

## JR 東海の横暴

4月23日、JR東海はアセス評価書を国土交通省に提出した。もとになった「準備書」は昨年9月に公表されたものだが、それに対して沿線7都県から「調査が不十分」などと指摘したのは3月末の話だ。それから、わずか1カ月での修正。当然のことながら「求めていたようになっていない」「意見を反映する気があるのか」「拙速」などの批判が相次いでいる。準備書は1都県平均で1,900ページだったのが、修正した今回の評価書は2,500ページと30%増となっている。

JR東海は会見で「沿線の知事の意見を踏まえ、しっかり対応した」と胸を張り、年内着工を目指す考えを強調。約9兆円の建設費も「変更はない」とした。

どこが、しっかり対応したのだろうか？トンネル工事が出る計5,680万立方メートルもの残土の早急な処理計画を各都県から求められた問題では、山梨県内の自社変電所などに計300万立方メートルを使うと新たに示しただけだ。工事による大気汚染や開業後の騒音対策も求められたが、法律に基づく事後調査の追加は見送り、自主的なモニタリングで十分とした。

特に問題なのは、重要な課題についてJRがとる対策が具体的でないことだ。大半の区間がトンネルで、中部空港の埋め立てに匹敵する膨大な残土が出る。だがJRは「自社で一部を再利用し、残りの活用は自治体と今後相談する」と繰り返すばかりだ。

静岡県は通過する7都県で唯一、駅が設置されない。南アルプスのトンネル11Kmのみが静岡県である。それでいて残土処理は静岡県とは納得がいかない。また、静岡市はこの6月、南アルプス「ユネスコエコパーク」の登録をめざしているが、こんな状態で本当に大丈夫なのだろうか。

私が最も懸念するのは、南アルプスの自然環境の保全に対するJR東海の認識である。リニアアセスは単なる儀式になってしまっている。JR東海は、果たして環境保全に真摯に取り組んでいるのか、リニア中央新幹線の開通ばかりを優先しすぎてはいないか、大いに疑問である。大規模事業の実施には、何かを犠牲にすることがあるが、リニア中央新幹線のために、南アルプスの自然環境を犠牲にすることが、後世に禍根を残すことにならないか、今の私たち世代に問われていると思う。

静岡県議会議員  
天の一