「百害あって一利なし」のリニア新幹線

2019 年 10 月 24 日

静岡県労働研究所　副理事長　　林　克

リニア新幹線建設にかかわって、全国紙や雑誌では静岡県の動向にかかわる特集が組まるなど、全国の視線が静岡県に集中しています。９月 24 日付にも週刊東洋経済で「静岡県知事『リニア工事も空港駅も全部話そう』　大井川の水資源『失われれば戻ってこない』」と見出しがつけられたインタビュー記事が載りました。こうしたリニアに対する静岡県の対応について県民は、8 月に実施された静岡朝日テレビの世論調査によれば「支持している」が 60%、「支持しない」は 18%という結果になっています。

「国策事業」としてスムーズに、一路開業を目指すと思われたリニア新幹線事業は、静岡県の水問題により大きくつまずいているように思います。リニア建設について「静岡県において何が問題なのか？」「静岡県と JR 東海が対立する論点は何なのか？」「今の事態を打開するにはどうしたらよいか？」を論じてみたいと思います。

まずリニア新幹線とはどのような事業なのでしょうか。整備計画によればリニア中央新幹線は、超電導磁気浮上方式、505 キロという超高速で走行して最終的に品川・名古屋間を 40 分、品川・新大阪間を 1 時間余で結ぶという計画です。リニアは英語で線形を意味し基本的に直線で走行するため、ほぼまっすぐな軌道、行程の 86%がトンネルとなります。静岡県は南アルプスの山間部の 10.7 キロをトンネルで通過し駅は設置されません。

そのわずか 10.7 キロが静岡県にとってとてつもない問題をもたらします。まず提起されたのは大井川の水量減少です。2013 年の環境評価準備書で、大井川の水量が毎秒 2 トン減るとされました。江戸時代には「箱根 8 里は馬でも超すが、越すに越されぬ大井川」とうたわれたほど水量が多い川だったにも関わらず、今鉄橋を通ってもほとんど水か流れていないのはご承知の通りです。大井川は中電、東電、国、中下流の利水団体などで、ほぼ 1 滴も残らないほど利水権が決められている川で、中下流域 60 万人以上の人口が水道、農業用水、工業用水で使う量と同じ、毎秒 2 トン減るというのです。翌 2014 年初め、これに対する知事意見で、「工事中の湧水は戻してほしい」と述べたことは当然です。県の立場は現在に至るまで、ここからぶれていません。

またトンネルの残土は、南アルプスエコパークのど真ん中（写真 1）に積み上げられます。JR が示した図で目測すると数百メートル四方の広大な場所に、県庁東館と同じ高さ 65 メートルの土を、樹齢 100 年から 300 年のカラマツ林（写真 2）を伐採して積み上げます。他の希少な動植物含め生態系自体がまったく変わってしまいます。また地滑り地形のど真ん中、大井川との川幅が狭くなり、南海トラフ地震などを原因とする地滑りで天然のダムと化し鉄砲水の危険にさらされます。

さて大井川の水量の話に戻りましょう。静岡県がシャキッとしたのは、中下流域の市町村や利水団体が水を守ってほしいと知事に要請したことが大きいと思います。長く JR「毎秒 2 トンを補填する」、

県「工事中の湧水は全量戻す」と対立を続けてきましたが、2018 年 10 月に JR 東海が「全量戻す」ことで歩み寄り、具体的な手立てで協議に入ります。

県側から「水資源の確保等に関する質問書」が提出され、JR 東海との間で質疑が行われるかたちで協議が進みます。JR 側は県の主張に押されて、湧水が毎秒 3 トンを上回ったら工事を中断して対策を検討するリスク管理の値を提示し、その根拠その方法を詰めるということをはじめ数十の論点で科学的に積み上げた質疑が行われました。

ところがその最中、JR 東海が「ちゃぶ台返し」ともいうべき「全量戻すと約束していない」という爆弾発言をし、会議は騒然となりました。具体的に言えば、山梨工区から県境を越えて先進抗を掘り進めて静岡工区とつながるまでの湧水は戻さないとしました。これは昨年 10 月の約束を破るものであり、なぜ JR 東海がこれに心変わりしたかと言えば、県境静岡側に「畑薙山断層」と呼ばれる破砕帯とみられる 800 メートルにわたるかなりの水量が含まれている断層が存在するからです。(図 1)

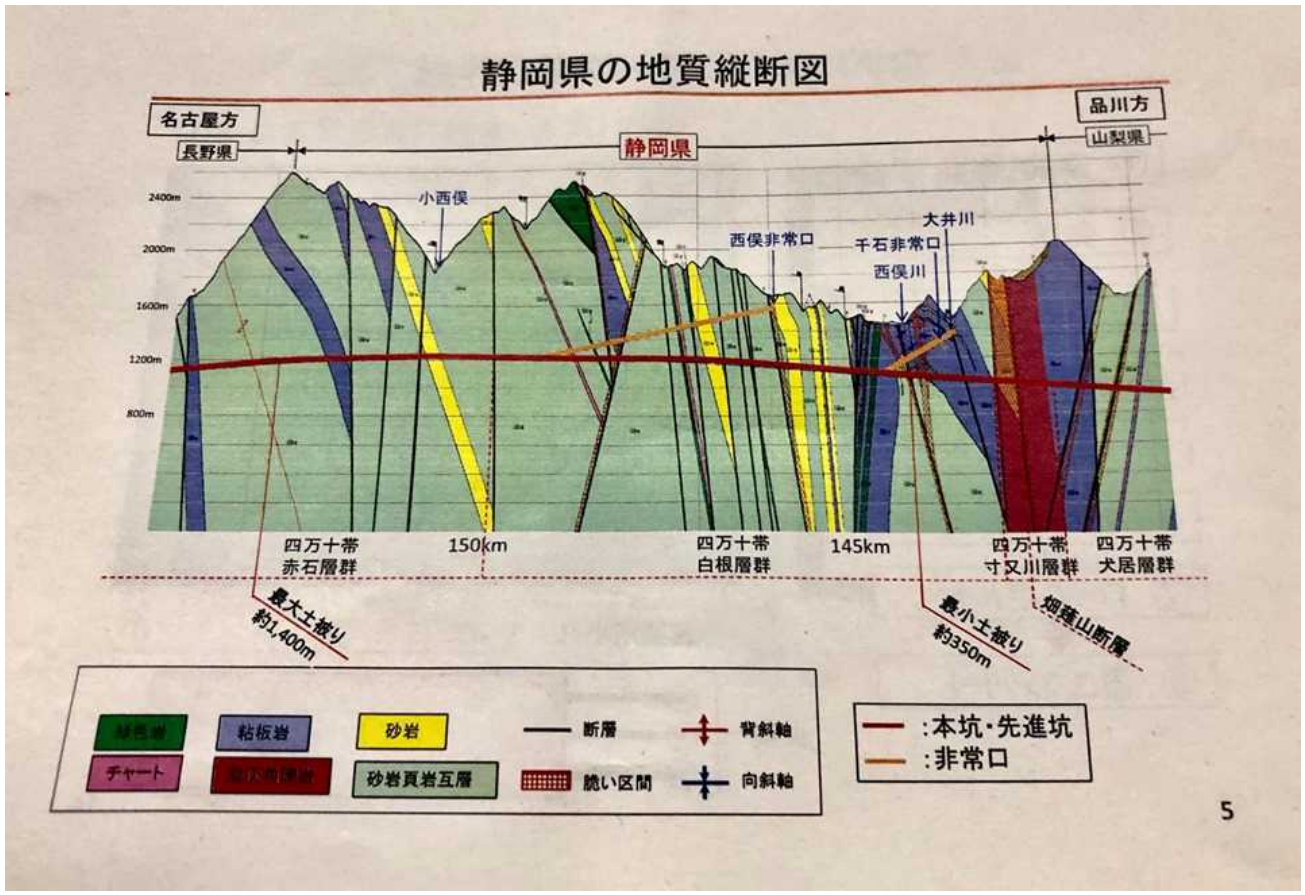
JR 東海の説明会では、山梨県境付近にある畑薙山断層を山梨側、下から掘っていく理由を「工学的な見地から」と説明、「突発湧水時には切羽付近に一気に湧水が湧出し、ポンプ設備により汲みあげるものの、水没するリスクがある」としています。JR 東海は多くの水量を含んでいることを前提にして、これまでの約束を違えたとしか考えられません。もしこれをこのまま放置するならば、南アルプスが一番多く水を含んでいると考えられる破砕帯から山梨側に水が流れ出し、大井川の水源の減少や山体の乾燥化による生態系自体の激変に道を開くことになりかねません。

10 月 4 日の対話でも JR 東海は「河川流量は減らない」と主張し、環境保全連絡会議の委員に根拠を示すよう迫られるなど、この問題の長期化は避けられません。静岡県が科学的見地を貫く限り、後ろには多くの静岡県民が支えることでしょう。

最後に、リニア新幹線は安倍首相のもとでの国土計画、「構想グランドデザイン 2050」の中で、東京圏、名古屋圏、大阪圏を一つの都市圏として形成するスーパーメガリージョン構想のもっとも主要なツールと位置づけられています。これが進めば東京一極集中はさらに進み、他の地方は衰退していくという、人口減少に悩む静岡にとってはまさに「百害あって一利なし」です。

（写真 1）トンネルの残土積み上げ場所
（燕沢（つばくろさわ）付近）

（写真 2）樹齢 100 年から 300 年のカラマツ林



（図 1）JR 東海が提示した地質縦断図（畑薙山断層）