リニア推進課長・岡本リニア推進係長・山口リニア推進部事業調整係長・木下リニア推進部交通政策係長・秦野企画調整係長、飯田広域消防・山田消防長・桂消防次長、飯田環境センター・米山事務長

【JR 東海】澤田環境保全統括部長、奥田長野環境保全事務所長

【事務局】金田事務局長、渡邊事務局参事、吉川事務局次長、北原事務局次長補佐兼庶務係長、近藤広域振興係長、片桐庶務係主事

2 広域連合長あいさつ

9 月 18 日に環境影響評価準備書が公表された。ルート駅位置がはっきりとし、これからリニアの大きなプロジェクトが動き出すことになる。地域住民は期待と不安が入り混じった状態であると思うが、14 年後の開通に向けしっかり準備していかなければならない。

南信州広域連合としては、リニアプロジェクト等を中心に取り組んできたが、これからも構成市町村が一丸となり、JR 東海や県と同じ方向を向いて進んでいきたい。

3 協議事項

(1) 中央新幹線環境影響評価準備書（長野県）のあらましについて

…JR 東海あいさつ（澤田環境保全統括部長）

平成 23 年 5 月に建設の指示をいただき、第一段階として東京一名古屋間の環境影響調査等の準備を進めてきた。平成 24 年に、環境保全の見地から長野県知事に意見をいただき、それを踏まえて調査を実施、今回の準備書を作成するに至った。9 月 18 日に県及び関係市町村に準備書を送付し、9 月 20 日から県内 15 箇所縦覧を開始した。

準備書の内容については、生活環境及び自然環境に対し、必要に応じて対応をとることにより影響は無い、もしくは少ないと評価している。

今後については、県内 12 箇所現地説明会を開催し、路線や駅位置の絞り込み、準備書の内容説明等を行う。また飯田駅の近くに環境保全事務所を設置したので、沿線の皆様の疑問や不安に丁寧に対応していきたい。

…「準備書のあらまし」説明（奥田長野環境保全事務所長）の概要

- ・社内だけでなく、様々な専門家の力を借りて作成したものであり、客観的な検証にも充分耐えうるものである。
- ・リニア中央新幹線の概要…全長約 286km、内トンネル約 246km で 86%を占める。品川駅と名古屋駅の地下にターミナル駅、中間駅としては神奈川の地下、山梨、長野、岐阜の地上の 4 箇所。
- ・県内路線概要…天竜川付近と松川のみ地上とし、残りはトンネル構造。鳶ノ巣大崩壊地、飯田市恒川遺跡、水源域とされる風越山、「猿庫の泉」、松川ダム、各断層等をできる限り回避している。長野県駅は飯田市上郷飯沼付近に設置。遺跡群を回避するとともに、できるだけ地元既存駅に近い位置とした。変電施設は大鹿村大河原付近と豊丘村神稲付近に、保守基地を飯田市座光寺に設置。山岳部の非常口を 11 箇所に設ける。
- ・施設の概要…高架橋は地形に合わせて 2 つの形式があり、用地幅は約 22m。長野県駅は鉄筋コンクリート造で幅約 50m。トンネルの内空有効断面積約 74 m²、変電施設と保守基地の用地はそれぞれ 3

- haである。山岳トンネルは、地山の持つ支保力を利用する安全な「NATM（ナトム）」工法を採用。
- ・超電導リニアの原理や自然災害等への対応についてはこれまでも機会を見て説明しているため省略。
 - ・環境影響調査の結果概要…大気質、騒音・振動、微気圧波（トンネル突入時に発生した圧縮波がトンネル内を音速で伝搬し、出口や非常口からドーンという音が発生する現象）、低周波音、磁界については基準値以下。水質や地質等は、適切な対策を実施することにより影響無し、又は少ないと予測。地下水の一部については事後調査を実施する。高架橋等による日照障害に対しては、影響が認められる場合は公共補償の基準に従って対応する。
 - ・発生土については、公共事業等への有効利用を考えている。現在、県に調整をお願いしているが、具体的な利用場所は各自治体から提案をしていただくことになる。有益な建設資材として是非利用して欲しい。JRとしても県のワーキングに参加し積極的な情報提供をしていく。（澤田統括部長）
 - ・今後の手続…環境影響調査評価書というステップを踏み、国の認可を受けた後、着工する。準備書に対する意見については、11月5日まで、インターネット及び郵送で受け付けている。

【質疑】

質問…実際に工事が始まるのはいつ頃になるのか

回答…今後のスケジュールについては、平成26年度中に工事認可を受けて着工したいと考えているが、認可後すぐに建設機械・工事用車両が入るわけではなく、事業計画や用地取得に係る説明会を開催した後、測量に入る。

質問…残土の利用場所及び運搬計画について、具体的な日程、JR東海の考え方は。

回答…どこで利用するかについては、県に調整をお願いしているが、できるだけ早期に固めて欲しい。実際に残土が発生するのは、認可から1年半から2年後ぐらいであろうが、早いに越したことはないので発生土ワーキングで決めていって欲しい。

質問…地面から浅いところにトンネルが通る場合、地主にはどのような補償がなされるのか。

回答…リニアに関してはまだ決まっていないが、参考とする整備新幹線では、トンネル区間について土かぶり5mまでは用地取得、5mから30mまでは区分地上権を設定（お金が発生）する。

質問…日陰に対する補償とは具体的にどのようなものか。

回答…高架橋によって生じる日陰の補償については、冬至の時期に各家屋が日陰となる時間によって金銭補償する「公共補償」の考え方に基づいて行っていく。

質問…中間駅を飯田線の既存駅とできるだけ近づけたという説明があつたが、そういう感覚は持てない。飯田線の新駅という構想もあるようだが、JR東海は費用負担をされるのか。請願駅という格好であくまで地元負担なのか。

回答…ルート設定については、いろいろな制約条件の中で選んだ。一番近い元善光寺駅まで約1km離れている。なるべく近づけたという見解でいるが、遠いという人がいることも認識している。新駅については、全く考えていない。地元から話があれば、初めて採算性や運営のあり方を含めて検討をしていくことになる。一般的な請願駅となると自治体が建設費用を負担し私どもが運営していくが、飯田線の場合、乗客の増加が見込めなければ運営のあり方も自治体と相談しながら進めることになる。

質問…飯田市から50kmも離れた場所でも、発生土運搬の対象になるのか。

回答…一般的な考えで言えば50kmは遠い印象があるが、リニアに関しては発生量も多く、時期も10年ほどかけてトンネルを掘る。優先順位から言えば近場が望ましいが、遠くても検討の対象には含まれる。

質問…用地取得に際して発生する三角地等（残地）の補償についてどのように考えているのか。

回答…現段階で具体的なことは申し上げられないが、今後の説明会や、個別的な対応を行っていききたい。

質問…駅位置、飯田線の新駅等、正式な発表がない中で、報道による情報に右往左往されてきた。そういうことでは信頼関係が築けないと思うが、今後も秘密にしておかなければならない仕事の進め方があるのか。

回答…駅位置、新駅の新聞報道等について、JRが情報を出したということは一切無い。ルート等に関しては準備書で発表すると一貫して言ってきた。長野県のリニア協議会等からの要望について、その内容を確認したいということは言っている。今後の工事計画については、何も隠し事をするようなことは無く、JR側の考えを示していきたいと考えている。

質問…トンネル内での事故発生時において、「非常口」は人が出てくることを想定しているのか、また、「微気圧波」のような音が非常口からでるのか。

回答…万々が一の事態が起これば、人が出てくる場所として想定しているが、基本は走って駅等の明かり区間（トンネル外部）に出てもらうことになる。微気圧波について結論を言うと、音は出ない。詳しく解析を進めていく中で、必要があれば出口部分にサイレンサーを設置する。

質問…工事車両用の道路は、既存の道を活用するのか、新たに作るのか。

回答…既存の道路を活用して、必要に拡幅、改修していくのが基本であるが、最後の最後で狭くてヤードにたどり着けないというようなことがあれば新たに設置する。

質問…湧き水等の調査について、費用負担を含めたJRの考え方は。

回答…具体的にどのようなことを想定しておられるか分からないが、工事中のモニタリングはJRが実施していく。

質問…受け入れる側の準備もあるので、発生土がいつごろ、どれだけの量が出るかという情報をできるだけ早く出して欲しい。

回答…精度を高めた時間的スケジュールをこれから作っていく。

質問…大鹿村の残土運搬路についてどのように考えているか。

回答…既存道路として、国道152号線、県道59号線が考えられるが、県道59号線については狭い部分もあり、ダンプの通行に支障が出る場合は改修も検討していく。

質問…JR東海として、「残土をここに使えばいいのではないか」という案は持っていないのか。

回答…現時点では持ち合わせていない。

質問…市街地に近い所では、生活道路を工事車両が通行することになるが、その生活道路を利用する住民に対する配慮についてどう考えているか。そのことについて、地元や行政と覚書や協定といった何らかの形をとるのか。

回答…現場によって異なると思うが、地元の方の安全が第一、利用に差し支えないようにするのが大前提である。どういう形になるかは分からないが、着工前に地元の方と話し合い、ご理解をいただいてからでないと工事は始められないと思っている。

質問…「猿庫の泉」の調査はやっていただけるのか。

回答…先程も申したとおり、水資源については継続調査していきます。

質問…「飯田線に新駅を造った場合に、利用客の増加が見込めなければ、運営コスト等も自治体と相談」というような話があったが、リニアに乗ってきた人が飯田線に乗ることを想定すれば、乗

客は増えると考えるのが普通では。

回答…利用客の増加という見込みが少ないという話もないわけではないが、様々な見込みを踏まえて検討していく。

質問…工事用道路については、仮設的に使用するのではなく、きちりと改良して使用していただきたいが。

回答…ケースバイケースであるが、既存道の利用が大前提であるが、必要があれば幅、改修を行う。ただし工事専用道であれば仮設という形になる。既存道を改良するという事になれば、管理者の方と相談していくことになる。

7 閉 会…12:00