

南木曾町リニア中央新幹線対策協議会からJR東海に 対する質問及びその回答内容について

回答については、平成26年9月12日の第2回のリニア中央新幹線対策協議会において口頭で回答（見解）をいただいた。

○協議会委員 協議会委員 南木曾町長以下36名
JR東海 澤田環境保全統括部長以下5名

○会 場 等 南木曾町役場 大会議室
平成26年9月12日 午後2時から5時まで

質問① 地域住民との合意について

リニア中央新幹線環境影響評価書（以下「評価書」という。）に対する環境大臣の意見では、前文で「地方公共団体及び住民の理解なしに実施することは不可能である。（省略）関係する地元自治体の意見を十分に勘案し、環境影響評価において重要な住民関与についても十全を期すこと。」、各論においては、「地元自治体の意見を十分勘案し、環境影響評価において重要である住民への説明や意見の聴取等の関与の機会の確保についても十全を期すこと。」とある。また、国土交通大臣の意見では、総論で「本事業を円滑に実施するためには、地元の理解と協力を得ることが不可欠である」とある。

この意見を踏まえ、地元への対応をどのように考えているのか。具体的には何をもちて地元の理解と協力を得られたと判断するのか。また、事業工程のどの時点がリミットと考えているのか。

地元の理解と協力が得られない場合の対応はどうするのか。

JR東海回答

事業の円滑な推進にあたっては、国土交通大臣意見にもありますように地元のご理解とご協力をいただくことが、重要であると認識しております。南木曾町においては、事業説明会や工事説明会などを開催させていただくとともに、リニア中央新幹線対策協議会の場においても丁寧に説明をしていく所存でございます。事業説明会は市町村単位、あるいは従来の説明会よりも小さい、地区単位を考えています。内容としましては、中央新幹線の事業を進める目的、工事実施計画の内容、施設や工事の計画の概要、工事中及び供用開始後の環境保全の取り組みなどについて説明いたします。また、全体的なスケジュールのほか、測量や用地の取得、工事着手までの当面のスケジュールについてご説明いたします。これまでの説明会と同様、スライドなどを用いて説明を行うとともに、ご質問をいただく時間を設けて丁寧に回答し、よりご理解を深めていただけるように努めてまいります。特に環境保全につきましては、評価書にお示しした内容のうち地域住民の方々にご関心の高

い部分を中心に、工事や施設の供用による影響や環境保全措置の内容について、山梨リニア実験線のデータや他の事業の事例をお示ししながらわかりやすく説明してまいります。事業説明会の後の中心線測量、設計協議、用地説明、用地測量、用地取得など必要な手続きを行い工事の着工に先立って施工会社を交えて工事説明会を開催します。この段階では、施設や工事の内容、工事中の安全対策、工事車両の種類や運行ルート、台数、場所など、実施する環境保全措置の内容について、より具体的に説明を行うほか、工事中や供用後に実施する事後調査やモニタリングの具体的な内容につきまして丁寧に説明してまいります。

質問② 協定書について

長野県知事は、環境影響評価準備書への意見書（以下「意見書」という。）の中で「地域の環境に影響を及ぼす事項に対する配慮等を期した環境保全に関する協定等を締結すること。」を求めている。これに対する環境影響評価書の中のJR東海の見解（以下「見解」という。）では、「協定等を締結することについては、工事用車両の規格、通行時間、一日当たりの通行台数などについて関係市町村と相互に確認するなどの対応を要請に応じて行っていきます。」とある。

協定書の締結を求めているが、具体的にはどのように考えているのか。評価書に記載された事項に基づいて対応するので、協定書は必要ないとの考え方を示されているが、評価書に書かれていない事項については、どのように対応するのか。

JR東海回答

私どもとしまして、環境影響評価書に記載している環境保全措置を実行していく所存であるため、改めて環境全般についての協定書の締結は考えていません。

工事用車両の規格、通行時間、一日当たりの通行台数などについては、工事説明会で説明させていただきます。評価書に書かれていないご関心の高い事項についても、工事説明会などでご説明させていただきます。地元から工事車両の規格、通行時間、一日当たりの通行台数などについて、文書で交わりたいとのご要請があれば相互に確認するなどの対応を行ってまいりたいと考えています。

質問③ 町内2か所の非常口の削減について

県知事は、南木曾町からの非常口削減（2か所を1か所とする）の意見を受けて意見書の中で「非常口の規模、位置及び数について、地形やトンネルの施工計画、工事工程の確保、発生土の運搬等の観点のみから必要性を判断するのではなく、環境への負荷をできる限り低減する観点から非常口の数の削減などの見直しを行う。」ことを求めている。これに対する見解は、「非常口の規模、位置及び数については、地形やトンネルの施工計画、発生土の運搬、環境負荷低減を考慮し、評価書に記載したものが必要最小限であると認識しています。」とある。

阿智村の非常口及び中津川市山口地籍の非常口を含め広域的に検討すれば削減が可能ではないか。工期の遅延を理由に非常口削減は困難との考え方を示されているが、地元の理解と協力が得られなければ、工期は遅延することになるのではないか。

J R 東海回答

こちらの事業は2027年の開業を前提とした上で環境影響をできるだけ回避、低減していきます。非常口の規模、位置、数については、地形やトンネルの施工計画、発生土の運搬、環境負荷低減を考慮し、評価書に記載されたものが必要最小限であると考えており、非常口の位置の変更及び削減は難しい課題であると認識しています。中央アルプス部の非常口及び施工延長について、映像でお示しさせていただきます。

X地区（阿智村）の非常口から岐阜県側の非常口まで本線の延長は約17kmあります。整備新幹線の事例などから通常山岳トンネルの非常口の位置は、4km程度が標準的なものでございます。そのため、この間に少なくとも2カ所の非常口が必要となります。非常口の位置選定の大きなポイントとしまして、発生土の運搬をすることの要素が重要となります。そのため、アクセスといった観点が必要でございます。アクセスは既存の道路を活用することを基本としています。中央アルプス周辺ですと国道256号及び県道7号となります。こうした状況の中で、中央アルプス地区の路線周辺は地形及びアクセスの観点から非常口を設ける場所はとても限られてまいります。Y地区（夏虫地籍）の非常口を阿智村の方面に設けようとしても、国道256号沿いの清内路峠付近につきましても、標高と計画路線の高低差、地形の標高と計画路線の標高差が大きくなりすぎるために、掘削勾配が急になりすぎ施工が技術上困難とになります。Z地区（尾越地籍）の非常口を岐阜県側へ持っていくと、こちらも同様に高低差が大きくなりますので、アクセス及び地形上で困難となります。

仮に非常口を一つにした工事工程をこちらに示しています。黄色は2カ所の非常口から施工させていただく場合の工程で、青色が夏虫地籍の坑口を削減した場合の工程です。赤線で2027年開業を踏まえた場合の期限を示しています。黄色の工事工程（2カ所非常口から工事施工した場合）は、赤色の工程内で工事を終了することができます。しかし、仮に夏虫地籍の非常口を削減した場合は、阿智村側と尾越地区側からの非常口から夏虫地籍の施工箇所を補うため、結果として工事の期限を3年超えてしまうこととなります。

次に、尾越地籍の非常口を削減した場合ですけれども、こちらの場合は、岐阜県側からの非常口と夏虫地籍側からの非常口から、尾越地籍非常口が施工することとなっていた区間の施工を行う必要が生じ、この場合は、工事の期限から5年を超えてしまうこととなります。

以上により、中央アルプストンネルは、地形及びトンネルの施工計画を検討しても非常口の削減は困難であると考えてございます。

質問④ 発生土の処分と工事用車両の削減について

南木曾町の地形は、急峻であり地質は脆弱な風化花崗岩地帯である。このため、過去

に幾多の大災害を経験しており、今年7月9日には町内の梨子沢で土石流災害が発生している。蘭川流域は国直轄の砂防地域に編入されている上、土砂災害防止対策法に基づくハザードマップから町内全域に特別警戒区域や警戒区域が広がっている。

また、工事用車用の発生集中交通量を削減するよう求める県知事の意見に対して、見解で「南木曾町などのトンネル発生土のストックヤード（仮置き場）の確保に努め、それを活用し発生土置き場へ向かう運搬車両台数を調整することにより発生集中交通量を削減する。」とある。

町内発生土の仮置き場及び最終処分場の設置は、災害を誘発する恐れがあり困難であるが、南木曾町における発生土の処分と工事用車両の削減についてどのように考えているのか。

J R 東海回答

南木曾町内での発生土置場の確保は難しい状況であることは承知しておりますが、長野県、周辺市町村のご協力をいただくとともに、最適な候補地を選定できるよう検討を進めてまいります。一方、一時的な発生土の仮置き、いわゆるストックヤードにつきましては、ピーク時の運搬車両台数を低減するために町内に確保することを考えています。地元の皆様の安全を第一に考えた場所に確保させていただければと考えております。国道の交通量を調整するために坑口付近にストックヤードを確保させていただければと考えています。

当社が、新たに発生土置場やストックヤードを建設・計画する場合には、地質調査や測量等を実施し、設計において発生土の土質に応じた法面勾配の確保や擁壁の設置、排水施設の設置を検討してまいります。また、最終的な発生土置場におきましては、工事完了後土砂流失防止に有効な法面への種まきや緑化をできる限り早期に実施します。また、発生土の発生抑制のため、今後工事施工ヤードの改変面積の最小化など、規模などの検討を深度化していくとともに、具体的な工事計画の策定において資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数の削減などについて検討してまいります。

質問⑤ 工事用道路の新設などについて

夏虫地籍（Y）あるいは尾越地籍（Z）どちらの場合でも、非常口から国道256号までの工事用道路については、地域の生活環境を考慮し既存の生活道路の使用を避けJ R 東海で新たに整備することを希望している。

現時点で、工事車両はどの既存道路を通ることを計画しているのか。また、J R 東海で非常口から国道256号までの工事用道路を新設することはできないか。

J R 東海回答

現時点では、既存の道路を使用することを考えています。なお、工事で使用する道路について、既存の道路を活用し必要に応じて新たに工事用道路を設置することを考えております。

既存の道路の活用にあたっては、現況の道路の状況に応じ、必要に応じ工事期間中の待避所の設置やガードレール、カーブミラーの設置、安全な歩行ルート確保、部分的な拡幅、舗装の改良、交通誘導員の配置などを道路管理者や地元自治体などと調整協議により実施していくこととし、ハード・ソフト面の両面から安全確保に努めてまいります。既存道路の活用を基本として考えています。工事用道路の新設が必要な場合には、工事実施計画の認可後に関係者と協議を進めて具体化させることにより、その設置位置の選定にあたってはできる限り周辺の環境に配慮してまいります。

質問⑥ 交通量の推計（混雑度）について

J R 東海から提供を受けた「最大発生集中交通量を加えた混雑度の算出」資料を見る限り、交通センサスにおける平日の交通量からの算出となっている。妻籠宿をはじめ南木曾温泉郷・桧笠の里・蘭山麓キャンプ場・富貴畑温泉・木地師の里などの観光資源を有する当地域における交通量の推計は、祝日（土日は運行しない）や観光シーズンを抜きには考えられない。

このため、事業者の責任として、より具体的に交通量の推計を示すべきではないか。

J R 東海回答

交通渋滞への対応につきましては、周辺の道路状況、交通渋滞の状況を把握し、地元と調整を図りながら工事用車両の運行計画の検討を行うなど、観光客を含めできる限り影響が低減できるよう努めてまいります。具体的には、工事計画を詳細に検討していく中で工事用車両の運行にあたって、観光シーズンや休日の交通量を踏まえて、運行計画の策定を図るなど観光客に影響をできるだけ与えないように配慮いたします。

検討内容は、工事説明会でご説明しご理解を深めていただきたいと考えてございます。

質問⑦ 妻籠宿の保存や観光事業への対策について

妻籠宿は、建物のみでなく妻籠宿と一体をなす景観をも保存する全国唯一の地域である。

また、観光事業は南木曾町の主要産業の一つである。

評価書や見解では、具体的な保存事業や観光事業者、観光客などに対する対応についての記載はなく、安全対策の中で、「必要により安全施設の設置、安全な歩行ルートの確保、交通誘導員の配置などを道路管理者や関係協議、調整の上、実施していきます。」とある。

妻籠宿の保存、観光事業への影響についてどのように考えているのか。また、その対策についてどのように考えているのか。

J R 東海回答

国道256号について、工事用の車両が通行することが考えられますが、工事を開始

するに当たっては、工事用車両の運行計画や工事に係わる環境保全措置について、関係する自治体や道路管理者等関係機関と調整の上、地元の住民の方々にご説明をし、ご理解を深めていただきながら進めてまいります。また、工事用車両の規格、通行時間、一日当たりの運行台数などについて、関係市町村などと相互に確認するなどの対応を要請に応じて行っていきます。

今後も、周辺の道路状況、交通渋滞の状況を把握し、地元と調整を図りながら工事用車両の運行計画を検討します。観光客の多い時期は、工事用車両を休日走らせないことを含め、観光客に対してできる限り影響が低減できるよう努めてまいります。

質問⑧ 大気・騒音・振動・粉じん・土壌汚染などの環境保全について

県知事の意見書の中で、「一定の基準を満たせばよいという姿勢ではなく、できる限り環境への負荷を回避・低減する姿勢（ベスト追求型）で行うこと。対象地区は、現状の環境が清浄かつ静穏な地域が多いことを十分認識し、現状を大きく悪化させないという観点から寄与率を用いた評価を行い、必要な環境保全措置を検討すること。」とある。これに対する見解は「事業者としてベストを尽くして環境影響の回避又は提言を図っていく所存です。大気質等について寄与率を用いた評価を行う。必要な環境保全措置を記載する。」とある。

南木曾町における寄与率を用いた評価とはどのような結果であったのか。また、この結果に基づく環境保全措置により、現状の環境が保全されるのか。

J R 東海回答

長野県内において、対象事業実施区域及びその周辺に空気がきれいで静かな地域が多いことは承知しています。大気質について寄与率を用いた予測評価を行い、必要な環境保全措置を記載しました。また、騒音振動について、寄与分を用いた予測評価を行い、必要な環境保全措置を記載しました。南木曾町における予測評価結果は配布1のとおりとなっています。

こちらの数値ですが、これはあくまでも工事期間中における最大の値です。この値が観測されるのは工事期間中の限られた期間となります。また、必要な環境保全措置を確実に実施することで、環境影響の低減を図っていきます。

質問⑨ 水資源の保全について（その1）

地区内には、簡易水道施設の水源として大山高区水源、向ヶ原水源、大妻籠水源がある。特に大妻籠の水源は、県の水環境保全条例に基づき水道水源保全地区に指定されている。

知事の意見書に対し、見解では「地下水の水位の予測では、まず、高橋の水文学的方法により、各トンネル区間全体の地下水の影響範囲を求めた上で、水文地質的検討を加

え予測を行いました。水資源の予測では、特定の地域について水収支解析により影響を予測しました。」とある。

南木曾町において、水資源の予測についてどのような調査を行ったのか。その結果から当地域についても「全体として影響が少ない」と判断できるのか。

J R 東海回答

中央新幹線に関わる地質調査は、昭和49年の運輸大臣の指示に基づいて、当時の国鉄が実施して以来、長年にわたって実施してきております。南木曾町周辺においては、文献調査に加えこちらのプロジェクター画面に示しております箇所ではボーリング調査（赤い丸の箇所）、弾性波探査（青い線の箇所）を実施しているほか、現地踏査を実施し、地質や地表水、湧水等の状況を把握しており、これらの調査結果を基に、地下水、水資源の予測を行っています。南木曾町のボーリング孔を利用した試験結果から町内に広く分布している、領家帯花崗岩を基盤岩とする地山の透水係数は非常に小さく粘性土と同程度で実質上不透水に分布され、地下水の流動がほとんどないと考えられています。また、プロジェクター画面に示していますとおり、浅い層の地下水と深い層の地下水の水質組成が異なることが認められることから、深い層と浅い層では、帯水状況が異なっていることが考えられます。以上の地質や水質の状況から岩盤の微細な亀裂や割れ目から地下水がにじみ出ることが考えられますが、その範囲はトンネル周辺に限られ、それ以外の深い層や浅い層の地下水への影響は小さいと考えられます。しかし、一部の断層付近の破碎帯など地質が脆弱な部分におきましては、状況によっては工事中に湧水が発生する可能性がございます。そのため、湧水を未然に防止するため工事中には、先進ボーリングなど最先端の探査技術を用いて地質や地下水の状況を把握した上で、必要に応じて、薬液注入を実施することや覆工コンクリートや防水シートを設置することで、地下水のトンネル内への流入を抑えます。このような対策を施すことで地下水、水資源への影響も小さくできるものと考えております。

質問⑩ 水資源の保全について（その2）

環境省の意見では、「トンネル部の地下水位のデータは少なく、地下水位や水環境に関する予測の不確実性は高い。また、特に山岳トンネル区間には、多数の断層が確認されており、断層や破碎帯等の透水性が高い部分から大量の湧水が生ずる可能性がある。地下水位の低下並びに河川流量の減少及びこれに伴い生ずる河川の生態系や水生生物への影響は、重大なものとなるおそれがあり、また、事後的な対応措置は困難である。」とし、その対策について意見を述べている。

見解では、「トンネルが断層付近の破碎帯等の地質が脆弱な部分を通過する場合は、工事の施工に際しては安全性、施工性の観点から先進ボーリング等を実施し、予めその地質性状を直接確認しその態様に応じた適切な措置を講じていきます。」とある。

当地域には、清内路峠断層、馬籠峠断層、阿寺断層の破碎帯が存在し、トンネル工事によって、各河川の湧水や枯渇を招くのではないかと懸念している。

断層の破砕帯を掘削することで生ずる水環境への影響を低減することは、可能なのか。また、トンネルに湧水が大量に発生した場合、当区域の水資源は、結果として中津川市へ排出され地元利用はできなくなるのではないか。

J R 東海回答

評価書資料編に記載のとおり、これまでの地質調査などから当該地域には破砕帯などが存在することは承知しております。そのため、事前に先進ボーリングなど最先端の探査技術を用いて地質や地下水の状況を把握した上で工事において、必要に応じて薬液注入を実施することや覆工コンクリート、防水シートを早期に、かつ適切に設置することにより破砕帯周辺における河川をはじめとした水資源への影響の低減を図っていきます。

水資源への影響は、トンネル区間全般としては小さいものの、破砕帯周辺の一部におきましては影響を及ぼす可能性があります。そのため、事後調査を実施していきます。

水資源の事後調査については、あらましに記載のとおり、井戸の水位、湧水の出水量、地表水の流量について実施します。調査時期、頻度についてはトンネル工事前の一年間月1回、工事中月1回程度、トンネル工事後の3年間季節ごとに1回程度調査を行います。このように事後調査を実施し、減水の兆候の把握に努めます。なお、事後調査の観察地点については、長野県及び南木曾町と相談しながら決定し、公表するものと考えています。また、その結果についても長野県と調整の上で公表します。

また、公表時期は結果がまとまった段階、公表方法はホームページ等を考えていますが、必要に応じて長野県と相談のうえで決定します。

質問⑩ 各種調査（水資源・大気・騒音・振動・粉じん・土壌汚染等）の公表について
環境影響評価のために町内で行った各種の調査データ（観測地点・項目・期間等）を公表することは可能か。

今後予定されている事後調査（工事前・工事中・工事後）やモニタリングはどのように行われるのか。その観測地点・項目・期間・方法等を事前に示すことは可能か。

また、事後調査やモニタリングの結果は、いつどのように公表（時期・期間・内容等）することを考えているのか。

J R 東海回答

環境影響評価のために南木曾町内で行った調査結果は、評価書に記載しています。

事後調査及びモニタリングの調査内容、調査時期については、あらましの11ページに記載しています。水資源の場合ですが、調査時期・頻度については工事前、トンネル工事前の一年間、月1回の観測、工事中は月1回の観測を基本、工事後は工事完了後の3年間、四季の観測を基本と考えています。モニタリングについては17ページにあります。こちらにモニタリングの調査地域・地点の考え方、調査期間の考え方を示しています。

なお、観測地点については、長野県及び南木曾町と相談させていただきながら決定し

公表することを考えています。

また、その結果についても、長野県と調整のうえ公表していきます。また、公表時期は結果がまとまった段階、公表方法はホームページ等を考えていますが、必要に応じ長野県と相談のうえ決定します。

質問⑫ 損害の補償について

工事による水資源の汚濁・渇水・枯渇等により飲料水・農業用水・工業用水に損害を与えた場合の補償については、国の公共補償の基準に基づいて完成から30年間は適切に補償すると説明されたが、補償の考え方について、具体的な事例を用いて説明してほしい。

また、水資源のみでなく通行車両の振動による道路施設・建物等への損害、妻籠宿保存事業や観光事業への損害などについての補償についてどう考えているのか。

JR東海回答

国の公共補償の基準としては、公共事業に係る工事の施行に起因する水枯渇等により生じる損害等に係る事務処理要領があります。要領の中には、既存の施設を改造する方法、あるいは代替施設を新設する方法等により水を確保し、技術的及び経済的に合理的な方法で対応することとなっています。金銭でお支払いするのが原則ですが、水を利用される方からの要望があった場合には施設を弊社で設置のうえ、引き渡すことも可能です。

応急対策については、評価書の資料編にも表記していますので見ていただければと思います。応急対策については、工事中は定期的実施する地下水や河川の観測結果を注視し、減水、渇水等の兆候が認められた場合は地区の皆様の生活に支障をきたさないことを第一とし、即座に応急対策を実施します。

2番の恒久対策についてですが、工事完了後も定期的に流量観測等を継続するとともに、状況に応じて地元の皆さんとお話をしながら既存の施設を改造する方法や、代替施設を新設する方法等により恒久対策を実施します。

3つ目の維持管理費について、増加した維持管理費をお支払いします。維持管理費の算定に使用する年数については、要領に記載されていますが、例えば「生活用水の場合おおむね30年を限度とする」等と記載されています。

4つ目の山梨での具体的事例についてですが、生活用水の水源となっていた沢の水に減水の兆候が認められたため、地元の方の生活に支障をきたさないように、応急対策として給水車にて給水を行った事例があります。恒久対策としての事例は、工事の影響で沢の水の減水が継続したため、井戸水を供給した事例があります。以上が水に関する補償です。

続いて道路に関するものですが、既存の道路に当たっては、現在の道路の状況に応じて必要により工事期間中の待避所やガードレール、カーブミラーなどの安全設備の設置、安全な歩行ルート確保、部分的な拡幅、舗装の改良、交通誘導員の配置などを道路管

理者や地元自治体などと協議・調整のうえ実施します。

工事用車両の運行に起因することが明らかな道路施設の劣化・損傷については、道路管理者と協議調整のうえ対処していきます。

あと、南木曾町内における国道 256 号線の振動の予測値は 39～45 デシベルであり、振動規制法の要請限度である 65 デシベル以下になると予想しています。振動の大きさの目安については、資料編にも記載していますが、50 デシベルで人体に感じない程度となっています。工事用車両の通行に伴う振動により家屋が損傷することは無いと考えています。

観光への影響については、先ほど「妻籠宿の保存や観光事業への対策について」でお答えしました通り、今後も周辺の道路状況、交通渋滞の状況を把握し、地元と調整を図りながら工事用車両の運行計画の検討を行います。

弊社は鉄道事業を営んでいまして、地域の観光に対する利用客は私共にとっても大切なお客様です。したがって、観光地への影響を回避・軽減することは私共にとっても重要なことだと認識しています。

また中央新幹線開業後は、東京圏や大阪圏から大幅に短縮が取られるようになると考えられますので、地域の観光についても良い影響を与えられると考えています。何卒ご理解を頂きますようよろしくお願いいたします。

質問⑬ 工事の日程について

評価書に対する国からの意見が出され、評価書の補正作業中と思われるが、工事認可の手続きや工事に着手するまでの日程をどう予定しているのか。

J R 東海回答

平成 26 年 8 月 26 日に最終的な評価書を国土交通大臣及び関係する都県知事、市町村に送付し、同日に工事实施認可、工事实施計画を提出しました。南木曾町にも評価書（ペーパー）につきまして、8 月 26 日当日にお届けするとともに、9 月 5 日にお伺いして内容の説明をさせていただきました。また、平成 26 年 8 月 29 日より 1 カ月間の縦覧を行っております。今後は、先ほどのあらましの 19 ページにありますように、工事实施計画の認可を受けた後、速やかに事業説明会を開催いたします。事業説明会では、中央新幹線の事業を進める目的、工事实施計画の内容、施設や工事の計画の概要、工事中及び供用開始後の環境保全の取り組みなどについて、ご説明するほか、測量や用地の取得、工事着手までのスケジュールについてご説明いたします。さらに、工事の着工の段階では工事施工会社を交えて工事説明会を開催いたします。

質問⑭ 工事中の対応について

工事中の突発的な事故への対応、住民の苦情への対応、事業を受注した事業者、下請け業者への法令順守等の指導について、どのように対応するのか。また、窓口は、J R

東海が自ら担うということによいか。

J R 東海回答

工事の実施に当たっては地元の皆さんからの工事に係るご意見等を直接お伺いする窓口を、工事を実施する箇所の近くに設置して住民の方々からのご質問やご意見を伺う機会を確保します。

地域の生活環境や交通安全、治安の確保については事業者として請負業者を指導・監督します。