

タイトル：人の住む場所に危険な残土を処分する JR 東海(報告の要点)

1. まず、今日取り上げる中間駅の場所。ネット上の地理院地図でこういう地図が見れる。リニアのルートと中間駅の位置を示す。この地図を眺めると、要対策土の処分の問題がリニア計画の命取りになるのではと思う。
2. JR 東海のページにあった、航空写真。大都市ほどではないが家が多数あり、農地も見える。
3. 駅部分の長さは約 1km で国道 153 号線の上をまたぐ。同じ場所で土曽川をまたぐ。画面の右が品川方、左が名古屋。
4. 駅部分。今日の話の中心は右側の土曽川橋梁について。
5. これが土曽川橋梁。国道 153 号線と土曽川をまたぐ。橋脚が 3 つ。地盤の地下水位が高いので橋脚の基礎はケーソン工法。ただし、JR 東海は、2022 年 9 月の説明会で、なぜケーソン広報を採用するのかという質問に、次の「6」のスライドの図の地下水位を示す記号があったのに、桁のスパンが長いので大きな基礎がいるのだと説明していた。
6. ケーソン工法は(caisson)、昔は潜函工法、潜水艦の「潜」と函館の「函」で「潜函」。箱を潜らせるという意味。地上に造ったコンクリートの箱を地下に沈めていくやりかた。4 つの図のそれぞれに、右のほうに逆三角の印は地下水位。①は、少し掘り下げるが、ほぼ地上に基礎になる部分、大きな箱を造る。その箱の下側のバツ印の部分の土砂を掘削して基礎を地中に沈めていく。箱の下側に掘削する機械を入れて遠隔操作で掘削。③掘り出した土砂は基礎の空洞部分に入れ、最後に蓋をかぶせて、この上に橋脚がのる。
7. 今年の 2～3 月ころ。これが実際のケーソンの工事のようす。いちばん東側の P1 橋脚のケーソン。手前に土曽川。
8. 国道から見たところ。クレーンの向こう側にあるパイプからケーソン下側

を掘削した土砂を外部に出します。まだ、下側の掘削はしていない。

9. ケーソン工法では現場から土砂が掘り出されるので、それをそのまま基礎内に詰め込めば一番手っ取り早い。JR 東海も 2022 年 9 月の説明会ではそうやるかといっていた。ところが 2024 年の 2 月末になって、大鹿村内で保管している、基準値を超えるヒ素を含む残土を使うと言い出した。大鹿村の保管場所は約 30km 離れている。現場から出る残土は約 2.3km 離れた天竜川の対岸になる喬木村の残土置場へはこぶという。

ケーソン基礎の内部に要対策土を詰め込んだ例は、リニアの工事ではもちろん、他の工事でも、いままでに例はなく、これが初めての試み。

10. JR 東海は、ケーソン基礎のコンクリートの厚さが 1.5m もあるので、ヒ素などが外へ溶け出す心配はない、と説明。しかし、コンクリートは実は水を透す。JR 東海が相談した専門家、有識者も内側へ防水シートなどの対策をすれば良いといったという。土壌汚染対策法で示されている処分では 10 cm の厚さのコンクリートだから、それよりはるかに厚い 1.5m もあるという。だから、有識者といっても土木工学の専門家も環境上安全だといっていると。図の「元位置封じ込め措置」の「元位置」というコトバに注目すると、土壌汚染対策法では、その場か除去するなら管理型の最終処分場にもっていけという意味で、押し込めそうな場所に持って行って「活用」することは想定していないのではないか。

11. 運搬方法としては、ダンプカーにバラ積みにして、荷台を防塵シートで覆う。なお、技術委員がこういう場所で積み込みをするのかと質問した。それに対して、JR 東海は、“写真はまさに積み込み時の写真で、要対策土の仮置き場は雨にぬれないように遮水シートで覆った構造で仮置きをしているので、積み込みは晴れた日にシートをはがして積み込むことを考えている。仮置き場については周囲に「仮囲い」等を設置して防塵対策をしている”とこたえた。委員がさらに、壁のようなものがそれなのかと聞くと“壁のようなものは土砂ピットといって、「一般土を貯める施設」で、「仮囲い」はまた「別の仕様」になっている”とこたえ、委員がさらに、仮囲いがあって、土があって、その上に防水シートがかけてあるという状態なのですねと確認して

います。JR 東海は「そういうことです」と回答。実際には仮囲いとシートをかけた要対策土の山の間のかなりの部分は距離があって、風が吹けば粉じんが周囲に飛散するような状況。

12. 現場についてダンプカーはアスファルトで作ったお盆のような場所に要対策土をザーっとおろす。

13. 画面右上のようなバケットにいれて、クレーンで吊り上げてケーソンの中に入れてからあける。このやりかたは、大鹿村内でダンプカーに積み込むとき、土曾川そばで降ろすとき、バケットに詰めるときに粉塵が飛散するはず。

14. 15. あらためて、土曾川橋梁の工事が行われる場所は、中央の白い大きな建物はイオン。現場はイオンの左にクレーンが3つ見えている場所。市街地のなかで工事は行われている。

16. 工事の方法を変えたので、JR 東海は、さっき説明した通り住民説明会を開き、さらに環境保全計画を変更したので、長野県の環境影響評価技術委員会で保全計画の内容について審議会が開かれました。この間、「リニアから自然と生活環境を守る沿線住民の会」の運動については、別に報告するのでここでは省く。技術委員会は環境の視点から検討。ここに示した、委員長の指摘「危険といわれている要対策土を人の住んでいる場所に持ってくるのは環境保全的に考えにくいというのが」全てだ。さて、どんな問題があるのか。

18. これは土曾川下流側からケーソンを見たところ。

19. これは農業用水の取り入れ口を操作するハンドル。こういう取り入れが下流側に数カ所。養魚場もある。

20. 21. 22. 23. 土曾川下流には水田。それからハウス。果樹栽培も。

24. コンクリートの耐用年数は永遠じゃなくて 50 年から 100 年。周囲に人が住むということは、まあ永遠といって良いわけで、環境の視点はそういう

ことまで考えているわけで、川のそばの橋梁の基礎部分が将来の土石流で被害を受ける可能性もある。JR 東海の説明は。土曽川の上流には土石流危険渓流などの指定があるけれど、さらに下流になる土曽川橋梁の位置には指定がないからリスクは少ないと説明。**人をバカにした説明だ**。この地図は長野県が公表しているハザードマップ。

25. こちらは同じ場所の飯田市のハザードマップ。土曽川に沿って「三六災害」の被害のあった場所を示す表示がある。この表示は、この付近の住民の記憶とあっている。JR 東海はなんで、地元である飯田市のハザードマップを説明に使わなかったのか、ちょっと大いに疑問。

26. そして、南海トラフ地震の想定震度は「6 弱」。この図は JR 東海が HP で説明に使っているもの。これだけでなく、伊那谷断層帯があって、伊那谷の河岸段丘は、そもそも断層運動で出来上がってきているわけで、リニア駅の西の端、つまり土曽川橋梁から 1km 以内の場所に断層運動でできた崖がある。

27. 技術委員会での指摘をうけて、**要対策土の活用をやめればそれで済むはずなのに、あくまで活用を目指して**、JR 東海は運搬方法を変更。大鹿村内の仮置き場で土のうに詰めて、そのままケーソン内部まで持ち込むようにした。この小さな変更だって最初からできたはずなのに、JR 東海は、やる気がないのか、ずるいのか。それでも、大鹿村内で粉じんが飛散する可能性は残っている。

28. 大鹿から土曽川橋梁までは約 30km。現場の土砂をそのまま使う場合と比べると、温暖化ガスの排出量が、この距離を運ぶ分と、現場の残土を運ぶ部分について、確実に増加する。

29. 運搬投入の変更点

30. 運搬投入の変更点

31. 投入開始の前日、6 月 8 日に大鹿村は小渋川非常口そばの残土仮置き場

に、積み出しの準備の状況を見にいった。要対策土を詰めた多数の土のうが確認できた。

32. こんなふうにも、2 台のクレーンで作業。

33. ダンプカーの荷台から土のうを吊り上げて荷下ろしをしているところ。周囲に家があるのだから、**土のうに詰めて扱うくらいの**配慮は最低限必要。

34. 最初のうちは1 袋ずつ投入していたが、時間がたつと2 袋ずつ投入していた。右のヘルメットはJR 東海の広報担当、左のヘルメットは、岐阜、愛知、長野などの住民説明会を仕切る係と聞く。**左の住民が手にした抗議文の受け取りを拒否した。**

35. これは、P1 の隣で工事が始まったP2。

36. 7月7日にP1 ケーソンの中詰め作業が終了。今後、P2、P3 の工事で、要対策土が投入されるのは、P2 が来年の6 月から、P3 は2028 年の3 月頃と、よくよく考えてみるとずいぶんと気の長い話。

37. これは、この間の状況からいえることで、JR 東海の説明が、場当たり的でデタラメなところもあること、それから、同じ専門家といっても、工学的な視点と、環境の視点では、安全の考え方に違いがあって、結局、決めるのは住民だということ、地域をこえて住民は知った情報共有すべきということ。以下、現在、私たちが把握している点を紹介。

38. なぜ人が住む場所に置くという非常識な行為をせざるを得なくなったのかについて、きちんとした説明ができていない。これは技術委員会から指摘され、住民に丁寧に説明するよう求められたのに、きちんとした説明ができていない。つまり、JR 東海としては、要対策土が出てくる量が予測できないから、出てきたら、そのときそのときに押し込めるところに押し込んでしまうという、出たとこ勝負でやっているのも、そもそも、そんな説明をする余裕などないということかもしれない。

39. ところが、静岡県の設置した専門家の委員会にたいしては、出てくる要対策土の量の予測を、しかも種類別に示し、全部で約 5~7 万 m^3 という数字を出している。

40. 2024 年 9 月時点までに出た要対策土の量は、南アルプストンネル長野工区から約 1 万 7 千 m^3 、伊那山地トンネルから約 3 千 m^3 、中アルプストンネル松川工区から約 3 千 m^3 の合計 2 万 3 千 m^3 。それと、要対策土とは別に、扱いがやっかいなものとして蛇紋岩というのがある。これは大鹿村内の南アルプストンネルと伊那山地トンネルから出ているが量は不明。

41. 現状は仮置きされているのがほとんどで。保管している場所は、大鹿村内の仮置き場の約 5 千 m^3 、南アルプスのトンネル内部に約 1 万 2 千 m^3 、豊丘村内の仮置き場で 3 千 m^3 を保管中。ところで、中アルプストンネル松川工区から出てきた約 3 千 m^3 は、JR 東海によれば、「法令等に基づき適切に処理」できた。おそらく、岐阜県可児市のある汚染土壌を処分する事業所に持ち込んだ。この話を、各地の住民説明会で、JR 東海は自らは説明をしないということがあって、住民から松川工区は適切に処分できたと聞くと、ここの要対策土もそこへ持っていってくれなどと指摘される。

42. 現在、JR 東海は活用先として計画しているのは、工事の始まった土曽川橋梁の他に、大鹿村の自社の変電所の用地造成の擁壁に 1 万 m^3 、豊丘村の本山(ほんやま)の通常に残土置場、これは約 130 万 m^3 のトンネル残土を処分する、リニア関連で県内では最大規模。この一部に約 1 万 5 千 m^3 を処分するのだが、JR 東海は活用すると説明している。これって、失笑ものなのにのそう説明している。蛇紋岩については大鹿村は小渋川非常口の対岸の鳶ヶ巣崩壊地の直下の鳶ヶ巣沢環境整備事業で約 3 万 m^3 を活用の予定で工事中。

43. おおざっぱな予測として、県内でこれまで出た残土総量に対する要対策土の割合が約 1%なので、それをもとにすれば、県内で出る世対策土は全部で約 9 万 7 千 m^3 。静岡工区に残土総量約 370 万 m^3 をもとにすれば、(1.35~1.89%) 約 13 万~18 万 4 千。ともかく、2028 年 3 月から投入するとして、2028 年の 5 月までに 5 千 m^3 が始末できるといったのんきな話しでは解決できないとんでもない量が出てくるはず。

44. 活用先とか処分先は、JR 東海はリニアの工事で活用できる量は分からないといい、自治体をお願いしている公共事業での活用の候補はでてこない、ヒ素などが水に溶け出さないようにする不溶化処理は活用される工事の内容によっては不溶化の効果が損なわれる、これは JR 東海自身が自社変電所造成の盛土での活用を検討したのに断念したと**保全計画の中で自白している**。適切に処理したと JR 東海が説明した松川工区の要対策土は、1m³について数万円かかる、3 千 m³なら 1 億円以上かかった可能性があって、ちゃんと処分、処理をするなら相当の費用が必要とはいってもリニアの建設費の総額 10～20 兆円に比べると、僅かですが、それがさらに増えるということであれば問題になってくるはず。つまり、要対策土の解決の先行きは暗い。

45. 長野県内の要対策土の活用や処分の計画がどこまで進んでいるか示したのがこの表。左端が、実際に工事を始めるまでの手続きの段階。下に示すように、大鹿の変電所は小渋川の川岸にあって、下流で水の利用があること、本山は村の水道の水源域など、どこも要対策土を永久に置くには環境の視点からは不適切な場所。そもそも南アルプスを貫くという計画に無理があるのでは。

[2025-0712 kasuga]

[2025-0714 訂正と補足]