

<別紙資料 2>

全面盛土はしなくても安全な道路は築造できる

(以下は桂川が中川村リニア対策協議会に意見書(その2)(その3)として提出したものを整理したものです)

●全面盛土をしなくても道路築造は可能です。

半の沢の道路改良問題について、J Rは協議会の場において意図的に「道路改良問題」を「半の沢の谷埋め盛土」に議論を誘導してきており、極めて危険な方向に進み始めておりますので、このことをまず指摘しておきます。

第13回協議会(平成29年10月25日)ではJ Rは明らかに「(今現存する残土だけで)土の盛り方によっては(道路改良は)可能ではあります」と述べており、現状の残土量で道路改良設計が可能であると認識していたのです。しかしその後「安定性を考えた時に、ロックフィルダム的なものだ、不安定になります。やはり残りの土をどこからかもってくる必要があるかも知れない。」と根拠のない説明でごまかしながら、「あくまでイメージです」などと言いながら谷埋め盛土の計画に誘導しているのです。

言葉のトリックを使いながら、あたかも技術的な検討をしたかのような装いをして巧妙に半の沢の谷埋め盛土の結論を導き、結果的にリニア本体工事の残土を持ち込むことを住民が認めた場として協議会を利用しようとしているのです。

J Rは何をごまかそうとしたのでしょうか。それは次の通りです。

J Rは現存する残土量で(量としては)道路改良は可能だと述べています。J Rが詳細な説明をしないので、わたしから一つの案を説明いたします。

一般に新設の(あるいは改良の)道路築造に当たって平地に盛土を行うことは当たり前のように行われていることであり、このときに盛土の下部を道路や水路・河川が通過するときに、トンネル方式にするか架橋方式にするかはその現場の状況に応じて判断されることであって、そのこと自体は道路を築造する上での障害にはならないのです。

もし、半の沢橋を盛土によって道路改良するということであれば、通常行われている道路築造設計を行えばよいだけのことです。

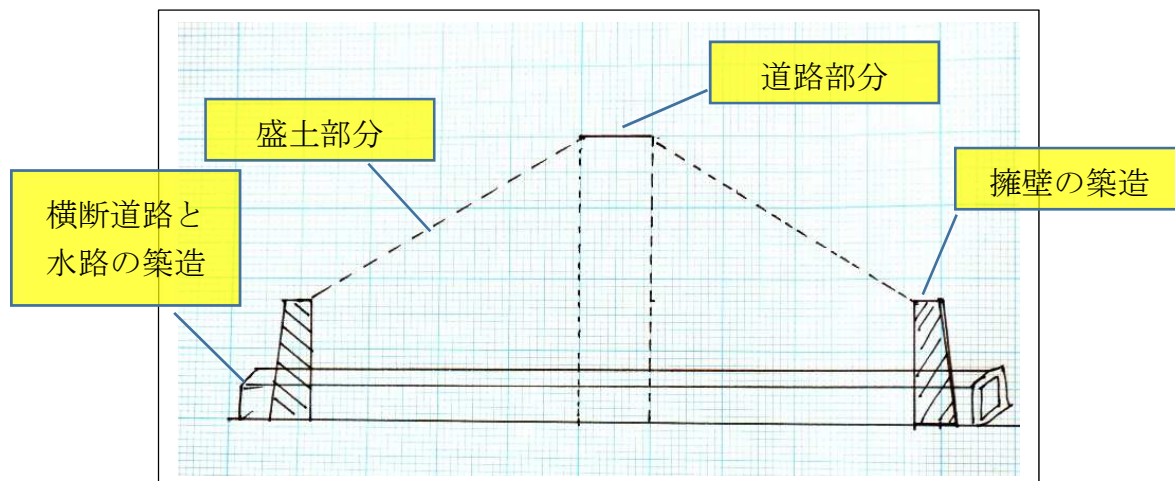
その際に検討事項として半の沢の流出水の水路と、河川管理者の管理用通路を確保することが必要条件ですから、盛土の下部には別途構造物を構築する必要があります。

事例として下の写真を見てください。



これは中央道の盛土部分にボックス型の通路を施工したのですが、このような事例は村内にもたくさんあります。これは通路ですが、横断水路も同じように施工すればよいわけですね。横断水路は流量が多くはないので円形管を敷設して取水口を設置すればそれで大丈夫でしょう。

半の沢の場合は簡単な横断面図を書くと次のようになります。



この工法で施工すれば半の沢に搬出された残土だけでおそらく十分な土量となるでしょうし、逆にこの土量に見合う設計をすればよいだけの話です。

また、この工法の利点は沢の流出水を遅滞なく小渋川に排除することができること、流域からの土砂崩落の場合も沢全体に受け止める余裕があることや、河川管理用道路がそのまま上流域の土砂崩落の際にも有効に機能することがあげられます。

J Rが「土の盛り方によっては（道路改良は）可能ではありますが」と答えているのはこのようなことを想定したはずですが、なぜかその後に「安定性を考えた時に、ロックフィルダム的なものと、不安定になります。やはり残りの土をどこからかもってくる必要があるかも知れない。」と続けているのは、あくまでリニアの残土を半の沢に持ち込みたいという、こじつけをしているだけに過ぎないのです。

「ロックフィルダム形状の盛土が不安定」などと言う根拠のない言いがかりをつけて、コソリと谷埋め盛土をしようという魂胆が見え透いています。

そもそも、ロックフィルダム形状の道路築造が不安定だなどという理屈は少しでも土木工学を知っているものならば「全国で造成されている盛土の道路はどうなるんだ」と思うでしょう。また、谷埋め盛土をしたらそれが安定的になるなどと言うのは大きな誤りであって、かえって道路構造そのものを危険にさらし、さらに下流域の住民の命を脅かすものであることを指摘しなければなりません。

J Rの意見はご都合主義と言うより、専門的な用語を使えば協議会のメンバは理解できずにそのまま容認されると見込んだ詐欺的な手法であって、住民の目をごまかして自らに都合のよい結論に誘導しようとしているに過ぎないのです。

このような経過を見ると半の沢橋の場合、J Rが「金がかかりすぎるから」「工期が長すぎるから」と言う理由で橋の架け替えに難色を示したのは、当初から将来的に谷埋め盛

土に誘導することを狙っていたと思わざるをえません。

●**構造物には短所と長所があります。**

私の提案に関するＪＲ東海の発言は、自分たちの提案は１００％問題などなく、桂川の提案は問題だらけだと言わんばかりでした。あげくの果てに「やはりコンクリート構造物に頼ったものを造るとですね、もしそれが壊れた時のことを考えると、やっぱり盛り土だけで安定性を図ったほうが私は良いのだろーと思います」などと驚くべき発言をしています。

ＪＲ東海はこれまでコンクリート構造物によって鉄道トンネルや鉄道橋をつくってきたのではないのですか？ というより逆に、落差３０～４０ｍを超えるような谷筋をわたる際には、コンクリート構造物や橋梁に頼って鉄道の安全を確保してきたではありませんか？

谷筋の最下流に位置する部分を安全に渡ろうとすれば、当然それは上流域から流出する（流入する）雨水や土石流（土砂流）との闘いであり、土木技術もこの闘いの中で前進してきたのです。

「自分たちがつくったコンクリート構造物は安全で、桂川提案のコンクリート構造物は危険だ」などという理屈は、誰が考えてもおかしいものです。

構造物の築造にはいつも長所と短所がつきまといます。私の提案も１００％完璧なものだとは思っていませんが、ＪＲ東海は自分の提案が１００％問題ないかのような発言をすることは印象操作そのものです。

桂川提案とＪＲ提案はその長所と短所で明確に異なっています。

それらを表にしてまとめてみました。

	長 所	短 所
ＪＲ提案	●桂川提案よりも工期が短く、経費が安い。 ●リニア本体のトンネル残土の処分地が確保できる。	●流域の地下水浸入は回避できず、大雨時や地震時の盛土の崩壊によって下流域が被災する可能性が高い。 ●谷筋からの流出物や落下物、盛土の損壊によって県道通過車両が直接被災する可能性が高い。
桂川提案	●県道トンネル残土の利用で施工できる。 ●流域から流出する雨水と地下水は横断水路によって排出されるため、大雨時や地震時の影響は受けにくい。 ●谷筋からの流出物や落下物が直接県道の通過車両に影響を与えることはない。	●全面谷埋め盛土よりも盛土量は少ないが、横断道路、横断水路、擁壁工などの築造に工期と経費がかかる。

いかがでしょうか。「どちらの提案を選択するか」という問題は結局のところ、事業者で

あるＪＲ東海の利益を重視するか、それとも村民の安全を重視するかを選択をせまっているということになります。ＪＲ東海が「金と時間をかけてまで県道を造りたくない」のならば、当初示したように現況の半の沢橋のままで施工に取りかかればよいのではないのでしょうか。

また、ＪＲは「県が維持管理する場合に谷埋め盛土の方がよい」と発言していましたが、



盛土の地下水管理などするつもりがないのですから、豪雨時と地震時に毎回村民を不安に陥れる谷埋め盛土の方が、維持管理に困難を極めることは明らかです。

さらに、ＪＲ東海と私の意見書で「ロックフィルダム形状」という言葉が出てきますので、参考までに写真をお示しします。

上は「ロックフィルダム」の写真で、ダムを造る際にコンクリートダムではなく礫を積み上げる方式で、用地に問題のないところでは全国のどこでも道路築造の際にも採用されている形です。もちろんダムを造るわけではないので構造は簡単ですし、半の沢の場合はこの盛土を横断して管理用通路と水路を造ればよいわけです。

盛土内には流域からの水はそのまま横断水路で流出してしまうので、盛土内にほとんど浸入しませんし、表面から流入する雨水を遮断することもできますから、盛土の安全性は谷埋め盛土よりも必然的に高くなります。

●ＪＲ東海が指摘した「問題点」と桂川の反論

ＪＲ東海は桂川の提案は「問題点」として次のようなことを協議会で述べましたので、そのことについても記しておきます。

「問題点 1…道路の線形が悪い」

→盛土の崩壊で人命が危険にさらされるかもしれないという話をしているときに、道路線形の話の冒頭に取り上げること自体が馬鹿げている。提案の内容についてまともに反論ができない証拠でもある。

→桂川案は橋を現況のまま施工せざるを得ないので、道路は北側に寄せることとなるため道路線形は現況よりも改善されることになるが、そもそも、ＪＲ東海はもともと現在の半の沢橋のままだでも工事に「問題ない」としていたはず。そのときは道路線形の話など一切していない。

なお、ＪＲ東海は今回の事業計画でも「道路線形の改良」を目的に記載していますが、その背景は上記のような点が含まれていることをご承知おき下さい。さらに申し上げれば、

この県道は山裾と河川の間を削りながら築造されているため線形不良箇所はたくさんありますし、また、半の沢橋よりも見通しが悪い危険箇所もたくさんあるので、半の沢橋の道路線形を問題とすること自体が不自然です。

「問題点 2…流木が挟まり危険、呑口工が必要」

→谷筋から土砂・流木が流出する危険は「意見書」で桂川がすでに述べている。もともと谷は自然の貯留場所だったから、ここを埋めてしまう方が盛土上の道路に土砂や流木が直接流出するためもっと危険。上流にスリット型砂防堰堤を設置する計画もその防護措置のはずであり、必要なら桂川案でも設置すればよいだけで、もし豪雨時にこの堰堤が突破されても桂川案ならば県道や通行車両に被害が及ぶことはない。

→呑口工が必要ならば設置すればよいだけで問題点ではない。あえて言えば桂川提案では管理用通路と横断水路を別途築造するように書いており勘違いもひどすぎる。現地を知らない（見てもいない）人間が書いたとしか思えない。

「参考…NEXCO の基準ではできない」

→桂川は高速道路の基準で設計・施工しろとは言っていない。

→国道・県道で道路下に横断道路、水路を通しているところはどこにでもある。

「発言：コンクリート構造物は壊れたときに危険だ」

→桂川案は国や県の基準通りやっても「危険」で、J R が設計したものは基準通りなので「安全」などという理屈が通るはずがない