

村内の残土置き場候補地を巡る

大鹿村から出るリニアトンネル残土の量は、約300万立米。なかなかイメージしにくいですがその量はおよそ36災害のときに大西山が崩れ出た土砂の量に匹敵します。現在、村内に9カ所の残土置き場候補地（一部決定も含む）があります。そのすべてが河川敷付近に予定されています。私たちは村内の候補地は説明会などで聞かされてはいるものの、それぞれの候補地の土地の来歴や安全性、リスクについては明確に示されていません。そこで、高森町在住の地質学者松島信幸さんに2日に渡って現地を観ていただきました。この調査には住民有志も同行し見識を深めました。

■残土置き場 施工上の問題点

青木地区深ヶ沢の候補地は、国道152沿いにあります。近くにドコモの鉄塔が立っています。ここは山側から頻繁に崩れており、度々道を塞ぎます。青木川の方へ目をやると段丘上に山が残り、支流の南坂沢の水が溜まって池のようになっています。第一にやらなければならないことは、「谷止めを作って南坂沢の流路溝をつくること」。これをやらないと南坂沢の大水の時に土砂が青木川に流れ込み下流に影響が出るのが予測されるとのこと。また、青木川に降り立って周辺の大きな岩の観察をしました。上流から流れてきた岩に苔がないことから、36災害以降の大水で流されてきたことが予測できるそうです。直径1メートル以上の岩がいくつか見られました。松島さんは「残土を置くとすれば、流路溝の設置の他に岩盤の上にどんな水が来ても突破されないようなものを設置すれば大丈夫だと思うが何もしないでやれば、36災級の災害が来た時に突破される可能性がある」と話します。同じ施行上の注意点が青木地区の下樽橋周辺、大西グラウンドの残土置き場についても指摘されました。青木川



や小渋川の水量の増をどこまで見込んで施行を考えるべきなのでしょうか。松島さんによ

ると36災害級の災害は、頻繁におこるものではないと言います。ただ、自分や子供の世代はよかったとしても孫の世代に災害が降り掛かるという可能性もゼロとは言えないのです。私たちは何世代までの安全を担保すべきでしょうか？

■災害があったら

地権者の責任が問われます

安性が保たれるよう残土置き場の施工段階における監督を誰が担うのでしょうか。もし、何か問題が起きたときに責任を持つのは JR 東海なのか、請負会社なのか、または国や県、村なのでしょうか。先日、村と JR 東海が交した確認書には残土置き場の責任についての項目はありませんでした。災害が起きた時に、施工業者は責任を負わないといえます。なぜなら災害は「自然現象」だからです。その責任を問われるのは危険性のある土地を提供した地権者であるということが10月30日に行なわれた学習会「ああ、大鹿ダンプ街道」で明らかになりました。更に最近隣村の豊丘村では、責任は「地権者」であると JR 東海は明言しています。

「残土を置く」「埋める」—— 言葉はひとつで済みますが、法的に決められたことをやるのだけでもかなり大変なことのようです。まずは、法令がきちっと守られているのか監督することが私たちの生活を守る上で重要です。

■地滑り地帯と残土置き場

大鹿村は地滑り地帯に集落が形成されています。その一つが釜沢集落です。仮置き場 B（三正坊）の対岸で新たな候補地となっている荒川荘周辺は、集落の真下に位置します。そのためこの候補地が持ち上がった時に住民からは「ここは崩れていく所なので、下を止めてもらったら土地が安定する」と意見がでたそうです。しかし松島さんは「ここをどうこうしても、崩れるのは変わらない」といいます。南アルプスは天龍川がマイナス 5000 ㍎の南海トラフまで流れ下っており、南海トラフを起点に日本では最大級に隆起しています。その隆起量は世界の中でも著しい場所です。相対的に谷も隆起しています。荒

川荘周辺の残土置き場候補地は約8000年前（弥生時代）までは小河内沢の川底でした。隆起している所に土砂を置くにはそれなりの措置が必要です。また、この残土置き場は埋め立てることによって道を広げる目的もあるようです。その点においては、置き方の問題点も指摘されました。周辺の樹木を観察してみると土地を支えている基盤岩の外の樹木は、地滑りのため木が変形を起す「根曲がり」現象が見られました。従って残土を置くにしても岩盤のところまでと、制限がかかります。私たちは重力に抗いようのない世界に生活しています。



路の確保が必要だと指摘がありました。また住民が心配している釜沢集落の上水道の水源地でもある所沢について松島さんは「枯れる」と断言します。一方 JR 東海のアセス書による水量予測では「豊水期で1割程度、渇水期で3割程度減少する可能性がある」としています。また「さまざまな環境保全措置を実施することから、河川流量の減少量を少なくできると考えている」と評価書にはあります。私たちはこの2つの予測をどのように捉えれば良いのでしょうか。改めて独自調査の必要性を感じ入りました。



■釜沢坑口の危険性



小河内沢の左岸、除山の非常口付近は土石流の先端であることが分かりました。山が崩れたものではなく、河の上流から押し流されてきています。この周辺には仮置き場A(除山横)も予定されており、JR 東海の利用計画によれば、平成28年から平成37年まで利用される予定です。

更に小河内沢右岸の釜沢非常口予定地に足を運びました。

「ここは、すごいところだね」と松島さんはびっくりされていました。釜沢非常口は工事期間、主にトンネル掘削の土砂を運び出すために使われます。一見、平地で安定した土地のように見えますが、最近（35年前くらい）洪水でできた段丘だそうです。対岸には、ずるずると崩れている斜面が見えます。工期中の10年、水災害が起こる可能性はゼロではありません。

もし何かあった時に工員たちがすぐ逃げられるよう避難

村内における残土置き場は、そのほとんどに河川法が関わっており、他に砂防法、森林法、農地法も場所によっては関わってきます。それらの法律の枠組みのなかで村内の残土置き場がどのように策定され、安全性を担保するのか注目です。私たちの生活はリニア計画の残土問題とどのように関わっていくのでしょうか。

JR 東海は残土を「くぼ地」へ埋めると公言しています。日本の屋根にあたる南アルプスの急峻な谷を「くぼ地」という。あまりにも子供だましの「さる知恵」です。(松島 信幸)