

# 長野県内のリニア工場の現況

2019年10月11日 飯田リニアを考える会

## ◇大鹿村

2014年11月10日の事業説明会では工事の当初の予定(以下、当初)は、“作業用トンネル坑口は2015年秋、変電施設は16年度、小渋川に架ける橋は17年度にそれぞれ掘削や建設を始める(『信毎』2014年11月11日)”とされた。長野県がJR東海の資料をもとに作成した2017年(平成29年)6月27日時点の「大鹿村内の予定」(以下、中間)は、当初予定より遅くなっている。現在は全般的に2017年の予定に比べても遅れている。2019年6月25日に村リニア連絡協議会が開かれJR東海より工事進捗状況の説明があった(以下、連絡協・6月26日。『南信州』2019年6月26日)。

○除山斜坑：当初2015年秋掘削開始が、2017年4月27日掘削開始。中間では、2018年度中頃：先進坑・本坑掘削開始とされたが、現在、斜坑の全長1870mのうち約900mを完了(連絡協・6月26日)。7月30日に地元住民対象に除山、釜沢斜坑ヤード内の見学・説明会あり。9月30日の連絡協で、JR東海は「1000m余」完了と説明(『南信州』10月2日)。

○釜沢斜坑：当初2015年秋掘削開始、中間では、2018年度始めに先進坑・本坑掘削開始だったが、2019年7月上旬からヤード造成、冬から掘削開始の予定とJR東海が説明(連絡協・6月26日)。なお、保安林解除申請は一部の地権者の同意がないままで行われた模様で、出席者によれば、ヤードの準備工事をしたいとの説明だが、図面に重金属判定の仮置きピットがなく、ヤードの規模を縮小して着手する計画。7月30日現在、新聞、テレなどで準備工事が始まったとのニュースはない。10月初旬現在、ヤードの盛土が相当程度進んだように見えた。

○小渋川斜坑：当初2015年秋掘削開始が、2017年7月3日掘削開始。中間では、2018年春に先進坑・本坑掘削開始とされた。2019年4月5日斜坑の掘削完了、秋から先進坑掘削開始予定とJR東海は説明(連絡協・6月26日)。8月23日から先進坑に着手(連絡協・9月30日)。10月初旬、土砂ピットの外壁の塗装の剥落や錆びが目立つようになった。

○青木川斜坑：当初2015年秋掘削開始、中間では、2018年1～3月に斜坑掘削開始とさ

れたが、2018年秋よりヤード整備が始まる。2018年9月21日の工事説明会で“作業用トンネルの掘削は来年夏ごろから(『南信州』2018年9月22日)”と説明している。ヤード予定地には既存の建設残土があり、村内・儀内路地区の基盤整備事業に使用するため搬出している。10月7日現在、予定地はほぼ平坦になっていた。

○小渋橋梁：当初2017年度建設開始、中間では、2018年度にヤード整備完了となっているが、工事未着手。

○変電施設(上蔵)：当初2016年度建設開始、中間では2018年度中頃に造成開始予定だが、2017年以降は小渋川斜坑のトンネル残土仮置き場になっている。残土が片付かないかぎり造成はできない。10月初旬現在、総合グラウンド嵩上げ工事に使用したためか、見かけ上は、仮置き残土の山が小さくなっている。

○松川インター大鹿線道路改良：残土運搬ルートは松川インター大鹿線のトンネル工事は、中間では、2018年度中頃完成が、西下トンネルは2019年1月供用開始、東山トンネルは2019年3月供用開始となった。なお、2017年12月、東山トンネルの工事では坑口付近の山の斜面の崩落事故が起きている。この事故については、JR東海が現場の判断による工法変更の提案を退け崩落の起こる危険性のある工事の仕方を続行させたためという見方に説得力がある。

○松川インター大鹿線拡幅工事は、中間では、2018年度に完了予定が、まだ済んでいない(半の沢橋など)。

○赤石公園線他改良：赤石公園線他改良工事は、中間では、2018年前半に完了が、工事中。

○国道152号線迂回路：国道152号線迂回路工事は、中間では、2017年度中に完了の予定が、未完了のまま暫定使用。仮橋の地権者が長野県に調停を申請したが、2019年5月31日に不調となった。村との確約書以外に土曜の15時以後の通行しないなどの条件をJR東海が承認、9月末までにJR東海と地権者が合意。

○三正坊の残土仮置き場の使用期限：釜沢地区三正坊の残土仮置き場(4万7千立米)の使

用期限(2020年7月17日)が迫っている。連絡協・6月26日で新たに南側に7万立米分を確保すると説明。

## ◇豊丘村

本体の工事が始まっているのは、坂島斜坑のヤード整備だけであり、当初計画に対して最大で3年以上遅れている。2014年11月4日の事業説明会でJR東海は、“トンネルの掘削を2016年度、変電施設の建設を17年度に始めたいと説明(『信毎』2014年11月5日)”。事業説明会では工事スケジュールを配布していなかった。同説明会のスライドによれば「高架橋等」は2017年中頃の工事開始予定。

○坂島斜坑：長野県がまとめた「リニア中央新幹線の工事の状況 県内工事の概要」(更新日：2019年4月4日)に掲載の「工事スケジュール」では、坂島斜坑のヤード整備開始が2017年度第2四半期から、トンネル掘削開始は2017年度第3四半期となっていたが、ヤードは2019年3月11日開始で現在造成工事中(『南信州』2月27日、3月30日)。

○戸中斜坑：戸中斜坑についてはヤード整備開始は2017年度第4四半期だったが、敷地内の建物や樹木などの撤去は済んでいるが以後全く手つかずで、1~2年の遅れ。

○伊那山地トンネル・本坑：壬生沢川岸の伊那山地トンネル本坑からの掘削はついに目途が立たず、戸中斜坑から両方向に掘る模様。この坑口については長野県がまとめたスケジュールには記載しない。壬生沢川の橋梁についても工事方法の検討中だが地権者の協力が得られない。

○変電施設(大柏)：変電所の造成は2017年度第4四半期となっているが、物件調査を経て補償を2018年度に予定していたが、補償についての説明会は2019年5月で(第18回リニア対策委員会議事録)、その後に工事に入るはずだが、いまだに工事は始まっていない。約1~2年の遅れ。

## ◇喬木村

2014年11月7日の事業説明会では、“高架橋や天竜川に架ける橋の建設を2017年度の中ごろ、トンネルの掘削を19年度の中ごろに始める(『信毎』2014年11月8日)”と説明。いずれも、実際の工事は始まっていない。天竜川の橋梁は約2年の遅れ。トンネル掘削は数字の上では余裕はあるが、ヤードの整備も

まったく手付かず。2019年4月から堰下地区でガイドウェイ組立ヤード造成のための準備工事が始まり、現在耕土の剥ぎ取り作業中。造成にトンネル残土7万立米を使う予定。7月30日に確認したところでは、敷地中央の水路が新設され、南端の調整池が工事中だった。敷地内に数か所盛り土があり、これは水田などの表土をはいたものと思われる。9月定例議会で市瀬村長は、19年度内工期完了予定だったヤード造成が20年度にずれ込むと説明。また阿島地区の本線用地の契約者はまだ1割強と説明(『南信州』)。

## ◇飯田市内

2014年11月14日の事業説明会の配布資料によれば、トンネル工事は2016年度の中頃だが、中央アルプストンネルの松川工区で2018年2月15日に着工(『南信州』2018年3月20日)し、現在ヤードを造成中。2~3年遅れている。これ以外は何にも工事は行われていない。

風越山トンネルについては、水資源利用者が多数あり、地質調査のため15か所の追加ボーリングを行い、当初のNATM工法をシールド工法に変更した(『南信州』5月18日)。

駅の用地取得は2019年度中頃には完了の予定が、まだ取得できた土地はないし、用地取得のための測量も一部で地権者の承認を得られていない。駅部の工事は2018年度中頃だが用地買収が全くされていないので1年以上は確実に遅れている。飯田市は移転の代替地を確保したが、条件が移転者の実情と整合のとれるものが少ない。飯田市の対応は丁寧さを欠いており、住民の間には不信感や反発が強まりつつある。

多額の費用をかけた駅周辺整備計画の飯田市による説明が駅周辺地区での説明会で住民から中止を求められるような事態も起こっている。

橋梁・高架部・保守基地は2017年度中頃に工事が開始される予定となっていたが全く工事は始まっていない。約2年遅れ。座光寺下段地区では住民は、防音フード設置が工事の条件と主張している。

## ◇阿智村

2014年11月12日、事業説明会では、萩の平の斜坑について、2016年度中頃に着手(『信毎』2014年11月13日)としていたが、

まだヤード造成工事も始まっていない。萩の平付近の残土置場もまだ検討中。約2年半遅れている。

萩の平の斜坑から出る残土については、斜坑ヤード付近やより上流に置くという案もあったが、上流はすぐに飯田市に入るので、阿智村は木曾方面からの残土は受け入れないと表明している手前、萩の平周辺に置かざるを得ない。専門家によれば絶対安全とは言えないが、置けないことはないという。しかし、黒川に近い1軒については非常に危険性があり、土石流対策の擁壁設けるか移転するかの防災対策をきちんとしなくてはならないとのこと。

## ◇南木曾町

2014年11月6日の事業説明会では、“町内でのトンネル工事は2016年中ごろからの開始を計画している(『信毎』2014年11月7日)”と説明。現在、尾越斜坑周辺で測量と地質調査中(「第26回 南木曾町リニア対策協議会(令和元年5月7日開催)」。広瀬斜坑については、5月始め時点で工事は行われていない。約2年半遅れている。リニアトンネルは南木曾町の水道水源の直下を通過するため、地元では影響への懸念が強い。4月には隣接する中津川市山口で中央アルプストーン斜坑の崩落・陥没が起きた。運輸機構の事故原因説明は安易な工事との印象を与えるものとなり懸念を深めると思われる。

7月25日に南木曾町はJR東海や運輸機構と着工前に結ぶ確認事項の案をリニア対策協議会に対して示す。

## ◇トンネル残土

### 発生量約970万立米の処分確定しは21万立米弱

豊丘村では、2016年6月に2つの谷への合計約51万立米の残土処分地について住民の反対により、JR東海は使用を断念せざるを得なかった。

本山生産森林組合は2017年3月に130万立米残土受け入れを承諾した。しかし、長野県が組織運営の問題を指摘。受け入れの決定を無効とした。以後、組合の再建を図るが、結局、会員資格の緩い認可地縁団体に組織替えし、組合員資格を失っていた受け入れに熱心だった組合長が再び会長におさまり、2019

年6月9日に再度受け入れを決定。現時点ですでに2年3か月の遅れで、さらに保安林指定解除の申請手続きに時間がかかることが予測される。また住民の間に根強い反対もある。9月現在、下流域住民への十分な説明をもとめる、署名活動が行われている。生産森林組合の地縁団体への組織転換の過程については不透明な部分がある。

7月25日に開かれたリニア対策委員会の席上、村側はこの会議で村として保安林の指定解除について同意をしてよいか決定するよう提案。本山地縁団体会長に経過説明のあと、下流域を代表して林区の区長から同意して良い旨の発言があり、他に発言はなく、村の提案を承認。林区の区長が下流域住民の意思を代表しているとは言えず、議事は、村側がつくったシナリオに沿って行われたと思われる。これもJR東海と推進側の焦りの現れといえる。

松川町生田地区の3か所合計620万立米の候補地は30万立米の中山の1か所を残して590万立米は生田地区3地域の住民自治組織の合意で候補取下げに。残る30万立米の置場についても、誘致の目的が道路拡幅ということが明らかであり、下流域の自治組織は強く反対しており、新たな検討組織を設け話し合うとの計画はいまだに進んでいない。

6月30日、残土の受け入れを進める生東区は、信大教授の山寺喜成氏を招き「災害に強い地域づくりのための講演会」を開く。あらかじめ区の出した質問に答える形の講演であり、「大量に盛り土をする場合、どのようにして永続的保全を図ったらよいですか?」という質問があった。山寺氏は盛土については専門ではなく斜面緑化についての専門家。緑化と防災というキーワードで区民の認識を誤った方向に誘導する意図が見られたが、現状において、これが功を奏したとは言い難い。

中川村の半の沢、大鹿村のアカナギ下(鶯ヶ巣沢)の残土置場については、3月末に結論をだす予定の第三者による検討委員会(JR東海の費用で長野県と大鹿村が設置した)が結論を先延ばしにした。『信毎』2019年5月13日が厳しいレポート記事を掲載した。

7月12日、半の沢とアカナギ下の残土置場の安全性を審議する第三者検討委員会が東京都内で非公開で開催。大鹿村(アカナギ下)、長野県(半の沢)が出した計画案を大筋で承認した。半の沢の地権者である中川村は、残土引き受けに慎重で、別の専門家の意見を聞く意向がある(9月10日の議会一般質問への回

答)。また、置く場合は所有権を県に移転することが条件としている。

『南信州』2019年6月11日「リニア残土活用先、一定量確保か」は、昨年12月に県が残土処分候補地を再募集した結果、“飯伊の工事で発生する残土795万立方メートルのうち、行き先が不透明な約350万立方メートルの一定量を満たすものと見られる。”としているが…

長野県内で発生する残土約970万立方メートルのうち、工事が完了または工事中の残土の処分先は、旧荒川荘跡地(3万立方メートル)、ろくべん館前(5千立方メートル)、大鹿村総合グラウンド嵩上げ(10万立方メートル)と、準備工事の始まった喬木村のガイドウェイ組立ヤード造成(7万立方メートル)。この4か所が、『南信州』が“確定している残土本置き場”と書いているもの。リニア建設工事の中で使うものとして、豊丘村大柏の変電施設の造成(14万立方メートル)。確実と思われるものが、喬木村伊久間の土地造成(8万5千立方メートル)。合計で約43万立方メートル。新たに県が受け付けた12件は場所等は非公開ながら『南信州』によれば公共工事での活用が中心ということで、それぞれが何十万立方メートル単位の大量の残土を必要とするとは考えられない。

7月4日の『信毎』に、駒ヶ根市の中沢で約20万立方メートルを受け入れるとのニュースが掲載された。10日にJR東海、県、市、中沢区と地権者の会合が非公開であったが、市によれば、「何も決まっていない」とのこと。計画が決定に至るには、これまでの他地域と同様に紆余曲折があるはず。

『信毎』(2018/11/2, 2019/5/13)、『中日』(2019/1/24)、『読売』(2018/11/1)などは、残土処分地の確保はJR東海が思うようには進んでいないこと、谷埋めの危険性などを書いている。

飯田市内の、2つの処分候補地の一つ龍江地区では、8月8日の地区全体への説明会での住民の発言は懸念の声や反対の声のみ。この状況に、JR東海の工事事務局長は、詳細な図面を提示するための測量や地質調査をさせて欲しいと言える段階と思えないと発言。

住民は過去の土砂災害の経験から、残土の谷埋めに大きな懸念を持っている。

※ 長野県内のトンネル残土は約950万立方メートル～970万立方メートル。JR東海が、2013年12月26日に、県環境評価技術委員会に提出した資料によれば、各斜坑からの排出量は、南木曾町の

尾越(110万立方メートル＝以下単位略)、広瀬(70)。阿智村の萩の平(70)。飯田市内の松川(本坑口、85)、黒田(50)、北条(本坑口、45万)。豊丘村の戸中(125)、坂島(100)。大鹿村の青木川(85)、小渋川(75)、除山・釜沢(160)。合計950万立方メートル(各数字は5万で丸めている)。

## ◇ガイドウェイ組立保管ヤード

長野県内の、2か所計12ヘクタールのガイドウェイ組立保管ヤードを設置する計画は工事実施計画にはない。本来は約8年の使用後返還がJR東海の方針。候補地はどちらも優良農地。農地を手放す機会になればという農家の思惑もあり計画は進んでいるかにみえる。返還後の利用を町村は企業団地化、商業施設誘致など考えている。高森町は農業振興の確たる方針がないのに、農水省は飯田市長とともに高森町長にも農地転用の許可権限を付与した。

高森町の候補地は、JR東海自身が天竜川親水施設としてアセスメントで取り上げた場所に隣接する。工事箇所や工事車両の運行路から500m以上離れているから影響がないと評価。ヤードの立地は実質的には明らかに評価と矛盾するが法的には問題ないというのが理解に苦しむ。

従来の鉄道は国内2つの工場が製造。船と鉄道で使用現場まで運び、線路わきにストックされる。ガイドウェイに比べレールは断面積が非常に少ない。少ない面積で長距離分を保管できる。ここにもJRリニア方式の無駄が見える。

## ◇中部電力の変電所と送電線

豊丘村内と大鹿村内のJR東海変電所に送電するため、中電は伊那山地の稜線付近に超高圧変電所を新設する。その送電線は伊那山地を袈裟懸けに切る。景観を損ねる施設となり得るが、中部電力の大鹿村や豊丘村の住民の意見を聞く努力は十分とは言えない。また竜西の住民の意見を聞こうとしない。

これもJR東海の事業ではないので、リニアに関わる必須の開発にもかかわらず、アセスメントの対象になっていない。

そのほかアクセス道路の建設など、リニアは、地域を引っ掻き回す元凶となっている。 [ EOF ]