

2024年7月22日

春日昌夫(飯田リニアを考える会・事務局)

399-3103 下伊那郡高森町下市田 2974-3

0265-35-2191

mail@nolineariida.sakura.ne.jp

リニア新幹線の長野県駅の工事計画に関連して、環境影響評価技術委員会の委員の皆様
にお願いしたいことがあります。

今年の2月28日の飯田市上郷飯沼の北条地区と丹保地区の住民を対象とした説明会に
おいて、JR東海は、駅高架部が土曾川と国道153号線をまたぐ部分の3基の橋脚について、
そのケーソン基礎内部の中詰め材として、基準値を超えるヒ素などを含む要対策土を使用
すると説明しました。要対策土は約30km離れた大鹿村内に仮置きされているもので、使
用するのは5000m³と説明しています。

2022年10月12日にJR東海が公表した「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」(以下、「保全計画」と表記します)では、ケーソンの「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」(9ページ)としています。

同年10月21日に開催された、長野県環境影響評価技術委員会でもJR東海は同様の説
明をしていたはずですが、会議録を読む限りでは、ケーソン工事の発生土を中詰めを使用す
るという口頭説明はなかったようですが、当日の説明資料(スライド)「資料1 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」には「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」となっています。

同年11月24日には、座光寺共和地区での説明会でも、当時の配布資料によれば、「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」としていました。座光寺共
和地区は、3基の橋脚のうちいちばん東のP1がたつ地区で、この橋脚から工事が始まりま
す。

ケーソン工法では、ケーソン基礎とほぼ同じ体積の残土が発生するはずですから2022
年の秋のJR東海の説明は理解できるものです。わざわざ要対策土を大鹿村から飯田市内
まで運ぶ必要はないはずですが。

JR東海は、大鹿村大河原の上蔵地区にある、残土仮置き場内で、要対策土活用に向け
て不溶化効果の確認試験や構造物活用に向けた試験施工を実施し、2023年12月1日開催
の「第3回中央新幹線長野県内建設発生土活用技術検討会」で、「試験が適切に実施され、
基準値を満足する結果が得られていることから、不溶化効果を確認したとご意見をいただ
きました」などとする「大鹿村内における不溶化による対策土の活用に係る検討につい
て」を12月13日に公表しました。

2024年2月28日の説明会で、中詰め材とする要対策土は不溶化処理を行うのかとの質問に、JR東海は、基礎はコンクリートの厚さが1.5mあり有害物質が漏れだす心配はないので、不溶化処理は行わないと回答しました。であれば、2022年秋には、要対策土を中詰め材として活用すると説明できたはずです。

中詰め材として要対策土を活用するという説明に、上郷地区の住民が結成した「リニアから自然と生活環境を守る沿線住民の会」は約6500筆(飯田市内約250筆以外に他地域も含む)の署名を添え、飯田市には要対策土を受け入れないよう、JR東海には持ち込まないよう、要望書を7月10日に提出しています。住民や県民、国民の間に批判的な意見が確実にあることを示すものです。(「飯田リニアを考える会」は「リニアから自然と生活環境を守る沿線住民の会」と連携しています。)

JR東海は9月から搬入するとしており、現在はケーソンの最下部の鉄筋を組む作業を行っています。長野県環境部環境政策課によれば、工事の方法が変わったことについて「保全計画」の修正版が出され、技術委員会でも再度審議されると聞きますが、7月17日の時点でJR東海から修正版は出ていないとのこと。2022年の保全計画では、「今後の協議や現地の状況等により、計画が変更となる可能性がある」、住民説明会資料では、「施工手順については、現地の状況により変更となる可能性があります」など記載されていますが、中詰め材を、現地の発生残土から遠隔地から運搬する要対策土に変更することも含むものであれば、保全計画や技術委員会での審議の存在意義を軽んずるものです。

われわれとしては、JR東海の説明の仕方は、住民から批判のありそうな事柄については、説明を先送りにして、住民が対抗できる時間をできるだけ少なくさせようとしていると、受け取らざるを得ません。国交大臣は、工事实施の認可にあたって、工事の実施については沿線住民に丁寧な説明を行い理解を得るようにJR東海に求めていました。今回のケーソン基礎の中詰め材への要対策土の活用についてのこの約2年の説明の仕方は丁寧といえるものでなく、住民として理解できるものではありません。

中詰め材として、要対策土を、約30km離れた大鹿村内から運ぶ場合は、運搬する車両の二酸化炭素の排出量が問題となります。また、現場で発生した残土の処分先の問題もでてきます。ヒ素などを含む場合と現場の発生土を使う場合では周辺に対する影響や環境保全の上での配慮も大きく違ってくるはず。です。

ご存じのように、現場の周辺は農業地域です。現場の下流の土曾川には農業用水の取水口が複数あります。コンクリートの寿命は100年といわれます。またコンクリートは水を完全に透さないわけではありません。リニアはともかく、要対策土はこまるという農家もあります。農産物に対する「風評被害」が生じる可能性もあるでしょう。自社用地とはいっても、影響を受けるのは、周囲の地域住民の生活が営まれる場であり住民です。企業の自分勝手な許される時代ではありません。JR東海は、要対策土を自社用地内の工事や公共事業で活用すると主張しますが、実は逆に、要対策土の処分先として、自社用地内の工事や公共事業を活用しようとしているといえます。

技術委員会の先生方の議論の内容も大きく違ってくるはず。技術委員会の先生方に対して事実と異なる説明をしたと受け取らざるを得ず、住民に対しても長野県に対しても非常に不誠実な態度です。

そこで、JR東海に対して、2022年10月21日の技術委員会の席上の説明通りに、現場で発生する残土を中詰めを使用すべきとの意見を技術委員会として表明していただきたいと思いをします。

また、6月24・29・30日に喬木村と豊丘村で行われた「阿島北高架橋ほか新設」の説明会では、全部で20基の橋脚のうち1基をケーソン工法で行うとJR東海は説明しました。中詰め材や現場での発生土について説明はなく、住民から、要対策土を使うのではないのかと質問がでて、JR東海は今のところ考えていないと曖昧な回答をしています。「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ると思います。内容にもよりますが、ケーソンの中詰め材について、長野県駅と同様の記述であった場合には、要対策土の活用への変更があるのかないのか問いただしていただきたいと思いをします。

なお、ケーソン工法の必要性について、JR東海は住民に説明をしていません。長野県駅については、他の高架橋の基礎がどんな工法で行われるかの説明は今までのところ全く説明がありません。一方、「阿島北高架橋ほか新設」の説明会では、高架部分については19の基礎は、「直接基礎」と説明しています。ケーソン工法のほうがコストがかかるといわれますが、どちらについても、なぜケーソン工法を採用するのか、地盤の条件などについての説明は皆無でした。

今回のことだけでなく、JR東海の環境保全についての考え方は、現在の制度上は「可」としても、環境を守るという視点が基本的に欠如しているようです。

JR東海は、130万m³という膨大な残土を処分する豊丘村の本山の残土置場について、2017年2月に「影響検討書を作成した」として、同年4月21日に、希少植物の移植のための採取作業を実施しました。当初、長野県環境部もこの事実を把握していなかったものと思われる。長野県は水源涵養保安林内での作業は何であれ県林務課と事前に相談するという慣例に従わなかった点についてのみJR東海に指摘、指導しました。2017年4月21日時点でJR東海は保安林指定解除の申請をしておらず、さらに翌月には、当時の本山の地権者であった本山生産森林組合の残土受け入れの決定の方法をはじめ組織運営に森林法に反するところがあったとして、長野県が残土受け入れの組合の決定を白紙に戻すよう指導しました。その後、本山生産森林組合は組織の立て直しを図りましたがならず、認可地縁団体への組織変更を経て、受け入れを再決議し、鉄道用地とするためという理由で保安林指定の解除が決定したのは2020年12月24日でした。つまり、工事ができるかどうか分からない時期に、移植作業を行ったわけです。これは、環境保全の考え方からすれば、非常におかしなことでした。小学生に説明しても恥ずかしくない説明が必要です。この件について、われわれは、移植作業の直後、県環境部に抗議をしました。5月26日、阿部知事はJR東海の柘植社長との懇談の中で、本山の移植問題をとりあげ、「環境負荷の提言も含め、地元自治体等とともに常に情報を共有するとともに、住民に誤解を与えることのないよう、より一層丁寧な説明を行うよう強く求めた」と聞いております。

最近あきらかになった、岐阜県瑞浪市大湫町の井戸の水位低下問題では、当初は、JR東海は岐阜県や瑞浪市の幹部との会議で、「多大な費用と時間を要するため、詳しい原因調査は考えていない」とか「工事を止めたからといって水位低下が収まるわけではない」と説明していたと、『中日新聞』が7月14日第1面トップで報道しました。7月13日の

『毎日新聞』紙上で、静岡県の大井川の問題を検討する国交省のリニア中央新幹線静岡工区モニタリング会議の委員が、JR東海の姿勢を「前時代的な発想で工事を進めてきた」と厳しく批判しています。

やった者勝ちは許されません。

2005年の愛知地球博では、現在より前の制度のもとでも、計画段階アセスメントに近いやり方で検討がされて事業規模が縮小されたと聞きます。事業主体の環境に対する考え方の違いでしょう。

環境に悪い影響が予測されたら、計画変更や事業中止も選択肢となる可能性もあるとするアセスメントが世界の主流と聞きます。アメリカの北東回廊の首都ワシントンとボルチモア市間の超電導リニア計画は評価書草稿が2020年1月に公表され、公聴会、パブリックコメントの募集などが行われたものの、2020年8月25日に連邦鉄道局がアセスの一時停止を宣言したあと、2021年1月に公表予定だった最終評価書も公表されないままです。他国のことですから、水資源など、具体的な内容についてわたしたちは知る由もないのですが、ボルチモア市など複数の自治体が建設中止を求める意見書を出している点、そしてその理由の中に、建設工事で迷惑を受ける住民が多くいるのに、それらの住民がリニアを利用する可能性は低いというようなものまでが語られることは注目するところです。

もちろん制度が違うのです。しかし、われわれ住民がリニアについて「なんかいやだな」とか、「なんか変じゃないの」と感じるのは、おそらく、住民の中に、環境に悪い影響があるなら計画の変更や中止があっても良いのではないかという、日本の環境行政についての「期待」や「誤解」があるからだと思います。しかし、それを「期待」に終らせたり、「誤解」に過ぎないと片付けて良いとは思いません。

以上