

住民の会だより

第8号

リニア駅前基礎工事現場でそもそも残土が出る
中詰め材（要対策土）を遠方から運ぶ必要なし！
2年前「掘削による発生土は中詰め土に活用」と説明

ケーソン工法の必要性は？

住民の会と飯田市の懇談のなかで、ケーソン工法を採用する必要性についてJR東海から説明を受けているのかとの質問に、飯田市は、用地の問題からと聞いているが、必要性については聞いていないと答えました。

天龍村鶯巣の天竜川にかかる天竜川橋の架け替え工事で橋脚の工事方法をケーソン工法に変更するというニュースを7月8日『中日新聞』が伝え、費用が「7億5千万円で従来の施工方法より3億5千万円ほど膨らむ」としています。ケーソン工法は他の方法より費用がかかるようです。

JR 東海の説明内容は変化している

2022年9月7・8・27日に行われた説明会では、基礎の中に空間のある図柄が示しているのですが、ここに土砂を詰めるとか、工事ででた残土をどう始末するのかということは説明していません。この説明会は風

越山トンネル工事の説明など非常に内容範囲がひろいものでした。

工事そのものの掘削残土を中詰めする

2022年10月12日にJR東海は、「中央新幹線長野県駅(仮称)新設工事における環境保全について」を公表しました。21日にはこの計画について長野県環境影響評価技術委員会が審議をしました。計画書でJR東海は、「(ケーソン工事の)掘削による発生土は、ケーソン基礎内の中詰め土に活用する」としています。県の技術委員会でも同様の説明が行われました。なお、橋脚(P1)のたつ座光寺共和地区の22年11月24日の説明会では「掘削による発生土は、ケーソン基礎内の中詰め土に活用します」と説明しています。

県の技術委員会で、基礎の中に現場の土でなく、大鹿から運んだ基準値を超える要対策土を使うという説明が行われたとしたら、おそらく、技術委員会の審議結果や、それに基づく県知事のJR東海に対する助言も違っていただはずです。

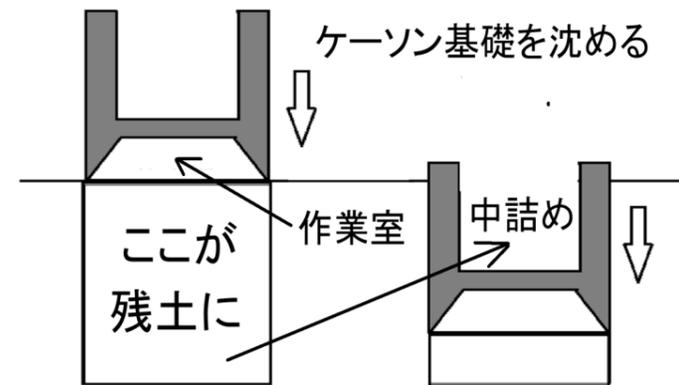
要対策土を遠方から運ぶ必要はない

ケーソン基礎を沈める部分に元からあった土砂とケーソン基礎を入れ替えるのですから、わざわざ30km以上離れた場所から多量の燃料を消費して運ぶ必要はないのです。

ところが、今年2月28日の上郷公民館で行われた説明会で、要対策土を活用すると説明をしたのです。

6月24～30日に喬木村と豊丘村で「阿島北高架橋工事ほか説明会」が3回行われました。この工事では19基の橋脚を建設しますが、1基がケーソン基礎です。24日にはケーソン工事そのものによる残土についても、中詰め材についても説明はありませんでした。つまり、飯田市上郷の2022年9月の説明と同じところに戻っています。

土曾川で要対策土をケーソン基礎に活用



するという話は報道されていました。6月29日の豊丘村伴野地区で行われた説明会では住民からケーソン基礎の中詰め材に要対策土を使うのではないのかとの質問が出ました。JR東海は「今のところは考えていない」とあいまいな回答をしています。

「中詰め材として、『(要)対策土』を厚いコンクリートで封じ込める方法で活用したい」ではなくて、「ケーソン基礎を『要対策土』の処分場所として活用したい」がJR東海の本音なのではないか？

「阿島北高架橋ほか新設」についても環境保全計画が出され、長野県環境影響評価技術委員会で審議されるはずですが、こんどの技術委員会が2022年の第5回と同じように「平穩」に終わるのかどうか？

丁寧な説明でなければ、理解はできない

2022年9月の最初の説明から、要対策土を活用したいと説明したら、住民の対応はもっと違っていただかもしれません。県の技術委員会の議論や県知事の助言も…。住民から反発の出そうな部分の説明は、一番最後までとっておくという説明になっているといえます。これでは、認可にあたって、住民に丁寧に説明して理解を得てから工事を行うようにという国交大臣の要請に反することになります。

リニアから自然と生活環境を守る沿線住民の会

代表世話人 熊谷清人 大坪勇 北林強

電話 090-1865-8868 (北林) 2024/7/19 発行

※協力：国際環境NGO FoE Japan 本活動はパタゴニア環境助成金プログラムの支援を受けて実施しています。

リニアの新駅工事に要対策土を持ち込まないで！ 署名6400余筆を飯田市とJR東海に提出



環境汚染を引き起こす要対策土

トンネル内で掘削によって砕かれた岩石、砂粒をJR東海は発生土と呼ぶから何か無害な響きがします。実際工事で貫通する地層の一部にはヒ素、ホウ素など自然由来の重金属が含まれ、外部に取り出され水に溶けると汚染水になり、農業用水に混ざると環境汚染になります。これを要対策土と呼び、他の発生土と区別されます。

現在大鹿村釜沢に約5000立方メートルの要対策土が仮置きしてあり、これを飯田市上郷に建設予定のリニア中央新幹線長野県駅を支える橋脚の基礎のケーソン内に埋め戻そうとしています。場所は国道153号と

土曾川が交わる地点の東側、本線はちょうどこのあたりで交差します。すでに地元説明会が開かれ、概ね了承されたとJR東海は言っていますが、橋脚の周囲や土曾川下流一帯は農業地帯です、万が一でも汚染水が流出した場合水質汚染が発生します。米などの農産物の出荷停止、健康被害につながり住民の安心・安全が損なわれます。ケーソンの肉厚は1.5メートルのコンクリートのよう壁で囲うとし、完成後二年間は周辺四箇所モニタリング調査を行うとしていますが、コンクリートの寿命はせいぜい百年、JR東海が将来にわたって管理できるかが懸念されるなど多数の問題を住民の会は指摘して3月に飯田市に要望書を出すなど行動してきました。

飯田市部長「重く受け止めたい」

住民の会はJR東海と飯田市に対し、このままでは安全性に対する不安は払拭できないとして、ケーソン内に要対策土を持ち込まないように計画の中止を求め4月から署名活動を続けてきました。

7月10日、住民の会代表はこの日までに集まった署名用紙での署名1522筆、オン

ライン署名4914筆、合計6436筆の賛同を得てJR東海と飯田市に要請行動を行いました。本来市長、副市長が対応すべきですがどちらも不在、(当初対応予定の副市長は体調不良)。市リニア推進部の小倉博明部長が対応し「重く受け止めたい。要対策土は公共事業にも活用されている。市として活用を反対するものではない。モニタリング調査も二年ではなく継続し公開していく。橋脚の基礎の部分が壊れたらそもそもリニアは走れない」と回答。会から「これだけリスクがあるならJRに対しきちんとものをお願いしたい。仮に被害が出たら保障する確約を取ってほしい」と要望しました。小倉部長から「署名した人がすべて理解していると思っていない」と疑義が出されましたが、会の代表はわかりやすく解説したチラシを手に「上郷地域の各戸を回り理解を得た上で署名してもらった。私たちは生の声をたくさん聞いてきた」と署名の重みを強調しました。小倉部長は終始うつむき加減で会の面々と顔を合わせようとはしませんでした。

今後はJR東海が署名をどう扱い判断するかですが、現在のところJRからの返答はありません。住民の会は今後も機会があるたびに問題点を指摘し要対策土の持ち込みの中止を求めています。

住民の会はこれに先立つ六月には環境教育の専門家、現在中川村村会議員の桂川雅信さんを講師に招き、要対策土の埋め戻し

利用について学習会を開きました。桂川さんは「ほかに持って行き場がない要対策土、ケーソン内に入れるのは苦肉の策。周辺の地下水のレベルより構造物は上にある。構造物の劣化が進むと百年後、あるいは突発的な地震などの災害が起こったとき誰が責任を取るのか」とJR東海に管理責任があることをはっきりさせておく必要があると示唆されました。(竹村博文)

各地でリニア工事による 地下水や河川の汚染

リニア工事に関連して、4月に山梨県早川町の発生土置き場の地下水からは重金属のセレンが検出されました。水涸れが問題になっている岐阜県の瑞浪市大湫町の近くの長島トンネル工事の発生土置き場近くの井戸からは六価クロムが検出されるなど有害物質の流出が報道されています。先日には飯田市下久堅の発生土置き場からも高濃度のアルカリが河川に流出したと報道されました。瑞浪市大湫町の井戸の水位低下などもあわせJR東海の環境保全についての姿勢の不十分さを示すものです。このようにいくら言葉で安全を説かれてもこれらの実態が示すように住民の不安が拭えるものではありません。

たくさんの署名ありがとうございました。
皆さんの声をもとに活動を強めていきます。