

公聴会記録書（飯田会場）

- 1 対象準備書：中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書
- 2 日 時：平成25年11月23日（土）午前10時～午後2時40分
- 3 場 所：長野県飯田合同庁舎別館3階 講堂
- 4 公 述 人：(1) 下伊那郡大鹿村 青木 清
(2) 神奈川県相模原市 伊藤 貴徳
(3) 下伊那郡大鹿村 浮島 仁子
(4) 東京都東大和市 懸樋 哲夫
(5) 下伊那郡高森町 春日 昌夫
(6) 下伊那郡大鹿村 河本 明代
(7) 下伊那郡大鹿村 小林 俊夫
(8) 下伊那郡大鹿村 サイモン ピゴット
(9) 飯田市 酒井 和美
(10) 下伊那郡大鹿村 佐藤 明穂
(11) 長野市 竹重 聡
(12) 下伊那郡高森町 中川 賢俊
(13) 飯田市 原 伸圭
(14) 下伊那郡大鹿村 前島 久美
(15) 下伊那郡大鹿村 山根 沙姫

5 陳述の内容：

(1) 下伊那郡大鹿村 青木 清

会場に大鹿村の方が結構多く来ておりまして、また公述人の名簿を今日いただいて、大鹿村から8人の方が本日公述人席に立って、いろいろな発言をされるということですが、このことだけを見ても、大鹿村にとって、いや下伊那、飯田市も含めて新聞とは違う意味の賛成ではない、恐らく反対の声が今日はあると思いますが、非常に強い関心を村あるいは村民が強く持っているということの一つの証かなと、今日来て感じました。

私は大鹿村に二つ穴が開くという情報が入ったときに、1,100人ぐらいの村ですが、村が崩壊するかもしれないという直感的な強い衝撃を受けました。例えば十数年JRのリニア工事の影響がある、特に大鹿村でメイン道路になっております大河原の住宅街の人達は、まさに崩壊というか大変困ったことが起きたなと思っていると思われまます。私自身今日来るまでに、たくさんの人たちから話を聞くことができました。今日の私の声というのは多くの村民、地域住民の声が凝縮されていると、是非塩谷議長には受けとめていただいて、県政あるいは知事にもお伝えしていただきたいと思います。

公述に関しては、まず私の意見を会場の皆さんにも共有していただきたいと思いますが、読まさせていただきます。

私は35年前に大鹿村に入村したものです。奥の深い自然、恵みの山里、心が癒される村の風景は得がたいものです。今回のリニア新幹線工事は大鹿村を一変させてしまうほど環境破壊を引き起こす工事です。10月23日信濃毎日新聞にミゾゴイの話が記載されていました。大鹿斜坑トンネル、上青木集落

の近辺においてもミゾゴイの鳴き声を聞いたとの話をお二方から聞きました。JRの調査が不十分ではないでしょうか。JR東海に再調査をするよう県から指導を願います。

さて、私は上青木工事現場から500mほど青木川の下流で畜産経営をしております。家庭用水と牛の水は沢水を利用して生活しております。工事により水源が枯れることは予測でき、このような事態になれば、特に冬はパイプの凍結が起きて、半日たりと牛は水なしではいられません。また、土砂搬出により国道152号線で頻繁にダンプが通り、騒音にも牛のストレスがたまり、経営には大きなマイナスです。以上のことから、自然破壊を来すりニア工事は地域住民の理解が得られません。私たちは開発によって多くのものを失ってきました。開発ありきではなく、良識ある決断を求め、リニア計画の反対を申し入れます。

以上のような文書を県のほうに提出いたしました。このことについてミゾゴイの話が出ましたが、これは信濃毎日新聞で別の箇所にミゾゴイの写真と声を聞いたという記事がありまして、斜坑トンネルが釜沢地区ともう一つ開きますが、そちらの地域から、正確には直線距離で何mとは言えないですが、上青木集落の方が山に入って、何か面白い声が聞こえ、手ぶりでこのぐらいの大きさだったという話を聞いた他の村民の方が自分も聞いたことがあるという話を聞きまして、その辺の調査が不十分であり、JRはもっとしっかり調査をすべきではないかということです。

それから、私は畜産を経営していますが、今年の春、大河原水道の水源である沢で、県において地すべり対策工事のボーリングを行いました。二つ目の穴を開けたときに大河原水道の水源が枯れてしまいました。つまり、ボーリングの穴は十数センチの口径ですが、それだけの水が流出してしまう訳です。私はその下で水を汲んでいますが、今は水量が少なくなってしまう、頻繁にそこへ行って水の通りをよくせざるを得ずつらい思いをしました。それが直径十何mになる穴が開くということは水源に関して、相当大きな影響が出ると私は思っております。そういったことで、村の様々な自然環境、植物のことも含めて想像ができない大きな影響が出ると思っております。

それと、ダンプの通行量が国道152号線で200台、それから合流点で千七百数十台が最高と予測していますが、大鹿村の砕石工場の人から聞きましたが、かつて中央道の工事の時にはダンプが400台通行し、それでも大変だったそうです。多いときにダンプが千七百数十台と通行するという事は、生活が破壊されるということだとある村民の方が言っておりました。JRがどのように考えて、リニア工事に突き進むかということが、村の人間にしてみれば本当にわからないという状況です。

私個人の話に戻って恐縮ですが、環境保全の見地とは異なりますが、今の日本の状況は開発がありきで、実は夢も何もなくなっていると思うとつらい。私は畜産を経営していますが、自然の水をいただくだけでも経営には大変プラスになっております。ところがTPP等により畜産経営は本当にダメージが大きい。畜産経営だけならいいが、大鹿村は人口1,100人ですが、高齢者の割合が高く、十数年つらい思いで過ごして、もう一回静かな村を取り戻す前に亡くなられる方も多いため、大鹿の人たちがこの村に住むということが本当にできなくなります。

今日、村会議員を何年もやられた方と前の村長さんと一緒にこちらの会場に向かいました。その車中で本当に反対で困るという声が強くありました。今回のJRのリニアの問題は小さな村を潰しても構わないという言葉には出さないけれども、そういった傲慢なところがあると思います。長野県にしてみれば、過疎、山間層の中で県政を維持し運営されているわけですので、そういった点からも小さなところを見捨てるということはしては欲しくないと思っております。車中でも話をしてまいりました。

もう一つ、あと時間が少しあるようですので、これからの大鹿村の公述人の方たちが恐らく触れられると思いますが、どこの市町村でも今、Uターンとか、Iターンというような形で若い人たちを迎えたいという活動をされていると聞いております。村の中でも官民一体となって人口減少にできるだけ歯止めをかけるため、村の空き家情報を出す等努力をしています。塩谷環境政策課長は大鹿村に来られたかわかりませんが、大鹿村に来られた人たちの村の印象は良く、阿部知事も恐らく大鹿村に何度か来られていますし、田中前知事も大鹿村に来られて、こんなに素晴らしいところはないとおっしゃっています。大鹿村が「日本で最も美しい村連合」に入って、村民の方たちもごみ一つ少なくしようという努力がされています。JRの工事によってプラント化した村に誰が行ってみようという気になるのでしょうか。これは大変つらいことだと思います。是非、大きな目線ではなくて、細やかなところに目が行き届く阿部県政が大鹿村を見捨てないように再度お願いを申し上げまして、これで時間がそろそろ来たということもありますので終わりにさせていただきます。どうも本当にありがとうございました。

(2) 神奈川県相模原市 伊藤 貴徳

長野県における公聴会の公述人名簿を見させていただきましたが、本当に県外でも募集されており、心より感謝を申し上げます。

説明会を含めて全体を見させていただきましたが、地域毎の問題、課題が大いにあるのではないかなと考えられます。再検証すべきものが多々長野県にもあると思います。大鹿村をはじめ飯田市においても、その辺の部分を見直すべきではないかと思います。

今回の新聞報道でも、説明会を見ても、アンケートを取っても、安全性の問題、些細な問題等さまざまな問題が出されています。また、長野県においても立て坑の位置が数カ所決まり変電所も建設されると聞いています。そのような問題の見地から考えると本当に大丈夫なのかと思われます。名古屋、東京方面に人が流れていくのではないか、飯田に降りるお客さんも少ないのではないか、そのようなことを考えると、本当に残念であり、長野県にとってもいい観光資源になるのでしょうか。

ほとんどの地域毎の問題を見ても不満が多く、市長さん、県知事さんにおいてもどのような地域の活性化が必要とされるのかも一度考えるべきではないでしょうか。JR東海の山田社長の10月17日会見を見ても、採算性もとれない、ペイもできないということを仰っていました。リニアが本当に地域毎にうれしいものと思えるのかどうかもう一度考えるべきではないでしょうか。

自然の問題です。是非皆さんお聞きになっていただきたいと思います。現地の新聞に日本自然保護協会において赤石山脈の問題を提起しながら、本当に大丈夫なのかどうか一つ一つもう一度確認すべきではないかという記事が載っていました。例えば動物の問題ではクマタカ、オオタカに影響がないのかどうか、また、長野県においては発生土の置き場1カ所も示されていないなど具体性がなく、地形、地質学的にも危険な場所があると述べられています。その中で生態系に影響を与える問題もたくさんあると思います。また、長野県は結構地下水が流れていると聞いており問題になっていると思います。自然を壊すということは、復元もできないし後戻りもできません。やっぱり住民としてはもう一度リニアが必要とされているのかどうかをもう一度考えるべきではないでしょうか。

もう一つは新聞報道の中のアンケート結果です。知事さんや市長さんにも是非こういう問題があるということをお伝えしていただけたら助かります。リニアに期待することは、安全性と1,300人程が述べております。他は利便性の向上、日本の世界へのアピール、技術輸出、快適性です。リニアの疑問点は

巨大な建設費です。他は安全性、電力の消費の多さ、環境や振動、騒音です。8割が地下トンネルですので、本当にリニアが来たらバラ色の人生になるのかどうか。もう一度考えるべきだと思います。山梨の例を挙げますと、騒音や振動について周辺の住民がやっぱり不安視されています。例えば騒音、振動で電話の音が聞こえず風圧がすごいそうです。長野県においても風圧は本当に大丈夫でしょうか。自然を壊すということは絶対生態系に影響があり、地下水の問題は大鹿村がメインになっていますが、地下水への影響もいっぱいあり得ると思います。本当にこのような問題が一番懸念視されています。例えば新聞報道でも、最近ミゾゴイという鳥が話題になっており、工事による影響が小さいと準備書では示されていますが、根拠となる必要なデータも不足しているそうです。本当に生態系に与える影響はないのかどうか再検証するべきだと思います。

長野県内で行われた説明会においても、工事の残土の問題、用地買収の問題等本当に住民が不安に感じています。今後、何時になるかわかりませんが、環境影響評価書が出ると地権者へ用地説明会が行われ設計の協議もあると思いますが、本当はリニアに必要性や恒常性を説明して理解していただくものではないのでしょうか。JR東海さんは一方に採算性もとれるし、本当に大丈夫だということを言っており、その説明はJR東海が山梨の実験線等から電力の一部を融通して使っていると説明があった説明会でも1、2回お聞きしました。原発が必要にされる3倍の電力、電磁波の問題、磁界の問題について根拠となる明確な数字もなしに安全性はクリアしていくとの説明もありました。ある記者から電磁波のメーターが結構多く振り切っているという話もお聞きしております。本当にこのリニア計画そのものが自然豊かな長野の問題、地域住民が不安視されるものではないか思います。

土置き場の問題です。大鹿村は県内最大の298万㎡残土が出るということで、これも本当に大丈夫なのかどうかも是非確認していただきたいし、県知事、市長にも、是非議長さんにも住民にもっと説明会を開くべきではないかなと思います。

JR東海の株主総会でも、物価が下がれば株も下がるのではないかと不安視されている声も結構聞かれます。JR東海の組合の中にも、やっぱりこれは本当に問題が大丈夫なのかという声が聞かれます。本当にこれでいいのかどうか、是非検討していただきたいと思います。リニア計画そのもの、残土の問題や用地買収の問題、さまざまな問題があると思いますが、やはりもう一度見直すべきものだと思います。大鹿村においてはダンプ等のタイヤの洗浄をしたときに出る汚水の影響がオオタカやクマタカにあるのではないかと懸念もされています。ダンプ等の工事の運搬車両は、1日平均2、300台通行が予想され、橋の問題や広域道路が狭い地域もあると思います。それらをもう一度環境評価を行う学者の方にも視察いただいて、さまざまな問題を再検証するべきではないかと思います。

今回の説明会も公募に選ばれたということで、ここで感謝したいと思いますが、やっぱり住民には、いろんな問題があるということをもう一度考えていただきたいと思います。これは本当に日本にバラ色の人生になる、オリンピックに間に合うように作れるという住民の声もありますが、採算性もとれないしペイもできないということをお聞きして、これで本当に大丈夫なのかなど思われます。私も地元、相模原に住んでおりますが、相原高校の移転の問題とか、さまざまな問題、例えば大鹿村にもそういう小中校の移転の問題も出るでしょう。電磁波の問題も出ると思います。それら住民の声を一つ一つ吸い上げて、こういう公聴会なり説明会をいっぱい設けるべきだろうと思います。JR東海においては、方法書、準備書、説明会においても同じ数字しか出してこないし、県、知事、市長においても、それをもう一度住民にわかるように説明をするべきではないかと思います。今回のリニアの沿線の不安の問題、本

当に地域の起こり得る問題がさまざま隠されているということで、もう一度考えていただきたいと思います。

最後になりますが、市民団体からのトンネル外の事故が起きれば大惨事になり、避難口があっても高齢者などは避難できないという意見が新聞の中でも報道されるなど住民の声が吸い上げられております。リニアの経済効果についても都市部に人材や企業が流出する人の減少の影響のほうが大きく、甘い夢を見ないでほしいということが住民の声だと思えます。岐阜県においては残土からの放射能問題等がありますが、影響が小さいと聞いていますが、ちゃんと正確なデータ、数値、そういうデータを出すべきじゃないかと思えます。生態系については日本自然保護協会から赤石山脈等の問題が指摘されております。長野県においては、恒川遺跡の問題も回避するとしておりますが、坂道の下に作るということで、本当に人間益の効果から住民にとってこれでいいのでしょうか。住民の声を一つ一つ取り上げていただきたいと思えます。

終了の時間が来たので、これで終わりたいと思えます。大深度の地下の問題、さまざまな地域の問題、磁界の与える影響等さまざまな問題がありますので、是非もう一度検討していただき、住民の声を聞いていただきたいと思えますので、是非よろしく願いいたします。今日はありがとうございました。

(3) 下伊那郡大鹿村 浮島 仁子

私の住むすぐ至近距離でこの大規模な工事が始まりますので、本当はできましたら1時間ぐらい時間を頂戴して、皆さんに詳しく御説明したいところですが、15分と限られておりますので、自分の申し上げたいことをメモしてきましたので、これから読ませていただきます。よろしく願います。

大鹿村において、これから予定されているリニアのトンネル掘削工事は周囲を山で囲まれている狭い大河原地区内に巨大なトンネル工事と橋梁工事、非常口が4カ所、変電所などの建設工事がこれから十数年間にわたって行われ、なおかつその掘削工事から搬出される残土の運搬車両、大型ダンプが村内のメイン道路に1日平均1,760台、私どもの住む上蔵という集落には550台から600台も通行するということです。村民としては到底受け入れがたい、耐えがたい状況におかれてしまうわけですので、そのことについて意見陳述をさせていただきます。

まず最初に、私の住宅のすぐ近くに変電所がつくられるということでしたので、当然送電線も配備されると思われま。そこで、最初に電磁波の影響について意見陳述をいたします。当村においては大河原、上蔵地区の小渋川右岸側、私の家の至近距離に変電所がつくられる予定ということです。そこで、電磁波による人体への影響について「経済産業省原子力安全保安院の電力設備環境影響調査、平成15年度調査報告書」を参考にさせていただきますと、以下のような記述があります。

- 1：送電線や変電所などの施設からくる磁界については平均0.4マイクロテスラ以上を浴び続けると、小児白血病の発生率が2倍に増加します。
- 2：変電所の敷地と一般の都市との境界部分で最大4マイクロテスラ、小児白血病の発生率が約10倍です。
- 3：また、送電線や配電線直下の地上高1mのところでは最大20マイクロテスラと書かれております。

JR東海は国際基準値以下なので心配ないとの説明でしたが、現在その国際基準値は新しい電磁気学の学説によって覆されているとのこと。電磁気学が御専門の宇佐美保先生という方が書かれた「ロンブスの電磁学」という本では、電解液で構成されている人体は電磁波に対しては導体としてふるま

うためアンテナとしての役割を果たすという新しい学説を公表され、ファラデーの電磁誘導説、マックスウェルの方程式をはじめとする電気理論をほとんど覆し、新たな理論の構築をなされているということです。すなわち、送電線や変電所などの施設からくる電磁波に対して人体はアンテナとして無防備に受け入れてしまうということです。JR東海の国際基準値以下だから心配ないという説明は誤りということになります。そのため村民がこれから長く住み続ける地域の至近距離内に新たに送電線や変電所などを建設することは住民としては到底受け入れることはできません。このことは人間社会だけではなく、リニアの線路沿いに、送電線が設置されれば、その周辺に存在する動植物に対しての同様に深刻な影響を及ぼすことが想定されます。日本で唯一手つかずの大自然を要する南アルプス山脈に巨大かつ長大なリニアのトンネルを施工することはその大自然に日々抱かれて穏やかに暮らしている者として、また「南アルプスの自然を愛する会」全国ネットワークの代表として現在残されている大自然を次世代へ残していく使命感からも、このリニア沿線として南アルプスを破壊することは是非とも考え直し、早急に方向転換を図れるよう求めます。

上記電磁波の続きですが、人体への影響だけではなく、至近距離においてはインターネットへの悪影響もないということは言えないはずとネット環境に詳しい方々は指摘されています。今後インターネットが支障なく行えないようになったら、JR東海はどう対応するのか。これから長く住み続ける住民としては多くの人間が生活を営む地域においては無謀な工事は行えないよう方向転換すべきです。

2、生活環境の激変が予想されることについて、大型ダンプが村内のメイン道路、メイン道路と言いましても、幅5、6mの道路です。そこに1日平均1,760台とか、私の住む集落の幅3m道路に550台から600台も通行するという計画も、住民にとっては生活道路を完全に奪われ、著しく日々の生活が困難になるだけではなく、騒音妨害や速度を落としても粉塵が巻き上がり、窓が夏でも開けられず、洗濯も干せなくなるでしょう。また、ディーゼルの排気ガスは住民の健康を害する元になります。また、振動などで道路沿いの家々はゆがみが生じて、ドアや障子がきちんと閉まらない可能性も出てくると思います。なおかつ、メイン道路周辺には学校や保育所があり、その大切な道路をダンプの集団に奪われてしまいます。まだ小さな子供たちにダンプ隊の犠牲なれと言うのでしょうか。

次に、上蔵集落の3m道路の件です。数年前JR東海は釜沢地区でボーリング工事を実施しましたが、そのときは全く住民に断りがなく、いきなりダンプが狭い道路に入ってきました。そして狭い道路でダンプと直面した場合、ダンプのすぐ後ろに広い待機所があってもダンプは絶対にバックしてくれません。やむなく生活者がずっと車除けできるところまでバックをしましたが、もっと幅寄せせよと言うばかり動きません。やむなく再度ぎりぎりまで幅寄せをしても、それでもダンプは動きません。上蔵地区でなくとも集落の道路というのは崖側に縁石などが敷設されているわけではなく、草とか落ち葉とか木類などがかぶさって、どこが実際の道路の先端なのか、目視では困難なのです。ですから、生活者に崖がぎりぎりまで車を寄せるとするのは、崖からの転落事故があり得る非常に危険な要求なのです。そもそも幅3mの生活道路に大型ダンプが入ってくることも自体が無謀なのですから、JR東海のこの計画自体を変更すべきです。

次に、松川町と大鹿村をつなぐ唯一の道、小渋線もまず道路そのものが破壊され、ダンプの走行が終了した5時過ぎに町まで用足しに出かければ、当然帰りは夜になります。そうなった場合、道路の路面も破壊され、アスファルト自体がもろくなって、ゆがみや随所に穴が開くなど平坦な路面ではなくなるので、夜の帰宅は困難な状況に追い込まれるでしょう。大鹿村の澄んだ空気、静かで穏やかな生活環境

はりニアの工事によって激変することになり、到底受け入れられるものではありません。上述の件と同様に、多数の人間が居住する大河原地区の中心地域で巨大かつ無謀な工事は行わないよう方向転換をすべきです。

3、絶滅危惧種の配慮について。大河原の釜沢地区では国内で500羽を切るイヌワシ、クマタカ、オオタカなどが頻りに飛来して営巣活動を行っているという家族で記録をとっていた元釜沢住民が証言をしております。その御家族は数年前、JR東海が何の説明もなく、いきなり自宅前でボーリング工事を開始したため、ボーリング工事というのは夜でも機械は動きますので、とてもここではもう住めないと。急遽御家族でここを逃げ出して、現在は私が住む上蔵地区に移住しております。また、私どもが住む上蔵地区には世界で1,000羽を切ると言われるミゾゴイという非常に珍しい習性の野鳥が営巣活動をしていると、お隣の人が写真を撮って、公民館にその写真を提供し、官報でその写真が紹介されました。こういう絶滅しかかっている猛禽類や野鳥の住む地域に1日550台から600台もダンプが通行したら、人間が心身ともにまいってしまうだけではなくて、貴重な絶滅危惧種も減ってしまうということになります。したがって、このような地域において無謀な工事は行うべきではないと。早急に方向転換をすべきです。

以上で、私のメモを読ませていただきました。ここで一応、私は終わりにさせていただきます。

(4) 東京都東大和市 懸樋 哲夫

前に甲府に住んでいたこともありまして、甲府でリニアの実験線が建設される前からリニアの問題に興味があり、その問題点について見ており、特に電磁界の問題については、ずっといろいろな資料を調べ勉強してきたつもりです。この間JR東海が提出した準備書及び説明会においてちゃんとしたデータが示されておらず情報が不十分ですので、具体的にどこが示されていないかということをごここで明らかにしたいと思います。

まず、リニアの車内の座席、床の上、通路等具体的な場所で何ミリガウス、何マイクロテスラあるのかという数字が公表されていないわけです。それで、そのことを説明会で聞きますと、全て最大値で表していますから、全部公表しておりますという答えをするわけです。ですが、以前に宮崎実験線においては磁界のデータは公表されていました。まだ、実験線の工事が始まる前に、工事の説明会において記者発表されて、座席のところは何ミリガウス、床上10cmで何ミリガウス、1mの所で何ミリガウスと具体的な場所での数字が示され、遮蔽材を使った場合にこれぐらい減る、使わないとこれぐらいあるという具体的な数字が表になって公表されていたわけです。そういう表が説明会でも準備書でも一切出ていません。それから、少し出ている説明表を見ますと、周波数が12ヘルツ以上ないことになっていますが、これについても、何回もJR東海に質問してそれ以上の数字を出してほしいとお願いしています。ところが、JR東海からは、それ以上の数値はなく、しかも一方では実測値は公表していると言われました。本当はないのでしょうか。最近の環境省のホームページに「リニア中央新幹線に係る適切な環境影響審査のあり方に関する調査研究業務報告書」が今年の3月に掲載されています。それによると、上海リニアの電磁波、磁界の具体的な数値がちゃんと載っているわけです。その数値というのは、周波数別に書かれていて、高いところでは300ヘルツまで書かれていますが、そういう資料を上海リニアについては国が公開しています。だけど、中央リニアについては公表していません。ですから、そういうデータをちゃんと出すべきです。それと、宮崎実験線で出しているような遮蔽した場合と遮蔽していない

場合はどうなのかということもちゃんと数字を出すべきだと思います。説明会の度に質問しても、すべて公開しておりますというような言い方をされ、本当にごまかしているとしか言いようがありません。だから、第三者がちゃんと検証しなきゃいけないと思います。長野県がちゃんとそこを出せと言っていたら、あるいは出さざるを得ないのかと思ったりします。

上海リニアは常伝導リニアで、中央リニアは超伝導だから違う方式だとは言っても、常伝導でも磁気をプラスマイナスにして、それを繰り返すことによって推進するというメカニズムは同じですから、周波数が超伝導リニアだけないということはありません。周波数が高ければ磁界の何ミリガウス、何マイクロテスラというものが、周波数が高いほど率が高いということは常識になっていますから、JR東海が示しているICNIRPという国際基準のグラフで線が、周波数が高いほど下がっていく表がありますが、そのグラフを見ても、その周波数が高いところにリスクがあり、だから、それを公表できない、何か理由があるのかということです。それが明らかになってしまうと、議論がJR東海としては耐えられないのではないかなと思わざるを得ません。

それから、実験線をずっと山梨でやってきていますが、その実験線を何のためにやってきたのかと言うと、そういうデータを収集するためだったと思います。だから、資料がないということはありません。その資料が出さないというのであれば、それは言葉は悪いですけど、隠蔽しているというふうに言わざるを得ないということだと思います。

それから、資料を出さないということと、もう一つ大きな問題は健康リスクに関する議論が全く第三者的になされてないということです。それで、前に国交省で「中央新幹線小委員会」というのがずっと開かれていて、そこで報告書を出して、リニア新幹線がゴーサインになったわけですよね。それが、その議論の最中に磁界の問題、電磁波の問題というのが議論されたことは一切なかったわけです。全部じゃありませんが傍聴しましたが、報告書を見てもそのような数値は一切出てきていません。ということは、リニア新幹線は磁界の話は抜きにしてゴーサインとなっているわけですから、リニアが安全なんだと主張するためには非常に不十分な検証しかなされていないと思います。

磁界は国際的にも海外でいろんなリスクに関するレポートが出ていまして、スウェーデンの報告では93年ごろですけども、2ミリガウス、0.2マイクロテスラぐらいで長期に被曝すると、小児白血病のリスクが2.7倍になるという報告が出されています。繰り返しそのような海外での報告が出されていますが、JR東海が引用している国際基準を作っている「国際非電離放射線防護委員会」の報告の中には、そのような報告がほとんど引用されていません。安全だということを主張するために抜粋して部分的に使っているというような状況だと思います。この辺のところはいろんな人の意見があるから書いておかないとまずいかなという理由で準備書の中に引用されており、上述のとおり低い強度、0.3から0.4マイクロテスラ以上の商用周波の磁界への毎日の慢性的暴露が小児白血病のリスク上昇と関連していることを疫学研究においては一貫して見出していることをJRの準備書には引用されています。IARCはそのような磁界を発がん性があるかもしれないと分類していますが、しかしながら、磁界と小児白血病の因果関係は確立されておらず云々で、その後ずっと否定することを書いており、そのような引用の仕方と言いつくしているような状況です。

先ほど浮島さんが近くに変電所ができるという問題についても、そういうことをちゃんと検証されるべきと思いますが、リニアについてはそれどころじゃないわけです。車内で何百ミリガウスとか、あるいは千ミリガウスを超えるような磁界が出る可能性もあるわけです。それが大丈夫だということをJR

東海が言うためには、変電所なんかもう全然平気というふうな形での引用の仕方をするしかないという状況だろうと思います。だから、リニアが実現すると、変電所も高圧線もいろんな電磁波問題も全部リニアの基準に合わせていってしまう。そういう意味でリニアというのは非常に問題があるというふうに思っています。

磁界の調査については海外だけではなくて、日本でも文部科学省が調査報告しています。0.4マイクロテスラで小児白血病のリスクが2倍とか2.6倍、脳腫瘍のリスクが10倍という報告をしています。このことは当の文部科学省が否定して、消し去るような行動をとっています。これが実際に基準に応用されてはたまらないと思ったと思いますが、「葬られた疫学からの警鐘」と読売新聞にも掲載され、この研究報告は葬られたと読売新聞の記事に書かれています。このようなことを復権させるべきだと私は思っています。JR東海が出している一方的な安全説明ではなくて、第三者がリスクや研究報告を全て再検証して、もう一度JR東海に資料を提出させ、ちゃんと議論がないままで実験線が実用線になっていくことはできないということを長野県のほうからはっきり言っていただければと思います。

あと、ヨーロッパのほうではEU議会なんかでも予防原則ということが言われていて、結論がはっきりとしてない、100%証明されていないなくても、リスクが証明されていないなくても対策はとることを、予防原則と言って、実際にいろんな化学物質でも実行に移していますが、それを電磁波についても予防原則の適用ということが言われているわけです。そういう考えを形にして客観的にJR東海でないところが事実を踏まえた上での電磁波対策ということを考えていただきたいと思っています。

(5) 下伊那郡高森町 春日 昌夫

今日は非常に天気がよくて、今この左側の窓を見ていただくと、竜東の河岸段丘が見えます。こういった景観は長野県にとっても財産であります。それを本当に守っていくべきだろうという立場で言わせていただきたいと思っています。

初めに、事業者側と住民との間で景観という概念につきまして、認識のくい違いがあるように思います。準備書の喬木村のアルプスの丘公園から景観についての予測をしていますが、次のように述べられています。

「伊那盆地を横断する連続的な鉄道施設を中景として視認することとなるものの、スカイラインの分断はなく、鉄道施設はコントラストを持つ水平線の構成を図ることにより圧迫感が軽減され、現在の景観と調和のとれた新たな景観となるものと予測する。」とっております。しかし、阿島北地区の部分、右側のほうですが、この写真をコンピュータで3倍から4倍に拡大してみます。そうすると、高架橋の近辺においては景観が一目見て激変するだろうということが非常にわかります。準備書を実際に読んだ結果ですが、我々が思うような圧迫感という観点を全く無視しているように思います。準備書資料編の視点場選定フローによれば、主な眺望点と日常的な視点場の選定については文献、聞き取りなどにより候補地点を挙げることとなっています。この段階で現地調査をしているということですから、候補地点のリストとその調査結果を公表すべきでした。これがなされていないため、選定された予測地点の妥当性というものが判断できません。日常的な視点場の抽出範囲を構造物から300mから400m以内と、これはJR東海がそのように規定しているわけです。しかしながら、200mの地点が1カ所あるだけで、全て300mまたは400mという遠い地点を選定しております。特に日常的な視点場の道路上あるいは堤防については、これほどどこであろうと地点は設定できるわけですから遠い地点を設定していることは非

常に疑問に思います。選定された各地点においても景観の視角は一つとは限らず、準備書が論じておる視角よりは変化は大きいと予測される視角が存在します。集会所、遊園地等のそういう視点場を選んでいますが、これも一番距離の遠いところだけを選んでいきます。沿線に同種の場所は、7カ所まだあるわけです。主な眺望点と日常的な視点場もどちらも選定された地点に関しては、全てについて写真を添えて評価結果の説明をしています。視点場の選定の過程や詳細な基準が明確にされていないため、写真に写された景観、いわば画像だけを説明しているに過ぎないと言えるのではないかと思います。現地で撮影した画像と準備書の画像を照らし合わせて検討したところですが、月夜平、高森南小学校、松岡城址の場合は35ミリ版換算での40ミリ程度のレンズを使っております。ほかの地点は28ミリ相当の広角レンズを使っていると推定できました。若干4カ所ほど直接調べられないところがありましたので、そこは省きます。日常的な視点場のほとんどが広角レンズで撮影されており、広角レンズの描写特性は手前の被写体は必要以上に大きく、逆に遠くなる程被写体は実際よりもかなり小さく写ります。このレンズで撮影された200m、400mといった遠方の被写体はその画像から圧迫感を与えるということは基本的にはありません。したがって、影響予測の説明文において圧迫感が軽減されるというような表現で説明がされていますが、それは構造物のデザインの効果よりはレンズの描写特性によるものと言えるのです。添付された写真を証拠あるいは根拠のように示しているということは非常に不適切であると言えます。28ミリレンズでカメラを水平に構えて撮影する場合、30mの高さであれば、これは約70mの距離で画面がいっぱいになります。したがって、近づけば大きく写すことができるという訳です。ところが写真は遠いところで撮っており、近い視点を全然選定していません。高架橋、橋梁ともに水平に長い構造物でありますから、写真の画面を明るい部分と暗い部分の上下の部分に分ける構図になります。それで、材質から一般的に明るい色調になりますので、高架橋とか橋梁という構造物は明るい色調になり明暗の境界部分に配置すれば印象を薄めることができます。例えば小園のこども広場、竜東一貫道路、天竜右岸堤防なども該当します。広角レンズは割と主要な被写体のない前景として種々のものが写り得ます。そのために主要な被写体が部分的にしか見えないという傾向があります。そのような構造を撮ったものが中河原の農業生活改善センター、それから阿島の県道18号線であります。県道18号線の場合は正面の上のほうに非常に明るい雲があります。そのことによって広い面積を占める前景と大きな明暗差を生じており、境界が路地の端からちょっとだけ見え、高架橋の印象が非常に薄れてしまい、一見した時何が写っているのかわからないというような写真です。これでは景観を説明したという意味にはならないと思います。

それから、その県道18号線沿いで言えば、その近辺に田中生活センターとか、北第一公民館という集会所があるわけですが、それはどちらも150mから170mという距離があります。そちらもやっぱり調べるべきだと思います。豊丘の柏原の変電施設と壬生沢川の橋梁については、竜東河岸段丘の自然景観資源に含まれますが、これらを個別検討せずに、竜東の河岸段丘全体の一部として少し改変するんだからいいじゃないかというような予測をしています。これは非常に乱暴な話だと思います。どちらも非常に目立つ構造物であることは、月夜平と松岡城址からの予測写真です。眺望写真を見ると、合成された画像があります。それを見れば非常に大きな目立つものだということが歴然であります。しかし、この準備書においては変電施設、橋梁については言葉で触れることは一切ありません。松岡城址の場合はこの変電施設を、ほんの少し(カメラを)ふれば入るのに、カメラの画角から外しております。壬生沢川の橋梁の予定地ですが、これは一つの谷間というか、そういうところにありまして、一つのまとまった

自然豊かな景観が残されております。これは現地において個別にその地域だけを検討する必要があったと思います。同じように一つのまとまりを持った景観は大鹿村の変電施設予定地であり、これは行ってみますと一目でわかりますので個別に検討する必要があったと思います。豊丘の変電施設も同様ですが、こちらは竜西の相当広い範囲で見えますし、竜東の一部からも視認できるはずですが、ここの会場からも絶対見えるはずですが、今見えている白いものが幾つか見えますが、それよりははるかに大きいものになるはずですが。

それから、資料編の中に天竜川の橋梁の合成写真があります。これは加々須川の出口のところで捉えたものと思いますが、風越山をはじめ木曾山脈の大部分が見えなくなり、陣馬形山が橋梁の桁の下に入ってしまう非常に情けない風景になります。山が遠くに見える風景地点は伊那谷ではそこら中にあります。こういうことが全然考慮されていないということです。中河原の農業改善センターについては非常に疑問な点がありまして、準備書には、高架橋は店舗及び住居の背面にあり、それによって余り見えなから影響は少ないと記載しています。しかし、現地に行ってみれば、すぐわかることですが、この写真に写っているものの中に住居というものは一切ありません。要するに記述が間違っております。それで、この写真を見ると、左右に物置小屋があり、何でこんなものを左右の一番手前に入れるかという、写真を撮るときの構図の構え方としても疑問ですが、現在行ってみますと、その左側の小屋はありません。小屋を取ると建物と建物の間から高架橋の脚の全体が見えるはずであり、そういう状態になった場合はまったく印象が変わってきます。その手前の小屋が置いてある現場は建設会社さんの資材置き場ですから、常に景色が変化します。そんなものを前景に入れることはもってのほかだと思います。県道251号線の視点場というのも、これは信号の下から見上げれば、高架橋の向こう側に山のスロープが見えるはずですが、これは信号から国道方面、それから北の方面、両方から見えますから、非常に圧迫感があるはずですが、これを是非点検されるべきです。

まとめますと、視点場の選定に地元住民の意見が十分に反映されていないこと、選択が遠い地点に片寄っていること、選定の基準が不明確なこと、調査点が少ないこと、評価の説明方法も不適切なことなどから、景観に関する影響評価が不十分ですので、評価をやり直していただきたい。写真をまず説明してごまかしていると言ってもいいくらいのものだと思います。普通に言えば景観が悪くなる部分があるのは当たり前でして、そういうものはしっかり出すべきです。その上でこの事業が価値あるものであれば、やってもいいだろうということになります。恐らくこの分野の調査を行われた方が事業の目的や住民にとっての意義というものについて確たる信念がなく、かなりいい加減なことをやったのではないかと思います。是非とも景観の点はやり直していただきたいと思います。以上でございます。

(6) 下伊那郡大鹿村 河本 明代

今日は大鹿村から8人も来ておりますので、話の内容が重複する部分があるかと思いますが、それだけ村民の危機意識が高い観点だというふうに御理解いただければと思います。

大鹿村は平成合併の際に住民投票で自立を選択し、「日本で最も美しい村連合」に発足当初から加盟し、失ったら二度と取り戻せない美しい自然や山村景観と、江戸時代から続く大鹿歌舞伎をはじめとする伝統文化を大切に守り、小さくても輝くオンリーワンの村づくりを進めてきたところです。また、こうした美しい自然景観や澄んだ空気、清らかな水、静寂な環境、そしてそこに暮らしている村人たちの温かさなどに魅せられて、他地域から移り住む人たちが多くいる村でもあります。私自身も29年前に東京

から移住してきました。しかしながら、今回のリニア中央新幹線環境影響評価準備書に示された計画内容はこの大鹿村の自然環境や生活環境を大きく破壊し、観光業などの地場産業にも甚大な影響を及ぼし、ただでさえ過疎高齢化が進む村の人口減少に拍車をかけるものであり、村民としては到底受け入れがたいものだと思います。環境アセスメントというのは本来具体的な計画を示した上で、何年かの時間をかけて影響評価を行うものではないかと思いますが、リニア計画の場合は従来にない全く新しい技術を用いた前代未聞の大型土木事業でありながら、2年前の方法書の段階では3km幅、5km円内という極めて漠としたもの、具体的な情報が一切なく、多くの沿線住民は今回の準備書で初めてある程度具体的なルートや工事箇所などを知ることになりました。しかもトンネル工事で発生する膨大な量の残土の処理方法、運搬経路などは具体的な計画が決まっておらず、不明な点を多々残したまま、もはや変更の余地なし、来年度には着工予定であると迫られて、沿線住民は皆、大きな戸惑いや不安あるいは憤りを感じております。今この準備書の段階で、2027年開業予定といったスケジュールありきではなく、本当にこの計画内容で沿線に暮らす住民の生活が守られるのか、山岳県長野の重要な観光資源であり、生物多様性の宝庫である南アルプスの自然が守られるのか、もっと言えば、このリニア計画自体が長野県にとって、あるいは日本にとってどういう必要性を持つのかといったところまで踏み込んで丁寧な検証を行わなければ将来に禍根を残すことになりかねません。

つい最近、山梨リニア実験線の延伸工事が完成して、走行試験が再開されましたが、沿線住民からは以前より騒音がひどくなったという苦情が続出しているそうです。準備書には当然のことながら、この延伸後の実用車輛により走行試験の結果を反映されていません。工事を始めてから、こんなはずではなかったということにならないためにも、今が十分な時間をかけた検証を行える最後の機会ではないでしょうか。県におかれましては沿線住民の不安の声をおくみ取りいただき、是非とも事業者に対して再調査や再検証を要求するよう厳しい注文をつけていただきたく、幾つかの観点から意見を述べさせていただきます。

初めに、先ほど浮島さんからありましたが、残土と生活環境への影響についてです。今回の準備書で、大鹿村の村民を何よりも驚かせたのが、準備書本編において資材及び機械の運搬に用いる車輛の運行に伴う騒音、振動の予測条件として示された大型車の運行台数、県道253号線赤石岳公園線の上市場地区で1日1,566台、国道152号線下市場地区で1,736台、下青木地区で234台、規制速度60kmという数字です。大鹿村では4つの非常口からの運搬経路が一つに合流するため、他地域を比べても桁違いの数字になっており、現況から比べると大型車両の通行が5倍ないし24倍に増えることにもなります。特に下市場地区の国道152号線は保育所や小学校、交流センター、住宅団地や商店などが並ぶ村のメインストリートであり、このような大量の大型車が通行することになれば、村民の日常生活に深刻な支障を来します。例えルートの分散化、工事の平準化といった対策を行ったとしても、この半分の台数でも高齢者は家から外に出られなくなるとの悲鳴も聞こえてきます。さらに、この台数が大鹿村と隣町とを結ぶ唯一の生活道路である県道59号線を通行することが想定されています。

いずれの道路も大型車とのすれ違い困難な狭隘な箇所が多々あり、村民が買い物や病院に出かけるのにも、あるいは観光客が大鹿村を訪れるのにも大変な状況になってしまいます。しかも、それは10年以上続くとすれば、もう大鹿村には住めないと感じる人も多数出てくるでしょうし、大鹿村に移住したいと思う人もいなくなってしまうと思います。このような予測条件は到底受け入れることはできません。地域と協議の上、予測条件である工事用道路の抜本的な見直しを行い、その内容で改めて予測評価

を行ったものを評価書に記載すべきです。

準備書には建設発生土置き場は未定のため示されていないわけですが、大鹿村全体の生活環境に深刻な影響を与える残土置き場や運搬経路等の計画とその環境影響が書き込まれていなければ、環境影響評価そのものの意味をなさないと思います。大鹿村に仮置き場を設置する可能性もあるかと思いますが、仮置き場の長期化は災害対策や景観の観点からも受け入れることはできません。仮置き場の場所や量、電源なども評価書段階ではっきり記載すべきではないでしょうか。また、3,025,000 m³の建設発生土に加えて、その1割を超える340,000 m³もの建設汚泥の発生が見込まれています。大鹿村の場合、この汚泥は山岳トンネルの掘削に伴う脱水処理により発生するものとされています。処理済の汚泥は水を含んだ粘土状の物質と想像されますが、340,000 m³というのは極めて膨大な量です。準備書には資料編14の図に再資源化施設あるいは中間処理施設等を経て最終処分と書かれているだけですが、ダンプに山積みできるような性質のものでもなく、もしかしたら村内で処理される可能性もあるのか非常に気になるところです。汚泥の処理方法やその影響評価についても評価書で記載すべきではないかと考えます。

次に、地下水、水資源への影響についてです。山梨リニア実験線のトンネル工事において想定外の水漏れが多数発生していることが報道されています。大鹿村には断層付近の破碎帯と地質が脆弱な部分が多く、小河内沢の水量は半分になるとの予測であり、青木川など他の河川の流量や地下水の水位などにも大きな影響があることが懸念されます。しかしながら、準備書に示されている現地調査や予測評価はごく一部の水源についてのみしかありません。また、高橋の水文学的方法によって地下水影響予測検討範囲が示されていますが、南アルプスの地質構造は複雑であり、過去のトンネル事例から算出された計算式で全て当てはまるとは言えないのではないのでしょうか。最近の知見では鹿塩温泉の塩水の成因はフィリピン海プレートがマントル内に沈み込んだときに放出されたとされ、深さ50キロ以上とのことです。深層地下水の水脈は掘ってみなければわからない部分が多いと思います。予測検討範囲外であっても近くに村営水道の水源や温泉水など重要な水源があります。事後調査の実施箇所については住民の納得のできる範囲まで広げて選定すべきです。また、全ての水源について現水道の影響が生じた場合に、住民の生活に支障が来さないように早急な対応、また恒久的な対策を行うのは当然もちろんのことですが、減水や渇水の影響を受けるのは住民の生活だけではありません。河川水量が低下、あるいは枯渇すれば、そこに生息する水生生物や植物相など生態系全般にも大きな影響を及ぼします。大鹿村は全域がユネスコエコパークの国内推薦地域であり、小渋川流域は緩衝地域、また最上流部は核心地域にも入ってきます。滝などの水のある景観や生物多様性の保全のためにも適切な復旧措置を講じるべきです。それは不可能であるならば、工事計画自体を再検討すべきです。

次に、動物、植物、生態系についてです。大鹿村では長野県絶滅危惧ⅠA類のイヌワシ、ブッポウソウやⅠB類のクマタカ、Ⅱ類のミゾゴイなど希少鳥類が確認されています。そのうちクマタカやノスリは生息環境の一部は保全されない可能性があるとしており、ほかのものは生息環境が保全されるとされていますが、その記載の中で相当離れた地域という表現になっていますが、相当離れた地域とはどのくらい離れているのかといった評価の妥当性を判断する情報が準備書には記載されていません。また、ミゾゴイについては新聞報道にもあったとおり現地調査で一例が確認されているだけですが、営巣しているという地元の方の情報もあり、再調査を是非実施すべきだと思います。また、動植物調査はおおむね改変区域から600m以内とされていますが、釜沢地区では2つの非常口のうち南側の非常口周辺の調査範囲が非常に狭くなっています。その中で、絶滅危惧Ⅱ類のシダが付近にあるのに見逃されていま

した。また、河川水低下に伴う調査は青木川周辺でしか行われていませんし、工事用道路の沿道なども非常に影響が大きく、もっと調査範囲の拡大をして再調査を実施すべきです。ミゾゴイもトキワトラノオも長野県でレッドデータブックにおいて大鹿村にあるという記載がありません。この地域では既存の調査自体がまだまだ不十分だと思います。その意味からも知らない間にいなくなってしまったということがないように、範囲を広げた再調査を求めていると思います。

次に、重要な地形及び地質です。小渋川橋梁が計画されている鳶ノ巣岸壁付近は紅葉も美しい重要な峡谷地形であるとともに、深層崩壊も相対的な危険度の高い溪流とされているところです。また、付近の上蔵地区に非常口、工事用道路、変電施設などが計画されていますが、その対岸は鳶ノ巣の大崩壊地となっており、最も危険度の高い場所に鉄道の重要施設が設置される計画となっています。これは準備書にある地すべり地形、土地の安定性に係る指定区域、深層崩壊の危険度が高い地域とできる限り回避したという記載と矛盾しており、南アルプスを毎年4mmも隆起させ続けている大きな自然の力を過小評価していると思えません。無理な工事を行えば、新たな土砂崩落を誘発する恐れがありますし、それを防ぐために過度な落石工法や法面保護工を施工すれば景観の破壊にもつながります。路線縦断計画を変更し、小渋川をトンネルで通過する計画に変更すべきと考えます。また、変電施設や工事用道路の計画についても見直すべきと考えます。

最後に、このリニア計画の準備書は各県ごとになっているため、審査を各県ごとに行っていますが、南アルプスの環境影響についてはユネスコエコパーク登録を目指している場所でもあり、3県にまたがる一体的なエリアとして捉えて、3県で整合性のある議論を行うべきではないかと考えます。工事による改變区域周辺だけを見るのではなく、山麓で新たに大規模工事を行うことがエリア全体のバランスにどのような影響を与えるのかといった観点からも検討を加えていただきたいということをつけ加えて、私の意見を終わりたいと思います。ありがとうございました。

(7) 下伊那郡大鹿村 小林 俊夫

私は大鹿村の生まれ育ちで、特に今までの人たちが述べている上蔵地区の影響というものを小さいときから見ておりますから、今日はそういうところを中心にして公述したいと思います。よろしくお願ひします。

まず、意見の概要は釜沢地区、上蔵地区の残土運搬及び資材搬入のための道路についての提言、それから小渋川橋梁の危険性に対する提言、3番目は南アルプスとその周辺の自然環境は、長野県はもちろん日本の宝であること。JR東海は現在進められているユネスコエコパーク登録への影響が少ないとしているが、一度破壊された山岳地帯の自然の復元は不可能に近いので取り返しのつかない結果を招かないために今日はお話しをしたいと思います。

まず、ミゾゴイについてですが、私の住んでいる近くにミゾゴイが毎年現れますが、雨上がりに掘ったり、それから電線にずっと止まったりしているミゾゴイを5、6年観察しました。この上蔵地区と青木地区には絶滅危惧種Ⅱ類に指定されているミゾゴイが生息していることが確認されており、「国際自然保護連合日本委員会」によると、ミゾゴイは渡り鳥で、日本のみ繁殖し、その生息数は世界中でわずか1,000羽と推測されています。ミゾゴイが大鹿村で繁殖しているということは日本に残された数少ない豊かな自然環境とそこに暮らす人々によって長い間守られてきたからです。現在、進められている南アルプスの世界遺産登録に際しては最大級の要素になります。それはミゾゴイの生息地、その後ろには

必ず人間の里山、それから人間の生息環境がしっかりしているということになります。ミゾゴイは、昔からの田の神様と言われて、日本の農耕文化を象徴する鳥だったと思います。現在、その数が 1,000 羽ほどになったということは、日本全国がそれだけ日本の農耕文化というか、田畑が破壊され続けているという証しだと思います。調査では確認場所は改変場所から 600m 以内としているが、場所は明らかにされていないまま、生息環境に変化が生じないとしています。そのうち上蔵地区の生息地は工事用道路の開設予定地で、土地の改変、トラックによる騒音、振動、多大な排気ガスの発生が予測され、生息は不可能であると考えられます。もし、ミゾゴイが日本で繁殖できなければ、世界から絶滅することになると思います。関係機関による早急な保護対策がとられるべきは当然ですが、J R 東海はそれを踏まえた長期的な再調査をすべきです。

ミゾゴイや私が暮らしている沢は昭和 20 年代、私が物心ついてから 3 回大規模な崩落しています。この崩落の写真を持ってきましたので、議長に後で渡しますから、県に届けておいてください。これは現在のかつて災害の崩落したところの最上部の崩壊した跡地です。ここは現在、保安林にも一部指定されていますが、当時の大規模な土砂崩落によって建設省の官舎が埋もれた事を私ははっきり見ています。この沢筋には現在大鹿発電所の圧力導水管が設置されていますが、道路の開設によって導水管に損傷を与える恐れがあり導水管の破裂があれば、二次災害を誘発する恐れがあることをつけ加えておきます。J R 東海は不可能と言っていました、私は代替案として、小渋川右岸にトンネルを含む新たな道路を開設すればいいと思います。建設省の時代から小渋川左岸工事を戦前からやっております。その工事のダムが劣化して修復や新設する度に上蔵集落の福德寺の境内から上蔵集落の間をぬって、大型のダンプが行き来しますが、私はこの福德寺を含む上蔵集落の景観、釜沢の景観は、日本で 1 級の景観を持つ集落であり、このことを国交省も考慮していかなければならなかったと思います。特に今度の J R 東海の工事によっては、上蔵集落の周辺の道等が大きく破壊されることになります。それから、最近新聞で話題になっている絶滅危機種のシダのトキワトラノオについても係わらなければいけない問題です。J R 東海に提案したら、これはだめだと言われましたが、この場所に河原を通った運搬用道路を建設することを提案しました。上部から落下した大きな何十トンもある昔の海底火山によりできた緑色岩により塞がれた場所がありますが、このような危険な場所はトンネルで通り、釜沢の梅村ダムの上部に出れば、釜沢の非常口トンネルには近いから、これは可能だと思います。国交省の砂防工事で作ったダムは、当時は安全だとしても劣化しますから、何十年に一度は必ず改修工事を行わなければなりません。その度に上蔵集落とか、赤石岳公園線の狭いところを工事車両が通行することになりますが、これを避けるためには J R 東海と国交省の話し合いで、ここにトンネルを設けるべきだと私は思います。

それから、2 番目の小渋川橋梁についてですが、大体 50m から 80m 上部地点に橋梁でリニアの本体が通るということですが、この小渋川橋梁予定地は昔から巨石の落石が多い地域で、リニアの全ルートの中で最も危険なところだと私は思います。小渋川断層によって形成された絶壁に近い場所です。1,700 m ぐらいの峰を持つ山で非常に堅いが崩落しやすい。私は小学生のころからここの岸壁に水晶が出るということで、小学校の 5 年か 6 年のころからここに通っては水晶を採っており、この谷の様子はよくわかります。近年は地質土調査やガイドのために通っていますが、谷の状況は特に私は詳しいと思います。谷底に入ると、岸壁には至るところに亀裂が入り、左岸は逆層でこういう形でオーバーハングしていますが、時々川に上から石が落ちてきます。私が通って時に、特に恐ろしかったのは不規則にバウンドしてくる落石に出会った時です。このような落石の予測というのは不可能で、リニア運行上、J R 東

海が最も恐れている地震よりも確率をはるかに高いだろうと私は思います。正確なリニアの本体の場所は準備書では不明ですが、調査力とか、技術力、それから判断力等の日本の企業のトップクラスを誇る会社がなぜこの地点を選定したのかと本当に私は理解に苦しみます。この落石の衝撃を避けるためには、やはりトンネル化あるいはルートを変更すべきだと思います。これが小渋川右岸の橋梁予定より上部で、標高約1,350mぐらいですが、右岸のほうは落石である巨石が見られます。この部分ですね、これが元の地層で、こっちの暗いところとしたのは何トンもの落石です。これは浮石です。JR東海は3.11後、東北大震災後において、変電所、非常口、橋梁部分の岩体の地質調査をどうも行っていないと聞いています。それで、3.11以後、私は自宅からずっと見ていますが、写真で示した新たな中腹に崖が、同じ等高線上に見受けられるようになりました。この現象は、私個人の推測ですが、この地帯の地質が非常にもろいということと、地震のときに高層建築が崩れる所はちょうど中腹から崩れるということを知っていますから、山の中腹の部分が地震でぐさぐさになっているのではないかと予想します。だから、このところを今後しっかり再調査すべきだと思います。

最後に、この南アルプスは県の宝でもあるし、日本の宝です。こういうものが失われていくということは、ある意味日本の私たちの精神構造というか、日本人のバックボーンを失うことになると思います。こういうことを失っていくということはJR東海の会社姿勢そのものがやはり社会的視野に欠けたもので、最もJR東海自身が大事にしなければならない人命や環境に対するホスピタリティの理念が全く感じられません。こんな会社はきっと世界につまはじきされる結果になると思います。ミゾゴイの保護に対しては、日本のトップ企業のトヨタが保護対策に乗り出していますが、それと反対のことをトップ企業のJR東海がやるということは東電と同じ体質です。このことをしっかりと踏まえて、しっかりと知事はJR東海に答申していただきたいと思います。以上です。ありがとうございました。

(8) 下伊那郡大鹿村 サイモン ピゴット

釜沢という集落は大鹿村の大河原の一番の奥の地で、標高1,000m、大変環境の豊かなところであり、風光明媚で、また空気がきれいで、水がおいしいところで、それから環境だけではなくて、歴史が大変深いところでありまして、人間が釜沢へ最初に住み着いたのは、少なくともおよそ600年前のことであり、南北朝時代、宗良親王という武将でも詩人でもあった歴史的な人物が釜沢、大河原へ20年以上隠れ住んでいた事実があります。

私が初めて釜沢に来たのは昭和63年で、一目で惚れてしまいました。次の年、平成元年になりますが、家族を連れて移住しまして、そこから釜沢の集落の運営に精力的に参加し、その後20年の間に4回自治会の自治会長を務めて通算10年間ぐらいやってまいりまして、今続けて5年間やっております。リニアの問題に向かい合っているのはここ5年ぐらいになります。ちょうど6年ぐらい前にボーリング調査を大鹿の釜沢で開始しまして、9カ月ぐらいかかりましたが、そこが大鹿村とリニアの関係の始まりでした。その時、私は自分の集落はリニアが来たとしたら、どのような未来があるのかと常々考え始めたんです。リニアが求むようなものであるかどうか勉強し、また釜沢の自治会長、代表として何回もJR東海に情報提供をお願いしてきました。リニアの問題についてですが、結論として環境的にも経済的にも大変問題の多いものだと着目しまして、その結果、リニアの凍結を求めた署名運動にも参加しました。残念ですが震災後もリニアを進行するという現実に向かう時、それじゃありニアが現実になれば釜沢集落ではどれぐらい一番悪影響を少なくできるのかという作戦を練ったわけです。JR東海

に、その5年の間に何回も情報提供お願いしましたが、初期のころですか2回ぐらい釜沢に足を運んでまいりましたが、最後の3年ぐらいは実際応じませんでした。

結局、9月の半ば頃、準備書が出まして、具体的な計画が明らかになりました。それを読んで、早速9月の終わり頃、釜沢に関してのポイントを3つぐらい指摘して、パブリックコメントとして出しました。一つはどのようにして釜沢に二つの非常口を作るかという問題。このような静かなところで、二つもの大きな工事現場をつくるのはなぜでしょうか。それから、もう一つは本坑が通る釜沢の水源地、その水源地に対してできるだけ精密な調査をしてほしいという願いでありました。それから、三つ目は、話も既に取りましたが、赤石岳公園線において1日1,566台の大型ダンプが通ることは到底不可能という指摘でありました。その後10月頃説明会が大鹿村で行われ、少しだけ事実が明確になりました。私が気になっていた非常口の問題ですが、説明によりますと、二つの非常口の内、一つは西に向かって掘られることとなります。それは本坑につないで、そこから上蔵の出入口まで行くとJR東海さんの話では工事道路として使われることもできます。そうすると、赤石岳公園線に運ばれる残土はこのトンネルの工事道路で運ばれることとなります。しかし、トンネルを掘るには4年ぐらいかかりますので、その4年の間に釜沢のどこかに仮に残土を置きたいということでもあります。もう一つの非常口は東のほうに、つまり山梨、静岡のほうに向かっていきまして、非常口と言っても、数kmぐらい南アルプスの中を通過して、やっとその本坑につながりかけです。私たち非常口という名目でそんなに大きいものを感じませんけれども、JR東海の計画では非常口だけではなくて、本坑を掘る、できるだけ早く本坑を掘るという一つの手段です。ですから、非常口の幅は多分そのための2車線になるような、かなり大きなものになっていくんじゃないかなと思います。そうすると、南アルプスの中に一つの大きな坑ではなくて、非常口の大きな坑も開かれることとなります。釜沢の東のほうになりますが、これが手つかずの自然がありまして、大鹿では一番きれいな滝、布引滝、雨乞滝がありますが、非常口等を二つ三つぐらい掘るのはどのような影響になっていくか、これはほとんど調査されていません。

それから、非常口だけではなくて、非常口の前に工事施工ヤードが設けられまして、これも1ヘクタールぐらいのものになると思います。そうすると、釜沢に二つの工事施工ヤードが設けられまして、これはただ掘るだけではなくて、トンネルの吹きつけ工事もやるし、相当の関連工事を行うため、その関連のプラントを付近に作らなければなりません。ですから、大変な自然環境に対する負担が出てくるわけですね。工事の中でどういうふう環境を守るかという問題ではありますが、当然のこととしては防音壁、空気の汚染とか水の汚染等に関する整備施設ができると思いますから、これはJR東海だけの責任、JR東海にまかせっきりということではできないと思いますので、その時は是非大鹿村役場、また県に指導、チェック、監視して欲しいと思います。

工事計画はこれからJR東海から打ち出されることとなりますが、住民として、当事者として、何か計画が打ち出される度に説明を受け、打ち合わせに参加したいということでもあります。釜沢の工事期間の長さは準備書によりますと、11年半ぐらいになります。そうすると、11年が終わったら、工事が終わってしまうと、釜沢住民は生活環境、その自然環境が工事前に戻ることを期待しています。これも何かの形で補償して欲しいと思います。

最後でありますけれども、長野県は皆さん御存じのように日本では長寿国ですが、日本一で、多分世界一位での長寿国になると思います。これは私の意見ではリニアのような高速、輸送機関のようなインフラのためではなくて、これはこの信州の素晴らしい環境、またそこに伴う文化、つまり信州のスロー

ライフのためだと思いますので、この信州のスローライフを是非次の世代に残していきたいと思います。こういう思いで私の話を終わりにして、今日、公述できる機会を設けていただき、御礼を申し上げます。以上です。

(9) 飯田市 酒井 和美

本日、この公聴会を開催していただきまして、かつ私を公述人に選出していただきました県の担当者の皆さんに御礼を申し上げます。そこで、私は私の発言したいことをメモにしてきてありますので、この黒板を利用させていただきまして、これを見ながらお話をさせていただきたいと思います。

私は字が下手くそなものだから、一応ワープロで打ってきました。本日は環境の保全に関する見地を述べなさいということでもあります。それで、私はまことに浅学非才な身でありながら、大所高所の見解を述べさせていただきます。

まず、我々人類は三千年、四千年前から発生したと言われておりますが、今日まで人類が行ってきたことは、結果的に自然環境の破壊でした。破壊という刺激的な言葉を私あえて使いましたが、破壊という言葉に違和感を感じる方は、破壊ではないと、改変、改造であったと、あるいは改良だったと、言い方は、表現の仕方は色々であろうかと思っておりますので、私は破壊という刺激的な言葉を使いますが、それに違和感を覚える方は、自然環境を変えてきたと、人間のために改良してきたということでもよろしいかと思っておりますので、そのように御理解ください。

そこで、2番目に申し上げます。人類は、ともかく四千年、五千年続いてきます。これからも続かないかと思っております。人類が生きていくために、豊かに安全に生きていくためには、自然をそのままにしているのはなかなか生きていけません。だから、やむを得ない自然破壊、人間の生存に必要なために、豊かに暮らすためには、自然を改変してきました。ということで、自然破壊は全ていけないのではなくて、人類の生存のためにどうしても必要な自然の破壊、変革もありますが、しかし、許されない自然破壊もあるということを、ともかく国民の多くがそこを峻別しなきゃいけないということを私は申し上げたいと思います。自然破壊は何かというと、ともかくゴルフ場でしょう。私も自分がスキーもしますが、スキー場だって大変な自然破壊です。河川に堤防をつくり、ダムをつくり、海岸線を防波堤で囲い、物の見方によっては、大変な自然破壊なんですよ。でも、人間が安全に暮らすためには、やむを得ない建造物の築造、そういうことは今まで仕方なかったんじゃないかと私は思います。そこで、リニアがやむを得ない自然破壊、トンネルを掘ることになるのか、許されない自然破壊になるのか、その辺を皆さんとともに考えていきたいと思っております。そこで、長野県での事例をちょっと申し上げたいと思っております。10年ぐらい前、長野県は9つの県営ダムを計画して実行に移そうとしておりました。そうしたら、田中康夫という風変わりな県知事が誕生して、脱ダム宣言を出して、ダム検討委員会というのをつくりました。9つのダムで、全部で検討委員会を開きました。それで、浅川ダムという例外を除いて、他のダムは結果的に中止になりました。そのときのダムをつくる理由は、ダムをつくるには、河川流域の住民を水害から守る、命を守る、財産を守る。そのためにはダムが必要という理由でした。私も、当然、県が計画するから、それなりの合理性のあるダムであろうということで、私は何の疑いもなかったんですけども、田中康夫がよく考えてみるというので、私は9つのダムの立地点に全て一応足を運びました。現場も見ました。そして検討の結果、命を守るためにダムをつくると言っていますが、そうではなくて、ダム工事を必要とするから、後づけですね。命と財産を守ると県民に説明すれば、県民は納得す

るだろうという、後からつけた屁理屈でダムをつくろうとしたんですよ。それを、県知事、田中康夫の発案で検証委員会を開いたおかげで、ダムは中止になりました。どれだけ自然を守ったでしょうか。無駄な税金をどれだけ節約したでしょうか。浅川ダムという例外はあります。あれも全く無駄なダムだと私は個人的には思いますが、その話は置きましょう。

それで、時間がないので、いよいよリニアの問題です。まず、リニア中央新幹線というものが、これからの日本国と日本国民にとって本当に役立つものであるか、必要不可欠な交通機関であるかをどれだけ検証したでしょうか。私は、何となく空気だけでリニアの計画が進んでいるように感じられてなりません。そこで、私は県の技術委員会の皆さんに申し上げたい。まず、役に立つ、必要不可欠かということは、リニアが交通機関として採算性がとれるかどうか。採算性がとれない、お客が乗らない、経費ばかりかかって大赤字だということは、役に立たない、必要ではないということになります。そこで、リニアモーターカーのことについて申し上げます。午前中も懸樋さんがおっしゃっていましたが、ともかくマスコミやいろんな解説では、リニアモーターカーというのは、新幹線の3倍以上のエネルギーを使うということを言われております。しかし、JR東海は消費エネルギーがどれだけかかるかということを一回だけ発表しました。大枠で27万kW何とかと言って大枠は説明しましたが、実際、山梨で実験線が走っているじゃないですか。それを逐一、国民に公表すべきじゃないですか。そういうことを一切公表せずに、リニアは飛行機の3分の1のエネルギーで500kmの速度が出るから、こんな効率のいい乗り物はないということを環境評価書にも書いて、今までのリニアの説明会に行ったときにも説明しております。私は、飛行機と比べるなんていうのはナンセンス、1cm浮いたからといってしょせん鉄道に変わりはないんですよ。既存新幹線よりもどれだけ余分に電力がかかるということを、私は県当局がそれをちゃんとJR東海に資料請求をして、県当局が県民に情報伝達をすべきであるということをお願いしたい。

次に、私はそういう意味で、リニアに大変な疑問を持っております。疑問を持っている人が多いけれど、強引に進めてしまうかもしれません。もし15年後、リニアが完成したとします。完成した、ところがリニアの採算を合わせるためには、運賃を、今700円プラスと言っているけども、それはうそ、でたらめだと、私は思います。運賃が高かったら、乗るお客は少ないと思います。少なければどうなりますか。赤字経営です。赤字経営けども、せっかくつくったリニアだから、止めるわけにはいきません。そうすると、どうなりますか。それは、国民の税金をつぎ込んで、何とか運行する。そのような事態が、もう私には見えております。そこで、私が申し上げたいことは、そういうことで大赤字を出した時に、誰がその赤字を負担するのか。結果的に国民の税金になりますが、それは許せません。リニアを推進した連中は、いい交通機関だからということで推進したので、その責任で私費を投じてでもその赤字を負担すべきであると私は思います。

次に行きます。今まで説明会において、私もリニアの採算性について資料を出すようにと質問したことがあります。しかし、担当者は、堅実な計算の結果、安定した株主配当ができることになっておりますという言葉さらさらと言言うだけです。そこで、私は県当局に申し上げたい。県として、リニアが本当に採算性があるのかどうか、県としてJR東海に資料を出すように請求し、それを県当局が公正中立の立場で検証すべきだと思います。その検証した結果を、JR東海からこういう資料が提出され、説明を聞いたら、こういう具合に採算が合う非常に優良な乗り物である、非常に納得したということを県民に説明すべきであって、JR東海が採算が合うと言っているから、私はそれをそのまま信じましたとい

うことを言うてはならないと申し上げたいと思います。

午前中、いろんな皆さんから、自然保護とかいろいろな問題がいっぱい出ました。ともかくリニアの合理性というものを県当局が自信を持つまで、私はJR東海に対して、県として工事の着工を差し止める、許さない、そういう態度でお願いしたいと思います。

そんなことで、ちょっとダブりますが、リニアが実用化された14年後、私は今66歳なので80歳ぐらいになっており、生きていられるかどうか分かりません。ともかく、実用化したら、さっき言ったみたいに採算性がなくて赤字だった、それから、長いトンネルの中で、地震なんかで事故が起きた、当然、犠牲者が出た、自然破壊がいっぱい出た、そのような時に、一体誰が責任をとるのでしょうか。ともかく物事を予測するのに、いいことだけ考えて行うのではなくて、悪い場合も考えて、その事後処理まで県は考えるべきだと私は思います。

長くなりました。そこで、私の意見の陳述はこれで終わりますが、私は公聴会というものに参加したのが初めてであります。もちろん、公述人も初めてになります。今日も午前中、テレビカメラが入っていましたね。テレビカメラについては説明まではいいけれども、公述者注意事項の2番に公述が始まったら許可しないと書いてあるんですよ。公開のはずの公聴会がマスコミに取材制限をかけているということに、非常に私は疑問を感じます。是非御一考を願いたいということをお願いして終わりにいたします。ありがとうございました。

(10) 下伊那郡大鹿村 佐藤 明穂

この度の公聴会では、当村がとりわけ中央新幹線にかかわる建設工事の中で環境負荷が高いと考えておりまして、次の5つの点を中心に意見を述べることにします。

1点目：静かな環境の変化、十数年にわたる工事による環境の変化、そして住民への影響。

2点目：生態系の調査、建設予定地域のより丁寧な調査ということで、ミゾゴイなど。

3点目：発生する土砂の置き場、工事着工までに住民への説明、一致した理解を。

4点目：河川、湧水を含みますが、これに対する影響、土かぶりを計画よりも深くし、小渋川地上部分をトンネルに。

5点目：景観も環境評価の一つ、変電所や高圧鉄塔、工事用の取り付け道路などの設置場所について。

日本で最も美しい村連合に加盟する大鹿村が、静かな環境や自然と調和した景観、そして、何よりもそこで暮らす健康な住民があつてこそその村と考えます。このような環境を大きな資源とし、数少ない産業でもある観光にも依存する中で、この建設工事が地域にどのような影響をもたらすかを考えたと思います。

今回、まず疑問に感じたこと、それは環境影響評価準備書の評価そのものが余りにも曖昧な点であります。加えて、住民に対して十分に納得いく説明がなされたとも思えません。「全体として小さいと予測する」という表現ばかりが目立ちます。この全体としてというのも一体何を差すのか、余りにも曖昧過ぎます。単なる建設総延長区間のことか、あるいは建設区間の幅10kmにわたってなのか。さらには、建設工事に伴う機器、車両などの影響が及ぶ全ての範囲なのか、これは余りにも抽象的過ぎて、よくわかりません。ただ言えますことは、建設区間の86%がトンネルになると言われる今回の建設工事で、既に山梨県における湧水の枯渇や、騒音などを初めとする生活環境に大きな影響が出ている事実であります。一度人間が手を入れて壊したものは、簡単には修復できません。ましてや、いまだに造山運動の

進む赤石山脈に人造物をつくるなどとは、余りにもリスクが多過ぎます。日本全体で見ても、これだけ範囲の広い自然環境、生態系を有している場所はほかにはなく、今進められているエコパーク指定運動とも相容れません。また、建設に対する費用対効果や供給電力の問題など、この計画に妥当性があるか、大きな疑問であります。さらに、実際のこととして、この赤石山脈を初めとして、水や空気など多くのものを享受しているのは、私たち住民であります。このようなことから、私としてはリニア中央新幹線をここ大鹿には通してほしくないというのが本心であります。今回の建設工事は、産業の乏しいこの地区に、限られた期間、わずかばかりの経済効果を生むかもしれませんが。しかしながら、それ以上に失うもののほうが余りにも多いのが、ここが長野県の中でも貴重な動植物が豊富に残されている自然の宝庫であると考えからです。結果として、この村が日本で「最も美しい村連合」の看板をおろさなければならぬのではと危惧しております。

では、先ほどの各点に移ります。

1 番目、静かな環境の変化。ここでリニアの中央新幹線建設工事が着工されますと、十数年にわたって建設機械がたゆまなく発する騒音を初めとして、発生する土砂を輸送する車両、最盛期で、1日に1,700台余りとも言われています。こういったものによる騒音、粉塵など、この狭い地域に対する負荷が余りにも大きいのです。一説によれば、静岡県側の土砂もこちら側に搬出するという可能性もあるということは、JR東海が述べています。そうすると、この車両台数にさらに上乘せされるのでしょうか。あり得ませんが、24時間で割ったとしても、1時間当たり70数台が行き来、往復だとこの倍になりますが、そういう数になり、都市部ならともかく、ここでは示された数値以上に騒々しく感じられるのは明らかです。加えて、村内では部分的には片側1車線にはなっていますが、住宅を含め、歩道すら備えられていない道路も少なくありません。高齢者など、外に出られなくなるかもしれません。さらに、私も通勤しておりますが、飯田方面へ自動車が出るにも、今までよりも必要以上に時間がかかるなど、住民生活に過重な負担がかかることは想像に難くありません。また、私の相方の家では、宿泊業など観光に携わる仕事を生業としております。当地に来られる方は、何を求めているのか。それは静けさであり、これそのものが大いなる資源なのです。十数年後に静かになるというのであれば、工事開始以降の生活補償を、どこが、一体どうやって実施するのか。これは、環境影響評価の範囲内ではありません。あくまでも、地域住民の生活に直結する大問題であります。

2 番目、生態系の調査。工事予定区域の近隣だけでも、猛禽類、また新聞で報道されたミゾゴイについても、詳細な生息の検証はなされておられません。JR東海では、たまたま飛来した1羽としておりますが、その根拠は何ひとつ明らかにしておられません。たまたまでないことは事実が示しており、実際に間近で見ている人もいます。また、工事による道路の拡幅が予定される場所では、希少なシダの報告もあります。いずれも絶滅危惧種に指定されるもので、JR東海の準備書では、詳細な報告のなかったものばかりです。大鹿が理科にかかわる者の研究対象の宝庫とは、ある先生の言葉であります。余りにも拙速な調査では、大事な対象も漏れてしまいます。最初から決められた時間で調査するのではなく、地域の専門家などから聞き取り調査をしたり動向調査をしたりするなど、時間をかけて進めるのが本来のやり方ではないでしょうか。余りに、2027年開業ありきのやり方としか思えません。

3 番目、発生する土砂の置き場。これも、ここでもう話されていますけれども、大鹿では、仮の置き場を用意するにもかなりの時間がかかります。静岡県の例もありましたように、自然環境を余り顧みない置き方を考えると、いろいろな形で住民生活に影響を及ぼすことがあります。静岡県と同じようなこ

とを、そういった置き場をもし考えているとすれば、それはまさしく地域の全てに対する私は犯罪行為であるというふうに考えます。したがって、土砂の置き場、搬出方法全てに対する住民の一致した理解が得られるまでは、決して工事に着工してはなりません。また、工事による突発的な水・土砂の噴出なども考えられましょう。そういったとき、そのままそのものを小渋川に放出するのか。JR東海の準備書では、このことに対する記載は一切ありません。この河川を生活の糧としている住民への影響は、計り知れません。そもそも、住民に対するアセスメントが何もなされていないということは、私たち住民は動植物以下の存在なのではないでしょうか。

4番目、河川への影響。河川へのやはり考え得る影響を取り除くことが不可欠であります。赤石山脈を貫く予定のトンネルについて、小渋川を地上で渡ることになっていますが、原案よりも100mほど深度を深く、1,500m程度の土かぶりとするので、ここを地上部ではなく地下部で通過するのが妥当と考えます。これは、同様に今も崩落が続く鳶ノ巣の通過にも有効だと思います。原案では、住民が利用している小河内沢や青木ヶ原の土かぶりが少なく、水量の減少や枯渇の可能性が小さくありません。小河内沢の水量減少は異常な値です。今まで工事として実績がないのでできないということではありません。工事土木技術やその技術革新は何のためにあるのか、リニア中央新幹線の技術も同様ではありませんか。住民に対して納得できる説明と、その後の工事が求められます。

5番目、景観も環境評価の一つ。景観も、私は環境評価の重要な項目の一つであると考えます。JR東海で案として出されているリニア中央新幹線用の変電施設について、これは実際の現場を見るとおわかりになりますが、どういうふうに確保するのかということで、実際、今示されている図を見ますと、先ほど申しました崩落地、鳶ノ巣の真正面になります。ここは先述したとおり今も崩落が進んでおり、深層崩壊の危険性がある場所です。このような場所に変電施設を設置すると、大地震や、近年増加している集中豪雨などによって、この周辺、山体が崩落して、施設が土砂に埋没して使用できなくなることも考えられます。変電施設や送電施設の設置は、果たして電力会社側だけの問題でしょうか。この場所に中央新幹線をつくろうとするからこそ、同時にこの問題が出てくるのではないのでしょうか。ここで忘れてはならないことは、リニア自体から発せられる電磁波の問題だけでなく、高压電線・高压鉄塔からの電磁波の問題です。これも環境影響評価の項目に入れられないというのも、これまたおかしな話です。また、工事用の取り付け道路を、原案の坑口である県道赤石岳公園線から小渋川右岸にかけて設置するというのも大きな問題があります。これは地質、地形上の問題ではありますが、ここにはミゾゴイの営巣地にもなります。短時間での調査、それも現場をよく知らない調査会社に委託したのでは、まともな計画案を提示するのは難しいと思われます。こういったことから、変電施設・送電施設についても、電力会社と共同で地上部に設置するのではなく、地下埋設かトンネル内併設とするのがせめても妥当ではないかと考えます。電磁波のことが、今言ったようなことのほかに、準備書では限られた範囲のことしか説明がありません。しかし、山梨実験線の近くでは、柿の実のなった木に鳥が寄りつかなくなったなどの話もあります。こういったことだけで安全かどうかの判断はできないと思います。

あと、もう一つ大きな問題に触れたいと思います。リニアの走行実験結果というのが、この準備書、あるいは本体の評価書に全く反映されないという点です。これは極めて大きな問題だと思います。本来であれば、その走行結果を反映させた形での評価書の作成が筋ではないでしょうか。ということで、これも2027年開業ありきの計画だからでしょう。長野県の行政、知事もこのことが重大な問題であることを認識し、評価を進めていただきたいと思います。

最後に、本当にこのリニア新幹線が必要なのかということが私の頭から離れません。どなたも触れておいでですけれども、14年後に日本の人口がさらに減るのに、どれだけの人が利用するのか、納得して支払える運賃設定なのか、翻って、JR東海自身の企業規模を大きく逸脱した事業ではないか、最後は鉄道事業法で救済されるからいいんでしょうか。しかし、こういったことを見ていっても、結果として、やはりその論理の整合性が私は問題があると思います。今どき省エネルギーが叫ばれて久しいのに、なぜ前時代的なエネルギー過消費型の乗り物が必要なのでしょうか。

ここで最大の問題、電力の供給源をどうするかについて触れます。柏崎から山梨県大月の笹子へ大きな高圧鉄塔が伸びています。これはどこからリニアの電力が来ているのか、それを明らかにしていると思います。今はやりの自然再生エネルギーでは、安定した電力源とはなりません。廃棄物の問題から、そういったことも含めて、大震災による後始末も満足に行われていない現実から、このような電力がどうやって、どのような形で来るのかという認識を持たなければならないと思います。

日本が40年前計画されたときと、どこがどのように変わってきたか、リニアモーターカーが本当に必要なのか、自然負荷に極めて大きい影響を与えるということはJR東海自身も述べていますので、そこら辺のことを、皆さん今一度よくお考えいただければと思います。私としては、リニア中央新幹線が大鹿村を回避するルートが望ましいと考えています。長くなりました。御清聴ありがとうございました。

(11) 長野市 竹重 聡

私は市民研究者ということでやっております。一応、自分で立ち上げている「長野県希少生物保全調査会」の世話人の代表をしております。それでは、よろしく申し上げます。

私は飯田下伊那に10年以上、約20年住んでいた経過がありまして、その間に大鹿村でセンジョウデンドラというシダを発見しまして、その辺からだんだんリニアの話も浮上したりして、とにかく大鹿村と遠山郷を根城に、ほとんど毎週日曜日にボランティアで飯田下伊那に来ております。

まず、都市化する複合領域、要するに中山間地ですね、それがまず失うもの。私たちの祖先が野山に獣を追った原風景、思い出してみてください。これが奥山から、はるかな奥山までの生物多様性の一風景です。まだ小高い丘の鎮守様と、それを守る森林、そしてその神社仏閣を遠巻きに、扇状の扇状地のふちを走る道路を含む一つ一つの集落、この集落を守ってきたのは里山であり、これも四季を通じての生物多様性の一風景です。これらが総称して、複合領域です。いわゆる中山間地になります。里山では、今、社会多様性、また人間と共存する生物多様性が崩れつつあり、それぞれの複合流域の日本独自の村と家族構成、日本古来の生物相の危機的状況を多く目にするようになりました。この状況は文化の変異であり、客観的に経済的な思考で想像すればするほど都市化していくものであって、ある意味、時代の趨勢かもしれません。しかし、残さなければならない一風景、精神的なものです。こういったものを少しでも都市化から抑制できないか、そうでなければ、特にこの下伊那の「伊那谷モンロー」とも言われているこの地域、この中山間地の意義はなくなると思います。

長野県は、南北で生物多様性が大きく違います。それは、そもそも日本全国の都道府県の中において、県の中に日本海と太平洋側に流れる2つの河川を持った県というのは、長野県しかないんです。皆さん、よく考えてみてください。長野県だけです。その一つがこの天竜川で、太平洋に下っている長野県なんです。そういう南アルプス、複合領域となると、さらに他県にはない希少な南アルプスの地層と構造線、そして、また被子植物とシダ植物が自生しています。小動物も例外ではありません。シダには特に

人に縁の深いものが多く、一つのエリアにまとまって多く産するため、南アルプスから消失するときは、多数が絶滅する可能性が大きいです。

古い建物、構造物、古い石垣等も失われていき、里山を守ってきた集落周辺が形を変え、新しい住宅が近郊に建てられ、里山が消えていきます。つまり、家族の仕組み崩壊による核家族、従前複合領域の崩壊、限界集落による多様性の崩壊、それでも維持したいものを残すには、地域住民の協力と、行政の協力と情報の開示の継続が必要です。一番の危惧は、希少種を誰もがその地域にある、自生している、そういうことを、生息を知らないまま絶滅していってしまうことです。現在、このような事象が、生物に限らず、世界中で事後報告として処理されてきています。だから、多様性維持のため、地域住民に、絶滅以前にもっと事象の開示が必要なのです。そのことで、盗掘、また開発行為によって失われるものが大きくなります。希少種の保護は、国の指導とはいえ、生活に直接関係のないことが伝わりづらい世の中で、関係者が見て、聞いて、理解することで環境保全の成果につながります。段階的に、事前のプロセスの開示が、自治体、そしてまた専門家によってさらにオープン化がされることを望みます。

それで、2010年10月に、私は大鹿村の中央構造線博物館で、仲間と一緒に、ここにおられる何人かの先生方も御一緒でしたけども、実際、中央リニア新幹線というのはどこのルートを通るのか、6班の編成で、皆さんと一緒にルート設定ということ、学芸員である河本さんと中央構造線博物館の建物の中でやってきました。それで、実際に2つの路線がほぼ、私どもが設定したのと、この間17日の信毎に発表されているのと全く同じルートが2つありました。ルートとしては、確かに考えてあそこのルートにしたんだと、JR東海はやったんだと思いますけれども、それは現実には全く別なもので、リニア中央新幹線は見直しするべきだと思います。

まず、掘削使用機械及び残土運搬、ダンプトラックは県道赤石岳公園線を使用すると、10月25日付の信毎朝刊2面に、JR東海の提供として掲載されていましたが、一応、県のほうでもまた確認を、それでいいのをお願いしたいと思います。使用するとして、赤石岳公園線の御所平と小河内川に下る分岐を小渋川中流に下がって小河内川を渡るルートで、工事中ダンプトラックが、掲載地図のC区間のバイパストンネルが完成するまで長期間通行利用することになりますが、通行形態をどのようにお考えですか。新聞に書いてあるように、拡幅及び改良工事、または待避所とお考えですか。というのは、橋の手前の荒川荘さん横の現県道幅は4m未満であり、通常10t車の幅は、内幅で2,050mmあります。そのような10t車同士のすれ違いは、まことに困難であると思われます。JR東海では、バイパス完成まで何年間、この県道を通行予定でいますか。仮に5年として、152号線の2010年県道調査で、県が12時間の交通量調査をやったときに、大型車は1分当たり0.24台、普通車は2台という結果があります。環境評価準備書では、走行予測台数が、残土運搬車両だけで1分当たり2.4台と、0.24台の10倍の交通量となります。住民の自動車と工事車両がこの頻度でこの県道を走行すれば、村道と県道は常にすき間なく走行していることとなり、常識的に住民の生活道路としては皆無に等しくなると思います。歴史のある集落、上蔵、釜沢の住人にとって、いつもの生活に致命的で、このようなJR東海の残土搬出量試算は、既存里山の住民の生活に対する思いやりのなさであると考えます。関係者は、今ここの住民であつたらと考えて想像してみてください。また、大鹿村のこの地区を訪問する観光客への、今までの日本一美しい村と称するおもてなし。このおもてなしも、上蔵、釜沢では将来予測がつかないほど悪い状況になるのは間違いないと思います。

4番目、県道赤石岳公園線の脇に、先日、新聞に載せさせていただきましたけども、長野県絶滅危惧

種のシダ、「トキワトラノオ」が、私どもの調査で、大小合わせて20株着生しています。先日、17日、日曜日に26株であることがわかりました。この件について、以前から御存じでしたでしょうか。結果的に調査していなかったということですが、県のレッドデータブックによると、長野県南部では、天龍村、泰阜村の報告がありますが、大鹿村の記載はありません。私どもの調査では、3年前に大鹿村釜沢と飯田市南信濃木沢で数株を確認しています。また、当時よりも個体数が増えていることも確認済みです。このシダについて、どのように保護していくのでしょうか。野鳥と違ってよそに移動できないため、移植を考えているようでしたら、大変困難だと考えます。過去に、私どもが阿南町新野方面、県道で、県の許可、指導を得て、シダの絶滅危惧種1A、ウロコノキシノブというシダを移植したことがありますが、その数十株は、翌年4月の調査で、全て溶けてなくなっていました。少々の環境変化なら、別の場所に急に移動しても大丈夫だろうという人間のエゴは通用しません。根のあるシダであっても、単純に移植先で成長することはありません。自生環境を変えないで、モニタリングしながら維持することが、より環境保全となるのです。シダによっては、移植の時期も大切だと考えます。特に樹木や岩、石垣領域等に着生するシダの保護は難しいのです。移植の保全回復はほとんど無理です。ほかにどのようなお考えをお持ちでしょうか。釜沢周辺域を調査しましたら、これだけまとまって自生している箇所は、県道赤石岳公園線のほかには確認できていません。県のほうで、環境アセスメント調査をされたその会社がわかれば、また教えていただきたいと思います。それから、小渋川支流の小河内川の砂防堰堤下流には、ここ特有の堆積岩の変成地層、変成岩が露出しているのを御存じですか。千枚岩のような層で、割れる特性があります。およそ縦方向に、ここは地中に潜っています。そのすぐ上流域が、検査坑の斜坑になります。多分、ここ斜坑を掘っていけば、今の土木の技術をもってしても、20年もかかって工事をやっていけば、必ず事故が起きると私は思います。貴重な長い年月、人間とのかかわりの中で、人とともに営んできたシダ植物です。たかがシダですが、されどシダであります。微妙な環境の山の中で、人がつくった遺構物に長らく生きて歴史をつくってきた植物です。野鳥も哺乳類も、皆同じだと思います。なおかつ、今まで静かに暮らしていた大鹿住民にとってこの上なく大変つらい毎日が、特に上蔵、釜沢地区関係者をはじめ、道路沿線の住民に負担をかけることになります。

まだ先のことですが、もう少し話させてください。近隣に触れてみます。このことは、斜坑建設、道路沿線改良工事、変電所建設の上蔵、釜沢より、リニア中央飯田駅、そしてリニア車両の操車場建設に最も影響が出るかと思えます。一般に工事施工に伴って発生する建設迷惑害は、日照障害、個別の建物、ほかの建物との複合、電波障害、テレビ電波とリニアの電磁波障害、それから眺望障害、プライバシー障害、交通障害、風害、それから、なおかつ、その工事中の塵埃、粉塵等の試算があります。工事にかかわる工程、仮設計画、工事車両の通行経路、本体工事等は、この建設迷惑害、つまり公害ですね、この公害を、騒音、振動、ほこり、落下物、工事車両の通行等から逃れることは絶対できません。極力、軽減対策を構築していただきたいと考えます。また、近隣に対する配慮から、苦情が出る前から対策を講じ、苦情の対応、工事用車両による交通障害、工事用車両のタイヤの洗浄から始まって、低騒音機械の使用、騒音・振動作業の周知、近隣とのコミュニケーション、作業時間帯、テレビの受信状態の確保から、井戸水の枯渇、飲料水の確保、優良水源の維持確保、現場内及び周辺の火災予防対策等のチェックを確実にしていかなければなりません。

私どもは、工事の考え方だとして、本体だけを工事としてとらえていません。準備から、そこにかかわる全てが工事の環境影響範囲であると考えます。改めて、環境評価準備書では工事ありきで、地元住

民を優先していない計画であると考えます。長野県南アルプス地域は、人と祭り、地域の遺構物、動植物の生物多様性、隣接県は長野県がトップなんです。里山、奥山、高山、全てをひっくるめた生物多様性、観光の宝の山であり、長野県は他に類のない地域、複合遺産としてとらえてもらいたいと思います。南アルプスとリニア中央新幹線の共存の実現が可能かどうか、大鹿村内、飯田市内での工事と、残土置き場と、仮設道路と、施工計画に思いと配慮を含めた上で、一から出直さなければいけないと私は考えています。

人間による、電磁波ですけども、原子力も人間による解明の結果が見えていないわけです。また、リニアの磁場障害も同じく結果を誰もまだ見ていないんです。いいですか、皆さん、原子力と電磁波は同じです。結論をまだ、人間が解明して、こうだという仕組みをまだ誰もやっていない、そういう、いいことならまだしも、悪いことで結果が後からついてくるのは、これはまことによくないと私は考えるからです。以上をもって、私のリニア中央新幹線についての公述を終わらせていただきます。御清聴ありがとうございました。

(12) 下伊那郡高森町 中川 賢俊

本題に入る前に、先ほど酒井さんもおっしゃっていましたが、送られてきた御案内には、ここで報道は規制をかけるという項目は書いていなかったのですが、ここに来て、ビデオ、テレビの撮影が公述に入って制限されるということが一体どういうことなのかと私も同じように疑問を持っております。県としては、県民の考えが、あるいは議論がたくさんの県民の中で広がっていくように努めることが専らであって、このように制限することは、JR東海が方法書の説明会でも、今回の準備書の説明会でも大幅に参加者の知る権利を制限したのに共通するのではないかという心配を感じております。どうか御一考いただければと思います。よろしく申し上げます。

それでは、私は環境については専門家ではありませんが、今、私たちが暮らしているこの南信州の素晴らしい自然環境、生活環境に関して、これを守っていききたいという観点で話をさせていただきたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

長野県は、どこへ行っても美しい自然に恵まれた県ではありますが、私は、その中でも南信州は大気も水も景観も素晴らしく、最も恵まれた自然環境を持っている地域の一つだと思います。そして、この環境の中で、私たち住民は自分たちの生活スタイルを本当に、高森で言えば縄文時代から守り、育ててきて生きてきた、そういう地域だと思っています。

私は、残念ながらこの地域で生まれたのではなくて、19年前に高森町に東京から移ってまいりました。この19年の間、随分と高森町も南信州も環境が変わったというふうに感じています。例えば、大規模小売店舗立地法が90年代半ばに改正されて、アピタとかジャスコとか大型店舗が次々にできました。この地域でも、山の中にもかかわらず、全国の品物が簡単に手に入るようになりました。三遠南信道もその一部である矢筈トンネルが開通して、遠山谷まで昔は1時間半ぐらいかかったところが、今は40分ぐらいで行けるようになりました。距離が大分縮まったわけです。

そして、現在、リニア中央新幹線構想が現実化し、東京まで数十分で行けるというような環境が手に入るという、そういうところに来ています。これを、進歩発展と受けとめるのか、便利になることを無条件で歓迎する風潮が強まっています。そうなってくると、リニア計画に、それはちょっとまずいんじゃないか、おかしいんじゃないかというような異論を挟むことが、この地方の、まるで発展を妨害して

いるかのごとくみなす空気が強まって、なかなか自分の正直な思いを伝えられない、そういう空気が漂っているように強く感じます。

本日、ここまで私で12番目になりますが、普段の報道、テレビや新聞を見ていて、リニアに関してこんなに異論があるというふうなことを知っている人は、恐らくこの会場に来ている人だけなんじゃないかなと思います。普通に新聞を読んだりテレビを見たりしている限りでは、誰もこの南信州でリニアに反対している人はいないと思ってしまうような現状、それは、つまり少数の人の意見は塞がれてしまっている、封じられてしまっているという現状、言ってみれば、極端に言えばファシズムの前兆のような感じなんじゃないかなと、私はとても恐ろしいものを感じます。

そういう中で、恐らく意見書を募集したときに、私を含めてリニアに異論のある人たちが公述人として名乗りを挙げたのだと思いますが、それにもかかわらず、県がこのような形で公聴会を開いてくださったことは大変ありがたいと思います。しかし、県にしても、今年、リニアの対策室から推進室という名称に変えてから、ほとんど慎重論とか検討論とか、そういったものは発表していないのではないかと感じて、不安も同時に持っております。

さて、話を戻しますが、どのような進歩も発展も、その根底にあるのは県民、住民、私たちが安心して暮らせる環境、その確保、維持がなければ、進歩や発展が私たちを、人間を幸せにすることはありませぬ。素晴らしいこの伊那谷の南信州の自然環境を維持するということが、この地域の進歩発展にとって不可欠の要素だと私は思います。それを壊してまでの進歩発展というのは、決して私たちを幸せにする進歩発展ではないということを私は確信して続けさせていただきたいと思います。

環境保全の見地は、立場によって大きく異なります。JR東海の考える環境保全と、私たちこの地域に住む人間が考える環境保全とは違って、もしかしたら当たり前なのかもしれません。開発者側からの見地と、開発されるこの地域に住んでいる私たちが願う環境保全とは違って当然だと思います。でも、私たちは私たちの願う、大事にするべき環境というものを強く主張していかなければならないし、私たちが長野県民として幸せに生きるためには、私たちの強い思いを県は酌み取ってこそ、初めて県としての役目を果たしているものと思います。JR東海のためにある県ではなくて、県民一人一人のためにある県という姿勢を貫いていただこうというふうに私は考えます。

そういう中で、この環境を守り育てていくためには何をしたらいいのでしょうか。私は、2つのことをお願いしたいと思いますが、その前に、環境影響評価準備書、いろいろ環境について書いてありますけれども、例えば地下水の水質調査について、一体何カ所で調査したのでしょうか。水資源について、何カ所で調査したのでしょうか。あるいは、環境騒音現地調査箇所、あるいは道路の、頻繁に大鹿の方たちから出ていましたけども、道路交通騒音現地調査箇所、何カ所を調査したのでしょうか。私が準備書を見た限りでは、多くても10カ所ぐらいです。

釜沢からリニアが出てきて、そして阿智村の清内路を通過して、木曾に抜けるまで、30kmのこの谷の区間で、調査した箇所がそれぞれの項目について10カ所で、果たして、一体どこまでのことが見えるのか、大変疑問だと思います。それこそ、それぞれの自治体で、それぞれの地域で、ここを計って、ここをちゃんとチェックしてくれなければだめだという意見をきっちり、JR東海はこの2年間の間にきっちり相談しながら調査してこそ、私たちの納得のできるような環境調査ができたのではないかと思います。それができていない以上、改めてしっかりと環境調査をした上で、リニアを作るか、作らないかを考えてもらいたいというふうに私は考えます。したがって、その意味で、素人考えではあり

ますけれども、少なくともそれぞれの項目について30カ所以上の地点で現地調査を、地元の意見を聞いた上でJR東海に実施させていただくことを県に要求したいと思います。

そして、さらにもっとお願いしたいことは、県が直接やることではないかもしれませんが、各市町村が、その市町村に住む住民の生命や安全、命を守るためには、国が定めてある全国一律の法規制で、その基準に合っていれば私たちが安全に暮らしていける、こういう今までと同じような生活ができるというような、そういう錯覚は取り払った方がいいと思います。東京に比べてはるかにおいしい水、はるかにきれいな空気、豊かな自然があるこの南信州、ここで暮らす私たちにふさわしい基準をつくるべきだと思います。環境基準というのは、それぞれの地域で、それぞれの地域に住む人たちが幸せに暮らせることを前提にした上でつくられた基準だというふうに思います。その基準は、東京とこの南信州とでは違って当然のことだと思います。窓を開けていても静かな環境で昼寝ができるような大鹿や中川村のようなところと、もう窓をピッチリ閉めて、カーテンもおろして暗くしなければ昼間に寝るようなことができないような東京と一律の基準で判断できるはずはないわけで、それぞれの自治体ごとに環境及び景観についての条例をつくって、今までと同じような生活、あるいはリニアが必要だという方もいるかもしれませんが、今までよりも多少、1割、2割上乘せした数値が必要なかもしれませんが、そういう基準をつくって、その基準をしっかりと守らなければリニアを走らせてはだめだ、工事をしてはだめだというような、そういう方針で向かっていくことが私は必要だと思います。それに当たっては、当然そのための環境調査の費用というのは、工事をしたいJR東海が私が出すべきだと考えますし、その基準に、それぞれの市町村がつくった環境条例基準に適合しているかどうかということを第三者の立場で公平に判断する、そういう役目を是非県にやっていただければというふうに私は考えます。

環境調査に関しては、これは11月19日の静岡新聞の資料ですけれども、静岡市の環境影響評価専門委員会が、JR東海の環境調査は非常に不備な点があるので、幾つかの点でさらに再調査をしてほしいという意見が委員会で幾つも出たそうです。その後、JR東海に取材した報道陣に対して、JR東海側は、法令に沿った調査を私たちはしてきたのであって、追加調査の意思はないというふうに報道陣に明言したという新聞記事が載っておりました。

しかし、本日今まで12人の方が公述したように、JR東海の調査は、するべくするための調査、工事に取りかかるための調査であって、決して私たちが納得できるような、安心できるような調査ではなかったわけです。このまま工事に進ませてしまったのでは、10年後、20年後に私たちは大きな後悔をすることになります。同時に、この工事の期間中、私たちの生活は大きく侵害されることになります。今までと同じような生活は、もう南信州ではできなくなるかもしれません。逃げ出したいという気持ちなのですけれども、逃げ出さずに、是非この環境を守るために、私たちの生活を守るために、精いっぱい声を上げていきたいと思います。

どうか、諦めずに頑張っていきましょう。よろしくお願いします。どうもありがとうございました。

(13) 飯田市 原 伸圭

私、飯田市の上郷地籍でございます。上郷地籍は、御存じのように、リニア新幹線の駅が設置される場所でございます。そういう立場で、また地域の自治組織を代表する立場でもございまして、そういう立場から環境影響評価書に対する意見を述べさせていただきます。今まで12人の方が意見を述べましたけれども、ちょっと異質の意見になるかと思っております。

私どもの立場は、やはり住民自治組織でありますので、三、四十年も前から、この地域には新幹線が欲しいなということで、それを進めてきた、誘致を進めてきた、そういう立場でもございます。ですので、1年でも早い早期の開通を望む立場でもあります。

そうはいつでも、アセスの準備書を見ていると、それそのものは多額の経費と労力をかけてまとめられたものであり、異論を挟むものではございません。しかし、これを無条件に受け入れてどうのこうのということではなくて、このアセス準備書を見る中で、もう少し方法を変えたり、付け加えて調査をしていただきたいなという部分がございます。とりあえずの立場で、4点ほどございますので、それを述べさせていただきます。駅ができると直面する問題点が基本となります。

まず、工事期間中と、それから完成後ですけれども、粉塵、騒音、振動、水質、地下水、水資源等、全てアセスでは予測値で評価されております。しかし、この措置につきましては、その場所における実測値によって環境保全措置を今後講じていっていただきたいというのでございます。

特に地下水、水資源につきましては、準備書の言葉を借りますと、改変区域をできる限り小さくすることにより影響は小さいと予測されておりますが、小さな地下水脈、その切断等は十分考えられます。私どもの地域では、地下水・井戸水を生活水として利用している家庭が多くございます。また、これらの個人井戸を災害時の協力井戸として、有事の際は地域の飲料水や生活用水として確保すること、こういうことしております。水源の枯渇が生じますと、代替水源の確保は、是非望まれます。そういう措置も講じることを考えていただきたいと思います。

そういうものの調査に際しましては、事業者であるJR東海、それから長野県、飯田市、地元立ち会いのもとに、調査そのものを、現況ですね、工事着手前、それから工事期間中、それから完成後、継続して定期定点観測を行ってもらいたいわけです。今から調査に着手してもらうことが肝心だと思います。それから、定期定点調査に加えまして、地元から要請がある場合には、当然、随時測定を行うと。そういうことで、それらの数値は全て公表していただき、値に異常が出た場合には、速やかな保全措置をお願いしたい。こういう立場でございます。

それから、駅舎の建設が当地域にあるわけですが、それによる日照障害、それから電波障害、こういうものが十分懸念されます。工事の実施に当たって、事前に当事者や関係者等と協議し、保全措置としかるべき対策を双方で確認し、実施していただきたいという立場でございます。

それから3点目でございますが、駅及び線路ができることによりまして、現在ある地域コミュニティー、日常生活、あるいは防災上維持するための組織、いわゆる隣組ですね、それが分断されるケースがたくさん予想されます。日常生活が乱される、崩されるということになります。地域コミュニティーを維持するためばかりでなく、子供の通学路として、また防災対策の上からも、駐車車両が現在通行している道路、生活のために使っている道路、これが工事期間中はもとより、完成後も、この道そのものを確保していただきたいということでございます。

それから4点目としまして、工事期間中は多くの工事関係者の往来や居住が予測されます。良好な生活環境の維持のためにも、発注者の責任において、工事関係者の管理、教育、指導を徹底していただき、犯罪や住民とのトラブル、事故などの未然防止に努めていただきたいということでございます。これらの4点が、私の立場で予測される環境の保全上、考えられる意見でございます。

ちょっと、このせっかくの機会ですので、加えてお願いしておきたいことは、直接環境の保全という立場から、見地から、広い意味では影響があることですが、駅ができた後、乗客の足の確保という

部分で、まず飯田線との結節、これが現在 J R 東海は叶えてやるという言い方をしておりますが、これは、もう県においても、別の面で要望の中で言うておりますけども、結節は是非考えていただきたいということを付け加えておきます。以上で、公述を終わります。

(14) 下伊那郡大鹿村 前島 久美

本日は、村の有志で立ち上げています「大鹿の 100 年先を育む会」という会の代表ということで意見を述べさせていただきます。

この私たちの「大鹿の 100 年先を育む会」の取り組みですが、大鹿村の地域自体、100 年先の未来ですとか、さらにその先を見据えた持続可能な地域社会の創造と、それを育んでいこうという、そういう目的で、皆で立ち上げたものです。

そもそもこの会の発足というのは、2010 年にリニア計画が突如具体化したのがきっかけでした。私たちの住んでいる大鹿村はとても自然の豊かなところで、その美しい自然に憩いの場を求めて県外からいらっしゃる方、また移住されてくる方が多い地域です。この豊かな自然が、もしかしたら壊されるかもしれない、また私たちの生活も壊れてしまうかもしれないという危機意識の中で、何かやっというということで会を立ち上げました。

現在、それぞれが住んでいる地域で問題意識を共有しながら、これやってみたい、あれやってみたいということ具体的に活動に起こしています。トイレ掃除のボランティアであったり、リニアの勉強会、意見交換会、そして新聞の発行、被災地の支援、そして植生調査などが主な活動の一つです。

さて、本題に入っていきます。育む会としては、説明会で村内から出された意見をもとに、4 つ意見を述べさせていただきます。水資源について。2 つ目に、景観について。3 つ目に、生活環境、また産業について。4 つ目に、自然保護の観点についてお話しします。

1 つ目、水資源について。さきの説明会では影響が少ないという予測で話されていましたが、実際に山梨の実験線付近では、想定外の水枯れですとか、水量の減少が起きています。水田や酪農など村の生活に欠かせない山水の水量減少、もしくは枯渇は、村の死活問題になりかねません。まして、村内は多数の破碎帯が入り組んでいる地域です。水源の受ける影響は予測不可能と考えます。まずは、村内全ての井戸水の水量調査を行っていただくこと。また、工事中に水源の減少や枯渇が起きて村民の生活に支障を来した場合、J R はどのような形で補償するのかを明らかに示すよう働きかけていただきたいと思えます。先日の説明会では、補償にも期限があるということで説明されていましたが、水源の問題は私たちの生活に本当に直結してくる問題ですので、期限付きの補償では、この工事着工を許すことはできません。

2 つ目に、景観についてです。上蔵の小渋川沿いに変電施設が建設される計画ですが、高圧鉄塔の設置などについては電力会社の問題とされています。だから、それは J R 東海の関知する問題ではないというのは、ちょっと受け入れがたい事実です。J R 東海は、リニアの事業主体として余りに無責任ではないでしょうか。「日本で最も美しい村連合」に加盟する大鹿村にとって、この美しい小渋谷に何か構造物ができるというのは、無神経極まりないかと思えます。高圧鉄塔・高圧線の環境に与える影響、景観劣化による観光業へのダメージ、村の象徴的な風景が不本意に変えられることで傷つけられる村民感情なども非常に懸念されています。J R 東海には、事業主体として責任を持った景観配慮を求めていますようお願いいたします。

3つ目に、生活環境、産業についてです。大鹿村では、リニア工事のピーク時には、1日延べ1,700台以上の廃土運搬車両が村の生活道路を行き来することになっています。これら村の使用道は、一部を除いて1車線道路で十分な道幅がない上に、急カーブが多く、現状でも通行には非常に細心の注意を強いられるものです。釜沢や上蔵、青木地域の狭く急な道路については、地形、地質的に拡張工事は困難だと考えます。この現状の計画のまま拡張工事などを行って運搬道として使われるとしたら、住民生活には多大な支障を来すのはもちろん、周りの生態系に著しく悪影響を及ぼす可能性が考えられます。

また、大鹿村へは、これらの道路を利用して、年間およそ2万人余りの観光客が訪れています。観光業は、大鹿村にとって重要なキー産業とも言えるものです。10年以上に上る工事車両の通行は、観光客の大鹿村へのアクセスを困難にし、観光業を初めとする村の産業と村民生活に多大なダメージを与えることが非常に懸念されます。JR東海の影響評価は、大鹿村と村民にとってこの道路がどのような性格のものであるかということ踏まえたものとしては、ちょっと受けとめられがたい事実があります。村の産業と村民の生活を守る上で、ルートの変更を踏まえた再検討を求めてください。

最後に、自然保護についてです。釜沢周辺の工事施工ヤード付近では、絶滅危惧種を含めた猛禽類が営巣しています。さまざまな新聞記事でも取り上げられていますが、ヤードから600m以内で、希少種のミゾゴイが営巣しています。実際にJR東海のアセスで1例が確認されていますが、定期的に住民が観測していますが、複数のつがいの営巣が確認されています。他にも準備書には掲載されていない絶滅危惧種の生息、営巣情報が寄せられています。

ちょっとここは指摘していただきたいのですが、ヤイロチョウの確認はできているかどうかお願いします。

また、鳥類に限らず、生息域が非常に限られている昆虫の生息も現場付近で確認されています。ここではちょっと名前を挙げられませんが、飯田市におられる自然保護の関係の人にちょっと取材してみてください。

このように、研究者が公表を控えているような貴重な植物・動物の宝庫であるというホットスポットが、南アルプスの麓、大鹿村です。JR東海のアセスのみでは、調査結果の妥当性に疑問が残ります。地元研究者などによる長年の観察結果も踏まえたアセスの再調査を求めます。

育む会では、2012年度から今後の環境変化を追うために、住民主体の植生調査を行っています。それは専門家を交えて今年度も行ってきましたが、実際に足を踏み入れていますと、長年調査が途絶えていたり、大規模な調査がされていないだけに、毎回毎回、発見があるんですね。昨年度の調査ではシラオイハコベの南限が確認されています。今年は工事現場予定の上流で、鹿の食害に遭っていないレンゲショウマの群生を発見しています。また、2日前ぐらいに植生調査に入っていたのですが、分布としては珍しいカシワの混成林を釜沢の山で確認しています。深南部と言われますが、これまで大きな開発を免れてきた地域だけあって、生態系の変遷をたどる上でも貴重な情報資源があふれている大鹿村です。

大鹿村というこの育成環境にある、いろいろな種類が生息していますが、これには大変大きな重みがあると実感しています。そこには生物進化、地形の形成、気候変動、人間の伝統的な営み、他の種との関係など非常に複雑であって、もしかしたら、私たちが想像を絶するような地球の歴史がかかわっていると思っています。つまり、この大鹿村という育成環境は、一度破壊されると、もう二度と戻ることはないということですね。エコパークの推進が、今長野県を含む3県にまたがって行われていますが、このリニア工事自体が不利になってくると思います。世界のホットスポットと言われるようなこの南ア

ルプスに穴をあけることというのは、どうでしょうか。世界に誇れる技術というよりは、世界の恥になる可能性の方が大きいのではないかというふうに感じています。

長野県といえば、この雄大なアルプスと、生活に身近な自然の豊かさが第一に挙がってくると思います。それを受け渡して都会と同じようなシステムを導入することは、地域の特徴を失って、観光業や農業に大きな支障をもたらします。

長野県の5カ年の推進政策に、「しあわせ信州」、ここの会場の入り口にもポスターが掲げられていましたが、緑のロゴマークで、かわいらしいポスターが掲げてあります。その中の指針の一つには、景観、自然、文化に囲まれ、誇りのある暮らしの実現が一つ挙がっています。それは、まさに大鹿村の私たちにとって、村の今ある自然を維持していくことです。私たちは、この御先祖様から受け継いだこの自然をそのままに受け継いで、次世代に伝えていきたい。大鹿村の100年先、さらにその先を見据えた持続可能な地域社会を創造、育んでいきたいと考えています。

この地域を守っていくことが、大きく見れば長野県の豊かさの象徴であって、日本人らしさ、また世界に誇れる人間としての豊かさにつながると確信しています。特徴ある県政を作り上げていく上でも、このリニア工事自体、リニア計画自体を再検証する必要があるのではないのでしょうか。この思いを、どうぞJR東海に伝えて届けていただきたいと思います。私からは以上です。ありがとうございました。

(15) 下伊那郡大鹿村 山根 沙姫

私は6歳のころに、両親、家族とともに大鹿に引っ越しをしました。Iターン2世と今でも言われますが、私は胸を張って大鹿村をふるさとだと思っています。

本日はよく晴れていて、ここからよく南アルプスが見えます。ここからよく見えるあの麓に、白い山の麓にあの村があるといっても過言ではありません。本日はこのような場所で公述会が開かれたことをうれしく思っております。

私は、先ほどの前島とともに、「大鹿の100年先を育む会」という会で活動すると同時に、「NO！リニア連絡会」という名前どおり、リニア計画の中止を求める活動を全国の仲間たちと展開させていただいております。

時代は変わってきています。若い人たちは、今、心の本当の豊かさを求めて、自分たちの暮らしを考え直す、そして実践をする、そんな人が増えてきているかなと思います。リニア計画は知られていないだけで、ほんの少し情報が入るだけで、リニアなんて必要ないよねというような人は、本当にそんな声は全国に広がっています。

大鹿村騒動記の大鹿村の試写会があったときに、阿部知事にお会いすることがありまして、リニアのことを少しお話させていただきました。反対の声がなかなか県に届いてこない、貴重な意見だというふうにおっしゃっていただいて、育む会が作成をしましたリニア新聞を渡させていただきました。しっかり目を通していただいたことを願っておりますが、どうでしょうか。

さまざまな問題を含むこのリニア計画ですけれども、今回、環境の保全の見地からのみ意見を述べよということで、私も申出書を出させていただきました。14名の方とは違い、私はちょっと難しいことはわからないので、一住民として意見を述べさせていただきたいと思います。

環境の保全、これこそ全てにつながる基本的なことだと考えています。環境を保全するということは、自然や動植物を守ることであり、人々の暮らしを守ることです。先人たちが守り、今につないできた文

化や歴史を守ること、すなわち過去、現在、そして未来を守ることにつながると私は考えます。

私たちが住んでいる大鹿村は、山あいの小さな村です。人間の手がほとんど入っていない南アルプス、雄大な自然、その中で育まれてきた多様な生態系、古くから営まれ、今に続く私たちの暮らし、この豊かな環境は、失ったら二度と元には戻りません。引きかえに失うものは計り知れず、自然や水源、貴重な動植物を失うだけでなく、結果、大鹿村にとって未来を失うことにつながります。

長野県は、最も住みたい県に選ばれています。交通の便が良いとも言えず、自然環境が大変厳しい中にあっても、都会の人々は、では何を求めここに住みたいと思うのでしょうか。リニア計画が移住の決断を妨げる要因になるという現実には、大鹿だけでなく、長野県全域にも大きな影響を与えることでしょう。

他の市町村に比べ移住者が多いことで知られている大鹿村ですが、大鹿の自然を愛し、文化や風土、村民を愛してこの地に移り住み、暮らしを守ってきた人の中には、今回突然降って湧いたリニア計画によって村を離れるということを視野に入れている家族も少なくないと聞きます。また、今年私が関わった定住促進事業の移住ツアーの参加者からも、リニア計画が及ぼす自然環境や住環境への影響を懸念する声が数多く聞こえてきました。工事中や開通後まで現実的に移住をイメージする中で、残念だが候補地から外して、他のところへと思うのは当然のことだと思います。本当の豊かさを求めて移住を望む人々にとっては、リニア計画はマイナス以外の何でもありません。

皆さんが代弁してくださったので繰り返しになりますが、このたびの環境影響評価準備書の内容は、さまざまな分野で調査不十分が目立ちました。また、地元の住民の声や生活を無視した上に立てられたずさんな予測でした。開催された説明会においては、住民の理解も、また信用も得られないひどいものでした。このような手順で、半ば強引に進めるJR東海のやり方では、環境の保全などできるわけがありません。

豊かさを追い求めて、便利さを追い求めて、引きかえに私たちは一体何を失うのでしょうか。自然を守りたいなどということ自体おこがましいことなのかもしれません。人間がそこに住みつくずっと前から、山はそこにあっただけです。これ以上、人間本位で山に穴をあけ便利さを追求するなんていうことは、自然への冒瀆としか言えません。最大限、できる限り、そんな言葉を繰り返して、追いつかない予測の末に、気がついたら取り巻く自然はボロボロになっているということが言えます。

大鹿の子供たちは、赤石岳を始め、村の自然を大変誇りに思っています。最近では、都会の生活に区切りをつけて村に戻ってくる若者も増えています。そう思える環境が大鹿村には備わっているんだと思います。失いたくないものが、この先つないでいきたいものがそこにあるのです。ふるさとを愛する心、それは大鹿村にとって何にも代えがたいものです。

私は、ふだん介護の仕事をさせていただいています。「トンネルが開いて、道が広がって、その向こうからいいものが来たことはない。」これは、村のあるお年寄りの言葉です。いつだって村をよくするのは住民の話し合いだと、100歳を目の前にして、その時代、その時代、さまざまな開発を目の当たりにしてきたその人は、赤石岳を臨む自宅の縁側ではっきりとそのようにお話をしてくれました。若いお母さんたちの間でも、私たちの暮らしはどうなってしまうんだという不安の声があります。あるんですけれども、もう決まってしまったこと、国が決めたから仕方ないという諦めの声も大変多く聞かれます。それこそ民主主義に反した大問題だと考えます。

私たちは、「NO！リニア連絡会」として衆議院会館にも行かせていただきましたし、国交省へ申し

入れに、またJR東海本社にも申し入れに行きました。「貴重な意見だった」、「理解いただけるように努力する」というようなことを繰り返すばかりで、曖昧な返事しかいただけませんでした。本当の意味で住民の声を聞いてくれるのは、もう県しかないと思います。このJR東海が進める暴走をとめるのは、本当に県しかないんじゃないかというふうに思っています。この公聴会が、決して形だけではなく、きちんと知事に貴重な住民の声として届いて、公述人、今日の15名は、村民、また住民を代表する声だと思っています。そのような思いを取りこぼすことなく、知事意見に反映されることを願っています。

環境の保全、それはかけがえのない今と未来を守ることです。大鹿村の、そして長野県の宝であるこの環境を守り、未来の子供たちに残していくことこそ、今を生きる私たちがやるべきことではないでしょうか。大鹿村の静かで豊かな暮らしを守りたいと思っています。私は、リニア計画の中止、凍結を強く求めます。以上です。ありがとうございました。