
地区からの御質問への回答と 今後の対応方針

1	リニア駅周辺整備	2ページ
2	生活安全・環境対策	3ページ
3	新戸川付替えと雨水・湧水対策	4ページ
4	地区内道路整備	5ページ
5	トンネル工法	7ページ
6	JR 飯田線乗換新駅	7ページ
7	コミュニティ維持	8ページ
8	用地関係者組合	8ページ
9	代替地の紹介・斡旋・移転	10ページ
10	磁界・騒音対策	11ページ
11	その他	12ページ

平成 30 年 3 月 20 日

東海旅客鉄道株式会社中央新幹線長野工事事務所

飯田市リニア推進部

飯田市土地開発公社

1 リニア駅周辺整備

Q1-1 リニア駅の予想乗降客数を 6,800 人とした根拠は何か。6,800 人は多いのではないか。

- 飯田市のほか長野県と JR 東海が予想乗降客数を推計した中で、長野県の算定人数をリニア長野県駅の予想乗降客数としました。
- 国土交通省が5年ごとに実施している「全国幹線旅客純流動調査(航空、鉄道、乗用車など幹線交通機関を利用して都道府県を越える旅客流動の目的、手段、出発地、到着地などを調査するもの)」を基に、国立社会保障人口問題研究所の人口推計値を勘案して推計しています。
- 人口が飯田市とほぼ同じである佐久市の北陸新幹線佐久平駅の乗降客数は約 5,100 人で、佐久広域圏内には乗降客数約 7,300 人の軽井沢駅もあること、またリニア長野県駅は上伊那地域のほか、愛知・静岡県の一部地域の利用者も見込まれることから、6,800 人が特に多いとは認識していません。

Q1-2 予想乗降客数 6,800 人を見直す考えはないか。

- 推計値の基となる「全国幹線旅客純流動調査」の調査結果など、推計時の条件に大きな変更があれば見直すことを検討します。

Q1-3 駐車場の台数を 750 台とした根拠は何か。750 台は多いのではないか。

- 駐車場台数はリニア駅利用者の駐車場とリニア駅利用者以外の駐車場をそれぞれ試算し、その合計台数としています。
- リニア駅利用者以外の駐車場
国土交通省の手引きから試算した一般道路の休憩施設としての駐車場台数と、リニア駅利用者以外のパーク&ライド駐車場の合計を 180 台と試算。
- リニア駅利用者の駐車場
 - ① 国土交通省の手引きによる推計
 - ② 整備新幹線駅の乗降客数が 5,000～10,000 人で人口集中地区外に立地する駅の駐車場台数の平均値
 - ③ リニア駅利用意向調査に基づく台数
 - ④ 長野県新総合交通ビジョン「交通に係る県民意識調査」に基づく台数上記①～④を検討し、570 台と算定
- 750 台の積算根拠
リニア駅利用者以外の 180 台とリニア駅利用者の駐車場として試算した 570 台を合わせて、750 台と推計しています。

Q1-4 都市活動機能強化施設や駅に隣接して導入するか検討を要する機能施設は、北条地区以外に設置すること。

- ご指摘の施設については、リニア駅周辺整備区域内に設置する施設の検討に併せて整備すべき場所を判断します。

Q1-5 交流施設は固定施設を設置しないフリースペースとなる多目的広場とし、様々なイベントに使用できる施設とすること。

- 交流施設のあり方については、地元の意見・要望やリニア駅周辺整備ワークショップでの意見を踏まえ、リニア駅周辺整備デザイン会議において検討していきます。

2 生活安全・環境対策

Q2-1 北条地区では、JR 東海・県・市の工事が同時期に実施されることから、住民生活への影響が心配される。住民の安全対策と生活環境の維持対策を講じること。また、関係機関で調整し、地元で工事スケジュール等を早期に示すこと。

- 関係機関で調整しながら様々な対策を検討するとともに、早期に工事スケジュールを提示できるよう努めます。

Q2-2 工事期間中、多くの工事関係者が地元に入る。犯罪や事故など起こさないよう管理・教育を発注者の責任で行い、起きた場合は全責任を持つこと（JR・市が責任を持って文書化すること）。

- 工事期間が長期に渡り、地域外から多くの工事関係者が転入してくることが予想されることから長野県とも連携し、各事業主体から施工業者に対して、従業員に対する安全教育をはじめ、必要な管理体制を徹底するよう求めてまいります。

なお、工事着手前には、工事による地域への住環境への影響を低減させるための確認書を地元・市とJRで締結する予定です。

Q2-3 工事期間中だけでなくリニア開業後も騒音・振動・臭気・粉じん・水質・生態系等について、地元立会いのもとJRと行政（県・市）が定期的に測定し、測定結果を公表すること。また異常が見受けられた時は速やかに対応すること（県・市が中心となって文書を取り交わすこと）。

- 工事中及び開業後の環境管理を適切に行うため、事後調査及びモニタリングを実施します（大気質、騒音、振動、水質、水底の底質、水資源、生態系等）。
- 測定の際に行政や地元の代表者に立ち会っていただくよう調整します。また、調査結果についてはまとめ次第、公表します。万一、異常が見受けられた場合にはその内容に応じて適切に

対処します。

Q2-4 駐車場整備により、自動車の排出ガスによる環境悪化が懸念されるので対策を講じること。

- ハイブリッド車や電気自動車などの普及が急速に進んでおり、排出ガスの低減が図られています。リニア開通時にはさらに排出ガス低減が促進されていることが予想されます。
- 大気に関する環境測定を地元の皆様の立会いのもとに実施し、その結果を公表するとともに、必要に応じて対策を講じます。

Q2-5 地下水が枯渇したり水質が変化したりした場合は、速やかに万全な対策を講じること。

- 工事中に減水・濁水などが認められた場合は、住民(水利用者)の生活に支障をきたさぬよう応急対策を実施します。
- 工事終了後も水位等の観測を継続し、因果関係を確認したうえで対策が必要な場合は、国等の基準に基づいて補償します。

Q2-6 井戸水の調査はどのようになっているのか。

- 平成 27 年の調査により地下水の利用状況は把握しています。今後、具体的な調査計画を立て、計画がまとまり次第説明してまいります。

3 新戸川付替えと雨水・湧水対策

Q3-1 リニア駅やリニア駅周辺整備区域内の雨水、トンネル湧水の新戸川への排水は絶対反対。天竜川に直接排水すること。

- ご指摘の件については、以前よりご要望をいただいております。土工区間の雨水排水方法についても、現状を踏まえた実行可能な排水方法について、県及び市と協議を行い、排出先や調整池を含めた排出方法について、さらに検討していく考えです。
- 事業者間で総合調整し検討を進め、平成 31 年度を目途に方針をお示しいたいと考えています。

Q3-2 県道から東側の駅舎部分の排水はどうするのか説明がない。

- ご指摘の県道から東側の駅舎部分については、飯田市が本年度から来年度にかけて実施している駅周辺整備基本設計を踏まえ、今後検討し、飯田市と調整のうえ、平成 31 年度を目途にお示しする考えです。

Q3-3 新戸川、土曾川へ排水するとなると、下流域の地区(丹保、南条)に影響するため、北条地区のみで判断できない。上郷全体の理解を得る必要がある。

- ご指摘のとおり、下流域の地域も含め上郷地域全体への丁寧な説明が必要と認識しています。

Q3-4 リニア駅と新戸川付替えとの間の土地について、JRは列車運行に必要な施設としているが、北条地区の公園として子供たちの伝統行事であるどんど焼き、親水公園、地域行事である納涼大会、老人のゲートボール場として、単なる公園だけでなく、豪雨時の防災対策としての遊水地としても活用できるよう要望する(市からも積極的に要請を)。

- ご要望の土地については、列車運行に必要な設備(機器室等)を設置するために、JR東海が用地取得させて頂きたいと考えています。
- 飯田市としては、駅前広場内に地域のコミュニティ活動を支える場の設置を検討しています。

Q3-5 新戸川付替箇所より上流部のクランク状の箇所について、付替道路により家屋が移転するのであれば、まっすぐに付替えてほしい。

- 新戸川の防災について地域の皆様のご心配されていることは承知しており、当社としてもできる限りの対応をしてみたいと考えております。ご懸念の箇所についても、どういった対策が可能であるか、河川管理者である長野県と相談し検討しております。
- 平成30年度上半期中に、対応方針をお示ししたいと考えています。

4 地区内道路整備

Q4-1 生活道路は市の責任で現状の機能を維持すること(市道上郷5号線、33号線、エレベーター付き歩道の新設、桜畑北条線)。

- リニア本線により通行できなくなる市道(上郷5号線、上郷33号線)の機能回復は、道路管理者と協議の後、JR東海が代替案を提示し、地権者及び地元のご理解をいただいたところから、幅杭設置を進めます。幅杭設置が完了した箇所から用地測量・物件調査を進めています。上郷5号線の歩行者対策としてのエレベーター付き歩道橋を設置する方針です。
- 市道上郷5号線の大鹿鉄工所付近の道路改良については、地域全体の道路ネットワーク整備の観点から、県道市場桜町線の改良に併せて工事します。上郷5号線の歩道の機能回復として設置する方針です。なお、桜畑北条線につきましては、高低差が大きいため座光寺上郷道路への接続はできません。

Q4-2 市道33号線付替道路の勾配をなるべく緩くしてほしい

- ご指摘の箇所については、以下のとおり、勾配の見直しを検討しています。
- 市道33号線付替道路が乗り越えるリニアの構造物(ボックス構造)について、本年3月目途で検討しております。
- その後、付替道路の勾配の見直しを行い、本年4月より道路管理者との協議を進め、その後協議がまとまり次第ご説明いたします。

Q4-3 市道5号線付替道路(南側)の切土法面と県道市場桜町線の擁壁との接続部はどうなっているのか(県とJRの図面が合っていない)

- ご指摘のとおり、県とJRの図面が整合していなかったため、接続部の構造について県・市と複数案検討しております。
- その結果も踏まえ、本年3月から4月に地権者の方へ再度計画を個別にご説明し、ご都合を伺いながら計画を固めて、幅杭を設置します。

Q4-4 市道上郷5号線の歩道橋の設置問題は怎么样了のか。

- ご指摘の箇所におけるエレベーター付歩道橋の設置については、平成28年9月の市の説明会、および平成28年11月のJRと市の説明会で説明させていただいているとおり、設置する方針です。
- 歩道橋の設計はリニアの構造物と併せて設計するため、平成30年度に掛かる見込みです。
- 道路管理者との協議も進め、具体的な構造のイメージができましたら、平成31年度内を目途に、ご説明させていただきます。

Q4-5 住民生活の安心・安全の確保、通学路の確保、コミュニティ維持、防災上の観点から、利便性の良い道路ネットワークの市としての案を早急に提示し、地元と検討すること。

- 地元の皆様の日常生活を守る観点からも、住みやすさ、コミュニティの維持などに配慮した道路ネットワークの整備が重要と考えています。北条リニア対策特別委員会をはじめ地域の皆様と相談しながら進めてまいります。

Q4-6 国道改良により地区が東西に分断される。コミュニティ維持と高齢者でも安心して行き来出来る道路を整備すること。南側街区道路との関係で北条交差点は残すこと。

- イオン付近道路、北条交差点、南側街区道路については市が責任を持って、一定の計画案を作成した段階で総体的にご説明します。

Q4-7 土曾川堤防の道路を市道として農免道路から整備し、国道 153 号を立体交差して駅周辺整備区域へつなげてほしい。

- 国道東側の堤防道路を市道認定する場合、道路を拡幅する必要がありますが、拡幅により家屋移転が生じることから、車両の通行を想定した市道認定はしない方針です。しかし、堤防道路からリニア駅前広場への動線を確保するため、歩行者及び自転車を対象とした市道として認定する方向で長野県、JRと調整しています。

5 トンネル工法

Q5-1 風越山トンネルの掘削方法の変更が検討されているが、北条地区は住宅密集地であり、排出残土の置き場もないこと、また関連する多くの工事が実施されることから環境への悪影響が予想される。よって北条対策委員会として絶対反対である。

- 北条地区以西の黒田地区～丸山地区付近は、地質的に通常の上岳トンネル工事では周辺一帯の地下水や水資源に対して影響を与える可能性が高いことから、現在、JR東海が、シールド工法の可能性について発生土の搬出方法も含め技術的な観点から検討しています。
- 検討状況を取りまとめた段階で改めてご説明させていただきます。
- 飯田市としては地域の水資源に影響が少ない工法が望ましいと考えますが、北条地区の生活環境に影響を与えることがないよう、JR東海に対し、引き続き強く申し入れてまいります。

6 JR 飯田線乗換新駅

Q6-1 JR 飯田線乗換新駅の設置については、新たな移転家屋が生じないこと、またアクセス道路は現道利用とすることとし、この条件で設置できないときは北条地区として反対する。

- 乗換新駅については、平成 29 年 10 月 27 日の住民説明会で移転家屋や新たなアクセス道路の建設が生じない場所へ計画していることをご説明しました。今後、請願駅として整備することを前提に長野県、上伊那・下伊那地域と協議してまいります。
- H30 年度には、更に技術的な検討を行い、JR 東海と協議を進める予定です。

Q6-2 乗換新駅を設置する費用は総額8億円かかるというが、上伊那地域の財政負担はどうか。

- 乗換新駅の設置については、請願駅として設置要望していくことについて、長野県知事が座長を務める伊那谷自治体会議の中で確認されているところです。今後、同会議での議論を踏まえ、補助制度の活用を視野に入れながら事業手法や財源の検討を行ってまいります。

Q6-3 駅の管理や清掃は誰がするのか。

- 駅の管理は鉄道事業者が行う事が基本と想定していますが、今後、JR 東海と協議する中で確認してまいります。

Q6-4 元善光寺駅を活かせないのか。駅員を飯田市でおき、リニア駅の利用者にタクシー券を出せば良いのではないのか。元善光寺駅を利用すれば、元善光寺や恒川官衙遺跡を観光に利用できるのではないのか。

- リニア駅の乗降客が利用しやすいよう、リニア駅近くを乗換新駅建設地として検討しています。ご提案の趣旨は、今後の検討過程で参考とさせていただきます。

7 コミュニティ維持

Q7-1 リニア関連事業により、北条地区の中心部が無くなり、県道西側・国道東側・リニア駅南側の3地区に分断されてしまう。地域コミュニティ維持のための具体策を提示してほしい。

- 地域コミュニティを維持していくには、住民の皆様や自治会の主体的な取り組みが基本となると考えます。飯田市としても上郷自治振興センターを窓口に、地域の活動を支援してまいります。

Q7-2 地区分断によるまちづくりの危機を乗り越えるために、住民自治のための施設を高架下あるいは駅付近に設置すること。

- 高架下には列車運行に必要な設備が配置される計画であり、地元で活用可能な範囲は JR 東海から提示されています。
- 地域コミュニティの維持に必要な機能を確保することは大変重要なことと考えます。駅周辺整備基本設計において、交流広場等の設置を検討してまいります。

8 用地関係者組合

Q8-1 用地関係者組合に加入した方がよいのか。用地関係者組合の設立は事業者のためか、それとも地権者のためか。

- 用地関係者組合は、用地をお譲りいただくにあたり、買収される土地評価について、土地所有者及び借地人に確認していただくために設立するもので、これまでも他の事業において実施されています。
- 組合加入者は、標準地や画地指数の決定過程を確認いただけます。組合に加入していなけれ

ば他の土地との比較ができないので自分ばかり土地評価が低いのではないかという不安を感じることもありますので、加入していただきますようお願いいたします。

Q8-2 設立準備会で役員の候補者を選出し、用地関係者組合で承認することとなっているが、組合独自で役員を決められないのか。

- 用地関係者組合の役員は、組合員の承認を得て決定します。役員の立候補者がいない場合を想定して、まちづくり委員会会長に役員候補者を推薦していただくようお願いしたいと考えています。

Q8-3 役員が意見をまとめて飯田市と交渉するのか。

- 事業者において標準地とした場所やその評価額、各画地の指数とその根拠を明らかにしたうえで役員に提示し、確認していただきます。役員にバランスを見ていただいた後、組合員の皆様に役員との協議結果をご報告し、ご意見を踏まえて見直すべき点は修正した後に組合の承認を得ることになります。

Q8-4 用地関係者組合に加入者が何パーセントいれば用地組合を設立するのか。

- 用地関係者組合には全員の皆様に加入していただきたいと考えています。組合加入について事前に意向確認をしたところ、一定数の皆様から加入するとの回答をいただいています。
- 組合設立に向けて準備を進める予定です。

Q8-5 土地単価は個別に交渉するものではないか。

- 用地関係者組合に加入しない場合は、画地指数を算定した根拠を個別交渉においてご説明します。個別交渉により土地価格が変更になることはありません。

Q8-6 借地権割合について基準を示してほしい。

- 借地権割合の一例を示すことは可能ですが、土地所有者と借地人でお互いに決めていただくことが基本となります。

9 代替地の紹介・斡旋・移転

Q9-1 代替地登録制度の登録物件は、地区ごとに何件あるのか知りたい。

- 代替地登録制度の登録物件は次のとおりです。

【登録物件数 平成 30 年 3 月 1 日現在】

地区	件数	登記地目	件数
上郷	70件	宅地	43件
座光寺	85件	田	90件
松尾	22件	畑	71件
鼎	8件	雑種地	13件
伊賀良	12件	原野	1件
山本	4件	山林	5件
橋南	2件		
羽場	7件		
丸山	3件		
竜丘	6件		
川路	1件		
龍江	1件		
千代	2件		
合計	223件	合計	223件

Q9-2 リニア本線の用地協議は、代替地の受付・決定前に始める予定になっているが、どのように進めていくのか。

- 移転先については用地協議の中で個別にご相談させていただきます。
- リニア本線については、移転先を飯田市が斡旋する代替地によらない方、あるいは新たに用地を必要としない方も想定するから、調査が完了次第、補償金の提示等協議を進めたいと考えています。

Q9-3 リニア駅・駅周辺整備により、移転を余儀なくされる居住者の移転先確保には、移転者の考えや希望把握を市の責任で行うこと。市の考え方、方針を早急に具体的に示すこと。

- 代替地については、① 代替地登録制度による斡旋、② 宅建業者との連携による業者からの斡旋、③ 新規造成・確保による斡旋の3つの方法で対応します。
- 長野県とも連携して、移転を余儀なくされる皆様のご意向や移転希望先などを随時、確認させていただきます。

Q9-4 移転者に対する移転完了までのより詳しいスケジュールを早急に提示すること(移転にあたっては十分な期間を取ること)。

- リニア本線、駅周辺整備、国道153号北改良、座光寺上郷道路など、事業ごとの事業(用地)説明会が今後順次開催され、移転の時期を含めた用地取得についての具体的なスケジュールを示していく予定です。
- 移転完了までのスケジュールは移転者ごとに異なることから、個別訪問の際にご相談の上、明らかにしていく予定にしています。基本的には移転される方々の事情に配慮した工程とします。なお、契約書には十分な期間を見込んで期限を定めることとします。

Q9-5 移転先について、第一に北条地区内に住めるよう努力すること(選択肢として集合住宅を検討すること)。

- 北条地区内及び周辺の丹保地区に代替地を整備します。集合住宅については、選択肢の一つとして移転対象者の意向を踏まえ今後検討、してまいります。

Q9-6 移転者の不公平感がないこと(早いもの勝ちにならないこと)

- 不公平が生じないように、出来る限り留意しながら進めてまいります。

Q9-7 代替地が決まらない状況で物件を明け渡すのか。

- 当社事業により、ご移転を余儀なくされる方々に対しては、ご心配をおかけしております。当社としましては、これまでも、そしてこれからも、誠意をもって、丁寧にかつ迅速な対応を心掛けてまいりたいと考えています。
- 物件の明け渡し時期は、代替地の決定や建物の設計など、移転の準備が整い、移転していただいてからとなります。

10 磁界・騒音対策

Q10-1 リニアの電磁波はどのくらいの範囲まで影響があるのか。目に見えないものなので飯田市で調査して公表してほしい。

- JR東海は磁界の影響について、山梨リニア実験線における実測結果を環境影響評価書で公表しています。国の基準(国際非電離放射線防護委員会(ICNIRP)のガイドライン)が1.9mT(ミリテスラ)に対し、リニア線路脇4メートル地点の実測値は基準の約1/6、高架下8メートル地点の実測値は基準の約1/50で、いずれも国の基準を大きく下回っています。また、実測値が算出値と一致していたことから、算出値の信頼性が高いことも環境影響評価書で説明しています。
- 長年に渡り走行実験を行っている実験線付近で磁界の影響で問題が生じたことはありません。

- 住民の皆様への磁界に対する不安を解消するため、客観的なデータを把握する必要があると考えますが、開業後においても事業者であるJR東海が磁界を測定し、調査結果を公表するよう要望してまいります。

Q10-2 電磁波を体内から抜く鍼灸があると聞いたが、電磁波は体に影響があるのではないか。

- 環境省が公表している資料によれば、世界保健機構(WHO)では「国際的に定められたICNIRPのガイドライン以下では、磁界による健康への影響を何ら生じない」との見解を示しています。
- 超電導リニアの磁界は、国の基準であるICNIRPのガイドライン以下に管理します。
- なお、磁界の影響は蓄積することはありません。

Q10-3 リニアの騒音は国の基準以内だと聞いているが、どの程度の騒音なのか。

- 環境影響評価書において騒音の予測を行っています。防音壁を計画している座光寺河原地区では約25m離れた地点で77dB、防音防災フードを計画している上郷飯沼北条地区では約25m離れた地点で66dBの騒音と予測しています。60dBは普通の会話・チャイムの音、70dBは掃除機・騒々しい事務所とされています。
- リニアの騒音の予測値は列車通過時に発生する最大値であり、連続的に発生しているものではないことをご理解いただければと思います。

11 その他

Q11-1 JR・県・市が連携を取り、地元への対応・説明を行うこと。

- 事業によりJR、県、市と実施主体は異なりますが、相互に調整が必要な事項が多いため、計画を着実に進めていくために、事業の進捗状況に応じて、常に連携を取り進めています。今後は用地取得に向けた事務も具体化していくことから、従前に増して連携を図り、対応してまいります。
- 事業の進捗状況や今後の予定をご説明するため、定期的に住民説明会を開催し、地域の皆様の不安解消に努めるとともに要望をお聞きしてまいります。

Q11-2 早急に用途地域見直しの検討を行ってほしい。

- 土地利用の方針や地域の意向を踏まえ、平成30年10月頃までにリニア駅周辺整備区域、重点協議区域及び国道153号飯田北改良沿道の用途地域の見直し(指定・変更)を行います。また駅周辺の近郊についても地区計画等を定めることにより適正な土地利用の誘導を図ります。

Q11-3 不整形な残地及び狭地が残らないような買収とすること。

- 不整形な残地となり、価値の低下などの損失が生じるときは、残地補償を行います。なお、駅周辺整備は面的な整備であり、筆単位の買収となることから、基本的に残地等は発生しない見込みです。

Q11-4 全ての問題が解決し、全ての移転対象者が移転してから、工事を着手してほしい。

- これまでにご意見・ご要望等でいただいた課題を一つひとつ解決したうえで、事業を進めていく考えです。
- 地元・関係機関のご理解が深まっていない状態で、事業を進めることは難しいと考えています。
- また、移転対象者の移転先確保については、飯田市が移転者に関する市の方針として、「移転対象のすべての方の移転先を確保するまで、責任を持って対応する」と表明しており、JRとしても飯田市と連携して、全力で取り組んでまいります。
- リニアの騒音の予測値は列車通過時に発生する最大値であり、連続的に発生しているものではないことをご理解いただければと思います。
- 一方、工事の着手時期については、工事の平準化という観点でも、ある程度まとまった用地が取得できた箇所から施工させていただきたいと考えます。
- 工事の着手時期や施工手順については、今後の用地交渉の状況や関係機関と調整の上、ご説明してまいります。

Q11-5 県・市・JR各事業で調整した工事工程を示してほしい。

- ご指摘の件については、すでにJR・県・市で事業の調整をしており、今後、工事工程については、事前に調整したうえで、ご説明してまいります。

Q11-6 市の代替地とJRの用地取得のスケジュールの整合性がとれているのか。リニア本線の用地協議は、代替地の受付・決定前に始める予定になっている

- 市の代替地とJRの用地取得スケジュールの整合性を図ることは重要なことだと考えており、JRと市で協議しながら進めています。代替地計画と齟齬が生じないように調整してまいります。
- 飯田市のスケジュールも踏まえていますが、代替地が必要ない方や、ご自身で移転先を確保していきたい意向の方もいらっしゃると思われるので、補償に関する調査が完了次第、補償金の提示は早めに行いたいと考えています。

Q11-7 準備工着工時期は、飯田市の代替地整備時期を考慮して決めたのか。

- 準備工事着工時期については、代替地への移転をご希望される方を含めた今後の用地交渉の状況や地元・関係機関との協議により、調整し決めていく考えです。
- 引き続きJRと市で協議し、代替地計画と齟齬が生じないように調整してまいります。

Q11-8 リニアの体験試乗会に、地権者は試乗することができるのか。

- リニアの体験乗車は応募・抽選制となっております。JR東海のHPからお申込みできます。
- また、地権者の皆様を対象としたリニアの試験立会については、飯田市においては第1回目として平成30年3月14日にご案内させていただきました。今後も順次ご案内させていただきます。