

木の目草の芽

2015年8月26日
公益社団法人
日本山岳会
自然保護委員会
TEL:03-3261-4433

年間購読料 1,000 円
申込 : 047-463-8721
syuaki@pony.ocn.ne.jp
郵便番号 00180-4-710688
加入者名 : 川口章子

第117号

〈全国集会報告号① 目次〉

- P.1 自然保護全国集会を終えて
富澤克禮
- P.2 日本山岳会副会長挨拶
山田和人
- P.3 青梅市副市長挨拶
池田 央
- P.4 大鹿村の自然環境保護
佐藤明徳
- P.6 基調講演
「南アルプスを貫くりニア
新幹線の自然破壊について」
辻村千尋
- P.15 委員会担当理事着任挨拶
谷内 剛

二〇一五年自然保護全国集会を終えて

自然保護全国集会実行委員長 富澤 克禮

二〇一五年の自然保護全国集会は、自然保護委員会設立五十周年を記念して、東京多摩支部との共催で、七月十一〜十二の両日、東京・青梅の「かんばんの宿・青梅」で開催され、盛会のうちに無事終了しました。参加者は九十七名、参加支部は十九支部でした。

第一日目の七月十一日は、午前中、川口自然保護委員長の開会の辞、竹中彰東京多摩支部長の挨拶、谷内新担当理事の紹介に続き、「支部報告」では、参加各支部から、支部の活動状況や、支部で発生している問題などの報告や提言がありました。午後は、山田和人日本山岳会副会長の挨拶、青梅市池田副市長の来賓挨拶に続き、公益財団法人日本自然保護協会の辻村千尋氏による「南アルプスを貫くりニア新幹線の自然破壊について」と

いうテーマの講演が行われました。南アルプス

を貫くトンネルが引き起こす自然破壊について具体的に問題提起がされ、改めてことの重大さを認識させられました。具体的には、大井川の水源の枯渇問題とトンネルの残土処理の問題等には、今後大いに関心をもって成り行きを見守っていく必要があることを実感いたしました。

集会テーマ「日本山岳会自然保護活動のこれらを考える」の、報告・「日本山岳会自然保護委員会活動の歴史」では、創設期からの四十年間の活動を松本恒廣氏から、最近の十年間の活動については富澤克禮から映像を使つての報告があり、日本山岳会の自然保護活動の過去を振り返りました。引き続きのパネルディスカッションは、森武昭、尾野益大、西條好迪、下野綾子の諸氏を、パネリストに迎え、近藤雅幸委員の司会進行で行われました。パネリストの諸氏からは、今後の委員会

活動の方向性を示す、貴重な意見を聞かせて頂きました。

この様なことで、第一日目は、盛会のうちに終了しました。しかし、全般的に、時間的制約があり、質疑応答の時間が少なかつたのは残念でした。特に、小生の「最近十年間の自然保護活動の報告」が、大幅に制限時間を超過し、次のパネルディスカッションでの質疑の時間が取れなかつたことを深くお詫び申し上げます。

第二日目の七月十二日、フィールドスタディは、①大岳山、②高尾の森見学、③横沢入りの3コースに別れて出発。天気にも恵まれて、各コースとも、梅雨の合間の多摩の自然を満喫しました。大きな支障もなく、集会が終わつたことを皆様に感謝致します。最後に、この集会を共催頂きました東京多摩支部の皆様と、高尾の森の見学で一案内頂きました高尾の森づくりの会の皆様には厚く御礼申し上げます。

■日本山岳会副会長挨拶

山田 和人

皆さん今日は。日本山岳会副会長をこの6月から務めることとなりました山田と申します。今日は本来でしたら、会長の小林がご挨拶申し上げる筈なのですが、所用がございまして私がご挨拶申し上げます。

先ず、全国から遠路遙々どうも有難うございます。こんなに多くの方が北海道から四国から来ていただいて、とても盛会となりました。それから、この会の準備にご尽力いただいた東京多摩支部の方々、本当に有難うございました。感謝申し上げます。また本部の実行委員会の方々、ご苦勞様でございます。有難うございます。

今回は自然保護委員会の50年を振り返るというテーマですが、午前中に各支部から報告がありました。全国規模で各支部からこのように独自性主体性を持った活動が発表され、それで意見が戦わされるのは、他の委員会にはないのではないかと思います。そういった意味でも貴重な会であろうと考えております。午前中の支部発表の中で、身につまされ考



えさせられたのは、宮城支部からの発表でした。津波で失われた生活空間の代替地を、樹を伐って作らざるをえない中で葛藤の話です。私たちは自然保護というテーマで考えているわけですが、生活と自然を守るといふことの折り合いを何処でつけるかという点について、非常に考えさせられる発表であったと思います。それはそれぞれ考えていかなければならないことですが、登山という行為自体、自然との折り合いをどうつけるかということを考え、次世代に何を残していくかというのが、私たちの大きなテーマであると考えます。この後、50年の歩みという詳しいお話があるろうかと思いますが、1905年に日本山岳

会が設立され、その当初から自然保護、自然の景観という事に並々ならぬ関心をもって山岳会が

運営されていたことが当時の文献を見ると良くなります。1965年、自然保護委員会が設立されましたが、それは当時の会長が初代委員長になられるという、山岳会の本質的な所にかかわる重要な活動でありました。その後、時代がどんどん変わって私たちの生活も変わり、それにつれて、自然保護の活動の中心、自然保護の目指すものも徐々に変わってきたわけですが、変わらないことは何なのか、今日の集会でじっくり考えていきたいと思えます。

本日の集会にもお見えになっている前会長の森さんが、昨年の大会で「山の日」制定について述べられていましたが、自然の恵みに感謝するということは、私たち登山者の当り前と感じているところであり、それを次世代に残していかなければいけない。個々の自然保護活動をしながら、原点に立ち返るという意味では、午前中の報告の中にも幾つかありました。自然観察会とか若年層を登山に誘うという活動も非常に重要だろうと思えます。それを通して、自然を大切に作る仲間を増やすことを目指していくということで、夜の懇親の場でも色々と議論を戦わせていきたいと思っております。

(記録：下田俊幸)

■青梅市副市長挨拶

池田 央



皆さん今日は。青梅市副市長の池田でございます。本大会には、北は北海道から南は九州まで全国からお越しいただいておりますが、市長はちようど北海道に出かけております。青梅市は震災時、福島県の南相馬市に、杉並区さん・小千谷市さん・名寄市さんなどとともに支援を行いました。その支援会議が北海道でありまして、昨日出張いたしました。

50周年という節目に青梅市を選んでいただきましてありがとうございます。青梅市が初めてという方も多いかと思しますので、若干紹介させていただきます。

青梅市は秩父多摩甲斐国立公園の東の玄関口といわれておりまして、御岳山のある地域であり、市の真ん中を多摩川が西から東に流れております。観光面でいえば、春は梅です。南高梅、水戸の梅など、有名なものがありますが、市の名前に「梅」の字がつくのは、全国でも青梅市だけです。

夏は御岳山、秋は御岳溪谷の紅葉、それから冬は自然とは離れますが、青梅マラソンがあり、全国からランナーの皆様にお越しいただいております。

市の面積が103平方キロメートルありますが、そのうち65%が森林です。日本の森林は約7割といわれていますので、ほぼ標準的な状況、東京にありながら田舎の市ということになります。

今日、観光地図をお配りしていますが、青梅市の形がイノシシに似ているということで、この話を聞くと多分青梅市を忘れないでいただくとお思います。実はそのイノシシがだいぶ出ておりまして、畑をなさっている方からどうしようもないという話を聞きます。街中でもよく見かけ、線路沿いを走っていたとか信号を横断したという話も聞きます。

イノシシだけでなく最近ではシカが増えています。かつて奥多摩の方にいたのですが、一時、

東京都が保護したら急激に300頭くらいに増えてしましまして、丘陵のハイキングコースでも見かけるようになりました。シカに追われてニホンカモシカも下に降りてまいりまして、こちらもハイキングコースでも見かけて驚いたという話も聞きます。

そういう自然豊かな青梅市ですが、最近では林業が商売として成り立たないということで、下草刈りや枝打ち等の手入れが非常に難しくなっています。企業の森や森林ボランティアなど、市として様々な取り組みを進めていますが、なかなか難しいと感じています。

私どもは青梅市の将来計画（総合長期計画）の中でも「緑と清流」「歴史と文化」「ふれあい」と活力のまち青梅」をまちの将来像に掲げ、施策に取り組んでおります。自治体だけの力ではできないことですので、民間ボランティアや皆様方のような団体と手を携えて、都民にとって大切な緑、多摩川の清流を守るための施策に取り組んでいきたいと考えております。

お時間の許す限り、ゆっくりしていただいて、釜の淵公園もきれいなところですので、散策していただき、多摩川の自然に親しんでいただきたいと思います。

本日は全国集会のご開催、まことにおめでとうございます。

（記録：下田俊幸）

基調講演に先立ち、佐藤会員から大鹿村におけるリニア新幹線の問題点について発表いただきました。

■大鹿村の自然環境保護

ーリニア新幹線建設がもたらすものー

長野県下伊那郡大鹿村 佐藤明徳

こんにちは。長野県大鹿村から参りました佐藤です。今日は少しお時間を頂戴する形でお話しさせていただきます。よろしくお願いいたします。

今日は全国集会ですから、遠くからお見えの方も多いと思います。私は今朝出てまいりましたが、赤石岳がよく見えておりました。もう、こんな夏山の季節になったのだなあと実感しながらこちらへ参りました。

今日はリーフレットを用意しておりますので、必要があればそちらにメモ等していただければと思います。

まずひとつめ、「大鹿村の自然環境保護ーリニア新幹線建設がもたらすもの」ということですが、この「大鹿村」を「南アルプス」と置き換えていただいてもいいのかなと思っています。ただ、大鹿村は大鹿歌舞伎などご存知の方もいらっしゃると思いますが、そういう営々と築き上げられてきた人の営みがあるということだけ

は、頭に留めておいていただければと思います。

リニア中央新幹線がもたらすもの、これは結論から言いますと、巨大な自然破壊や環境破壊がこれから行われるということになるかと思えます。このリニア中央新幹線については、私が拙文で111号・115号に書かせていただいています。これは日本全体の中の位置付けという風に考えて頂いた方が、この意味するところがよくお分かりになるのではないかと思います。住民の中では、このリニアの建設にひっかけて「リニアは理に合わない」と言う方もおられます。みなさんは実感としてわかないところもあるかもしれませんが、今日お配りいただいた資料をご覧ください。リニアが実際どういうものか、計画の経緯を含めて極めて疑問なことが多いということがおわかりになると思います。リニア中央新幹線がもたらすものは、「未曾有の」と言いますといろいろなことが日本で起こっておりますが、そういったことになりかねない危険性があるということをお心に置いていただければと思います。

ふたつめ、「大鹿村ー “日本でも美しい村”」。こういったNPOの連合があるのをご存

知かもしれませんが。発足してからもう十年近くになりますが、大鹿村も発足当初からのメンバーです。いらした方はよくおわかりになるかもしれませんが、本当に何も無い田舎です。コンビニひとつありません。夜になると真っ暗です。ですから、星を眺めたい方が来られます。人間本来の営みを感じさせるところとして来ていただく方が多いのです。またオオタカやイヌワシ、ブッポウソウ、ミゾゴイなども生息しています。オオタカとイヌワシはリニア工事の周辺部に営巣地が確認されています。この大鹿村に新たな構造物が作られるということは、風景が壊されるということにもなります。風景というのかけがえのない財産と考えて頂いていいと思います。リニア中央新幹線が地上に出る橋梁部分は小渋川を渡るのですが、その箇所や変電所施設、そしてそこへ至る高圧鉄塔、こちらは中部電力ですが、そういった施設が建設される予定です。小渋橋から赤石岳を眺められた方もいらっしゃるかもしれませんが、JR東海も中部電力も見えないようにすると言っていますが、見えるのです。こういった風景を壊す、壊されるということが一体どういうことなのか、これは自分たちの身の回りで実際に起きていることではないと、実感されないかもしれません。

私はJR東海の説明会の質問の際、こういう言

方をさせていただきました。お聞き苦しいかもしれませんが、自然豊かな環境、そういった自分たちの庭に土足でズカズカと上がり込んで、自分たちのやりたい工事をやりたい期間でやらせろ、これを認める。端的に言う、JR東海は私たちに対してこういうことを言っている」と。みなさん、これを自分のこととして考えたとしても受け入れられることではないと思います。

3番目に、「JR東海の考える環境保全」ですが、JR東海は昨年の10月、国土交通大臣から建設に関わる環境影響評価書、これは環境影響評価法に基づく報告書なのですが、これを認めてもらうということで着工の許認可を得ました。JR東海はこれを笠にといい方をすると語弊があるかもしれませんが、これをもって建設をするということを確認にしています。しかし、住民の側からするとこれはあくまでも始まりにしか過ぎないのです。どういふことかと言うと、ひとつだけ申し上げるとすれば、何でもやっていいということを受け入れることなど私たちにできないのです。それは、つまり私たちの生活権、生存権が脅かされることになるからです。実際、JR東海のとっていることはアセスメント法に則ってはいませんが、最低限の要求事項をクリアしたに過ぎません。そして、環境調査とい

っても文献調査が中心です。したがって、実際の調査や住民への聞き取りというのはほとんどなされていません。2027年の開業をJR東海は主張し続けますが、これもあくまでJR東海都合でしかありません。それは私たち住民にとってみれば一切関係のないことであり、決して同意はできないことです。

最後に、「私たちと自然環境保護―南アルプスを守るという意味」。これは私も文章の中で書かせていただきましたが、最近になって山岳に関わる人たちの中からこういったことに対する問題提起がなされてきました。こうした共通の問題認識を持つていただくということは、極めて重要なことであると思います。先にも申しましたように、この巨大な環境破壊が今ではなく将来、私たちの子孫に対して何をもたらすのか。これは環境破壊だけではありません。さらにニアの工事に対して、公金が投入されることも考えられているのです。そういったあらゆる意味での負荷というものを、今自分たちがどのようにとらえるか、ということに大きくまとめられるのではないかと思います。立ち返ってみると、自然保護委員会は錚々たるメンバーの方々が設立されています。当時、問題になったのが西穂高ロープウェイであったり、上高地のスカイラインであったり、あるいは富士山のケー

ブルカーでありました。みなさん、とりわけ東京の方にとって北アルプスは近い存在かもしれませんが、南アルプスの方はちょっと遠い存在かもしれません。けれども、北アルプスで行われようとしたことが、それ以上の規模で今、南アルプスで行われようとしています。私たちは声を大にしてこれはいけない、やってはいけないということを主張しなければならぬと考えています。

静岡の方も岐阜の方もおっしゃっていました。やはり大きな影響があるのです。静岡では地上には一か所も出ません。全部トンネルです。岐阜県の場合はウラン鉱脈の問題があります。こういった掘削土、それが地上に出た時にどういふことになるかということも、みなさん自分に全然関係ないことではありません。水や空気が侵され、多くの被害を受けるといふことを肝に銘じていただきたいと思えます。大鹿村も例外ではないニホンジカの食害のことなどありますが、これはまた機会を改めてお話しさせていただきます。このあと、地質等につきましては、講演の中で辻村さんから詳しくお話しただけだと思います。

以上です。ご清聴ありがとうございました。

(記録：元川里美)

■基調講演

「南アルプスを貫くリニア新幹線の自然破壊について」

公益財団法人日本自然保護協会

自然保護部主任 辻村 千尋

皆さん、こんにちは。日本自然保護協会の辻村千尋です。よろしくお願ひします。今日は、リニア新幹線の問題を共通認識として持つて頂けたらと思っています。

自然保護協会は60年以上自然保護運動を続けてきました。尾瀬の自然を守るところから始まっていますので、山との関係で自然を守ることというのは我々の活動の根幹にかかわることだと思っています。私は自然保護部に所属し、国立公園や山岳域の環境保全を担当しています。尾瀬の至仏山の登山道の荒廃については、大学時代の師匠である小泉先生と一緒に調査をさせて頂きました。

リニア中央新幹線計画は近年稀にみる大規模な開発行為です。国土強靱化基本計画にも位置づけられていますので、我が国として進めていくこうとしている国家事業でもあります。最近国会で、共産党や社民党などがリニア問題を取り

上げてくれていきますので、議論が行われるようになってきていますが、十分ではありません。

この計画自体は古くからあります。昭和48年に当時の運輸大臣が、中央新幹線を全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画として決定したのがスタートです。東海道新幹線は東京オリンピックに間に合うように作られた最古の新幹線ですが、上越新幹線や北陸新幹線と同じ時期つまり、昭和48年につくられた計画が今でも脈々と生きているのです。この間、ずっと地質調査をやってきて、二〇一一年の五月に事業主体はJR東海であることを国土交通大臣が決定しました。東京から大阪まで平均時速五百^{キロ}で結ぶ計画で、総建設費が九兆円の予定です。名古屋までが五兆円、残り名古屋から大阪までが四兆円ということ、ものすごい金額がかかる事業です。

政府や国土交通省は、これはJR東海の一民間企業がやる事業です、と説明されるのですが、

リニア中央新幹線の環境影響評価書では、「将来の大規模大災害に備える抜本的対策が必要」といった目的が記載されていて、国家事業のように書かれています。東京から大阪まで新幹線が開通して50年が経ち、コンクリートの劣化が進んでいるので、大地震が起きたときのための代替措置が必要というわけです。一民間企業の事業といいながら、「目指すべき国土の姿」という国土交通省の資料には、リニアで名古屋や大阪を短時間で繋ぎ、巨大都市スーパーメガリージョンを作る事が掲げられています。

問題点としては、残念ながら、自然と人間の関係の視点が完全に欠落していることです。我々は将来どのような自然を残していくべきでしょうか。環境省は生物多様性のネットワークを構築しようとするビジョンを出していますが、そういった視点もありません。

リニアは東京と大阪を67分で結びます。飛行機だと、東京から大阪まで約一時間くらいですが、福生の米軍基地が占有している日本の空が日本に返還されれば、大坂まで30分で行けます。人間側でできる努力がまだあると思うのですが、それを考慮していません。皆さんご存知のとおり、50年後には人口が八千万に減ると予測されています。生産人口、いわゆるリニアを使うで

あろう働いている人達の人口は四千万人を切つてしまおうと言われています。そんな将来に本当にリニアが必要でしょうか。そのようなことをきちんと議論する場の中には無いのです。

我が国の法制度では事業の立案段階で内容をきちんとチェックする機能がありません。ですから、政策を決定する段階で、アセスメントを実施し、自然環境をどうやって維持していくのか、という視点でのチェックが必要です。環境省もその問題を克服しようと努力しており、環境影響評価法の手続きを、できる限り事業の立案段階から適用しようと法改正しました。それにより、計画段階に位置づけられる配慮書という手続きが新設されました。その後の事後評価書も新設されました。初期段階から環境への影響を回避する措置を考えてもらえるよう改正されたのです。さらに一般からの意見の聴取の機会が増えました。このように自然保護団体から問題があると指摘されていたアセス法はある程度改正がされました。この環境影響評価法の手続きがリニア中央新幹線ではどうだったのかお話しします。

新設された計画段階配慮書は二〇一一年六月に長野県区間以外、八月に長野県区間が出されています。法律改正前なので本来必要ありませんが、

JR東海は自然への配慮をしますということとで、自主的に行いました。その後、九月には方法書が作られ、準備書、評価書、補正評価書、広告縦覧が進んで二〇一四年十月に工事が認可されました。改正される法律を先取りしており、法的な手続きには瑕疵はないように見えます。ですが実際、どのように手続きが進んできたのかを追ってみると、問題点が見えてきます。リニア中央新幹線は国土交通省中央新幹線小委員会

で二〇一〇年三月～二〇一一年五月まで20回の議論がなされています。この段階でリニア中央新幹線計画が動いているという情報はキャッチしにくいので、一般の国民の多くは知らなかったと思います。私はこの会議をほとんど傍聴しました。この時に南アルプス、伊那谷、木曾谷、という大きく三つのルートの比較検討がなされています。この小委員会のメンバーの中に自然環境の専門家として、北海道大学の先生が一名入っていました。この先生は「環境面ではどのルートがいいのかは判断できない。どのルートも影響が大きい。」と主張されていました。しかし、二〇一一年五月には南アルプスルートが最適であると決定されました。その後、事業主体はJR東海となり、JR東海が配慮書を公開しています。法律の中で位置づけられている配慮

書の部分には、本来ルートを絞りこむ計画段階も入っていないといけません。本来の戦略アセスメントは、そこからやらないといけないのです。リニア事業では、より計画段階に踏み込んだ手続きをしたのですが、残念ながら南アルプスルートであることは決まった後でした。この段階で南アルプスルート以外がいいと言ってもルートは変更されないということです。これでは結果的に環境の影響を低減する措置というのは限定的なものになってしまいます。

では南アルプスを貫通することの何が大きな問題なのか、まずは立地論から考えたいと思います。日本列島には数多くの断層がありますので、多くの断層を横切ることになります。参考までに兵庫県南部地震を引き起こした野島断層の写真を持つてきました。地層もしくは岩盤に大きな力が加わった結果割れて、その割れ目によってずれ動き、食い違いが生じた状態を断層と言います。よく原子力のニュースで活断層という言葉を聞きます。活断層と断層は基本的には同じです。同じですが、活断層とは現在の応力場の下で、地震を起こしうる可能性のあるもので、断層面が地表まで達しているものを指します。動いたかどうかは、地層の露頭を見れば判断できます。現在は第四紀という時代ですが、



この時代に積み重なった地層が動いていると確認できるものは活断層になります。なお、伏在断層のように、ずれが地表で確認されなくても、断層があることが確認できれば活断層といえます。

活断層の安全度を計るには、地層の路頭をしつかりみて、何年前に活動して、今後どれくらいで活動が起こりそうかを評価することが必要です。活断層が動いたときに、地盤の動きを止めることは、現在の人間の土木技術では不可能です。過去に鉄道が運用されている場所で活断層が動いた例は二回ありました。そのうち一回

が東海道線の丹那トンネルです。幸い建設中だったので、一九三〇年に発生した「北伊豆地震」によって、2.4 mのずれが生じました。人間の技術で2.4 mのずれを止めるのは不可能です。だからこそ原子力発電所は活断層の上に建ててはいけないのです。せめて横切らないように作るのは常識だと思います。ところが国交省は反対のことを言っていた。活断層は沿って走るほうが危ないと言うのです。震源に沿って走るより、断層を短く通過したいというのが彼らの論理なのですが、断層を横断するものは、断層が動けば壊れてしまいます。

もう一回は、二〇〇四年に起きた新潟県中越地震です。上越新幹線が日本の新幹線史上初めての脱線事故を起こしました。あの時の地震でトンネル内の活断層が動き、数センチのズレですが、トンネルの壁などが崩落しています。

さらに、兵庫県南部地震以降、活断層の活動度が上昇したと考えられています。スライドの赤い色で示した活断層は、30年以内に動く可能性が上昇したと言われています。今後、30年間で震度六以上の揺れに見舞われる確率が出ていますが、中央新幹線が通るところは高くなっています。もちろん東海道新幹線は壊滅

的な被害を受けると思いますが、中央新幹線が安全かと言ったらそうではありません。足元に震源域があることは東海道新幹線と同じですから、これから発生すると考えられている東海地震・東南海地震が起きたときには、中央新幹線が相当な被害を受けるのは確実だと考えられます。

次に皆さんよく行かれている南アルプスに話を移したいと思います。南アルプスは地滑り地・崩壊地が非常に多いのです。これは南アルプスが隆起していることに起因しています。JR東海は南アルプスの隆起速度を年に1〜4 mm程度と認定しています。ですが、地形学的には4〜6 mm程度の隆起と考えられています。JRがなぜこの低い値を採用したかというと、地形は隆起すると侵食されます。侵食された値を加味すると1〜4 mmという結論です。中央新幹線が通るのは地中です。地上の侵食された後の値で考えてはいけません。地表を通るものであれば、侵食量を加味した値で考えてもいいかもしれません。ですが中央新幹線は地上の侵食とは関係ないところを通るので、南アルプスそのものの隆起量4〜6 mm程度を採用すべきです。この隆起量は世界的に見ても突出した値です。

JR東海は評価書に「工事中はもとよりその後

の維持管理においても問題は無い」と記述していますが、問題ないことはありません。年間4〜6mm程度隆起しているという、毎年その量が隆起していると考えられるかもしれませんが、そうではありません。百万年間で隆起した量を年で割ると、平均値がその程度となるだけで、隆起するときはメートル単位で変わります。ちなみにGPSで測量すると、今、南アルプスは沈降傾向にあります。プレートテクトニクスから考えると、南アルプスの沈降は大きな地震が起きる前兆だと考えられるのです。

南アルプスを横断するトンネルは、常に断層変異や隆起による地殻の変異によって破壊される可能性があると言えます。JR東海は評価書に「活断層はできる限り短く通過するから大丈夫です」と書いているのです。いつ起こってもおかしくないと言われている巨大地震に対して、何の対策も考えていないのです。すでに活断層を横切る鉄道はたくさんあります。東海道新幹線・東海道線もそうです。最新の科学の知見をもって、横切っている断層の活動度を再評価し、安全性を評価し直して、リスクを国民と共有すべきです。

東海道新幹線を建設するときには、旦那断層を横切ざるを得ないので、このリスクが議論さ

れました。旦那断層は百年は動かないからその間は安全だろうという評価のもと、建設が決まりました。なお、実際は千年は動かない断層だと考えられています。僕は活断層を横切っているというリスクを知ったうえで利用しなければなりません。それが、この日本という国土に住んでいる者の宿命なのです。活断層が横切っているところと分かっている所に線路を作るのであれば、断層が動くことは想定していないということとを言わせてはいけません。

次の大きな問題は地下水への影響です。山梨のリニア実験線では、実は実験線のトンネルを掘ったことにより河川や水源が枯渇しました。地元の人にヒアリングしたところ、昔は滔々と水が流れていて魚釣りができたそうです。下の集落の水源になっていたので、現在はダンプで水を運んで補填しているのです。ダンプのお兄さんも地元の人です。お兄さんに聞いたところ、「仕事が増えて嬉しいけれど、子供のころ遊んだ川が枯れて忍びない。」と小さな声で話してくれました。実際に枯渇問題が起きたのですから、この過去の失敗を活かさないといけないのです。ですがJR東海は、もしも枯れたら補填するから大丈夫ですと答えています。必要なのは対策することではなく、何故ここまで枯渇することを

予測できなかったのか、を検証することなのです。

南アルプスは断層だらけで、巨大な破砕帯が存在しますから、大規模な出水は確実です。映画「黒部の太陽」で描かれたような異常出水は、確実に起きるでしょう。どれだけ出水するかは、できる限り正確に予測しなければなりません。ですが、環境影響評価で解析に使用したモデルが古い、構造が荒い、入力した値の根拠が示されていないといった、色々な問題点があります。環境大臣も、最新の三次元のシミュレーションをやるべきと意見を出しているくらいひどい内容です。補正評価書には、新しい三次元モデルでやり直しました、と書いてあるのですが、示されているモデルの式は変わっていないのです。僕らには何が新しくなっているのか検証できないので、質問しましたが返答はありませんでした。

リニア建設によって、大井川の水量は毎秒二トン減ると言われています。静岡県にとつたら迷惑な話です。トンネルが追加するだけで、駅も出来ないのに、毎秒二トンの水が減るといって予測がされているのです。最近になって、新たにトンネルを掘って下流に水を補填しよう、と言いつつ出していますが、また同じ失敗が繰り返

されるでしょう。

さらに建設残土の問題があります。リニア計画は86%がトンネルで、切り盛りのバランスが取れないので、出てきた土砂をどこかに埋めなければなりません。静岡県側の南アルプスのトンネルを掘る場所は、製紙会社の土地です。この会社が手を上げてくれたので、静岡では一応残土処理場が計画されていますが、それ以外のところはまだ具体的に示されていません。JR東海によると八割がた決まったと説明していますが具体的に示されていません。静岡では最高標高で二千m付近にも残土処理場を計画しています。標高二千mの窪地に巨大な擁壁を建ててそこに土砂を埋める計画です。先ほども言いましたが南アルプスは不安定です。土石流の供給源を山の上に持つてくるようなことをすれば、下流に大きな被害をもたらすと思います。この二千mの残土処理場は廃案になりそうですが、少なくとも大井川源流部の広範囲に残土が捨てられることとなりますので、下流の土石流災害の危険度は相当高まるでしょう。さらに南アルプスの地下は深いところで一四〇〇mありますが、そこにある土砂には酸素と触れると化学変化をおこし、重金属を含んだ土砂が出てきます。仙台的地下鉄を掘った時には砒素が出ました。

静岡県の下流側の人達はこの水を飲んでいますが、でもJR東海は、このような可能性に対して「ちやんとやりますから大丈夫です」と書いていますが具体的な対策は記載していません。

次の問題が希少生物への影響です。南アルプスにはイヌワシが沢山住んでいます。実はイヌワシは草原性の生物です。森林の国である日本にイヌワシがいるということは非常に珍しいのです。イヌワシは絶滅危惧種で種の保存法の指定種でもあり、国の天然記念物でもあり、最高級の保全が求められている種です。工事の改変区域には来ないということで、何の調査もされていません。ですが伐開地を作って草地ができれば、草原性の生物であるイヌワシの行動圏に影響が出ます。新たにできた草地に、イヌワシが寄ってきたときに何か起きるかを予測して評価しなければなりません。付近には最高齢のイヌワシのペアがいるので、独自に調査ができないかを考えています。

他にも猛禽類はたくさんいます。クマタカ、オオタカ、ノスリの三種に対して、人工巢の設置も行うと評価書には書いてあります。環境省は、猛禽類保護のための基本的な考え方や保護のための調査方法等の指針として、「猛禽類保護の進め方」公表していますが、人工巢は確立さ

れた技術ではないと書かれています。この点は環境大臣意見でも厳しく指摘されています。大臣意見として、クマタカのペアやオオタカのペア名を挙げて、有効な保全措置を求めているのです。ペア名を挙げるということは場所が分かっています、獲られるリスクやカメラマンが殺到するリスクをはらんでいます。そういうリスクを承知の上で、具体的なペア名を挙げて保全措置を取れと言っており、評価書の対策が間違っていることの表れでもあるのです。

次に強調したいのは南アルプスの自然度の高さです。本州のまとまった山塊で、人工構造物がほとんどないのは、もう南アルプスだけと言ってもいいと思います。何もないことイコール自然が残されているということです。残念ながら南アルプススーパー林道が出来ていますが、幸いなことに一般車両は通れません。北アルプスだと峠越えの道路が何本もあるし、ロープウェイもあります。中央アルプスも同様です。一方、南アルプスはアクセスが悪く、日程をある程度取らないと行けない場所です。登山へのハードルが高い、イコール特別な場所です。一度は行きたいと思わせる場所です。今回リニアの工事が進むと、二軒小屋までダンプが行ける道が整備されます。ダンプが行ける道というの

は観光バスも行ける道です。今は二泊三日で行くような場所が日帰りで行ける場所になるかもしれないのです。南アルプスは行きづらいからこそ特別な場所として残しておくべきだと思います。登山者の視点として重要だと思えます。

もう少し自然環境を詳しく見るためにGISソフトを使って解析しました。これが国立公園の範囲です。その周囲にも国立公園と同じような自然植生のエリアが残されていることが分かります。つまり南アルプスの国立公園の範囲が狭くてカバーしきれれていないのです。これは土地所有者の了承が得られなかったためだと思います。自然公園は、所有者に関係なく指定できるのですが、地元の了解が必要なのです。環境省も国立公園の総点検の中で南アルプス国立公園は拡充が必要だという答申を出しているところですが、それぐらい自然度が高い地域が周囲に残っているのです。中央新幹線は入口と出口だけしか穴が出来ないわけではなくて、5〜10kmおきに工事のために縦抗を掘ります。そこに取り付け道路が必要になります。ダムが通れる道が出来てしまえば、南アルプスの価値が変わってしまうでしょう。ちなみに大鹿村は一日一七三〇台のダムが通ります。一分に三台です。環境基準は満たしていると言っていますが、

ゼロデシベルのところは60デジベルの騒音になるのです。

また、主に東海地方の丘陵地帯の湿地などに生育する東海丘陵要素植物群と呼ばれる種群がいます。シデコブシ、ハナノキ シラタマホシクサ、ヘビノボラズといった植物が生育しています。これらの植物群は、今より暖かかった時代である第三紀に日本に入ってきて、氷河時代に分布が縮小し、その後、生き残った場所が東海丘陵要素にあたるとされています。アジア側ではここにしかありません。日本から無くなれば地球から無くなってしまいます。いわば地球の宝物です。この価値は世界遺産である白神山地と同じです。ブナ林等を構成する落葉広葉樹の種数が多いというのも日本特有なのです。高尾山だけで一三〇〇種いますが、イギリスは一国で一四〇〇種しかいません。この違いは、イギリスは氷河に覆われ、植物が一扫されたのに対し、日本は氷河に覆われることが無かったことで、色々な種が残ったことに起因しています。今より暖かい時代に成立した周極第三紀植物群落が、氷河時代を生き延びて残った場所、それが日本なのです。そういうストーリーで白神山地は自然遺産になったのです。それと同じ価値を有する東海丘陵要素植物群も、世界的な価値

を有していると言えるでしょう。工事による地下水への影響は少ないとの影響評価ではなっていますが、この湿地は地下水の微妙なバランスで成り立っています。地下の構造は掘ってみないとわからないのが前提です。高尾山でもトンネルが掘られました。水が抜けないと言っていたのに水が抜けたのです。水が抜けないように「セメントミルク」という岩盤凝固剤を注入していたのが、地表にセメントミルクが大量に出てきてしまったのです。やってみなければ分からないことは原則回避するのが予防原則です。大量の水が抜ける影響は次の年に出るわけではありません。30年後に南アルプスの上のほうがカラカラに乾いているということがありえるのです。そうなってしまったては遅いのです。

何故、このような科学的誤りが放置され、十月の認可に至ったのでしょうか。今回のリニアの場合、許認可者は国土交通省です。環境影響評価法には、「許認可者は、対象事業の許認可等の審査に当たり、評価書および評価書に対して述べた意見に基づき、対象事業が環境の保全について適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査し、その結果を許認可等に反映し、環境の保全についての審査の結果と許認可等の審査の結果をあわせて判断し、許認可等を拒否し

たり条件をつけたりすることが出来る」と書いてあります。ですが、許可してはならないという規定では無いのです。許可しないことが出来るというのは、基本許可することなので。残念ながら、法律上の手続きを踏めば許可されてしまう手続き法なのです。環境影響評価法の次の改正の時には、この点を考え直すべきだと思っています。

それから国民とのコミュニケーションの機会は増えたのですが、科学的な質問に対して、科学的な回答が返ってこないという現実があります。先ほど話した活断層について、評価書では「できるかぎり短い距離で通過すること」と書かれています。この記述について、私も含め色々な人がパブコメを出しました。最新の知見で活断層の活動を再評価すべき、というパブコメに対し、「できるかぎり短い距離で通過する」というのは科学的回答ではありません。

また、「山梨リニア実験線で、水位減少が予測できなかったのだから、モデルを改良すべき」とする質問に対して、JR東海は、「山梨リニア実験線においては破砕帯の一部については水位が減少する可能性がある」と予測しており、工事にあたっては継続的に監視を行ってきましたが、一部の地域では、・・・(後略)」と書かれています。

す。つまり水位が減ることを予測していたけれど、応急対策を実施したので大丈夫と言っているのです。この回答では、コミュニケーションが成立していません。

それからクマタカの代替巣について、「環境省のガイドラインによれば確立された技術では無いのに、採用する根拠はどこか」という質問に対して、「オオタカでは論文があるから大丈夫だ」と回答しています。オオタカで大丈夫だからクマタカでも大丈夫というのは科学的におかしいな回答です。専門家の助言を踏まえ、選定していますとも答えています。この専門家が公開されています。この専門家は、「ここから先は工事現場だということを猛禽類に知らしめることも措置の一つである」と発言しているのです。音を徐々に大きくしていつて近づけないようにするコンディショニングという技術があるのですが、まったく科学的な根拠はありません。うるさければ寄ってこないわけですが、うるさくて寄ってこないこと自体、影響があるわけです。影響を回避する措置ではありません。そんなことを平気で言う方が専門家でしょうか。専門家として自信があるのなら公開されるべきです。

他にもおかしな記述があるので読んでみます。

「この隆起を主体とする変動は周辺の変動領域と連続的に発生するものであり、周辺領域との間に隆起速度と同等の変位が累積するものではない、というのは、隆起が断層運動のような狭い範囲で局所的かつ急激に起こるような現象ではなく、山域全体でゆっくりと連続的に隆起が起こっていることを意味しており、これに基づき、トンネルに影響を与えるような状況は考えられず、トンネルの工事中はもとよりその後の維持管理においても問題はない」と記載されています。「周辺領域との間に隆起速度と同等の変位が累積するものではない」これは正しいです。断層の長い線が全部同一の動きをするわけではありません。動く地点とあまり動かない地点があるわけです。「山域全体でゆっくりと連続的に隆起が起こっている」と記載されていますが、2 m動くところと3 cmしか動かないところがあり、僕たちは「動くところがあつた場合にどうなのか」ということを問題にしているのですが、それを全体的にゆっくり隆起するから大丈夫と全く違う解釈しているのです。ここでも科学的なコミュニケーションが成立していないのです。成立してなくても手続きが完了できてしまうことは問題です。

こうした事例を繰り返さないために、政策決定段階のアセス制度をきちんと制定する必要があります。前回の環境影響評価法の改正のときに、戦略アセスメントの法律を作ろうと散々提言しました。当時は民主党政権だったので、できるかと思いましたが、民主党政権でも出来ませんでした。現自民政権ではほぼ無理でしょう。現時点の環境影響評価法は手続き法なので、実際に規制している法律を強化していく必要があります。まず種の保存法です。次にこちらはまだ制定されていませんが、湿地等保全法のよくなものが必要だと思います。その他、海域保全法が必要だと思います。海岸法という法律で護岸工事が出来るのですが、これは環境影響評価法の対象になっていないのです。ですので、ここらへんの規制法を強化していく必要があると思っています。

それから事業を認可するのを環境大臣にすべきです。現在環境大臣は評価書に対して、参考意見を述べる事が出来ます。それを受けて、国土交通大臣が意見を言い、国土交通大臣が認可を出しているのです。そうではなくて環境への影響低減措置を第三者的に環境省が判断し、ダメだと言える仕組みにするべきです。

それからコミュニケーションツールの強化が

必要です。なぜ意見を取り入れなかったのかを科学的に説明する責任を負わせるということだと思います。先ほどのような非科学的回答を許さないということだと思います。それから専門家の公表です。アドバイスの場も公開し、秘密裏に行わせないようにはすることです。これが不十分なときの不服申し立てと公開議論の場の確保も必要です。これは団体訴権の話で法律の話になってしましますが、JRがこのような事業を行うときに、不服申し立てができる訴権を持っている人の範囲が日本は狭いのです。しかし、このような環境影響評価にもとづく話のときには我々国民全員が日本の自然を守る責務を持っているわけですから、国民が不服申し立てができるというシステムにしたほうがいいのではないかと思っています。

最後にこれから想定できる悲しき事態について話します。その一、国民の税金が使われます。これまで国は、一民間企業の事業なので国民の税金は使わないと言いつけていました。それが二〇一五年七月三日の参議院の内閣委員会で、石破茂地方創生・国家戦略特別区域担当が、山本太郎議員の質問に対して次のように答弁しています。

「このリニアというものは、例えば東海道新

幹線というものに対するまた別の、災害に強い鉄道としての意味合いも持っておるわけでございます。これは公共交通機関として維持がどうしても必要であるということであるとするとするならば、それは国庫による助成というものは可能性として私は否定できないと考えております。」



の五月に想定した金額です。その後、建設費の高騰と人材不足に陥っています。ですので、税金を投入する可能性は十分に考えられます。

それから想定できる悲しき事態のその二です。税金まで投入して出来たはいいが、無用の長物になる可能性があります。リニアに必要な不可欠なものは何でしょうか。それは超電導を維持するためのヘリウムです。ヘリウムは色々なものに使われています。需要の八割が医療機器のMRIに使われています。気体のヘリウムは光ファイバーや半導体等の製造にも使われます。自動車のエンジン部品やガソリンタンクの気密性をチェックするのにも使われます。遊園地で売られている風船の中身もヘリウムガスです。何年前かにヘリウムの需給が逼迫したので、遊園地から風船が一斉に無くなったのをご存じでしょうか。二〇一四年度は需給の均衡を取り戻しているものの、新興国におけるMRIの導入台数の大幅な増加や光ファイバーの生産増が続けば、二〇一〇年代後半には再び需要が切迫する可能性があります。ヘリウムのほとんどをアメリカからの輸入に頼っていますが、アメリカは宇宙産業や軍事産業をかかえており、ヘリウムを売らないと言っています。代替ガスの開発を行っているものの、現状では代替技術が確

立してはおりません。経産省も厚生労働省も、ヘリウムの需給が逼迫することを踏まえてヘリウムの確保を一生懸命考えますと国会の答弁で答えています。これに対して国土交通省は「我が国の液体ヘリウムの年間輸入量、これも一千万立米と伺っておりますが、その1%にも満たない量であるから大丈夫です。」と答えているのです。代替の技術開発をしているのかというと、これもしていません。ヘリウムは天然ガスの採掘の更に副産物として出てくるもので、ヘリウムガスを取るための採掘はしていません。そのくらい取るのが難しい物質です。リニアでは、ヘリウムガスは密閉した容器の中で循環使用をするから走行によつて消費されないということですが、構造物というのはいずれ劣化します。どこかでガスは漏れてきます。実験室の中でさえ90〜95%の回収率なのです。ということでは普通に汎用されている技術では、回収率もずっと悪くなると考えるのが妥当です。新しいガスを供給し続けなければならぬのが現実ですが、使う量が少ないから大丈夫です、というのはひどい回答です。さらに、ヘリウムが無くなって何が困りますか、という質問に対して、国交量は「飛行船が飛ばせなくなる」と答えたのです。危機意識のかけらもありません。

リニアが名古屋まで開通する二〇二七年に、僕は60歳になります。自然保護協会を定年する年です。これは僕の自然保護協会にいる間の仕事だと思って、なんとか止めたいと思っています。トンネル掘ったはいいが、線路はないので、他の鉄道を走らせることもできませんので、本当に無用の長物を作りかねません。ヘリウムはいずれ枯渇します。リニア事業は止めないといけません。

最後に僕の大好きな歴史学者である色川大吉さんの言葉を紹介したいと思います。

「風景が無くなるということは、その歴史がなくなることである」

南アルプスという風景が無くなるということ、は、それまでの歴史・地史も全部失ってしまうということなのです。この言葉をしっかりと受け止めて、このリニアの問題だけでなく自然保護全体の問題を考えていけなければいけないと思っています。

以上で私の話を終わらせて頂きます。どうもありがとうございました。

(記録：下野綾子)

自然保護委員会担当理事挨拶

谷内 剛

自然保護委員会担当理事となりました、谷内剛（たにうち・つよし）です。

これまで千葉支部で事務局長を務め、「家族登山」普及委員会ではウェブサイトを親子で楽しむ山登り」の制作を行ってきました。自然保護分野での活動経験はありますが、大学では応用化学を専攻していたため、その知識が何かのお役に立つかもしれないとの思いから、このたび担当をお引き受けしました。

さて、このような挨拶文を書くことに不慣れであることに加え、あらためて自身身の自然保護に対する考えを整理しようとする、しばらくペンを進めることができませんでした。

その理由のひとつが、日常報道されている開発行為やシカやイノシシなどによる食害、動植物の絶滅危惧など様々な自然環境に関する記事をそれなりに関心を持って読むことがありながらも、すっかりした自分

の意見を持つまでには至っていないなかつたことです。これは正直なところ個人レベルでは何ら支障をきたしていないという問題意識の希薄さ、どこかで他人事のような感覚があったからでしょう。また、開発行為によつて得られた利便性をさまざまな場面で享受しているという複雑な心境からでもあります。

そして、自然保護に対して「登山」という、ある部分では相容れないおそれがある行為について自分の中でどのように評価し、どこに着地点を見いだすかということについても考えていました。

そうした時に、先日開かれた自然保護全国集会を思い出し、そこで発表された定量的な調査やさまざまな活動は通常の自然保護団体では難しい、山を知る者でしかできない貴重な作業であると気づきました。さらに、登山活動を通して環境の変化をつぶさに感じとり、そこで得られた知識、情報を広く社会に還元することができるという、日本山岳会にある委員会ならではの強みも再認識することができました。

以上、日頃不勉強なため自省的なご挨拶

になりましたが、今後ますます多様化する自然保護関連の課題や活動について、自分に自問自答を積み重ねながら委員会の活動に励みたいと思います。

また、「家族登山」普及委員会のウェブサイトを「親子で楽しむ山登り」でも自然について学ぶコーナーを設けています。今後、これらの委員会を超えた知識の連携も視野に入れ、相互に活動の幅が広がるような方法も考えてゆきたいと思っています。



蓮華升麻