

京の自然と北陸新幹線延伸問題

リニア中央新幹線の開業、北陸新幹線の延伸計画などは、たとえばSDGsに謳われている持続可能な発展、自然環境の保全に、どのように順じるものなのでしょうか。北陸新幹線のトンネル工事は、京都の暮らしと文化を支えている水や森にどのような影響を及ぼすのでしょうか。日本が、京都が、抱えることになる問題について知り、学び合うための「森の教室」を開催しました。以下、内容をまとめて報告いたします。

緊急事態宣言の発令により5月23日から延期した開催でしたが、ちょうど「北陸新幹線京都延伸を考える市民の会」によるチラシが刷り上がった日となり、配っていただくことができました。関心を寄せ、考え合っていく「市民の力」が問われています。

報告 I

「リニア中央新幹線や中池見湿地での取り組みから」 日本自然保護協会 保護部 若松伸彦氏

まず、日本自然保護協会について紹介します。始まりは尾瀬の湿原をダム建設から守る活動でした。その後、広く日本の自然を守るべく自然保護団体のNGOに改組して、創立70周年を迎えます。貴重な地域の自然環境を、学術的見地から保護することを基本とし、世界自然遺産の条約を日本に導入するきっかけもつくりました。活動の柱は、調べること、守ること、広めることです。自然環境とは、社会・経済の基礎を成すものと捉えて、問題に取り組んでいます。

リニア中央新幹線の計画は、品川から長野を通過して名古屋までを2027年に先行開業し、その後大阪までを10年程で繋ぐというものです。トンネルによる環境への影響は大きく、日本自然保護協会としても、常にアクションをとってきました。各地で問題が起きている一方、ほとんどの区間で工事着工の許可がとりつけられています。その中、南アルプスエリアの一部では、まったく工事が進んでいません。

南アルプスは長野、山梨、静岡県の県境に位置し、3000m級の山が聳える高山域です。最終氷河期からの貴重な生物も残っており、東京都の1.5倍の広さが「ユネスコエコパーク」に登録されました。そのことへの配慮の必要性も声明として発表してきました。山々はプレート運動で隆起したもので、断層もたくさんあります。糸魚川静岡構造線、中央構造線という大きな断層も並行して走っていて、トンネル工事は大変です。それにも関わらず一部は着工され、トンネルだから地表の自然には影響がないという言い分もされています。

しかし、トンネルを掘るには途中から土を出します。「発生土」と言います。静岡工区は、西側の長野工区、東側の山梨工区に挟まれた10.7kmの山岳トンネルですが、険しい場所で、東京ドーム3杯弱と予測される発生土を運び出すことは現実的でなく、近くの川原に高さ100m、長さ1kmの盛土をして置く計画になっています。そこはドロノキの南限群生地であり、また、深層崩壊による土石流がつくった地形であることから、保全と防災の面から危惧されるものです。

トンネル工事で起こる水の問題も懸念されています。地下水は断層に沿って抜けるため、静岡県は大井川の水位が下がることを問題視しています。環境影響評価手続きの対象からは外されていた下流の自治体で、利水関係協議会も

構成されました。JRはポンプアップして大井川に水を戻すと言っていますが水量は補償されず、工事に伴って予測される事故への対応も自治体任せなど甘い見通しで、静岡県はまだ許可を出していません。その中、表層土流出や沢枯れのシミュレーションなどの調査結果も出されてきました。本来ならば、もっと先に出されるべきものだったと思います。



長野県の工区の大鹿村では工事が進んでいます。ただ、アクセス道路が地滑りで壊れたり、重金属が出てきてストップしたり、計画通りではありません。発生土の受け入れ先も半分も見つかっておらず村内に仮置きされている状態で、大雨が心配です。村内の分断も招いていて社会問題も大きいところです。長野県と岐阜県にまたがる場所では陥没が起きました。このように問題が多く、全体で工事が遅れているのですが、あまり報道されません。

山梨県の早川町エリアは、多少順調なところですが、発生土の置き場も一部は確保されました。しかし、仮置きになっているところは受け入れ先が見つかっていません。甲府盆地南側のエリアでは御坂笹子トンネルの工事が終わりましたが、その結果、戸倉川が涸れてしまいました。因果関係が認められ、JRでは3tタンクローリー2台を1日に9往復させて、集落の生活用水のために給水用水槽に水を運んでいます。30～50年の保障期間中は運んでくれるそうです。

他にリニアのトンネル工事でわかったこととして、地中の水が出てくるということもあります。地中には黄鉄鉱が多いためその水は茶色く、農作物、生物、飲料水などに影響が出ます。また、「大深度地下活用法」という法律も、地盤の弱いところではリスクがあります。地形への考慮が必要です。

北陸新幹線の工事では、中池見湿地のルート問題に携わりました。この湿地は袋状埋積谷という特殊な地形で、10万年の歴史をもつ厚さ40mの泥炭地です。その貴重さと生物多様性から、2012年にラムサール条約に登録されました。しかし、その直後に、湿地にかかるルートが認可公表されたのです。このことから、新幹線事業とは、1973年に決定された基本計画で決まっていたことをただ遂行するものであるのだということがわかりました。

中池見湿地では、トラスト運動などによって、できるだけ影

響を減らすルートへの見直しが実現し、環境管理計画も作成されました。今後も、専門家、地元団体と協力して湿地への影響を監視し、モニタリングを続ける必要があります。

さて、京都府内の北陸新幹線延伸ですが、リニアのように直線でもよい場合、くねくねしてルートの予測がつきにくい可能性があります。リニアで経験したように、アセスメントの段階ではなかなか止まりません。ルートが決まった段階で具体的に問題を示して、これが解決されなければ認めないということを重ねることが必要だと思います。

報告Ⅱ

「京都の自然環境への影響について」

北陸新幹線・京都延伸計画の環境アセスメントの一旦停止を求める会 事務局長 榊原義道氏

この問題に取り組むにあたり、まずは環境アセスメントの一旦停止を求める会としましたが、いずれ建設中止を求めていきたいと思っています。一つひとつ追及していくべきだと思います。



計画は、2016年に新幹線建設推進プロジェクトチームが小浜—京都ルートを採用したことに端を発しています。当初は2031年着工とされていましたが、その後2023年の着工が浮上、2020年12月に本調査が始まりました。2022年には準備書が作成されてルートが決まる見込みです。

敦賀から小浜—京都—新大阪間の140kmを伸ばす計画で、建設費は2兆1000億円とされます。8割がトンネルで駅は小浜、京都、松井山手、新大阪のみです。関西広域連合などでは米原ルート(建設費5900億円)が推し進められていましたが、変えられてしまいました。

行われているボーリング調査の地点からルート候補地の予測が可能になってきました。北区の中川、上賀茂、左京区の北白川、静原、東山区の泉涌寺近く、川端七条、南区の吉祥院などで行われています。

100kmを越えるトンネルからは880万 m^3 以上という掘削残土が発生します。京都府環境影響評価専門審議会(2020年3月)でも、「世界最長レベルのトンネルであり、大量の掘削土砂が発生することを、関係者が自覚したほうが良い」という意見が出されました。しかし、国土交通大臣は「発生土については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検討する」と述べるにとどまり、鉄道機構も「発生量の抑制については、公共事業での活用や工法選定や場内再利用とあわせて検討する」という見解のみです。880万 m^3 とは、10tダンプカーで160万台分となります。再利用で消費できる量ではないでしょう。残土で谷を埋めることは、土砂災害に繋がります。

加えて、この土には重金属のヒ素が含まれる可能性があります。ヒ素は泥質に依存しているため、頁岩を主としてチャート、砂岩を含む泥岩質の北山一帯の土は、掘り出せばヒ素の問題から逃れることはできません。地下から掘り出さ

れて空気に触れると酸化が進み、ヒ素の溶出が起きます。こういう場所は、とにかく掘らないということが原則なのです。京都駅周辺も、掘れば水銀が出る可能性があります。北海道新幹線でも、トンネル工事でヒ素を含んだ残土が出たため、札幌延伸が中断しています。

また、北山は断層の多い地帯です。活断層の花折断層もあります。できるだけ直角にして短く横切るようにしていますが、そのことによるリスク、水枯れ、土地の乾燥化も問題です。鴨川、桂川、由良川、そして京都盆地の地下にある巨大な「水盆」など、水循環に与える影響は計り知れません。京都の森や産業を支えてきた水への影響は、離れた場所でも深刻なものになります。森も枯れます。山の森が枯れたら、台風や豪雨の影響をもろに受けることになります。乾燥化が進めば山火事も起こるでしょう。

「トンネルと水と地震と」(京都新聞 2020.7.26 の「天眼」)で尾池和夫氏が指摘されたのは、丹那トンネルに学ぶべきことでした。断層を切る掘削で湧水事故が起きたこと、それによって丹那盆地では灌漑用水が確保できず飢饉になったこと、現在もトンネルから大量の地下水が抜け続けていること、そして、その水の動きが北伊豆地震の「引き金になったと考えられる」と書かれています。

「大深度地下活用法」の適用も問題です。「40m以深は絶対安全」だから工事の事前許可もいらぬ、補償もなしという法律です。東京調布市での外環道工事の崩落事故では因果関係が認められました。しかし、ネクソコ東日本のその後の対応は、住民に移転を迫るという権利に関わるものになっています。「大深度地下活用法」が適用できないならば、市街地を通る京都延伸はできなくなるのですが。

また、建設費が膨張することも目に見えています。金沢～敦賀間の建設費は資材や人件費の高騰などを理由に、約1兆7000億円に増えました。金沢～敦賀間は約114.6kmなので1kmあたりは148億円、敦賀～新大阪間140kmの2兆1000億円は、1kmあたり150億円です。8割がトンネルだというのに、ほぼ同額でできるとは考えられません。この建設費の、JR、国、地方の財政負担の割合は決まっておらず、京都市の財政難から地元負担は現実的ではないと思われるが、とにかく巨額の税金投入は許されぬと思います。

そして、現代は、気候変動による危機の時代です。「2050年にCo2排出ゼロ」などが掲げられて、再生可能エネルギーへの転換、省エネへの社会変革が求められています。こういう計画がひっくり返るようではなくては、この危機に対応できません。莫大なエネルギーと税金を使い、環境に大きな影響を及ぼすものは要らない、という世論をつくっていくことが大事だと思います。市民の会ではチラシを作りました。市民が配っていき、自分たちの力で訴えていき、世論をつくっていき、というものです。どうぞ協力下さい。



最後に・若松氏：中止させるのは難しいかもしれませんが、停止に導くことは可能だと思います。

・榊原氏：一步一步、活動していきたいと思っています。