
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	6 ページ
4	地区内道路整備	8 ページ
5	トンネル工法	9 ページ
6	JR 飯田線乗換新駅	10 ページ
7	コミュニティ維持	11 ページ
8	用地関係者組合	11 ページ
9	代替地の紹介・斡旋・移転	13 ページ
10	その他	15 ページ

令和4年3月

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

(注)

★ =前回説明時(令和2年6月23日)より変更になったもの

【確認】 =主な検討内容が確認され、大きな変更が無いもの、案件自体が概ね終了したものは、
各項の最後に移動し、グレーの枠で囲み記載

1 リニア駅周辺整備

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、地元のご意見・ご要望やリニア駅周辺整備ワークショップ等のご意見を踏まえ、リニア駅周辺整備デザイン会議において検討を進めてきましたが、今後の実施設計の中で、更に内容について具体的に検討していく過程で、説明させていただきます。

【確認】

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。
- 国土交通省が実施の「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 台と試算しています。
- リニア駅利用者の駐車場
 - ① 国土交通省の手引きに基づく推計
 - 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を総合的に勘案して、570 台と算定しています。
- 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。

2 生活安全・環境対策

★
Q2-1 北条地区では、JR 東海・長野県・飯田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、各年度の当初に工事スケジュールを提示し、大きな変更がある場合には、年度途中でも変更案を提示できるよう努めます。また、当該年度の工程については四半期ごとの表示とし、より具体的なスケジュールが分かるように、ロードマップでお示しします。(令和3年度は、6月にリニア推進ロードマップの更新を行ったため、6月に工事スケジュールを組合回覧させていただきました。)

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東海・飯田市が責任を持って文書化すること)。

- 工事期間が長期に亘り、地域外からも多くの工事関係者が地元に入ることが予想されることから、JR 東海・飯田市はもとより、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していきます。
なお、工事着手前には、工事による地域の住環境への影響を低減させるための確認書を地元・飯田市・JR東海の3者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東海と行政(長野県・飯田市)が定期的に測定し、測定結果を公表すること。異常が見受けられた時は速やかに対応すること(長野県・飯田市が中心となって文書を取り交わすこと)。また、日陰の影響等に不安を抱える住民に対しては、懇ろな個別対応や補償を行うこと。

- 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)。
- 測定の際には地元の代表者にお立ち会い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。
- 日照障害については、他の公共工事と同様、国の基準に則って、適切に対応させていただきます。調査内容や実施時期については、日陰による影響や個別の状況などをお聞きし、確認させていただきながら検討していきます。
- ご不安を抱える住民の方に対しては、引き続き、飯田市リニア推進部並びに、JR 東海中央新幹線長野工事事務所を窓口、丁寧に対応させていただきます。

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。リニア開業時にはさらに排出ガス低減が促進されていることが期待されます。
- 大気に関する環境測定を地元の代表者のお立会いのもとに実施し、その結果を公表するとともに、状況に応じて必要な対策を講じます。



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。平成 29 年 10 月に「飯田市(野底川以西)における水資源に係る具体的な調査の計画について」として、野底川から西側の区間について、水資源に係る事後調査計画を公表いたしました。また、令和2年 12 月 10 日には「飯田市(野底川以东)における水資源に係る具体的な調査の計画について」として、北条地区を含む野底川から天竜川までの区間についての、水資源に係る調査計画を公表いたしました。



Q2-9 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、高架橋高さ 35m 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、地表からの高さ 0m 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。

- その後、設備計画を精査した結果、座光寺地区の環境対策工（防音壁、防音防災フード等）の配置を環境影響評価書時点から変更し、防音防災フードを県道上飯田線付近から保守基地付近まで約 250m延伸するとともに、保守基地付近から天竜川右岸の区間では、防音効果がより大きい、高さ 6m の防音壁を設置する計画です。この環境対策工の配置計画の変更については、令和3年3月 10 日の座光寺リニア部会にて関係者にお示しし、現在協議中です。
- 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。

【確認】

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には、住民（水利用者）の皆様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。

Q2-7 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。
- 平成 25 年 12 月に、山梨リニア実験線にて、公開で測定作業を実施し、国の基準である ICNIRP のガイドラインを下回っていることを確認しました。
- 長年に亘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。
- 列車走行時の磁界については、JR東海でモニタリングを実施し、結果を公表する計画です。

Q2-8 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、ICNIRP のガイドラインに準拠している国の基準以下に管理します。
- なお、磁界の影響は蓄積することはありません。

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、長野県・飯田市・JR 東海と地元の皆様で協議を行い、排出先や調整池を含めた排出方法を検討してまいりました。
- 事業者間で総合調整し検討を進め、令和元年11月5日の北条地区住民説明会において、「①調整池の設置による排水の平準化」及び「②流域変更に伴う新戸川の流量負担の軽減」について方針を説明させていただき、トンネル湧水を含めたリニア本線・リニア駅周辺整備区域の排水先は土曾川を基本とし、一部範囲については新戸川への放流も行うという方針をお示しました。
- 各河川への放流に係る流末の構造等については、引き続き、長野県・飯田市・JR 東海で設計の協議を進めてまいります。



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。

- 県道から東側の駅舎部分の排水についても、令和元年11月5日に開催した北条地区住民説明会において、排水先は土曾川を基本とし、一部範囲については新戸川への放流も行うという方針をお示しました。現在、丹保地区より長野県・飯田市・JR 東海に対し、要望書が提出され、更に協議を進めています。
- 各河川への放流に係る流末の構造等については、引き続き、長野県・飯田市・JR 東海で設計の協議を進めてまいります。

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、新戸川、土曾川への排水については、下流域(丹保・南条)も含めた上郷地域全体に丁寧に説明させていただくことが重要であると考えています。
- 雨水排水処理の方針については、令和元年11月5日の北条地区をはじめ、同年11月6日の丹保地区、11月21日上郷地域リニア対策特別委員会にて説明させていただきました。
- 各河川への放流に係る流末の構造等については、引き続き、長野県・飯田市・JR 東海で設計の協議を進めてまいります。

Q3-4 リニア駅と新戸川付替えとの間の土地について、JR東海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(飯田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、駅前広場内への地域のコミュニティ活動を支える場の設置等について、今後地元と検討をしてみたいと思います。

★
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、JR 東海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、令和元年11月5日に開催した北条地区住民説明会では、新戸川流域エリアとなっている一部分を土曾川流域エリアに変更し、新戸川の流量負担を軽減する方針をお示するとともに、県道市場桜町線交差部までの河川改修計画についても併せて各事業者からご説明させていただきました。
- その後、現地の状況を詳細に確認し、対策について検討しておりますが、当該箇所には竜西一貫水路の埋設管路(サイホン)や円筒分水工、更には家屋移転後の跡地利用を予定されている個人所有の土留め擁壁など、既設構造物が密集しており、河川の縦断勾配を緩和するための落差工等の構造物を設ける十分なスペースもないことから、河川の線形変更は非常に難しいと考えております。一方で、地元の皆さまのご心配も承知しており、既存の河川施設の機能も考慮しながら、既設構造物に影響を与えない範囲で、改良を行う方策について、河川管理者である長野県と相談しながら検討を進めております。対応方針が固まった段階でお示ししたいと考えておりますので、ご了承ください。

Q3-6 駅周辺整備区域内を通過する既存水路(井水)や整備区域内に計画中的水盤の維持・管理は誰がどう行っていくのか。

- 現在詳細について検討中であり、今後、地域の皆様と協議の上、実施設計完了(令和3年度末)までに示させていただきます。

4 地区内道路整備

★
Q4-1 生活道路は飯田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橋の新設、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)の機能回復につきましては、地権者及び地区の皆様と協議を行い、平成29年3月23日の説明会で説明させていただいた計画で機能復旧を進めています。上郷5号線北側・上郷35号線及び新設道路につきましては、令和元年度に用地協議を開始し、令和2年度に工事着手し、令和3年8月にしゅん工しました。また、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の設置について、今後JR東

海とともに地元の皆様と協議をさせていただきたいと考えています。

- 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、地権者及び周辺関係者の皆様とルート等についての協議を行い、ご了解をいただいています。今後は、県道市場桜町線改良計画と合わせ、長野県と連携し事業を進めていきます。

Q4-4 市道上郷5号線の歩道橋の設置問題はどうなっているのか。

- 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 月の飯田市の説明会、および平成 28 年 11 月のJR東海と飯田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調整しながら設計を進めていくこととなります。
- 具体的な構造のイメージがまとまりましたら、説明させていただきます。

【確認】

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。

- 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)の検討が、平成 30 年 3 月に完了しました。
- その後、平成 30 年4月より道路管理者及び水道管理者との協議を進めました。
- リニア構造物の検討結果と水道管ルート検討を踏まえ、付替道路の最急勾配を 11.8%から 10.0%へ低減することとしました。

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(長野県とJR東海の図面が合っていない)。

- ご指摘のとおり、長野県とJR東海の図面が整合していなかったため、切土法面と擁壁の接続部について長野県・飯田市・JR東海の三者で検討いたしました。
- その結果を踏まえ、平成 30 年 4 月から 5 月にかけて、地元役員、地権者の皆様へ再度計画を個別に説明させて頂き、ご了承を頂きましたので、幅杭を設置したところです。

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飯田市としての案を早急に提示し、地元と検討すること。

- 道路ネットワークについては、平成 30 年 11 月 30 日に開催した説明会で説明させていただいた「将来の車両動線」を基本として考えています。

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。

- 平成 30 年 11 月 30 日に開催した説明会で説明させていただいた通り、イオン前付近に平面交差点を新設し、北条交差点については、平面交差点(片側)とします。歩行者については、イオン前付近及び南側街区道路交差点の横断歩道により東西の行き来をしていただくことをお願い致したいと考えています。

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。

- 令和元年 5 月 16 日に開催した説明会で説明させていただいた通り、国道 153 号地下へ横断 BOX を設定しようとする、平面的にはリニア本線の橋脚及び駅前広場の調整池と交差してしまうこと、立体的には調整池からの排水口の位置(高さ)と土曾川の水面の高さとの関係から、土曾川沿いへの地下横断の設置は構造上不可能と考えています。

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。

- 北条地区以西の風越山トンネルの一部区間は、水を通しやすい地質状況であること、地表部と地下深くの地下水がつながっている可能性が高いことなどから、JR東海で複数の地質調査を実施して施工方法について検討した結果、令和元年5月の北条地区住民説明会で説明させていただきましたように、地下水への影響が少ないシールド工法で施工することとしています。
- 現在、トンネル発生土については、ベルトコンベアで土曾川方面に搬出することを考えており、施工ヤード(上郷)から施工ヤード(土曾川)へ発生土を搬出するためのベルトコンベア用トンネルに関して、河川管理者である長野県と協議を行っており、検討状況を取りまとめた段階で、説明させていただく予定です。

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。

- JR 飯田線への乗換新駅については、市長より「乗換新駅は作らず、新たなモビリティによる既存駅等への接続を検討する」旨の方針が示されています。現在、市議会や南信州広域連合でのご意見も踏まえ、代替措置について検討しています。



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。

- Q6-1と同回答です。



Q6-3 駅の管理や清掃は誰がするのか。

- Q6-1と同回答です。



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。

- JR 飯田線は、地域住民の移動を支える交通機関であるだけでなく、リニア中央新幹線の二次交通としても重要な役割を果たすこととなります。
- Q6-1の方針を受け、既存駅との接続についても今後検討を進めてまいります。

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、住民の皆様やまちづくり委員会の皆様の主体的な取り組みが基本となると考えます。飯田市としてもこうした主体的な取組が円滑に実施できるための環境整備について、その具体的内容を市役所庁内関係部課とともに、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。リニア駅周辺整備基本設計において、コミュニティ広場等の設置について言及していますが、今後、利便性等の観点も踏まえながら、地元とともに検討させていただきたいと思っております。
- JR 東海としても、何かしらできることについて、お話し合いをさせていただきたいと考えています。

【確認】

Q7-3 コミュニティ維持の観点から、丹保北条代替地に移転希望する方の聞き取りの際、希望する地区の聞き取りをしてほしい。

- 個人的な情報となるため、移転を考えている方個々にこの趣旨を説明させていただき、地区に情報提供することについてご理解を得る必要があります。

8 用地関係者組合

【確認】



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、その土地の評価について、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。
- 北条地区の用地関係者組合については、リニア駅西、リニア駅部、国道153号北用地関係者組合、市場桜町線(北条地区)用地関係者組合の4組合が設立され、現在個別に交渉を行っております。



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

- リニア駅西及び国道153号北用地関係者組合、市場桜町線(北条地区)用地関係者組合は、組合役員を選出していただき協議を進めました。
- リニア駅部用地関係者組合においては、組合役員を選出しない説明会方式とし協議を進めました。

Q8-3 役員が意見をまとめて飯田市と交渉するのか。

- 用地関係者組合の組合員の皆様には、組合員の画地指数を確認していただき、土地評価の基本的な考え方を説明させていただいた上で個別協議を進めています。
- 組合に加入されていない皆様には、本人の関係する土地に限って画地指数を提示させていただき、個別にその根拠も含め説明させていただいております。



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。

- 用地関係者組合は設立されており、現在は引き続いて土地評価に関する協議を進め、個別交渉を行っています。

Q8-5 土地単価は個別に交渉するものではないか。

- 土地価格の協議は基本的に個別に行います。用地関係者組合では、組合員の画地指数を互いに共有することで適正な評価がされているのか確認していただくものです。

Q8-6 借地権割合について基準を示してほしい。

- 借地権割合については、土地所有者と借地人の皆様のお考えをお伝えする等のお手伝いをさせていただきますが、割合そのものは、当事者間で決めていただくことが基本です。

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 令和3年8月31日現在】

地区	件数	登記地目	件数
上郷	148件	宅地	77件
座光寺	122件	田	154件
松尾	38件	畑	140件
鼎	21件	雑種地	23件
伊賀良	20件	原野	1件
山本	4件	山林	5件
橋南・橋北	3件		
羽場・丸山	16件		
東野	2件		
下久堅	2件		
竜丘	14件		
川路	1件		
龍江	1件		
千代	8件		
合計	400件	合計	400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相談させていただきます。
- 補償内容について個別に説明させていただきながら、移転先についての具体的な意向確認をさせていただきます。



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)。

- 丹保・北条地区代替地について、令和3年6月末で造成区画が完成しました。
- なお、集合住宅につきましては、市として集合住宅を建設しそこへ入居頂くのではなく、もう少し詳細なご要望をうかがう中で、既存の公営(市営・県営)住宅や民間集合住宅への入居を考えて頂くこととし、その際に年齢等の条件により入居が困難な場合には、市が入居先に対し責任を持つことを伝える等の対応をとることにより、出来るだけご希望にかなう移転先に移転ができるよう努めていきます。



Q9-8 移転者の代替地が決まり住宅建設をする時期が令和3年～4年に集中するので、飯田市で住宅建設関連事業者へ住宅資材、人件費等の異常高騰にならないよう指導してほしい。

- 現在の年内の住宅建築件数と移転対象家屋数を踏まえると、1年間の特定時期に重ならない限り、住宅資材や人件費等の高騰につながるような状況が生じる可能性は低いと思われませんが、交渉の中でもこうした点を勘案して説明し相談させていただきます。
- 建物の建築に関し、現在ウッドショックと言われる木材価格が高騰する状況が発生しています。ウッドショックに伴う木材価格の高騰が補償基準にどのように反映されるかについてはこれから検討されることとなります。

【確認】

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飯田市の責任で行うこと。飯田市の考え方、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、④代替地の個別支援の4つの方法で対応します。
- 長野県とも連携して、移転をお願いす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)。

- 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、個別訪問の際にお示しし、相談させていただければと考えています。基本的には移転される方々のご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。

Q9-6 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、でき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。

- 代替地の決定や建物の設計など移転の準備が整い、その後移転していただいてから、物件を明け渡していただきます。

10 その他



Q10-1 JR東海・長野県・飯田市が連携を取り、地元への対応・説明を行うこと。

- 事業によりJR東海、長野県、飯田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、事業の進捗状況を踏まえつつ、年4回を目安に開催する三者調整会議も活用しながら、引き続き連携を図ってまいります。
- 事業の進捗状況や今後の予定を説明させて頂くため、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ご要望をお聞きしてまいります。

Q10-4 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・ご要望等いただいた課題の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東海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。
- 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、説明してまいります。



Q10-5 長野県・飯田市・JR東海の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東海・長野県・飯田市で事業の調整をしており、今後、工事工程については、三者調整会議等で調整を行い、説明してまいります。



Q10-6 飯田市の代替地とJR東海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。

- 飯田市の代替地とJR東海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東海と飯田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。

Q10-7 準備工事着工時期は、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。
- 引続きJR東海と飯田市で協議し、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。



Q10-8 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。

- 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、飯田市においては平成 30 年3月 14 日よりご案内させていただき希望される方につきましては、リニアの試験立会をしていただいたところとす。現在は、JR 東海による改良型試験車の開発・準備及び、新型コロナウイルスの影響により、体験乗車および試験立会が中断していますが、再開され、準備が整ったところで、試験立会されていない地権者の皆様にご案内させていただきます。

【確認】

Q10-2 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、リニア駅周辺整備区域、重点協議区域及び国道 153 号沿道の用途地域の指定・変更を、平成 31 年1月 28 日付けで都市計画の決定告示を行いました。また駅周辺・近郊についても地区計画の策定や特定用途制限地域の変更を、平成 31 年 3月 29 日付けで都市計画の決定告示を行いました。

Q10-3 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。