

環境部環境政策課環境審査係様

中央新幹線長野県駅（仮称）新設工事に対する環境保全の見地からの意見

2024年10月20日

### 意見

#### ○土曾川橋りょう工事の要対策土活用について

土曾川橋りょうのケーソン基礎について、2022年10月の保全計画ではケーソンを沈下させることで現場で発生する残土を中詰めを使用すると説明していました。それなりに合理性のある説明です。

ところが今回の修正で約30km離れた大鹿村内で保管している要対策土を用いると説明しました。土曾川橋りょうの周辺は、人家も多く、農地もあります。橋脚が直近にたつ土曾川には農業用水の取り入れ口があり、農業用水の取水も行われています。運搬途上での土砂の飛散や、交通事故の可能性なども心配な点です。

ケーソンは1.5mの厚さのコンクリートで、内側に樹脂をコーティングするから重金属類が漏れ出す心配はないと説明しますが、ともかくそういう有害物は目に見えないので、数値でいくら安全といわれても、そもそも、そんな場所にわざわざ置くのは非常識と思います。JR東海が安全と説明すれば余計に心配になるのです。

今回の要対策土は、大鹿の南アルプストーンネルの工事が出てきたものですが、中央アルプストーンネルの松川工区でも出ていました。JR東海は、この工区では要対策土が出ると予想しておらず、土砂ピットに保管したため、一時工事がストップしたと、飯田市が議会質問への答弁の中で述べていました。飯田市内には坑口が3つできる予定です。しかし、大鹿村や豊丘村と違って、残土の仮置き場を確保することなくトンネル掘削を始めました。最近になって、飯田線の川路駅付近の自社用地に要対策土を仮置きしたいといただきました。工事の計画が甘すぎると思います。

風越山トンネルは工事はこれからですが、シールド工法なので、残土はNATM工法とはちがったかたちで出てくるはずです。要対策土をどうやって検査して分けるのかと質問したところ、JR東海は、シールドトンネルの掘削の説明会で説明すると答えました。ともかく、住民に早い段階で情報を示そうという姿勢が皆無です。

現在は、大鹿村に5000立方メートル、豊丘村に3000立方メートルが保管されていますが、大鹿村や豊丘村で今後どれだけの量の要対策土が出てくるのか、JR東海はその予想値を示していません。また示すことはできないと思います。伊那山地トンネルの青木川工区は中央構造線部分を抜けると、清田山(せいだやま)の山の中には、蛇紋岩がかなり存在すると、また小渋川斜坑からの本坑工事でも現在蛇紋岩の多い部分を掘っていると説明しています。蛇紋岩の粉じんは中皮腫を起こすといわれ、その残土はそのまま使うことはできず現在はトンネル坑内で保管していると説明しています。重金属類を含む要対策土にしても、蛇紋岩にしても、発生する量が確定されなくては、けっこう広い範囲の地域住民は、どこに持ってきて使われるのか工事が完了するまで気が休まりません。

#### ○ 要対策土の運搬で発生する温室効果ガスについて

保全計画は、「3-4-6 環境への負荷(廃棄物、温室効果ガス)」(49ページ)で温室効果ガスについて書いています。49ページの「表3-12 廃棄物等、温室効果ガスに関する計画面の環境保全措置」の中に「本工事による発生土は、堰下及び、その他置き場で活用する」とあって、下線部分が更新(修正)した部分です。「堰下」は喬木村の堰下地区の残土置場(ガイドウェイの保管場所)のことです。これは、ケーソンを沈める作業で発生する残土を堰下やその他の残土置場に運ぶという意味でしょう。要対策土を大鹿からもってきて中詰めに使うなら、行き場のなくなった現場の残土をどうするのという疑問に答えつつもりなのでしょう。しかし処分するのに「活用」ってのはどうなのかなと思います。

52 ページに、「表 3-14(2) 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による影響を低減するための環境保全措置」があって、「環境保全措置」の項目の 4 行目に「低燃費車種の選定、積載の効率化、運搬計画の合理化による運搬距離の最適化」と書いてあります。ケーソン基礎の中詰め材は、まさに「資材」です。工事現場で発生する残土をそのまま使えるのにわざわざ 30km 離れたところからダンプカーで運ぶことは、「運搬距離の最適化」とはいえないわけです。この「環境保全策」と話が違うじゃないかということになります。

JR 東海自身が、「運搬距離の最適化」をすることで温室効果ガスを減らしますよといているのに、現場にあるものを使えばよいのに、30km 離れたところから運ぶことに変更したのです。そして、新たに温室効果ガスが発生することに関係した環境保全の対策が何も書いていないのです。当然、大鹿からのべ約 1250 台(\*)のダンプカーが要対策土を運搬する場合の二酸化炭素の排出量、よく何キログラムの温室効果ガスを排出っていうやつですが、それも書いていません。

\* 運ぶ要対策土の量は約 5000 立方メートル。10 トンダンプ 1 台で 4 立方メートル積めるとして

○ そのほか

JR 東海の HP のリニア新幹線の「工事の安全・環境の保全・地域との連携」を見ると、「場所ごとの環境保全の計画」として、現在 16 カ所の工区について環境保全計画が公表されています。本来であれば、これらは、環境影響評価書の中で扱うべきだった事柄でしょう。米北東回廊の超電導リニア計画は、全長が約 60km でリニア中央新幹線の約 5 分の一ですが、アセスメントの期間は草稿の発表までに 2016 年から 2021 年まで 5 年をかけています。ところがリニア中央新幹線は 2011 年に配慮書が公表されてから準備書の公表の 2013 年 9 月まで約 2 年です。評価書は 2014 年 4 月でした。当然、具体的な部分については何も評価できなかったもので、現状のように「場所ごとの環境保全の計画」ということ

で調査や保全計画の立案をしているのです。環境を守る、あるいは影響を少なくしようという考えからすれば、具体的な工事内容について環境への影響調査や保全の計画が出てくるのが工事時実施計画の認可の、最近の個所については10年もたってからというのは、どう考えても理解できるものではありません。

日本のアセスの制度は諸外国にくらべ遅れているそうです。そもそも日本のアセスの制度がそうなっているから仕方ないでは、環境の問題が世界的に強く意識されてきている今の時代に、10年も20年も過ごしていけば、環境問題について、日本は世界に50年も100年も遅れてしまうでしょうし、その被害を被るのは、わたしたちのような、地域の住民です。

トンネルズリをはじめ工事残土の処分先は、非常に重大な問題なのに、アセス段階では、ほとんど具体的な処分先や活用先は決まっていなかったはずで、長野県内では皆無でした。要対策土を広く住民が意識するようになったのも比較的最近だと思います。はじめから正しい説明を受けていなかったからです。本当なら、アセスメントの段階で地域住民に正直な情報を提示し、住民の適正な判断に資する義務がJR東海や県にはあったはずで。

沿線の多くの住民は、リニア新幹線を、たとえば、月に何回利用するのでしょうか。地元でリニアを頻繁に使う人など一握りの人に限られ、乗客の多くは東京-名古屋間を利用する人でしょう。大多数の地元の住民が利用する可能性が低いのに、要対策土を公共事業に活用すると称していろいろな場所に持ち込まれることは、理不尽です。

今年は、JR東海は、台風や豪雨に際して計画運休を何度かしました。理由は東海道新幹線の盛り土部分が雨に弱いからとこと。リニア新幹線は路線には盛り土部分はほとんどなく地上区間はほとんどが高架です。しかし、長大なトンネルから出る残土を沢や谷に埋めて東海道新幹線はるかにしのぐ大きさの盛り土をしています。盛土は雨に弱いはずなのに、長野県内では安全ですと説明する。雨が降るたびに、JR東海の職員さんが大拳して傘でもさしかけるのでしょうか？

ついでにいえば、今のところ県内では最大規模の豊丘村の本山(ほんやま)の残土置場には、下伊那竜東断層という活動度Bの活断層がありますが、この存在と盛土の安全性についてほとんど話題になりませんでした。JR東海はこの残土置場の保全計画で、環境影響評価書に分布について記載したというような表現をしていました。アセスの時期にはまだ県内で残土置場は決まっていなかったのですから、まったくあり得ない説明です。たまたま、ルート沿いの活断層を記載した地図の本当に隅の方に予定地がはいっていただけのことです。本来は、残土置場の保全計画書にあらためて予定地の範囲を示した地図に活断層がかかれたものを示すべきですが、そういう図面はっさいありません。

さらに、阿島北工区や壬生沢川の渡河部分の保全計画についてはすでに技術員会で審議されたと思いますが。壬生沢川の橋りょうでもケーソン基礎が1基あります。地元の工事説明会で住民が、すでに、土曾川橋りょうの件は報道されていましたから、要対策土を使うのではないかと質問しました。回答は、今のところ考えていないとのことでした。壬生沢川のケーソン工事についても、土曾川と同じような、長野県とのやり取りを繰り返すつもりなのでしょうか。私は、これにかぎらず、JR東海の説明は、住民をバカにしたところがあって、その内容をそのまま受け入れることはできません。

今回の修正に関しては、人家の多い場所に要対策土を万全の施工をしようとも持ち込むべきでないということ、飯田市はなにか起きた時に責任の所在を明確にする文書を交わす必要があるというようなことをいいただきましたが、予防原則にたてば、使わせないという判断しかあり得ないはずです。また、その場で発生する残土を使えば済むものを、30キロもの距離を運んで温室化ガスを発生させることは良くないという点です。

しかし、リニア計画の進め方が、そもそも環境を保全しようとか、影響をできるだけ少なくするにはどうしたらよいかという点を考えていないということが、基本にあると思います。また、JR東海の説明が遅れ遅れで出てくるのは、住民や自治体や長野県をないがし

ろにしていると思います。このような会社がこれだけの大事業を完遂出来るとは到底思えません。

要対策土については、これから出てくる、つまり活用や処分すべき量が確定してから、活用先、処分先を決定すべきです。ということは、究極は、工事全体をいったん休止して、リニアの必要性、実現可能性について、全国的に再検討して、そすれば計画の凍結は必至ですから、後始末の一環として要対策土の始末を考えるべきでしょう。

そもそも、超電導リニアの走行技術のアイデアを発表したのはアメリカの技術者でした。アメリカでは、マサチューセッツ工科大学、スタンフォード大学、フォード自動車が研究しましたが、開発はしませんでした。ドイツの、シーメンス社、テレフンケン社とスイスのブラウンボベリ社が共同で研究したのですが、やはり開発はしませんでした。アメリカやドイツも高度に科学技術が発達した工業国です。日本だけが開発を続けてきたのですが、アメリカなどが開発をしなかったのは技術力がないのではなく、新しい技術的アイデアの価値を評価する力量があったといえるのではないのでしょうか。国鉄で技術開発に関わった人たちの中にリニア技術について批判的な人は少なからずいます。重い列車を浮上させてというのは、言い換えると持ち上げて、なおかつ高速で走らせるという発想には、一気圧の空気があって、重力が働いている条件下では、つまり陸上の大量輸送機関としては、相当に無理があることは、小中学生でも正しく教えたなら気が付くことだろうと思います。わたしはリニア計画は必ず失敗すると確信しています。

長野県として、情実に流されることなく毅然とした姿勢でJR東海に助言をお願いしたいところです。

以上