2024・11・6

飯田市長 佐藤健 様

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

飯田市のリニア工事に対する姿勢を改めて問います

この度は、再選おめでとうございます。
これからも市民のためのご活躍を期待致します。
さて、市長は今回の市長選に於いても「環境文化都市」を政策の一つの柱として掲げていましたが、要対策土に対するこれまでの市の対応を見る限り、とてもではないが、「環境」を語る資格はないのではないかと思わざるをえません。 そもそも、なぜ 30 キロも離れた大鹿村から「要対策土」を飯田市の新駅工事に使わなければならないのか、この最も肝心なことを、飯田市当局はJRに対して質した形跡がありません。「中詰め材に活用する」とのことですが、ケーソン工法では、基礎部分の土壌を掘り下げる作業を行うのですから、当然に残土が発生します。
この残土を他に持って行って新たに要対策土を運び込むのですから、これは「活用」でも何でもありません。只々駅工事を有害物質の処分場として利用するに過ぎません。基礎工事現場からの発生土を他の場所に運び出し、有害残土を運び込むのですから運搬に関わる二酸化炭素の発生や、先日も発生したリニア残土運搬中にダンプカーが横転する事故のようなリスクが増大します。もし有害残土運搬中に横転事故が起これば地域に多大な影響を与えることになります。

飯田市はこうした状況を理解しようとせず、JR 東海に質すこともせず、唯々諾々とJR東海の住民軽視の言い分を受け売りしているのです。
住民の生活・環境を守ろうとする姿勢は微塵もみられません。
9 月 27 日の長野県環境影響評価技術委員会の審議の中で、「JR 東海が将来にわたり厳正管理するというが未来永劫そこに残る有害物質を管理はできるのか」「半永久的に地下部分に留め置くことは不安材料」と技術委員会の先生方から疑問が出されました。重金属の毒性は時が経っても減少せず、閉じ込めておく場合は永続的な管理が求められます。特に今回は要対策土を中詰め材に使うという前例のない工事です。水圧に抗って行うケーソン工法で行われる今回の工事では、構造物の修復や解体において、中詰めの重金属が周囲の地下水や河川を汚染することなく行うことは当然に無理があります。私たちも当初から疑問に思ってきたこの指摘に対して、JR 東海は技術委員会を納得させる回答ができませんでした。
このことは重大な事実を想起させます。当初の説明では水質管理のモニタリングは施工後 2 年間としていたものを、住民の不安の声におされて、「構造物のある限りモニタリングを続ける」と私たち住民の会が、7 月にJR東海に要請を行った際にJR東海の担当者は回答していました。

しかし、発表された評価書の変更では、基準値を満たせば打ち切れるともとれる表現となっています。こうしたJR東海の不誠実な対応も問題ですが、何よりモニタリングで異常値が出た場合＝地下水が汚染された場合には、汚染の拡大を防ぐ手立てがないことです。地下水位より深くに、有害物質は埋められるのです。
地上の構造物なら汚染拡大を防ぐ手立ても考えられるかもしれませんが、ケーソン工法で行われる今回の工事計画では、モニタリングが永続的になされた場合でも一たび汚染が見付かれば、それ以上の汚染拡大を防ぎ、浄化する対策は事実上無いのです。そして「幾ら社有地といってもわざわざ居住地帯の真ん中でかつ地下水位の高い所に持ってくるのは、環境行政の考え方として可笑しい」という重大な指摘がなされました。この指摘は、いかに今回の計画が常識から外れたものであるかを示しています。 居住地帯、それも駅の工事に危険物を持ち込もうという発想自体が無茶苦茶なものに他なりません。実際に要対策土が駅工事に使われた例は今までに存在しないのです。又ケーソン工法という、地下水に抗って行う工事です。当然に地下水位はその基礎の上にあるということになります。
そんな工事に要対策土を使用するという発想もこれまた常軌を逸したものです。戦前から使われてきたケーソン工法ですが、中詰め材に要対策土が使用されたことは今までありません。JR 東海は要対策土が公共事業に使われていることを強調していますが、飯田市は、「駅工事に使われた例はあるのか」「ケーソンの中詰めの使用実績は？」との当然の疑問さえＪＲ東海に問い質した様子はありません。
こうした重要な点を確かめもせず、「公共事業に使われている」「安全だ」と受け売りばかりしている市当局の姿は呆れるばかりです。
「ここで実績ができると JR がやらなくても他の何かの工事に関して前例となって歯止めが効かなくなる」という技術委員会の指摘も重大です。
居住地帯の真ん中でかつ地下水位の高い所という最も要対策土の処分先として相応しくない工事であり、駅工事での使用・ケーソンの中詰めといずれも全国初の試みですから、これが可能なら全国何処の場所でも処分先の候補地となってしまうということになります。
逆に言えば危険過ぎて今まで業界の常識では考えられなかったことを飯田市のこの工事で行おうとしている訳です。 今回の工事は、JR 東海がいかに地元の人々の生活や健康・環境を軽んじているかを如実に示すものです。
私たちが 7 月に 6400 名の賛同署名を添えて、飯田市へ要請を行ったとき、リニア小倉部長から「署名した人が内容を理解しているか疑問」という暴言を受けました。しかし、実際には市当局こそ住民の生活や健康・環境に対する影響を全く理解してこなかったことになるのではないでしょうか。
飯田市として今までの JR 東海への盲従の姿勢を改め、今回の工事のもつ危険性に目を向け、地元自治体として、要対策土の持ち込みに反対の声を上げるべきです。

以上