

不要なダムを 造り続ける

阿部知事の責任は重大です

中止決定されたダム計画の復活は許されません



ダム定礎式への抗議（2012年9月）

公共事業の見直しで一旦中止を決めた9つのダム計画のうち、県は8つの計画を中止しましたが、浅川ダムだけは造り続けています。

4年前、阿部知事は「ダムは造らないにこしたことはない。浅川ダムは安全性など納得できる判断をした上で説明責任を果たす」として選挙を戦いましたが、同年11月に「論点再確認」を行っただけで、建設の継続を決定しました。その後現れ

たF-V断層について、工事を中止して十分な調査と検証を行うよう求める県民や専門家からの声にも、耳を傾けることはありませんでした。

6月県議会で石坂ちほ議員は「知事はこの4年間、確認はしても検証はしてこなかった。この事が安全性への不安、工事費の増額などで今後県民に対し大きな影響を与える」と指摘しました。

続く地滑り対策： 12億7500万円の事業費増

2月県議会で12億7500万円の工事費が増額されました。地滑り止めアンカーの増設、高強度コンクリートへの変更、ダム湖の押さえ盛土に使う予定の掘削土がもろく、新たな土砂を購入した為などで、脆弱な地盤や地質への建設による増額であることは明白です。

6月の県議会で石坂議員は、地震発生の可能性ゼロと言われていた宮城県の荒砥沢ダムが、地震の発生で地滑り対策工事が繰り返され、奈良県の大滝ダムも試験湛水後の地滑り対策に追われている実態をあげ、「際限のない事業費の投入となり、安全を脅かし続けることが浅川では無いという保障があるのか」と知事を質しました。

浅川ダム裁判の証人調べで ずさんなダム計画が次々と明らかに

◆河川改修で十分 ダムありきで最大流量を計算

県側証人の富所五郎氏は、ダムの規模を決める最大流量の算出データについて「県がダム計画に使った北郷観測所は治水ではなく利水用であるから、データが不十分なのは仕方ない。H15年設置の富竹水位観測所があることも知らなかった」と発言し、法廷はどよめきました。また富所氏は現在も浅川ダム施工技術委員会委員長を務めています「私は信濃川など多くの川を見ており、浅川の細かいことは分からない」と証言し、ダム計画の詳細なチェックをしていないことがわかりました。

これに対し、原告証人の高村裕氏は「ダムの規模は、実際の観測データに基づき流量解析の妥当性を検証して決めるものだが、県は実測データでの検証はしていない。H7年、16年、18年洪水で検証すれば、千曲川合流点の基本高水は260.8m³/秒（県の基本高水は450m³/秒）であり、ダムをつくらなくても河川改修で十分」と主張しています。

原告弁護団の追及で、県は河川改修が9割も進んでいた現況の「費用対効果」の分析資料ではなく、改修前の資料で国にダムの認可申請をし、それが認められたことも明らかになりました。

◆大震災の教訓から学ばない 危険地帯へのダム建設

原告側証人の松島信幸氏は、「F V断層の活動によって、上に堆積した礫層がF V断層にもみ込まれたり、回転や液化化したことが分かる。善光寺地震を起こした長野盆地西縁断層との関連もあり、F V断層が将来的にも動く可能性は十分ある」と危険性を指摘しました。

内山卓郎証人は、ダム軸地点の候補が4つも5つもあったが、地質条件が劣悪で決まらず何転もした事を証言。また26人が亡くなった地附山地滑り地のすぐそばに、巨大ダムを造ることへの不安を訴えました。



赤線がF-V断層 ダムサイトの直下を走る



シンポジウムには毎回大勢の県民が参加（6月14日開催）

すでに完成済みの 路木ダム建設に違法判決

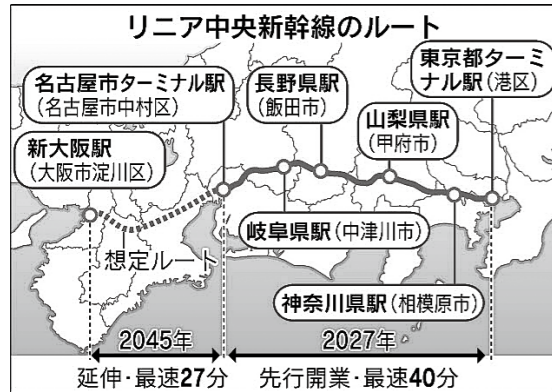
熊本地裁は今年の2月、県営・路木ダムの建設に違法の判決を下し、住民訴訟が勝利しました。

判決では、県は架空の被害をダム建設の必要要件にするなど著しく違法であるとして、判決後の公金支出を差し止めました。

日本共産党県議会報告

2014年7月号外

発行/日本共産党長野県議団
〒380-8570 長野市南長野幅下 692-2
長野県議会日本共産党控室
TEL 026-237-6266 (直通)
FAX 026-237-6322
ホームページ <http://www.jcpnagano-kengi.jp/>
E-mail jcpngnkd@avis.ne.jp



JR東海が2027年の東京-名古屋間開業を目指すリニア中央新幹線は、この秋にも着工とされています。長野県は知事意見書を提出しましたが、JR東海の「環境影響評価書」には、地元が求めたトンネル工事の坑口(非常口)の削減や、工事開始に際し地元市町村と環境保全協定を結

ぶことなどは盛り込まれていませんでした。

阿部知事は推進本部を立ち上げその長として、長野県の活性化につなげると前のめりですが、リニア計画が明らかになればなる程、必要性・安全性に対する懸念と、地元負担の大きさに不安が高まっています。

リニア沿線での情報交流と運動の連帯を

山梨や神奈川などリニアの沿線各地でも、リニアに疑問を持つ住民の皆さんの運動が広がっており、7月16日山梨県で現地調査と合わせた60人余りが参加する交流学習会が開かれ、県議団も報告を行いました。

リニアの開通に伴って現在の東海道新幹線は、運行本数が4分の1に削減される予定など、公共交通の利便性にも大きな疑問が持たれており、巨額な投資と環境破壊は時代に逆行する、リニアは中止すべきとの声も各地から上がりました。

関係市町村から深刻な声が噴出 「リニアにメリットなし」

県内ルートは92%がトンネルで工事は10年も続きます。日本共産党県議団は、2月に大鹿村や南木曾町などの現地調査を行いました。どこでも大勢の自治体関係者や住民の方が集まり、その発言は深刻でした。

大鹿村では、工事車両の通行が1日1,700台(現在の16~24倍)にもなることから「日本一美しい村として観光や村民のリターンに力を入れてきたが、リニアは生活と自然を壊し、村から人が居なくなる」などの訴えが続き、長尾副村長は「村は主体的にものを言うが、県が力を出してほしい」と発言しました。

南木曾町では、「清内路断層のあるところになぜ通すのか? 大鹿村の山体崩壊したところと同じ地滑り地帯だ」「リニアで水が枯れる」観光協会の会長からは「妻籠がなくなる死活問題だ。反対を含め行動をしたい」などの厳しい意見が相次ぎました。宮川町長は「メリットよりもデメリットが圧倒的。リニアは県の問題である」と述べました。

南木曾町議会は5月、坑口の削減や住民説明会の開催などを、国土交通大臣に要望しました。



リニア駅予定地(飯田市上郷飯沼)の皆さんと懇談

リニアは確立されていない技術 危険と隣り合わせ

◆東日本大震災を教訓としているか?

南アルプスを貫通し、糸魚川・静岡構造線と中央構造線を横切るルートです。「活断層と交差するトンネルの完全な補強方法は有り得ない」と指摘されており、地震による電源喪失など事故が起こった時、1000人もの乗客の安全な避難は可能でしょうか? そもそも日本で初めての長大山岳トンネル工事は、技術的にも危ぶまれています。

◆自然破壊・環境破壊は?

豊かな自然、貴重な動植物やその生態系に重大な影響が懸念され、地下水の減少や地盤沈下、土壌汚染などが心配です。リニア実験線のトンネル工事で、山梨県笛吹市や大月市では、すでに大規模な農業用水の水枯れが起きています。

◆リニア特有の問題点 <磁力で浮上走行・新幹線の3倍以上の電力消費>

発生する強力な電磁場の人体への影響について、完全に安全との確認は取れていません。時速500キロの超高速走行に伴う騒音、振動、微気圧波、空気振動については、実験線でも「家の中でも風圧を感じる」「フードを抜けた時ジェット機のような爆発音がする」など多数の苦情があがっています。



大鹿村を視察 左右に山崩れの跡が

経済効果よりも地元負担が心配

リニア新幹線の経費は総額9兆円。当初JR東海はすべて自社負担としていましたが、安倍内閣は国家プロジェクトとして、JR東海からの184億円の免税要求に応え、税金投入に道をつけました。

一方地元駅や隣接の施設、アクセス道路等はすべて地元負担となります。周辺の観光開発と乗降客を過大に見積もったリニア構想、そのつけは県民に回されます。

見切り発車は許されない 県議団の主張

リニア中央新幹線は地域の活性化に本当に効果があるのか、根本的な検討がされていません。県民の足である中央線や飯田線など地元の公共交通の充実こそ大切です。

工事に伴う大量の搬出の処分先、運搬道路建設の費用負担も決まらず、またリニア新幹線そのものの安全性や工事に伴う生活や環境破壊等、懸念が山積みのままの見切り発車は許されません。