

リニア中央新幹線の問題は、大井川流域の住民だけでなく静岡県民全体の問題です。この問題について、「建設委員会」及び、担当する「暮らし・環境委員会」に所属していた時に、繰り返し質問をしてきました。「暮らし・環境委員会」では、中央新幹線対策本部の本部長である難波副知事とJR東海の宇野副社長も参考人として招致した質疑も行いました。以下にリニアに関する委員会質疑を掲載します。私の、本会議における一般質問とあわせて読んでいただくことにより、リニア中央新幹線静岡工区の問題点を理解していただけるのではないかと考えています。

- ・令和2年2月定例会開催の危機管理・暮らし環境委員会（難波副知事出席）
- ・令和2年2月定例会開催の危機管理・暮らし環境委員会（宇野 JR 東海副社長他出席）
- ・令和2年9月定例会開催の危機管理・暮らし環境委員会（難波副知事出席）
- ・令和3年2月定例会開催の危機管理・暮らし環境委員会（難波副知事出席）

## リニア中央新幹線に関する、私の委員会での発言

### 平成25年6月定例会建設委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2013/07/30

会派名： 民主党・ふじのくに県議団

#### ○小長井委員

昨日説明をいただきました説明資料の18ページ、中央新幹線についてです。これについては、現在環境アセスメントが実施されていると承知しておりますが、この中央新幹線の建設が今後順調に進んだ場合の完成までのスケジュールについてお伺いします。

#### ○内山政策監

中央新幹線の整備スケジュールについて、御回答申し上げます。

JR東海が実施いたしております環境アセスメントの中で、平成23年9月に環境影響評価方法書が示されております。その中で、工事期間につきましては、工事は平成26年度に着工し、平成39年度の営業開始を想定していると記述されておりますので、これがJR東海の現在の見解と承知しております。以上でございます。

#### ○小長井委員

この中央新幹線に関しましては、本会議でも知事から富士山静岡空港の新駅の設置と関係

づけられて発言があったわけでございますけれども、この説明書の中には、自然環境の保全と地域の活性化の両立を図った将来像を具体化していくとともに、中央新幹線の工事計画における提案、要望に向け静岡市と連携を図るとなっております。これから、JR東海が工事を始めるに当たって、さまざまな要望や提案をされていくということは、静岡市と協議をしながら進めるということだと思います。この新駅の設置以外に、地域の活性化を図るという意味では、これからどのような提案をしていくと考えているのか、この点について検討が進んでいれば教えてください。

#### ○内山政策監

中央新幹線の整備による地域の活性化方策でございますが、御承知のように中央新幹線は静岡市の北部を通過するものでございます。そういった意味では、静岡市と県が協力しながら、その地域において静岡市が現在進めておりますユネスコエコパーク構想がございますので、この実現に向けた取り組みをしてみたいと考えております。特に地域活性化のあり方については、現在静岡市が地元の井川地区と協議を進めている旨聞いております。中央新幹線の整備により、多くの工事関係者が井川地区を来訪することとなるため、工事中及びリニア開通後においても、地域の観光や振興に役立つよう、市と連携してJR東海に働きかけをしてみたいと考えておるところでございます。

#### ○小長井委員

井川地区への観光客の増加ということですが、そうしますと、現在の道路は非常に狭隘な箇所も多い。この改修ということも当然入ってくると思います。特にこの井川地区は、かねてより念願の井川地区と静岡市を結んだトンネルが欲しいという要望も出ていますので、その辺のところも含めて、ぜひともこういった機会を捉えて整備を進めていただきたく要望します。

それからもう1つ、このリニアに関しては非常に電力を食うというようなことも言われていますが、例えば南アルプスで掘ったトンネルからリニアに電力を供給するようになるのか、そのようなことも現在言われているのかどうなのか、わかれば教えてください。

#### ○内山政策監

今現在、方法書のみが示されているところでございますが、具体的な機材と言うんですか、機具と言うんですか、施設と言うんですか、設備に関しては承知しておるところではございません。

## 平成 25 年 9 月定例会建設委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2013/10/09

会派名： 民主党・ふじのくに県議団

次の質問に移らせていただきます。中央新幹線についてです。

先日の日曜日に静岡市の井川で中央新幹線の説明会がありました。私も行って説明を聞いてきました。環境に関する説明があって、それに対して地域住民の皆さんからさまざまな御意見がありました。

中央新幹線が開通すると、知事は静岡空港新駅の開設の可能性が高まるというようなことをおっしゃっております。新幹線の空港新駅以外に、静岡県にとってのメリットはどのようなことが考えられるのか、お聞かせください。

### ○内山政策監

中央新幹線の設置に関する静岡県のメリットについて、お答えを申し上げます。

平成 23 年 5 月の国の交通政策審議会の答申におきまして、中央新幹線の整備により期待される効果が示されておるところでございます。具体的には委員御指摘のように新駅設置の可能性、それから東海道新幹線の「のぞみ」の機能が中央新幹線に転換され、「ひかり」、「こだま」の停車本数の増加などにより、現東海道新幹線沿線の利用者の利便性向上や沿線地域の活性化が期待されるという答申の内容になっているところでございます。以上です。

### ○小長井委員

確かにそういう効果は出てくるのかなとは思いますが、しかし、中央新幹線は南アルプスの山中をトンネルを掘って通ることなので、静岡県に対してメリットは薄いのではないかと思います。

トンネルのための残土の処理場が井川地区内、南アルプスにできるというようなことで、環境の問題でさまざまに心配される方がいます。漁協組合の皆さんの心配、そういった意見もございました。そういった中で、静岡県内には駅ができないということなので、せめてそのほかに、何かメリットはないかなというようなことも、地域の住民の皆さんは期待をしているように感じました。

静岡市や井川地区の地域の活性化に向けて、これからどのような働きかけをＪＲ東海にしていくのか。具体的にありましたら、お聞かせください。

## ○内山政策監

地域の井川地区についての活性化に向けて、ＪＲ東海にどのような働きかけをするかということでございます。

今回発表された中央新幹線の環境影響評価準備書の中では、御指摘のように７カ所の残土処理場や２カ所の斜坑、工事施工ヤード、作業員宿舎などの計画も示されております。こうした工事には資材搬入とか工事用道路の改良等も不可欠でございますので、まずはＪＲ東海に南アルプスの豊かな自然環境への影響を配慮してもらおうということを要請していきたいと思っております。南アルプスエコパーク構想や、県、市で共有する南アルプスの将来像を踏まえた地域振興や活性化の取り組みに配慮した工事計画になるよう、県、市が連携してＪＲ東海に働きかけてまいりたいと考えているところでございます。

## ○小長井委員

地域の活性化につながるものとなるように県、市で連携して働きかけていくということでございます。先日の井川地区での説明会の中では、道路については最低限の部分の舗装といったお話もありました。そうすると、それほど井川地区の住民の皆さんにとってのメリットはないなと思っております。確かに奥へ行けば、道路が舗装されることによって、二軒小屋とか、これから南アルプスエコパークにもなっていくということで、そういった場合のメリットというのは出てくるとは思います。ぜひとも市と連携して、少しでも地域の活性化につながるように話を進めていただくことをお願いします。

## 平成 25 年 12 月定例会建設委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2013/12/13

会派名： 民主党・ふじのくに県議団

## ○小長井委員

中央新幹線に関する件でございます。

中央新幹線については現在、ＪＲ東海より出されました準備書に対する知事の意見を来年の３月 25 日までに提出するというので、くらし・環境部のほうで意見を取りまとめる作業を行っているのではないかなと思っております。

リニアの工事を実施しますと、ＪＲ東海の準備書の中にあるように、工事によって河川の水量が毎秒 2 トン減少するというシミュレーションをしているということです。河川の管理

をしている県、もちろん大井川の管理者は国と県ですが、県として管理上あるいは河川環境を守るという立場にもありますが、この2トンの減少ということについてどのように考えるかお伺いをいたします。

#### ○杉保河川企画課長

それでは、中央新幹線の建設に伴います流量の減少についてお答えを申し上げます。

河川管理者といたしましては低水の管理ということで、河川の平常時における流水の量を管理する責務を負っております。この場合、その流量は魚類の生息、河川の環境、河川の利用などの観点から定められております。この大井川の源流部においても、河川の機能を維持する流量が定められておまして、これまでもその流量の確保ということで利水者の協力を得ながら取り組んできたところでございます。

こういうことを踏まえますと、中央新幹線の建設に伴って大井川の流量が減少することは、現在の河川環境に悪影響を生じる恐れがありますので、河川管理者としてJR東海に対して減水の影響を少しでも少なくする対策を求めてまいりたいと考えてございます。しかし、現在まだ流量の減少のメカニズムだとか、そういう状況が十分示されてございませんので、大井川の管理は国と県と両方でやっておりますので、国と連携を図りまして、情報収集、それから具体的な対応について早急に進めてまいりたいと思います。

#### ○小長井委員

今、河川企画課長からお答えいただきましたが、まだ詳しい状況がJR東海のほうから提示されていないということでございます。そのとおりだと思いますが、河川の減水の量が2トンということは、これは非常に大きな数字だと私は思うわけでございます。

というのも、平成17年にこの大井川の上流の田代第2ダムから取水して、送水トンネルを通して富士川水系の早川へ落ちていると。そこへ大量の水、ほとんどの水がどちらかと言うとそちらへ流れているということで、この水利権の更新をしたのは平成17年のことです。このとき地元の皆さんは大変な御苦勞をされて、大体2年近く水利権の交渉をやったということでございますが、その中で期間限定で水量をこちらへ確保したと。3月20日から4月30日は0.98トンになります。5月1日から8月31日が1.49トン。9月1日から12月5日が1.08トン。12月6日から翌年3月19日が0.43トン。つまり平成17年の交渉で0.43トンから1.49トンに戻したということになっておりますが、2トンと言いますと、それをはるかにオーバーする量です。少ないときで0.43トンですから、4倍以上の水が取られるということで、環境に対して非常に大きな影響があると思います。

静岡県議会の昭和60年のころの本会議の一般質問の議事録を読ませていただきました。

大井川が地元の河畑さんという私の先輩ですけれども、その方が本会議で当時の大井川について述べているのを読ませていただきました。当時は半年間水がなくなるような、河原砂漠になるような状態だと。そういう状況から、今言いましたように量を一気にふやして大井川に水を戻したということは、大変な御苦勞をして環境の改善等を行ったということでございます。

このことからしますと、2トンというのは本当に取り返しのつかないような大きな量だと私は思いますが、その辺のところの御認識をもう一度お聞かせいただきたいと思っております。

#### ○杉保河川企画課長

それでは、2トンの認識でございます。

ただいま小長井委員からお話がありましたように、田代第2ダムの流量につきましても2年という長い期間を経まして、やっとの思いでこの量が決まったと。それも多分利水者は苦渋の思いで、こちらに還元をしてくれるという決断をなされたと考えてございます。ですから、昭和60年の塩郷ダムにおける水返せ運動に伴う水量の確保もしかりでございまして、非常に貴重な大井川の水をどう使っていくかということについて、先人の方がいろいろ非常に苦勞されて今の流況がございまして。

流況が少しでも変わるということは、歴史的な経過を踏まえましても非常に大きな問題でございまして、それぞれのときの改善流量に比べて、2トンという数字は非常に大きいものと認識してございます。この量が減ることにつきましては全庁を挙げて、また関係機関と力を合わせて、少しでも減少量が減る、あるいは今のまま現状維持ができる、そういったことを目指して取り組んでいく必要があると考えております。以上でございます。

#### ○小長井委員

先ほどのお答えの中で、水が減ることによって、河川流量とか魚類の生息とか、あるいは景観ですとか、そういったいろんな影響が出るというお話がございました。

今、くらし・環境部のほうで取りまとめていると思っておりますが、環境影響評価準備書に関して、河川関係の交通基盤部としてはどのようにかかわっていくのか、その辺のところを教えてください。

#### ○杉保河川企画課長

先ほど申し上げましたように、具体的にどのような観点からどういう意見を言うのかということにつきましては、今現在国のほうと調整をしております。やはり国も管理者でございまして、国とその項目について整合をとった形で整理をして、今回3月25日に知事意見

をJR東海に出しますけれども、そこに反映させていきたいと考えてございます。以上です。

○小長井委員

今、これからいろいろな意見を述べられるというお話だったと思うんですけども、それにしてもJR東海から示されている資料が少な過ぎるということでございますので、これからJR東海に対し直接あるいはどこかの部を通して、さらにしっかりした資料を提出しろということはお求めになられるということでしょうか。

○杉保河川企画課長

資料の提供につきましては、12月18日に大井川水利調整協議会という組織に対してJR東海から説明がございまして、まずはその場において状況を聞きたいと思っております。その場において不明な点、補足してもらいたい点がありましたら、資料の提示も必要に応じて求めていきたいと考えております。以上です。

○小長井委員

いずれにしても、資料なりデータが少な過ぎるということで、なかなかお答えにできない部分も多いかと思いますが、一度失った自然環境というのはもう取り返せないというようなことになろうかと思っております。この2トンという数字は少ないようで実際物すごい量だと思っておりますし、2トンがそのままなくなれば、大井川はそれこそ半年なのか1年なのかわかりませんが、また水がないような状況になってしまうということでございまして、ぜひともその辺のところは慎重にしっかりと河川管理者の立場から見ていただきたいと、そんなふうに要望させていただきます。

**平成26年2月定例会建設委員会 質疑・質問**

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2014/03/11

会派名： ふじのくに県議団

○小長井委員

それでは、次の質問に移ります。

中央新幹線に関する動きと実現に向けた取り組みについてお伺いたします。

建設委員会説明資料では、空港新駅の建設に向けての内容がほとんどかなと思います。前

回の委員会でもありましたが、現在リニア建設計画については、南アルプス地域に関して環境影響評価ということで、昨年9月にJR東海が公表した環境影響評価準備書に対して、県の環境影響評価審査会での審査結果が公表されたところです。それに先立ち、静岡市長からの意見、あるいは県民からの意見も出されているところです。

県の環境影響評価審査会の審査結果を見ると、これはくらし・環境部で、3月25日に知事意見を取りまとめるということで今進めており、大詰めにきているんだろうと思います。

この環境影響評価審査会の意見を見ると、将来的に問題が起これば交通基盤部に関係する部分がかかなりあるのかなと感じておりますが、交通基盤部としてこの中央新幹線の建設に向けて、水の問題ですとか、あるいは土砂災害の問題、そういったことで懸念していることはないのかなのか、お聞かせください。

#### ○内山政策監

JR東海の提出しました環境影響評価準備書の審査につきましては、交通基盤部といたしましても、くらし・環境部に対して意見を提出しておるところでございます。

大きく言いますと、1つは水環境に関して、大井川における河川流量の確保の問題。それから残土処理場における河川管理上の問題、景観上の懸念。それから環境監視体制の確立とJR東海の参加という3点になろうかと思えます。

これらについては、今般の静岡県環境影響評価審査会の答申の中にも明確に記載されておりますことから、静岡県知事意見にも反映され、JR東海がそれにのっとり環境影響評価書を提出してくるものと期待しているところでございます。

#### ○小長井委員

今、水の確保、あるいは河川管理、景観等のお話がありました。この県環境影響評価審査会の意見を見ると、将来問題が起これると、すぐに交通基盤部が出てきていろいろなことをしなければいけないというような、特に土砂災害については7カ所ある場所を6カ所にしろというような部分、あるいは扇沢については回避せよというようなことまで触れているわけです。交通基盤部としても意見を言ったということですが、かなり心配されるような意見が出ているのではないかなと思います。そういった面では、交通基盤部の役割、責任は大きいものがあると思います。この点については既に意見は述べたということですから、工事が始まった後の河川管理などについては、しっかり取り組んでいただかなければならない状況になると思いますので、よろしく願いいたしたいと思えます。



## 平成 26 年 2 月定例会建設委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2014/02/24

会派名： ふじのくに県議団

### ○小長井委員

リニア中央新幹線の関係は、くらし・環境部ということでしたが、空港新駅等の関係だけでなく、リニア工事に伴う発生残土の問題、それから水の問題も出てきます。そうすると、くらし・環境部だけという話にはならないと思います。したがって、先ほど私が総合計画後期アクションプランで触れましたが、この時点で推進というような論調の文章でいいのかなのかと思うものですから、その辺のところをもう一度お答えをいただきたいと思います。

### ○内山政策監

リニア中央新幹線に関してでございますが、委員御指摘のように、まず環境に十分配慮した、また環境に問題がないということが大前提だということで、先ほど私の答弁が言葉足らずではございましたが、くらし・環境部内で意見を取りまとめて今回の環境影響評価準備書について知事意見を取りまとめて提出するという段取りになっているところでございます。

交通基盤部といたしましても、発生土砂、水の問題に関しては、くらし・環境部ともお話ししながら、環境サイドの意見という形で取りまとめられるというふうに思っております。その後の環境監視の体制であるとか、工事の進捗については、特に交通基盤部も関連するところが多いので、環境に十分に配慮したという部分が着実に実行できるように取り組んでまいりたいと、このように考えております。以上でございます。

### ○小長井委員

ありがとうございました。

最後に 1 点だけ、リニア中央新幹線に関する件では、土砂、発生残土あるいは水の問題が発生してしまうと非常に大きな問題で、ここの部が関係してくる問題が多いと思います。くらし・環境部に意見を述べているということですが、ぜひともしっかりと慎重にお願いしたいと思います。以上です。

## 平成 28 年 6 月定例会建設委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2016/07/11

会派名： ふじのくに県民クラブ

### ○小長井委員

次に、リニア中央新幹線に関する動きとその対応についてです。中央新幹線につきましては、発生土の処分の問題、あるいは水資源の減少の問題等大変懸念される材料が出てきています。発生土の処分地については、何カ所かＪＲが提示をして、その後変更もされて、つい最近も処分地の変更があったかと思いますが、この発生土の処分について、現在どのような状況になっているのかお聞かせください。

### ○和田政策監

中央新幹線の整備に伴う発生土の処分についてお答えをいたします。

ＪＲ東海は環境影響評価書におきまして、工事の実施による発生土を発生土置き場で処理することとしておりまして、当初候補箇所として７カ所が示されました。その後、ことしの３月に新たに荊石付近を発生土置き場の候補地として検討するというので説明を受けております。なお、現在におきましてＪＲ東海はそのうちの燕沢について重点をおきまして、検討を進めると伺っております。

### ○小長井委員

このリニア中央新幹線につきましては、ＪＲから情報が本当に小出しというか、全く出ていないというのが現状ではないかなと思います。例えば、交通基盤部の関係になるのかどうか、井川地区までの資材の搬入ルートとか、あるいはどのような方法か、そういったことも明らかになっていないんですよね。そういったルートが出てくると、今度は、大型のトラックが通ると道路がかなり傷むだろうと。そういうようなことも心配されるわけです。そういったことについて、政令市ですから静岡市内は静岡市の道路管理になるわけですが、県道ということでは、その点を、どんなふう考えているのか、お聞かせください。

### ○和田政策監

工事用の道路に関しましては、７番委員御指摘のとおり、現在県道につきましては政令市静岡市に移管されておりますので、具体の協議につきましては、静岡市とＪＲ東海の間で行われると認識しております。また現場に行くまでは林道がございまして、林道に関しまして

も静岡市管理ということで、これについても同様に静岡市とJRとの間で協議が行われているという認識であります。県といたしましても、情報収集等に努めてまいりたいと考えております。

#### ○小長井委員

これももしかしたら、交通基盤部の関係ではないかもしれませんが、環境への影響が大きいというのはこの発生土の処分の問題や、水資源の減少が非常に大きな影響を与えるということですが、それだけで済むのかと。例えば、リニア——中央新幹線につきましては、膨大な量の電力を使うと言われております。この電力が必要ということで、例えば途中で南アルプスで掘ったトンネルから高圧線を通して中へ電気を供給するというようなことも——技術的なことはわかりませんが——そういったことももしかしたらないとは言えないと思います。そのような話は、例えばJRからあるのか、あるいはそういう可能性があると考えていらっしゃるのか、いかがでしょうか。

#### ○和田政策監

電力の供給で、現時点で交通基盤部として把握している情報ということでお話をいたします。

現時点におきまして、JR東海もしくはその電力事業者から送電線の件、電力の送電についての具体的な話というのは受けておりません。これにつきましては、今後所管の部局がどこになるかわかりませんが、静岡市ないしは県にいずれお話があるのではないかと考えておりますので、交通基盤部としても情報収集に努めてまいりたいと思います。

#### ○小長井委員

いずれにしても、JRが情報をなかなか出さないわけですから、情報収集というのも大変です。アンテナを高くして情報収集に努めていただいて、対応対応については早目早目ということで、お願いします。

#### 平成 28 年 12 月定例会建設委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2016/12/14

会派名： ふじのくに県民クラブ

○小長井委員

中央新幹線に関する動きとその対応です。

今議会の本会議の席上、知事の答弁の中で中部横断自動車道を視察に行かれたと。その折にこの中央新幹線についても同じような問題が発生するだろうと。地盤が悪かったり、崩落したり、あるいは自然由来の重金属が出たり、出水したりという可能性があるだろうと発言されていましたが、この点について当局側の見解をお聞かせください。

○和田政策監

中央新幹線の整備についてお答えいたします。

今回、本会議で知事が回答いたしました件でございますけれども、県の基本的な考え方として、中央新幹線の整備につきましては、その整備が安全かつ円滑に行われるとともに、自然豊かな南アルプスの環境保全、それから水資源の確保を求めていくのが原則でございます。今回の知事の答弁は、特に南アルプストンネルに対し慎重な施工を求めているということだと考えております。

○小長井委員

確かに中部横断自動車道とリニア中央新幹線のルートといいますと同じような線上にあると。知事のご心配ももっともだと思います。中央新幹線の工事にしても非常に難航して、しかもあそこは年に5ミリ程度でしたか、隆起しているということで、10年すれば5センチ隆起という場所でもある。これから工事がもし始まれば、水以外でもいろいろな問題が出てくるのかなと思います。中部横断自動車道以上の大きな問題が出てくるのではないかと心配をしております。知事のおっしゃることもよくわかります。

この中央新幹線に対してもう1つは静岡市の動きです。静岡市がJR東海に対しまして環境保全や地域振興に関する要望を出していると聞きますが、この静岡市の出している要望事項を教えてください。

○和田政策監

中央新幹線の整備に関する静岡市の要望についてお答えいたします。

静岡市はJR東海に対して要望書を出しておりますが、その中で中央新幹線整備に伴います静岡市が管理している県道、林道の整備。それから地域振興という観点では、工事期間中の人材であるとか、資源の確保などについてJR東海に要望をしていると聞いております。

○小長井委員

そうしますと、例えば要望として工事にかかわるトンネルを掘れとか、道路を直せとか、舗装しろとか、そういう具体的などころまではまだ行っていないということでしょうか。

○和田政策監

道路の整備につきましては、具体的には県道三ツ峰落合線へのトンネルの整備要望等についての協議をしていると聞いておりますが、その進捗状況等については詳しいことは把握しておりません。

○小長井委員

県と市と両方で協議会を設置して今やっていると思いますが、静岡市もいろんな要望をこれから上げていくと思います。ぜひとも県も応援していただいて地域要望を実現するようにお願いしたいと思います。

**令和元年6月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問**

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2019/07/02

会派名： ふじのくに県民クラブ

○小長井委員

リニア中央新幹線工事による河川汚濁の影響です。リニア中央新幹線の工事は早川の上流では既に始まっているということですが、この工事の汚濁が富士川に与える影響についてはどのような認識をお持ちかお聞かせください。

○鈴木生活環境課長

現状では、富士川の濁りとリニア工事の因果関係を示すものはないと考えております。山梨県と合同で調査しております水質調査の結果を取りまとめて、検証していく過程で慎重に見きわめたいと考えております。

○小長井委員

現状ではないということですが、私が今回専門家に依頼した調査では、早川上流のリニア中央新幹線の第4南巨摩トンネル早川東非常口に泥水処理プラントがございまして、この放水口の下流 100メートル付近でSS——懸濁物質、浮遊物質をはかってもらったところ 35

ミリグラムと、環境基準の 25 ミリを上回る数字が出ております。また透視度——水の澄みぐあいはいは 10.5 センチメートルでした。この泥水処理のプラントの上流 1.5 キロの部分でも調査をしていただきましたけれども、ここでは透視度が 87 センチメートルと非常に澄んでいることから、リニア中央新幹線の工事がこの早川の水質に影響を与えていることが確認できたと私は考えます。これは私が実施した調査ですが、こういった結果をどのように受けとめていただけますか。

#### ○鈴木生活環境課長

J R 東海は、本県の環境保全連絡会議の専門部会で工事の排水は濁水処理施設を設置して浮遊物質等を環境基準内に低減させると説明しておりまして、山梨県においても同様に実施されると認識しております。

専門部会では、委員から J R 東海に対して 9 番委員がおっしゃっていたのと同様の指摘がなされておりまして、このとき J R 東海からは、濁水を適切に処理していますという話だけでは納得がいけないと思うので処理した水がどうなっていくかをお示しできる形にしていきたいという説明を受けております。

このことから、河川の浮遊物質の発生には複数の原因があると考えられますので、今後 J R 東海が公開する情報を確認しつつ専門部会等でリニア工事が河川に及ぼす影響について検証してまいりたいと考えております。

なお、現在実施しております山梨県との合同調査において、リニア中央新幹線工事の現場付近においては水質について異常な数値はあらわれておりませんが、今後も調査結果を注視してまいりたいと考えております。

#### ○小長井委員

今もお答えがありましたけれども、J R 東海は中央新幹線保全連絡会議の専門部会で水質については適正に管理するとか、管理していると言っているわけですが、既に始まっているこの山梨側の工事の現状でも環境基準を上回っています。いろんな要素があると今お答えがありましたけれども、私が調査をお願いした時点では環境基準を上回っているということでした。こういった数値を見ると、南アルプスの工事が本格的に始まれば果たして J R 東海はどのような管理をしてくれるのかと水質管理に不安を感じるところです。この点については今後のことだとおっしゃるのかもしれませんが、実際こういった数字も出ているので、この点についての考えをもう一度お聞かせいただきたいと思っております。

#### ○鈴木生活環境課長

繰り返しになりますが、今後も調査結果を注視してまいりたいと考えています。

#### ○田島くらし・環境部参事

中間意見書に監視体制の構築とございます。静岡県としましては、JR東海の実施する環境対策が適正に行われているかどうかを第三者的な委員も含めて、監視体制を整えていきたいと思っております。

#### ○小長井委員

大井川の水についてはそれができるかもしれませんが、富士川の場合は山梨、静岡と2つの県にまたがってまして、実際今、私が申し上げたのは山梨県側の調査の結果です。その辺も含めて、今回せつかく山梨県との合同調査をやっているわけですから、ぜひこの点についても山梨県側と意見を交換しながら、環境基準がしっかりクリアされているかどうか監視体制をとっていただくようお願いいたします。

次に行きます。リニア工事での濁水プラントからの排出の水質データをJR東海は毎日にかけているんだらうと思いますが、県として、先ほどもお答えがございましたけど、山梨県側も含めて早急にこのデータを公開するように求めていくべきだと考えます。この点についての考えをお聞かせください。

#### ○鈴木生活環境課長

JR東海は、4月26日に行われました水資源専門部会におきまして、委員からの水質データ公開への質問に対して公開する旨を回答しておりますことから、静岡県におきましてはJR東海の対応を確認したいと考えています。

#### ○小長井委員

静岡県のデータはこれから公開するということですが、今話をしました第4南巨摩トンネル早川東非常口も最終的には静岡県側へ水が流れてくるわけですから、この辺の数値も早急に公開してもらうようお願いをしたいと思います。

私も現場を確認してきました。日曜日で作業のないときに、橋の上からのぞくしかできなかったんですけど、この非常口から濁った水が出ているのを確認できましたので、そういった情報の公開につきましては速やかにやっていただくようお願いをさせていただきたいと思っております。

次に、中央新幹線の中間意見書についてお伺いさせていただきます。

中央新幹線の連絡会議は、6月6日にJR東海との対話の論点を明確にするために中間意

見書を取りまとめてJR東海に発出しているところです。今回のこの専門部会では発出とか対話とか、余りこういったものにはなじまない言葉があるのですが、発出したと書いてありますのでそういうふうに申し上げます。

この部会で取り上げている内容は専門的なことがたくさんあります。昨年6月に私も議会で質問させていただきました水量の問題とか、あるいは排出土の問題についても取り上げられているところです。私も専門部会を全て傍聴しておりますが、JR東海側の回答に納得のいくものが少なく歯がゆい思いをしています。質問に対して正面から答えることが少なく、質問をはぐらかすような官僚答弁——と言うと皆さんに怒られてしまいますけれども——そういった場面が随所で見受けられて非常に残念な思いをしています。

この工事は、過去に類を見ない大深度の大規模工事で、これについて検討して専門家としての意見を述べていただく2つの専門部会の皆さんも責任の大きさに非常に緊張感を持って挑んでいただいていると感じるわけでございます。恐らくこのような工事の中では、これほどまでに詳細に丁寧に率直に意見を述べてもらうことは余りなかったのではないかなと思います。

中間意見書の内容については、先ほども何人かの方からいろいろ意見がございました。けれども、この専門部会の議論の中で出たものについて、中間意見書という形でJR東海へ発出しているので、中身についてはもうJR東海からの回答を待つことに尽きると思います。

その上で、先ほど何人かの方から質問が出たことについて私なりの感想を述べさせていただくと、国の調整は、これは民間事業者のことですから、県から国に調整を頼むのではなく、JR東海が国へ調整をしてくれと頼むのが筋だと思うので、県はこの点については特に触れる必要はないと思います。

回答期限については決めていないということですが、JR東海が工事を早く進めたかったら、しっかりとした意見をJR東海自身が出すべきで、こちらからとやかく言うものではなく、回答が来るのを待っていればよいと思います。

また、地域振興も知事の発言からいろんな見方をされておりますが、このリニア中央新幹線工事に対してのJR東海が対応していかなければいけない、自然環境、水とか残土とかのたくさんの問題の1つにすぎないので、特に地域振興がどうこうと、それだけ取り上げる必要はないと考えます。

そこで、お伺いします。このリニア中央新幹線、大井川の水の問題、知事が視察したときには、場所によって毎秒二、三トンぐらいしか水がないだろうという専門家の意見があったということです。つまり何もしなかったら、もともとJR東海は2トンの水がなくなると言っているのです。知事が視察した段階で、もし工事が始まっていけば水が全くない河原砂漠のような状態が現出していたことも考えられるわけです。非常に危ういことです。特に資料の



中に、大井川の節水が147日、この1年間にあったということですから、大井川の水の確保には非常に苦勞をしているということ。この大井川が飲料水として62万人の1日の水の量を確保していることや、牧之原を初めとした広い畑のかんがい用水としても使われていること、静岡の経済を支える工業用水としても使われていると。さらには中部電力の発電用の水としても使われているわけで、この水の確保は、もしかしたらこの静岡県の存立にかかわるような非常に重要な水だと私は思います。

そこでお伺いしますが、今後JR東海との協議、対話の中でこの水の確保については絶対妥協することは許されないと私は認識しております。鈴木くらし・環境部長はどのような考えかお聞かせください。

#### ○鈴木くらし・環境部長

大井川の水の問題につきましては知事も再三申しておりますけれども、知事も最初はリニア賛成だったと。ところがこの水が失われるという問題に気づいてから、これはあってはならないということで最優先課題として考えていくということでございます。私たちも知事のその意向を受けまして、また地元の皆さんからの要望、水が失われることは絶対あってはならない、全量戻しをぜひとも実現させてくれという要望を受けまして、今現在、JR東海と対話という形で進めております。

今、何が問題かということがありましたけれども、今までのJR東海の仕事の進め方に関しまして今一番大きな課題になっているのはリスク管理のあり方だと思います。今までJR東海としては自分たちの工事によって出てくる影響をこういうふうに考えますという、その考え方はあったんですけれども、その考え方に不確実性があるところまでは思いが至っていなかったのではないかとということです。

それを、有識者の専門部会の皆さんから、例えばボーリングの数をどれくらいやればいいのかとか、皆さんは1つの推計方法でそう考えますけれども別の推計方法もありますよという中で、やっているリスクが1つだけじゃないんです、それがどこまで広がるかわからない状況なんですと。そこをしっかりと認識した上で、リスクがまだまだこの辺まである、もっと大きいリスクが考えられると。それに対応するだけの対策を今から考えておかないとそのリスクが出たときに対応ができなくなりますと。そこを認識していただくことが非常に重要で、JR東海がその認識に至るまでに少し時間がかかったということでございます。その認識をJR東海に持っていただいた上で、今、さらに具体的な方策について検討を始めている状況でございます、大井川の水問題は決して譲れるものではないと考えております。

#### ○小長井委員

J R東海の回答がどんなふうに来るかわかりませんが、この工事が進む限りにおいては、意見書にも本工事により南アルプスの貴重な自然が失われることは避けられないと書いてありますが、どんな手当てをしても自然は失われていくということでございます。今、鈴木くらし・環境部長から御発言がございましたように、水の問題を初めとして環境に対するJ R東海との対応は妥協なく進めていただきたいと思います。

最後に1点伺いますが、先ほどから、この問題を進めるためには住民の不安が払拭されたとの判断があったときというお答えがあったかと思いますが、誰がどのように判断するのかお聞かせください。

#### ○鈴木くらし・環境部長

この中間意見書に対する回答が出てきた段階で、回答が専門部会の皆さんにお諮りして議論していただけるものなのかどうかをまず確認したいと思います。その上で専門部会の皆さんに御議論いただき、専門部会の皆さんがここまで対応してくれるならば、まあ大丈夫じゃないかという判断に至れば、その状況を地元の皆さんにお知らせしたいと考えています。

それで、それを踏まえた上で地元の皆さんがどのように御判断いただけるかということかと今は考えております。

#### ○小長井委員

ありがとうございました。

工事をとめる権限は県には与えられていないということですが、ただいまの鈴木くらし・環境部長の答弁を聞いておまして、また知事もこの問題については体を張るといような発言もどこかでされたような記憶もありますので、しっかりと対応していただくことをお願いして質問を終わります。

ありがとうございました。

#### 令和元年9月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2019/10/01

会派名： ふじのくに県民クラブ

#### ○小長井委員

次に、リニアについて伺います。

県は、静岡県中央新幹線環境保全連絡会議を設置しております。そこでＪＲ東海と大井川の水資源や南アルプスの自然環境の保全について対話を重ねておりますが、国による環境評価を行ってＪＲ東海の工事实施計画を認可した後でもあり、工事が認可されたんだから県も早くＪＲ東海に対してゴーサインを出せとおっしゃる方が一部ですがいらっしゃいます。このような方に対して、ＪＲ東海との対話を続けている根拠は何かお聞かせください。

#### ○前島水利用課長

県では、利水者や流域の住民の皆様、ひいては県民の皆様の不安が払拭されることを一番大切に考えております。安心して工事の着手時期を迎えられるよう科学的知見に基づいて引き続き対話を進めることが必要と考えております。

#### ○小長井委員

対話を続けることの重要性はわかりますけれど、既に工事の実施計画は認可されたからやってもいいんじゃないかという意見に対して、対話を続けるための根拠についてお伺いしております。

#### ○織部環境局長

2014年に国交省からＪＲ東海に対して、工事認可の際の指示が3点ございます。1つ目に地域の理解と協力を獲得すること。2つ目に環境の保全の措置を行うこと。3つ目に安全かつ確実な施工を行うこと。こういう指示に基づきまして、地域の皆様の理解を得ながら環境保全の措置を実行しております。

#### ○小長井委員

この連絡会議について、特にＪＲ東海は参加しなければいけないわけではないですよ。強制力もないと思うんですが、そこへＪＲ東海が参加していることは評価できると思います。善意というのか何というのか、どういう経過があってＪＲ東海が参加することになったのかお伺いします。

#### ○織部環境局長

2014年3月に準備書に対する知事意見を出しております。その中で、工事自体は長くかかるものでございますので、きちんと監視体制を整えてＪＲ東海も参加することとしております。それに対してＪＲ東海は監視体制に協力すると言った上で、監視体制として環境保全連絡会議を2014年4月に設けまして、そこからＪＲ東海に対話に加わっていただき現在に至る状況でございます。

○小長井委員

今の御答弁はつまり、知事意見の中に環境監視体制を整備するのでＪＲ東海も参加するようにと求めた文書があるということですよ。

このことは非常に重要なことだと思います。これがなかったらＪＲ東海は参加しなかったかもしれないと思いますので、この辺は非常に評価できることだと私は思います。

次の質問に行かせていただきます。

現在、ＪＲ東海とは主に工事により想定されるリスクに対し、どのように対処するかについて議論を進めているわけです。

一部では、このリスクについて関係者間で情報を共有し対話や意見交換を行うことを通じて意思の疎通を図っているということですが、県が一方的に、独善的に工事に伴うリスクを主張していたずらに工事を遅らせているといった誤った意見も中にはあると聞きます。

このような状況においても、県はＪＲ東海とリスクコミュニケーションによる対話を継続する必要性についてどのように考えているのかお聞かせください。

○織部環境局長

リスクコミュニケーションというのは、リスク、この場合は環境への影響になりますけれども、関係者間できちんと情報共有して意見交換を行うことによって意思疎通を図っていくということです。

この場合、住民の皆様がトンネル工事によって水資源や自然環境に大きな影響を与えるという不安をかなり持っています。そういったものを回避できるように専門部会で対話を行っている状況でございます。特に南アルプスは複雑な地層で生態系もかなり脆弱でございます。そういうところできちんと調査がまだ行われず、いろいろな不確実性があるので、きちんと対話を積み重ねていかないと皆様の理解がなかなか得られないと考えております。対話を継続して十分な検討を行うことによって、住民の皆様との理解につなげていきたいと考えております。

○小長井委員

お答えいただきましたように、対話が住民の不安を払拭するのに非常に重要だと感じます。県が一方的に、独善的に工事に伴うリスクを主張して、いたずらに工事をおくらせているのではないことが対話を通じて明らかになってきていると私は感じております。

これから住民の不安解消のために、納得のいく対話、拙速にならない対話を続けていくことを要望させていただきます。

次に、7番委員から午前中に質問がございまして、対話を通して明らかになったことで2つお答えがあったかと思えます。

1つは、JR東海は静岡の水は全量静岡に戻すと言っているながら山梨へ流れている水が一定期間あること。もう1つは沢枯れによる西俣川の影響が少ないと言っているながら、実は大変大きな問題だということです。

先ほど3番委員からもお話がございましたが、けさの新聞によると新たな断層が見つかったことによってさらに多くの水が県外へ出ていく可能性もあるという記事だったと思えます。この点についてお聞かせいただきたいと思えます。

それともう1つ、西俣川の環境、西俣非常口から上流の水がなくなるという話かと思えます。JR東海としてはそこでポンプアップして流すという話だと思えますが、そうすると上流側は解消されないと。もう1つの問題はポンプアップした水は10度以上の熱を持っている。真冬でしたら表流水は0度とか1度とか凍る温度ですから、10度の差は非常に大きいですよ。そうすると環境に膨大な負荷を負わせることとなりますが、この2点についてお聞かせいただきたいと思えます。

#### ○織部環境局長

先ほど新しく問題になった県外流出の問題については、引き続き対話を要する事項の2ページの3の(1)から(3)で具体的に項目としてJR東海に送付しております。この点につきましては10月4日に意見交換が行われますので、地質データに基づいてどのように見ているのかを中心に議論していくと思えます。

一方、リスク管理で先進ボーリングで10メートル当たり毎秒50リットルが出た場合についてはとめて対策を考える、トンネル本体のほうでは毎秒3トンの上限值を設けて対策を考えるとっております。JR東海が主張している下り勾配でやった場合に突発湧水で機器等が水没する可能性はないのではないかとされますので、そこら辺の整合性をいかに明らかにしてもらうかもポイントになります。そういった点につきましてきょうの新聞記事も含めて地質データを公表していただいて、それに基づいて意見交換を行っていきたいと考えております。

#### ○小長井委員

それでは、次の質問をさせていただきます。

これも先ほど7番委員が言った件に関連しますが、リニアの工事に伴ってさまざまな地点で問題が発生してきている。しかも長い工事期間にはさらに大きな問題が起こる可能性もあるのではないかとと思えます。中には静岡県は科学的根拠に基づいてものを言っていない。反

対しているだけだとおっしゃる政治家の方もいらっしゃるようですが、そう言っている方の地元では、先ほどのお答えによると用地取得がおくれているということです。他人の批判よりも自分のところで汗かくことが第一ではないかなと先ほどの御答弁を聞いていて私は思いました。

また、8番委員が冒頭リニアについてJR東海のことをさまざまおっしゃいました。私もそうだったんですが、皆様も多分溜飲が下がる思いで聞かれていたのではないかなと。

そういう意味でも、JR東海の対応は最近大分変わった、とはいっても4年半でやっと全量を返すという答えがあったということなので、議論はまだ長くなるかなとそんな思いで傍聴しておりました。

質問ですが、これから起こる問題の中で、静岡県側から長野県側へ移ると長野県側のあの辺の地層は産業総合研究所——産総研の委員の方も1人いらっしゃいますが、地層の地図を見ますと重金属が含まれている地層ではないかなと私は見ました。そこは天竜川の上流になるわけですね。今度は富士川、大井川だけではなくて天竜川も影響が出てくる。静岡県内に5つある大きな河川のうちの天竜川、大井川、富士川は非常に大きな影響を受けることになるんじゃないかなと私は思うんですけれども、どのようにお考えかお聞かせください。

#### ○田島くらし・環境部参事

現在、産総研の資料等で金属ごとに分布図が出ております。9番委員の御指摘のように、ある重金属については発生する予測のものもあります。実際はどこを掘っても必ず出るものでもございませんので、専門部会の中でも水質チェックを必ずやっていきたいと思います。モニタリングを必ずやって結果に基づいて対応していくと、排水についても必ず処理を行う、処理を行う装置の規模も取水量に応じて的確に配置することを検証していくことになっております。

#### ○小長井委員

重金属の処理とか泥水処理のプラントとかをつくっていくときに言っているんですけど、突発的な水が出た場合に対応するためにはかなりの規模のものが必要だと思うんですけれどもその辺はどうですか。

#### ○田島くらし・環境部参事

JR東海の試算によりますと、仮に3トンの水を一気に1カ所で集めた場合どのくらいの規模の排水処理施設が必要になるかという、四十数基という試算が出ております。例えばトンネルの中にそれを並べると80メートルくらいの設備が1基あたりに必要になってくる

と。そうしますとかなりの延長が必要になってくるので、委員から実際的に可能なのかどうか、この対話を要する事項に現実的な対応策についてもう一度確認したいという意見も出ておりますので、また確認していきたいと思っております。

#### ○小長井委員

お答えのように、トンネルの中に1.2キロメートルくらいの処理施設をつくるとJRは途方もないことを言っています。どう考えても不可能ですよ。そういった答えをいまだにしており、まだまだ先は長いと感じております。

次に、先ほど申し上げました新聞記事でございます。先ほども御答弁あったかもしれませんが、膨大な量の資料をJR東海が県へ渡してあるということです。これは非公開だと新聞にも書いてありました。こういったものは公開していただいて、専門委員の皆さんだけじゃなくて全国いろんな学者の皆さんにも見ていただくことが非常に重要じゃないかなと思います。JR東海に対してどのように働きかけていくのか、考えをお聞かせください。

#### ○織部環境局長

この資料につきましてはJR東海のものでございますので、こちらが勝手にこうしろああしろと言える立場ではないかと思えます。

生のデータをどさっと持ってきてどうぞという形だとなかなかわかりにくいと思いますので、例えばこういう議論を進める対話の中で示していただいて、わかりやすく説明を加える中で委員との意見交換の場で使っていただくとか、うまく活用して公表していただければと考えております。

#### ○小長井委員

膨大な量で、一般の傍聴者にもわかるよう説明していただければいいんですけども、多分専門的なものもかなりあると思います。やはり全てを公開して専門的に見られる方が誰でも見られるように、ぜひともJR東海に強く働きかけていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

リニアについて、先ほどから多くの皆さんがボーリング調査が足りないとおっしゃっていました。確かに1カ所だけで、これから2カ所目をやると答えがあったということでございますが、南アルプスの最大深度1,400メートルのところにトンネルを掘るということで世界的にも初めてのケースです。それならばそれなりの対応を。ボーリングも1カ所、2カ所ではなくて沿線、トンネルのあるところ全てにもっと密にボーリング調査をしなければいけないと考えます。その辺についてもぜひJR東海に働きかけていただきたいと思えます。

また、先ほどから言われておりますが、62万人の皆さんの生活がかかっているだけじゃなく静岡県全体の問題でもありますので、時間を区切らず拙速に陥らないよう慎重に進めていただきたい。

JR東海の副社長が、100キロメートル下の中下流域には影響が出るわけがないと、言い方はちょっと違いますけれどもそういう発言もされております。そんなことは決してないと思いますので、下流域、中下流域でも影響が出た場合被害を受けた人たちに説明責任があるのではなくて、事前にこのことについてもJR東海ときちっと取り組みをしていただくようお願いしたいと思います。

リニアについては以上でございます。

## 令和元年12月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2019/12/17

会派名： ふじのくに県民クラブ

### ○小長井委員

リニア中央新幹線についてお伺いいたします。

大井川上流部の現地状況確認についてでございます。

11月28日に実施された大井川上流部の現地状況確認の報告が、12月13日に中央新幹線環境保全連絡会議専門部会で行われました。ここに記載されているように、西俣ヤードのアクセス道の状況とリニア中央新幹線工事に伴う流量の著しい減少が懸念される西俣川上流部の状況について確認した現地の状況が報告されました。

私も傍聴し西俣川上流部の写真を提示しての報告を聞きながら思い浮かんだのが、今年の11月13日に四本副委員長たちとの会派での現地視察です。山梨県の上野原市秋山の生野地区の状況です。

この地では、2008年に始まった山梨リニア実験線の延伸工事により地区の生活用水、農業用水、防火用水などに利用されるとともに、そこに生息する魚類を初めとする生き物たちの命の水を供給していた3本の沢が、工事の進捗に合わせるように順番に枯渇していったという話を聞きました。

当日現地の沢に行きましたけれど、水が全く流れていない状況でした。当時、地区リニアトンネル工事対策委員長であった菊池敏彦さんのお話を伺いました。

JR東海は、3つの沢がれ、枯渇がトンネル工事によるものとなかなか認めなかったとい



うことです。トンネル工事に起因した枯渇だと認めるには1年半ほど交渉し、その後補償交渉に入り用水路2基を掘って水の供給を始めたということです。しかしその間、この地区には上野原市から毎日数十台の2トン給水車で水を運んだということです。

また、補償期間も30年を限度とされたということで、菊池さんは当時を振り返って一文を寄せてくださいました。その最後に、トンネル工事を進めるに当たっては、トンネル内に湧出する水を本来流れるべき地域にタイムラグが生じることなく戻す必要があり、加えて補償の期間を30年間に限定することなく続けてもらう必要がある。そしてこのことが書面で確認されない限り、安易に着工すべきではない。JRには誠意のある対応をお願いしたい。私たちの地域での対応は、流出した水は戻してもらえずタイムラグが生じたことにより、そこに生息していたヤマメ、イワナ、カジカ等の魚が姿を消してしまった。沢には今も魚影はなく、加えて渇水期には生活用水の不足が生じ、給水車による補給が行われているのが現状である。このようなことが、他の地域で生じることがあってはならないと考えると述べておられます。

そこで、お伺いさせていただきたいと思います。

環境影響評価法に従ってJR東海から送付された中央新幹線環境影響評価書について環境大臣が平成26年6月に述べた意見について、その後の県の中央新幹線環境保全連絡会議専門部会での議論や静岡県の対応とも関係するので改めてお伺いします。

環境大臣意見によると、「事業規模の大きさから、本事業の工事及び供用時に生じる環境影響を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」としております。

具体的には、トンネル工事の湧水により地下水位の低下や河川流量の減少、枯渇を招き生態系に不可逆的——もとに戻れないということです、不可逆的な影響を与える可能性が高いと指摘しているし、大量の発生土の適正な処理、希少動植物の生息地、生育地の保護、工事の実施に伴う大気汚染、騒音、振動対策等、事業実施に伴う環境影響は枚挙にいとまがない。一々数え上げることができないほどその数が多いということだと思えます。枚挙にいとまがないと最大限の懸念を表明しております。その上で事業実施に当たっては、環境保全について従前の取り組みを行うことが本事業の前提であるとして、関係する地方公共団体及び住民の理解なしに実施することは不可能であると述べております。

以上のことを普通の感覚で読んだら、この事業は無理だからやめたほうが良いと聞こえてなりません。

このようなことについても、これまでの県の中央新幹線環境保全連絡会議専門部会でJR東海との対話で取り上げられてきたと承知しておりますが、JR東海はこのような環境大臣の意見に科学的な根拠を持って答えていないと思えます。県当局の認識とリニア中央新幹線

問題についての今後の進め方をお伺いいたします。

#### ○鈴木生活環境課長

リニア中央新幹線整備と大井川水系の水資源あるいは南アルプス自然環境の保全の両立を図ることは、国を挙げて取り組まなければならない大きな課題であると認識しております。

県は、これらの課題につきまして、環境影響評価手続に基づき中央新幹線環境保全連絡会議専門部会において対話を続けてまいりました。

しかしながら、JR東海の回答は科学的根拠やバックグラウンドデータ等が不足していたことから、回答が不十分と思われるトンネル湧水全量の戻し方や減水に伴う生態系への影響評価方法、対策など47項目を引き続き対話を要する事項としてまとめJR東海に提示し、さらなる検討を求めています。

今後も、JR東海との科学的根拠に基づく対話を継続いたしまして、満足のいく回答が得られ県民の皆様の懸念が払拭されることが重要であると考えております。

#### ○小長井委員

引き続き対話を要する事項の47項目については、先ほどもお話がありました。対話が少ないのは47項目に対して、以前からの問題であります。JR東海が真摯に迅速に答えてこないことが専門部会の対話をおくらせている大きな原因だと思いますので、したがって、県はJR東海の回答を待っていればいいと私は考えております。

次に、現在国土交通省鉄道局が県とJR東海との交通整理役となるということで、県はここに、先ほど質問がございました環境省、農林水産省、国土交通省の水管理国土保全局も入れることを主張していると思います。

これまでの経緯や事業規模の大きさから言っても、これは当然のことだと思います。環境大臣もさきに述べたように意見を述べているわけですから、この場に加わっていただくのは当然だと私は考えます。

報道によると、国土交通省鉄道局は、状況によっては関係省庁等の意見を聞くと言っておりますが、これまでさまざまな議論を重ね、重要な役割を担っている県の中央新幹線環境保全連絡会議専門部会でなされてきた議論と、新たな協議体ができた後のこの部会の今後の位置づけについてお伺いします。

さらに、これまでの議論は全て公開されてきました。今後国土交通省鉄道局が交通整理役となった場合にも全て公開でなされるべきだと考えますが、県の考えをお聞かせください。

#### ○前島水利用課長

47 項目の引き続き対話を要する事項につきましては、お手元に配付させていただいた資料のとおり 47 項目のうちまだ3つの回答しかいただいておらず、しかもその回答でさえも地元の皆様が納得するような内容とはなっておりません。

引き続き、この件については議論していく考えでおりますが、現在新たな枠組みが決まってない状況であります。決まり次第これに従って対応を進めていきたいと考えています。

また、県民や利水者の理解と安心のためにも専門部会の内容は公開し、議事録等につきましてもホームページに掲載したいと考えております。

#### ○小長井委員

回答のあった3項目でさえも地元の理解を得るにはほど遠いと感じました。

環境省、農林水産省、国土交通省の水管理国土保全局などに組織の中に入ってもらうことについて、先ほどもいろいろございましたが、これは県から今言った環境省等に働きかけるのではなく、国土交通省あるいはJR東海からお願いし、県の意向を受けて入ってもらうのが筋だと思います。

したがって、県の役割はJR東海から来る回答が果たして地元の理解を得られるかどうかをしっかりと審査していただくことだと私は思います。

次に、水循環基本法と静岡県地下水の採取に関する条例についてお伺いします。

河川とは、地下水が地表面に流出し流れとなったものであります。この地表面下にある地下水脈が静岡県の山間部から沿岸部までつないで経済活動や自然活動を支えています。したがって今問題となっている大井川上流部のリニア中央新幹線建設工事による水量、水質の問題や私が当委員会でこれまで取り上げてきました富士川支流の早川の濁りとサクラエビの不漁問題など河川、地下水対策は、静岡県の将来にとって非常に重要な問題だと思います。

そして、そのような認識のもとで、「森は海の恋人」水の循環研究会の設置や説明資料にも記載されておりますが、環境教育、環境学習の推進における小学生を対象にした水の大切さを学ぶ水の出前講座を実施するなどの啓発事業が行われると理解しております。

国においては、水循環の重要性を認識して、これまで縦割りで実施してきた水に関する施策や管理に対し、議員立法ではありますが2014年3月27日に水循環基本法を成立させ、第2条では健全な水循環が明瞭に定義されております。

第3条基本理念では、1項健全な水循環の維持、回復のための取り組みの推進、2項水が国民共有の貴重な財産である、その恵沢を将来にわたって享受できることの確保、3項健全な水循環が維持されるよう配慮されること、4項流域にかかわる水循環について流域として総合的かつ一体的に管理されなければならないこと、5項水循環に関する取り組みは国際的協調のもとで行われなければならないことがうたわれております。

そこでお伺いいたします。静岡県では2018年、水循環基本法に準拠して地下水の採取に関する条例を改正し、この中で基本理念条項第2条の2を新設して地下水を県民共有の財産と規定しました。この点からすれば、この条例の中に必要であるはずの共有財産である地下水の毀損行為を排除することができる条項が明確ではありません。

県民共有の財産という理念を具体化する、また基本理念の履行を担保する条例の改正が不可欠と考えますが、県のお考えをお伺いいたします。

#### ○前島水利用課長

静岡県地下水の採取に関する条例における県民共有の財産であるという基本理念は、あくまでも地下水の採取に関して必要な規定等の措置を講じる際に考慮すべきものを定めたものです。

規制対象地域を指定して地域ごとに取水基準を制定したことにより、基本理念を具体化できていると考えております。

#### ○小長井委員

そういうお答えをいただきましたけれど、例えば、神奈川県秦野市の秦野市地下水保全条例では、「地下水は市民共有の貴重な資源であり、かつ公水である」と述べ規定しております。この理念に基づく管理規定を整備しておりますし、また熊本県、あるいは熊本市の地下水保全条例では、県では公共水、市では公水、市民共通の財産としての地下水として位置づけそれぞれ管理規定を整備しております。

静岡県地下水の採取に関する条例を改正した、基本理念条項第2条の2の後段では、全ての県民がその恵沢を将来にわたって享受できることと規定されております。管理規定の整備が必要で、条例改正などが喫緊の課題だと私は考えますので申し述べておきます。

次に、県条例で規定された県民共有の財産である地下水資源を適正に管理していくためには、地下工事等の地下水資源を毀損する行為がある場合の防止措置をとらなければなりません。

そのためにも、所要の条項を起こしていくべきだと思いますが、どのようにお考えかお伺いいたします。

#### ○前島水利用課長

地下水に限らず河川の水や野生動植物等の自然環境、さらには身近な生活環境も含め全てが県民共有の財産と考えております。これらを守るためには、地下水に特化した防止措置よりも地下水を含めた環境全般について、環境影響評価の法令による手続や環境基準の遵守を

求めていくことが重要であると考えております。

#### ○小長井委員

そういうかなり大きくりの捉え方をしていくと、今回のリニアの問題のように、これは条例がしっかりと整備されていればこんなに時間のかかる問題ではなかったと私は思います。

そういった意味からも、今おっしゃったことではなくて、しっかりと条例の中に規定しておくことが必要だと考えております。

次に移ります。

県民共有の財産である地下水の適正な管理、健全な水循環の維持、地下水の涵養のために水源地域の保護と地域指定措置は不可欠だと考えますが、お考えを伺います。

#### ○前島水利用課長

地下水の涵養量につきましては、県が実施した地下水賦存量調査によりますと県中部地域の場合、大井川流域や安倍川流域の下流域になるほど多くなっております。

このため、水源地の保全につきましては、地域指定し開発等を制限するよりも身近な地域での植林活動などの涵養事業を進めていくことが有効だと考えております。実際、県内各地域の地下水利用対策協議会では地域の雨水浸透ますの設置事業等を実施しております。

#### ○小長井委員

森林の保水力を高めるための手入力は非常に重要で、やっていかなければいけないと思います。今回のリニアの問題等起こったことから鑑みますと、水源地域の保護と地域指定は、事前に取り組んでおかなければならないと思います。そうすることによってリニアを排除してしまうのではなくて、JR東海との協議がもう少し円滑に、ルールにのっとって進められたと考えます。今後もこういう問題が起こる可能性がございますので、しっかり御検討いただきたいと思います。

次に、繰り返しになりますが、静岡県地下水の採取に関する条例第2条の2で、地下水は県民共有の貴重な財産であり公共性の高いものである、県民がその恵沢を将来にわたって享受できることが確保されなければならないと申し上げましたけれど、このように規定されていることは大いに評価されるものだと思います。その理念を具体化するための条項が欠けているのは、今質問させていただいた中でもわかっていただけたかと思います。条項はありますが、さらに細かく整備していく必要があると考えます。

静岡県の水を守ることは、流域の市町議会、商工会議所、商工会、あるいは大井川の恩恵を受けていない環境団体などからも出されていると知事が本会議でも答弁されております。

こういう状況で、今後この条例にかわり水循環基本法に準拠した新たな条例をつくるのか、あるいは現状の条例を補足して充実させていくことが必要だと私はと思いますが、どのようにお考えか聞かせてください。

○前島水利用課長

地下水条例の基本理念に定めております県民共有の財産とは、かつて昭和30年代、40年代に地下水が大量に採取され各地域に井戸枯れや塩水化などの深刻な地下水障害を発生した反省を踏まえ、地下水の採取に関して県の取り組み姿勢を明文化したものでございます。

今後、地下水を保全しつつ県民がひとしく持続的に利用できるように、県民の共有財産という認識を持ち地下水条例に基づいた運用を行って的確に地下水管理を進めてまいりたいと考えております。

○小長井委員

静岡県地下水の採取に関する条例は大分前にできた条例でございますが、水循環基本法は5年前にできており、これまで縦割りで進められてきた水に関する施策や管理が横のつながりを持ち、この法律は水の憲法と言われております。こういう水循環基本法があるわけでございますので、それに準拠して新しい考えを持った条例も検討していただきたいと思っております。

そういった条例がしっかり整備されていれば、今回のリニアに関する問題につきましても、あるいはサクラエビの問題などもこれほど膨大な時間をかけて議論することなく対応できたと思っております。水循環基本法に準拠した県の条例整備をぜひ前向きに、迅速に検討実施をお願いしたいと思っておりますが、鈴木くらし・環境部長何かお考えがあればお聞かせください。

○鈴木くらし・環境部長

9番委員おっしゃるとおり、水循環基本法の趣旨を踏まえまして2018年に条例を改正させていただきました。

水というものは、保全と一緒に使う面もございますので、両方の意見を聞きながら、また今後考えていきたいと思っております。

**令和2年2月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問**

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2020/03/09

会派名： ふじのくに県民クラブ

## 中央新幹線対策本部長の難波副知事が出席しての質疑が実施されました。

### ○小長井委員

難波副知事には、静岡県中央新幹線対策本部長として御尽力いただいておりますことにごころから敬意を表させていただきます。

また、本日は当委員会にお忙しい中御出席をいただきましてありがとうございます。それでは、私から一問一答方式でお伺いします。

まず、引き続き対話を要する事項の全ての項目に対して、JR東海からは見解、あるいは再見解が現在示されています。この示された中でも説明には矛盾があったり、あるいは地域住民への不安解消には説明が不十分であると専門部会を傍聴して感じております。

JR東海の見解、再見解に対する総括的な評価はどのようなものかお伺いします。

### ○難波副知事

取り組みに御評価いただきましてまことにありがとうございます。

総括的な評価でありますけれども、専門部会の委員の方が当初は言葉が通じなかったとおっしゃっていました。こちらが言ったことに対して内容を理解できない状況がありましたが、対話を重ねるに当たってかなり認識の差は小さくなってきました。全部とは言いませんけれども、対話がかみ合ってきたところは増えてきていると思います。

しかし、相変わらず残っている大きな2点があります。それは認識の大きな差です。何かと申しますと、現時点においてもトンネル湧水は工事中も含めて、それが発生しても河川流量と地下水量は減らないとはっきり断定しております。これが1点目。それから2点目は生態系への問題。これは最近の回答の中で出てきて私たちは驚いておりますけれども、環境アセスメントにおいて行った生態系の調査は十分であると言っています。

この2点が現時点においてなお残っていることが、問題が長期化していることだと思います。この2点について認識を改めていただかない限り、対話が進まず着地点には行かないとはっきり申し上げたいと思います。

### ○小長井委員

河川流量、それから地下水が減らないとJR東海は言い続けているわけですが、例えば丹那トンネルの例を見るように、これはもう明確に減る可能性があると思います。

また、環境アセスの問題についても十分だとありますが、国土交通省へ申請した後から導水路トンネルをつくったりといった面で、環境に及ぼす影響が大きくあります。今お答えいただきました2点についてはしっかりと今後も維持していただきたいと思います。

それでは、次の質問に移らせていただきます。

これまで県とＪＲ東海は、専門部会の場で課題の解決に向けて対話を行ってきました。けれど、双方の意見がかみ合わずいまだ多くの項目について、納得のいく回答が得られていない状況だと認識しています。先ほどもお話ございましたけれど、推定値を確定値と決めつけているようなこともあると思います。

このように対話がかみ合わない根本的な問題は、ＪＲ東海のどのような点にあるとお考えか、伺います。

#### ○難波副知事

かみ合わないところは、先ほども御指摘がありましたように推定値を確定値かのように扱うところです。最初の段階から今のところは申し上げましたけれども、推定には必ず不確実性があります。したがって先ほど２番委員から国土交通省のお話がありましたが、国土交通省において私は実際に工事を担当しておりました。工事を実施するにおいては必ず不確実性の発生があります。その不確実性をいかに管理していくのか、不確実性の存在を認めそこから生じるリスクをいかに管理していくかが、あとはコスト管理もありますけれど、その工事の実施者としては最も重要なことの１つだと思っております。

その点において、不確実性の認識とリスク管理の重要性についての認識がまだ不十分であると私は感じております。そこが対話が進まない根本原因であると認識しております。

#### ○小長井委員

お答えにありましたように、不確実性の問題。私の記憶では掘ってみなければわからないとの発言もＪＲ東海の幹部の方からあったかと思えます。それなら不確実性を認識しているわけですから、ぜひ専門部会などの場所でも、そういったことをきちっと表明していただければと感じました。

対話がかみ合わないことと、もう１つは信頼関係が築き切れていないと。その１つは、まだ対話が進行しているにもかかわらず、補償の問題について既に言及し始めている点です。その点についてもＪＲ東海との信頼関係が築き切れない一面ではないかなと思っております。

次の質問に行きます。

引き続き対話を要する事項として４７項目をＪＲ東海に示しております。地域住民の不安払拭に向けて全ての項目について対話を進めていくのは当然ですが、特に優先的に解決していくべき事項は、先ほども水と生態系の問題だとお答えがありましたので、その点かと



と思いますが、改めて確認させていただきます。

#### ○難波副知事

特に優先的に、あるいは重要な点は4つあると思っております。

1つはトンネル湧水の山梨・長野両県への流出の問題。特に工事中の流出の問題ですね。なぜかという、工事後は全量を返すと表明されておりますので工事中の湧水流出の問題が大きいということです。それから中下流域への地下水の影響の問題が2つ目です。3つ目は希少種を含む生態系への影響の問題。4つ目は発生土の処理等に関して、重金属等によって生態系や生活環境へ悪影響が出ないかの問題ですね。この4つが最も優先的に対話し、そしてまた重要な点であると認識しております。

#### ○小長井委員

重点的、優先的なこととして4つ挙げていただきました。私が傍聴していて記憶の範囲では、この中でも県外への流出の問題等については、たしか専門部会の席で難波本部長からJR東海側に工法の提案のお話をされた記憶もあり、そういったことを私も伺っております。

JR東海からは、その後の回答、再回答では、なかったと記憶しております。この4つは非常に重要な項目ですから、今後ともしっかりと取り組んでいただきたいと思っております。

次の質問に移らせていただきます。

現在、国土交通省と新たな協議の枠組みとして有識者会議の設置について調整を行っております。会議の中立性を条件としているとはいっても、国が関与することであり、工事ありきで事態が進んではないかなと懸念しております。

この47項目の引き続き対話を要する事項の解決を図るために、国土交通省が主導する有識者会議に対して、どのような役割を期待するのか、伺います。

#### ○難波副知事

国土交通省が設置する有識者会議の目的は、その中での議論を通じ、結果を踏まえて、国土交通省がJR東海へ指導するものだと理解しております。その役割を担っていただくことが大変重要であると思っております。

指導をするに当たっては当然科学的根拠が必要でありますから、有識者会議ではこれまで県とJR東海が行ってきた科学的根拠に基づく対話をしっかり検証していただいて、その結果を踏まえて結論、指導すべき内容を決めていただきたいと思っております。

### ○小長井委員

有識者会議については、先週末から構成員の名前が出てきて、私も新聞紙上で読んだわけですが、新聞報道を見ますと一方的に発表されたと。難波副知事はこれまでの発表は賛成しないとおっしゃっていたと書かれていたと思います。これが国土交通省によって一方的に発表されたという記事がございましたが、このことについてどのように受けとめているのか伺います。

### ○難波副知事

有識者会議の名簿については具体的な個人名をもって提示を受けました。最後の段階でそれを外に出さないでいただきたいと私から要請いたしましたが、そこは国土交通省が一方的に、つまり私どもの要請を無視して一方的に出したものではありません。そこはある種、私のミスでもあると思っております。

なぜかと申しますと、会議で配付された資料は会見の前に配付されておりました。それで会見の前に全体資料を出すと、個人名を出すと直前に伺って、そこで認識の差が発生いたしました。私どもとしては有識者会議のメンバー構成ですね、こんな分野、例えば水循環の方とか河川工学の方と発表されると私が思い込んでいたのかもしれませんが。一方で国土交通省は、個人名を出すことを初めから決めていたようですので、その中で私が要請したんですけれども、記者会見の前に既に資料が配付されておりましたのでその要請が間に合わなかったと。したがって会場では回収することで国土交通省は記者クラブの方をお願いしましたけれども、そういった面では間に合わなかったというのが実態であります。

### ○小長井委員

こういった名簿が先に出てしまうとひとり歩きになってしまうこともありますので、今後は注意していただきたいと思います。

それと、ここに出された構成員は決定ではないと理解いたしますが、その点を確認させていただきます。

### ○難波副知事

内容については決定ではないと理解しております。もともと国土交通省から提示されたものも、こういう委員構成にしたいと思っていて、県としての考え方を聞きたいとして提示されました。それについて私どもはこれから意見を言うわけでありまして。ちょっと戻りますが、提示しないように、外に個人名を提示しないように求めたのは、委員の中で例えば県が国土

交通省にお願いしました5条件、有識者会議のメンバーの方が備えるべき要件に該当しない方がおられる場合に、その個人名に対してこちらが何か具体的に言わないといけないわけですね。この方は中立性を欠いていると申し上げないといけない事態が生じるわけです。それは提出された委員個人に対して、失礼に当たることもあり得ると思っております。したがって個人名を出すのは控えていただきたいとお願いしたということでもあります。

繰り返しになりますけれど、そうはあっても、もうあのような状況になりましたので、対応としてはそういった形でこれから意見を申し上げることになると思っております。

#### ○小長井委員

今のお答え、私も全くそのとおりだと思います。

したがって、これからこの発表されたメンバーをさまざまな角度から検証されると思いますが、もしその中にお一人でも適任でない方がいれば、改めて全員を選定し直していただくことも必要ではないかなと私は思います。

次に移ります。

このメンバーを見ますと、環境省、農林水産省、厚生労働省から委員は選ばない、オブザーバーという形で行われておりますが、特に環境影響評価書の中で環境省は意見をしっかりと述べているわけです。責任を持つ立場として、オブザーバーというよりも委員として入ってもらうのが私は適当だと思います。

これは強く求めていただきたいと思いますが、この点についてお伺いします。

#### ○難波副知事

先ほど申しました5条件の中に関係省庁はしっかり入っていただきたいとお願いしておりましたので、入っていただくのは必要だと思っております。オブザーバーという形で入っていますので、その取り扱いについてはこれから内部で協議していきたいと思っております。現時点での取り扱いは未定であります。

#### ○小長井委員

先ほど有識者会議の役割についてお伺いしましたが、この有識者会議はリニア工事について再度の環境アセスメントを丁寧に実施してもらう委員会であるべきだと私は考えます。不安を払拭するまでは、例えば工事は休止してこの会議を進めると。そういったことも役割として必要と考えますが、その点についての考え方、御所見をお伺いします。

それともう1点、この有識者会議でされた議論を県としてはどこでまた検証するのか。つ

まり県の専門部会がありますので、持ち帰ってそこで再度検証していくのか、その点について伺います。

#### ○難波副知事

後半のほうを申し上げますと、国土交通省が設置する有識者会議には専門部会の委員の方が2名、座長プラス1ということで国土交通省から提案を受けています。したがって一定程度専門部会の考え方、あるいはこれまで対話した経緯はお話できて、その内容を尊重していただけるのではないかと考えております。その中で出たものに対して課題があれば、それはもちろん専門部会の委員の方々にも伝えますけれども、県はオブザーバーという形で有識者会議のメンバーに入っております。それから流域の市町も同じように入っております。

したがって、そこで出た意見について我々として疑問があれば、オブザーバーで出ておりますから意見はそこで申し上げることになると想定しております。ただまだ有識者会議の進め方が明確になっておりませんので、あくまでそれは私が想定していることであります。

もう1つは再度の環境アセスメントですね。今しっかりと環境アセスメントは実施されておりますので、再度の捉え方でありませけれども、とにかく今の環境アセスメントをしっかりとやっていただくのが一番重要であると思っております。

#### 令和2年2月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2020/03/09

会派名： ふじのくに県民クラブ

**JR 東海の宇野副社長を招聘して質疑を行いました。**

#### ○小長井委員

本日は当委員会の集中調査に御出席いただきありがとうございます。時間も限られておりますので、事前に質問事項をお渡ししておりますが、質問項目を簡潔に述べさせていただきますのでお答えいただきたいと思います。

まず最初に、質問に入る前に、先ほど6番委員の質問の中でこの事業が国家的な事業だと御答弁をいただきました。私はこれまで、このリニア中央新幹線事業は確かに大きい事業ですが東海旅客鉄道株式会社の民間事業だと認識しておりました。国家的事業と変わったのはいつからか。確かに3兆円というお金が入りますが、いつからそういう考えになったかお聞

かせください。

#### ○宇野参考人

これは当初から——そういう意味で色彩というか、私も変わっていないと思いますが——基本的に全国新幹線鉄道整備法に基づいて中央新幹線整備が進められてきたこととなります。基本計画が決定されてから長くたちますが、整備計画を決定する前に交通政策審議会でどこに整備主体、建設主体、営業主体を指名するかの議論も国がなされてきたと。そういったものを受けて当然私ども東海道新幹線のバスパスとして中央新幹線整備に手を挙げていたと。それも自己資金でやっていくことに手を挙げていたとの話ではありますが、国の手続を踏んで建設主体、営業主体に指名されて、国土交通大臣から建設指示をもらって初めてこれがスタートしていますので、そういった意味では紛れもなく国家的なプロジェクトの位置づけだと思います。

その中で整備の仕方が、民間企業の自己資金であるとのことで、当面名古屋まで2段階でやることになりました。そして名古屋までできた後に名古屋—大阪間をやるといった進め方をお話していく中で、西のほうの3府県の方々から、整備時期が大幅におくれてしまうと。これを何とか早くできないかとの中で、名古屋開業後速やかに工事を連続することを目的に財政投融资で3兆円を貸し付けられた関係がございます。そのことで位置づけが変わったかということ、私は変わっていないと思いますが、より国が関与される側面はふえたと思います。

#### ○小長井委員

それでは、引き続き対話を要する事項47項目のうち具体的なことを伺わせていただきたいと思います。

まず排水ポンプの設置ですけれども、千石非常口では70メートルの高さまでくみ上げられるポンプを最大6台設置する、また再見解の64ページでは、同じ毎秒1立米の湧水をくみ上げるのに12メートルの高さまでしかくみ上げられないポンプが42台も必要と書かれています。わざわざ能力の低いポンプをなぜたくさん使う必要があるのかお伺いさせていただきます。

#### ○澤田参考人

排水ポンプについてのお話でございますけれども、前提となった条件を話しながらお答えしたいと思います。

今、御質問のあった1月24日版の資料の29ページでよろしいかと思っておりますけれども、千石非常口に設置しますポンプの規模を書いてございます。どのような条件で書いているかまず

お話ししないといけません、これまで県の専門部会の中で、トンネル湧水が最大どれくらい出るかその前提を決めないと議論になりませんねということで、私どもは毎秒最大3トンですと話をさせていただいております。この毎秒3トンは、もともと私どもがやりました水収支解析などもベースにしておりますが、いつ出るかといういきなり出るのではなくて、トンネルがほぼほぼつながった状態、本当に長いトンネル全体から出てくる水全部合わせて3トンと想定しております。それは専門部会の中でも御説明しております。そのうち千石非常口ではどれくらい出てくるかも内訳としてありまして、千石非常口で最大どれくらいの水が出るかと、それをくみ上げるのにはどれくらいのポンプが必要か、ここに絵を描いております。

今、私が申し上げておりますのは、いきなり水が出てくるわけじゃないので計画して設置できます。計画して設置できる中で、この千石非常口は坑口までくみ上げようと思いますと高低差で300メートルとか400メートル上げないといけなくて、かつ計画的にできるのでなるべく大きなポンプを数少ない目にしてあらかじめ設置すると。ここで用いておりますのは資料の33ページになりますが、2トンを超える重さであります。そういったものを置けば、3トンの中の千石非常口で受け持つ分はきちんとポンプアップできると33ページに書いてございます。

一方で、64ページにもポンプの絵がございまして重さは1トンです。これでも相当重いですが1トンです。ここの資料の説明は何かと申しますと、先ほどありました静岡と山梨の県境を下から掘るか上から掘るかというときに、上から掘ったらどうなるかという畑薙山断層から突発湧水が出るということで、湧水量はなかなか予想が難しいんですが、過去の事例とかいろんなことから専門部会の中で毎秒そこだけで1トンとしました。じゃあ毎秒1トンを果たしてポンプでくみ上げられるのかと。先ほどの千石沢と違うのは予想ができない、突発湧水率が予想できない状況になりますので、水が出たぞとなりますとその時点でポンプをどこから持ってきてというのじゃなくて、あらかじめポンプをどこかに置いておいてそれを機動的に用意しないといけません。現実考えますと1トンでもかなり重いんですが2トンに比べれば機動性があり、計画して置くポンプと突発湧水に対するポンプと使う条件が全然違いますので、66ページのほうは小さなポンプを用意しています。

ただこれでも、先ほど8番委員のお話にもありましたが、もう何十台と置かないと物理的に数字だけでいきましてくみ上げられません。そういった安全性も考えると現実的ではないので、できれば下から掘りたいといった説明の中で使っているポンプでありますので、33ページと64ページのポンプは意味合いが少し違うと御理解いただきたいと思っております。

○小長井委員

次に、千石非常口では湧水はポンプアップするけれど、本坑ではポンプアップしないとなっていると思います。先ほどからのお話の中で上り勾配に掘っていくとのことですから、静岡県の水が全量大井川へ戻るのはなかなか難しいと思うんですけど、その点はいかがでしょう。

#### ○澤田参考人

少し言葉が足りなかったと思いますが、千石沢の斜坑は下向きに掘っていきます。そこから先進坑、本坑を掘っていきますが、まずその斜坑を掘っていくときには、出てきた水をくみ上げないと掘れませんので坑口まで上げます。その出てきた水はきちんと処理をして大井川にヤードから戻しますので、そこを掘っている間は出てきた水は全て大井川に戻すことになります。将来全てトンネルがつながった後は、トンネルの途中に導水路トンネルを設けますので、基本は自然流下で榎島までトンネルの湧水は流れる仕組みをつくります。ただトンネルの縦断勾配の関係で自然流下できないところがあります。それは主に長野県側、山梨県側になりますが、そこはポンプアップをして導水路トンネルの坑口まで持ってくる措置をいたします。

ですから、基本的には掘っている間、それからでき上った後にトンネルから出てきた水は全て大井川に戻すと。唯一、一時期ではございますけれども、私どもの考えでは山梨県から長野県へ上向きに掘っている間、つながらない間については、そこは少し水が戻せない時期があると申し上げてきた次第でございます。

#### ○小長井委員

次に、発生土置き場の設計で伺います。

燕沢には、去年の台風 19 号で大量の土砂等により付近の林道が崩壊する大きな影響があったわけです。見解に示されているところでは流入量は軽微であったとなっておりますが、林道が崩壊するなど軽微とはなかなか言えない状況ではないかなと思います。こういったことが、この燕沢の発生土置き場へ今後影響してくる可能性が大きいのではないかと思います。その点についてお聞かせください。

#### ○澤田参考人

去年の台風で林道の東俣線が大分被害を受けましたけれども、私どもは基本的に増水によって道路の一部がえぐられた被害が多いと認識してございます。河川の増水により盛り土等がえぐられたところが多いと認識してございます。

ですので、今回燕沢近くにつくります発生土置き場につきましては、盛り土そのものが崩れ

ないように設計するのはもちろんでございます。川の増水といった被害を受けないように盛り土形式になりますので、川に面している部分については増水の影響を受けない設備をきちんとつくることを考えております。台風のようにある程度増水しても盛り土が流れ出ないようにすることは現実に可能だと思っておりますし、そういった設計施工をしていきたいと思っております。

#### ○小長井委員

流れ出ないような設計施工とおっしゃったところについて伺いたいんですけど、この燕沢の対岸にある千枚崩れによって土石流が大井川へ押し出る可能性があるのと、これも専門部会の中でも議論されておりました。非常に危険だというお話だったと思いますけれど、土石流が発生して大井川に天然のダムができると、こちらの見解にも32メートルの水位になる天然ダムができると書いてございました。それが決壊したときの水の高さが盛り土の部分で8メートル、盛り土の部分で2.5メートルの護岸で囲われているわけですけども、8メートルの水が流れるということで、かなりのものが洗い流されるのではないかと思います。その点についてはどのようにお考えになりますか。

#### ○澤田参考人

今の御質問につきましても経緯をお話ししないといけないと思います。燕沢の対岸にあります千枚沢からの土石流は、今回の専門部会でお話はしておりますが、専門部会でそういう御質問があったわけではなくて、もともと私ども環境影響評価の中でそういった検討をしておりました。対岸から崩れてきたときに、発生土置き場があることによって周辺に悪い影響を与えるのではないかとといった観点で土石流のシミュレーションを何回もやっております。

その結果は専門的な機関にも見ていただいておりますけれども、まず大井川をせきとめるような天然ダムはできません。できないという結果を御説明しておりますし、環境アセスメントのプレスの中でもそういう話をしてきました。できませんと申し上げたんですが、ある委員から仮にこれ全部土がたまったらどうなるんだという御質問があったので、結果は違いましたが、仮に土が盛ったらどれぐらいかといった検討をしました。そのときには今おっしゃったような数字の土が物理的に山としてできるといった結果をお示ししております。そういった経緯がございますので、私どもとしては発生土置き場を先ほど申し上げたようにきちんと設計して管理していくことに尽きるんですが、対岸の千枚沢が崩れて三十何メートルものダムが突然できるとは見解の中では思っていないのが正直なところでございます。



○小長井委員

私もそのとき傍聴しておりまして伺いました。天然ダムはできないというお答えだったと思いますが、地形を見るとその部分に土石流帯があって、あそこの大井川は大きく蛇行していることから過去にもあったのではないかなと。まあ素人目でございますが、そういう感じはしております。

それともう1つです。

燕沢についてボーリング調査もされていると思います。地すべりの危険のある場所もあると、一部そういうことも言われておりますが、この点についての確認はいかがでしょうか。

○澤田参考人

発生土置き場をどこに置くかにつきましては、これまでも過去何が起きたかといった文献などの調査も含めてやってそこに置きたいと決めております。これからますます設計を具体化していく中では追加の設計もして、私どもはつくる立場でもありますけれども、周辺の方からの御心配をしっかりとれるように、追加調査をすることも考えながら設計していきたいと思っております。

○小長井委員

それでは、重金属対策について伺います。先ほども質問がございました。当面、重金属を含む発生土の処理については、どこへ置くと計画しているのかお答えください。

○澤田参考人

燕沢よりもう少し下流側になりますけれども、藤島沢というところがあります。ここは河川の位置関係からいきますと、流れている大井川より最低15メートルぐらい高いところがございますので、直接的にまず増水等を心配しなくていいところでもあります。そういったところできちんと封じ込めの対応をして、万が一出た重金属を含んだ土は処理していきたいと思っております。

○小長井委員

今のお話ですと、農業用水とか飲料水に使用されるかなり上流で処理されると。安全管理をしっかりやるというお話でございましたけれど、あえてそういうところではなくて、もっと安全な場所を選んでいただけたらなと思います。

最後になりますが、大井川の中下流域の地下水への影響を伺います。

大井川中下流域への影響はないとおっしゃっていますが、表流水が減る渇水期になれば影響がないことはないと思います。渇水期における影響については、どのように調査されているのかお伺いします。

#### ○宇野参考人

中下流域の皆さんに大変御心配をいただいているのは承知しておるところでございますが、まず2つの要素があると思います。1つは地下水の水位の話になりますが、それが下がるのではないかというお話がございます。当然渇水期、豊水期の話がありますが、地下水については私どもの意見の中にも書いてございますが、トンネル周辺の基本的に限られたエリアで地下水に対する影響はとどまるとまず1つお話をしてきました。それで地下水は水位の変動は生じないと申し上げてきた。そこに最近水道があってという御懸念もあったので、地質縦断図のようなものをさらに専門家につくっていただいて、基本的に縦の地層の連続であるので水道は存在する可能性がごく少ないとのお話もいただいて、そういう形で1つは地下水の話を御説明してきています。

あと、河川水そのものが減るのではないかというお話について言うと、基本的にトンネルをつくった段階では全てお戻しするので、まず減ることはないと考えてございます。それと先ほどの地下水の話と関係しますけれども、中下流域の地下水そのものは河川水由来のものだと、これは県の環境衛生科学研究所のレポートにも出てくるんですけども、それらのことが言われていると。私どももいろんな水質分析、イオン分析なんかをやってさらに確認したいと思っておりますが、そういうことなので基本的には川の水が減らなければ中下流域の地下水に対する影響は生じないだろうと申し上げてきています。

そもそも工事中の一部期間の議論は残りますが、それを除けばトンネルから出てきた静岡県内の水は全て静岡県にポンプアップ、それから導水路を使って戻すので減らないと私も考えております。解析の結果ですが、そのようになっていると、その辺についてまだいろいろ議論が残っているところはさらに続けて回答、対応していきたいと思っております。

#### 令和2年2月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2020/03/09

会派名： ふじのくに県民クラブ

○小長井委員

それでは、私から一問一答方式で質問させていただきます。

まず、きょうの午前中の難波副知事、そして午後のＪＲ東海の皆さんのお話を聞いてのこととございます。国土交通省がつくる有識者会議について、これまでは国土交通省が交通整理役となっていると思うんですけども、先ほどＪＲ東海の副社長さんのお答えだとこれは国家事業だとおっしゃったものですから国土交通省も推進する立場に入るのかなと、私はそんなふうには伺いました。

したがって、有識者会議は中立性を保てるかどうか、先ほどのお答えを聞いて私は非常に疑問に思ったんですけど、その点についていかがでしょうか。

○織部環境局長

1月30日に出した文書の中で、この会議の目的は国土交通省によるＪＲ東海への指導とすることを明確にしています。これは県に対する指導ではないですと。委員とか会議の長につきましても、中立公正を求められていますときちんと述べておりますので、そこが確保できないとこの会議は動かない認識でおります。

○小長井委員

建前上はそうかと思うんですけど、ＪＲ東海の副社長さんのお答えを聞いていると、これはもう国土交通省とＪＲ東海が一体でやるんだと。何が何でもやるんだと、そんなふうには聞こえたものですから、私はかなり心配しております。

それから、本坑はポンプアップしないということで、山梨県側から掘っていくと。そうなりますと、ＪＲ東海は全量に戻すと言いながら山梨県側へ流れる水が多いと。私は今数字を持っていないですけど、山梨県側から掘っていった場合に水が向こうへ流出する量は膨大で、とても許容できる量ではなかったと記憶しています。全量に戻すと言いながら、きょうの話だと戻さないと言ったと思うんですけど、その辺についてはいかがでしょうか。

○田島くらし・環境部参事

本坑につきましては、基本的には先進坑という並行した小規模のトンネルがあるんですが、それが開通した後に本坑自体の掘削を始めるとのことですので、本坑自体の水は先進坑でキャッチして静岡県側に戻すという意味であると解釈しております。

○小長井委員

畑薙山断層が大量の水を含んでいることはJR東海のボーリング調査でも明らかになっています。それを戻すとなると下りで掘っていかないと——JR東海は作業員の安全にかかわるという言い方をされておりますが——それを進めていくと静岡県側の水はほとんど戻らない状況になってくると思います。そのところも専門家会議の中で議論されていくと思いますので、指摘させていただきます。

それともう1つ、先ほど6番委員からヤマトイワナの移植等についての質問がありました。私もきょうは時間がなかったものですから、生物多様性までの質問は半分もいかなかったんですけど、例えばイワナだけを移植すればいいという話ではなくて、それにまつわる食物連鎖がありますから、水生生物、昆虫など一切を含めたものでなければならないと。そうしないと、果たして生態系を維持できるかどうかという問題も残ると思います。蛇抜沢は水が抜けてしまうというお話も先ほどの説明の中でありましたが、非常に大きな影響がある。西俣非常口より上へは、ポンプアップして水を落とすと環境に大きな影響があるから、それはできないとJR東海は言うておりますけれども、その点についてお聞かせください。

#### ○服部自然保護課長

蛇抜沢につきましては、いわゆる工事ヤードの一番上流部であります西俣ヤードより上流にあります。今JR東海は、西俣ヤードまではポンプを設置するので、そこから下流に関してはポンプアップした水を戻すと言うております。ただし西俣非常口から上流の部分につきましては、逆に環境負荷がかかるので設備的なものは設置できない中で、先ほど御指摘のあった蛇抜沢の上流部をどう保全していくかという、今JR東海が表明しているのは、なかなか守り切れないので、先ほどもお話がありましたけれどもヤマトイワナをかわりに増殖する、いわゆる代償行為という形で考えられないかと話しております。

#### ○小長井委員

なかなか大変な話だと思いますね。中下流域への影響はないと副社長さんがおっしゃっていましたが、果たしてそうかどうかと。確かに鉛直構造とかいうんですかね、地質が。そういうことで地下水への影響はないとおっしゃっていると思うんですけど、考えてみますと今までの議論の中でトンネルを掘っていくと大量の湧水が出て山体の水がなくなるということは、つまり渇水期には山体に含まれた水が沢へしみ出ることが、全くなくなるとは言わないにしても、ほぼなくなる状況になると。そうしますと渇水期に表流水がなくなれば、この表流水は中下流域に行った場合に、これは当然影響があると考えますが、その点はいかがでしょう。

### ○前島水利用課長

トンネル工事と中下流域の地下水利用の関係の御質問だと受けとめてお答えさせていただきたいと思います。

中下流域の地下水につきましては、トンネル工事をやっている箇所からかなり距離があるという議論もございますけれども、その地下水がどのように流れていてどの時点で中断されてしまうのかはまだはっきり説明されていません。そういうことを地質構造・水資源専門部会の委員とJR東海さんの示す説明資料で対話を進めているので、しっかりと因果関係について説明してもらうように求めたいと考えております。

### ○小長井委員

この件に関しても、先ほど言いました希少動植物の移植の問題につきましても、午前中の難波副知事のお答えの中にもありましたように河川流量が減らない、地下水は低下しないとJR東海は言っていると。それともう一つは、実施した環境影響評価はこれで十分だということとは相入れない話かなと思いますので、その辺についても指摘させていただきます。

それから、重金属のことについて時間がなくて余り聞けなかったんですけども、重金属は本当に海底でチムニーみたいなのができて、それが地質の変化で、地層になっているわけでも何でもなくて、本当に山の中にぽつぽつとあるものだと聞いております。これを見つけるのはなかなか大変だと思います。

ただし、チムニーは並んでいることが多いので、1つ見つければザーッと見つかるとも聞いています。非常に厳しいというか有毒なものもあると聞いております。これについて先ほど、処分場は井川の村よりもまだ上流部の場所をおっしゃったと思います。確か15メートルの高さのところにあるということですけども、これだけの重金属の処分として果たして適切かどうか。もしものケースですね、十分な管理をしているとおっしゃっているが、管理ができなかった場合には下流域に大きな影響を及ぼすと思いますが、その点はいかがでしょうか。

### ○鈴木生活環境課長

重金属の発生土置き場への置き方とかを含めまして、現時点では先ほどJR東海から御説明がありましたが、詳細についてはまだわかっておりません。今後JR東海から発生土置き場管理計画が出てきますので、その段階で詳細の説明を受けて検討していくことになるかと思っております。

○小長井委員

非常に大きな問題にもなると思いますので、慎重に対応していただきたいと思います。

それから、突発湧水と濁水処理施設のことので5番委員へのお答えの中に事前の情報、先進坑を掘って行って、その情報をもとに濁水処理施設を設置していくというお答えをされていたと思うんですけど、濁水処理施設はそんな簡単に移動できるものかということですね。

80メートルの長さがあるものをトンネルの中に設置して全部合わせれば3キロ近くの長さになるものをトンネルの中につくっていくんですけど、簡単に移動できるのかどうか。時間がかかるようなら工期にも大きく影響する話だと思うんですね、どこで水が出るかということ。その点はいかがでしょうか。

○田島くらし・環境部参事

今8番委員御指摘の点につきましては、専門部会の中でも疑義が投げかけられております。実際、今JR東海さんが計画しているような基数はあくまでも想定どおりに突発湧水がそこで発生した場合という仮定に基づいた計画ですから、要するに例えば10基その施設を並べなければならないという、1基80メートルありますので800メートルになってしまうんですね。

例えば、100メートル先でそれが発生した場合には、それだけ並べるスペースがありませんので、そういったことも考慮した対応策を事前に考えてくださいと今投げかけております。

○小長井委員

もう1つお答えの中に、非常口で掘っていった水を、本坑も含めてですかね、処理すると。処理した水を排出した後でチェックをするとお答えしていたと思うんですね、私の質問に対する答えではないんですけど、どこにどのような施設をつくってチェックするか、あるいはチェックした結果、例えば有害な重金属が含まれていたらどうするかについての議論はされていますでしょうか。

○田島くらし・環境部参事

現段階でまず機械、処理施設の出口で1回調査をしますと。そこで重金属などのいろんな物質のチェックを行う。さらにその機械も完璧ではない可能性があるのもので、実際川でどんな影響があるかはその水質調査をやる。また生態系の調査をやる。ただその頻度は、まだ委員が求めている頻度で行われると表明していないものですから、その点についてまた今後議論が必要かと思います。

○小長井委員

重金属はいつどこに出てくるかわからないと思うんですけど、そうしますと本当はかなり頻繁にやっていかなきゃならないと思います。最下流に来てチェックしたところ重金属が含まれていると。ところがもうそれでは手おくれになるわけです。そういったことをしっかり監視できる議論を進めていただきたいと思います

それから補償についてですけど、影響を回避することは大前提でありまして、補償についての議論をする段階じゃないと思います。

その上で1つ申し上げれば、例えば山梨県の上野原、あるいは大月の例を見ますと、水がなくなって井戸を掘ると、井戸を掘ってその水だけでも足りなくなる状況が現に起こっていると聞いています。

大井川に関しては62万人の住む地域の水ですから、規模が全く違う。しかし例えば井戸を掘ってやると、補償だということは多分JR東海さんもやらないと思いますけれど、井戸を掘ればその井戸から今度は下流に大きな影響が、問題が出てくるので、これは現実的な話ではない。補償の問題もいろいろ議論もあろうかと思いますが、私はそれを回避することは大前提ということで議論を進めていただきたいと思います。以上で終わります。

令和2年6月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員  
質疑・質問日： 2020/07/06  
会派名： ふじのくに県民クラブ

○小長井委員

それでは、次の質問に移らせていただきます。

リニアの問題です。

まず、国交省の有識者会議が3回にわたって行われました。県と国交省との5つの項目の合意に基づいて進めるといったことで始めるつもりが、なかなかその話もうまくいってないとのことでありますが、既に3回実施されました。この3回については、どのような評価をされているのかお聞かせください。

○織部くらし・環境部理事（南アルプス環境保全担当）

有識者会議につきましては、4月、5月、6月にそれぞれ1回ずつ行われてきてるところであります。最初はなかなかJR東海の説明が分かりにくいとお話がありまして、3回目

ではJRの姿勢も若干変わってきている中で、何が不安であるのか、地元の住民が何を不安に感じているのかを十分踏まえた上で理解して説明すべきだとの御意見が出ております。ですので、4回目の会議ではそういった点を踏まえてJRから説明がきちんとなされると理解しております。

#### ○小長井委員

会議は公開されていませんが、比べてみると、先般の知事とJR東海の社長との会見映像で非常に鮮明に見ることができた。ところが国が主導するリモート会議は途中で音声途切れたりといったことも報道されております。我々議員でさえも見られない状態が続いているわけです。先ほども3番委員あるいは6番委員からもこのリニアの問題については公開で大勢の皆さんに見ていただく形にとおっしゃっていました。これは静岡県議会全体の意見だと私は思います。そのことについても国交省にまた改めて伝えていただきたいと思います。

それでは、次の質問に移ります。

この前のJR東海の金子社長と知事との会談の中で1つ新しく出たといいますか、南海トラフ地震で新幹線が被害を受けたときのバイパスが必要だと、JR東海の金子社長がおっしゃいまして、一番必要なのはバイパスの機能だとおっしゃったと思います。地震が起こったらどうしよう、あるいは降雨災害に対してどう強くしたらいいだろう、50年以上たった新幹線の老朽化をどう対策していこうか、言わば災害対策に大変力を入れているのですが、抜本的な対策はもう1本造る、バイパスを造ることだと、それが一番の目的だとおっしゃっています。

JR東海の社長が、一番の目的は災害対策、そのためにリニアを造るのだとおっしゃっていました。そうしますとこの南アルプスを含んだ名古屋あるいは大阪まで、ここには日本を代表するような断層が大小数多くあります。しかし、巨大地震でリニア自体が大きな被害を受けることも予測されるわけであります。JRはこれを災害用のバイパスだと、早急に造りたいと言っているということは、このリニアについても巨大地震が起きたときにどの程度の影響があるか調査をして、それに対応できるものを造らなければならないと思います。この点の調査を、JRはどの程度やっているのか、どんなふうに把握されているのかお聞かせください。

#### ○杉本生活環境課長

まず初めに、環境影響評価につきましては、生活環境や自然環境に及ぼす影響を回避、低減するための措置を検討するものであります。したがって、直接的には災害リスクです



とか、危機管理そういった部分については対象に含まれておりません。

昨年4月に開催いたしました本県の地質構造・水質専門部会におきまして、委員から大規模地震時の断層の変動があった場合の安全性について質問がありました。これに対しましてJR東海からは地震等により局所的に隆起や断層ずれが生じた場合には現在の技術では対応できないので、地震波を素早く察知し列車を止めるソフト対策を重視させることが必要であるといった見解が示されております。

#### ○小長井委員

環境影響評価では、確かにこれは含まれないかもしれませんが、JR東海の社長が知事との会談の一番初めに災害に対してバイパスを造るんだとおっしゃった以上は、特に地震については調査をしっかりとやって、それに対応できるものを造らなければいけないのだろうと私はそう思います。その上での発言でなければならぬと思うわけではありますが、今の話を聞くと、そのあたりのところが非常に脆弱な感じがします。そういった意味でも、これはこれからの議論になるのかどうなのか。金子社長が初めてバイパスと言ったこと、それが災害対策の上で造らなければいけないのだとおっしゃったことに、私は驚いたので、この辺のところも、県の専門家会議の中でも、出ていたといったお話が先程ありましたが、もう少ししっかりとした議論、厳しい議論をしていただくようお願いいたします。

先ほども8番委員から出ました南アルプスの断層が平均で年4ミリメートル、100年で40センチメートルずれるということです。新幹線が50年余りたっていますが、このリニアができて今の新幹線と同じ状況になって50年すると、単純に考えても20センチメートル隆起することになるわけです。これも非常に大きな問題で、今私が言いましたとおりバイパスとしての機能であるなら、この点についても十分に勘案してリニアを造らなければいけないと考えます。

この隆起についてもJRは何らかの調査はしているはずだと私は思います。トンネルを掘っている間にも大きな地震が来ることも考えられます。工事は終わったにしても10年、20年すれば5センチメートル、10センチメートル、20センチメートルと隆起してずれが生じていくこととなります。この点についても当然しっかりとした調査が進められていると思いますが、県としてどのように把握されているのか、お聞かせください。

#### ○杉本生活環境課長

JR東海がトンネルの掘削ですとか水資源の影響を把握するために地質調査を行っていることは承知しておりますけれども、9番委員から御質問がありました巨大地震による急激

な沈降に関してどのような調査を行っているかは現時点では不明であります。またこれまでの議論の中でも直接的にそういったことに関しての資料等は示されてきておりません。

#### ○小長井委員

そうしますと金子社長が知事との会談の中でおっしゃったことは、非常に不確定な危険性を含んだ御発言をされたのだと私は思います。こういったことは先ほどからも議論になっておりますが、県とJRとの信頼関係からすれば、私はなかなか信頼関係を築き切れない原因の一つだと思います。こういった問題もぜひ県の専門家会議の中でしっかり取り上げていただかなければならないことだと。これはリニアに乗る乗客の皆さんの安全も含めて、しかも3兆円もの財政投融資を投入する事業でありますので、これはしっかりやっただけでなければいけないと思います。

次の点を伺います。

今1番目と2番目と質問しました。この点について、リニアの計画を認可した国交省もやはり同じように災害に対する検証をしなければいけないと思うのです。今言いましたとおり財政投融資3兆円を投入することありますので、この点についての検証もされなければいけない。

平成23年5月12日の国交省の交通政策審議会陸上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——非常に長い名前ですけれども——ここにリニアの意義について東海地震など東海道新幹線の走行地域に存在する災害リスクへの備えとなるといった記述があります。

肝腎のリニア中央新幹線への災害リスクについて、JRは把握していないとのお答えですが、それでは国交省はこれについて検証なり検討をされているか、把握されておりますでしょうか。

#### ○杉本生活環境課長

繰り返しになりますけれども、環境影響評価においては、この災害リスクですとか安全性の部分で直接的な対象となっていないこともありまして、ただいま御質問のあった事項につきましては現時点では把握しておりませんが、今後国交省にどういった議論が行われているかにつきまして確認してまいりたいと考えております。

#### ○小長井委員

環境影響評価では項目としてないのかもしれませんが、このリニア中央新幹線を決定した

小委員会の議事録の中には、先ほど申し上げましたとおり災害リスクへの備えとなるとあるものですから、備えとなる以上は現在の新幹線が被害を受けてもリニアは大丈夫だとの議論にならなければいけないと思いますので、この辺についてはしっかりと確認していただきたいと思います。

次に、先ほど8番委員からもありました7月3日の静岡新聞に狩野謙一静岡大学防災総合センター客員教授への取材記事が掲載されていました。それによりますと、大規模断層は、これまでJR東海が言ってきた幅800メートルの畑薙山断層ではなく、さらに破砕帯が広がり大井川直下まで広がっている可能性に言及しているといった記事です。この記事を読みますと、確か図面もありましたが、リニアのトンネルを掘っていくと大井川に直接穴を開けてしまうことになって、簡単に言うとお風呂の栓を抜いてそのままだと蓋もできない状態になる可能性があるの难道うかと思います。

破砕帯は、トンネルを掘って水が出てきたら、それが出てしまえば取りあえず落ち着くということです。だけれども、大井川となるとこれは水が流れているわけでありますから、常時、水が引くことなく出続けるものだと思います。この辺の静岡新聞の記事、狩野教授のおっしゃる説についてどのように評価されているのか、お聞かせください。

#### ○織部くらし・環境部理事（南アルプス環境保全担当）

山梨県との県境の地質は具体的にはあまりよく分かっていない状況があります。掘ってみなければ分からないといったことでは困りますので、そのところはやはりリスク管理を徹底してほしいと申入れしております。

具体的には、湧水量は平均的に毎秒2.67立方メートル出ると言われております。でも場所によってはひょっとしたら10トン出るところもあるかもしれません。そういったところについては一応暫定的な上限値を設けております。これは毎秒3トンの上限値を設けて、これ以下に湧水量を抑える方策をその時点で考えるものであります。でも場合によっては、この3トンではなかなか環境影響上支障があるのであれば、その時点でそれを暫定値として対策を考えていくといった議論をしております。そういった議論を徹底することによって、こういったところのリスクを回避できるように努めてまいりたいと考えております。

#### ○小長井委員

環境影響評価の項目にない部分で、非常に大きな問題が出てきたことが今回明らかになりました。特に金子社長の発言から派生していろいろ考えていくと、そういった面が非常に大きいなど。これは環境影響評価で国交省が許可を出したのだけれども、それだけじゃ済まな

い状況だったのではないのかと、この会談を聞いて私はそう思いました。

JR東海の環境アセスメントも——知事も会談の中でおっしゃっていて、私も議会で質問したことがありますけれども——環境大臣意見の中で大変厳しい意見を言っているわけですね。河川の生態系に不可逆的な影響を与える可能性が高いですとか、これほどのエネルギー需要が増加することは看過できないとか、そのほか環境影響は枚挙にいとまがないといったことを環境大臣は言っているわけです。こういった大臣意見を聞いてJR東海が再調査をしたとか、そういった形跡はないと。そのまま数か月後には提出して国交省の決定が出たといった状況であります。今回の1,400メートルの土かぶりを通るトンネルは世界で初めてだと思うのですが、こういった大規模な開発工事をやるには、あまりにも杜撰だと私は思います。

したがって、国交省の有識者会議でもこの前の知事との会見であった、災害に対するリスク回避のための調査をやったかどうかぐらいのことは当然議論されなければいけないだろう、当然議論されるだろうと私は思いますし、それが県へと戻ってきたら、県の専門部会でもぜひしっかりと議論していただくことをお願いして質問を終わります。

#### 令和2年9月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2020/10/05

会派名： ふじのくに県民クラブ

難波副知事（中央新幹線対策本部長）が出席して質疑を行いました。

○小長井委員

それでは、一問一答方式でお願いします。

難波副知事には、2015年に中央新幹線対策本部が設置されて以降、本部長として職務に当たっていただき、また10月2日には日本記者クラブで本県の立場を説明する会見を開いていただき、本県の考えをのべていただいたとのことで、誠に御苦労さまです。本日もよろしくお願ひいたします。

もとより私は地質の専門家でも水問題の専門家でもありませんので、間違った理解や解釈をしていることがあるかもしれませんが、そのときにはぜひ率直に御教授をお願いしたいと思います。

本会議でもリニアの問題を取り上げさせていただきましたので多少重なる点もあろうか

と思いますが、ご容赦いただきたいと思います。説明していただいた論点が5点ほどこの資料にはあります。それについて少し私なりの考えを述べさせていただきますので、それに対して、難波副知事の見解等をお聞かせ頂きたいと思います。

まず1点目。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ですが、山梨県との県境には800メートルに及ぶ畑薙山断層が存在していて、その破砕帯に含まれる大量の地下水が流出する可能性がある。このために静岡工区から掘削すると、この大量の突発湧水によってトンネルが水没し、そしてまた作業員に危険が及ぶ。したがって山梨県側からの工事を進めたい。これがJR東海の説明だったと思います。

そして、この工事期間中は、大量に流出した水が山梨県側へ流出して大井川へ戻せないとの説明がありました。ここでトンネル湧水の全量を大井川に戻すと、以前約束していたことが破棄されたことになってしまいました。

そこで、先ほどからお話が出ております9月10日の新聞報道ですけれども、畑薙山断層の横を流れている、大井川直下にも大量に涵養された地下水が存在している可能性があり、トンネル掘削によって高圧大量湧水の発生が懸念されるということです。この点についてはJR東海も認めていることです。

山梨工区は静岡県側へ1.1キロ入って大井川直下まで伸びております。JR東海はこれまで畑薙山断層の破砕帯の湧水についてのみ、その発生を説明してきましたが、この報道によって大井川直下にも大量の地下水があるという、このことには全く触れてこなかったと記憶しております。

これは、うがった見方をすれば、大井川直下の高圧大量湧水が発生すると大井川の水量に多大な影響を及ぼす可能性があり、そしてこのことが新たに重大な問題ということをも、もしかたら、JR東海は十分に承知していたのではないかと私は考えざるを得ません。

トンネルに水が出ないことがトンネル工事を進める上で必要な条件だと思いますが、そのためには大井川直下の水も抜いてしまわなければならないということになるかと思いますが、工事を進めるためには、その流出する大量の水がかなり出てしまつて水圧がある程度下がりがり、一定のところまで来ないと止水というか、防水といった工事はできないのではないかと思います。以上の点についての見解をお聞かせください。

#### ○難波副知事

一般論としてですが、トンネルを掘るに当たっては水との闘いが一番大きな問題だと言われています。かつて随分苦労したわけですがけれども、特に丹那トンネルの時代は大変苦労したわけですね。今は大変技術が進んできて、掘れないトンネルはないぐらいトンネル技術は進

んできていると言われてしています。これは実際にトンネルの技術者に聞いたところですが、ただしその前提は水を抜いた場合です。つまり水さえ抜けばトンネルは掘れるのがトンネル工学の基本といえ基本になります。

したがって、トンネルを掘るときにはトンネルを掘る側からすると水をどうやって抜いていくのかが大変問題で、いかに抜けるかをポイントにするわけですが、今度は逆に影響を受ける側はそれでは困るわけで、水が抜かれてしまうと後で戻ってきませんので、そういったことが問題になります。

先ほど8番委員からお話がありましたように、ほかのトンネルでも掘ったところ突然とんでもないものが出たといったことで、十分調査していてもそうした状況があるということです。今回の大井川直下の断層については、そのあたりについてデータがあったわけですが、それも十分出てきていない状況もありますが、いずれにしてもそのあたりの評価がまだ十分されていないというのが県としての認識です。

#### ○小長井委員

今のお話を聞くと先進坑の役割が若干見えるのかなと。水抜きトンネルと言ってしまうと問題があるかもしれませんが、その要素もあるのかなと、そんなふうに聞かせて頂きました。

畑薙山断層と大井川直下の断層帯は隣同士になると思いますので、つながっている可能性があることも指摘されております。

そうしますと、畑薙山断層は静岡県と山梨県の県境に存在することから、もし山梨工区から掘削を始めれば、掘削が静岡工区に入り込まなくても、大井川直下の水もつながっていることによって山梨県側へ出てしまうことも心配されるわけですが、この可能性について見解をお聞かせください。

#### ○難波副知事

断層については、断層の向きはこの場合南北方向にもつながっていますけれども、地中側にどうつながっているのかが問題になると思います。実際のところ県境付近の水の流れがどうなっているか分からないとのJR東海の幹部からの説明がありましたが、水への影響が評価できているわけじゃないんですけれども、この辺りはちゃんとしたボーリングがなされておられません。

それから、畑薙山断層ですが、これは井川大唐松山断層であるとの地質の先生の意見もあります。こちらのほうが有力だというのが一般的ではないかと思っておりますけれども、断層もしっかり評価できていない段階では、水がどのくらい出て、どっちに行くかもはっきり

言うとはよく分からない状況ではないかと思えます。したがってそこをしっかりと評価しないとリスクの評価ができない状況にあると思っております。

#### ○小長井委員

山梨工区から掘っていくと必ず水が出るかは調査しないと分からないとのことでありますので、この9月10日の新聞記事が出たことによって、ここはしっかりと調査していただかないと、先ほど私が申し上げたような懸念が発生するおそれがあるものですから、しっかりとお願いしたいと思えます。

それから、静岡工区から山梨工区へ向かって静岡県側から掘っていくと突発湧水によってトンネルが埋まると。作業員の安全面や水没の危険性から、山梨県側から掘りたいと言っております。しかし同じような場所である千石非常口については、ほぼ同じような突発湧水があると考えられます。しかし、上から掘っていくとの説明をJRはしています。

一方では上から掘ると危ない、一方では上から掘る、これは非常に矛盾がある説明ですが、この点についての見解をお伺いします。

#### ○難波副知事

先ほどのリニア中央新幹線建設の環境影響評価に係る県とJR東海の対話の状況の34ページ、地下水位低下の予測がありましたけれども、この図を見ていただくと——JR東海の予測は上側にありますが——地下水位の低下範囲は非常に広いわけですね。300メートル以上低下する範囲も広いわけですね。これは地下水位の低下範囲と低下量ですけれども、トンネル内の湧水量に比例しているかどうかは分かりません。

細い線が出ていくと物すごく地下水位は下がりますけれども、逆に量は多いが太い線が出ていけば地下水位の変化は小さいですから、必ずしもこれ自身がトンネル湧水量の大きさを直接表しているわけではないんですが、これを見る限りはどうも真ん中辺り——荒川岳の北側辺りの湧水量が多そうだなと感覚的には分かると思えます。ここは下向きに掘れると言っておりますので、トンネル湧水をコントロールできるということですね。逆に山梨県側はこの図で見る限り地下水の低下量がそれほどでもないのに、こちら側は下からは危なくて掘れないと言っております。これは大いに矛盾があるといえますか、分かりにくい説明だと思えます。

#### ○小長井委員

この辺のところもしっかりと議論して進めていただきたいと思えます。

私は、昨年、一昨年と2回ほど糸魚川―静岡構造線の新倉の断層露頭地点から入って大井川の田代ダムで取水した水が落ちる部分までを見てきましたけれども、もう工事が始まって途中にトンネルができていた状況でした。多分このトンネルは削孔か何かかなと思うんですけど、まだ調査がしっかり済んでいないので、先ほど申し上げましたように山梨県側から掘っていくと大量の水が出る可能性だってないとは言えないということです。

この山梨県側の工事についてももしっかり見ていかなければいけないのかなと、先ほどの話を聞いておりました。この点について県としての対応を何かお考えならば聞かせください。

#### ○難波副知事

正直申しまして、山梨県側からのところはなかなか物が言いにくい状況であります。そうした懸念はあるんですけども、はっきり言って、こちらの因果関係じゃなくてそうした現象が起きる可能性は特定できませんので、なかなか言いにくい問題ではあります。

ただ、これから県境付近の水の流れがどうなるのかは国土交通省の有識者会議をはじめしっかりした議論がされると思いますので、そういったところでこの辺りの水の流れがある程度分かってくると、逆にこういった心配があるんじゃないかとの指摘ができるようになると思います。そんなに長くはないのではないかと思いますので、その時点になりましたら、御指摘の点をしっかり踏まえた対応してまいりたいと思います。

#### ○小長井委員

知らない間に掘られて水が抜かれている状況にならないように対応をよろしく願いいたします。

それでは2番目、中下流域の地下水の影響についてお伺いしたいと思います。

質問に入る前に、上流域、中流域、下流域という言い方をしますけれども、大井川の場合にはどこまでが上流域、中流域、そしてどこが下流域か定義といたしますか、どのように考えたらいいか教えてください。

#### ○難波副知事

特に定義があるわけではないと思います。上流域と言っているのはほぼトンネル直下の辺りから榎島であるとか、その辺りまでを上流域と呼んでいると思います。いろんな言い方があります。長島ダムのところまでを言うこともあります。今のところは一番上のトンネル近傍のところを上流域と言っております。

中、下流域はそれより南ですので、どこまでが中流で、どこまでが下流かはあまり意識し



ておりません。

#### ○小長井委員

上流域、中流域、下流域ははっきりしたものがないとのことですが、ずっと見てきますと、上流から井川本村に入るところの井川ダムから本流へ水を流す分と送水管によって送水しています。送水管の水が川口の発電所へ行くので、1つの考え方としては井川ダムまでを上流域、川口の発電所までを中流域、それから下を下流域、扇状地といった考え方もあるのかと思います。

中下流域の地下水への影響について、大井川直下のトンネル掘削によって地下水の切断、また流れを変える可能性もある。と、これが論点だと書いてあります。

大井川直下の水が大量に流出してしまえば、下流域の水にも当然影響が出ると私は単純にそう思います。大井川の地下水の低下が表流水の減少になつていく。特に渇水期にはこの影響が大きく出ることによって水生生物、自然環境、生態系に大きな影響を及ぼす結果になるのではないかと推測します。

先ほども出ました丹那トンネルも掘って行って完成したにもかかわらず水が戻らなかったということなので、この大井川直下の水も大量に流出してしまえば流れが変わって水が戻らないことも可能性としてはあると思います。この点についても見解をお聞かせください。

#### ○難波副知事

水は流域全体でどう流れているのかが大事ですが、基本は総量はどうかということ。全体の量ですね。そのときに非常に単純に考えて、トンネルの中の湧水で本来は大井川に流れるはずの水を山梨県側に流せば全体の量は減るわけです。大井川の水の総量は減るわけで、どこでどう回って減っていくのかの分析は厳しいですが、とにかくどこかに影響が出るということですね。

これは国の有識者会議の委員からも、減ればどこかの河川流量が増えるなんていうおいしい話はなくて必ずどこかにツケが回るとの話がありましたが、どこかにツケが回るわけですね。

そのツケがどこに回るのか。中下流域の地下水まで回ってしまうのか、そのあたりについては本当に分からないですね。我々は分からないので分かるようにしてほしいというのが切なる願いなわけです。そこをJR東海にはしっかりと説明してもらいたいと思います。とにかく総量が減ればどこかにツケが回ると理解しております。

### ○小長井委員

分からないことだらけですけれども、JR東海にしっかりした調査と説明を求めていただくようお願いをいたしたいと思います。

表流水について、先ほど申し上げましたとおり大井川の水は井川本村に入る直前に井川ダムから送水管と本流の二手に分かれます。一方が大井川に、もう一方は発電のために送られて下流域の塩郷ダムを經由して川口発電所に送水されております。

表流水が減れば当然その水の権利を持っている中部電力は経済性から考えて送水管に送ることが中心になると思います。そうすると本流へ送る水が少なくなって、かつて水返せ運動といった大きな運動が大井川で起こったことがあると聞いておりますが、今回も本流の水が減ってしまえば同じような水返せ運動、さらに大規模な広範囲の水返せ運動もあり得るのではないかなと心配するところです。

したがって、先ほど副知事もおっしゃいましたけれども、中下流域の影響は小さいとの言い方もされていますが、有識者会議での検証が本当に不足しているのではないかと考えておりますので、その辺のところをぜひJRにもしっかりと伝えて説明を求めていただくようお願いをいたしたいと思います。

次に、地下水位低下、沢がれ、河川流量の減少等による生態系の影響について、これも本会議で取り上げさせていただきました。トンネルの掘削によって300メートル以上の水位低下が起こるのはJRも認めています。この点について言うならば、これも申し上げましたけれども、2011年に環境影響評価法の一部が改正されて計画段階の環境配慮事項の検討が加えられました。この直後に国交省の鉄道小委員会がありまして、環境省意見としてルートへの検討に際しては南アルプスや大井川源流への設定については影響が非常に大きいのでよくよく慎重に検討しろとの意見が述べられております。この法改正から概略リニアルートの発表まで僅か1か月と本当に短い期間でありました。環境省がこの南アルプスルートへの影響の大きさについて最大限の懸念を示したのがこの意見ではないかと私は思っております。

しかし、その甲斐もなく現状のルートが決められた結果として流域の住民の皆さんが納得できない状況に現在は陥っています。これまでに出示されました環境省の意見とそれに対するJR東海の対応について見解をお聞かせいただきたいと思います。

### ○難波副知事

当時、一番の問題は大井川の水が2トン減りますという環境影響評価しか出ていないんですね。だからどうするといったことが出ていないところに環境への影響についての認識の甘さ、理解の違いがあると思います。それに対して県が、いやそれはとんでもないという話に

なって、この問題がずっと出てきているわけですが、当然今の環境省のお話もそうですし、国の環境影響評価のときの意見もそうですが、やはりこの水の問題については相当懸念しています。

それに対して、一番最初にその2トン減ることについての認識の甘さがあったと思います。それは戻してほしいといったことで、戻すと言っているわけですが、ただそこはルートが決まっていますから、あとは戻し方になっています。もう1つは、2トンを確定値かのように扱おうと午前中にお話ししましたが、そういった話をずっと続けてきたことが問題の本質になっていると思います。そこは環境省も今もしっかりと理解はしていただいていると思っております。

#### ○小長井委員

こうした状況になるのは多分環境省は十分承知していたと思います。今さらながらですけど、私は資料に目を通すにつけてそう感じます。

次に、発生土の処理に伴う生態系や生活環境への影響について伺います。

本年2月定例会のリニア新幹線建設工事に関する集中調査の席上、難波副知事はこの問題は優先的解決事項として、重金属等によって生態系や生活環境に悪影響が出ないかの問題もあると述べられております。9月16日の新聞報道によるとJR東海は重金属を含んだ残土の最終処分場を大井川沿いの藤島沢に整備する検討を始めたとの記事が載っていました。この報道について、県はJR東海へ確認しているかどうかお伺いします。

#### ○田島くらし・環境部理事（自然共生担当）

今までの専門部会の議論の中では、基本的には重金属混じりの土砂はこの流域の中に置かないと。どこが崩れてくる、どこがどれだけ水があふれてくる、これが予想外に起きるところなので、それが流出する危険がある以上、域外処理をお願いしますという段階です。どこに置くかは藤島沢とか荊石とかいろんな候補地があると聞いてはいるんですが、それはあくまでも上流域の話なので、その域外に処理をお願いしたいと申し入れております。

#### ○小長井委員

県の申入れは私も承知しております。残土処分場の問題では、かつて産業廃棄物処理場の建設問題で揺れた岐阜県御嵩町は、遮水シートで周りを囲んで土をかぶせるなどして重金属が漏れないようにする対策を取るから残土処理させてくれとのJR東海からの申入れを拒否したと言います。遮水シートの使用でもその危険性を問題視されたとのこと。

重金属を含む水は、足尾銅山の例があるように一旦漏れ出すと大きな危険を含んだ問題になります。命の水が上流にあるわけですから。重金属を含んだ土は地層を形成しているのではなくて大小の土塊のような形で点在するとも聞いておりました、それを見つけるのは非常に大変で専門家でもなかなか見つけられないと聞いております。重金属を含んだ残土処分の問題について、藤島沢への処分も検討したことも含めて、どのように対応するのか、同じお答えになるかもしれませんが、もう一度お聞かせください。

#### ○難波副知事

この問題は、JR東海の影響評価では重金属は出ない、出たらどうするんですかと言うと適切に処理しますとのことだったと思います。したがってその処理方法について、当初の影響評価でどの程度まで検討していたかはまだよく確認しておりません。

県の専門部会で様々な指摘をして、どういった処理方法をするんですか、有害なものは域外処理をしてほしいと特に部会長からも意見が出ていましたが、あんまり応じなかったわけです。その段階で分かりましたのは、処理する工法について、例えばその斜面の角度がどうか、出てきた水の処理方法をどうするか十分検討されていなかったと思います。

一番最初に申し上げましたけれども、影響評価をどの程度のレベルでやったらいいのか、恐らく残土処理の問題については細かい処理位置の設計をしていなかったらと推定されます。それを今一生懸命詰めている段階であります。

ちょっと長くなりますが、その中でどういった答えが出てくるかという、基準にのっとってやっていますとよく出てきます。基準にのっとってやるのは、通常の基準にのっとってやる問題と大井川の水源になっているところでやっていく問題とは同じレベルで扱ってはいけないわけで、そのあたりについても認識をしっかりとっていただくことが必要だと思います。

#### ○小長井委員

JR東海のような大きな会社には社会的責任という企業としての責任もあると思いますので、今おっしゃったように、この水がどういった水なのかをしっかりと理解して、JRが対応していただくことを私も希望します。ぜひそのように伝えていただきたいと思います。

次に5番目、トンネル掘削による湧水量や地下水の変化の予測精度が挙げられております。

この問題についても、現状では県とJR東海は大きく食い違っていると感じます。なかなか議論が進まなくなろうかと思いますが、私はJRがしっかりと説明できなければ、先ほどから出ているような県として何らかの提案をするとか、具体的な提案をするまでには至らな

と思いますので、ぜひともこの辺の予測精度についての議論も進めていただきたいと思います。

もう1点、静岡県への影響について、先ほど山梨工区から行くと水が抜かれることについては山梨工区のことだからなかなか言えないとの副知事の御答弁を頂きましたけれども、静岡県は大井川だけじゃなくて富士川それから天竜川いずれも水質の問題、水量の問題、それから残土処分の問題、大変大きな問題になる可能性のあるものが山積されております。

この点についても把握が必要ではないかなと私は考えますが、どのようにしていくのか。富士川や天竜川に重金属が流れ出しても大変な問題になるわけですので、しっかりと受け止めていく必要があると思いますが、見解をお聞かせください。

#### ○難波副知事

御指摘のとおりだと思います。ただ山梨県側で環境影響評価をやっていますので、山梨県としては環境影響評価は十分やられているとの御見解だと思います。したがってそこについて県の見解は伝えつつ、まず情報開示をお願いするのが大事かと思いますが、一番基本である情報開示を求めていきたいと思っています。

#### ○小長井委員

議論と対話が進まないのは、先ほどからお話がありましたけれども、JRが昔と同じ考えで穴を掘って何か問題が出たらそのとき考えるといった態度を改めない限り議論してもなかなかみ合わないだろうなと私は思います。

最後に一言、いつも静岡県が言われっ放しなものですから、一言言わせていただきますが、愛知県の大村知事、それから大阪府の吉村知事、このお二方は静岡県の対応に大きな不満を述べております。工事の開始にこだわるなら静岡県にとやかく言うよりもJR東海へ行って、ちゃんと説明しろよと、あるいは説明ができないならもう一回初めから考え直せと言うのが本来の筋だと思います。

多分このお二方は現在の対話の状況について理解していない、あるいは理解しようとしていないで、とにかく早く工事が進んでくれればいいんだといった感覚だと思わざるを得ないのであります。ぜひともこの両県知事にはJR東海へ出向いていただいて、静岡県の流域住民を納得させるような説明をするようにと進言していただきたいなと思います。このことを最後に一言申し上げまして質問を終わります。

## 令和2年12月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2020/12/15

会派名： ふじのくに県民クラブ

### ○小長井委員

分割質問方式です。

リニアについてまずお伺いします。

9月議会が終わりましてから、国交省の有識者会議の第6回が10月27日、第7回が12月8日、その間の11月27日は県の第9回の環境保全会議がありました。それぞれの会議を傍聴させていただいて、8番委員からもお話がございましたが非常にたくさん疑問が出てきたな、明らかになったなと思いました。

先ほど市川くらし・環境部長からも国の有識者会議でこれまで県の専門部会に出ていなかった資料や説明があったとのお話を頂きましたけれども、私はそれを聞いて流域住民を納得させるのではなくて逆に疑問が増えたと、ますます不確実なことが明らかになったなと感じてお話を聞かせていただきました。

そこでお伺いいたしますが、11月27日に開かれた静岡県中央新幹線環境保全連絡会議で大勢の委員から意見が出ておりました。出席者全員がそれぞれ発言をされていたと思います。この意見の中でどのような疑問や課題、意見、要望が出たのか聞かせていただきたいと思えます。

### ○杉本生活環境課長

11月27日に開催しました会議は全体会と申しまして、2年間の委員の任期満了に伴いこのたび20人全員の委員に再任頂いたことを契機に2年ぶりに開催させていただきました。

会議では、これまでのJR東海との対話の経緯や国の有識者会議における議論の現状を報告するとともに、各委員の皆様から意見を頂く時間を多く取らせていただきました。

特に井川地区の代表の委員の方々から、直接状況を聞くことができよかった、生物多様性の保全とリニア工事を両立させてほしいといった意見が出されるなど、直接専門部会での議論に参加されていない流域地元の委員の皆様から多くの御意見を伺えたことは有意義であったと考えております。

また、各専門部会の委員からは、地下水位が300メートルも下がると上流部の沢筋の生き物は生活できなくなってしまうといった生物多様性の保全への影響を懸念する意見、中下流域の地下水について事前に影響を受けるものに対する閾値、いわゆる影響が生じる境目とな

る数値をあらかじめ定めておくべきであり、現状を十分に評価していただきたいといった水資源の保全に関する御意見等を頂きました。

引き続き国の有識者会議での議論を踏まえた専門部会での議論と対話を進めるほか、必要に応じて今回開きました環境保全連絡会議の全体会議を開催し広く御意見を伺いながら、大井川の水資源と南アルプスの豊かな自然環境が適切に保全されるよう取り組んでまいりたいと思っております。

#### ○小長井委員

井川地区の方の意見は私も初めて聞きました。今後井川地区でも説明会を開くと先ほど御答弁がありましたが、ぜひ積極的にやっていただきたいと思えます。

今出された意見や課題の中で私が聞いている範囲では、塩坂委員が大井川直下の断層とボーリング調査をしたところの交差点に掘削時の湧水増加区間というマークがされていないが、ここでは大量の水が出るのではないかといった話もあったと思えます。その辺の内容についてもう少し詳しくお聞かせ頂きたいと思えます。

#### ○市川水利用課長

塩坂委員からは、国の第6回有識者会議における資料について御意見がありました。具体的には千石斜坑の西俣川付近の断層部、9番委員から御指摘のありました大井川との交差部に関するボーリング調査に関して細かな御指摘がありました。

大きく2点ありまして、1点目については断層図を見ながら690メートルから700メートルにかけてコアの採取率が50%であると。これは何を意味するかというと、そこに約10メートルの破碎帯が存在していることだと。ということは、その場所は湧水増加区間であるに違いないが、湧水増加区間を示す赤いマークがないのはおかしいので検証してもらいたいとの意見でした。

2点目は、同じボーリング調査の中で湧水量グラフというものが別のページに示されておりました。そこでは約600メートルからセメンチングを行った後も湧水量が上がり続けている経過が示されておまして、それはどういうことを意味するかと言いますと、先ほどあった690メートルから700メートル間の約10メートルにおいて、大量の出水が予想されるのではないかと。これはセメンチングをしても止まらず、薬液注入による止水ができなくなってしまい、結果的にトンネルを掘ったときも先進導坑で水を抜いてしまうことになり、山梨県側への湧水の流出につながってしまう懸念があるとの意見でした。

○小長井委員

私も傍聴しておりましたが、地質の専門家でもないので理解がすぐにはできないため説明頂きました。

ボーリング調査をしたところのマークがないことについては、大量の突発湧水があるとのことで新聞記事にあった場所かと思います。その点については、国の有識者会議でも議論されていないし、非常に重要なことで、御説明にあった塩坂委員が疑問を持たれることになれば、大量の水が山梨県側に流れてしまう事態になるだろうと思います。

一度出始めた水はなかなか止まらない、セメンチングでもなかなか止まらないとおっしゃいました。説明でのボーリング時の口元湧水量の図を見ても、690メートルから700メートルのあたりで1分間に約400リットル出るようなグラフになっているかと思います。1分間に400リットルといいますと、1分間にドラム缶2本分の大量の水になるわけです。ここには出てくるところの口径は書いておりませんが、その前が89.1ミリですからもっと細いもの、例えば50ミリや60ミリぐらいのところからそれだけの水が湧き出てくるので、非常に大量の水で止められないと。こうなると最近も取り上げられておりましたけれども、先進導坑を掘っていけば水が出てきて、それは水抜き坑になってしまうと。

私も9月議会で難波副知事がいらしたときにそういった話をさせていただいたかと思いますが、先進導坑が水抜き坑になってしまう心配があることについて、県の御所見を伺いたいと思います。

○市川水利用課長

県も塩坂委員からの御指摘のとおり、先進導坑が水抜き坑になってしまう可能性が十分あり得ると思っております。このことに関しては、県の会議における塩坂委員の発言を国にも伝えておりますので、有識者会議で今後議論されていくことを期待しております。

○小長井委員

もう1つ気になったのが、大石委員の発言の中で、これは国の有識者会議の中でJR東海が明らかにしておりましたが、南アルプス直下で20年の間に300メートルぐらい水位が低下するといった報告があったわけです。これだけ水位の低下があるのは非常に問題が大きいと。そういった場所の崩壊が広がる可能性があるかと予想されることも発言していたかと思いますが、その点について詳しく御説明頂ければありがたいです。

○市川水利用課長

大石委員は地質構造・水資源専門部会の委員でありまして、このときは地下水の変動予測



に関して2点の意見がありました。

1点目は、先ほども全体会の中で御紹介がりましたが、中下流域の地下水について、事前に影響を受けるものに対する閾値を定めておくべきである、中下流域の地下水の現状を評価していただきたい、事前の状態を把握することは今後工事の影響を証明するために非常に重要であるといった地下水観測に関する意見がありました。

2点目は、委員の言葉を正確に再現しますと、10メートル、100メートルという地下水位の変動は全量に戻すという方針において許されない変動であると。これありきで下流域の地下水の変化が微少であることと工事後にトンネルに流れる湧水の全量に戻すことをもって工事の影響はないという主張は議論がすり替えられている感があるとの意見でありました。

#### ○小長井委員

今の点も非常に重要なことかと思えます。JR東海は300メートル水位が低下することを認めているわけですので、大石委員の懸念は非常に重要な意味があると思えますが、この点についても県の御所見を伺います。

#### ○市川水利用課長

第6回有識者会議では、JR東海が一步進んで科学的な分析データを示し中下流域への影響の説明を行いました。地下水位については主に県から提供している地下水位データを示しているだけで、たしか丸井委員からも御指摘がりましたが、それに対する考察や今後検証していくために何が重要かということが足りていないという御発言がありました。大石委員は地下水位についての扱いがまだ不十分ではないかという御発言をされており、県としても同様に思っているところです。

#### ○小長井委員

塩坂委員と大石委員のお二人の意見を御説明頂きましたが、聞いておりますとこれは県の環境保全連絡会議だけで済まされる問題ではない、非常に重要な点であると思えます。国交省の有識者会議でも議論されてしかるべき問題かと思えますが、その取扱いはどのようにされたかお聞かせください。

#### ○市川水利用課長

県の会議の中で終わってしまっただけではいけないということで、その会議の最後にも発言があったかと思えますが、11月27日に開催した会議の後委員に発言内容等も確かめた上で、12月3日付で第9回静岡県中央新幹線環境保全連絡会議における委員意見等についてと題し

て国の有識者会議の事務局である国交省の鉄道局宛てに文書を送ったところです。今後の有識者会議で議論していただく際に、県の委員の意見等について御検討頂けるように依頼しました。なお文書提出後に国交省に確認したところ、事務局の国交省からも文書の内容については有識者会議の委員にしっかり伝えますと回答がありました。

#### ○小長井委員

そうしますと、12月8日に開かれました第7回有識者会議では、福岡座長をはじめとして委員の皆さんはこの件について当然知っていたかと思いますが、私も第7回の会議を傍聴いたしましたけれども、この点について触れられていませんでした。第7回の会議で県からの意見が取り上げられたかどうか、また取り上げられていなかったら、そのことについての所見も聞かせていただきたいと思います。

#### ○市川水利用課長

県から文書で送付した塩坂委員と大石委員の意見は、第7回有識者会議では取り上げられていなかったと認識しております。

ただ、文書で正式に事務局に送り、事務局からいつ国の有識者会議の委員に説明したかまでは確かめておりませんが、説明されるはずなので、県としては今後の有識者会議で県の委員の意見が取り上げられていくことを望んでいるところです。

#### ○小長井委員

12月3日の12月8日ですから、今お答えがあったこともあるのかなとは思いますが、短時間で進めようとしている有識者会議の中でも事前にこういう意見もあったという報告ぐらひはあってしかるべきではないかと私は感じております。

今後もこの問題について、どのような扱いを受けるのか注視していきたいと思いますが、県当局でも見落としのないようにお願いします。

それから、第7回有識者会議でJR東海からモニタリングを実施するとの説明があったかと思いますが、このモニタリングについては以前からもいろんなところで意見があったんですけども、モニタリングを工事着工してから、または直前に開始しても比較するものがないと思います。通常モニタリングは工事の始まる何年ぐらい前から始めるのかをお聞かせ頂きたいと思います。

#### ○杉本生活環境課長

リニア中央新幹線工事は南アルプスの非常に山深い豊かな自然の中で行われますので、特殊な部分があると考えております。このため工事の着手前に行うモニタリングデータの必要な収集期間、データ整理の完了目安時期などを含めた監視体制の構築につきましては、引き続き対話を要する事項 47 項目の 1 つとしておりますので、何年前からモニタリングが必要かといった点も含めて、今後国の有識者会議及び専門部会等で委員の皆様の御意見を伺いながら、JR東海との対話を継続してまいりたいと考えております。

#### ○小長井委員

モニタリングについては、モニタリングしたからいいということではなくて、モニタリングをしても、その途中で水が減ってしまうことになってしまえば、これはもう手の打ちようもなくなると思います。モニタリングを実施するのももちろん必要でしょうけれども、モニタリングの結果、もし水量が減ったらどのような手段で元に戻せるかといった点まで説明していただかないと納得できない話だと思いたいますが、この点についての考えをお聞かせください。

#### ○杉本生活環境課長

河川水量の減少等についても、47 項目の中において工事による変化をどのように推定し、またどのような状態であれば工事を止めるのか、そういった考え方を含めた管理手法の妥当性の説明をJR東海に求めております。こちらの項目につきましても引き続き有識者会議及び専門部会等での議論を通じた対話を継続してまいりたいと考えております。

#### ○小長井委員

今お答え頂きましたとおりこの点も非常に重要な点でありますので、しっかりと話を詰めていただくようお願いいたします。

次に、先ほど 8 番委員からもありました座長コメントの問題です。重なる部分もあるかとは思いますが、重要な点ですからもう一度お聞きしたいと思います。

第 6 回有識者会議では、中下流域の河川流量が維持されればトンネル掘削による大井川中下流域への影響は極めて小さいと考えられる、科学的、工学的見地からこのことが確認された。

第 7 回有識者会議では、トンネル湧水の大井川への戻し方についてはとありまして、現時点で想定されているトンネル湧水量であれば、トンネル掘削完了後にトンネル湧水量の全量を大井川に戻すことが可能となっていることを有識者会議を通して確認したと。

確認したとしておりますけれども、先ほども織部くらし・環境部理事からもお話がありましたが、それぞれ前提条件があると。前提条件があるにもかかわらずこういう発言のされ方をすると、いかにも中下流域への影響がない、あるいは全量を戻すと取られがちだと思いません。

この2点については、前提条件がそれでいいのかの議論がなされなければいけないと思いますが、その点について今後どんなふうになっていくのか、御所見をお聞かせください。

#### ○織部くらし・環境部理事（南アルプス環境保全担当）

座長コメントにつきましては、先ほど8番委員の質問にもありましたけれども、違った捉え方をされがちだと危惧されております。またその前提条件についてはこれから議論するところですから、例えば中下流域の流量が維持されるか、想定外のことが本当はないのかどうかはまだ議論されていませんので、今後議論の結果を待ちたいと考えております。

#### ○小長井委員

座長コメントの件につきましては、先ほど8番委員からも発言がありましたとおり、印象操作と言われても仕方がないような発言であると思えます。

しかし逆に言えば、中下流域の河川流量が維持されなければ中下流域への影響は極めて大きくなると言えるし、現時点で想定されるトンネル湧水量でなければ、トンネル掘削完了後にはトンネル湧水量の全量を大井川に戻すことは不可能だと言えるとと思いますが、この点について御所見をお聞かせください。

#### ○織部くらし・環境部理事（南アルプス環境保全担当）

9番委員が御指摘されたとおりだと思います。こういうことを積み重ねると、逆にこの会議の運営そのものに対する不信感を呼ぶことになりますので、先ほど8番委員からも御指摘がありましたけれども、改善されるように事務局である国交省に申し入れたいと考えております。

#### ○小長井委員

今お答えのとおり、座長コメントでこのようなことが繰り返されると結局意味のない会議になってしまう可能性もあるので、この点については強く申入れていただくようお願いしたいと思います。

次に、第7回有識者会議の中で、万が一水資源に影響があった場合には、トンネル掘削と

の因果関係の有無について客観的に公正な判断を頂けるよう公的な研究機関や専門家の方の見解を頂く仕組みを整えますといった一文がありました。万が一水資源に影響があった場合といった書き方になっておりますが、国内のトンネル工事、万という数字はないと思いますが、かなりの場所で湧水量が減少している。例えばこの近くだったら国道1号バイパスの牧ヶ谷トンネル、新しいものが数年前にできましたがその前の最初のトンネルでも湧水が減少したと。これまで飲み水に使った水が全くかれたといった話も聞いております。

こういったことが身近にあるものですから、万が一の影響が出ないようにという議論をしているにもかかわらず、このような説明をJR東海が行っている。山梨県上野原市の視察に行ったときにも、飲み水がかれてしまって2年間ぐらい給水車で1日何百台もの水を運んだ事例も聞いております。こういったJR東海の姿勢が非常な不審を招く大きな原因になっていると感じますが御所見をお伺いします。

#### ○織部くらし・環境部理事（南アルプス環境保全担当）

第7回有識者会議でも、委員から水がたくさん出たときに今の状況で対応できるかどうか課題が残っており、そこを全部対応できるかきちんと整理しなさいとの御意見がありました。

JR東海は、説明の中で影響はありませんと強調されますが、県はゼロリスクを求めているわけではなく、ある程度影響は出るという前提の中で事前にある程度リスクを想定し、それにどう対応するか、そこら辺のリスクコミュニケーションがまだできておりませんので、きちんと行うことによって住民の皆様の不安を解消していきたいと考えております。

#### ○小長井委員

これまでの議論を聞いていても、JR東海は、工事を進めていって問題が出たら、そのときに考えて対応するといった態度かと思えます。万が一にということもあってはならない量の可能性もあるわけですから、織部くらし・環境部理事がおっしゃったように、議論の中でもしっかりと対応していただきたいとお願いします。

それから、これも8番委員から先ほどお話がありましたが、山梨工区と長野工区が静岡県側に入っております、両側から静岡県側へ向かって登り勾配で掘っていけば水は当然山梨県、長野県へ流れていくことになろうかと思えます。

山梨県側については議論が進んでおりますが、長野県側についてはボーリング調査を行ったということも聞いておりません。また、どのような調査が行われているのか、情報がありません。長野工区と静岡工区の境について、地質等を含めてどのような状況が報告されているかお聞かせください。

○市川水利用課長

山梨工区は断層の存在による湧水が大量に出るのではないかと、という下で議論が進んでいる半面、長野工区はそういうものはないのではないかとという前提の下、山梨、長野両工区とも、JR東海の水収支解析上、どのぐらいの水が出るというところまでが示されている段階です。

○小長井委員

そちら側長野工区についてもボーリング調査はされてない、ということだと思います。JR東海の水収支解析には、多くの疑問点があると、これまでさんざん言われてきたものです。従って、その水収支解析をうのみにせず、長野工区についてもしっかり調査し議論していくことは必要だと思うので、そこについても対応していただくように、お願いします。

それから、有害物質を含む掘削土の処理についても先ほど8番委員からお話がありました。

藤島沢に二重シートを用いて封じ込め、適切に処理すると言っております。この二重の遮水シートも永久のものではないと思います。重金属を含んだ土が無害化するにはどのくらいかかるのか。例えば使用済み放射性廃棄物は10万年と言われております。地中にあった重金属は、何万年も前からあると思うので、無害化することは考えにくいと思いますが、いかがでしょうか。

○杉本生活環境課長

遮水シートの経年劣化については、これまでJR東海との対話の中では議論されておられません。

一方、重金属等の有害物質につきましては、時間の経過により無害化されるものではないと認識しております。

○小長井委員

二重の遮水シートも耐用年数があります。あるいは工事の途中で破けてそこから漏れることも十分に考えられます。もしそういった事態が起こる。あるいは20年、30年、40年して耐用年数が過ぎて劣化したところから有害物質が流れるということになると、大井川流域全体が汚染されることとなります。この点についてもしっかり議論していかなければいけないと思います。これからの議論かと思しますので、しっかり取り組んでいただくようお願いいたします。

次に、危機管理くらし環境委員会説明資料にありますように、3回ほど住民等への説明会を開催し今年もまた行うとのこと。大井川流域でやって頂くのはもちろんですが、静岡県内東部、西部でもぜひ何らかの形で説明していただくことが必要かと思えます。それに合わせて全国的発信という観点から、難波副知事が記者クラブで会見をいたしましたけれども、それとは別に首都圏での説明、リニア工事による大井川への影響についてのシンポジウムのようなこともやるほうがいいと思えます。その点についての考えをお聞かせください。

○織部くらし・環境部理事（南アルプス環境保全担当）

対話の状況は多くの皆様に知ってもらう必要があると思えます。その際には、県の取組がどのように捉えられているかも把握したいと思っておりますので、9番委員からお話があった件は前向きに検討していきたいと考えております。

○小長井委員

副知事なり知事も、状況に合わせて記者クラブ等で会見し、一方的に静岡県が悪者にならないようにしていただきたいと思えます。

JR東海は、工事を進める中で問題が出てきたらその場で考えるという態度かと思えます。水がなくなってしまったらどうするのか。補償ということになれば、水の補償は、水で返してもらうしかないわけですから、それが可能ならそういったこともあるのかなとも思いますが、水がなくなることは、丹那トンネルの例を見ても分かりますように取り返しのつかないことになると思えます。担当の皆さんは非常に御苦労されるかと思えますが、流域 62 万人や南アルプスの自然環境を守るため、取組をしっかりと続けていただくことをお願いします。

令和3年2月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問

質疑・質問者： 小長井 由雄 議員

質疑・質問日： 2021/03/09

会派名： ふじのくに県民クラブ

○小長井委員

分割質問方式で何点かお伺いします。

まず、昨日だと思えますが、国の有識者会議の座長の福岡さんが、流域 10 市町の首長にお会いしたいと言っているとネット上でにぎわっているようですが、座長からこのような意向があったのか、あるいはこういった点について確認しているのか。もし確認されている

ようだったら、そのことについてどのように考えているのか、お聞かせください。

○織部くらし・環境部理事(南アルプス環境保全担当)

前回の9回目の会議の中で、そういう説明をしたいとお話はあったかと思えます。それについてこちら側に問合せ等は今のところはありません。有識者会議においてこういった議論が行われているか、それについて地元にも説明したいという意向ではないかと推測されますけれども、有識者会議はあくまでも国交省がJR東海を指導するために必要な議論を行う場だと考えておりますので、そういった目的に照らして必要なのかどうか判断されると理解しております。

○小長井委員

私も同感でありまして、有識者会議の目的は、科学的工学的な検証を行ってJR東海の工事に対して具体的な助言指導を行っていくこととあります。有識者会議は中立な立場でやっていただいていると思うんですけれども、その座長が地元の現場——南アルプスを見ることは必要だとは思いますが、しかし、関係の首長に会うのはいかがなものかと考えます。福岡座長もそのことはよくよく考えて行動されるのではないかなと思っています。

次の質問に行かせていただきます。

リニア工事による重金属を含んだ土を大井川流域の藤島沢へ処分するとJR東海が発表しているわけですが、トンネル工事をする中で、重金属を含んだ土砂ではなくて、重金属を含んだ水が出る可能性があるのではないかと思います。このことについてはどのように考えるのか。有害な重金属で汚染された水が出た場合に、処理することは可能なのかなのか、その点についてお伺いします。

○市川水利用課長

自然由来の重金属等は特定の地質に含まれると言われておりまして、地質が複雑な南アルプスでは事前調査もまだ不十分ですので重金属を含む地層が出現して、それを含んだ水が発生する可能性はあるのかなと考えております。

その処理については、前回行われました第9回の国の有識者会議においてJR東海から初めて水質に関するリスクマップが示されております。これは今回おつけしたリニア関連の資料3-1の4ページにあります。この中の地盤状況の差異によりトンネル湧水が設定と異なる場合というリスクに9番委員から御指摘のありました重金属等に関するリスクも含まれているのかなと県では理解しております。



これは初めて示されたものでありまして、これへの対策も県としてはまだ十分とは思えないところがありますので、今後有識者会議でリスクマップについての議論を深めていただくことを要望するとともに注視していきたいと考えております。

#### ○小長井委員

県の専門家会議の中でも重金属を含んだ土壌については、処理施設を設置してはどうかという提言もありましたが、JR東海としては場所がなくてできないという回答だったと記憶しております。一遍に大量の土砂を持ってくるわけじゃないですから、こういった処理施設を造れば残土処理は楽になるのかなと思います、それはできないとのこと。

重金属を含んだ水が流出する可能性があるということ。つまり重金属がどこにあるのかはなかなか見つけられないと聞いております。1日1回検査をすると答えていますが、1日1回の中でも重金属の塊が巨大であったり、あるいはサッカーボールくらいであったり、それ以上だったり、いろんな大きさ、形と聞いておりますので非常に難しいだろうと。しかも藤島沢へ処理するというのですが、遮水シートを敷いた施設にするとのことですが、これですえ耐用年数がどのくらいなのか実証されたものではないので、この点についても今後しっかり議論していただきたいと思います。

それから、JR東海の説明によると南アルプスにトンネルを掘っていくと、地下水が300メートル下がるとも言っております。この根拠となる透水係数を用いて地下水がどのくらい下がるのかを計算したと聞いております。ここだけじゃなくてほかもそうですが、全て山梨県側の地下に断層破碎帯がない場所の透水係数を使って予測しているということで、非常にこれは問題があると考えます。場合によったら300メートルどころかもっとずっと下がってしまうかもしれない。しかも20年かけて300メートルと言っていますが、一、二年で下がるということもあるのではないかなと。透水係数は10のマイナス5乗を使っているようですけれども、これが破碎帯とかそういったところでやれば10のマイナス4乗とか3乗になってくることもある。そうすると10のマイナス4乗というのは10のマイナス5乗の10倍、10のマイナス3乗は100倍になるということですから、大量の水が吹き出るようなことになるということのようです。

このように問題点も多いわけですから、この透水係数は非常に重要な数字だと思います。この点についても今後しっかり議論していただくように、本来なら国の有識者会議でJRに正しい透水係数、現場に合ったものを出せと指導していただくのが本来筋かと思いますが、県としてもしっかり見ていただきたいと思います。

次に、先ほどもありましたが、リニア関連の資料3-1の中で水量のリスク管理の考え方、

突発湧水発生時の実態と水質へのリスク管理を見ていきますと、いずれもそういった問題が出てきたときには、掘削を中断して関係者へ報告し、それから対応を検討するという書き方があちらこちらにある。散見されるわけです。

しかし、今の重金属の問題もそうですけれど、事態が起こってしまえば取り返しのつかない、かなり被害が大きくなってからでないといけないと手をつけられないというのは当然のことだと思います。JR東海の説明は、具体的に流出の回避、低減について、この資料では触れられた部分がほとんどないと思いますが、この点についてはどのように理解されているのか、お聞かせください。

#### ○織部くらし・環境部理事(南アルプス環境保全担当)

9番委員から御指摘がありましたとおり、このところはまだリスクコミュニケーションまでできていない段階ですので、このままの対応ではやはりまだ不十分だと認識しております。それまではJR東海としては影響がない、軽微であるとの説明だったんですけども、今回初めてそういう影響が出る可能性があることを認めて、これからコミュニケーションが行われるわけなんですけど、やはりそういう事態にならないように事前の検討は必要だと考えております。

環境影響評価を行う上で重要なのは、現状をまず把握して、どういう状況にあって、そこをきちんと調査して、推定して、事業によって、トンネル掘削によってどう状況が変わるのか、そういったことを予測しまして環境影響をできるだけ回避するのが前提になります。そういった意味でモニタリングの必要性もこの提案の中で述べております。そういったところでこれから本格的なリスクコミュニケーションが具体的に行われると認識しております。

#### ○小長井委員

先ほど8番委員からも御指摘がありましたけれども、JR東海の説明を聞いておりますと、問題が起こったら中断してそれから対応を考えると。こういった考え方は昔の事業の進め方であると感じております。今の時代も環境影響に対する考え方がJR東海は物足りない。今お答えがあったように影響を回避低減させる意識が少ないように思いますので、この点についてもやはり国の有識者会議からJR東海に助言指導していただくのが筋ではないかなと考えます。

その上で県といたしましても、様々な問題、透水係数の問題や今私が述べたようなことも含めてJR東海に指導していただく、助言していただく。こういうことを強く求めていただくようお願いしたいと思います。このことを要望しておきますのでよろしくお願い致します。

## 令和3年2月定例会危機管理くらし環境委員会 質疑・質問

質疑・質問

者：

小長井 由雄 議員

質疑・質問

日：

2021/03/08

会派名：

ふじのくに県民クラブ

**難波副知事が出席しての質疑が行われた。**

### ○小長井委員

分割質問方式でお願いします。

8番委員と若干重なりますけれども、大切なことですからお伺いします。

第9回有識者会議の後で難波副知事はJR東海が山梨県側へ流出した水を戻すとしたことについて評価すると記者会見で発言されていたと思います。このJR東海の発言については幾つかの問題があると思います。

1つ目は、先進導坑が完成したら戻すとおっしゃっていますが、先進導坑が完成したときには、既にほとんどの水は流出してしまっているのですから返す水がないということ。

2つ目については先ほどもお話がありましたが、流出する水量については300万立米とか500万立米とかの数字が出ておりますが、これは本当に不確実な推定でもう少し整合性を期するならば、ここの場所の透水係数を出したうえで、透水式にあてはめなければいけないのではないかと思います。それがされていない。破碎帯の透水係数ではないもので計算をしています。そこは問題だと思います。

3つ目は、これは新聞報道で聞きましたが、自民党での説明会の中でJR東海が300万立米の湧水が発生し、これは毎秒0.31立米だと知りましたが、これで計算すると破碎帯を抜けるのに115日、約3.7か月程度かかるのではないかと考えるんですけれども、JR東海の資料によると10か月かかるといった説明になっておりますので、この点は大きな矛盾ではないかと思います。ただこの0.31立米も3回にわたって変えてありますから、説明のたびに変わることも問題だと思います。

それから、これも8番委員もおっしゃいましたが、現在JR東海が言っている湧水量では水をポンプアップして静岡県側、上から工事を進めることができるのではないかと。

この4つの点で評価はできないと思いますが、難波副知事はこの点について評価できるとの発言をされております。先ほどの説明の中で幾らか副知事の真意も分かりましたが、改めてお伺いいたします。

## ○難波副知事

J R東海から提案があった県境付近の水の戻し方については、はっきり申しますとあの工法では水は戻せません。なぜ戻せないかという、一番明確な戻す水がありません。戻すべき水は県境から山梨県側に出た水を集めて静岡県側に戻すということですから山梨県側から十分な水が出てこないと戻す水がないわけですが、実際にどのくらいの距離の間の水を戻すのか、山梨側から100メートル間で出てきた湧水を戻すのか、何メートル戻すのか明確になっていませんけれども、それぐらいの区間で戻ってくる水の量は大きなことはありません。それはなぜかという、山梨県側の県境付近はあまり水が出ない区間なんですね。県境から入って破碎帯のところは物すごい水が出るので、そこで大量に出てきた水を山梨県側のほとんど水が出てこないだろうと思われるところの水で返そうと思っても戻せません。したがって今回提案のあった工法はそういうことで返すことが考えられるということを示したものであって、返せることを示したものではありません。

ただ、評価すると言ったのは、今までJ R東海は県境付近の静岡県側の水が山梨県側に流れても大井川の水は減らないので何も対策をしなくていいとずっと主張を続けてきたわけですが、そうではなくて県境から流れ出た水は戻しますとある種の宣言をしたことは評価できるという意味であります。それ以外にも透水係数とかいろんな問題がありますが、そこはこれから詰めていかないといけない問題で、実際に戻せるか戻せないかは破碎帯からどのくらい水が出るかを明確にしないと、戻せる戻せないの議論はできないわけで、まだまだ詰めることはいっぱいあると思っております。

## ○小長井委員

ありがとうございます。戻す水がないということで確認を取らせていただきました。

次に、大井川直下、西俣川になりますけれども、その直下の断層についてです。

危機管理くらし環境委員会説明資料3-2の55ページを見ますと、断層とコアボーリングの交差点が61ページの上段690から700メートルの地点になるのではないかと思います。この地点は断層と交差しているところなので、当然湧水量が増加すると考えるのが自然だと思いますが、J R東海の説明では湧水はないということになっています。これでもし湧水がないとしたら、これは専門家会議でも発言があったかと思いますが溢水と言って水がただ漏れしてしまう。吹き出す水もなくて吸い取られてしまうというようなことだと思いますけれど、そうしますとさらに大きな問題になります。その点についてJ R東海には説明を求めるべきではないかと思いますがいかがでしょうか。

○難波副知事

これについては質問も出しておりますので、いずれＪＲ東海から答えてもらいたいと思っています。

これに限らず、まだまだいろんな問題は残っていますので、現時点でそれらを全部ＪＲ東海に出しているわけではなくて、例えばほかにもいっぱいありますので、そこはこれから詰めていきたいと思っています。

土俵が違うような議論が多かったものですから、意見の中心はその土俵が違う、考え方が違う辺りをまずはしっかり詰める必要があるということで意見を言うておりますので、御指摘の件についてはしっかり指摘してまいりたいと思います。

○小長井委員

ありがとうございます。

この説明資料３－２の５５ページでコアボーリングをしているわけですから、本来はここで透水試験をやればもしかしたら今までいろんな議論をされているもののかかなりの部分が明らかになったかもしれず、これをやっていないことに非常に疑問を感じます。

次に、残土処分地燕沢の安全性についてであります。燕沢の背後地について、ＪＲ東海は燕沢には治山ダムが数基入っており処分地としては大丈夫だといった説明をされていたと思います。ＪＲ東海からの説明ではこれは崩壊の危険がないということだと思えます。この点について県としてはどのように認識されているのかお伺いします。

○難波副知事

燕沢の残土処分地について、ＪＲ東海は沢を避けているから大丈夫だと説明しています。そして沢には砂防堰堤が入っているからこれも大丈夫だと説明しております。

ただ、この辺りの地形は人間の手で簡単にコントロールできる地形ではないと思います。反対側の山梨県側の雨畑ダム上流の辺りでも砂防堰堤が飛ばされている状況を見ることができますので、砂防堰堤があるから大丈夫だといった説明は、なかなか理解できるものではないと思います。

その処分地は沢と沢の間に入られていますから、沢は弱いところで、そうでないところはやや強いから現地形が残っているわけですから、ある程度地盤としては悪くはないと思うのですが、それはその程度の評価であって本当にそこが大丈夫かという、南アルプスのあの辺りの地質構造から見ると、もっともっと詳細な評価が必要だと思っています。

○小長井委員

処分地も安全でないとのお答えでした。

J R東海の説明はまだまだ不確かな部分が多いので、これから重金属の問題、あるいは生態系の問題等たくさん出てきます。時間はかかりますが 62 万人の命の水のことですので、どうぞしっかり取り組んでいただくことをお願いして質問を終わります。