

■令和4年11月11日（金）地域公共交通対策等特別委員会 県外調査

調査目的：リニア中央新幹線の整備に伴う影響に対する静岡県の対応について

調査先：静岡県【会場：静岡県議会 第6委員会室（静岡市葵区追手町9-6）】

調査概要：静岡県を訪問し、リニア中央新幹線の整備に伴う影響に対する静岡県の対応について、静岡県くらし・環境部から説明を受け、質疑応答を行った。

○環境影響評価をめぐる経緯

- ・平成23年5月に南アルプスルートにて整備計画が決定され、主要な経過地（甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市付近、奈良市附近）の記載はあるものの、具体的なルートは明確にならないまま、環境影響評価の手続が開始。
- ・平成25年9月に提出された環境影響評価準備書において、南アルプストーンネル工事により、大井川の流量が毎秒2 m³減少するとの予測が示された。準備書に対する知事意見に対して十分な回答が得られないまま、平成26年8月に環境影響評価書が提出され、平成26年10月に国土交通大臣が工事实施計画を認可した。
- ・静岡県は、リニア中央新幹線の整備事業の必要性には賛同しているが、地下水への影響、生態系への影響、トンネル掘削土の処理について、十分な検討がなされていないと考えている。静岡県環境影響評価条例に基づく事後調査手続きにおいて、JR東海に十分な検討と説明を求めている。

○南アルプストーンネル工事場所の特殊性

- ・南アルプスは、地質が複雑で、毎年3~4mm隆起している。断層破碎帯もある。
- ・予定されている最大深度1400mでの工事は過去に例がない。
- ・南アルプスには、希少動植物が多数存在し、ユネスコエコパーク（生物圏保存地域）の認定を受けている。奥地で人為が及ばず、保全されてきた希少動植物であるため、周辺環境の変化の影響を受けやすい。
- ・大井川は、水道用水のほか、農業用水、工業用水、発電用水として広く利用されており、水位・水質に変化があった場合に与える影響が大きい。

○課題：地下水への影響

- ・ JR 東海は環境影響評価準備書において、トンネル工事により、大井川の流量が毎秒 2 m³減少すると予測。大井川は、水道水のほか、農業用水、工業用水、発電用水として広く利用されており、水量減少に伴う影響が懸念されるため、静岡県は、トンネル湧水の全量を大井川に戻すことを要求。
- ・ 平成 30 年 10 月、JR 東海が「トンネル湧水の全量を大井川に流す」と表明したことを受け、静岡県中央新幹線環境保全連絡会議に地質構造・水資源部会を設置。対話を続けてきたが、硬直状態にあった。
- ・ 令和 2 年 4 月、静岡県と JR 東海の対話が促進されるよう、国土交通省がリニア中央新幹線静岡工区有識者会議を設置。13 回の会議を経て、令和 3 年 12 月に「大井川水資源問題に関する中間報告」として、トンネル湧水の全量を大井川に戻すことで中下流域の河川流量が維持され、下流の地下水へ影響も小さいとのとりまとめがされたところ。
- ・ これを受けて、令和 4 年 4 月、静岡県中央新幹線環境保全連絡会議の地質構造・水資源部会を再開。工事期間中のトンネル湧水の流出対策を含む、具体的な全量戻しの工法等について検討している。

○課題：生態系への影響

- ・ トンネル掘削による地下水位の低下や、大井川上流域での表流水の流量減少に伴い、支流の西俣川やその周辺の沢の流量がゼロになる期間が生じる恐れが懸念されている。
- ・ 生態系への影響は不可逆であり、影響を受けてからでは元に戻せない。地下水位の低下予測、沢・河川の流量減少予測は慎重に行い、影響の回避や低減策を工事前に検討する必要がある。
- ・ 令和 4 年 6 月、第 1 回 環境保全有識者会議（第 14 回リニア中央新幹線静岡工区有識者会議）が開始され、現在論点整理に向け、関係者ヒアリング等を行っているところ。

○課題：トンネル掘削土の処理

- ・ 工事により発生するトンネル掘削土については、大井川沿いの燕沢発生土置場に処理されることが予定されている。川沿いにトンネル掘削土が残置されると、掘削土の崩落・流出による濁水の発生回数の増加や、掘削土の崩落による河川の閉塞及びそれに伴う二次災害が懸念される。
- ・ 環境影響評価書（平成 26 年 4 月提出）に対する国土交通大臣意見（平成 26 年 7 月）においても、発生土置場の選定要件として、土砂の流出があった場合に近傍河川の汚濁の恐れがある区域等を回避することが挙げられている。JR 東海からは、発生土置場の安全性の確認について、近隣住民の立場に沿

った十分な説明がなされていないと考える。

- ・令和3年の静岡県熱海市逢初川^{あいぞめがわ}で発生した土石流災害を受け、静岡県盛り土等の規制に関する条例を制定。条例に基づく、申請・審査を行う予定。

○JR 東海との対話について

- ・当初、JR 東海は「環境影響評価法に基づく手続きは終わっており、静岡県からあまりにも高い要求を課されている」との考えが根底にあり、専門部会が求める追加の調査や解析データの開示が十分に行われず、対話が進まなかった。また、南アルプストンネル静岡県内区間（長野県境～山梨県境）延長約 10.7km であるところ、静岡工区は延長約 8.9km となっており、静岡県内の一部が隣接県の工区となっており、静岡県が求める情報が JR 東海から提供されないことがある。
- ・静岡県にとって、従来 of 東海の説明は、自分の考え方を理解させようとする説得型のコミュニケーションで、事業推進により影響を受ける側に寄り添い、対話する姿勢に欠けていたと認識せざるをえない。
- ・リニア中央新幹線静岡工区有識者会議の委員からも、「JR 東海の説明はわかりにくい」「データの開示が必要」との指摘があり、静岡県が求めてもなかなか出てこなかった資料やデータが新たに示され、リスクを抽出・整理することの重要性や一定条件の下での解析結果の不確実性が明確に示されたことにより、JR 東海と対話できる条件や資料が整ってきたと考える。
- ・リニア中央新幹線の整備計画の中では、具体的なルートは示されておらず、環境影響評価手続きのなかで明らかになってきた。工事場所・工法を確認し、与える影響・課題を具体的に検討することが大事。

○主な発言・質疑応答

- ・リニア中央新幹線は、国家的プロジェクトであるものの、あくまで民間企業の事業であるため、有事の際の責任は JR 東海が負うことになる。遠い将来に影響が出た際に JR 東海がなくなっていた場合、誰が保障するのか考えると不安になる。
- ・大深度で工事が行われる場合、大量の泥土が発生する。泥土の活用に向け乾燥させるためには薬剤の使用が考えられる。大量に発生するため、全て活用されるわけではなく、活用されない泥土をどのように運搬・処理するのか。掘削土の処理は影響が大きいと考える。静岡県の事例を聞くと、環境影響評価法に基づく環境影響調査の時点で、JR 東海が描いているだろうルート、工法を確認することが大事と考える。それをどれだけ JR 東海から引き出せるのかが重要。

Q： JR 東海から資料がなかなか開示されないとのことだが、そもそも調べていない可能性はないか？

A： その可能性は低いと考える。

JR 東海は、事業を進める側の説得型の説明をし、事業推進により影響を受ける側に寄り添った説明が不足しているが、対話型のコミュニケーションを取る必要がある。

Q： 静岡県環境影響評価条例に基づき協議しているとのことだが、当該条例は、リニア中央新幹線の問題を受けて改正したのか？

A： 改正していない。従前からの条例に基づき、協議している。

Q： JR 東海の工事を差し止めることが静岡県には可能か。

A： 工事着手にあたっては、静岡県環境保全条例に基づき、静岡県と JR 東海で、工事着手前に自然環境保全協定を締結することを求めている。このほか、河川法の許可が必要となるが、法律上は、途中まで工事は可能。あくまで、環境影響評価手続きの対応の中で、地元の理解と協力が不可欠であるとして、JR 東海に地元が理解できる説明を求めている。

