




「飯田リニアを考える会」は、リニア問題を検討するため、2010年6月にできました。2013年2月に、「No！リニア連絡会」（大鹿村）とともに、「リニア新幹線沿線住民ネットワーク」に加盟し、2016年5月には、リニア新幹線の工事認可の取り消しを求め、東京地方裁判所に行政裁判を提訴係争中です。他にリニア問題についての学習会をこれまで、十数回開催しています。

<http://www.nonlineariida.sakura.ne.jp/index.html>

7月豪雨の地すべりで県道通行止め

除山斜坑、釜沢斜坑工事中断

道路復旧見通し立たず



南アルプストンネル・長野工区の除山斜坑と釜沢斜坑は、7月14日から、現場に通じる県道の地すべりのため、1月以上工事は中断している。除山斜坑は小河内沢の増水でヤードを囲う塀や法面に数か所被災していた(8月10日撮影)。

- 長野県駅と駅周辺整備について
- トンネル残土について
- 南アルプストンネルの
工事の進み具合について

リニア中間駅の位置は三転

JR飯田駅への併設（飯田市中心市街地）



高森町東南部～飯田市座光寺
（アセスメント配慮書）



飯田市上郷、北条
（アセスメント準備書）



高森町

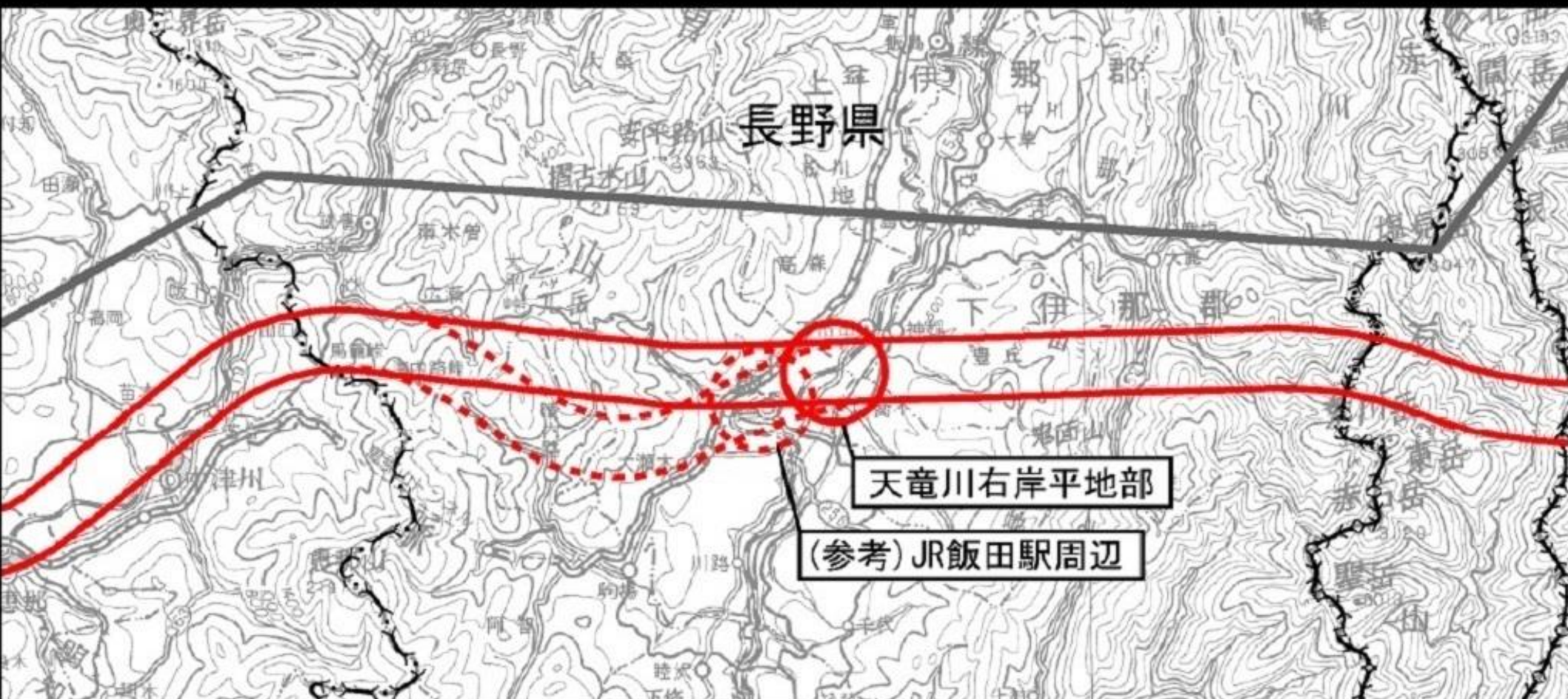
飯田市

JRの希望は高森町周辺だったが、
飯田市と期成同盟会の力が働いて、
駅位置は飯田市内へ移動

飯田市は、JR飯田線の飯田駅への併設を求めていた



飯田市中心市街地にあるJR飯田線の飯田駅



『朝日新聞』2011年8月5日

“中間駅の候補地を**高森町**から飯田市北部とする計画”

『朝日新聞』 2011年8月5日

“中間駅の候補地を**高森町**から飯田市北部とする計画”

『南信州』 2011年8月5日

“飯田市座光寺—**高森町**下市田付近を候補とする”

※ 飯田の地元紙『南信州』は飯田市を前にしている
けれど、全国紙は高森町を先に書いている

『日本経済新聞』 2011年8月5日

“**高森町**や飯田市を中心とする地区を候補として提示”

長野県下伊那郡高森町のHPより
リニア中央新幹線事業説明会 最近の動向について
2011年6月7日

JR東海は、計画段階において実施する「環境配慮書」を公表し、長野県内を除く東京・名古屋間の路線3キロ幅と中間駅の概略位置5キロ幅が示されています。その後、平成23年8月5日には、長野県分の環境配慮書が公表されました。その中で長野県内の中間駅について飯田市座光寺から高森町東南部が概略位置として選定されたことが明らかになりました。

JR東海が、2011年この付近をルート、駅に選んだ理由は？
用地取得が容易とおもえたからか？
工事がやりやすいと考えたからか？……………

飯田市座光寺から高森町東南部

2011年8月5日、JR東海が中間駅を高森町から飯田市北部としめす

2011年9月7日、リニア中央新幹線建設促進飯伊地区期成同盟会はJR東海に、水源域回避と中間駅の現飯田駅併設を求める

2011年9月13日、期成同盟会とJR東海の2回目の会談

2011年9月14日、飯伊地区期成同盟会の飯田市長はJR飯田駅への併設断念を表明

2013年5月1日、『南信州』新聞報道「リニア県内駅、元善光寺駅以西で調整」

2013年9月18日、リニア環境影響評価準備書発表と共に駅位置を飯田市上郷北条と公表



リニア中間駅予定地の飯田市・北条地区



リニア中間駅予定地の飯田市・北条地区

駐車場やバスターミナル

魅力発信施設



500台

広場

250台

駐車場(予備)

駅周辺整備費用

91億円

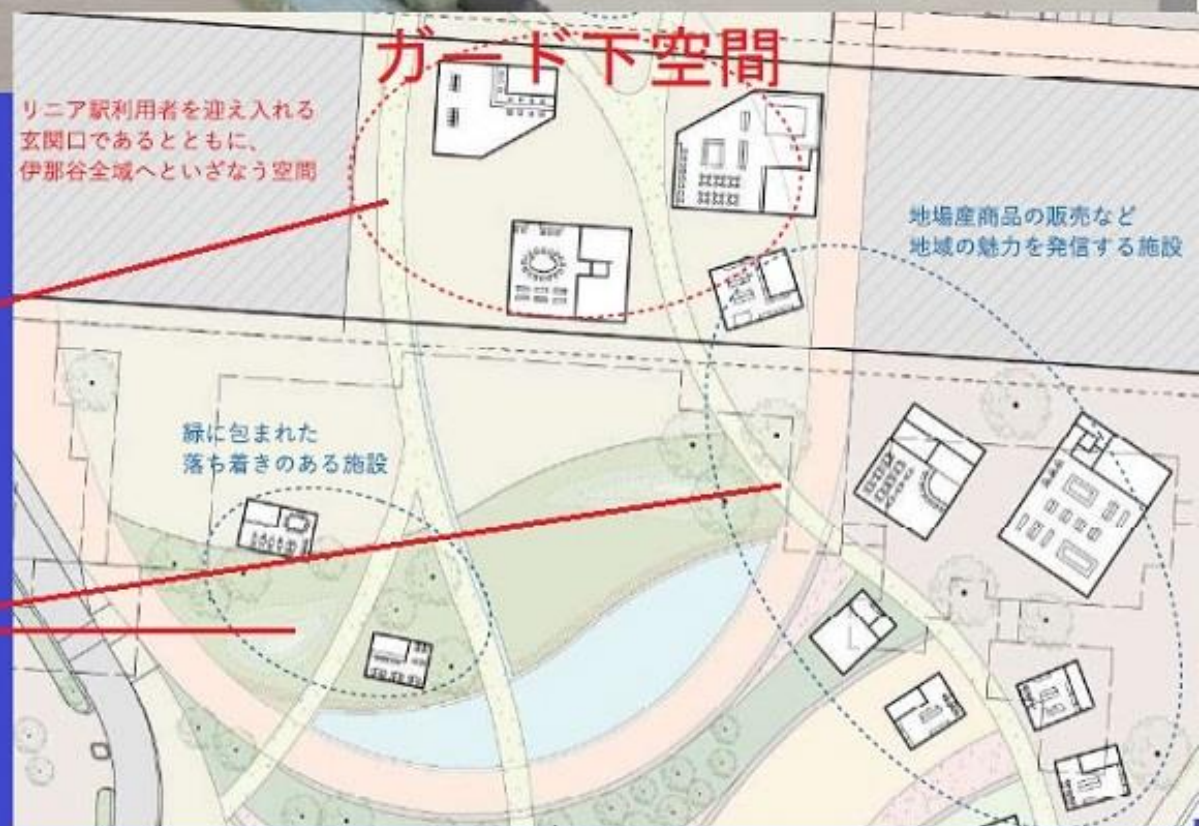
※ 500台で不足すれば
使用するが、当面は
イベントなどに使用

駅周辺整備の模型



木格子の大屋根

魅力発信施設は
観光案内と
土産物・飲食など
小規模分散の建物



新戸川
流路変更

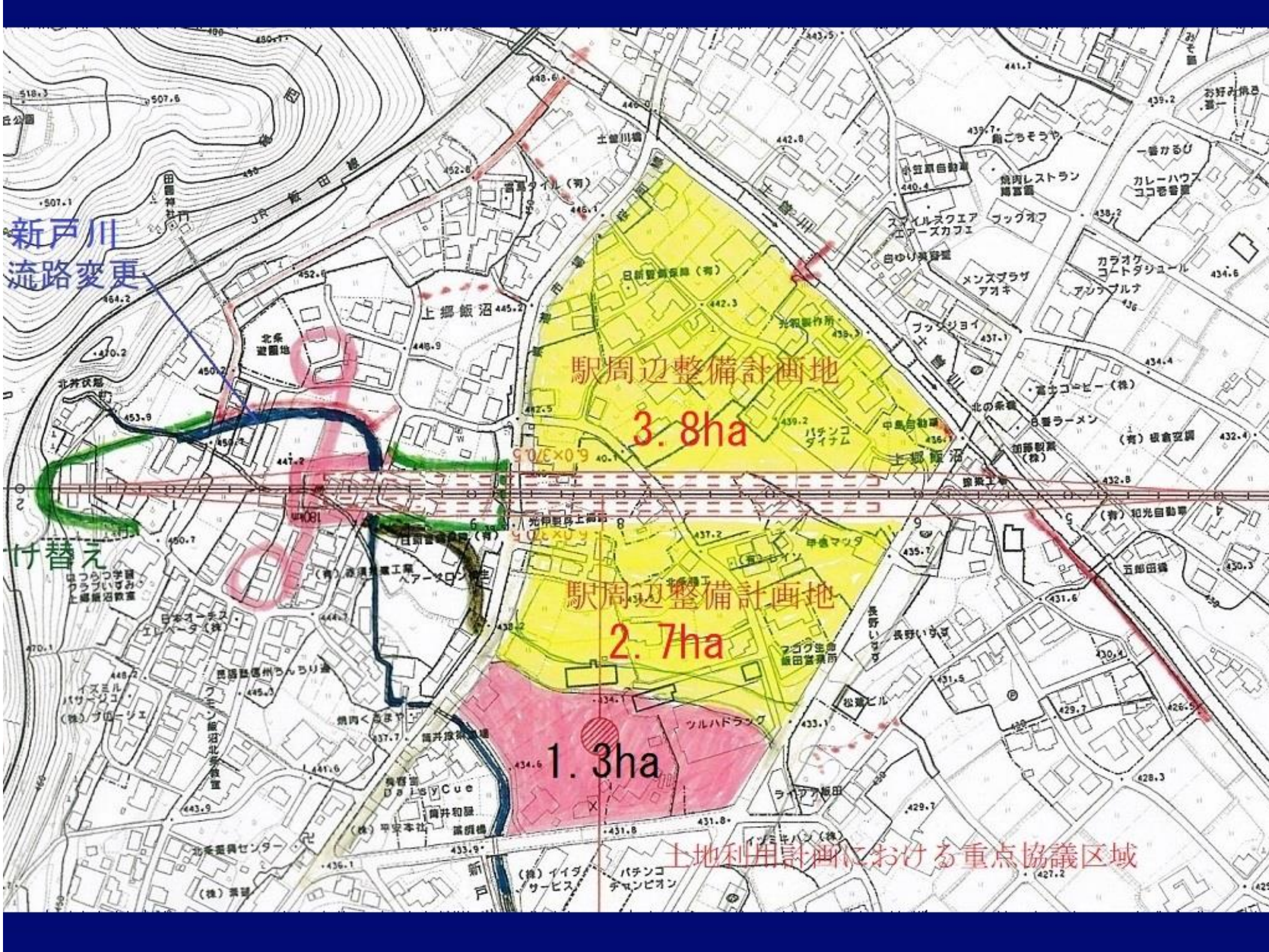
竹替え

駅周辺整備計画地
3.8ha

駅周辺整備計画地
2.7ha

1.3ha

土地利用計画における重点協議区域



駅周辺で移転対象になる建物は、73棟

リニア本体部分 12棟(うち住居7棟)

駅周辺整備関連 61棟(うち住居・アパート50棟)

アクセス道路(座光寺・上郷道路)も含めると

土地、戸建て物件の権利者は、

上郷地区75、座光寺地区36

集合住宅世帯は、

上郷地区約70世帯、座光寺地区約20世帯

移転対象の世帯は200以上



2014-0914_6571

飯田市座光寺地区では、飯田市が20数年前に分譲した住宅団地がリニアルートにかかった。25戸中20戸が移転対象に。

召集令状がきたようなもの

駅 周 辺 住 民 の 声

- ※ 一貫性のない開発
- ※ 仕事がルーズ
- ※ 補償が安すぎる
- ※ 駅周辺の問題の報道をしてほしい
- ※ リニアはこれからの時代に必要なのか
- ※ 高齢の移転者に配慮を
- ※ 補償の予算が足りない？！
- ※ 中途半端で投げ出すな
- ※ 飯田市長は住民が納得する方針を出せ
- ※ なんのための6.5ヘクタールか
- ※ 過大な期待で飯田市は破産
- ※ 重点協議区域は絵が描けない
- ※ JR飯田線の乗換新駅はいらない
- ※ 工事箇所は急傾斜危険区域
- ※ 駅部分の雨水の排水

○ 一貫性のない飯田市の開発方針

駅周辺整備の範囲に、自宅、田畑、3棟のマンションの全部が入っている。行き場がない。私のマンション3つ全部をひっかけて道路にするという一方で重点協議区域にマンションができるという。誰がそんなことに賛成できるだろうか。

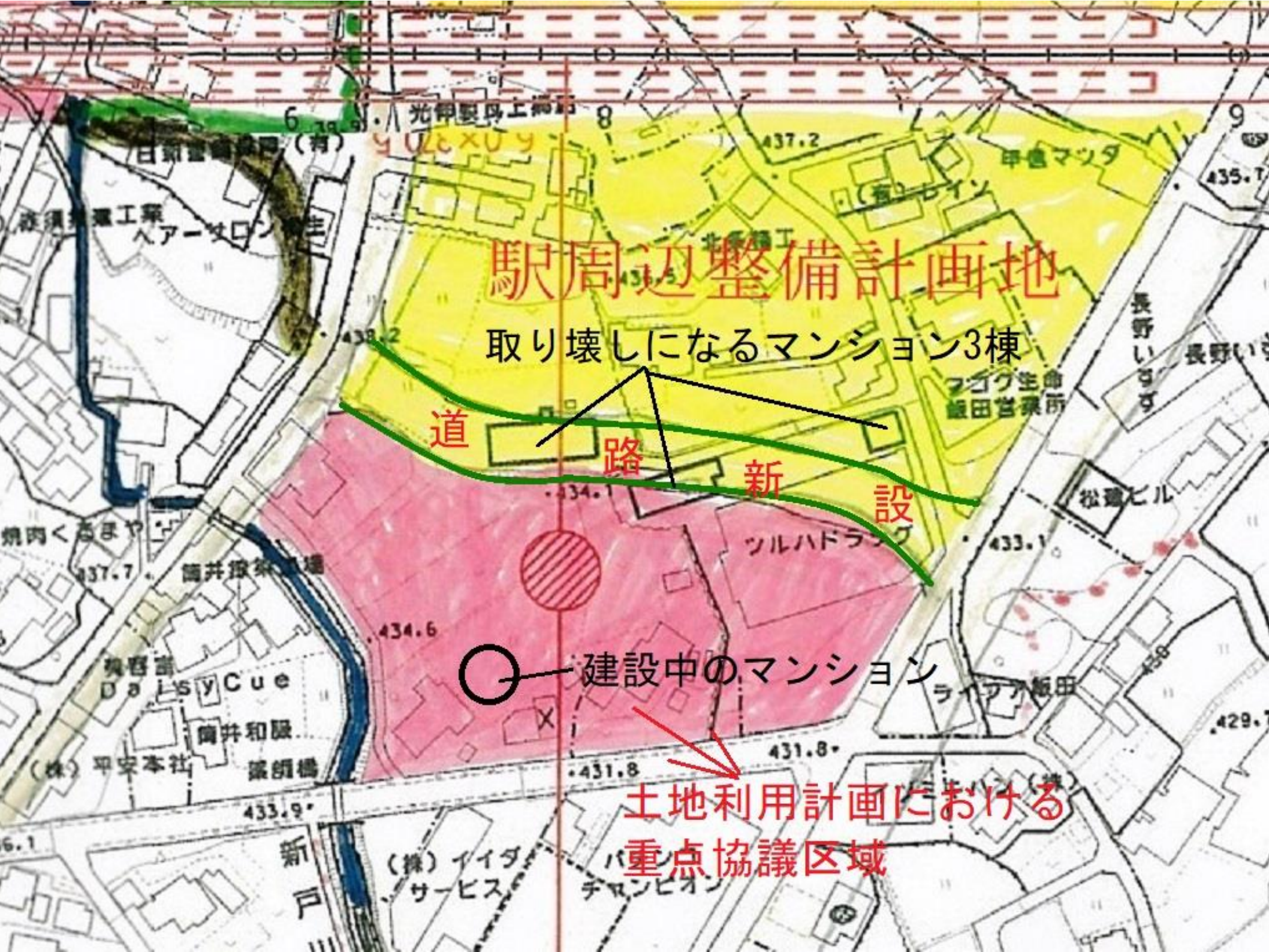
駅周辺整備計画地

取り壊しになるマンション3棟

道
路
新
設

建設中のマンション

土地利用計画における
重点協議区域





○ 重点協議区域は絵が描けない

重点区域は将来計画が描けない。場所が狭い。ある計画もあったが誰ものってこなかった。何もやろうとしないので、地主さんは、業を煮やして、しかたなく、マンションを建てることにしたんだろうと思う。

○ 補償が安すぎる

以前の公共事業での土地の収用価格より安い。同じような条件の代替地の値段が現在坪9~13万。ところが、手放す土地の価格は坪9~10万円。これでは、借金するか、貯金を取り崩すか、アパート暮らしとか古屋を探すしかない。あるいは、土地の安い地域へ移転するかだ。あきらめている人が多いのではないか。飯田市の部長によれば、JR東海の指導がそうとうはいつているらしい。

○ 補償の予算が足りない？！

県道拡幅関連の移転対象の高齢者で飯田市や県と交渉を続けてきた人がいる。土地を買ったときより、今回手放す価格の方が安い。早く話を進めて欲しいと望んでいるが、担当者は予算がないという。それでは困ると言うのと、他地域で県道の予算が余るので、それまで待つてほしいという。そんなことで事業ができるのか。もう少し腰を据えてやるべきと思う。移転したくてもできない。

○ 高齢の移転者に配慮を

県道の拡幅はりニア以前から懸案だった。関連で移転対象だが、80過ぎて体も衰えてきている。工事をやるなら、健康なうちに早くやってほしい。移転したとしても建てた家に行く年住めるか分からない。





○ 中途半端で投げ出すな

覚悟を決め立ち退きを始めた人もいる。その人たちが途中で放り出されるようなことにならないよう、飯田市は、手を付けたところはちゃんとやってほしい。土地の値段や立ち退きの条件について当事者の声をしっかり聞いてほしい。

○ なんのための6.5ヘクタールか

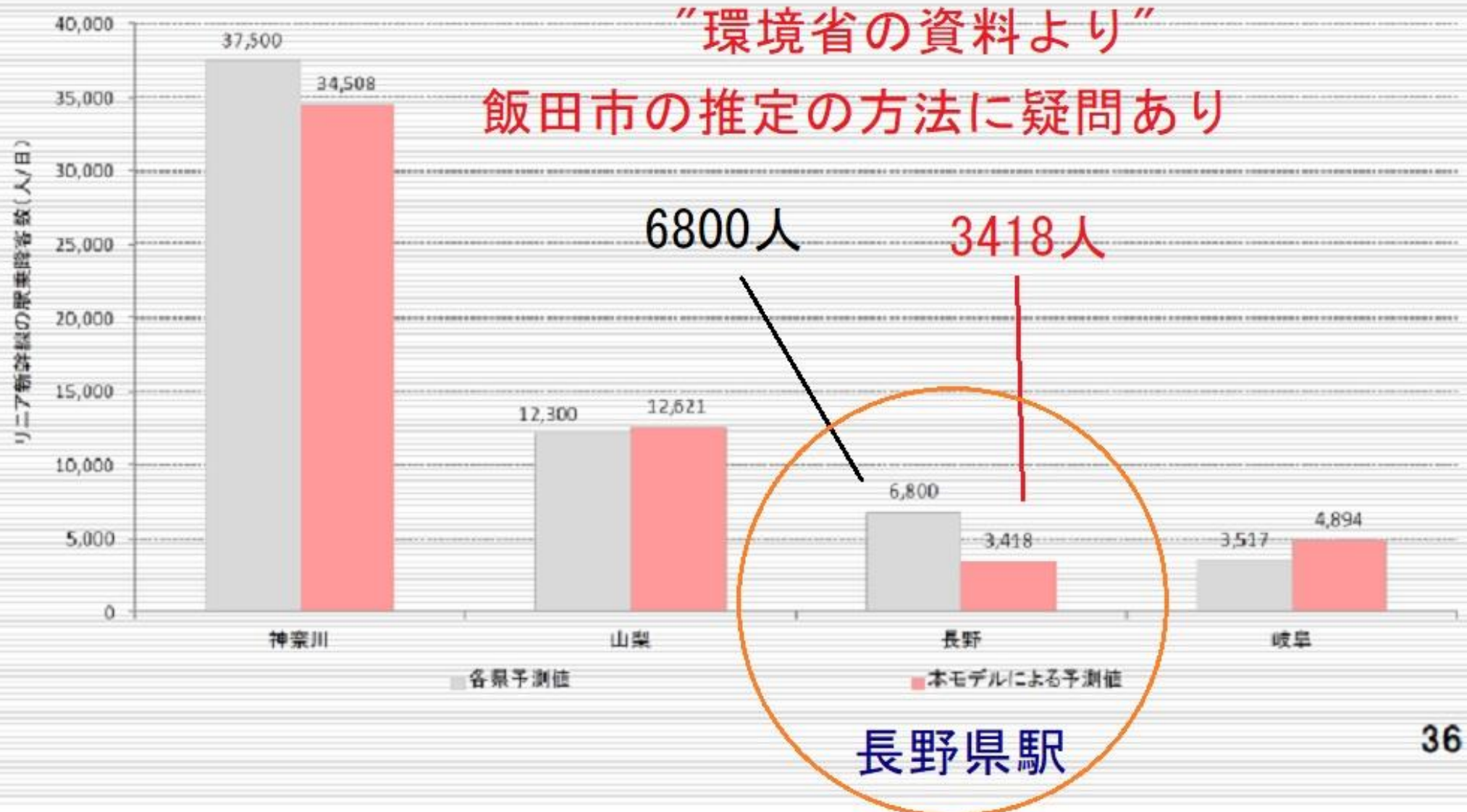
駅前整備に6.5ヘクタールが必要とは思えない。もっとコンパクトで良いはずというが飯田市は必要だという。国の補助があるのかどうか、質問状をだしたが、そういう説明もはっきりしてくれない。6.5ヘクタール使っても、広場を5つも造るといふ。広場って結局は空き地だ。東京からの急ぎの客が広場で交流したりしているはずがない。降りたらすぐにどこかに飛んでいくというのがリニアの客だ。考え方がおかしい。

○ 過大な期待で飯田市は破産

1日の利用者6800人の根拠を示せといっても、説明できていない。駐車場の台数も750台から500台に減らしている。根拠が示せない駅周辺整備計画のために一生懸命生きて来た住民を追い出そうとしている。この計画そのものを止めてもらいたい。どこでも駅前計画は破綻している。市財政が悪化したところがそこらにある。駅周辺整備の費用は飯田市が出す。JR東海ではない。リニアができなければ飯田市は破産だ。

リニア新幹線整備の交通需要予測

- ✓ 交通モデルを用いたリニア新幹線各駅の乗降客数の予測値は以下の通りとなった。
- ✓ 交通モデルによる予測値では、自動車等からリニア新幹線への手段転換を考慮した値となっている。



○ JR飯田線の乗換新駅はいらない

飯田線の乗換新駅で1500人の利用があると想定しているが、そんなことはあり得ないと思うし。高校生の通外利用以外は乗車は非常に少ない。また専門家は、河川の上の勾配部分で安全上問題があると指摘している。



○ 仕事がルーズ

長野県の建設事務所は中央高速のスマートインターからリニア駅までの道路を造る関連で、長野県の建設事務所は、私の所有する林のヒノキに無断で調査のためのカメラを取り付けた。抗議をしても、電話で申し訳ないという程度。また、県道拡幅で測量もさせたが、所有する不動産物件の評価について、その結果を出してこない。これでは協力などできない。



○ 駅周辺の問題の報道をしてほしい

静岡のことが随分新聞で報道されている。信濃毎日もしばしば取材にきてくれるが、駅周辺整備の問題もしっかり報道して欲しい。

○ リニアはこれからの時代に必要なのか

世界や日本の経済がコロナウイルスの感染拡大で大変な状況になっているし、人口減少社会に向かっている。株主総会でも批判があったようだが、この時期に、リニア新幹線を進めることに、不安や疑問を感じる。すでに中国ではリニアモーターカーが最高速度を引き下げて運転しているという。速いだけを取り柄のコンコルドも経済的に失敗した。いままでは海外ともスカイプなどで顔をみながら対話ができる。これからの時代にリニアが本当にいるのか。

○ 飯田市長は住民が納得する方針を出せ

リニア計画は少なくとも数年延びるだろうし、中止の可能性もある。南アルプストンネルを完成させここまでリニアが来るには10年以上かかるという専門家もいる。この話が始まって8年、生活が脅かされてオドオドして暮らしてきた。飯田市長はどんどん進めようとしているが、まだやるのか、もうやらないのか、このあたりで住民が納得するような方針を出してもらいたい。協力しかけて中途半端になっている移転者の面倒を最後まで見ること。嫌だという人には、きちんとした説明をして、今後どうするかということについて、きちんとした方針を示すべきだというのが皆の意見だ。

○ 駅部分の雨水の排水

駅部分に降る雨水の排水について、天竜川へ直接放流するように求めてきたが、いまだに土曾川へ放流するといっている。

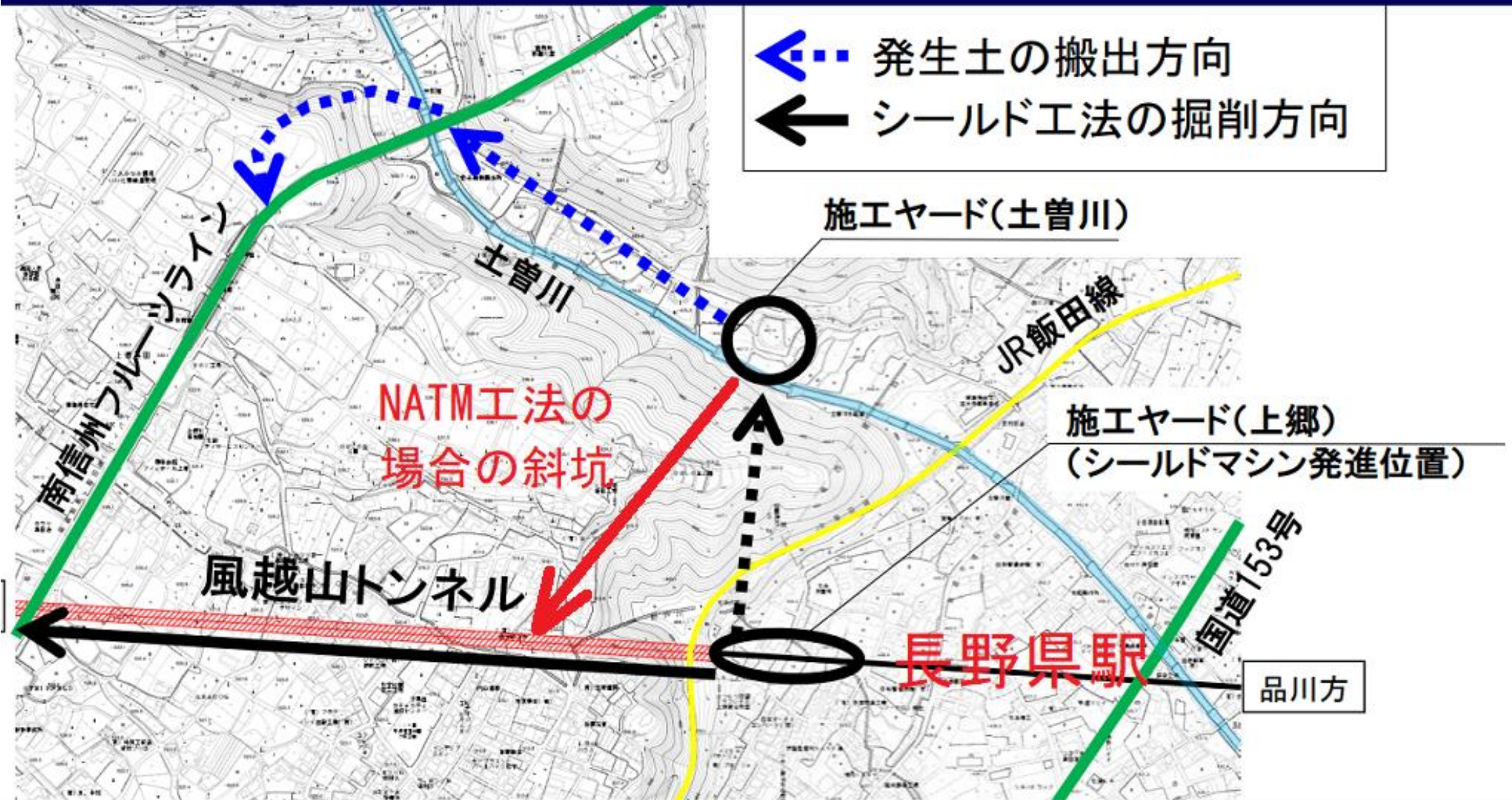


土曾川(どそがわ)

○ 工事箇所は急傾斜危険区域

風越山トンネルの坑口付近は、急傾斜危険区域。工事で、斜面が崩れるのではないかと心配。また、新戸川は、飯田線の築堤の暗渠を流れている。この沢の防災対策はまだ不十分。JR東海でも長野県でもよい、とにかく対策をしないと、大きな災害がおきないか心配だ。シールド工法へ変更で、残土を運ぶベルトコンベア用のトンネルを崩壊の危険のある山に掘るといふ。風越山トンネルだって本当に掘れるのかどうか。

風越山(かざこしやま)トンネル



水資源への影響を減らすため工法をNATMからシールド工法に変更。
シールド工法では残土を運び出す経路が斜坑が使えないので、また、
国道153方面への搬出は困難なので残土用のトンネルを計画中。

風越山トンネルについて (かざこしやま)

駅のすぐ西の風越山トンネルはNATM工法をシールド工法に変更。鉄道運輸機構の2020年度の発注見通しに入っている。

- ・ 入札予定あるいは契約予定時期は第4四半期
- ・ 工期80か月 = 6年と8か月

2027年開業に間に合わない可能性がある。

飯田市内の工事スケジュール

地区ごとに異なりますが、概ね以下のとおりを予定しています

※「工事」には、軌道・電気工事を含まず

区分	年度	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39
	工事実施計画認可														
	測量・設計協議等														
【トンネル】															
	用地取得														
	工事														
【橋梁・高架橋・保守基地】															
	用地取得														
	工事														
【駅部】															
	用地取得														
	工事														

2019年度第2四半期完了予定の用地取得は、ほぼ進んでいない
 工事は未着工で2年遅れ。工期は9年だから、完成は2029年以降

残土の処分先がない

○トンネル残土の発生量950～970万 m^3

○ 確定したものの24万 m^3

- ・ 大鹿村、荒川荘跡地 約3万 m^3 （工事完了）
- ・ 大鹿村総合グラウンド嵩上げ 約10万 m^3 （工事完了）
- ・ 大鹿村、ろくべん館まえ 約5千 m^3 （工事完了）
- ・ 飯田市移転代替地造成 約3万5千 m^3 （工事中）
- ・ 喬木村ガイドウェイヤード造成 約7万 m^3 （搬入は始まっていない）

○新聞等によれば、候補地すべてで500万 m^3 を少し超える。今後、新たに大規模な処分先が見つかる可能性は低い。道路補修、改修などで少量の活用がほとんど。

住民の反発

○ 住民の反発で 中止／候補取下げ になったものが641万 m^3

- ・ 豊丘村小園 約51万 m^3 (2つの谷の合計)
- ・ 松川町生田 約590万 m^3 (100万 m^3 、490万 m^3 の2つの谷)

○ 住民が反対の声を上げている候補地 (200万 m^3)

- ・ 松川町生田 約30万 m^3
- ・ 飯田市龍江 約40万 m^3
- ・ 豊丘村本山 約130万 m^3 ※

○ 優良農地のため長野県が認めず

- ・ 松川町上片桐 約20万 m^3 (ガイドウェイヤード)

※ 地権者の生産森林組合の受入れ決定過程の不備を理由に長野県が受け入れを白紙に戻した経緯があり、8月17日に保安林解除予定告示

南アルプストンネルの工事の進み具合



長野県大鹿村のリニア連絡協議会はだいたい3か月ごとに開かれています。その席上、JR東海は村内のリニア工事の進み具合について報告をしています。どこの斜坑でどのくらい掘り進んだかという数字の報告もあります。2017年から掘り始めて3年、平均して1か月にどの程度掘り進んでいるか調べて見ました。

斜坑ごとの1か月当たりの掘削距離

小渋川斜坑 51.7m

除山斜坑 40.2m

釜沢斜坑 18.6m

除山斜坑の掘削距離が長野工区では最長。

除山斜坑は静岡工区までの残りの距離、5645m。

40.2mのペースで掘り進めると、11年8か月以上かかるはず。トンネルの完成は、2032年4月以降になる可能性が高く、さらにガイドウェイの設置、試運転期間を含めるとさらに遅れるはず。

2027年の開業はきわめて困難

御静聴ありがとうございました

2020年8月19日

飯田リニアを考える会