

第四回 羽田再拡張D滑走路建設工事山砂安全連絡会 議事概要

日 時 平成19年6月13日(水) 自:14時30分 至:16時30分
場 所 ホテルポートプラザちば 2階 ロイヤル

1. 議事

(1) 山砂運搬計画について

- ① 地盤改良ピーク時の運搬ルートについて

2. 報告事項

- (1) 環境モニタリング結果について
- (2) 安全パトロール結果について
- (3) 問い合わせ情報処理の状況について
- (4) 緊急時の連絡体制について

(議事結果)

山砂運搬計画(地盤改良ピーク時)の一部が了承される。

(主な質疑・意見等)

◎ 運搬経路図(案)について

- ※ 木更津市役所前のルートは、信号機のない交差点が多く部分的に1車線となる場所もあり複雑なので、復路のみの設定となっているがルートから外してもらいたい。(木更津市)
- ✦ 市役所前のルートは復路のみとなっております。道路事情はご指摘の通りですが、運行には充分注意していきますので、ルートに設定させていただきたい。
- ※ 桜井の交差点等について当初より台数を減らしたことは歓迎するが、絶対数量としてはさほど減ってない。従来からお願いしているが、現在でも渋滞があるのでクリーンセンター前交差点について、信号処理も含め関係当局の対応をお願いしたい。(木更津市)
- ✦ 桜井交差点については一極集中となってしまいますが、今後のダンプ運転手に対する教育を徹底していきますのでご了解をお願いしたい。クリーンセンター前交差点は、以前から議論させていただいているが、今後交通管理者、道路管理者と状況を見ながら協議を進めていきます。
- ※ 一極集中の分散で金谷港を使用とあるが、現状を認識した上で検討されているのか。当該経路には、幅員が5m程度の未整備のトンネルがあるが、どう考えているのか。また、高速道路の活用を考えて欲しい。(富津市)
- ✦ 踏査の結果、当該経路に狭い場所がある事は承知しています。通行台数は1時間あたり10台を想定し115台としており、最小限の台数を十分な安全管理、運行管理で対応したいと考えていますので、ルートに設定させていただきたい。
- ※ 今般、高速道路の利用に伴い諸問題が改善されているが、ストック時には予備ルートの設定であった君津市役所前のルートを、本ルートとした理由を説明して欲しい。(君津市)
- ✦ 本格着工段階における山砂運搬量が増加することから、国道127号線、桜井交差点

の集中等を分散することを目的として、本ルートに設定しました。住民等の苦情も過去にあったと聞いていますので、環境モニタリング並びに運転手への教育を徹底していきますのでご了解をお願いします。また、1時間当たりの通行台数も、当初は約40台を想定していましたが約25台に減らしていますので、ご理解をお願いします。

※ 君津署管内においても、高速道路の利用台数を増やして欲しい。(千葉県警)

➔ 小糸地区からの運搬については、君津鴨川線を利用して国道127号に抜けるルートが最も時間的に効率的となるため、この設定となっております。渋滞等の場合は、高速道路利用に関して柔軟に対応していきます。

※ ルート説明の中で、予備ルートは本ルートの不具合時に使用ということであるが、予備ルートを使用するか否かの判断はどうするか。(千葉県)

➔ 予備ルートの運用の判断は、事故による通行止め、渋滞による道路麻痺を想定しています。事故は解り易いが、渋滞は明確な基準がありませんので、相談窓口を通じて適宜運搬事業主が、判断することとします。

※ 浜金谷港は、岸壁の背後に住宅があり地元では協議会等を組織している。特に環境について地元、事業者を含め留意しているので、説明をしっかり行い了解を得て欲しい。(千葉県)

➔ 地元への説明を行い、ご了解を得て運搬を行うことしたい。

◎ 山砂運搬計画の遵守について

※ これから運搬が本格化するなかでストック時から倍増するが、当然だが運搬に当っては山砂運搬計画(承認済み)を遵守して欲しい。具体的には、プレートやリボンの掲示、講習会の受講者のみの運搬等、承認された内容の徹底を改めて国、JV、協議会にお願いしたい。(千葉県)

➔ 現状において、必ずしも十分にルールが徹底されていない運転手が散見されます。JVとしても、このような事がないよう一層の徹底を行っていきます。具体的には、運転手のみならず山砂事業者の運行管理者への再教育も含め、ルール遵守の徹底を図っていきます。

※ 不幸なことだが、今月初めに県道で交通事故が発生した。その事を踏まえて、より一層の安全体制の確立をお願いしたい。当然講習会で指導していると思うが徹底して欲しい。具体的には、注意喚起の立て看板の設置、パトロールの実施、狭隘区間での見張りの増員等で更なる安全確保をしていただきたい。また、緊急時の連絡体制の確立を図り情報を共有したい。現在は、協議会→JV→国となっているが、県及び市や千葉県警も含め連絡がスムーズに行くよう検討して欲しい。(千葉県)

➔ 関係する山砂事業者に対して改めて更なる安全運行のお願いをしたところです。今後とも、事故の発生がないよう細心の注意を払って対応していきたいと思っています。また、緊急連絡体制については資料に示す対応を考えているところです。

※ 大型ダンプの事故はレッカーや現場搬送に時間がかかるので、地区毎に搬送体制等の確立を検討して欲しい。(千葉県警)

➔ 事故の対応に向けた具体的な組織として、協議会及びJVで相談窓口を設けていますが、事故等が発生した場合には、道路管理者・関係機関と連携を図りながら、適切に対応してまいります。

※ 山砂輸送に関しては、先ず交通ルールを守ることが必要。現在は、必ずしも守られてい

るとは全く言い難い状況である。特に死亡事故が多い地域であり、交差点、最高速度超過、過積載等の問題がある。過積載の罰則が厳しくなった経緯は、千葉県の事故が原因で改正された。特に、過積載の問題はドライバーだけではない。また、工事車両については、防衛運転に努めることで事故に遭わないようにして欲しい。マナーを守り余裕ある運転をしてもらいたい。一日何往復もすると渋滞でイライラしたりする事もある。運転手任せにせず事業者も一体となり協力して欲しい。大型車は、重大事故に繋がる。(千葉県警)

✦ 継続的な講習会等を通じて、交通ルールの遵守を徹底していきます。

※ 車両について、ステッカーと登録車両の照合を行ったがステッカーの又貸しが散見された。制度を作っても守られなければ、制度自体が崩壊する。この事業自体にも大きな影響があるので、ルールを遵守しないことが運転手の責任だけにとどまらず事業が成立しない恐れがある事を、運転手末端まで指導徹底して欲しい。(千葉県)

✦ 計画の遵守を改めて徹底します。また、運転手に対する周知徹底にエネルギーを費やしていきます。

※ 今年の3月に協定書を国と県で締結しているが、環境保全対策の中に、「山砂運搬にあたっては、環境基準等の遵守に努める事を盛り込む」となっているが、その後の検討経緯を教えて欲しい。(千葉県)

✦ 今日の資料としては、前回のモニタリング調査(3月)の結果をお示しいたしました。前回、ご議論いただいた山砂運搬については5月下旬から動き始めていますので、これについては現在モニタリング調査の実施中であり、取りまとめ次第データをお示しします。

※ 環境モニタリングの名称を環境保全対策と変えて欲しい。(千葉県)

✦ 修正します。

◎ その他

※ 広報活動に関し4市(市原市除く)については住民、市への説明を踏まえているが、本案は住民が知らないルートになっている。国、JV、事業者は市民に十分な説明がなされないうちに搬出すると、苦情の声が出てくるのが予想されるがどう考えるか。(富津市)

✦ 山砂運搬に関する取組みについては、JVのホームページ、関係市の広報、必要であればプレス等を利用して情報公開して行きます。

※ 広報については、市民に最低限いつ頃からどのルートをどれだけ走るのがを知らせたいが、広報には時間制限がある。例えば、経路図を拡大(木更津部分)し、運搬についての基本事項を記載した内容を市の町内会へ周知したいので準備して欲しい。(木更津市)

✦ チラシの配布等は、個別に対応させていただきたい。

以上