

# 自然環境・住環境との矛盾噴出！ 着工ありきの環境アセスでいいの？

地元自治体からの意見を慎重に検討もせず、たった1ヶ月でアセス評価書を提出したことに示されるように、JR東海の対応は不誠実なものです。環境省と国土交通省は不十分なままの環境影響評価を認めるべきではありません。

工事に伴う残土処理の計画が示されていない中、有効処理するというだけでは、環境影響評価の名に値しませ

ん。JR東海に残土処理の具体的計画を公表させ、環境影響評価手続きのやり直しを求めるべきです。また、トンネル工事による地下水や水源への影響、湿地環境への影響の回避措置をとるとともに、シデコブシやオオタカなど希少動植物については、必要な時間をかけた調査を行い、環境破壊を回避するべきです。

## 10年以上継続する工事による環境問題

リニア新幹線の東京名古屋間の開業予定は2027年。その10年以上の期間、掘削工事に伴い非常口から大量の土砂・残土が運搬されます。

非常口地点より、最大1日800台ものトラックが走行します(都市密集地では最大5千台以上にも)。これによる振動・騒音、土ボコリや排気ガスによる大気汚染、通学路の危険など、自然環境と住環境への影響・被害を軽減する抜本的な対策が必要です。走行台数低減のため、車両の総量と時間帯の規制をすべきです。

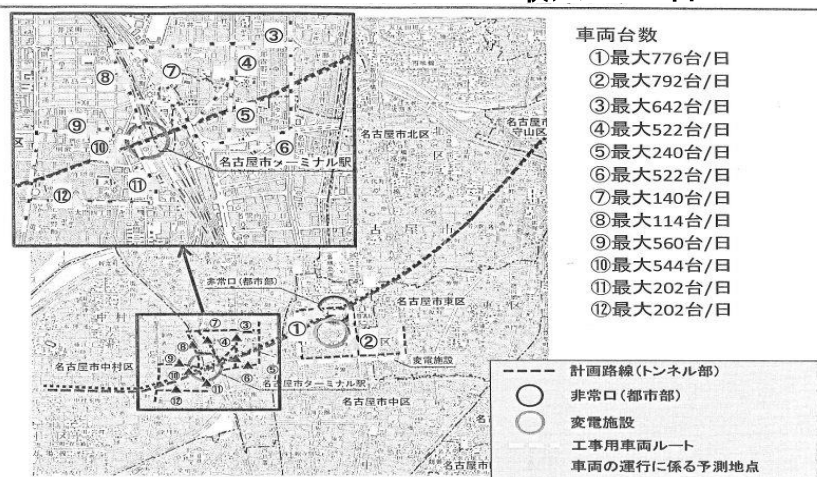
また、岐阜・愛知には亜炭廃坑があり、工事による陥没の危険があります。詳細な調査と埋めもどしを優先すべきで、それを無視したトンネル工事は許されません。

断による濁水(水枯れ)と異常出水など、水環境への影響も深刻です。実験線のある山梨県では「天川(てがわ)」や、以前は尺サイズのイワナが泳いでいた上野原市秋山地区にある「棚の入沢」が枯れはててしまいました。大井川水系では毎秒2トンの流量減がおきるとされながら何の補償も示されていません。地下水・井戸水を利用している自治体と事業者・個人への影響を調査し回避する措置が必要で



↑枯れる前の「棚の入沢」

## 名古屋駅周辺の工事車両 最大 5256台/日!



## 騒音、電磁波など、 走行に伴う問題も

リニアの走行による環境問題も深刻です。時速500キロで風を切る走行音、トンネルに突入するときの圧縮波がトンネル出入口から放射される気圧波など、走行時の激しい衝撃と振動は、住宅を揺らすほどです(山梨実験線沿線の住宅)。

また、電磁波の影響は、科学的にも未解明で、人体の被ばく障害の懸念は払拭されていません。乗客をはじめ、地上走行部に隣接する学校や病院などへの影響、さらに長時間にわたり被ばくすることになる乗務員や駅で働く労働者への影響など、人類にとって未知の領域の問題について、準備説明会や各地でひらかれた公聴会でも数多くの不安が出されています。沿線住民の理解と納得が得られないまま、強引に工事を進めることは許されません。

## 沿線地域のとくみ次々 会で政府交渉へ

### ——中津川

駅の予定地である坂本地域では「住民の会」が結成され、山梨実験線を視察し、その結果をニュースにして6700枚配布しました。また、住民の要望をまとめ、東海ブロック政府交渉に合わせて国へ届けるため独自に車を出して参加することにしています。

## 支部でつどいを計画

### ——可児

東海環状道のトンネル掘削で黄鉄鉱が出て、硫酸による環境汚染を経験している住民から「被害の再現」が心配されています。党支部は、こうした声にこたえて「リニア問題を考えるつどい」を6月に計画しています。

岐阜県委員会発行  
「Stop!!リニア. 活動ニュース No2」より



リニア新幹線問題への  
各地の取り組み、声な  
どをお寄せください。

