

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に
係る法対象公聴会及び法対象条例公聴会

【第1回】

会 議 録

平成26年1月18日

川 崎 市

目 次

日 時	1
場 所	1
事業の名称	1
意見を聴こうとする事項	1
公述人名簿	2
事業者名簿	2
開 会	3
公聴会の運営方法の説明	4
公述人の紹介	6
第 1 次公述	7
第 2 次公述	3 4
第 3 次公述	5 2
閉 会	6 7
事業者及び公述人資料	

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る法対象公聴会及び法対象条例公聴会
【第1回】

◎ 日 時

平成26年1月18日（土）午前10時00分～午後4時36分

◎ 場 所

麻生区役所4階 第1会議室
川崎市麻生区万福寺1-5-1

◎ 事業の名称

中央新幹線（東京都・名古屋市間）

◎ 意見を聴こうとする事項

環境影響評価項目

（法対象公聴会）

- 大気環境に係る予測評価
- 水環境に係る予測評価
- 土壌に係る環境その他の環境に係る予測評価
- 動物に係る予測評価
- 植物に係る予測評価
- 生態系に係る予測評価
- 景観に係る予測評価
- 人と自然との触れ合いの活動の場に係る予測評価
- 廃棄物等に係る予測評価
- 温室効果ガス等に係る予測評価

（法対象条例公聴会）

- 人と自然とのふれあい活動の場に係る予測評価
- 地域交通（交通混雑、交通安全）に係る予測評価

◎ 公述人名簿（敬称略）

- ● ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●

◎ 事業者名簿（敬称略）

- ● ● ●（東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全統括部担当部長）
- ● ● ●（同社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全統括部担当部長）
- ● ● ●（同社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全事務所（神奈川）所長）
- ● ● ● ●（同社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全事務所（神奈川）担当課長）
- ● ● ●（同社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全事務所（神奈川）副長）
- ● ● ●（同社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全事務所（神奈川）主席）
- ● ● ●（パシフィックコンサルタンツ株式会社 環境部技術次長）
- ● ● ●（同社 環境部課長補佐）
- ● ● ●（一般財団法人日本気象協会 事業本部環境事業部環境事業課統括マネージャ）

開 会

○議長補佐（川合） 皆さんおはようございます。定刻となりました。ただいまから川崎市環境影響評価に関する条例に基づきまして、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る法対象公聴会及び法対象条例公聴会を開催いたします。

私は、川崎市環境局環境評価室担当課長の川合でございます。

本日の公聴会の議長は、規則で市の職員が行うことになっておりますことから、環境局環境評価室長の飯島が担当いたします。

また、議長補佐を私、川合が務めさせていただきます。

それでは、議長、お願いいたします。

○議長 皆さんおはようございます。本日の議長を務めさせていただきます、環境局環境評価室長の飯島でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。皆様方におかれましては、日ごろから川崎市政、とりわけ環境行政にいろいろと御協力いただきまして、まことにありがとうございます。

本日は、環境影響評価法の対象事業でございます「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る公聴会でございますが、この公聴会は、川崎市環境影響評価に関する条例に基づき、川崎市長が法対象事業に係る市長意見及び法対象条例審査書を作成するために開催するものでございます。

本日、私が議長として議事の進行を務めさせていただきますが、公聴会が円滑に行われますよう、公述人の皆様方には御協力をよろしくをお願いいたします。

また、傍聴人の方々には、会場入り口でお渡しいたしました公聴会次第に記載してございます、お願い事項を守っていただき、円滑に公聴会が進められますよう、よろしく御協力をお願いいたします。

公聴会の運営方法の説明

○議長 それでは、本日の公聴会の運営方法につきまして、議長補佐から説明をさせていただきます。

○議長補佐（川合） それでは、本日の公聴会運営方法について御説明いたします。お手元の公聴会次第を御覧いただきたいと思います。

まず、本日の「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る公聴会で「意見を聞こうとする事項」は、環境影響評価法に基づく大気環境、水環境、土壌に係る環境その他の環境、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合い活動の場、廃棄物等、温室効果ガス等に係る予測評価及び川崎市環境影響評価に関する条例に基づく、人と自然との触れ合い活動の場、地域交通（交通混雑、交通安全）に係る予測評価についてでございます。

本日、公述される方には、先に縦覧しました準備書等に対する御意見を公述していただきます。

一方、事業者の方からは、公述人の意見に対し、事業者としての見解を公述していただきます。

なお、この公聴会では、市への質問等を受けるものではないことをあらかじめ御承知おきます。

次に、公述の方法についてですが、初めに、事業者の方から、次に公述人の方からの順番で3回ずつ公述の機会を設けております。

まず、第1次公述につきましては、初めに事業者の方から20分以内で、事業と環境影響評価の概要につきまして公述していただき、次に公述人の方から1人10分以内で個別的、具体的に意見を聞こうとする事項について御意見を述べていただきます。

次に、第2次公述では、公述人の方からの御意見等に対しまして、事業者の方から20分以内で適切かつ明瞭に公述していただき、続いて公述人の方から1人5分以内で事業者の第2次公述を受けて、御自分の御意見を述べていただきます。

次に、第3次公述では、公述人の方からの御意見等に対しまして、事業者の方から20分以内で適切かつ明瞭に公述していただき、続いて公述人の方から事業者の第3次公述を受けての御意見、御要望等を含め、1人5分以内で「まとめ」の公述をお願いしたいと存じます。

なお、意見の検討・取りまとめの時間につきましては、第1次公述が終了した時点で60分、公述人の第2次公述の前に10分、公述人の第2次公述が終了した時点で20分、公述人の第3次公述の前に10分設けております。

また、公述人の方の公述内容等によっては、事業者の公述時間や、取りまとめの時間を多少延長する場合もございますので、御了承いただきたくお願いいたします。

本日の公聴会の終了時間は、おおよそ午後4時ごろになると存じます。

次に、公述時間を守っていただくために、公述席の前に「シグナルタイマー」が置いてございますが、このシグナルタイマーについて御説明いたします。

公述開始のときに、「シグナルタイマー」のブザーが1回鳴り、緑のランプがつかます。

そして、所定の時間終了の1分前には、ブザーが1回鳴り黄色のランプがつきます。
終了時にはブザーが5回鳴り、赤のランプが点滅いたしますので、この赤いランプの点滅が終わるまでに公述を終了していただきます。

公 述 人 の 紹 介

○議長補佐（小森） 次に、本日の公述される方々を御紹介申し上げます。

まず、最初に公述人の方々を御紹介させていただきます。●●●●●様。●●●●●様。●●●●●様。●●●●●様。●●●●●様。●●●●●様。●●●●●様。●●●●●様。●●●●●様。●●●●●様。

以上 10 名の方々でございます。

次に、事業者の方々を御紹介させていただきます。

東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全統括部担当部長、●●●●●様。同社、環境保全部担当部長、●●●●●様。同社、環境保全事務所（神奈川）所長、●●●●●様。同社、環境保全事務所（神奈川）担当課長、●●●●●様。同社、環境保全事務所（神奈川）副長、●●●●●様。同社、環境保全事務所（神奈川）主席、●●●●●様。パシフィックコンサルタンツ株式会社環境部技術次長、●●●●●様。同社、環境部課長補佐、●●●●●様。一般財団法人日本気象協会事業本部環境事業部環境事業課総括マネージャ、●●●●●様。

以上の方々です。よろしくお願ひいたします。

第 1 次 公 述

○議長 それでは、ただいまから第1次公述を始めさせていただきますが、公述の時間は、事業者の方は20分以内で、事業と環境影響評価の概要について、公述人の方は1人10分以内で、あらかじめ申し出られた事項につきまして公述していただきます。

それでは、これより事業者の方、20分以内ということで公述をお願いいたします。

○事業者（●●） それでは、ただいまから「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」環境影響評価に係る法対象公聴会及び法対象条例環境影響評価準備書の概要について御説明いたします。

本日の御説明内容ですが、初めに中央新幹線計画、またその必要性、次に川崎市の方路線概要、さらに川崎市内に設置される施設の概要、工事実施期間、環境影響評価の結果について御説明いたします。

中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき計画を進めております。基本計画の決定、各種の調査、報告、国の交通政策審議会での超電導リニア技術、費用対効果、当社の事業遂行能力等に関する審議を経て、平成23年5月に国土交通大臣が当社を営業主及び建設主体に指名し、整備計画を決定の上、当社に建設の指示を行いました。

現在は、東京都・名古屋市間について、環境影響評価法に基づき手続を行っているところでございます。

続きまして、中央新幹線計画について御説明します。スライドを御覧ください。

本事業は、整備計画で決定された東京都・大阪市間のうちまずは第一局面として、東京都から名古屋市間を超電導磁気浮上方式、いわゆる超電導リニアにより整備するものです。最高設計速度は表にもありますとおり、時速505キロ、主要な経過地は、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部となります。また、路線の延長は約286キロメートル、東海道新幹線の品川駅付近、名古屋駅付近のターミナルのほか、神奈川、山梨、長野、岐阜の各県に1駅を設置する計画です。

次に中央新幹線の意義について説明させていただきます。

中央新幹線の意義としましては、東京、名古屋、大阪間の、いわゆる我が国の大動脈輸送を二重系化することで次に御説明するような想定され得るリスクに対して、抜本的な備えとなるということが挙げられます。

まず一つ目に、東海道新幹線は、開業から49年が経過し、将来の経年劣化に対する抜本的な備えを考えなければならない時期に来ているということです。

東海道新幹線の構造物につきましては、昭和34年から約5年間という短い期間で、東京から大阪までが同時に建設され、開業後は、全線にわたって高密度な列車運行を行うことにより、日本の大動脈移送を担ってまいりました。こうした経緯から、今後、設備の取り替え時期も全線にわたって同時期に集中することが想定されます。

二つ目は、大規模地震等の将来の大規模災害への備えともなるということです。東海道新幹線は、これまで構造物の耐震強化などの地震対策を着実に進めてきましたが、中央新幹線を建設して、さらに災害リスクへの備えを高めることができます。

東日本大震災の経験を踏まえても、日本の大動脈輸送を二重系化する必要性はさらに高まったと言えます。

これらのリスクに対する抜本的な対策として、中央新幹線の大動脈の二重系化が必要と考えております。

続きまして、川崎市内の路線概要を説明させていただきます。図に示しますとおり、川崎市の路線概要としましては、右側から東京都から多摩川を渡って川崎市に入りまして、中原区、高津区、宮前区、麻生区を大深度地下トンネルで通過し、町田市に入ります。

川崎市内の主要な施設数量はこの表のとおりでございます。

まず、トンネルの延長は 16.3 キロメートル、次に保守用車留置施設を 1 カ所、また、非常口を 5 カ所設置する計画でございます。

各施設の概要について簡単に御説明させていただきます。まずはトンネルです。都市トンネルは、内径約 13 メートルの断面を計画しております。

次に、都市部の非常口の概要を御説明します。トンネル内の換気や、非常時の避難等の観点からおおむね 5 キロメートル間隔に計画し、直径は約 30 メートルを基本とします。

右側の図にありますとおり、換気施設のほかに、開閉設備、消音設備、多孔板、さらに異常時の避難用のエレベーターと階段を設置します。また、本線及び換気施設の関連設備を置く設備棟を併設します。

続きまして、川崎市宮前区梶ヶ谷に設置する保守用車留置施設の概要を説明します。これは川崎以東の本線においては、保守基地までの間隔が長くなることから、保守用車を留置するための中継施設として計画するものです。非常口に併設する形で、資材搬入口を設置し、保守用車留置場所は、大深度地下に計画をします。

次に工事実施期間について説明させていただきます。工事は、御覧の工程表にもございますとおり、平成 26 年度に着工し、平成 39 年度の営業開始を想定しております。工事は着手可能なところから速やかに開始することとしまして、構造物、路盤等の工事を進め、ガイドウェイ、電気機械設備等を施工し、営業開始前に各種検査、試運転を行います。

続きまして、川崎市内の環境影響評価の結果について、御説明させていただきます。まずは大気質について御説明します。大気質の建設機械の稼働により発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等につきましては、川崎市内では、計画施設付近の 5 地点で予測を行いました。予測結果は全ての地点で環境基準等を下回ります。5 地点の予測値のうち、最大値と基準値等を比較したものがこの表になります。

続きまして、ダンプなどの工事車両の運行により発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び粉じん等について、川崎市内では、計画施設付近の沿道 6 地点で予測を行いました。予測結果は、全ての地点で環境基準を下回っております。

大気質に関しての保全措置としましては、スライドにありますように、建設機械の稼働では、排出ガス対策型建設機械の稼働など、工事車両の運行では、運行計画の配慮、点検及び整備による性能維持など、御覧の内容を実施いたします。

次に、騒音について御説明いたします。建設機械により発生する騒音について、川崎市内では計画施設付近の 5 地点で予測を行いました。予測結果は、市内の最大値で 81 デシベルであり、騒音規制法などの基準値以下となります。工事車両の運行に伴

い発生する騒音につきましては、計画施設付近の沿道 6 地点で予測を行いました。予測結果については、下段の表に記しております。

結果につきましては、環境基準を超過している地点がございますが、これは赤字のとおり、現況の騒音レベルが基準を超過している場所であり、工事車両による寄与はほとんどございません。

続きまして、換気施設の供用により発生する騒音について、換気施設周辺の 5 地点で予測を行いました。

スライドの表のとおり、予測結果は、換気口中心から 20 メートルの距離の場所で、最大値で 26 デシベル、騒音規制法の基準値以下となります。

騒音に関しての環境保全措置としましては、スライドにございますとおり、建設機械の稼働では、低騒音型建設機械の採用など、工事車両の運行では、車両の点検及び整備による性能維持など、換気施設の供用では、環境対策型換気施設の採用など、御覧の内容を実施します。

続いて、振動について御説明します。スライドの上の表を御覧ください。建設機械の稼働に伴い発生する振動について、川崎市内では、県下計画施設付近の 5 地点で予測を行いました。予測結果は、市内の最大値で 65 デシベルであり、振動規制法などの基準を下回ります。

工事車両の運行に伴い発生する振動につきましては、下の表のとおり、沿道の 6 地点で予測を行いました。予測結果は、市内の最大値で 54 デシベルであり、振動規制法の要請限度以下となります。

続きまして、換気施設の供用により発生する振動について御説明します。スライドの表のとおり、換気施設の周辺の 5 地点で予測を行っております。予測結果は、換気施設から 10 メートルの距離で 30 デシベル未満であり、振動規制法などの基準値以下になります。

振動に関しての環境保全措置としましては、スライドにありますとおり、建設機械の稼働では、低振動型建設機械の採用など、工事車両の運行では、車両の点検及び整備による性能維持など、換気施設の供用では、環境対策型換気施設の採用など、御覧の内容を実施します。

続きまして、微気圧波について御説明します。列車の走行により、都市部の非常口から発生する微気圧波については、非常口の中心から 20 メートル、50 メートルの距離の地点で予測を行っております。予測の最大値は非常口から 20 メートル離れたところで 17 パスカル、50 メートル離れたところで 11 パスカルであり、整備新幹線の基準値以下となります。

主な環境保全措置としましては、多孔板の設置、維持管理、緩衝工の設置・維持管理を実施します。

続きまして、地下水について、御説明します。

地下水の水質への影響については、適切な施工管理の実施などの環境保全措置を実施することから小さいと予測しております。

また、都市トンネルの工事や、存在に係る地下水の影響について、三次元浸透流解析により予測しました。地下水位は、非常口の工事範囲の直近のごく一部において変

化がありました。その最大変化量は約7センチの上昇と低下と、ごくわずかであり、影響は小さいと予測します。

他の都市部、非常口付近においても同様に地下水への影響は小さいと予測しています。

主な環境保全措置としては、適切な施工管理、薬液注入工法における指針の順守などを実施します。

続きまして、水資源について御説明します。トンネルの工事などに係る水資源への影響については、工事排水の監視などの環境保全措置を実施することから小さいと予測します。

主な環境保全措置としては、工事排水の適切な処理、処理設備の点検整備による性能維持などを実施します。

続きまして、地盤沈下及び土壌汚染について御説明します。トンネルの工事などに係る地盤沈下については、適切な構造及び工法の採用などの環境保全措置を実施することにより影響はないと予測します。

主な環境保全措置としては、スライドにあるとおりでございます。

続きまして、トンネルの工事などに係る土壌汚染については、有害物質の有無の確認と、基準に適合しない土壌の適切な処理などの環境保全措置を実施することにより、影響はないと予測します。

主な環境保全措置としては、スライドの下段の内容を実施します。

次に地下空間の走行に伴う磁界を御説明いたします。磁界は距離の3乗に反比例して減衰します。

例えば、スライドの下のイメージ図のように、トンネルの深さが40メートルの場合における地表での磁界は超電導磁石から距離が大きく離れるので、磁界は大きく減衰し、0.0001mT（ミリテスラ）、0.1 μ T（マイクロテスラ）程度です。これは最大でも国の基準であるICNIRPガイドライン1.22mTの約1万分の1をさらに下回ります。したがって、地下空間の走行に伴う地表での磁界は全く問題ございません。

超電導リニア特有の事項である磁界に関しては、方法書の説明会及び準備書の説明会において、加えて法の定めとは別に、平成24年5月から9月、平成25年5月から7月に開催いたしました各都県での計画説明会、さらには当社ホームページ上のあらゆる機会を通じて、図や数値などを用いて詳細に説明してまいりました。

平成25年12月5日には、山梨リニア実験線による測定作業を公開し、これまでの御説明の内容のとおりであることを改めて御確認いただきました。

スライドにお示ししましたのは、その実測結果でございます。

トンネル上部の土被りが37メートルの測定地点を表しておりますが、測定された変動磁界の値は、0.00015ミリテスラであり、全く問題ないレベルであることを御確認いただいております。

続きまして、地域交通について、御説明します。工事用車両の運行に係る交通流への影響については、川崎市内で11カ所の交差点について予測しました。予測した交差点において、支障が生じることはなく、影響は小さいと予測します。また、工事用車両の運行に係る交通安全の影響については、工事用車両の交通誘導員による誘導など

の環境保全措置を実施することにより小さいと予測します。

主な環境保全措置としましては、スライドの下段にありますとおり、交通量、交通流では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮、交通安全では、安全確保に関する工事従事者等への講習、指導などを実施いたします。

続きまして、廃棄物等について御説明します。切り土工、トンネルの工事などに伴う建設発生土などの影響については、環境保全措置を実施することにより低減されていると予測します。

また、神奈川県で発生する建設発生土など、約 1,400 万立方メートルについては、本事業内での再利用、他の公共事業などへの有効利用などを考えています。主な環境保全措置として、建設発生土の再利用、建設汚泥の脱水処理などを実施します。

また、川崎市宮前区梶ヶ谷に計画している非常口から搬出する発生土につきましては、鉄道貨物を活用して、臨海部等へ運搬することで、大気質、地域交通等の影響を低減する計画としております。

最後に、対象事業に係る環境影響の総合的な評価について、御説明します。選定した対象事業に係る環境要素ごとに調査、予測及び評価を行った結果、環境保全措置を実施することによって、環境への影響について、実行可能な範囲で回避、または低減が図られ、環境の保全についての配慮が適正になされている事業であると総合的に評価します。

以上で説明を終わらせていただきます。御清聴ありがとうございました。

○議長 ありがとうございます。

次に、公述人の方の公述に移りたいと思います。1人10分以内でお願いします。

それでは、初めに●●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 高津区に住んでおります●●●●●と申します。よろしく申し上げます。

私の家から犬の散歩で15分ぐらい行ったところに獣医さんの家があるんですね。その下をリニアが通ります。それから、20年ぐらい通っているスポーツクラブの横に富士通があって、その下も通るんですね。だから、私は沿線住民のおばあさんの代表として、いろいろと気になっていることを話します。立場としては、リニアは要らない、計画をやめてという立場からです。

ただ、今日のこのテーマについては、いろいろな方がこれから公述なさると思いますので、私は初めて言う意見ですから、計画全体について感じていることをお話ししたいと思います。

その前に言っておきたいのは、今日は回答がないとおっしゃったので、どうぞ聞くだけ聞いておいてください。

この公聴会で意見を述べられるのは、リニアが通る中原、宮前、麻生、高津の四つの区の住民、在住、在勤に限るということでしたけれども、私、これはおかしいと思うんですね。さっき言っていたでしょう。市長にこの意見を聞かせるんだと。市長に聞かせるんなら、市民全員に言う権利があるわけですね。しかも、区で区切るというのは、区長は公選制じゃありませんし、区議会というのでもありませんから区は自治体ではありません。川崎市が自治体ですね。だから、私たちから一番近いところの基礎自治体というのは川崎市です。私たちは、市民税、県民税、都市計画税を払っている

納税者、しかも主権者ですから、市民なら誰でも平等に意見を言う権利があります。在住、在勤に限った場合は、それじゃあどうですか。例えば、臨海部で事業が行われているときは、ほとんどの市民が関係ない、意見を言えないということになりますね。意見表明権を奪われる。これはやはり問題だと思います。多摩区だって、最初は通ると思って一生懸命勉強し、活動していた人がここに来ているんです。だってルートをはっきり言いませんでしたからね。その多摩区の人、私以上に意見を言いたいと思って、この会場にいらしていると思います。以上です。

それでリニアに関する事なんですけれども、私は事業計画全体についてしゃべりたいと思います。大きく言うと「大深度法と公共性」、それから、「大深度と実験線」、この二つについてしゃべりたいと思います。数字や、科学技術には至って弱いので、ジムのお風呂の中ですとか、趣味のグループですとか、そういうところで話し合ったおばあさんの代表として話します。

誰一人として必要と言う人はいませんでした。「これからはゆっくり社会なんだから、そんなものは要らない」、「誰が乗るの。トンネルを掘られて、私の家、陥没しないの」というような意見が出るわけですね。素朴な疑問です。しかし、大きな疑問でもあります。

なぜならば、このリニア計画を実現するには、大深度法というのが必要不可欠なんですね。皆さん、ちょっと聞いてください。大深度法というのがないと、リニアはできないと言われているんですね。それはどういう法律かといいますと、「地下 40 メートルより深いところの地下空間の利用については、地上の地主との交渉も補償も不要」だと言うんですね。地上に住む人は何にも言うことができない。何の権利もない。地下を使う人は、土地代も払わず、税金も払わず、東京から名古屋、大阪まで勝手に使っていていいという、こんな不公平な法律がありますかというのが、普通の人の感覚だと思うんですね。一体公共って何ですか。公共事業。

私は、この話を聞いたときから、公共ってこんなものかな、公共って何だ、何だ、変だ、変だとずっと思い続けていました。それに対する答え、その前に、これは大体国会でも審議されたということもないし、質問は出ましたけれども、市議会で審議されたということもない。これで公共と言えるのかというのが、私の強い疑問です。変だ、変だ、変だ。

その疑問を解いてくれたのは、私が参加した二つの集まりでした。一つの集会、それは J C J、日本ジャーナリスト会議が主催した集会。秘密保護法が強行採決された翌日に「戦前、戦後のメディアと秘密保護法」と題して、メディア研究者の松田浩さんが講演されました。「メディアは、戦後の歴史から何を学ぶか。それはメディアが積み残してきた市民的公共性の確立だ」ということをおっしゃった。私はこの言葉を聞いたときに、「これだ。市民的公共性。」これがないから、このリニア計画は公共事業じゃないと思い続けてきたんだというのがわかりました。リニアは公共事業だと言われて、違う、違うと思い続けていたわけですね。

ところで、この集会が始まる時に、J C J、いつもはリタイアした 60 代、70 代、80 代の人が多いんですけれども、始まる直前に、若者がどどっと集団で入ってきたんです。高校生が十数人、ずっと聞いていました。それで質問があったんですね。「な

ぜ、戦争するんですか」って。答えは「軍需産業があるからです」。私の頭の中で、「なぜ、リニアを通すんですか」。「それはゼネコン、産業界があるからだ」という Q & A。やっぱりこの計画はゼネコンが儲かるだけだから、やってはならないことだと思います。

それから、このおばあさんがもう一つ出た勉強会で大いに学びました。川崎市民アカデミーがあるのは御存じでしょう。麻生の方、大勢行って勉強していらっしやいますよね。この川崎市民アカデミーが、去年の暮れに開校ですね。開学 20 周年の記念フェスタというのを行いまして、オープン講座とか、ワークショップとか、展示とか、いろいろなことがあったんですね。私はその中の政治、社会という講座のワークショップに出てみました。それは、「社会の問題を取り上げ議論を深める、模擬熟議を体験してみよう」と書いてあったからです。

この講座では、前期半年間で、デモクラシーのさまざまな回路、回路というのはホカロンじゃなくて、筋道、道筋ですよ。 「デモクラシーのさまざまな回路」と題して、こういうことを学んできたそうです。選挙、世論調査、直接投票、熟議デモクラシー、デモ、これについて学んできたそうです。熟議というのは、皆さん御存じだと思いますけれども、まず、コーディネーターから豊富な情報が提供されて、豊富な情報が提供されるんですよ。JRの皆さん、それなかったですよ。それで、それについて賛成、反対、どちらでもないという三つのテーブルに分かれて一定時間議論します。時間がたつと、今度はその三つのグループを機械的に半分に割って、三者が一緒になって議論をする。だから、賛成、反対、どちらでもないが一緒になって議論するわけですね。そのときに大事にするのは、少数意見を大切に、そして議論を通じて、それぞれの意見に変化があることを重視して、意見を練り上げ、政策形成が行われる。これがデモクラシーのさまざまな回路だということを私は学びました。

さて、リニアはどうでしょうか。情報が出される前に、もう計画が決まっていたわけですね。私たちが意見を言う、賛成、反対を言う前にリニアを通すという計画は決まっていたわけですね。

それで五つのこと、選挙はどうですか。昨年 10 月に行われた川崎市長選、リニアはテーマに、話題になりませんでした。落選した女性候補がたった一人、リニアについてノーと言っていましたね。世論調査はやっていません。直接投票はやっていません。熟議もやっていません。民主主義へのさまざまな回路を閉ざしているわけですから、非民主的な方法で計画された、このリニア計画はやめてください。幾ら法律があるからといって、世界初の巨大事業をこのまま、私たちの住んでいる下を走らせていいものかどうか、大いに疑問があります。

JRの皆さん、開業したときの車内の状況はどうなのかというのを、私にわかるように、絵に描いて見せてください。言葉でいいですから。

まだいいんですか。リニア建設促進期成同盟会というのがあって、私たちの意見も聞かずに、市長はさっさと入っています。おかしいじゃありませんか。

だんだん私は腹が立ってきましたが、第 1 回はこれで終わります。2 回目は、大深度と実験線ということでお話ししたいと思います。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

三つ目は、さらにレール、車輪がなく磁気浮上で浮いている状態で、猛スピードで走行するわけですが、これは超電導コイルが、何らかの原因で磁気消失したという場合には、浮上力はゼロになり、車体の落下と、それから同時に左右の磁気バランスを失って、車体をガイドウェイの中心に維持することができず、側壁に接触・激突の可能性があるというリスクを内含しているということです。ストッパー輪はありますけれども、これでは回避できないと思います。

4番目、日本は世界一地震多発国で、活断層が無数存在しています。それだけ地震による災害発生の危険性があります。しかも東京、名古屋間のルートは約90%が地下トンネルで、いわば密閉状態と言える。これは地上と異なり事故が発生した時、大惨事になる可能性が極めて大きいという問題を持っているわけです。

それでは、事故発生時の安全対策について申し述べます。

問題は事故発生時に乗客が安全に退避できるのかという問題です。対策について準備書の説明会で何度も私は質問をしましたが、そのたびに答弁が変わっております。例えば避難口のエレベーターの定員を質したところ、最初は答弁できませんでした。別の会場で再質問したところ、20名という答弁でした。その後、今回のパブリックコメントに対する見解書では「都市部では40人程度が乗ることができるものと考えています」と、その都度変わっているんですね。人命にかかわる問題を検討もしていないことが明らかになったということで、再度質したいと思います。

東京、名古屋間ルートの90%、約250キロメートルですが、地下トンネルという世界に例のないとてつもない長さであるわけです。最悪の事故が考えられるのは東海地震の発生で活断層が動き、送電線や、リニア変電所の故障など全電源喪失、非常用バッテリーの故障も含みますが、車体がガイドウェイに接触衝突し超電導コイルの破損とか、火災が発生した場合地下トンネルから脱出できるのかという問題です。

まず、16両の編成ですから、約400メートルの長さになります。1,000人の乗客が車輻から脱出できたとして、ガイドウェイ下の点検用の通路に素早く降りられますか。通路の開口部は全線の全てにわたっているのですか。それとも、ある間隔を置いて、数十メートルに1個とか、そういうものなのですか。具体的な大きさ、階段なのかスロープなのか、その辺のところを明らかにしてほしい。

しかも、降りるのに真っ暗な中、全停電ですから、そうしたところに、火煙で巻かれて、本当に脱出できるのか。特に5キロメートルごとに立坑まで子供や、老人を含む1,000人が2、3キロメートル歩いていくわけですが、40メートルから100メートルの高さの立坑を登ることになる。とにかく、立坑位置に最初の人、たどり着いてから最後尾の人が到着するまで数時間はかかります。また登るのにも数時間はかかるでしょう。電源喪失で照明は点灯せずエレベーターは動かない。通路への煙の侵入を防止する送風機も動かない。これは全て真っ暗な、隣人の顔も見えないという中での行動です。パニックになり、大惨事になることは容易に想像できるということです。

次に、逃げるときに、例えば、超電導コイルが生きていた場合は、強力な磁場にさらされるわけです。ましてや地下トンネルで、しかも非常口は騒音防止のふたがつけられているわけですね。いわば密室の中です。そういうところで、こういう問題があるわけです。

最後に、危険性の問題を取り除くために代替案について公述します。

J R 東海の当初の建設の目的は、輸送量の増強、それから、先ほどおっしゃったように、災害及び老朽化対策のために長期運休を避けるために、二重化をするということでした。しかし、現実には乗客は横ばいで、混雑は盆と正月、数日間で平日は約 60% の乗車率なんですね。そういう中で、需要増は認められない。

それから、災害及び老朽化対策のための補修・改修工事は、夜間作業などで対応できるわけです。高速道路や、各地の鉄道で実際行われている老朽化のための二重化が必要となれば、国内はおろか、世界の全ての鉄道が二重化しなければならない。こんなことはあり得ません。

したがって、そういう意味で、その場合についての見解を伺いたい。

時間になりましたので、代替案については、次の第 2 回に述べたいと思います。

以上、終わります。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●●●公述人 3 番目の公述人をします。●●●●と申します。以前、川崎市内の派遣会社でアルバイトをしていました。その経緯もありまして、川崎の町はいいところいっぱいあるところということで、今回述べさせていただきたいと思います。

これはある県ですが、地下水の問題が出ています。これは川崎でも多分同じことになるのではないかなど。残土の積み跡とか、これはある県ですけれど、こういう問題が幾つか存在されているということで、干潟が枯れたり、地下水が枯れたりということで、川崎でも生田緑地とか、相模原でも道保川とか、座間の周辺も流れております。その中で電磁波の問題も後でちょっと触れたいと思いますが、時間が制限されるので、言いたいことを言っておきます。川崎でも、そういう問題は起きるだろうと想定されると思います。

事業者の見解を見ても、答えられないという問題も指摘していかないといけない。電磁波の問題については、ある準備書の数値で、国際基準に下回っているということで、東京、神奈川、山梨、長野、岐阜、静岡、愛知、各都道府県の横浜、川崎、相模原、静岡、名古屋市の自治体の関係の方が来られたということで、電磁波の数値を見ますと、これはある新聞ですが、L0 系の停車時間の超電導から流れる、6メートル離れた地点で 0.187m T、9メートル離れた場合は 0.61m T、時速 30 キロで、6メートルで 0.184m T、速度 500 で走った場合の磁界、0.184m T ということで、同じ数値だと、問題はないんだということで、J R 東海の●●●●環境保全統括部長がおっしゃってございました。

住民の不満がこれだけあって、数値が高いと。専門家の仲間から聞いたら、普通の人体に与える影響は 50 が平均で、それが 200 以上超えると、やはりこれは大きいんだということで、23.92%ということになると、いいかげんな数字が出されております。

今回、川崎でも、非常口の立坑の位置、何カ所か出ておりますが、例えば、火災が起きたときに、どう向き合うのか、消防車が入れる通路がちゃんとあるのか。地図を見ると結構離れているんだなということで、これで人を救出できるのかなど。例えば、車椅子とか、障害者の方がいた場合にどうするんだとか、ペースメーカーにも影響が出るのではないかなど思っております。

昨日も神奈川県環境評価審議会に、JR東海の事業本部の方が来られていましたが、昨日傍聴しましたが、全然答えになっていない。審議員からいろいろな発言されているのに、何だ、答えられないのかなというので、ちょっと不思議に思っちゃいました。

最後に、生態系について、川崎でも問題になるのではないかなと。ちょっとびっくりして、環境の意見書、概要書が結構分厚い冊子、意見書も、川崎市内で3,760という件数が出されたということで、その中からピックアップしてきたので、これは問題になるのではないかなと。専門家にも、自然協会の方にも聞いたら、例えば、生態系のクマタカ、ノスリ、カワセミ、フクロウ、ホトケドジョウ、サンショウウオ、イモリ、ダンゴガエル、カジカガエルとか、スナヤツメとか、ヤマメ、ダルマガエルとか、オニヤンマとか、カブトムシ、クワガタもいるみたいですね。だから、そういうところから一個一個、巣を移転して、それを箱か何かわかりませんが、作ってちゃんとやると言っていますが、巣がちゃんとあるところに、木とか林、自然に生まれている生き物ですから、そういうところに住んでいる動物があるんだなということで、これを移転しても、影響は大きくなるのではないかなと僕は感じております。

事業者の説明会を見ても、生態系はこれだけいるんだけど、大丈夫なのかなと。事業者の答えられない部分もあると思うので、これはこれでいいとして、後でまた聞ける場があればいいかなと思っています。

川崎市内のダンプカーが走り、空気が汚染されるのではないかということで、ぜんそく患者が多いということで、ある新聞で見させてもらいましたけれど、これは人間に悪影響を及ぼすのは間違いはないのではないかなと思いました。

3番目ですけど、不動産の物価が下がるのではないかな。川崎市内にリニアが真下を通るので、30メートル、40メートルということで、例えば、不動産を売った場合の評価が下がるのではないかということで、ある県も指摘されて、この問題は大丈夫なのか。ある県では、そういう対策を練っているということで、JR東海さんは、用地買収については自分の負担でやると。9兆300億円ですね。ある新聞記事を見ても、用地買収は国が支援して、私たちの税金でやるんだということを明確にされているような気がしております。報道、新聞で見ると、それは大いに問題ではないか。JR東海は自分でそういう指摘の中で、できないんだったら、できないなりに住民への説明の場を設けるべきではないかなと僕は思っています。JR東海さんは、御理解をいただくために精一杯やっていますと言っておりますか、御理解で深められると思いますか、皆さん。そこをやはり再検証と、ルートがちゃんと選定されているのかどうか、予測調査ももう一回、ボーリング調査もなされたほうがいいんじゃないかなと僕は思っています。

いろいろな感情をお持ちですけども、僕個人自身でも、電磁波の問題も指摘し、こういう問題がさまざま隠されているということで、次の段階で話をしたいと思いますが。採算性や、経済性についても、JR東海の山田社長の会見では、「この計画は二重化にしても、採算性はとれないんだ」ということを明確におっしゃっております。それとリニアが本当に必要とされているのかどうか、これはもう一回再検証と凍結を求めています。

住民の声は一つ一つ正確なデータもないし、ほかの県に行っても、住民が怒り心頭を覚えているということで、川崎市の住民も不安視されているということで、公聴会初め、J R 東海の説明会を見ても、はぐらかしているということで、次の2回でしゃべりたいと思います。ありがとうございました。

○議長 続きまして、●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 私は、三井百合ヶ丘第三自治会というところに住んでおりまして、私の家の前の道路を大きなダンプカーがどんどん通るという計画の中で、非常に危機感を持って、ここに臨んでおります。

中央新幹線のことについては、先ほどから●●様等の非常に詳しい反対意見が出されましたが、一番大事なこととして感じましたことは、大臣の決定というのが、平成23年5月だそうですね。皆さん御存知のとおり、平成23年5月というのは、大震災があって間もなくですよ。そういうときに決定が行われたということについて、私は問題にしていきたいと思います。

その後、どういふ変化が起きたか。恐らく23年5月は、原発の問題がこんなに大きくなるとは思っていなかったでしょう。現在、原発は全部休止しています。これは再稼働されるどうかはわかりません。そういう中で、電力が物すごく少なくなると、あるいは電力が大変高騰するという大変換が起こったということなんですね。このことを前提にしないで、23年5月に、地下のリニアを決定したということは、現在においては非常にナンセンスだと思います。つまり、中央新幹線のリニア計画というのは、まさに時代遅れだと。今から日本でリニアの、しかも地下を通るような新幹線を作るということは、後世に禍根を残すというふうに思います。

いろいろ公聴会等で疑問に出されたものについて、再審査をすべきだろうと思います。

私は会社生活をしておったわけなんですけれども、どうしても抜けられないというか、日本人の性格というか、1回決まったことは何が何でもやるんですよ。物すごい時代が変化しているにもかかわらず、やるんですよ。それはまさに大東亜戦争で我々が経験したことです。あの決定で、例えば、満州国をつくった。植民地時代の終わる時点に、ああいうことをやったわけですね。したがって、非常に大きな禍根を、日本ばかりではなくて、世界に残したわけです。そういう我々日本人の欠点というのをもう一度、この際、再認識して、どうか公聴会等で言われたいろいろな問題点、疑問点を解明していただいて、もう一度審査をやっていただきたい。しかも国会でちゃんと同意してもらいたいというふうに思います。

このままで実行すると、こう言うてはなんですけれども、J R 東海さんは昔の関東軍になります。大変拍手をいただきましたけれども、そのくらいの覚悟がおりますか。ということをしてJ R 東海さんに第一に投げかけたいと思います。今の時点でこれをやることは大変な暴挙です。どうか地下でやるようなことはおやめになって、ぜひ地上で行ってください。日本には地上がないということになれば、日本でやっても無駄なんですね。日本では新しいフロンティアは出てこないんです。

人類の一つの到達点として出てきたリニア新幹線というのは、私は立派な技術だと思います。しかし、日本では宝の持ち腐れ。どうか、7日間かかるシベリア鉄道の旅

を1日にしてください。それから、中国のシルクロード、ここを走らせてください。シルクロード、それからシベリア鉄道がリニアになれば、それはニューフロンティアです。これは日本人にとってもニューフロンティアであり、世界にとってもニューフロンティアです。ぜひJR東海さん、そのくらいの気概で、この新幹線を通してください。どうか日本じゃなくて、まず初めにシルクロードとシベリア鉄道です。そちらに目を向けていただきたい。日本でやるならばもう一回、その疑問点を再審査してやってくださいというのがお願いです。

私が住んでいますのは、先ほど言いましたように、三井百合ヶ丘第三自治会というところです。この住宅地の中を尻手黒川線の王禅寺東一丁目の交差点から、野川柿生線の日吉交差点の間に道路があります。そこの間の道路を大変大きなダンプが1日に270台も通る。つまり1分間に2台が通るんですね。

その道路はどういうところかという、片側2.5メートルプラス路肩がある道路です。この間、工事をしていましたから、そのチーフに聞きました。道路の厚さは何ミリあるのと聞いたら、15センチだそうです。15センチしかない舗装道路、そこを2分に1回、大型のダンプが通ったら、どうなると思います。これは生活道路であって、しかも通学路です。この道路は、王禅寺東一丁目が入り口だとしますと、抜け口は日吉の交差点です。その間は、大型車両が通行規制になっています。道路標識が、大型車両は入っていけないという表示になっています。そこをあえてどうやって、恐らく警察に何かをして、使うということになるわけですね。今、その道路というのは非常に重要だから、大型車両は入ってはならない。住民を守ろうという担保がなされている道路なんです。そこを2分に1回ダンプが通る。そういうことというのは実際にあり得ますか。

JR東海さんは、実際にその道路を御覧になったことはありますか。しかも、その舗装の厚みを御覧になったことがありますか。時たま大きな車がスピードを出して下っていきます。私の家は揺れますよ、こういうところなんですよ。

したがって、恐らくJR東海さんの担当の方は、この道路について、実際の認識がないんじゃないかというふうに思わざるを得ません。あんな道路を通すということはナンセンスのきわみです。それが第1点。

第2点は、立坑の現場というのは尻手黒川線に直接面しているわけです。したがって、尻手黒川線だけで土砂の搬出は解決できることなんです。それが必然性なんです。したがって、私どもの細い道路を通るということは、必然性は何もないんです。しかも、そんな迂回路をわざわざ通って、十何年間も工事をする。どれだけの非経済であるかということはお分かりになるかと思いますが。

それからもう一つは、あの地区というのは、住民がみんなでもって生活環境を守っている地区です。一生懸命自分の愛している生活環境、それを破壊することになります。騒音があります、振動があります、空気汚染があります。これは憲法が保証するところの、国民の安寧、それを誇りを持って維持している地区の住民の心をないがしろにするという計画です。どうか実態を見てください。お願いします。

以上です。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 麻生区から来ました、●●です。読み上げます。

本日はリニア新幹線で使われる超電導磁石の開発状況と、この磁石に絡むトラブル対策について意見を述べることにいたします。

私は2年前、大阪から引っ越してきました、この「夢の超特急」が川崎市の下を通ることを知りました。川崎市民にとって、それほど便利にはならないな、何といても大阪まで通るのは30年以上も先じゃないかといった程度の反応だったことを覚えております。

しかし、その後、この夢のプロジェクトは、実は省エネに逆行してやたらと電気を食うだけでなく、活断層を横切ったり、地下水脈を寸断したりする、とんでもない計画であるらしいことがわかりました。

その中で、私が意外に思いましたのは、列車に液体ヘリウムを積んでいるということでした。液体ヘリウムで冷やさなければならぬ超電導磁石なんて100年前の話じゃないのか。「夢だ、夢だ」と何十年も前に騒がれていた高温超電導はどうしたんだろう、というわけです。

そこで、国の審議会、中央新幹線小委員会や実用技術評価委員会などの記録をインターネットで調べました。そうしますと、超電導磁石は、当初の「目標」には達していない、しかし、実用化に必要な技術が確立している、ただし、引き続き高温超電導磁石の開発に取り組むべきである、ということでした。肝心かなめの技術ですのに、とりあえずゴーサインを出した、開業までには何とかなるだろうと言っているとしたら、私には読めませんでした。

私は、方法書の説明会で、これでは見切り発車ではないかと質問しました。しかし、JR東海からはまともな回答は返ってきませんでした。「二つの委員会の評価を得ている」というだけでした。

新しい磁石の開発メドは平成28年とされています。この「メド」がどういった状態を指すのか、明らかではありませんが、それまでに果たして何とかなるのでしょうか。このまま時間切れで、今の重たい、したがって電気を食う超電導磁石システムで名古屋まで走ることになるのでしょうか。今、リニア新幹線を輸出するという話が持ち上がっているそうですが、見込みだけで進めているとは思えません。JR東海は自信があるならそう公表すべきです。誰かに責任を持ってこの完成度を確認していただきたい。トンネル工事で市民が迷惑を受ける川崎市には、それを求める義務も権利もあると思う次第です。

次に磁石に関連するトラブル対策です。

超電導磁石が開発途上ですから、それに絡んだトラブル対策もできていないのではないか。単純にそう想像して、二つの委員会の議事録を読み直しましたところ、案の定でした。

まず、超電導磁石の磁力を消せないトラブルです。何らかの原因で列車がトンネル内で止まった時、乗客が降りて列車の真下や横にある保守用通路を歩いて非常口まで避難する際、磁力線を消せなかったらもろに強力な磁界にさらされます。人体に埋め込まれた心臓ペースメーカーや脳動脈瘤クリップなどの医療器具への影響が問題になります。

超電導の磁力線を診断用に使う装置としてMRIというのがありますが、磁石に反応する埋め込み器具を使っている患者への照射は原則禁止です。妊婦さんにも禁止です。こうした人以外でも、MRIの横を速く動くだけでめまいが起きる恐れがあるとされています。リニアの場合の、もっと切羽つまった状況、つまり事故と同時に火災が発生したり、地下水があふれてきたら、もうお手上げです。

二つの委員会では、消せないトラブルに対する議論はしていません。したがって避難時の対策も審議していません。一方、JR東海は説明会やパブリックコメントへの事業者見解では、磁力線が照射された状態での危険性は認め、消してから避難してもらう、と回答しています。磁力線を消す消磁は一瞬ででき、指令及び乗務員室からの操作によって可能だと言っています。しかし、「消せなかった」場合、どうするのかの質問には、とうとう答えませんでした。

委員会論議がないので答えないのは当然かもしれませんが、事故の際、一つの列車に何十基もある超電導磁石を乗務員室から一瞬で消せるなんていうことを信じろというふうがおかしいと思います。人為ミスやテロを想定すれば、そんな仕組みなど危険過ぎます。私たちが知りたいのは、誰が聞いても「これなら安心だ」という最終的な磁界遮断の手段です。

例えば超電導磁石の磁力線が出る場所にシールド板をかぶせる仕組みにし、乗客がその一つ一つを車内から手でハンドルを回して板を操作するなどです。

今のままの状態ですら走らせていいとはとても思えません。今述べたような機械的な遮断手段をとるとすれば、それだけで大きな設備変更になります。さらなる安全策として各座席に避難用の磁気シールド対応のライフジャケットを常備しないといけないかもしれません。乗客への事前アナウンスも必要でしょう。ぜひ早急に審議をやり直していただきたいと思います。

次に、液体ヘリウムと液体窒素のガス漏れ事故対策です。これも委員会では議論されませんでした。説明会では私を含め何人かの市民が「何らかの故障でガスが漏れ、客室内に流れ込んだ場合、窒息をどう防ぐのか」と質問しました。

JR東海は「ガス漏れはしない。漏れてもヘリウムガスは空気より軽いので上に上がるし、毒性がないので窒息しない、爆発することもない」と回答しました。漏れないという前提が間違っています。事故は必ず起きるとするのが前提でなければなりません。窒息の説明も、その場逃れのあきれた回答です。空気とほぼ同じ重さの窒素ガスの漏れには回答していませんし、ヘリウムが軽いから大丈夫と言いますが、問題は毒性ではなく、酸素以外の圧力の高いガスが室内に入ってくることです。室内の酸素は追い出されやがて窒息します。医療事故を調査している財団法人が平成24年に出した報告書でも、MRIに関し想定される事故として、ヘリウムガスが検査室に充満することによる窒息を上げています。

以上、超電導磁石に絡んだ問題を述べました。超電導磁石は従来の交通機関にはない特別のものです。それだけに、開発についても、またその安全対策についても特別の対応が必要でしょう。これまでのJR東海の対応ぶりをみますと、とても十分なものとは言えません。これらを先送りにして工事着工というのは、たとえそれがトンネル工事であっても、手順として許されないのではないのでしょうか。

私は、開業後のリニア新幹線で次のようなことが起きはしないかと心配しています。品川駅を出てしばらく後、ある車両の超電導磁石システムのうち1基からヘリウムガスが漏れ、客車内に流れ込む。乗客は急に寒くなったなと思った瞬間、バタバタ倒れる。

ヘリウム漏れの異常を感知して列車は緊急停止モードに入る。緊急停止の第一弾のブレーキショックで電気系統が故障し、列車は橋本駅に到着する前にトンネル内で止まってしまい、消磁もできない。磁石システムの温度は上がり、そのうち液体窒素の弁が吹っ飛び窒素ガスも漏れ出す。乗務員の1人は不用意にヘリウムや窒素が充満した客車に入り巻き添えになる。残った乗務員は事態が呑み込めないまま、とにかく他の客車の乗客を降ろし、トンネル内の保守用通路に誘導するが、そこには強力な磁力線が照射されている。乗務員の注意も聞かず、みんな我先にと焦って走り出す。多くの人がめまいを起こして倒れ込んでしまい、磁力線を浴び続ける。運悪く脳動脈瘤クリップを埋め込んでいた人はそのまま立ち上がれない。人工関節がゆがんでしまった人も歩けない。その間、客車内で倒れていた人たちは見捨てられ、そのうちの何人かは死んでしまう。

このような事態は、悪夢のシナリオのうちの、ごく一部です。こういうことがあり得ないと言えるのでしょうか。

トンネル工事中の環境被害だけでなく、こうした事故時の巻き添えを受ける川崎市として、神奈川県を通じ、ぜひ、国交省、JR東海に対し、原点に戻って安全対策を再検討するよう促してほしいと思います。

以上です。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 私は多摩区に住んでおります、●●と申します。多摩区に住んでおりますので、本来ならば公述人にはなれないのですが、幸いにも、私が関係しておりますNPO法人が、中原区の新城にランチを持っておりますので、そちらのほうに月に数回出かけておりますということで公述人に応募し、採用されたと、そういう経緯がございます。ちょっと座らせていただきます。

私がこれからお話をしたいのは、何でこんな長いトンネルが必要なのかということです。286キロメートルという、品川から名古屋までの距離の間、40キロメートルだけが地上で、残り246キロメートルは地下の部分だと、40キロメートルは何かというと、現在、山梨の実験線に使われている距離にほぼ相当するわけで、これからつくる部分は、全部地下を掘るんだと、そういう計画になっています。そういう万里の長城のでき損ないみたいなものをつくるということで、環境に対する影響が非常に大きい。環境を大きく破壊すると、そういうものをこの御時世ではやってはならないということで、私はこの計画を撤回してほしいというふうに考えております。

それでは、まず、環境を破壊するというのを三つの面からお話をします。

第1番目に、大量の温暖化ガスを排出するという。工事及び運行の際に、それで地球環境を劣化するんだと。

2番目は、先ほどの●●公述人もおっしゃってございましたけれども、トンネルを掘ると、地下水が漏出する。それで水辺の環境、地下水がくみ上げられるということで、

周辺の水位が下がって、水辺の環境を劣化していくと。そして、三つ目に掘り出した土をどこかへ運ばなければならないわけですね。そうすると、運ぶために大量のダンプカーを必要としますので、沿線の大気汚染を引き起こすということ、それを述べていきたいと思います。

まずは、第1番目の温暖化ガスの排出です。まず、なぜトンネルなのかと疑問に思うわけです。確かに大都市の中では、トンネルである必要があるかもしれませんが、品川から名古屋の間、全てが大都市というわけではないわけですから、もっと地上を走らせてもいいのではないかと思うのですが、多分いろいろな事情、先ほどの磁力線の話とか、そういう事情によって、なるべくトンネルにしたいという事情があるのだろうと思います。わかりません。

そうすると、トンネルを掘るのに膨大なエネルギーが必要になるということは、温暖化ガスを大量に出すということです。そして、掘り出した土の量を大体トンネルの直径が13メートルということで、長さが246キロメートルということで、どの程度出てくるかという、3,300万立方メートルという膨大な土の量が出てくるというわけです。それを運ぶのに、どのくらいのエネルギーがいるのかというようなこと、大体10トンダンプで、20キロメートルぐらい運ぶといういいかげんな想定をして、計算をしてみますと、大体15万トンぐらいの炭酸ガスが出ると、温暖化ガスですね。そうすると、運ぶだけでそのぐらいです。多分掘るほうには、もっとたくさんのエネルギーを使いますから、もっとたくさん炭酸ガスが出るでしょう。

ただし、一生懸命読んだんですけれども、年をとっているのも、余り根気が続かないので、自分では一生懸命のつもりなんですけれども、全部読むというところまではいきませんので、探してみたのですが、この工事に係る地球温暖化ガスの排出量というのは見当たりませんでした。きっとどこかに書いてあるんだろうと思います。教えていただければ幸いです。

それで、この工事費が5兆4,300億円だということです。2011年のGDPが471兆円、そして、その年の温暖化ガスの排出量が12億4,000トンという量からすると、すごくいいかげんな話ですが、100分の1ぐらい、ですから1,000トンぐらいの温暖化ガスを出す工事だと。多分、それは低目の見積もり、要するにGDPの中には、サービス業とか、そういうものがたくさん含まれていますから、低目の見積もりで、その倍ぐらいかなと、そのくらい大量の、1年間に、温暖化ガスの100分の1ぐらいなら大したことないじゃないかという方もいらっしゃるかもしれませんが、日本は気候変動にかかわる条約の締結をしている国です。それは何かというと、地球の環境を、要するに世界の人たちの生活を脅かさないように、温暖化ガスをなるべく出さないようにしようという、そういう条約に加わっているわけです。

ですから、経済が成り立てば、経済がうまくいけば、何をやってもいいというようなことではない、そういう国ではないんですよと、日本は宣言しているわけです。

ですから、端的に言ってしまえば、金儲けのためには何をやってもいいということではなくて、ちゃんと環境に配慮して、そしてみんなが納得して、これだけ温暖化ガスを出すんだけれども、でも、これは私たちの暮らしにどうしても必要なので実行しましょうと、そういう合意がとれた上でのものでなければ、公共事業とは言えないん

だろうと思います。

そしてまた、そのトンネルの直径が非常に大きいんですね。下に書いてありますけれども、新丹那トンネルは、断面の高さが 7.8 メートル、幅が 9.6 メートル、直径 10 メートルぐらいだと。それに比べて今度のトンネルは 13 メートルだと。たった 3 メートルの違いだと思うかもしれませんが、大体半径の二乗で書いてきますから、40%ぐらい増量するわけですね、10 メートルから 13 メートルにすると。

それから、先ほどちょっと、ダンプカーのいいかげんな走行距離の計算をやりましたと言いましたけれども、どうしていいかげんになったかということ、私がいけないんじゃないくて、どこにどういうふうに捨てるのかということが全然書いていないんです。だから、いいかげんになったんです。こういうふうに環境影響を評価しましょうという書類に、環境を評価するためのデータがない。これは非常に不誠実な評価書だというふうに思いますので、この環境影響評価は再度やり直す必要があるというふうに思います。

以上です。

○議長 続きまして、●●●●様、お願いいたします。

ただいま、報道機関の取材が入っておりますので、あらかじめ御了承ください。

○●●公述人 麻生区細山から参りました、●●と申します。

私は、今回の J R 東海の環境影響評価見解書及び準備書の中の大気調査に関連して、まず、宮前区、麻生区の大気汚染とぜんそく患者の実態を皆さん具体的に御報告して、そして、準備書に記載されております記載方法、結果について、意見を述べたいと思います。

私の意見は、J R 東海に対しては環境影響評価を再実施して、それから、市に対しては、それまで工事の認可を与えないでほしいということであります。この図は、今回の環境影響評価の方法書に記載された事業対象実施区域の地図です。御記憶の方も多と思うんですが、御覧のように、調査の対象が、幅 3 キロメートルという長大な対象区域なんですね。川崎というのは東西に細長い市域ですが、市域の一番幅の狭いところは、実は 1.2 キロしかない。そのようなところで幅 3 キロを対象にして、今回の調査がなされたら、このことを念頭に置いていただきたいというふうに思います。

その結果に基づいて、こういう線路が出されました。これが片平の立坑位置、ここが東百合ヶ丘、これが潮見台の浄水場ですね。この黒線が予定路線、この赤線が尻手黒川線ということになります。

さて、川崎市においては、ぜんそく患者の調査をしておりますが、宮前区、麻生区でぜんそく患者が急増しているという事実があります。これは小児ぜんそくで、公費を助成されている患者の推移を 2003 年と 2013 年で比較したものでありますが、麻生区では、87%の増加、宮前区は 36%の増加ですが、2007 年時点で既に市内で第 2 位、2013 年度では 7 区中最大のぜんそく患者数を示しております。

これは同じもので、成人ぜんそく患者ですが、総数 57%の増加に対して、宮前区では 59%、麻生区に至っては 231%も患者が増えている。実はこの患者の増加というのが、今言ったように、空気が比較的きれいだと思われている宮前区、麻生区で増えているわけですが、これは主要道路沿いで患者が増えている。つまり、原因が工場の排

ガスから、むしろ車の排気ガスに移っているということをあらわしております。麻生区、宮前区を拡大するとよくわかりますが、これが尻手黒川線ですね。そうすると、色が濃いところに患者が多いわけです。これは 1,000 人当たりのぜんそく患者ですけれども、道路沿いで患者が多いということが非常によくわかるわけであります。

一方、大気汚染測定川崎連絡会というのが、川崎を 1 キロメートルのメッシュに区切って、市内 121 カ所で窒素酸化物を測定しております。これは 2010 年 12 月のデータですが、御覧になるとわかりますように、ブルー、赤、こういう濃度の高いところが、尻手黒川線沿線に見られるということがわかります。

J R 東海の計画は、この汚染度の高い尻手黒川線に、1 時間に 60 台というダンプを通すことで、さらに環境に負荷をかけるというものです。

では、J R 東海はどういう調査をしたのか。これがそのデータですけれども、麻生区では、東百合ヶ丘と片平の 2 カ所のみで環境大気調査というのが行われている。そして、沿道沿いの調査と称して、東百合ヶ丘に隣接する潮見台で測定している。つまり、この麻生の近隣で、広大なところで、わずか 3 カ所のデータしかない。そして、J R 東海さんの考察は、国の環境上の上限が 0.06 ということから、全て 0.06 以下である。予測値を足してもこれを超えないから、問題はないというのが結論であります。よく見ると、川崎は 0.04 を環境目標値としておりまして、潮見台では既に超えている。

これはあくまでも平均値なんですね。1 日の最大値を見てみると、東百合ヶ丘でも既に 0.058、つまり国の環境上限値にだいぶ近い。潮見台に至っては 0.1 という汚染度を示すという。

こういうことは、先ほど述べましたように、尻手黒川線沿いにぜんそく患者が多いということとあわせて、全く市の特殊性というか、市の特性を考慮していないものと言わざるを得ません。

平成 24 年 1 月 26 日付で、環境影響評価の方法書に対する市長意見というのが出されています。その中には、川崎市域内において、その路線位置や立坑位置等の事業計画については明らかにされていない状況である。幅 3 キロですから、これは当たり前といえば当たり前、本市の地域特性を十分考慮した上で、環境影響に係る調査予測及び評価を行う必要がある。計画が具体化された段階で、事前に本市と十分協議し、新たな環境評価項目の予測が必要となった場合には、その環境影響評価を追加して行う必要があると、明確に記載されています。

以上のことから考えまして、私は、対象事業実施区域が幅 3 キロメートルと長大で、具体的なルート、立坑位置、残土搬出経路未定の曖昧な前提のもとの調査であること。麻生区、宮前区におけるぜんそく患者が激増していること。麻生区、宮前区における大気質調査地点が、わずか 2 カ所にすぎないこと。麻生区に隣接し、道路沿道である潮見台においては、期間平均値が市の環境目標を上回る。日平均の最高値が 0.1ppm と極めて高い値を示すこと。尻手黒川線に残土が搬出されるわけですが、この沿道にぜんそく患者が多いこと。そして、今述べた市長意見を全く考慮に入れていないということから考えて、これはあくまで予備調査であるということをお訴えしたいと思います。

そして、J R 東海に対しては、今回選定された、ここでやっと決まったわけですか

ら、予定を絞り込んだわけですから、この路線が残土輸送ルートに基づいて、そして市や市民と協議して測定地点を選定し、そして工事中の適切なモニタリングを行う、こういうことを決めた上で、環境影響評価調査を再実施していただきたい。そして、市に対しては、それまでは工事を認可しないということを求めたいと思います。

以上です。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、よろしくお願いします。

○●●公述人 麻生区王禅寺東に居を構えております、●●と申します。今日はこういう公述の機会をいただきましてありがとうございました。

公述と質問の前に、私がちょっと疑問に思っておりますのは、我々はこの公述の申し込みを川崎市長宛てに出したのですが、先ほど今回の公述の成り行きとか、やり方を聞いていますと、どうも市はブローカーみたいな感じで、場だけを提供して、市からの意見とか、それから市長の考え、それから我々に対して今まで何回も出していますが、やはり市が当事者となっていただきたい。事業者は今日回答するのですが、我々はあくまでも市民で、今回の区の施設を使った公述、公聴会、やはり市がプライムになって、Pとなってやっていただきたいと。あたかもブローカーというか、単なる場所の提供者、これでは我々は何とも言えないと。

それと、行政と議会は誰のためのものかという、市民のもんですね。ですから、この辺はよく市長と議長には必ず伝えていただきたい。ここにいらっしゃる方は環境関係の方ですから仕方がないんだと思うんですが、ぜひ市を挙げて当事者になっていただきたい。先ほどどなたかおっしゃっていましたが、推進委員会の中に市長が入っているのも全くおかしくて、本来、反対も賛成もしないでもいいんですが、そういう推進委員会に入ること自体が非常におかしい。これも見直しをしないとイケない。

それと、議員と市長の選挙前の公約を思い出していただきたい。必ず言うのは、市民のため、それから地域のためということですので、これが地域とか市民のためになっているかどうか、これを再吟味していただきたい。今日は3人来られていますけれど、環境は担当部隊が違うと思うんですが、市長と議長に必ず伝えていただきたい。お約束いただきたいんですね。よろしいでしょうか。

○議長 承りました。

○●●公述人 こういうことを一言言いたかったのですが、それでは公述に入らせていただきます。

先ほど、実は同じところに住んでいます●●さんが既に公述されましたので、余り詳しいことは、私のほうからは省かせていただきますけれども、私も王禅寺東の工事の残土を運ぶトラック、工事車両の通路に予定されているところに住んでいる者ですが、どう考えても、●●さんも同じ意見でおっしゃったんですが、あの道路は生活道路になっているんですね。実は麻生警察署に行って、この話をしたところ、多分東海さんと話ができているんだと思うんですが、何とかするんだというような驚くべき回答が、麻生警察署からあったんですね。この辺、もし事業者が事前に警察と話しているのなら、これは非常に違法なことです。この辺も改めて正式な回答をいただきたい。行政の地域の警察、消防署、そういうところと事前に話していないかどうか、そういうプレッシャーをかけていないか。プレッシャーというのは、後で言いますけれど、

そういうのを非常に危惧される場所がありますので、ぜひその辺はクリアにしてください。

やはり 2.5 メートルの片側、それと、ここにいらっしゃるパシコンの方とか、J R 東海の方が我々のところを通ったことがあるのかどうか知りませんが、残土を運ぶダンプ、これは無理です。多分両方がトラックになった場合は通らないと思いますね。この辺はよく吟味していただいて。言い忘れましたが、本件自体、私は凍結と再検証、そもそも論はそうなんです。ただ、今日はいろいろな方が既にそういうことは話されていますので、我々地域に密接した意見を言わせていただきたいので、あえて道路、トラックの通路、これについて再検証を是非していただきたい。

多分再検証しましたら、警察の許可が出ない限り、行政の許可が出ない限り、通れないんですね、我々の地域は。そのオルタネートの案は多分ないと思います、トラックの。どうやって残土を出すか。東京都のほうは J R 貨物で出すとか言っていたけれども、多分ここでは出せないんじゃないかと思うんですね。ですから、その辺のオルタネートのアイデアを、ぜひ J R 東海、あるいはパシコンから出していただければと思います。それをぜひ市が当事者となって吟味していただきたい。県警が麻生警察を牛耳っていると思いますか、それにあわせて県、それから市、その辺は真剣に、真面目にやっていただきたい。我々市民のための行政であり市長であるので、ここに来ていらっしゃる 3 名の行政の方も市の方ですから、東海の方でないですから、その辺は認識を新たにしていきたい。絶対のブローカーであってはいけないということです。当事者になっていただきたい。

それと、●●さんが大分言っていただきましたので、細かいことは省きますが、これからは余り公聴会で言うのに適しているとは思えないのですが、実は私、本件凍結されると非常に楽観視しています。なぜかといいますと、適切ではないのですが、業界では、本件は葛西プロジェクトと言われているんですね。皆さん余り御存じないかもわかりませんが、葛西さんというのは、御存知のように、国鉄から J R に privatized になったときの三大天皇の一人ですよね。この方は非常に政治力がある方なんですね。国交省、それから国交大臣、従来の自民党の方とかと非常に懇意にしています。もし反論があったら言ってください。葛西さんに、僕に言ってきてください。幾らでも証明、証拠がありますので。それで業界でも、J R 何とかと僕は聞いてきましたけれど、これは葛西プロジェクトそのものなので。なぜ楽観視しているかといいますと、ただ、おかしいのは、葛西さんは聞いたことない取締役相談役、皆さん聞いたことありますか。取締役相談役、会長の上に取締役相談役、それで過大な給料をもらっている方なんです、こういう方はかなり高齢で、あと 5 年たったら多分現役を引込むと。そのときには本件が凍結されます。

というのは、先ほど皆さんおっしゃっているように、これは事業性が全くないんですね。事業性がない。J R 東海としては、ここに来ていらっしゃる皆さんはわかっている方なんです、パシコンがこれを計算して、事業性があると言っているのが信じられないんですけど、それをもし本当に真面目にやっているならば、パシコンの能力を疑います。

それと御承知のように、パシフィックコンサルタンツさんは、P C I と昔言ってい

まして、新たな組織でパシフィックコンサルタンツとなっていますが、御承知のように、中国の化学兵器の件で相当問題を起こして、国会まで呼ばれて、一度潰れた会社をJR東海があたかも随契で選んでいると。パシコンは、調べましたら、超電導のこういうものには全く経験がない、実績もない。今日来られている二人のレジュメを後で出させていただきたいのですが、多分全くないと思います。お一人はシビルの方だと思いましたが、後でレジュメを出してもらいたいです。本当に経験があるのならいいんですけど、世の中に経験ある人、実はいないんですね。ですから多分ないでしょう。ですから、レジュメを出していただいて、というのは、こういう公共性のある案件のコンサルを選ぶときには、実績とかレジュメを出さなければいけないんですね。それを出して、もしない方を選んでいるならば、それは相当な疑いがあると。どうやって選定したんだとか。

それと、先ほど最初に女性の方がおっしゃいましたように、ゼネコンがどうのこうのと言っていました、プレーヤーがまさに出てきていますね。日本合成ゴムの跡地は、聞くところによりますと大成建設が買われて所有しているという、非常にプレーヤーがそろっていると。多分見たいんですけど、大成建設がそこを持っていて、大成建設が本件でどこかの工区をとらないで済むなら、僕は拍手喝采しますが、多分大成建設はどこかとるでしょうね。その辺で非常に疑問な点が多いと。リニアの技術のところは、皆さんおっしゃって、専門の方が非常にいい御説明をされましたので、あえて、私も実は、超電導じゃないんですが、常伝導のリニアのことに携わったことがあります、問題点がいっぱい、エダケーションのところですね。先ほどどなたか言いましたけれども、これは本当に問題で、国交省から受けたこと自身が、僕は不思議に思っています。これも葛西さんの力だと思っていますが、本来は通らない説明ですね。

そういうことがありまして、いずれにしても、私は凍結されることを非常に楽観視しています。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 私は宮前区に在住しております●●と申します。まず、トンネルからの避難の危険性について述べたいと思います。これは先ほど公述されました、●●さん、あるいは●●●●さんともダブるところがございますが、市民はみんな、こういうことを心配しているんだという意味で、またお聞きいただきたいと思います。

公共交通機関である鉄道会社の最大の使命は乗客の安全です。まして時速505キロメートルというスピードと夢の新技术であることを売り物にしているリニア新幹線においては、あらゆるケースを想定した事故対策が求められています。しかし、これまで何回もの説明会での質問に対する回答、あるいは環境影響評価準備書の内容を見ても、おどろきの事故対策しか考えていないことが明らかです。原発と同様なんです、安全神話を広めることに急ぐ余り、事故対策が真剣に考えられていないのではというふうに感じています。

これまで、ずっと立坑と呼ばれていた場所が、なぜか準備書では非常口と呼ばれるようになりました。どうも立坑ではトンネル掘削のための工事用進入口のイメージが強いので、非常口と呼ぶことで、JR東海は乗客の避難を第一に考えていると強調したいの

ではないかなと、そういうふうに勘繰ってしまいます。

私は、シールド工法によるトンネル工事現場の立坑を見学しましたがけれども、そのときに、乗り降りしたのは工事用エレベーターで、大変乗り心地の悪いものでした。この説明会では多くの市民から、1,000名の乗客をどのようにして地下から地上まで安全に避難させるのかという質問が出されました。先ほどお話があったように、最初は回答がなく、20名、40名と、そういうふう全く一貫していない回答でした。しかも、1,000名の乗客を安全に地上まで避難させるのに何分間かかると考えているんですか、そういうシミュレーションをしているんですかという質問を何回もしたんですが、回答は一切ありませんでした。もちろん準備書にも記載されていません。

大深度トンネルというのは、地下40メートルと言われていますが、これはあくまでも上端が40メートルより深いわけですから、トンネルの直径13メートルを超えると、地下53メートルよりも深いところに乗客の避難路があるということだと思います。

現に、等々力の立坑については断面図が表示されているんですが、それでは、ほぼ100メートルというふうに読めることが出来ます。避難するのに一体何分間あるいは何時間かかると考えているのか、明確な回答を求めたいと思います。

それから、トンネル内で非常停止や火災が起きた場合の水平方向の避難に関して、これも先ほど御質問、御意見にありましたけれども、例えば、都市トンネルでは列車の走行路の下部に防火、防煙区画された避難路があるということを強調されています。そこに逃げ込めば安全だという御説明になっていますが、しかし、その避難路に逃げ込むためには、やはり超電導磁石の脇を通り抜ける、それをしないと逃げることは出来ない。その強力な磁力線に対してどうなのかということは、これは先ほど御指摘があったとおりです。しかも、路線の大半を占めている山岳トンネル、このトンネルは、先ほども断面図が出ましたけれども、いわゆる下部の列車、走行路下部の避難路はありません。その山岳トンネルでは、1,000名の乗客は煙の中を逃げ惑わないといけない、そういうことになっているわけです。しかも防煙区画はされないので、風上に向かって逃げなければならないという説明を聞いています。ということは、都市トンネルに比べると避難距離が倍になる。つまり非常口がすぐ目の前にあっても、風下であったら、そっちに逃げられない。あくまでも遠くても風上に逃げなきゃいかんということは、最悪5キロメートルを歩いて逃げなきゃいかんという可能性もあるということです。しかも、山岳トンネルはかなりの勾配があります。そして、山岳トンネルの非常口である斜坑は、その名前のとおり斜めになっています。そういうところを本当に無事避難できるかどうか、私は非常に疑問に感じています。

私が前の説明会で、山岳トンネルに避難路が設けられていないではないかと指摘したんですが、それに対して「一般の列車の路線でも山岳トンネルというものには避難路は設けていない、だから問題ないと考えている」という回答でした。これはリニア新幹線が今までにない特殊な技術で走行するシステムであるということを全く無視した回答ですね。

初めて試す技術に対しては、万一の事故に対して安全対策もあらゆる可能性を考えて用意するのが公共交通機関の責任です。この回答は、大変無責任であると私は考えています。

しかも、全路線の86%をトンネルが占めるなどということは、一般の路線では考えられません。これだけ長いトンネルが地中深く続く路線も世界中を見渡してありません。それだけ特殊で危険である、そういう自覚をJR東海にはぜひ持っていただきたい。もし、それが出来ないなら、リニア中央新幹線計画は凍結すべきであるというふうに私は思います。

次に、南アルプスにトンネルを掘ることの危険性と自然破壊です。

南アルプスは、我が国で一番隆起が激しい山脈であると言われていています。この100年間で実際に40センチもの隆起が観測されています。現在も年間5～6ミリの隆起を続けているというふうに言われています。こんな場所にトンネルを掘るといことは、活断層の真上に原発を建設するのと同様に許されることではないというふうに思います。

南アルプスを貫く「南アルプス長大山岳トンネル」は全長23キロにもなると公表されていますが、そのトンネル上には日本最大の断層線谷である南アルプス中央構造線を初めとして、さまざまな複雑な地質構造線が並走しています。掘削工事の危険性と、突発的な出水事故の発生が危ぶまれている場所です。

この場所は、いわゆるフォッサマグナ、歴史的に言うと、1,500万年前にフォッサマグナという場所だったわけですが、その下にフィリピン海プレートが潜り込んで、次第に隆起して山脈を形成し、現在も隆起が続いている場所です。従って、トンネル掘削工事とその後の安全管理、それが最も困難な場所なんです。

JR東海は、このトンネルをNATM工法という工法で施工するから安全だというふうに何回も説明しています。しかし、これは全く問題のすり替えなんです。NATM工法というのは、もともと固い地山の保持力を利用してトンネルを保持しようという工法です。その地山自体が変形しないなら、ある意味ではその保持力を期待するこの工法は安全と言えるかもしれませんが、現在も隆起が続いている南アルプス、動いているわけです。そこの保持力を期待するこの工法は、なぜ安全と言えるんだろうか、私は本当に疑問に感じています。

南アルプスの山麓は今までも大規模な崩落や崩壊性地滑りを繰り返してまいりました。今まで南アルプスを貫くトンネルが一切掘られてこなかった。それは、このような事情によるものです。

南アルプストンネル掘削で発生する大量の残土処分の問題も深刻です。もちろん一般のトンネルでの残土も心配ですが、特にこの南アルプスでは深いV字谷が発達して、その斜面に集落が点在しています。このような地形で、トンネル掘削で生じる残土を置くような場所はありません。

もし谷を埋めるようなことをすれば、土石流の材料を溜め込むようなものです。災害の原因となります。また河川環境の破壊にもつながります。

トンネル工事のためには工事用の仮設道路も不可欠ですけれども、この山岳域での工事に伴う道路計画については、それだけでも環境影響評価の対象事業となり得るもので、そういったものが出されていないものは準備書であるとは思えません。現段階での具体的な考え方を示すべきであって、その記述のないものは準備書ではないのですから、再度出し直すべきです。

以上、工事の危険性と完成後の危険性、そして環境破壊を避けるためには、計画の凍

結・見直ししかないというふうに私は考えております。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 麻生区高石に住む●●と申します。

今日の公述人の最後になりますけれども、私はこのリニア新幹線計画を凍結し、再検証すべきであるというふうに考えて、その立場から意見を述べさせていただきます。

その理由につきましては、幾つか安全の問題、自然破壊の問題いろいろあるんですけども、本日はこの事業計画の採算性があるのかどうか、これは私にとって最大の疑問と考えますので、その立場から意見を述べさせていただきますと思います。

結論、この事業計画についての事業予測については、大きな疑問がある。将来事業採算性が悪化し、そのしわ寄せが国民に課せられる。そのおそれが非常に強いため、この計画は中止して、国民的議論によって再検討すべきであるというふうに考えます。

大きい理由が二つありますけれども、まず第1に、日本は、御存知のように、現在、少子・高齢化、人口は減少しています。リニアが完成する2045年、このころには人口は大きく1億を割って、9,000万から8,000万台になるというふうに言われております。そのような日本で、東海道新幹線、それとリニアというこの二つの事業を同時に運営するというのは、採算性から見て全く非現実的です。この事業そのものは必ず破綻するというふうに考えます。

J R東海さんが2009年に発表しました、リニアの事業予測によりますと、09年の実績に対して東京・大阪間の開業、2045年にはこのリニア新幹線と東海道新幹線を合わせた乗客需要が675億人強、乗客の数と走行距離を置きかえた計算式ですけれども、これが09年比で158%になるというふうに試算されておるんですね。その内訳は、東海道新幹線が259億人、リニアが416億人となっております。このリニアの需要416億人強のうちですね、257億人強、つまり60%強が東海道新幹線からのそのまま横滑り、それから航空機からの横滑りが7%で30億人、それからほかのバスとか自動車からも7%、それからリニアが出来たことによる誘発需要といいますか、新規需要が24%、こういう予測値を出しているわけですね。この予測について、東海道新幹線の現在の利用客の半分以上がリニアに移るということですね。非常にこれは甘い見通しになっています。

それから、航空機か、あるいはほかの新規事業も38%見込んでいるわけで、当然これに対し、事業予測に課題があるという批判がありました。それに対してJ R東海は、2010年の交通政策審議会の提出資料につきましては、これを修正し、経済成長をゼロ%に落としまして、2045年の予測値の529億人強という下方修正を行っております。そして、各地の説明会などでは、現状の15%増という非常に固い予測値だということで、大丈夫なんだというふうな説明をされていますが、その15%の根拠については、具体的には航空機などからの転移の乗客という説明で、それ以上は具体的には触れておりません。この事業予測について、交通政策審議会などでの議事録についても、十分な議論がされたというふうには読めません。

全体の人口が減少する中で、当然東京・大阪間を移動する乗客も頭打ちになります。各交通機関が乗客獲得のためにしのぎを削ると、そういう中で、今、格安の航空機ある

いは長距離バスも出ております。そういうお客が料金の高いリニアに移動するということが、私どもは余り現実的ではない、非現実的であるというふうに考えます。

料金が高くても、時間が短縮するために東京・大阪間を短時間で動きたいといっても、せいぜい官庁とか大企業の幹部の出張だけというふうに思えるわけですね。しかし、今どこの企業でも、例えば、経費のかかる出張に代えてインターネットとか、テレビ会議を使っていますね。私も現役のときに、かなりテレビ会議で大阪とか名古屋の支店と打ち合わせをやりました。そういう時代に、JR東海は既存の新幹線のお客にさえも、リニアについてのアンケートをとっていないんですね。そういう国民の世論も調査しないで、この計画をやっているわけです。

去年の10月に、朝日新聞が読者に対してアンケート調査を行いました。その結果、リニアが必要だという回答をしているのが37%、必要ないというのは54%なんです。必要という人が、なぜ乗ってみたいのかというと、時速500キロを体験してみたいと、メリーゴーランドに乗るような、そういうスピード感を味わってみたいというのがほとんどで、時間短縮のためというのは10%にも行かないんですね。これが今の日本の国民の実際の感覚なんです。

これがまず第1番目。それから第2番目に、JR東海自身が20数年前の検討で、国の支援がなければリニア計画は無理だと結論づけて、そのことを述べているんです。JR東海の山田社長は昨年9月の記者会見で、リニアプロジェクトは絶対にペイしないというふうなことを記者会見で言いました。国民は非常に驚いたわけですね。

しかし、実際には、今から26年前、昭和63年に、先ほど出ました葛西名誉会長、この方がリニアの対策本部長であったときに、関西のある経済団体の講演会でこう述べております。

リニアの乗客は、8割が東海道新幹線からの移転だと。東海道新幹線の乗客が半分に減るので、30年間で2兆5,000億円の赤字になる。これは26年前ですから、総事業費はまだ3兆円という安いときですね。そのときに、既に2兆5,000億円が赤字になると言っているんですね。このために、東海道新幹線とリニアは一元的に経営しなければいけないと。また、全額を民間資金で行うことは難しい、3分の1は国の金が必要だ、そういうプロジェクトとして成功しなければならない。今の葛西名誉会長が26年前、リニア推進本部の対策本部長だったときに言っているんですね。

今までいろんな説明会で、住民からリニアの国民に負担する心配はないのかと言われるたびに、JR東海さんは100%でやると、自己負担でやると言っていますが、既にこれはもう破綻しています。

御存じのように、新聞報道で、JR東海は国交省に対して、リニアにかかわる不動産の取得税、不動産取得税を免税にしてくれと要望を出しております。それを説明会で住民から指摘されると、リニアはほかの新幹線が整備新幹線として国の補助を受けているんだから、リニアも同じ整備新幹線の法律を適用されているので、公平感を期すために国交省にそういう要請をしたと、こういう説明をしているんですね。

一方では、リニアは民間企業なので、国の介入を廃止して、民間で独自にやるといって国会の審議にもかかわらせない。他方では、そういうふうに整備新幹線と同等の優遇を受けたいと。私どもから見ると、全く身勝手なやり方をやっているというふうに言え

るんですね。

大きく言えばこういった理由から、私はこのリニア新幹線、将来必ず破綻し、そのつげは結局、福島第一事故を起こした東電と同じように、国の資金が投入されるというふうに考えますので、この計画についてはぜひとも中止し、再検討する。川崎市長もその立場で、市民の立場から期成同盟なんかは脱退して、この計画の再検討を進めるように意見書を提出していただきたいというように思います。

以上でございます。

○議長 ありがとうございます。

ここで休憩を60分ほどとりたいと思います。

したがって、再開は13時20分とさせていただきます。

午後0時18分休憩

第 2 次 公 述

○議長 ただいまから再開いたします。

それでは、引き続きまして、第2次公述を始めます。

初めに、事業者の方から20分以内で、適切かつ明瞭に公述をお願いいたします。

○事業者（●●） それでは、JR東海の●●でございます。よろしくお願いいたします。

まず、路線の考え方について御説明をさせていただきます。

超電導リニアの技術的制約条件ということがございまして、リニアの超高速性を踏まえまして、できる限り短い距離で結ぶということで計画しております。都市部では、大深度地下を利用できる地域、これはできるだけ大深度地下を使用するということでございまして、川崎市内は大都市ということで、全区間を大深度地下トンネルで計画しまして、路線長約16キロを大深度地下ということでございます。5カ所に非常口、さらに宮前区梶ヶ谷については保守用車留置施設を設置するという計画でございます。

この非常口の位置の選定に当たりましては、避難の関係から約5キロ以内にまとまった一団の土地を選定しているということになります。

必要性、意義でございまして、先ほども御説明いたしましたが、ここに掲げておりますとおり、二重系化ということでございます。東日本大震災を踏まえまして、災害リスクに備える重要性がさらに高まったというふうに認識をしております。我々は二重系化に取り組んでいるところでございます。これは必要性、意義というところであります。

東海道新幹線につきましては、開業以来、今年50年でございまして、ゼネコンのためだとか、シベリアでやれというような話もございましたけれども、1日300本を超える列車を運行し、30万人から40万人の方に毎日御利用いただいている大動脈輸送だということでございます。日本の経済、社会を支えるインフラとして、これは必要不可欠だというふうに思っておりますので、経年劣化に備え、さらに大規模地震、災害への備えということで、世界に先駆けて、新しいリニアで実現していくことを考えております。

現在、IT革命等を踏まえまして、経済環境は激変していつている中ではありますが、これだけの御利用をいただいているところで、我々は社会的使命を果たしていきたいというふうに考えてございます。

リニアの浮上案内の前に、推進の件について簡単に御説明しますが、ここにありすとおおり、推進コイルというものがございまして、NとSを切り替えることによって、これは進んでいくということでございます。これに電気が流れているということでございます。これについては電気が流れるということをお示しします。

次が、浮上でございますが、ここから浮上案内コイルという別のコイルでございまして、これについては電気が流れておりません。ですので、たとえ停電になったとしても、ここにありすとおおり、超電導物質が通ったときに、誘導集電の原理によって浮上は保持されると。だんだん速度が落ちてきた場合は、速度が落ちてきたときに車輪を出しまして、着地をして、安全に停止が出来るという仕組みでございます。

案内につきましても同様でございまして、これも電気が流れておりませんので、案内コイルについては、真ん中に保持するように、SとS、それからNとNで、真ん中に保持するように働き、これが保持されます。これは電気が流れておりませんので、常に安定的に真ん中を走るということとでございます。

これにつきましては、もし案内ストッパーに近づいた場合については、先ほども御指摘がありましたけれども、案内ストッパー輪というのもございますので、安全性については、試験を行って確認しているということとでございます。

次に、大深度地下ですけれども、こちらは二つ定義がありまして、地表面から40メートル、もしくは地盤が少し弱い場合については、支持地盤面というのを定義いたしまして、ここから10メートル以深、この深いところを大深度地下と定義をします。

川崎市内については、これを踏まえまして、40メートルもしくはさらに深い所を通っていきますので、地盤が緩い所を通るということは基本的にはございません。ですので、陥没等の心配はないとお考えをいただければというふうに思っております。

続いて、必要性、意義の次の事業遂行能力でございますが、収入について、これまでの実績を踏まえまして、十分堅い見通しとさせていただいております。一つは、民間企業として現状の収入をベースに10%増、それから15%増という堅い見通し、これは民間企業としてやってきたものでございます。

それから、ここに書いてございませませんが、費用であるとか、あるいは必要な設備投資、これについては十分に配慮をした上で試算しているということが1点。

さらに下半分にありますけれども、これとは別に交政審、国の機関においてもこういう検証をしていただいております、その中では、最も慎重な0%成長、これを前提とした見通しに基づいて、十分確認をしているということとでございます。

債務についても、5兆円を超えるというところまで水準は増加するんですが、これはJR東海としては既に経験している数字でございまして、このもとで十分にやっていると確認させていただいたものです。

こういった審議会、委員会を踏まえましてやってきているということと、それから、あとアセスの手続としては、十分に準備書の説明会、それから、それではない説明会で手続を踏まえまして、きちんと進めているところでございます。

磁界の測定につきましても、この12月にやらせていただいておりますが、住民の皆さんの不安を取り除くように進めてきているし、今後も努めていくところでございます。

続いて、電力につきましては、ここにありますとおり、ピーク時27万キロワットあるいは74万キロワットですが、下にありますとおり、各電力会社様の供給力自身に対して十分に小さい値でございます。

それから、ピーク時についてですが、鉄道は通常、ピークが一般のピークとは重ならないということを書かせていただいております。ピークがあるところは、オフィス、スーパー、ホテル等、これは14時台ですけれども、鉄道はこの時間帯ではなくて、朝晩でございまして、十分に電力会社の余力の中で出来るであろうというところでございます。

それから、技術でございます。昭和37年から開発が進められておりますが、この後、平成9年から走行試験を開始しております、その後、地球を約22周分回る88万キロ程度の走行試験を重ねてきています。15年12月には581キロという数値を記録するなど、

安全性を初め、既に営業運転に支障のないレベルに到達しているところです。

平成21年のところにありますが、評価委員会、これは国交省の機関でございますけれども、こちらから、そこに書いてありますとおり、評価をいただいているということでございます。これを踏まえた上で、国土交通大臣から、営業主体、建設主体に指名を受けているところでございます。

私どもとしましては、鉄道会社として安全性の確保は最優先事項だと重々承知をしておりますので、当社が運行しております東海道新幹線、こちら、お客様の安全を守り続けて50年でございますが、この知見をベースにしまして、今後ブラッシュアップをして、より安全で使いやすい鉄道を、中央新幹線として実現をしていきたいというところでございます。

以上です。

○事業者（●●）　続きまして、工事用車両の走行ルートについて御説明させていただきます。

工事用車両のルートの選定に当たりましては、このスライドに書いてありますとおり、まず現地を確認いたしまして、地域の影響をできる限り軽減するために、ヤード付近の走行距離を最小化する。また工事用車両が通過可能な幅員、歩道の有無を考慮、最後に、できる限り左折によるヤードの進入及び出発が出来るルートを選定して、準備書に記載させていただいております。必要な調整につきましては、工事用車両ルートだけにかかわらず、準備書公告後、関係者と調整を進めております。

次のスライドをお願いします。

こちらは先ほどもお見せいたしました、保全措置といたしまして、安全交通の保全措置としましては、交通量、交通流では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画への配慮、またルート分散化、交通安全では安全確保に関する工事従事者の講習・指導などを実施して、工事の際の安全に努めていきたいと考えております。

続きまして、磁界について御説明させていただきます。

磁界について御意見ございましたが、このスライド、磁界のときに説明会等で利用させていただいておりますが、当社は国際的なガイドライン、ICNIRPというものを使っております。このICNIRPのガイドライン以下では、磁界による影響はないとされておりますので、今後ともこのICNIRPを遵守するという形で進めていきたいと考えております。

また、ヘリウムについてでございます。リニアの車両に搭載する超電導磁石というのは車外の台車についているため、先ほど、ヘリウムの漏れについて御意見ありましたが、万が一ヘリウムのガスが漏れた場合でも、車内に流入することはありません。また、超電導磁石自体、ヘリウムガスの漏れを防ぐために機密構造をとっており、超電導磁石の内部圧力が上昇する事態を想定し、安全弁等の破裂防止などのさまざまな設備を設けております。

また、超電導磁石の消磁につきましても御意見いただきました。消磁につきましても、トラブルにより消磁できないということはなく、遠隔、乗務員の操作などによる多重的な仕組みを考えております。

続きまして、高温超電導についてです。技術評価委員会からは、低温超電導を前提として実用化の技術が十分であるとの評価をいただいております。今後、高温超電導につ

いては、コスト低減の観点から、引き続き開発していく考えでございます。

続きまして、大気質について説明させていただきます。大気質につきましては、御指摘のあったぜんそくの原因については、さまざまなものが挙げられていきますが、本事業の実施に関しましては、大気汚染にかかわる環境基準等に適合することを第一に取り組み、事業の実施に当たっては環境保全措置を実施することにより、さらに影響の低減を進めてまいります。

また、予測地点につきましては、路線選定の過程で絞り込みを行い、準備書においては、各施設の建設工事用車両等について、影響を適切に説明できる、評価できる場所を選定しております。

続きまして、廃棄物について御説明させていただきます。先ほどこのスライドで冒頭説明させていただきました。建設発生土につきましては、まずは事業内で活用する。それが出来ない場合は、公共事業等に活用していただくという形で考えております。具体的な場所、方法については、今後県を窓口にして工事を詰めていく過程で検討していきたいと考えております。

続きまして、活断層について御説明させていただきます。まず、活断層は出来るだけ回避するというを基本としております。やむを得ず通過する場合は、通過の延長をできる限り短くしたいと考えております。

やむを得ず通過する場合に対しての説明をさせていただきます。平成16年10月に、中越地震、新潟県で発生しておりますが、このときトンネル内のコンクリートの一部が剥落するなどの被害が生じております。この変状が生じた箇所については、次の三つの条件が重なった場合でした。

一つは、推定震源断層から5キロ以内のエリアであること。もう一つは、トンネル周辺の地質がもろいなど地盤の条件が悪い箇所。そして、三つ目が、覆工背面、すなわちトンネルの形状の機能を確保するためのトンネルとコンクリートの地山の間に空隙等があり、トンネルが変形しやすい構造であるという三つの条件が重なったときに変状が生じたというふうになっております。そのため、中央新幹線では、トンネルと地山の間に空隙ができない工法であるNATM工法を採用し、地質の悪い箇所はトンネルの補強を行ってまいります。

スライドが、そのトンネルの補強の説明スライドでございます。地質の悪い所では、吹きつけコンクリートの量を増やしたり、ロックボルトの本数を多くする方法のほか、覆工コンクリートの厚み及び強度を増す方法、または補強鋼材を入れる方法、トンネルの底盤にあるインバート、下の曲線の部分ですね。その施工をして、卵形に近い形で併合する方法、または周辺の地盤に薬液注入をする方法など、適切な補強対策を検討することで対応していきたいと思っております。

また、南アルプスの隆起について御意見ございましたが、南アルプスの隆起については、地形・地質調査の段階で把握しておりますが、全体の傾向に対し、南アルプスだけは突出した速度で隆起しているという状況じゃないことを確認しております。

また、隆起は、局所的な現象ではなく、その地域全体で連続的に進行する現象でございますので、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ないと考えております。

続きまして、地下水の影響について御説明させていただきます。川崎市内約16キロのルートにつきましては、全て大深度地下トンネルということで、シールド工法を利用させていただきます。シールド工法は水密工法であり、地下水への影響はないものと考えておりますので、地下水については問題ないと考えております。

ただ、念のため、他事業の実行例等を参考にして、工事中におけるモニタリング調査等を今後検討してまいりたいと思っております。

続きまして、トンネルの避難について御説明させていただきます。まずは山岳です。長大トンネルにおける避難につきましては、既に国内で長さ20キロを超える長大山岳トンネルがあり、万一の際の避難対策についての知見が蓄積されております。中央新幹線においても、それらと同様の対策を講じることが基本となります。

スライドでお示ししておりますとおり、山岳トンネルの区間においては、工事用通路及び非常口を避難通路として活用できるように整備をします。なお、下のほうに小さく②というところで書いてありますが、万が一、列車に火災等が発生した場合には、次の停車場またはトンネルの外まで移動させますが、万が一、トンネル内に車両が停車した場合、山岳トンネルでは風上側に避難することで、安全が確保されると考えております。なお、斜坑からの避難につきましては、保守のための地上設備等の活用も検討していきたいと思っております。

先ほども申しましたが、我が国には20キロを超える長大トンネルがございます。こちらの表が、我が国の長大トンネルを示しております。中央新幹線のトンネルは、最長のもので約25キロであり、ここに示すとおり、同程度の長さのトンネルは現存しております。

続きまして、大深度地下のトンネルの避難について御説明させていただきます。これも説明会で何度も出させていただいておりますが、都心部の大深度区間におきましては、円形断面で施工するシールドの下部空間を活用して、安全な避難通路を設けるとともに、5キロおきに設置しております、縦に延びております非常口内にエレベーターと階段を設置して、地上までの安全な避難経路を確保します。そのため、避難は最寄りの非常口まで移動することから、都市部においては、最大で約2.5キロ程度移動していただくこととなります。都市部の避難通路として、下部空間の入口は約500メートルの間隔で設置することを考えております。列車には、お客様の対応に当たる乗務員を複数乗車させ、異常時には乗務員がお客様の避難誘導を行います。

非常口から避難に用いるエレベーターにつきましては、定員は40名程度が乗ることを考えております。また、機材についても避難に必要なものを必要数配置いたします。

また、トンネルの非常口までの避難の時間等、御意見ございましたが、まずは加圧されている下部空間、こちらに避難できれば安全と考えておりますので、安心していただきたいと思っております。

あと温室効果ガスについて、御質問いただいております。工事にかかわる温室効果ガスにつきましては準備書に記載しておりますので、そちらを確認いただきたいと思っております。

また、生態系についても御意見いただいておりますが、生態系につきましても、専門家等に御意見をいただき、適切に評価しております。

また、発生土等の埋め土に関する土砂崩れ等の災害の御意見もいただきましたが、そちらにつきましても、斜面安定等適切に検討し、設計標準等に基づいた計画を立てていきたいと考えております。

○事業者（●●） 最後、すみません。

駅の利便性の話もございましたので触れますが、神奈川県駅の駅の選定に当たりましては、これは品川とか名古屋もそうですが、技術的に設置ができるかどうかという点を踏まえました上で、利便性、アクセスを考慮するという要件がございます。この利便性、アクセスを考慮した上で、利便性が図られるように選定しているということでございます。私どもとしましては、なるべくお客様に安全に利便性が高くお使いいただけるような中央新幹線を実現していきたいという計画のために実現をしていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

○議長 ありがとうございます。

事業者の第2次公述が終わったわけですが、これから、ただいまの公述に対する意見を公述人の方から述べていただきます。

このための取りまとめ時間として、約10分間をとらせていただきます。

したがいまして、再開は13時50分とさせていただきます。

午後1時40分休憩

○議長 それでは、引き続き、公聴会を進めさせていただきます。

それでは、先ほどの事業者の公述に対して、公述人の方から公述をお願いいたします。一人5分以内でお願いいたします。

それでは、●●●●●さん、お願いいたします。

○●●公述人 さっきの説明に対して意見を言えと言われても、何回聞いたってわからないんですもの、言えないじゃないですか。だから、私は沿線住民のおばあさんの立場で、それを聞いてもやっぱり心配よということを知りたいと思うんですね。

どこかの説明会で私、質問したんです。「大深度地下40メートルの実験したんですか」と、そうしたら「していません」、「市街地の深さをリニアが走る例はありますか」と言ったら「ありません」と言いましたね。初めてやることを実験しないで、何のための実験線かと思うんですよ。7メートルから10メートルでやったから大丈夫だと。実際にやってみなきゃわからないことはあるじゃないですか。その会場にいた元国鉄の技術者が言っていましたね。「やってみなければわからないことがあるんですよ。私は東京オリンピックの年に開業した東海道新幹線の車両づくりに携わっていましたが、開業した後でトイレから水が吹き出したんですよ」と。それも1ヵ所ではなく全車両からだそうです。

昨日、ありましたよね。トイレから水が吹き出したというのが九州のほうで。高校生がもうびしょ濡れになって、床に水がいっぱい流れていて、かばんも濡れてという画がテレビで流れていたじゃないですか。やってみなきゃわからないということはあるんですよ。

もう一つ、今のは水の例、今度は火の例ですけれども、「リニアと苦楽半世紀」という大見出しで、13年9月8日の東京新聞の夕刊に出ていました。開発の初期から携わった元技師長の藤江恂治さんを取り上げていました。やっと夢がかなうというので、本当にうれしそうな笑顔が写っていた。私、その人の気持ちはそうだろうと思って、その人に対する恨みはありません。この計画を進める人たちに対して怒っているのだから、その技術者はギネス記録にも載った。ところが、それから13年、ある日、車両から煙が出ていると実験線から電話であったんですって。火は油圧装置の油に引火して車両が炎上したと。それでその技術者は、リニアに迷惑をかけられないとあって、事故の責任をとって辞職したそうです。

「火の気のないリニアが燃えるとは想像もしていなかった」と言っていますが、私、この想像もしていなかったということが非常に重要だと思うんですよ。今、自信たっぷりに説明していますが、それでも想像していなかった、出来なかったということは起こり得ると思うんですね。

JRは、万一火災が起きたら、とりあえず次の駅まで走る、と言っています。こんな怖い答えがありますかね。だったら、その実験をどうぞやってみてくださいと私は言いたいんです。さっき葛西プロジェクトの話がありましたね。だから、葛西さんを筆頭に、下請けや孫請けはだめですよ。葛西さんを筆頭に偉い順から、車両に火をつけて走ってみてください。本当にそう思いますよ、私。

大深度法はリニアのためにつくられた、リニア計画を可能にしたのは、大深度法だと言われている。じゃあ、これは誰がつくったのか。これも元国鉄の職員なんですか。元参議院議員の野澤太三さんとおっしゃるんですか。この情報は、私はフリージャーナリストの榎田英樹さんの取材によるホームページから勉強したのですが、元参議院議員の野澤太三さんの発議によって大深度法が出来た。この人は山梨県出身、元国鉄の施設局長、元自民党のリニア中央エクスプレス建設促進議員連盟の事務局長、その本の中で、「時速500キロ以上で走るリニアは、民有地、公有地の区別はなく、ひたすら真っすぐ進むから大深度じゃないと不可能だ」と言っているんです。リニアのための法律ということは明らかではありませんか。

でも、野澤さんはこうも言っているんです。これはちゃんとお聞きになってください。ね。「今のような推進派だけでワイワイとリニア建設に走るやり方ではだめです。こんな国家的大事業なら、反対の人も交えて徹底的に議論して結論を導き出すべきです。それをやってこなかったのが原発計画。そしてあの福島第一原発の事故が起こったのです。同じ過ちを繰り返してはなりません」と言っているわけですよ。これをしっかり聞いてください。JR東海の皆さん。

榎田さん、よく取材してくださいました。葛西プロジェクトが挫折するから楽観しているという話がありましたが、そうしたらまた私、心配が起こったんです。挫折したらトンネルをどうやって埋めるんですか。トンネルを掘る技術はすばらしいと言っているけれども、挫折して、そのままどこかへ行かれたんでは。

(「トンネルが出来る前」の声あり)

○●●公述人 それならいいわ。どうぞ挫折してください。嫌ですよ、掘った後で挫折したら。トンネルを埋める技術というのはあるんですか、それを聞きたい。

それから、川崎にどんなメリットがあるのか、それも聞きたい。お願いします。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いします。

○●●●●公述人 まず、このパワーポイントの画面を見てください。先ほど私の質問あるいは皆さんの質問にほとんど答えていない。答えなくていいものを答えている。全く不誠実だ。私が述べようとしたら、先ほどの問題をまた蒸し返しせざるを得ない。とんでもない話だと思います。

まず、事故時の避難対策について述べてください。このリニアは10センチ上に上がって走る。両サイドは何センチですか。両サイドのすき間は何センチですか。

そして、先ほども言いましたように、この事故時というのは、火災もそうですが、ここにありますが超電導磁石が何らかの原因で作動しない、あるいは消磁しちゃった、その場合を言っているんですよ。そうした場合には、左右のバランスはとれなくなるでしょう。ですから、これはここに接触すれば、ここの超電導コイルは外れちゃう。そして、火災が起きたときに停電もあり、どうやって逃げるんですか。

これは、先ほどありましたが、避難口は500メートル間隔にある。1個ずつね。16両編成の長さは約400メートルですよ。ここに400メートル、真ん中に来るかどこかに来るかわかりません。1,000人がどうやってこれを降りるんですか。何時間かかるんですか。しかも暗闇ですよ。明るくないじゃないんだ。平常ではないんですよ。そういうとき

の避難計画について、対策について、私は質問をしたわけですよ。全く答えないじゃないですか。それこそ不信ですよ。再度答弁を求めます。

それから、先ほどもこの超電導磁石の消磁の話がでましたが、超電導コイルが生きているそばを逃げるために歩くときに磁界に触れて大変な事態になるわけですが、別の方が、その磁界を消磁するにはどうするんですかと聞いたときに、具体的に答えないじゃないですか。遠隔操作あるいは操舵。じゃあ、どういう操作で、どこを開く、あるいは閉じる、そしてまた入れる、そういうことが可能なんです。それ自体が、何らかの動作で運転中に消磁してしまうという場合もあるわけですよ。そうしたら、500キロで走っている超電導磁石が、どちらか左右、あるいは全部消磁しちゃったら、これは大変な事態になるでしょう。そういうことをわかって黙っているんですか。まず、そのところを回答してください。

ですから、そういう最悪の事故を想定したときの避難計画を、避難対策をきっちり説明すべきでしょう。そうしなければ、これをつくっちゃだめですよ。

そして、先ほどトンネルの長さが20キロとか何キロとかと別な鉄道の事例を説明されました。これは、先ほども言いましたように、ほとんどトンネルなんです。地上に出ている、ほとんどトンネルなんです。出口がないんですよ。5キロごとに、ここにある。ここから避難する、この階段を上って。ここまで来て避難するのに、エレベータは動かない、どうして逃げられるんですか。大惨事が予想されるじゃないですか。しかも、ここは密閉されているんですよ。ふたがかぶっている。ここに行くには階段しかない。そういう状況ですよ。そういう状態で、どうやって安全に避難できるのかというのを聞いているんです。

しかも、消防法上どうなんだろうかと。例えば、火災が起きた。しかし、ほとんど密閉だと。そういう状態で許されるのかと、法的に。そういう危険な状態が。消防法か何か知りませんが、そういう法に対してどうなんだと。時間が来ましたので、これで終わります。明確に答えてください。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様お願いいたします。

○●●●●公述人 第2回目の公述ということで、●●●●と申します。相模原に住んでおりますが、在勤でございます。

さっき猛禽類については影響ありませんということは、例えば、賠償とかはできるんでしょうか。自然保護協会の仲間に聞いたら、これはやっぱり、つがいを移してもかなりの影響が出るだろうということをおっしゃってありました。

J R東海さんは、その影響について調査されているということをおっしゃっていますが、正確な調査をされたほうがいいんじゃないかなということで、考えていただきたいと思えます。

今日の公聴会を見ても、やっぱり皆さん、不満と、不自然にぼやかしているような回答ではないかなと。これだけの地域の問題がある中で、J R東海は大丈夫ですから、ぜひ御理解を深めていただきたいという一色じゃないかなと。これでは住民はやっぱり不満だし、ちゃんと正確なデータや、生態系や地下水、さまざまな問題がある中で、それで本当に大丈夫と言えないと思うんですよ。

ある新聞では、もう10月には着工の申請をされるということで、新幹線の開業50年ということで、山梨実験線を含め、本当にリニアが本当に妥当だと、必要とされているのかどうか、やっぱり再検証すべきだと思います。僕は凍結すべきだと思います。この事業の採算性もとれないし、ペイも出来ないし、山田社長さんもおっしゃってありました。もう一度見直すべきじゃないかなと思いますよ。

言ったってしょうがないし、皆さんの思っていることを言わないといけないと思っています。僕もある地域の説明会に行っても、データもないし、地域分断されては困る、そういう声は本当に多かったです。

磁界の影響は何か問題ないと言っておりますが、与える影響は大きいと思いますよ。車内の壁、磁波、振動、騒音についても、地下30メートルだから絶対影響は出ると思います。例えば、マンションが壊れた場合、おたくらが弁償できるのかどうか、それも全部答えていただきたい。弁償ができない場合は、このリニア計画自体再検証、凍結すべきだと僕は思います。

最後になりますが、葛西会長の原発推進について、葛西会長本人自身が言っていることだから、JR東海は答えることのないんだという雰囲気でしたね、エポック中原の説明会に行ったときに。葛西会長自身が言っていることだからということで。リニアについては、原発を使うんだったら、正直に言っていただきたい。福島事故みたいにあれだけ垂れ流しになっちゃって、2011年5月に許可申請が出されて、東日本大震災の2ヵ月前ですね。そういうことがありながら、この計画は絶対採算性もとれないし、旅をする電車でもないし、これはもう火災が起きたら弁償できるんでしょうか。弁償できないんだったら、福島原発のようなああいうことが起きるわけだから、やっぱりそれは考えるべきではないかなと。

この事業については、やっぱり見直すべきじゃないですか。あれだけ騒音とか、振動を見させてもらってもひどいし、地域で電波障害が出たり、電話の音が聞こえないということも、川崎でも起きると思いますよ、皆さん。やっぱりこれは凍結すべきじゃないかなと思いますよ。

僕もあちこち見させてもらっても、住民はここを愛し、不安だし、眠れるのかと。1日150本も走ったら大変なことになると思いますよ。電磁波もビービーですし、本当に、人体に大変な健康被害を与える影響が出ると思いますよ、川崎市も。やっぱりそれは考えるべきじゃないかなと僕は思いますね。

僕の見解に、ちゃんとはぐらかさないで、ちゃんと説明してほしいと思いますので、ぜひよろしくをお願いします。僕は、この計画は再検証、凍結すべきだと思います。

ありがとうございました。

○議長 続きまして、●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 ●●です。先ほども申し上げましたけれども、比較的優良な住宅地と言われたところに私どもは住んでおります。

その真ん中を、片側2.5メートルしかない道路を大きなダンプカーが通る。舗装の厚みが15センチしかない。JR東海がいろいろと検証されている所は尻手黒川線ですよ。尻手黒川線というのは県道で、大変交通量の多い所です。したがって、その舗装の厚みが幾らあるか私は知りませんが、そこ私どもが住んでいる所の住宅地の道路は

全く違うと思います。

その道路工事をしてもらった人に、15センチであると聞いたわけですが、実は、ここをリニア関係の土砂の運搬ということで、2分間に1台の大きなダンプが通って大丈夫かといったら、「いや、それはほかの所に回してください」と言っていました。それも参考意見だと思いますけれども、実際に私どもの住んでおります生活道路、そこを御覧になったことはあるのでしょうか。そして、そこを大型車両が通って大丈夫なのでしょうか。あるいは、よしんばその厚みを増やすという大工事をするのかどうか、それだつて大変なことですよ。

そんな状況にありますので、現状は、その道路は入り口と出口、両方とも大型車両は通行の規制になっています。そういう標識が出ています。ここに入らないでくださいという標識のところですよ。

先ほどのお話の中で、警察はどうもその辺を変えてもいいというようなことを言っているようなんですけども、それはまことに言語道断のことですね。私が申し上げていることは、私の個人の見解ではございません。私ども地域の自治会の住民の総意です。そういう総意を踏みにじっても、そこをあえて通さなきゃならないのでしょうか。

実際に現場を見ていただきたいんですね。こんな道路を通していいのか。しかも、坂道があります。先ほど申し上げました、日吉の交差点は、昔は日吉谷だったんです。宇日吉谷です。したがって、両方から山を切り開いた所ですから、それがYの字になっていて、そのボトムの所に交差点があるんですね、日吉という交差点は。そういう交差点を踏まえた坂道を大型ダンプが通ると。しかも、厚みが15センチしかない舗装の所を通る。今でもガタガタ言うわけです。そこにそういうものが通ったら、どんなふうになるか。この環境評価を尻手黒川線で、何ポイントかおやりになったと聞きましたけれども、それではとてもじゃないけれども、判断がつかないはずなんです。

どうかJR東海の皆さん、御自分の足でもって歩いて、あそこの工事をやっている責任者に聞いてみてください。それだけの耐圧があるのかどうか。耐圧があったとしても、とてもじゃないけど狭いんです。尻手黒川線はどんどん大型車が通ります。そこから入ってきて出口の日吉の交差点もバスの路線があります。しかしながら、その間を通っているのは本当に細いんです。ぜひこの切実な願いを確かめて、検証して、御検討いただきたいと思います。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 先ほど、●●さんから消磁の部分、消磁の方法について回答がなっていないという話で、また繰り返しになりますけれども。その前に磁界の説明、続いてヘリウムの説明をされました。私が聞いたことに対する答えなのかどうかわからないんですが、ICNIRPの基準を下回っているといいますが、このICNIRPというのは、人体に与える影響のガイドラインを決めている委員会なんですよ。

私が聞いているのは人体じゃなくて、体の中に埋め込まれている医療器具への影響を聞いているというか問題にしているんで、ここでICNIRPを持ち出されても何の説明にもならないし、時間の無駄といえますか、何でこれを持ってきたのか。

既に説明会では、補修用の通路、要するに列車の真下を通ったら危険だと認識しているとおっしゃっていたわけですから、どうして、人体埋め込み器具をされている方は危険だからそのままでは逃げられないと、そういう認識を持っていると言ってもらえないのか。この説明が非常に不親切で、というのは、今度の準備書の資料編にICNIRPのガイドラインをJRさんは載せていますね。そこには、これは人体への影響のガイドラインだということを書いてありますから、ちょっと納得がいかないですね。

消磁のことですけれども、何かまたあり得ないということで、多重に防御することを考えているということをおっしゃったですよ。これはどういうことなんですか。「考えている」というのは、今はないということなんですか。ここがはっきりしない。確かに審議会では、あるいは実用技術評価委員会では、議論にならなかったかもわかりませんが、要するに、今、何か多重の手だてがあるのか。何重か知りませんが。

考えているというのは、私が説明会で質問してから、ああ、ばれたかと、そうしたら考えましようかといって考えるようになった。それでも何でもいいんですよ。とにかく消磁する姿勢があって、開業までにできれば、これはいいことなんですからね。それをちょっと真面目にもっと答えてほしいと思いますね。

それから、ヘリウムのことですが、車外に取りつけているから大丈夫だ、そういうことですよ。ヘリウムというのは冷却装置の中に入っているものですから、この冷却装置ごとユニットみたいにして外に出しているということですか。もしそうなら、なぜ私が説明会で質問をしたときに、そういうふうに答えてくれなかったんですか。ヘリウムは軽いから大丈夫だとか、毒性がないとか、そういうお答えでしたけど。また今回もでたらめな答えですか。ちょっとふまじめだと思いますね。

それから、高温超電導磁石、これの開発状況は、今できていないということをお認めになったと思います。これはそのとおりだと私も思います。しかし、コスト低減の観点から、それを開発したということですが、このコスト低減というのは軽くするということですよ。軽くすると電力も少なくて済む。どのぐらい軽くして、どのぐらい電力を減らし、消費電力を減らす。したがってトータル、目標はいつなのか、私は平成28年ではないかと言いましたけれども、その目途、恐らく量産体制に入るときだと思っただけで、そのめど、これはどこに置いておられるのか。これを教えてもらわないことには前へ進まない。まず、それをよろしくお願いします。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 ●●です。先ほど質問したことについて、お答えいただきましてありがとうございました。

工事にかかわる温暖化ガスの排出量は、準備書に記載してあるそうです。私の不勉強でした。しかし、もうちょっと親切に、何万トン排出ですよと数字を言っただけならばよかったな、議論のしがいがあったなというふうに思うんですけども、何か頭のいい、いじめっ子の回答みたいな感じで。

それで、私が問題にしておりました、掘り出した土をどこにどうやって処理するのかということですが、掘り出した土が1,400万トンですか、それを自分の所で処理する分

と、公共工事で処理する分とで全部できますというふうに答えました。これは答えになっているのでしょうか。自分の所で処理しますといたら、自分の社内のどこの敷地にどれだけ置いて、どこにはどれだけあって、どれだけで、それでトータルでこれだけ、残りの部分はどこの自治体にこれだけ受け持ってもらうことを約束しています。あその自治体にこれだけ受け取ってもらうことを約束しています。そういうのを答えというんじゃないんですか。学生のレポートにしたら、これはほとんどが採点してもらえせんよ、こんな抽象的というか、何の意味もないあれでは。

話は先に進みます。

先ほど、トンネルからは水漏れがないから、こういう谷戸の水辺の環境もしっかり守られるというふうに言っております。先ほど、●●公述人からホトケドジョウとか、環境省のレッドデータブックに載っているようなものもいるんですよという話がありました。あそこにAという赤いマークがついているのは、宮前美しの森公園ですが、そこにも、それから、そのちょっと左上に緑になっているところが生田緑地ですけれども、その両方にホトケドジョウが住んでおります。そして、そのトンネルは、Aのすぐ横を通っていきます。

シールドトンネルだから地下水はトンネルに流入しない、本当なんですか。山梨実験線で掘ったトンネルというのは、シールドトンネルじゃないトンネルだったんでしょうか。もしそうだとすると、なぜああいう水が一番よく出そうな所を掘るのに、シールドトンネルを使わなかったんでしょうか。非常に疑問に思っています。

それから、先ほど●●公述人がおっしゃっていましたが、採算が合わない。ということは、この路線は廃線になる可能性が大です。普通地上の線路だったら廃線というのは、別にどうということもありません。しかし、これはどうなるんでしょうか。埋め戻してくれるんでしょうか。

それから最後、これが経路ですが、今問題になっているのは、ここが非常口で、こう来てここを通って、こう来てここに入るという経路が問題になっています。三井の住宅の問題になっています。ここがだめだったらどうなるのか。それで、だめだったら、交通の混雑を低減するために代替りのルートを使うこともありますと言っていました。代替りのルートになろうかと思われるのは、稗原の交差点からこう入行って、長沢高校前の信号で分かれて、こう来てこう来てこう来るルートです。

このルートは多摩区です。今この公聴会には多摩区の人一人も公述人になっていません。私は中原勤務ということで特別になっています。ですから、もしあのルートを使うんだとしたら、この公聴会をもう一度やり直すということをやらなければならないと思います。工事のときに勝手に変えてはだめですということをおきます。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 最初に、ぜんそくの原因にはいろいろあると、それは私も十分知っております。皆さんも知っていると思います。ぜんそくの主要な原因として、排気ガスの寄与度が高まっているということを私は申し上げたい。

つまり、あの説明だけでは、麻生、宮前にぜんそく患者が多いという事実を全く無視していると。そういう回答である。あれは回答ではない。私が言ったことを無視しただ

けだというふうには言わざるを得ません。

それから、私は大気質について述べているわけですが、まず環境基準に適応しているという非常に紋切り型の回答ですね。例えば、春夏秋冬、測定されているわけですから、これはある意味、宝の山なんですね。そういう中で、基準値を超えた日はどれぐらいあったのか。春夏秋冬、季節変動はあったのか。こういうデータを解析することで、例えば対応がより具体的になる。単に、国の基準が平均値で書いてあるということ言えばそれまでですけども、単に平均値だけを述べて、はい、それまでというのは余りにもおざなりである。

そして、私、準備書の大気質の二酸化窒素の影響を東京都から愛知県まで全部読み比べたんです。そうしますと、ここに書きましたように、神奈川県だけではなく、東京都、山梨県、長野県、岐阜県、愛知県の全てでこう書いてあるんです。事業者により実行可能な範囲内で低減が図られていると評価する。実はパブコメの締め切りが見解書、準備書が出されるまでにもものすごいスピードなんです。何でこんなに速いスピードで出せるか。これは予定原稿があって、各地の数字を入れればでき上がると。こういうことで、準備書がつくられているのではないかというふうには思わざるを得ない。そういうことではないでしょうか。

それで、今の点で1点、ここに忘れたんですけども、名古屋だけは、名古屋市の環境目標値というものが記載してあって、これについては超えていますので、早期に達成するよう努めるものとするとして書いてあるんです。実は、川崎市にも環境目標値というものはあるんです。これは名古屋と同じ基準なんです。ところが、川崎についてはこの記載がない。つまり無視されている。だから川崎はちょっとばかにされているんじゃないかと思えますけれども、これなんかはかなりいい加減じゃないでしょうか。

そして、神奈川の準備書を見ますと、大気質、大気環境に関しては、二酸化窒素、それから浮遊粒子状物質のほかに騒音、振動、微気圧波、低周波を全て結論が全く同じなんです。事業者により実行可能な範囲内で低減されている。または低減が図られているものと評価すると。これで事足りりとして事後調査もしない、こういう準備書では、本当に信頼を得てぜひおやりくださいということは、とてもじゃないけれどもできない。

時間が来ましたので、さっきの環境影響評価を再実施すべきであるという私の主張は、今の説明を聞いても全く変えられない、変わらないということを申し上げて、第2回の公述を終わります。

ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。続きまして、●●●●様、お願いします。

○●●公述人 楽観視している●●ですが、議長、我々の公述申入書というのはJ R東海には届いているんですか、コピーは。皆さん非常に的確な質問をいろいろされているんですが、あえて私はもうこれは繰り返しません…。

○議長 コピーそのものはお渡ししていません。趣旨をお伝えしました。

○●●公述人 じゃあ、趣旨を間違えてないですか。

○議長 お伝えしました。

○●●公述人 お伝えって、書いたものを出したのですか。口頭ですか。

○議長 要点をまとめて口頭でお伝えしました。

○●●公述人 いや、それは多分伝わってないと思いますよ。それはだめだと思いますね、やり方としては。今回いいですよ。

それで、9人のここにいらっしゃる方が一生懸命メモとっているんですけど、議長にお願いしたいのは、皆さんが何回も質問しているんですが、これに回答するという言質をとってもらいたいんです。J R 東海の一番の上席はどなたですか、今日は。●

●さんが上席。●●さんが上の方に報告するんですか。あなたがするんだよね。

議長、彼に、今日の皆さんの質問に対する回答をできるだけ真摯にやるように言質をとっていただけますか。●●さん、答えていただけますか。というのは、今、皆さん言うように、今まで聞いていても、回答が平行線なんですね。多分J R 東海さんも最大限やられている。我々も一生懸命やっている。いつも不満がお互いにたまっているんで、やはり質問に対する回答をちゃんとして、議長に提出していただきたいんですね。それを我々がいただくと。じゃないと、ずっと不満、お互いに理解ができない。ですから、皆さん質問をいろいろしているんですが、一回も具体的な回答がないんですね。ですから、議長に、言質をとってもらいたいんです、質問に対する回答をします。その回答がどうこうというのはいろいろあると思うんですが、議長、いかがですかね。

○議長 公聴会はそういう場でございますので、そういうことは、この場では申し上げられないと思います。

○●●公述人 ただ、ここに書いているように、市長が意見を聴こうとする事項というのは非常に大きな意味なんですね。市長が聞いて、我々の住民の意見を聞くんですから、これに対して聞いていただいて、質問しているんですから、その回答は市長から出ませんよね、多分。J R 東海から出てくると思うんですが、だから、それを聞いていただきたいということなんですよ。だから、公聴会がどうのこうのという公聴会の意味合いを僕は話しているんじゃないくて、現実的なことをやっていただきたいと。例えば、●●さんが言いました生活道路のことですね。私、同じところに住んでいるんですが、この中で誰か行ったことありますか、現場に。だから聞いているんで、いかがですか。

○事業者(●●) 行っています。

○●●公述人 どこを通りましたか。どの道路か具体的に言ってください。

○事業者(●●) 玉禅寺東一丁目から南に行きました。

○●●公述人 一丁目から。

○事業者(●●) 一丁目の交差点から南に。

○●●公述人 南に。どうでした。

○事業者(●●) 十分幅もありますし、工事用道路としては…。

○●●公述人 ダンプのトラックの幅はご存じですか。

○事業者(●●) こういうやりとり…。

○●●公述人 いいんでしょう、やっても。

○議長 ●●さん、これは公聴会でございます。そういうやりとりではございませんので。

○●●公述人 すみません。僕、公聴会をよく知らないんで、どういう定義ですか。

○議長 事業者と公述の方のやりとりをお聞きして、それを会議録としてまとめて、その

会議録をアセス審議会という会議がございます、そこに審議の資料として提出をするという、そういう会議でございますので、ここは一問一答をやるところではないんです。

○●●公述人 わかりました。では、ただ言質をとっていただくというのはできますか。回答をできるだけとっていただくというのは、それもできませんか。

○議長 それこそ公聴会という場では、それはなじまないと思います。

○●●公述人 では、何のための公聴会なんですかね。公聴会は、J R 東海が何かやったという実績と、市民が何かやったという実績をつくるためだけですか。

○議長 公聴会の場でございますので、ちょっと…。

○●●公述人 公聴会の定義を新たに説明してもらうことではなくて、実質的なことをやりましょうと僕は提案しているんです。時間が来ましたが。

○議長 先がでございますので。

○●●公述人 できれば言質をとっていただいて。それはできないということですね。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 ●●でございます。

私は、引き続いてリニアの危険性について述べたいと思います。今、●●さんから大変鋭い質問で、その後の私としてはやりにくいんですが、淡々とやりたいと思います。

まず、リニア新幹線が多数の活断層を横断するという事は、先ほどJ R 東海からお話があったと思いますが、活断層研究会の「日本の活断層」という本が、東京大学の出版会から出ているようですが、これによりますと、リニアの想定ルート上にある活断層は少なくとも22本あるそうです。このうち活動度がA B Cとあるようですが、B以上が14本、それからAと診断されるものは3本というふうに想定されるそうです。

リニア新幹線というものは、もともと小回りがきかなくて、障害物を避けて通れず、直進するしかない。そういう弱点はJ R 東海さんも百も承知なので、当初、活断層は最短距離で横断しますという、何かわけのわからない言いわけをされておりました。最短距離で横断というのが安全でも何でもないと我々から指摘されると、全ての活断層などを回避することは現実的ではありませんと。そういうふうに関き直っています。私、考えるに、それを言うならば、活断層を回避できないリニア新幹線を地震国日本で走らせるのは現実的ではありません。そういうふうにするべきではないかと思いません。

断層変異によって被害を受けた例は幾つも報告されていますが、一番有名なのは1930年、マグニチュード7.5の北伊豆地震、これが発生したときの東海道本線の丹那トンネル、ここに生じた2.4メートルのずれ、当時の新聞を見ますと8尺と書いていたけれども、その食い違いがよく知られています。これは丹那断層のずれによって発生しましたが、幸いに工事中の事故だったので、乗客の被害はありませんでした。しかし、7年間で完成するはずだった丹那トンネルが、結局16年間の歳月をかけて、ずれた部分は再度掘り直して完成されたというふうに、その当時の記事にありました。

地上の建造物に比べて地下の建造物は地震に強い、しかも86%が地下トンネルだから、リニアは地震には強いというふうにJ R 東海は説明しています。確かに遠くからの地震には一定程度強いという面はあるんですけども、しかし直下型とか、あるいは

断層型、そういう地震に対して地下の構造物が安全であるということは全く実証されていません。したがって、リニアが地震に強いというのは問題のすり替えであると思います。

自然の力に人間の技術が勝てるというのは、これは技術者の思い上がりであると思います。活断層の激しい動きでトンネルが壊れたり、あるいはガイドウェイがずれたりねじれたりしたときに、猛スピードで突っ込むリニアの乗客の命は一体誰が補償するのでしょうか。

次に、リニア新幹線の安全基準の考え方について、これは質問ですね。リニア新幹線には新たな技術基準、安全基準が必要だと思えます。超電導磁気浮上式の輸送システムは航空機に極めて近い、新分野の乗り物であり、それにふさわしい基準を整備しないと乗客の安全を確保できないと思えます。航空機への搭乗に関しては、国際的にも厳重なセキュリティーチェックが義務づけられています。日本もテロに無縁の国ではありません。万一、意図的に車内に置かれた時限式の爆弾がトンネルを走行中に爆発したら、1,000名の乗客の命はどうなるのでしょうか。500キロで走行中のテロ爆発による事故は、いわゆる航空機型の事故、つまり乗客の生存率が極めて低い事故という意味ですけれども、これになる可能性が高いと考えられます。それを阻止するためには、航空機と同様に乗車の前のボディーチェック、それから持ち込み手荷物検査は不可欠だと思えます。大深度の駅からの乗りかえを考えると、東京・名古屋間は東海道新幹線とさほど時間は変わらないのではないかという試算も出ています。その上、このセキュリティーチェックをしていたら、スピードだけがうたい文句のリニア新幹線の利点は全くなくなると思えます。それでも安全を優先しますか、それともやはり速さを優先しますか、明確にお答え願いたいと思えます。

終わります。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 先ほどのJR東海さんの説明で、私が発言した採算性について若干触れられましたけども、今までの説明会と全く変わってない。こちらが聞きたかったのは、15%の収入増で、果たして二つの東海道新幹線、それからリニア新幹線、二つの事業が継続的に運営できるのかということなんですが、それについての具体的な根拠は示されてないんですね。説明会でも、せいぜい言うのは航空機からお客をとることなんですが、誰が考えてみても、今、航空機はどんどん安くなっています。時間も早いし、そういうことで、航空機のお客が全体の7割も移動するというのはちょっと考えられない。その辺のことをお聞きしたかったんですが、それについてはほとんど触れられてないということで、それを言っても仕方がないんですけども、もしこの計画が、将来本当に採算性がとれなくて、民間企業の場合は、やはり採算というのが第一前提ですから、国じゃないですから、国債発行できないですから、それがなくなった場合に、この事業をどうするのか。中止して撤退するのかどうなのか、その覚悟を逆に聞きたいと思えます。

どの民間企業でも、まともな企業であれば、新しい事業をやる場合に、万が一の場合、最悪の場合の撤退戦略というのは当然立てると思うんですよ。例えば海外に工場をつくる、この市場を開発する。何年間でやると、だけど、将来的ないろいろな問題

があつてだめな場合はこういう形で撤退する。その場合の損失金は幾らだと、ここに抑えるという撤退戦略が普通立てられる。民間企業であれば持つのが当然なんですけども、今までもJR東海さんのこの計画に関しては聞いたこともないし、最終的にはそういうのがないんだから、先ほど午前中の発言者の中で、まさしく日本の関東軍みたいに、それ行けどんどんで、後退というのはないと。それに突っ込むだけだという計画になっているのではないかなということ、本当にそういうことがあった場合にどうするんですかと、そこをお聞きしたいと思います。

実際に、これができる場合、このトンネル、東京から名古屋、さらには大阪までのトンネル、一体どうするのか。コンコルドは安全性の問題とかいろいろな問題で中止しましたよね、世界最速のジェット機が。あれはコンコルドの造るメーカーだけがやめればいいんで、潰れたかどうかは知りませんが、このリニアの場合は、JR東海さんが仮に潰れたとしても、この膨大なトンネルは残っちゃうんですよ。これはどうしますか。何かの戦争のときの防空壕にでも使うおつもりですか。そういう万が一の場合、事業として、当然民間企業は持たなきゃならないのに、それが無い。それについて聞きたいと思います。

それから、それと関連するんですけども、一旦やってしまった場合に、先ほどの山岳トンネルの問題、それによる南アルプスの自然破壊、それから水資源の枯渇の問題、こういった問題は、一旦破壊しちゃえば取り返しがつかないわけですね。それに対するJR東海さんの万が一の場合の責任のあり方、これについても聞きたいと思います。葛西会長はあと数年で多分退職されて、たっぷり退職金をもらってやめられるので、関係なくなると思うんですけども、少なくともここにおられる方はまだ現役で、あと10年、20年やられるわけですよ。その場合の責任のとり方、これをぜひお聞きしたい。もしそれがとれないようであれば、事前にもっと徹底的に調査して、やれるかやらないか、これをもう一度再検証してもらいたい。

以上です。

○議長 ありがとうございます。以上をもちまして第2次公述を終了いたします。

ここで取りまとめの時間を約20分とりたいと思います。

なお、開会の冒頭で申し上げましたが、事業者の方は公述人の意見に対して、適切かつ明瞭に述べていただくように、この後の第3次公述でお願いをしたいと思います。

それから、傍聴の方につきましては、受付で次第をお配りしていると思いますが、公述人の発言に対しての拍手その他の方法によって賛否を表現しないよう、改めてお願いをしたいと思います。

第3次公述の再開は15時10分といたします。

午後2時47分休憩

第 3 次 公 述

○議長 ただいまから再開いたします。

それでは、引き続きまして、第3次公述に入りますが、第3次公述の内容を説明いたします。

初めに、事業者から20分以内で公述をお願いいたします。その後、取りまとめの時間を10分とり、公述人の方の第3次公述となりまして、本日の公述が終了することとなっておりますので、御承知おきいただきたいと思います。

それでは、事業者の方から公述をお願いいたします。

○事業者（●●） JR東海の●●でございます。引き続き真摯に、なるべく丁寧に、限られた時間の中ではありますが、公述させていただきたいと思っております。

まず初めに、宮崎実験線の火災の言及がございましたので、この点をお答え申し上げますが、これは平成3年に宮崎で確かにございましたが、これは車輪のタイヤがパンクし破損した上で、それが支持脚のサスペンションにかみ込んでロックしたということで、走行路面と接触して出火したというものでございます。これについては、山梨実験線で、その後、私ども平成9年から試験を始めておりますが、ホイールの材料等を不燃材あるいは難燃性のものにしておりますのと同時に、それからタイヤがパンクしてもホイールが走行路面に直接接触しない構造に改良しております。ですので、基本的には車両あるいは実験線設備には、そういった火災検知消火設備を設置しておりますけれども、燃え広がるということは基本的にはないというふうに考えております。

万が一車両火災が発生した場合、既存の鉄道でもそうですけれども、次の停車場、駅あるいはトンネルの外まで走行して停車をかけるというようなことで、避難誘導を行っていきます。安全の点でございますので、このあたりは十分配慮をした上で進めていきたいというところでございます。

それから、避難の関係でございますけれども、トンネルの中で列車が停車した場合ということでございましたが、照明の話もございましたけれども、そこでの避難については、避難に使用できる通路、あるいは照明というのを具備いたします。安全に避難できるように設備をしていくということでございます。

それから、ガイドウェイの車両との間の話がございましたが、こちらは8センチあいているということでございます。ここにありましており、リニアは地震に強いということでございますが、浮上の空隙については、浮いている量は10センチということでございますが、8センチ間にあいているということと、あと、ここに案内ストッパー輪というのを装備しております。ですので、もし万が一超電導磁石が性能を失ったという場合においても、これがここに接触をしないように、車体がガイドウェイに接触をしないように案内ストッパー輪が出て保持するということと、その場合に、このガイドウェイがもつかということについては、十分に試験した上で確認をしているということでございます。

それから、先ほど照明の話を申し上げましたが、照明については、非常用電源を用

意してございますので、こちらについても停電になった場合、十分に避難していただけるような明るさを保持するという事で考えてまいります。

それから、猛禽類の話がございました。私どもはこれだけの事業をやっていくということでございますので、なかなか全体的に影響が皆無というのは難しいんですが、なるべく影響を与えないように、なるべく影響を小さくする、できる限り小さくするという事を計画の上でやってまいりました。それでもやはり一定の部分については影響があるということになりますので、例えば猛禽類で言いますと、ノスリという野のタカという、比較的に見られる鳥ですけれども、神奈川県内においてノスリについてはそれなりに重要であるということで、巣については代替巣と言いますけれども、代替りの巣を専門家の方にお伺いをした上で、設置していくということをお考えしております。

それから、そのほかの動植物、シオヤトンボであるとか、エビネであるとか、ほかのラン類等につきましても、消失をするかわりに、そういうものが生息・生育できるようなところをつくり上げると。ビオトープのようなものをイメージしておりますけれども、そういうことで、なるべくそういった環境を保持、代償するという事で考えていきたいというふうに思っております。

それから、高温超電導の話がございました。こちらはメンテナンス等についてコスト低減をしていくということで、現在も開発を進めております。今後も一定の知見のもとにさらにブラッシュアップをして、開業までにどんどん開発の要素を取り入れた上で、実現に反映できるところは反映していくということでございます。

それから、原発の話がございまして、葛西の発言もございましたけれども、こちらは個人の立場の意見ということでございまして、電力の安定供給、これは鉄道の運行もそうですけれども、経済社会活動にやはり必要不可欠、いまやそういうものでございますが、発電方法にかかわらず、これは将来にわたって電力会社において責任を持ってなされるべきものであろうというのが基本的な立場ではございますが、先ほど申し上げましたとおり、今の電力会社の供給力実績に対して、私どものリニアが消費する電力というものは十分小さい、賄っていただければと思っております。

さらに申し上げますと、東海道新幹線でもそうですけれども、開業以来、ゼロ系から100系、300系、700系、N700系というふうに、どんどん新しい車両を取り入れてきていますけれども、それはどんどん環境性能をよくしたものを導入してきております。リニアにつきましても、そういった取り組みを我々不断の努力として積み重ねていって、今ここにあるようなものよりは、さらに環境に優しいものを実現していきたいという所存でございます。

それから、磁界の話でございますが、磁界は、ICNIRPガイドラインの話の前に、WHO、世界保健機関が出しているファクトシートというのがございます。これの322というのが、かなりこれに関連したものでございますが、ここで、いわゆる一般的な人体への影響について、このラインを守るべきだろうということでICNIRPのガイドラインが推奨されているというところです。ICNIRPのガイドラインを適用すべきというのが世界的な潮流でございますとともに、日本においても、一昨年8月に、これらの国の基準としてICNIRPのガイドラインを用いるべきだという決定がなされておりました。

て、私どもはICNIRPのガイドラインを適用していくというのが第一でございます。

それから、医療用機器等の話もございましたが、代表的なものとしてペースメーカーがございます。ペースメーカーにつきましては、厚労省の承認基準というのがございまして、1ミリテスラという数字がございますが、私どもはこれを遵守していくということを考えておりまして、それが当面の達成基準ということだろうと思っております。

さらに、その他の医療プラント等につきましても、なるべく影響が出ないようにということで、今後の研究動向、開発動向を踏まえまして、その内容をクリアするような技術開発をしていくというところを目指しております。

消磁の話ですけれども、消磁につきましては、先ほど申し上げたような、遠隔操作で消磁する。あるいは車内、車上から消磁するというような方法ができることを既に確認済みであります。

それから、ちょっと話が飛びますけれども、山梨実験線のトンネルが、なぜシールドではないのかという話もございましたが、これは地質により適切な工法を選んでいくというのが基本でございまして、山梨実験線では山岳トンネルで一般的、最もよく用いられますNATMという工法を用いて施工しております。

それから発生土置き場、いわゆる発生土対応をどうするかという話、若干繰り返すことになるかもしれませんが、基本的なスタンスをもう一度申し上げますと、まず本事業内での再利用を考えるというのが第一でございます。神奈川県内で言いますと、車両基地を相模原市の鳥屋というところに計画をいたしますが、その部分で山を切り取って、その間に埋めるということを考えておりまして、かなりの量、300万 m^3 を超えますけれども、その部分でバランスをさせるということで利用していくというのが一つ。その次が、ほかの公共事業等への有効利用を考えるということで、これにつきましては、神奈川県さんを窓口として調整をさせていただきたい。情報提供であるとか、処分施設等につきまして、調整用の窓口をお願いしたいと思っております。それでもなお見つからないというところにつきましては、今後、発生土置き場等を見出していくということですが、今回の準備書の9章の中で扱っておりまして、必要な環境保全措置を施した上で、必要な事後調査をやっていくというような仕組みで、今回の準備書の中で扱わせていただいております。

それから、断層の話もございましたけれども、地震国日本でということですが、これは必要性、あるいは中央新幹線がいいということでの答えになりますけれども、申し上げたかったのは、やはり東京、名古屋、大阪という日本の経済社会の大動脈、いわゆる東海道の中の首都圏、近畿圏、中部圏を結ぶという大きな役割を果たしていると思っておりますけれども、この中で、確かに直下型あるいは活断層という話のときに、全ての活断層を回避していくというのはなかなか難しいことだろうと思っております。それはなるべく短い距離でクリアをし、それから先ほど申し上げたような、そういう部分についてはロックボルトであるとか、インバートコンクリートであるとか、薬液注入というようなことで、できる限りの対策を打っていくということを考えています。記憶に新しいところでは中越地震が直下型地震で、トンネル被害を受けておりますが、ここでもある程度そういうものを行った上で被害については最小限に食

いとめることができたという経験がございますので、鉄道の地震対策というのは、耐震補強、そういうふうに構造物でやっていくということが一つ、それはいわゆる阪神・淡路大震災を踏まえ、さらに東日本大震災を踏まえ、より厳しい基準でつくっていくということは当然やってまいります。

それからもう一つは、なるべく早く列車を止めるということが必要ですので、これについて東海道新幹線でも知見がありますテラスという遠隔の地震観測点を設けまして、それでとめるということを取り組みとして行っていくということでございます。こういったものでなるべく我々としては、安全な乗り物としてご利用いただけるようにやっていくということでありませう。

テロの話もございましたが、東海道新幹線でも当然セキュリティー対策はやっております。いわゆる線路の中に不審な方が入らないようにするという取り組みと、あと、列車内に持ち込むものについて、なるべくチェックをかけるというようなところですが、セキュリティー対策ですので、具体的にと言われますと申し上げにくい部分はあるんですが、当然選ばれるべき輸送機関として安全というのは第一だと思っておりますので、セキュリティー対策あるいは運行の安全は十分に考慮した上でやっていきたいというふうに思っています。

それで、すみません。採算性の部分で、先ほど申し上げたところと少し重なるところもあるんですが、これは何を言っているかということ、上半分は、私どもが考える二つでありまして、民間企業として高い前提を置いているということです。先ほどのスライドでは収入について10%であるとか、15%という上乗せを見るという、これは十分固い見通しだと思っておりますが、それとともに、鉄道ではメンテナンスにかなりの費用がかかります。こういったものを中央新幹線の維持管理費、それから東海道新幹線の維持管理費、あるいは在来線の維持管理費、さらに減価償却費といまして、そういうものを積み上げる必要があるんですが、こういう必要な経費は当然十分見込んでおります。それから鉄道事業として継続的な取り組み、運行が必要ですから、これについては設備投資が一定程度必要になってくるわけですが、設備投資というところは必要なものを見込んでおりまして、キャッシュについても検証しています。その上で、指標としては、例えば自己資本比率であるとか、営業キャッシュフローというような水準ですけれども、これは経営の健全性を確保した上で、安定配当ができるというところを確認しております。確認をした上でやっているというのが私ども民間企業の立場でございまして、それについて、民間企業だけではということで、交政審で確認をしていただいた上で、交政審は国の機関ですけれども、慎重なゼロ%成長、最も悲観的な需要予測とほぼ同じ結果に基づいて、十分慎重な見通しであると確認をされて、その答申として主体として示されてございますので、採算性についてはそういうことで、私どもとしても十分堅いと思っております。

国に負担を回してどうこうという話もございましたが、我々は全く考えておりません。負担を回してプロジェクト推進の責任を放棄するということはありません。我々としては、健全経営を堅持しながら工事を完遂するということです。仮に何か予期せぬ事態が発生した場合、例えば金利がものすごく上がるとか、そういう場合については工事のペースを調整するということがあるかもしれませんが、負担を国に

回すということは全く考えておりません。

○事業者（●●） 続きまして、工事に関する説明をさせていただきます。

先ほど、大気質の環境目標値について御意見がありました。川崎市の環境目標値というのは、環境目標値を達成するために、もう一つ対策目標値という二段構えになっております。その対策目標値というのは、環境目標値を達成するために現在の基準値を設定しておりますので、当社といたしましては予測評価どおり、基準値に対してどういう数字が予測されるかというものを入れさせていただいております。ただ、基準値と申しておりますが、基準値を下回ったからそれで大丈夫だと言っているわけではございません。スライドの中でも環境保全措置という、その後の対策をいろいろ説明させていただきましたが、今後もそこら辺を具体的に検討いたしまして、より環境の影響が低減できるような方法を具体化していきたいと考えておりますので、御理解いただければと思います。

また、工事用道路につきましては、先ほどちょっと御質問があったときにも内々でお話ししましたが、当社の人間は全てルートを確認して、今の設定をさせていただいております。先ほど申しましたとおり、できる限り距離を少なく、かつ左折で入れるような形で計画しております。また、今後これを具体化していきますけども、その中では、先ほど環境保全措置でも申しましたとおり、工事車両の分散化等についても検討を進めてまいります。ほかの工事の計画と同時に、具体化した時点で一緒に説明させていただきたいと考えております。

また、工事の際につきましては、万が一工事の際、瑕疵が生じた場合、これにつきましては、大深度である大深度でないということにかかわらず、一般の工事と同様に何か被害があった場合は、協議、交渉を行うことと考えております。

最後に、川崎市のメリットについてでございます。新幹線の整備というのは全国的な鉄道網整備として、整備を図り経済の発展、国民生活の領域、地域振興に資することを目的としております。中央新幹線においても、三大都市圏へのアクセスの利便性を向上させ、地域が主体的かつ地域戦略的な活性化を実施することで、地域振興に寄与するということが期待されております。

以上で説明を終わらせていただきます。

○議長 ありがとうございます。これで、事業者の第3次公述が終わったわけでございます。ここで取りまとめの時間を約10分間とりたいと思います。

再開は15時43分にしたいと思います。

午後3時33分休憩

○議長 再開します。

それでは、事業者の公述に対して、公述人の方から意見要望を含めてまとめの公述をお願いいたします。一人 5 分以内でお願いいたします。

それでは、●●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 今、一人前の方が 5 分かからなかったら、その分をもらっていいですかと言われたんですけど、だめですか。

○議長 一人 5 分ということでお願いいたします。

○●●公述人 私がもし短くしゃべったら、次の人はその分をしゃべるのはだめ。

○議長 一人 5 分以内で。

○●●公述人 はい。それでは、最後です。真面目に言います。今までも真面目だったけど。

人間は、自然がなくては生きられません。自然によって生かされている。しかも地球は人間だけのものではありません。もうこれ以上、地球を傷つけないでください。それは私たちの子孫のためでもあり、JR 東海にお勤めの皆さんの子孫のためでもあります。

人間は自然をコントロールできないというのは最近の異常気象を見ても明らかです。今まで経験したことのない台風、今まで経験したことのない豪雨、竜巻。砂漠に雪が降るとか、この間もアメリカで命にかかわる寒波というのがありましたね。だからもう、地球をこれ以上、傷つけてほしくないと思います。

私が感動した言葉が一つあります。厚労省の村木厚子さんが、郵便不正事件で冤罪事件に問われた事件で、その冤罪が晴れて釈放されたときに、多分記者団からこういう質問を受けたんだと思います。「今、一番したいことは何ですか」と。「早く職場に戻って人を幸せにする仕事がしたい」と言いました。早く職場に戻って人を幸せにする仕事がしたいと。民間であれ、公であれ、仕事が人に喜ばれるほど幸せなことはありません。

特に鉄道というのは、子供のころから女の子も男の子も憧れた乗り物です。機関車を人間に見立てて何だ坂こんな坂、何だ坂こんな坂と応援してきました。JR 東海の皆さんもきっとそうだと思うんですね。そして、憧れの仕事につき、さぞうれしかったと思います。その初心を取り戻してください。人が嫌がり、迷惑をこうむり、要らないと言っているものを無理やりにつくってほしくない。人に喜ばれ、人が幸せだなと感じる仕事を是非していただきたい。鉄道マンのプライドにかけて、いいものはつくるけれども悪いものはつくらない。我々は鉄道マンだから、こういうものはつくれないう覚悟をしてほしいと思います。このリニアを通したら本当に大変なことになると思います。

鉄道マンの初心に戻って、鉄道マンの誇りにかけて、要らないものはつくらない、という覚悟をしてください。

お願いします。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。続きまして、●●●●●様、お願いいたします。

○●●●●●公述人 ●●です。

先ほどもいろいろ質問しましたが、やはりまともに答えていただけないなということを感じております。私は、安全性が最大だと思っているんですね。ですから、先ほどの意見でも、最悪の事態を想定して、そして避難対策を出してほしいということをお

上げました。想定外は許されないんです。これは地下の空間で、ほぼ密閉状態であるわけですから、そういう意味で、先ほどの非常用電源も全ての電源がダウンしたときと断っているにもかかわらず、それにまともに答えない。あるいは消磁の件についても、具体的にどこをどうするんだということも答えない。さまざまな問題です。しかも、両側にあります超電導磁石、その片側が消磁しちゃったとき、500キロで運転しているときに完全にバランスを崩して側壁に衝突する。これはガイドがあるからいい。そんなものはもう吹っ飛んでしまいますよ。実際に実機でやったんですか。先ほど、やったというようなことを言っていますが、そういうこともやった上で言うんならまだわかります。そういう点を踏まえて再度検討をお願いしたい。

最後に、二重化の問題。最初は輸送量が足りない増強するんだ、その目的をJRは撤回というか、おろしましたね、その後。そして、二重化だけが目的である。二重化が必要だということであれば、経年的に全ての新幹線、あるいは在来線、トンネル、世界中のものが必要になるわけです。しかも、今後リニア新幹線のトンネル、これもいずれ劣化するんです。また穴を掘るんですか。こんなばかなことをやっている国は世界のどこにもありません。先ほども述べましたように、第一に代替案を提案しますと、東海道新幹線の地震や老朽化の対策のために、JRも今後10年間かけて東海道新幹線をやりますと言っておりますね。それを徹底的にやると。昨日も神戸の地震、関西の地震の教訓で、橋脚が倒れました。こういうことが起きないように、徹底して今からJR東海もやると言っているんですから、それをやれば二重化は要らないんですよ。しかも長期に止めてやるなんていうのは、今どこでもやっておりません。高速道路を見ればわかります。あるいはほかの鉄道の補修を見ればわかります。そういう点でお願いしたい。

第2に、一步譲ってこのバイパスが必要だとしても、私は狭軌の在来線ルート、これを活用して、新幹線に準ずる高速列車を走らせる。コストは安くて工期も短縮され、しかも自然破壊もない。住民に対する生活環境への悪影響もない。極めて合理的なものです。これは鉄道交通のネットワークも分断するものではないんです。したがって、今回のリニア新幹線ほど早くはならないけども、従来在来線の中央本線がありますね。ここにこの方針を採用すれば、南アルプス始め、あるいは当該住民が11年間にわたって工事の耐えがたい苦しみを与えることもない。全ての面で合理的と考えます。しかも、JR東海の二重化の目的も達成されるわけです。スピードだけが問題ではありません。

最後に、先行していたドイツですね。これは常電導リニア方式であったが、建設費が高いこと、そして国内はもとより海外での需要がないことから、既に撤退をしているんです。国土の広いアメリカも開発すらしていません。日本だけがリニアにこだわる必要があるんでしょうか。国交省の審議会も含めて、もう一度十分が比較検討と再検証をお願いして最後の公述をいたします。

ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●●●公述人 3回目の公述ということで、最後のまとめということで●●●●と申します。

今日JR東海さんの説明を見ても、生態系は何とかうまくやると言っておりますが、やっぱりちゃんと調査をなされるべきではないかなと僕は思っております。これについ

てちゃんともう一度確認をしておきたいと思います。

あと、火災とか電磁波についての問題、今日出しましたが、そういう問題もあると住民にもう一度説明会を設けるべきではないかなと僕は思います。それについては、もう一度住民と対話を持つ場を設けていただきたいし、今日川崎市の職員が来て公聴会が開かれています、やっぱり説明会も設けるべきだと僕は思いますので、ぜひ住民の声をどんどん吸い上げていただいて、不安解決になるような回答をやっていただきたいと思います。

最後に、不動産の下落についても、指針に書いて、ちゃんと自分自身でやるということを行っています、明確に正確にやっていただきたい。それで国費を投入されるんだったら、導入するというのをみんなに発表していただきたいし、一部の新聞では国費を投入するという記事になっておりますが、いろんな観点から見ても、ちゃんとやっていただきたい。ちゃんと報道していただきたいと思います。

葛西会長の原発推進については、葛西個人だと言っていますが、結局は電力を3倍、10倍も使うんだったら、それはちゃんと住民に言うべきではないかなと僕は思います。

今回の公聴会を見ても、住民の一つ一つの声聞いていただき、本当にリニアが必要とされているのか。リニア中央新幹線を二重化にして、東海道新幹線のぞみを減便してリニアに移っていただくという推進だと思いますが、東海道新幹線で十分という住民の声も多いと思います。結局リニアと東海道新幹線の料金も変わらないんだたら一つに選定していただきたいし、リニアをつくる必要もないし、採算性はとれないという社長もおっしゃっていましたから、僕もそのとおりだと思います。ちゃんとそういうところを一つ一つ、必要とされている新幹線の在来線を使いながらうまく活用するべきではないかなと。ある地方では単線になっているところもあるし、長野とかの飯田のほうですね。だから、そういうところをうまく活用しながら、この事業をどうするかということ、そっちのほうの方が優先じゃないかなと僕は思います。

東海道線もあります、住民にとって何が必要なのか、メリットがあるものだったら別ですけど、リニアは絶対メリットがないし、火災が起きたら丸焦げになって賠償金は増えると思いますよ。1,000人以上だったら大変なことになるし、障害者の方が乗っているかもしれない。そういう犠牲になった立場で考えていただいて、振り返っていただいて、もう一度再検証、見直すべきじゃないかなと僕は思っております。

地下水については、静岡の大井川について新聞でも報道されておりますが、やっぱりそれも枯れている。ダムの影響、取水の影響が出ているということは、ちゃんと住民の視点、調査、予測、予測は小さいという説明されておりますが、ちゃんと明記した上で、確認していただきたいと思います。

ダンプカーが数百台通るということは、通学路の小学生へ影響を与えかねない。川崎でもそういう影響が出るんじゃないかということで、児童が轢かれるという事件じゃないですけど、やっぱり事故があったということもあるので、そこはちゃんと調べていただいて、ちゃんと住民に周知していただきたいと思います。

僕自体は、リニア中央新幹線については反対ですので、とりあえずこれで終わりだと思います。今日は本当にいろいろありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。続きまして、●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 先ほどの御説明の中で、工事車両のルートの分散化を考えるというお話と、被害に対する補償というお話が初めて出てきたわけですが、その中で、運搬道路の分散化の場合にも、いずれにしろ、どこかの生活道路を通る必要が出てくるんですね。そういうことを考えますと、根本的な解決にはならない。JR東海の暴力をみんなが耐え忍んでいくという形になってくるわけです。

したがって、もう一つ別な観点から考え直す必要がある。あくまでも左折で行くとすれば、立坑を掘るところの前を通っている尻手黒川線を、例えば海の方に行くとしたら、そこから出口は左折になるから問題ないわけですね。帰りが右折になる。信号をつくって堂々と右折してもらいたいというのが一つ。信号が難しければ、皆さん穴を掘るのは得意のですから、尻手黒川線の左側のスペースを買収されて、その脇に誘導路を作り、尻手黒川線の下に穴を掘って立坑の敷地に入っていくということだってできる。穴を掘ることが得意なんですから、そのくらいおやりになったらいいんじゃないかと思えます。

新幹線のときもそうでしたよね。新幹線の脇に側道がありますね、今でも。それと同じような考えで、ぜひ尻手黒川線の一部の近接したところに側道をつくって、そしてトンネルを掘って尻手黒川線を越えて立坑の敷地に入っていくということも十分考えられるわけですね。

このリニア新幹線に、私も反対はしますけれども、もし万一おやりになるということであれば、そのくらいのお金をかける覚悟が必要だと思います。

最後になりますが、以上のご要望を申し上げます。以上です。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 また同じことを質問すると若干脱力感を感じているんですけども、愚直に指摘だけ、回答いただけないということでしたら、指摘だけしておきたい。

高温超電導磁石の開発の目的といいますか、軽くするんですかと聞きましたんで、軽くした場合、消費電力が大分減るんじゃないかと。審議会の議事録を見ましたら、目標としていた重さの1.5倍だと、今、超電導磁石システムは。これを目的どおりにできたら、何十個もついておるわけですから、一つ何トンというようなものですし、かなり電力の節約になるんじゃないかと思ってお聞きしたんですが、そうではなくて、メンテナンスのコスト削減が目的であると。これはどういうことなのか、また新たな疑問が出てきて、これはどういうことか。液体ヘリウムを使わないということなんでしょうか。このところ、またどんな機会があるか知りませんが、教えていただきたいと思えます。

今のところ、高温超電導磁石に関するメンテナンスコスト削減というのは、国の委員会のまとめに書いてあるのは、磁石のメンテナンスは人がするんですが、消磁してからでないとメンテナンスできないと。そうするとコストがかかるんで、消さないでロボットにメンテナンスさせると。これを今研究しているんだと、こういう話は載っているんですが、高温超電導の開発がメンテナンスコストの削減というのは、どこにも書いてないし、何で突然こんなものが出てきたのか、また教えてください。

それから高温超電導磁石の開発のめど、これもお聞きしました。どういうところを開発したと言えるのか、どういうところを開発したらオーケーとなるのかということも含めてお聞きしたんですが、ご回答がありませんでした。

それから次、磁界の問題です。何度言ったらわかるのでしょうか。埋め込みの医療機器に対する影響を、しかも通常の普通に事故もなく運転している時の話じゃなくて、異常事態ですね。超電導磁石の磁力をもろに浴びるときの話をしているんで、先ほど言われた心臓ペースメーカーは1ミリテスラ以下ですからオーケーですという、これは当たり前前のことで、通常運転のときにそれを超えるような仕組みならとんでもない話なんで、その1,000倍以上ですね。1テスラとか、そういうときの話を聞いておるんで。それから消磁は遠隔操作でできます、車上からもできます、確認済みですというお答えでしたけれども、これはパブコメに対するJR東海さんの見解書中に書いてあることで、何かまたもとに戻っている。今考えていますというから、どんなことですかとお聞きしているのに、パブコメに対する見解書の内容をまた繰り返すという、ちょっとこれはひどいんじゃないかと思います。

それから、あと答えいただけなかったのはヘリウムですね。液体ヘリウムは冷却システムに入っておりますが、この冷却システムごと外づけになっているのか。これはかなりの大きさ、重さですから、こういうのを外づけにして走らせるというのはどういうことなのか。かなり大きなこれを各車両に四つずつ乗せて、それを完全に外づけなんかしてできるものなのかと。先ほど冷却システムを含めたユニットになっているんだとお聞きしたんです。そういうようなことも、回答をすぐしていただけたらすぐ終わる話が、結局こんなことになってしまうという、細かいことになってしまって、さっきもあなたは専門家ですかと聞かれたんですが、全然専門家じゃなくて、ただ議事録とか、そういうのをちょっと読んだだけの話ですから、そういうごく読めば感じるような疑問にもっと簡単に答えてほしいと。JRさんは説明会か何やらいろいろ聞いて、住民の意見を十分に聞いておりますと、よくそういうことを言われるんですけども、全然聞いてないですよ、2年間一緒ですよ。そういうことで、またよろしく。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 3回ほどJR東海さんの説明を聞かせていただいたのですが、いまだに私の質問の発生土の処理の仕方について、一向にはっきりした回答をしていただけない。こうやるつもりだという、つमりの話はしていただけたのですが、具体性がないので、どこにどういう評価をしたらいいのか、環境影響評価というものをすることができない。そういう回答であったと思いますので、この評価、環境影響評価書はもう一回出し直さざるべきだと、市長は答申していただきたいというふうに思います。

技術論から言うと、20世紀の技術と21世紀の技術というのは大きく違っていきかるべきだと僕は思っています。20世紀の技術というのは、パワーを大いに使って大きく力強く早く、そういうものをどんどん開発してきた、そういう世界でした。しかし、最初にも言いましたように、地球環境というものが、あるいは地球そのもののキャパシティが有限であるということを認識した20世紀の終わりから21世紀にかけて、そして今もう21世紀になっています。そのときに必要な技術というのは、そういう強大なパワーを発揮して何か大きなものをつくる、早いものをつくるというものではなくて、むしろ環境に優しい、環境とうまくマッチした暮らし方を提案する、そういう技術をつくっていくということだと思ふんです。それから、そういうことから考えると、このリニア新幹線というのは、何かすばらしい技術のように宣伝をしていらっしやるけれども、これは

古い技術、20世紀の技術の固まりです。それに引きかえ、先ほどJRの方、伊藤さんでしたか、説明されましたけれども、東海道新幹線のゼロ系からN700系へと少しずつ少しずつではありますが、技術的進歩がありました。その技術的進歩というのはどうなのかというと、結局、少ないエネルギーで速く走らせようという努力をしていくと。それこそが21世紀の技術だと。私は、そのJR東海さんの努力に関しては非常に高く評価しております。ということからいっても、300キロを500キロにするという、60%ほど早くするというために2倍、3倍のエネルギーを使う技術は、もうやめたほうがいいというふうに思っています。

そして、あと掘り出した土の運搬経路として代替ルートを考えていると先ほど説明で聞きました。そのときには、そのルートに関連する住民を交えた公聴会を一から作り直していただきたいと、そういう答申を市長はJR東海さんに出していただきたいというふうに私は思っております。

以上です。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 まず、さっき市の環境目標値について、対策目標値があるからという話だったんです。対策目標値があることは知っています。だけど、環境目標値もあるわけだから、これにリファーするのは当然だと私は言いたかった。そういうことです。

それで、これはさっき時間の関係で出せなかったんですが、意見書にトンネルの場所を、23年前の地図に線だけ引いて公表しと書いてあるんですよ。JR東海さん、こんなことはないだろうと、否定されるだろうと思っていまして、事業者見解の中に、「なお、場所によってはベース図面の作成時期から時間が経過していることは承知しております」。こんな見解書、こんな準備書はありますか。「必要な調査検討は最新のデータを踏まえて行っています」。当たり前ですよ。これはJR東海さんがやるということではない。準備書を出すときに当然差しかえるべきでしょう。こんなこと堂々と見解書の中で回答しているという、このセンスが全体的に非常に誠意を感じられない回答、同じ回答の繰り返し、まさにここにあらわれていると思って、ちょっと引用しました。

さっき、地域の振興に資すると。川崎にとってね。そういう話がありました。これは全幹法の第1条と第3条です。ここにまず目的があるんですが、第1条に全国的な鉄道網の整備を図りとあるんです。この中央新幹線は超電導磁気浮上方式ですから、ほかの鉄道とネットワークを組むことはできません。つまり、これは完全にこの目的から外れているわけです。地域の振興に資する。停車駅が橋本で、1時間せいぜい1本で、全市が大深度地下で、おまけに開通後は新横浜に停車するのぞみが減る。これでどうして川崎の振興に資するのか。これにも反している。

第3条には、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結すると書いてあります。ネットワークが組めなくて、どうして連結できるのか。1時間に1本しかとまらない中間駅はどうするのか。つまり、そもそもこの中央新幹線そのものが全幹法の目的から逸脱している。なぜこんなことが認められたのか。これが私の最大の疑問であります。

そこで、JR東海に先ほど申し上げましたけれども、●●さんもおっしゃいましたけれども、これまでの評価は予備調査だと。改めて環境影響評価をやるから、方法書

をつかって調査を実施しますということを約束していただきたい。その際に、今までの結果を緻密に考える。このことは、実はJR東海さんにとってもメリットがあるんです。今まで公述人がいろいろ言ったことをもう一度改めて見直す。そして本当に必要なものなら私たちを説得する材料をつくる。そういう時間を与えるということになりますので、どちらにとってもウインウインの提案ではないかと思います。

そして、市長に対しては、●●さんも申しあげましたように、再度環境影響評価を行えと、そしてその結果が出るまでは工事を認めないという態度を貫いていただきたいというふうに思います。

ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 短いまとめということですので、このような公聴会は皆さんフラストレーションがお互いにたまって、10時から4時でもう疲れちゃって、若い方は疲れないかもわからないですけど、唯一最初の●●さんのおまとめで、非常に心が洗われたというか、ちょっと元気を取り戻しましたので、非常にいいお言葉だったと思います。JRの方もよく考えていただきたいと思います。

それで、先ほど自分の辞書で、公聴会の定義を調べてみたんですが、こういう公聴会だけじゃなくて、違う公聴会もあるんで、ぜひ行政の方には、このような公聴会じゃなくて、もうちょっと進んだ公聴会をやるような、対話ができるような、これだここに壁があるのと一緒ですから、できるような公聴会をぜひ考えていただきたい。これですと、JR東海は同じ回答ばかりで、僕はもうJR東海には期待してないんですが、唯一葛西さんが引退されて、プロジェクトが凍結されることを期待するだけなんですが、我々は行政、市、県、国にプレッシャーかけて、再検証する必要はないと思いますが、凍結するという動きをぜひやっていきたいなと思います。幾らJR東海に話したって、これはとまらないと思います、葛西さんがいる限りですね。ですから、行政は我々の仲間だと思っていますので、ぜひ行政と一緒にやっていきたいなと思います。

それと、これは余談で蛇足になりますが、余り出てこないんですが、先ほど技術の方が、一回煙が出たというのは、実はリニア新幹線というのは余り新しい技術じゃなくて、超電導というのは昔からあって、新しいように見えるんですが、一部ガスタービンに乗せていまして、間違っていたら訂正してください。それが小火を起こして、前、大事件が起きたんですね。人災事故は起きませんでしたけど、

ガスタービンに乗せるのはなぜかという、電車の中の電気をここからとっているのです。全く古い技術なんですね。ですから、このガスタービンに乗せている限り最初の初動もできませんし、電気もとれないと。全く新しくない。ですから別に夢の技術でもないし、ただ超電導というロスが少ない技術ということだけ。皆さんご参考までに。余りガスタービンのことは出てきませんので、ちょっと一言言っておきたいなと思いました。

JR東海もこのことは一切言いません。一回小火を起こしていますので、ガスタービンは100年前ぐらいからの技術で、燃料が要りますから。どこに燃料に乗せるのか僕は知りませんが、実は僕も山梨で乗ったことがあるんです、実験線にですね。2003

年か2004年ですかね。もう居住性が悪く、500キロになったときの感覚というのも全く悪いです。これをどうして商業化するのかなと、そのときは思っていたんですが、まさか麻生区の王禅寺に通るとは思いませんでしたから、人ごとのように、こんなのに乗ってどうするのかなと思っていたんですが、今回、我々のところに通ることになって、やはり身にしみていますので、本当に乗り心地悪いです。皆さんは乗ったことがありますか。ないですか。僕は乗ったんですが、全く乗り心地は悪いです。だから、僕の周りの方に聞くと、500キロを経験したいということだけで乗ってみたいと。だから商業性というのは全く向いてない。それと、新しい技術でもないし、古い超電導という技術を使っているだけで、別に大したあれではないし、また事故は必ず起こると思います。データはありませんけど。ですから、これは行政として責任を持って、市と国、県が凍結してもらいたいと思います。

今日来られている3人の方は、議会と議長と市長と行政の上の方にしっかり市民の声を伝えていただきたい。これを間違えて踏まえ、もちろん平等、フェアにやらないといかんかもわかりませんが、市民の立場になるということだけは忘れないように、それだけは念を押しておきたいと思います。

ありがとうございました。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いします。

○●●公述人 先ほどから皆さん大変すばらしい総括的意見を述べられておりますので、私は、主にリニア新幹線の安全性についてのお話をさせていただきましたので、その面での私の総括的な意見を述べたいというふうに思っております。

まず、夢の超特急であるはずのリニア新幹線、最初にも触れましたけども、公共交通機関としての最大の使命である乗客の安全、これをないがしろにして、スピード技術の開発優先、しかも先ほどもお話がございましたけれども、21世紀の技術ではなくて、20世紀の技術の思想で進めていると。そういうところは全く変わってないというように思います。

しかし、私自身としては、東海道新幹線を初めとする今の日本の新幹線の技術は大変すばらしいもの、これは世界に誇ることでできる技術であるというふうに、一方では思っております。どういうことかといいますと、もとはと言えば蒸気機関車以来の本当に地道な技術の積み重ねで、安全を第一に一步一步改良を進めてきたわけです。推進動力が当初は蒸気機関だったわけですが、それからディーゼル機関に、そして電気へと変遷してきましたけども、レールの上を車輪で走る。そのシステムについては全く変わっていません。で、その変わらないシステムを大事にして、今までの技術を積み重ねて改良して、現在の新幹線の安全基準を達成してきたというふうに思います。したがって、いわゆるフェイルセーフというんでしょうか、何か事故が起こっても、それが拡大するのを未然に防ぐようなシステムが構築されてきたのが、現在の新幹線の事故がない、事故による死亡者が一人もないということにつながっていると思います。

そういう現在の新幹線の思想と比べると、そもそもスピード第一優先、そこからスタートしている中央新幹線をリニアでやろうというボタンのかけ違えをってしまった。ボタンを最初にかけ違うと下までかけ違えます。最初に戻ってちゃんとかけ直さない

といけない。つまり、百歩譲って中央新幹線が第二のルートとして必要であるということになったとしても、いわゆるリニア新幹線を採用する必要はない。一旦リニアと決めると、いろんな影響を考えると地下を突っ走るしかないわけです。そういうところに追い込まれてくるわけですね。そこからいろんな技術的なことを、先ほど来、弁解というか、説明していただきましたけれども、基本的なところに手をつけないで、そこから先、幾ら小手先の話をしても、基本的な解決にはならない。やはり初心に戻って、本当にリニアなのかということから考え直していただきたいと思います。したがって、現在の計画は凍結して、一から見直していただきたいというふうに私は思います。

以上です。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 本当に最後になりましたけれども、今日朝から傍聴人の方もずっとお聞きになって、非常に苦しいというか、疲れる話だったと思うんです。ただ、私、残念なのは、こういう公聴会を含めまして過去に何回も説明会をやっているわけですね、もう2年以上。私も神奈川県あるいは東京のそういう説明会にもずっと参加してきましたけれども、発言者は、私が参加している限りでは、賛成、どんどん進めろという意見は一人もいないんですね。ほとんどが反対もしくは批判的で、再検討しろと、こういう意見ですよ。恐らく今開かれている公聴会、明日も宮前区で開かれると思うんですけども、こういうことを言いたくて出てきているわけじゃないんですね、私ども住民は。やっぱり住民の立場から見ても、今の日本のこういう公共事業のあり方は非常に問題があるということで参加して、いろいろ発言しているわけです。

今日も、あらゆる面での問題が指摘されているんですけども、それに対してJRさんの回答というのは、報告書のときに配られたパンフレットの非常に抽象的な説明からほとんど出てないということで、こういう公聴会そのものは、意見を戦わせて意見を接近させると、それで住民の合意を得るとというのが一つの目的ではないかなと思うんですけども、どうもそうじゃないようなんです。もう建設ありきで、どんどんその話をして説明したと。そういう形だけで進んでいくというのは、非常に私は問題があると思うんです。

こういう日程で来られたものですから、少なくとも川崎市の市長さん、あるいは県知事さんに対しては、こういう意見が大勢だということをぜひ伝えていただきたい。審議会についてもですね。その中で、もう一度この問題点について議論していただいて、住民の立場で問題点を明らかにしていきたいと。それを市長意見あるいは県知事意見として、審議会に反映させていただきたいと切に思います。

それから、今日、参加されたJRの社員の方、いろいろあると思うんですけども、これだけ住民の側からいろんな問題点をされて、それに対してJR側も説明されているんですけども、本当にあれで私どもが納得したと考えるのかどうか。恐らくそうじゃないと思うんですよ。もしそうだとすれば、ちょっと理解能力が劣っているんじゃないかと思うくらい、失礼なんですけども、そうじゃないと思うんです。わかっておられるんですけども、企業論理というか、それによってこういう形でせざるを得ないんじゃないかなと。ちょっと私も甘い、同情の見方なんですけども。

だけど、JRの社員の方でも真剣にこの問題を考えて、どうもおかしいよと、意見を出されている社員の方もかなりおられるわけですよ。そういう中で、本当にこの計画を進めていったならば、いろいろ問題が起こると同時に、JR本体もおかしくなっていて、中で働いておられる社員の将来、本当に大丈夫なんですかと、私は非常に心配しますね。いろいろ問題になったときにはもう遅いんですよ。例えば今、日本の電力会社が原発事故起こして大変なことになっていますよ。早い人はやめていますよね、どんどん。そういう転職できる人はいいんですけども、だけど、できなくて中で我慢されている方もおられる。そういうときに、JRの職員の方が、本当に自分の問題として、やるべきなのかどうなのかということを経営で考えていただきたい。そうしないと、これは将来大きな問題を残すということで、これは住民の立場と同じです。真剣にこのことを考えていただきたいということで、私の今日の公述を終わります。

ありがとうございました。

閉 会

○議長 ありがとうございます。

以上で第3次公述が終了いたしましたので、これをもちまして本日の公聴会は終了いたしました。

公述された皆様方におかれましては、長時間にわたり貴重な御意見をいただきましてまことにありがとうございました。

今後の予定でございますが、本日の公聴会の公述内容は公聴会記録として作成するとともに、既に縦覧をいたしました準備書や本日の公聴会の記録等を川崎市環境影響評価審議会に提出し、審議をしていただきます。さらに、この審議結果をもとに市長意見を作成し、神奈川県知事に市長意見を送付するとともに、これを公表いたします。また、法対象条例審査書を作成し、事業者へ送付するとともに、これを公告いたします。

以上、今後の予定をお伝えいたしました。

それでは、これをもちまして「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る法対象公聴会及び法対象条例公聴会を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。

午後4時36分閉会