

公聴会記録書（木曽会場）

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【長野県】

2 日 時：平成25年11月24日（日）午前10時～午後11時40分

3 場 所：南木曽町公民館蘭分館

4 公 述 人：(1) 大町市 及川 稜乙
(2) 木曽郡南木曽町 北原 泰雄
(3) 木曽郡南木曽町 坂本 満
(4) 飯田市 所沢 あさ子
(5) 木曽郡南木曽町 藤原 義則
(6) 木曽郡南木曽町 小林 俊彦

5 陳述の内容：

(1) 大町市 及川 稜乙

私は信州の人間ではないのですが、この信州の自然にひかれて若いころ来まして、大町に30年ちょっと、信州全体では八ヶ岳の麓も含めて40年近く住んでおります。素晴らしい自然であると同時に、やはり自然災害、その他、大きな問題を抱えているということで、そのことに関心を持ってきました。

それから、私の住んでいる大町市、私の家自身が借りた家なのですが、築120年の茅葺きの古い家で、糸魚川静岡構造線のほぼ真上、恐らく数十メートルも離れてない上に住んでおまして、こういうところに住んでいることの危険性を、常日ごろからやっぱり感じております。

今回もこの計画地が、中央構造線、糸魚川静岡構造線、日本屈指の、恐らく世界でも屈指の脆弱な大断層地帯に計画されるということで、同じ思いというか、そういう観点からずっと問題意識を持っておりました。

それから、リニアに関しましては、私は実は幼稚園のころ宮崎県日向市に住んでおまして、ちょうどこの宮崎の実験線のころからずっと関心を持っておりました。ちょっと今回の申出書の中には、危険性云々といって、ちょっといろいろ考えていることを書いたのですが、実は、超電導磁気の、このことの研究開発については、私は否定するものではありません。アポロ計画のように、その多大な科学の多方の分野にわたってよい影響もある。特に医療とかいろんな分野での開発もあって、そういう意味では、リニアもやはりそういう将来的な優れた面も多分あるということを否定するものではありません。

ただし、この大量輸送に使うことについては、余りにもちょっと危険が大きいと思っておまして、そのことはどうもこれまでの検討を見ますと書かれていないし、指摘されていないので、そこを是非述べさせていただきたいと思って、公述をしたいと申し出ました。

概要ですが、私が書いてある中では、特に微気圧波の重要性を訴えたい。これまでマスメディアその他で問題意識を持って取り上げられたという記憶がありません。それから、一般国民の関心もほとんどないのではないかと思います、この問題はやはり大きいと思います。

この準備書の中で、このことについて詳しく書いてはあります。ところが、やはりそれについて、私は納得できないので、その点について、ちょっと後で触れようと思います。

トンネル微気圧波というのは、乗り物がトンネルに突入したとき、及び脱出するときに発生する空気の圧力波のことです。特に、高速鉄道の列車がトンネルに突入したときに圧縮する、その圧縮波は長い

トンネルの中で、音速で前方に伝わっていきます。それを拡散できない空気の抵抗で圧縮強調されて衝撃波のようになり、それがトンネル出口で解放され、出口周辺に大きな発破音や振動を発生させます。これはドーンという砲撃のような音が出ることもあるため「トンネルドン」などとも言われているそうです。

そして、もちろん重要なことは、今の新幹線のときにも話題になったし研究されているのですが、余りにも桁外れ、しかも今回は20kmという長さですね。その中で行われるということで、この準備書の中では緩衝工といって、出口、入口のところにトンネルを人工的に作りそこに穴をあけて、そこでその衝撃波を和らげるから大丈夫だと言っておりますが、それは余りにも短い実験線の中でやっていることで、それが本当に、この脆弱な地盤の中で行われて、大丈夫だと、応用できるということを言っているのですが、それに対する反論とか、そういう検討がほとんど見当たらず、それが納得できないので、もっときちんと検証してほしいと思うところです。

これに一番近いのは、私もこの申出書の中にも書いたのですが、昨年、中央道の笹子トンネルで起きた天井板崩落、これは道路ですが。あと1996年に北海道で、豊浜トンネルで坑口が崩落しました。これはすさまじい規模の事故で、皆さんも記憶していらっしゃると思いますけれども、私はこれが今回、一番心配しなきゃいけないことに近いのではないかと考えております。

もう一つ、指摘されていないことで、このことを考える上で重要なポイントだと思うのは、実はこの新幹線計画、中央新幹線というのは1時間に片道1万人、定時性をもって輸送すると、こういうことが条件づけられているんですね。だから、これについて本当はきちんと検討されているはずなのですが、いろんな議事録などを見ても、ほとんどない。本当にそうなのだろうか。過去の記録を見ても、累計何人乗せた、累積何km走ったという記録ばかり記載されているのですが、実際に線に乗せて時速500kmで浮上させますから1千人以上乗せられないのですよね。約1千人が限度。そして、浮上して時速500kmと飛行機並みの速度で走る。そういうことを実際にやってみたことがあるのだろうか。しかも、今、言いましたように、1時間に1万人という定時性が求められていることは、1千人ですから単純計算すると6分間隔で1千人ずつ突入するということになります。これを繰り返して、本当にこの中で複雑な動きをするでしょうか。列車は多分、前にもいるかもしれないし、そんなことをやって本当に大丈夫なのだろうかということがありまして、是非このことは、本当に関心を持っていただきたいし、本当に綿密な計算、検証をすべきだろうと思います。

あとは、環境保全の立場からというのですが、環境保全というのは、正常に稼働するときだけ影響するものではなくて、天然の自然の災害、あるいは人災といえますか、悪意によること、もっとはっきり言うとテロですね。そういうことの危険性も考えないと、これからのいろんな巨大技術というのは大変な環境破壊、保全できないどころではなくて巨大な破壊に至ってしまう。そういうことを、やはり検討すべきだろうと思います。

ですから、これを誘発するようなものであってはならないと思います。今の新幹線では、例えば、いたずらで線路の上に10cmぐらいの石ころを置いたって、吹っ飛ばしてほとんど脱線することはないそうですが、このリニアで浮いているところに、誰かがちょっといたずらをしたら、どんなことになるかというのは、想像するだけで恐ろしいことだと思います。

これを考える上の一つのヒントとして、アメリカが、実はこの技術については非常に先進的にすぐれていて、アポロ計画並みの技術を持っているにもかかわらず、サンフランシスコとロサンゼルスの間

高速鉄道において、リニアを使わない。日本が東京オリンピック当時の新幹線の技術を盛んに売り込みたがっているというような報道もなされていますけれども、それだけの先進国がなぜしないか。その理由は、やはりまだまだ、この人間を大量に輸送する手段としては危険過ぎる、危な過ぎるということだろうと思います。このことはもっとたくさんあると思うのですが、また長くなるのでやめます。

最後に繰り返しますが、この微気圧波の影響について準備書に書いてあることの中で、どうもほとんど説得力がないと思うのは、やはり余りにも本計画との桁違いのサイズですので、山梨の実験線でちょっとやってみたから、それで効果があるから大丈夫だというのなら、余りにもちょっと不足しているように思います。この辺の再検討を専門家の方々、多くの方々にしていただきたく、公述させていただきました。ありがとうございました。

(2) 木曽郡南木曽町 北原 泰雄

蘭・広瀬両協議会を代表いたしまして、リニア新幹線環境影響評価準備書について、その中で特に、残土運搬の問題について意見を申し上げたいと思います。

まず、結論から申し上げますと、残土の運搬は、生活環境への影響は重大であります。当地域集落内 2km の間に集中する非常口のこの計画です。この 2カ所は、技術的な検討のみの感じがいたします。地域の生活者の影響を考慮した計画とは到底思えない乱暴な計画であるということを申し上げたいと思います。

したがって、この 2km 間の、集中する 2カ所の非常口の計画につきましては、地元としては受け入れられないので、再検討をお願いしたいという意見であります。

理由といたしましては、2カ所 2km の非常口に挟まれる当蘭地域におきましては、214 世帯、それから、上流の広瀬地域には 100 を超える世帯の住民が生活しております。高齢化が進み、現在 38.2% と言われておりますが、過疎化が進行し、極めて深刻な状態にあるわけであります。

鉄道のない当地域の国道 256 号は、外部へ通じる唯一の生活道路でありまして、また、妻籠から蘭路線の温泉、木地師の里、昼神温泉、飯田へと通じる重要な観光ルートでもあります。一般通行車両に加えて工事車両が 1 日最大 690 台も増加することになれば、観光事業者が大きなダメージを受けることが予想されますし、また、それよりも、救急車・消防車等の緊急車両、通勤・通学・通院等の乗り合いバス、一般の産業活動、通勤車両等の住民の交通手段が大幅に制限されることにもなります。

また、渋滞などにより、大気汚染、粉塵、騒音など、ほかの一般車両やほかの産業ともトータル的に地域に与える環境負荷が甚大になることも予想されます。このことにより、工事期間が 10 年間と聞いておりますが、その間、地域が混乱し、生活の場が脅かされ、さらに人口流出に拍車がかかり、したがって、地域社会の維持が困難となり崩壊につながりかねないわけであります。JR 東海には、是非とも非常口の計画の再検討をお願いしたいというふうに思っております。

さらに、私が気づいているところの細部の意見を申し上げますと、JR の準備書の説明は、非常に不十分だったと私は思っております。残土の運搬先、国道 256 号からの非常口への進入路など、前回の機会に質問いたしましたが、JR はまだこれからの問題として、説明がありませんでした。これで妥当な環境影響評価ができるのか、住民の不安が募っておるわけであります。今後、地元で細部の説明のないまま進めてもらっては絶対に困ります。必ず決める前に、地域への早期の情報提供、丁寧な説明と協議をお願いしたいと思っております。

工事の技術的な評価のみで小規模集落の住民の生活を無視した強権的な進め方は、到底、容認することはできません。この集落の大方の住宅は、示された2つの非常口、この木曾川、蘭川の左岸2kmの間に2カ所あるわけですが、それから排出する国道256号線がこちら側になるわけです。2カ所、出入口ができるわけです。その4地点に、この中に完全に住民の大部分が囲まれてしまうわけです。生活者には大変影響があるというように思っています。その生活者を全く無視した横暴なこの計画ではないかなというふうに思っております。

また、車両690台ということでは、8時間と考えると約41秒に1台の計算となります。現実にはこの観光シーズンには国道256号の通行容量、通行基準として、これは可能なのか。国道256号への出入口、そのほかの地域から国道256号へ出る道路、それから、吾妻橋の国道19号の交差点の混雑はどうなるのか。また、この上の県で計画されている清内路トンネル下の国道256号の改良計画、それとの兼ね合いはどうなるのか。全くその辺は今のところ不明で、説明をされておられません。

地域には観光で生きる人もおります。また、Iターン、Uターン、空き家対策も進めております。特に町では、地域振興雇用対策のために企業誘致も現在、進めております。もしこれに影響が出るとしたら、地域にとって踏んだり蹴ったりであります。動物、昆虫、植物の生息は本当に大切なことではありますが、人間の生活はもっと重要ではないでしょうか。この地に1日も住んでない人に、的確な影響評価ができるのか、大変、危惧いたしておるところであります。

以上を申し上げまして、県におきましては、地域の実情を十分御理解の上、JRに対して御配慮いただけますようお願い申し上げます、私の意見とさせていただきます。どうもありがとうございました。

(3) 木曾郡南木曾町 坂本 満

今日は限られた時間で多くのことを語りたいので、原稿を読み上げる形で行いたいと思いますので、ちょっと聞きにくいところもあるかもしれませんが、よろしく申し上げます。

私は、「中央新幹線環境影響評価準備書【長野県】」について、環境保全の見地から、以下の4点について意見を述べたいと思います。

1つは、活断層に関して十分な検討がなされていない問題。2つ目は、騒音評価などにおける疑問点。3つ目は、長時間の工事による影響の評価や、人と自然との触れ合いの活動の場への影響予測は十分でなく、さらに検討すべきであることについて。4つ目は、準備書に表れている不透明性や不確実性の問題などです。

最初に、活断層に関して十分な検討がなされていない問題であります。初めに、リニア路線を横切る活断層の地震発生確率について述べておきます。各都県の準備書を一覧すると、路線を横断する活断層帯は、全路線で少なくとも7カ所あります。そのうち3カ所が長野県で、南木曾地域には2カ所あります。準備書が引用している地震調査研究推進本部の報告書の内容から、リニア新幹線が横切る活断層の7本の長期データを拾い出しますと、山梨県には曾根丘陵断層帯、糸魚川―静岡構造線断層帯、長野県には伊那谷断層帯（主部）、木曾山脈西縁断層帯の馬籠峠断層帯と清内路峠断層帯、岐阜県の阿寺断層帯（南部）坂下断層及び屏風山・恵那山―猿投山断層帯の赤河断層帯の計7カ所です。

これらの活断層の地震規模は、マグニチュード6から8の範囲で断層変位量は1m未満から最大9mが想定されています。また、30年以内の地震発生確率はゼロ%から14%の範囲で、不明が2カ所となっています。さらに、7カ所の活断層の30年以内の地震発生確率を合計すると、最小1%から最大19%

に達しています。

ところで、この地震発生確率を受けとめる上での参考情報というものが、地震調査研究推進本部から出されていて、そこには、「今後 30 年以内に数%という値が日常生活において無視できるほど小さな値ではないことを理解するため」に出した参考情報であると解説されていますが、ここには、災害や事故などの 30 年確率として、台風で罹災する場合 0.48%、火災での罹災 1.9%、空き巣狙い 3.4%、交通事故で負傷 24%などが示されています。ここから見ると、どうやら、リニア新幹線が通過する活断層の 30 年内地震発生確率は、台風災害や火災に遭う確率か、あるいはそれ以上ということでイメージされます。

次に、活断層評価の不備の問題です。リニア路線は、準備書 3-17 ページに示されているように、南木曽地域で木曽西緑断層帯の馬籠峠断層帯南部と清内路峠断層帯を横断します。平成 16 年に地震調査研究推進本部による「木曽山脈西緑断層帯の長期評価について」という調査報告書が公表されています。この中で、馬籠峠断層帯南部の地震の長期評価は、30 年発生確率がゼロから 4%と確率の高いグループに属すること、マグニチュードは 6.3 で、変位量は 1 m 未満と想定されていることが報告されています。

一方、清内路峠断層帯については、断層の長さからマグニチュード 7.4 で、変位量は 3 m 程度と推定されておりますが、地震発生確率については資料不足で不明とされています。つまり、清内路峠断層帯については、調査は未了のため活断層としての長期評価ができていない。鉄道トンネルの耐震設計上も、活断層評価が曖昧なまま設計をするという問題を含んでいます。したがって、安全性を確保する見地から、南木曽地域に分布する活断層については、さらに調査が必要で、特に清内路峠断層は詳しい調査による長期評価が求められています。

最大の問題は、断層のずれに対する対応の不備であります。準備書においては、「南アルプスの隆起への見解」や、「トンネル構造物の強化」など、地盤の緩やかなたわみ、あるいは、曲げのような変位については評価や対応を示しています。しかし、活断層の特徴である局所的なずれ、剪断による変位への対応は示していません。冒頭で述べたように、路線を横断する活断層の変位量は、1 m 未満から最大 9 m が想定されています。断層変位に対する対処方法が示されていないことは、先の方法書に対する知事意見の 1 つ、「地殻変動に対する事業の安全性について検証を行い、その結果を公表すること」への回答として不十分であり、また、工学的にも自然現象の一面しか検討していないという点で問題であります。トンネルが大きくずれるという条件を設計条件に加えない、つまり、いわゆる想定外にしてしまうという問題がここに存在しています。

前述したような地震発生確率からは、工事期間中にもいずれかの活断層が地震で変位する可能性があります。断層変位が生ずれば、工事期間の延長や、それに伴う様々な地域環境への直接的影響が出ることは容易に予想できます。しかしながら、準備書は極めて楽観的で、全くと言っていいほど活断層に関する影響評価をしていません。

活断層に関する意見として、次の 3 点をまとめておきます。清内路峠断層など不明となっている活断層の長期評価を行い公表すること。2 目、活断層のずれに伴うトンネル変形に関する安全性については、トンネル構造を含め、安全性判断の根拠を明確に示すこと、3 目、活断層における地震発生確率は高い。したがって、トンネルに局所的な変異が生じた場合など、工事への影響についての予測を加味した準備書とすべきであります。

次に、意見の2番目ですが、騒音評価などにおける疑問点です。騒音評価における条件が、振動の場合の条件と異なっている問題について、質問をしておきたい。

まず1点目、建設機械の稼働時の騒音検討が準備書8-1-2項にあります。騒音の場合には、本来、敷地の境界線上に置くべき予測地点を、図8-1-2-4に示すように、敷地境界線から外側に0.5mずらしています。仮囲い設置のため0.5m外側の地点を選択していると記されていますが、この仮囲いは遮音壁なのか不明であります。遮音壁でなければ予測地点は境界線上に置くべきであります。

2点目ですが、建設機械の騒音の予測対象時期は、準備書の表8-1-2-11に示されておりますが、建設機械の稼働台数を資料編の事3-3-3から3-3-43ページに記してあるのを見ると、工事機械や車両等が最も多く稼働する時期と騒音の予測対象時期とは必ずしも一致しておりません。最大となる時期の根拠が不明であります。したがって、建設機械の稼働による騒音については、ケースごとの算定結果を示して、騒音が最大となる時期の根拠を示すべきであります。

3点目は、8-1-2-30ページの表に示されるように、非常口8カ所における騒音予想結果は、どの地点でも80デシベルとなっております。地点番号5であるG地区では、資料編事3-3-9ページの表で、予測対象時期の8年目において算定対象の建設機械の稼働数は0台であります。同じように、地点番号6であるI地区では、資料編事3-3-11ページの表で、予測対象時期の7年目において算定対象の建設機械の稼働数は大型ブレーカのみとなっております。他の6カ所では大型ブレーカ、バックフォー、クレーン装着付トラックが稼働しています。以上のように算定に用いた稼働建設機械の種類数が異なっているにもかかわらず、各非常口の騒音予測結果が80デシベルと同じ値になっているのはなぜか。これは準備書作成において、工事計画を通り一遍に解析して、結果を表示し、準備書全体の関連性をチェックしていないために生じた誤りであると推測されます。今回提示された準備書が、十分な計画と総合的な検討によって作られたものではないことの一端を示唆しております。

振動の予測結果についても同様に、算定根拠に疑問があります。以上が騒音に関する質問意見であります。

次に、3点目の意見ですが、長期間の工事による影響評価や、人と自然との触れ合いの活動の場への影響予測は妥当でなく、さらに検討が必要と判断されるということです。トンネル施工だけでも10年以上を必要とし、取り付け道路工事や異常事態発生などを考慮すれば、さらに工期は伸びる可能性があります。ところが、環境影響については、主に時間当たりの予測が示されているだけで、長時間の環境への負荷についての議論がほとんどありません。

南木曾町では、工事による影響は、国道19号線や256号線の交通や騒音だけでなく、宿場をめぐる旧中山道などを歩く観光客などを含む観光事業にも、さまざまなマイナス要因をもたらすのではないかと懸念があります。準備書でも、人と自然との触れ合いの活動の場への影響予測において、8-5-2-16ページで、中山道を取り上げ、ここに環境影響があることを認めています。そして、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮」と「工事の平準化」の実施により、環境影響が低減できるとしています。その影響予測の内容は、「利用性の変化の程度」における「到達時間・距離の変化」という予測項目による検討であり、中山道においては、工事による運行車両増加に伴う道路横断に際しての時間ロスだけを影響として取り上げているにすぎません。

準備書では、「人と自然との触れ合いの活動の場」への影響予測の予測項目として、「利用性の変化の程度」を掲げています。この視点に立てば、中山道歩く観光客が、「静寂さの満喫」や「山村風景

の観賞」などといった面を観光目的に利用していることに対して、工事車両の運行による喧騒、騒々しさが与える影響は、当然考慮すべき課題となりますが、準備書では全く行っていません。準備書の検討した「道路横断の待ち時間」だけに限るのではなく、観光客への工事による喧騒がもたらす利用の変化の影響などを調査検討に加えるべきであります。

現在、JR東海の在来線である中央西線は多くの駅が無人化され、JRサービスは安心・安全において低下の一途をたどっています。しかし、JR東海としてのリニアと在来線の活用に向けての施策は、この地域の住民には示されていません。このような状況において、リニア建設の長期間の工事が、その後の影響も含めて南木曾町の交流人口の低下となって現れないかと危惧します。

中山道沿いの妻籠宿なども含めた地域の観光全体についても、工事に伴う「利用性の変化の程度」からの検討と保全措置が不十分で、さらに検討すべきであります。

準備書は環境変化の負荷について総合的に検討・評価する視点に乏しく、部分的な検討で済ませているように見えます。生活している人間のための環境評価であることを主眼とした評価をすべきであります。

最後の意見として、準備書の不透明性や不確実性の問題についてであります。準備書は、10月の各地での説明会の終了後、10月23日までに32ページにわたる正誤表がインターネット上で提示されました。正誤表反映版がネット上に開示されたのは、意見書締め切りの翌日である11月6日でありました。訂正内容は、単純な文字の訂正だけではなく、判断内容にかかわる基本的な数値の訂正や、影響評価を小さくする傾向を示す文章表現への訂正が目立ち、準備書として十分検討されてきていたのかという疑問が生じております。

添付図面についても、図面縮尺が小さく、トンネル通過深さは断面図上で数十mの幅がある点や、地盤判定の根拠の最低条件である路線図に対応した地質断面図が示されていないなど基本事項において準備書の曖昧さが目立っています。さらに、工事用の取り付け道路、残土処理位置など、最も住民に関心のある点についての情報が示されていないという問題もあり、この点でも準備書は工事を急ぐ余り、説明不足が多くなっていると指摘せざるを得ません。

既に述べた3つの項目と4点目のこの項目に共通するのは、準備書の不透明さや不確実性、あるいは総合的な検討の不足であります。事業を住民に説明する内容として、この準備書は不誠実、不十分であり、事業者が既に得ている現時点での判断材料や判断の根拠について、一層の公表と、同時に、必要な調査・検討を求めるものであります。以上、私の意見を述べさせていただきました。

(4) 飯田市 所沢 あさ子

この長野県南部をリニアが通るわけですが、私はこの地域こそ世界の生物多様性のホットスポット、守るべき環境だというように思います。生物多様性の高いところこそ人も住みやすいという、そういうところだということで、何とか保全をしたいと考えまして、意見を申し上げたいと思います。

私はこの20年以上、長野県南部を中心として植物の調査と保護活動をずっと続けてきました。このたびは長野県のレッドデータブックの見直し作業の調査員も務めてきました。その中で、植物についてとても大事なことが分かってきております。

準備書の資料編を見ましたが、文献調査の対象地域が全く絞られていません。文献調査では植物種が3,194種、これはキタダケソウ、キタダケキンポウゲが入っていますが、北岳といいますと、リニアが

通過すると考えられる3 km 以内にあるのでしょうか。キタダケソウ、キタダケキンポウゲもですが、北岳の頂上、山梨側ですか、その付近にあるものが、この文献調査に入っています。3,194 種、これは長野県の植物種より多いですね。長野県の植物種は2,826 種が、これは1997 年ですか、県の植物誌が出たときに、そこに書かれている種です。これは標本に基づいており、的を絞った文献調査ではありません。

それから、確認された種が1,352 種とありますが、これは少な過ぎると思います。その中で絶滅危惧種植物のような重要種、網がかかった植物が72 種出ています。ツツザキヤマジノギク、今まで下伊那のものも見つけていない場所が出ています。72 種重要種が出てはいますが、到底十分の種というふうに思えません。私は、路線幅がずっと3 km というので、この蘭川周辺から南沢、男垂山、それから、高土幾山の方まで歩き回りました。その中でたまたまですが、向原でツルケマン、ツルケマンとも言いますが、そういう植物を見つけたので、牧野標本館に4 点入れました。ナガミノツルケマンについては準備書において確認されていました。文献調査においては、その中にある、よく調べないと分からないのですが、その中にあるツルケマンが入っていました。ナガミノツルケマンというのは絶滅危惧種です。それよりもっと少ないのがツルケマンなのですが、レッドデータブックには入っていないのですが、絶滅危惧種に指定されたそのものよりも少ない植物が、そこには混ざっています。これは、皆さんでも向原に行きますと見られますが、1 m 半ぐらいに伸びてくる黄色い花が咲く植物ですが、実が1 列になっているのが絶滅危惧種のナガミノツルケマンです。2 列になっているのがツルケマンです。そういうものを確認して、ちゃんと標本にして、牧野標本館に入れてあります。

ほかにもキリシマミズキ、キソキバナアキギリ、バアソブなどの重要種が抜けております。十分な調査が行われていないので、それでは保護対策は十分とは言えません。とにかく、この地域は世界のホットスポットなのです。植物のホットスポットです。それに合うだけの調査や、それから開かれた、ここをやるのだと言ったら住民の方たちも本当にそこがいいのかと、どんなものがあるのだ、そういうこともちゃんと調べて、時間をかけていただきたい。リニアが走るみたいに早く開発するものではないと思います。とても大切な地域だというふうに私は思っております。

それから、残土処理についてです。先ほども住民の方たちから本当に迷惑だという話を聞きましたが、本当にそうだと思います。残土置き場、それを私はとても問題にしたいと思います。本当に膨大な残土が出ますね。大概是産廃処理場みたいな場所になると思いますが、それは窪地なのですね。窪地は川、沢とか水が出てくるところ、湿地、洞などを選ばれるかと思います。そういうところは、もう昔から三六災害のときには流されたという危険なところですが、そこそ生物多様性の、本当に植物種が多く存在する貴重な場所です。そういった場所を残していただきたいと思います。

植物種、多様性のホットスポットという話をしましたが、幾つかの例を挙げたいと思います。1 つは直接リニアの通過する地点のところではないのですが、この長野県南部がいかにも植物種の多様性が高いかという例を挙げたいと思います。

1 つは、阿智村伍和の備中原、県の事業団が15 年かけて廃棄物の処分場を作るために場所を探していましたが、その最終計画地に選定された場所があります。そこでは環境アセスメントがされております。何度か調査のやり直しをしまして、30ha の区域内に植物が771 種挙がっております。この数はただ聞いただけでは、そうなのかと思うだけですが、愛知万博について1997 年に出された書物に書かれておりましたが、そこには600ha、30 倍の面積ですが732 種と、阿智村より少ない種でした。それでも

本当に皆さんが、その里山を守りたいと、本当に本格的な専門家も力を注いで、種を残すために皆さんで努力したわけです。

ちなみに、私はハナノキの湿地の保護活動をやっています。飯田市山本において、環境省のプロジェクトで100年調査する「モニタリングサイト1000」というものがあり、その里山のコアサイトとして調査を続けてきました。その中で「ハナノキ友の会」が6年間調査をし、蛭間啓氏がまとめた結果では、0.7haに517種確認されております。

そのため、今回の計画地、改変などによる影響があると思われる調査地点における確認種数は1,352種ということですが、何かとんでもなく少ないのではないかと思うわけです。私たちの住むこの地域は、本当に、桁違いに、今分かる部分では愛知県とか、さつき万博のところを申しましたが、とても生物多様性、植物の多様性の高いところだと思います。ですので、もっとしっかりと調査をして、本当にここがいいのか、そういうことに時間をかける必要があると思います。私たちはまだ本当に、ごく最近、ここに非常口ができるとか、そういった計画を知ったばかりです。幅は3kmと決まっていたのですが、もっとちゃんと責任を持って、皆さんで検討して、本当にいいのかと、ここでいいのかと、そういうことを調べ直して、本当に影響がないようにやっていただきたいと思います。以上であります。ありがとうございました。

(5) 木曾郡南木曾町 藤原 義則

私の意見を申し上げます。妻籠地区の環境保全についてであります。

妻籠宿重要伝統的建造物群保存地区は、1,245.4haの旧江戸時代の妻籠村の大部分を占めております。馬籠峠から三留野地区を経て与川峠までの間の中山道は国の史跡に指定されております。また、長野県の信濃路自然歩道にも指定をされております。多くの現在の旅人が、その景観を楽しんでいます。重伝建地区は、この街道と在郷集落、宿場が一体となって人々を魅了しております。特に、馬籠峠から南木曾駅までの景観は、街道、家屋、庭園、借景とが相まって、日本人はもちろん外国人にも高く評価され、アメリカ、オセアニア、ヨーロッパを中心に世界59カ国から訪れており、国際観光都市として評価されております。また、馬籠峠を越えるハイカーは、年間35,000千人、うち外国人は7,000人を超えております。

中山道の土の道、イワナやヤマメの泳ぐ豊かな水量の清流の男垂川、男滝、女滝、大径木の美林が一体となって山紫水明の景観をつくり出しています。これが海外の人々から評価されているところであります。リニアのトンネルにより、水量の減少、動植物の生態系に変化を及ぼすことのないようにしてほしいです。

JR東海には、この景観を担保することを要求します。また、その影響が沢の水、水質及び水位に及ぼす可能性は小さいと予測するという環境影響評価準備書に記載されているが、その根拠を明確に示してほしいです。たった1カ所のボーリングと弾性波探査、電気探査で解明できるほど単純な地質ではないと確信をしております。阿寺断層、上松断層、清内路峠断層、馬籠峠断層、屏風岩断層の集中地帯であります。

次に、水源の確保についてであります。南木曾町の妻籠地区と三留野地区への上水道の水源は、男垂山、高土幾山からの表流水、伏流水、湧水です。JR東海も調査をしているように、この水は特異な品質の水であります。これが、私どもが日本一おいしい水と自負しているところであります。準備書の説

明の中、「その影響は小さい」との表現が多々あります。住民の納得できる根拠を示してほしいと思います。影響は小さければ、それゆえに自信を持って現状を担保してほしいです。万一、水量及び品質に変化があるときは、同品質の水の供給を永久に担保すべきです。

説明会場において水の変化に対する不安の意見が続出しています。これは、それぞれの地域の説明が十分でなく、不安の解消になる回答が得られないからであります。かつ、山梨の実験線延伸工事で発生した小川や飲料水の枯渇に対するＪＲ東海の対応に不誠実があるためです。都留市、上野原、秋山無生野地区では、飲料水、田畑の水、谷川での清流の水が枯渇して悲しんでおります。

この地区の区長さんはこうも訴えていました。「ＪＲ東海の交渉相手は、２年もすると転勤をしてしまった。当初からの担当者、課長、部長は転勤してゼロからの交渉となる。話が前へ進まない。また、不誠実である。」、「必ず文書で約束事を事前に交わす必要があります。」とのアドバイスももらいました。「日に３回ローリで運んでくるのも水だけ、それも飲み水だけです。この谷川のヤマメもイワナも『ひっからびて』１滴の水もない。」と、悲しみ嘆いていました。

今回の当該地区の住民の心配事、要求事を長野県は重く受けとめ、事が起きたら対応ではなく、起きることを想定して対応をしていただきたい。説明会での素朴な質問は、あるいは疑問は、環境影響調査ではなく、トンネルを掘ることへの対応であり、周辺環境に及ぼす影響とは理解しがたいものであります。どの説明会でも多くの意見が出されている水問題、水源に対する不安、意見が出ることは、ＪＲ東海の説明では不満足ということであります。その中で、「影響が軽微」あるいは「少ない」と表現するその根拠もデータで示すべきです。影響が出たからどのように対応するかということも事前に示す必要があります。「想定外」と表現することが起きることのないように対応してほしいです。

さらに、発生するずりの埋め立て場所を確保・明示せず、また、その環境影響調査も行わず事業を進める。余りにも無責任と言わざるを得ません。「変電所への電力供給の鉄塔は電力会社、ずりの埋め立て場所は発生場所の行政、地産地消で」という発言等、無責任であると思います。リニア新幹線そのものに反対するつもりはないが、私どもは現在のこの景観を担保することを要求します。

工事前、工事中、工事後の調査及び経年変化調査の取り組みもする必要があります。トンネルには表流水や伏流水、湧水の影響調査は過去の経験により、数年及び数十年経過後、その影響が表れることを、関西電力の導水トンネル等で経験をしております。今回のトンネル工事において、工事前、工事中、工事後のデータの評価を行って示してもらいたいです。特に、工事後はその経年変化をデータで示してほしいと思います。調査インターバルは協議をして決めたいと考えます。

搬出土の有害物質の常時監視と検査。搬出土については、有害物質の有無を常時監視して、有害物質が出たときはどのように処理するかを事前に取り決めをする必要があります。重金属及び放射性物質を含めてです。近くには有害物質を含む湧水もありました。

企業の姿勢について、この事業は私企業における日本列島最大の自然破壊であると認識しております。企業は、事業において広く利用者にサービスを行い、株主と社員と地域住民に還元するのが務めと理解しております。地域住民が悲しむことのないように、しっかりと対応する使命があることを肝に銘じるべきだと考えています。

今までの環境影響評価方法書及び準備書の説明会において、十分な説明が行われないと認識しており、説明会そのものが定型文の説明であったと理解をしております。住民の目線ではなく、上から見おろす目線であったと理解をしました。

再度申し上げます。地域住民が悲しむことが起きることのないように、十二分に可能性を想定した契約を文書で交わしていただきたい。法律の範囲内であるならば許されるという表現は不誠実です。現状を担保することです。よろしく願いいたします。

なお、観光客の入り込み状況は、バス、乗用車及び馬籠峠を越え重伝建地区に入るハイカーとも、過去のデータは蓄積をしておき、今後予想される交通渋滞等により変化が生じた場合には、その補償を求めます。昭和41年以降のデータは保存をしております。

最後に、万が一、事故が起きたとき、避難口から負傷者等の救出が必要になったとき、地域住民として傍観しているわけにはいきません。地域と救援対応の協定等を結ぶ必要があります。非常口は非常のときの対応であり、その準備もしっかりしておく必要があります。

「事が起きない」ではなく、「起きたらこうする」が基本であるべきです。大地震も想定されます。すぐ近くのトンネルでも路面に段差ができ、常に補修をしております。活断層がたくさんあります。木っ端で鼻をかんだような説明会ではなく、膝詰めの説明会を持ってほしいです。以上です。

(6) 木曾郡南木曾町 小林 俊彦

「公益財団法人妻籠を愛する会」の理事長でございます。妻籠宿に住居を有する住民の代表として発言します。

まず第1に、皆さんが今まで述べられたことと重複するから省略いたします。13分間でものを話せと言われても、とてもじゃない、全部が全部、気に入らないことをしゃべるわけにはいきません。ですから、要点だけはしっかり申し上げておきます。

一番先、建設残土の処理計画についての問題です。この問題について、事業者が開催した説明会で質問しようとしたところが、何というか、発言が止められたような形でした。時間切れということで全然発言をすることができませんでした。そういう説明会は初めからやらないほうがいいと私は思い、かんかんになって家へ帰ったことを記憶しております。

まず、蘭地区の芋畑と大沢に設けられる、排出口から排出される土石の量ほどのぐらいかということも分からないわけですね。分からないからここで意見をどうだということを申し上げられない。これは、はっきり何万㎡だということを、まず一番先に質問しておきます。県でしっかり調べて、私のほうに教えていただきたいと思います。

説明会では、その2つの口から出るうち、芋畑坑口からは清内路峠を越えて運搬することとされておりました。それから次に、大沢坑口からは国道256号を経由して、妻籠のほう、吾妻橋に出てくるということです。この計画は確実にそうであるかどうか。これによって私たちの対応が変わってきます。それで、計画は予定である。未定である。ですから確定ではないと言って逃げられると困ります。「計画に書いてあるじゃないか」といって、それでは困ります。「こうします」といってはっきり書かないと対応ができない。

次に、残土を運搬する車両・ダンプカーを投入する1日当たりの台数が630台と私は聞いております。690台という話もありますから、この台数は蘭地域の芋畑・大沢の2坑口から排出されるずりの運搬用に対応しているのか、芋畑の廃土石は清内路峠を越えるというのは確実なのか、それで、大沢坑口の廃土石のみが妻籠を通るのかということ、これもはっきり書いておいてもらいたいと思います。妻籠の国道256号を1日に通るダンプカーは650台であるというように、私は計算しております。

次に、国道 256 号、妻籠地域を 1 日 650 台のダンプカーが走行する状況を想定してみると、朝 8 時 30 分から作業が起動して、午後 5 時に終業するとすれば、その間 8 時間 30 分、分にすれば 510 分、3 万 600 秒の間に 650 台のダンプカーが走行するとすれば、計算上 1 台当たり 47.07 秒になるわけですね。言い換えれば、ダンプカー 1 台当たり 47 秒の時間が与えられているということになるわけです。ただ、現実にこんな具合に行くか、ということです。650 台のトラック・ダンプカーに土を積んで、南大沢口まで出てこれるのかということです。あと、自動車をどこに置くという問題もあります。これは蘭の人たちが考えればいいけれど、実際そこまでは考えておく必要があります。まず秒数を計算するとこうなる、ということでは、間違いなくだめだということです。できるはずがない。この計算は結局、幾らで 650 台なのか。往復で 650 台である地点で計上したのかということがはっきりしてないですね。ですので、片道行くだけで 650 台という計算を私はせざるを得ない。

常識的に見て、この 650 台のダンプカーのほかに、現在通常的に通行している住民の乗用車、通学・通勤、家庭用の車のほかに、この妻籠の場合には商業用貨物車、高速道の恵那山トンネルを通れない自動車が出てきます。それと、観光バス、観光マイカーなどを加えた台数について、過去において 256 号の交通量について県が調査をしたデータがあると思います。そこに今回の 650 台を足していただくと、妻籠の、例えば第 2 駐車場の入口の通過台数がわかると思います。全部トラックがつながっちゃいますね。隙間がありません。

私たちは二十数年前、長野県内にスキーブームが発生したときに、国道 19 号が全面的交通渋滞に見舞われたことを覚えています。特に木曾福島の元橋交差点と吾妻橋交差点での交通渋滞は 1 カ所で 1 ～ 2 時間以上の渋滞があった。毎日ですよ、毎日。妻籠の中に入れませんでした。1 時間も 2 時間も、ずっと自動車が 2 時間ぐらいずっと停まっていた。

私はその頃、塩尻の市役所に出向しておりまして、塩尻から通っていましたが、もう大変ひどい目に遭ったから、かんかんになったから頭の中に覚えている。それと同じ、もしくはそれ以上の交通渋滞が起きるということです。その時は木曾警察署に文句を言ったら、全くのお手上げ状態だと。256 号の問題は妻籠で処理しろと言われました。妻籠でどうやって処理するのですか。

次に、交通麻痺状況についてですが、吾妻橋の交差点において、国道 256 号から国道 19 号に乗り入れるべき自動車が、青信号で 15 台ほど出る、あるいは入ると赤信号になり、止まってしまいます。交通渋滞というのはそういうものですけどね。その時に妻籠宿の前を見ると、妻籠宿の第 1・第 2・第 3・中央駐車場への進入と退出が行われなくなっていました。駐車場そのものが死んだような状態になってしまいます。超満員なんてものではないです。そういう状態が起きていましたので、もっとひどくなると思います。

国道 19 号の交通渋滞は、吾妻橋交差点を中心にして、北は羅天周辺で 30 分～60 分の渋滞の連続です。そこからしばらく行くと、また 30 分から 1 時間かかります。そういう状態です。吾妻橋の交差点から岐阜方面の国道 19 号の渋滞は致命的になります。なぜかという、山口地籍、役場の下のところから、何しろ 600 台の車が入り出して国道 19 号で合流しますから。あとは吾妻橋から出ていこうとしても、あそこから蘭の工房までの間は自動車でぎちぎちになります。そうすると、今度は田立を通りますよね。田立はトラック、大型車、バスは通れませんから、県道ですので問題について、県でしっかり対応していただきたいと思います。

もう一つ、一番大事なことは、妻籠の大駐車場が死んだ状態になってしまうという場合に、今度は観

光会社、あるいは観光の運転手たちが、「いや、だめだ」と、「妻籠には入っていけない」と、「見れん」というふうになります。現在でも30分から1時間ぐらいかけて妻籠へいらっしゃっているお客さんが多いのですけれども、それはだめだから、もう割愛して松本へ行く、あるいは天竜峡のほうへ行くようなことになって、妻籠へ来なくなる。そうすると、妻籠の観光業者、五十何軒ありますからね。それから、そこで働いている人たち、多いのは1軒で10人ぐらい雇っていますから、そういう人たちの生活の問題に直接響きます。それに対しては、はっきり損害の賠償をするということを県がしっかりと対応するよう、お願いをしておきたいと思います。もう一度言います。この発生する損害の補償を、書面で明確に記載した契約を要求する。

それから、廃土石の一時集積地の問題、埋め立てですね、これについて、南木曾町は災害常襲地帯である。特に、旧吾妻村蘭川流域は、集中豪雨による災害が数十年おきに発生し、時には連年災害が発生する地帯である。記憶に残る重大災害は、明治37年7月の南木曾岳崩壊、蘭川氾濫の災害である。蘭川流域で死者70人、記録では42人とされていますが、近ごろの調査で70人亡くなっているのです。70人が死ぬ大災害が起きる土地だということ。1,000mmぐらい雨が降ったのではないかと私は思っていますが、家屋、田畑の流失、それから橋が全部落ちるような災害があったと。

それから大正10年、昭和3年、19年、28年、34年、36年、40年、41年と、55年という記録もありますけれども、そういう記録があります。それは全部、人が死んだり、あるいは家が流されたり部落が消滅したり、それから橋が全部流されている大災害でございます。そういう大災害が起きるのが、この蘭川の流域でございます。

山津波の発生源は、奥地の国有林にあったとはいえ、集落の存在する段丘上に展開し、河川の沿岸の集落を直撃する形態が多い。このように、歴史的に経験されている災害常襲地帯のわずかに残る平地に、トンネル掘削の廃土を一時的にしる、もしくは恒常的に蓄積しておくことはまずいと。そういうことがはっきり分かっているのだから、蘭川流域に、ずりを一時的にも恒常的にも蓄積することは絶対反対いたします。

それから、先ほど前の公述人が申し上げたときに、某トンネルの中でちょっと段差ができています、という話があります。これは軟弱地盤といいますか、面で断層粘土が山の圧力で膨らんでいる状態でございます。何年かおきに削っては補修し、削っては補修し、私は2度ばかりその現場を見ておりますが、馬籠峠の場合には、この断層の幅が大きいわけです。

私自身、この清内路断層の真上に8年間住んでおりました。ですので、地震のときにどういようにその土地が動くかというのを知っています。例えば、松代地震のときには、この長者畑川と長野沢の川の合流地点の上の方で、ゴーゴーゴーという音がして、そのうちに長者畑川が陥没し、水が無くなってしまいました。しばらくしてまた水が流れるようになったので、役場で、「いや、これ前にゴーゴー音がして、何だあれは。」って言いました。そういうことで、清内路峠を掘ると蘭川の水はどっか行くぞ、という感じです。

当時、中央道建設のための掘削が行われており、ちょうど運よく、私は中央道を掘削する現場へ入れていただき、あの膨大な水が噴き出しているところを見てきました。馬籠峠も、馬籠断層を確認したのは私です。専門家に連絡して見ていただきましたが、あそこは活断層があると。

それから、木曾谷断層群と言いますが、その活断層そのものをあかぎれに例えると、ひびがあるようなものです。地震のときには、そのひびも動くということです。一番いい例が、御嶽地震のときに、王

滝村の関西電力の導水管が6 m動きました。6 m、断層が地震のときには動くということで。6 mでリニアが飛んでいったらどうなるか、考えただけでももう震え上がります。こういうことで、地質学者にはもう少し頑張ってもらいたい。

以上、長くなりましたけれども、もっともっと話したいけれども終わります。この前も質問しようと思ったら時間だって…。ありがとうございました。