平成２８年２月４日

阿智村社会環境アセスメント委員会報告書

阿智村社会環境アセスメント委員会
会　長　　岡庭　一雄

目次

はじめに
１、社会環境アセスメントに至る経緯
２、検討範囲の絞り込みと調査方法
３、調査結果の報告
４、社会環境アセスに際し留意すべき事項
―村議会報告、清内路地区計画及び清内路振興協議会中間報告―
まとめ　―アセス委員会の報告骨子―
委員名簿

はじめに

阿智村社会環境アセスメント委員会は、阿智村によって平成 27 年 5 月 10 日に設置された。委員会は 16 名の村民、有識者及び専門家等で構成され、これまで６回の委員会を開催し、リニア中央新幹線（以下、リニアと略す）の工事によって発生する土の運搬が、村民の生活及び産業等に及ぼす影響を中心に検討を行ってきた。

本報告書は、当委員会による調査検討結果を取りまとめたものである。各調査の詳細な報告は別途阿智村に提出するものとし、本報告書では各種調査の結果と委員会での協議結果を中心に整理している。阿智村及び阿智村議会には、本報告書の成果を広く村民に伝えるとともに、住民、地元産業界、村議会及び村が一体となって東海旅客鉄道株式会社（以下、ＪＲ東海と略す）との協議を進めていくための拠り所として活用いただくことを切に願うものである。

最後に、当委員会の調査検討作業に当たっては、阿智村の村民、地元観光業界、阿智村及び村議会の皆様にご協力とご支援を賜りました。文末ながら、深謝申し上げます。

１、社会環境アセスメントに至る経緯

阿智村及び村議会は、ＪＲ東海によって平成 25 年 10 月 2 日、リニア中央新幹線環境影響評価準備書（以下、評価準備書と略す）の説明会が行われて以降、リニアの阿智村内建設工事に関し、長野県を通じＪＲ東海に対して度々の要望を行ってきた。

すなわち、平成 25 年 11 月 1 日、評価準備書に対する意見を阿智村議会議長名で、平成

26 年 1 月 9 日には評価準備書に関する環境保全からの意見を阿智村から、さらに平成 26 年 7 月 8 日、リニアに対する要望書を村と議会の連名で提出している。

その中で、リニア工事で発生する土の運搬に関しては、「現在示されている村道 1-20 号線を使用しての発生土運搬については、（村道 1 - 20 号線が）付近住民の唯一の生活道路であること」や、村道 1 - 20 号線が走る清内路地区が「大変狭隘な地域であること」、さらに「道路の幅員が狭く住宅が道路と隣接している」等の事情から、騒音・振動・粉塵等によって住民生活に多大な支障をきたすことが考えられると指摘している。

また、発生土運搬用の大型ダンプが国道 256 号を通行する場合は、閑静な清内路地区や南信州の一大観光保養地である昼神温泉郷に、一日最大 920 台もの大型ダンプが通行すると想定され、その影響も極めて大きいと考えられる。

こうした事態を回避するためにも、既存の道路利用を前提とした工事計画ではなく、新たに工事専用道路を建設するなど様々な方法を検討し、当該地区の住民や観光事業者、観光客の誰もが納得できる工事計画を策定することが要望されている。

既に、こうした要望は、ＪＲ東海が当村住民に対して行ってきたリニアに関る説明会等において住民が指摘している点でもある。その主な意見を挙げるならば、以下の通りである。

① 村道 1-20 号線は非常に狭隘な道路であり、沿線住民は日常的に山林や畑の耕作等で利用している。そのため大型工事用車両の通過は住民にとって非常に危険である。つまり、日常の利便性が著しく損なわれる。

② 大型工事用車両が通行することで、村道 1-20 号線沿線の自然環境が壊されることが心配である。

③ 清内路地区は過去人口減少が激しく、小学校・保育園等の施設維持が困難になるなど地域生活の困難が危惧されてきた。そうした状況を打破し地区の将来を創造するため、地区を挙げて定住人口の維持及び増加のための地区計画策定やその実施、村と協働し振興政策を繰り広げてきた。その結果、近年では多くの移住・定住者を迎えることに成功してきている。ところが、地区内を縦断する国道 256 号や、集落内の村道 1-20 号線を工事用車両が数年間にわたって通過することで生活環境が一変し、今後移住・定住が進まなくなることや、せっかく定住をはじめた住民が地区外に転出してしまうなど、不安の声が挙がっている。つまり、清内路地区のみならず阿智村の存続を危うくする要因と受け止め心配されている。

④ 国道 256 号は昼神温泉郷内を横断している。この道路を大型工事用車両が数年間にわたり通過すれば、年間 70 万人もの観光客が訪れる昼神温泉郷の様々な環境が一変すると予測される。すなわち、工事用の大型ダンプ等が観光客に交じって往来し、騒音・渋滞・事故等の危険性を高める可能性がある。この状況を経験した観光客が昼神温泉や周辺観光施設を敬遠するようになる。こうした事態は阿智村が産業基盤を失っていくことに繋がる。既に国内温泉観光地との競争は年々厳しくなっており、JR 東海には

集客に悪影響を及ぼす工事計画自体の再検討をはじめ、観光に影響があることを想定した対策を示すことが求められる。

⑤　大型工事用車両が通過予定の国道 256 号と 153 号は、国・県の基幹道路であると同時に村民の生活に欠かせない生活道路である。ところが、大型ダンプなど工事用車両の通行が増加すると、道路状態を悪化させ交通事故の原因にもなる。特に積雪や凍結で道路状態が悪化した際には一層危険が増すことになる。歩行者・バイク・自家用車が往来する国道での事故を未然に防ぐための安全対策が強く求められる。

以上のような課題や提案が住民から指摘されているが、後述するように村、議会への回答が出されるまでは、ＪＲ東海は現行の工事計画を説明することに終始するのみであった。

しかしながら、阿智村としては、こうした住民の不安や要望を看過することができないと判断し、独自に本委員会の立ち上げに至ったのである。本委員会では、ＪＲ東海のリニア工事に伴う発生土運搬事業、すなわち大型ダンプの通行が村内の国道 256 号、153 号の交通事情に与える影響を定量的に予測するとともに、村道１-20 号線を利用する住民生活や国道を利用する住民及び観光客、昼神温泉郷の観光事業者等に与える影響を定性的に調査し、発生土運搬計画が与える社会環境影響に関して検討を行ってきた。

その検討結果をもとに、阿智村及び村議会として発生土の運搬計画をめぐり「リニア中央新幹線整備に関する要望書」６に記載されている協定の締結に資するために取りまとめたのが本報告書、すなわち「社会環境アセスメント委員会報告書」である。

２、検討範囲の絞り込みと調査方法

国の環境影響評価法による環境アセスメント（以下、環境アセスと略す）は、開発事業の構想が決まった後に、開発事業が自然環境等に与える影響を事業者自らが調査・予測・評価まで行い、その結果を公表し一般住民や行政等の意見を聴取しながら、開発事業計画を作り上げていく制度として運用されている。この場合、環境アセス対象は 13 事業あるが、今回のリニア工事は同法による環境アセスの対象事業にも位置づけられている。

開発事業者は、地域環境の特性や事業計画の内容等を踏まえ、発生する環境への影響を予見し、そのうち重要と思われるものを事業者自らが見極め、環境アセスの対象とする環境要素・調査項目を選定する。そのため、評価項目は環境アセスの対象となる開発事業の内容によって大きく異なることが一般的である。

リニア工事に伴い発生する土の運搬事業計画に対する環境アセスも、発生土運搬事業構想が自然環境等に与える影響を、ＪＲ東海が国の環境基準等をもとに調査及び評価し、評価準備書として取りまとめ、村民及び村当局に発表している。その公表された結果を見ると、JR 東海が自ら選定した環境要素・調査項目はいずれも国の環境基準を満たしており、地域環境への影響もないとし、現行の工事計画通りに事業を進めることが妥当であると結論付けている。

しかしながら、問題となるのは、JR 東海による環境アセスの対象範囲が、開発事業者として調査・予測・評価が必要と考えるリニア本線の開発事業等に限定され、本線工事から発生する土の運搬の影響が及ぶ阿智村の村道及び国道周辺の住民生活や観光産業への影響、さらに本村を訪れる観光客の観光行動に与える影響評価を対象としていない点にある。

また、後述するように、発生土運搬工事の代替案について、ＪＲ東海は村道１-20 号線を利用しない代替案に関しては村及び村議会の要請等を受け独自に調査を行っているとし、村及び村議会に対して調査結果とＪＲ東海の原案の妥当性のみを示している。しかし、住民、村及び村議会に対し影響がより小さな工事案を選択する機会を保障してこなかったことも残念でならない。

今回、阿智村が設置した社会環境アセスメント委員会は、リニアそれ自体の是非を問題とするのではなく、発生土の運搬が住民生活や観光事業へ及ぼす影響に特化し調査及び評価をする目的で設置されたものである。すなわち、ＪＲ東海が予定している発生土運搬方法が、村道及び国道を利用する住民、観光事業者及び観光客に対し、如何なる影響をもたらすかを定量的及び定性的に調査し、影響の程度を予測することを委員会の設置目的としている。

本委員会では、各種調査の結果を検討した上で、村及び村議会の対応として、「(1) ＪＲ東海が予定している原案事業を無条件で認める、(2)生活や観光等への影響を考慮し、原案事業による影響負荷をできるだけ軽減する措置を具体的に提示し、対策を講じることを求める、(3) 生活や観光等へ深刻な影響を与えるとの予測に基づき、これまで村や村議会がＪＲ東海に求めてきたように代替事業を提示することを条件に工事に関わり協議の場を設けていく、(4)JR 東海による如何なる運搬事業も、村及び村議会として許可すべきではない」の４点のうちのいずれかに集約されるものであると想定して作業を進めてきた。

本委員会では、定量的及び定性的な調査を行うためにはスコーピング、すなわち「検討範囲の絞込み」が必要になると判断し、専門家の協力を得て、調査する項目と予測・評価を科学的に実施することを心掛け取り組んできた。

例えば、同じ道路を作る場合でも、自然が豊かな山間部を通る場合と大気汚染の激しい都市部を通る場合とでは、社会環境アセスメントで評価する項目が違ってくることがある。したがって、地域の状況に応じた社会環境アセスメントを行うことが重要となる。

本委員会では、以上の問題意識にしたがって、以下の通り、調査検討範囲の絞り込みを行った。

①12 時間方向別交通量調査 4 箇所、特異日、平常時各 1 回（7:00～19:00）

②交差点流入速度調査 4 箇所、特異日、平常時各 1 回（7:00～19:00）

③ビデオ調査 7 箇所、特異日、平常時　各 1 回（7:00～19:00）

④渋滞シミュレーションの作成（DVD）

⑤花桃の里ヒアリングアンケート調査、特異日 1 回（7:00～17:00）

⑥昼神温泉アンケート調査、年 3 回（春、夏、秋）

⑦阿智村住民アンケート調査、7 月から全世帯の 16 歳以上の住民を対象に実施
⑧村道及び国道沿線の住民 30 人を対象にヒアリング調査を実施
⑨昼神温泉経営者 20 人を対象にヒアリング調査を実施
⑩国道沿線等事業者 10 人を対象にヒアリング調査を実施
そこで、次章では、以上の調査と委員会での協議を通して得られた結論を示すこととする。

３、調査結果の報告

3-1、交通関係調査

交通関係調査とは、前章①から④までの調査を意味し、国道 256 号及び 153 号において実施した。今回の調査結果をみると、平成 27 年 5 月の特異日（5 月 3 日のゴールデンウイークの連休）では、交通量が平常時（7 月 14 日）の 1.5 倍（春日交差点）から 4.5 倍（園原インター線交差点）へと増加し、さらに花桃の里に近づくほど、平常時に比べ特異日の交通量が増えていることが判明した。また、調査地点ごとに見ても、12,000 台以上の交通量となっており、花桃祭りが交通量の増加に著しく影響していることがうかがえる。

ちなみに平常時では、5 月の特異日の 2 割（園原インター交差点）から 7 割（春日交差点）程度の交通量にとどまり、春日交差点から園原インター交差点の間でみても、各交差点（3 か所の調査地点）間で、約 2,000 台～3,000 台の交通量の減少がみられる。この平常時における交通量をもとに交差点の容量検討や単路部の混雑度（当該道路が計画時のとおりの交通量で利用されている状態を基準値「1.0」として定義したもの。この値が 1.25 を超えると、ピーク時を中心として道路が混雑する時間帯が急増する可能性が高いとされている）を算定すると、現況でも、また発生土運搬の大型ダンプが増える将来においても、交通処理上は支障がないとの結果となった。

ただし、上記の特異日には、春日交差点、国道 256 号・153 号交差点、昼神温泉入口交差点において、単路部の混雑度が 1.0 を超えている区間が多く、混雑が生じている結果となっている。特に昼神温泉入口交差点では、混雑度が 1.3～1.4 と高い数値を示していることには特段の注意が必要である。

次に、平日において大型ダンプが増えたとき、最も影響が大きいと思われる昼神温泉入口交差点と園原インター交差点の交通量をみると、現状の 12 時間で 300 台から 500 台ある大型車両に対して、工事開始後に発生する 920 台の大型ダンプを加えると、12 時間では現況のおよそ 2.5 倍から 3.5 倍の大型車両が通行することになることも判明した。

特に、ピーク時間（8：00-9：00）については、昼神温泉入口交差点で、現況 40 台の大型車両に対して 152 台と 3.8 倍へ増加し、園原インター交差点でも現況 25 台が 137 台へと 5.5 倍に増加することも判明している。

同じ平常時において、全車両に対する大型車の割合を示す「大型車混入率」を見ると、

昼神温泉入口交差点では、12 時間で 10.9%が 28.1%へ、ピーク時では 7.9%が 28.7%へと上昇しており、およそ 3 台に 1 台が大型車の通行となる。さらに園原インター線交差点では、12 時間で 11.5%が 43.2%となり、ピーク時では 13.5%が 49.8%へと上昇し、およそ 2 台に 1 台が大型車両の通行を目にすることになることも判明した。

以上から言えることは、交通処理上は現況の交通に対する影響がないとはいえ、印象としてはかなり大型車両が増えた感じを与え、住民や観光客には相当大きなストレスを与えることになるという点である。

今回の交通関係調査の結果をもとに、留意すべきことは、まず、4 月末から 5 月中旬までの約 2 週間で 20 万人以上が訪れる花桃祭りの期間中に工事を行なうことは渋滞を増大させる重大な要因になるという点である。この渋滞は、大勢訪れる観光客と大型車両との交通事故発生の大きな要因になるとも考えられる。そのため、道路における安全施設の整備を十分に検討するとともに、花桃祭りの期間中の工事の有無について再検討する必要がある。

次に、平常時の場合についても、交通処理上は現況に対する影響がないとはいえ、ピーク時の大型車混入率は著しく上昇していることから、ピーク時を中心に大型ダンプによる排出土の運搬時間の短縮についても十分に再検討する必要がある。また、多くの観光客が訪れるであろう土曜日においても同様である。

さらに、昼神温泉内を通らなくてはならない場合でも、観光客が多い昼神温泉入口交差点および園原インター線交差点については、安全施設（ガードレールやポール等）や信号機等の設置を、交通安全上検討する必要がある。これ以外の道路においても安全施設（ガードレールやポール等）の設置、村道 1-20 号線の安全対策（ガードレールやカーブミラー等）を検討する必要がある。

特に村道 1-20 号線については、大型車両が通行する上で、舗装厚や道路幅員、橋梁の強度や道路線形など、道路構造上の問題を十分検討し、必要な対応をとることが強く求められる。

3-2、花桃の里アンケート調査（直接ヒアリング）

花桃の里におけるアンケート調査とは、前章⑤に当たる。この結果を見ると、花桃の里を訪れる観光客の約 8 割が中部圏からとなっており、ほぼすべての人（97.6%）が自動車で訪れている。その中で、およそ 73%の観光客が高速道路を利用している。

阿智村内に入ってからの一般道の渋滞状況については、**図 1** の通り、半数の人々が渋滞は、ほぼないと感じている一方で、4 割が渋滞を感じていると答えている。そのため、図 2 の通り、半数の観光客は道路状況に満足しているものの、約 1 割の観光客は不満を感じると答えている。

聞き取り調査においては、「リニアが通ると自然がどうなるのか？自然を壊さないで欲しい」といった答えがいくつも見られたが、これに加えて、まだ工事が行われていない現状においてさえ、「渋滞しやすい」、「道路がでこぼこしている」、「歩道をつけて欲しい」等と

いったような道路状況に対する不満が挙げられていたことを付記しておきたい。

図１　花桃祭りへの来場に利用された道路の渋滞状況

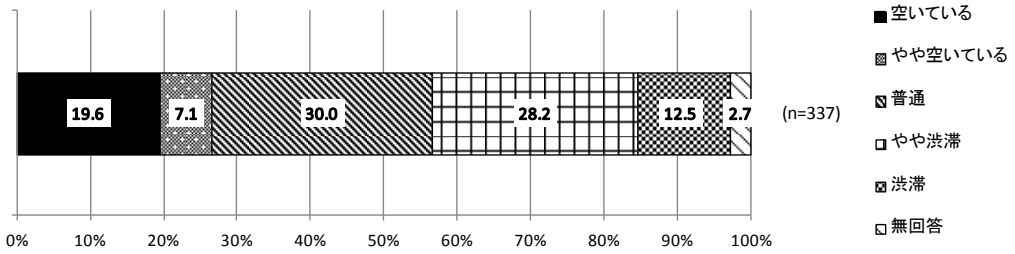
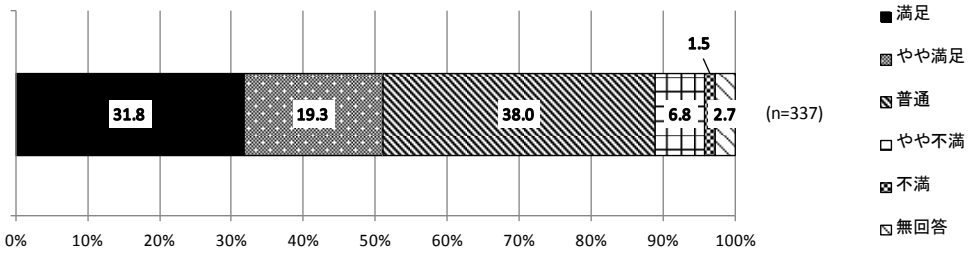


図２　花桃祭りへの来場に利用された道路の満足度



3-3、昼神温泉宿泊客に対するアンケート調査（留め置き）

昼神温泉の宿泊客に対するアンケート調査とは、前章の⑥に当たる。この調査結果によれば、春、夏、秋全ての季節で中部圏からの宿泊客が 50%以上を占めており、交通手段は、7 割以上の宿泊客が自家用車で訪れている。このうち、平均で約 5 割の人が高速道路を利用していることが明らかとなった。

また、先述の花桃の里の調査では約 7 割が高速道路を利用していたが、宿泊客の調査では 2 割ほど少ない結果となった。

阿智村内に入ってからの一般道の満足度や渋滞状況については、春、夏、秋を通しておよそ 30%の人が「大変満足・満足・やや満足」と答えており、「渋滞・やや渋滞」と答えた人は１割未満と、花桃の里の調査時と比べて低い数字となっている。

昼神温泉への旅行の満足度を、**図３**をもとに見ると、春、夏、秋を通して 85%以上が満足（大変満足・満足・やや満足）と答えており、**図４**で明らかな通り、90%以上の人がまた昼神温泉を訪れてみたいと思っている。リピーターとして訪れるお客様も半数以上を占め、1 度来て頂いた宿泊客が、その後、気に入って何回も訪れている様子がうかがえる。

図３　昼神温泉宿泊者 季節別にみた旅行満足度

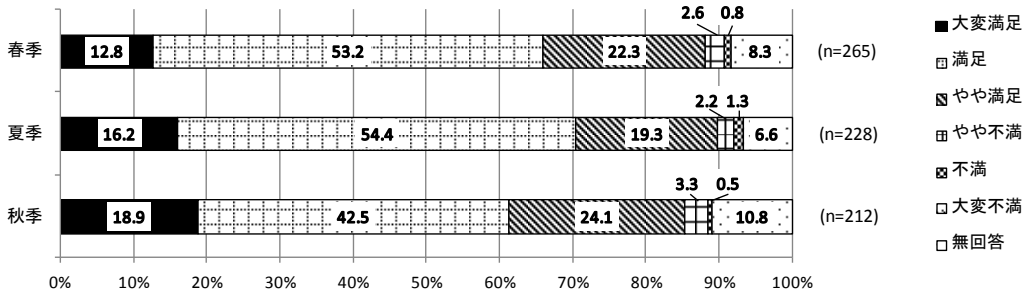
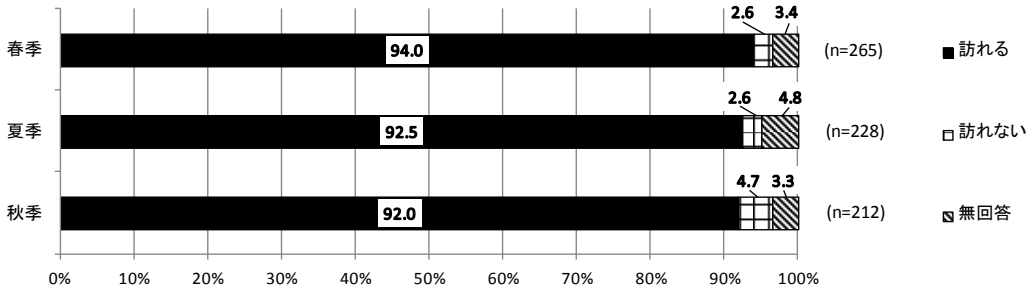


図４　昼神温泉宿泊者 季節別にみた昼神温泉への再訪希望度



このような中で、リニアの工事による発生土運搬で、工事用の大型ダンプが頻繁に通行することになった場合の意見や感想等を聞いたところ、季節を通して「美しく静かなこのすばらしい環境を壊さないで欲しい」、「せっかくの観光名所がダンプ等で景観が損なわれるとしたら残念」など、環境や景観面の悪化を危ぶむ声や、「排ガス、ダンプの運転マナー、交通渋滞が心配」、「土埃や騒音が心配」、といった交通渋滞、騒音や振動、環境破壊、交通事故の増大などを心配する声が大変多く聞かれた。

発生土運搬に伴い大型車両が通行することによる環境破壊や、騒音振動、交通事故等の増大を懸念する声が多く聞かれる中、「阿智村に入ると季節の香りが漂い、空気が変わるように感じる」という今の環境を今後どのように維持していくのか、これからの阿智村を考える上で大切である。

3-4、阿智村住民アンケート調査

住民アンケート調査とは、前章の⑦に当たる。調査対象世帯は阿智村の全世帯であり、そのうち平成 27 年度中に 16 歳以上（平成 12 年 4 月 1 日以前の誕生者）になる居住者をアンケート調査の対象とし調査票を配布した（配布時〔平成 27 年 7 月 17 日〕の総人口 6729 人中、5679 人が対象）。

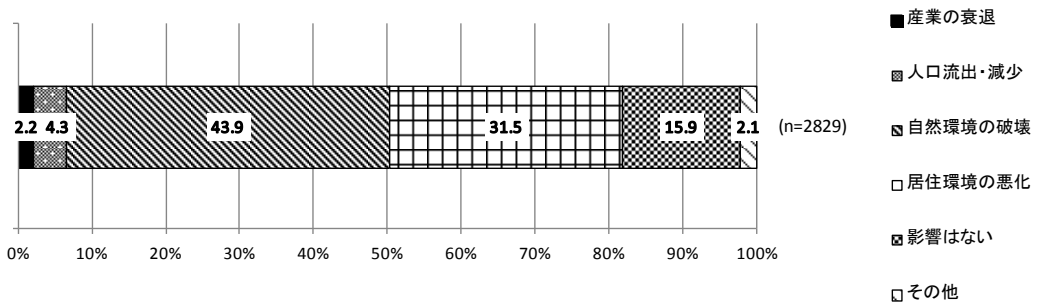
調査方法は、平成 27 年 7 月中旬に村から各世帯への配布とし、各世帯中、該当者が回答

した。回答率は59.8%と約6割の回答を得ることができ、住民の意思を把握する上で妥当な数値を得たと判断できる。

今回の調査では、「①回答者自身の属性」、「②居住環境について」、「③リニア中央新幹線の開通について」、「④リニア中央新幹線による発生土処理に関して」の4項目について尋ねているが、本章では、本委員会の主たる目的である発生土運搬をめぐる住民の受け止め方に論点を絞り、調査結果を示すこととする。

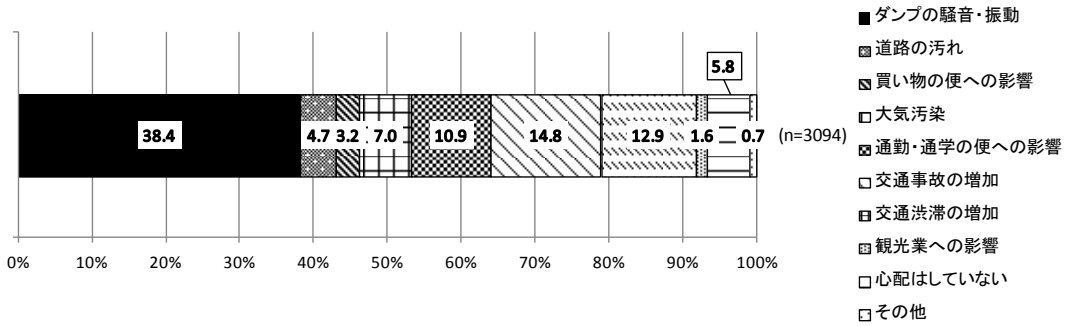
図5によれば、発生土を運搬する大型ダンプが通行することによる「自然環境の破壊」や「居住環境の悪化」で約8割の住民から不安の声が挙がっていることがわかる。住民の間で評価の高い自然環境や居住環境を壊すことなく発生土を運搬することが求められている。

図５　大型ダンプの通行が村の将来に与える影響



さらに、**図6**は、大型ダンプが村道や国道を通過する際の住民の日常生活に及ぼす影響を表している。心配される点として「騒音・振動」「交通事故」「交通渋滞」「通勤通学への影響」で約8割を占めている。こうした生活不安に対しても、村や村議会がJR東海と協定を結び、住民の日常生活を脅かすことがないように対策を立てる必要がある。対策責任の主たる所在についてはＪＲ東海にあるとする回答が最も多いことからも、住民の求めに応じ、実効性の高い対策を該当地区の意向を踏まえ対策に反映する必要がある。

図６　大型ダンプの通行による日常の暮らしへの心配



村道１-20 号線が通る清内路地区では、自然環境や居住環境に対する発生土運搬用の大型ダンプの影響を極めて大きな課題と捉え、不安を感じている住民の割合が高いという結果が示された。ＪＲ東海や村は、居住地区で微妙に異なる住民の不安や要望の違いに配慮し、丁寧に把握した上で、協議の場の設置、情報提供、具体的な対策の策定に取り組まなくてはならない。

地区によっては、リニア工事による発生土の運搬が、豊かな自然環境や成果を生みつつある少子化対策、農業振興策などに悪影響を与え、ひいては村全体の衰退に繋がる重大な問題として捉えている地区もある。そうした地区には、可能であれば工事自体の中止を強く願っている住民の割合も多い。しかし、同じ地区内であっても工事に対して否定的な意見ばかりではなく、発生土の運搬やリニア開通に肯定的な意見を持つ住民もいる。

自由意見の中には、リニア工事に反対の姿勢でありながらも、現実に工事が行われるのであれば協力することも重要であると考え、様々な対策案や提案を多数紹介する住民もいる。

阿智村住民のリニアに対する関心は様々である。しかし、共通する関心事は、リニア工事が今日まで阿智村が育んできた自然環境を維持し、自治会や地区振興協議会が中心となって推し進めてきた地域づくりの成果を壊すことなく維持できるかどうか、という点に他ならない。国家的プロジェクトとはいえ、そこに生活する住民の住環境や住民総参加による地域づくりの成果を破壊しながら開発を進めることには大きな疑問が提示されている。

リニア開通が村の経済へ与える開発効果には大きな期待が寄せられている。しかし、リニア開通までの工事の影響で村の特色が色褪せ、住民が地区を離れていくようでは無意味と言える。そうならないためにも、村及び村議会は地区住民による地域づくりや昼神温泉郷の観光地づくりの成果が失われることがないよう、ＪＲ東海との協議を重ね、発生土運搬事業に反映させなければならない。

3-5、国道および村道の沿線住民ヒアリング調査

国道および村道沿線に生活する住民へのヒアリング調査は、上記⑧に当たる。ヒアリング調査では、国道 256 号、153 号を発生土運搬用の大型ダンプが通行することへの住民の意見と、村道を大型ダンプが通行することへの住民意見とに分けて調査結果を分析した。以下では、調査から得られた住民の見解を紹介する。

(1)大型ダンプが「国道」を通行する場合の住民意見

①高齢者と子どもの事故

大型ダンプの通行でまず危惧されるのが交通事故の発生である。被害が心配されるのが高齢者と子どもである。道路を徒歩で利用する際に事故に巻き込まれることが心配されている。高齢者は、農作業で畑に出かける際や通院等で利用するバスの乗降場まで歩道のない道路を歩くことが多い。

日頃から国道沿いを歩き、国道を横切る高齢者も多い。その際に、大型ダンプとの接触事故が起きるのではないかと心配されている。子ども（特に児童生徒）は、通学時や学校授業の一環としての遠足、放課後の遊びに出かける際に徒歩や自転車で国道沿いを通行する。そのため大型ダンプとの接触事故が心配されている。

②接触事故の原因

大型ダンプが原因となる事故として、(a)視界不良・不注意による事故、(b)山道のカーブでの事故、(c)サイドブレーキのかけ忘れによる事故、等が住民から多く指摘される事故である。

このうち視界不良・不注意による事故は、車両同士や物損事故と同時に高齢者や子どもを巻き込む可能性が高く、重大事故に繋がる危険性が指摘されている。

国道 256 号には車道と明確に区分された歩道のない箇所がある。また、信号機が少なく国道を横切る生活習慣が高齢者などには定着している。こうした背景もあって、高齢者や子どもが被害者となる重大な事故の発生が危惧されている。

③冬季の事故

阿智村では、冬場に雪が降り、路面の凍結が日常的に起こる。その際に起きるスリップ事故が増加すると考えられる。この点は住民共通の認識である。また、除雪作業では常に渋滞を伴う。大型ダンプの通行が始まると、除雪の時間帯や積雪量によって通行速度が落ち、渋滞が発生する可能性を高くする。大型ダンプや普通車が除雪車を追い越すことも頻発する。その際のスリップ事故や衝突事故の発生を危惧する声がある。

④行楽シーズンの深刻な交通渋滞

普段から中央高速道路が通行止めになると国道へ車が流れ、渋滞が起こっている。行楽シーズンの交通渋滞は、住民が心配する道路問題の一つである。花桃や紅葉の時期になると、毎年渋滞が発生している。多くの観光客が訪れる行楽シーズンに、大型ダンプが走行すれば、渋滞はさらに大きくなり、渋滞時間も延び交通事故の原因ともなる。

少なくとも、観光客が増える土日祝日は、大型ダンプの通行を許可するか否か、再検討しなければならない。花桃や紅葉は自然そのものを感じてもらう阿智村観光の重要な資源である。その季節は都会の観光客が非日常を感じるために村を訪れる季節である。村にとっては観光産業が潤い、村民の雇用や所得を守る重要な時期ともなる。村の地域経済にとって重要な季節・時期に、大型ダンプが走行することに住民の不安が高まっている。

⑤道路公害への不安

国道沿線住民が危惧する生活環境破壊の要因として多いのが騒音・振動・粉塵・落下物による被害である。

粉塵や落下物の飛散は、特に女性から大きな不安要因として挙げられている。洗濯物への被害に繋がるからである。現在は屋外に干すことができる。しかし、砂が舞ったり空気が汚れたりすると、屋外へ干せなくなる。落下物が飛散した場合、別の被害も誘発する。前方の大型ダンプからの落下によって、後方の乗用車のフロントガラスの破損や砂汚れ等

の被害が危惧されている。

騒音に関しても、環境基準は法律で決めた平準値であり、それを守れば問題はないと言えるであろうか。静寂な阿智村で住民が危惧する騒音のレベルは、都市部よりも低いはずである。阿智村にあった基準を住民との協議で定め、行政がＪＲ東海に基準の遵守を強く求めることが重要であろう。

⑥人口減少の加速

阿智村の誇りの一つが環境の良さであり、特にＩターンの人々は都会にはない静けさや自然の豊かさを求めて移住してきた人々である。ヒアリングでは、現状の自然が発生土運搬工事によって破壊されることは決して許されない問題であるとの声が寄せられている。求めているものがなくなってしまうのであれば、移住を見直すとも言い、村の今後としては人口増加が見込めないだけでなく、人口流出を生み、人口減少を加速する要因ともなる。実際に、Ｉターンで阿智村に移住してくる予定だった人が、リニア工事の話を聞いて違う土地へ移動してしまったという。

阿智村を離れ都会へ出て行く住民もいるが、自然あふれる阿智村の環境を気に入り、移り住み、家庭を築く人々もいる。都会へ出てあらためて阿智村の良さに気付いた住民もいれば、自然を求めて移住してきた人々もいる。こうしたＵターンやＩターンがあるからこそ、集落の人口増加が見込める。しかし、工事の影響により移住してくる人が減り、逆にリニア工事を懸念し出て行ってしまう人が増えれば、村は衰退していくはずである。

⑦自然生態系の破壊

自然豊かな阿智村であるが、村道沿いには多くの自然の源が存在する。様々な動物が棲息する村道周辺では、「時には鳥獣駆除も必要であるが都会では見られない動物もいる」とも言われている。10 年間に及ぶ工事が、阿智村の財産でもある多様性に富む動植物の生態系を破壊しないかを心配する声が、村民や観光客から挙げられている。

さらに、「村道付近のある民家の下に水源がありそれが枯渇してしまう」と指摘する住民は、清流と生活の接点が切断され、自然の恵みを感じることができない生活を心配している。その影響は、観光客が水汲みに訪れる「一番清水」や清流の生き物に及ぶことがないかを心配する声も多い。

⑧高齢者や女性運転者への影響

大型ダンプ走行の合間を縫って運転しなくてはならず、運転を控えることを心配する声もある。

(2)大型ダンプが「村道」を通行する影響

①村道の利用は非現実的

村道は、住民が住宅や畑へ行くために使用する生活道路の一部である。そのため、道幅も狭く、住民からは大型ダンプが通れるような強度設計がそもそもされていないとの指摘もある。現状では、工事車両の通行は危険であるし、拡幅工事や強度の強化を図っても安

全性に問題が残ると考える住民が多い。
②大型ダンプが通行可能な補強
　仮に大型ダンプが通行することになれば、対策をＪＲ東海や行政と協議しなければならない。土の部分を重量に耐えられるようコンクリート舗装に代える作業や、道幅を広げすれ違いが可能な区間を協議の上で設定する等が必要となろう。
③荒廃する住民の日常生活環境
　村道沿いの住宅は古くから建っている民家も多く、老朽化が進んでいる。大型ダンプの振動で地盤が緩み、家屋が不安定となり、崩壊の危険を招くことも危惧されている。
　また、農作業中の大型ダンプなど工事車両の通行は、農作業に従事する高齢者にとって危険であり、通行量の増加で田畑へ通うことを遠慮し、離農する農業者が出て、結果として耕作放棄地を増やすことになることも危惧されている。

3-6、昼神温泉経営者および国道沿線事業者ヒアリング調査

　昼神温泉経営者および国道沿線事業者へのヒアリング調査は、上記⑨と⑩に当たる。
　現在の国道を大型ダンプが通行した場合、まず危惧されるのが交通事故のリスクである。特に道路事情に疎い観光客が巻き込まれる事故が心配である。さらに、交通渋滞の発生により、観光客が昼神温泉の旅館との往来に要す時間が増え、来訪を敬遠する可能性が高まるのではないか。また、大型ダンプの通行で騒音や埃による不快感、美しい里山景観を堪能する機会を失い、昼神温泉郷のイメージ悪化を招くことが心配される。
　大型ダンプの通行は、その台数の増加に伴い、排気ガスの増加・エンジン音・ブレーキ音・クラクションなどダンプ特有の騒音問題を生むとの指摘もある。その結果、不快感を覚える住民や観光客が確実に増加する。
　交通渋滞や騒音は花桃や紅葉の行楽シーズンに経験しているが、これらは普通乗用車による問題である。行楽シーズンは普通乗用車に加えて大型ダンプが加わり、深刻な渋滞や特有の騒音、排気ガスなど自動車問題をもたらすことになるであろう。それが今後 10 年にわたり続くとしたら、観光客が昼神温泉郷を訪れなくなることは大いに想定される。
　したがって、仮に昼神温泉を通過する際は、大型ダンプの発生土運搬を管理するＪＲ東海と阿智村及び村議会との間で、大型ダンプの運行管理をめぐる協定等を設け監督する必要がある。

４、社会環境アセスに際し留意すべき事項

―村議会報告、清内路地区計画及び清内路振興協議会中間報告―

4-1、村および村議会の要望との隔たり

　既述の通り、阿智村及び阿智村議会は、ＪＲ東海が平成 25 年 10 月 2 日、評価準備書の説明会を開催して以降、リニアの阿智村内建設工事に関し、長野県を通じてＪＲ東海に対

して種々の要望を行っている。

こうした要望のうち、発生土の運搬に関するＪＲ東海の考え方が、今年度村と議会に回答されている。平成 27 年 11 月の「あち議会だより、臨時号」（阿智村議会発行）にその内容が紹介されているので確認しておこう（なお、通し番号は委員会が記入）。

①1-20 号線については、ベルトコンベア案やトンネル案を検討したが、どれも現実的ではないため、地元住民の交通等を配慮しながら現道を拡幅し、使う方向で考えていきたい。

②斜坑の位置については、他の箇所も探したがやはりなかった。この位置を変更する考えはない。

③発生土についてはＪＲ東海が責任をもって処理するが、置き場については発生土を有効活用する観点から長野県に取りまとめをお願いして各市町村から提案された候補地を検討するかたちとなる。

④国道 256 号、153 号の通行については、置き場が決まっていないので改良も含めていえない。

⑤南木曽町の発生土がどうなるかは決まっていない。

⑥昼神温泉への影響は極力小さくしたいと考えている。経済的補償は考えていない。

⑦環境影響評価書に記した対応措置以外の協定や覚書については、工事に関する運行計画や安全対策等の説明会を開き、中身については文書で残してほしいという要望があれば対応したい。

⑧地元の方々と話し合う機会をつくってほしい。

村議会では、以上の内容について、これまで阿智村及び村議会がＪＲ東海に対して求めてきた要望を満たす内容とはいえないと結論づけている。以上で見たＪＲ東海の回答は、平成 27 年 12 月 15 日に村が主催した学習会でも、同様の内容で紹介されている。

4-2、清内路地区計画及び清内路振興協議会の中間報告

委員会が社会環境アセスの報告をまとめる上で、考慮すべきもう一つの事項が、清内路地区計画及び清内路振興協議会の中間報告の内容である。大型ダンプの通行が計画されている村道１-20 号線や国道 256 号を抱える清内路地区では、住民と行政が協働で地域づくりの振興計画を策定し、その実現に向けて取り組んでいる。

平成 20 年度から平成 29 年度までの、阿智村第 5 次総合計画は、「住民一人ひとりの人生の質を高める、持続可能な村づくり」を基本理念として策定した。この持続可能な村づくりの条件が 6 点掲げられている。第 1 は、村を構成する「集落」が元気であること。第 2 は、経済が自立できていること。第 3 は、人口が維持されていること。第 4 は、財政が健全であること。第 5 は、土地の利用が計画されていること。第 6 は、安心・安全であること。これらは、現在の村づくりの基本方針と言い換えることができる。

この基本方針に基づき、清内路地区では、清内路自治会の手によって、平成 25 年度から

村の第5次総合計画の後期5年間が始まることに合わせ、平成29年度までの地区計画を策定した。そこでは、地区計画を実現していくための地域づくりとして、「これからも清内路に住み続けたい、自分の子どもや孫、そしてみんなが住みたいと感じる地域づくり」「一番清水や花桃をはじめ地域の宝を使って産業に結び付けていく地域づくり」「清内路に多くの人が訪れ、多くの人が移り住む地域づくり」などが目標に掲げられ実践されている。

こうした目標のうち、とくに「住み続けられる清内路地区をつくるための具体的な振興策」を地元主導で策定し答申することが村長から諮問されている。諮問を受けたのは自治会を含む清内路の多様な地域団体や個人からなる清内路振興協議会である。

平成27年12月、同協議会では「20年後を生きる子ども達のため」に、今後も住み続けられる清内路の実現に向け、①自給率の向上と600人の経済圏の具体化、②少子化に対する具体的な施策、③伝統野菜の振興、を取りまとめ、平成28年度事業予算に反映するよう村へ答申を行っている。そこでは、清内路地区の特徴を「Uターン率が高い」地区として紹介し、「幾世代もの家族が同居」して清内路地区の定住人口増加につなげる定住政策が掲げられている。

こうした目標を達成するために、リニア工事に関して、「当地区にとっては今後住み続けられるかどうかを悩む家庭もある大きな課題です。また、南木曽町からの発生土運搬がなされれば工事車両は増えることとなります。工事期間中、また工事終了後も地域への影響や環境を十分に調査し、住民の声を真摯に受け止めていただきたいと思います。」というリニア工事のあり方に対する要望が明示されている。

人口減少が激しい阿智村でありながら、清内路地区では人口の増加の兆しが認められる。これは同振興協議会が、清内路の自然環境や生活文化環境をあらゆる世代の住民と協働しながら活かし、地区外から人々を引き寄せる魅力に高め、若い世代が子どもを産み育むことのできる地域社会を創造しているからである。

本委員会としては、ＪＲ東海に対し、清内路地区の自助や共助による熱心な地域づくりとその成果を真摯に受け止め、リニア工事に当たることを強く求めたい。また、今後の発生土の運搬など一連のリニア工事に当たっても、清内路地区と同様に将来に向け集落振興を通じて阿智村の持続可能な村づくりに貢献している各地区の自治会や振興協議会の意向を十分に尊重し、集落ごとの地区計画や振興計画を壊すことがないような対策を講じることが何よりも強く望まれる。

まとめ　―アセス委員会の報告骨子―

本委員会としては、以上の各種調査の結果と委員会での協議を踏まえ、阿智村及び村議会に対し、以下述べる諸対策を強く求めるものである。

① 本委員会による各種調査を通じて、これまで村及び村議会が県及びＪＲ東海に対し示してきた発生土運搬で危惧される諸課題があらためて裏付けられることになった。今

後は、発生土運搬に関わる諸課題を最小化するために、1)南木曽町の発生土運搬車両への対応、2)村内の発生土運搬においては村道１-20 号線の利用以外の代替案の検討、3)先の 1)と 2)により、発生土運搬車輌それ自体を大幅に削減すること、等を JR 東海との間で協議すること。

② 4 月末から 5 月中旬までの約 2 週間で 20 万人以上が訪れる花桃祭りの期間中に工事を行なうことは、渋滞を増大させる要因になる。また、この時期に大型ダンプが通行することは、大勢訪れる観光客との交通事故発生の要因にもなる。そのため、花桃祭りの期間中は、発生土の運搬を中止するよう、ＪＲ東海との間で協議すること。

③ 観光客が多い昼神温泉入口交差点については、安全施設（ガードレールやポール等）や信号機の設置を検討する必要がある。また、これ以外の道路においても同様の安全施設や、村道 1-20 号線の安全施設（ガードレールやカーブミラー等）を設置することが求められる。特に村道 1-20 号線については、仮に大型車両が通行する場合、通行することが可能な舗装厚・道路幅員・橋梁の強度・道路線形等であるか、道路構造上の重大な問題としてＪＲ東海と協議をすること。

④ リニアの工事による発生土運搬は、昼神温泉郷を訪れる観光客からも心配の声が挙げられている。工事用の大型ダンプが頻繁に通行することを心配し、「美しく静かなこのすばらしい環境を壊さないで欲しい」、「せっかくの観光名所がダンプ等で景観が損なわれるとしたら残念」など、自然環境や景観面の保護を求める観光客のいることも調査で判明している。さらに「排ガス、ダンプの運転マナー、交通渋滞が心配」、「土埃や騒音が心配」など心配の声も大変多い。

　昼神温泉、花桃、紅葉、星、スキー場は、阿智村にとって特に大切な観光資源である。村に生活する人々の大切な雇用機会であり、安全・安心な地域社会を支える経済基盤でもある。それらに悪影響が及ぶことは、村の地域経済を衰退させ、村外へ流出する若者や女性を増やし、村を消滅可能性の危機に直面させることにつなげる。これでは、現在政府が進める地方創生に逆行することになる。村及び村議会は、ＪＲ東海に対し、村の観光資源を保全することが地方創生の観点からも如何に重要な意味を持つかを説明し、観光資源を保全するための実効力のある協定を JR 東海との間で締結すること。

⑤ 発生土を運搬する大型ダンプが通行することによる自然環境、居住環境、地域経済等への悪影響を心配する住民が非常に多いことも、観光客と同様に調査から判明している。当村で生活を続けたいと考える住民にとって評価の高い阿智村ならではの豊かな自然環境や、住民同士が助け合い暮らす共助の集落環境など、阿智村の郷土力の源を壊すことは許されない。そうした前提に立った発生土の運搬方法を、現行計画以外の代替案を含め、村及び村議会が JR 東海との間で丁寧に協議を重ねること。

⑥ 大型ダンプが村道や国道を通過する際の騒音や振動が日常生活に及ぼす影響を心配する声も各種調査を通じ、数多く確認されている。この点は、大型ダンプなど工事関係

者の業務全般を管理するＪＲ東海側の責任が特に大きい。既に上記で度々述べてきたように、住民に対し丁寧な説明と対策を徹底し、問題が起きないように厳しく監督することを謳う生活環境保全のための協定を、村及び村議会が JR 東海との間で締結すること。

⑦ 村道１-20 号線や国道 256 号などを利用する住民の間で、発生土運搬用の大型ダンプの通行は大きな脅威と感じられ、不安を感じている住民が多くいる。ＪＲ東海に対しては、村内各地区間で異なる住民の不安や要望を丁寧に聞き、村内の各自治会が策定した地区計画や清内路及び浪合の振興協議会が策定した地域振興計画の内容を十分尊重し、それら計画の実践に支障をもたらすことがないように対策を立てること。

⑧ 大型ダンプの通行で住民全般が強く危惧する問題が交通事故の発生である。被害が心配される高齢者や子どもを交通事故から守る具体的な対策は不可欠である。交通事故から高齢者や子どもをいかに守るか、ガードレールや信号機の設置とともに、大型ダンプの通行時間帯に交通監視員を配置することも必要である。今後、具体的・個別的な対策を村及び村議会は自治会や学校関係者の参加を得て検討し、ＪＲ東海の対策に反映させることが求められる。尚、季節的には、路面凍結や除雪作業時の交通渋滞が発生する冬季に、大型ダンプが関係した事故を心配する住民が多い。こうした不安を軽減する発生土の運搬計画の策定をＪＲ東海に対して要求すること。

⑨ 既述の通り、阿智村では自治会や地区振興協議会が中心となって、住民が住み続けたいと思える集落や地区の将来像を掲げ、その実現に向けた取り組みを行っている。その結果、村内の各地区で成果が生まれ、I・Uターン者が移り住み、将来人口増加を期待できる状況にもある。阿智村の将来を考えた場合、発生土の運搬が各地区の地区計画や振興事業の疎外要因とならないように村や村議会はＪＲ東海に対して強く要求すること。

⑩ 道路事情に疎い観光客が交通事故に巻き込まれることも危惧されている。昼神温泉、花桃祭り、紅葉狩り、星、スキー場等の観光に訪れた人々が交通渋滞に巻き込まれたり、交通事故に遭うことは何としても避けなければならない。観光客が不快な経験をし、リピーターとならなくなれば、村の観光は衰退し、地域経済全体が疲弊し、村の福祉や教育にも影響を生むことになる。そうした事態を回避するためにも、村及び村議会には大型ダンプの通行量全体を減らし、発生土を安全に処理するための方法を、ＪＲ東海との間で協議すること。

⑪ 12 月 15 日の学習会の折、ＪＲ東海から 1)工事は年末年始、盆休みと日曜日休工、2)工事時間は 8 時から 18 時まで、と説明があった。これは本委員会が社会環境アセスの前提としていた土・日曜日と祝祭日休工、工事時間 8 時から 17 時まで、とは異なるものであった。調査結果からも、観光等への工事の影響は極めて大きいことから、ＪＲ東海が求める「土曜日、祝祭日及び 18 時までの工事」実施に関しては、あらためてＪＲ東海と協議すること。

本委員会では、今後のリニア工事がＪＲ東海によって着手される中で、阿智村の住民生活、観光産業、自然環境等を損なうことなく着手されることを強く願うものである。そのためにも、ＪＲ東海には発生土運搬に際して、村内各地区の振興に貢献してきた住民をはじめ、自治会、振興協議会、観光事業者等の意向を十分尊重する姿勢を強く求めたい。村及び村議会には、以上で述べた諸点を実効性のある対策としてＪＲ東海に求め、ＪＲ東海との間で自然環境保全及び社会経済環境保全のための協定として締結し、斜坑工事の前段階、工事開始後の約 10 年に及ぶ発生土運搬事業で、阿智村の地域創生に支障をもたらさないようにすることが強く求められる。

以上

委員会名簿

構成組織	職名	氏名	備考
研究者	愛知大学教授	鈴木 誠	副会長
	愛知大学研究員	鈴木 伴季	
	中京大学教授	梅田 守彦	
住民	上中関区自治会	塩澤　悦夫	
	中関区自治会	内田 勝喜	
	駒場区自治会	原 二三	
	伍和自治会	羽場崎 等	
	智里東自治協議会	井原 毅	
	智里西自治会	渋谷 吉彦	
	浪合自治会	藤澤 英俊	
	清内路自治会	原 登美彦	
	交通弱者等	塚田 愛子	
	観光関係者	白澤 裕次	
	昼神温泉経営者会	今井 竜也	
	I・Uﾀｰﾝ	本柳 寛人	
	公募	森下 ともみ	
	公募	森田 修史	
知識経験者	前村長	岡庭 一雄	会長
	株式会社ﾀｲﾑ・ｴｰｼﾞｪﾝﾄ	實原 恒禎	

○任期　平成 27 年 5 月 1 日～平成 28 年 3 月 31 日

オブザーバー　議会リニア特別委員会委員長　　吉田 哲也
　　議会リニア特別委員会副委員長　　原 一広

事務局　　阿智村役場地域経営課リニア対策係