

Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 129 2011. 09. 14.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

シリーズ『リニア中央新幹線ってどうなの?』⑱

地元も危惧する「リニア中央新幹線建設＝自然環境破壊」とならないか?

JR東海は、6月7日「中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画段階環境配慮書」(長野県以外)を公表し、8月5日には長野県に係る区間についても公表して東京都・名古屋市間に係る全ての区間の計画段階環境配慮書を公表しました。

この「中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画段階環境配慮書」は、8月24日付けの勤労情報No8として、会社掲示板にも掲出されましたので見た人も多いと思います。(会社掲示は同配慮書の要約、詳しくはJR東海のホームページ参照)

この「計画段階環境配慮書」というのは、大規模かつ国が一定の関与を行う事業の実施前に、事業者自らが環境への影響を調査・予測・評価することにより、より環境に配慮した事業の実施を確保するためにある「環境影響評価法」によって公表を定められている文書です。

つまり、JR東海が5月27日に建設指示を受け、建設を具体化する第一歩として、ある程度ルートを決めた東京都・名古屋市間の同配慮書を公表し広く意見を募集し、意見を踏まえ上で環境影響評価の手続きを進めていくという物です。

一方、JR東海は5月27日の建設指示を受けて以降、ルートにあたる自治体など地元への説明会を各地で開催するなど建設に向けて大きく動き出しました。

これらの説明会では、中間駅(車両基地)の設置場所などを中心に議論されているようですが、リニア中央新幹線の計画の安全性・採算性を疑問視する声も上がっているそうです。

また、同配慮書に対する意見も環境省を始め、長野県、静岡市、伊那市、飯伊地区期成同盟会、妻籠宿を守る会等々、数多くの意見が寄せられています。

JR東海は「計画段階環境配慮書」に対する意見に配慮し、説明責任を!!

例えば長野県の意見書では「日本アルプスをはじめ、四季の変化に富んだ美しく豊かな自然環境は貴重な国民的財産であり、将来の世代に引き継いでいくことが県民の責務」とし、20項目の意見を出されています。

- 新幹線の約3倍の電力を要し、強い磁力も発するリニアに関し、消費電力低減や二酸化炭素(CO₂)の排出削減、そして積極的な情報開示を求めています。
- リニア式の走行方式をめぐっては、磁界による人体への影響も懸念されるので、磁界の影響のある場所を示すなど適切な評価を求めています。
- 地下水については、工事に伴って水位低下の懸念が大いにあるとし、地下水、簡易水道、温泉などへの影響を軽減するよう求めています。
- 土壌については、南アの隆起速度が国内最大級と言われているのに配慮書では「国内で突出した値でない」としている問題点を指摘した上でリスクを把握した上でトンネル施工するように求め、また長大トンネル内での防災上の安全についても求めています。
- 自然環境(動植物の生態系を含む)への影響問題、観光地などの景観への影響問題、廃棄物、残土処理の問題、大気環境、トンネル抗口などでの微気圧波、騒音、振動問題等々これまで私たちJR東海が指摘してきた問題点のほとんどが意見としてあります。

私たちJR東海は、意見書が指摘する意見・問題点を十分配慮・解決し、説明責任を果たさない限り、リニア中央新幹線建設は白紙に戻すべきだと思えます。