**10　公害・環境問題**

**（１）リニア新幹線計画**

2014（平成26）年4月23日、リニア中央新幹線の着工を目ざすＪＲ東海が環境影響評価書を国土交通省に提出した。同新幹線は超伝導磁気浮上方式により時速500キロメートルで走行し、品川名古屋間の所要時間を約40分とし、全線開業は2045（平成47）年を目指す等とされている。しかし、その稼働には膨大な消費電力量が必要とされ、磁力による強い電磁波が発生するとともに、南アルプスの軌道敷設工事による自然環境に対する悪影響などが懸念されている。また近年では新東名高速道路も開通し、東海道新幹線の乗客数もほぼ横ばいの状態であって、必要性についても再検証が必要である。

**（２）日弁連の意見書**

**①**　日弁連では、2014（平成26）年6月25日にリニア中央新幹線計画につき慎重な再検討を求める意見書を公表した。意見の趣旨において、指摘されている懸念として、南アルプスをトンネルで貫くことなどによる自然環境に対する悪影響、低周波音や強い電磁波の発生のおそれ、工事に伴う残土等処理等の問題、過大な電力消費、交通機関としての安全性という5点が挙げられている。

**②**　につき、南アルプスをはじめとする豊かで貴重な生態系を横切ることになり、懸念される自然環境への影響は、森林伐採や道路整備、河川や地下水の流量減少や汚濁など様々な原因による生息地の喪失・分断、人口構造物の出現による景観悪化、工事の騒音、車両の往来、工事証明等による動物の繁殖行動への影響、外来種の持ち込みによる既存の生態系の攪乱など多岐に亘っている。

貴重な自然生態系に対する公共事業による破壊を防止し、自然と共存する社会を構築することに向けた国民の欲求は高まっており、利便性を第一に考えるこれまでの社会の在り方は反省を迫られている。また、東日本大震災、福島第一原発事故という災禍を受けて、日本社会の根本的な変革が叫ばれるようになった。人の絆が見直され、コミュニティの役割が改めて考え直されようとしている。「持続可能な循環型社会の構築」を基準に、人々の日常生活から生み出される文化が維持されるためにも、事業の合理性、自然生態系との調和が重視されるべきである。

**③**　については、低周波音や電磁波の慢性影響を考慮すべきであり、予防原則に基づく対策が必要である。電磁波の発がん性や小児白血病など人体への悪影響について､いまだ科学的な知見が確立しているとは言えない状況ではあるが､欧州議会や欧州評議会議員会議等の様々な国際機関が､電磁波による健康被害に警鐘を鳴らしている｡WHOにおいても予防的アプローチによる対応が指摘されている｡諸外国では､規制値の強化(スイスの例)､センシティブエリアでの基準強化（イタリアの例）､電磁波過敏症（人により電磁波に鋭敏に反応し､頭痛､吐き気､疲労､めまい､心臓動機､不眠症などの症状が出る）への対策を講じる（スウェーデンの例）などの対策が取られている｡

弁護士会に対しては､予防原則の観点にたち､将来の健康被害の発生､特に影響を受けやすいと思われる子どもたちや病人の健康被害の発生を防止するための提言が求められている。

なお、2012（平成24）年9月13日､電磁波問題に関する日弁連の意見書において、国に対し､電磁波の安全対策のあり方について調査･研究し､人の健康及び環境を保護するために｢電磁波安全委員会｣などの機関を設置する立方及び組織作りを行うべきことを提言した｡具体的には､中立･公平な立場から電磁波に対する安全対策を行うことができるよう業界を所管する省庁からの独立性を確保すべきこと､幼稚園､保育園､小学校､病院等が存在する地域をセンシティブエリアと指定し､他の地域よりも厳しい基準を設けることを検討すべきこと､携帯電話中継基地局等の電磁波放出施設を新設する場合､当該基地局周辺の住民に対する説明を行った上､新設することの是非について住民との協議を行う制度の実現､住民への情報公開の制度を設けるべきこと､高電圧線の近くに居住する住民や携帯電話中計基地局周辺に居住する住民の健康被害についての実態調査の実施などにより科学的知見を得るべきことなどが盛り込まれている｡電磁波の影響を明らかにし､安心して社会生活を続けられる環境を整備していくことは､人権保障の観点からも要請されるところである｡

**④**　については、建設残土の量は東京ドーム50杯分に渡る大量の残土や建設廃棄物が発生することを指摘した上、残土や建設廃棄物の発生を抑制するための具体的方策、残土等の捨て場所や再利用先について自然度の高い区域等を回避した選定や地方公共団体との協議を経た管理計画の策定等、環境への悪影響を回避する方法が明確にされるべきである。については、在来新幹線の4から5倍と言われる電力消費が予想されるリニア新幹線は省エネルギー化の地代に逆行する。消費電力に関する詳細な情報開示が必要である。については、超伝導リニアが、世界のどの国でも実用に供されていない新技術であること、我が国が世界有数の地震国であること、さらに東南海地震の影響が懸念される南アルプスの断層を通過すること等を鑑みると、これを推進するためにはＪＲ東海は安全性に関する十分な検証と説明が不可欠である。

**⑤**　日弁連の上記意見書では、これらの懸念を踏まえて、まず、国土交通大臣は、環境影響評価の手続において、事業者であるＪＲ東海に環境の保全の見地からの意見を述べるに当たって、上記からの懸念を徹底的に再検討した上、補整等が必要である旨の意見を述べるべきであるとしている。また、国土交通大臣は、全国新幹線鉄道整備法に基づく認可のためにＪＲ東海の工事実施計画を審査することになるところ、上記からの懸念が解消されるまでは認可せず、リニア中央新幹線計画を慎重に再検討すべきであるとしている。加えて、ＪＲ東海に対しては、十分な情報公開を行うとともに、着工を急ぐことなく、上記ないしの懸念が解消されるよう、リニア中央新幹線計画を慎重に再検討すべきであるとしている。

**（３）**冒頭に述べたＪＲ東海の環境影響評価につき、環境影響評価書の内容も抽象的で不明確な部分が多く、沿線と県知事からの意見を十分に反映したものとは言い難く、早期着工を目指す余り、拙速なアセスメントが行われるならば、環境保全、健康で文化的な生活の確保を目的とする環境アセスメントの趣旨から、極めて重大な問題があるといわざるを得ない。ＪＲ東海が、環境への悪影響の回避策が住民参加の元で十分に合意に達するところまで至ることなく、また、安全性の問題についての十分な考慮もなく、全体として計画を慎重に再検討することなく、このまま着工に至るならば、我が国の経済・社会・環境に深刻な悪影響を与える事になるであろうことが危惧される。今後も､弁護士会は､公共事業政策に対する積極的な提言をすることが社会から求められているというべきである｡