

リニア新幹線環境影響評価準備書に関する国交省交渉

2013年10月17日(水) 16:00～参議院議員会館B103会議室

＜国土交通省出席者＞

鉄道局幹線鉄道課・課長補佐(総括) 吉田和史
〃 施設課環境対策室・課長補佐 松村 昇
〃 技術企画課技術開発室・係長 入口伸彦
都市局都市政策課大都市戦略企画室(併大深度地下利用企画室)・課長補佐
小泉 洋
〃 整備係長 山本裕一



＜リニア新幹線沿線住民ネットワーク出席者＞

共同代表 天野捷一、川村晃生、原重雄
他各団体から25名

＜自然破壊、環境への影響＞

- Q リニア新幹線は日本最大の自然である南アルプスの自然を破壊する事業である。
- A 準備書の説明会を通じて地域の方々にしつかり説明してもらい、環境影響評価法の手

続きに沿って、着実に進める必要がある。とくに南アルプスの25キロのトンネルについて、工事車両が進入できる道路を整備するところは、トンネルの山梨側1か所、長野側2か所である。建設発生土は自社事業や公共事業への有効活用に努めるが、適切な対策をとる。また、発生土の処理については現地の調査を行い、適切かどうかの検討をする。周辺環境への影響をできる限り低減するようにする。発生土については自治体の協力を得て処分場所を選ぶことになる。工事車両についても適切な点検整備による性能の維持、運行ルート分散化や工事の平準化などで沿線住民への影響をできるだけ少なくするよう計画されている。環境影響評価の手続きはこれからしばらく続くが、それが終了すると、詳細な工事設計、施行計画の策定、工事実施の各局面での関係機関への登記をしながら、環境への影響を極力及ぼさないようにして行く。国交省としても工事に向け手続きもあるので、関係方面に照らしながら、遵守事項につき本事業を注視して行く。

＜都市集中で地方は過疎化する＞

- Q 私たちには到底納得できない回答だ。説明会ではリニアはおかしいという声がほとんどの参加者から出ている。リニアは要らないという人が大半だが、地域では中間駅が出来て進行すると宣伝しているが、実態はそうではない。JR東海は駅をつくるだけで周辺

整備は地元が金を使ってやってくれということだ。本数についても1時間にリニアが5本停まると浮かっている。ストロー効果で三大都市圏に人や機能が集中して、地方は過疎化するのではないか。

- A リニアは、東海道新幹線が開業から49年経って経年劣化しており、防災上の意義もあって大動脈を二重系化しようというものだ。短時間で三大都市圏を結ぶことで経済活性化、社会活動を活性化するという一方で、意義のある事業と考える。過去の新幹線のようにストロー現象のようなことが起こる可能性はあるが、東京・大阪67分、東京・名古屋を40分で結ぶことを考えると、これまでの新幹線と違って、地下鉄に乗るような感覚で東京に行く、大阪に行くという可能性が生まれる。その意味で、中間駅に東京のベッドタウンのような使い方が生まれる可能性がある。

中間駅の停車本数は1時間に1本程度と聞いているが、その場合、空港と同じような考え方で、これまでの整備新幹線とは大きく違った可能性がある。中間駅やリニアをどう使っていくかには、各地域が持っているポテンシャルや特性をどう生かすか考えて行くことが重要だ。

＜採算倒れと国費投入＞

- Q リニアは採算がとれない。JR東海がそれで経営が立ち往かなくなり、国費が投入される恐れがある。現に、東京オリンピック招致後、東京・甲府間をそれに間に合わせて先行開業できないかとか、また、名古屋・大阪間を同時着工すれば、その建設費3兆6千億円を国費で賄うことをすべきだという声も出ている。JR東海はあくまで全額自己蓋でリニアをつくり、部分開業がしないと語っているが。

- A 部分開業について、JR東海は地下ターミナル駅の工事も二けたの年数がかかり、オリンピックまでにはできないと言っている。国の負担は考えていない。東海道新幹線の輸送量が限界にきており、リニアが出来れば時間短縮によって航空機からの移行客が増えるなど需要見通しは立っており、健全経営は維持できると、20回にわたる（国交省交通政策委員会鉄道部会）中央新幹線小委員会でも、慎重な見通しに基づいたものと評価されている。

- Q 中日新聞の記事で、記者の質問に対し、JR東海の山田社長は、「リニア新幹線は絶対にペイできない」と語っている。そうだとすれば審議会の審議はチャラにすべきではないか。

- A リニア単独ではペイできないかも知れないが、中央新幹線小委員会はJR東海全体の中で健全経営ができると評価したものだ。

- Q それは、リニアが赤字という前提になっている。泣きついてきたらどうするのか。

- A あくまで自己負担するのだから、国民負担は考えていない。

- Q リニアの運賃について、東京から名古屋まで東海道新幹線の運賃プラス700円とJR東海が言っているが、総括原価方式に沿って国が関与して決めるのではないのか。

- A 営業開始の段階で運賃が決まる。建設にあたっての想定であり、その料金で健全経営できるということでは。

＜乗客の安全・避難対策＞

Q リニアは乗客の安全を確保できない。地下だから地震に強い、浮いているから安全だと言っているが理由にならない。

A 乗客の安全はリニアに限らず、レール鉄道にとって最重要事項であり、阪神淡路大震災から東日本大震災までの経験を踏まえ、新たな地震対策を指示している。リニアについても数々の耐震設計がなされることになっている。心配されている活断層について、それを横切っているのはリニアだけではない。出来るだけ活断層を避けるが、やむなくトンネルが活断層にあたる場合、トンネルのコンクリートを強化するとか、ロックボルトを岩盤に打ち込んでトンネルが変形しないようにするとか。これは過去のトンネルでもやっており、上越新幹線のトンネルは中越地震の際も耐えられた。その他、リニア特有の地震対策としては、東海道新幹線でも採用されているが、地震の初期微動を感知して、すぐに列車の速度を落とせる早期警戒システムも採用する。リニアはガイドウェイに囲まれ走行しており脱線する心配は無い。これらの安全技術の採用は、中央新幹線小委員会の審議で、現段階では妥当な対策として評価されている。

避難対策について、複数の乗務員が乗客を誘導避難させるという説明は不十分ではないか。避難方法だが、車両火災の際は最寄りの駅まで（走行して）たどり着くのが基本だが、やむなくトンネル内で停車した場合は、まずトンネル下部の安全な避難通路に出てもらう。そこは圧力を高めており煙は広がらない、通路の電源も確保されていて、歩いて立坑まで行く。最長3キロ歩くが、下の空間は警察や消防が救助に行ける。リニアの避難対策が著しく劣っているとは思わない。

Q 避難対策に関して、説明会でJR東海は嘘を言っている。私たちは車両火災の発火物としてガスタービンについて質したが、ある説明会では「誘導集電にするからガスタービンは積まない」と言い、別の説明会では「実験線の営業用車両L0系には積んでいます」と言った。積まないものを実験する必要があるのかと質問すると答えられない。また、ある説明会では「緊急の場合、リニアは非常口付近に停まるようになる」と言った。いい加減だ 国交省はJR東海の説明会のようなことを言わず、もっと責任のある回答をしてほしい。

＜消費電力＞

Q 東京・名古屋間のリニアの消費電力は27万kwだが、飲食店が使う190万kwに比べ決して大きくはないと説明する。飲食店は何万もあり、一社だけで27万kwは膨大な電力だ。

A 私もそう思う。東日本大震災のあと、20回目の中央新幹線小委員会でも議論し、JR東海に対し省エネを要請した。

Q それは違う、審議はしていない。資料として出されたものだ。報告があっただけだ。

A 報告があった。

Q 車両全体ではなく、乗客一人あたりの消費電力を基本に考えるのが本来だ

A 報告された資料では1列車あたりの消費電力は3.5万kwとなっている。仮に千人乗っていればそれで割れば出るが、計算はケースバイケースだ。

Q 電力については関心が高い。それは、JR東海の葛西会長が原発推進論者だからだ。

<大深度法の適用>

Q どう考えても大深度法は補償も必要なく勝手に掘るためのものだ。J R 東海から許可申請が出て絶対認めないでほしい。

A ご理解いただきたいが、都市局としてはあくまで中立の立場で審査して許可する。条件を全て満たしていれば、認可する。補償は無いというのは違う。井戸などがあれば補償はする規定になっている。

Q 大深度ではない山梨・長野・岐阜では大深度法は適用されない。区分地上権を設定することになるというが、今もってその設定の地下の深さが明らかにされていない。

A 山梨実験線では地下5～30mで設定されたが、大深度法の申請とも関係しこれから検討するので、J R 東海は現段階で示せないのではないかと。

Q 地上権設定を住民が拒否した場合、土地収用法による強制収用を考えているのか。(注)

A リニアは民間事業であり公共事業ではないので、確たることは申し上げられない。土地収用法が適用されるのかどうかは確認してお答えする。

Q 説明会でJ R 東海は強制収容できると明言している。大事な問題だ。地上権設定拒否と土地収用法適用の関係をはっきりしてほしい。リニアが民間事業なら大深度法は適用されないのでは。

A 大深度法の第4条に鉄道事業も使用できる対象に入っている。J R 東海は鉄道事業法の適用対象事業者なので、大深度法の適用対象となる。

<関連質問>

Q 原発は活断層の上には作れないことになっている。千人もの乗客を乗せたリニアが活断層の中を走るというのも同じ問題だ。原発はダメで、鉄道や橋梁やトンネルは大丈夫というのはおかしい。

A 活断層を走るのダメというなら、これから日本の鉄道はつぐれない。

Q それは、東日本大震災の前と後では考え方を換えなければならないということだ。これからは活断層の上や中を走るものは作ってはいけないという考えが必要なのだ。

Q 濃尾地震では断層が6メートルずれた。J R 東海は山岳部のトンネルはNATM工法で掘るから大丈夫だというが、いったいどのくらい断層がずれても大丈夫なのか数値を示してほしい。

A 何メートルと言われても答えられない。鉄道として最大限の安全を確保する基準を作っている。

以上

.....
(注)「J R 東海は土地収用法を適用できる事業者か」について、10月18日、田城郁参院議員の事務所を通して国交省から以下の回答があった。

「適用対象となる鉄道事業者であります。根拠は土地収用法第3条7項による」

土地収用法第三条 土地を収用し、又は使用することができる公共の利益となる事業は、次の各項のいずれかに該当するものに関する事業でなければならない。

同7項 鉄道事業法による鉄道事業者又は索道事業者がその鉄道事業又は索道事業で一般の需要に応ずるものの用に供する施設。