

2023年7月20日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 様

長野県下伊那郡豊丘村 原 章

弁明書への反論書

私は長野県下伊那郡豊丘村の住民、原章と申します。天竜川の支流、豊丘村の「虻川の安全を願って」ということを中心に貴大臣の弁明書への私の反論を申し述べます。

一 リニア建設に対する私の受け止め

虻川は、豊丘村で最も大きな天竜川支流です。豊丘村の上段の奥（東側）の方に伊那山地が連なりますが、その辺りの全ての水を天竜川に流してくる川です。その虻川の下流に私は住んでいます。

昭和36年に36災害と呼ばれる豪雨災害がこの地域を襲いました。その時の虻川下流は上流から流れてきた岩、石、砂、流木で埋まり、大規模ではなかったのですが氾濫したり、家が流されたり、人も流されそうになったりと大変に危険になりました。36災害のような災害はこの地域を100年に1度は襲うと言われ、そういう中で私たちは、祖先からずっと暮らしてきているわけです。

豊丘村では、リニアが村内を通過することとなりその工事が進んでいます。

虻川上流の戸中と坂島の2つの抗口からトンネル残土が出てきます。それを戸中と本山の2つの残土置き場に運んで積み上げ盛土します。戸中の残土が23万立方メートル、本山の残土が130万立方メートル、合わせて156万立方メートルと山奥に盛土する量としては全国的にもほとんど例のない無量の量と思います。

また、関連の変電所や送電線の工事なども進められています。

どちらの残土置き場も虻川上流で、元々が浸食作用を受けた深い谷です。そういった所に大量のリニア残土を、熱海でもたくさんの犠牲者の出た大変危険な谷埋め盛り土で置くのです。小学生でも習うようにいつか崩れてくることは必然です。熱海のように大きな災害となる可能性は大きいです。虻川下流には、小学校も 介護予防施設も かなりの数の人家もあります。

本山残土置き場はここから 10km ほど山奥に入ったところで、上部のところは道から見えますが、下の方のほとんどは見ることはできません。事前の工事説明会などで工事方法、工事手順、安全設備などの話もありましたが、計画通りに進められているのかも分かりません。一般の公共工事で行なわれているようなチェック機能も働いていないと感じます。

残土置き場の工事を JR 東海などは安全に配慮した工事と強調しますが、自然の摂理に立ち返れば、それは不可能なことです。JR 東海などの説明で大変に問題と思うのは、都合の良い根拠を示し、いかにも安全だと強調することです。素人には分かりにくい説明も多いのですが、私でもしっかり吟味すると安全とはほど遠いと気づきます。

今度できた盛土法や盛土条例や、虻川上流が土石流危険渓流や崩壊土砂流出危険地区となっていることなどから、国や県には、こういった残土置き場の工事を進めるべきでないとして頂きたいというのが私の率直な気持ちです。

しかし、残念なことです。今は工事がどんどん進んでいます。このまま工事が進むのであれば、絶対と言いたいですが、まずは残土が崩れない方策を最大限として頂きたいです。加えて、もし残土が崩壊したら少しでも災害を少なくする対策、残土置き場が危険な兆候になったらそれへの対応が速やかにできる方策、そういった時の情報伝達、避難方法などを国や県としてもしっかり考えて頂きたいと思います。本山の残土置き場までの道路は狭く曲がりくねっていてほぼ一本の山道です。36 災害のような大災害時にはその道路も寸断され簡単には近づけなくなります。そういうことを考えると、かなり事前の対応策が必要と思いますが、今までそういったことについて何らの情報も有りません。対応が為されないまま工事が進めば進むほど、危なくてしょうが無いので、即刻残土工事をやめるようにと願う気持ちが強まっています。

リニア中央新幹線は JR 東海という企業の事業という形を取っていますが、国のお金が投入され、国家事業とよく言われます。国も県も力を入れている事業を進めていく上で、虻川下流での生活が今までより危険になるというのは私どもに取り大変に不幸なことです。

再び 36 災害のような災害が起これば、自然に上流から流れてくる土砂などに加え、リニア残土の崩壊土砂が加わる可能性が大きいです。そうなれば、虻川の大氾濫など、私どもは大変な目にあうでしょう。山奥の浸食最前線の残土置き場、虻川の流れ方から恐ろしい土石流が発生する可能性も大きいです。JR 東海がどう説明しても、残土置き場の建設で虻川の危険性増大は明らかです。

国土交通大臣というお役目は、国民の安全を考えることも大変重要と思います。リニア建設でずっと未来に渡ってこの地域に住む国民の安全が脅かされることがないようにぜひお役目を果たしていただきたい。

どうか私の意見を聞き入れて頂き、私どもに明るい展望が開けるようお願いしたい。

ここまでは前置きですが、

二 反論の要点

反論したいことは、私がリニア路線に住んでいて直面しているリニア工事の問題点、危険性のことです。

これらの問題、危険が生じてしまっているのは、貴大臣が令和5年4月25日に角野貴優審理員に提出した弁明書（国鉄施第15号）の3ページから4ページ目の「4 本件許可に至る経過」の「(3) 営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定」で記述されている場面での審議や決定が不十分であったためと考えます。リニア建設の工事方法や路線選定を検討されたときに、問題点をきちんと拾い上げそれらに対して十分な対応ができていなかったからと考えます。

私の直面している問題点、危険性は以下の様です。

私が直面している豊丘村でのリニア建設の問題点と危険性

三 本山でのリニア残土の盛土計画の危険性

私どもにとって非常に危ないリニア残土計画が進められている。本山残土は、やがて必ず崩れ、虻川下流に大きな被害を及ぼす。下流に住む者として、とても受け入れられない。また、残土置き場の所有者としての本山地縁団体の一員として、私はその危険性と責任問題から本山残土計画には同意できない。それに水資源の観点からも問題があり、受け入れられない。

1 本山残土置き場の自然状況から

- (1) 1000m近い山岳地帯にあり浸食最前線の谷にリニア残土を置く
- (2) 谷自体が急傾斜で、そこに流れ込む沢も何本もありそれらは普段は水がほとんど流れていなくてもとても急峻な沢で豪雨の時は残土置き場の谷に向かって激しく流れ込む。谷は立ってみるとずるずると落ちていく危険を感じるほど急傾斜。この地域は、土石流危険溪流の地域。
- (3) この地域はほとんどが風化しやすい花崗岩で出来ている
- (4) 古いものようだが断層がいくつか走っていて、表層に割れも生じている
- (5) JR 東海の事前調査で斜面移動体とされた場所も3カ所ほど含まれる
- (6) 36 災害の時に本山の辺りの谷はほとんどが崩れ下流を危険にした

- (7) 36 災のような自然災害の発生時に人為的な残土崩壊も加われば甚だ大きな災害となる。

36 災害のような豪雨災害は、この地域で 100 年に 1 度は起こるとされてきた。豪雨災害で危険な状況となることを繰り返す虻川下流は、過去の記録によると 36 災級又はそれ以上の豪雨で何度も氾濫の被害に遭っている。最近では温暖化の影響で豪雨災害は規模が大きく頻繁となり、全国どこでもそういう災害が起こると言われる。数字の上からだと、36 災のような時に自然状態だけでも虻川流域で「約 200 万立方メートルの土砂が崩壊、5 万～8 万立方メートルが流出した」という推定が為されている。その上に本山と戸中を合わせた残土量 156 万立方メートルの崩壊が加わることが予想される。156 万立方メートルの 10 分の 1 でも崩れて下流まで流出すれば、下流域は目も当てられない状況となる。

36 災の時の雨量については、飯田測候所で昭和 36 年 6 月 23 日から 7 月 1 日までの合計で 579 ミリメートルを記録している。6 月 27 日には 325 ミリメートルの降雨で、明治 31 年の測候所開設以来の一日当たりの最多降雨量とされている。これに対して JR 東海が残土置き場設計に用いているのは、「再現年別の降雨強度式と降雨曲線（飯伊領域）」で確率年 100 年の降雨強度式で、計画高水流量を計算に用い安全な計画と強調する。36 災の事を考慮すれば、むしろ降り続いた期間の合計雨量や 1 日の雨量を配慮しないといけないが、そういった指摘を全く無視し配慮しないので危険極まりない。

- (8) これまで浸食され削られ流路となったところに敢えて残土を置く計画なので、地形上リニア残土置き場は激しく浸食される。浸食最前線の険しい谷に 130 万立方メートルの大量残土を最大 50 メートルもの高さに積み上げる。工事中からずうっと激しい浸食作用が始まっていく。豪雨、大地震があれば、一気に崩れ大きな災害を引き起こす可能性もある。月日が経過すればするほどその危険性は高まる。減災の考え方が大切にされる時代にあって災害を大きくするような残土処分方法はあってはならない。
- (9) 残土置き場、ジंगा洞からサースケ洞へと下って虻川本流に合流している。全て急な谷地形である。残土置き場は、虻川本流からの距離で 1km ちょっと離れているが、大量残土はこの間の急な下り勾配で虻川本流まで一気に崩落流出する危険性が高い。そして、豪雨や大地震の残土流出で虻川本流との合流点において虻川を一時的に塞ぎダム湖を形成する可能性は高く、最悪の場合、今度は虻川下流に恐ろしい土石流被害をもたらす。
- (10) ジंगा洞サースケ洞の虻川支流は虻川の支流のほんの一部である。この支流のほかにはたくさんの虻川の支流があり、それらの支流の流域は豊丘村の奥地の全てとなっていて広く、豪雨災害時には大量の雨水、流木、土砂、岩石が流れ下って来るのでリニア残土を考えなくても自然状態だけで虻川全体が土石流を引き起こす要因を揃えてしまっている。
- (11) 既存の虻川本流の砂防堰堤は全て満砂になっていて現状では上流からの流出物と崩れた残土を止められない。

2 本山残土工事計画から

各地で崩壊し災害を引き起こしている谷埋め盛り土による残土処分で、JR 東海の計画にいくつかの問題がある。

- (1) 盛り土をすれば地下水位上昇が起こり、それが崩壊要因となると考えるのは当然。そういったことが現実に全国各地で起こっているのにもかかわらず、JR のこの残土計画では当初から「盛土内水位条件は、降雨が造成範囲及び残流域から盛土内に浸透するものとし、盛土と現況地表の境界に存在する条件で検討している」として、安定計算などを行っている。これでは大きな地震などで残土崩壊が起こってしまう。
- (2) 3つの埋設工設置で残土の滑りを止められるとしているが、これでは十分とは言えない。埋め立て残土の滑り防止対策をしっかりと計画に取り入れるべきだが、そのことについて納得のできる回答がない。
- (3) 十分に機能する排水設備が果たして建設できるのか、いったん作っても機能維持できるのかについて、現状の設計、説明では疑問が多い。
- (4) JR 東海の虻川上流のリニア残土置き場の工事計画の基準は、既定の十分に整備されていない法律や設計要項の準用であり、いわば計画の許認可のための拠り所としては大変に心細く、安全な工事施工を保証するものとは思えない。（豪雨や地震に対する盛り土の評価基準や安定計算の方法、奥山谷埋め盛り土の高さや量の制限、安全確保の盛り土工法の規則、地質・谷の傾斜や周りの沢の特性判断方法など）
- (5) 残土は、ズリの状態で水はけが良いとしているが、時間がたてば残土自体が目詰まりしていき水位上昇を引き起こす。
- (6) 配水管が十分に機能すればよいが、時間の経過による劣化や目詰まりなどで機能しなくなれば当然に水位は上がる
施設・設備の経年劣化は当然なのにそれがほぼ永久に使えるような説明をしている。排水管が目詰まりしたり機能しなくなったりして地下水を処理できなくなる時がやがて来る。長い年月が経てば劣化や機能不全が起こり、最下部に埋設した主要な配水管を取り替えるといったことも必要になるはずだ。そういった時にどういう対策を取るのかが明確でない。
- (7) 周辺の雨水が 36 災害級になったとき、はたして現状の計画でその大量雨水を十分に処理できるのかが明確でない。
- (8) 大地震に対しての滑り防止の設備計画が十分でない。
- (9) 工事期間中に大きな災害が起こった時の対策が明らかでない。
残土崩壊の時の万が一の対策 スリットダム 緊急時の下流への連絡などを要望したが、まだその計画が公表されていない。特に残土置き場の危険状態、崩壊等、非常時の連絡体制についての計画が無い。重要なことなので工事を進めるなら真っ先に手掛けるべきだ。
- (10) 残土置き場崩壊時の補償、対応についてまともに扱われていない。
JR 東海は残土置き場はただただ安全という態度だが、豪雨や大地震で虻川上流域の無数の谷の大崩落と残土置き場の崩壊が同時に起こることは十分にあり得る。自然災害＋人為災害ということになるが、そういったときのことを質問したが、自然災害のせいにしてしまおうという感じで、人為災害に対する補償を逃れようとする説明態度で無責任極まりない。

(11) 水位上昇が短期間に起こったときに豪雨災害で本山までの一本道が山崩れなどで通れなくなることも十分に予想され、非常時の緊急対応が出来ない可能性が大きい。

(12) 工事完成後に JR 東海が残土置き場を購入し管理するとしているが、安全に永久に管理できるかは不可能に近い

(13) 後の管理についての説明が不十分で不安が大きい。

JR 東海が買い取って管理するということを明言したが、どんな会社も 200 年 300 年・・・と年月が経てば永久に今のままとは考えられない。会社が存続できないときも残土は残るのでどうするのか？そういったことも明確にしていない残土計画は容認できない。

工事後の安全管理が何らかのことで途絶えれば”ずさんな”残土置き場になる

(14) 国や県も最後の責任をとる覚悟を明確にするべきだ。

JR の計画の通り残土が置かれ、リニア残土によって災害が起こったときには、当然のことと思うが、国、長野県なども JR 東海とともに責任を取るべきだと考える。

500 年以上先のことであってもその覚悟を明確に示していただきたいが、国や県の責任も明確になっていない今の状況では、この計画は絶対に受け入れられない。

(15) 本山の自然環境を壊す

本山残土埋め立て地の動植物はそこでは生存できなくなる。他へ移植などしても簡単には根付いたり生きていけなかつたりできず本山の多様な生物群に大きな影響を与える。工事後に残土の上で生きられる生き物は限られ、本山残土埋め立て地は奥山の多様な生物環境を無毛で貧弱なものにする。

(16) 虻川下流での水量減少への対策、保障が無い

虻川の流れて沿って地下にリニア本線のトンネルを掘る計画になっているので虻川本流などから地下トンネルに水が奪われる。トンネルへ大量に水が抜けていき、トンネル上部の虻川流域は広範囲に水が涸れる。今の計画のままでは下流やリニアの路線上のみならず、この地域で水の減少が広範囲に起こり砂漠化していく。JR 東海は水の減量について事前に調査結果を出してはいるが、それ以上に水は減り生活に影響が出ると思われる。

本山保安林が解除され残土処分工事が実施されていくと、保安林としての水源機能の減少も加わり、下流域に深刻な水不足が起こる。

私は、虻川下流で虻川からの用水「上井」の利用者である。川の水を野菜栽培や洗い物などに利用するが水量減少、水涸れが起これば大変に困る。虻川左岸の伴野では二つの用水「上井」「下井」の利用者、対岸の林側での用水利用者も合わせると、虻川の水の利用者は下流域にかなりいて多方面の利用をしていて影響は大きい。そういった影響に対しての対策は、今までのところ全くない。

温暖化で降水量が増加傾向とされているが、年によっては水不足の年があったり、季節により極端に雨の降らない日が続いたりするときもある。そういうときに虻川下流域の用水に水が十分に流れなくなることもあり得る。「文政四年に伴野と林の水論が生じた」と豊丘村誌に載っているがそういう深刻な事態も再来も懸念される。

水源涵養林の代替地として別の場所が保安林として明示され管理されることにな

っても水源が増えるわけではなく下流への水量減少の面では変わりがない。
貴重な水源涵養林としての本山の保安林機能が消失することは下流に住む者として受け入れられない。

3 本山残土置き場の決定に際して地域社会の分断と対立を引き起こしている。
このことは、私が農林水産大臣に提出した以下の異議意見書をご覧いただければ明らかだ。そのほとんどを以下に示す。

異 議 意 見 書（補正部分）

2020年 9月 29日

農林水産大臣 殿

住 所 長野県下伊那郡豊丘村神稲（以下略）
提 出 者 氏名 原 章 印

令和2年（2020年）9月11日付けで保安林の指定の解除に係る異議意見書を提出致しましたが、令和2年（2020年）9月17日付けの、2南地林第452号通知で異議意見書の補正をするように指摘されました。それで、前提出の異議意見書に付け加え、再度その補正部分を提出致します。

◎ 本山地縁団体として保安林解除申請の同意をしているが、地域の声を真に反映したものと言えない。従って、令和2年（2020年）9月11日付け提出の私の異議意見書には正当性があり、直接利害関係者である本山地縁団体としての意見としての提出とお認め頂きたい。以下に詳しく理由を申し述べます。

1 令和元年（2019年）6月9日に本山地縁団体臨時総会が開催され、「東海旅客鉄道株式会社より、本山発生土置場候補地の使用並びに、保安林解除申請の同意について、申し入れがありましたので、当地縁団体として同意する」が決議されました。しかし、この決定には大きな問題があります。本山地縁団体の会員は、この時点で総数517名でした。そして、この会の参加者は86名、委任状371名。参加者と委任状の合計457名で総会が成立となりました。86名の参加者の内、78名が賛成で、「第6号議案 本山発生土置場候補地の同意並びに保安林解除申請の同意について」「第7号議案 本山地縁団体保有資産（発生土置場候補地）の処分について」の承認がされました。賛成者の数は確かに参加者の半数は大きく超えていますので承認となったわけですが、次の点で問題があります。

①会員総数517名の内、78名の賛成なので、あまりにも大きな人数の開きがある。
②執行部から「安心安全な施設ができれば、あそこに置かざるをえんのじゃないか」「下に（残土が）おりてきたときに豊丘村の生活に非常に不安を感じる」といった提案に「安全性などにまだ問題がある」と意見してもそのことを取り上げず検討もしないで採決とな

った。

③議長は、「賛成 78 名、委任状 371 名、合わせて 449 名の承認をいただいた」とまとめているが、委任状の「議事一切の表決を_____氏に委任します」の部分はこの臨時総会で一切扱われていないので、それを明らかにせずに合計してはいけない。そもそも委任状の提出のさせ方は執行部関係の人たちが集め委任する人を意図的に書かせることも可能な方法だった。議事の承認を得ようとかなり強引に委任状を提出させた。

④本山地縁団体は、本山生産森林組合が運営上の問題があることを指摘され県や村の支援も受け、村からの 70 万円の補助も受けて裁判もし、税法上の大きな問題（短期借入金）についても税理士の助けも借り組織変更をした。何とか本山を残土置場にしようと強引なやり方だった。

⑤生産森林組合と地縁団体は組織のあり方が大きく違う。本山生産森林組合の組合員は最後の頃には相続手続きができていなかったためにかかなりの失効者がいて、資格を有する組合員はわずかになっていた。そういう実態の中で、生産森林組合の組合員としての有資格者と資格失効者などをいい加減に扱い、地域の住民すべてを地縁団体会員にして強引に組織を引き継がせてしまった。

⑥本山残土の話は、本山生産森林組合の執行部や総代などのわずかな人たちのところで決まり、安全性のことは JR 任せで十分な検討も行わず、その当時から中心になっている人たちがとにかく強引に物事を進めてきた。今もその状況は変わっていない。

⑦現在の本山地縁団体会長は、本山生産森林組合では、前組合長の立場だったが組合員としては失効者であった。本山生産新組合の書類を見たいと組合員として資格を持つ私が要望したとき権利も無いのに「だめだ」と威圧した。そして、私が組合員として当然のことを長野県に対して質問したり要望したりしていると、区の役員などに向かって「あいつが県に無理なことを言っている」などと言いふらし自分を正当化しようとしていることが区の役員の話として私にも伝わってきた。

⑧土地を JR に譲って持山が減るというだけで本山地縁団体としてのメリットは全くないのに、本山を残土置場候補地として進んで申し出たり、それを決定するために執行部の強権力を行使したりしている。当初要望した時には山の管理道路ができれば良いと考えたようだが、そういうことは実現しないことになり何のメリットも無くなった。

⑨下流域の住民は残土崩壊があれば大きな影響を受ける。下流域住民の意見を聞くことを提案しても、本山生産森林組合のときも本山地縁団体になっても執行部はそういった意見を全く相手にせず、一切無視し続けた。

2 下流域住民は、いまだに「当事者としてまともに相手にされたことがない」「民主的な手続きを踏んで本山残土置場のことが決められなかった」と感じている。地域全体でも本山残土計画に問題や不安を感じる声はいまだに多い。

・豊丘村長宛に署名活動「本山リニア残土置き場計画について より広範な情報公開と下流域をはじめ住民の声に耳を傾けることを求めます」で、387 筆の署名が集まった。もっと住民の意見を聞いて本山残土計画を慎重に進めるべきだと署名してくれる人たちが多かった。署名は豊丘村長に提出した。

・この 387 筆の中には虻川下流域の左右兩岸の住民の 204 軒のうち、108 軒の署名も含ま

れている。残土が下流に流れれば被害を受ける可能性が大きく真剣な切実な声と言える。

- ・署名提出とともに要望書も関係するところに提出したが、現在までともに受け止めてもらえていない。

- ・下流域の伴野区側住民は、本山地縁団体会員でもある。署名活動の結果、その半数以上が本山に残土を置くことについてまだ不安や心配を抱いている。こういう考えが本山地縁団体の総会では無視され、本山に残土を置くための決議が繰り返されてきた。

- ・「36 災の時に大変怖い目に遭った。残土を虻川上流に置くことは虻川下流がもっと危なくなる。」「36 災があったのに何で残土を虻川の上流に置くんずら」「いざというときには下流域が被害を受けるのに一度も下流域の人の考えや不安を区も村も聞いてくれたことが無い」などの声がまだ多く聞かれ、問題を進めていく重要な手順が抜け落ちている。

3 虻川下流域の上村（かんむら）自治会の人がこの問題を皆で考えようと呼びかけを行い途中まで計画を進めた。しかし、推進する側などから圧力や無視があり、それ以上進めることが不可能となった。

- ・1 回目の会は上村でも特に下流の半数くらい人たちに呼びかけてこの本山残土計画の内容の理解を深める会を計画した。参加者はごく少人数だったが会を開くことはできた。地元の区の役員などにも理解してもらいたいと思って参加を要請した。3 人のうち 1 人は来たが、会が始まる前にどこかに電話した後、何も言わずに帰ってしまった。

- ・その後、上村自治会で取り上げてもらおうと自治会長や自治会の中の役員に話を持ちかけ実現する運びとなったが、急に自治会長の態度が変わり、この問題を自治会で話し合うことができなくなった。自治会長の態度が変わったのは、横やりが入ったためとしか考えられなかった。

- ・上村には、伴野区役員で村リニア対策委員にもなっている人がいる。その 1 人に私の考えを村リニア対策委員会で発言するようお願いしたが、「区長に言ってくれ。区は一致団結しないとやっていけない。」と区長に許可無く発言はできないと明言された。私の個人としての意見を私に代わってリニア対策委員として発言することは、区として意見を言うことをお願いすることと違うので取り上げてくれないのはおかしい。そういう所にも地域としての締め付けが存在する。

4 本年 7 月梅雨末期大雨被害により本山に至る林道虻川大島線が何カ所にもわたって崩落し通行できなくなった。復旧は相当の期間を要するとされた。本山に残土が置かれ、今回のような豪雨でそれが崩壊し、林道虻川大島線も同時に被災すれば、近づくこともできなくなって全く対処できないこともあり得る。災害を受けやすい代替がほぼ無い 1 本の奥地の道路を頼りとする、奥山の危険な残土置き場計画は無謀な計画であり、初めから計画破綻していると言える。取りかかるべきでなく、保安林解除は認めるべきではない。

◎そもそも国交省が認可してリニア中央新幹線工事が始められている。その国交省がこの頃の豪雨災害の様子から、最近になって「流域治水」の考え方に打ち出して災害対策の見直しを行うようになった。リニア残土を大量に浸食最前線の奥山の谷に置くことは「流域治水」の考え方に大きく反する。リニア建設を進めるつもりならば、「流域治水」の考え

方に反しないように残土を急峻な奥山に谷埋め盛土で処分しないで他の処分方法を採用すべきだ。農林水産省として、国交省に対して、しっかりとそのことを正していただきたい。

本山は水源涵養林としての保安林として私どもにとって大事な水を供給し災害を減らす機能を果たしてきた。多くはないが、木材や食菌も取ることができ役立ってきた。その大事な山を残土置場にして減らしてしまう計画は本山地縁団体にとって何の利益も無いし、大事な山の一部が危険度の高い場所に変えられることは認めることはできない。また、虻川下流域の住民にとっては命や財産にも関わり、とても容認できる計画では無い。

私は本山地縁団体の一員という立場であるが、以上申し述べたことから、本山地縁団体としての意見として妥当性や正当性があると考えている。本山を残土置場として同意するのは間違っている。間違った考えを権威を利用して強引に押し通した。私や私と考えを同じにしてくれている人たちは、今はかなり無視されたり虐げられたりしているが、状況や条件をよく見極め正しく判断していて真髓をついた考え方をしている。

農林水産大臣として「本山の保安林解除を認めない」という決定を為されることを改めてお願いしたい。

四 戸中でのリニア残土の盛土計画の危険性

本山での盛土と共通する問題も多い。次のようなことからこの計画は危険だと考える。

1 戸中の谷は盛土してはいけない地形である

盛土する戸中下ッ沢の谷は急傾斜で、ここに流れ込む沢も何本もあり、それらは普段は水がほとんど流れていなくても急な沢で豪雨の時は盛土置き場の谷に向かって激しく流れ込む。戸中盛土場所より上流域の流域面積は広く雨水を大量に集め下ってくる。流れ込む雨水の流域は本山に比べかなり広い。豪雨時には大量の雨がこの場所に押し寄せ残土置き場の崩壊につながる事が予想される。このような谷地形で盛土すれば雨水流入、湧水の浸入などが起こり、大豪雨の時はそれが大量となり盛土不安定化に大きく関わっていく。この地域は、土石流危険渓流の地域にあり、下部は山地災害危険地区（崩壊土砂流出危険地区）となっていて盛土をするのは危険すぎる。

2 戸中は盛土にふさわしくない地質でできている

戸中の盛土の地域は、ほとんどが風化しやすい花崗岩でできている。盛土場所も盛土の周辺も全てそういった場所で不安定。表土の除去などを行ってから工事をするとしているが、風化は深くまで進んでいて十分に除去することは出来ない。また、そういった状況では段切工などで基盤地面と盛土材を密着させることも十分にできないため、安全・安定な盛土をすることは困難である。

3 この谷の断層を調査し安全を確認しないとイケない

表土を剥がしたときに断層構造と思わしきものを見ている。虻川をはきんで対岸まで続いていると考えられるが盛土の安全に影響しないかが十分調査できていない。

4 実際に起こった過去の大豪雨災害のような災害に対しての十分な対応ができていない

昭和 36 年の 36 災害の時にこの辺りの谷もほとんどが崩れ下流を危険にした。長野県の

降雨強度式などにより降雨確率 100 年として検討したということで JR 東海は豪雨でも余裕があるといった説明をしてきている。しかし、説明資料をよく見ると前提としている検討条件は限られていて、いろいろな角度や状況からの検討とは言えない。36 災害で長く続いた雨の総雨量や一日最大雨量、降雨の仕方なども十分に考慮すべきであるが、そういったことまでは網羅されていない。つまり、36 災害級あるいはそれを超える豪雨災害の時に盛土が大丈夫と説明できていない。最近では温暖化の影響で、全国どこでも頻繁に今まで無かった規模で豪雨災害が起こり得るとされる。そういったことも配慮されていない。

5 大きな地震に対する供えが十分に出来ていない

大地震に対しての滑り防止の設備計画が十分でない。埋設工・土留擁壁設置、盛土表面の傾斜角対応などで対策を取っているとするが、これら説明された対応ではとても十分と言えない。そして、JR 東海は「盛土材料は、岩を砕いたものを想定しており、また排水設備を設けることにより、盛土内の水位が上昇することは考えづらいが、盛土内水位が最大で盛土高の 1/2 まで上昇し、且つ地震が発生した場合でも崩れないことを確認」としているが、盛土内水位が最大で盛土高の 1/2 より高く上昇してしまったときに安全かの説明はないし、盛土高の 1/2 まで上昇したところまでの検討でなぜ良いのかの根拠が示されていない。

6 盛土量が多過ぎる

残土の量は本山残土盛土と比べれば少ないが、それでも 26 万立方メートルで大量。盛土全体の上から下までの標高差は 100m に近い。そして最大盛土高さは 20m ほどとされている。規模が大きすぎ一気に崩れれば最悪の事態となる。

たとえ一部の崩壊でもその量は無視できず災害の危険はとても大きい。

7 問題のある谷埋め盛土

戸中の盛土は谷埋め盛土による残土処分である。全国の谷埋め盛土について熱海の土石流のような報道はほとんどされないが、各地でかなりの頻度で崩壊し災害を引き起こしている。戸中の抗口からすぐに運べる場所にあるからといった考えで、水が流れて浸食された戸中の谷にトンネル残土を置いてしまおうという危険な発想であまりにも安易すぎる。

8 時間経過による盛土内の水の滞留増加や排水設備の劣化などを全く想定していない

JR 東海は盛土材のズリは水はけが良く盛土内に水がたまることは無いと説明している。盛土して最初の頃はそうであっても、一つ一つのズリも年月が経てば表面から細分化して徐々に盛土全体の水はけは悪くなる。そもそもズリの源は、この地域の風化しやすい花崗岩である。配水管が十分に機能しているうちはある程度良いかもしれないが、時間経過によって配水管などの排水設備も劣化・老朽化や目詰まりなどで機能しなくなれば当然に水位は上がる。それなのに、配水管などの設備の機能低下や劣化が無いものと説明している。

9 盛土工事の途中だが既に排水機能などが十分か案じられる

排水機能を工事前に説明したとおりに機能させることはかなり困難ではないのか？建設中だが、調整池設備の下からかなりの水が染み出ているように見受けられ、盛土置き場の排水などで既に事前の説明通りに工事出来ていないように思われる。自然の谷は地

形も水の通り道も複雑なので、机上で描いたようには行かない。そういったところはいずれからも出てくるはず。現実の安全性は説明通りではなく、その分だけ私たちが危険にしている。

10 工事中に盛土崩壊の危険がある

工事途中の盛土が暫定的な安全対策で安全に維持できるのかが不明。そういったことへの説明があまりなくて工事期間中に大きな地震や豪雨が起きた時の対策が十分でない。豪雨や地震はいつ襲って来るかは分からないので大変危険。

11 工事後の管理計画を事前に示さないで住民は工事後の安全を判断できない

JR 東海は工事後の盛土の安全な維持管理計画を示さないまま工事を進めている。工事後に将来にわたってずっと安全なのかを住民が判断できない。工事前に工事後の管理計画は示さないといけないがそういったことを行おうとしない。

12 戸中盛土は虻川で土石流災害を引き起こす危険性が非常に高い

戸中の盛土は脇の道路よりかなり高く積み上げられる。盛土が崩れれば、ここの盛土の構造上、急勾配の道路を虻川まで激しく流れていくと予想される。虻川本流とこの残土置き場はたった 100m ほどしか離れていなくて、残土が崩れればすぐに虻川をせき止め、土石流を引き起こすダムを作ってしまう。残土積み上げ量は本山より少ないが、虻川本流までの距離や下流域まで近いことから戸中はむしろ危険性が高い。

ここからの土石流は虻川下流まで本山より速く到達し、短時間で下流に大災害を引き起こす恐れが大きい。土石流発生時に逃げ遅れる可能性が高い。

13 盛土崩壊の流出物を止める手立てが無い

既存の虻川本流の砂防堰堤は全て満砂になっていて上流からの自然の流出物と崩れた戸中や本山の盛土崩壊流出物を止められない。盛土崩壊など、いざというときに虻川本流や支流で流出した物を止めるスリットダムなどの施設の新設計画は無く流出物を止める手立てが全くない。

14 最も重要なことと思うが、盛土置き場の危険状態や崩壊時等の非常時連絡体制についての計画が示されていない。下流域住民への注意情報や避難情報の示され方が明確でないと混乱し、いざという時の対応ができない。工事が始まっていて、いつそういった状況になるか予想はできないので、すぐにでもどういったときにどういう方法で行うかを決めて住民に十分理解させるべきだ。それができるまでは工事を止めるというのが本来のあるべき姿だ。

15 ずっと管理することには限界があり、そうなった時の対応も事前に明確にすべきだ。

ずっと JR 東海が盛土を管理していくという話になってきているが、どんな組織にも最初と最後がある。確実に JR 東海が管理できる期間には限界があるはずだ。説明会で「JR 東海は今の状態を 300 年保てると言えるのか」と問うたところ、確実なことは言えないと回答した。いったん置かれた盛土を別の場所へ移動させることはほぼ考えられず置けばずっと戸中の谷に存在する。JR 東海が管理できなくなったときにも盛土の安全が後々ずっと安全に維持できるように文書などで明確にしないと戸中の盛土工事は受け入れられない。

五 坂島でのリニア残土の仮置き場の問題点

以下のような点から問題があると考える。

1 仮置きしている要対策土の検査が十分でない

要対策土かどうかの判断や仮置き場での流出の有無の検査は JR 東海任せで行政などがほとんど関わっていないように思う。十分な検査方法で、もっと検査地点、検査回数を多くして、その公表もできるだけ早くこまめに行うべきである。県や村も自ら検査を行い JR 東海がきちんと対応しているかを二重にチェックすべきだ。そして、これらのことを住民に分かりやすく示さないといけない。そういうことを行ってもらわないと安心できない。

2 要対策土の管理が十分でない

要対策土を覆っているシートが簡単なものなので危険な有毒成分が漏れ出る心配がある。要対策土の盛土の有害成分が流れ出すなどすれば深刻な環境汚染を引き起こす。虻川には、清流に棲むカジカガエル・水生昆虫など、環境の影響を受けやすい生物がいる。人体や作物へ悪い影響を及ぼすことがあれば、更に深刻な問題を引き起こす。

3 要対策土の処分先や処分方法が示されていない

説明会で質問しても処分先などは「検討中」との回答で、果たしてきちんとした処分が為されるのか心配になる。処分先、処分方法が示せなかったら、そこで一旦工事を止めるべきだ。

4 坂島仮置き場は危険な場所

この仮置き場は土石流危険渓流の指定区域にあるが、今までの村リニア対策委員会でも今までの説明会でも JR 東海はそのことについて何らの説明もしていない。坂島仮置き場は虻川本流の蛇行した流れに近接していて豪雨時には盛土が崩れたり流されたりする可能性が高いが、流出防止の堤防設置などの計画は示されないまま盛土工事が進んでいる。あんな条件のところではいつ大きな豪雨が襲うか分からず大変に危険だが、そういう認識が全くないと感じられる。

六 リニア残土盛土による豊丘変電所建設の問題点

以下のような点から問題がある。

1 重要施設を不安定な盛土上に建設する計画は適切でない

豊丘変電所には2つの電気設備エリア、誘導集電設備棟、変換器棟などの建設が計画されている。ほとんどの設備が不安定な盛土の上に建てられる計画になっている。電気を大量に扱う重要施設を盛土の上に設置するのは大きな地震などの時に安全性に問題がある。

2 盛土は建設途中でも崩れる恐れがあるが、建設中の豪雨災害などに対する防止対策・対応策が示されていない。

3 盛土の補強土壁構造や擁壁の保全機能も永久的とは言えない

変電所立地周辺を補強土壁構造や擁壁により盛土などを崩れないようにする計画にな

っているが、300年500年それ以上長い年月が経てばやがて盛土を安全に保つ機能が弱まり危険な状況となる。

4 盛土に使う残土の運搬ルートに問題がある

リニアトンネル残土の運搬に戸中非常口から村道中央横断線を用いるようだが、この道路は山岳地形にあり、急傾斜で狭くカーブもきつく軽自動車でも運転に気を使う。道路改良をすとしても残土運搬にダンプなどが走行するのは無理がある。一般の車が運行する時はその車が走行を終えるまでダンプの運行を止めてもらうことは最低限実施してもらいたい。

5 盛土の排水設備も時間経過によって機能しなくなる

水環境に関する主な環境保全措置のところで工事排水の監視、排水設備の点検・整備による性能維持と項目が挙げられているが、地下配水管が老朽化・劣化、目詰まりしたときの対応が示されていない。時間経過によって配水管などの排水設備が機能しなくなれば当然に水位は上がり危険となる。

6 盛土内に要対策土を置く可能性に触れていない

要対策土を自社用地で処分するということを JR 東海は言ってきているが、ここに置く計画があれば事前にそのことを対応策と共に示すべきだ。

7 盛土工事などに関わってのモニタリング調査は不十分で客観性が無いし測定項目も不明確

大気質、騒音・振動、水質のモニタリング計画が示されているが、実施時期及び頻度があまりにも少ないと思う。また、JR 東海だけで行うのでは信頼できない。長野県や豊丘村など別の機関の調査も行うべきだ。抜き打ち調査も必要だ。

また、豊丘変電所下流に設置する調整池から放流する工事用排水について、浮遊物質、水素イオン濃度（pH）等を測定とあるが、「等」とぼかさなできちんと全ての項目を示して説明すべきだ。

8 盛土の工事後の管理計画が示されていない

工事後の管理計画を事前に示さないで住民は工事後の安全に対して不安を強く抱く。将来にわたってずっと安全なのかを住民が判断できるように工事後の管理計画はしっかりと示さないといけない。そのことについてもう一度説明会を行うべきだ。

9 JR 東海が盛土等をずっと管理することには限界があり、限界になった時の対処について明確にすべき

ずっと JR 東海が盛土を管理していくという話になってきているが、どんな組織にも最初と最後がある。確実に JR 東海が管理できる期間には限界がある。いったん盛土を置けばずっとそこに置かれ続けると予想される。JR 東海が管理できなくなったときにも盛土の安全が後々ずっと安全に維持されるように文書などで明確にしないと、この盛土工事は受け入れられない。長野県や国が後の世話をすることになるのであれば、そのことも事前に明確にしていきたい。

七 私の意見（反論）のまとめ

以上のように豊丘村でのリニア建設で多くの問題点と危険性が私たち虻川下流に住む者

に降りかかってきている。工事が更に進めば問題点や危険性は更に増えていくと感じている。

弁明書 3 ページの下の方に、「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について交通政策審議会に諮問し、同審議会は、その審議を鉄道部会に設けられた小委員会に付託した。小委員会は、平成 22 年 3 月 3 日の第 1 回会合以降、合計 20 回の審議を経て、・・・」と記載されている。おそらく錚々たるその道の専門家集団が組織され時間も国家費用も掛けて検討されたことと想像する。

しかしながら、この過程においてももう少し深く考えていただければ上記のような私たちがリニア工事で直面している問題点や危険性について、「もっと配慮が必要だ」という結論に至ってもらえたはずだ。

つまり、

東京・名古屋間そして大阪までを直線でリニアを速く走らせることだけを考えると、地形や地質を無視することになること。

トンネル掘削技術が進んでいることを良いことにトンネルばかりで路線を作るとトンネル残土が途方もなく多く出てくること。地盤沈下や水枯れの問題、有毒物質掘り出しなども引き起こすこと。

山岳地帯のトンネル工事では、大量残土の適切な処分地が見つからず谷埋め盛土など無理な処分をせざるを得なくなること。

谷埋め盛り土による残土処理は、時間が経過して 500 年以上先くらいでかなり危険性の深刻度を増すこと。後々の世代にあまりにも大きな負担とかけること。

などが配慮されなかった。

つまり、今のリニア建設は地形や地質を無視しトンネルばかりを掘って直線にしようと発想している。その考え方は自然の歴史や法則をあまりにも無視している。リニア計画路線には大山脈も大断層も重要な地下水脈もあるが、そのことが全く考えられていない。根本的な環境破壊を行ってしまうので後で少しぐらい環境影響調査のようなことをしても環境や生活への影響をほとんど軽減できない。トンネル残土は大量で、出てくる場所（坑口）は山岳地帯にあり危険な谷埋め盛土で残土を処理せざるを得なくなる。これらのことは、鉄道部会に設けられた小委員会で最も審議して欲しかったことだが、いったい何を審議していたのかと思ってしまう。

現在リニアは建設中でまだ完成していないが、リニアが出来、走るようになってから 200 年、300 年と経過すれば、その間に自然科学の大きな発見があったり鉄道技術が大きく飛躍発展したりして超電導リニアの仕組みや原理は古くなり新しいものに置き換わることは十分にあり得る。競争の激しい世界にあっては内外の鉄道輸送会社などとの競争にも勝ち抜いて今のまま JR 東海という会社が存続するのも疑問である。500 年先にリニアトンネルがそのまま利用されているかも疑われる。そうなったときに、山の中のリニア残土置き場をきちんと管理する人がいるのだろうか？残土置き場が見捨てられる存在になれば、それは危険な盛土そのものである。そうすると、私たちのような下流域に住む者は恐怖である。こういった帰結は、おそらく間違いではない。リニアを走らせるために莫大な電気エネルギーが必要と聞く。それに劣らず残土置き場の管理は終わりが無いので管理をずっと続けるためのエネルギーと多大な費用が際限無く必要になることは目に見えてい

る。

リニアは一地点の工事で無く、線上に長く広がり、影響を受ける人の数も抱える課題も多い。負の影響がある人々のことを十分に考えなければ簡単に建設できるはずはない。根本からもう一度深く考え直されなければ、この事業はとても完結できない。権力の力で無理に押し通しても明るい見通しは無い。

リニアを走らせるために大きな変電所建設も必要だが、山岳地帯では適当な広さの平地が無い。それで切土と共に盛土をして平地を確保する計画を考えたり、置く場所がまだ見つからないトンネル残土を少しでも処分しようということも取り入れたりしているが、かなり無理がある。危ない盛土をするのにも条件の悪い山岳道路を使い残土を処分地まで危険を冒しながら運搬せざるを得ない。盛土が崩れる恐れもあるので擁壁なども必要になる。擁壁や配水管の設備もいつまでも機能するものではない。

JR 東海は 2027 年リニア開業に過剰にこだわっているが、まずはリニア路線周辺に住む者の生活と安全を第一に考えるべきである。時間がかかっても 10 年遅れでも 20 年遅れでもそのことにしっかり対応すべきだ。状況によればルート変更も考えるべきだ。リニア中央新幹線計画を根本から見直し検討し直すべきだ。

以上のように、この危険で問題だらけのこれまでのリニア計画は、根本から考え直すべきと考える。そして、私たちの生活がリニア建設によって危険になったり問題が起こったりしないように計画の再考をお願いしたい。