

『飯田リニア通信』2025年2月17日号

○ リニア中間駅の東端の橋りょう部の橋脚の基礎内部に要対策土を詰め込む変更についての環境保全計画について、1月27日に長野県が助言をJR東海に送付しました。助言は、環境の観点からは要対策土ではなく最初の計画通り現場の発生土を使うべきとし、使用する場合にどうすべきという点も述べています。また、基礎の構造の安全性に対する疑問や、危険と言われるものを人の住む場所におかざるを得なくなった経緯の納得できる説明ができていないという技術委員会の重要な指摘が盛り込まれていました。ところが、助言の送付に当たって長野県は、「プレスリリース資料」に「助言のポイント」として、「橋脚基礎部は、構造的に十二分な対策がとられていることを県においてもチェックしています」と技術員会の指摘とは、むしろ逆の見解を述べました。

その結果、“「本来は当初計画通り、現地発生土の使用が好ましいと考えられる」が、橋脚基礎部は「構造的に十二分な対策が取られていることをチェックしている」とした”といった意味内容の新聞報道がされました(『信毎』28日、『南信州』29日)。長野県が助言で要対策土の使用は安全と認めたと広く受け取られ、JR東海が今後、長野県が安全と認めたと説明会などで公言することが心配です。

環境政策課に「構造的に十二分な対策がとられていることを県においてもチェック」とは、誰の見解かとの質問に、建設部の見解と回答。助言は環境の立場からなされるべきものですから、助言の送付にあたって建設部の見解を広めようとするのは、リニア整備推進局をおく長野県のリニア推進一辺倒の姿勢を示すもので、遅れるリニア建設の現状と、これ以上の県民生活への影響を考えると非常に問題があります。昨年来、使用の中止を求めてきた「リニアから自然と生活環境を守る沿線住民の会」は2月14日に長野県に対して抗議文を提出し、要対策土の使用中止を求めました。

なお、土曾川橋りょうのケーソン基礎はまだ地上にあって(*)、先週中に1回目のコンクリートの打設が完了しました。今後、その上にコンクリートを重ねるのですが、技術委員会ではコンクリートの継ぎ目の強度について心配する指摘がありました。年度内の要対策土の搬入は無理と思われます。JR東海の計画では24年12月からだったので、住民の反対とは関係なく工事は遅れています。(※ ケーソン(潜函)基礎は地上でつくった箱状の基礎の下側の地面を掘りながら地中に沈めていきます。現場で出てくる土砂を基礎内部に詰めるのが普通です)

○ 阿智村の七久里の谷に約100万 m^3 リニア残土で埋め立て開発する計画があります。以前からリニア沿線でハナノキの自生する湿地が影響を受けることが心配されています。2月10日に伊那谷研究団体協議会の会合で、「はなのき友の会」の所沢代表が、里山の湿地とその保護活動について報告をしました。資料のスライドでは、リニアルートが、重要湿地の分布する地域を貫いて計画されていることが分かりました。事業計画の決定の後に環境影響評価を行うという、世界的に遅れた制度では、今後、日本の自然環境は守れないことは明らかです。事業開始決定前に環境影響評価をするという、理屈の上で当然のやり方であれば、リニア新幹線は建設できるはずありません。「はなのき友の会」は24年9月9日に、阿智村と長野県に地形や地質を改変せず生態系を保全するよう求める要望書を提出しました。

○ リニア工事は全体に遅れています。1月30日の豊丘村リニア対策委員会でJR東海は、伊那山地トンネルの坂島工区と戸中・壬生沢工区について、2026年9月末の工事完了を坂島を31年度冬、戸中・壬生沢は30年度冬に遅れると説明しました。理由は、残土処分先の決定が遅れたこと、想定外にもろい地質、労災事故などを上げています。どれも、着工前に予想できたはずです。2027年開業という目標が、何の根拠もなく掲げられていたことは明らかです。