

中央新幹線計画に関する質問と回答

(G=質問書、A=国交省の回答)

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

1. リニア新幹線の必要性について

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

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

A: 東海道新幹線の改修について、現在大規模改修中ですが、土木構造物の寿命の延長については、列車の荷重の影響とか現地条件によって異なるので一概に延びるとは言えませんが、構造物を長期間健全に保つための大規模改修を行いメンテナンスすることが重要と考えます。リニア新幹線の必要性についてですが、リニア新幹線は全幹法に基づいて、昭和48年に基本計画が設定されました。その後昭和19年にJR東海が自己負担で整備するという意見を表明したことを受けて、法律に基づき交通政策審議会において計20回にわたって有識者に幅広い議論をしていただいたうえで、平成23年に建設主体、営業主体としてJR東海を指名しました。その際にリニア方式による整備計画ということでJR東海に建設指

示を行いました。リニア新幹線は最速で東京・名古屋間を40分程度、大阪までを1時間強で結ぶというものであり、三大都市間の人の流れを劇的に変えるものと考えているし、国民生活や経済活動にインパクトを与える重要な事業であると考えています。全幹法には法律の目的として、「高速輸送体制の国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性に鑑み、新幹線鉄道による全国鉄道網の整備を図って、国民経済の発展及び国民生活利益の拡大並びに地域の振興に資する」と書かれており、リニア新幹線は全幹法の目的に合致していると考えます。リニア方式で整備することについては、交通政策審議会において、従来型の方式と比較検討した結果、両方式とも利点はあるが、リニア方式のほうが利便がより大きくなるということで採用されたものです。

2. リニア新幹線の採算性について

Q：JR東海の山田佳臣前社長は昨年10月の記者会見で、リニアが実現しても採算はとれないと明言し、メディアや国民を驚かせました。リニア単独では赤字だが、東海道新幹線の収益をもってすれば、健全経営と安定配当を維持しつつ、所定の利益を上げることができるとの趣旨のようですが、一方で、リニアが供用になれば、利用者の乗り移りにより東海道新幹線が赤字になると、JR東海の葛西名誉会長は25年前に発言しています。日本社会は急激に少子高齢化が進み、2050年には人口が1億人を切り、リニア新幹線が利用を見込む生産年齢人口も昨年8,000万人台を切って、リニア新幹線の東京・名古屋間が開業する予定の2027年にはさらに1,700万人も減少すると言われていています。私たちは、リニアと東海道の両新幹線が共に赤字になり、5兆円もの借入金返済の負担も重なって、JR東海の経営が立ち行かなくなる可能性もありうると思います。また、リニア建設中に経営上の問題が生じた場合、工事を中断するとJR東海は説明しています。そうした場合、国が財政支援として国費を投入するのではないかと懸念しています。国土交通省は、JR東海のリニア新幹線建設は妥当な経営見通しの上に乗って進められると考えますか、回答をお願いします。

A：平成19年にJR東海が全額自己負担で事業を進めると、それは民間企業として経営の自由や投資の自主性を貫徹することが大原則であるという前提で進めるという意向を示したことを受けて、平成23年に交通政策審議会で議論した結果、建設の指示を行ったという経緯があります。交通政策審議会で、採算性について将来の需要予測を実施し、JR東海の財務見通しの検証も行いました。その結果、JR東海が設定した東京・名古屋間開業時、大阪開業時の見通しについて、十分慎重な財務見通しに基づいたものと判断し、技術的な実績なども総合的に勘案したうえで、JR東海が建設し営業するのが適当であると判断しました。需要予測の算出にあたっては、人口減少について国立社会保障人口研究所が出している将来推計人口を反映して予測を行っているので、開業後も人口が減少することを前提にしても十分な需要が見込まれるという検証を行っています。

3. 国費(税金)の投入について

Q：リニア新幹線建設について、JR東海は他の整備新幹線と同様、不動産取得税と免許登録税は免除されると説明しています。まず、その法的な根拠について教えてください。JR東海的全額自己負担で建設することで整備新幹線として事業認可された経緯があり、国が3分の2、地方公共団体が3分の1を負担するというこれまでの整備新幹線と同様の扱いにするのは妥当とは言えま

せん。また、当初の２段階方式でのリニア計画について、名古屋・大阪間の同時開業を求める声が与党内や名古屋以西の期成同盟会から上がっており、その際は国が財政支援すべきであると主張しています。全額自己負担、２段階方式による建設が整備新幹線としての事業認可の前提条件であり、もし同時開業、その際の国の財政支援となれば、国民に対する裏切り行為です。現在もＪＲ東海は全額自己負担、２段階方式で建設する姿勢と伝えられていますが、国土交通省として財政支援を行う考えがあるのか、無いのか、回答ください。

A：前段で税金免除の法的根拠を教えてくださいという質問ですが、平成26年度の税制改正において、中央新幹線の建設主体であるJR東海が、中央新幹線に係る鉄道施設の用に供する不動産の取得税の非課税措置と、不動産の所有権移転登記にかかる登録免許税の免税措置が認められました。具体的には、不動産取得税については地方税法の第73条に、登録免許税については租税特別措置法の第84条に規定されています。

それと、様々な大阪までの同時開業を求める声が上がっていることについて、この事業は先ほど述べましたように、JR東海が自己負担で整備するという意向を示したことを受けて手続きを進めてきた経緯があるので、現時点においては、JR東海が全額自己負担で整備を進めることを前提に、国交省としては本事業が着実に進むよう必要な支援をする考えです。

4. リニアによる地方の振興効果について

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

A：リニア新幹線の整備については、三大都市圏以外の沿線地域も三大都市圏とのアクセス利便性を向上させることによって地域振興に寄与するということが期待されると考えます。ただ地域振興に寄与することについて、各地域が持つ潜在力を発揮し、地域を活性化するためには、リニアが開通するだけでなく、沿線自治体において旅客とか、時代時代に合ったニーズを踏まえて特徴を活かした魅力づくり実施して行くことが併せて重要であると考えます。

5. 建設発生土(工事残土)の処理について

Q：リニア新幹線の建設工事は着工から10年以上の長きにわたります。東京から名古屋まで286kmのルートのうち246キロがトンネルです。また、約5kmおきに直径30mの非常口が47箇所つくられ、山岳部のトンネルからは長い斜坑が掘られます。これら工事により排出される建設発生土は6,350㎥と言われています。排出される工事残土の置き場(処分地)について、山梨県1箇所と静岡県7箇所の立地場所が明らかにされていますが、その他の場所は全く特定さ

れていません。処理方法についても、JR東海の他事業とか、農地や宅地造成に使用するなどの方法により90%以上を再利用すると評価書に記載されていますが、具体的な処分先や方法は自治体と協議して行くという計画だけでは、到底、沿線住民の理解も納得も得られません。環境大臣も意見の中で、発生土置き場について、「自然植生、湿地、稀少動植物の生息地や、近傍河川の汚濁のおそれがある区域、また、住民の生活の場から見えない場所を設定するよう」配慮を求めています。すでに、大井川源流部に設置場所が特定されている7カ所について、このような配慮がなされているとは言えません。リニア新幹線の建設は実施することが最大唯一の目的で、自然環境や住民生活への配慮が二の次、三の次になっているとしか思えません。国交省として、民間鉄道会社の事業であるとの認識ではなく、整備新幹線という国策の一環として位置づけているなら、工事残土処理という重大な課題について、厳しく指導・監督する責任があると考えます。JR東海の、建設発生土に係る環境保全措置について、どう考えているのか、回答ください。特に、静岡市長・県知事が求めた「山体崩壊」の可能性から扇沢の工事残土処理場所の回避についてどのように考えているのか、お答えください。

A: 現在進められている環境影響評価の手続きに関するものであり、評価書については4月23日にJR東海から国交省に送付され、その日から45日以内ということで、6月5日、環境大臣から意見が出されたところです。国交省は4月23日から90日以内に、具体的に言うと、環境大臣意見を勧案し、7月22日までにJR東海に国交大臣意見を示すということで、現在その手続きを進めています。誠に申し訳ありませんが、個別の回答は控えさせていただきます。建設発生土はトンネル掘削工事等の発生土については、施設の規模等の見直しを検討すること、土砂の流出をできる限り防ぐこと、場外搬出を抑制すること、今後新たに土砂の仮置き場を設置する場合は、動植物の生息など周辺環境に影響を及ぼさないよう管理計画を策定し適正に管理すること、また管理計画を策定し適正に管理すること、また管理計画の策定に当たっては地方公共団体と協議するほか、住民の意見を聴取するよう環境大臣意見に述べられているので、国交大臣意見を述べるに当たっては、これらの意見を勧案したいと考えています。

6. 工事計画の変更について

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

A: これについても環境大臣意見で、「本事業は自然環境が豊かな場所を含め規模の大きな地域の改変を伴うものであることから、湧水による影響の低減の観点から、できる限り、土地の改変量を減少させるべきである。このため、本事業に伴い土地の改変を行う部分については、必要最小限のものとすること、また、本事業の工事のみのために設置する必要な施設等については、工事終了後、速やかに、現状に復旧させること」とありますので、国交大臣意見をJR東海に示す際には、この意見を勧案してまいりたいと考えます。

7. 南アルプスエコパーク申請への影響について

Q：山梨県、長野県、静岡県の10市町村は、南アルプスを生物圏保全地域としてユネスコエコパークの登録を進めています。環境大臣意見でも、リニアの工事による自然環境への重大な影響、景観破壊などについて強い危惧を持っていることを表明しています。南アルプスは、すでに世界自然遺産となっている白神山地や屋久島と並ぶ、いやそれ以上の世界に誇れる豊かな自然に恵まれています。地形を改変し、自然環境への影響が懸念されるリニア新幹線建設のような大規模土木事業を行ってはならない地域と考えます。国土交通省として、このままりニアを建設しても、エコパーク登録への影響は無いと考えるのか、回答ください。

A：環境大臣意見に、「生物毛圏保存地域(ユネスコエコパーク)は、生態系の保存と持続可能な利活用との調和に取り組む地域を登録するユネスコの事業であるが、当該路線が通過する南アルプス周辺地域は、生物圏保存地域の登録申請地である。本事業計画では、生物圏保存地域の「移行地域」において、非常口や工事プラント、発生土置き場等の設置のほか、発生土や工事資材運搬のための車両の通行等も計画されている。「移行地域」は、自然と調和した持続可能な資源管理が展開される地域であり、関係市町村は、自然体験フィールドの提供や農林水産物のブランド化等の自然環境や地域資源を活かした取組を計画していることから、本事業の実施が生物圏保全地域の登録申請地としての資質を損なうことの無いよう、事業実施に際しては関係地方公共団体と十分調整し、その意向を尊重すること」と述べられています。国交大臣意見を出す際はこれを勧案したいと考えています。

8. 地震対策、避難対策について

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

A：平成23年5月12日に開催した交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会の答申において、リニア方式は、地震などによって電力の供給が停止された後でも、電磁誘導作用によって軌道中心に車両が保持されること、ガイドウェイ側壁によって物理的に脱線を阻止できる構造を有することから、安全確保上大きな利点がある、なお鉄道施設の耐震性は新幹線と同様であることが確認されています。避難対策についても、非常時の対策として在来新幹線方式がこれまでの技術面ノウハウ面での成熟度の高い蓄積により、地震時等への安全確保について十分な実績を有している、一方、リニア方式はこれまでのトンネル技術により、地震時や大深度地下での異常時における安全確保について、整備計画段階の対応方針が示されており、その内容は小委員会で確認されています。

9. 磁界について

Q：超電導磁気浮上方式で心配なのは、強力な磁界の発生です。過大な電力を供給するリニアは、車両積載の超電導コイルとガイドウェイの誘導コイルの作用によって強い磁場を発生させ、人体に有害な電磁波を放射します。車両内も駅構内も厳重に遮蔽するシールドで覆われていることからそのことは明らかです。JR東海はICNIRP（国際非電離放射線防護委員会）のガイドラインを大幅に下回っているという山梨実験線での計測データを明らかにしていますが、ガイドラインが厳しくなる高い周波数帯の計測データは公表していません。また、実験線で時間をかけた疫学的な検証が行われたとの説明もありません。私たちは、このような実証データの公開を求めますが、国土交通省はJR東海の説明で利用者や沿線住民が納得すると考えますか、回答ください。

A：質問に、「ガイドラインが厳しくなる高い周波数帯の磁界データが示されていない」とありますが、JR東海に確認したところ、磁界のデータはホームページに発表しており、その中の資料編の表の中の測定器2番として示されている値が対応しており、車内のいずれの位置においても、ガイドラインを十分下回っているとわかります。測定器2番というのは、国際的に認められているサーチコイルという器機であり、1～400キロヘルツまでの変動磁界について、ICNIRP2010のガイドラインに対する相対値を含めて、周波数に足し合わせて測る方式である。なお、測定結果はJR東海が公開しています。

また疫学的な検証についても、ICNIRPのガイドライン自体が、疫学的調査を含む長年の研究で蓄積された電磁界の健康影響について信頼性の高い科学的知識を根拠として制定されており、WHOはICNIRPのガイドラインから健康への影響は無いという見解を示しています。これを踏まえて国交省では超電導磁気浮上式鉄道の磁界の技術基準として、ICNIRPの基準に従うものとしています。

10. 大深度地下使用について

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

A：現時点では、中央新幹線について大深度地下使用申請が出されていないので、一般的な話になりますが、まず事業者から大深度地下の使用許可申請書が提出された場合、元になっている「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」(大深度法)に定められている使用許可の要件に該当するかどうかを国交省が審査し、要件すべてに該当する場合、国交大臣が使用を許可するという流れになります。なお、後段にある住民が意見を述べる機会があるのかという質問ですが、使用許可の手続きの中に、利害関係者は使用許可申請書が公告縦覧される期間内に意見書を提出できることになっています。

11. 工事による地下水の湧出、枯渇について

Q：都市部及び山岳部の延べ246kmのトンネル工事、及び47カ所の非常口工事が地下水に与え

る影響について、知事意見は強い危惧を示しており、また環境大臣意見も「地下水位の低下並びに河川流量の減少及びこれに伴い生じる河川の生態系や水生生物への影響は、重大なものとなるおそれがあり、事後的な対応措置は困難である」と事実上の追加措置を意見しました。大井川など一級河川管理者として、又、トンネル工事など技術監督者としてどのように対応されるのか、お答えください。

特に、静岡県知事が求めた大井川流域の 7 市 2 町の水道用水、農業用水などに影響する毎秒 2 t の水量が減少するメカニズムの解明は「環境省の追加措置」で可能となるのか、解明された場合の「恒久対策」については何を想定されているのか、お答えください。

- A：工事による地下水の流出について、環境大臣意見は、「地下水位の低下及び河川流量の減少が生ずる可能性がある地域として、予測及び評価において設定した予測検討範囲に、断層や破碎帯の性状や連続性を加味した地域において、工事実施前から、地下水位及び河川流量の把握を継続的に行うとともに、河川流量の把握については、水系ごとに、流量の少ない源流部や支流部を含む複数の調査地点を設定すること。また、地下水位や河川流量に影響が生じている可能性が確認された場合は、まず応急対策を講じた上で、恒久対策としての環境保全措置を講じること」が述べられています。国交大臣意見の際はこのことを勧案してまいります。**

質疑応答

川村(山梨)：国交省はこれまで沢山の公共事業をやって来て、予定額で終わったためしがない。JR 東海の 9 兆円のリニア事業もそれで終わるとは考えられない。5 年程前に国交省に行ってそのことを質したら、「JR 東海は途中でカネが亡くなったら中止すると言っている」という返事だった。国費投入が前提になっていないから、当然そうなるでしょう。民間会社はカネが無くなれば事業は継続できない。JR 東海がリニアを途中でやめたら、トンネルは掘りっぱなし、景観を破壊するフードを被った構築物も野ざらしになる。JR 東海がカネが無くなったらどうするのか、どういう措置がとられるのか？その時も絶対に税金を投入しないのか、それとも投入し事業の継続を助けるのか答えてください。もう一点、リニアによる地域振興ですが、これまで東海道新幹線をはじめとする各新幹線で、それによって地域が振興した実例を、具体的な都市名を挙げて教えてください。

- A：9 兆円の事業費を JR 東海が全額自己負担することで、現時点では予定の規模で事業が進められるものと考えています。そうでなくなった場合どうするのかと言われても、現時点ではお答えできない。地域振興については、これまで整備新幹線を含めていろいろな事例があると思います。長野新幹線を見ても、地域振興につながったところがあります。**

小畑(相模原)：リニア新幹線を全幹法の事業として適用していいのか問題があります。平成 25 年 10 月に、当時の JR 東海・山田社長は「リニアが出来ても、リニアだけでは絶対にペイしない。新幹線の収入で建設費を賄ってなんとかなる」と語りました。この発言について、国交省はどのような見解を持っているのか？税制の問題で、リニア建設に当たって不動産取得税と登録免許税 184 億円の免税措置をとるといふ。一説では固定資産税も免除されるという見方があるが、そうなるのか答えてください。三点目、新聞報道によると、アメリカのボルティモア・ワシントン D. C.

間約 60 キロにリニアをつくれば、建設費の半分の 5 千億円を、国際協力銀行を介して日本が融資すること、併せて J R 東海が超電導浮上方式の技術を無償供与することが伝えられている。ライセンス料をタダにするということは、政府がこれを負担することになるのではないか。国交省はこの状況をどう考えているのか聞かせてほしい。

A: 自己負担で出来ないということですが、平成 23 年の交通政策審議会で、J R 東海の財務の見通しについて検証しており、その見通しは妥当であると判断しています。税金の話は、平成 26 年の税制改正で不動産取得税と登録免許税の減免が認められました。固定資産税が免除されるかどうかは何も言えません。アメリカへの技術輸出については担当ではないので答えられません。

福島(参院議員): リニアは整備新幹線ではありませんよね。

A: 整備新幹線ではありません。全幹法により、整備新幹線とリニア新幹線は同じ扱いを受けるといえます。整備新幹線というのは俗称であり、正確には昭和 46 年に整備計画が決定された新幹線を言うものです。

西村(川崎): 環境省は生態系に影響しない地域で工事を行う、としています。クマタカについて言えば、大臣意見で営巣地では営巣期の工事は回避するよう求めています。国交省は出来る限り避けるとか、工事は最小限にと考えている。工事は生態系に非常に大きな負荷を与えると環境省は考えているのに、J R 東海は影響はほとんどないと書いています。国交省は J R 東海に対してもっと厳しく言うべきではないのか、環境大臣意見をどのように扱うのかお聞かせください。

A: これまで J R 東海の説明が不十分であったことはいろいろなところから聞いています。J R 東海は知事意見のすべての点について評価書に反映したと言っています。ただ、環境に全く影響が無いというのは考えられない話であり、だからアセスをしてできるだけ影響しないよう留意することが大切だと考えています。たとえば、河川への影響について、事前にきっちりとモニタリングを行って、必要に応じて環境保全措置を講じること、それと、場合によっては事後調査を行うということで、影響が生じるかどうか分からない段階から調査を行い、影響が出るようなら保全措置をとると J R 東海は言っています。

松谷(静岡): 評価書は大井川の水量については全く触れていない。

A: このあと、環境大臣意見と国交大臣意見を J R 東海に出すので、それを受け J R 東海が最終的に評価書を補正したものを国交大臣に出すことになっているので、それに反映できるよう準備したいと思います。

懸樋(東京): 環境大臣は磁界については白紙の意見書を出しました。先ほどの説明も、J R 東海がこう答えている、こう書いているということであり、国交省はそれを何もチェックしていない。去年の 12 月に山梨実験線で公開測定を行い、そこで磁界を測ったが大丈夫だったと言うが、これまで長期間実験線を走らせて、磁界のデータはいっぱいあるはずだ。それを検証して大丈夫かどうか判断するのは国の責任でしょう。それなのにどこもチェックしていない。国交省は J R 東海から実験線のデータを出させてください。そして、私たちや専門家を入れた第三者機関をつくって検証すべきです。

A: 12 月 5 日の実験線の公開測定のデータは J R 東海のホームページに掲載されています。そのデータでは足りませんか？測定器 2 番の計測データについては皆さんと見解の違いがあります。

川村: J R 東海がきちんとした情報を出さないのは、磁界が危険だと思っているからです。国交省は調査権を持った第三者機関をつくるべきだ。

A: データはちゃんと出していると考えます。

小野(川崎)：静磁界について一部データは公表されていますが、元の磁界の強さについては出されていません。超電導磁石のそばを通ったらどれだけ危険なのかわからない。このデータを出せと言えるのは国交省だけです。先ほど I C N I R P の話がありましたが、体の中に金属を埋め込んだケースに対するガイドラインが無い。この議員会館に入るときに金属探知機を通る前に、体内にペースメーカーなどがある人はあらかじめ行って下さいと言われました。同じことがリニアに乗るときに行われなければなりませんね。それぐらいのきつい電磁波だと思います。ガチガチにシールドされている、その元の磁界の強さをきっちりと調べてほしい。避難する時は磁石のそばを通るわけですから。

A：ご要望としてJR東海に伝えます。

阿部(衆院議員)：原発は推進と規制という二つのことを経産省がやっていて、規制の方が甘くなった。今は内閣府に原子力規制委員会を作って、安全審査をするようになった。国交省は規制委員会のような存在です。国があって交通があります。豊かな水こそ日本の最大の財産です。リニア新幹線についてはそういうひとつ上の視点から判断できるようにすることが必要です。

以 上