

中央新幹線計画に関する質問と回答

(Q=質問書、A=環境省の回答)

現在、東海旅客鉄道株式会社提出の中央新幹線環境影響評価書について、国交省において審査が続けられていますが、知事意見の提出から1カ月足らずの短期間で出された評価書は、知事意見の多くが反映されていません。私たちリニア新幹線沿線住民は、自然環境への重大な負荷や生活環境への影響について強い懸念を抱いていますが、かつてないリニア建設という巨大大事業が、具体的な環境保全対策が明らかにされず、その法的手続きだけが先行し、国民や沿線住民の不安や疑問を積み残したまま工事の着工になれば、取り返しのつかない事態となります。

6月5日に環境大臣意見が提出されました。

私たちは、リニア新幹線計画の凍結と再検証を求める立場から、大臣意見に関連して、以下の通り質問しますので、それぞれの項目について具体的にご回答ください。

1. 大臣意見の再提出について

Q：JR東海の評価書の審査の中でも、また審査結果が出された時点で環境大臣意見が反映されなかった場合、環境省として改めて意見を提出する考えがあるのか、お答えください。

A：これまで提出した環境大臣意見は反映していただいております。今回の大臣意見についても反映されるものと考えています。今のところ改めての意見提出は考えていません。

2. 南アルプスの環境保全対策について

Q：大臣意見には、「本事業のほとんどの区間はトンネルで通過することになっているが、多くの水系を横切ることになることから、地下水がトンネル湧水として発生し、地下水位の低下、河川流量の減少及び枯渇を招き、ひいては河川の生態系に不可逆的な影響を与える可能性が高い。特に、山梨県から長野県にまたがる地域の一部は、我が国を代表する優れた自然の風景地として南アルプス国立公園に指定されており、またユネスコエコパークとしての利用も見込まれることから、当該地域の自然環境を保全することは我が国の環境行政の使命である」とあります。エコパーク指定のためには環境、景観への影響をどのような形で保全すべきか、必要な対策について環境省の具体的な考えをお答えください。

A：生物圏保存地域(ユネスコエコパーク)については、お陰様をもちまして南アルプスについても6月11日にユネスコ人間と生物の関係調査委員会において登録が決定されました。南アルプスの地下を中央リニア新幹線がトンネルで通過し、エコパークへの移行地域にあたる大井川上流において非常口の工事プラント等発生土置き場など自然環境の改変が行われることは承知しています。ユネスコエコパークは生態系の保全と持続可能な利活動の調整を木定としており、南アルプスにおいても、優れた自然環境の保全と持続可能な利活動の場として考えて行くこととなります。また移行地域の一部は、国立公園の大幅拡張の候補地の一つに指定されており、これらの地域は環境省として自然環境の保全上、重要な地域であると認識しています。これらを踏まえて6月5日に環境大臣意見を提出しました。その中で、水環境の保全や発生土による自然環境への影響

防止について十全な対策を講じることのほか、本事業の実施がユネスコエコパークの資質を損なうことの無いようその申請主体である関係自治体と十分調整し、その意向を尊重することについて求めたところです。ご指摘のユネスコエコパークにおける自然環境絵の配慮については、環境大臣意見において、求めている事項のほか、詳細についてはユネスコエコパークの管理・運営主体である関係市町村の意向との整合が図られるべきと考えています。

3. 大井川源流部の発生土置き場立地計画変更について

Q：静岡県と静岡市は、大井川源流部の山稜部などに予定されている建設発生土の置き場7か所の立地について計画の変更を求めているが、今回の大臣意見のなかで、環境省がなぜ計画の変更を求めなかったのか、お答えください。特に扇沢の「山体崩壊」についてどのようにご認識されているのか、お答えください。

A：大井川源流部の発生土置き場の計画変更については、静岡県知事意見でも南アルプスの扇沢の標高2千位の発生土置き場は崩落の危険があると指摘していることは承知しています。今回の大臣意見にはこのことが入っていないという質問ですが、まず各知事意見については、地域の実情に精通した方々からの意見であると考えています。一方、大臣意見は国の環境行政全体を司る立場からの意見であると認識しています。そのため、特定の個別事案については意見の中に入れなかったということです。更に言うと、発生土置き場は環境保全という側面はあるが、どちらかといえば工事の安全性という側面があり、それも意見に含まなかった理由です。個別の計画の変更について大臣意見にはありませんが、それは事業者が地域の方々と十分調整するよう意見に申し添えています。

4. 自治体と住民の関与について

Q：大臣意見には、「本事業は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。このため、事業の円滑な実施及び供用に向け、本事業の今後の検討及び実施に当たっては、関係する地方公共団体の意見を十分に勘案し、環境影響評価において重要な住民関与についても十全を期すことが必要である」とあります。地方公共団体や沿線住民がどのような形で関与すべきなのか、環境省として具体的な考えをお答えください。

A：今回の大臣意見の中でも何カ所か触れていますが、同じ問題であっても地域それぞれに関与の仕方があるので、一概には申し上げられません。しかし、たとえば発生土管理計画時に住民意見を反映させるとか、工事車両の運行にあたって多数の走行が想定される場所もあるので、走行について地域住民との合意形成などが今のところ考えられます。

5. 鉄道施設の計画変更について

Q：長野県大鹿村は、村内に計画されている小渋川橋梁が建設されると河川の水量に影響が出るため、鉄道施設をトンネルに変更することを求めています。また、岐阜県可児市は国史跡指定を目指す大萱地区の古窯跡を横切る地上部の計画路線をトンネルに変更するよう要請しています。しかしながら、評価書はいずれについてもゼロ回答です。このような切実な要請を真摯に受け止め計画を変更すべきではないのか、環境省の考えをお答えください。

A：長野県知事意見で小渋川の橋梁をトンネルに、また岐阜県知事意見で大萱地区の明かり部をトンネルにそれぞれ計画変更してもらいたいという要望があることは承知しています。これも先ほど

述べたように、走行について県知事意見と大臣意見殿役割の違いということで、大臣意見では触れていません。

6. 工事や関係車両の走行による大気などへの環境負荷について

Q：リニア新幹線の建設工事に関係する工事車両は全沿線で1千数百万台になると見られますが、大気質への負荷、騒音・振動などについて環境影響調査地点が極端に少なく、また工事中、供用後のモニタリングや事後調査も不足しています。知事意見もそのことを指摘していますが、評価書にある環境保全対策は、「非常口工事は環境負荷の少ない最新のものを使う」、「工事車両は基準適合車を使用し、運転手に対しても安全教育を徹底する」など、どの工事でも当然のことを並べたにすぎません。また、評価書では、詳細な工事車両の走行ルートや非常口工事ヤードの施設配置図も明らかにされていません。大臣意見は冒頭で、「本事業は、その規模の大きさから、本事業の工事及び供用時に生じるか環境影響を、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を否めない」と述べています。大臣意見は、「適切な環境保全措置」を求めているが、評価書にある環境保全措置は具体的でなく、また措置自体不十分であると知事意見は指摘しています。大臣意見にある「適切な環境保全措置」の具体的内容とはどのような措置を指すものなのか、また適切な環境保全措置がとられているかどうかのチェック体制についてどのように担保されるべきか、環境省の考えをお答えください。

A：工事車両はたいへんな数になります。今回工事が行われる地域は空気が非常に綺麗なところであると認識しています。それゆえ、空気に影響を与えることと聞いています。適切な環境保全措置の具体的内容を示せということですが、これもいろいろな場合があつて一概には言えませんが、たとえば今回は山間部等空気がきれいなところで工事が行われることが想定されるので、もともと空気がきれいなところだから、ただ環境基準を満たせばいいということではなく、できるだけきれいな状態を保全するような環境保全措置が適切な措置の一つかなと考えています。環境保全措置のチェック体制については、基本的には評価書にある措置を実施してもらうが、それらが適切かどうかのチェックについては、環境省としても引き続き、環境大臣意見で述べた環境保全措置の履行状況や効果等について事業者側から聴取して行く考えです。

7. 工事による地下水の湧出、枯渇について

Q：都市部及び山岳部の延べ246kmのトンネル工事、及び47カ所の非常口工事が地下水に与える影響について、知事意見は強い危惧を示しており、また大臣意見も「地下水位の低下並びに河川流量の減少及びこれに伴い生じる河川の生態系や水生生物への影響は、重大なものとなるおそれがあり、事後的な対応措置は困難である」としています。そして、①より精度の高い予測を行い、水系を回避又は適切な工法及び環境保全措置を講じること。②山岳部の非常口トンネルにおいては、防水シートや覆工コンクリートの早期かつ適切な施工、必要に応じて防水型トンネルの施工等を行うこと。③湧水及び処理後の湧水について河川の表流水放流することを検討する際には、水質や水量を検討した上で、専門家及び関係地方公共団体と協議し、できる限り表流水への影響を回避、低減すべく多地点で放流する計画とすること。④工事実施前から、地下水位及び河川流量の把握を継続的に行うとともに、工事実施中から工事実施後の適切な時期までモニタリングを実施すること。河川

流量の把握については、水系ごとに流量の少ない源流部や支流部を含む複数の調査地点を設定すること。以上を求めています。JR東海はこれまでの説明会や準備書、評価書で、「山岳部はNATM工法、都市部のトンネルはシールド工法で掘削するので、湧水や濁水が起きる可能性は少ない。非常口工事については新たな導水路をつくるので地下水系への影響は回避できる」と説明、記載しています。その根拠が不確かで、実効性が無いからこそ、環境大臣は上記の追加措置を求めたと考えますが、意見が最終段階の評価書に反映されなかった場合は、環境省としてどのように対応されるのか、お答えください。

特に、静岡県知事が求めた大井川流域の7市2町の水道用水、農業用水などに影響する毎秒2tの水量が減少するメカニズムの解明は「上記の追加措置」で可能となるのか、解明された場合の「恒久対策」とは何を想定されているのか、お答えください。

A: これも大臣意見が反映されなかった場合どうするのかということですが、1の質問について言ったように、大臣意見が必ず反映されると思うので、その後の措置というのは今のところ考えていません。それと、今回の大臣意見でも、「南アルプスでは大きな断層が確認されており、場合によってはトンネル工事により大量の湧水が発生することが想定されるので、湧水を抑える工法を採用すること。そして、本事業により地下水位や河川流量に影響を与えていることが確認された場合、まず応急対策を講じたうえで、恒久対策を実施すること」を求めています。この場合の応急対策としては、生じた湧水をポンプにより慎重に井戸等に戻すとか、恒久措置としては、応急対策で使った施設を恒久措置にする工事の実施を求めています。

8. 動物・植物・生態系の保護について

Q: ①大臣意見は、「本事業計画では、生物圏保存地域（ユネスコエコパーク）の「移行地域」において、非常口や工事プラント、発生土置き場等の設置のほか、発生土や工事資材運搬のための車両の通行等も計画されている。「移行地域」は自然と調和した持続可能な資源管理が展開される地域であり、本事業の実施が生物圏保存地域登録申請地としての資質を損なうことが無いよう、事業実施に際しては関係地方公共団体と十分に調整し、その意向を尊重すること」を求めています。しかしながら、現状の計画では、工事が実施されれば、地形の改変や景観悪化を含めて、登録申請地の資格が無くなるおそれがあります。地方公共団体だけでなく、日本自然保護協会や全国自然保護連合、日本景観学会等、自然保護や景観の維持に詳しい団体や学識経験者も加えた協議が不可欠と考えます。この点について、環境省の考えをお答えください。

②クマタカ、オオタカ、サシバなど希少猛禽類の保護について大臣意見は、「営巣地の工事回避や営巣期の工事の回避」を求めています。環境省が工事回避を求めている営巣地域とはどこなのか、また営巣期の期間はどのくらいなのか、具体的にお答えください。

A: ①環境大臣意見において、ユネスコエコパークの管理・運営団体が市町村であることを鑑みて、中央リニア新幹線に伴う自然環境保全措置について、関係市町村と事業者との間で齟齬が応じることの無いよう、事業者が自治体と十分に調整し自治体の意見を尊重することを求めています。というのも、ユネスコエコパークの申請主体としては市町村を想定しており、その中心に関係自治体が日本ユネスコ国内委員会に申請を出して、日本ユネスコ国内委員会がユネスコ本部に推薦をする枠組みになっているからです。その主体性が尊重されることが重要です。そこを鑑みて、事業者が関係自治体と十分調整するよう大臣意見で求めました。関係自治体は今後事業者と調整し

て行くものと考えていますが、当然その調整の際にはそれぞれ必要に応じて学識経験者ら専門的知見を有する方々からも助言を受けて対応するものと考えています。また、大臣意見では、水生生物の保全であるとか、希少動植物の移植・移巢などについて専門家の助言を踏まえて保全措置をとるよう求めています。そうした中で専門家の意見が反映されると考えています。

②クマタカ、オオタカ、サシバなど猛禽類の保護について、大臣意見では、営業地域と改変工事地域が重なるところでは、営業期の工事回避を求めています。具体的には、クマタカについては山梨県早川町の3つのペア、長野県大鹿村の3つのペアについて意見を述べています。またオオタカについては神奈川県相模原市長竹、山梨県笛吹市の坊ヶ峯、長野県喬木村、岐阜県中津川市千旦林南、愛知県春日井市西尾の全部で5つのペアについて意見を申し述べています。また、サシバについては、岐阜県可児市久々利東のペアについて意見を述べています。営業地域の詳細については環境省が申し述べる立場にないので、その点は理解していただきたいと思います。それから営業期についてですが、「猛禽類の保護の進め方」という環境省のガイドラインのようなものがありますが、これに則して言うと、クマタカについてはおおむね1月から8月中旬、オオタカは2月から4月となっています。また「サシバの保護の進め方」という環境省のガイドラインによれば、サシバの営業期は4月から7月となっています。

9. 建設発生土(工事残土)について

Q: 大臣意見は、建設発生土に関して、「施設の規模等の見直しを含め、発生量を抑制するよう検討するとともに、できる限り場外搬出量を抑制すること」と述べています。この施設とは工事ヤードのことなのか、あるいはトンネルや駅、車両基地、変電所、非常口などを指しているのか、お答えください。できる限り場外搬出量を抑制するために、どのような対策をとるべきなのか、環境省の考えをお答えください。

大臣意見はまた、発生土置き場の選定条件として、自然環境に影響を与えず、景観を害することのない場所に設置するよう求めています。知事意見でも発生土置き場が周辺環境に及ぼす影響について、事前の環境調査やモニタリング、事後調査を含め、環境保全のため万全な対策を求めています。曖昧な表現ではなく、発生土置き場については具体的かつ順守の必要がある設置基準を設定すべきです。この点について、環境省の考えをお答えください。

A: 大臣意見では建設発生土について、「施設の規模等の見直しを含め、発生量を抑制するよう検討するとともに、できる限り場外搬出量を抑制するよう」求めています。お尋ねの施設は何を指すのかということですが、工事ヤードを含めトンネル、駅、車両基地、変電所、非常口などこの事業で設置される土地改変を伴うもの全てです。場外排出物抑制の措置ですが、できるだけ場内で利用すること、発生土置き場の選定のための必要条件を示すべきだということについては、大臣意見は動植物の重要な生息地域を避けるなどの基準を設けています。その基準をクリアしてもらったうえで、それぞれの地域ごとに適した土地を選択してもらおうという意味であり、基準をつくると縛りをかけてしまうので、大臣意見では全国一律の発生土置き場の基準については申し述べませんでした。

10. 磁界、低周波について

Q: リニア新幹線は超電導技術を採用した新しい走行方式で運用される計画です。供用後には極めて強い磁界が発生することは、車内や駅構内の厳重なシールド対策から見て明らかです。

実験線における疫学的な検証が欠落しているうえに、車内の詳細な実験データが開示されていません。ペースメーカーやインプラント、脳血管クリップなどへの磁界の影響についても、評価書には具体的記述がありません。しかしながら、大臣意見は、磁界や低周波の発生の影響について全く触れていません。その理由についてお答え下さい。

- A:** 大臣意見で今回磁界について触れなかったのは、配慮書や方法書の段階で触れており、電磁波自体が環境影響評価法の評価項目にもともと入っていないという理由から今回は要れませんでした。ただし、配慮書段階では、環境省も含めて所有する国際的知見も踏まえて、リニア計画の早期の段階であったこともあり、住居等の保全対象から距離を確保するために用地の範囲を定める必要があることから、配慮書に対して意見を出したものです。

質疑応答

松谷(静岡) : 工事土砂の関係で扇沢の土砂置き場については、静岡県知事も静岡市長も中止を求めている。それは地域個別の問題なので環境大臣意見は述べなかったということですが、環境省は山体崩壊のことをどう考えているのか。また大井川上流で工事により毎秒 2 トンの減水があることは J R 東海も認めています。その減水のメカニズムを明らかにしてほしいという知事意見が出されているが、評価書では全く説明されていません。先ほど、ポンプでくみ上げて元に戻すと言われたが、標高 400 から 1,000 メートルの傾斜のあるところでどうやって恒久的に戻せるのかうかがいたい。

- A:** 山体崩壊について大臣意見は環境保全という観点から審査することになっており、山体崩壊という災害面には所掌が及ばないという事情があります。私も扇沢を見てきましたが、現地を全て置き場として使うとは思っていません。どこにどのくらい土砂を置くことが、地域への負荷が一番少ないか、県・市と事業者が調整し、当然そこでは大臣意見で申し上げたように、地元の意見を十分尊重することを何重にも求めています。また、置き場を設置したらそれで終わりではなく、濁水が川に流れ込んだりすることが無いよう求めておりますので、管理をしっかりとやってもらうということを述べたと理解していただきたい。

水については、掘削の前に先進坑を掘るわけで、断層破碎帯等がある場合は水が抜けやすくなるため、事前に調べ、それがあつた場合は薬液注入により、工事で地下水が流出しないよう最善の注意を払ってもらうことが、大臣意見の中核になっています。その上で、地下水湧出の予兆が現れた場合、ポンプでくみ上げるなどの対策をとってもらうことになります。

川村(山梨) : アセス手続きの問題だが、もう 3 年やってきて、方法書意向を見ても文献調査が非常に多く実地調査が少なすぎる。ミゾゴイについては後になって現地の人に注意されるまで誰も気づかなかった。そうした偏ったアセスと、もう一つは、準備書から評価書まで 1 カ月しかなく、評価書の内容は準備書に書くべきだったとしか思えない。評価書にある新しい事実も準備書段階でわかっていたものであり、だから 1 カ月で評価書ができた。J R 東海は 3 年間、できるだけ情報を提供しない策略をとって、それでアセスが進められたので、評価書は極めて不備な内容になってしまった。環境省として、このようなアセスが妥当なものであつたのか見解を聞かせてもらいたい。さらに、山梨の場合西半分があかり部分でリニアは外を走る計画です。それが大きな景観問題になっています。八ヶ岳を見ても、南アルプスを見ても、富士山を眺めても、フードを被ったりリニアの土管が目に入る。県民

から多くの異論が出ています。大臣意見では景観については一切触れていません。環境省はJR東海の評価書にある景観対策でいいと考えているのかうかがいたい。

A: JR東海の説明不足があると思うが、法律上、アセス手続きは問題は無いと考えます。

工事中の景観については大臣意見の「人と自然のふれあい」のところで触れており、供用後については事業者との話し合いになると思います。具体的に景観についてJR東海に要望していただくか、話し合いの状況によっては、環境省として事業者から事情を聴いたうえで、必要に応じて介入することもありうると思います。

懸樋(東京): 今回の大臣意見には磁界のことが書かれていません。驚きます。環境省の諸省でないと言うが、前から磁界や電磁波については7省庁の連絡会会議があって、環境省がその幹事役をしていました。それなのに所掌でないというのはなぜなんだと思います。いったいどの省庁の所掌か教えてもらいたい。知事意見でも、磁界についてJR東海はきちんと情報を出すべきだとか、第三者機関をつくって磁界を検証すべきだと述べられています。環境省がやらなければ、磁界の健康への影響についてどの省庁がやるのか。それが分からないと、どこもJR東海にデータを出せと言うところが無いことになる。それと、JR東海は「変動磁界はほとんどない」と言っている。変動磁界のデータ表を見ると、×があつたり、線が引いてあつたりして情報を出していないことがわかる。環境省として情報を出すよう求めてもらいたい。

A: 磁界についてどの省庁がやるのかここでは即答できない。持ち帰って責任ある回答を致します。

松谷: 今年2月の環境省との質疑では、環境省は磁界について評価書が出てから答えます、と言っていたことを忘れないでもらいたい。

松本(相模原): 環境省は昨年3月、グレッグ研究所に委託して、リニアに関する環境業務報告をつくらせた。100ページくらいの報告書です。その中で、リニア新幹線の磁界の測定ですが、床上10センチ、車両の角から2.4メートルのところで測った車両内の最高値が1.33ミリテスラということを確認しています。ところが今度の評価書では床上30センチのところで測り、その値が0.8ミリテスラだという。角から2.4メートルという基準も外しています。その0.8という数字を見て、環境省は1ミリテスラ以下だから大丈夫と判断したのではないか。こうした基準を無視した測定の仕方が、リニアに限らず日本の電磁波の水準を混乱させています。携帯電話では厚労省はペースメーカーから24センチ離しなさい、クルマでは発進器機から22センチ離しなさいという基準がある。こうした基準を無くしてしまうと、人間の安全がめちゃくちゃになってしまう。放射能測定も地表から5センチで測ることになっているが、30センチにしたら、「ここは基準値以下です」となってしまう。

A: 申し訳ありませんが、私はその報告書を見ていないので、見てから回答したいと思います。

猪股(川崎): これからの自治体の役割についてうかがいたい。残土処理計画を一緒につくりなさい、処分地を見つけないと言われても、自治体の職員はやりたくないのが本音です。なぜ自治体にそこまで求めるのか、環境大臣はそのことをどう考えているのか教えてください。

A: 事前に自治体にうかがうと、発生土がどのくらい出るのかわからない、分かったらできるだけ早く教えてくれと言っています。管理について住民もかかわりたいという意見があつたので、今回の大臣意見に入れました。すべての自治体ではないので、そこは事業者との話し合いの中で調整して

ほしいと考えています。

浅賀(相模原)：国と県では立場が違う。ここの地域の課題について縛りをかけたくないという意見にはしなかったという話ですが、日本は環境立国です。環境省は国交省と一緒にあって、環境保全措置の実施にどうかかわっていくつもりですか。

A：リニアの工事は10年以上続きます。工事の進捗状況に合わせ、折に触れ事業者と連絡を取って指導を含めて話をさせていただきます。土砂置き場について国として言えるのは、自然環境への影響が少ないところをまず選定してもらうことであり、それ以上については各地域の発生土置き場は支障の無い場所を選定して盛るということで縛りをつけなかったわけです。発生土の寮が具体的に明らかになる中で、どのような管理方法がいいのかは地域によって異なるので、地域関係者とJR東海に協議をしてもらいたい。環境省も地域にブン投げるということではなく、折に触れ事業者から事情を聴取し、必要に応じて助言して行きたいと考えています。

福島(参議院議員)：環境大臣意見はかなり踏み込んだ内容だと思います。とりわけ、地下水の解析が必要とかです。最大の問題は電磁波でしょう。そうだとしたら、環境省も頑張ると踏み込む面もあるので、今秋のリニア着工はあり得ないでしょう。今日出た質問もそうですし、今後検討する必要がある、環境省はJR東海にちゃんとアセスをなさいと言うべきです。課題山積のリニア着工は許さないというのが環境省の立場ですよね。残土も景観も電磁波も、今日の話では何も分からないわけですからね。

以 上