

ここが問題！リニア新幹線

リニア新幹線ニュースNo. 30

2015. 3. 14発行

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

HP: web-asao.jp/hp/linear

JR東海(「大深度地下は地上権が及ばない」→「大深度地下に所有権及ぶ」)に訂正

ならばトンネルの存在で地価が下落するのは地権者の実質的損害になるのが当然だ

3月2日開催の衆議院予算委員会で、本村伸子議員(共)が質問に立ち、「JR東海は川崎や町田の説明会で、「JR東海は大深度地下では、認可を受けて使用する場合は、地上の権利は及ばないと説明し、HPでも同様の記述がある。所有権が及ばないかのような趣旨であり、訂正すべきだ」と質した。答弁に立った国土交通省・小関正彦都市局長は「大深度地下にも所有権が及ぶ」と明確に回答。JR東海も2月27日付で「大深度地下には地上権が及ばない」の記述を「大深度地下にも所有権が及ぶ」と訂正した。しかし、JR東海のHPでは「土地所有者に実質的な損失が生じないことから、使用权の設定を土地所有権に優先させることになっている」との記述が残されている。



本村伸子議員

川崎市内で行われたJR東海の地域説明会で、参加した不動産業者から「リニアであろうとなんでであろうと、トンネルがあるだけで地価は2%下落するというのが不動産業界の常識だ」との発言があった。これは、リニアのトンネルがあることにより、地権者がまさに「実質的損失」を被ることにほかならない。JR東海はこれまで、説明会で「トンネルがあることで地価が下がるというのは、風評被害のようなもの。大深度地下トンネルと地価の下落とは関係ない」などと言い張ってきた。その根拠は「大深度だから工事中や供用後の騒音、振動、低周波などの影響は無い」というものだった。私たちは「民法207条では地上権は上下に及ぶと規定されており、権利は大深度にも及ぶ」、「市街地での大深度の工事の影響については知見も少なく、リニアについて検証もされていないのに、影響や被害が無いとは言えない」と反論し続けて来た。本村議員は質問の中で、「トンネルルート上の一軒一軒を回って住民に丁寧な説明をすべきだ」と発言したが、JR東海はそうした当然の努力も、一片の誠意も示してこなかった。

JR東海に「国家的プロジェクト」を丸投げしている国交省の責任は重大

この日の予算委員会で、国交省・藤田耕三鉄道局長は「リニア新幹線は公共工事ではない」、「事業説明はJR東海の責任で行うべきである」、「国交省としてはJR東海が可能な限り情報公開すべきだと考える」など、国交省が第三者的な立場にあることを強調した。一方のJR東海は説明会や説明資料の中で、「リニア新幹線は国の整備新幹線であり、国家的プロジェクトである」と言い続け、国民の中にはリニア新幹線が国の公共事業と思いついでいる人も多い。本村議員も指摘していたが、公共事業と違って、リニア新幹線事業には情報公開法や事業評価制度が適用されず、このためJR東海から情報公開が行われず、国や国民の監視も届かない不透明な状況で、問題山積の事業が着工認可までJR東海の思惑のままに進められてきた。「国費を投入しない民間事業だから口出しできない」、「国家的事業だから全幹法や大深度法によって、住民の了解なくできる」~こうした使い分けによって国民や沿線住民をだまし続けることはできない。国費はすでに投入されているし、中間駅周辺整備でも国の「交付金」が使われるのは明らかだ。JR東海を野放しにしている国交省の責任は重大である。

リニア新幹線に関する国会質疑特集

「リニアは全幹法の全国的な鉄道網整備、地域の振興などに該当しない」

(社民党・福島みずほ議員の質問主意書概要、2014年6月13日提出)



(福島みずほ議員)

- ② いかなる判断で整備新幹線と認めたのか、政府の見解をあきらかにされたい。
- ② リニアはネットワーク性に欠け、全国新幹線鉄道網を分断する異質の交通機関であり、特別立法が必要。
- ③ 整備新幹線は最高時速260kmと定めているが、なぜリニアの505kmを認めるのか。
- ④ JR東海自己負担で建設されるが「国策民営化プロジェクト」または「国家プロジェクト」に該当するのか。
- ⑤ 政府はリニアという異端的な鉄道方式を整備新幹線に格上げし、閣議了解や国会了承を得ず、JR東海を建設主体、営業主体に指名した。こうした政策決定が許されるのか。
- ⑥ JR東海は、1980年代には工事費3兆円で自主経営は不可能、2007年には9兆円で自主建設・運営は十分可能、2013年9月には「リニアは絶対ペイしない」と、採算見通しが二転三転している。赤字を前提とした計画を安易に認可していいのか。
- ⑦ リニア新幹線の工事中または開業後にJR東海の経営が最悪の事態に陥った場合、政府はいかなる措置を講じるつもりか。経営不振に陥っても、絶対に国民に負担させないことを明記した事前協定を結ぶ方針はあるのか。
- ⑧ JR東海の計画では将来の人口減少や金利負担を織り込んでおらず、政府はこのような無責任な計画を精査、修正指示もせず、傍観して着工を認可していいのか。
- ⑨ (略)
- ⑩ 東京・名古屋間が開業しても赤字操業は確実で、名古屋以西の延伸工事も実施できない可能性が大きい。「想定外」では済まされないと思うが、政府の見解を明らかにされたい。
- ⑪ 安倍首相が「国家プロジェクトと言っていい」などと発言し、税金の投入の考えを示したが、税金を投入しても採算がとれないので、JR東海の自己負担の単独事業になった経緯がある。方針転換した理由と財源について明かにされたい。
- ⑫ 政府は「我が国の新幹線は、安全性、信頼性、速達性、省エネ性、ネットワーク性、定時制、建設費用等では優れているが、リニアの方が高速性に優れているので、リニアが適当である」という交通政策審議会中央新幹線小委員会の答申を受けて即座に導入を決定した。70年代に米国、2000年代にドイツが断念したリニアを一部だけ導入する国民的利益はどこにあるのか。
- ⑬ リニア中央新幹線について、あり方、走行方式、実現可能性、採算性、環境配慮等を含め、抜本的な再検討をすべきではないか。これほど大規模な鉄道網の将来に大きな影響を及ぼす計画は国民の代表が集う国会の場で十分検討され、承認されるのが当然ではないか、政府の見解を明らかにされたい。

福島みずほ議員の質問主意書に対する政府回答

1. ⑤～⑧まで、⑩、⑫及び⑬について
中央新幹線の営業主体、建設主体の指名及び整備計画の決定に当たっては、国土交通大臣は全幹法の規定に基づき、交通政策審議会に諮問を行っており、「三大都市間の高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化するものであり、国民生活及び国家経済にとって極めて重要である」、「三大都市圏以外の沿線地域においても三大都市圏とのアクセス利便性を向上させ、地域振興に寄与することが期待される」とされた。また、答申において、中央新幹線の事業特性及びJR東海の事業遂行能力を「総合的に勘案し、東京・大阪間の営業主体、建設主体としてJR東海を指名することが適当である」とされたことを踏まえ、国交大臣は全幹法第7条の規定に基づき、走行方式等を含め、「中央新幹線整備計画」を決定した。
2. ②及び③について～新幹線鉄道はその主たる区間を列車が毎時200km以上の幹線鉄道と規定している。
3. ④について～国策民営化プロジェクト」「国家プロジェクト」の意味するところが分からず回答できない。
4. ⑪について～政府として、ご指摘のような方針転換を行ったという事実はない。

「JR東海は地元自治体との環境保全協定を拒絶しているが、国が指導すべきだ」

(日本共産党・辰巳孝太郎議員の質問抜粋、2014年10月16日参議院国土交通委員会)



(辰巳孝太郎議員)

辰巳委員「環境大臣、国交大臣意見を踏まえJR東海は8月26日、環境影響評価補正書を公表し、工事実施計画の認可申請書を提出した。この補正書で大臣意見は反映されたと考えているのか」

太田国交相「中央新幹線は極めて大きな事業であり、多量の建設残土に伴う生活環境や自然環境への影響、あるいは事業に伴う水環境への影響等、多方面にわたる分野で影響が指摘されている。国交大臣としても7月18日、8項目の意見を述べた。現在、具体的に国交大臣意見を含め、確認作業を行っている」

辰巳委員「私にはこの補正評価書にも意見が反映されているとは思えない。リニアについて、私は山梨実験線を含め、神奈川、静岡、長野、岐阜、愛知の沿線地域を調査してきたが、大鹿村歌舞伎で知られる長野県大鹿村に激震が起きている。変電所の送電線や鉄塔が景観を台無しにする。発生残土を運ぶダンプカーが1日1700台余り走行する。17秒に1台、10年以上続く。大鹿村村議会は、住民の懸念が解消しない限り、工事実施計画を認可すべきではないという意見書を決議している。大臣はどう受け止めるか」

太田国交相「9月18日に大鹿村議会在、リニア計画の認可について、建設発生土の運搬時の生活環境負荷軽減の観点から慎重な検討を求める意見書を全会一致で可決したことは承知している。国交大臣意見でも、適宜建設発生土の仮置き場を活用しながら搬出量や時間帯を調整し、工事車両による円滑な搬出に資する措置を講じること、貨物鉄道の利用など発生土の工事車両以外での搬出方法についても検討し、環境負荷の低減に努めることを求めている」

辰巳委員「JR東海のアセスには全く村民、自治体が求めるような配慮は無い。大鹿村は市町村合併という選択をせず、住民自治とすばらしい自然をよりどころに頑張っている自治体であり、南木曾町の町長は、自分たちは特別なことを求めているのではなく、普通の生活ができる、これが一番幸せなのだということを言っております。この思いに耳を傾けていないのがJR東海だ。国交省に聞くが、いま工事実施計画を審査中だと、大事なのは工期なのか、それとも環境保全なのか」

国交省藤田鉄道局長「工事実施計画の審査は三つの観点から行っている。一つは技術基準等への適合。二つ目は環境への配慮、3点目は工事費、あるいは完了予定時期だ。どれを優先するという性格のものではない」

辰巳委員「JR東海のアセスは自治体、住民の声には十分答えていない。そこで重要になるのは、環境保全協定の締結である。長野県知事、長野県の中川村、南木曾町、喬木村、大鹿村などから結ぶべきだと言う要望が出ている。ところがJR東海は一貫してこれを拒否、拒絶している」

藤田鉄道局長「地元の理解を十分に得ながら事業を進める必要がある。ただ、協定の締結については基本的には当事者間の問題であると考えており、当事者間でよく話し合ってもらいたい」

「名古屋までではリニアを利用しない。積立金制度を創設して、名古屋・大阪間のリニア建設を早期に実現すべき」(維新の党・馬場伸幸議員の質問概要、2015年2月20日衆議院予算委員会)

馬場議員「東海道新幹線の利用客のほとんどが東京・大阪間を行き来している。その収益で東京・名古屋間をつくることになる。関西経済連の千人対象のアンケート調査で、品川・名古屋間のリニアを利用するかと聞いたところ、利用すると答えたビジネスマンは10%で、80%は引き続き東海道新幹線ののぞみを使うと回答した。なぜなら、品川と名古屋で乗り換えなければならないからだ。その状態が18年間続く。私は利益誘導で大阪までのリニア開業を急げと言っているのではない。大阪以西に行く人のためにも早期に実現すべきと考えるからだ。JR東海の利益の中から毎年1,500億円を積み立てるリニア新幹線積立金制度をつくることを提案する。投資だから免税とし、12年すれば1兆8千億円になる。国としてもう一歩、二歩と主体性を発揮すべきだ」(写真は馬場伸幸議員)



太田国交相「さまざまな提案があることは承知している。リニアは昭和48年の基本計画から、審議会でも20回検討し、JR東海が主体となって建設することになった。まずは名古屋まで開業し、その後大阪まで作るという経緯がある。さまざまな提案について、JR東海の受け止めも含めて判断して行く」

約束違反！これが川崎市や市民が求めていた環境保全事務所なの？ 市議会ではリニア陳情が継続審議に

昨年12月に私たちが市議会に提出した陳情の審議が3月13日午前、まちづくり委員会で行われた。陳情は、「JR東海が市内中原区に開設した神奈川工事事務所川崎分室（写真）は、常駐も置かず、電話もない。市長や市民が求めた環境対応の窓口ではない。約束違反であり、改めて百合ヶ丘、溝の口、武蔵小杉駅前など市民にとって至便な場所に設置するよう市議会に尽力を求める」という趣旨。この日の委員会では猪股美恵委員が「146万川崎市民と市長を愚弄したものであり、許されない。約束通りに環境保全事務所を開くよう市は強く求めるべき」と強い口調で対応を迫った。また、「説明会ではJR東海は残土処理で排水を矢上川に流すなど許されない発言をしており、アセスの手続きを巻き戻すべきだ」と述べ、その上で、これまで理解を得られなかった問題が多いので、市主催でJR東海を出席させた説明会を早急に開くよう求めた。これに対し、まちづくり局の金子局長らは、「JR東海はいろいろな点で誠意が感じられない。事務所については引き続き常駐職員や電話を置くよう求めて行く」、「説明会については工事説明会以前に必要ながあれば行うようJR東海に求める」など、これほどまでにJR東海から軽視されているにもかかわらず、毅然とした姿勢、市民に寄り添う姿勢の無い発言に終始した。



陳情について猪股委員は「採択」を主張したが、欠席した共産党を除く会派が全て「継続審議」の意向を示し、採決の結果、市議選があるため、事実上の廃案である継続審議となった。

第4回原発ゼロカウントダウン in かわさきでリニア問題をアピール



3月8日（日）、東日本大震災、福島第一原発事故から4年目を迎え、中原区の平和公園で「第4回原発ゼロカウントダウン in かわさき」が開かれ、およそ千人が参加し、集会とデモが行われた。東京・神奈川連絡会は脱原発かわさき市民らと共同でリニア問題のブース展示を行った。また午後からの野外音楽堂でのリレートークで天野共同代表が、「JR東海の葛西名誉会長は、福島第一原発事故から僅か2か月後に『リスクを覚悟して原発を再稼動すべき』と驚くべき発言をした。リニアは大電力を使う。脱原発社会にリニアは反する」と発言、このほか、膨大な残土処理や住民無視の大深度法などリニアの問題点をアピールし、関心を高めてほしいと訴えた。3時から、平和公園～元住吉プレーメン通り～法政通り～武蔵小杉駅のコースをパレードした。当日は午前中雨となり、参加者は残念ながら昨を下回ったが、多くの市民グループが脱原発、再稼動反対を共通課題にして、趣向を凝らしたブース展示を行い、雨を吹き飛ばす熱気が感じられた。



ここが問題！リニア新幹線 NEWS No. 30
発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
天野捷一（中原・高津）090-3910-8173
山本太三雄（宮前） 090-8775-1879
矢沢美也（麻生・多摩）090-6108-6568