

松川町リニア中央新幹線建設工事対策委員会〔第11回〕会議録

1. 附属機関等の会議の名称 松川町リニア中央新幹線建設工事対策委員会〔第11回〕
2. 開催日時 令和2年10月1日（木） 19時00分から20時40分まで
3. 開催場所 松川町役場 2階 大会議室
4. 出席者氏名
【松川町リニア中央新幹線建設工事対策委員】※敬称略
大蔵秋利、高坂義宏、西條和男、饗庭光雄、大澤今男、清水正育、唐澤功、下澤洋貞、
米山俊孝、坂本勇治、寺沢秀文、松下敏章、熊岡正志、小澤文人、北林誠、井上美智恵、
小林幸彦、松浦善文、米山義盛、松下正博、田中真喜子
（欠席者：橋爪和也、中島芳夫、宮下彰）
【JR東海】
中央新幹線建設部 名古屋建設部 古谷担当部長
中央新幹線 長野工事事務所 平永所長、村中副長、齋藤主席、工藤主席
// 大鹿分室 太田垣分室長、三品係長
【長野県】
飯田建設事務所リニア整備推進事務所 調整課 折井課長、斉藤課長補佐、平担当係長
【役場】
宮下町長、久保副町長、小沢課長、佐々木室長
田中課長、小木曾課長、米山(清)課長、池上課長、矢沢課長、加山局長
5. 議題（非公開）
 - （1）中央新幹線建設工事に伴う発生土運搬について
 - （2）地元代表者会議及び議会より出された意見要望等について
 - （3）今後の予定について
6. 非公開の理由（会議を非公開とした場合）
内容が公にできないため
7. 傍聴人の数
1人
8. 会議資料の名称
 - ・会議次第・資料（町作成）
 - ・別冊資料（JR東海作成）
9. 会議の概要
 - （1）開会
 - （2）あいさつ
 - （3）会議事項
上記のとおり

- (4) その他
- (5) 閉会

10. 会議録

(1) あいさつ

(米山委員長)

一日のお仕事が終わった後、夜分、皆様方にはご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、JR東海様、長野県様には大変お世話になります。よろしくお願いいたします。本日の内容につきましては、既にお手元に資料等が配布されておりますが、しっかりご審議されますことをお願いしまして、簡単ではございますが挨拶とさせていただきます。

(宮下町長)

本日は大変ご多忙の中、またお忙しい中委員の皆様方にはお集まりいただきましてありがとうございます。また、JR東海、長野県飯田建設事務所の皆様方、ご出席いただきましてありがとうございます。本日出席いただいた皆様に心よりお礼申し上げます。さて、リニア中央新幹線の工事、長野県内では着実に進んでおり、だんだんと開業に向けた動きが加速してまいりました。当松川町でも、この機会を少しでも地域の活性化に繋げようと関係各位にご尽力いただいているところでございます。また、先程課長からもご説明がありましたように、松川町としましても取組みを早めるために機構改革を行いましたので、お力添えをお願いいたします。現状といたしましては、以前この会議でもご報告したように、飯田市の代替地整備により発生土の運搬が現在行われている最中でございます。話を聞いてみますと、各ドライバーさんには大変安全に気を付けて作業していただいているという報告を受けておりますが、今後何か問題があれば関係機関と共に対応いたしますので、引き続きよろしくお願いいたします。本日の会議の主な議題ですが、今後のリニア中央新幹線の建設工事に伴う発生土の運搬についてでございます。大鹿村からの発生土が中川村や松川町内を通過して様々な場所へと運搬されていきます。町内を通るに当たり、これから各地域への説明会が始まってまいります。その中で様々なご要望をいただくことが予想されます。本日は委員の皆様にも色々な方面からの目でご意見をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。またその後出された意見に対しまして、すぐにできること、時間は掛かるが今後対応していくこと、また実現は難しいが代替案が無いかどうか検討していく事など、割り振りながら対応してまいります。何よりも松川町内の安心安全を守り、かつ南信州全体の発展のためにお力添えをどうかよろしくお願いいたします。

(JR東海/古谷担当部長)

本日も貴重なお時間をいただきまして、ありがとうございます。また、日頃はリニア中央新幹線事業の推進にあたりまして、皆様のご理解とご協力を賜りまして御礼申し上げます。さて、大鹿村のリニア工事ですが、7月に青木川の非常口からトンネルの掘削を開始しました。これで大鹿村の4箇所からのトンネル掘削工事が全てスタートしたことになります。残念ながら、7月の豪雨で釜沢と除山の2箇所の非常口からのトンネル掘削工事が大雨のため道路が被災してしまい、現在工事が止まっている状況ですが、県さんと協力しJR東海においても復旧工事を進めているところで、一日も早くトンネル工事が再開できるよう前に進めている状況。こういった状況ではあるが、来年夏から、いよいよ大鹿村から発生した発生土を村外へ運び出すこととなります。これは、リニア工事を進めるにあたって大鹿村さんとの約束で、2本のトンネルと5箇所の拡幅工事が終わって発生土を出せることになっていた。そのうちトンネル2本と1箇所の拡幅工事は昨年度までに終わっていますが、残りの4箇所の拡幅工事が来年の夏に終わるということで、そうすると本格的に発生土

を運び出すという状況になります。そうなりますと必然的に運搬車両が松川町さんの中を走らせていただくということになりますので、本日はその発生土の運搬ルートについて、JRの方からご提案をさせていただいて、まずは委員の皆様のご意見をお聞きして、検討を深めさせていただきたいと考えております。その後、町さんとも相談しながら地元の方へもご説明、ご意見を伺いに行ければと考えております。いずれにいたしましても、リニア事業を進めるにあたりまして、地元の皆様、委員会の皆様のご意見をしっかりとお聞きして、いろいろと検討させていただいたうえで進めさせていただいていくということを常々考えておりますので、引き続き皆様のご指導ご支援をいただければと思います。今後どうぞよろしくお願ひいたします。

(長野県/折井課長)

委員の皆様におかれましては、日頃より県の建設行政に格段のご理解ご支援を賜り、厚く感謝申し上げます。先程もありましたが、前回、前々回の対策委員会でもご説明させていただいた飯田市への運搬につきましても現在行っているところですが、これにつきましても格段のご協力をいただいていることに対しまして、重ねて御礼申し上げます。リニア中央新幹線工事ですが、工事は着々と発注、進んでおり、おととい喬木村の対策協議会の中において、天竜川に架かる橋梁も契約となったということで、その工事の説明等もさせていただいたところ。本日の議題は、JRによる松川インターを利用した運搬等に関する説明、また新たな発生土置き場に関する説明もあるということで、特に発生土の運搬につきましても、更にまたお願ひとなりますが、何卒ご理解とご協力をいただければと考えております。本日はよろしくお願ひします。

(2) 会議事項

(1) 中央新幹線建設工事に伴う発生土運搬について

〔JR東海/村中副長より説明〕

(2) 地元代表者会議及び議会より出された意見要望等について

〔役場/佐々木室長より説明〕

〔合わせて質疑応答〕

(高坂委員)

このルートだと上新井交差点を拠点に、南北へ行くルートが示されている。疑問は、なぜ渡場の交差点から上伊那方面へ向かうルートが設定できないのか。理由は。

(JR東海/平永所長)

現在、この先の道路が非常に狭隘で、最後は坂戸橋につながるが、現在はダンプが通行できないようになっているということと、その手前の天の中川橋に向かう県道があるが、そこも狭隘でダンプの通行が難しい状況になっている。その部分がネックになっていて、渡場から北にダンプ輸送することが難しい状況。しかし、中川村内で発生土を活用の候補地を決めさせていただく際には、ボトルネックになっている箇所については、当社も協力しながら改良し、通せるような道にしていきたいということで、県さんとも打ち合わせを行っている。そういった状況になった折には、渡場の交差点から北に向かって発生土の運搬を進めていきたい。そういったことで、現段階では渡場の交差点から北に向かっていくことは難しいということをご理解いただきたい。

(高坂委員)

例えば、中川橋もある。そこにつながるところも狭いが、そういうところを拡幅工事するとか、JRさんの力で一日も早く対応するとか、そういう具体的な策をこちらの答えとしては欲しい。要するに、これでいくと上新井交差点がありきの形だ。南北に運搬する場合も、中央道へ上げる場合

も商店街を上がったり下がったりということになると、これはとてもああそうですかということにはならない。我々からすると首は縦には振れない。具体的なアイデアとか対策がないと、なかなかハイ分かりましたというわけにはいかない。

(JR東海/平永所長)

ご指摘ありましたように、天の中川橋に抜ける県道北林飯島線がボトルネックになっている状況ですので、その改良について県さん、中川村さんと協議させていただいている。JRとしても協力して改良を進めて行くということで話を進めている。もちろんこのままの状況で話を進めるつもりでいけませんので、出来る限り渡場の交差点から北に上げられるようなルートを模索していきたいと思っているので、ご理解をお願いします。

(高坂委員)

分かりました。理解は私どももしているが、先の見えない形の中でこういう形で検討していますという青写真だけを見せられても、やはり具体的な形のものがないと、そういった形で協議が進められているということであれば、今、上新井の交差点を行ったり来たりしているというのも仕方ないかなということになる。今の状態では着地点がない。はっきり言って。

(長野県/折井課長)

竜東線までの間が非常に狭くて、そちらがネックになっているのが現状。ルートの分散ということをお我々も考えていかなければならないという中で、実際に図面を作る中で、今具体的に検討を県とJRと村とで行っている。ただ、まだいつからやるのかということろまでは決まっていない状態。ご心配は大変分かるが、まだ説明はできない状況。しっかり検討は県も責任を持って行っていく。ご理解いただきたい。

(高坂委員)

分かりました。できるだけ早い時期に具体的な案がこちらに説明いただくことを今の時点では期待させていただく。

(松下正博委員)

交通量が500台位ということだが、8時半から17時と説明があったが、昼休みは1時間休むのか。8時間とすれば1時間に60台。ということは、1分間に1台ということになる。そういう計算でつながっていくという解釈でよろしいのか。

(JR東海/太田垣分室長)

ダンプの運転の時間帯について、現在は飯田市さんの方で運搬を行っているが、大鹿村を出る時間が決まっていて、最後にまた大鹿村へ帰ってくる。お昼休みは取っていて、台数の少ないうちは大鹿村へ戻ってきて取ってはいるが、今後台数が増えてきた場合は、こういった場所で休憩を取るのかについては課題になってくると思う。今後具体的な段階になってきたらご説明させていただきたい。台数は、だいたい1時間に60台、1分に1台かと思っている。信号機のサイクルが60秒に1回、または80秒に1回変わるので、その1サイクルの中で平均1台とか2台が入ってくるイメージ。今後、具体的なイメージができるような説明の仕方ができるようにしたい。

(松下正博委員)

その場合、新井にしても三方向のルートでも、信号機で詰まってしまう場合の対応は。

(JR東海/太田垣分室長)

程度にもよるが、例えば渡場の交差点では全部の台数が通るのですが、イメージとしては信号1サイクル当りに平均2台ぐらい多く新型信号で止まる結果になった。ただし、それでも1サイクルの信号で2台ぐらいの台数であれば1回の信号ではける。ただし、1分間に1台2台とだんだん運

行している間に地元車優先などで、出るときは一定間隔で出るが、途中でどうしても詰まって走る場合もあるが、7台8台と、もし信号で詰まってしまうと1回でさばききれない結果となることもあった。これからは、心配のある場所については具体的にどんなイメージになるのかを示していきたいと思っている。

(松下正博委員)

しっかりと説明していただきたい。的場橋は国道とJRと2橋つながっているが、古い橋と思うが、荷重量や安定計算等は検討されたのか。

(JR東海/村中副長)

的場橋については、まだルートを検討している段階であって、荷重条件等を含めて、何台乗れるのかということはまだ未検討。今後ルートを検討していくにあたっては当然必要となってくることなので、町さんとも相談する中で安全な走行を心がけていきたい。

(松下正博委員)

その場合、不安定な場合はルートが変わることが想定されるということでしょうか。

(松川町/小沢課長)

的場橋は橋梁の点検を行っており、本年度補修の発注をさせていただく。従って、強度的にはしっかり取れる橋になると考えている。

(松下正博委員)

分かりました。

(熊岡委員)

最大で550台が渡場を通るということですね。下垣外をまわり東浦を通過して松川インターへ入るということだが、東浦から松川インターの間というのはこの倍の台数が通るといってよろしいか。

(JR東海/村中副長)

往復という意味で、すれ違いの台数を考えると1,100台となり、片側を走るのが550台となる。

(熊岡委員)

というのは、私どもJAの代表で参加させてもらっているが、ここに選果場と直売所の「もなりん」を運営しており、今現在の台数を調べており、季節的にも変わってくるのではっきりとは言えないのでMAXとして考えてもらいたいが、6月の中旬の桃の関係から12月の中旬のふじまで選果しており、雇用者が170名、市場へ向かうトラックが一日に10台、資材の搬入に2台、選果場の集荷に10台から20台、加えて豊丘だとか高森、上郷までいかどうか分からないが、そういったところの集荷場から選果場まで運ぶ車が5台から10台。以上はプロの皆さんなのでそんなに心配はないかと思うが、生産者が直接持ち込まれる方が一日30台から50台ある。心配するのは、東浦の交差点から西に向かっていくと選果場は右折になる。そうすると、今説明いただいた1分間に1台ということは、行きと帰りで30秒に1本通るようになる。結構隙間を縫って農家のおじさんが運搬されることになる。それから、直売所「もなりん」だが、7月の下旬から12月の中旬までピークで、多くのお客さんに来ていただいている。特に秋になると、土日を含めて松川インターが渋滞をするといったこともあった。ピークの来客数は、台数をカウントすることができないので、レジを通った皆さんがどれくらいになるかということ調べた。土曜、日曜、祝日が400人から600人。シルバーウィークが1,000台から1,200台。平日が300台から450台というような非常に多くのお客さんが来られている。このお客さんは地元の方ではなくて、中京圏が主

だと思うが、そういった道に慣れない方が非常に多い。そういったことで、資料は役場の事務局へお届けしてあるが、多くの車が通るので、ぜひこの計画の中に配慮いただきたい。

(JR東海/太田垣分室長)

今後ダンプを運行させていただくが、最初は徐々にといったところもあるが、個別のご心配事があれば一度お話を伺って、できることがあるかどうか検討させていただきたい。ご心配されている中で、JRの運行は日曜日を除いた土曜日までの平日を考えていることと、大鹿村の中でも調整しているが、三連休やイベントがあったりする時は調整をして配慮しているので、もしそのようなイベント等がある場合は調整をできるかと思っている。

(JR東海/村中副長)

東浦の交差点に片道550台すべてが来ることがないように、各方面その手前のところで分散していく協議を第一に進めていきたい。これは、上新井の交差点に全て集中することを防ぐということと同じ話です。

(坂本委員)

町から説明があった「地元代表者会議及び議会より出された意見要望等について」は読み上げてはいただいたが、この回答がはっきりしない。この回答はいつ頃もらえるのか。

(松川町/佐々木室長)

この内容については、JR、県とも打ち合わせをする中でお示しさせていただいた。町としてはこう言った意見が出されていることをJR、県にお願いしていきますし、やっていただきたいものが多数あるので、今後協議する中でご回答いただきたいと思います。また、この後説明させていただくが、地元5区への説明の際にはある程度の回答を持って臨みたいと考えている。

(JR東海/平永所長)

いただいたご意見、ご要望については、すぐできそうなものと少し時間が掛かりそうなものがあるが、我々としては来年夏以降運搬をしていかないとトンネルの工事に支障が出てきてしまうということで、時間が掛かりそうなものについては協議させていただくが、分散をしていくとかハード的に時間が掛かる所については運搬をやらせていただきながら対応していくとか、そのあたりを町さんとしっかり協議してやらせていただきたいと考えている。

(坂本委員)

すぐできることはやってもらうが、地元へ説明するのに納得できるということが、こういったことに対しきちんと回答し方向を出してもらわないと地元の人たちも納得できないかと思うし、当然負担は住民に掛かってくる。しっかりと取り入れながら負担を如何に減らして納得してもらえるかといった材料を早く出していただきたいし、少なくとも令和3年度の下期にはこれだけの台数が増えるので、それに間に合うようにすれば遡っていつまでに解決して進めていくか、ぜひお聞きしたいし、またこの会議に提案いただきたい。

(JR東海/平永所長)

ご指摘のとおりですので、そのように対応させていただきたい。

(大澤委員)

開通が2027年ということだが、土の運搬工程は開通までか。となると、来年の夏以降約6年か7年間という長い間行われるわけだが、課題は来年の夏までには解決していないと運搬できないということにもなる。かつ7年という長い間、思わぬ道路事情で陥没だとか亀裂だとか傾斜だとか、道路環境が大きく変化する可能性が出てくる。その場合、その都度一般車両に支障のないよう

に、また安全確保のためにも随時補修をしていくことをしてもらわないと、その間放っておくというわけにはいかないし、手当、処置について回答いただきたい。

(JR東海/平永所長)

来年夏以降運搬が始まって、2027年の工期で進めているが、発生土というのはトンネルの工事が終わると同時に終わるということではなくて、トンネル工事が終わった後も大鹿村内等に仮置きしてある土を出し続けなければいけないことになる。本線設備が完成した暁には運搬が終わるということではなくて、その後1年2年くらいは時間が掛かってしまう。また、道路の補修等については、当然ながら対応させていただくが、道路管理者である県さん町さんと、運搬を始める前にはきちんと協定なりで文書を交わしていただいたうえで発生土運搬を始めるものと考えている。

(大澤委員)

分かりました。

(高坂委員)

資料「地元代表者会議及び議会より出された意見要望等について」の中の、JR陸橋下のクランクの改良、町道洞新線を国道へ真っすぐにつなぐ、また対岸に道路を開けるなど非常に良いアイデアが載っているが、こういったところを前向きに取り入れていただいて、この過密の状況から一歩でも脱出できるような具体的な形で取り組んでもらいたい。

(JR東海/平永所長)

こちらは少し時間の掛かりそうな改良でもあるので、地元の皆様にお話を伺いながら、この部分を改良することが条件だとかになると、来年夏から運べないという話になるので、そこは運搬をさせていただきながら進めていきたいと考えている。JRの設備の下を通るルートというのが、この中で一番時間が掛かりそうなところだが、管理している部署と協議しながら考えていきたいが、先ずは町さん、地元の皆さんとして、ここはこうであるべしと話をまとめていただいたうえで対応していくことになると思うので、先ずは町さんと対応を協議させていただきたい。繰り返しとなるが、少し時間の掛かる部分についてはしっかりと協議して対応を検討しながら進めていくことでお願いしたい。

(西條委員)

今は大鹿から出てくる土の話だが、飯田や喬木の方からも掘っていくわけだが、ルートがダブル部分はないのか。

(JR東海/平永所長)

渡場の交差点から運搬していくのは大鹿の土のみと考えている。その他のトンネル坑口から出てくる土は、できるだけ近い場所で活用してもらえるように協議していますし、例えば飯田から北へ持ってくるようなことは現在のところ想定していない。

(西條委員)

喬木はどうなの。

(JR東海/平永所長)

豊丘村内については、村内で発生土を活用することで協議しているし、喬木も1つ小さなトンネルがあるが、近くで活用してもらおうよう考えている。

(西條委員)

分かりました。

(松下正博委員)

新宮ヶ瀬橋を使うルート案はないのか。残土を運搬するというなかで優先的に橋を架け替えた経過があると思うが、その辺の経過は。

(松川町/小沢課長)

新宮ヶ瀬橋が通れるようになるのは、来年秋以降ということで聞いている。喬木、また飯田へ持っていくのは令和3年上期で終わるので、間に合わない。今現在はインターを使って、上伊那方面飯田方面へ運ぶルートの中で、大型車が通れるのがこの3ルートしかないと考え、協議させていただいている。

(松下正博委員)

それは全くおかしな話だ。宮ヶ瀬橋を架け替える条件というのは、高森アピタのところへ橋を架けるかこちらかどちらかにしてくれと県より言われ、両方いっぺんに架けることはできないという経過がある。竜東線は期成同盟会が喬木、豊丘、高森と入っていて、その人たちにはアピタのところへ架けるのは先に手を挙げているのだから何としてもこちらが先だという経過がある。ところが、県においても財政上のことからどちらかに絞ってくれということで、期成同盟会、また議員の皆さんもそこに残土を通すから、涙が出る話ではあるがそちらを優先しましょうとした経過がある。今更そこを通らないという話はたたないと思う。期成同盟会の皆さんに申し訳ないという話になってしまう。単にそこを通らないということで済ませないかお聞きしたい。

(松川町/小沢課長)

今回の飯田と喬木より頼まれている土に関しては宮ヶ瀬橋が通れないという話。松川町においても、どこかで発生土を利用できないかということで探している。もちろん竜東の方も探しているので、新宮ヶ瀬橋を有効に活用できるような形にもっていきたいと考えている。

(松下正博委員)

これは経過からいっても何としても新宮ヶ瀬橋にダンプが通らないとまずい。分散する形で行政は対応してもらいたい。

(松川町/小沢課長)

豊丘方面にもあるかもしれないので、そのあたりを踏まえて県とも協議していきたい。

(3) 今後の予定について

〔役場/佐々木室長より説明〕

〔質疑応答〕

(大蔵委員)

説明会のやり方だが、各地区に来ていただいてやるのか、こちらに集まってやるのか。

(松川町/佐々木室長)

地元の広い会場をお借りして開催させていただきたいと考えており、古町区であれば古町公民館をお借りしたい。

(大蔵委員)

広いとなると体育館でも良いと思うが、ストーブ等が要るようになる。

(松川町/佐々木室長)

古町区であれば、役場もしくは「えみりあ」の方が良いということであればそちらをご用意させていただく。詳細については、今後各区の区長さんと打ち合わせをさせていただきたい。

(坂本委員)

先程の説明で、コロナ禍において人数を制限し30人位に絞りたいといった発言があったが、多くの町民に聞いてもらって納得してもらおうということが必要だと思う。回数を増やしてでも、代表者に近い人だけでなく多くの住民に参加してもらった方が良くと思うがいかがか。地元がいいって言えばよいが。

(松川町/佐々木室長)

委員おっしゃられたように地元の皆さんのご理解がなくては進まない話だと思っている。多くの皆様にお越しいただいてご説明し、ご意見を伺いたいのが山々だが、コロナも考慮しながら各区の区長さんと打ち合わせをさせていただき進めてまいりたい。

(3) その他

- ・新たな発生土活用先の提案募集結果について

〔役場/佐々木室長より説明〕

(宮下町長)

前回もお話させていただいたが、募集だけでなく町内でも活用できる場所がないかと町でも探しています。なぜ町で探しているかということについては、発生土の活用によって地域のプラスにならないかということ、またできれば町内近いところへ大きく活用できればその分台数が減らせられるという理由もある。町としても、当初の話の中でボタンの掛け違いもあったため、大変難航しているところですが、話を続けてきた結果少しずつ前に進んでいる。今ここで場所がどうこうという話がおかしくなってしまうので段々公表していきたいと思いますが、地域のプラスのために動いていますので、ご相談させていただいた時にはお力添えをいただきたい。

〔質疑応答〕

(松下正博委員)

行政にお聞きしたい。7月16日付けでまちづくり政策課から自治会長宛てに文書が出されています。その内容は、活用先の提案ということで「個人での情報提供とせず、地域自治組織（区会、自治会、水利組合、生産森林組合等）の合意形成が図られており（または図られる見込みが高く）」ということに限るといふ文書。私はこれを見てびっくりした。こんな文書じゃだめ。松川町という株式会社としたら、株式会社のオーナーは町民。そして宮下町長は雇われ社長。その雇われ社長に仕えるのが職員の皆さん。自治会の皆さんはボランティアでやっている。汗は町民がかき手柄は行政がいただきますという文書。こんな文書書いてはだめ。逆です。どんな地区でもいいから、無記名でもいいから町内に候補地があったら出してください。そしてその候補地については全て行政が責任を持って対応しますと。つぶさに現地を見て。ボランティアでやっている自治会の皆さんは夜遅く帰ってくる人や日中出られない人もいる。そんな中で合意形成だとか書いているからいつまでも出てこない。まずは合意形成とはどういう意味なのか教えていただきたい。

(宮下町長)

当然のご意見とお聞きした。ただ、なぜそういう文言になったかということについては、かつてのボタンの掛け違い、最初に提供いただいた時点で地域の合意があって進んでいるといった認識をしてしまったということで、決してその話が出てきたから全部地域でやれよとは絶対にありえないこと。そこはおっしゃるとおりだが、文書の表現としては確かにもう少し考えてということもあったと聞かせていただいた。

(松下正博委員)

こういう文書書いてはだめ。JR東海が民間でリニアをやる。この地域の皆さん、もろ手を挙げて万歳した。いよいよ、財政力指数が県下一低い町村に初めてこういう明るい話が出た。昭和52、3年ごろ中央道が県内ではじめて開いたにもかかわらず飯田下伊那は停滞している。その中で、JR東海が民間にもかかわらず国策に近い形でやることになり、駅は飯田に決まった。本当にありがたいこと。だから国交省も国道153号の四車線化、あるいは県においても大鹿村の県道の改良、そして新宮ヶ瀬橋、元善光寺から丘の上に行く県道、座光寺のスマートインター、広域農道への取り付け道路、駅への取り付けと。そして飯田市においては90億円という膨大な金額を使って駅周辺の整備と。皆、国営県営市営という中で、こういう地元施工に出すような文書を出してはだめ。そこをしっかりと肝に命じて、町長以下行政の皆さん本気で残土運搬候補地を探して、地元にも有利な平場を造り、将来活用できるような形の中で次世代にバトンタッチしていくような気持ちを持って、本気度を出して対応してください。

(宮下町長)

目指すところのお気持ちは同じということは分かったので、その辺肝に命じて今後も対応させていただきたい。

[全体を通じて質疑応答]

(米山義盛委員)

静岡県の動き、コロナ禍で新幹線の利用者が減ったことによりJR東海の経営状況が非常に厳しい中で、このままりニアの工事を続けていいものかと心配している。リニアがここを通ることは、東京、大阪、名古屋の都市圏にすぐに行けるという大きな期待は分かるが、南アルプスをぶち抜いて行うことが、どれだけ生態系の問題や南アルプスにどれだけの被害を及ぼすのか、静岡の大井川の下流の62万人の人たちの飲み水やら産業用水、農業用水に極めて大きなダメージを与えるということで静岡県の方々はまともな対応を求めていると思っている。そういう自然の生態系の中で私たちの生活が成り立っているなかでのリニア工事というのは大きなリスクを伴っている。環境影響評価の時にも各県の知事さんからも環境省からも懸念が出されている。そういうことをもう一度再検討して、このまま工事を進めていいのかということを経済交通省にも求めたいと思うし、JR東海にも求めていきたい。

(JR東海/古谷担当部長)

リニア中央新幹線の整備については、JR東海が行っていく最大の意義として、現在使っている東海道新幹線が既に55年経っており、これの経年劣化あるいは南海トラフ地震の震度予測が高いところを走っているためへの備えのために中央新幹線を造っている。コロナでお客は減っている状況にはあるが、整備していくということには何ら揺らぐものではない。JR東海としてはきちんとこの事業を進めていって、東京、名古屋、大阪の大動脈輸送を行っていくことが弊社の使命だと考えている。ご理解いただきたい。

以上