

リニア中央新幹線建設に係る県とJR東海の対話の状況

2020年10月2日 静岡県

何が行われようとしているのか

複雑な地質の南アルプスで、我が国で最難度の長大・大深度の山岳トンネル工事が行われようとしている。(P1~P4)

- 地質が複雑、かつ、毎年3~4mm隆起。断層破碎帯もある。(P5)
- トンネルは地表から最大1400m下、かつ、大井川の下を通る。トンネル面は、過去に例のない大きな土圧、水圧を受ける。(P2)
- 大井川の水は多様に利用され、不足気味。「命の水」と呼ばれている。(P6、P7)
- 南アルプスの自然環境は極めて脆弱。(P8)
- これらによって、工事自体の不確実性とリスクが高い。あわせて、水利用や自然環境にどの程度影響を及ぼすかについて、不確実性とリスクが高い。(P9、P10)

このため、他の場所と同程度の環境影響評価では不十分。国交省、環境省も環境影響評価書に対し、厳しい意見

<環境大臣意見(2014年6月)抜粋>(P12)

- 最大限、回避、低減するとしても、なお、相当な環境負荷が生じることは否めない。
- 地下水がトンネル湧水として発生し、地下水位の低下、河川流量の減少及び枯渇を招き、ひいては河川の生態系に不可逆的な影響を与える可能性が高い。
- ユネスコエコパークとしての利用も見込まれることから、当該地域の自然環境を保全することは我が国の環境行政の使命でもある。
- 本事業の実施に伴う環境影響は枚挙に遑がない。
- 技術の発展の歴史を俯瞰すれば、環境の保全を内部化しない技術に未来はない。
- 環境保全について十全の取組を行うことが、本事業の前提である。

<国土交通大臣意見(2014年7月)抜粋>(P12)

- 多岐にわたる分野での影響が懸念されており、本事業の実施に当たっては、環境保全に十分な配慮が必要である。
- 地元の理解と協力を得ることが不可欠である。
- 地域住民等に対し丁寧に説明すること。
- 環境保全に関するデータや情報を最大限公開し、透明性の確保に努めること。
- 河川流量の減少は河川水の利用に重大な影響を及ぼすおそれがある。必要に応じて精度の高い予測を行い、その結果に基づき水系への影響の回避を図ること。

どういふリスクがあり、何が論点か

このため、静岡県は環境影響評価手続の中で、有識者からなる専門部会(地質構造・水資源専門部会、生物多様性専門部会)を2018年11月に設置し、JR東海と対話を進めている。(P11)その結果、明確になってきたリスクや論点は次のとおり。(P13~P20)

○ トンネル湧水の県外流出による水利用への影響(とりわけ工事中の湧水の大井川水系外への流出)

(論点) 県外流出を防ぐ工法。他県へ流出するトンネル湧水量の把握。流出した場合の影響の内容と程度。(P14)

○ 中下流域の地下水への影響

(論点) トンネルが地下水の流れを切断、または流れを変える可能性。重金属などの有害物質が地下水に流出する可能性。(P15)

○ 地下水位低下、沢枯れ、河川流量の減少等による生態系への影響

(論点) 地下水位が大幅低下。沢枯れが生じる可能性が高い。その影響評価のためのモニタリングの実施。沢枯れによる生態系への影響に対する具体的対応策の検討。(P16、P17)

○ 大量に発生するトンネル掘削土の処理に伴う生態系や生活環境への影響

(論点) 発生土置場の安全性の確認。重金属などの確実な処理を行うための具体的な方法。(P18、P19)

○ トンネル掘削による湧水量や地下水の変化の予測精度

(論点) JR東海: 水収支解析モデルの精度は高い。(P20)

静岡県: モデルによる地下水の動きの推定精度は低い。(地下水の動きの推定目的としては限定的にしか使えないモデル)

なぜ議論・対話が進まないのか

基本認識が県とJR東海で異なるため、議論・対話がなかなか進まない。(P21、P22)

JR東海の基本認識の表れとしての、JR東海トップ・幹部の累次の発言が、地元感情を逆なでし、JR東海への不信を増幅。

1 対話のテーブルにつけない段階(2014年3月~2018年10月)

県は、JR東海に対し、環境影響評価準備書に関する知事意見で、「トンネル湧水の全量を戻す」ことを求め、それ以降も求め続けたが、JR東海は、「トンネル掘削による河川流量の減少量は特定できるので、全量戻しは必要ない。減水分だけ戻す。」という見解。基本認識の差が大きく、対話を始めるに至らず。(P22)

2 対話のテーブルについてのもの、十分なデータが出てこないため、対話が進みにくい段階(2018年10月～)

2018年10月、JR東海が、「トンネル湧水の全量は大井川に流す」ことを表明したことにより、「トンネル湧水の全量は大井川に戻す」ことの必要性についての基本認識が一致した。生物多様性と地質構造・水資源の専門部会を設置し、対話を続けている。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、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、県(専門部会)が求める追加の調査への対応や解析データの開示が十分行われず、対話が進んでいない。(P22)

3 国土交通省が指導を行う段階(2020年4月～)

2020年4月、国交省は、県とJR東海との対話が促進されるよう有識者会議を設置し、議論を進めている。「JR東海の説明はわかりにくい。データの開示が必要。」旨の委員の指摘を受け、これまで5回開催された会議において、県の専門部会が求めても提出されなかった資料が提出され、議論を深めるための材料が整いつつある。有識者会議で結論が示される見通しは立っていない。(P22)

(注)有識者会議においては、その分野の最高レベルの方による熱心な指導がされているが、結論に至っていない。県の専門部会において、JR東海が十分な検討と説明を行ってこなかった証ともいえる。

今後対話が進むのか

JR東海の説明は、自分の考えを相手方に理解させようとする説得型になっており、住民の懸念・不安に立った説明になっていない。

工事によってどのような影響が起きる可能性(リスク)があるのか、リスクをできる限り回避・低減するにはどうすればよいのかについて、JR東海が住民の懸念・不安が解消される、科学的根拠に基づくわかりやすい説明をすれば、対話は進む。

県としても、こうすれば分かりやすい説明となるということをJR東海に提案していく。

生物多様性については、2019年9月を最後に、JR東海が出席した形で県の専門部会が開催されていない。これは、専門部会で対話するレベルの資料が、JR東海から提出されていないためである。

JR東海には、県の専門部会において「生物多様性」について対話を進めることができるよう、準備を進めることを要請している。