

2013年（平成25年）10月17日

環境大臣 石原伸晃殿

中央新幹線環境影響評価準備書に係る環境調査の再実施を求めます

東海旅客鉄道株式会社（以下JR東海）は約2年前の中央新幹線環境影響評価方法書に対する関係自治体の首長意見を踏まえ、これまで2年近く沿線地域で環境影響調査を実施し、その結果を「準備書」に集約し公表しました。JR東海は9月18日の公表以降、中央新幹線（以下リニア新幹線）想定沿線各地で92回にわたる準備書説明会を実施しましたが、生活環境や自然環境に与えるリニア新幹線事業の影響や、地震対策、安全対策、避難方法に関する住民の不安や疑問が解消されるどころか、より懸念する声が上がりました。

こうした声を受け私たちは以下の理由で、大臣が国土交通省を通じ、JR東海に対し準備書のための環境影響調査を再実施させるよう強く要請します。

1. JR東海による今回の環境影響調査は透明性と公正さを欠いている～

調査にあたって、JR東海は自治体の一部所有地を除き、調査地点や調査内容を明らかにしていません。また、自治体の環境対策部局との協議も行わず、中間報告もしていません。路線や中間駅、車両基地、立坑など鉄道関連施設の立地周辺住民に対しても、同様に調査に係る情報を開示せず、聞き取り調査も行なっていません。予測も評価もJR東海が行った結果、準備書のための環境影響調査は客観性や公正さを欠いています。

2. 工事が長期間にわたり、生活や自然の環境悪化が蓄積する～

準備書の工期をみると、いずれの地域でも建設工事は11年間継続されます。建設機械や工事車両による騒音や振動は国や自治体の基準値以下と予測していますが、工事の長期化や夥しい数の工事車両の走行を勘案すれば、現状の影響が少なからず悪化することは明らかです。また、山岳部など、地域によっては工事用道路の新設や11年もの長期間にわたる工事車両の走行が、新たな生活破壊、環境汚染の原因となることは確実です。とりわけ、日本が世界に誇る南アルプスの大自然が致命的なダメージを受けることを、国民は怖れています。

3. 環境省の意見を無視した地下水への影響評価～

環境省は中央新幹線小委員会答申（案）に対する意見の中で、「トンネル工事に伴う周辺地域における水源等の減水や枯渇が懸念されるため、可能な範囲で水道や農業用水等の水源の位置及び使用状況を十分把握するとともに、それらへの影響をできる限り回避・低減されるよう路線決定を行う必要がある」と述べています。しかしながら、山梨リニア実験線の延伸工事では、山岳トンネル工事によって、少なくとも3か所で集落の井戸水が枯れる事態が発生しています。にも拘わらず、こうした事態が起きていることを説明会で一切開示せず、準備書では、リニア新幹線工事の地下水への影響は無いと断言しています。山梨リニア実験線の事態は当然想定されたことであり、今後の立坑やトンネル工事で地下水の枯渇が起きる可能性について否定している準備書の記述は信用できません。

4. 建設発生土の処分方法が未定で、新たな環境問題を起すおそれがある～

立坑（JR東海は今回の説明会から「非常口」に呼称変更）やトンネル工事から出る建設発生土や産業廃棄物の量は膨大です。建設発生土の処分先については自社の他事業に使うとか、別の公共事業に使うなどと説明していますが、具体的な処分先や利用先は不明です。行き場のないまま、建設発生土が工事ヤードに山積みされたり、山間部に投棄されたりすれば、流出や崩落などの二次災害の恐れがあります。処分先を決めずに工事を実施することは許されません。

5. 希少動植物の生態系に深刻な影響を与えることは明白～

4季に1回ずつ、わずか2年間の目視などの簡単な調査で、営々と積み重ねてきた生息・生育環境が把握できるとは思えません。また、工事で動物に影響がある場合も、「馴致」という表現で、「騒音や振動に馴れる」という、いい加減な予測評価をしています。さらに、一部希少動植物については「新たな生育環境の創出」や移植を行うとされていますが、結局は工事によって、これまで培われてきた生息・生育環境が喪失することになり変わりありません。移植や強制移動によって希少種が絶滅したら、誰がどう責任をとるのですか。

6. 「事後調査は行わない」準備書は、リニア事業のゴリ押しである～

JR東海は、殆どどの環境影響調査項目について、「適切な環境保全措置を講じれば、環境への影響は無いか、少ない」と予測、評価し、だから「事後調査は行わない」としています。例えば、工事車両の排出物質の影響については、「低燃費車両を使う」、「積載量を遵守する」、交通事故の危険については、「工事関係者に対する安全教育を徹底する」、「交通誘導員を配置する」などを環境保全措置としていますが、これらは、どの工事でも当たり前のことで、リニア新幹線という巨大大事業に求められる、より徹底した環境対策の記述が全くありません。これは、リニア事業計画を変更せず、予定通りゴリ押ししているとしか思えません。着工のため、手続きを急ぐJR東海の姿勢は間違っています。

以上

リニア新幹線沿線住民ネットワーク

事務局：東京都東大和市仲原3-10-1-C-201(懸樋哲夫方)

共同代表 天野捷一 同 川村晃生

同 片桐晴夫 同 原重雄