

長野県環境影響評価技術委員会
委員長 鈴木啓助 様

2024年7月26日

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

連絡先 飯田市上郷黒田1902-10
北林強

090-1865-8868

わたくしたち「リニアから自然と生活環境を守る 沿線住民の会」は、リニアの長野県駅が計画される飯田市上郷地区の住民を中心に、リニア工事による住民生活や環境への悪影響を少しでも減らしたいという思いで結成されました。わたしたちは、中央新幹線長野県駅(仮称)新設工事に関して県環境影響評価技術委員会の委員の皆様にご要望いたします。

記

1. お願いの要点

リニア長野県駅東の土曾川橋りょうのケーソン基礎の中詰め材として要対策土を使用するという、JR東海の今回の工事内容の変更について、県環境影響評価技術委員会として、2022年10月の技術委員会席上のJR東海の説明の通りにケーソン工事で発生する現地の残土を中詰め材として使うこととし、工事に要対策土を使わないよう、JR東海に強く要請してください。

2. 趣旨説明

飯田市のリニア中央新幹線長野県駅の土曾川橋梁工事で「要対策土」を使おうとJR東海は計画しています。本年9月から30km離れた大鹿村のリニアトンネル工事が出たヒ素などの重金属の基準を超えた要対策土5000立方メートルをケーソンの中詰め材として「活用する」としています。

当初の説明は違っていました。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」(以下、「保全計画」と表記します)を公表しま

した。この中で、「下部工のうち基礎部は、ニューマチックケーソン工法により施工する」として「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)と説明しています。この「保全計画」は、10月21日の長野県環境影響評価技術委員会で審議されました。会議記録を読む限りは、「掘削による発生土は、ケーソン基礎内の中詰め土に活用する」と委員の先生方に説明したと思われます。席上上映されたと思われるスライド(No.19)は「保全計画」の9ページとほぼ同じ図解が示されています。そして22年11月24日の飯田市座光寺地区の説明会では「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」と説明されていました。

ところが、24年1月の飯田市座光寺地区の説明会、そして同年2月28日の飯田市飯沼地区の説明会においてJR東海から突然に「要対策土」の「活用」方針が説明されました。

この説明の変遷は、環境保全の観点で違った対策が必要となるほどに異なる内容です。ケーソン基礎工事ではケーソンの下を掘り進めてケーソンを沈み込ませるのですから、当然その現場で残土が発生します。2年前の案では、その残土をそのままケーソン内の中詰め材として利用するというものですから、工事内容としてはそれなりに合理性のあるものです。しかし、本年2月の案では、この残土を工事現場から他の場所に運び出したうえで、わざわざ30km遠方から要対策土を運んで中詰め材として使うというものですから到底理解しがたいものです。

当地は住宅や事業所が集中しているところであり、リニア新駅として発展が期待されているところです。その周辺や下流地域は農業地帯でもあり、工事場所の周辺から農業用水の取り入れをしています。そういうところに要対策土を持ち込もうというものですから、多くの周辺住民や各地の人々が、水の汚染に不安を抱いています。

要対策土について国交省のマニュアルでは受け入れ候補地の選定についてできるだけ住宅などが至近距離にある場合は避けることや、要対策土は専門工場で無害化処理が可能なので、そこへの持ち出しといった選択肢も示されています。

長野県駅工事での要対策土の使用は候補地としては全く不適な場所であることは明らかです。

工事期間中は荷下ろし場所が川岸にごく近いため要対策土の飛散や流出が懸念されます。工事完了後は中詰め材から漏れる重金属類による水質汚染が懸念されます。

JR東海は基礎は1.5mの厚さがあるので汚染が広がる心配はないと説明しますが、コンクリートの寿命はせいぜい100年といわれます。東海地震など大地震が将来予想される中で安全に永久管理することは不可能と言わざるを得ません。地域住民と下流域の生活と農業には重大な脅威をあたえるものです。要対策土の使用は将来世代に大きな負の遺産を残すものです。

また、リニア工事に関連して、山梨県早川町の発生土置き場の地下水からはセレン、岐阜県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など、有害物質の流出が報道され、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 J R 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決してありません。

長野県は飯田のリニア中間駅を長野県の南の玄関口といっています。飯田市の玄関口でもあります。その新しい玄関口に要対策土を持ち込むことは、大きなイメージダウンになります。リニアに期待する人たちにとっても残念なことです。

私たち住民の会は飯田市と J R 東海に長野県駅の工事に要対策土を使わないよう求め署名活動を行い、署名用紙によるもの1522筆、ネット署名4914筆、全体で6436筆の署名を集め市と J R 東海に7月10日に提出しました。このように多くの賛同が短期間にあったのは、いかに今回の計画が不合理であり、環境への影響を多くの人々が心配に思っていることを示すものです。

自社用地だからといっても、周囲で影響を受けるのは、地域住民の生活が営まれる場であり住民です。企業の自分勝手に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、実際には、要対策土の処分先として、地域社会の迷惑を省みず自社用地内の工事や公共事業を利用しようとしているといえます。

改めて修正して出される保全計画は、今の時点でまだ出ていないと聞きます。JR東海は9月から搬入すると説明していますから、修正した保全計画の提出、技術委員会の審査、県民の意見募集を経て、知事の助言が出されるまでの期間が非常にタイトになってしまいます。こうした経緯から見ると要対策土の持ち込みを最初から説明しなかったことは住民と技術委員会の存在を、ひいては長野県の存在をないがしろにするものです。都合の悪いこと、住民から批判を浴びそうなことは、なるべく後で出すという形になっています。

今回の工事でJR東海はわざわざ要対策土を使うというのです。将来の周囲への汚染の広がりへの心配や、要対策土運搬にともなう二酸化炭素の排出の増加の問題から、私たちが、望むところは要対策土の使用の中止です。貴委員会として環境保全の観点から要望をおききいただきたくお願いいたします。

以上