

長野県内のリニア計画の最近の状況(2021年11月30日)

アクセス道路関連の立ち退き、天竜川橋梁の工事など、マスコミのニュースでは、工事が進んでいるような印象もあるけれど、実際には工事の各段階の開始時期も、工事のペースも遅れている。用地交渉も予定どおり進んでいるわけでない。測量未了の用地もある。コロナ禍によるJR東海の営業不振や、静岡の状況があるにも関わらず、地域の市町村長は、JR東海の静岡以外では工事のペースを緩めないとの言のままに、リニア関連事業を進めるといまだに言っている。

- 長野県世論調査協会が8月20～22日に行った調査によれば、リニア新幹線に「期待する」が28%、「期待しない」が68%。「期待する」は南信でも33%だった。昨年秋の飯田市長選では飯田線のリニア乗換駅計画の中止を公約にあげたにも関わらず新人佐藤健氏が当選、4月の市議選では、「リニアを見据えて」は争点にならず、衆院選ではどちらの候補もリニアについて、賛成、反対など含めほとんど言及はなかった。中間駅周辺住民の間には、計画や工事の当地域の進捗状況や静岡県の状況から、リニア事業は完成できないのではなかという声も出始めている。
- 目立った反対行動はないが、中間駅周辺や大鹿村、豊丘村などの住民が交流を深めている。
- 「飯田リニアを考える会」は8月11日飯田市長に「リニア計画に関連して要望書」を提出した。リニアの中止を視野に入れ、用地交渉の一時停止、シールド工事区間の地上の地権者と用地交渉をすること、下久堅の残土置き場について計画の見直し、龍江の処分地については地元住民の中止の要望を受け入れることなど要望した(「要望書」は「飯田リニアを考える会」のHPに掲載)。

南木曾町

- 中央アルプストンネル(23.3km)の広瀬斜坑はヤードの工事中。尾越斜坑はヤードと仮橋の工事中。町が既存の水道水源への影響に備える新たな水源地整備についてJR東海と協議中と公表(6月)。

阿智村

- 中央アルプストンネルの萩の平斜坑(阿智村)では工事ヤードや進入道路の工事、国道256号近くの村道迂回路、村道坊主橋線の調査などが行われている(9、10月)。村が「リニア整備対策チーム」を発足(11月)。

飯田市

- 中央アルプストンネル(23.3km)の松川工区(4.9km)では、もとの計画では松川右岸に設置した栈橋上から岸壁に本坑を直接掘る計画だったが、岸壁が予想以上に脆く新たに設置した斜坑(約380m)口から9月6日に掘削開始。地元紙(9月7日付)によれば、工事期間は1年4カ月延びる見込み。
- 風越山トンネル(約5.6km)は、黒田工区(約2.3km)の黒田斜坑で工事ヤードの造成中。飯沼北条の駅西からのシールド工法区間(約3.3km、当初NATMを変更)については、坑口付近の用地取得が未了で着工の見込みはない。この区間の上部は市街地で、トンネルの土被りは平均70m、調布の事故を受け住民の間に不安が。
- 中間駅は2018年秋着工の予定だったが、10月8日にJR東海は「まちづくり委員会連絡会」(市内の自治会の連絡会議)で2021年度内の着工を目指していると説明。取得済み用地の割合は不明。すでに解体撤去された住宅やアパートも見られるが、農家やそのほか事業を営む住民の移転先の確保は進んでいない。11月27日付け『信濃毎日新聞』が、駅予定地内で最大規模の事業所(パチンコ店)が2022年度中に撤退との報道。移転交渉に応じない住民もいる。
- 飯田市内座光寺地区の明り部について、住民が要望している防音防災フードの設置について地元とJR東海との話し合いは進展がない。

喬木村

○ 天竜川橋梁は、10月から河川内の左岸側の橋脚2基(圧気潜函工法)の工事が始まる。工事準備の瀬替え工事で広範囲の河川域の流れが大きく変化した。長野県が工事が右岸に与える影響について考慮するよう、また下伊那漁協との協議(JR東海とJVで勝手に川釣り遠慮区域を設定した)するよう助言(10月21日)。

○ 喬木村では、移転対象の工場の移転代替地の造成が伊久間地区で完了。移転するのは製菓工場2つ。天竜川左岸となる代替地は、昔天竜川右岸の野底川の土石流が到達したことがあって、地下にフッ素を含む岩石があり、掘削した井戸のフッ素濃度が高くなり廃止した経緯のある場所。ルート上の用地取得については約7割が完了。住宅の移転代替地が壬生沢川左岸の水田地帯に計画されているが、浸水被害を受ける可能性が高い場所であり村民が危険性を指摘している。

○ 喬木村堰下のガイドウェイ組立・保管ヤード(以下、GWYと略記)は、いまだ用地の造成中だが、今年になって仮囲いが設置され、一部だけ舗装を行い、ガイドウェイの部品を野積みしている。高森町のヤードも用地の造成中であり、これも、工事計画の遅れから、工場の生産分野と歩調が合わなくなってきたからか。

豊丘村

○ 豊丘村と喬木村の間の壬生沢川を渡る橋梁工事については、壬生沢川の流路変更が必要なのに、関連する用地や工事ヤードについて地元の理解が得られず着工の目途がたっていない。その先の喬木北霊園下の全長約100mのトンネルについては、名古屋方面、品川方面共に崩れやすい急斜面であり、工事ヤードの余地もなく工事は難しいのではないかと地元住民はいつている。伊那山地トンネルは、もともとは名古屋方面の本坑口からの掘削の予定だった。しかし工事ヤードの確保が難しいことが判明、近くに斜坑設置場所を求めたが住民に理解を得られず断念。戸中斜坑から2方向に掘削するように計画を変更したので、村内3カ所の坑口は2カ所になった。

○ 豊丘村大柏の電力変換施設(インバータ)は用地の取得は完了。現状は耕作放棄地状態でセイタカアワダチソウが繁茂している。一画で中電の新設変電所(豊丘村上佐原)からの高圧送電線の鉄塔の基礎工事が行われている。

○ 豊丘村上佐原でリニアに南信幹線(50万ボルト)から分岐して電力を供給するための中部電力の「下伊那変電所」の用地の造成が完了。建屋等の工事が始まる。用地の一部が谷埋め盛土で造成されている。大鹿方面への送電鉄塔は昨年末から約10基が建てられた。

○ 伊那山地トンネル(15.3km)の戸中壬生沢工区(約6.6km)の戸中斜坑(全長980m)で7月1日から掘削を開始。11月19日、坑内でコンクリート吹き付け機の洗浄作業中に機械に指を挟み軽傷を負う。発破の騒音に苦情。

○ 伊那山地トンネル坂島工区(約5.1km)の坂島斜坑(1437m)は7月16日から掘削を開始。10月、残土1100m³からヒ素が検出される。11月7日、発破のため火薬を仕掛ける作業中に掘削する正面の一部が崩れ作業員が軽傷を負う。11月上旬の時点で約200mを掘削。

大鹿村

○ 伊那山地を越え、豊丘村から大鹿村上蔵のリニアの電力変換施設に電気を送る送電線工事に関連して、伐採が心配されたブナの古木は、署名活動等が行われた結果、残された。

○ 伊那山地トンネルの大鹿村内の青木川工区(3.6km)では、2020年7月半ばに掘削が始まった青木斜坑(600m)の先で、本坑の掘削を開始したと9月21日にJR東海が公表。品川方面への準備として一時的に西(名古屋方面)に向けて掘削しているが、後に東に向かって中央構造線や蛇紋岩地帯を掘ることになる。

○ 南アルプストンネル(約25km)長野工区(約8.4km)の小渋川斜坑(1150m)先の先進坑(1600m)は9月下旬までに約7割を掘削。JR東海は年内に残り3割を掘り終えたいとした。

○ 除山斜坑(1870m)は9月下旬までに約8割を掘削。静岡工区までの先進坑は5090m。

- 釜沢斜坑(350m)は掘削を8月25日に完了し9月21日に名古屋方向に先進坑の掘削を開始。
- 残土搬出に適した道路の通じていない釜沢地区のトンネル残土は三正坊の農地の仮置き場や除山斜坑そばの仮置き場に置かれているが、ほぼ満杯。JR東海は小渋川斜坑と釜沢斜坑の間の先進坑が年内につながればと期待しているが、その後の残土の搬出計画について具体的な説明を求める大鹿村リニア連絡協議会席上の質問に、先進坑が接続してからの話としている。先進坑は釜沢集落のある山の中を掘る。集落の水源に影響を与える可能性があるが、自治会の懸念に対して村やJR東海の対応は不十分だし、自治会が求める集落内の地滑計のデータも公開されていない。

南アルプストンネルの工事中断は5回

- 大鹿村リニア連絡協議会はほぼ3カ月ごとに開催される。席上JR東海はトンネル工事の進捗よく状況を報告している。南アルプストンネル長野工区は2017年に掘削を開始。これまでに、小渋川斜坑と釜沢斜坑の間の先進坑で2回、除山斜坑で2回、前回の報告と同じ数字を報告している。また2020年の7月半ばから約半年、現場へ至る県道の地滑りと工事ヤードの豪雨による被災で、釜沢斜坑と除山斜坑で工事が中断した。大鹿村内の掘削ペースはJR東海の当初見込みの2/3程度と思われる。2027年開業には間に合わない。

残土処分について

- トンネル残土発生全量は974万³m³。処分済みが21万³m³、工事中が280万³m³、中止要望が110~200万³m³、候補地として計画中が306万³m³、処分見込み合計は700~800万³m³程度。一方、住民の反対などで中止になった谷埋め処分量は合計で692万³m³。谷埋め処分は今後難しいと思われる。中川村小和田(60万³m³)や松川町(70万³m³)で天竜川岸の堤内の低地の埋め立ての計画が出ている。公共事業での使用は環境調査はほぼなく、基準値以下とはいえ残土に含まれる重金属類による将来の公害等が心配。リニア関連と言うことで事業の必要性も問われることは少ない。

- 豊丘村本山の残土置き場(130万³m³)は昨年12月に「鉄道用地とするため」との理由で保安林指定が解除され現在工事中。一般の需要に応じる施設としての鉄道施設のための用地とは言い難い。意義意見書が2通出された。所有者の地縁団体はJR東海による用地の買い取りを望んでいる。すでに契約は済んだとの不確定情報もある。長野県が受け入れ決定を白紙に戻させるなどの経緯があったが、運営に不適切であった生産森林組合を地縁団体に組織変更して受け入れを決定(2019年)。保安林指定解除の4年前の2017年4月にJR東海が予定地内で希少植物を移植のため採取した不正もあった。県に盛り土の安全の確たる基準はない。JR東海は県の指導に従い設計したという。JR東海は説明を省いたが断層が存在する。不安が拭いきれない住民のグループは、下流での災害の危険を訴えるとともに、工事の状況を見守る行動をしている。8月12日に「虻川の安全を願う会」が「虻川上流リニア残土置き場計画の安全再確認要望書」を豊丘村村長、長野県知事、国交大臣に提出。

- 豊丘村戸中の下沢の置き場(26万³m³)は、残土処分に必要とする面積だけでなく所有者の山林を尾根筋まで買い取った。現在工事中。本山、下沢ともに虻川支流で、崩壊時に天然ダムを形成すると大災害につながる可能性がある。残土運搬用ベルトコンベアの騒音が問題になっている。

- 飯田市下久堅小林(20万³m³)は工事中。

- 飯田市龍江清水沢川(番入寺西、40万³m³)の計画について、地権者を含む下流域の住民が結成した「龍江の盛り土を考える会」が計画の中止を求める要望を飯田市長、市議会、JR東海などに3月30日に提出。3月議会で龍江の住民の反対の声についての質問に対する答弁で、リニア推進部長は地域内で解決してほしいと回答していたが、要望書提出後もそれ以上の進展はない(市側などからの反応がない)。

- 南木曾町の長者畑の処分候補地について、蘭川下流の広瀬地区の自治組織「広瀬地域振興協議会」が

JR 東海に現地調査も含め計画の中止を求める(10月4日)。

○ 阿智村清内路地区と地権者団体が萩の平の斜坑付近の4か所(71万 m^3)の残土置場の計画について置場候補地の再考などを村に要望(11月18日)。

○ 昨年の5月ころから松川町経由の残土搬出が始まった。最初は、飯田市内のリニア関連で移転する住宅の移転代替地の造成と喬木村の工場移転代替地造成に運ばれた。後述の、7月から高森町へ、10月からは伊那市へ運ばれている。大鹿村からの残土搬出ルートになる松川町内では、町中心部を多数の運搬車が通行することへ住民の心配が大きく、町内を往路を3ルートに分散、復路も分散を予定、復路については詳細はきまっていない。

○ 伊那市の工業団地拡張工事(28万 m^3)に向けて、大鹿村内からの残土運搬が10月25日から始まる。

○ 高森町下市田のGWY造成工事(約10ヘクタール、15万 m^3)の東半分は大鹿村内のリニア残土の搬入が7月から始まる。秋から西半分の耕土のすきとり作業が始まった。喬木村で造成中のGWYは残土置き場として環境調査と保全計画が出されている(2019年1月)が、高森町の場合は、町の産業用地造成事業であり、JR東海の事業でないので環境調査等はしないとの説明。産業用地の造成は、JR東海の費用でトンネル残土を使用する。JR東海は、たまたま産業用地の空があったので借用するという立場と説明している。天竜川べりの広大な水田地帯の一部であったが、数年前、町の土地利用計画で農業用地から工業用地に変更された。その後、町がGWY用地の名乗りをあげた。町は産業用地とし町名義でないと農振除外が難しいと説明。ほぼ同じころ飯田市長と高森町長が農地転用の許可権限の指定を受けている(※)。この場所は環境影響評価書で「主要な人と自然との触れ合いの活動の場」という項目で取り上げられている「天竜川親水施設(高森町)」とは隣り合わせの場所である。評価書では、工事車両は500m離れた国道を利用するので利用上影響はほとんどないとした。しかし、GWYの造成でリニア残土の運搬車が親水施設へ直接出入りする道路を往来しているし、造成後は、生コンや部品を搬入する車両もGWYに出入りするし、完成品はセミトレーラーで搬出される。評価書の内容と著しく異なることが今現在行われている。なお、町がヤード使用後の約10年先の企業誘致に見通しがあるのかは、最近町内の有力な大企業に対岸の豊丘村に移転されてしまったことをみても疑問である。(※ 松川町上片桐の7ヘクタールを20万 m^3 で造成するGWY計画は長野県が農振地除外が困難と指摘し中止となった)

○ 大鹿村内青木地区の深ヶ沢の残土置き場(7万 m^3)は渇水期になって工事が再開。川岸に近い部分の工事が行われている。この置場の背後には崩壊地があり2018年以後に国道152号線を土砂で埋めている。

○ 中川村の半の沢は、狭い県道の橋梁の代わりに、リニア残土で谷を埋めて道路にする計画。7月から工事が始まる。県道の改良工事(トンネル工事)の残土20万 m^3 のほかに大鹿村からの残土33万 m^3 を使用。工事範囲は4.8ヘクタール、盛土の高さは40m。小渋ダム直下であり、崩壊した場合の危険性は高い。専門家検討委員会が盛り土の上流に砂防堰堤が必要と指摘。その工事も含まれる。完成後は長野県が道路施設として管理する。

○ 2020年の7月豪雨など被災した小渋川河川敷内の迂回路の復旧工事にも残土が使われた。

○ 大鹿村の南アトンネル小渋川斜坑の対岸の落差550mの大崩壊地の直下に20~30万 m^3 のリニア残土を盛り土する計画を大鹿村が発案。JR東海の費用で長野県が砂防フロンティアに設計と専門家による検討を委託した。新聞の取材に対して、専門家の検討委員が、崩壊地の下に本来置くべきでない、最悪の事態を考えてやって欲しいとまでいう危険な計画は、いまのところ進展はない。

○ 10月30日、長野県がリニアのトンネルから出た要対策土の最終的な処理方法について早期に具体的に示すよう求める。南アルプストンネルの小渋川斜坑や坂島斜坑のそばの残土仮置き場に置かれているが、雨除けシートの間から要対策土が露出していることもある。

○ JR東海によれば、10~12月に大鹿村役場前を通過するリニア工事関係車両のうち88%が残土運搬車両の見込み。

[2021/11/30 飯田リニアを考える会]