

ここが問題！リニア新幹線

リニア新幹線NEWS No. 22
2014. 7. 12 発行

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
HP: www.web-asao.jp/hp/linear

国交省、環境省はJR東海の暴走を許すな！

環境大臣意見めぐり両省と交渉。知事意見を反映させるようJR東海の指導を

6月17日午前、衆議院議員会館でリニア新幹線について、環境省と国土交通省の関係部局の職員と質疑を行った。環境省からは自然環境局の野木宏祐氏ら4人、国土交通省からは鉄道局鉄道防災対策室室長の箕作幸治氏ら6人が出席、あらかじめ私たちリニア新幹線沿線ネットワークとリニア・市民ネット東京、南アルプス・市民ネット静岡それにリニアを問う愛知市民ネットが連名で提出した質問書に答える形で交渉が行われた。詳細は、2～3面の報告を参照ください。



院内集会には沿線各地から約40人が参加し、質問書に対する回答の後、会場から厳しい質問が飛びました。全体の印象では、環境省は大臣意見の中味を具体化できず、国交省はチェックどころかJR東海の支援者（サポーター）のような発言に終始していたように思えた。

国会でもリニア審議求める声が強まる……

なお、以下の議員の方々が当日、院内集会に参加し発言されました。ありがとうございました。



(写真左から)
阿部知子衆院議員
辰巳幸太郎参院議員
福島瑞穂参院議員
吉田忠智参院議員

館

(A=環境省の回答)

■大臣意見の再提出について

A: これまで提出した環境大臣意見は反映していただいております。今回の大臣意見についても反映されるものと考えています。今のところ改めての意見提出は考えていません。

■南アルプスの環境保全対策について

A: ユネスコエコパークは生態系の保全と持続可能な利活動の調整を木定としており、南アルプスにおいても、優れた自然環境の保全と持続可能な利活動の場として考えて行くこととなります。また移行地域の一部は、国立公園の大幅拡張の候補地の一つに指定されており、これらの地域は環境省として自然環境の保全上、重要な地域であると認識しています。ユネスコエコパークにおける自然環境絵の配慮については、環境大臣意見において、求めている事項のほか、詳細についてはユネスコエコパークの管理・運営主体である関係市町村の意向との整合が図られるべきと考えています。

■大井川源流部の発生土置き場立地計画変更について

A: 大井川源流部の発生土置き場の計画変更については、静岡県知事意見でも南アルプスの扇沢の標高2千㍎の発生土置き場は崩落の危険があると指摘していることは承知しています。今回の大臣意見にはこのことが入っていないという質問ですが、まず各知事意見については、地域の実情に精通した方々からの意見であると考えています。一方、大臣意見は国の環境行政全体を司る立場からの意見であると認識しています。そのため、特定の個別事案については意見の中に入れなかったということです。更に言うと、発生土置き場は環境保全という側面はあるが、どちらかといえば工事の安全性という側面があり、それも意見に含まなかった理由です。個別の計画の変更について大臣意見にはありませんが、それは事業者が地域の方々と十分調整するよう意見に申し添えています。

■自治体と住民の関与について

A: 今回の大臣意見の中でも何カ所か触れていますが、同じ問題であっても地域それぞれに関与の仕方があるので、一概には申し上げられません。しかし、たとえば発生土管理計画時に住民意見を反映させるとか、工事車両の運行にあたって多数の走行が想定される場所もあるので、走行について地域住民との合意形成などが今のところ考えられます。

■建設発生土(工事残土)について

A: 大臣意見では建設発生土について、「施設の規模等の見直しを含め、発生量を抑制するよう検討するとともに、できる限り場外搬出量を抑制するよう」求めています。お尋ねの施設は何を指すのかということですが、工事ヤードを含めトンネル、駅、車両基地、変電所、非常口などこの事業で設置される土地改変を伴うもの全てです。場外排出物抑制の措置ですが、できるだけ場内で利用すること、発生土置き場の選定のための必要条件を示すべきだということについては、大臣意見は動植物の重要な生息地域を避けるなどの基準を設けています。その基準をクリアしてもらったうえで、それぞれの地域ごとに適した土地を選択してもらおうという意味であり、基準をつくと縛りをかけてしまうので、大臣意見では全国一律の発生土置き場の基準については申し述べませんでした。

(詳細はホームページ記載)

■リニア新幹線の必要性について

A: 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。

■リニア新幹線の採算性について

A: 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、開業後も人口が減少するという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。

■国費(税金)の投入について

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。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。

■地震対策、避難対策について

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。

■大深度地下使用について

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、住民が意見を述べる機会があるのかについては、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。

伊藤貴徳（会員）

僕は、リニアの活動に加わってから、沿線JR東海による各地の計画説明会や住民集會に数多く参加しました。地元の相模原だけでなく、長野や山梨の公聴会でも、リニア計画に疑問を持つ立場で公述をしました。そのようなさまざまな機会、「リニアは要らない」の声が広がっているのを強く感じました。

名古屋市は、それだけでなくクルマが多く、温室効果ガスの排出量が増えているようで、リニアのトンネル工事でダンプが増えれば、その傾向がさらにひどくなるのではという声が聴かれました。工事のため市内の学校を壊すという話もありました。岐阜県には、神奈川県と同様、車両基地がつくられます。また、可児市では古い窯元の遺跡をリニアが通るのをやめて、トンネルにしてもらえないかという要望も出ていますが、JR東海は計画を変えません。静岡県の大井川上流にトンネル工事の残土置き場が7箇所もつくられれば、水量が減って下流の水道や農業用水に影響することが明らかになっています。また、ユネスコエコパークに登録されましたがリニアによってその資格が無くなるおそれがあります。長野県では南アルプスの自然破壊が問題となっています。飯田市や大鹿村から強く言われていますし、クマタカやオオタカ、カワセミなど希少動物の生態系に影響するのは明らかです。山梨県にはリニア実験線があり、営業用のL0系という車両で走行実験が行われています。延伸工事では沿線で井戸の水枯れが起きています。フードを被った地上部分で自然の景観は台無しになっています。僕も、4月に現地の学習会に呼ばれて講演をしましたが、参加者から聞こえてくるのは不安と疑問の声ばかりでした。

ところで私の地元の相模原ですが、長い歴史と伝統を持つ相原高校が強制移転となり、鳥屋の車両基地建設で40戸以上が立ち退きを迫られそうです。先日、川崎の立坑見学ツアーに参加しましたが、街中に非常口が出来ると、工事の影響が周辺住民に及ぶことが良くわかりました。沿線各地の自然や住民に影響を与え、出来ても採算がとれない、そして電力を浪費する疑問だらけのリニア計画に反対します。

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO. 22

発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

発行責任者：天野捷一 044-866-5785

懸樋哲夫 042-565-7478

発行日：2014年7月12日

市内リニア立坑予定地見学ツアー

～6月18日、23人が参加、現場を視察



天ぷら油の廃油を精製したバイオ燃料を使用したバスで、川崎市中原区等々力、宮前区梶ヶ谷、同犬蔵、麻生区東百合丘、同片平の5カ所の立坑予定地を見学し周辺住民から不安と疑問を聴いた。



上は、東百合丘の立坑予定地隣で行われているスーパーの造成工事。丘が切り崩されている。

JR東海社員に向けチラシ配布



7月1日午前7時からJR品川駅に近い、JR東海新幹線大井車両基地行バス停で、出勤するJR東海と関連会社謝意に向け、沿線ちらし450枚を配布した。今回で4回目だが、出勤する社員の受け取りは今回も良かった。早朝にもかかわらず、東京・神奈川連絡会から9人が参加した。