

平成28年(行ウ)第211号認可取消訴訟 外

原告 天野捷一 外

被告 国(処分行政庁 国土交通大臣)

参加人 東海旅客鉄道株式会社

2022年 月 日

陳述書

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

大坪 勇

1 はじめに

私は、飯田市の上郷飯沼地籍に住んでいます。長野県駅予定地から南西側約570m、路線からは約340mに位置します。他に、私の住む飯田市上郷では、北条地区にリニアの中間駅が、黒田地区には風越山トンネルの建設が計画されています。最近は、中間駅と、飯田市が進める駅周整備計画で移転した住宅や事業所が解体されて空き地が目立つようになりました。地域の街並みが壊されていくのを目の当たりにして、なんとも空しい気持ちでおります。

2 駅周辺の移転者の悩み

飯田市は、移転を求める各戸への代替地として、74戸分の住宅用地を造成しました。しかし、駅のできる北条地区から移転させられる人たちがみな代替地へ移れたわけではありません。代替地は移転者が買い取ることになっているので、特に高齢者は終の棲家の住宅の再建はあきらめアパー

トを借りたり、また、何とか家を新築できても、土地の安い別の自治体へ移った方もいます。飯田市は農家が代替地に入ることは想定していないので、農機具置場、作業場など必要な農家の敷地としては狭すぎます。また農地の代替地は自分で探さなくてはなりません。事業所などに土地を貸しその収益をあてにしていた方などいろいろな事情で簡単には移転できない方々もおります。また建築費の高騰に悩む方たちもいます。先祖代々、農家としてやってきて、急にどけといわれても、何の相談もなく、またどうしてこの位置にルートが決まったのか説明されておらず、まるで赤紙が来たようなもので、とても納得できないと、いう人もいます。この方は戦争でお父さんが応召、戦死されており、リニアのような計画はまるで戦争とおんなじだともいっています。

3 水害対策の不安

中間駅の予定地には新戸川が、北側に土曾川が流れています。JR 東海は駅部の雨水の排水を土曾川と新戸川に流すと説明して来ましたが、これに対し、地元では、直接天竜川まで流すように当初から要望を繰り返してきましたが、JR 東海は、調整池で対応するとして土曾川や新戸川に流す計画を変えようとしません。

また、新戸川を飯田線が渡る部分は築堤の下の暗渠になっております。この暗渠は断面が狭く豪雨の時に流木などがつまって築堤が決壊した場合、リニアの駅だけでなく周辺の建物も被害を受ける可能性があります。暗渠の拡大も要望して来ましたが、JR 東海は聞き入れません。

4 風越山トンネル工事は地上の地権者の承諾を得ていない

駅の西の端は風越山トンネルに接続します。風越山トンネルは、初めは山岳掘りで掘削する予定でした。しかし地下水利用の調査の結果、地上部で地下水の利用が多いことがわかり、風越山トンネル東側の 3.3 km については、工法を地下水に影響が少ないと言われるシールド工法に変更しまし

た。風越山トンネルは、平均の深さは約 70m で、地上部分には住宅地があります。長野県内のトンネル工事について、JR 東海は、2014 年秋の事業説明会から、深さが 5m より浅い部分については用地を取得し、5～30m のところでは区分地上権を設定すると説明してきました。しかし、30m より深い部分については、地域ごとに説明会で説明していくと説明しただけでした。令和 4 年 6 月 1 日、私達は、JR 東海に対して、全ての深さについてトンネル掘削について土地の所有者個々に承諾をとることを求めました。また、鉄道の運行の安全を守るためにも、土地所有者の承諾と区分地上権の設定は必要と指摘しました。しかし、JR 東海は、30m より深い部分については、土地所有者も含めた説明会で丁寧な説明を行っていくと、口頭で回答しただけです。所有権に関わる重要な問題であるのに非常にあいまいな説明です。大深度地下法が適用できないのに、大深度地下法が適用された場合と同じように、事前に土地所有者の承諾を得ることなしに工事をすると JR 東海は言っているのです。

5 陥没、地盤沈下が心配な住宅地の下のトンネル工事

2020 年 10 月の東京都調布市での外環道トンネル工事による陥没事故以来、住民の間に地盤沈下や陥没事故など、工事について不安を訴える人が出てきています。風越山トンネルは、活断層運動でできた崖から掘削を開始します。掘っていく場所の地質は未固結で巨石を含む段丘堆積物です。トンネルの坑口からしばらくは北側に新戸川の谷があります。ここの土の厚さが薄く、新戸川に向かう斜面が崩壊するのではないかと心配ですが、JR 東海は土の厚さは十分あるから大丈夫というだけです。トンネル坑口の開く崖の際まで住宅地が続いており、この付近の住民の中には非常に心配している人もいます。

首都圏や愛知県の大深度地下法が適用された地域で、JR 東海は、家屋調査や地表面の変化の観測を行い、また、シールドマシンの位置情報をきめ

細かく住民に知らせると説明しています。風越山トンネルでも都市部と同じように家屋調査など行うように要望しましたが、検討すると言うだけです。地盤沈下や陥没が起きて被害が生じた時の責任を明確にして十分な補償をするようにという要望には、飯田市のリニア推進部と相談して決めるなどと答えるだけで、住民に対する丁寧な説明はありません。

騒音については、住居地域、商工業と住居の混在する地域の2類型で地域の指定をただけで、実際、どこでどれぐらいの騒音なのか具体的なことが分かる説明はなく、心配する人は多いです。移転しなくて済んだけれど、リニアルート脇に建つ築50年以上の自宅が工事の振動で痛んだりするのではないかと不安を訴える高齢者もいます。

6 危険な谷や沢に処分するトンネル残土

令和4年3月29日の『信濃毎日新聞』が、トンネル残土の処分地の候補地になっている谷や沢は長野県が崩壊土砂流出危険地区や土石流危険渓流と指定していたのに、そのことを住民に対する残土処分地の説明会のなかで長野県もJR東海も説明してこなかったと報道しました。

阿智村^{かみせいないじ}上清内路のクララ沢など4カ所に合計70万 m^3 の残土が置かれる計画です。阿智村議会は長野県に対して説明のなかった事について抗議をしましたが、長野県知事はネットでも公開している情報だから村が知らないはずはないと記者会見で開き直りました。クララ沢では崩壊土砂流出危険地区の指定があって、清内路地区の住民説明会で、住民から土砂災害警戒区域に指定されているのではないかと質問されたのに対し、JR東海は、村のハザードマップには出ていないと答えました。長野県の指定とハザードマップは別の目的で作られていて、ハザードマップには出ていません。しかし、JR東海は崩壊土砂流出危険地区の指定を知っていたのですから、その回答は、住民の心配に寄り添うものでなく、丁寧な説明とはいえません。

残土を谷に処分することについては、災害についての昔からの言い伝え

や 1961 年の三六災害などの経験から危険と思う住民は少なくないです。長野県や JR 東海が候補地の災害の危険性を説明してこなかったのは住民にこのような感情があるからだと思います。

令和 4 年 7 月のリニア建設促進期成同盟会で、JR 東海は、長野県内で発生するトンネル残土のうち約 3 割の処分先が確定したと報告しました。これまでにいったん候補に上がったのに、住民の反発で取りやめになった候補地の想定された受入れ土量を合計すると約 672 万 m³で、県内で発生する総量 974 万 m³の約 7 割にあたります。3 割しか確保できていないのです。工事の認可からもう 8 年もたつのにこの状態です。

大鹿村には鳶ヶ巣崩壊地と呼ばれる落差 550m になる巨大な崩壊地があります。明治以来、営々と治山事業が行われ続けています。直下に赤石岳を源とする小渋川が流れています。この川岸にトンネル残土を積み上げて処分しようという計画まであり。そんな場所まで候補にあがるのですから、残土の安全な処分先などはこの地方にはありません。

7 工事計画の変更から浮き彫りになる事前調査の不十分さ

松川右岸から掘削する中央アルプストンネルは、川岸の岸壁から直接本坑を掘る予定でしたが、予想以上に岸壁がもろいので、新たに斜坑を掘ることになりました。しかし、ここも地質がもろく、思うように工事は進んでいません。

伊那山地トンネルでは、名古屋方面への出口となる本坑から掘る予定でしたが、本坑予定地の近くに工事ヤードを設置する場所がなく、また近くに斜坑を掘る適当な場所もなく、より東京よりの戸中斜坑から 2 方向へ掘り進む計画に変更されました。工事申請の前に十分な調査を行ったのか疑問です。

8 残土運搬の問題

残土を運搬するダンプカーの問題も深刻です。南アルプストンネルを掘

っている大鹿村から残土を伊那市方面へ運ぶため中央高速道を使います。松川インターチェンジから高速へ入るには商店街や役場、学校がある松川町の中心部を通過することになります。松川町と JR 東海は、松川町中心部の通行を避けるため、令和 4 年 4 月から、1 日片道 120 台を 1 ルート当たり 40 台で松川町中心部を迂回する 3 つのルートに分散させて走らせる予定でした。しかし、一つのルートでダンプ通行のための道路拡幅工事の遅れから、2 ルートしか確保できず運行台数を 80 台に減らしていました。ところが、住民が反対しているのに、JR 東海は 7 月から 2 ルートのままで 1 日片道 120 台を走らせ始めました。

高森町では、リニアガイドウェイ組立保管ヤード造成のために大鹿村から残土が運び込まれていますが、ダンプカーの運行ルートは、環境影響評価書で工事車両が通行しないとされた道路を走行しています。道路わきに住宅地があり住民は騒音と土埃に悩まされています。

9 丁寧な説明をしない JR 東海

どの場合でもいえることは、JR 東海は、丁寧に説明すると言いながら、実際には、その場で明確な回答が出来ず「持ち帰って検討する」と答えたり、言った言わないということが後で起きないように文書で回答を求めても口頭でしか答えなかったり、言葉遣いは丁寧ですが、内容は、あいまいなものがほとんどです。

静岡県内で工事ができないままできて、2027 年の開業は無理と思われませんが、長野県や飯田市などはリニアの関連事業は 2027 年を目標に進めると言っています。これも、JR 東海が長野県内の工事は 2027 年を目指して行うと言っているからです。開業時期がいつになるのかの説明もありません。地元では駅はできたけれどリニアモーターカーは来ないことになるのではとの声もささやかれています。開業できなかった場合、長野県や飯田市が行った事業はどうなるのでしょうか。完成の見通しがなければ、被

害や犠牲の少ない今のうちに工事を中止していただきたいのです。

以上

陳 述 書

東京地方裁判所民事第3部132係 御中

2022年 月 日

住所

氏名 大沼 淳一

私は、1971年に愛知県公害調査センター（後に愛知県環境調査センターと改称）に就職し、以来2007年まで36年間にわたって、主として水質汚染に関する調査研究を続けてきました。定年退職後は、いくつかの私立大学で非常勤講師として教育に携わるとともに、全国各地およびアジア各国の環境汚染問題について、被害住民の支援をする立場で調査研究を続けています。今回は、この経歴の中で調査に関わった美濃帯圃圃によって発生した天然由来物質による複数の環境汚染事例について述べます。

1. 犬山市におけるカドミウム汚染米発生事件

犬山池野、栗田、羽黒地区においてカドミウム汚染米が発生し、愛知県環境部は原因究明調査を行いました（図2）。周辺に工場はなく、汚染原因として考えられるのはこの地域の丘陵部で操業している8か所の採石場だけでした。私たちは数度におよび採石場に立ち入り調査を行い、岩石試料や場内のたまり水や沢水の採取を行い、岩石については粉砕して水を加える溶出試験を行いました。それによって判明したことは、溶出水が強酸性（後に硫酸と判明）を帯びていてカドミウムや鉛などの重金属を含有するというものでした。化学反応の詳細までは極めることが出来ませんでした。岩石中に存在する成分が水と空気と反応して、硫酸を生成し、硫酸が重金属類を溶解するということがわかりました。岩石は主として堆積岩の一種であるチャートであり、真っ黒に着色しているものが硫酸や重金属をたくさん溶出する傾向があることがわかりました。この溶出メカニズムについては、以下の図（図3出典：土木研究所資料1156号）をご覧いただければ、より理解していただけると思います。硫酸を生成したのが黄鉄鉱（pyrite）であり、黒色のチャートは重金属類の硫化物を多く含有している岩石です。

1978年、農水省は犬山カドミウム汚染地域を農用地土壌汚染対策地域に指定し、巨費を投じて38haの作土の入れ替えを行うとともに、採石場に排水処理装置を設置させ、農業用水と河川水、作土および産米のモニタリングを開始しました。1992年、同じ犬山汚染地域農用地土壌汚

黄鉄鉱が酸素と水と反応すると、硫酸が生成し、重金属を溶出させる

黄鉄鉱の酸化による酸性水の発生機構は、以下の化学反応式で示される。

$$2FeS_2 \text{ (黄鉄鉱)} + 7O_2 + 2H_2O \rightarrow 2FeSO_4 \text{ (硫酸第一鉄)} + 2H_2SO_4 \text{ (硫酸)} \cdots (1)$$

$$2FeSO_4 + H_2SO_4 + 1/2O_2 \rightarrow Fe_2(SO_4)_3 \text{ (硫酸第二鉄)} + H_2O \cdots (2)$$

また、(2)で生成した硫酸第二鉄は、水溶液のpHが上昇するに伴い、次の反応により硫酸を生成する。

$$Fe_2(SO_4)_3 + 6H_2O \rightarrow 2Fe(OH)_3 \text{ (水酸化第二鉄)} + 3H_2SO_4 \cdots (3)$$

硫酸第二鉄には強い酸化作用があり、様々な硫化鉱物を酸化させ、各々の重金属等を硫酸塩として溶出させる。
例えば方鉛鉱(PbS)、黄銅鉱(CuFeS₂)、閃亜鉛鉱(ZnS)および閃亜鉛鉱などに含まれる硫化カドミウム(CdS)はそれぞれ、Cu、Pb、Zn、Cdを溶出させる。また、黄鉄鉱中に不純物として砒素を含有することがあり、黄鉄鉱の酸化分解によって溶液中に砒素が溶出することがある。

出典：土木研究所資料4156号(2010年1月)
「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル」

染対策地域の指定解除を行いました。モニタリング調査は継続されています。

2. 犬山市における斑状歯発生事件

カドミウム汚染米事件の10年ほど前に、この地域では斑状歯発生事件が起きていました。簡易水道水に含まれる高濃度のフッ素化合物により生じるエナメル質形成不全症です。原因はホタル石(CaF₂)とされ、この地域の簡易水道は廃止され犬山市の水道が引かれました。

3. 東海環状自動車道トンネル掘削残土による水質汚染事件

2003年4月26日、久々利川水系新流が洞池に放流されたマス・アマゴ約1000匹の斃死事件が発生しました(図4)。同時にこの時、池の水は透明度の比較的高い異様な青白色を呈していました。翌々日、岐阜県環境課および可見市環境課などによる現地調査の結果、上流に設置された東海環状自動車道建設残土ストックヤードから強度に酸性をおびた浸出水が久々利川に流出していることが判明しました(図5)。さらに、その後の調査で、この酸性浸出水は硫酸酸性であること、カドミウムなどの有害重金属が含まれていることなどが明らかになりました(図6)。当該ストックヤードとは、国土交通省直轄事業である東海環状自動車道建設で発生した残土を受け入れるために、可見市が富士カンントリーから借地して建設した施設です。2000年9月に搬入が開始され、2003年4月までに88.7万立方メートルの残土が搬入されていました。

30年前に大田で起きたことが繰り返されてしまいました。ストックヤードの地中で黄鉄鉱と酸素と水の化学反応が起きて硫酸が生成し、周りの重金属を溶解して新流が洞池に流入したのです。池の水が入浴剤のような青白色を呈したのは、硫酸で溶かされた高濃度のアルミニウムが池の水で希釈されて、微細なコロイド状懸濁粒子となったことによって起きるレイリー散乱現象であったと考えられます(図7、8)。

第2次世界大戦中は、美濃帯で銅やマンガンを掘るための鉱山もありました。こうした問題のある地域を、こともあろうに国土交通省が直営で行った道路建設工事で安易に掘削し、何の対策もとらずに残土を谷間に埋め立てた罪は大きいと思います。地理学情報システム(GIS)などを主管し、国土が内包するリスクを把握しているのは国土交通省自身ではなかったでしょうか。

ストックヤードに搬入されたトンネル掘削残土は100万トンに近く、巨大な量の堆積物が谷を埋め尽くしています。降水や地下水がその内部に浸透し、すでに述べたような化学反応や物理反応の結果として酸性を帯びてカドミウムや鉛、銅、亜鉛などの重金属類を含有した浸出水が浸みだしてくるのです。防災対策として設置されていた2本のコルゲート管(各々分岐しているが)から排水されてくる他に、ストックヤード基部埋設管から排水されてくるもの、ストックヤードの下流にある調整池の底のあちらこちらから湧き出してくるものがあり、その多くがpH3~5(最悪の時の値はpH2に近い)の酸性を示し、重金属類を含有しています。東西コルゲートからの浸出水、および、ストックヤード基部埋設管からの浸出水をポンプアップされて、水処理プラントで処理され、処理水は調整池下流に放流されています。こうした状態がいつまで続くかは誰にも予測がついていません。何故ならば、ストックヤード地下で起きていることの全体がいまだに把握されていないからです。数10本のボーリング調査や水処理施設の建設と稼働のための費用はすべて国費が投入されているわけですが、総額は10億円を超えるものと思われています(図9~11)。

現在稼働中の水処理プラントは、これまでに2回の事故を起こしています。2001年2月に暴風によって電源が切れ、ポンプが停止して浸出水の汲み上げが止まって、酸性浸出水が無処理で調整池に流入しました。2006年3月、今度は水処理プラントのpHセンサーが故障して、処理水の中和がされないままに汚染水の放流が行われてしまいました(図12、13)。

地域住民からは汚染土の全量撤去要求がなされていますが、国土交通省はそれに対応することが出来ず、事件発生から11年間を経ても問題はまだ解決していません。住民と国土交通省の話し合いは年に1~2回開催される「新滝が洞池水質異常に関する保全対策協議会」で行われています。私は住民側推薦の唯一の学識経験委員であり、事件発生以来11年間、国土交通省推薦の5人の委員との間で毎回論争を続けています。

4. 超深地層研究所(岐阜県瑞浪市)地下水に含有される水質基準超過ホウ素及びフッ素

超深地層研究所が高レベル廃棄物の地層処分の研究をするために地下500mの穴を掘ったところ、途中で断層帯にぶつかり、大量の地下水が吹きだしています。この地下水には環境基準を超えるフッ素とホウ素が含まれていて、その処理のために大きな処理施設を建設せざるを得なくなり、なおかつ、高額のランニングコストをかけて運転しています。フッ素とホウ素の水処理は化学原理的に大変困難なのです(図14、15)。

5. 結語

以上述べてきたように、美濃帯を掘削することによって、様々な水質汚染事件が起きているにもかかわらず、JR東海の環境影響評価書ではほとんど記述されていません。岐阜県の中津川市や可児市でも同じような問題が起こり得ます。

この種の汚染が発生しないようにするためには、工事段階で細心の注意を払い、的確なモニタリング体制を構築しておかなければなりません。さもなければ、天然由来物質による重大な環境汚染がかなりの確率で発生することが危惧されます。

なお、環境影響評価書に関する春日井市長意見の中で、美濃帯が掘削されようとしている同市西尾町における黄鉄鉱由来の水質汚染を危惧している旨の記述があることも付言しておきます。

以上

陳 述 書

住 所

氏 名 花田英夫

- 1 私の住んでいる愛知県瀬戸市は、陶器の町で、江戸時代から粘土等を掘り進めた結果瀬戸のグランドキャニオンと呼ばれる大きな谷ができ、ここがリニアの工事残土の処分場になっています。谷の容量は、1000 万 m^3 と言われる程大きなものです。

現在瀬戸市には坂下非常口からの工事残土に加え、神領非常口から、さらに西尾工区からの工事残土も持ち込まれています。そして、この西尾工区の残土は重金属を多く含む「美濃帯」岩盤を掘削するがゆえにリスクの極めて高い工区です。

しかし、J R 東海は瀬戸市で西尾工区の工事説明会を開くこともなく、回覧板を回したのみで工事を進めています。市民の声も聴かず、地元への説明は全く不十分です。

- 2 過日の新聞報道によると、岐阜県は 2022 年 3 月 14 日、愛知県春日井市のリニア中央新幹線のトンネル工事現場から、岐阜県多治見市の処分場に搬入された残土について、環境基準を超えるヒ素とフッ素が検出されたと発表しました。そして岐阜県は、残土を搬出した共同企業体（J V）と、工事発注の J R 東海に再発防止策を講じるよう要請しました。岐阜県が、2 月 18 日に搬入された残土の一部を検査したところ、ヒ素が基準の 2.1 倍、フッ素が 1.5 倍検出されたということです。

共同企業体（J V）は、「毎日検査しており、この日も基準を超過していない」としていました。岐阜県の担当者は、検査結果にばらつきが出ることはあるとした上で「地質に応じて検査を増やすなどの対策を講じてもらいたい」とし、処分場の事業者に対して岐阜県は、この日に運び込まれた残土の撤去と他の残土の検査を指示したということです。

また別の報道によれば、J R 東海は、「1 日 1 回の頻度で適切に検査を実施している」と説明。「今後の対応は行政や特定事業場（残土処分場）、J V（共同企業体）と調整した上で決めていきますと返答」したということです。そして、地域の人からは「掘り出した土砂から少量を採取して行う検査では不十分だ」と指摘されているとも報じています。

この事故に対して愛知県の対応は問題です。発生した工区が愛知県であるに

もかかわらず、県は何らこの件で動いているようにみえません。県民の暮らしと安全を守る使命を持つ愛知県のこの姿勢には、驚きと失望を禁じ得ません。

今後、県や瀬戸市に向けて、とりわけ重金属公害を防ぐ観点から、J R 東海のリニア中央新幹線工事を、本気で監督・指導するよう求めて行きたいと思えます。

- 3 この事故について、私たちは瀬戸市に問い合わせました。その結果、この残土は瀬戸には来ていないことが明らかになりました。今回の事例は、岐阜県が処分場で調査していて発覚したのですが、J R 東海のずさんな検査では見逃される危険が絶えず起きます。その結果、私たちが知らないうちに処分場が重金属で汚染されることとなります。

かつて次のような事例が起きました。

2003年4月26日、可児市が建設した施設（富士カントリーから借地）に東海環状自動車道路トンネル工事の残土88.7万 m^3 が積まれ、雨水にさらされた結果、強度に酸性を帯びた浸出水が、久々利川に流出している事が確認されました。その後の調査で、この浸出水は硫酸酸性であること、カドミウムなどの有害重金属が含まれていることが判明しました。可児市の久々利川水系の新滝ヶ洞溜池で、放流されたマス、アマゴ約1000匹がへい死しました。地中で黄鉄鉱と酸素と水の化学反応が起きて硫酸を生成し、周りの重金属を溶解して高濃度のアルミニウムが池に流入したのです。

さらに、下流域の河川周辺の田んぼがカドミウムで汚染されて、農産物を作ることができないという事態が起きてしまいました。国により、ボーリング調査や水処理プラント設備の稼働が2年間行われました。これは、総額10億円を超える事態になりました。その後は予算処置が行われず、現在は重金属抽出水を基準値以内に収めるよう純水と希釈して河川に放流しています。

- 4 さて、西尾工区での工事残土の総量は130万 m^3 に上ります。そのうち瀬戸に持ち込まれる残土の量は60万 m^3 以上とされています。J R 東海の資料によれば、瀬戸への工事残土の日量は、最大でダンプ270台とされているので1350 m^3 になります。

これだけの残土に対し、黄鉄鉱等をチェックするための溶出試験や重金属分析が1日に現場が2か所に過ぎません。2回というのは明らかに不足しており、汚染土を見逃す可能性が極めて高いと思います。専門家は、J R 東海の残土チェック法である「毎日1回、2000 m^3 に1回程度」では汚染土を見つけるのは無理だとしています。そしてそのことが、汚染土見逃しを招いたのです。

今回はヒ素・フッ素でした、今後、重金属をも見逃し、処分場に運び込むことも考えられます。

J R 東海は、岐阜県職員の「地質に応じて検査を増やすなどの対策を講じて

もらいたい」、また地元の方の「掘り出した土砂から少量の土を採取して行う検査では不十分だ」という声にどのように答えるのでしょうか。

愛知県珪砂鉍業協同組合の処分場から流れ出た酸性水は、瀬戸川、水野川さらには、庄内川と周辺の農地に汚染を広げて行きます。また、多治見処分場から雨水とともに流れ出た水は、ため池から五条川源流、犬山の入鹿池・愛知用水・五条川へと流れています。この水は高蔵寺ニュータウンの飲料水に、また知多半島までの農業用水に使われており、汚染させるわけにはいきません。

JR東海は誰もが納得する工事残土の検査体制を整える必要があります。その上で、汚染土が判明した時の対処方法についても明らかにすべきです。

しかし、このような深刻なリスクをおい、自然環境を破壊してまでリニアを推進する意味は何なのか、もう一度立ち止まって考える必要があると考えます。

以上