

環境保全の見地からの意見書

令和4年 11月 16日

1. 報告書の名称（以下のうち、意見を述べる報告書に丸をしてください。）

○・中央新幹線長野県駅（仮称）新設工事における環境保全について

○・中央新幹線風越山トンネル新設（上郷工区）工事における環境保全について

2. 意見

○「中央新幹線風越山トンネル新設（上郷工区）工事における環境保全について」について

対象とする工事について、工事施工ヤード（土曾川）整備工、工事施工ヤード（上郷）整備工、トンネル掘削工（作業用トンネル）、発進坑構築、シールドマシン組立てであるとしています。シールドマシンを動かし実際に風越山トンネルの東側3.3kmを掘削する工事については今回の環境調査の範囲外になっており、今後進捗にしたがって更新するとしていますが、シールド工法への変更は、東京外環道工事で調布市内で陥没事故が起きるより以前で、なおかつ最近では、リニア工事でも東京都内（北品川立坑）、愛知県内（春日井・坂下立坑）で外部への影響はないものの、工事自体がおそらく機械の性能と地質とのミスマッチを原因として中断する事故が起きています。上郷トンネルの東側3.3kmの地質は未固結の堆積物が主体で、掘削の平均深度は70mを直径14mの全断面掘削を行うとしています。工事の条件としては、外環道や、大深度法の適用を受けたリニアのトンネルと条件が非常によく似ています。

風越山トンネルの東側3.3kmの地上部分は住宅街や農地、教育施設などがあり、長野県内とはいっても山林主体の山岳部のトンネルではなく、その点では都市部と同じです。ところが、地上の地権者は誰の土地の下を通過するのかについていまだに知らされていない状況です。都市部では、シールドマシンの発進に先立って、JR東海は、事前の家屋調査

を行っています。大深度法の適用を受けた場合は、本来陥没事故、地盤沈下などの影響は地上に及ばないことが前提の大深度法のはずだったのですが、不要のはずの家屋調査が行われる。これは、じつは、シールド工法が大深度における大断面の掘削についてはまだ技術的に確立していないという背景があるからではないかと思います。住民の中には調布のような事故の起きることについて心配している人がいます。今回の「中央新幹線風越山トンネル新設(上郷工区)工事における環境保全について」において、トンネル本坑の地上部分への地盤地下だとか陥没といった影響について言及があつてしかるべきだったと思います。

また、トンネルの工法が適切なものかどうか検証する第三者的立場の専門家の検討がひつようだろうと思います。

なお、環境に直接関係することではないですが、トンネル工事について事前に土地所有者の承諾を得るのか否かについて、承諾を得ず工事に入るとは民法にてらして違法であるにもかかわらず、その点を住民側がただしても、一切説明をしようとしなのは、事業者の説明態度として異常と言わざるを得ません。住民との信頼関係がなければ、今回の「中央新幹線風越山トンネル新設(上郷工区)工事における環境保全について」の内容も信用ができません。

「本書の概要」(p1)、「※ 評価書では、工事施工ヤード(土曾川)付近に非常口(山岳部)を設け、NATMによる掘削を計画していたが、計画を変更している」としています。

工法の変更は、準備書説明会などで地元住民などから水資源への影響の心配の声を受け、工事認可よりあとに、該当地域の地下水利用の調査(利用が約650カ所と判明)や、ボーリング調査を行ってから、NATM工法からシールド工法へと変更しました。最初の環境影響評価の段階でシールド工法の方が適しているという結論が出せなかったのは、本体の環境影響評価が不十分だったことを示しています。環境への配慮の基本的なスタンスに疑問があります。

シールドマシン発進坑の直近の住居への震動や騒音については、築年数の古い家屋もあ

り工事で家屋の破損を心配する声もあります。移転で撤去した住居跡をみると一般住宅でも、基礎にパイルを打ち込んだ家があるので付近は地盤がもともと緩いと思われその補強工事での振動が心配です。

○「中央新幹線長野県駅(仮称)新設工事における環境保全について」

新聞報道によれば、新戸川の流路の変更について、技術委員会で中間駅の下を45mの長さの暗渠で通過することについて心配する指摘があったとのこと。新戸川は風越山トンネル坑口の北側で段丘を流れ下っています。最も急に流れ下る部分で南方向と西方向の2又になっています。南側の流れが段丘の端を東西に刻み込んで小さな突起部になっています。リニアのトンネルはこの突起部の下を掘ることになりますが、突起部の新戸川に向かう斜面は非常に急峻であり、横方向の土被りが浅いのでトンネル工事による斜面の崩落を地元では非常に心配しています。飯田線が新戸川をこえる部分は谷に築堤を築き、新戸川は築堤の下部の暗渠を流れています。暗渠の上流には砂防堰堤がありますが、暗渠の断面積が幅1.8m × 高さ2.5mと小さく(中間駅下の暗渠よりはるかに小さい。)斜面の崩落で立木や竹などが落下し暗渠が詰まる可能性があり、そのときには築堤がダムとなっていっきに土石流が中間駅や路線の北側を襲うと思われます。この暗渠部分について住民は改善をJR東海に求めています。JR東海は問題ないと取り合わず、河川の管理は長野県の仕事とっています。飯田線は付近で大小はあっても築堤や盛り土で沢をわたっています。基本は前身の伊那電鉄開業当時の大正末期の工事であり、最近も付近で線路の盛土が崩落する事故が起きているし、この付近の段丘は急斜面の災害対策が進められている地域でもあります。土砂災害や水害に対する配慮が十分とは思えません。

中間駅周辺では、いろいろな工事が並行して行われると思います。9月27日の説明会で工事ごとに工事車両の運行計画が示されましたが、なかなかすんなりと理解できるようなものではありませんでした。複雑すぎました。この地域は飯田下伊那の南北方向の交通の主要なルートで現状でも交通量が多いです。国道の拡幅工事も重なるので交通の混乱が予想されます。工期を延長してでも住民への負担を軽くすることが必要だと思います。1日2日でできるものなら我慢もできるかも知れませんが、年単位で続くことは苦痛だと思います。

そもそも、環境影響評価書の資料編の工事工程と現在の工事の進ちょくを比べると、2027年開業という目標は空証文だった可能性が高いでしょう。ある工事をいつまで行うという説明は当てにならず、住民が我慢する期間も分からないというのが現実です。工事を多重に行って工期を急ぐのではなく、工期が長くなっても住民への迷惑が気にならないほどに最小限になるように考えてやってもらいたいです。