

リニア中央新幹線計画に関する質問書

本年8月26日、東海旅客鉄道株式会社（JR東海）から中央新幹線環境影響評価書（補正評価書）と工事実施計画書が提出され、現在、国土交通省において審査が続けられていますが、私たちは評価書（補正書）の内容が、6月5日提出された環境大臣意見や3月25日までに提出された1都6県の知事意見を反映していないと考えます。また環境大臣意見が「中央新幹線事業は住民や地方公共団体の理解無くして実現は出来ない」と述べているにもかかわらず、JR東海はその理解を得る努力を全くしていません。リニア建設という未曾有の巨大大業が、具体的な環境保全対策が明らかにされず、国民や沿線住民の不安や疑問を積み残したまま工事の着工になれば、取り返しのつかない事態となります。

私たちは、リニア新幹線計画の凍結と検証を求める立場から、改めて以下の通り質問しますので、貴省が具体的に回答されるよう求めます。

1. 大臣意見の再提出について

JR東海の環境影響評価書（補正書）の内容について、環境大臣意見が具体的に反映されているかどうか、環境省としての判断をうかがいます。

2. 南アルプスの環境保全対策について

山岳部の湧水対策には精度の高い予測が重要です。特に南アルプス地域は地質構造が複雑であるとともに、多くの断層が存在することにより大規模な破碎帯が存在することが想定されます。補正前の評価書では1983年に構築されたプログラムを用いた準三次元のシミュレーションでの予測であったため、国交大臣、環境大臣、知事意見、専門家から最新のシミュレーションで解析を行うことを求められています。最新の三次元透水流解析で再度湧水の調査を行うべきと考えますが、環境省の見解をうかがいたい。

3. 南アルプスユネスコエコパークについて

環境大臣意見には、「山梨県から長野県にまたがる地域の一部は、我が国を代表する優れた自然の風景地として南アルプス国立公園に指定されており、またユネスコエコパークとしての利用も見込まれることから、その資質を損なわないよう十分な配慮を求める」とあります。補正評価書にはその資料編に「南アルプスエコパークについて」という項目はありますが、その内容は補正前と変わっていません。補正評価書静岡県版には、JR東海は移行地域に建設発生土（工事残土）を埋め立てる旨記載されているが、一方長野県版では移行地域に残土は置かないようにすると記載しており、整合性がありません。この点について環境省の見解をお聞かせください。

4. 大井川源流部の発生土置き場立地計画変更について

大臣意見で大井川源流部の7か所の建設発生土置き場について地元自治体や静岡県民から立地計画の変更を求めていることについて、環境省は「環境省は国全体の環境行政を担当しており、大臣意見では地域の問題については、地元自治体と事業者で調整してもらいたい」との考えを示し

ましたが、事業全体の中で湧水や建設残土問題は決して特定地域に限定された問題ではありません。環境省として、リニア新幹線の工事が実施された場合、最大の課題となる建設発生土について責任を持って具体的な環境保全対策を求めるべきと考えます。環境省の見解をお聞かせください。

5. 希少猛禽類の保全措置について

評価書に対する環境大臣意見では、希少猛禽類の保全措置は回復が原則であること、コンディショニングや代替巣の設置などは確立された方法ではないことなどを大原則として、特定ペアの事例を挙げつつ、具体的に繁殖期の工事の中断などの回避措置を求めています。これに対しJR東海は、この意見を全く無視し、コンディショニングや代替巣を保全措置として採用しています。この部分に関する専門家のアドバイスは「工事区域を猛禽類に認識させることが保全上有効である」といだけであり、都市部の非常口工事による騒音・振動などの鳥類への影響についても、準備書では「馴致する」との表現を用いています。環境省の「猛禽類保護の進め方」改訂にあたっては氏名及び所属が公開された専門家が議論して、最新の科学的知見を基に、コンディショニングという方法は確立されていないとの結論を出したものです。環境省としてJR東海が何をもってコンディショニングや代替巣が有効であるとしたのか問いただすべきと考えますが、環境省の見解をうかがいます。

6. 鉄道施設の計画変更について

長野県大鹿村は、村内に計画されている小渋川橋梁が建設されると、土砂崩れの可能性が高まることや河川の水量に影響が出るため、鉄道施設をトンネルに変更することを求めています。また、岐阜県可児市は国史跡指定を目指す大萱地区の古窯跡を横切る地上部の計画路線をトンネルに変更するよう要請しています。しかしながら、評価書はいずれについてもゼロ回答です。このような切実な要請を真摯に受け止め計画を変更すべきではないのか、事業推進のためなら、沿線各地の自治体や住民の要請を無視しても構わないというJR東海の基本姿勢の一環であり、決して特定地域の問題に限定せず、環境省の考えをお答えください。

7. 工事や関係車両の走行による大気などへの環境負荷について

リニア新幹線の建設工事に関係する工事車両は全沿線で1千数百万台になると見られますが、大気質への負荷、騒音・振動などについて環境影響調査地点が極端に少なく、また工事中、供用後のモニタリングや事後調査も不足しています。知事意見もそのことを指摘していますが、補正評価書にある環境保全対策は、「非常口工事は環境負荷の少ない最新のものを使う」、「工事車両は基準適合車を使用し、運転手に対しても安全教育を徹底する」など、評価書と同じく、どの工事でも当然のことを並べたにすぎません。また、補正評価書でも、詳細な工事車両の走行ルートや非常口工事ヤードの施設配置図も明らかにされていません。環境大臣意見は冒頭で、「本事業は、その規模の大きさから、本事業の工事及び供用時に生じるか環境影響を、最大限、回避、低減するとしても、なお、相当な環境負荷が生じることを否めない」と述べています。工事中の建設機械の稼働や工事車両の走行による騒音・振動・大気質への影響について、補正評価書は調査地点のほぼすべてで国の環境基準を下回っていると記載しています。しかし、環境基準をわずかでも下回ると予測し、環境への影響は少ないとかほとんど無いと評価するのは誤りです。沿線地域の自治体では国の環境奇獣よりも厳しい努力目標を決めているところもあります。また、たとえ国の

環境基準を下回っているとしても、平素静穏な住宅地の生活環境には大きな負荷をもたらします。補正評価書にある環境保全措置が有効であると考えられるのか、環境省の見解をお聞かせください。

8. 工事による地下水の湧出、枯渇について

JR東海はこれまでの説明会や準備書、評価書で、「山岳部はNATM工法、都市部のトンネルはシールド工法で掘削するので、湧水や濁水が起きる可能性は少ない。非常口工事については新たな導水路をつくるので地下水系への影響は回避できる」と説明、記載しています。その根拠が不確かで、実効性が無いからこそ、環境大臣は4項目の追加措置を求めたと考えますが、意見が補正評価書に反映されたと考えますか環境省の見解をお聞かせください。

特に、静岡県知事が求めた大井川流域の7市2町の水道用水、農業用水などに影響する毎秒2tの水量が減少するメカニズムの解明は補正評価書でも明らかにされず、また、湧水をくみ上げて上流に還元するというJR東海の対策の効果は疑問です。この点について環境省の見解をお聞かせ下さい。

9. 建設発生土(工事残土)について

大臣意見は、建設発生土に関して、「施設の規模等の見直しを含め、発生量を抑制するよう検討するとともに、できる限り場外搬出量を抑制すること」と述べています。この施設とは工事ヤードのことなのか、あるいはトンネルや駅、車両基地、変電所、非常口などを指しているのか、お答えください。できる限り場外搬出量を抑制するために、どのような対策をとるべきなのか、環境省の考えをお答えください。

大臣意見はまた、発生土置き場の選定条件として、自然環境に影響を与えず、景観を害することのない場所に設置するよう求めています。知事意見でも発生土置き場が周辺環境に及ぼす影響について、事前の環境調査やモニタリング、事後調査を含め、環境保全のため万全な対策を求めています。曖昧な表現ではなく、発生土置き場については具体的かつ順守の必要がある設置基準を設定すべきです。この点について、環境省の考えをお答えください。

10. 磁界、低周波について

リニア新幹線は超電導技術を採用した新しい走行方式で運用される計画です。供用後には極めて強い磁界が発生することは、車内や駅構内の厳重なシールド対策から見て明らかです。実験線における疫学的な検証が欠落しているうえに、車内の詳細な実験データが開示されていません。ペースメーカーやインプラント、脳血管クリップなどへの磁界の影響についても、評価書には具体的記述がありません。しかしながら、大臣意見は、磁界や低周波の発生の影響について全く触れていません。その理由についてお答え下さい。

以上

2014年10月17日

リニア新幹線沿線住民ネットワーク
日本自然保護協会
公共事業改革市民会議