

住民の会だより

第10号

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

電話 090-1865-8868 (北林) 2024/11/4 発行

※協力：国際環境NGO FoE Japan 本活動はパタゴニア環境助成金プログラム
の支援を受けて実施しています。

リニア駅の要対策土、県の環境技術委員会が継続審議

「人が住んでいる所に要対策土を持ってくるのは、環境保全的に考えにくい行為
基本から言えば許されない」と批判

※要対策土とはヒ素などの重金属などが基準以上に含まれた有害残土です

県の環境アセスメントなどを軽視

リニア長野県駅東の土曾川橋梁基礎工事にヒ素などを含む有害残土が持ち込まれようとしていることに対して、JR東海は9月13日になって、やっと環境保全計画の修正を発表しました。当初9月から投入を始めるとしていたものを9月半ばになってやっと保全計画を発表するということは、県の環境アセスメントなどを軽視したものです。

2年前の保全計画が発表されたときには、大鹿村の要対策土の仮置き場に要対策土が相当量仮置きされていたことも考慮すると、当初からケーソンの中詰め材としての処理を狙っていた可能性があり、2年前の県の環境影響評価技術委員会の審査などではそのことを隠していたのではないかと考えられます。署名活動や県議会での質疑を受けて、直前になって保全計画の修正作業が始まったと考えられます。要対策土の持ち込みについて最初から説明しなかったことは住民や技術委員会、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、なるべく後回しにするという姿勢です。

審議は疑念続出

9月27日、この保全計画を審議するため、長野県の環境アセスメントの一環である、県環境影響評価技術委員会（専門家15名で構成）の審議が行われました。

この審議では、安全面に関する疑念が相次ぎ、「これでは本委員会では賛成とすることはできない」と結論して、継続審議になりました。

指摘された問題点

関係者による情報では委員会では次のような質疑が行われました。

「JR東海が将来にわたり厳正管理するというのが未来永劫そこに残る有害物質を管理はできるのか」

「いく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ところに持ってくるのは、環境行政の考え方としておかしい」

「ほかにどんな選択肢を検討してそれを採用したのか示してほしい」

「当初はそんなことを言っていなかったのに、工事が進んでのっぴきならなくなってから言い出すのは、おかしい。」

「ここで実績ができるのと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」

といったもので、私たち住民の会が訴えてきたものと同じものです。

審議会はその後10月17日に計画されましたが、JR東海から「9月27日の審議で議論になった内容について説明資料を準備中」として延期になり、次回開催は11月14日が予定されています。

環境保全の常識を覆したもの

私たちがこれまで訴えてきた要対策土の使用に対する不安や、それに対する反対活動が、単なる素人の懸念にとどまらず、専

門家の知見によっても正当なものであることを証明しています。今回のJR東海の計画は、環境保全に対する常識を覆したもので、住民の生活を無視した危険なものであることがよりいっそう明らかになりました。

計画撤廃の声を強めましょう

私たちは、これまでJR東海や飯田市に対して6400筆の署名を添え、「新駅工事に要対策土を使用しないこと」を求め、また8月には長野県に対しても要請行動を行ってきました。

住民の会は有害残土の持ち込み計画の撤回を求めてこれからも活動を進めていきます。

シールド工事でまた陥没事故

東京外環道のシールドトンネル工事が原因で2020年10月に東京都調布市内で陥没事故がおきました。この事故は、風越山トンネルの地上部分でJR東海が、家屋調査を行うきっかけとなりました。

今年9月26日、広島市西区福島町の交差点が長さ約40m、幅約15mにわたり陥没しました。交差点の周囲では傾きやひび割れなどで使用できなくなった建物もありました。現場の地下30mでは直径5mの雨水下水管のシールドトンネル工事が行われていました。シールドトンネル工事の振動に原因があったのではないかとされています。直径が比較的小さいのに事故が起きました。被害を受けた住民は避難生活をしているそうです。

同じ広島市内の高速道路の二葉山トンネル(直径14m)がシールド工法で行われていますが、工事が難航しているだけでなく地上部分にも騒音、振動の被害が出ています。外環道やリニアのような直径14~15mのシー

ルドトンネルの技術はまだ確立していないともいわれます。

リニアトンネルの工事による井戸の水枯れで話題になった岐阜県瑞浪大湫では、こちらはNATM工法ですが、最大で4.4センチの地盤沈下も起き工事は中断しています。

過去には、中津川市山口でリニアトンネルの斜坑の掘削で陥没がおきました。そのほか北陸新幹線や北海道新幹線などトンネル工事で地上に被害が起きた例は数々あります。

風越山トンネルは市街地の直下のシールド工事です。万が一の被害の場合の対策や補償をJR東海に約束させるべきですが、工事をしないなら、そういう心配はないのです。

リニアが完成したとして皆さんはリニアに月に何回乗るのでしょうか？

リニアの必要性をそんな風に考えて地下で工事が行われる危険を考えることも必要ではないでしょうか。