

## 環文ミニセミナー(9月開催)

### 事務局

9月4日(金)、9月18日(金)にオンラインにて開催いたしました、環文ミニセミナーの概要をご紹介します。

#### 第1回 「プラスチックを考える」

日時：9月4日(金) 16:00 - 17:00

講師：田崎 智宏 氏

(国立環境研究所 資源循環・廃棄物研究  
センター 循環型社会システム研究室長)

プラスチック問題には4つの問題(非再生資源依存、地球温暖化問題、海洋プラスチック汚染、大量生産・消費・廃棄社会)が含まれる。持続可能な社会の構築に向けこれらをバランス良く見ていくことが必要。

近年、廃棄物収集が十分でない新興国などで経済成長に伴いプラ使用量が増え、海中のプラごみ量が増加。プラスチックは一旦環境に出ると長期間分解せず、特に海中のマイクロプラが海洋生物に与える影響が注目される。海洋プラごみは誤食など水生生物への影響のみならず、鯛などの食卓魚やペットボトルの水にもマイクロプラ混入の報告があるが、毒性や食物連鎖については不明点も多い。プラごみは環境問題に留まらず、漁業、観光業にも大きな影響を及ぼす経済問題で、OECDによれば年間130億ドルの損失が発生しているとのこと。

日本は海洋ごみ関連法を改正し、循環型社会形成推進基本計画でも廃プラへの取組みを示していたが、2017年カナダG7サミットでの「海洋プラスチック憲章」に署名せず国内外の非難を受け取組みが進んだ。政府は「プラスチック資源循環戦略」(2019年5月)に基づき、従来の3Rに加えバイオマスプラなど素材代替を進める方向で、再生から利用まで世界トップレベルのプラ対策マイルストーンを掲げる。特に海洋プラ対

策では、3Rとクリーンアップ活動やモニタリング(技術開発含む)を組み合わせた国際協力枠組みの創設を目指す。

日本の年間プラごみ排出量は約900万トン。回収プラは主に焼却(発電)とリサイクルにより処理。焼却は発電効率の高い焼却炉が、リサイクルはきれいな廃プラが、廃プラを燃料化も高熱効率のボイラー整備が必要。清掃活動で回収できるプラごみは年数千トンで、2050年までに海洋プラごみゼロ達成は現状では難しい。日本は技術依存や個人の自発的活動を促す対策をとるが、プラ問題は大量生産・大量消費社会の構造的な問題であり、EUのように経済的メカニズム導入や生産時のクリーンアップ、普及啓発費用を徴収して回収量を増やすなど構造的な対応が望ましい。

「生分解性プラスチック(「バイオマス起源のプラスチック」とは異なる)」は国際的にも分解条件を満たす認証制度の整備が不十分。またCO<sub>2</sub>と水にまで分解できるのかも見るべき。「バイオマス起源のプラスチック」はカーボンニュートラルだが生分解しないものもあり、海洋プラ問題には対応していない。また利用する再生可能資源の枯渇にも要注意。

日本のプラスチック対応策のうち、冒頭の4課題すべての解決策となり得るのはリデュースのみ。他の対応策は組み合わせる必要がある。従来リデュースは重量で見えていたが、ごみ散乱に対応するためには個数での削減に転換する必要がある。リデュースにはレジ袋有料化は効果的だが、その先を考えるべき。国のリデュース目標

25%減には、まず「4回に1回減らす」こと。不要なモノは買わない・もらわない、分別・リサイクルに協力する、どうしても使うものは長く使うか他の素材を選ぶ。また個人を超えて、署名活動に協力、近隣の店舗に働きかけ、SNSやネットでの呼びかけなど、生活者と事業者が連携・協力するオープン・イノベーションの手法も取り入れるべき。何よりも、自身でクリーンアップ活動に参加して身体で理解することが重要である。

## 第2回 「環境文明論から見た

### リニア中央新幹線の問題点」

日時：9月18日（金）16:00 - 17:00

講師：加藤三郎（環境文明21 顧問）

JR東海によるリニア中央新幹線事業は、世界一速い夢の超特急事業のようなイメージが先行し、沿線各地の経済効果への期待も絡んで進められている。その目的として、JR東海は、①限界に近づいた東海道新幹線の輸送力増強、②東海道新幹線の老朽化対応と大震災時の東海道のバイパス、③東京－大阪を結ぶ巨大経済圏の構築としている。国交省は2011年5月に建設計画を認め、2014年10月に品川－名古屋間が着工（2027年開業予定）。東日本大震災後の対応に追われていた時期で、国民からノーチェックで進められた感がある。

品川－名古屋間の殆どを直径14m（4～5階のビルが入る位）の地下トンネル、特に大都市圏では大深度トンネルで結び、超伝導磁気浮上式（車体が10cmほど浮上）で最高時速505km、約40分で走行する。当初はJR東海の単独事業として開始したが、大阪経済界の要請を受けて名古屋－大阪間の開通を8年前倒しするため国が3兆円の財政投融資をした。総工費約9兆円超となったが、JR東海は利用者数増加を見込み料金は大き

く変わらないと説明している。

環境問題は人間が豊かさ・便利さ・快適さを求めることに起因すると考えられる。有限な地球環境の下では人間が欲求を抑制しなければ危機に陥るため、万事「足るを知る」の心得が必要となる。ローマ教皇フランシスコが「環境に関する回勅」（2015年）で述べているように、技術と経済（利益追求）が結びつくとも技術の負の影響が見えなくなる。

実際、地下深く電磁波の中を高速走行するため、騒音、振動、陥没、地下水枯渇などの環境負荷が懸念され、乗客・乗員、沿線住民の安全にも疑問がある。非常時に一列車1000人の安全な脱出が物理的に可能か、トンネル内で上下線の高速でのすれ違い（これまで実験なし）、大量のトンネル掘削土の処分、地下水脈・景観・生物への影響など不安点が多い。大深度地下使用法に基づき40m以深の地下空間には地上権は及ばないため、住民への周知はなおざりだったが、工事の影響を受け各地で地権者による訴訟が始まっている。更に、リニアの電力消費量は現新幹線の約4倍でこの背景には原発や火力発電が前提としてある。また安全走行には航空機並みのメンテナンスが必要で莫大な経費がかかる。リモートワーク、TV会議などで利用が想定どおり伸びなければ大赤字となる。

リニア事業は東海道線という幹線に関わっており国民生活への影響も大きく、国民の税金による財投資金も入り公益性が高い事業なのに、広く国民の意見を聞かず、国土交通省の審議会や有識者会議など狭い範囲の議論で進めてしまったため、今になってあちこちで問題が発生している。「原子力ムラ」による原子力発電事業推進の流れと酷似しており、JR東海にとっても国民にとっても悲劇的な結末となることが懸念される。

（文責：事務局）