

○ 「中央新幹線南アルプストンネル新設（長野工区）工事における環境保全について〔・南アルプストンネル（長野）・小渋川変電所敷地造成〕2025年2月26日更新」への環境の見地からの意見

保全計画では、小渋川変電所用地の造成について、擁壁内部に要対策土約10000立法メートルを活用するが、「盛土材への活用については、…小渋川変電所においては、建屋や電気設備の基礎や杭等が必要になり、この基礎や杭等の施工により、不溶化処理効果を損なう可能性があるため、活用を見送ることとした」（第5章、p86・p87）としている。

JR東海は、以前から、要対策土は自社用地で活用すること、長野県や市町村などの公共事業のなかで活用してもらいたいとってきた。しかし、漠然と自社用地、公共事業と説明してきただけであった。今回の保全計画の記述によれば、要対策土を活用した土地についてはその上部等で行う事業のための工事内容によっては、具体的に検討すれば活用できない場合があることが明らかにされた。

自社用地であっても、公共事業であっても、活用先の土地の利用のされ方は極めて限られた場合のみになることをJR東海自身が明らかにしたといえる。

公共事業での活用については、その土地が将来にわたって、造成当初の目的で利用されるとは限らない。つまり、利用方法の変更が生じた場合は、地中の要対策土の処分が問題になるはずである。つまり、公共事業での活用とは、最終的な処分の先送りではないのか。

JR東海は、要対策土の活用先として「自社用地」、「公共事業」といってきたが、そう説明されて、それだけでは、住民としては安心であると納得できるものでないことが明らかになったと思う。「自社用地」、「公共事業」という活用先についての説明のしかたは、安全性について具体的にはなにも保証するところでないということである。なお、自社用地とはいっても、周囲はJR東海の所有物ではなく、地域の住民が居住したり、農耕をしたり、さまざまに活用する空間なのだから、「自社用地」といえば何でも出来るということではないことも明らかだ。

JR東海は、トンネル工事をしながら要対策土の活用とか処分先を探すやりかたについて、リニア新幹線の山岳トンネルは土被りが大きく事前に要対策土の発生量を予測できなかったからとしている。また、活用先として公共事業について県や市町村などと検討してきたが、なかなかみつかっていないともいっている。しかし、自社用地での活用できる量については予測できるであろうから、それを具体的に示していないが、示すべきだ。また、JR東海は、沿線地域で行われる公共事業が今後どれほど行われるか予測をしているのだろうか。

つまり、発生量も予測できず、活用先も予測できないということではないのか。また、土曾川橋梁のケーソン基礎の中詰めや小渋川変電所用地の擁壁のように構造物の内部に閉じ込める方法にしても、周囲に人が住むなど、周囲の状況によっては、将来的に安全性で問題が生じる場合もある。ゆえに、一つ、建設工事完遂のためには、要対策土は当面は仮置き場（または坑内や工事ヤード内）で保管して要対策土の総量を確定し、県や自治体や県民も含め十分に検討を重ね誰もが納得できる活用あるいは処分場所を量的に十分に確保した後に処分または活用するか、一つ、環境の見地から非常に重要な問題である要対策土の処分と活用まで当初の計画に含めなかったリニア計画はあまりに杜撰なものであるので早急に工事の中止をするか、この二者択一しかないと判断せざるを得ない。

なお、3月の大鹿村リニア連絡協議会の報告では、小渋川非常口周辺の空気中に含まれるアスベストの量が、基準値を下回るものの、鳶ヶ巣沢環境事業の開始以降増加している。JR東海の説明する、粉じんの飛散対策が本当に十分だったのか疑問だ。変電所の擁壁の工事では要対策土の移動を伴うので、さらに万全の対策を検討すべきだ。