

中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書に対する 静岡市意見の提出について（お知らせ）

中央新幹線については、建設主体のＪＲ東海が、今年４月に公布された「環境影響評価法の一部を改正する法律」の趣旨を踏まえ、計画段階環境配慮書（以下「配慮書」という。）を公表し、６月７日（火）から７月７日（木）までの間に、この配慮書に関する環境保全の見地からの意見を募集しました。

南アルプスは、国内でも有数の自然環境の豊かな地域であり、南アルプスに深く関係する山梨、長野、静岡３県１０市町村では、平成１９年に南アルプス世界自然遺産登録推進協議会を設立し、南アルプスの世界自然遺産登録に向けた活動を推進しています。

静岡市では、この配慮書に、南アルプス（赤石山脈中南部）地下をトンネルで通過する路線案が示されていることを受けて、静岡市南アルプス世界自然遺産登録学術検討委員会との連名により、次のとおり南アルプスの自然環境を保全する立場から、ＪＲ東海に対し意見を提出しました。

<意見項目：第４章 事業実施想定区域および概略の駅位置の選定>

（１）地形・地質に関する評価結果について

南アルプス横断ルートを採用する場合、内陸活断層としては、日本で一番活動度の高い活断層の一つである糸魚川・静岡構造線活断層系を横断することとなる。地形地質等の制約条件における対象計画区域の状況では、「南北に走る糸魚川・静岡構造線や中央構造線の周辺は破碎され脆弱である」と説明されており、これに対して、概略ルート選定における制約等では、「糸魚川・静岡構造線や中央構造線をできるだけ短い距離で通過する。」とされている。南アルプス主部は、付加体特有の複雑な地質構造と、それが改変された断層の多い構造が形成されていることを考慮すると、これらの評価をどのようにされているのか、説明を求めたい。

（２）山地における隆起速度とトンネルとの関係について

地形地質等の制約条件における対象計画区域の状況では、「南アルプス周辺の１００年レベルの隆起量は２０～４０ｃｍと報告されている。」のに対して、概略ルート選定における制

約等では、「隆起速度は日本国内で突出した値でないなど、トンネルの設置にあたっての制約にはならない。」とされている。一方、南アルプス世界自然遺産登録推進協議会（南アルプス総合学術検討委員会）監修の南アルプス学術総論（2010年3月）では、最近100年間に年間3mm以上の速度での隆起は、日本最速で世界でも最速のレベルであり、現在も成長中であると述べている。この隆起速度はA級の活断層の平均変位速度に匹敵するものであり、双方の知見、認識にズレが生じているものと考えられる。なお、この南アルプスの隆起は、甲府盆地と巨摩山地の西縁にある糸魚川—静岡構造線活断層系の活動に関係している。最近の反射法地震探査で、そのうちの下田井—市ノ瀬断層において年間10mm前後の日本では最速レベルの実移動変位速度を持つことが指摘されており、路線通過予定地はその南方にあたる。こうした活断層の評価についてもどのようにしてなされているのであろうか？以上の点について説明を求めたい。

（3）世界自然遺産登録活動や日本ジオパーク認定エリアへの影響について

対象計画区域の中央構造線エリアは、南アルプス世界自然遺産登録推進協議会の日本ジオパーク認定エリアとなっている。また、南アルプスは、長野、山梨、静岡3県10市町村による世界自然遺産登録に向けた活動が行われている。さらには南アルプスをユネスコ・エコパークに登録しようとする活動も推進している。これに対して、概略ルート選定における制約等では、「高山域はトンネルで通過するため、影響はないと考えられる。」とされている。しかし、トンネル設置に付随する立坑や斜坑が存在することによって、自然景観に与える影響も考慮しなければならない。また、対象計画区域では、ユネスコ・エコパークの登録、ジオパーク登録エリアの拡大をしようとする動きがあることも考慮し、中央新幹線の整備計画にあたっては、こうした動きを凍結させることのないよう、十分に配慮されるよう望みたい。

<意見項目：第6章 水環境（水質・水底の底質、地下水）>

（1）水質・水底への影響について

リニア新幹線のトンネル断面積は、在来線に比べて1.5倍ほど大きいようである。その結果として、長大トンネルの掘削に伴い大量の廃土が発生することになる。大井川源流部に斜坑を作り、トンネル掘削を行った場合、排出された土石の再利用の場はなく、す

べて廃土となることが想定される。この場合、大井川源流域の地形を考慮しても、大量の土捨て場を確保するのは難しく、仮に確保できたとしても、大井川流域はもともと土石流が発生しやすい場所であるため、そこに蓄積された廃土は、土石流の素材として、新たな自然災害をもたらすことが予想される。一方、大井川下流域に土砂を搬出する場合、既存の林道東俣線を利用することになるが、道幅が狭く未舗装のため、効率よく作業するには拡幅し舗装することが想定される。この道路工事による河床の荒廃が懸念される。かつて林道工事が河床に著しい荒廃を生じさせた例もあった。また、廃土による河川の汚濁や地下掘削による水脈の変化が溪流に依存する動物（例：カワネズミ）などにもたらす影響も懸念される。道路の拡幅や舗装化は、生物への影響も大きく、地盤の不安定な南アルプス奥地での工事は、特に環境への慎重な対応を望みたい。

（２）計画路線による大井川源流部（東俣・西俣）への影響について

計画路線（の中心）は東俣、西俣の合流点付近で大井川を越えるように見えるが、この計画では大井川の東俣、西俣の両方に大きな負荷をかけかねない。したがって、合流点の下流側で大井川を越えるようにする方が、東俣、西俣の上流部の沢に局部的に残るヤマトイワナへの影響をはるかに低減できると考えられる。

（３）地下水位の低下が及ぼす影響について

南アルプスは急傾斜した地層で形成され破断面が発達している。そのため、稜線付近には線状凹地が発達している。このような地形・地質の特質と多量の降水により、山体内には大量の水が貯留されている可能性が強い。トンネル掘削にともなう湧水、地下水位低下の影響による地表環境の変化をどのように評価されているのか、説明を求めたい。

<意見項目：第6章 動物、植物、生態系>

（１）大井川源流部に生息する水生生物への影響について

南アルプスの地下深くにトンネルが設置されることは、地上性の哺乳類や鳥類にあまり影響がないものと考えていたが、トンネルに付随する立坑や斜抗が、大井川源流部に建設された場合、その廃土処理や道路工事による水生生物に与える影響を考慮しておく必要がある。特に廃土処理による河川の汚濁や地下掘削による水脈の変化が溪流に依存する動物（例：カワネズミ）に与える影響が懸念される。また、工事により地下水脈が遮断される

ことにより、沢水の量や質に影響が出る場合が考えられる。極端な場合には沢水がまったく涸れるようなケースも起こるかも知れない。このような場合には溪流魚、ヤマトイワナ、時にはアマゴ、カジカなどにも影響が及ぶ可能性があり、また、トンネル工事によって生じる礫を排出するための縦坑を掘る場合は、その位置にも十分注意する必要がある。現在、東俣の上流支流、またとくに西俣の各支流の源流部に残るヤマトイワナについて、影響が及ばないように十分な配慮を望みたい。なお、リニア新幹線が通過することにより、水生生物のなかには、強い電磁波に反応を起こすものがあるかも知れない。

(2) 林道東俣線の拡幅舗装化が動植物に与える影響について

工事により発生する大量の廃土を搬出する方法として、既存の林道東俣線の拡幅舗装化が想定されているが、道路の拡幅や舗装化、また、法面を保護するためのモルタル等による吹きつけ工事が、生物に与える影響も大きい。現在の林道東俣線は未舗装であるがゆえに、大井川源流域の生息環境が比較的良好に保たれているが、これを拡幅舗装化した場合、主として、そこに生息する昆虫類に深刻で破滅的な影響を与えることとなる。また、林道脇の林縁部は、絶滅危惧種のツルキケマンやホソバツルリンドウさらに静岡県版レッドリストN-Ⅲ部会注目種のみヤマニガウリなどの植物の生育地ともなっている。これらの種は適度の攪乱を受ける現在の道路周辺の環境が好生育地のようなものである。したがって道路を舗装したうえ、道路脇を安定させることは、これらの動植物の生育環境を破壊することにも繋がるので、こうした生態系への影響に十分配慮した整備計画の検討を望みたい。

(3) 工事関係者の寄宿生活に伴う生態系への影響について

大規模な工事に伴い、現場近くには飯場や寄宿舎ができると思われるが、そこで働く工事関係者の生活による魚の減少や移動の問題が懸念される。こうした工事関係者の生活環境が、二軒小屋付近となった場合、ヤマトイワナの生息域は消滅してしまう危機さえおこりうる。工事関係者の寄宿生活が周辺環境や生態系に影響が及ぼさないよう、管理体制を整えていただくことを要望したい。

(4) 大井川（東俣、西俣）に残るヤマトイワナの保護について

計画路線（の中心）は東俣、西俣の合流点付近で大井川を越えるように見えるが、この計画では大井川の東俣、西俣の両方に大きな負荷をかけかねない。したがって、合流点の

下流側で大井川を越えるようにする方が、東俣、西俣の上流部の沢に局部的に残るヤマトイワナへの影響をはるかに低減できると考えられる。

<意見項目：第6章 廃棄物等、温室効果ガス>

(1) 廃土（ズリ）対策について

トンネル工事にあたっては、大量の廃土（ズリ）を大型ダンプで搬出するための道路の建設や拡幅、モルタル吹きつけを含む法面保護工事によって、周辺部では深刻な環境負荷が生じるはずである。また、トンネル工事に付随する立坑や斜坑の掘削に伴って発生する廃土(ズリ)を、仮に早川、小渋川のV字谷や、大井川源流部に排出するとしても、自然破壊・景観への影響は避けられない。環境保護、景観の問題からも、そして生物保全の観点からも、大井川源流部への廃土は認められないし、もし廃土を別なところに運ぶとしても、その土砂を運ぶ道路の大規模な工事は、動物環境への影響が非常に大きいと予測される。南アルプス部については、地下をトンネルで通過していくので、環境や景観への影響はないものとされているが、建設のための道路整備と廃土処理については、相当慎重な対応が必要であり、工事によって多くの人間が入り込むと、南アルプスそのものの学術的価値が損なわれる危険性も高いと考えられる。廃土（ズリ）の処理については、もう少し具体例を提示していただき、環境への配慮について十分な対策を講じていただくよう要望したい。