平成16年(行ウ)第497号　公金支出差止(住民訴訟)請求事件
原　　告　　深澤　洋子　外43名
被　　告　　東京都知事　外4名

証　拠　説　明　書

平成19年9月18日

東京地方裁判所民事第3部　　係　御中

原告ら訴訟代理人弁護士　高橋　利明

号　証	標　　目	(原本・写しの別)	作　成　年　月　日	作　成　者
甲 B第54号証	利根川上流域堤防存否等調査報告書	原本	H19.8.27	真下淑恵 高橋利明
	立　証　趣　旨			
	1)　平成19年3月から数次にわたり現場調査をなしたところ、利根川本川上流域には、河川管理施設たる堤防の存在は認められないこと。 2)　昭和22年9月のカスリーン台風による洪水の際には、利根川本川上流域において、ごく一部の低地部の集落をのぞき、利根川本川から氾濫したとの記録や痕跡は認められないこと。 3)このことから、利根川本川上流域においては、カスリーン台風の襲来時と現在とで、利根川の河道や流況には、大きな変化はないと認められること。 4)　烏川流域においては、大熊孝新潟大学教授の著作「利根川治水の変遷と水害」におけるカスリーン台風時の氾濫状況調査とその他の文献資料を基礎にして、「河川整備基本方針」についての国土交通省の説明を検証すると、カスリーン台風が再来したときの流量は、最大で烏川の実績流量に1300㎥／Sを加えた程度であると考えられること。 5)　このことから、カスリーン台風再来時の流量を推計すると、最大で、実績流量1万7000㎥／Sに1300㎥／Sを加えた程度であると考えられること。 6)以上の調査結果から、カスリーン台風後に「河川整備等による氾濫量の減少」が起こっており、現在は5000㎥／Sの流量増加が起こるとの国土交通省の説明は、起こりえない事実であること。			

甲第B54号証

利根川上流域堤防の存否調査等報告書

０７．８．２７

報告者　真　下　淑　恵
（沼田市在住、前橋地裁原告）
同　高　橋　利　明
（原告ら訴訟代理人　弁護士）

目　次

はじめに
第１　堤防の有無についての調査結果―堤防は存在しない
第２　走行コース
第３　調査の仕方
第４　河道，河岸の概況
第５　サイクリング道路の状況
第６　調査結果のまとめ

付記　「５０００㎥／ｓ」の上乗せは水増しである
１　基本高水流量を２万２０００㎥／ｓに変更したことについての国交省の説明
２　利根川本川上流域では河川整備は行われていない
３　カスリーン台風で沼田市内や利根川本川上流筋に大きな氾濫があった痕跡はない
４　「５０００㎥／ｓ」の上乗せは、明らかに水増しである
５　国交省の説明でも烏川の流量増加は最大で「１３００㎥／ｓ」程度である
６　破綻している国交省の説明

付属資料

１　地図（２万５千分の１、沼田、鯉澤、渋川、前橋の各部分図）　４枚
２　沼田市部分地図（地蔵橋周辺図）　１枚
３　写真　９３枚

はじめに

利根川上流域である、みなかみ町の月夜野から、下流前橋市内の「昭和大橋」（烏川合流点から１０ｋｍ上流）までの、地図上の直線距離約４０ｋｍを車で走行し、随時降車して、現場で観察をなし、堤防が築堤されているか否か等を点検しました。調査日は０７年３月２１日と同月３０日、６月９日、１０日、２４日です。この結果を報告します。

なお、国交省は、昭和５５年の工事実施基本計画の改定時に、利根川上流域の「河川整

備等による氾濫量の減少」を理由に、八斗島地点における計画流量を毎秒５０００㎥も増加させたのですが、この説明は、カスリーン台風時に上流域で５０００㎥／ｓもの大氾濫があったということ、そしてその後、その大氾濫がおさまるような河川改修を行ったということの２点の虚構の上に成り立っていることが、今回の点検と調査によって明らかになりました。そこで、末尾に「付記」として、「『５０００㎥／ｓ』の上乗せは水増しである」を付しました。

第１　堤防の有無についての調査結果―堤防は存在しない

（１）　利根川は、月夜野から沼田市内に入ると、沼田盆地を南へ貫流していますが、国道１７号線（注）は、利根川の高水敷の縁の低い崖の上を走っています。左右両岸に堤防はありませんでした。

（注）沼田盆地内では、新旧の国道１７号線が、ほぼ平行して走っている。断りのないときは、新１７号線をいうものとする。

（２）　沼田盆地が終わると、岩本・綾戸（幻の沼田ダムのダムサイト予定地）などの狭窄部となり、両岸は絶壁で左右両岸に堤防はありません。

（３）　さらにその下流の吾妻川合流点付近までは、利根川が蛇行を繰り返すところで、河の両岸あるいはその一方には高い浸食崖が形成されています。ほとんどの畑や集落は、中位以上の段丘上にあり、増水で浸水を受ける心配はありません。堤防は認められませんでした。ただし、右岸側に１カ所、左岸側に２カ所、堤防様の形状を持った玉石積み護岸が、それぞれ数百メートルにわたって存在していました。その堤防様の護岸の天端の高さは、堤内地よりも１～２ｍくらい高くなっていました。それらは、地図上で、「護岸」の表示となっていました。「護岸」は流水の浸食や洗掘作用から堤内地や堤内施設を守る河川管理施設であり、土堤防のように堤内への浸水や氾濫を防ぐ機能を持つものではないのですが、若干の氾濫防止の機能を持つことは考えられるので、関係箇所で若干の説明をしておきました（第４の「３」の（４）（５）（６）に記述）。

（４）　吾妻川合流点付近から、今回調査の最終地点である昭和大橋までは緩い傾斜で流れていますが、この区間はいわゆる堀込み型の河道であり、人の居住地は河川の流水面よりもかなり高くなっています。ここにも堤防は認められませんでした。ただし、坂東橋右岸上・下流には、一部堤防様の形状を持ったサイクリング道路が設置されていました。そして、群馬県庁舎のすぐ上流に位置する中央大橋左岸上流の総合体育館（「グリーンドーム」）の川側に短い堤防が存在しています。これらについては、以下の（５）、（６）、（７）で説明します。

（５）　吾妻川合流点付近の大正橋から下流・坂東橋までの右岸約４ｋｍには、連続したサイクリング道路が河岸の浸食崖の縁に設置されています。そのうち坂東橋から上流に向かっての約１ｋｍと、そのさらに上流の１ｋｍ強の部分のサイクリング道路は、

宅地地盤面よりも、２～３ｍくらい高く造られた道路となっていました。

（６）　坂東橋右岸下流部にも、サイクリング道路が連続しています。そのうち、坂東橋から下流に向かって上毛大橋までの区間の同道路部分は、坂東橋上流側に比すれば、低いのですが、堤内地よりも、若干高く（数十ｃｍ～１ｍくらい）なっていました。

（７）　中央大橋の左岸上流部には、前橋市の第三セクターが建設した総合体育館グリーンドームが存在しますが、その体育館と利根川の間には、短い「堤防」が存在します。しかし、この堤防は短い上に、上流側は堤高が次第に低くなっており、上流側からの堤内地への氾濫流を防止できる構造にはなっていません。したがって、氾濫防止の機能は存在しないものと考え、堤防の機能を有しないものと扱いました。

（８）　以上の結果、みなかみ町の月夜野から、今回調査の最終地点である昭和大橋までの地図上の直線約４０ｋｍ区間では、河川管理施設としての堤防は存在しませんでした。そして、大正橋から坂東橋までの右岸約４ｋｍのサイクリング道路については、堤防機能を有するものと考えられますが、上流の大正橋下流部では同道路と地盤面の高さは変わりがないこと、さらにその下流部においてサイクリング道路で護られている低地の面積が大きくないことなどから、同道路が持つ洪水の氾濫防止機能は極めて小さいものと考えられました。

第２　走行コース

添付の沼田、鯉沢、渋川、前橋の地図（２万５千分の一の地図を縮小コピー）を参照してください。

１　３月２１日走行コース

（１）月夜野から沼田市内の鷺石橋までは、利根川の左岸、国道１７号線を走りました。

（２）鷺石橋から、幻の沼田ダムの予定ダムサイトである「綾戸橋」までは、右岸沿い、国道１７号線を走りました。

（３）綾戸から、「敷島橋」までは、左岸を走りました。

（４）敷島橋から「坂東橋」までは、右岸を走る１７号線を走りました。利根川は、車内からは直接は視認できませんでした。大正橋と坂東橋の間の右岸のサイクリング道路については、車を降り、同サイクリング道路の一部を徒歩で移動して点検しました。

（５）坂東橋から群馬県庁までは、「国体道路」と呼ばれる、左岸の河川敷に造られた道路を走りました。

２　３月３０日走行コース

調査地点の最下流部、昭和大橋から右岸側道路を、上流側へ車で遡りました。坂東橋までの、坂東橋を含む７つの橋で降車し、左右両岸の橋の取付部の河岸の状況を確認しました（ただし、上毛大橋の左岸は確認していない）。そして、大正橋より上流では、国道１７

号線を北上し、必要の都度、車を止めて河岸等を観察し、沼田駅まで走行しました。

３　６月９日、１０日の走行コース

（１）６月９日は、午後坂東橋から上流・吾妻川合流点の大正橋までの右岸のサイクリング道路（約４ｋｍ）を徒歩で点検しました。そして、同日、綾戸橋下流右岸の旧子持村の低位段丘における集落を巡検しました。

（２）１０日には、沼田市の地蔵橋右岸上流の河原と右岸の台地を車で走行しました。続いて、地蔵橋に戻り、利根川右岸を１７号線で下り、綾戸橋からは左岸に移って主として国道２５５号線を南下し、途中、高台から利根川の河道を観察するなどし、津久田、敷島地区などを経て、河岸（かし）、宮田橋、樽などの地区で河岸から利根川の流況や河岸の状況を確認しました。これらは、いずれも蛇行、曲流部です。

４　６月２４日のコース

上越線岩本駅から敷島駅までの利根川左岸筋を徒歩で移動し、河岸の状況や堤防、護岸等の有無を点検しました。具体的なコースは、同日午前、津久田駅から下って、津久田、上安城、桜の木の集落を経て敷島橋、さらにその下流においても川沿いを徒歩で下って敷島に到着しました。そして、同日午後、敷島駅から上越線で岩本駅に上り、同駅から徒歩で東京電力の綾戸ダムを経て左岸に渡り、旧敷島村の最上流部である棚下集落で護岸を点検し、そのまま２５５号線を下って再び津久田駅まで戻りました。

第３　調査の仕方

１　２万５千分の１の地図による概査を実施

予め、２万５千分の１の地図により、利根川沿いに堤防があるかないかについて、概査を行いました。その結果、月夜野から昭和大橋辺りまでは、地図上には、堤防を示す記号は、ほとんど見かけませんでした。反対に、吾妻川合流点より上流域では、崖地の記号が多く出現していました。

また、昭和大橋辺りまで下っても、小さな崖の記号が地図上に現れていました。こうした予備調査の上で、現地の調査に臨みました。

２　橋の取付部での観察について

（１）吾妻川合流点の大正橋から下流・昭和大橋までの間には、１０本の橋が架されています。3月３０日の調査では、これらの橋から、左右両岸の上・下流の河岸の状態を確認し、写真撮影するという手法をとりました。橋の分布は、前橋市内（県庁周辺）で密に、上流渋川市内では間隔が大きくなっています。

（２）交通の状況等から、橋の上からの撮影が困難な場所もあること、そして、すべての橋からの観察は必要でないため、3月３０日に、観察と写真撮影を行ったのは、下流側か

ら、昭和大橋、南部大橋、平成大橋、中央大橋、大渡橋、上毛大橋、坂東橋の７本でした。このうち、上毛大橋では左岸の状況は確認しておらず、右岸においても、橋の上での写真撮影ができませんでした（右岸の橋下の河川敷からの撮影のみ）。なお、６月９日と１０日には、坂東橋と大正橋の補充点検をしました。橋の取付部での調査は８本で行ったことになります。

第４　河道、両岸の概況

１　月夜野から鷺石橋付近まで（上流から下流へ）

（１）　月夜野から沼田市内の地蔵橋まで

１）利根川が月夜野から沼田市内を南へ貫流する間は沼田盆地を流れるため、川幅は比較的広く、河川敷は運動公園などに利用されています。この地区、特に左岸では低位段丘が拡がり、高位段丘は東側に離れているので、川沿いには大きな浸食崖は見かけません。

２）沼田市内の左岸一帯は、河岸段丘が発達した特徴的な地形を形成していますが（東への地形の階段的な急傾斜）、ＪＲの上越線と旧・国道１７号線は、利根川の低位段丘にあり、利根川本川とほぼ平行に南北に走っています（沼田城址や沼田市の中心市街地は、東側の高位の段丘上にある）。そして、現在の国道１７号線は、利根川の河岸の天端（高水敷と堤内地との境界部分である小さな浸食崖の頂部）を走っています。この道路の路面は利根川の高水敷よりは数メートル高いのですが、堤内側（人家側）とは同高です（写真１～３）。したがって、国道１７号線は「堤防」のような形状、構造を持っていません。また、堤防は存在しません。

３）右岸は、丘陵性の山地の山裾を洗うように流れています。地蔵橋右岸の上流は高い崖となっており（同４，５）、集落は崖の上の台地に拓けています。洪水に襲われるような所には畑や集落はありません。よって、堤防もありません。

（２）地蔵橋から鷺石橋まで

地蔵橋を過ぎると川幅は少しずつ狭くなります。しかし、鷺石橋までは流況が著しく変わることはありません（同６，７）。鷺石橋から下流は、利根川沿いは左右両岸とも高い浸食崖が形成されており、国道１７号線が右岸の崖にへばりつくように走ります。

（３）利根川本川と薄根川合流点付近

利根川本川と薄根川（左支川）の合流点から本川下流の左岸には護岸工が施されています。そこから下流方向へ１７号国道が本川を跨ぐ地点までは、護岸の高さと堤内地との高さは同高となっています。その１７号国道より下流部では次第に堤内地盤が低くなり、沼田・西中学の校庭の辺りでは、堤内地盤は護岸の天端高より１．５ｍくらい低くなっています。しかし、この護岸堤は、同中学の校庭の南端のところ（１７号国道と本川との交点から下流へ４００ｍ弱）で終わっています。そこで、本川の水位が上昇すれば、本川の洪水は護岸堤の天端を溢水する前に護岸下流端から堤内地へ回ってくること

になります。このような関係にあるので、この護岸堤が堤内地への氾濫、浸水の防止に役立つことはなく、堤防の役割は果すことはないことになります。

2　鷺石橋から岩本・綾戸まで

（１）鷺石橋を過ぎると蛇行部が出現します。低位段丘はなくなり、川幅は狭まり、左右両岸とも浸食崖です。その裾を川が洗うようになります。そして、岩本、綾戸に向かい、川幅は狭くなります（同８～１０）。もとより堤防はありません。

月夜野から岩本まで、地図上の直線距離では約１０ｋｍとなりますが、この間には、河道の曲流部は１カ所です。浅瀬はありますが、総じて、流れは緩やかです。

（２） 岩本から綾戸地区

沼田ダムのダムサイト予定地だった所です。ここには東京電力の綾戸ダムがあります。ダムの上流側は川幅が少し広がっていますが、同ダムの上流側も下流側も、両岸は切り立った断崖です。ダムを過ぎると利根川は大きく曲流し、谷は狭くなります。国道１７号線は右岸の崖下を走り、一部トンネルとなっています（同１１～１２）。

左岸側には国道２５５号線が走っています。綾戸地区の人家は、左岸に数戸だけです。石材業者と鮎業者です。

3　綾戸から吾妻川合流点付近まで

（１）綾戸を過ぎると視界が広がります。綾戸から吾妻川合流点付近までは、地図上の直線距離で１０ｋｍくらいの流路ですが、１０カ所もの蛇行、曲流部があります（「鯉沢」の地図参照)。それらは、水衝部と反対側の緩衝部（水うら）とで構成されますが、水衝部では高い崖となっており、水うらでは、河原と低位から高位の段丘で構成されています。

（２）この蛇行部の上流域では高い崖は数十メートルとなっていますが（同１３)、その崖下には、通常は集落はありません。また、場所によりますが、崖上の台地（段丘）には、集落があります。

（３）その反対側の緩衝部には、人の集落が形成されています。緩衝部は河原、低位段丘、中～高位段丘となります。中位から高位段丘には、畑や集落が展開しています。段丘の集落は、本川の洪水に襲われることはないようです（同１９～２１)。しかし、以下に述べる２つの集落、「棚下」と「上組東」は河道に接して形成されていました。こうした集落は利根川本川上流域では他には見かけませんでした。

（４）綾戸から数百メートル下流の左岸に位置する「棚下」（現在は渋川市。合併前は「敷島村ないし敷島町」）は、段丘上に形成されているのですが、かなり低い位置にありました。同集落は利根川の河岸に沿って形成され、河岸には玉石積みの護岸が構築されていました。地元の古老からの聞き取りによると、この護岸はカスリーン台風後に設置されたとのことです。同集落の上下流方向の長さは、地図上の計測で７００m程度です。護

岸は集落のほぼ全域にわたっていました（同１４～１８）。集落の中程では、堤内地側が護岸の天端よりも概ね１ｍくらい低くなっていました（同１５）。この構造物は２万５千分の１の地図上では「護岸」と表記されています。「護岸」は洪水の流水による浸食から堤内地を守る施設であり、洪水の堤内地への流入を防ぐ土堤防のような機能を持つものではないようです。

棚下では、２５５号線が集落の中を利根川にほぼ平行して走っていますが、玉石積み護岸の天端の高さと２５５号線の道路面とは、概ね同高のように見受けられました。２５５号線の略北側（川と反対側）は山に向かって緩傾斜が形成され人家や畑が拓けています（同１８）。２５５号線と川に挟まれた地区は凹地状になっているのですが、この地区は利根川の左岸側に形成されている集落の中では、相対的には一番低いように見受けられました。この集落の一部はカスリーン台風で浸水被害が起きています。

（５）棚下集落の対岸（右岸）でやや下流にある旧子持村の「上組東」地区（渋川市上白井）では、狭い谷地形の水うら側の、河原といってよいような低い地に、古い十数戸の集落がありました（集落の墓石には、江戸時代の年号が刻まれていた)。集落の前面（左岸）と背後（右岸）は、高い浸食崖です。そこには、その集落だけを守るための堤防様の玉石積みの護岸がありました。地図では同じく「護岸」と表記されていますが、その護岸の天端は堤内地よりも２ｍくらい高く、形状として堤防と見える構造物です（同２２～３０)。長さは、地図上の計測で３００m程度のものです。この護岸は、「子持村村史」の写真にも写っているので、カスリーン台風の襲来前から設置されていたようです。「上組東」では同台風で家が没するような被害を受けています。

（６）左岸下流の「敷島」地区（渋川市敷島。旧敷島村）にも、堤防様の石積み護岸が認められました。長さは地図上の測定で５００ｍくらいと思われます。護岸の川側はゲートボール式の市民ゴルフ場、堤内側は梅林と農地です。堤高は２ｍくらいですが、石積み護岸の下流端では、天端と堤内地盤の高さは同高になっています（同３５～３７)。古老からの聞き取りによると、カスリーン台風で利根川の水が農地を襲ったということで、護岸は台風の後に設置されたとのことです。集落は農地に接して高い位置にあり、護岸で護られるのは河道沿いの梅林や農地です。それほど大きな面積ではありません。

（７）綾戸から宮田橋付近までの蛇行部の中ほど、津久田に「群馬用水」の巨大な水道管が利根川を横断しています。左岸の津久田の高台から観察ができました。その上流側でも、下流側でも河岸段丘の発達が見られました。利根川本川沿いの集落は、「上組東」と「棚下」を除き、中位～高位の段丘上か、崖の上に形成されていました（同３１～３４)。

（８）河食崖の高さは上流では数十mもありますが次第に低くなり、宮田橋から下流では、川幅が広くなるとともに崖の高さが低くなります（同３８～４０)。しかし、吾妻川合流点下流の大正橋でも、橋の取付部ははっきりと崖となっています（同８０～８２)。このため、堤防は構築されていません。

４　吾妻川合流点から坂東橋付近まで

（１）吾妻川合流点付近から下流へ坂東橋までは直線距離で４ｋｍ強です。大きな曲流部はありません。この区間にも堤防は存在していません。

（２）この間の左岸は、おおむね高い浸食崖です（同７７，７８）。

（３）この区間では川幅は拡がり、右岸の河川敷は市民ゴルフ場に利用されています。右岸には大きな浸食崖は見かけません。

（４）大正橋から坂東橋まで、右岸には河岸に沿ってサイクリング道路が設置されています。この間のサイクリング道路は、堤防のような形状をしている部分があります（同８３，８６～８８）。

（５）そのサイクリング道路の堤内地側（西側）は、かなり市街化しています。同サイクリング道路（上・下流方向）に沿って、砂利採取業者の作業場、日本カーリットとか関東電化などの大工場が立ち並び（同７５，８１）、また、一般住宅もあり畑地も残っています（同８３，８６，８８）。この区間では、サイクリング道路が堤防様の形状を持っていますが、このことについては後に述べます。

（６）日本カーリットとか関東電化などの大工場の西側には、利根川にほぼ平行して南北に国道１７号線が走っています。そして、サイクリング道路から国道までは、西側へ行くに従って、即ち、河道から離れるに従って、国道１７号線まで地盤がゆるく傾斜し高くなります。

（７）大正橋と坂東橋との中間で関越自動車道が利根川を横断しています（同７６，８７）。

（８）坂東橋のところはやや狭窄部となっており、左岸には小丘陵があって大きな浸食崖が形成されていますが（同７４）、右岸の崖は、左岸に比べればそれほど高くありません。坂東橋の下には、河道を横断する堰が築造されています（同７２）。

５　昭和大橋から上流へ大正橋まで（下流から上流へ）

（１）前述のとおり、８本の橋の取付部周辺の河岸の状況を調査しましたが、いずれの地点でも、橋の取付部は利根川の浸食によって崖となっていました。掘り込み型の河道となっています。その崖部には、崩壊防止のコンクリート法枠工が施工されていたり、護岸が施されたりしていました。また、立木が生立していたりしているところもありました。そして、その侵食崖の頂部と一般宅地（堤内地）との高さは同高となっています。このような関係から、堤防は認められませんでした（同４１～４６，４８～５１，５４，６０～６５，７２，７４，７５，８０～８２）。

（２）これらの橋に接しない部分でも、河岸の状況は同様でした。厳密に言えば、調査者は、すべての河岸を踏査したわけではないから、そうでない場所がなかったとの断定はできない筋合いですが、遠望による判定をふくめて、堤防は認められませんでした。

第５　サイクリング道路の状況

1　サイクリング道路の概況

（1）大正橋より下流の利根川右岸沿いには、連続してサイクリング道路が設置されています。本件の関係で必要な範囲を具体的に見れば、大正橋（吾妻川合流点）から昭和大橋まで連続しています。サイクリング道路の道路面は簡易舗装されています。

（2）その道路の形状ですが、調査地点最下流部の昭和大橋から上流に向かって上毛大橋までは、河岸の侵食崖の頂部に造られています（同４１、４２、４４）。道路部分の高さは、一般宅地側の地盤面と同高で、道路部分に盛土などは施されていません。道路の幅員は２ｍで、両側には鉄柵が設けられています。かかる状況から、堤防機能を持つものではありません（前同）。

（3）一方、上毛大橋からさらに上流になると、道路の形状が堤防様の形状をしている部分が出現します。道路幅や鉄柵の設置状況は変わりがないのですが、道路面の高さは堤内地より若干高く設定されている状況がありました。その盛土の高さは、上毛大橋から坂東橋までは、およそ数十センメートルで、高い部分でも１ｍの範囲内と思われました（同６９～７１）。坂東橋から上流になると、もう少し高さが高くなっていました。次に、これらのサイクリング道路の状況について説明します。

2　上毛大橋から坂東橋まで（下流から上流へ）

（1）上毛大橋から坂東橋までのサイクリング道路は、広い河川敷に造られたゴルフ場よりも数メートルないし十数メートル高い崖地（河食崖）の縁につくられています。道路面は、前述の通り、堤内側より数十センチメートルから１ｍくらい高くなっているところが多く見えました（同６９～７１）。

（2）そして、サイクリング道路の西側（堤内側）には、サイクリング道路に並行するように「天狗岩用水」が南流しています（同６７）。サイクリング道路と用水の間は畑として利用されています。この用水は、一段高い段丘の縁にそって設置されており、サイクリング道路より、少し高い標高にあります。一般住宅は、この用水よりさらに西側（堤内地側）の地区にありました。

（3）以上のとおり、この区間ではサイクリング道路は堤防のような機能を持っていません。

3　坂東橋から大正橋まで（下流から上流へ）

（1）この区間の右岸のサイクリング道路も浸食崖の縁に造られていますが、坂東橋から上流・大正橋までの約４ｋｍの区間は、サイクリング道路面が堤内地の地盤面よりも２～３ｍくらい高く造られている部分があります。形は「小さな堤防」のようです。もっとも、同地区のサイクリング道路のすべてが堤防状であるのではなく、日本カーリットと関東電化工場の敷地は、サイクリング道路の道路面とほぼ同高です（ただし、日本カーリットの一部は低い部分あり）。そうした工場に挟まれている民家の地盤高や畑地が、サイクリン

グ道路よりも２～３ｍくらい低くなっているのです（同８３，８６～８９）。
（２）一方、日本カーリットより上流側にある関東電化工場の敷地から大正橋まで（１ｋｍ強）は、サイクリング道路は工場敷地地盤と同高か、低くなっていました（同９０～９３）。
（３）そこで、坂東橋から大正橋までの約４ｋｍのうち、サイクリング道路よりも地盤が低いのは、現状では坂東橋から上流へ９００ｍくらいと、日本カーリットと関東電化の間の１ｋｍ強ということになります。
（４）以上のように、坂東橋から大正橋までのサイクリング道路は一定の氾濫防止の機能を果たし得る構造となっています。しかし、上流側の大正橋から関東電化工場までは、宅地地盤とサイクリング道路とは同じ高さとなっていること、また、サイクリング道路と国道１７号線との間に挟まれている低地の面積も小さいので、サイクリング道路による洪水の氾濫防御の機能はさして大きなものではないと思われます。

第６　調査結果のまとめ

１　月夜野から吾妻川合流点付近まで

月夜野から沼田盆地を流下する間は、瀬は認められますが流れは比較的緩やかです。国道１７号線が利根川の浸食崖の縁を走っており、この間には、両岸とも堤防は存在しません。

岩本から吾妻川合流点の大正橋付近までは、利根川が蛇行を繰り返しており、高い浸食崖が形成されていて堤防は認められません。

２　利根川蛇行部における玉石積み護岸について

堤防の形状を持った玉石積み護岸が、右岸で「上組東」に、左岸で「棚下」と「敷島」にあったことは前述のとおりです。これら３地区の石積み護岸は、堤高が１～２ｍ程度であり、連続性の小さいもので、地図上には「護岸」と表記されている構造物です。「上組東」の玉石積みは古い構造物であり、「棚下」と「敷島」はカスリーン台風後の設置のようですが、一般に、「護岸」は、流水の浸食や洗掘作用から堤内側を防御する河川管理施設です。堤内への氾濫を防ぐ堤防とは異なります。堤防の形状を持った構造物であっても、玉石積み護岸は堤内地への洪水の侵入を防止する機能を持っていません。なお、仮に、前記の玉石積み護岸に若干の堤防機能が存在したとしても、「棚下」では護岸の堤内側の面積はカウントするほどのものではなく、「敷島」では石積みの護岸堤がなければ堤内側に湛水するでしょうが、その面積は小さく、これらの護岸の存在は下流の流量に影響を与えるものではありません。

３　坂東橋から昭和大橋まで

坂東橋付近から群馬県庁舎所在地を経て昭和大橋までの約１０ｋｍ区間も、おおむね侵

食崖が形成されており、基本的に掘り込み型の河道となっていて、堤防は認められませんでした。総合体育施設「グリーンドーム」と利根川との間には、形状としては堤防と見られる土の構造物が存在していますが、この堤防様の構築物は連続していないものであり、同地周辺の堤内地全域を利根川の氾濫から防護するという形のものではないことは、既に、述べたとおりです。

４　大正橋から坂東橋までの右岸のサイクリング道路

大正橋から坂東橋までの右岸では、サイクリング道路に堤防機能が認められます。護岸がないときの湛水面積でみるとここが一番大きいと思われます。しかし、サイクリング道路と国道１７号線との間に囲まれた低地の面積はさほど大きなものではなく、そして、上流側の大正橋から関東電化工場付近までは自然の地形として堤内地盤高とサイクリング道路は同高となっています。洪水がこのサイクリング道路を越える場合の水位や洪水流量がどれほどであるのかが不明なので、定量的な議論はできませんが、サイクリング道路の氾濫防御機能は、利根川の流量の大きさとの対比で考えるならば小さなものと思われます。このサイクリング道路による下流への負担増は大きなものとは考えられません。

５　河川管理施設としての堤防はまったく存在しない

以上のところから、みなかみ町の月夜野から前橋市の昭和大橋までの間、地図上の直線距離で約４０ｋｍの区間においては、河川管理施設としての堤防は存在しないことが判明しました。このことは、月夜野から昭和大橋までの利根川本川上流域において、カスリーン台風後、堤防の設置などの河川整備工事がまったく行われていなかったことを示しています。そこで、６０年前も現在も、利根川への出水状況には、大きな変化はないものと考えられます（山林の整備等による流出の減少はあるが、それは別の問題であるからここでは扱わない）。カスリーン台風時、八斗島地点において、実績の洪水流量が１万７０００㎥／ｓであったというのなら、現在は、それからダムで調整した流量を差し引いた残りの流量が到達することになるはずです。利根川の流況には、何の変化も起こっていないはずです。

付記―「５０００㎥／ｓ」の上乗せは水増しである

１　基本高水流量を２万２０００㎥／ｓに変更したことについての国交省の説明

国交省は、カスリーン台風の際の八斗島地点における実績洪水流量が１万７０００㎥／ｓであったとして、昭和２４年に、利根川の工事実施基本計画流量を１万７０００㎥／ｓと決定しました。そして、同５５年になって、基本高水流量を２万２０００㎥／ｓ（この

時点では「基本高水」と呼ばれるようになっていた）に引き上げたのです。このことについて、国交省は、今日次のように説明しています。即ち、「基本高水のピーク流量２万２０００㎥／ｓは、もともと観測史上最大のＳ２２．９洪水（カスリーン台風）の実績降雨から、河川整備等による氾濫量の減少を考慮して算出したものである」としているのです（乙１０６号証の３「特徴と課題（既定計画の検証）」１１頁）。

国交省の説明は不親切で、十分に理解できませんが、次のようなことを意味しているのでしょう。即ち、「カスリーン台風の際の八斗島での実績に基づいて洪水流量を１万７０００㎥／ｓと推計したが、その当時は河川整備が不十分で、八斗島での流量推計値に入っていない氾濫流量があった。昭和５５年時点で見直しを行ったが、その氾濫流量は５０００㎥／ｓとなったのでこれを加え、基本高水のピーク流量は２万２０００㎥／ｓとなった」ということと思われます。

これについて検討することとしますが、国交省の説明を次のように２つに分けて議論することとします。

① カスリーン台風後、上流で河川整備を行った。

② 河川整備による氾濫流量の減少分＝下流の流量増加分は５０００㎥／ｓである。

２　利根川本川上流域では河川整備は行われていない

（１）「上流を整備すると下流の流量が増加する」は一般論としては正しい

国交省は、基本高水の５０００㎥／ｓの引き上げは、「河川整備等による氾濫量の減少」によるというのです。上流域での堤防が未整備で計画洪水流量以下の洪水でも氾濫が繰り返されていたような場合、上流で堤防を整備すると、今まで氾濫していた洪水が河道内に集中してくるから、下流部の河道流量が増加するようになるのは事実です。このことを国交省が言っているのであれば、一般論としては正しい。

しかし、国交省は、「河川整備等による氾濫量の減少」というものの、カスリーン台風で利根川のどこで氾濫が起こったというのか、そして、どこでどのような河川整備を行ったのかは、まったく説明がないのです。

そこで、議論は大雑把なものにならざるを得ませんが、今回の利根川本川上流部の巡検で得られた結果に基づいて疑問を提起することとします。

（２）上流の整備がなければ下流の流量は変わらない

見てきたとおり、利根川本川上流域においては、カスリーン台風後の６０年間、見るべき河川整備は行われていませんでした。特に、オーバーフロー対策の王道である築堤という河川改修はまったくありませんでした。巡検した利根川本川上流部は、一級河川ですが、管理は群馬県に任されています。しかし、管理の担当がどこであろうと、目に見えるような「河川整備」は認められず、上流はダムの新設を除けば６０年前とほとんど変っていない。上流ダム群による洪水調節以外には、氾濫量が減少するような「河川整備等」はないはずです。

河道の状況がカスリーン台風時と同じだということは、同台風時に利根川が氾濫して沼田市内や利根川筋の河岸の低地で浸水被害があったとすれば、現在でも、同規模の出水があれば同じような浸水被害が起こるということを意味するし、氾濫が無かったとしたら、今日でも沼田市など上流での出水はそれほどではないということになります。そして、もう一つ確実なことは、カスリーン台風洪水の最大流量が八斗島地点で毎秒１万７０００㎥であったというのなら、ダム群での調整分を別にすれば、現在でも同規模の流量が流下するということです。

このように、利根川の上流域での河川整備がさして行われていず、河川の状況に変わりがないということは、カスリーン台風時に上流域で氾濫があったとしても無かったとしても、八斗島での流量は、現在でも、１万７０００㎥／ｓを超えることはないということになります。まして、６０年前に、上流域で大氾濫がなかったというのなら、この流量を超える恐れは絶対にないということになります。

では、カスリーン台風時、利根川上流域での「氾濫」はどうであったのでしょうか。

３　カスリーン台風で沼田市内や利根川本川上流筋に大きな氾濫があった痕跡はない

（１）国交省は浸水や被害についても説明をしない

国交省は、６０年前に比べての下流への洪水の増加量は「５０００㎥／ｓ」であるとしていますが、この増加分は、実績流量の３０％にも当る量です。しかし、この点についても、国交省は、上流域のどこでどのような氾濫があり、どのような浸水被害が起きたのかについても何も説明をしていません。そこで、これについてもラフな議論とならざるを得ませんが、このことについて指摘をします。

まず、上流域で５０００㎥／ｓの氾濫、即ち、下流での洪水流量の３０％もの洪水が氾濫したとすれば、上流域の各所で浸水被害が出たはずです。さし当って、沼田市と利根川上流域の右岸・旧子持村と、左岸旧敷島村の棚下の状況を点検してみましょう。

（２）沼田市史には利根川の氾濫記録は存在しない

「沼田市史」を見ると群馬県や他の町村で空前の水害被害が起こったことが記されていますが、沼田市内での浸水状況とか市民の被害状況については、ほとんど記述がありません。一般に伝えられているカスリーン台風での群馬県内の被害は、赤城山の南斜面と西斜面での崩壊と、それに伴う中小河川での土石流による被害です。これは、その地域の降雨量が大きかったことと、赤城山のもろい岩質・土質に理由があったのです。多数の死者も出ています。そうした記述はあるのですが、沼田盆地における利根川左岸の低い段丘が本川の氾濫で水浸しになったのかどうかなどについては、まったく記述がありません。湛水の状況を示す写真も見つかりません。わずかに、岩本で、利根川沿いの国鉄の線路の路盤がえぐられて崩落したとの記述があるだけです（平成１４年３月　沼田市発行「沼田市史通史編３　近代現代」６３９頁～）。

各地の降雨は、既往の記録を上回る大雨でしたから、中小河川での氾濫があったことは

否定しませんが、利根川本川が上流域で溢れて浸水被害が起こっているのでしょうか。

沼田市の市庁舎などがある中心市街地は、高位段丘上に形成されており標高３９０m以上もあります。沼田城址公園の標高は４１７mです。地蔵橋の東側の旧国道１７号線は低位段丘ですが、その道路面の標高は３３１mです。その一方、利根川本川の地蔵橋直下の右岸高水敷の標高は３１７mです（いずれも２万５０００分の１の地図による。地蔵橋の右岸高水敷の状況は写真４，５参照)。高水敷と低位段丘の差でも１４mあります。ですから、カスリーン台風の際も、利根川の水は、中心市街地はもとより、当時の国道１７号線にも、また国鉄の線路にものらなかったものと思われます。だから、沼田市史にも記述がないのです。群馬県作成の「昭和２２年９月大水害の実相」の被害一覧表によっても、沼田町の浸水被害家屋数は、床下浸水１０戸、床上浸水４０戸、流失倒壊は２戸、半壊は１５戸（表８－９（５）　８２８頁）とされているので、こうした被害状況からしても広い範囲での湛水はなかったと判断できます。未曾有の雨であったことは間違いないとしても、利根川本川からの沼田の市内への氾濫などは起こっていないのです。

（３） 旧子持村でも家屋流失は一集落だけである

利根川の右岸で、本川に接している集落の被害状況を点検します。

利根川本川筋で、もっとも低いと思われる土地にある旧子持村の「上組東」集落について報告（写真２２～３０）しましたが、「子持村史」に基づいて、カスリーン台風時の被害状況を点検します。

さすがに、この上組東地区では１１戸が家屋流失や破壊、２階までの浸水などの大きな被害を受けた、と報告されています（子持村村史１０３４頁～)。村史には、１１戸の被害状況が具体的に詳しく記述されています。繋がれていた山羊や牛は逃げられず溺死したが、豚は泳いで助かったという話も記述されています。そして、「味噌流失」「兎一羽」などの既述もあります。幸い人の死傷はありませんでした。被害状況は正確と思われます。周辺の集落では護岸や農道、水路などの被害報告はありますが、家屋の流失や浸水被害の報告はこの地区だけとみられます。利根川筋の中位以上の段丘の集落は、おそらく利根川の増水による浸水被害は起こらなかったのだと思われます。低地の「上組東」で建物の１階～２階が没しただけだとすれば、他の集落では浸水被害は起こらないはずと思われます。「上組東」地区以外に、利根川の増水による被害は出なかったとまでは断定できませんが、右岸の低い段丘でも利根川の水は乗らず、直接的な浸水被害はなかったという可能性は極めて高いと思われます。

（４）棚下の被災状況は軽微

旧敷島村の村史を点検すると、利根川の増水で左岸の「棚下」集落に被害があったことが確認できます。しかし、敷島村は沼尾川を抱えています。この沼尾川は下流で川幅は４～５０m程度の小河川ですが、滝のようにも見える渓流河川です。敷島村は赤城山の西斜面に拓けた村落で、赤城山西斜面の大崩壊と沼尾川筋の土石流や崖崩れ等によって８１人の人命を失い、田畑流失の大きな被害も出ています。そこで、敷島村史を調べても、棚下

の集落の被害状況について多くの頁は割かれてはいないのですが、村の収入役・狩野喜興松が記した記録には、カスリーン台風が過ぎ去った９月１６日に伝えられた棚下の被害状況として、「間もなく棚下よりの報告には流失２戸、然し県道南側は全部浸水せり、只石坂治源方の倉庫は半壊、水車倒壊す、但し人畜には被害なしとの事にて、予想より少なかりしは不幸中の幸いと喜ぶ、」とあります（昭和３４年　敷島村誌編纂委員会「群馬県勢多郡敷島村誌」６８２頁）。ここで「県道」とは、現在の国道２５５号線のことであると思われ、「県道南側」というのは、現在の２５５号線の西ないし南側の低地を意味するのだとすれば、カスリーン台風による未曾有といわれた大洪水においても、利根川の水は、国道の川側には乗ったが、それより高いところには、それほど乗らなかったことを意味します。そして、同村誌に記録されている同集落の家屋の被害状況もこれに符合します。即ち、同村誌には棚下の被害家屋８軒の家の名前が挙がっています（同６９６頁）。被害家屋数が意外と少ないのです。当時の棚下の集落の戸数や人口については原告の知るところではないのですが、被害家屋８戸という数は、利根川の水はやはり２５５号線の山側には乗らず、段丘上の集落には被害は出なかったことを推測させます。

４　「５０００㎥／ｓ」の上乗せは、明らかに水増しである

（１）前記「２」において、「上流の河道整備」という事実はほとんどないことを見てきました。そして、利根川上流域では、利根川本川からの氾濫による直接の浸水被害は、関係史誌を見ても、「上組東」と「棚下」両地区を除いては記述がないことを見てきました。この二つの事柄は別なことですが、実際は同じ事とみてよいと思われます。利根川本川が氾濫して重大な被害が発生していれば、６０年間も何も河川整備をやらずに放置しておくことは考えられないことです。その一方、あのカスリーン台風でもさしたる被害が出なかったのなら、誰がお金をかけて河川改修工事をするでしょうか。昭和２２年９月にも利根川本川は溢れなかったから、堤防の整備や河道の流下能力を増やす河道整備を行わなかったのでしょう。こう考えるのが常識的です。カスリーン台風で５０００㎥／ｓもの氾濫はなかったという事実も確実に見えてきました。

（２）新潟大学の大熊孝教授も、利根川上流域の氾濫については、「利根川・片品川本川による氾濫はほとんどなく、河道内にとどまっており、川沿いの家屋が被害を受けた程度である。」（「利根川治水の変遷と水害」３６６頁）とされています。そして、吾妻川合流点に至る本川でも河岸段丘の発達がよく、災害直後の航空写真でも洪水は河道内におさまっていると判断できるとしているのです（前同）。このように、カスリーン台風では、利根川上流域には氾濫はなかったのです。

（３）カスリーン台風後の６０年の間（正確には「昭和５５年までの間」）に堤防構築などの河川管理施設の整備を行ったので、同台風時のような上流域での大きな氾濫がなくなり、その分下流に洪水が一気に押し寄せるようになったという国交省の説明を裏付ける根拠はどこにもないのです。いや、裏づけがないというのではなく、カスリーン台風時に５００

０㎥／ｓもの大氾濫があったという点と、その後、その大氾濫がおさまるような河川改修を行ったという２点について、国交省は虚構の事実を構えて説明をしているのです。昭和５５年の2万２０００㎥／ｓ計画のうち、「５０００㎥／ｓ」の上乗せは、明らかに水増しなのです。

５　国交省の説明でも烏川の流量増加は最大で「１３００㎥／ｓ」程度である

（1）吾妻川と烏川を考慮しても結論は変わらない

今回の点検と結果について、仮に利根川本川上流域においてカスリーン台風時に氾濫はなく、その後も下流の流量を増加させる要因（河道の整備等）は存在していないと言えても、八斗島上流域の流域比率で吾妻川が約２７％、烏川（３川合計）が約３５％という大きな支流であるのに、これらを除外してそうした結論が妥当するのか、という疑問が提起されるかも知れません。そこで、吾妻川と烏川について、若干の記述を追加しておきます。しかし、結論としては、二つの支流を含めても、前記の結論は妥当することになるのです。

吾妻川は利根川本川の渋川上流域以上に渓谷河川であり、ほとんど氾濫するところはありません（「治水の変遷と水害」３６６頁）。

（2）玉村町への氾濫も流量増加の要因とはならない

問題は、鏑川、神流川を含む烏川です。カスリーン台風時の、烏川から利根川への合流量は八斗島地点ピーク流量のほぼ半分を占めるほどでした。同台風時の八斗島地点での最大流量を１万７０００㎥／ｓとしたときの烏川からの最大合流量はおよそ８１００㎥／ｓとされています（「治水の変遷と水害」２６２頁「表７－５」）。そして、烏川の左岸、利根川との合流点の三角地帯となる玉村町と芝根村（現在は合併で玉村町）で堤内地への氾濫が起きていました。利根川全川の氾濫状況をつぶさに調査した大熊教授は、全体の状況について、まず、「利根川上流域における氾濫は、玉村町・芝根村の氾濫を除き、河道沿川に限定されたものであった。」とした上、「玉村町・芝根村の氾濫は、河道外氾濫であり、八斗島地点に対する流量低減効果は、場所的・時間的に近かったため、河道沿川氾濫より大きかったものと思われる。」（「治水の変遷と水害」３７０頁）とされています。しかし、八斗島地点１７，０００㎥／ｓの算定においては、玉村町より上流の利根川・上福島、烏川・岩鼻、神流川・若泉地点の観測流量が用いられているので、玉村町の氾濫は八斗島地点１７，０００㎥／ｓの算定を変更させる要因にはならないのです。大熊教授も、結論として、「昭和２２年洪水を現在の河道状況において復元しても、その最大流量は１７，０００㎥／ｓと極端な差はないものと考えられる。」（前同３７１頁）としているところです。

（3）昭和２４年計画について

カスリーン台風後の昭和２４年に策定された改修計画では、基本高水に相当する計画流量を1万７０００㎥／ｓとし、上流ダム群での洪水調節容量を３０００㎥／ｓ、八斗島地点の河道の流量（計画高水流量）を１万４０００㎥／ｓとしました。烏川からの利根川本川への河道の合流量はカスリーン台風の実績と同じ８１００㎥／ｓ（建設省関東地方建設

局「利根川百年史」（昭和６２年１１月）９２２頁）としましたが、烏川上流域でもダムの建設を予定していましたから、烏川の「基本高水流量」に相当する流量は８１００㎥／ｓプラスアルファとなります。

（４）国交省の説明を前提にしても烏川の流量増加は１３００㎥／ｓ程度

次に、国交省は、現時点において、烏川の改修計画をどのように見ているのでしょうか。国交省は、昭和５５年の基本高水を２万２０００㎥／ｓとする計画（八斗島地点の計画高水流量１万６０００㎥／ｓ）では、八斗島上流域でのダムによる調節容量を６０００㎥／ｓとし、烏川からの合流量を８８００㎥／ｓとしているのですが、吾妻川を含む利根川本川系と烏川系の、どれにどれだけのダムを作ろうとしているのかを明らかにしないので、利根川本川系と烏川系における「基本高水」に相当する流量がはっきりしません。しかし、「利根川治水費地方負担金都県別分担率の改定（案）」（建設省、昭和５５年３月）の流量配分図によれば、下久保ダム調節後の烏川の流量配分量は１万１０００㎥／ｓとされているので、烏川の「基本高水流量」は１万１０００㎥／ｓ、プラスアルファと想定されます。昭和２４年計画と比べれば、約３０００㎥／ｓの流量が増加されているのです。河道に流す８８００㎥／ｓ以上の洪水はダムで対処するという方針であったのです。

このような経緯がありましたが、現在は、国交省は、「河川整備基本方針」においては八斗島地点での計画高水流量を１６５００㎥／ｓ（５００㎥／ｓ上積み）とする一方、①烏川合流点での本川への流入量を８８００㎥／ｓとすることは変えずに（乙１０６号証の３の４頁の流量配分図）、②既設の下久保ダム、③同ダムの嵩上げによる治水容量の引き上げ、そして、④烏川と利根川の合流点に新設するという「烏川遊水地」で対処するとしています。このことは、「利根川水系における治水計画」（乙１０６号証の４）において、「烏川では、河道内調節地について、地下水位の影響を受けない範囲で可能な限りの掘削を行い、エリアの拡大も含めて洪水調節容量の増加を図る」（同号証の９頁「八斗島上流の洪水調整施設」）としていること、そして、第３０回河川整備基本方針検討小委員会（平成１７年１２月１９日）において、布村河川計画課長が、「もともと烏川の計画高水流量につきましては下久保ダムだけでは到底足りないというようなことで幾つかのダムの想定をしておりましたところ、……烏川遊水地みたいなものがそれなりの河道の特性から検討できますので、そういうものを考えようというお話をしております」と説明していることから明らかです。結局、既設の下久保ダムとその拡張のほかは、これまで予定していた幾つかのダム計画に代えて「烏川遊水地」で代替させるという説明なのです。

国交省のこの説明の欺瞞性については、原告の第７準備書面において既に指摘したところです（同２７～２９頁）が、前記の①から④までの施策で対応しようとしている国交省の姿勢は、客観的には５０００㎥／ｓの増量計画を断念したかのように見えるし、あるいは、もともと必要性が極めて希薄な計画であったことを示していると見えます。即ち、既設の下久保ダムの洪水調節容量を３００㎥／ｓ、下久保ダムの治水容量増強の効果を１００～２００㎥／ｓ程度（同準備書面２８頁）、烏川遊水地の効果を数十㎥／ｓ程度（同２８

頁)、大きく見て１００㎥／ｓと仮定すれば、昭和２２年実績流量に対しての増加流量は、河道の計画流量増加分７００㎥／ｓ（８８００㎥／ｓ－８１００㎥／ｓ）を加えても、１２００～１３００㎥／ｓに止まるものです。

結局、以上のところからすると、現時点における国交省の説明においても、国交省のいうところの昭和２２年実績流量（基本高水流量を１万７０００㎥／ｓ）との比較での八斗島地点での流量増加は、せいぜい１３００㎥／ｓ程度と考えていると言うことを示しています。このことは国交省も、烏川において、昭和２２年実績流量と比較して３０００㎥／ｓも増えるなどとは考えていないことを示すものです。

６　破綻している国交省の説明

以上に検討しましたように、利根川本川上流部や吾妻川で堤内地への氾濫がなく、したがって、その後の下流への負担を増加させるような河川整備等もないとすれば、これらの流域における流量増加はほぼゼロです。

そして、烏川流域においては、現在の国交省の説明においても、昭和２２年実績流量に対する烏川の流量増加は最大限に見ても１３００㎥／ｓ程度なのですから、カスリーン台風後の「河川整備等による氾濫量の減少」による下流の流量増加が５０００㎥／ｓにもなることはあり得ないことなのです。国交省の２万２０００㎥／ｓ計画、即ち「５０００㎥／ｓ」上乗せ計画は自己矛盾を来しており、その説明は破綻しているのです。

なお、烏川流域での流量増加の要因について、国交省は何の説明もしていません。そこで、１３００㎥／ｓの増加量自体についても根拠がないのですが、ともかく、国交省の「河川整備等による氾濫量の減少」による下流の流量増加が５０００㎥／ｓにもなるということは、到底考えられないものであるということです。

そしてさらに付言すれば、利根川の全水系での流量増加が１３００㎥／ｓ程度というのであれば、既設６ダムによる洪水調節容量（１０００㎥／ｓ（国交省の計算による３１洪水の平均値））と、この度の八斗島地点での計画高水流量の５００㎥／ｓ上乗せで、その対策は終わるということができるのです。

以　上

添付写真の粗目次

第１グループ　写真１～１２

調査地点最上流部のみなかみ町月夜野から綾戸までの利根川河岸の状況を示す。(「地図」では、ほとんどが「沼田」)

第２グループ　写真１３～４０

綾戸橋を過ぎてから大正橋手前までの利根川の蛇行部における河岸や、両岸に形成された低・中・高位段丘と集落の状況。左岸の「棚下」集落（１４～１８)、右岸の「上組東」集落（２２～３０)、そして発達した利根川の段丘（１９～２１。３１～３４）などを示す。(「地図」では、ほとんどが「鯉沢」)

第３グループ　写真４１～８２

調査地点最下流部の昭和大橋から吾妻川合流点付近の大正橋までの左右両岸の状況。下流から、昭和大橋（４１～)、南部大橋（４４～)、平成大橋（４８～)、中央大橋（５３～)、大渡橋（６０～)、上毛大橋（６４～)、坂東橋（７２～)、大正橋（７９～）の、それぞれの橋の取付部の河岸の状況。(「地図」では、「前橋」と「渋川」)

第４グループ　写真８３～９３

坂東橋から上流に向かって大正橋までのサイクリング道路の状況。(「地図」では「渋川」)

1　　みなかみ町月夜野
利根川の高水敷の縁に国道17号線が走る。堤防ではない。



1

2　　前同所、国道17号線
道路の高さは堤内側の工場敷地と同じ



2

3　　利根川沿いの国道17号線
沼田市内の運動公園の辺り。人家と道路は同高である



3

4　　地蔵橋右岸上流部の浸食崖



4

5　　地蔵橋右岸の高水敷の状況
下流側から上流側を写す



5

6　鷺石橋上流の右岸高台から利根川を望む



6

7　右岸から鷺石橋を望む



7

8　岩本上流の久呂保橋から下流を望む

河食崖の縁に人家が建つ。堤防はない。



8

9　岩本駅近くの利根川左岸の状況



9

10　岩本地区の右岸の状況（右が利根川）



10

11　綾戸橋で左岸から右岸を写す

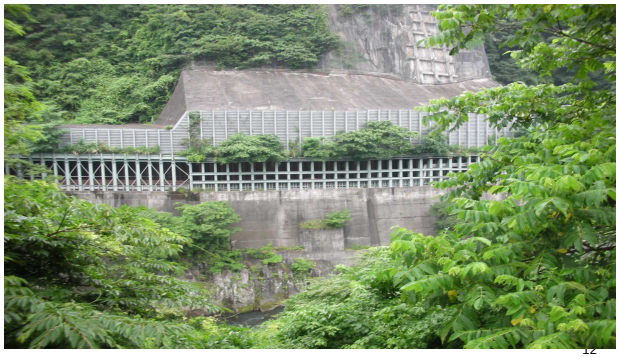
17号が右岸の絶壁の縁を走っている



11

12　綾戸橋付近の国道17号線

左岸から右岸を写す



12

１３　利根川蛇行最上流部の左岸の浸食崖
左岸は赤城地区である



13

１４　旧敷島村棚下集落の上流側の護岸
集落の最上流部では護岸と人家の地盤高はほぼ同じ



14

１５　棚下集落の地盤高は護岸中程では天端より低い
上流側よりＪＲ上越線陸橋を望む



15

１６　棚下集落の下流端
この辺りでは地盤高と護岸の天端高は同高



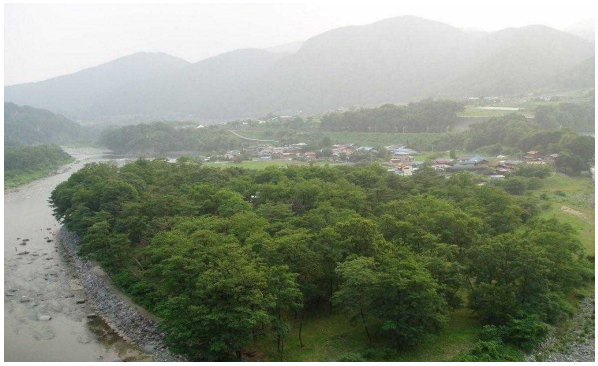
１７　左岸棚下集落の対岸高台からの遠景



１８　同前　棚下の集落下流部の近景



１９　旧子持村の最上流部の中位段丘の集落
左岸の高台から右岸の集落を写す



２０　旧子持村の上流部の低位･中位･高位段丘



20

２１　利根川右岸の高位段丘の集落
ここも旧子持村の集落である



21

２２　旧子持村の「上組東」地区の集落
地盤の高さでみると段丘というより河川敷。緑色の構造物は堤防。



22

２３　前同
前に見えるのは左岸の高い崖



23

２４　右側の人家の前辺りが堤防の下流端



24

25　この集落の下流端



25

26　この堤防は石積み堤と見られる
古い堤防のようだが、手入れはされている



26

27　同堤防の堤内側の状況



27

28　石積み堤防の堤内地側の状況
堤防の堤内側からの高さは2mくらい



28

29　「上組東」から下流の段丘を望む
他の集落は、通常、少し高い段丘に拓けている



29

30　対岸（左岸）から見た「上組東」集落



30

31　利根川を横断する群馬用水（送水管）
渋川市津久田（左岸）の高台から



31

32　利根川と河岸段丘
左岸渋川市津久田の高台から望む（左側が下流）



32

33　利根川の蛇行部での集落の形成
人家は、通常高いところにある



33

34　左岸津久田の高台から利根川を望む



34

35　敷島地区の護岸
高水敷のゴルフ場側から玉石積み護岸を写す



36　敷島地区の護岸
天端から堤内地を写す　2mくらい堤内地が低い



37　敷島地区の護岸
護岸の下流端では堤内地とほぼ同高



37

38　宮田橋の右岸上流部の崖



38

39　宮田橋から下流を望む
流路は広がり、浸食崖は小さくなる



39

40　宮田橋下流、左岸樽地区から右岸を望む



40

41　昭和大橋右岸下流
崖の上はサイクリング道路で工場の敷地と同高



41

42　昭和大橋右岸下流部
サイクリング道路の路面高は堤内地と同高



42

43　昭和大橋左岸上流
橋の下で右岸から左岸を写す



43

44　南部大橋右岸下流取付部



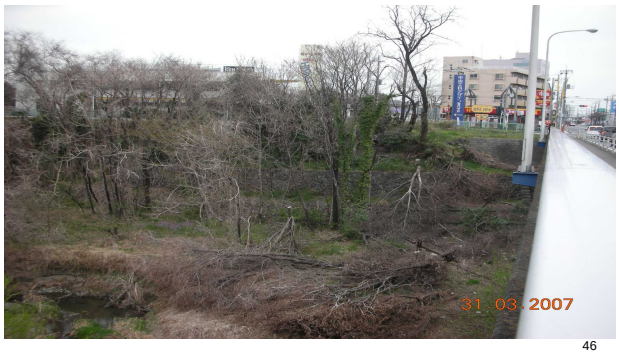
44

45　南部大橋右岸上流部



45

46　南部大橋左岸上流取付部



46

47　南部大橋から下流を望む



47

48　平成大橋右岸下流取付部
高い堤を法枠工で保護



48

49　平成大橋右岸上流取付部
高い崖をコンクリート工で保護



49

50　平成大橋左岸下流取付部



50

51　平成大橋左岸上流部
右岸から左岸を望む



51

52　平成大橋から下流を望む



52

53　中央大橋左岸上流部
グリーンドームと川側の堤防



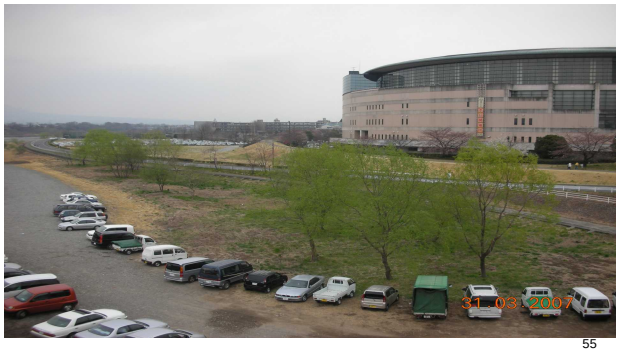
53

54　中央大橋右岸上流部



54

55　中央大橋左岸上流部
グリーンドームと川側の堤防



55

56　グリーンドームと川側の堤防



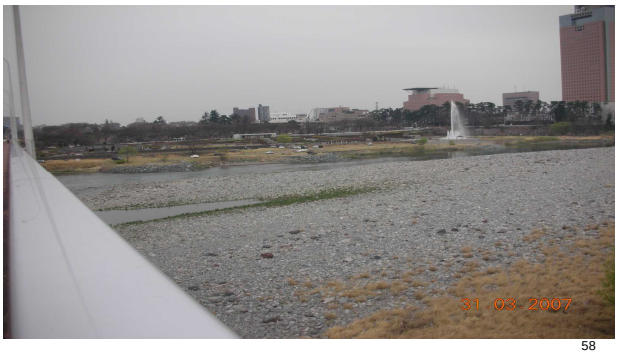
56

57　グリーンドームの上流側
「堤防」は続いていない



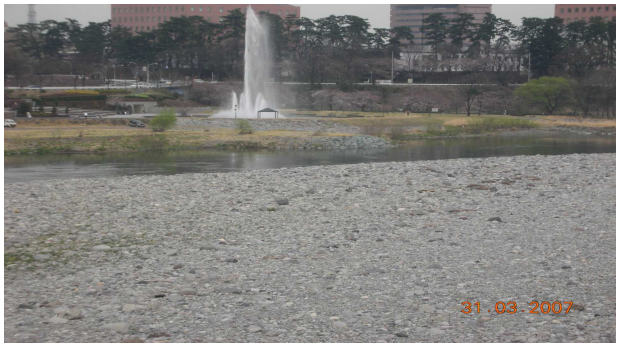
57

58　中央大橋と群馬県庁の左岸の状況
ここにも堤防はない



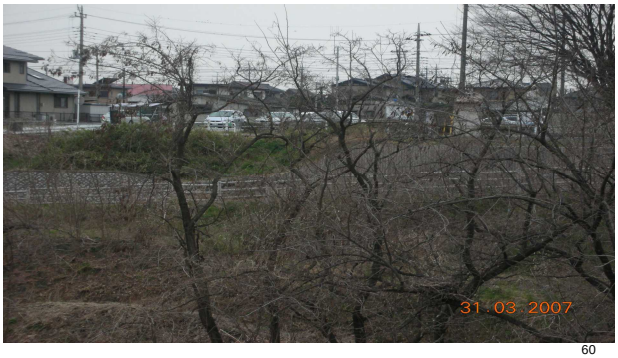
58

59　同前



59

60　大渡橋右岸下流部



60

61　大渡橋右岸上流部
広い河川敷は自動車教習所。河岸の崖は高い



61

62　大渡橋左岸下流部
高水敷を「国体道路」が走る



62

63　大渡橋左岸上流部



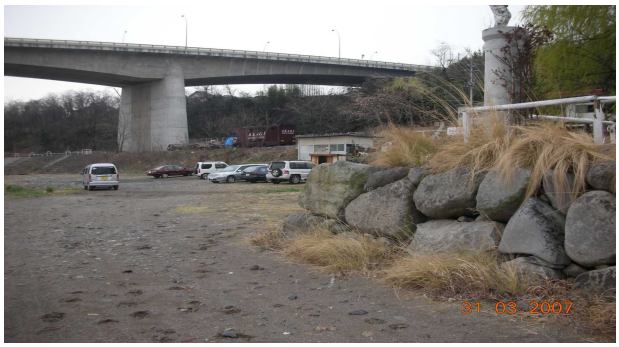
63

64　上毛大橋右岸上流の馬場（練習所）



64

65　上毛大橋右岸上流取付部
ここの崖はかなり高い



65

66　上毛大橋の中央部
右岸河川敷から写す



66

67　上毛大橋右岸上流部
天狗岩用水が南（手前）に流れる



67

68　上毛大橋左岸上流部の状況
同橋上流の右岸から対岸を望む



68

69　上毛大橋右岸上流部のサイクリング道路
河川敷より若干高い



69

70　前同



70

71　坂東橋に近い右岸のサイクリング道路



71

72　坂東橋と堰
右岸から左岸を望む



72

73　坂東橋左岸取付部の崖



73

74　坂東橋左岸上流部



74

75　坂東橋右岸取付部の状況



75

76　利根川を横断する関越自動車道

この辺りの河川敷は広く、ゴルフ場に利用



76

77　坂東橋左岸上流部の浸食崖



77

78　関東電化工場の対岸（左岸）の浸食崖



78

79　大正橋の右岸下流側



79

80　大正橋右岸下流取付部



80

81　大正橋左岸下流取付部
右岸から左岸を望む



81

82　大正橋（右）と上越線鉄橋（左）
右岸から左岸を望む



82

83　坂東橋右岸上流部のサイクリング道路
人家は道路よりも2～3m低い



83

84　坂東橋右岸上流部
日本カーリットの敷地は、サイクリング道路と同高



84

85　日本カーリットの敷地と人家の宅地地盤との差



85

86　日本カーリットの上流側の民家の状況

サイクリング道路よりも2～3m低い



86

87　関越自動車道の上流側

この辺りでは宅地側が2m以上低い



87

88　畑も残っている

ここでも2～3mくらい低い



88

89　ゴルフ場レストハウス脇のサイクリング道路



89

90　関東電化工場の敷地は、道路と同じ高さ

この工場から大正橋までは、ほぼこのような状態が続く



90

９１　　関東電化工場の上流側
この辺りでは、サイクリング道路の方が低い



91

９２　　大正橋右岸の下流
宅地側とサイクリング道路は同じ高さ



92

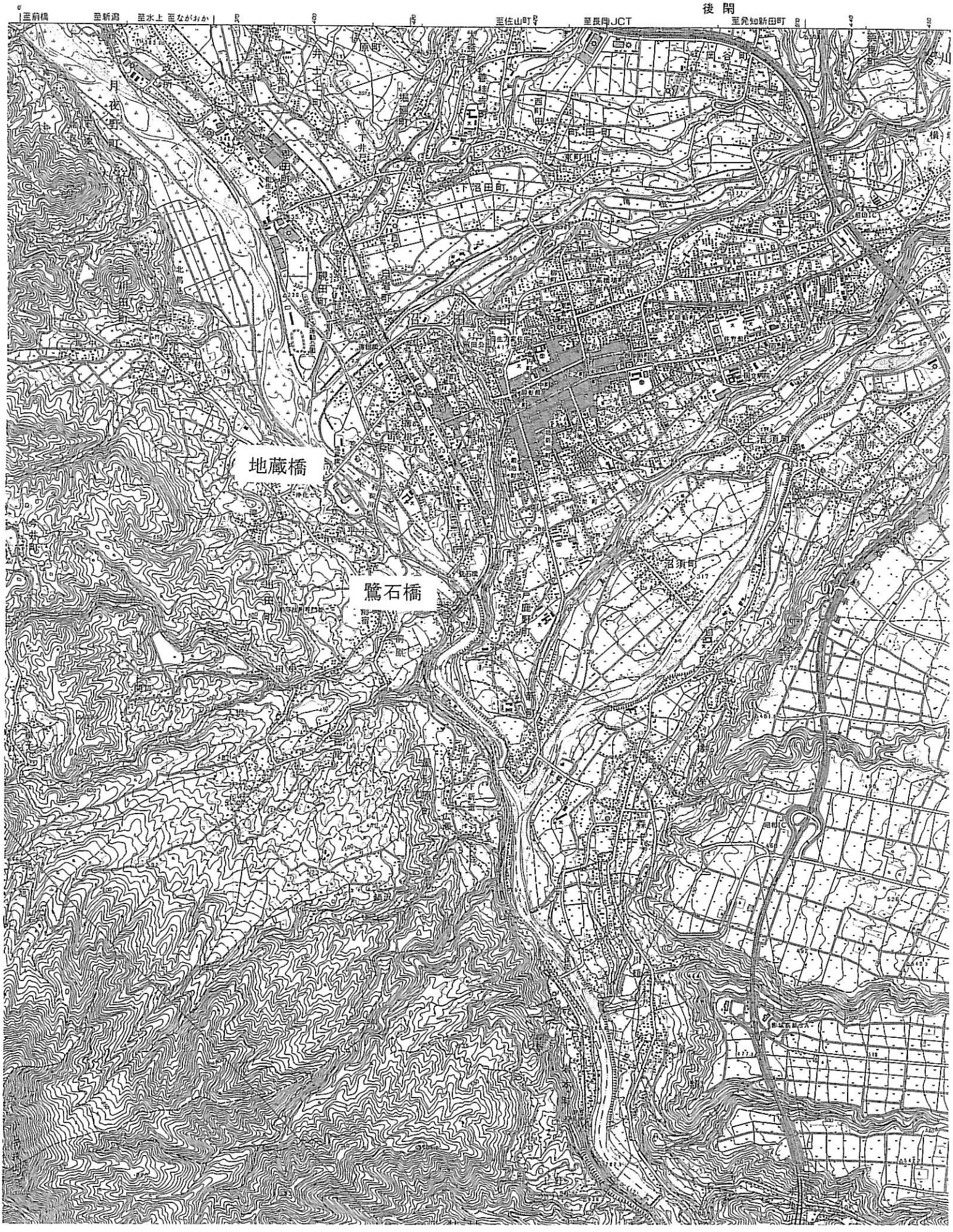
９３　大正橋のサイクリング道路（右岸）の起点
上流側から下流側を望む



93

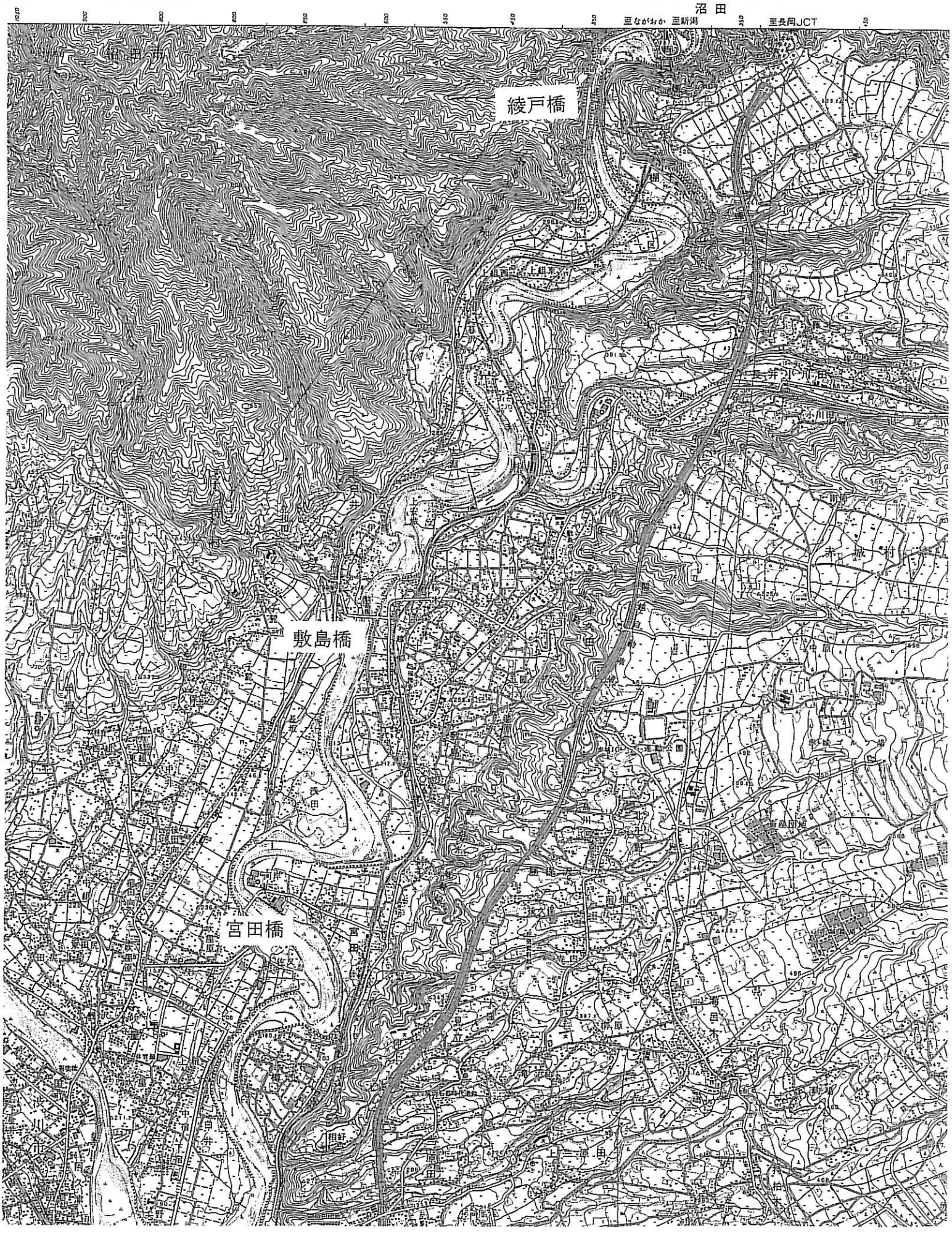
5,000 地形図　NJ-54-30-13-3
た　　（宇都宮13号-3）

沼田



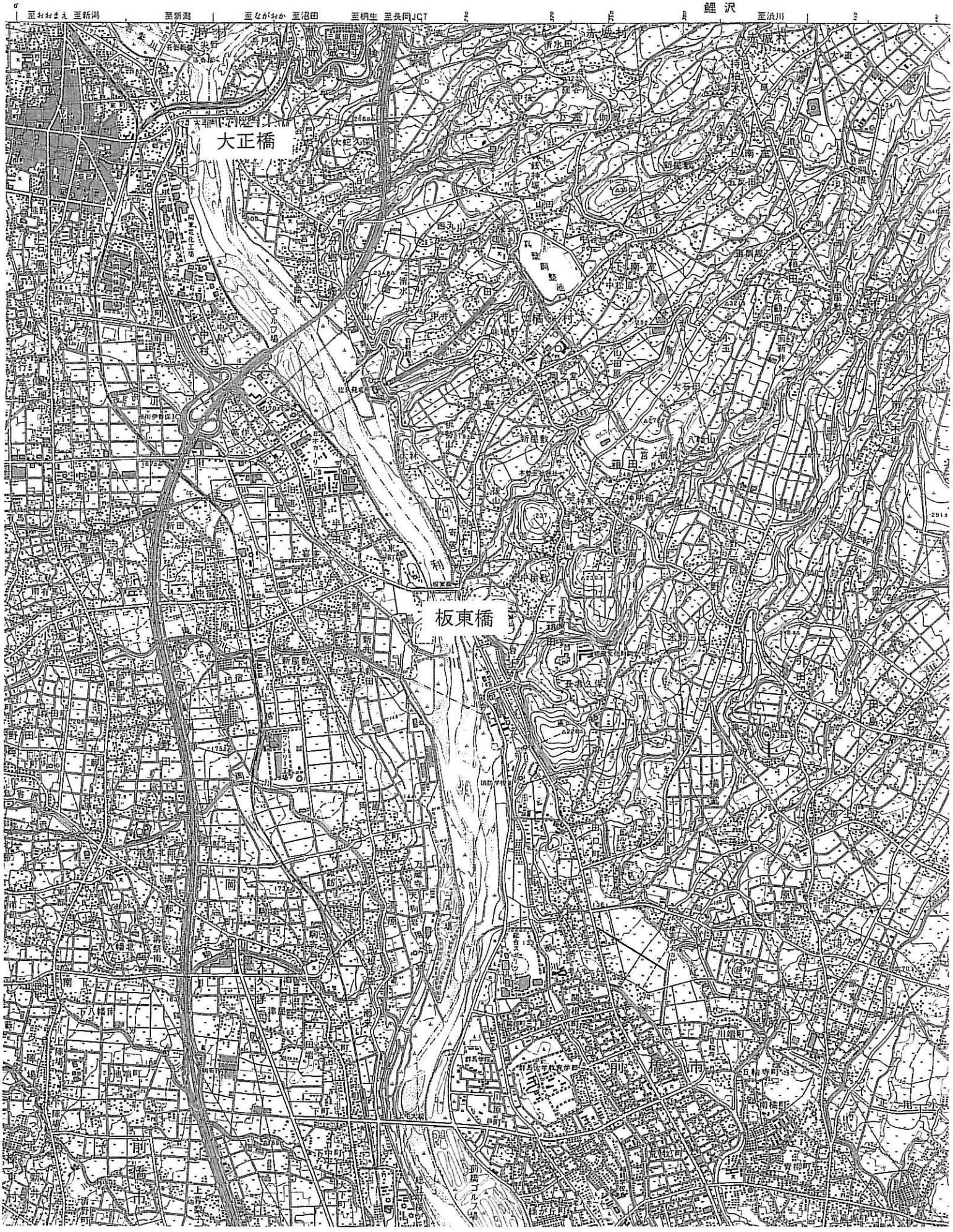
,000 地形図　NJ-54-30-13-4
ぐわ　　（宇都宮13号-4）

鯉　沢



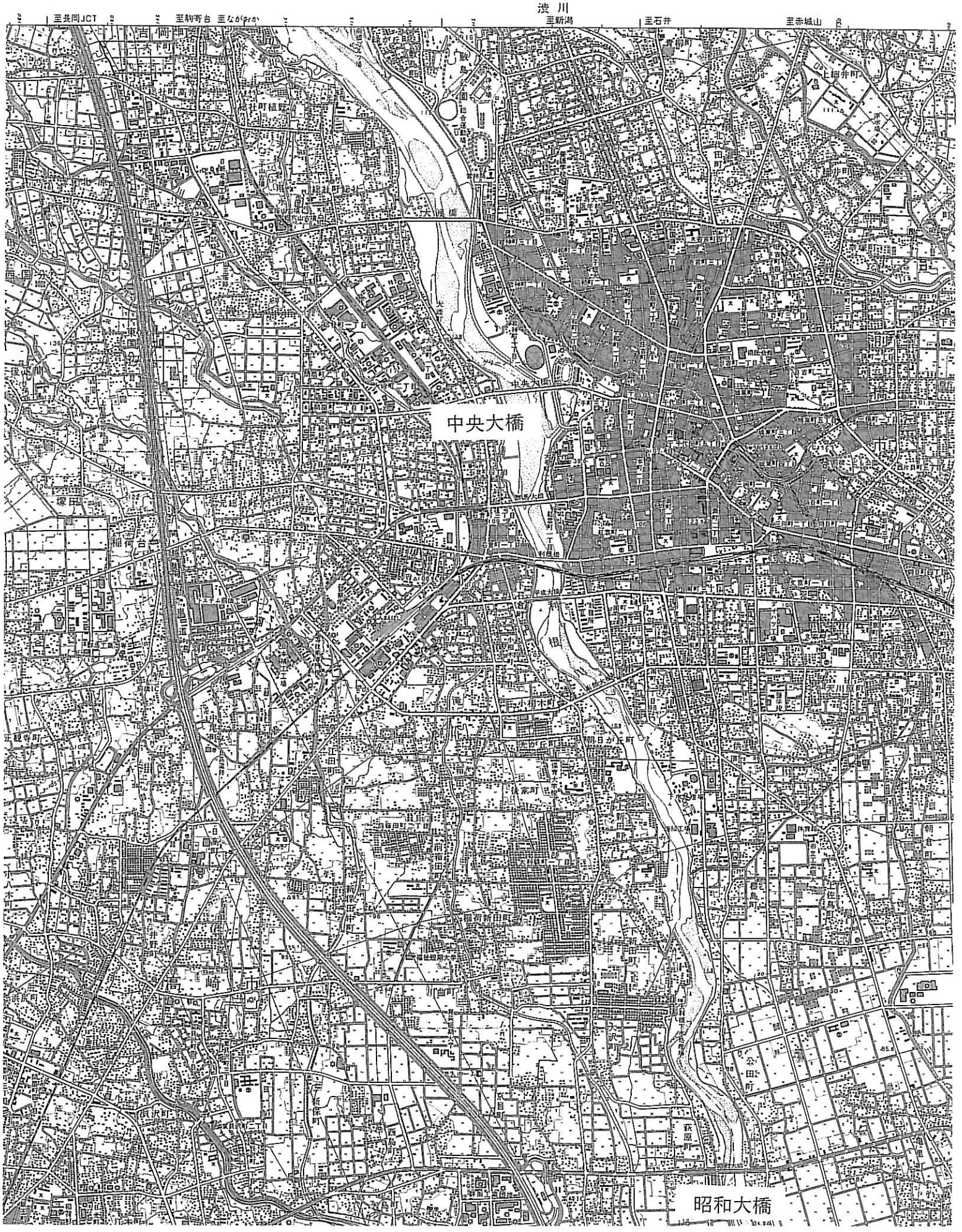
5,000 地形図　NJ－54－30－14－3
かわ　　（宇都宮14号－3）

渋　川



30-14-4
4号-4)

前　橋



沼田市部分地図（地蔵橋周辺図）

