

東京・神奈川連絡会の公開質問状にJR東海が回答 ～7月25日、相模原の神奈川環境保全事務所で～ 国交省の認可を楯にリニア計画強行の姿勢。 甘い採算予測や安全対策などの欠陥明らか

口頭回答、人数制限はおかしい、改めるべきではないか！

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会は、7月10日付で、JR東海（東海旅客鉄道）の山田佳臣社長に対し、リニア中央新幹線に関する9項目の公開質問状を送付した。その後、JR東海神奈川環境保全事務所から電話で回答したい旨の申し入れがあったが、文書で回答を求めており、電話で回答するような問題ではないと伝えた。その結果、7月25日午前11時より当該事務所で3人に限り面会し、口頭で回答することになり、天野共同代表と矢沢運営委員、それに相模原連絡会の中野渡事務局長が当日、中央新幹線推進本部神奈川環境保全事務所を訪れ、伊藤明広所長、太田垣宏司副長ら4人と面会し、回答を求めた。

冒頭、天野共同代表らは「文書で回答するのが筋だ。言った言わないということがないようにすべきではないか」と抗議し、面会の人数制限についても「6月7日の国交省交渉の際は、30人が入れ、発言もした。私たちに大勢で押しかけて騒動を起こす気はない。この部屋だってもっと入れるではないか」と、人数制限の撤回を求めた。

これに対し、JR東海側は「いろいろな方からいろいろな質問を受けるので口頭で丁寧に質問している」とか、「立って入れるというお話ですが、そういう対応はしていない」などと意味不明の説明を続けた。また、昨日の中央新幹線説明会（24日、川崎市麻生市民館）について、内容をホームページで公開するのかと質問したのに対し、「説明会の内容を出すことは一般の人に誤解をあたえるのでそうはしない」、「どうしてパワーポイントで説明した資料を全て書面で参加者に配らなかったのか」「説明会をネットで中継しないのはどうしてか」についても、きわめて消極的な姿勢に終始した。さらに、100人程度の沿線住民の説明会や質疑応答の場を設けよと求めたが、JR東海側は、工事の際にはそうした説明会を開催することを考えていると述べるにとどまった。

質問状に対する回答は、口頭で太田垣氏から伝えられたが、すべて用意された文面を読むだけであり、文書での回答が十分可能であることは明らかだった。

以下、質問項目とそれぞれに対する回答を紹介する。口頭であったにもかかわらず、回答内容は極めて正確なものであることを保障する。

回答後、それぞれの項目について疑問点を指摘した。説明会では新横浜駅停車ののぞみが減らされることについて、減らすという資料を出した覚えはないとJR東海は答えたが、実際にはあったことも指摘した。また、避難方法について極めてずさんで、JR東海の対策に現実味がないことも明らかになった。具体的なやり取りについては、後日紹介する。

（この記事は、7月27日に編集したものです）

公開質問に対するJR東海の回答

1. 建設資金計画について

リニア中央新幹線（東京—大阪、全長438キロ）の建設費用は9兆300億円となっています。全幹法に基づく整備新幹線の建設は国費や自治体の支出で可能と考えますが、経営に圧迫を与える巨額な建設費を自己負担するのはなぜですか。また、9兆円もの建設資金の調達方法についてもお答えください。

<回答>

自己負担の考え方だが、超電導リニアによる中央新幹線は、東海道新幹線の将来の経年劣化や、大規模災害に対する基本的な備えとして、早期に実現することが必要な計画である。しかし、建設に際して公的財源を前提とした方式では、すでに中央新幹線計画に先行して建設途上の整備新幹線があり、その完成までに長い年月を要するという現実の中、国の資金をあてにするというのは、現実的でないという状況から、当社の自己負担により、この計画を完遂することの可能性を追求し、まず名古屋まで建設し、さらに経営体力を回復した後、大阪まで建設するという二段階方式なら、国の支援に頼らず自己負担で建設することが可能であると判断した。

2. 建設の必要性について

貴社はリニア中央新幹線建設の必要性について、①東京、名古屋、大阪の大都市圏を短時間で結んで経済効果を図る、②老朽化している東海道新幹線のバイパスをつくる、としています。いずれの理由も国民への説得力に欠けると思います。現在の東海道新幹線でも東京—大阪間の日帰り出張は可能であり、未曾有の自然破壊をしてまで、更なる時間短縮をする必要があるとは思えません。

また、発生が予測される東海・東南海の大地震による揺れや津波対策のため、東海道新幹線の大規模な改修工事が急がれます。貴社は、今後10年で東海道新幹線の改修を行うと公表しましたが、予算を1兆円から3割削減し、列車を止めずに行うというもので、本格的な対策とは思えません。「安全が第一」というなら、東海道新幹線の本格的な改修を優先すべきです。リニア中央新幹線の建設を急ぐ本当の理由は何ですか、お答えください。

<回答>

まず名古屋まで5兆円、さらに大阪まで9兆円を健全経営、安定配当を維持しながら進めるが、建設費は営業キャッシュフローや社債発行、借入金とうで調達する。なお国に資金援助を求めることなく、健全経営により自己資金でプロジェクトを完遂できることは、平成22年1月に公表した長期資金計画のプロジェクトで確認し、同年5月の国土交通省交通政策審議会で説明した結果、平成23年5月の同審議会において当社の計画は慎重な見通しに基づくものと評価され、その後国土交通大臣より当社は建設主体・営業主体に指名された。次に建設の必要性については、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏を結ぶ基幹的インフラである東海道新幹線が開業以来48年を経過しており、将来の経年劣化や、東海地震など大規模災害への抜本的備えとして、大動脈輸送を二重系化することが必要な時期を迎えている。特に東日本大震災を経て、大規模災害に対

し二重系化し備えておくことの重要性はさらに高まったと認識している。鉄道インフラの整備には一般的に言っても、計画の着手から完成まで長い時間を要する。特に東海道新幹線のバイパス機能を中央新幹線事業は、大都市の地下駅や山岳部の長大トンネル、大深度地下トンネルの建設に物理的に長期間を要することになるので、できる限り早期に着手しなければならないと考える。また、中央新幹線実現の効果として、平成25年5月に出された交通政策審議会の答申でも、超電導リニア方式を採用した場合、三大都市圏は1時間で結ばれ、我が国の人口の約半数の6千万人が含まれることで、巨大な都市機能の集積が形成されることになり、各都市圏が地域の活性化計画を進めることと相まって、我が国の国土構造を変革するとともに、国際競争力を大きく発展させる好機をもたらすと期待される。また、移動時間の大幅な短縮により、交流の機会やライフスタイルの転換が拡大することも期待される。次に、東海道新幹線の大規模改修だが、東海道新幹線は日々定期的なメンテナンスを積み重ね、十分な健全性を保ち続けているが、開業から48年が経過しており、今後ともその役割を果たすため、土木構造物の延命化に有効である新工法を活用して、予防保全の観点から、この度計画を前倒しして、大規模改修を行うこととした。大規模改修は、東海道新幹線の延命化に資するものだが、中央新幹線は東海地震のような大規模災害の備えとして、日本の大動脈輸送を二重系化するための抜本策であり、その必要性が薄れることは無い。東日本大震災の経験を経て、その必要性はますます高まっている。

3. 代替案提示について

改正環境影響評価法は、計画段階配慮事業として、適切な複数案の設定を求めています。貴社はそれを無視し、当初からリニア方式の新幹線に絞って環境影響評価を実施しています。リニア中央新幹線は、自然破壊の大きさ、膨大な消費電力、巨額な建設費用、沿線住民の便益性の悪さ、電磁波の影響など、大きな問題を孕んでいます。なぜ、複数の代替案を国民に提示できないのか、なぜ中央新幹線がリニアでなければならないのか、理由をお答えください。

<回答>

配慮書のルート案の示し方については、鉄道路線は単一の構造物を設定するのではなく、事業が広域に及ぶ。路線の中には様々な施設を設置するという計画であり、複数の案を提示するというのは現実的でない。環境影響評価法に於いても、1または2以上の事業が想定される区域とあり、想定区域が単一のケースもあることが法文上も明記されており、全く問題がないと考えている。

4. 採算性予測について

現在の東海道新幹線の座席利用率は60%に至らず、少子高齢化による人口減や、格安航空会社の相次ぐ就航、第二東名道路の開通もあって、今後大幅な利用客の増加は見込めません。現に、東京―名古屋間の旅客輸送では東海道新幹線が独占しています。従って、東京―大阪間が開通する2045年には既存の新幹線と併せて輸送需要が1.5倍～1.8倍に増えるという貴社の需要予測は非現実的であり、リニア中央新幹線の採算性が危ぶまれます。

瀬戸内海連絡橋、東京湾アクアラインなど、見込み違いで建設費の償還期間が大幅に延長され、国民に負担を与えています。貴社の需要予測の根拠についてお答え下さい。

<回答>

お客様のご利用状況を「輸送人キロ」という指標で示すと、東海道新幹線がのぞみ・ひかりのダイヤとなった2003年度が403億人キロであるのに対し、2012年度が約469億人キロで、単純比較でも15%の伸びとなっている。この数値から見ても、東名阪には相当の需要があることが窺える。一方、座席利用率はお客様に利用状況に対し、当社が設定した輸送力や列車本数、座席数の状況を示した指標であり、近年サービス向上のため輸送力を向上させており、そうすればそうするほど低下することになるため、座席利用という数値で需要を判断するのは適切でない。また、当社は経済成長率を説明変数とする需要予測モデルにするのではなく、新幹線と航空機のシェア実績と、自らの経験に基づき確信の持てる手法で手堅く直接収入を見積もっている。この収入の見通しを含めた当社の長期資産見通しは最も慎重な需要予測を用いた試算と同じ結果を示していることから、交通政策審議会において、十分慎重な見通しに基づくものとして評価されている。

5. 電力源について

リニア中央新幹線の走行について、貴社も在来新幹線の3倍の電力を消費することを明らかにしています。貴社は「リニア新幹線に必要な電力は東京電力、中部電力の余剰な電力で十分賄える」としていますが、他方、貴社の葛西敬之会長は新聞報道などで、「リスクがあっても原発を再稼働すべき」などと発言しています。リニア新幹線の運行は原発再稼働が前提なのか、お答えください。

<回答>

中央新幹線の消費電力量はすでに交通政策審議会に示しており、さらに当社も計画説明会やホームページで示している通り、名古屋開業時で27万キロワット、大阪開業時で74万キロワットである。これは稼働中の関西電力大飯原発3、4号機を除き原発再稼働が無いことを前提としている。電力会社の平成25年夏の見通しでは、東京電力が5813万キロワット、中部電力が2817万キロワット、関西電力が2932万キロワットの供給量であり、中央新幹線の消費電力は電力会社の供給余力の範囲内で十分賄えるものと考えます。なお電力の安定供給は経済・社会活動に不可欠であり、火力、水力、原子力、太陽光などの発電方法にかかわらず、安定的な供給を政府と電力会社にお願いしたい。

6. トンネル、立坑工事の排出土砂について

リニア中央新幹線の東京—名古屋間286キロの9割近くが地下、山中トンネルと聞いています。川崎市内約20kmの大深度トンネル工事で排出される土砂の量はどのくらいですか。トンネルの掘削方法と工期、立坑の規模と建設方法、工期、またトンネル工事残土の搬出・保管・処理方法についてお答え下さい。

<回答>

都市部の大深度トンネルにはシールド工法を採用する。このシールド工法は掘り進んだ部分が鋼製の筒で守られる工法で、都市部など地上が開発されている箇所や、河川下など地下水が豊富なところに安全にトンネルをつくるのが可能である。また非常口として用いる垂直工法のトンネ

ルについては開削工法で掘り進める。トンネル工事の工期などについては秋ごろ公告予定の準備書に於いて明らかにする。

7. 電磁波対策について

中国の常伝導リニア建設にあたって、軌道から最低50分の1の余裕を確保することになっていましたが、それでも沿線住民の電磁波への不安が大きく、その計画は中断されています。民家のすぐそばや真下を走るリニア中央新幹線について、住民の多くが電磁波の健康への影響を心配しています。

駅構内や乗降口、車両内に嚴重な磁気シールドが張られることは、電磁波の影響を危惧しての対策と考えます。リニア中央新幹線の電磁波について、車両内と地表への影響、あかり部分走行時の沿線住民への影響と対策についてお聞かせください。

<回答>

車内の磁界の影響については、すでに計画説明会や当社のホームページで示している通り、山梨リニア実験線での走行試験における実験で、国の基準として定められているICNIRP（注：国際非電離放射線防護委員会）のガイドライン以下であることを確認しており、問題は無い。磁界は距離の3乗に反比例して距離減衰する特性を持っており、トンネル区間では磁隔が確保され十分安全であると考えます。なお、磁界は地質の影響は受けません。ちなみに軌道面から40メートルでは、国の基準であるICNIRPのガイドラインの1万分の1をさらに下回る。地上部の走行に於いても、山梨リニア実験線で実測したところ、時速500キロで通過時の磁界は、線路脇4メートルのところではガイドラインの約6分の1、高架下8メートルでは約50分の1であり、これらは国の基準を大幅に下回っている。

8. 地震、事故対策について

計画沿線周辺には中央構造線をはじめ多くの活断層が存在します。また、発生が近いとされる首都圏直下型大地震では、川崎市など神奈川県内でも震度7の揺れが想定されています。

こうした地震、富士山や箱根などの火山噴火、トンネル崩落、または人為的な運行管理ミスなどにより、リニア新幹線がトンネルの中で急停車した場合、16両編成1300人もの乗客をどのように地表まで避難させるのですか。斜坑や立坑を使って避難すると説明されていますが、そこまで最低でも数キロの距離があります。老人や子どもなど体力のない乗客をどうやって避難させるのか、具体的な対策をお答えください。

<回答>

避難については現在の新幹線とどのように避難することが可能か。都市部の大深度区間に於いては、トンネルの下部に安全な避難通路を設けるとともに、約5キロおきに配置する地下につながる非常口にエレベーター等の昇降装置を設置して地上までの安全な避難通路を確保する。また、移動に制約のあるお客様については新幹線と同様に、後者の際に乗務員が補助するほか、周囲のお客様のご協力を得ることを考えている。具体的には今後検討して行く。

9. 大深度法の適用について

リニア中央新幹線建設事業は、「大深度の公共的使用に関する特別措置法」の適用を受け、工事が進められると想定されています。トンネル工事や立坑工事の際、地表で生活している住民に対し、貴社はどのような配慮をする考えですか。また、山梨県の実験線延伸工事で発生している水枯れや湧水の問題は川崎でも発生する可能性があります。トンネル沿線の不動産価格の下落も予測されます。

このような住民の不利益について、貴社はどのような対応を考えていますか、お答えください。

<回答>

そもそも大深度法の適用を受けられるのは公共的事業だ。法に沿って大深度地下を利用する場合には環境の保全など配慮すべき事項があり、工事を進めるにあたっては当然これらを順守する。都市部はシールドトンネルなので、工事の地表への影響は無い。

以 上