

リニア中央新幹線(静岡工区)の現況について

令和2年7月14日

国土交通省 鉄道局

リニア中央新幹線の概要



	品川・名古屋間※1	東京・大阪間※2
路線延長 (km)	286	438
所要時分 (分)	40	67
建設費 (億円)	55,235.5	90,300
JR東海の想定開業年次	令和9年 (2027年)	令和27年(2045年)より最大8年間前倒し※3

※1 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)(H26.10.17認可)による
 ※2 中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書(H21.12.24)による
 ※3 財政投融资の活用による

<中央新幹線の整備計画>

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル／時	
建設に要する費用の概算額 (車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近

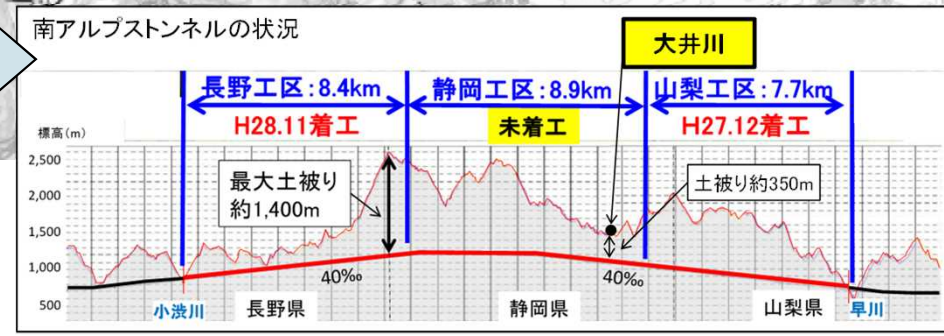
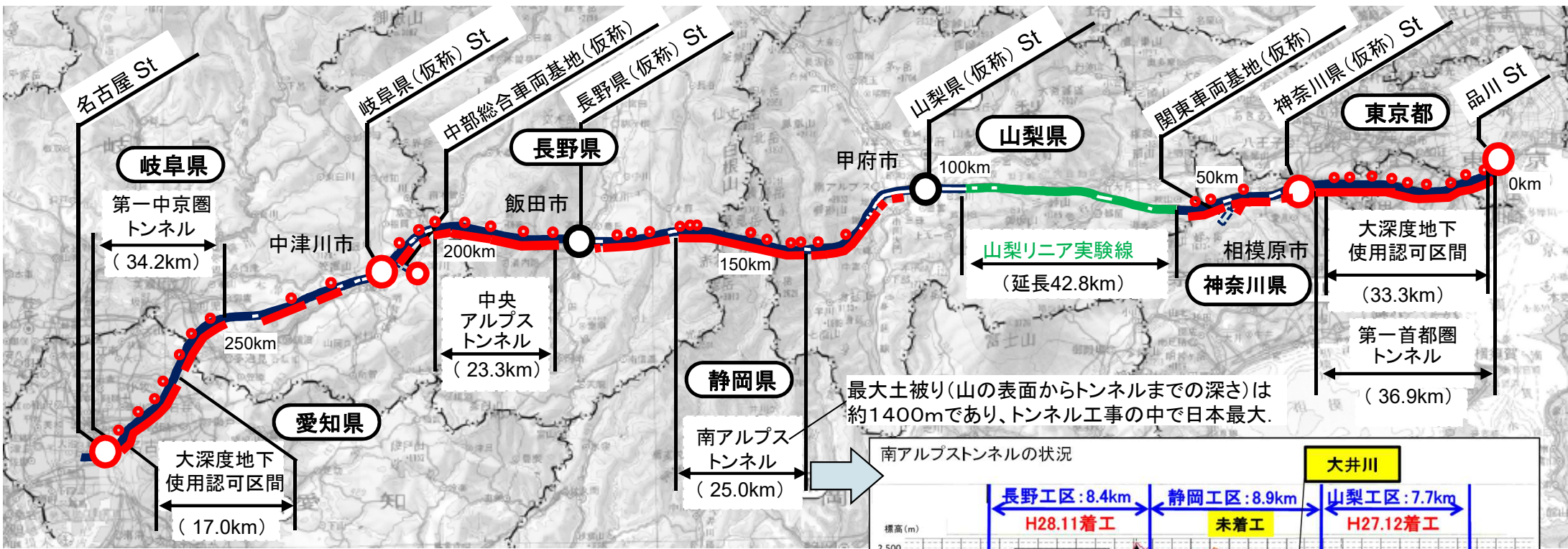
(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

リニア中央新幹線 工事の進捗状況について

2020.6.29時点

工事の概要

- 工事区間：品川・名古屋間 約285.6km (うち、全線の86%がトンネル区間)
- 工事費：総事業費 約5兆5,235億円
- 最高設計速度：505km/h
- 所要時間：最速40分程度
- 認可時期：平成26年10月 全幹法に基づく工事実施計画(その1)認可(用地や土木構造物等に係るもの)
平成30年3月 全幹法に基づく工事実施計画(その2)認可(電力設備、運行管理システム等に係るもの)
平成30年10月 大深度法に基づく大深度地下の使用認可
- 着工時期：平成26年12月
- 完成予定時期：令和9年(2027年)



【凡例】

- (赤線) : トンネル区間
- (青線) : 高架橋、橋梁、路盤区間
- (緑線) : 山梨リニア実験線
- (赤) : 契約締結または契約手続中 (本線)
- (青) : 契約締結または契約手続中 (非常口)

リニア中央新幹線 着工の経緯

昭和48年	基本計画の決定(運輸大臣)		全国新幹線鉄道整備法
昭和49年	調査の指示(運輸大臣→国鉄、鉄建公団)	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和49年～平成20年 地形・地質等調査の実施 ・平成20年12月～平成21年12月 4項目調査の実施 	
平成22年2月24日	交通政策審議会への諮問(国交大臣)計20回審議		<ul style="list-style-type: none"> ・供給輸送力等 ・建設の費用 ・施設・車両の技術の開発 ・その他必要な事項
平成23年5月12日	交通政策審議会からの答申「営業主体、建設主体をJR東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当」		
平成23年5月20日	営業主体、建設主体の指名(国交大臣)	<ul style="list-style-type: none"> ・走行方式 : 超電導磁気浮上方式 ・最高設計速度 : 505km/h ・建設費用の概算 : 90,300億円 ・その他必要な事項: 主要な経由地 (甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近) 	
平成23年5月26日	整備計画の決定(国交大臣)		
平成23年5月27日	建設の指示(国交大臣→JR東海)		

平成23年6月～平成26年8月 環境影響評価 **環境影響評価法**

- 平成26年3月 静岡県知事意見 (環境影響評価準備書に対する意見)
 - ・工事中のみならず、供用後についても大井川の流量を減少させないための環境保全措置を講ずること。
 - ・工事中はもとより、供用後も見通した環境保全措置を講じ、南アルプスの自然環境への理解及び保全への最大限の配慮を求める。
- 平成26年7月 国土交通大臣意見 (環境影響評価書に対する意見)
 - ・工事実施前から、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。
 - ・水利用に影響が生じた場合は、専門家等の助言を踏まえ、適切な環境保全措置を講じること。

平成26年10月17日 工事実施計画の認可(国交大臣→JR東海)

平成26年12月17日 着工(JR東海)

平成28年臨時国会 鉄運機構法改正(財政投融資の活用)

○平成28年7月11日(月)安倍総理大臣会見(抄)
 現下のゼロ金利環境を最大限に生かし、財政投融資を積極的に活用します。リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒し、(中略)東京、そして大阪、日本の2大都市を大きなハブとしながら、全国に広がる地方創世回廊を作り上げ、成長の果実が、全国津々浦々にまで行き渡るようにして参ります。

平成30年10月17日 大深度地下の使用を認可(国交大臣→JR東海)

大深度法

リニア中央新幹線品川一名古屋間は、2027年開業に向けて工事が進められている。このうち、静岡県内のトンネル区間(約11km)のみ、以下の経緯から、着工ができていない。

H25. 9 JR東海は、環境影響評価準備書において、トンネル掘削により大井川の流量が最大毎秒約2トン減少する予測結果(※)を表明。 ※覆工コンクリート等のない条件

H29. 1 JR東海は静岡県に、大井川が減水した分を戻す対策を報告。

H29. 4 静岡県知事がJR東海にトンネル湧水全量を大井川に戻すよう要求。

H29. 10 静岡県知事が会見で、「水資源の保全に関する協定の調整が行われているが、JR東海は県民に対して誠意を示す姿勢がなく憤っている。現時点ではJR東海への協力は難しい。厳重に抗議し、その姿勢に対して猛省を促したい」旨、発言。

H30. 9 JR東海が、宿舎等準備工事に着手。

H30. 10 JR東海が、全量戻すことを表明。

H30. 11 これを受けて、静岡県が水の戻し方やリスク管理方法等を議論するための専門部会を設置。以後、専門部会において議論。

R 1. 5 大井川利水関係協議会において、静岡県が追加準備工事の取扱いを説明。

R 1. 6 静岡県知事が現場視察し、追加準備工事を認めない旨表明。

- R 1. 8 静岡県知事・石井前国交大臣面会。
・知事「県とJRとのやりとりの場に然るべき方が来て頂けるとありがたい」
三者(静岡県、JR東海、国交省)で「当面の進め方」を合意。
・以降、鉄道局が専門部会等に出席
- R 1. 10 国交事務次官が静岡県知事を訪問し会談。
・次官「国が県とJR東海の間での議論の整理をもう少し踏み込んで行いたい」
- R 1. 11 静岡県知事が三者による協議の枠組みを会見で否定。
- R 2. 1 国交省が静岡県に有識者会議の設置等を提案。
- R 2. 2 鉄道局長と静岡県知事で有識者会議の人選案等を協議(2回)。
- R 2. 4 第1回有識者会議開催。(第2回を5月、第3回を6月に開催)
-
- R 2. 6. 26 JR東海社長・静岡県知事会談。
・JR東海社長 : 6月中にヤード整備に着手すれば2027にぎりぎり開業できる
タイミングなので、ヤード整備を認めて頂きたい 旨
・静岡県知事 : (条例に基づく協定)手続きが通ればよい 旨
→会談後の囲み取材「ヤード整備は本体工事と一体であり認められない」
- R 2. 6. 29 JR東海が静岡県に対し、認められない理由等を文書で確認。
～ 7. 7 (2回にわたり文書をやりとり)
-
- R 2. 7. 9 国交省が静岡県及びJR東海に対し、水資源・自然環境への影響の回避・軽減とリニア中央新幹線の早期実現を両立させるための提案を公表。
- R 2. 7. 10 国交事務次官が、JR東海社長・静岡県知事それぞれと会談。

【ご発言内容は静岡県公表動画より作成】

① 面会

(静岡県知事) ヤードの問題だが、昭和48年県の自然環境の条例で5ヘクタール以上になると協定を結ばなければならない、とされている。

(JR東海社長) それはもちろん承知しており、県担当者と同準備をしていたと聞いており、それはすぐ一生懸命準備をさせていただく。でも、一番のキーポイントは、知事のご了解。そここのところの理解がいただければ、いろんなことが前に進んでいく。

(静岡県知事) 最大の理解を求めるのは国民である。

～中略～

(JR東海社長) 今日、ヤードの話がご了解いただけなかったのが残念。

(静岡県知事) とにかくこれは条例にかけるだけの話ですから。

(JR東海社長) 条例が通ればいいんでしょうか。

(静岡県知事) もちろんです。

～中略～

(静岡県知事) トンネル本体工事と別個のものであれば、それを1つ1つ納得尽くめでやっていけば、何も頭からダメと言う話ではない。

(JR東海社長) そういう手続きの問題であるならば、実務担当からお問い合わせして、早く進めていただけるものであれば有難いし、やはりそこはもっと実質的な審議に時間がかかるということであれば、難しい問題になってしまう。今の知事の話は、そう難しい話ではないと。

(静岡県知事) 条例は守るべきもの。それが、ヤードに関わることでクリアされれば。

(JR東海社長) 分かりました。申し上げたとおり、ヤード整備はトンネルを掘ったりはしない。準備をするだけなので、ぜひ、そここのところをご理解いただいて進めばよいなと思っているので、よろしく願いいたします。

【ご発言内容は報道より作成】

② 面会後の囲み取材

(記者) ヤード工事は認めるのか。

(静岡県知事) 整備工事はすでに認めている。トンネルなど本体工事と違うなら良いと伝えた。トンネルを掘ることにつながると思うが、作業員の環境整備も必要なので中を見てから(判断する)。

(記者) 譲歩するのか。

(JR東海社長) 間接的にトンネルに連動するが、全てひっくるめてはいけない。トンネルの工事は有識者会議の結論をまたないといけない。

以下、2度目の報道対応

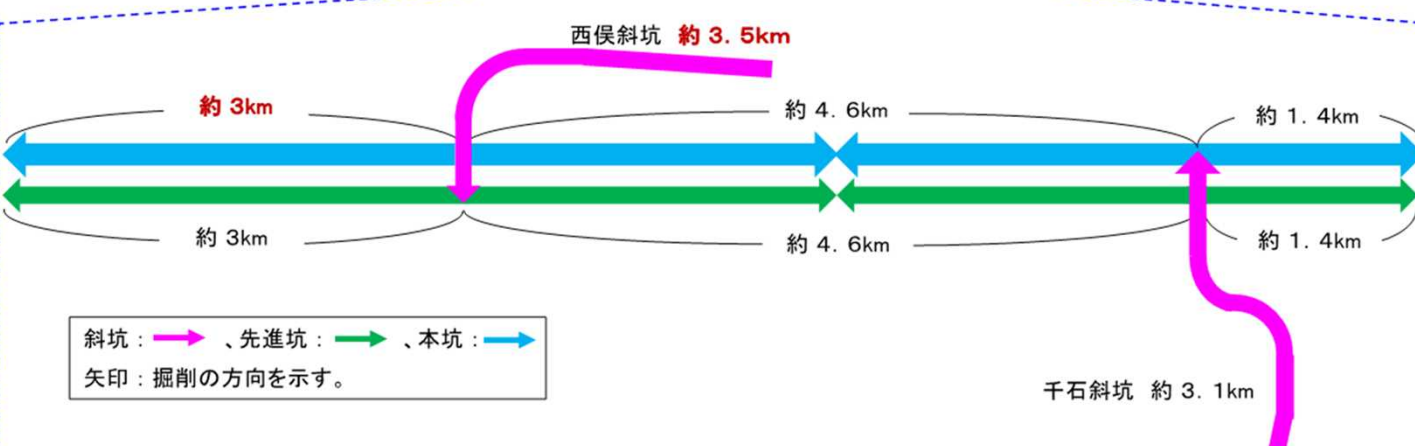
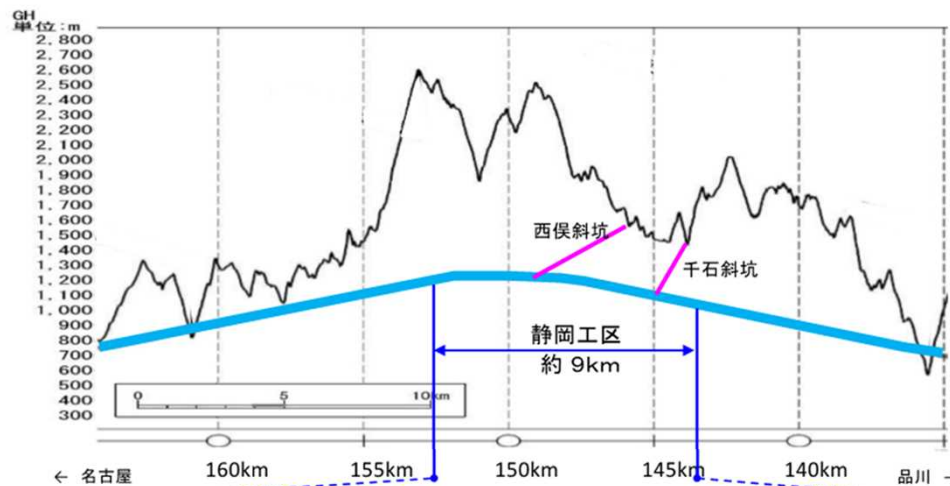
(記者) ヤード整備の6月着工を認めるのか。

(静岡県知事) 本体工事と一体であり、認められない。トンネル工事は5ヘクタール以上なので、(静岡県自然環境保全条例の規定に基づく)協定が必要。一切認められない。

南アルプストンネル静岡工区のイメージ

【令和2年6月26日JR東海公表資料より】

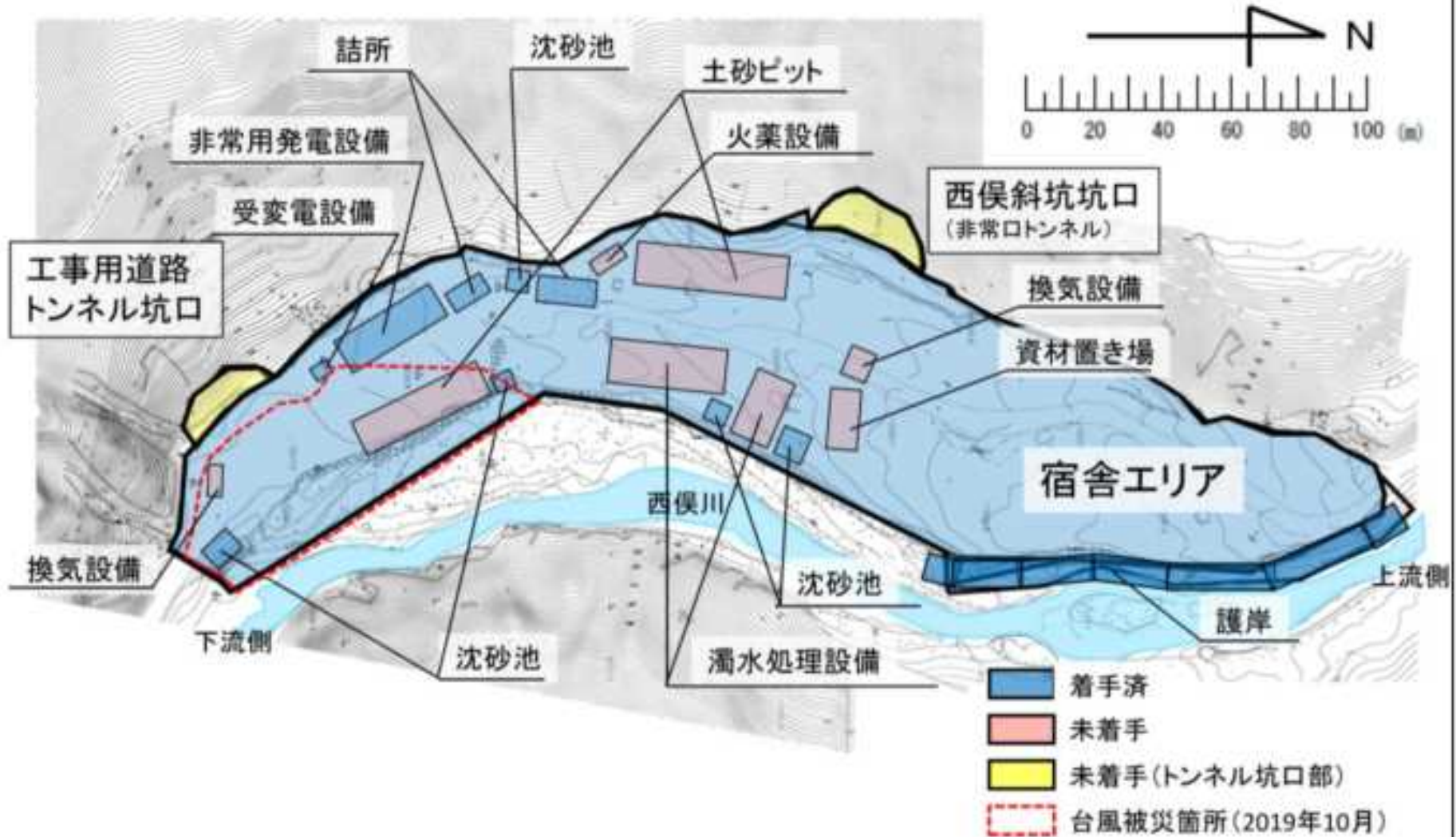
◎ 工事に最も時間がかかるのは、西俣斜坑から長野方面に向かう掘削。・・・合計約6.5km



斜坑：→、先進坑：→、本坑：→
矢印：掘削の方向を示す。

西俣ヤード

【令和2年6月26日JR東海公表資料】

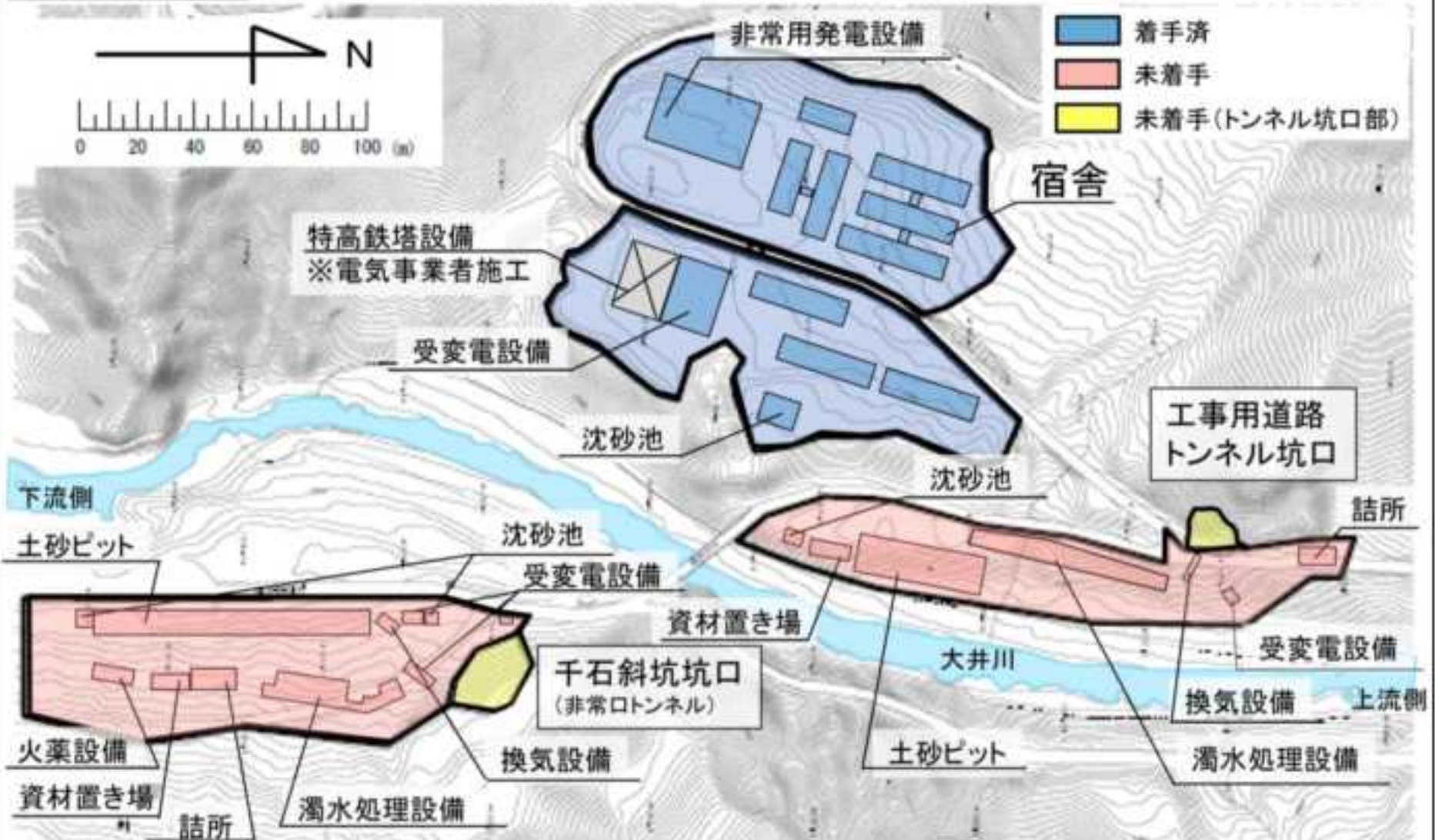


※ 当社が6月中に着手したいと県にお願いしている準備とは、ヤード内において、上図に示す通り、土砂ピット、濁水処理設備等の設置、坑口予定箇所の整備(樹木伐採や斜面補強)を行うことを指します。

※ トンネル掘削は行いません。

【令和2年6月26日JR東海公表資料】

千石ヤード

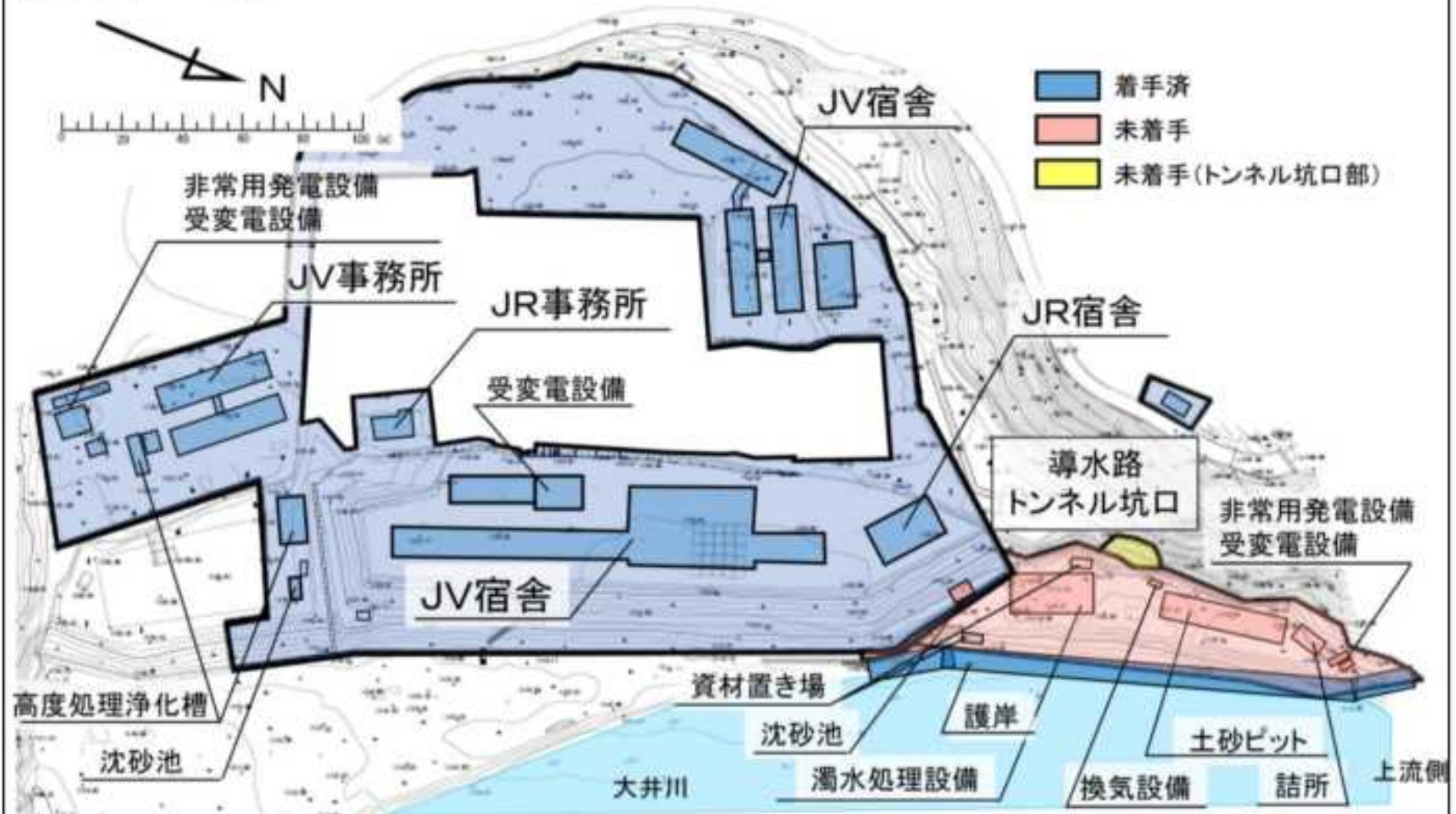


※ 当社が6月中に着手したいと県にお願いしている準備とは、ヤード内において、切土や盛土をしたうえで、上図に示す通り、土砂ピット、濁水処理設備等の設置、坑口予定箇所の整備(樹木伐採や斜面補強)を行うことを指します。

※ トンネル掘削は行いません。

椴島ヤード

【令和2年6月26日JR東海公表資料】



- ※ 当社が6月中に着手したいと県にお願いしている準備とは、ヤード内において、切土や盛土をしたうえで、上図に示す通り、土砂ピット、濁水処理設備等の設置、坑口予定箇所の整備(樹木伐採や斜面補強)を行うことを指します。
- ※ トンネル掘削は行いません。

着工にあたり静岡県に関与が必要となる事項

(1) ヤード整備 : 県条例に基づく自然環境保全協定の締結(県、JR) 等

【令和2年6月26日静岡県公表資料】

リニア中央新幹線工事における自然環境保全協定の締結に関する考え方

静岡県自然環境保全条例に基づく自然環境保全協定は、リニア中央新幹線工事における活動拠点整備工事による改変面積が5ha未満のため協定を締結していない。仮にこの工事の改変面積が5ha以上となるのであればその時点で、「5ha以上の開発行為をしようとする者」に該当するため協定を締結する。

活動拠点整備工事

- ヤード整備 **4.9ha**
- 宿舎整備
- 雨水排水

5ha

5ha以上となる場合
協定締結が必要

活動拠点整備工事は、事務所・宿舎工事等であることから、トンネル掘削工事と別の工事であると整理した。

活動拠点整備工事は、改変面積が5ha未満のため協定を締結していない。

トンネル掘削工事

- | | | | |
|--|---|---|------|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ トンネル坑口 ○ 濁水処理施設 ○ 沈砂池等 1.75ha | <ul style="list-style-type: none"> ○ トンネル本体 ○ 先進坑 ○ 導水路トンネル ○ 斜坑トンネル施設等 | } | 掘削工事 |
|--|---|---|------|

今後5ha以上となることが
確実であるため事前に
協定締結が必要

JR東海が希望する追加工事は、トンネル掘削工事を行うために必要な一体不可分な工事であることから、トンネル工事全体として保全協定を締結し評価する必要がある。

(2) トンネル掘削 : 上記に加え、河川法の許可(静岡県知事権限)

国土交通省からの提案 (7/9) ①

リニア中央新幹線静岡工区に係る国土交通省提案

令和2年7月9日
国土交通省

1. 基本認識

大井川の水資源は流域の地域にとって欠くことのできないものであり、また南アルプスの自然環境は、世界的にも貴重なものである。とりわけ、その生活や経済活動に必要な水を大井川の恵から得ている流域市町においては、歴史的にも水の確保のために様々な困難を乗り越えてきており、これら市町にとって、大井川の水資源は死活的に重要である。

このような認識のもと、現在、国土交通省においては、リニア中央新幹線南アルプストンネル建設に伴う大井川の水資源への影響、その軽減策等を検証する有識者会議を開催している。この会議においては、JR東海から、これまでの検討の結果等について、追加的なデータの提供を含め、詳細な説明を求めつつ、精力的な検討を重ねている。この会議において結論が得られるなど必要な手続きが行われるまでは、水資源への影響等が懸念されるトンネル掘削工事に着手されることがあってはならない。これは、JR東海を含む関係者の共通認識である。

他方で、リニア中央新幹線の整備も、三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化による災害リスクへの備え、巨大な都市集積圏域の形成による我が国の国際競争力の強化、国土構造の変革など、我が国全体にとって極めて大きな社会的・経済的意義を有するものであり、とりわけ災害のリスクを考えたとき、その一刻も早い整備が望まれる。東京―名古屋間の沿線地域においても、2027年開業に向け、リニア中央新幹線の開業効果を地域の発展に結びつけるために、様々な取り組みが行われている。

以上の認識のもと、水資源・自然環境への影響の回避・軽減とリニア中央新幹線の早期実現を両立させることが重要であることについては、累次にわたり、静岡県、JR東海とも認識の共有を確認してきた。この共通認識の下、国土交通省としては、大井川の水資源及び自然環境への影響が軽微であると認められる範囲内で、国の有識者会議の議論等と並行して、速やかに坑口の整備等を進めることを提案したい。

2. 2つの課題を両立させるための提案

- (1) リニア中央新幹線の早期実現にとって重要な南アルプストンネル整備工事においては、工事の拠点となる施工ヤード（西俣、千石、榎島）において、
 - ① 宿舎、事務所等の活動拠点の整備（以下「宿舎等整備」という。）を行い、
 - ② 濁水処理施設、坑口の整備等、トンネル掘削の前段階の工事（以下「坑口等整備」という。）を行ったうえで、
 - ③ 斜坑、本坑、導水路トンネル等の掘削（以下「トンネル掘削工事」という。）に着手することとなる。坑口等整備には、着手後数か月を要する見込みであり、トンネル掘削工事はこれらの坑口等整備完了後でなければ着手できない。
- (2) こうした状況の下、現時点で、水資源等への影響の回避・軽減とリニア中央新幹線の早期実現を両立させる方策として、坑口等整備を速やかに実施することが考えられる。国の有識者会議における議論などトンネル掘削工事の着手に必要な各種の検討・手続きと坑口等整備を並行して進めることができれば、その工期の分だけ全体の工程を前倒しできる。特に、冬季は気象条件によっては、地表面での工事が困難な状況も想定されるため、これを早期に実施する意味が大きい。
- (3) 宿舎等整備については、昨年までに、「大井川水系の水資源及び南アルプスの自然環境保全に著しい影響を与えるとは考えにくい」（平成30年8月24日：県発出文書）として、静岡県を含む関係自治体の同意のもと、すでに実施されている。坑口等整備以降の工程は、着手に至っていないが、坑口等整備については、宿舎等整備と同様、基本的には陸上部地表面の工事であり、「大井川水系の水資源及び南アルプスの自然環境保全に著しい影響を与えるとは考えにくい」とされた実施済みの工事と工事自体は同等と考えられる。
- (4) 静岡県や流域市町には、坑口等整備がトンネル掘削工事と一体であり、いわばなし崩し的にトンネル掘削につながってしまうのではないかと懸念があることは理解するが、これについては、国の有識者会議の議論等必要な検討・手続きが行われるまではトンネル掘削工事に着手しないことについて、JR東海はすでに明言している。また、トンネル掘削には、静岡県知事による河川法に基づく占用許可等が必須であるなど、制度的にも「なし崩し」にならないことは担保されている。
- (5) 以上の考え方に立って、現時点で水資源・自然環境への影響の回避・軽減とリニア中央新幹線の早期実現を両立させるために、静岡県、JR東海に、下記の点を提案する。なお、流域市町におかれても、この提案の趣旨を十分踏まえた上で御理解賜れば幸いである。

記

1. JR東海は、国の有識者会議における議論等、必要な検討・手続きが終わるまで、トンネル掘削工事に着手しない。
2. 静岡県は、坑口等整備の速やかな実施を容認するものとし、7月の早い時期を目途に、必要な手続きを進める。
3. JR東海は記2. の必要な手続きの終了後、坑口等整備を行うが、その際、国の有識者会議の今後の議論等の結果、坑口の位置、濁水処理施設等に変更が必要になった場合には、当該変更を行うことを前提とする。

(注) 静岡県においては、県自然環境保全条例上、宿舍等整備を「活動拠点整備工事」、坑口等整備及びトンネル掘削工事を一体として「トンネル掘削工事」として整理し、前者については開発面積が5ha未満であるため条例による環境保全協定は不要である一方、後者については、5haを超えることが確実であるため、協定の締結が必要との見解を示している。

これは、開発行為を工事そのものの水資源・自然環境への影響ではなく工事の目的に基づいて整理・区分したものであると考えられるが、その後、本年4月には、国の有識者会議が立ち上がり、現在、南アルプストンネル建設に伴う大井川の水資源への影響、その軽減策等の検証が、国も加わった枠組みの中で始まっているところである。このような状況の変化を踏まえ、水資源・自然環境への影響の回避・軽減とリニア中央新幹線の早期実現の両立を図るという観点に立った場合に、個別の工事内容自体が周辺環境に与える影響に着目して、開発行為を整理・区分することも条例の運用上ありうると思われることから、静岡県において検討頂ければありがたい。

7月9日(木)の国土交通省提案について、
藤田事務次官より、JR東海金子社長と静岡県川勝知事に直接説明。

○ JR東海 金子社長との面会 (7/10(金)10:00~10:30)

JR東海社長のコメント (同日16:00に発表)

早期開業のために、ヤード整備を進めることは極めて重要と考えております。ご提案の1. については既にお約束しており、また3. の状況は回避したいところですが、仮に変更が必要となった場合には、当該変更を実施するというご提案を受諾いたします。

○ 静岡県 川勝知事との面会 (7/10(金)17:00~18:00)

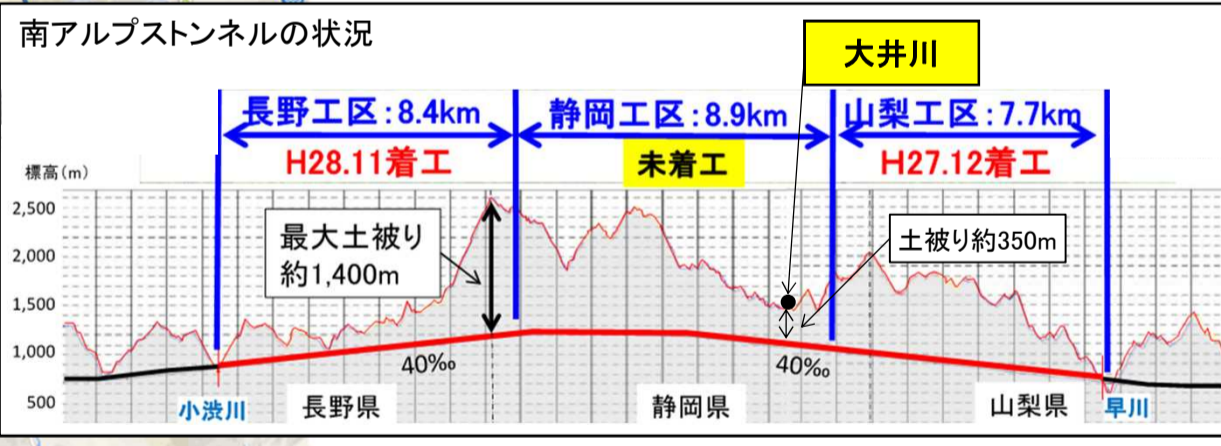
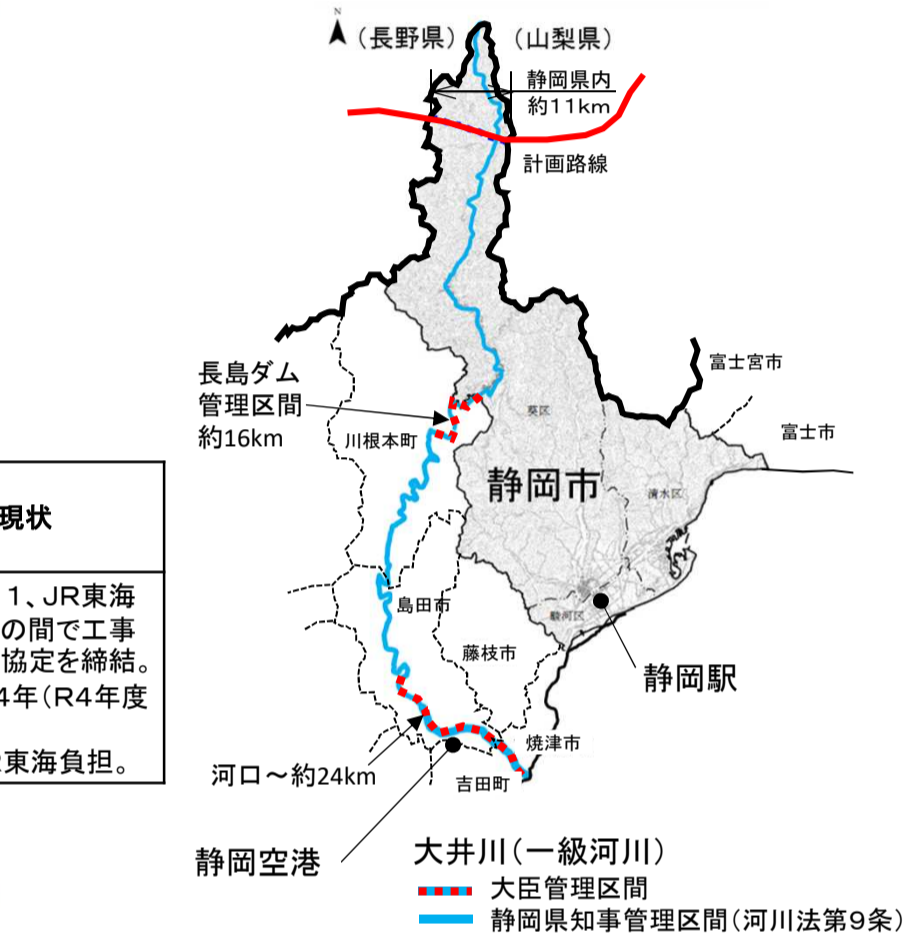
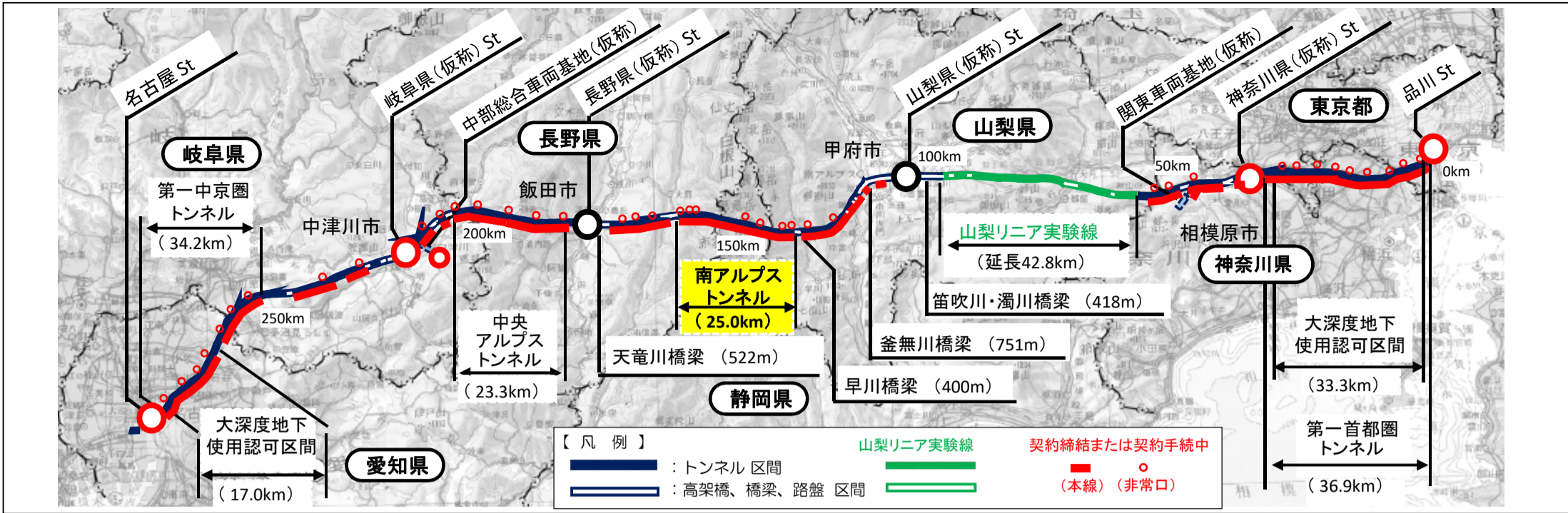
静岡県知事の主なご意見 (当日リアルタイムで配信)

- ・ 坑口整備とトンネル本体工事が一体であるという認識は、2年前に流域市町と議論したものであり、これが共通理解。
- ・ そもそも工事を進めようにも、豪雨の影響で現場の安全性が確保できておらず、机上の空論。

国土交通事務次官より、静岡県知事に以下の2点を要望

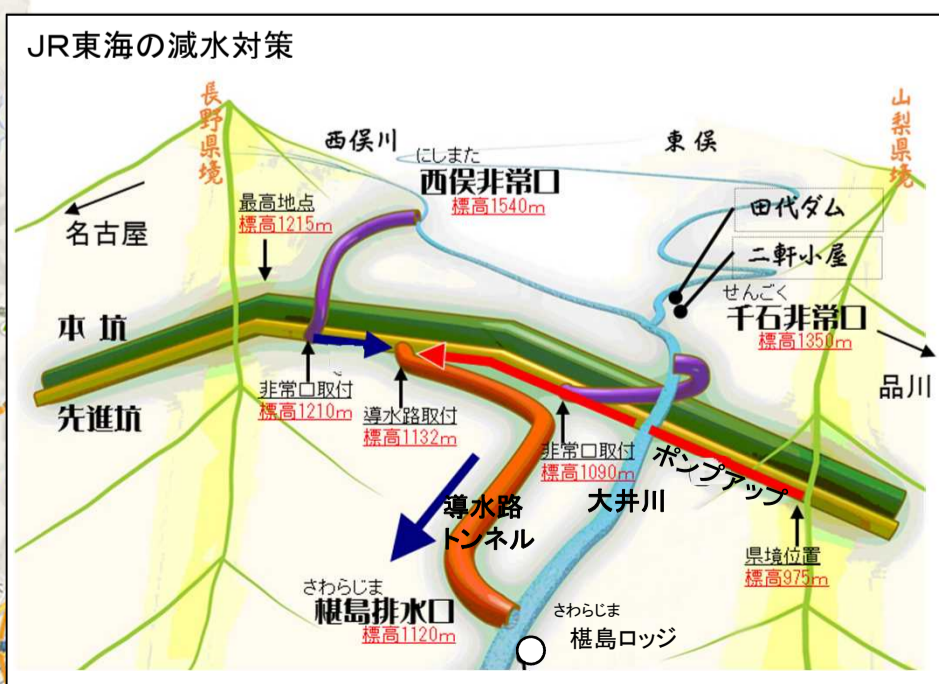
- ・ 流域市町との対話 : 国交省の提案の趣旨を説明させていただき、また、流域市町のご懸念を直接伺うというプロセスをお願いしたい。
- ・ 条例の解釈の問題 : 最近の状況の変更も踏まえて、県庁の中で実務的に条例の運用・解釈について検討いただきたい。

參考資料



道路整備の概要

線名	整備内容	概算費用 (JR東海試算)	現状
県道三ツ峰落合線	トンネル約4.0km (整備前の距離: 約10km)	約140億円 (トンネル)	・現在、JR東海が発注手続き中。 ・工事着手は今年度中の見込み。 ・事業完了はR7年度目途。 ・トンネルはJR東海負担、前後の道路拡幅は静岡市負担。
県道南アルプス公園線	トンネル前後の道路拡幅		





静岡県 リニア中央新幹線建設に係る大井川水問題の現状・静岡県の対応(第3版 2020年1月24日)P.6抜粋

今の大井川絵地図

保存版



大井川は南アルプスの間ノ岳(3189m)を源流として駿河湾に流れ込む全長180kmの大きな川です。山が高く水が豊かで水力発電に適したところとして電気を生み出す川となり、機械や電化製品を動かし私たちの生活を豊にしています。水力発電に利水された水は農業用水・工業用水・水道用水として有効に利用されています。しかし、川に魚や水生生物が住めなくなったり、堆積土砂の問題や砂浜の減少など、本来の川としての機能が失われて自然の環境は変わってしまいました。大井川の今と昔を絵地図にしてみました。環境の変化を見くらべてみてください。

塩郷えんてい

- えんていの真下に大井川の水毎秒60トン～90トンがトンネルの中を流れていて直接川口発電所につながっています。
- えんていから上流部の川根本町(千頭)まで、土砂が堆積して河床が4m～6m上っています。
- さらに、井川ダム・畑薙ダムやその他のダムの上流も土砂がたまり、えんていの下流部は土砂が流れないので河床が下がっています。

※川の三大作用は

- 上流部浸食作用
- 中流部運搬作用
- 下流部堆積作用

だけでも、大井川はダムのために逆の作用となりました。

60年前の大井川絵地図

保存版



大井川の働きと水のゆくえ

南アルプスなどの山々にたくさんの雨や雪が降ります。(年間雨量3500ミリ)

- 台風などの洪水時には大量の土砂を海まで流し、海岸の砂浜や大陸棚を作ります。
- ふたんの雨は、森林がたくわえ、少しずつ川に流してくれます。このとき、森林の栄養分を水の中に含めて流します。
- あちこちの沢や支流の川の水が集まって中流から下流に下り豊かな流れとなって駿河湾に流れ込みます。
- おいしい川の水は海の中に海藻林を育てて海の生きものが育ちます。
- やがて、海の水が蒸発して水蒸気が立ちのぼり山に雨を降らせ、海から川へ魚(鮎やうなぎなど)が遡上します。生物にとっても循環のパイプは川です。このことを山・川・海の自然循環といいます。

石のこと

- ★上流部はとがった大岩
- ★中流部は丸い大石、中石
- ★下流部は丸い小さな石、砂利
- ★海岸は小砂利と砂

★あちこちの川に淵があり、魚つりや、水遊びで、大人も子供も毎日川に行きました。

★大井川の岸には、大きな木が植えられていました。

牧之原台地は明治時代に開拓された大茶園です。水の少ない土地のために茶の木を育てるのが大変でした。そのため現在は大井川の水を送る農業用水路が作られています。



南アルプストンネル建設に伴う大井川水資源問題のポイント

1. 静岡県が問題にしている事項

静岡県は「リニアそのものには反対していない」としつつ、主に以下の点について問題視している。

(1) トンネルの敷設により、大井川の中下流域(8市2町)の地下水の利用に影響を与えるのではないか。

- ・ JR東海は、環境影響評価準備書(H25年9月)において、トンネル掘削により大井川の流量が最大毎秒約2トン減少する予測結果(止水対策等を行わない条件)を表明。
- ・ その後、H30年10月に「原則として静岡県内に湧出するトンネル湧水の全量を大井川に流す措置を実施する」ことを表明している。

(2) JR東海は「トンネル掘削中の一定期間、トンネル内湧水が静岡県内から山梨側に流出するのはやむを得ない」としているが、それは「湧水を全量大井川に戻す」という約束に反する。

- ・ JR東海は、県境付近におけるトンネル掘削時(約10ヶ月間)、平均毎秒0.08m³のトンネル内湧水が山梨側に流出するとする予測結果(止水対策等を行わない条件)を示している。

(3) 生態系、自然環境への影響

2. 県の関与が必要となる事項

- (1) ヤード整備
- ① 県条例に基づく自然環境保全協定の締結(静岡県、JR東海)
 - ② 土壤汚染対策法に基づく土地の形質変更の届出に係る地権者の同意(※)
※地権者は静岡県の承認を求めている
- (2) トンネル掘削
- ③ 上記に加え、河川法の許可(静岡県知事権限)

3. 有識者会議の立ち上げ等

(1) 工事に向けた全国新幹線鉄道整備法、環境影響評価法上の手続きは実施済み。

(2) 県が設置した「専門部会」におけるJR東海と静岡県の議論は膠着状態。

本年4月には県も同意の下、国土交通省が「リニア中央新幹線静岡工区有識者会議」を立ち上げ、上記1の論点(特に水問題)を科学的・工学的に検証中。

4. JR東海の考える工程

今後の工事工程(ヤード整備に約3ヶ月、トンネル掘削に約5年5ヶ月、ガイドウェイ整備と試験に約2年)を勘案すれば、計画の2027年開業のためには6月中のヤード整備再開が必要。

【趣 旨】

- リニア中央新幹線静岡工区については、リニアの早期実現と環境への影響の回避・軽減を両立させることを静岡県、JR東海、国土交通省の共通の認識とし、静岡県とJR東海の議論がかみ合わない中、国土交通省が調整役として関与してきたところ。
- そのような中、国土交通省より専門家の先生方からなる会議の設置を静岡県に提案。(その後、開催まで議論を重ねる)
- 本会議の趣旨は、これまで静岡県とJR東海の間で行われてきた議論等の検証であり、以下の特に大きな2つの論点について議論すること。
 - ① トンネル湧水の全量の大井川表流水への戻し方
 - ② トンネルによる大井川中下流域の地下水への影響
- 政治的な議論の場ではなく、科学的・工学的な議論の場であることが前提。

【開催実績】

- 第1回 4月27日(月)
- 第2回 5月15日(金)
- 第3回 6月 2日(火)

【構成員名簿】 ※順不同、敬称略

- 【座長】 ふくおか しょうじ 福岡 捷二 中央大学研究開発機構 機構教授
—(専門分野)河川工学、水災害工学
- 【委員】 おき たいかん 沖 大幹 東京大学 総長特別参与・教授
—(専門分野)水文学、水資源工学
※ 水循環施策の推進に関する有識者会議座長、水循環基本法フォローアップ委員会座長
- とくなが ともちか 徳永 朋祥 東京大学 教授
—(専門分野)地下水学、地圏環境学
※ 水循環基本法フォローアップ委員会委員、日本地下水学会会長
- にしむら かずお 西村 和夫 東京都立大学 理事・学長特任補佐
—(専門分野)トンネル工学、地盤工学
- だいとう けんじ 大東 憲二 大同大学 教授
—(専門分野)環境地盤工学
- もりした ゆういち 森下 祐一 静岡大学 客員教授
(静岡県専門部会より)
—(専門分野)地球環境科学
- まるい あつなお 丸井 敦尚 国立研究開発法人産業技術総合研究所
地質調査総合センタープロジェクトリーダー
(静岡県専門部会より)
—(専門分野)地下水学

【オブザーバー】 静岡県、大井川流域市町、
関係省庁(文部科学省、厚生労働省、農林水産省、
経済産業省、環境省) ※建制順

【説明責任者】 JR東海

【事務局】 国土交通省鉄道局

第3回会議(令和2年6月2日)議事録より抜粋

- 上流の方の地下水は河川に流れていっているところが結構あるのではないかとこのことを感覚として持っている。そうすると、トンネル湧水をきっちりと河川に戻すということが適切にできれば、それよりも十分下流に関しては、質は別にして量の面で減るという議論にはならないと思う。
- 大井川の流域面積からすると、平均流量 $74\text{m}^3/\text{秒}$ だとすると、(山梨県側に流出すると予測されている) $0.08\text{m}^3/\text{秒}$ は $1/1000$ くらいであり、湧水流量に対しても $1/50$ くらいなので、河川流量の精度としてはそこまで影響するものではないと思う。実際に受忍できるかどうかは受け手の話であり、客観的・科学的に受忍限度を超えたリスクであるだとか、受忍限度以内のリスクであるかまでは言えないと思うが、平均流量も年によっても3倍くらい変動がある中で、 $0.08\text{m}^3/\text{秒}$ を観測されたときに気持ちとして許せないと思うのか、それくらい小さい値であれば問題無いとするかは、この会議で結論が出る話ではないと思うが、何と比較してこれが大きい小さいかということを示すことが大事ではないかと今の時点では思う。
- (JR東海に対して、) 良い資料にはなってきたが、まだ専門的で、県民の理解を得るには足りない部分があるのではないかとこの指摘に対して、さらに努力をして改善して頂きたい。