

2. リニア中央新幹線と南アルプス・大井川について

コロナ感染症に巨大都市・東京がいかに脆弱であるかが、明らかとなり新しい生活様式および新しい価値観のもと、田辺市長は東京一極集の是正、分散型社会への転換を強く主張されています。一方で、国土交通省は昨年、リニア新幹線で東京・名古屋・大阪を結び、巨大な経済圏の形成を目指す「スーパー・メガリージョン構想」を策定しました。コロナ感染の中で萌芽した分散型社会構想に軸心を置く時、「スーパー・メガリージョン構想」の考え方も見直しが必要です。図らずも、今般のコロナ対策の中で、テレワークの普及など「リニアよりはよいリモート型社会」への移行が加速し、ビジネスの在り方なども変化しており、リニア新幹線の社会的インフラとしての意味は疑問視されざるを得なくなっています。

1) コロナ後の社会におけるリニア新幹線の役割についてどう考えるかについて伺います。

<企画課>

「スーパー・メガリージョン構想」では、「リニア中央新幹線の開通を契機として、都市間の対流の活発化による新たな価値の創造を図り、もって、国全体の持続的な成長につなげていくことを目指す」となされている。

この考えは、「スーパー・メガリージョン」が示す「巨大経済圏」の圏域に含まれている本市にも、影響を与えるものであり、令和2年度から、その影響の内容について調査研究を開始するところである。

一方で、コロナ禍で起こったICTの急速な進展などの社会変革に伴い、ビジネスモデルやライフスタイルの変化が加速してきている。こうした状況を踏まえ、既に国土交通省においては、「新型コロナウイルス感染症が我が国の社会や国土に中長期的に及ぼす影響や課題について」の検討を始めており、その中で、「国際競争力の高いスーパー・メガリージョンの形成」も論点とされていることから、本市としては、その議論の行方を注視していきたいと考えている。

<松谷議員>

答弁をいただきました。コロナ禍の中でリニア新幹線は本当に必要な社会的インフラなのか、新たな論点となることを指摘しておきます。また大井川の水減少問題も新たな段階を迎えています。

7月16日のリニア新幹線静岡工区・第4回有識者会議において、「JR東海から南アルプス国立公園の特別保護地区及び特別地域内の地下水位が300m以上低下する」、との水収支解析資料が公表されました。(資料P3)

これは、環境影響評価書に示されていなかったもので、南アルプスの生態系に多大な影響をもたらすだけでなくユネスコエコパークの存続に大きくかかわります。

静岡市は、リニアに係る自治体において唯一、地下水含めた水収支解析を独自に実施し、内容を公表しています。一方、静岡県は JR 東海の水収支解析手法、数少ないボーリングや観測値に基づく透水係数、降水量の設定値などについて批判していますが、その中で JR 東海の地下水位低下の予測結果と静岡市の予測結果が明らかに異なることを指摘しています。

2) JR 東海と静岡市が行った調査で、地下水位の低下予測結果が異なることについて、静岡県の見解を踏まえ、市はどう考えているか。

<環境創造課>

JR東海は、リニア中央新幹線のトンネル工事による水資源への影響を把握し、その環境保全措置を検討するために水収支解析を実施したものと認識している。

また、本市は、南アルプスの自然環境の保全に資するべく、地上の植生に影響する表層土壌水分を含めた、地表水及び地下水の流動状況などの把握を目的に、平成 26 年度と 28 年度に水収支解析を行った。

この中で、JR東海は TOWNBY(トウンビイ)、本市は GETFLOWS(ゲットフローズ)と呼ばれる別の解析手法を用いているほか、地中での水の通りやすさを示す透水係数等の地質条件、降水量等の気象条件の設定など、違いがあるため、その結果として地下水位の予測結果が異なっているものと考えている。

3) JR 東海の解析どおりに地下水位が 300m 以上低下した場合には、南アルプスの高山植物を含めたエコパーク認定の前提となる自然生態系の破壊につながると考えるが、地下水位低下の解析結果を踏まえ、市はどのような対応を考えているか。(資料P4)

<環境創造課>

現在、国土交通省が設置した有識者会議や静岡県中央新幹線環境保全連絡会議において、水文学、地下水学、地質学、地球環境科学等を専門とする委員の方々が水資源に関する議論を重ねているところであり、本市は、国土交通省からの要請に応え、市が独自に行った水収支解析結果の詳細を提供した。

本市としては、国及び県の会議における議論を注視しながら、静岡市中央新幹線建設事業影響評価協議会の意見等も踏まえて、南アルプスユネスコエコパークの生態系の保全のため、適切に対応していく。

4) JR 東海は上流域にある西俣にトンネル湧水を戻す考えを表明しているが、トンネル湧水の戻し方について、市は場所だけに配慮すればよいと考えているのか。

＜環境創造課＞

静岡県が整理した「引き続き対話を要する事項」の中で、場所のほか次の3点が挙げられている。

1点目は水温。トンネル湧水は、水温が概ね一定であると想定されるため、季節や時間帯により水温に変動がある河川へ戻す際には、水温の十分な調整が必要であるとするもの。

2点目は水質。トンネル掘削に伴い、濁水等の発生が想定されるため、トンネル湧水の適切な処理が必要であるとするもの。

3点目は水量。トンネル掘削に伴い、河川流量の減少が想定されるため、生物の生息環境の保全に向けた具体的な対策の検討が必要であるとするもの。

本市としても、自然環境の保全の観点から、引き続きこれらについての検討が必要であると認識している。

＜松谷議員＞

JR 東海は導水路トンネルの計画を示した際、追加的調査・予測・評価を行いました。今回の地下水低下に関しても同様だと考えます。また、市民団体からも申し入れ書が市に提出されています。

5)市は中央新幹線建設事業評価協議会を開催し、JR 東海が示した地下水位 300m低下に関する資料を評価するとともに、環境省に対して追加的な調査・予測・評価の実施を要請すべきであると考えますが、市の考えはどうか。

＜環境創造課＞

地下水を含めた水資源に関しては、現在、国土交通省の有識者会議において、水文学、地下水学等の専門家が議論を重ねており、その中で委員から本市の水収支解析結果の活用に関する提案がなされた。

今後、先ほど申し上げた、本市が提供した解析結果も活用し、国の有識者会議で地下水に関する議論が深まるものと考えている。

また、環境省も同会議に同席されているので、環境大臣意見に基づく追加的な調査等の対応については、同省により適切に判断されるものと考えている。

なお、導水路トンネル計画については、環境大臣意見の「新たな自然環境の改変を行う場合」に該当したことから、JR東海が追加的な調査等を実施したと認識している。

＜松谷議員＞

静岡市は、「リニア中央新幹線(南アルプストンネル静岡工区内)の建設と地域振興に関する協定」

を2018年に、そして今年6月井川トンネルの建設協定を結びました。しかし、今日の南アルプスの地下水位の低下はユネスコエコパーク認定取消しに直結します。改めて資料4。+2014年2月市議会決議の「南アルプスの自然環境の保全、ユネスコエコパークとの整合を図ることは絶対の条件である」を再確認すべき段階です。

6)大井川の水問題が解決するまで、市は JR 東海との基本合意事項について、一時的に履行を停止すべきと考えるが、どうか。

<企画課>

平成 30 年 6 月に締結した基本合意書では、トンネル新設を含む県道整備や、環境影響評価に基づく、中下流域にも配慮した誠実な対応などについて合意をしている。

大井川の水問題を巡っては、国の有識者会議による議論が継続されているところであり、上流域を抱える本市としても、その動向を注視しながら、今後も、この基本合意書に基づき、着実なトンネル新設工事と、確実な環境保全措置を、JR東海に求めていく。