

「中央新幹線環境影響評価準備書【岐阜県】に対する知事意見書」について

2014年3月29日 日本共産党岐阜県委員会

JR 東海が 2027 年度開業をめざす「リニア中央新幹線(名古屋・東京間)」計画に関して、昨・2013 年 9 月に公表した「環境影響評価準備書」に対し、岐阜県の古田知事は 25 日、「知事意見書」をまとめ JR 側に手渡した。これは、JR の「準備書」が公表されて以来、予定沿線地域での「JR による住民説明会」や県による公聴会、予定沿線自治体からの意見表明、県の環境影響評価審査会における数度にわたる審査などがあり、それらを踏まえて知事がまとめたものである。

「知事意見書」に 1 日先立つ 24 日、県環境影響評価審査会(永瀬久光会長)は、自らの審査を踏まえた「審査会意見」をまとめ知事に提出した。「知事意見書」は、この「審査会意見」をほとんどそのまま反映したもので、計 58 項目について環境保全に関する意見を述べている。

「知事意見書」は、リニア中央新幹線の「工事計画」全体についてと「個別の環境要素に係る事項」についての「意見」を述べているが、冒頭に「総括的事項」という柱を立て、「1 環境影響評価に取り組む基本的な姿勢」「2 事後調査及びモニタリングの計画」「3 本意見書に基づく県等の対応」の 3 つについて、JR 東海の姿勢を正すような「注文」をつけている。そこでは、事業が環境に及ぼす影響について JR が「法令等の規制基準を遵守することは当然」だが、それだけでなく「さらに進んで可能な限りの環境負荷の低減に努める」こと、そのため「最新の技術を積極的に導入」すること、また、今後は JR 東海が「知事意見書」を踏まえて「環境影響評価書」を作成し国交省に提出して、着工への段取りを踏んでいくことになるが、その「評価書」や「地元説明資料」は「地域住民等に容易に理解されるよう、わかりやすく記述」し、「積極的な情報公開に努める」こと、などを求めている。

さらに「総括的事項」では、この「知事意見書」に対する JR 側の対応のいかんでは「必要に応じて(県環境影響評価)審査会を開催するなど、更に環境保全上の意見を提出する」から、JR 東海はこうした岐阜県としての対応を「環境保全措置に十分反映すること」としている。

また「知事意見書」の全体を通じて、「地域住民等に丁寧に説明する」ことを JR 東海に求めるというくどりが、繰り返されていて目を引く。ここには、JR 東海のこの間の対応があまりにも「木で鼻をくくった」ようで、住民の声に真摯に耳を傾けるという姿勢からは程遠く、とにかく「2014 年着工・2027 年開業」ありき、で事業計画を推し進めようという横暴さが際立っているという状況を、さすがに県としても見逃しにはできないという事情の反映があるだろう。こういう、いわば「注文つけ」は、いずれも、県民の暮らし第一に働くべき地方自治体として、県がとるべき当然の対応であり、「物言い」である。58 項目の意見も、この間指摘されている県民の中の様々な不安、懸念の声をそれなりに反映したものになっている。だが、弱い。JR に対する迫り方が、住民の訴えの切実さに比して淡泊に過ぎ、住民の立場で JR にものを言っているという「気迫」のようなものが伝わってこないという印象を拭えない。

「知事意見書」の 58 項目は、一つひとつが県民の暮らしにかかわる重要事項であることに間違いはなく、どの一項目も曖昧にしたままでは「リニア計画」そのものの実現性が担保されないという問題である。知事はそれらを「知事の意見」として JR に「モノ申している」のだが、一方ではリニア中央新幹線に岐阜県の未来を掛けてその「活用プラン」をあれこれ描いてみせるなど「リニア計画」そのものを推進する立場に立っていることを隠していない。そこで住民の懸念・不安をあまりに強く JR に迫れば「リニア計画」自体が立ち行かなくなるかもしれない、そうなればせつかくの「岐阜県リニア活用戦略(案)」も日の目を見られなくなることを心配して、住民の不安や問題意識を県民の代表として JR に全面的にぶつけていくような「意見書」は書けなかった、ということなのだろうか。

例えば、リニア中央新幹線が消費する膨大な電力(現行・新幹線の 3 倍規模とされる)の供給と、最悪の環境破壊をもたらすと実証された原発の再稼働とのかかわりの問題なども、県民の中で深刻に提

起されている問題だか、「知事意見書」にはその言葉すらない。県駅と車両基地の周辺で環境が激変させられようとしている問題でも「影響が最小限となるよう対策を講ずる」ことを求めるところから踏み込んではいない。これらが何かの遠慮の結果だとすれば、県民の目線から見てもはなはだ残念と言わなくてはならない。

「知事意見書」には、「このまま」では県民の暮らしや環境が保全されないという問題が、それなりに指摘されている。例えば「大気質」について「平均的データしか使われておらず、影響評価が十分できていない」とか、「列車走行時の騒音による生活環境への影響が懸念される」とか、「水質、地下水」等の問題について「個別の井戸に関する情報が十分整理されていない」等々である。ところが、これらを問題として指摘していても、そこにあるのは、何かしら「他人事」のような淡泊さでしかない。「…高架橋について防音・防災フードの施行を望む等、市町によって様々な意見があることから、現地の状況に応じ、それぞれの周辺環境、土地利用状況及び関係市町の意見を踏まえること。また、駅や高架橋等については、既存市街地やコミュニティへの影響にも留意すること」と JR に求めるのだが、地元の思いはとて「意見を踏まえ」「影響にも留意」すれば済むようなものではない。

例えば、県が今年1月に県内3ヵ所(可児市、多治見市、中津川市)で実施した「公聴会」で発言した21人の公述人の文字通り全員が、強く厳しい懸念と批判の声を上げている。

- …山口の地は阿寺断層の破碎帯が通っているから、川の水が地下へもぐってしまう確立が高い。水がなければ水田を作れず生活もできない。地元の農業のことも考えて、地元の意見を聞いて工事をしてくれ。私の大切な生活を壊さないでくれ。(中津川市)
- …ここに住んで生きざるを得ない人たちにとって、リニア中央新幹線は大丈夫だということをやんと証明できない限りは、やっぱり中止あるいは凍結すべき問題だ。(同)
- …岐阜県新駅の位置と構造の変更を求める。地下駅にして下さい。できなければ路線、新駅の位置を白紙撤回し再検討して下さい。それもせずただごねるようなら、リニア中央新幹線計画そのものを凍結、あるいは中止を。理由は、私たちにも守りたい生活があるから。30m の高架下には朝日も当たらなくなる。農業を続けようにも日が差さなければ作物もできず本当に困る。(同)
- …ウラン鉱床を回避したルートで「ウランやラドンガスの問題は生じない」とする JR の首長に根拠はない。JR が自らはウランについての現地調査もしないで、安易にルートを設定したことの原因がある。(多治見市)
- …残土の問題で準備書での回答を避けることはアセス法 14 条の規定に触れる。県知事には、JR がアセス法に基づき残土の処理問題を早く解決すること、可児市大萱地区のルートを地下に移すこと、説明会を再度開催すること、についての行政指導をお願いする。(多治見市)
- …JR の安全性に対する考え方が非常に疑問。できればストップして、新幹線と在来線の安全対策に使うべき。(多治見市)
- …これ以上、静かで文化遺産的価値のある村落を荒らすようなことは止めてほしい。そのため県としても現場で生活している我々の、地元住民の意をくみ取っていただき、せめて大萱のルートは地下を通す、このようなご支援を切に願います。(可児市)
- …ウランを初め有害物質の有無を調べ、環境汚染をくい止めるように、強く JR に言ってほしい。地権者は岐阜県民だ。県民のために一步も譲らずに交渉していただきたい。(可児市)

これらはいずれも、暮らしがかかった切実な訴えであり、ただ「留意する」だけで済むものではない。ところが「知事意見書」は、ここから一步も二歩も退いたところにおいて「地元の意見を聞き留意してやってくれ」と言っているのに過ぎない。県民とともに「一步も譲らず JR と交渉する」姿勢からは程遠く、「市町によって様々な意見がある」から「うまくやってくれ」と言っているだけである。これでは、県民を守る自治体の役目が果たせないのではないだろうか。

これを象徴する一つが、可児市大萱地区のルート変更問題である。「知事意見書」は「9 文化財」という一項を設けて「…古窯跡に関する重要な遺跡の有無を確認し、「重要な遺跡が存在する場合は、これを回避できる方法を検討し、工事計画策定までに県及び可児市と協議すること」を JR に求めている。だが「回避できる方法」とは何か。地元住民は、市当局も市議会も含め一致して、古窯跡群をルートが回避できる方法として「高架式をやめトンネル化すること」を求めている。県の公聴会の可児市会場では、発言した 7 人のうち 5 人がこの意見・要望を述べた。「大萱地区の地上部はわずか 1.5 キロ程度。たった 1.5 キロを地上にすることで永遠に失われる文化がいくつもある」との指摘もされた。ところが「知事意見書」は「トンネル化」という地元の具体的で明瞭な要求に応えず、「回避できる方法を検討」せよと言うだけである。なぜハッキリと「トンネル化」を求めないのだろうか。「回避できるようにせよ」と言うなら、高架のままルート自体を大幅に南北いずれかに移動・蛇行させるか、地下をトンネルで通るか、しかないはずである。ルート的大幅変更には JR が応ずるとは考えにくいから、残るはトンネル化しかないのだが、なぜ知事はそれを言わないのか。そのせいか、地元市長は「もはやトンネル化は無理だ」と早々と旗を降ろしにかかっている。地元ではさっそく「裏切りだ」という怒りの声が上がっているが、批判は至極当然の、目を覆うような態度豹変ぶりである。

結局、県民の願いを JR にトコトン聞かせようという腹をくくった姿勢に立てないために、ここで「トンネル化」を知事も言い、地元・県と JR がいわば全面対決で双方が引かず、リニア中央新幹線計画自体が止まり頓挫するというような緊張状態に至ることは避けようとして、あいまいな表現を用い、地元市長に矛を降ろさせ、それによって住民を諦めさせ、「意見は言った」というかたちだけはつくって、計画推進への道をつけていくというあたりが、「知事意見書」のホンネではないのか。これもまた、県民の、いま現に高まり切実さを増している懸念・不安・疑問の声というものを正当に扱おうとしない、自治体として不適切な対応と言わなくてはならない。

以上みたように、「知事意見書」は全体として、このリニア中央新幹線計画に不安や懸念を抱き、計画の中止・見直しを求める県民の思いには、そぐわないものとなっている。そして、その根底には、リニア計画に県の将来をかけようとして計画推進をはかる知事自身の姿勢がある。わが党は先に、『「岐阜県リニア活用戦略(案)」の問題点』を明らかにし、無謀な計画にまちづくりの将来をかけようとするのは危険であり、地方自治体がなすべきことではないと指摘した。そこではとくに、自治体としての役割と責任を、岐阜県にも担ってほしいことを強く要求した。不安や疑問を提起する多くの県民の意見が示すように、リニア中央新幹線計画は、県民の生活環境、住環境を激変させ、多大な影響を県民の暮らしに及ぼそうとしている。その問題に真摯にこたえてこそその自治体であり、「意見」をただ「意見」として JR に伝えるだけで、県の役割は終わりだなどとはいかないものである。

自治体の役割を、あだやおろそかにしてはならない。「県民のために一步も譲らず」の姿勢に立ってこそ、県民の代表たる県知事と言えるのではないだろうか。

以上