

JR 東海の残土置場候補地の希少種移植、県も不当と認識

JR 東海は4月21日にトンネル残土置場予定地の本山生産森林組合の山林の谷(水源涵養保安林)で希少植物を移植のために採取しました。当時は残土が置けると確定した段階ではありませんでした。JR 東海は、保安林内で相談なく作業をしたということで県の林務課から指導を受けました。希少種の移植は不確実性が高く、環境保全の立場を重視するなら最終的な手段です。残土を置かなければ**希少種をイジメタ**だけです。JR 東海の作業は明らかに「不当」なものです。

JR 東海は次のように言っています：
(1) 4月21日の作業はもともと行政機関と協議の必要のないもの (2) 作業自体も2月に県に提出した「環境の調査及びに影響検討の結果について」に記載しており、その後県からの助言を含めて実施した (3) 作業自体は法令上は問題ないことではあるけれど、県林務課のほうからは保安林内で作業をする場合は軽微なものでも事前に相談をしてほしいということをおかれた

4月21日時点では、JR 東海は残土の埋め立てを開始するために必要な手続きである保安林指定解除の申請をしていませんでした。また、地権者である本山生産森林組合は昭和48年(1973年)以降、組合員名簿の更新もなく、組合員の総会も開催したことがないという実態があり、残土受け入れ承認を長野県は無効とし、まず組合の再建を求めました。つまり**残土を置場としての使用は白紙に戻った**のです。

移植には適期があるので、この機会を失えば、予定が1年先になるという考えがJR 東海や県の環境部にあったとしたらとんでもない話です。JR 東海の環境保全に対する基本姿勢が問われるところです。

長野冬季五輪の会場整備では希少種の移植が行われましたが、多くの場合は失敗していました。移植作業に対する県環境部の認識も甘すぎたといえます。

当会は、長野県知事と副知事にJR 東海社長と県知事の会談のなかで、この件についてJR 東海に注意するよう求めました。長野県は、「**5月26日のJR 東海の柘植社長との懇談におきましても、知事から本件を具体例として挙げた上で、環境負荷の低減対策も含め、地元自治体等とも常に情報を共有するとともに、住民に誤解を与えることのないよう、より一層丁寧な説明を行うよう強く求めたところであります。**」と述べています。少なくとも長野県も今回の作業の不当性を認めたといえるでしょう。

たまたま、わたしたちが目撃したのでわかったのですが、なかなか住民の目の届きにくい場所ですから、あの谷で、残土の埋め方についても計画どおりきちんとやるか心配です。まして、残土の投棄がはじまれば、現場へ近づくことは難しくなります。

谷や沢を「窪地(くぼち)」と言い換える浅知恵



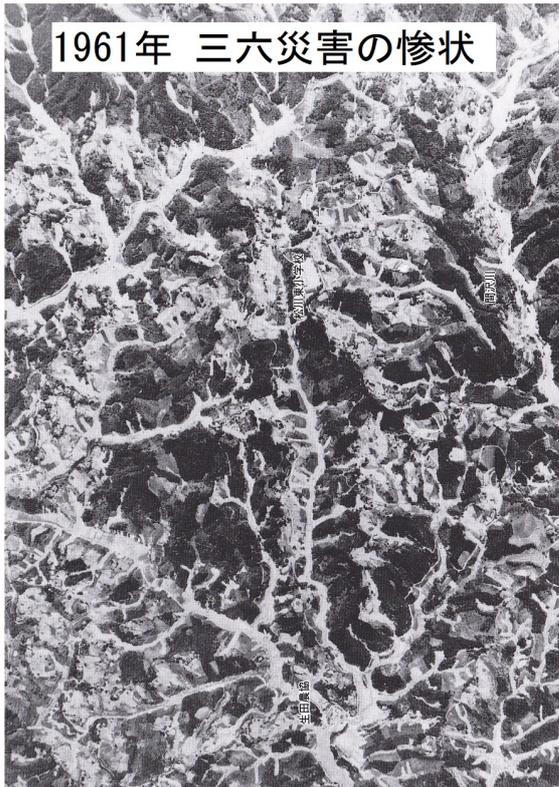
2014年7月に長野県リニア推進振興室が発表した「リニア中央新幹線建設発生土 市町村等から提案のあった活用の可能性がある事業リスト」にはトンネル残土の活用先の市町村と土の量の目安と、そして「事業内容」が記してありました。「事業内容」は「公共事業」と「窪地の埋め立て」の二種類だけで、最終処分地という言葉はありません。

JR東海はトンネル発生土の活用先について長野県に情報提供を求めました。長野県は2回にわたって、市町村などに公共事業での活用先、そして処分するために「窪地や谷を埋め立てたりする処分地(1回目)」や「沢や窪地の埋め立てが見込まれる場所(2回目)」の情

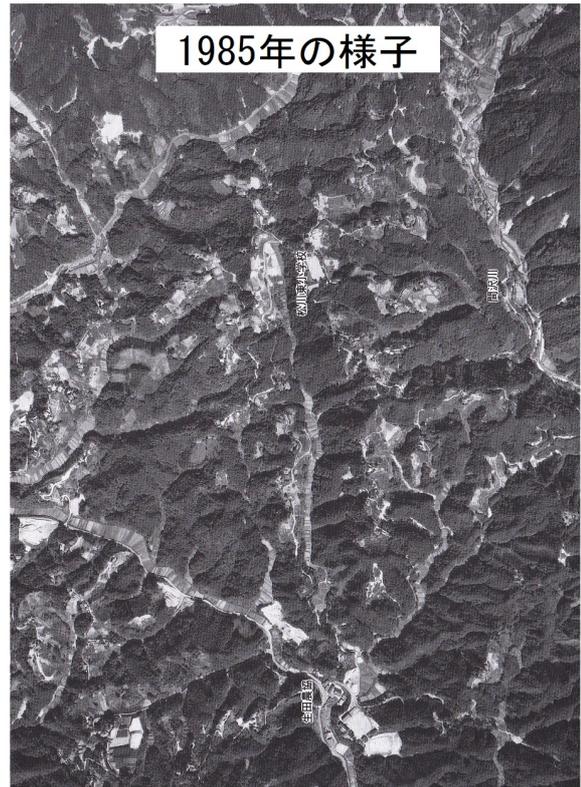
報を求めました。例えば下條村は候補地の現状を「洞」と報告しています。洞とは沢や谷のことです。阿南町では「沢」と報告しています。「窪地」と県の考えを忖度して報告した自治体もありました。しかし、最終的にまとめられた報告は「公共事業」と「窪地の埋め立て」の二種類だけでした。実際に測量などの段階になると具体的な場所が分かってきました。全てが沢か谷だったのでした。

「窪地」は周囲が高い地形です。水の流れる谷や沢や洞とは違います。地面の凹んだ場所です。そこを埋めるなら問題ないじゃんと思うでしょ。しかし、住民はそんなことでは騙せませんでした。

2016年6月にJR東海は豊丘村の残土の最終置場の使用をあきらめました。沢の下流の小園の集落の住民から、上流の沢に残土をおかれたら、金魚鉢を頭の上に置いて寝るようなものだと、反対の声が上がったからです。



左
白
い
部
分
は
谷
や
沢
が
崩
れ
た
所



1961年の6月末に非常に激しい雨が降りました。その結果伊那谷の各地で土砂崩れ、川の氾濫などがあって136名の死者不明をだす大きな災害となりました。当時は羊満水以来250年ぶりの大災害といわれました。伊那谷や木曾谷の住民は、三六災害以外にも土石流災害や土砂崩落などはしばしば経験してきました。そのことがひとつ。そして、谷や沢を埋め立てた場所が、阪神大震災や東日本大震災で崩壊して、多くの犠牲者を出しています。

安全に谷を埋るには地すべり対策と同様に集水井戸からパイプを地中に扇状に設置して土中の水を抜くなどの対策が必要です。非常にコストがかかります。そして未来永劫に監視・管理を続ける必要があります。豊丘村本山の候補地についてJR東海が示した設計案

はそういう工法とはかけ離れたお粗末なものでした。

治山対策では谷や沢に100万 m^3 にも達する土砂を埋め立てるような事業は想定していないそうです。そんなことをしたら山の平和は保てません。

住民は必ず反対しますから、トンネル残土は谷や沢に埋められません。長野県内にはJR東海の求めるような安直な残土処分地はありません。残土の処理ができなければトンネルは掘れません。トンネルが掘れなければリニアは出来ません。長野県内でリニアのトンネルは掘れません。リニア計画にはもともと無理があります。トンネル工事は既に大幅に遅れ始めているし、総量で850万 m^3 以上必要な残土の処分場も一つも確定していません。

(『南信リニア通信』より)

リニア環境アセス長野県版「景観」の問題点

1. リニアのアセスメントの景観について、JR 東海はフォトモンタージュを用いて評価説明をしている。
2. JR 東海は『自然環境アセスメント技術マニュアル』（自然環境アセスメント研究会編著）に従って評価作業をおこなったと述べている。そこにはフォトモンタージュに使う写真について：視程の良い天候の日を選び、順光または側光の条件で撮影すること、提示する写真には画角を明示すること、35mm判換算 35mmレンズ(水平画角 54度)を用いるのが妥当などかかれている。
3. 長野県環境部の技術委員会で委員の質問に、JR 東海はフォトモンタージュはすべて 35mmレンズで撮影したと答えている。
4. 準備書、評価書で長野県版は画角が明示されなかった。
5. 長野県内の評価地点 16 か所について画角を現地で調査したところ、28mmレンズ相当～42mmレンズ相当まであって、35mmを使用という JR 東海の説明とは異なっていた。また、画面の縦横の比率にも不可解な点があった。
6. 長野県以外の地域については評価書の段階でフォトモンタージュ写真の画角(使用レンズの焦点距離※)と撮影カメラ名が記載された。長野県は補正版評価書になってようやく記載された。(※ 岐阜県はすべて、山梨県は一部についてパノラマ写真が使用されたが、いずれも画角の明示はされていない)
7. 当会は JR 東海に、実際の画角と補正版評価書の記載が違っていると指摘。回答によれば、ニコン D200 に 35mm判 35mmレンズ相当の焦点距離で撮影というデータは誤りで、実際には、Pentax Optio WG-1 と WG-2 というカメラで2種類の画面比率で撮影したものをトリミングで個々に調整したものだだった。(他地域に比べ異常に手の込んだ撮影と画像処理の方法をしている)
8. JR 東海はホームページで公開している補正版評価書の該当部分を、補正版評価書の縦覧期間の終了後に正誤表などではなく、何のコメントもなく、ファイルを直接訂正した。
9. リニアの高架橋などの鉄道施設は明るい灰色である。長野県内で用いられた写真では背景となる空の色が白っぽいものが多く、鉄道施設の存在感が薄れているのに、圧迫感が少ないなどの評価をしている。マニュアルが避けるべきとする、逆光に近い条件である。
10. 主要な視点場では、視程の良くない天候で撮影されたものがあって、景観資源の竜東の河岸段丘や南アルプスの稜線が不明瞭な写真があった。

11. 鉄道施設と評価地点の距離が200mが最近でほかは300m以上遠くであり、最大では6700mという地点もあった。特にJR東海が日常的視点場と称する地点が200m～400mも離れた場所から評価されているので、圧迫感が感じられないのは、鉄道施設のデザインとは関係なく、比較的広い画角で撮影されたレンズによる効果である。

12. 評価地点の選択に住民の意見が反映されていない。評価に関わった学識経験者の氏名が公表されていない。

13. 広大な電力変換施設について、それが見える、比較的近い場所での景観の変化の評価がなされていない。

14. 飯田市座光寺地区の中河原農業生活改善センター前からの視点(日常的視点場、距離200m)について「・・・周辺の店舗及び住居等が眺望できる。本視点場では、鉄道施設(高架橋)が店舗及び住居の背面に位置しており、建物の隙間から鉄道施設(高架橋)を視認することとなるものの、視認できるのは一部であり、地域景観を阻害するものではなく、供用時において日常的視点場からの景観への影響は小さいと予測する」と評価している。現状写真、フォトモンタージュともに「住居等」に該当する建築物は写っていない。写っているのは、いずれも主要道路に面した店舗と社屋である。また鉄道施設が「背面に位置」と書いているが実際は100m以上離れており、「背後」と書くべきである。評価文の執筆者が現地を訪れていないか、フィールドノートが保存整理されていなかった結果と思われる(画角の問題についても)。

15. 長野県版の「景観」の変化予測は、結局のところ各地点の一組の2枚写真を説明しただけのものである。写真はキャプションで印象操作ができるという公式に当てはまるものと言え、これはまさに、評価ではなく「印象操作」である。

16. 準備書の説明会での次の住民の発言はJR東海の景観のアセスの問題点を看破しているといえないか。「今までの説明のなかで、イメージ図等からみて、非常に遠くの人たちは大変景観もいいじゃないか、というような、上手な作り方をしておるかと思いますが、そのほとんど直接、建物、建物じゃなくて、工事によってかわる近所の人たちについては非常に、私も、8月29日の、丁度、実験線の延長のときに、地元へいってみせていただいたんですが、やはり、付近の皆さんは、集落が非常に分断ということイメージはありませんでしたけれども、やはりその構造物等で非常に哀れといいますか、気の毒なそんな姿をみてまいりました。」

17. このような、杜撰な調査は、地元の住民の研究グループが「文化的景観」として「座光寺の農村原風景継承地域」と名付けた優れた景観を見落としている。この地域の景観はリニア路線で無くなる。小渋川の「鳶ヶ巣峡」をリニアは橋梁で渡るが、ここも調査の対象としていない。

(『南信リニア通信』より要約転載)

こんな無駄も、ガイドウェイ組立ヤード

9月16日(金)の『信毎』によれば(と、とりあえずしておきます)、高森町はリニアのガイドウェイ組立ヤード用の用地の候補地、2か所を長野県に申請しました。場所は下市田河原と山吹地区の2か所。JR東海が必要としているのは合計12ヘクタール(Ha)。喬木村がすでに申請しているのが堰下地区の5Haで、高森町の方は下市田河原13.4Haと山吹4.18Ha。

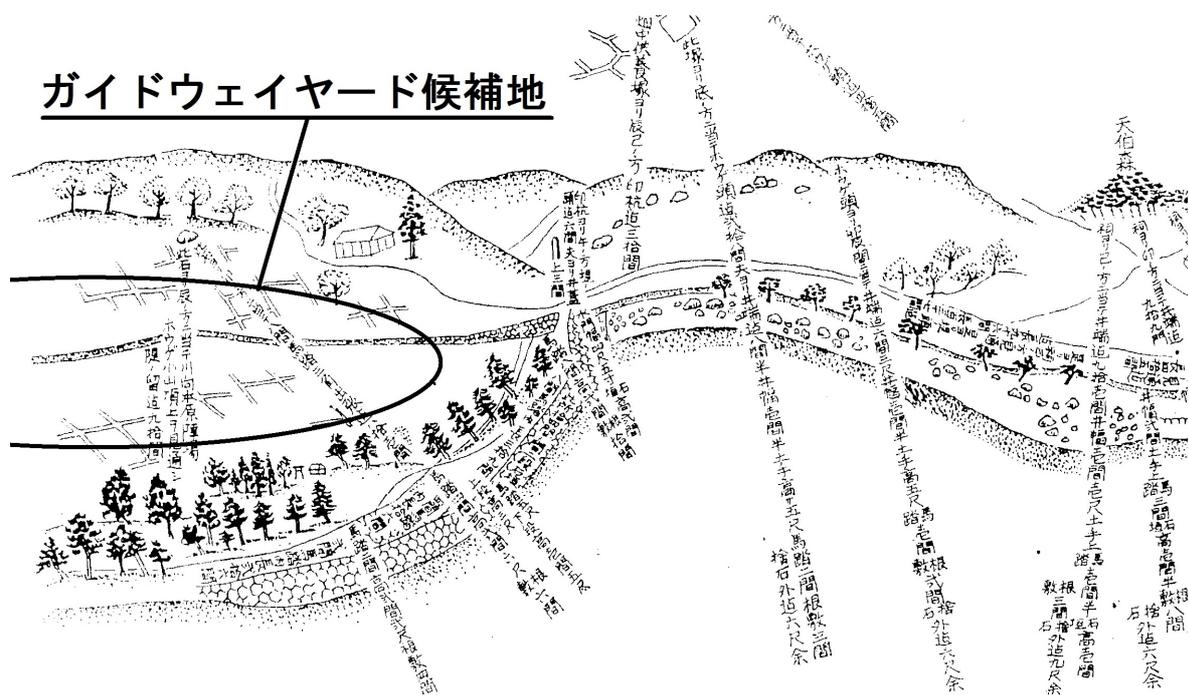
候補地の一つ下市田河原は、天竜川に近い水田地帯。近くには親水公園もあり、景観の良い場所です。堤防上でのウォーキング、野鳥観察、マレットゴルフなど、周辺住民にとっては格好の憩いの場でもあります。

現在の堤防は1961年の三六災害で流失した惣兵衛堤防にかわって築かれたものです。惣兵衛堤防は流失するまでの約200年間、下市田河原の100ヘクタールの美田を護り続けた歴史ある堤防でした。現在の堤防は旧堤防より約50mほど引っ込んで造られましたが、堤防で水田を護ってきた姿が今でもはっきりと見てとれる歴史的景観、文化的景観です。周辺には惣兵衛堤防の付け根部分のほか、新旧の堤防に関わる石碑類ほかの遺物が残されています。

喬木村の堰下もですが、リニアの賛否に関係なく、これだけの優良農地を潰してしまうのはもったいないことと思います。

リニアのガイドウェイは鉄道のレールに相当するものです。コンクリート製の桁状のものやパネルにコイルを取り付けたものです。普通の鉄道ではレールは製鋼所の圧延工程で造って貨車に積んで、必要な場所まで鉄道で運び枕木に取り付けるので、広大なガイドウェイ組立ヤードのような施設などは必要ありません。トンネルから出る残土の処分場所の問題、リニア専用の中電の佐原の超高压変電所と送電線、そしてガイドウェイ組立ヤードと次から次へと余計な土地を必要とするリニアは本当に無駄の多い交通機関だと思います。しかもそれを初めから言わないはずさがある。

JR東海は8年使ったらあとはいらんと言っているそうです。残土置場の沢や谷について工事中は土地は借りるけれど、そのあとは知らんと言ってるのと同じです。勝手なものです。後始末は、結局は村や町がすることになるでしょう。喬木村は跡地を商業施設にすると言っています。高森町は工業団地にするつもりようですが、いまから約10年後にそんな需要があるでしょうか。



下市田村水除堤絵図