

中央新幹線計画に関する質問書

東海旅客鉄道株式会社（ＪＲ東海）による中央新幹線（リニア新幹線）計画については、現在、事業実施に向け、国土交通省において、環境影響評価書の審査が行われています。そして、7月22日までには建設認可の手続きが行われると報道されています。評価書については沿線の知事から首長意見が反映されていないとの声が上り、岐阜県知事はたまたら追加意見を提出しました。また、6月5日に出された環境大臣意見も、環境保全のための追加措置を含め、万全の対策を講じるようＪＲ東海に求めています。リニア新幹線事業は、整備新幹線として計画されており、その建設にあたって国土交通大臣の責任は極めて重大です。知事意見提出からわずか1カ月足らずで作成された評価書が、自治体首長や沿線住民の意見を反映したものではないことはその内容からも明らかです。貴省が計画実施のための手続きを急がず、早急な工事着工を認めることがないよう求める立場から、私たちは、以下の点について、貴省に質問しますので、誠実かつ具体的にお答えください。

1. リニア新幹線の必要性について

リニア新幹線計画の目的について、ＪＲ東海は、経年劣化した東海道新幹線の代替路線であるとともに、将来の大規模地震に対する抜本的対策として、東京・大阪間の路線の二重系化を図るためと説明しています。また、東京、名古屋、大阪間の速達性をはかるため、在来の新幹線と違う超電導磁気方式で運用する。そして、建設は2段階方式で行うとしています。効果として、三大都市圏を短時間で結ぶことにより日本の経済活性化に寄与するとともに、中間駅ができる地方も産業や観光などで地域経済の振興につながると説明しています。

まず、現在ＪＲ東海が進めている東海道新幹線の改修について、安全対策や運行上どの程度経年劣化が防げる見通しなのか、回答ください。バイパスとして機能できる交通施設として、東名高速道路や第二東名、中央道があり、並行した鉄道施設はそもそも必要ないと考えます。それでも鉄道が必要なら、貨物輸送に適さず、在来の新幹線との乗り入れができないリニア新幹線を選定するよりも、中央線や飯田線、北陸線などを在来型新幹線使用にすれば、その方がむしろ災害時の代替路線の役割を十分果たせるのではないのでしょうか。それでも、国土交通省は全国新幹線鉄道整備法の趣旨に合致しないリニア新幹線を推進する方針ですか、回答して下さい。

2. リニア新幹線の採算性について

ＪＲ東海の山田佳臣前社長は昨年10月の記者会見で、リニアが実現しても採算はとれないと明言し、メディアや国民を驚かせました。リニア単独では赤字だが、東海道新幹線の収益をもってすれば、健全経営と安定配当を維持しつつ、所定の利益を上げることができるとの趣旨のようですが、一方で、リニアが供用になれば、利用者の乗り移りにより東海道新幹線が赤字になると、ＪＲ東海の葛西名誉会長は25年前に発言しています。日本社会は急激に少子高齢化が進み、2050年には人口が1億人を切り、リニア新幹線が利用を見込む生産年齢人口も昨年8、000万人台を切つて、リニア新幹線の東京・名古屋間が開業する予定の2027年にはさらに1、700万人も減少すると言われています。私たちは、リニアと東海道の両新幹線が共に赤字になり、5兆円もの借入金返済の負担も重なって、ＪＲ東海の経営が立ち行かなくなる可能性もありうると考えます。また、

リニア建設中に経営上の問題が生じた場合、工事を中断するとJR東海は説明しています。そうした場合、国が財政支援として国費を投入するのではないかと懸念しています。国土交通省は、JR東海のリニア新幹線建設は妥当な経営見通しの上に乗って進められると考えますか、回答をお願いします。

3. 国費(税金)の投入について

リニア新幹線建設について、JR東海は他の整備新幹線と同様、不動産取得税と免許登録税は免除されると説明しています。まず、その法的な根拠について教えてください。JR東海的全額自己負担で建設することで整備新幹線として事業認可された経緯があり、国が3分の2、地方公共団体が3分の1を負担するというこれまでの整備新幹線と同様の扱いにするのは妥当とは言えません。また、当初の2段階方式でのリニア計画について、名古屋・大阪間の同時開業を求める声が与党内や名古屋以西の期成同盟会から上がっており、その際は国が財政支援すべきであると主張しています。全額自己負担、2段階方式による建設が整備新幹線としての事業認可の前提条件であり、もし同時開業、その際の国の財政支援となれば、国民に対する裏切り行為です。現在もJR東海は全額自己負担、2段階方式で建設する姿勢と伝えられていますが、国土交通省として財政支援を行う考えがあるのか、無いのか、回答ください。

4. リニアによる地方の振興効果について

リニア新幹線の効果として地方経済の振興が挙げられ、各県の期成同盟会はリニアの経済効果を誇大に宣伝しています。リニア新幹線の目的は3大都市を直達で結ぶことであり、中間駅への停車は1時間に1本となるのが確実です。現在、地方は高齢化と若年世代の大都市への移住により、自治体の半数以上が消滅の危機を迎えられていると言われています。リニア新幹線により、地方居住者、とりわけ生産労働者の東京集中が加速し、人口の半数以上が首都圏に居住する「極点社会」の到来も近いとさえ言われています。「リニアによって沿線地域が東京などの郊外になり、通勤や買い物にも便利になる」と推進側は言いますが、利用料金が高額なリニアではなく、休日割引もある高速道路を利用する人が増えるのが妥当です。国土交通省として、リニア新幹線がどのように沿線地域の振興に役立つと考えるのか、回答ください。

5. 建設発生土(工事残土)の処理について

リニア新幹線の建設工事は着工から10年以上の長きにわたります。東京から名古屋まで28.6kmのルートのうち24.6キロがトンネルです。また、約5kmおきに直径3.0mの非常口が47箇所つくられ、山岳部のトンネルからは長い斜坑が掘られます。これら工事により排出される建設発生土は6,350m³と言われています。排出される工事残土の置き場(処分地)について、山梨県1箇所と静岡県7箇所の立地場所が明らかにされていますが、その他の場所は全く特定されていません。処理方法についても、JR東海の他事業とか、農地や宅地造成に使用するなどの方法により90%以上を再利用すると評価書に記載されていますが、具体的な処分先や方法は自治体と協議して行くという計画だけでは、到底、沿線住民の理解も納得も得られません。環境大臣も意見の中で、発生土置き場について、「自然植生、湿地、稀少動植物の生息地や、近傍河川の汚濁のおそれがある区域、また、住民の生活の場から見えない場所を設定するよう」配慮を求めています。すでに、大井川源流部に設置場所が特定されている7カ所について、このような配慮がなされているとは言え

ません。リニア新幹線の建設は実施することが最大唯一の目的で、自然環境や住民生活への配慮が二の次、三の次になっているとしか思えません。国土交通省として、民間鉄道会社の事業であるとの認識ではなく、整備新幹線という国策の一環として位置づけているなら、工事残土処理という重大な課題について、厳しく指導・監督する責任があると考えます。J-R東海の、建設発生土に係る環境保全措置について、どう考えているのか、回答ください。

特に、静岡市長・県知事が求めた「山体崩壊」の可能性から扇沢の工事残土処理場所の回避についてどのように考えているのか、お答えください。

6. 工事計画の変更について

各県知事から、沿線住民の切実な声を受け、評価書のさまざまな項目で、至極もつともな理由を挙げて、環境調査の追加や工事車両の走行ルートの変更、鉄道関連施設の立地場所の変更を求める意見も出されています。3年前の環境影響配慮書の段階から、計画の変更を求める首長意見も出されていません。こうした要望について、J-R東海は変更しないとの姿勢をとり続けています。国土交通省として、工事計画の変更についてJ-R東海を指導すべきと考えますが、回答ください。

7. 南アルプスエコパーク申請への影響について

山梨県、長野県、静岡県県の1.0市町村は、南アルプスを生物圏保全地域としてユネスコエコパークの登録を進めています。環境大臣意見でも、リニアの工事による自然環境への重大な影響、景観破壊などについて強い危惧を持っていることを表明しています。南アルプスは、すでに世界自然遺産となっている白神山や屋久島と並ぶ、いやそれ以上の世界に誇れる豊かな自然に恵まれています。地形を改変し、自然環境への影響が懸念されるリニア新幹線建設のような大規模土木事業を行ってはならない地域と考えます。国土交通省として、このままリニアを建設しても、エコパーク登録への影響は無いと考えるのか、回答ください。

8. 地震対策、避難対策について

J-R東海は、「地下トンネルだから地震には強い」、「NATM工法と、岩盤に打ち込むロックボルトにより、岩盤とトンネルが密着するので、地震が起きてもトンネルは壊れない」と説明していますが、それは思い込みに過ぎないのではないのでしょうか。大規模な直下型地震が起きた場合はどうなのか、その検証はどのように行われたのか、そのことは一切説明されていません。南アルプス自体、地層が複雑に重なり合い、隆起活動も止んでいません。また、リニア新幹線は、地震が発生しやすい活断層をいくつも横切ることになります。安全対策も無いに等しいと言っていいほどです。どのような事故が想定されるのかも避難対策も立てられていません。車外に脱出して、都市部トンネルでは下部通路を歩いて非常口まで歩き、山岳部トンネルでは下部通路が無いので、軌道脇を歩いて斜坑までたどり着き、そこからまた長い距離を歩いて非常口から避難するとしています。あまりにも杜撰です。なぜ、救急車両などが走行できる避難通路をトンネル内につくらないのか理解できません。国土交通省は、J-R東海の地震対策、避難対策についてどう考えているのか、回答ください。

9. 磁界について

超電導磁気浮上方式で心配なのは、強力な磁界の発生です。過大な電力を供給するリニアは、車両積載の超電導コイルとガイドウェイの誘導コイルの作用によって強い磁場を発生させ、人体に有害な電磁波を放射します。車両内も駅構内も厳重に遮蔽するシールドで覆われていることからその

ことは明らかです。JR東海はICNIRP（国際非電離放射線防護委員会）のガイドラインを大幅に下回っているという山梨実験線での計測データを明らかにしていますが、ガイドラインが厳しくなる高い周波数帯の計測データは公表していません。また、実験線で時間をかけた検証が行われたとの説明もありません。私たちは、国土交通省からJR東海に対してデータの公開を指示するよう求めます。今までの説明で利用者や沿線住民が納得すると考えますか。回答ください。

10. 大深度地下使用について

リニア新幹線の着工認可が下されれば、JR東海は東京都（1市3区）、神奈川県川崎市、愛知県春日井市、名古屋市の大深度地下の使用認可申請を行うとされています。認可を受け、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法が適用された場合、地上権が及ばないとした大深度地下を関係住民の了解も補償も無く掘ることになり、掘削工事は24時間行われるとJR東海は説明しています。JR東海から大深度地下使用の申請が出された場合、国土交通省では、誰がどのくらいの時間をかけて、またどのような形で審査し、判断を下すのですか、回答ください。また、関係住民らが大深度地下使用について意見を言う機会はどのように保証されるのか、回答ください。

11. 工事による地下水の漏出、枯渇について

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、また環境大臣意見も「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」と事実上の追加措置を意見しました。大井川など一級河川管理者として、又、トンネル工事など技術監督者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「環境省の追加措置」で可能となるのか、解明された場合の「恒久対策」については何を想定されているのか、お答えください。

以上

2014年10月17日

リニア新幹線沿線住民ネットワーク

共同代表 天野徳一、片桐晴夫、川村晃生、原 重雄

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

リニア新幹線を考える相模原連絡会

リニア・市民ネット山梨

NO！リニア連絡会(大鹿村)

飯田リニアを考える会

東濃リニアを考える会

リニア・市民ネット東京

南アルプス・リニア市民ネット静岡

リニアを問う愛知市民ネット