

スピード出し過ぎでは？



静岡県内リニア工事について
スピード感よりも県民の安心第一の
対話を求める署名にご協力ください

- 1 スピード感重視ではなく県民が納得するまでJR東海と対話を継続すること。
- 2 「水と環境」を守る確証を得られないときは工事を許可しないこと。

リニアより 南アルプスの自然と大井川の水が大事

静岡リニア問題連絡会

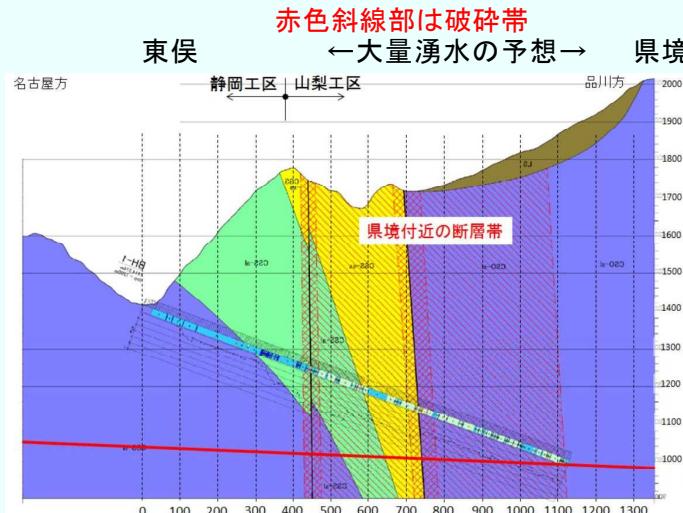
大井川の水とリニアを考える藤枝市民の会
リニアから大井川の水と自然を守る島田市民の会
リニアから大井川の水と自然を守る小笠・掛川の会
リニア新幹線を考える静岡県民ネットワーク
静岡県リニア工事差し止め訴訟の会
連絡先：桜井和好 090-1622-1853
メール kaz685122@gmail.com
〒427-0012 島田市細島685-1

第2版 2025年12月20日発行

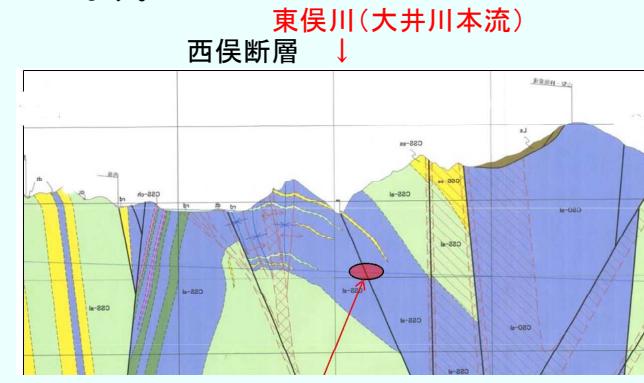
水問題は解決していません

- (1) 水の減少量や湧水量を予測する基準になる数値(透水係数)が実測値でなく、あまりにも低い数値で計算されています。
* 透水係数…各地層が水を1秒間にどの程度通過させるかを示す数値)。実際の数値は100倍とも1000倍とも考えられています。

- (2) 山梨県から静岡県に入ったところにある幅800mもの断層破碎帯は大量の水を含んでおり、大量的湧水が予測されています。JR東海は500万トンの流失と発表していますが(1)で示した通り、5000万トン～5億トンの可能性があります。



- (3) JR東海の資料でも大井川本流の東俣川直下で高圧大量湧水が予想されています。また、下図全域にわたって掘削口の崩壊や高圧大量湧水の危険が記載されています。



- (4) さらに西に進むと大井川の支流である西俣川があり、西俣断層とよばれる大断層があります。断層のずれは150mにもなり、大量湧水が心配されています。ここでの大量湧水や(3)の東俣川の減水は田代ダムへの水の供給を激減させ、JR東海が提案した「田代ダム案」が成り立たないおそれがあります。

- * 田代ダム案…東電が所有する田代ダムでの取水を抑制することで水の減少量を補う案

西俣断層(150mものズレがあります)

↓ 赤色の斜線部が破碎帯(大量湧水)

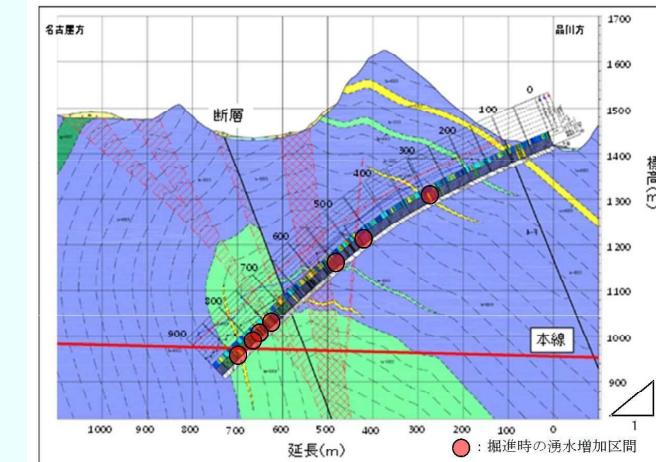


図 10-6 ポーリング調査結果

- (5) 西俣断層に沿って3本のトンネルが集中

西俣断層付近には

- ①先進坑・本坑
- ②導水路トンネル
- ③千石斜坑

の3つのトンネルが掘られます。

それぞれに大量湧水が発生し、田代ダムへの水の供給自体が危ぶまれます。JR東海は湧水を薬液注入で止めると言っていますが、岐阜県瑞浪市でも止めることができていません。

残土置き場の問題も深刻

藤島沢ではヒ素などの毒性が強い物質を含む要対策土を置きますがシートの耐久性など問題は山積。つばくろ沢でも土石流対策など問題は解決していません。

南アルプスの自然が壊れたら

南アルプスの地下水位が下がり断層・破碎帯などに蓄えられた水が失われたら、植物や動物に多大な影響が出ます。トンネル湧水は導水路トンネルで少し下流の樅島(さわらじま)に送られてしましますから上流部は荒れ放題です。大雨が降れば土石流が多発しダムは早期に埋まり、大井川の水コントロールは困難になります。中下流域にも多大な影響が出てきます。

一度失われたら簡単には戻らない 南アルプスの自然と大井川の水

生物多様性部会では絶滅が心配される動植物の代償措置が検討されていますが、環境が壊れることを前提とした無責任な立場ではないでしょうか。失われた自然は簡単には戻りません。



中下流域の水減少はほとんどない？

国の専門部会がこの結論をだしたのは、水を通してやすくまた、大量の水を蓄えている破碎帯の透水係数(大きな数値)を、固い岩盤と同じ小さな数値を基準にして計算したからでした。

但し書きには一定の基準を設けた場合の試算であると断ってはいますが、都合よい結論だけを宣伝に利用しているのです。実際の水の減少量は100倍、1000倍という結果になりうるのです。

だからこそ、破碎帯における透水係数を静岡県の監視下で、しっかりと実測させることが大切なのです。

インターネットで即座に会議ができる時代に リニア新幹線の需要は見込めるでしょうか？

もともと利益は見込めない

とJR東海は言ってきました。そして新型コロナの流行でインターネット会議が当たり前になりました。会議のための移動の需要は、ほとんど見込めません。

工事費用が急速にふくれ上がっています

品川から名古屋まで11兆円に。初めは5.5兆円、次が7兆400億円と発表。今後、どれだけ跳ね上がるか予想がつきません。そして、完成してからも電気代が今の新幹線の4倍かかります。

海外にリニアを売り込む？

アメリカでは大都市を結ぶ3路線で検討されました。すべて環境アセスメントもやらないで中止になりました。海外売り込みは期待できない状況です。

沿線各地で事故や問題が続出しています

①岐阜県瑞浪市大湫(おおくて)では

リニアトンネル工事で井戸枯れ、水位低下が発生。地盤沈下は最大18cmに達しています。そして、トンネル湧水はJR東海の懸命な薬液注入によっても止めることができませんでした。



稻作用の溜め池の
水が枯れた



100年枯れたことのない
天王様の井戸も枯れた

地上から約140mの地下でのトンネル工事で、多量の湧水が発生。約束していた事前の先進ボーリング調査もやらず、ぶつけ本番で掘削工事をやっていました。また、岐阜県への報告も2ヶ月後のことでした。

②品川では道路に13cmの段差が生じました。

③八王子などで酸素濃度が極めて低い気泡が水底から浮かび上がる事故が起きました。

④40m以上深いトンネル工事に地上住民の許可がいらないという大深度法が都市部で問題になっています。東京外環トンネル工事で3件の陥没事故が起きたことが直接の原因でした。

⑤その他、沿線ではトラブルが多発。JR東海は完成予定を2035年以降に修正。さらに時間と費用がかかると考えられます。

リニアで東京～名古屋間を40分短縮できる？

東京駅から品川リニア地下駅までのアクセス、名古屋地下駅から地上に上がるまでの時間を考えると、それほど短縮できるとは考えられません。

大金をかけてほとんど時間短縮はできない、これが実体ではないでしょうか。

地震に備えた二重系列化といいますか？

南海トラフ巨大地震は大規模で広範囲な連動地震で、余震も繰り返されます。トンネルが全く無事だったとしても運行は正常にはいきません。また、貨物列車での輸送は予定にないのではないのでしょうか。

南アルプスルートがJR東海1私企業の事業として十分な国会審議なしで決定されましたが諏訪や茅野を通る下図のA案やB案の方が沿線住民にとっては役に立つ路線ではないでしょうか。

環境アセスメントについても同じ理由で十分な審議がされていません。

そして今では国策と宣伝されています。



スピードが2倍なら衝突エネルギーは4倍

8割がトンネルですから 地震のゆれや断層活動で事故が起きたら大惨事。救出も難しくなります。