

(写)

令和4年6月6日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 様

静岡県知事 川勝 平太

要請

リニア中央新幹線の路線決定過程における 「巨摩山地を回避し、南アルプスを回避しない」不透明性の解消

再拝

過日は拙稿「国策“首都移転”を問う」に前向きな丁寧な御返事を賜り、厚く御礼を申し上げます。また、「外国人インバウンドと“Go To トラベル”の再開を前に、国内の観光・物流の活性化のために、外国人旅行者の特典“ジャパン・エクスプレスウェイ・パス”と同様の特典を日本人にも与えるべし」との提言に、本県の蓮池県議を通じて御返答を寄せて頂き、重ねて御礼を申し上げます。

さて、昨年12月の国交省有識者会議の中間報告を受けて、県とJR東海との双方のコミュニケーションを図るべく、去る4月26日によくJR東海の出席が可能となり、本県で開催された県地質構造・水資源専門部会において、JR東海が提示した資料に看過できない驚くべき事柄が書き込まれており、以下のとおり、お伺いいたします。

要点

<巨摩山地>

「地質が脆弱で、土被りが大きく、高圧湧水が発生するおそれがあることから、これを回避」(平成23年6月 計画段階環境配慮書)

<南アルプス>

「全区間にわたって切羽崩壊が懸念される。特に断層主部では塑性地圧の発生する可能性が高い。また大量湧水の発生が懸念される。東俣から涵養された地下水が大量に賦存している可能性があり、高圧大量湧水の発生が懸念される。破碎帯では地山強度化が1.0程度と推定され、切羽崩壊・内空変位の発生する可能性がある。周囲の亀裂性地山では高圧・大量湧水が突発的に生ずる可能性がある。特に西俣断層付近では、西俣からの地下水の涵養が考えられ要注意」(平成25年3月 地質調査資料)。

南アルプスについては、巨摩山地北中部が回避された理由よりもはるかに厳しい回

避すべき条件が指摘されています。にもかかわらず、なぜ回避されなかったのか、明確にして公表するように、JR東海に厳しくご指導をお願い申し上げます。

南アルプスルート決定にかかわる経緯

平成 20 年 10 月 22 日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構とJR東海が、運輸大臣の調査指示に基づいて行った地形・地質等調査について、国土交通大臣への報告書に各地域における施工上の留意点が記載。

・巨摩山地—「介在する桃の木累層（礫岩、砂岩、泥岩）は比較的脆弱である。」

「岩盤劣化に伴う地圧や大量の湧水が発生する恐れがある。」と記述。

・南アルプス—「糸魚川・静岡構造線や中央構造線の周辺も破碎され脆弱である。」

「岩盤劣化に伴う地圧や大量の湧水が発生する恐れがある。」と記述。

このように、巨摩山地北中部と南アルプスの記述内容はほぼ同じです。

平成 23 年 5 月 12 日

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会は、国土交通大臣に対する答申（「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」）において、「概略的なルートを選定する現段階においては、自然環境の保全の観点からいずれかのルートを優位づけ、または排除できるものではなく、環境の保全については、今後、環境面で配慮すべき事項を踏まえた上で、より具体的なルートを設定し、かつ、環境保全のための適切な措置を実施することにより対処すべきである。」ことを勘案して、「中央新幹線のルートとして南アルプスルートを採用することが適当である。」とされました。

平成 23 年 5 月 26 日

国土交通大臣は、交通政策審議会の答申を踏まえ、整備計画を決定。

平成 23 年 5 月 27 日

JR東海に対して建設を指示。

平成 23 年 6 月

JR東海は、建設指示を受け、環境影響評価の手続を開始。JR東海が概略ルートを選定した計画段階環境配慮書によると、

- ・ **巨摩山地** — 「地質が脆弱」「土被りが大きい」「高圧湧水の発生するおそれ」との理由でルート回避。
- ・ **南アルプス** — 前掲の平成 20 年 10 月の「地質・地形等調査報告書」で、施工上の留意点において同様の記述があったにもかかわらず、「隆起速度については、日本国内で突出した値でないなど、トンネル設置にあたっての制約にはならない。」「主要河川は、明かりで通過することを基本とし、通過する延長をできる限り短くする」とし、概略ルート選定における制約等で「小渋川を、明かりで、できる限り短い距離で通過する」と記述する一方、大井川をトンネルで通過することについて記述なし。

以上から、巨摩山地北中部と南アルプスの取扱い及び小渋川と大井川の取扱いについて、整合性がまったくとれていない、と結論せざるを得ません。

平成 25 年 3 月

J R 東海が行った地質調査で、南アルプスにおいては、「切羽崩壊が懸念」「土被りが 1,000m 以上」「超高压大量湧水の発生の懸念」が指摘。

これは、巨摩山地北中部でルート回避した理由よりも、はるかに厳しい回避理由の指摘ではありませんか。

平成 25 年 9 月「環境影響評価準備書」

計画段階環境配慮書で選定した概略ルートに基づき、路線計画が決定。

以上の経緯から明らかなように、交通政策審議会答申で南アルプスルートを採用する際に、「今後、環境面で配慮すべき事項を踏まえた上で、より具体的なルートを設定し、かつ、環境保全のための適切な措置を実施することにより対処すべき」とされたことが、J R 東海が行った環境影響評価手続における路線計画決定の過程で実行されておられません。

平成 26 年 8 月 26 日

J R 東海は、環境影響評価手続において決定した路線計画を基に、工事実施計画を申請。

平成 26 年 10 月 17 日

国土交通大臣は、工事実施計画を認可。

国土交通大臣が認可した工事実施計画は、交通政策審議会答申で「今後、環境面で配慮すべき事項を踏まえた上で、より具体的なルートを設定し、かつ、環境保全のための適切な措置を実施することにより対処すべき」とされたことを実行していない路線計画に基づいています。

国土交通大臣は改めて J R 東海の路線計画決定の過程を確認するべきであると考えます。

合わせて、確認の結果は公表していただきますように、お願い申し上げます。

引き続き、本県はリニア中央新幹線の整備促進と水資源を含む南アルプスの環境保全の両立に向けて、国土交通省と協力して推進してまいりますので、一層のご理解とご支援をいただきたく、よろしくご指導のほどお願い申し上げます。

敬白