

裁判後報告集会・長野地域報告 2024年10月10日

[1] 長野県内の工事の状況と、JR東海による工事完了見込み時期。

(ア)長野県内のリニアトンネル工事は、全長約48kmに対して、本坑掘削済みは約5.2km(10.9%)。工事の遅れの原因は、**想定より悪い地質、作業員確保の困難、資材供給のひっ迫**とJR東海。

A. 中央アルプストンネル・長野工区(約18.4km)のうち本線掘削済みは約1.2km(6.5%)。

工区/非常口	掘削完了	路盤工事完了	公表時期
尾越(斜坑)	2028年夏頃	2029年冬頃	7月17日説明会
広瀬(斜坑)	2029年秋頃	2030年冬頃	7月17日説明会
萩の平(準備工事)	斜坑掘削開始2025年 2025年秋		8月22日説明会
松川(本坑)	2029年 2031年		9月17日説明会

B. 風越山トンネル(上郷工区3.3km(シールド工法)+黒田工区2.3km=5.6km)。

工区	
黒田(2023年8月30日斜坑掘削開始)	26年度中に完了予定(23年4月22日説明会)
上郷(未着工)	2026年8月31日(2023年3月17日説明会)

C. 阿島トンネル(約170m)未着工。工期2027年7月~2028年9月(6月24日説明会)。

D. 伊那山地トンネル(15.3km)は本坑掘削済みは2.34km(約15.3%)。

非常口	工事状況	工事完了時期
戸中	本坑掘削1.62km(5月27日対策委員会)	
坂島	4月斜坑掘削完了。本坑掘削準備中(9月号・工事日より)	
青木川工	本坑約2割(約720m)を掘削(7月15日連絡協議会)	工事完了は29年夏ごろ(6月4日説明会)

E. 南アルプストンネル・長野工区(小渋、釜沢、除山。8.4km)。本坑は約2割(約1.68km)掘削完了、工区全体の掘削完了は2028年末頃、路盤完了は30年夏頃(7月15日連絡協議会)。除山非常口から掘っている先進坑は2023年末頃に残り約4kmで、これまで長野工区の1カ月あたりの掘削距離の実績は約40m程度と、当初の予定の3分の2程度のペース、あと8年4カ月は必要で、完了は2031年4月ころと予想できる。

(イ)主な橋りょう

○松川(2031年第1四半期完成予定(9月17日説明会))、

○小渋川(10月に説明会予定・日程未定。アセスでは工期7年)。天竜川(2026年度以降の完成(2023年6月18日説明会))。松川、小渋は未発注。

○天竜川橋りょうは、品川方の地上の橋脚が1基、河川敷内で2基が完成、2基が基礎工事済。名古屋方の地上部分の橋脚は未着工。

(ウ)中間駅の工期は、2026年3月完成が2031年度第3四半期まで(7月23日説明会)

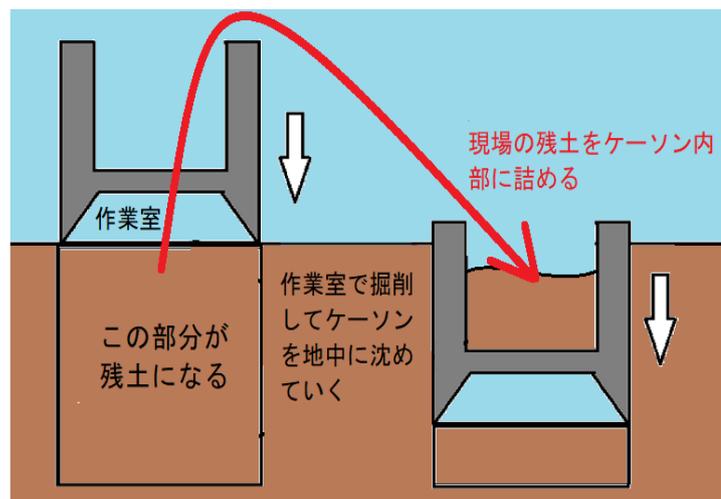
(エ)座光寺地区の高架橋と保守基地は、工期は2031年3月末まで(4月4日説明会)。

(オ)阿島北地区高架部分は、2029年3月まで工事(6月24日説明会)。

(カ)壬生沢川高架部は、2029年3月まで工事(6月24日説明会)。

[2] 要対策土を長野県駅の橋脚のケーソン基礎の中詰めに活用

2022年秋の長野県駅の東端部分の高架部分(国道と川を跨ぐ)工事についての保全計画で、JR東海は橋脚3基の基礎工事にケーソン工法を採用すると説明。ケーソンを沈めることで発生する残土をケーソン内部の中詰めに用いるとした。しかし、2024年2月の説明会で約30km離れた大鹿村内で保管している要対策土を活用すると説明。現場周辺には人家もあり農地も多いことから、住民有志は署名約6400を集め、7月末にJR東海と飯田市に計画の中止を求めた。または8月20日に長野県知事にも要望書を提出。さらに、長野県環境影響評価技術委員会に、駅部工事での要対策土活用の問題点について文書を郵送した。



JR東海は9月13日に保全計画の修正版を公表。9月27日の技術委員会の審議では委員から、要対策土の活用先の必要は以前から分かっていたはずなのになぜ2022年に記載しなかった点への非難や、重金属の漏出が懸念され半永久的に地下へ置くのは不安、地元には死活問題などの指摘があり、委員長は「人が住んでいる所に要対策土を持ってくるのは、環境保全的に考えにくい行為。基本から言えば許されない」と批判。審議は10月中旬に継続となった。専門家も住民と同じ意見として、住民側は10月4日再度飯田市に計画の中止をJR東海に求めるよう要請した。

飯田市や長野県は重金属の環境汚染についての責任の所在などについて文書を交わす必要があるとしているが、住民側は持ち込ませないことが第一と主張している。

JR東海は、環境保全計画で「運搬計画の合理化による運搬距離の最適化」をすると説明しているが、現場で発生した残土を中詰めすれば発生しない温室効果ガスだが、30kmをのべ約1250台のダンプカーで運搬することにより確実に増加する。しかし、JR東海はこの点についての保全策について何も説明していない。

なお、JR東海は要対策土の今後の発生量は不明としている。現状では約8000m³が仮置き場で保管されているほかに、トンネル坑内に蛇紋岩(量は不明)が保管されている。JR東海は飯田線川路駅付近の自社用地を要対策土の仮置き場にする計画を検討中だが、共産党古川市議の一般質問に対する飯田市の答弁によれば、飯田市内には残土の仮置き場も要対策土の仮置き場もない。昨年、中央アルプストンネル松川工区で要対策土が出た時、ヤード内の土砂ピットに一時仮置きしたた

め、トンネルの掘削を停止し、その後県外の処理施設に運んで掘削を再開した。そこでJR東海は飯田線川路駅周辺の自社用地に仮置きすることを検討している。JR東海は事前の調査では松川工区の工事で要対策土の発生を想定していなかったと説明している。

壬生沢川の橋りょうについてもケーソン基礎があるが、6月の地元説明会でも8月の保全計画書でも、ケーソン工事の残土の処分方法や中詰め材について一切説明をしていない。

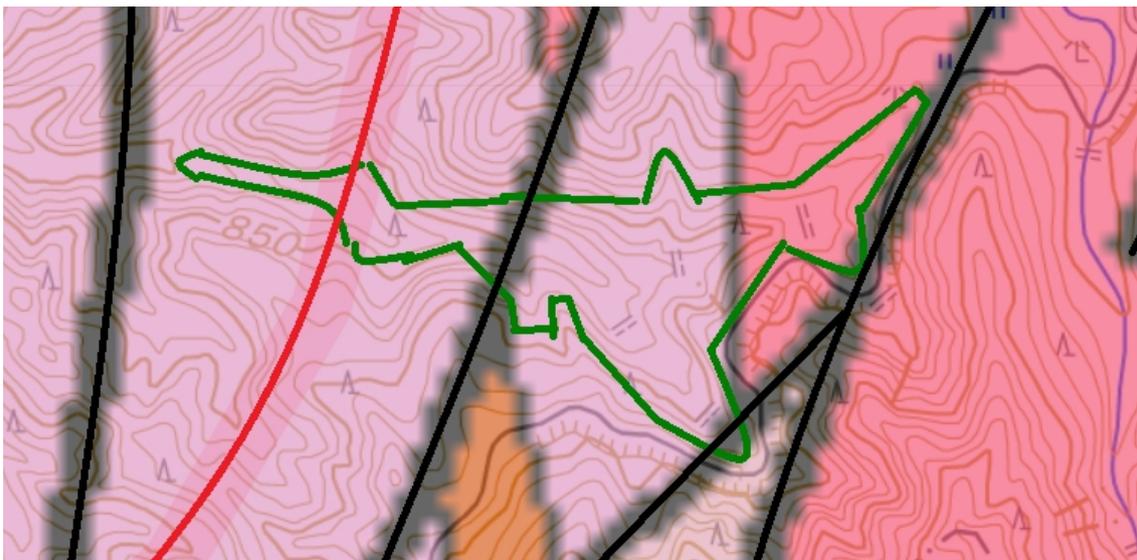
[3] 豊丘村本山(ほんやま)の残土置場に活断層

すでに埋め立てが始まっている豊丘村本山の残土置場(8.5ha, 130万m³)に活断層がある。2017年2月の残土置場の保全計画では、「発生土置き場(本山)計画地及びその周囲に分布する主要な活断層は、評価書「4-2-1(4)地形及び地質の状況」の図4-2-1-17にしめすとおりである。下伊那竜東断層は、豊丘村神稲の東部において北東-南西方向に分布している。」と述べている。なぜ、アセス段階では残土置場は未定だったのに、こんなことが書けるのか？保全計画で、予定地に活断層があるのかないのか明確に書いていないし、断層を示した地図もない。保全計画を読んで、活断層の有無が判断できるだろうか？

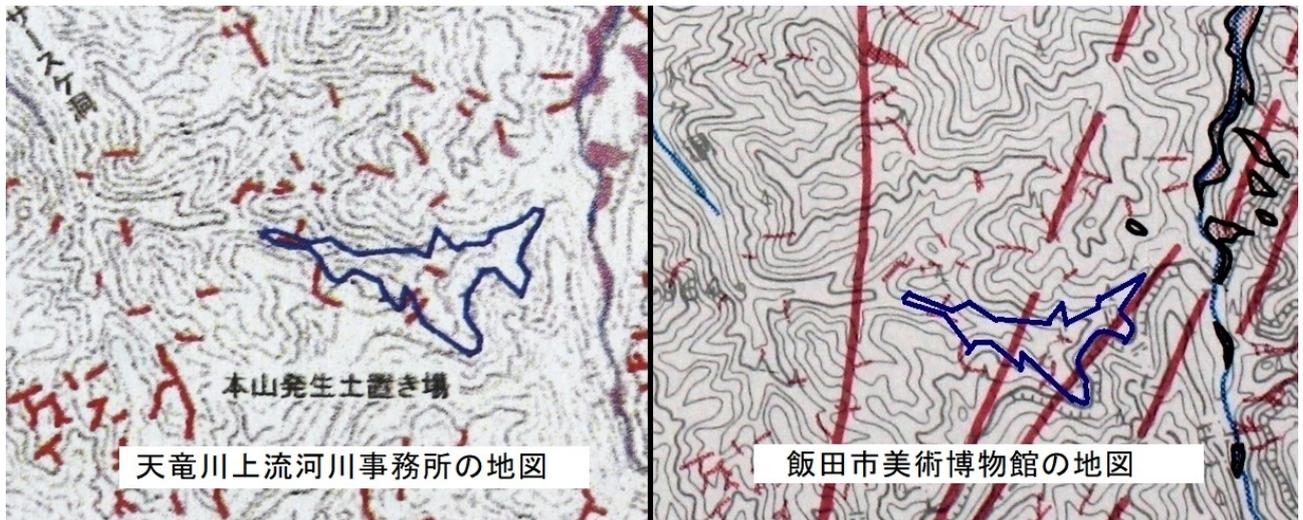
保全計画について、県環境影響評価技術委員会の審議の会議録の範囲では、断層の存在について委員から何の質問や意見もなかった。

「地質図Navi」で確認すると下伊那竜東断層(活断層)が残土置場の中にあることは明らか(下図=地質図Naviに加筆)。他にも複数の断層がある。アセスの活断層の分布を示す地図では、予定地が偶然入っていたに過ぎない。これでは予定地内の活断層の存在の確認は難しい。

予定地は水源涵養保安林。JR東海は指定解除の申請をした。県森林審議会の保全部会が2020年6月飯田市内で審議を行った。席上、JR東海は予定地や周辺は三六災害(1961年)で土砂崩れなどの被害が少なかったと説明。説明に使った地図は、1991年に飯田市美術博物館が発行した地図を元に、2011年に国交省天竜川上流河川事務所が作成したものだが、上流事務所は複写に際して記載されていた断層を全て削除していた。JR東海は断層の記載のない地図で説明を行った。



「地質Navi」 保全計画書にはこういう地図が示されていない



JR 東海は断層が削除された左の地図を森林審議会保全部会に示した。

JR 東海が活断層について明確に説明しないのは、危険性がないと考えたからなのか？ 危険性について指摘を受けると面倒と考えたからなのか？

[4] リニア工事で県内で発生する 974 万立米の残土について、『信濃毎日新聞』（2023 年 7 月 28 日付）は「谷や沢を埋めたり、公共工事に活用したりと活用・処分が決まっているのは約 3 割。JR 東海が県に報告している残土置場や候補地は昨年時点で県南中心に 34 カ所。県によるとこのうち 19 カ所で土砂災害の恐れがある」としている。要対策土の活用先としては、具体的な計画のあるのが長野県駅、大鹿村村内の JR 東海の電力変換所。そのほかに、鳶ヶ巣沢環境事業、豊丘村内の JR 東海電力変換所の名前があがっているが、JR 東海が明確な説明をしない。本山の残土置場は自社用地とする計画で、山奥で人里離れた本山は要対策土の処分先として最適などと説明している。

[5] 阿智村の七久里の谷をリニアの工事残土約 100 万立米を埋め立て、産業団地や道の駅として利用する計画を村は考えている。住民団体「はなのき友の会」が 4 月に調査したところ予定地内や周辺に「絶滅危惧種Ⅱ類」指定のハナノキやカザグルマなどの分布を確認。9 月 9 日に阿智村と長野県に貴重な湿地として保全を求める要望書を提出した。

[6] 井戸水の水位低下は、豊丘村と大鹿村の青木で起きた。今後、心配のあるのは、南木曾町の妻籠水道の水源、豊丘村福島、大鹿村釜沢、風越山トンネルの通過する飯田市内。

[7] 飯田市の長野県駅周辺ではアクセス道路工事なども含め 250 世帯以上が移転に。座光寺地区では飯田市が約 30 年前に分譲した住宅地で約 20 戸が移転。県駅付近では、移転対象でまだ 3 軒の家屋が残っている。移転先の建築工事が完了しないため。駅周辺では現在、埋蔵文化財の発掘調査が行われている。

飯田リニアを考える会(文責・春日)