

中央新幹線品川・名古屋間建設工事に関する大深度地下使用認可申請に係る公聴会

(首都圏 2日目)

平成30年6月30日(土)

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから「中央新幹線品川・名古屋間建設工事」に関する大深度使用認可申請に係る公聴会を開会します。

私は、本公聴会の議長を務めます国土交通省都市局都市政策課都市政策調査室長の横田でございます。どうぞよろしく申し上げます。

本公聴会は、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第20条の規定に基づき、平成30年3月20日付で事業者である東海旅客鉄道株式会社から提出された使用の認可の申請について開催するものであり、今後、処分庁として当該申請に対する処分の判断をするに当たり、勘案すべき情報を収集することを目的とするものでございます。

なお、本公聴会に当たっての注意事項等を申し上げます。

会場内では静穏を保持し、公聴会の円滑な進行に支障となるような行為を厳に慎んでください。もし守られない場合には、こちらから注意または退場などを命じることもございます。また、会場内の安全確保や秩序の維持が困難になった場合には、公聴会を打ち切ることもございます。その他詳細の注意事項等につきましては、本日会場受付にてお配りいたしました整理券の裏側に記載しておりますので、御一読いただき、公聴会の円滑な進行に御協力をお願いいたします。

また、公述時間は30分以内となっております。公述終了時間の10分前、5分前、1分前になりましたら、プラカード提示と呼び鈴を1回鳴らします。公述終了時刻になりましたら、終了というプラカード提示と呼び鈴を3回鳴らします。時間超過により公聴会を打ち切ることもございますので、時間を守っていただくようお願いいたします。

それでは、公述人、杉岡芳樹さんから公述をしていただきます。

公述人、杉岡芳樹さんは、壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻は10時3分です。公述人の公述開始時刻は10時5分となっておりますので、30分後の10時35分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

公述の開始までしばらくお待ちください。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(杉岡)】 御紹介をいただきました相模原商工会議所会頭の杉岡でございます。リニア中央新幹線の実現につきまして、神奈川県駅が設置をされます地元相模原として、非常に期待をする立場から、賛成の意見を述べさせていただきます。

着座にて、させていただきます。

リニア中央新幹線でございますが、首都圏と中京圏、京阪神圏を1時間程度で結ぶ超高速鉄道であり、時間距離の短縮によるさまざまなビジネスチャンスの創出や、生産性の向上により、地域経済、ひいては我が国経済の活性化が大いに期待されております。

リニアがもたらす効果は、東京、名古屋、大阪という三大都市圏を短時間で結び、沿線地域を含めて、人、もの、情報が活発に行き交う巨大な都市圏、スーパー・メガリージョンを生み出すことであります。

地元相模原といたしましては、名古屋までリニア中央新幹線が開通した場合、神奈川県駅であります橋本駅から羽田空港まで約30分、中部国際空港までも1時間強と、2つの国際空港を利用できることとなり、海外企業との取引等グローバル化を進める企業の拠点としての利便性も持つこととなります。

そして、相模原市内には、圏央道のインターチェンジが2カ所あり、特にリニア中央新幹線駅のできる橋本と圏央道相模原インターチェンジは、車で5分程度の距離であり、高速鉄道と高速道路の結節点として、ほかに類を見ない産業振興や観光面など、高いポテンシャルを持っております。

加えて、本市には、JAXAが立地していることから、宇宙に関連する産業や精密加工業、ソフトウェア開発企業のほか、ものづくり全般から最先端の技術を持つ企業が多く立地をしております。これらの企業が、リニア中央新幹線を通じて地方の秀でた技術を持つ企業と交流を重ねることで、日本経済を支える新たなイノベーションが起こせる可能性を秘めております。

更に、橋本に設置される神奈川県駅は、国内外の観光客が、JAXAを含めた以西の東海地域や、北関東、北陸など、新たな観光のルートとして周辺の観光振興にもつながるものと考えております。

このように、リニア中央新幹線が持つポテンシャルは、日本経済、更には地方が新たに生まれ変わる可能性を秘めており、地域経済の更なる発展や広域観光の新たな起点になる

など、その開業に大きな期待を寄せているところであります。

また、リニア中央新幹線による移動時間の短縮により、人々の生活スタイルも大きく変わってまいります。これまでは困難だった地方と都会の2地域居住、更には、そもそも自然豊かな地方に住みながらも、都会に通勤することも可能になってくるものであります。

最近、盛んにワーク・ライフ・バランスということが言われておりますが、移動時間の短縮はライフ部分、いわゆる余暇の時間の増加と質の向上をもたらし、そして余暇の増加は経済に好影響をもたらせてくれます。

また、神奈川県駅設置の自治体であります相模原市では、J R横浜線橋本駅付近の新幹線新駅の設置や土地利用、更には隣接駅の基地返還用地を活用する相模原市広域交流拠点整備計画を策定し、橋本・相模原駅両駅の周辺の一体的な市街地再開発事業等を行うことにより、多くの企業の進出が見込まれ、産業振興が更に図られるものと考えております。

このように、リニア中央新幹線のもたらす効果は、ビジネスチャンスの創出や生産性の向上により、地域経済のみならず、ひいては我が国経済がより一層活性化していくものと期待されることから、リニア中央新幹線の早期の開業を強く望むものであります。

以上で、私の公述を終わらせていただきます。

【議長】 ありがとうございます。公述人は降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 公述人、杉岡芳樹さんの公述は、予定より早く終了しました。

次の公述人、青山侑さんから、公述時間開始繰り上げの了解をいただいておりますので、公述人、青山侑さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が10時12分となっております。10時15分から公述を開始し、30分後の10時45分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

公述開始時間となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(青山)】 青山侑と申します。

本日は、「中央新幹線品川・名古屋間建設工事」に関する大深度地下の使用認可申請案件に係る公聴会で、公述人としてお話をする機会を与えていただきまして、大変ありがとうございます。

私は、長く都庁に勤務いたしました。その中で、福祉、教育から、都市計画、防災、財政、そのほか多くの都市行政に従事してまいりました。

その後、明治大学の公共政策大学院において、都市構造論を基礎に置きまして、公共政策、あるいは自治体政策について教育、研究に従事してまいりました。

これらの経験を踏まえまして、中央新幹線の大深度地下の工事に対する意見を申し述べたいと思います。

まず最初に示しますのは、関東平野全体に対する東京都の公式の都市構造図でございます。これは昨年の9月に東京都が「都市づくりのグランドデザイン」として公式に策定したものです。皆様はこれを東京都のホームページからもとれますし、それから冊子でも販売をしております。

東京都の行政区域と申しますのは、この地図にあります左やや下寄りの黒で囲ってある部分が東京都の行政区域でございます。東西で約100キロ、南北ですと、一番短いところではJR武蔵境駅あたりの17キロぐらいと、非常に東西に細長い行政区域でございますが、この図に示しますように、東京都は、この行政区域にこだわらないで、関東平野全体で都市構造を論じ、あるいは示すのが通例でございます。このときが初めてではなくて、この数十年間、関東平野全体の中で都市構造を考えるというやり方をしてきております。

ですから、東京都に属さない神奈川県ですとか、埼玉県ですとか、千葉県ですとかについても、拠点とか、そういった形で示しているわけでございます。これはもちろん各県も異議はないということでお認めいただいているんだと思います。

基本は、この関東平野全体で人々の生活も経済も人の流れも物流も成り立っているということでございます。もう一つ重要なことは、ここから更に、この図で示しておりますように、日本の各地、あるいは海外に向けて交流圏が広がっているということでございます。

したがって、ここには書いてございませんけれども、東京都としては都市構造を考える場合に、この関東平野から日本、あるいは海外との交流連携によって東京都は成り立っている。そういう考え方を示しているわけでございます。

そういった東京都の都市構造に対する考え方から申しますと、中央新幹線というのが、ここに下に赤く示してございますけれども、ここから近畿地方に向けて、向かう一つの新たな連携のための手段、極めて重要なものということになります。

これが一つございます。

それから、もう一つ、ややローカルな視点から申しますと、神奈川県に新駅ができます。これは都県境に非常に近いところのできるわけでございまして、東京都の南部の八王子市、町田市、多摩市等にとっては、これは都市構造的に一種の変革をもたらす、とてもインパクトの強い出来事ということになります。

つまり、品川駅から神奈川県駅までは正味7分——約10分という言い方もしていますが——で結ばれるということになります。

ということは、橋本駅とは今申しました地域というのは京王線、あるいはJR各線において至近距離にございしますので、結局、多摩南部地域にとっては、中央新幹線ができることによって、品川駅までは移動時間全部含めて20分ぐらい、都心までも三、四十分で結ばれるということになります。

これは、私たちは、ここに示してございますけれども、この一帯について多摩イノベーションゾーンということで位置づけております。

東京の多摩も、日本の各地と同じように、現在既にとっくに人口減少時代を迎えております。経済も、地域によって違いますけれども、多摩地域全体としては停滞時期に入っております。

そういった中で、これからの情報化時代、成熟社会で多摩が人口を維持するためには、業務を維持して発展させていくのが最も効果的なわけでございしますが、そういった意味では、多摩南部にとっては、神奈川県駅を通じて東京の都心と結ばれるということになりまして、こういった都市構造に対するインパクトというのは、私どもが近年経験したのが山手トンネルでございまして、山手トンネルができたことによって、新宿は羽田空港を通じて、世界、日本の各地との時間距離が極めて短縮されたわけでございまして、それと同じような変革が東京の多摩イノベーションゾーンには期待できるということがございます。

したがって、この東京都の都市づくりのグランドデザインというのは、約30年を想定してつくられた公式のグランドデザインなんでございますが、その中では、この中央新幹線というのが、これが一番基本的な最初に出てくる図なんですけれども、これ以外の多摩を語る場合には必ず中央新幹線が地図には記載されるという形で、それを基軸にして今後30年間の多摩を考えているということがございます。

したがって、中央新幹線というのは、東京のみならず関東全体のこの都市構造とつながるという意味がまず第1にありまして、第2に、多摩イノベーションゾーンにとっては、神奈川県駅ができるということによって今後の発展が期待できるということになります。

このことを自然地図で示すところになります。

この黄色く一番外側にあるのは圏央道でございます、現在、89%完成しております。

真ん中にある黄色いのが外環でございます、御承知のように、千葉外環ができたということで、既に短期間の間に首都高の中央環状線の通行量が1割減るという形で、とても無理のない形になりつつありますが、東京外環も、オリンピックの後には完成するということになります。それから、首都高中央環状線は既に完成しております。

この圏央道が直径約100キロございますけれども、基本的に、これが大都市圏という考え方をとっております。

東京都は早くから東京だけで考えないという考え方をとっておりますので、昔のことになります、多極分散型国土形成促進法というのが国でできたときには、この業務核都市構想に東京都も全面的に協力といいますか、参加をするという考え方で、関東平野全体の都市構造を考えてきているわけでございます、一方、首都圏整備法という法律では、単に1都3県、神奈川、千葉、埼玉だけではなくて、これに栃木、群馬、茨城を加え、更に、この地図では色を塗っていませんが山梨県も首都圏整備法は対象にしておりまして、1都7県全体で都市構造を考えるということが国でも制度的にできております。その中心にあるのは、圏央道でございます、現在更に充実しつつあるという状況がございます。

結果として、これはロンドン、ニューヨークと比べた場合の経済力ですけれども、ロンドンとニューヨークと東京と、どこがどう良くてどこが悪い、あるいは実力がどうかというとり方は、いろいろあるんでございますが、東京都は東京都の発行した正式な都市白書において、大都市圏で考えた場合、つまり、行政区域ではなくて、事実上の生活圏、経済圏で考えた場合の東京大都市圏というのは、ニューヨークやロンドンをはるかにしのぐということを既に、いつも表明しているわけでございます。

今の数字を具体的に示すところなりまして、縦軸は、左から東京、そしてロンドン、ニューヨーク、パリと、右に行くわけですけれども、決して各国政府は東京だけが大都市圏を広く捉えているわけではございませんで、この数字で見ると、ニューヨークなんかは東京よりも大都市圏を広く、アメリカの連邦政府は捉えておりますけど、これと比較しても、少なくともGDPについては、東京大都市圏はニューヨークやロンドン、あるいはパリをはるかにしのぐGDPを生み出しているというのがございます。

これは1都3県ですけども、1都3県、かなりの山岳部も含んでいて、生産していない部分も含めているわけですけども、基本的にはこれは1都3県の数字をとっておりますが、

事実上は、先ほど申しました首都圏整備法にいう群馬とか栃木だとか山梨も含めた数字というふうに考えていただくといいと思います。

例えば、群馬なんかも、群馬は山というふうに誤解なさっている方も多いかもしれませんが、実際には平地が4割。日本全体で平地が3割、山岳が7割でございますので、そういう意味では群馬はむしろ平均を超えて平地が多いという県でございますので、これらの生産活動にはとても貢献しているということになります。

更に、この都市構造というのは、中心部で鉄道網がこのように整地に構成されている。少なくとも、世界のほかの都市にはない環状線として山手線と大江戸線と武蔵野線、南武線という3本の環状鉄道を、東京大都市圏というよりも関東平野が持っているというのが大きな要素となっております。例えば、TXというのは自治体鉄道ですけれども、こういった努力もしているということでございます。

とはいえ、ここに書いてございますように、各路線の混雑率を見ると、例えば東西線とか総武線では199%とか198%という高い混雑率であるわけですが、政府の方も今後の整備に努力をするということがございますし、東京都も努力をしているという状況でございます。

したがって、中央新幹線は、このような関東平野の道路、鉄道、公共交通のネットワークと結ばれるということによって、この日本列島全体の交通ネットワークとの整合性が向上するということによって、効果がとても大きいというふうに考えられます。

この点についていいますと、日本は1964年に東海道新幹線をオープンして以来、ヨーロッパやアメリカとは全く真逆の鉄道政策をとってきたと思います。ヨーロッパやアメリカでは、この間、はっきり言って、やや文学的、社会的な表現をすると、鉄道をおろそかにしてきたということは御承知のとおりでございますが、そういう中で日本は全く真逆に、新幹線のネットワークを形成する努力をこの50年以上してきたという事実がございます。

ある意味、明治以来日本は、産業政策、経済政策、国土政策、都市計画においては、ヨーロッパやアメリカのそれをキャッチアップするということを目指してきたわけですが、少なくともこの50年間、ヨーロッパやアメリカが鉄道をだめにしていた時代に、日本は新幹線ネットワークを、批判もございましたけれども、営々としてつくってきたというのが今日の日本の基礎を支えているということだと思えます。特に人々の生活の利便性とか、文化性とか、交流ですとか、連携ですとか、そういったのは、やはり日本がヨーロッ

パ、アメリカと違う政策をとってきたということで、私たちは、これは先達の文化文明に対する見識に敬意を払わざるを得ないという点があるんだと思います。

具体的に言えば、近年、外国人旅行客が非常に増えていますが、これは果たして観光政策とおもてなしのためなのかという点と、決してそうではなくて、やはりヨーロッパ人、アメリカ人、アジア人から見ても、日本に来ると彼らとは違う国土を形成している。まず、公共交通がとても便利だ。

これはとても大きな要素でございまして、私たちはこの日本のよさというのが経済を支えているということは、結局私たちの生活を支えているということでもございます。

それから、特にヨーロッパやアメリカでは自動車交通に対する依存度がとても高く、なかなかCO₂が減らないというところがあるわけですが、その点はやはり日本は鉄道利用率が極めて高いという統計が、各種の統計で出ておまして、これがやはり外国人が日本に来て快適に感じる、あるいは利便性を感じるという大きな要素でもあるわけでございます。

一つの例をとると、このグラフは、近年、長年つくってきた新幹線のネットワークがかなり完成度が高くなっているというのは、もちろん料金政策で外国人に対してそれなりの仕組みをつくっているということもあるんですけども、そういったことから、日本に一旦来て、新幹線を利用して日本の中を動くということでは、ヨーロッパ、アメリカに比べると、はるかに日本は利便性が高い。外国人にとっても利用しやすいというのがあるわけでございます。

外国人が来ればいいというものではないんですが、この新幹線ネットワークというのが、日本人々の生活とか、あるいは文化交流ですとか、そういった非常に大事なものを支えているということを私たちは評価すべきであると、そう私は思うわけでございます。

これは、ニューヨークの東京駅というべきグランド・セントラルステーションですけども、このようなシャビーな状況になっているわけでございます。

ニューヨークの地下鉄ですけども、これが銀座駅とっていいと思いますけど、タイムズスクエア駅なんかはこんな状況になっている。これもタイムズスクエア駅ですけども、このように終夜運行しているからいけないんですけども、昼間どこかがとまっていて、線路の取りかえ工事をしているというふうな、かなりひどい場面を私たちは見ます。ある意味、システムもうまくいっていないということだと思えます。

ただ、ハドソン・ヤード駅が近年できましたけど、このような努力もしている。グラン

ド・セントラル駅も改良しようとしているわけでございます。

これは、ニュージャージーと結ぶパスのトレインの主要駅ですけれども、ワールド・トレード・センター駅もこのように改善をされたということで、努力をしていることは確かですけれども、しかし、全体としてはとてもシャビーな状況になっていることは否めないわけでございます。

ロンドンにおいても、これはオリンピックの前ですけれども、この地下鉄と郊外鉄道との乗りかえ駅についても、こんな状況だったのが、オリンピックを機会に、現在はこのように改善されました。

また、ロンドンの地下鉄は、かなり長い間このような、明治維新前から、日本でいえば、走っていた地下鉄が主流なんですけれども、今はクロスレールという本格的な地下鉄を、オリンピックを機会に掘り始めているということで、改善の努力はしているということだと思います。

パリも、改善の努力はしている。特に、グランパリということで、パリをパリ市で考えないで、大きなパリということで議論を始めていて、これはそれなりに、これはパリの郊外ですけれども、いろんなものができてきているというのがあります。

北京においても、35キロほど離れたところに北京市役所を移し、まだ引っ越しはしていませんが、建物は完成をいたしました。空港も、もう一つ南部につくるということで、大北京計画というのを進めております。

そういう意味では、日本は先駆けてずっとやってきたわけですけれども、このような広域的に国土、都市計画を整備していくという計画では、ヨーロッパでもアメリカでもアジアでも進み始めていることは確かでございますが、日本は先行してこれやってきたということを大切にしていきたいと思います。

やや余談的になりますけれども、これは後藤新平が鉄道院総裁当時に、東アジア鉄道案内というものを英語版のみ全5巻で発刊したということがございました。これは復刻版ですけれども、この写真は、例えば横浜を撮ると、このように横浜駅を降りて海岸の方に歩いていくと、何がある、かにがあると書いてあって、英語で地図がある。全編英語で、日本語が出てくるのは、わずかこの鉄道院という奥付のみが日本語ということで、日本語の本はないということでございますけれども、このようなものをなぜこのころ出したのかというと、100年前の日本人も、せつかく日本は鉄道を、これは主としてアメリカとヨーロッパの技術だったわけですけれども、整備したので、これを欧米人に英語で紹介したい

という思いがこの復刻版からは強く伝わってくるわけですが、私たちは、日本が鉄道のネットワークを中心に国土を形成してきたという、この50年間では世界では全く例のない国であったわけなので、そのネットワークの精度を向上させていくという努力を怠ってはならないと思います。

中央新幹線に、とても経費とお金がかかるという話がありますが、現在、都市計画に対する表現の仕方というのがヨーロッパもアメリカも変わってきております。日本もかつて都市計画課とか都市計画部といった自治体も、普通今はまちづくり部とか、まちづくり推進部とか、まちづくり政策部というふうに平仮名に変えてきているという傾向がございます。全く時を同じくして、ヨーロッパでもランドユース、土地利用計画といていたのをスペシャル・プランニングと変えました。これは83の都市が申し合わせて、EUも正式に変えるということも認めました。それから、アメリカでも、かつて成長管理政策というようなことをいまして、GDPの成長に価値観を置いていた時代があったんですが、今はスマート・グロースとあって、いかに人々の生活にとってどうなのかという議論をするようになりました。ニューヨークなんかはこれを更に一歩進めてコンプリヘンシブ・プランニングという言い方をしております。

これらの成熟段階を迎えた、アジアではなく、発展段階のアジアではなく、成熟段階を迎えた日本、ヨーロッパ、アメリカが共通に都市計画の表現を、言葉をかえてきているというのは、基本的に都市計画を、単に図面を描くという都市計画ではなくて、福祉とか、教育とか、経済とか、環境とか、その都市計画の上に生活している人々の活動を含めて総合的に考える。そういう変化なんでありまして、そういう意味では、私は、冒頭に申し上げたように、関東で、関東平野という、大阪平野の1.1倍の広さがあるわけですけど、そういう関東平野で今まで鉄道、道路を基本に公共交通のネットワークを形成してきた。これは日本の各地も同様なわけですけども、それが東海道新幹線というものが50年間支えてきているわけですし、今日もそうなんですけども、これは南海トラフが地震で動くという確率が高いと専門家が言っておりますし、これは確率の問題なんで必ずしも当たらないんですけども、そういう中で中央新幹線という形で新しい地域のネットワークを形成していくということの意義というのを十分捉えるべきだと、そう私は考えるわけでございます。

これは、カリフォルニアにあるアップルの本社ですけども、このように快適なところにオフィスをつくると、そういう傾向があります。今、東京の都心でも、都心にある超高

層ビルでもオフィスの中を快適にするという動きが早まっております。

床面積が、この15年間で東京のオフィスは15%ほど増えているんですけど、このことによってオフィス人口が増えているのではなくて、ソファを置くとか、15分ぐらい仮眠するベッドを置くとか、1人当たりの面積を増やすとか、そういった快適さを増すということに床面積が使われております。

このような傾向の中で、これからの人々の生活がどうなのかということを考えて場合に、高度情報化社会になります。高度情報化社会というのは、伝票処理とか事務は機械が行ってしまいますので、人々は、そういった仕事からは解放されて、ごく大まかにいうと、知性とか、感性とか、ひらめきとか、交流でビジネスをしていくという時代になります。

議論的には、30年前、40年前、私が都庁にいたときに国際会議や何かで議論しても、いつも人々の都市間移動はますます増えていくだろうと。観光ではないです、これは。ビジネスのための都市間移動はますます増えていくだろうという議論をしていました。あのころは抽象的に聞こえたかもしれませんが、現実には、日本がこれだけ鉄道のネットワークを整備してきて、結果的にこのとおりになると私は思います。

機械ではできない、フェース・ツー・フェースの情報交換というのが社会の発展のためにも、ビジネスの発展のためにもとても重要になってきたということだと思います。

したがって、実は中央新幹線も、新幹線自体に意義があるわけですがけれども、その各県に駅ができます。この駅をどうするかということについて、この中央新幹線の計画と整合性をとれた形で各駅のまちづくりにおいても、例えば郊外型の快適オフィスですとか、あるいは未来型のまちづくりですとか、ICTによる都市の変化というのは急激に進んでおります。ロサンゼルスオリンピックは2028年で今から10年後なんですけど、10年後には多分電気自動車が空を飛ぶようになるだろうという前提で彼らは交通計画を現在立てておりますが、実際にそうなるんだと思います。それが一番主眼とは私は申しませんが、その種の、例えばキャッシュレスだとか、そのほかのことも含めて、ICTによる社会経済の変化というのは急速に進んでいくということがございます。

もう一つ追加で申し上げておきますと、大阪延伸とか、品川から更に臨海方面へとかいうのも、今この場で議論する問題ではないですが、リニアという新しい方式ということを考えて、今後の長期的な課題として私たちは視野に置くと、更に中央新幹線の意義について有意義な議論ができるだろうということを一言つけ加えておきたいと思っております。

以上のいろいろな意義から考えまして、私の51年間の都市行政等に従事した経験から

いいますと、中央新幹線の品川一名古屋間の建設工事、なかんずく市街地において大深度を通るという点については、公共的な意義、日本の社会、文明、経済、そして文化に与える意義というのは極めて大きいものであると思います。

以上、公述を終わります。聞いていただいてどうも大変ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 公述人、青山侑さんの公述は、予定の終了時間より早く終了しました。

次の公述人、西村光子さんの公述開始時刻は、小休止を挟んで11時15分となります。ただいまから11時15分まで休憩とします。

(休 憩)

【議長】 次は、公述人、西村光子さんから公述をしていただきます。

公述人、西村光子さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が11時13分ですので、11時15分から公述を開始し、30分後の11時45分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合は、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

公述開始時間となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(西村)】 皆さん、こんにちは。川崎市の西村光子と申します。

私は、本当に一番最初にJR東海がリニア新幹線を建設するという、その事業説明会をやるといふときに、最初のルート、両方の幅3キロの人たちに、あなたたちの家の下をリニアが通るかもしれないよという話がありまして、それでうちもそのルートの3キロ以内に入っていたわけです。それで、もしかしたらうちの下に通るかもしれないということで、事業説明会に行きまして、初めてリニアのことを知りました。こんなにJR東海って勝手なことすると驚いて、それから実はリニアについてはいろいろつき合っております。

そういうことで、今からリニア中央新幹線建設工事に関する大深度地下の使用認可について、私の意見を述べさせていただきます。

ちょっと座らせていただきます。

大深度法の適用は、公共の利益となる事業であることが前提です。リニア新幹線の建設は、公共の利益となるどころか、公共の利益に反すると私は考えます。よって、大深度法

の適用に反対です。その立場から、その理由を公述いたします。

まず、理由1です。

リニア中央新幹線は、全国新幹線整備法、いわゆる全幹法に基づいて許可されました。

全幹法の最大の目的は、全国的な新幹線網を整備することです。

この地図をご覧ください。白と黒の線は既存の新幹線、青は整備新幹線で開業した地区です。赤はまだできていない区間です。国はこの赤い区間の整備を先にするつもりだったんです。それをJR東海は、自前でやるからといって強引に格上げさせ、認めさせたのです。

ところが、リニアは、他の新幹線と全く違う走法で運行されます。両脇を磁石で埋められ、その空洞の中を浮上して走る。在来新幹線との相互乗り入れはできず、また乗換えすら非常に不便です。新幹線網の整備どころか、新幹線網を分断し、日本列島の真ん中に空洞のループを新しくつくるだけなんです。

ドイツは、御存じだと思いますが、初めに、初期のころは日本と同じように開発を進めておりました。しかし、ドイツは、連邦議会が何度も何度も真摯に議論して、リニアの開発を中止しました。

理由は、まず建設費が高過ぎる、在来線との相互乗り入れ、連結が不可能である、環境破壊などです。特に、建設費がこれだけ高いと外国への輸出は困難だとして、完全に撤退しました。日本では、民間企業がやるから、自前でやるからといったので、まともに国会で議論されずに事業認可されてしまいました。

下の記事は、ドイツで起こった事故の記事です。この事故が特に原因でドイツは中止したわけではありませんが、しかし、23人が死亡する大事故です。また、ドイツから輸出した上海でも火災事故を起こしています。

これらの事故が原因でドイツが開発をとめたものではありませんが、JR東海は、事故など起こるはずがないという態度をやっておりますが、そういう態度はやめて、真剣に事故対策を考えるべきだと考えます。

JR東海は、東海地方に大震災が起きたときに、代替輸送ができることを建設の理由の一つにしております。リニアは、超特急で走行するという特性から、重さに制限があって多くの物資は運べません。また、余震等のおそれから、長いトンネルの中の走行は危険が大きいのです。ですから、代替輸送はほとんど不可能です。

これからの人口減少時代、SNSの発達で人の移動の必要性が減少する時代に、ただ速

いというのが取り柄のリニア中央新幹線の必要性は減少していくと思われます。

私の友達も、「ほとんどはリニアなんて要らないよね」と言いますが、たまに、「いや、一度は乗ってみたいよ」という人がいます。じゃあ2度目はと聞くと「何かトンネルの多いモグラ列車みたいだね」と言います。だから、2回目はどうなんだと首をかしげます。だから、私が思うには、リニアはいわば遊園地のジェットコースターのようなもんじゃないのかなと思います。いわば大人のおもちゃみたいなものなんです。そんなものに、なぜ9兆円以上の膨大な金をかけるのか。

2013年当時JR東海の社長だった山田佳臣さんも、リニアはペイしないとはっきりと言っております。

中央新幹線については、国交省交通政策審議会鉄道部会中央新幹線小委員会で10数回の審議をしております。

2011年5月、これは、実はあの大地震が起こった直後だったわけですが、5月に出した答申では、高速性でリニアが適当と結論づけておりますが、実は、安全性、信頼性、利便性、ネットワーク性、建設費用等では在来新幹線の方がすぐれているというふうに意見を述べております。皆さんもどうぞこの審議会の答申をお読みください。

ということで、私は、中央新幹線はリニア方式でやる必要はなかったと思います。何で審議会がリニア方式を選んだのか。リニア方式を選んだがために大変な自然破壊を招くことになってしまいました。リニアはできるだけ真っすぐに走らなければならない。リニアの高速性を生かすために、最短距離を選びたいということで、リニアを選んだがために南アルプスルートが決定されてしまいました。

リニア建設による自然破壊は大規模で、復元不可能です。3,000メートル級の山が連なる南アルプスは、白神山地と並ぶ原始からの自然が残っておりました。リニアのトンネルを掘ることによって荒らされています。トンネルを掘るためにダンプカーを通る道をつくるということだけで自然は破壊されているんです。

特に「日本で最も美しい村」連合に名前を連ねている大鹿村。この発生土を運ぶために1日最大1,736台のダンプカーが走ります。子供たちは危険とほこりをかぶって大きくなるのです。観光も大打撃です。

既に、この記事にありますように、この記事では1年間の間に4回の落石や土砂崩れが起こっているとあります。リニア工事のためにトンネルをつくるために、発破によって山崩れが起こるんです。発破というのは、もちろんダイナマイトの発破です。

大鹿村は中央構造線の断層で山は崩れやすくなっております。今後の発生の危険性は非常に高いと考えます。

また、J R東海は、大井川の水量最大毎秒2トン減量するとアセスで報告しました。流域63万人に影響があります。静岡県では、自治体を先頭に白紙撤回だと反対の声が上がっております。

相模原の鳥屋は、本当にきれいな山間の村落でした。車両基地建設ができるということで、山林を破壊し、地域を分断すると怒りの声が上がっています。先祖代々の墓地を捨てて移転しなきゃならないのか、きれいな自然に引かれて大枚はたいてこっちに引っ越してきたばかりの人もいました。どうすればいいのか追い詰められています。

空港のような大きな基地ですから、310メートルの高さでつくるんです。圧迫感があり、立ち退きを免れた人も、残るのも地獄だと言っております。

ただ高速で走る乗り物をつくるために、沿線で1,500件もの立ち退きを迫り、生存権、生活権を否定し、精神的に追い詰めることは許されるのでしょうか。

その上、J R東海の住民に対する態度は高飛車で傲慢でした。

説明会では、質問しても毎回同じ答えが返ってくるんです。

本当に丁寧に説明するということは、単に言葉が丁寧になるということだけではなくて、ちゃんと住民の意見や要望を聞いて計画を練り直すということだと思います。そういう態度は一切ないんです。

アメリカなどでは、住民との話し合いで計画を中止したり、変えたりしております。ぜひ、そういう態度で臨んでほしいと思います。

特に、民間で自前の費用でやると説明会で繰り返していましたが、3兆円の財政投融資を受けています。3兆円です。国の防衛費の半額より高いんです。

法律を変えてまで1民間事業に貸すなんて、J R東海のトップが安倍さんのお友達だったからかなと思ってしまいます。

それに、更に税金の減免、土地収用に自治体の役人を駆り出すなど、到底、私は許されることとは思いません。

以上、私がりニア建設は公共の利益になるどころか、公共の利益に反すると考える理由を述べました。

次に、大深度法の適用について、私が疑問に思うところを述べさせていただきます。

大深度法の核心は、所有権と使用权の関係にあると思います。

日本では、所有権は保護されるべきものであるとして、憲法、民法、そういう法体系がつくられてきました。特に土地の所有権は、安心して生活できるという点で生存権と密接な関係にあります。

川崎市で行われました大深度法の説明会で、いろいろと質問しましたが、納得いく答えが得られなかったので、以下、私の意見を述べさせていただきます。

大深度法の地下の使用は、最大限少なくして認めるべきです。もちろん、今回の大深度法の適用は反対なんですけど、もし適用するとしても、当然そういう態度であるべきだろう。大深度法では、地表面から40メートル以下の地下で、そして、その土地の支持基盤より10メートル以上深い地下の使用権を、公共の利益になる事業に限って認めています。

今までも、水道管の設置とか、鉄道や道路建設で大深度法の適用はあったということですが、できるだけ家屋の下は避けてきたと聞いています。

ところが、リニアは真っすぐに走らなければいけないということで、最初から家屋の下を通ることを前提に計画されているんです。

つまり、JR東海は、ここからここまで、起点から終点まで、ただ線を引いてここを通すという、住民のこと何も考えないで線を引いてルートを決めたわけです。これは言語道断だと思います。

たとえ使用権が許されていたとしても、上に居住する人の所有権は消えていません。これははっきりしております。

使用権は、上の方は40メートルか何か、空に向かってはあるらしいですけど、下は無制限ということになっている。

JR東海は、ルート上の居住権に、使用権を許可されたとしても、居住者一人一人に、使わせてくださいと挨拶に行くべきであるのに、全然行っていない。

家屋の損傷が起こったら、その因果関係は誰が証明するんですかと私は説明会で聞きました。

JR東海側の答えは、家屋の損傷とトンネル工事との因果関係は、JR東海側が判断します。地表面の計測を事前にやっているから、それで分かりますと答えました。

どんな計測なんですかと聞くと、JR東海は、工事前に地表面の計測を、大体5メートルと言ったか、最初の説明の文書にはなかったんで、さっと流されたんで覚えていないですけど、5メートルごとというふうに言ったような気もするんです。何メートルごとにやるから、家屋の因果関係の判断はJR東海側がやっているといいんですという答えでした。

でも、実際は家屋があるわけですよね。連続して、ずっとルート上を5メートルごとにやろうと思っても。家屋のある場所は、だから、実際にどうするのかというふうに尋ねられたら、実際は家屋のあるところは避けて、空き地や公園でやるんですよと答えました。

加害者でしょう。JR東海は加害者だというふうに訴えられるということなんでしょう。ところが、その加害者と思われている人が因果関係を判断するなんて、何かおかしくないですか。これではリニアの工事が影響したかどうか正確に判断されるということも、必ずしもあるかどうか分からないと思います。

ということで、ルート上の全ての家屋の事前調査をやるべきだと私は考えます。

これは何度も、誰もがよく尋ねると思うんですが、家屋の下をリニアのトンネルが通れば、これは不動産業者はきちっと、それを新しく借りる人に、あるいは買う人に伝えなければならぬという法律があります。地価が2%ぐらいは下落しますねというのが不動産屋さんのお話です。

これについては、いろんな人が何度も尋ねましたが、JR東海は補償しないと答えております。そんな時代の变化でどうなるか分かんないでしょうということなんですが、実際にその地域の中で値段が低いということがはっきりすれば、それは損害が出たということですから、それは補償すべきだと私は考えます。

そして、居住者にとって不安なのは、これは、リニアが走らなくなったらトンネルはどうなるのかなということだと思います。

もし、リニアが走らなくなるという事態、それは何カ月後かもしれないし、何年後かもしれないし、何十年後かもしれない。JR東海は100年ぐらいは大丈夫だと思ってやっていますというふうに答えていましたが、たかだか100年なんですよ。保証されるのは。そういうふうに、その後どうするのかという処理方針がない限りトンネル掘りはやめとけというのが国の立場であるべきだと私は思います。

皆さんもご覧になったと思いますが、家を広くしたいとってお父ちゃんが自宅の地下を掘っていたら、あつと云って地下鉄の上に乗っていたというコマーシャルが流れていましたよね。私は、あれを見て、本当にそうだと思います。今の日本、今の東京、そういうことがあり得るんじゃないかと思いました。

自宅の下をリニアが走るということは、居住者にこのような不安を常に抱かせるということだと思います。

JR東海は、居住者のこのような不安への配慮が足りません。震動・騒音不安への配慮

が足りません。

震動、騒音、電磁波とかの影響を、居住者が大丈夫なんだろうかと質問しても、大深度ですから体に感じないですよと切り捨ててきました、JR東海は。

殊に騒音については、制限が、はっきり覚えていません。60か70だったかな。それ以下だから大丈夫だ、どこかで計算して、これ以下だったというんですけど、それ以下というのは結構耐えられない基準なんですよ。それでもそれ以下だから大丈夫だと切り捨ててきました。まるで、「そこのけそこのけリニアが通る」と言っているとしか私には感じられませんでした。

こういう国民の所有権を尊重しないJR東海に使用权を認めるのは、最後、恐ろしいことになるのではないかと私は考えます。

以上です。どうもありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 公述人、西村光子さんの公述は、予定より早く終了しました。

次の公述人、西垣誠さんより、公述時間繰り上げの了解をいただいておりますので、公述人、西垣誠さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が11時41分ですので、11時45分から公述を開始し、30分後の12時15分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

公述開始時刻となりましたので、よろしく願いいたします。

【公述人(西垣)】 岡山大学の西垣でございます。

そこにはございますが、中央新幹線の大深度地下トンネルに関する地下水への影響について、純粹に、技術的な面から御意見を述べさせていただきます。

私は、大学で長い間地盤工学と地下水に関しましてずっと研究してきました。

その間、いろんなトラブルが起きるごとに、国なり自治体にいろんなアドバイスをさせていただいております。今一番抱えているのは、東京都の豊洲の地下水の問題とか、福島の凍土工法に関しまして、ずっと参画させていただいたりして、最近、昨年度に終わったんですけれども、鹿児島県の北部で、そこで北薩トンネルというのを掘削しておりま

すと、そのトンネルの中から、山からですけど、たくさんの汚染水が出てきまして、下流の出水市が水道水源にしている川に流れていくということで、どうするかということに対して、その汚染している水をトンネルを使用する間ずっと処理すると大変なコストになってきますので、それを今まで誰も余りやられたことないんですけど、水を止めてみようじゃないかというふうな新しい技術で、実際にそれで水を止めさせていただきまして、下流の出水市の水源を守らせていただいたようなこともやっております。

今回、この中央新幹線でいろんなことが想定されますので、既に環境影響評価書が出されていますので、それを見させていただきまして、これが本当にいろんなこと、先ほど西村さんからいろいろ御懸念されたようなことが起きないんだろうかというようなことに関して、水のことについて私は説明させていただきます。よろしくお願いします。

まず、こういう大深度地下をする場合に、その地下の地形がどうなっているかということで、数多くの調査、ここでは既に東京都と川崎市が地下にいろんな調査をされておられますので、それに加えて、対象地区に関してどれぐらいの地盤が構成されているかということの調査を見させていただいています。

本当に見にくいんですが、見えますかね。ここは品川からずっと、ルートで、大深度地下に係っているところは33キロぐらいございます。

その間、この薄い赤は新たにJR東海さんが調査のために設置されたもので、あと薄いのは東京都さん、それから、その次のところに行きますと、これは川崎市の部分です。ここに関しましても、紫色は川崎市自身がいろんな深い調査をされておられます。

大深度地下は、先ほど申されましたように、40メートル以下を対象としますので、その40メートル以下の状況をどれだけデータがとれているかということですが、ここに凡例がございまして、これが1キロでございまして、ですから、ほぼこの川崎に関しましては、数百メートル単位ぐらいでの地下の状況が把握されておられます。

その次に、実際、これは町田市になりますが、町田市はそこ自治体自身の調査のデータが少なかったということで、JRが随分自分たちで調査をして、町田市のところの内部がどうなっているかという調査をしておられます。これを断面でぼんと上から割ったあれです。これが沿線になってきます。

このハッチのところは、こちらがゼロで、こちらがずっとこう沿線になりますが、ここは我々、俗称、関東平野の基盤は上総層が構成しておりまして、この上総層っていうのはシルト分が固まって、その中に砂層が何枚かございまして、多くの方が水をとってお

られますのは、この上の黄色のところ、沖積層というところから水をとったりいろんな使い方をされておられます。

上総層から地下水をとって、温泉とかそういうふうになってきますと、メーター当たりにも0.5度くらい温度が高くなって、100メーター当たり温度が高くなりますから、深くは掘っていますが、ほとんど水を実際にここで使っておられるというのも少ないような状況です。

ただ、関東大震災があっといういろんなことがあった後の防災用の井戸というのは、たくさん今も、昔、水をとられた井戸が生かされてきて、東京都、川崎、そんなような形で、これも同じように川崎市のところですが、ここからずっと、こちらから順番に沿線になってきますが、ほとんど上総層の中を掘っていくというふうな形で、沿線沿いには、町田の方でも同じでございますが、見させていただきますと、ほとんど上総層の中をずっと通っていく、掘っていくということで、地質上、何か特異なところじゃなしに、極めてよく似通ったところをずっと深さを掘削していくという、これが大深度地下の非常に特徴じゃないか。

非常に、我々は恵まれたところをこれをずっと選んで掘っていかれていきますので、地上の方には余り迷惑かからないじゃないか。力学的な話で、これを掘ることによって非常に陥没するかどうかというふうなお話と、上と下は水がつながっていますので、下で何かトンネルを掘ると、上の水が枯渇するとか、そういうふうな問題です。例えば陥没している福岡でございましたが、あれはNATMじゃない、普通のオープンで掘っていて陥没させてしまったりしていますが、シールド工法ではそこまで、ああいうふうな陥没はほとんど起きないと思います。

それから、地下水も、深部の地下水と上の地下水というのは、ほとんど、似ているところもありますけれども、水位も違ったりしますので、それについてもきっちり調査をするべきだというふうな形で、上の浅いところですね。浅部と深部について2つの地下水の観測の井戸を設けまして、その水圧、それから水質をずっと継続的に今現在も調査しておられます。

トンネルが開通後も、その水位がどれくらい下がるかとか、水質が変わることほとんどないんです。と申しますのは、シールド工法というのは、自分たちが掘っているところにすぐ、ぐるりに止水工法をつくりまして、その止水も一応、コンクリートセグメントとか鉄のセグメント、これはまた後でその専門の方が御説明していただけたと思いますけど

も、ですから、そういう意味では、地下水をぐるりの酸素に触れさせるとか、水質を変えるような状況はございません。地下水を一切下げないで掘っていけば、地上の陥没もなくなるとか、そういうふうな意味で、掘削工法としてシールド工法を選考されたというのは、先ほども非常に高価な掘削工法でございますけども、それによって地上の皆様に御迷惑がかからないような形をとっているというふうに思いました。

それから、実際にこの場所を、上から、雨が降って、そして地下水が涵養されているのを三次元で全部ずっと追っかけてみようというふうな形で、その状況、今現在の状況を計測しておいて、計算と解析との水位等を比較してみて、その自分たちがつくってそう考えているモデルが妥当だということを検証して、それによって、今度は次に、こういうふうなメッシュを組んでいきますので、これで構造物をずっとつくっていくことによって、これは品川のところなんですけど、つくっていくことによって、どういうふうなことが起きるかということを事前に予測しようというふうなことをされておられます。これも非常に大変な労力が要りますし、実際に、この場を1万ぐらいの接点で、全体は2万近い要素に分けていって予測されておられます。

同じように、川崎のところについても、上総層の中をずっといっていますので、それと上とのつながりどうなっていますかということ。

こういうふうな計算をする場合に、地質の調査段階で、先ほどありましたけど、数百メートル置きのところまで水がどれぐらい流れますかという試験も全部しておりますので、それでモデルを組んで、地質の状態をあらわして、もう既に計測データはございますので、それらを全部この中に入れたのと、実際に現地ではかっているものとの比較で、パラメータを逆に求められて、実際にそれで比較をされておられる。

町田に関しましては、少し大深度から外れるところまでも一応対象にしてやられているというふうな形です。

全体を通してお話ししていきますと、この工法は、まず先ほどから何回も申しますが、シールド工法で、極めて気密性が高い。ですから、トンネルの掘っているところに水がほとんど入ってこないという。これはもう既に、一番原点はイギリスで、川の地下を掘るときにシールド工法というのが開発されたのが、日本に入ってきて、もういろんなところで日本ではシールド工法で開削ですかね、掘削をやっております。

これは、1995年に阪神・淡路大震災がございまして、あのときに高速道路とかいろんなものが地上にあるっていうのが、皆さんも御記憶あると思いますけど、あれによって

地上の高速道路が随分倒れてしまったということで、1996年から、そういう公共のもののはできるだけ地下に入れておきましょうと。地震の多い日本では、なかなかそこまでもつだけの強度を持たせるのは難しいということで、この6月の3日に開通しました外環の千葉工区は、ほとんど地下構造物で、開削を入れながら、インターチェンジなんかは全部シールド工法で施工されて、無事6月に開通したんですけども、ここでも、たくさんシールドも取り入れられたりしております。

また、今、外環の西の方、国交省が今主になって施工していただいているところも、地下深いところのシールド工法が使われています。

ですから、そういう意味で、シールド工法に関しての技術っていうのは格段に、世界に誇るぐらい日本の技術が進んでいるというふうに考えていただいているんじゃないかなと思いますけども、この工法の特徴というのは、先ほどから何回も同じことを申しますが、水をほとんど動かさないというふうな方法です。

ですから、水位が低下しませんので、地盤が沈下することなんかほとんど起きません。更に、水位が低下しませんので、その周囲にある井戸の中の水位が下がるというふうなことも起きません。

これはあくまで、でも、三次元でモデルをつくって、モデルの中だけの話ですから、自然界はもっと不均一で、いろんな要素がございますので、自分たちがモデルで組んでいるものが正しいんだろうかということを施工中にモニタリングをしていきまして、自分たちはこうなっていくというふうな形になっているよというふうなデータを把握するっていうことが非常に大事になってきます。

これについても、影響評価書によりますと、ちゃんとそれをやりますというふうに書いておられるので、それに関しても対処をしていただけるんじゃないかなというふうに思います。

これはシールド工法の事例ですけども、これはもう皆さんよく御存じですけども、こういうセグメントを組んで、いろんなところで、日本中のほとんどいろんなところでこの工法は使われていて、非常に気密性が高い工法になっていますよということです。

ただ、こういうふうなものが地下に入っていきますと、もともと流れている地下水の流れを邪魔するんじゃないかということが必要になってきます。その地下水の流動阻害って私たちは言っているんですけども、地下水の流動阻害は起きないんですかっていう、これは品川の駅のところです。駅のところからずっと出ているところで、この辺でどんなこと

が起きているか、大きくズームしますと、こっちのような形になるんですけども、上流側で少し水位が上がって、下流側は水位が下がるというふうな現象が起きます。

ですから、地中にそういうふうな構造物が入ることに、特に駅舎なんかは地上と下までをこうつながっていますから、そこによって上流側は水が流れないところが出てきますと、下流側は水位が下がるって。下がることによって地盤沈下とか、そういうふうなものが起きるんじゃないかという懸念がありますので、そこに関しましては、水位が下がることによって沈下しそうな地質かどうかということ調査され、どのぐらいまで限界を、水位が下げてもいいかというふうな、許容沈下量みたいなものもきちっと検討されて、ここでは流動阻害は、確かに駅舎分で流動阻害が生じますが、ほとんど沈下は生じません。流動阻害が生じたことによって、下流側のところに井戸があった場合、その井戸に影響するだろうということについても、井戸の水位の低下はこれぐらいですってというふうな挙動をそれぞれの地区で、川崎地区、それから町田から相模原の地区で検討されておられます。ですから、非常に綿密な状態でここでは地下水の変化に関しまして、何ていうんですかね、予測をしておられます。

ただ、これは、何回も同じこと申しますが、あくまで予測ですので、工事の間も、ですから随分前からここに深さ100メートルぐらいのところまできちっとボーリングを掘って行って、大深度のところはどうなるかということもきちっと見られて、こういうふうな時間、工法に対する挙動とか、そういうふうなもののデータをベースにして、そういうふうな形のものを探査されています。

話が一番当初に戻りますけども、この上総層というのは物すごく厚い層、何十メートルとか何百メートルとかあるようなところもあります。そこに直径が14メートルぐらいのリニアのシールド工法が入っていきますので、全体としましては、先ほど、上まで、地上までつながっている駅舎のところについては、何らかの影響が少し出るところあるけども、ずっとトンネルを掘るだけで地下水の阻害というのは余り問題ないんじゃないかなというふうに思います。

これはドイツの例なんですけども、ドイツのライン川のデュッセルドルフの近くの、これは比較的地下水が浅いところで、彼らはシールド工法を実際にやっていくことによって、この方向の地下水の流れをこう、何ていうんですかね、阻害していますので、こちら側から水を回して、上流側から引いて、シールドの下を通して、こうしてこうしてこう下流に返すというふうな工法が、既にこれはもうやられています。今も成功しているような状況

でございますので、万一、シールドで何かそういうふうな流動障害があったら、対策がとれるのではないかなというふうに考えています。

モニタリングにつきましては、先ほどから私は同じことを何回も申しておりますが、シールド工法で掘っていくんだからほとんど漏水はないですよ。工事中はっていいますと、工事中は自分らが掘っている前からは、ぐいっと、泥土圧で水が入ってくるのを防いでいますので、工事中もほとんど漏水はないですよというのが1番目のモニタリングですね。

それで、先ほど申しましたけど、帯水層のところは14メートルぐらいで、それに対して帯水層は、もっと厚いところに14メートルぐらいの直径のものを入れるんですけども、これに関しても、先ほど何回も同じこと申しますが、大きな地下水の流れは阻害しないんじゃないかという。これはこの関東平野のこの層が非常に、こういう上総層が、厚い上総層があるというところと、大深度はその深さのところに行くということを決定されていますので、そういう意味では、その上に住んでおられる方々に変状したりとか、井戸の枯渇があるとか、そういうふうな災害が余り生じないような形で、今、施工計画なりが検討されておられます。

それから、一番下に書いていますのが、自然が相手でございますので、何かあったらということで、常にモニタリングをするというふうな形で今後とも続けていっていただけるという。

ですから、環境評価に関しまして、その資料をずっと精査させていただきまして、もう本当にすごいボリュームの報告書なんですけど、私の地下水に関するところをずっと精査させていただきました。今までのいろんな経験、いろんなところでいろんなことがあった経験から鑑みましても、一応このシールド工法で、ここ33キロぐらいの大深度のところですけども、地上の方、あるいは地下水を使っておられる方には余り、余りっていうか、ほとんど影響なしに工事が進められるというふうに私は判断させていただきました。

以上でございます。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 ここで13時まで昼食休憩をとります。13時まではこの会場内で飲食を行っていただいても構いません。

次の公述は、懸樋哲夫さんからいただくこととし、13時5分から公述を開始いたします。

(休 憩)

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから「中央新幹線品川・名古屋間建設工事」に関する大深度使用認可申請に係る公聴会を再開します。

私は、本公聴会の議長を務めます国土交通省都市局都市政策課都市政策調査室長の横田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本公聴会は、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第20条の規定に基づき、平成30年3月20日付で事業者である東海旅客鉄道株式会社から提出された大深度使用の認可の申請について開催するものであり、今後、処分庁として当該申請に対する処分の判断をするに当たり、勘案すべき情報を収集することを目的とするものでございます。

なお、本公聴会に当たっての注意事項等を申し上げます。

会場内では静穏を保持し、公聴会の円滑な進行に支障となるような行為を厳に慎んでください。もし守られない場合には、こちらから注意または退場などを命じることもございます。また、会場内の安全確保や秩序の維持が困難になった場合には、公聴会を打ち切ることもございます。その他詳細な注意事項等につきましては、本日会場受付にてお配りいたしました整理券の裏側に記載しておりますので、御一読いただき、公聴会の円滑な進行に御協力をお願いいたします。

また、公述時間は30分以内となっております。公述終了時間の10分前、5分前、1分前になりましたら、プラカード提示と呼び鈴を1回鳴らします。公述終了時間になりましたら、終了というプラカード提示と呼び鈴を3回鳴らします。時間超過により公聴会を打ち切ることもございますので、時間を守っていただくようお願いいたします。

それでは、公述人、懸樋哲夫さんから公述をしていただきます。

公述人、懸樋哲夫さんは、壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

また、公述人からは、事業者との質疑の希望がありますので、事業者も壇上にお上がりになり、事業者席にお着きください。

(公述人・事業者の登壇)

【議長】 現在の時刻は13時3分です。公述人の公述開始時刻は13時5分となっておりますので、30分後の13時35分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合は、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述までしばらくお待ちください。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(懸樋)】 私は、大田区に生まれました懸樋哲夫と申します。今は東大和に住んでいます。よろしくお願いします。

昨日も公聴会を傍聴しておりましたが、まずその中で、少し問題について述べさせていただきます。

公述人の中に、何人かのリニアを推進する意見がありました。その中で、経済効果などバブル時代の再来を望むかのような意見がありました。全く願望を述べていたにすぎないと聞こえました。

例えば森地茂さんという学者の方は、長野で長野に行って日帰り農業ができる。リニアに乗って日帰り農業ができるというようなことを述べていました。都市に住んでいて、田舎へ移り住んで農業をしたいという希望を持つ人はいるでしょう。しかし、当然ながら野菜などを育てて自給していこうという志向性は、食べ物の安全やスローライフへの志向だと思います。そのためにはエネルギーやコストをかけないのが当然の前提です。一日の農作業のためにリニアの高い運賃を支払い、エネルギーを大量に使って超スピードで畑まで行くということでは、得られる農産物の量に対してコストが大きく上回ることは明らかで、農的志向性に逆行しているということは言うまでもないことです。スピードだけを求めてリニアに乗ろうとする人がどれほどいるのでしょうか。

それから、一度はリニアに乗ってみたいと皆思っているというふうにも述べていましたが、一度乗ってまた乗りたいと思っても、行く先に超高速で行く用事がなければ何度も乗るわけではないでしょう。ここにリニアの本質的な問題が明らかになると思います。それは高速で移動するという事で得られる経済的な効果は、高速で移動するためのエネルギーのコストを回収できないということです。

また、森地さんは、最近技術が進んでいて、トンネルを掘る際、横に1キロ先までボーリング調査できる。なので、水が出るなどしたらトンネル工場の方向を変えることもできるというふうに語っていました。

直線で進まなければいけないリニアですよね。トンネルは直線で掘るんですよね。トンネル工場の方向をそれで変えるというようなことが途中でできるのでしょうか。できるわけじゃないです。もう初めから直線ルートを決めて掘り始めるわけでしょう。ほかの新幹線とかほかのトンネルだったら多少曲げることが可能なんだろうけど、そういうことを考えますと、リニアというのはもう既に技術として行き止まりなんじゃないかなというふうに思うわけです。

それから、南アルプスにトンネルを掘るということなんですけど、1年に4ミリ隆起して山が動いているというふうに言われています。トンネルが掘られると、確実にこの影響を受けることになるんですよ。超電導コイルをガイドウェイに並べている状態は、聞くところによると、ミリ単位の精度が必要だというふうに聞いています。ガイドウェイが10年たって40ミリも動いてしまったというようなことでは補修作業も追いつかないのではありませんか。

ということで、結局南アルプスにリニアのトンネルを掘ることは無理なんじゃないかなというふうに、昨日の話を聞いて思いました。

更に、外国の方の観光客が増えるというようなことも言っていました。ただ、リニアはほとんどがトンネルで、景色が見えないわけです。

山梨の駅の予定地でも、地上には出るものの富士山がその位置からは見えないわけです。山梨の実験センター、見学センターへ行くと、大きな絵に富士山がでっかく描かれていて、未来の図がつけられていますけれども、全くうそですよ。駅からは富士山は見えないのに、何で未来の山梨の絵にリニアと一緒に富士山が描かれているんですか。不当表示といってもいいんじゃないでしょうか。

ということで、海外のお客さんが日本に見えて、リニアに乗るか乗らないか、どちらにしても、がっかりするんじゃないかというふうに思います。

大深度使用について話せというふうに言われるようなので、本題に入りますが、この大深度の使用について、さっきの学者さんは、経済効果をいろいろ言っていましたけども、別に大深度のことについては言っていませんでしたけど。それは認められて、昨日最初に発言した人には大深度のことを言ってくれというふうな話でしたけど。それは推進派の人はよろしいんですか。どちらにしても、本質的な問題も語りましょうと、お互いにということでもよろしいですね。そのように考えております。

一部の商工業者の利益のために土地所有者の権利を奪うかのようなことが、そういう主張が、大深度使用という憲法を犯すほどの理由になるとは、あきれた口実であったというふうな感想です、私の。

大田区議の奈須利江さんの公述は、とても大深度の地下使用問題についての的確なことを語っていただいて、とてもよかったと思っています。憲法にも民法にも保障されている私権を奪うものだと、どうしてそんなことが可能なのかと、全くその根拠がないということがきちっと語られたと思います。

それと、私が思うには、この公共性が理由にされるわけですが、公共性というものが、もしリニアが危険な乗り物であったのであれば、あるいは環境を壊す、地域の住民にとって危険を及ぼすようなものであるのであれば、これは公共性の前提が成り立たないということだと思ふんですけど、いかがでしょうか。

それから、山田さんという方、総務省の消防研究センターというところの方が、火災の際の安全性についてお話しされました。話によると、台車など車両の外では、火災の早期発見が必要だというようなことを言っていました。それは言い方を変えれば、早期発見がされにくくて、この台車の下のところなどから火が出たら非常に危険なんだというふうにも聞こえました。

そのような場合、台車から出て見えないようなところでいつの間にか火が広がっているようなときに、どうやって発見して、どうやって消火するのかというようなこと。それは、発見しなくてはいけないというような話でしたけど、どうやって発見するかについては、昨日はなかったと思います。

これはどういうことなのか、実際にどういうふうにそれを、非常口近くでとめるというふうに、前に仰っていましたけれども、そんなことができない場合もあるでしょうから、台車の下で火災が起きる。それが非常口でないところで止まってしまった。さて、消火はどうするんですかということをお聞きしたいと思います。そのときの脱出方法とか。先に火が回って、その非常口でないところで止まったときの脱出方法ですね。それを教えてください。これ質問の1番目です。

それから、側壁のガイドウェイからは、5テスラの磁界が出ているというふうに聞いています。この強さというのは、病院などで使われているMRIとかの強さと同じか、あるいはそれ以上の強さですよ。このような強い磁界を発生しているコイル。これは車両に乗っているときはかなり遮蔽してこんなに強くなって離れているということでしょうけども、脱出したときに、側壁のそばを通ったり、あるいは側壁をまたいだりとか、そういうことがあり得ますよね。

昨日の話では、上からはしごをかけてはしごで降りるということでしたけれども、そのときに側壁をさわって降りるんじゃないんですか。というときに、例えば何か体の中に金属のものを持っていると、ばんと張りついてしまう。

病院のMRIなどでパイプ椅子とかが近くにあると、ばんと吸収されて、ぐしゃぐしゃになってしまうという映像がありますけど、そうすると、パイプ椅子が壊れるところじゃ

なくてMRIも壊れてしまうという話を聞きました。

体にもし金属のものを持っていると、引っ張られて側壁にへばりついてしまう、そういうようなことがあるんじゃないでしょうか。そういうことを避けながら、どうやって避難するのかということをお聞きしたいということです。

ただ、危ないというだけではなくて、そういうところを伝えて避難するわけですから、それは当然健康への影響も心配になりますので、以上のこと、5テスラの磁界とその健康への影響などについても確認したいというふうに思います。

それで、大深度使用の地権者への説明についてなんですけども、昨日もたくさんの方が言っていました、公益性を有する事業のために、公法上の使用権を設定しても、土地所有者等に実質的な損失が生じないことから、生じないことが前提になっているわけですよ。使用権の設定を土地所有者に優先させることというふうになっているというふうにJR東海さんは語っているわけなんですけども、昨日実際お話がありましたように、野川の表面から泡がぶくぶくと立っている。これは大深度地下でシールド工事をしているせいであるに間違いがない。昨日、それについて質問されたJR東海さんは、調査をするというようなことでしたか。それで、もしそれが、もうほとんど間違いはないんでしょうけど、シールドマシンのせいであるということであれば、それはその最初の実質的な損失が生じないことからという前提がなくなるわけですよ。実質的に損失が生じるわけで、いろいろ普通に暮らしている住居の下でシールドマシンをしたら、下から空気、あぶくのようなものが地面の上に上がってくる。何が上がってくるか分かりません。とにかく通じているわけですよ。そうしたら、薬剤やら、あるいは有毒物質やら、ガスが地表まで出てくるということですね。それが何の損失もないという、生じないということは、とても言えないわけですから、その前提がなくなるわけで、ということは、この場合そういうことが、野川でのあぶくが実際にシールドマシンのせいであるということであれば、前提が失われるということだと思いますけど、いかがでしょうか。

あと、シールドマシンというのは余り見たことありませんけども、どのようなシールドの、何か種類があるらしいんですけども、このシールド工法がどういう工法なのかということ、説明を後でいただきたいと思います。幾つか方法があって、それがどういう方法なのか。それから、いろいろ薬剤を投入する必要があるというふうにも聞きますので、その薬剤が、溶かしたり、固めたり、いろいろなことに使うんでしょうけれども、水に当たれば地下水が汚染するというようなことにもなるでしょうから、どのような薬剤が使用

されるか、全て可能性のあるものは、使う可能性のあるものは公開しておいていただきたいというふうに思います。

このように、上の居住者の方には危険が及ぶ、損失が及ぶというリスクがあるということがかなり確実なのに、真上の人に対してお知らせがされないというようなことが実際に起きていたわけです。昨日も、回覧で知らせたとか、ホームページで知らせているとかっていうような話ありましたけど、実際にもう私が会って、田園調布の方たちと話を聞いても、全然聞いていなかった。5月に私たちがまいたビラで知ったという人がいたんですよ。という状態ですよ。そんなことでよろしいんですか。知らせるどころじゃなくて、ちゃんここに通りますけどよろしいですかって、そのぐらいの挨拶をするのが普通なんじゃないんですか。そういうこともなし。

それから、強制収用というのがありますが、強制収用もけしからんというか、憲法違反だという議論もあるし、他人の私権を強制的に奪うということで問題のある制度ですけれども、それでもちゃんと手続は踏まれるわけですよ。強制収用だと、ちゃんと買収交渉があって、成立しないということであれば、収用委員会に諮って、それで収用される。そういう本当にひどい手続さえもないということなんで、この大深度法というのは本当に大問題だというふうに思っています。

こういう私権を侵害する、人の権利を奪うということについて、公共性が理由になっていますけれども、リニア新幹線のどこにその公共性があるということなんでしょうか。公共性があるっていえば、ほとんどその私権を侵害するための言い方に使われる言葉のように聞こえるんですけども、この地上への影響とか、あるいはいろんなところでのその環境破壊の懸念とか、先ほどのようなその列車そのものの危険性とか、そういうことを考えると、人の私権を奪ってまでもやるような事業じゃないんじゃないかというふうに思います。

それから、磁界についてお聞きしたいんですけども、洗足池のところで行われた説明会の資料では、磁界の数値が、周波数が6ヘルツというふうに書かれていました。しかし、その周波数だけっていうことは、あのときお返事いただいたんですけど、その周りほとんどないみたいな答えでしたけど、ほとんどとかそういうことじゃなくて、ちゃんとこれぐらいの周波数がこれだけある。この大深度の問題ということよりは、列車の乗客になったときの座席の位置とか、そういうことでいいんです。そのあたりで実際の周波数をちゃんと公開していただきたいと思うわけです。

それ、もしまた同じような答えされるんだらうなというふうにもほとんど予想しちゃっているんですけども、それであれば、もう一つの質問は、時速500キロと高速で走って、そのときにN極とS極が反転を繰り返していくわけですよ。その回数は1秒間に何回なのか、それを教えてください。

それさえ教えていただければ、前の質問は以前のとおりでも、本当は全部公開していただかないと困るんですけども、そういう質問にちゃんと答えていただければと思います。

それから、よく安全性の基準として、安全基準として国際非電離放射線防護委員会、ICNIRPのガイドラインが引用されますが、このガイドラインのその資料に書かれていることで、国際がん研究機関、IARCが、変動磁界は発がんの可能性ありというふうに2001年6月に認定している。これはJR東海さんの資料にも書いてあることなんですよ。低い強度、もう5テスラなんかというようなことよりも全然レベルが低い、0.3から0.4マイクロテスラ以上の商用周波の磁界への毎日の慢性被曝が小児白血病のリスク上昇と関連していることを疫学研究は一貫して見出している。IARCは、このような磁界を、発がん性があるかもしれないと分類したというふうに書いてあるわけです。そのようなことにリニアが適合しているのかどうか。そういうことがあって、それでもリニアが本当に安全で乗れるに値するというか、安心して乗れるんだという乗り物であるんならば、全部今まで伏せられていた情報は全部出していただきたいと思います。

情報ということでは、前に聞いたときには、山梨実験線でクエンチ現象は一度も起きていないというふうに答えていましたが、山梨日日新聞の1999年9月3日午後、クエンチで車両停止という記事があります。この事故は8月5日に起きているわけです。1カ月たって発表されている。このように、山梨日日の新聞報道ではっきり報道されていることが、なかったということなのか、どういうことなのか、知りたいというふうに思います。

5分ぐらいで今のところ答えていただけますか。

【議長】 幾つか質問の要旨以外にもありましたので、そこは事業者が答えられる範囲で、あと時間が少なくなってきましたので、できるだけ簡潔にお願いいたします。

【事業者(今井)】 大変たくさんの質問でございますので、資料等で分かりやすく御説明をしたいところなんですけど、言葉でまず一通り御説明をさせていただきたいと思います。

まず、磁界の件でございますが、一番磁界が大きく影響するのが、車両についています超電導磁石というところになります。地上についているところのコイルと比べますと、100倍、100分の1というところですので、超電導磁石の方でお話しさせていただきます。

すと、これ500キロで走りますと、超電導磁石は、車両間についていまして、全部で16編成ですと17カ所ついてございます。これが500キロで走りますと、3秒で通過するというので、17カ所を通るということで、周期に直しますと1秒間で6回その場所が通過するということになりまして、これが6ヘルツということでございます。しいが、いまして、500キロですと6ヘルツということですが、速度が変われば更にその周波数というのが小さくなっていくということで、ゼロから、停車しているときにゼロとすれば、ゼロから6ヘルツという中で周波数帯はございます。その際に、500キロで走る場合でも、停車する場合でも、速度依存性はなく、磁界の強さについては、例えば高架橋みたいなところでいきますと、4メートルぐらいの離れのところでいきますと0.19ミリテスラということになってございます。

本日は大深度ということでございますので、土被りが40メートル以上あるということになりますと、もう0.00015と、そういうような山梨実験線の値がでございます。これは先ほど御指摘がございました国際基準のガイドライン、ICNIRPのガイドラインというところをかなり下回っているというところで、健康には影響がないということでございます。

それから、避難ということでございますが、台車の話もございましたけれども、トンネル内でそういう外側です。車内は人がチェックするということですが、外側ということでございますと、カメラを設置したり、台車に温度を検知するものですか振動を検知するものというのが東海道新幹線ではついてございますが、そういったもので検知をしていって、停めるというなり、明るい区間の方へ列車を避難させるということになります。実際に万が一トンネル内で停まった場合につきましては、その場合は磁界というものを消して、まず車両の下の床版の下に安全な空間がございます。そこへ逃げてくださいということで一時避難というところでそこで安全な空間を確保していただくというような避難方法になります。

それから、公益性ということでございますけれども、これは昨日事業者の公述の中で述べさせていただきましたが、全幹法に基づくということで、整備新幹線は国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性ということで、全国的に鉄道網を整備する、その一環で・・・。

【公述人(懸樋)】　　そういう話はいいです。もうさんざん聞いている話は時間がもったいないのでいいです。

【事業者(今井)】　　そういうことで、公益性はあるというふうに考えてございます。

それから、野川のお話がありましたけれども、野川も昨日お答えしてございますけれども、外環さんの事例は大深度の先進事例でございますので、私どもも非常に着目して、ホームページは見ているところでございますが、現段階でどういう状況、特殊な状況なのか、一般の状況なのか、分からない状況の中で、原因もまだ分かっていないということで、その辺につきましてはしっかりと今後調べて、安全に計画、施工に反映させていきたいというふうに考えております。

【公述人(懸樋)】　　一応言いたいことは分かりましたので、私もまだ言い足りないことがあるので。

【議長】　　時間がないので、できるだけまとめてください。

【公述人(懸樋)】　　はい。

先ほども基準のことで、ICNIRPというのが出てきますけれども、このICNIRPというのがどういう組織かということなんです。必ずこの、国もJRもこの基準を使うわけですが、これはこの成立の経緯を見ると、ICRP、国際放射線防護委員会というところから派生してできた組織なわけです。そして、そのICNIRPの親組織なわけです。その組織がやってきたこと、その一端からその性格を見ることができます。矢ヶ崎克馬教授、沖縄琉球大学の名誉教授が説明しています。こういうふうに説明しています。

ICRPの防護基準は、原子力発電という営業行為と人が犠牲になることを比較して、発電という公益が犠牲を上回るなら営業行為が許される、正当化するというものです。健康に生きるなどの人格権の上にビジネスを許す考え方が国際的に公認されることとなっています。このような功利主義を許すことができますか。産業が人の命を奪うことを公認する国を許すことができるでしょうか。科学の目でICRP体系を批判すると、次のようにいいます。ICRPの歴史をひもとき、その哲学を批判した中川保雄氏の著書の冒頭、「放射線被曝の歴史」というところの序なんですけれども、人類が築き上げてきた文明の度合いとその豊かさの程度は、最も弱い立場にある人たちにどのように遇してきたかによって判断されると私は思う。ここで扱う問題に即していえば、放射線を浴びせられた被曝者の被害や将来の次代を担う赤ん坊や子供たちへの放射線の影響をどのように考えてきたかではかられると思う。その子供たちの安全を守るという場合、放射線の人体への影響という科学的判断とともに、安全をどのように考えるかという社会的判断が絡むことになる。その判断は、情報と社会的な権力を握る人たちが、自分たちに都合のよいように行ってきた。

その結果、原子力産業と原発を推進する人々は、子供たちを放射線の被害から守るという問題においてすら、経済的な利益を至上とする原理や、人の生命すら貨幣的価値に換算する仕組みをつくり上げてきたのである。本書の、本書というのはこの本の冒頭ですけれども、ここに書かれてきたこの原理や仕組みがいかにして科学とされていったかを解き明かして、闇に消され、切り捨てられた被害を新しく見出された証拠とともに示すことにあると、こういうふうに本の冒頭に書いてあります。

これは電磁波の問題と全く同じだと思いますので・・・。

【議長】 時間になりましたので。

【公述人(懸樋)】 これでまとめます。以上です。

【議長】 ありがとうございます。公述人は降壇してください。

次の公述人からも事業者との質疑の希望がありますので、事業者は壇上に残ったままお待ちください。

(公述人の降壇)

【議長】 次は、公述人、岡高志さんから公述をしていただきます。

公述人、岡高志さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が13時36分ですので、13時40分から公述を開始し、30分後の14時10分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述開始時間までしばらくお待ちください。

それでは、公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(岡)】 どうもこんにちは。今日は公述の機会を与えていただき、ありがとうございます。私は、東京の大田区で区議会議員している岡高志と申します。

また、最近では東京工業大学で土木計画も学んでいるところです。

私は、大田区の特に石川町2丁目というところに住んでいます。御存じだと思いますけど、上池台、東雪谷を通過して石川町2丁目あたりを通過して、世田谷、また田園調布に抜けていくというのが今回の大深度地下の計画です。

そういった意味で、区議会議員というよりも地元住民の一人として、大変今回の計画はさまざまな声を聞いておりました強い不安に思っています。

いろんな方から、こういった場でももちろんそうだと思いますけども、危険性であると

か、環境負荷の大きさ、そうした値について危惧する意見、当然事業者サイド、国土交通省さんサイドにも入っているんだろうと思います。この手の大規模公共事業というのは、そうしたリスク、さまざまな問題を抱えがちであるんだけど、今回のその中央リニア新幹線っていうのは、名古屋に本社があるJR東海さんの進めていく事業なんです。そうした意味で、その東京で暮らすその大田区、世田谷、品川、そういったところで暮らす立場にとって、何がメリットがあるのか、そこが大きなところだと思うんです。今回リニア新幹線、名古屋まで速達性がありますよ。それによって、工事される、工事、縦穴工事も含めて、工事地域の周辺住民にとってどんないいことがあるのか。これは全くないんです。そういったメリットが見出せない。もちろんその駅が、相模原の公述人なんかいらっしやっただと思うけれども、東京において、新しく駅ができるというわけじゃない。そうした意味で、大規模な公共事業をやられるんだけど、さまざまな危険性が感じられるんだけど、それに対してまともな、何ていうのかな、御説明が事業者サイドからは全くないよ。今回はこの質問、事前の質問には入れていないんだけど、その点、こうした場ですので答えていただきたいと思います。

質問としては、工事される周辺住民にどういったメリットがJR東海さんとして示すことができるのか、お聞かせください。

こうしたさまざまなリスクがある工事を進めていくに際して、果たしてJR東海さんという企業が何かあった場合の補償であるとかに耐えられるほどの信用力がある会社なのかというところに、私、疑義を感じるんですよ。一見大きそうな会社なんだけど、本当に信用力があるんですか。大変失礼な話ですけども。

何かというと、古い資料で2010年の交通政策審議会で示されていますけれども、本件事業の費用対効果を分析していますよ。それによると、総費用5.5兆円に対して供給者便益3.2兆円と、事業者にとって本件事業が単に大幅に不採算なんですよ。5.5兆円かけて3.2兆円しか収益ないんですから。そうした、この大プロジェクトは、ただただ大赤字になる。そうした事業者が、本件事業の遂行で、遂行ができ得るか国土交通省は認識されているのか、国土交通省の認識をお聞かせください。

次、3点目の質問ですけども、私もこうした、こうしたというか、住民向け説明会の場で質問をさせていただいて、JR東海さんの認識だと、これは東海道新幹線のリダンダンシーのために中央新幹線をつくるんですよというこの説明をされている。

地震リスクって言われちゃうと納得せざるを得ないのかなって感じちゃうんですけど

も、果たして、その東海道新幹線への災害リスクに対して、この今回大深度地下を掘っていく、名古屋までつないでいく、この建設費用、災害リスクと建設費用との経済性はどのように分析されているのか教えてください。

質問は、私からは以上でございます。

【議長】 今、質問がありました中で、事前の質問の中にはないものがありましたけれども、それも含めて事業者は答えられる範囲でまず答えていただければと思います。

【事業者(今井)】 まず初めに、最初の1点目は、住民に何のメリットがあるのかというような御質問だったかと思います。

今回、大深度で事業を進めるということで、今日はこの公聴会になってございますが、大深度のメリットといいますと、通常地上に設備をつくるということと比べれば、支障移転というものが生じないということになってきます。これは住民の方々に移動していただくというようなことが生じないということになります。

それから、地下の深いところに列車を通らせて運行していくということになり、工事もそうですけれども、そうしますと地上で工事をやったり、地上で列車を走らせたりということに対しまして、騒音ですとか、振動とか、そういった面で軽減をされるというようなことが言えると思います。これは一般論でございます。

それから、費用対効果という数字の観点から、赤字で採算性がとれないんじゃないのかというような御質問だったかと思いますが、交通政策審議会の方では費用が5.5兆円、それから供給者の便益が3.2兆円というところになっておりますが、交通政策審議会で試算したというのは、企業の収支計算ということとは違って、この中央新幹線をつくるのが、費用に対して、供給者だけじゃなくて社会一般にどういった効果があるのかということも踏まえて効果を比較しているというものでありまして、総便益というのは8兆・・・。

【公述人(岡)】 総便益は聞いていません。

【事業者(今井)】 ということで、非常に高い事業性があるというふうなことで示されているというふうに考えております。

一方で、私ども需要予測をしてございますけれども、これは東海道新幹線と一元的に経営していくというようなことで需要を予測しておりますけれども、当然のことながら中央新幹線建設していきますと、その建設費用がかかってきますので、当初の予定では借入金を5兆円、債務残高は5兆円までにとどめるというようなことの中で、それでも名古屋開業前後で一番借入額が増えるわけですけれども、その時点でも経常利益は黒字ということ

で、健全経営、あるいは安定配当できるという試算の中で、中央新幹線をつくっていけるというふうに踏んでおります。

それから、災害に対するその建設費ということでございますが、弊社は東京―名古屋―大阪間の大動脈輸送を担っておりまして、それで日本の社会とか経済に貢献していくということでやってございます。そんな中で東海道新幹線は開業から50年以上が経って、設備もかなり老朽化してきてございます。いずれは全面的な取替というようなこととなります。全面的な取替をしようと思いますと、列車を運休する。それも長期にわたって運休というようなことになるかと思えます。そうしますと、その大動脈輸送が滞ってしまうということになりますので、中央新幹線というものをつくって二重系化していくことによって、大動脈輸送を担っていく。災害のときの東海道新幹線が損傷したというような場合も含めて、二重系化するというようなことで考えておりまして、そういう意味で先ほどの中央新幹線の費用ということも、需要等含めて、健全でやっていけるというようなことで考えてございます。

以上です。

【議長】 先ほど国土交通省への質問というのが1個ございましたけれども、事前にお伝えしておいて、これは我々が事業者と公述人の間の意見交換で、その中で我々がこれから審査に必要な情報をとっていくというものでございます。

ただ、お話にありました国土交通省が認識できるかという話につきましては、まさに、このために本日の公聴会を開催しておりまして、今いろいろと意見とかを伺っておりまして、そういうのも含めて、今後きちんとその内容を含めて審査していくということでございます。

【公述人(岡)】 分かりました。

J R東海さんにいろいろ今質問申し上げて、決して変なこと、難しいことを聞いたつもりはないんだけど、何で的確に答えられないのかなと思った次第です。

私は一人で当然質問を用意するんだけど、大企業さんですから、いろんな形でさまざま分析した上でこれだけの大プロジェクトに当然臨まれているのかなと。そうじゃないんだということを理解するだけなんです。だから厳しいことを言わせていただきたいと思うんです。

私の2点目の質問、この費用対効果分析で、J R東海さんとしては大赤字です。これは国土交通省もこれから認識を考えていかれるんだということだから、やめた方がいいとい

うことを国土交通省さんが仰っていただきたいなと思います。

だって、あくまでも国がやったりする公共事業として耐え得るかっていう意味で費用対効果分析していくんだけど、これは国がやるんじゃなくて事業者がやるんですよ、一つの民間事業ですよということなのに、これは赤字でもやるんですよって、全く意味が分かんないんですよ。

長年、リニア新幹線開発してきたから、開発者としてエンジニアとしてやりたいんだというその夢みたいなものであれば、本当にやめていただきたいです。いろんな交通システムがあって、リニア新幹線だけが速い技術だとも思えない。そんなことを感じた次第です。

1点目の質問で、これだけの大規模事業で地元にもメリットがあるんですかって聞いたら、工事がしやすいとか、引っ越しリスクはないですよと。これは工事側のメリットでしかない、その程度のことしか考えていないのか。それをもう一度、再度質問させてください。これ再度質問の1点目で、2点目で、僕は東海道新幹線のリダンダンシーとしてどうなのかと聞いたので、東海道新幹線がだめになっちゃった場合に、地震とかでだめになっちゃった場合、その災害リスクと建設費用との兼ね合いを聞いたんだけど、それに答えられないというのでびっくりしたんですけれども、だって、JRだって山陽新幹線は阪神大震災のときに完全に倒壊して、それでも結局そこは復旧したってということもあったりするんだけど、余りそういったことも東海さんは地震リスクを真面目に考えていなかったのかなとただただ思うところです。

再質問2点目としては、東海道新幹線を経年劣化が進んでいるから全面取替をしていくんだと仰っていて、そうか、僕は、今の説明で、住民説明なんかで、東海道新幹線のその代替路線として中央新幹線を整備していきますよ、だからそこに東海道新幹線の収益も、ぶつけていけるんだみたいな説明と理解しているんです。そう認識しているんです。だけど、今仰った東海道新幹線をその場で、老朽化しているから——多分その場ですよね。ほぼ並行して建てかえていくんだということを今後考えていかれるということだから、じゃ、中央新幹線は要らないんじゃないの。その建てかえの期間の、その代替路線をついていう程度なんだったら、わざわざ地下を掘らなくてもよかったんじゃないの。

2点目の質問として何が言いたいかって、どうやって、その東海道新幹線を全面建てかえというのは、どういった計画で、何年スパンで、幾ら金かけて進めていくのか。当然こうした場での偉い方からの発言なんだから、ちゃんと計画あるんだと思うんで、教えてください。

以上、2点です。

【議長】 再質問2点でございますけども、可能な範囲で答えていただければと思います。

【事業者(吉岡)】 メリットということでございますが、まず、私どもの東海道・・・。

【公述人(岡)】 地域住民に関係ないので。

【事業者(吉岡)】 これは地域住民にも関係あるということで御説明をさせていただきたいと思います。

【公述人(岡)】 それは分かりました。他にはないんですか。

【事業者(吉岡)】 まず、東京圏は、まず東京圏の中で、今もその大規模な経済圏として成り立っております。そうしたその中に加えて、更に、中央新幹線ができることによって、三大都市圏が一体化する。1時間で人口が6,000万とか7,000万のところ、巨大な都市圏が誕生するわけで、更にその経済的なそのメリットが生じるということでございます。

こうしたことを、今の状況に加えて、メリットを享受することができるということで、メリットがあるというふうに考えております。

【事業者(今井)】 それから、2点目で、東海道新幹線の、どれぐらいのスパンで取替を考えていくのは、もうできているのかというお話だったかと思いますが、よろしいでしょうか。

その件につきましては、現在、東海道新幹線は、平成の24年から大規模改修工事ということを実施中でございます。これは経年劣化対策ということで、約三千数百億円、細かい数字、失礼します。約3,000億円規模というふうに考えていただければ結構ですが、本当に大規模な老朽化対策ということを行っております。これは10年ということでございますので、平成24年から10年かけて行う。これは、今現在、その老朽化対策をやっているということで、列車を止めないで工事を行っております。まず止めないということで、私が先ほど申し上げたときに、取替工事になると止めるということを上げただけなんですけれども、それはもう、今の経済社会の中で、東海道新幹線を止めることはできませんので、止めない方法で、変状抑止対策と私どもは呼んでいますけれども、将来のその大きな取替をできるだけ延命させるような・・・。

【公述人(岡)】 取替る予定はないということ。

【事業者(今井)】 聞いていただけますでしょうか。そういうことで、できるだけ延ばし

ていく。これは中央新幹線がまだできていない状況でございますので、できるだけ延ばしていくと、延命化させていくということで、まず10年でそれをやり遂げようということ考えています。

その10年先ですので、その10年先に、もしかしたらすぐにも取替なければいけないところも出てくるかもしれません。そういうものができるだけないように、今分かっている範囲で10年の間にそういう出そうなところについて対策を行っている。その後で、その対策が終わりましたら、その全面取替というところをどうしていくのかというところを、その次に考えて今いるところでございます。

そこについては、まだ具体的に計画というものが、実施計画というところまではいっていません。どういうことが起こるだろうということは想定してございますが、具体的に幾らかけて、何年でそれをやっていくんだというようなところは、まだ決まってございません。

例えば桁を取替えるとか、そういうような工法を検討して勉強はしてございます。ですので、その次にそういうことも考えていくというようなことで、考えてございます。

【議長】 公述人、どうでしょうか。

【公述人(岡)】 今の東海道新幹線全面建てかえ。別に僕はそんな計画あるなんて思っていないし、ただ、さっきの1問目の質問で先に答えていただいたからそこは具体的な可能性があるのかって聞いたら、ないということ、ただ確認しただけの時間だったわけです。

僕も鉄道の土木技術者の能力が低いとか、そういうことを思っているわけじゃないんです。みんな真面目にやります。だから、防災対策の耐震の補強工事とか、そんなのを電車走ったまま当たり前やってくるんです。だから、仰ったように、今も、東海道を10年かけて大規模改修工事やって、日本の橋梁なんか全部かけかえないで補強工事ちゃんとやって、それで寿命を延ばしてきているわけで、何だか最近になって、多分、2011年の震災の関係であれだと思っただけけれども、災害でだめになったときの代替路線として必要なんでいうけれども、でも、東海道新幹線単体で、防災対策をちゃんとやっているんだという、その点が確認できて安心しました、逆に。

だから、別に中央新幹線を建てなくても、今の東海道新幹線を走らせたままでも、補強工事して行って、神戸で阪神大震災のときに新幹線倒れましたみたいなことがないように、補修をしっかりとやっていただいているというのは安心するんです。

でも、そういった技術者の目線と、ずっと研究開発してきたからリニアモーターカーを

走らせてみたいという技術者の夢、それは一緒くたにしない方がいいと思います。だって、何十年も前から開発してきた技術が、果たして今、絶対的な革新性を持っているのかどうか、そんなにいい技術であつたらほかの会社、ほかの国でもやっているんじゃないのというのが正直なところですよ。

でも、その辺の技術的なところは、多分JR東海さんは、あらゆる反論に対抗できるだろうから、そこは述べませんけれども、私は3点の質問として今日言ったけれども、一番最後のそのリダンダンシーの問題は、別に、地下掘って新幹線を通さなくても、東海道新幹線単体で頑張っていくですよということだと理解しました。

2番目に聞いた、リニア新幹線単体では単なる赤字事業ですよと。これについて、何か説明らしい説明がなくて、逆に言えば、ここは次の再々質疑という形でさせていただきたいんですけど、JR東海の株主の立場——僕は株主じゃないからあれなんだけれども、国土交通省さんは株主なのかもしれないですけども、株主の立場からしたら、JR東海というのは東海道新幹線を持って、そこが収益もたらしてくれるいい会社なんです。その東海道新幹線の収益を地下に大きなトンネルつくるために使っていくんですよというのは、株主さんとしてどう納得してるのか。御社のIRのページにそこがしっかりうたわれていなかったんで、株主さんの立場で東海道新幹線の収益を地下リニア新幹線にとられちゃう。

そして、とられちゃって、別にそこに再投資したからそこで新たな収益がどんどん発生していくっていうわけじゃなくて、ただただJR東海のまさにドル箱である東海道新幹線の利益が、中央新幹線にとられちゃう。これは株主がどう御理解してるかって、それは株主に聞けばいいんですけど、株主さんに対してどう説明されてるのか、これを教えてください。

1点目で質問してる場所の、何で地元利益というのを聞いているかという、私の立場が、まさにトンネルの上に住む議会議員なので、議会議員に対して大都市圏がでかくなりますよなんて真顔で説明されてどうすんですか。考え方がおかしいんじゃないですか。

狭い単位の利益どうなんですかって僕は聞いただけなのに、何でいつものこのシートを出してくるのか、意味が分からなかったんですけども。

だから、そういった意味で、いろんな各地でトンネルを掘っていくけど、トンネルを掘られる地域に対しては何のメリットもないので、そういった意味で、じゃあ、認可されなければいいなど、ただただ思った次第でございます。

1点目の質問の再々質疑っていうことで、大都市圏の利益、それは置いて、品川と

か、大田、世田谷という、たまに名古屋行くとき便利になってよかったねっていうのはいいんだけど、それ以外に何かメリットを考えていただきたいと思うんだけど、どうですか。

以上、2点の再々質疑とさせていただきます。

【議長】 答えられる範囲が分からないんですけど、もし答えられれば答えていただければと思います。

【事業者(今井)】 まず、株主様にどうお話をされてるかという点でございますけれども、中央新幹線を弊社の方で自己負担で建設していくということを立ち上げたときに、東海道新幹線と一元的に経営していくというような前提でお話をさせてもらっておりますので、そこは御理解をいただいているものというふうに考えております。

これ、昨日、事業者の、公述の中でもお話をしたことを繰り返し御説明することになりますけれども、中央新幹線ができることによりまして、三大都市圏の移動が迅速になる、短縮できるということ、それから、東海道新幹線の使い勝手が少し地域に近いような形で使われるようになると、そういうことによって両方を使い分けていただくことによるメリットというようなことが御利用者の立場としてはあるのかなというふうに考えております。

【議長】 そろそろお時間ですので、まとめていただければと思います。

【公述人(岡)】 いろいろ質問を用意してきたんだけど、いい回答はいただけなかったなと思うんで。

最後1点、質問というかお願いします。

この公述のリストを見たら川崎の方も来られてたんだというのが分かって、新しく鉄道の工事していくんだけど、駅がこのエリアにできるわけじゃない。リニア新幹線の駅をつくってくれて、それはどだい無理だって理解します。

でも、JR東海さんは東海道新幹線経営されてらっしゃる立場だからお願いなんですけれども、例えば、川崎に武蔵小杉という、本当に大きくなったまちがある。あそこに東海道新幹線の駅をつくったらどうか。

そうすると、武蔵小杉というのも結構品川、大田の人が、最近商業ゾーンとしてよく使われるエリアになってて、リニア新幹線ができる、その一方で、JR東海は、その地域の人間には利便性を供給しようとしたんだっていうことは分かるんだけど、そうしたらリニア新幹線にまた乗りやすくなるっていう、直接的なメリットが与えられるんじゃないかと思うけど。

別に、のぞみを止めましようまでは言わないけれども、例えば武蔵小杉に新幹線、東海道新幹線の駅をつくったらいいなと思うけど、どうですか。

【議長】 もし答えられれば。

【事業者(今井)】 東海道新幹線は、現在、高速輸送ということで、在来線と分けて使っております。中央新幹線建設後においても中央新幹線は在来線とは違った高速性というようなことを発揮していくというふうに思っておりますが、武蔵小杉はまだ中央新幹線後の東海道の使い方ということは決まったわけではございませんが、非常に品川駅、それから新横浜駅というところと非常に接近してるところでございますので、東海道新幹線に武蔵小杉付近に駅を設置することのメリットというのがどのぐらいあるのだろうかということを見ると、そこはまだよく分かりませんが、近いなというようなところは言えるかと思えます。

【議長】 はい、まとめてください。

【公述人(岡)】 今、メリットって言葉を仰っていて、さっきから、メリットというのは、まさに御社にとってのメリットしか常に表現されてないなって感じなので、公共事業の枠組みの中でやってらっしゃることだから、もし、御社にまだ公共性ということが残されているのであれば、もちろん御社の営業権益ではないけども、東京都内、神奈川含めて、それで工事で影響を受ける、そういう人たちへのメリット、公共性を意識していただきたいなど、最後に申し述べさせていただきます。

以上です。

【議長】 どうもありがとうございました。公述人及び事業者は降壇してください。

(公述人・事業者の降壇)

【議長】 次は、公述人、矢沢美也さんから公述をしていただきます。

公述人、矢沢美也さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が14時11分ですので、14時15分から公述を開始し、30分後の14時45分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

それでは、公述開始時刻となりましたので、公述開始してください。

【公述人(矢沢)】 私は、川崎市の麻生区に住んでおります矢沢と申します。

麻生区は、地下大深度トンネルがつくられる。現在、2つの立坑予定、一つは既に工事が始まっており、もう一つはこれからという状況です。今まで何回となくJR東海さんには説明会、それから申し込み、申し入れ書、公聴会等で質問してきましたけども、まともな回答はほとんどないという状況で、今回の公述も、質問は、したがって余り意味がないということで、私は今回は質問をしません。もし、今日の公述に回答する気があるんならば、後ほどのホームページでも何でもいいですから、回答してください。そういうことで公述を始めます。

大深度地下利用。そもそもリニア新幹線そのものに反対の立場から、以下4点でわたって述べたいと思います。本来ならばもっと言いたいことはいっぱいあるんですけども、時間の関係上、4点に絞ります。

まず第1点。大深度地下工事は、地域住民にとって何のメリットがなく、不要である。川崎の麻生区は東百合丘と片平地域に非常口がつくられ、この2つの非常口を大深度地下トンネルが結ぶ計画です。JR東海は、片平の非常口工事を開始するために、非常口の予定地から県道までの工事用取りつけ道路、これの建設を今計画しておりますが、地域住民に対する事前説明は一切なく、自然豊かで閑静な生活環境を好んでここに住居を決めた住民の大きな反発を呼んでおります。道路の拡幅工事のために、土地の買収や立ち退きを迫られた住民は、工事用道路建設の中止を求める1,800余りの署名を添えて、6月に川崎市議会に請願書を出しました。近年、自動車の排ガスを原因とする大気汚染が拡大しており、特に川崎北部はリニアルートと並行する尻手黒川線及び世田谷町田線は交通量が増加し、地形的にも大気汚染が大変ひどい。その影響で、麻生区がここ数年、ぜんそく患者が急増しており、麻生区の小学生のぜんそく罹患率は、全国の小學生に比較し、その3倍という調査記録もあります。非常口や大深度トンネル工事のために、10年にわたる工事車両の運行による交通渋滞、大気汚染は、子供を含めたぜんそく患者を更に増やし、住民の生活環境を確実に悪化させます。リニア新幹線は、川崎市の住民にとっては何のメリットもなく、10年以上も続く非常口や大深度地下工事は、住民、地域住民にとって迷惑以外の何者でもありません。

第2点。企業倫理を欠いたJR東海、ゼネコンの大深度地下工事は国民の利益に反しています。東百合丘の非常口工事を請け負うゼネコンの大林組は、東京検察庁の強制捜査によって、工事入札にかかわる不正を認めました。JR東海は、今般の談合事件に関与したゼネコン各社を今後の非常口や大深度地下工事から排除するという当然の処置に反し、川

埼玉市の等々力の非常口工事では、談合にかかわった清水建設を新たにJVに指名しました。今回の談合事件にかかわったゼネコンを公共事業の入札から排除する地方自治体もあらわれているのに対して、JR東海の態度は言語道断である。リニア事業は3兆円もの公的資金が投ぜられたことから、もはや一民間事業とは言えず、犯罪にかかわった企業を再び指名するなど、まともな企業倫理を有する事業者とは到底思えません。公的資金、行く行くは国民の税金が投入される危険性が高く、再びゼネコン各社の食い物にされるようなリニアの大深度地下工事は、地域住民にとって無益であり、不要である。

次に、3番目。大深度地下走行時の安全対策が不十分であり、工事は認められない。トンネル内に事故で車両が走行不能に陥った場合は、3人程度の乗務員が乗客を車外に移動させ、軌道下の地下通路を歩いて、最寄りの非常口まで避難させ、40人乗りのエレベーターで地上に脱出させると説明されているが、1,000人の乗客を避難させる場合、脱出までどれぐらいの時間を要すると考えているのか。青函トンネルの火災事故では、250人の乗客が地上に避難するまで6時間半を要しており、JRの安全対策は非常に不安がある。また、東海道新幹線の放火自殺事件で2名が死亡、最近、刃物による無差別殺人事件も発生した。申請書では、テロ対策として危険物、可燃物の車内持ち込みを抑制すると記されているが、どのように抑制するのか、全く不明である。JR東海の資料は、安全対策についてさまざまと書かれているが、地震対策については、活断層が構造物に作用する影響としては特段の配慮をしないとして、大規模な地震は発生しないことを前提としております。しかし、阪神大震災では、それまで注目されていなかった活断層も見つかっており、地上より揺れが少ないと言われる地下鉄の駅も崩壊しました。事業地域に活断層が及んでないという判断で、地下の構造物そのものを破壊するようなマグニチュード8クラスの地震に対して何の対策もない。リニアも原発と同じ、安全神話にすがりついており、将来の大規模災害が懸念されます。

4番。リニア事業の採算性の根拠が希薄であり、将来世代に負の遺産となる大深度地下工事は中止すべきです。JR東海の今回の資料を見ると、事業の施行を必要とする公益上の理由として5点を上げているが、相変わらず机上の空論で、具体性が何もない。中でも、7年も前に国交省の交通政策審議会が取りまとめたリニア新幹線の需要予測、つまり、リニアの東京―大阪間が完成する2045年の東海道新幹線、リニア新幹線合わせた輸送需要量は、現状から147から185%に増えるというバラ色の数字を根拠にしています。一体、人口減少の日本で、どこからこのような架空の数字が出てくるのか。以前の需要予

測では、羽田－大阪間の航空便のお客を全てリニアに移行するという架空の数字も提示をされてきました。いまだに、本当にそう考えているのか、これもただしいところでは。また、どんな営利事業でも、私は未来永劫に続くことはあり得ないと思います。民間事業ならば、事業の廃止時期、そして事業の撤退時期、条件について、計画段階できちんと考えておくのが当然ではないでしょうか。JR東海は、このリニア事業が工事の途中、あるいは将来に採算がとれなくなって、事業が赤字転落したような場合、一体どうするつもりなのか。3兆円の財投融資の借金、どのようにして返却するつもりなのか、全く不明確である。かつて、皆さんも御存じのように、ヨーロッパ大陸とアメリカを短時間で結ぶコンコルドが脚光を浴びたことがありました。コンコルドは、安全性と採算性の問題で断ち切りになりました。しかし、コンコルドはなくなっても、その企業が潰れても誰も困らなかった。しかし、リニアは、JR東海が潰れるだけでは済みません。東京から大阪まで日本列島の大深度地下につくってしまったトンネル、これはどうするのか。原発と同じ、無謀戦争に突っ込んだ帝国軍隊と同じ、将来、未来の世代に残されるのは、巨大な負の遺産でしかありません。これらの質問に答えられないリニア新幹線事業に未来はないと言えます。大深度地下工事はやるべきではありません。リニアを中止したドイツ、中国は賢明です。今からでも遅くない。リニア事業は、工事は直ちに中止し、将来にとって何が必要なのか徹底して見直すべきであると思います。

私の陳述を終わります。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 公述人、矢沢美也さんの公述は、予定より早く終了しました。

次の公述人、籠島新一さんより、公述時間繰り上げの了解をいただいておりますので、公述人、籠島新一さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が14時27分ですので、14時30分から公述を開始し、30分後の15時までには公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合は、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

それでは、公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(籠島)】 川崎市宮前区在住の籠島と申します。早速、公述を始めます。

大深度法の第6条には、国は、大深度地下の公共的使用に関する基本方針を定めなければならないとあります。そして、法の施行と同時に閣議決定された基本方針には、大深度地下は、一旦施設を設置すると撤去が困難なので、安全の確保には十分な配慮が必要という趣旨の記述があります。もし、事前に十分な安全対策を講じることなく、見切り発車で地下施設の建設を進めてしまったらどうなるか。施設の完成後に致命的な欠陥が明らかになり、とても公共的使用には耐えられないということになっても、巨大な地下空間を埋め戻すことは不可能です。そして、最悪なのは、大深度地下の使用により開発を進めた事業者が、事業に失敗しただけでなく経営不振に陥り、もはや何の役にも立たないその巨大な地下空間を自力で安全に管理し続けることができなくなったときです。そうなれば、結局、役立たずの負の遺産の管理には国民の税金がすぎ込まれることになるのです。

大深度法は、土地所有者が持つ所有権を一方的に制限できるという事業者にとって都合のよい法律です。今回の認可申請に当たって、JR東海という会社はそのことに対する責任の重さを本当に理解しているのでしょうか。大深度地下の公共的使用とはどうあるべきかということを実際に考えているのでしょうか。ここでは、特に、安全の確保という視点から意見を述べることにします。

今回、JR東海によって提出された大深度地下の使用認可申請書の中には、別添書類6として、事業施行に伴う安全の確保及び環境の保全のための措置を記載した書類というのがあり、このうち、安全の確保に関しては10ページ分の記載があります。この中から幾つか疑問点を取り上げます。

1点目、可燃物の持ち込みの抑制と題する記載について。わずか8行の記述ですが、その中で、3年前に東海道新幹線の車内で起きた放火事件について触れています。事件後の対応として、幾つかの方法により警備の強化を図っていることを述べた後、最後に、こうした取り組みを踏まえて、可燃物の持ち込みの抑制を実施すると結んでいます。

これを読んだとき、私は正直、唾然としてしまいました。ここで求められているのは、リニア開業時の具体的な安全対策であるはずなのに、実際の記述は、現在の新幹線での取り組みを踏まえて、可燃物の持ち込みの抑制を実施すると、たったこれだけなのです。これでは対策は何も考えていないとみずから告白しているようなものです。大深度地下の使用認可を申請するに当たって、こんないいかげんな子供だましの作文が通用するのでしょうか。

5月に川崎市内で行われた説明会で、私はこの部分について質問をしました。リニアの

路線はほとんどがトンネル、一たび火災や爆発が起きれば、取り返しのつかない大惨事になる。航空機の場合と同様に、乗車時の手荷物検査は絶対に必要だと考えるが、今回の申請書でなぜそれを明言しないのか。可燃物の持ち込みは100%阻止すべきなのに、抑制を実施するなどという中途半端な表現でお茶を濁そうとする姿勢が理解できない。3年前の焼身自殺のような事件や自爆テロに対しては、たとえ監視カメラを増やしたところで、危険物を隠し持って列車に乗り込んでしまえば何の役にも立たない。手荷物検査以外に方法はないのではないか。このような趣旨の質問です。

JR側の回答は、手荷物検査を実施するかどうかは未定、開業までには結論を出すというものでした。JR東海が手荷物検査の実施に二の足を踏む理由ははっきりしています。乗車手続に時間がかかり過ぎるため、品川一名古屋間を40分という速達性のメリットが完全に失われてしまうからです。もともと鉄道の利点は、駅に着いたらすぐに列車に乗って移動できるという点にあり、リニアに限らず手荷物検査の導入はその利便性を著しく損ねることになるのです。ところが、この説明会の質疑から1カ月後の6月9日、東海道新幹線の車内での痛ましい殺傷事件が起きました。3年前の新幹線放火事件のときも手荷物検査の実施の是非が話題になりましたが、今回もまた同じ議論が繰り返されています。新幹線の過密なダイヤ、1日の利用者数の多さから、鉄道の利便性を考えると、手荷物検査の実施は困難、できないというのが会社側の正式な回答のようです。今後は、警備員の増員などで対応するとし、利用者の多くもその実情には理解を示してるようですが、今ここで問題となるのは、リニア新幹線の対応が在来新幹線と同じでよいかという点です。5月の川崎での説明会で、JR東海は、手荷物検査の実施については未定と答え、課題を先送りしたわけですが、実は、現在行っている山梨実験線の体験乗車では、乗客に対して金属探知機でのチェックや手荷物検査を実施しているのです。開業前の実験線で行っている安全対策の措置を本番の営業運転では実施しないなどという選択肢があり得るのでしょうか。体験乗車は、運行回数が限られ、1回の乗車人数も少ないからチェック可能だが、開業後の本番はダイヤが過密で、利用者数も多いからチェックし切れないというのでは話になりません。可燃物、危険物の持ち込みという重大なテーマに対して、今、具体的な対策を明言できるか否かは鉄道事業者としての資質が問われる重大な問題だと考えます。

ところで、海外の高速鉄道の場合、乗客に対するセキュリティーチェックはどうなっているのでしょうか。私の経験で言うと、フランス、スペイン、ドイツの高速鉄道を利用したことがあります。特に何も行っていませんでした。ただし、スペインのAVEについて

は、列車爆破テロがあり、それ以降はエクス線による手荷物検査を実施しているようです。それでもヨーロッパでは、国際列車を含めてほとんど乗車前の検査を行っていません。そんな中で例外なのが、ロンドンとパリ、またはブリュッセルを結ぶユーロスターです。長大な英仏海峡トンネルがテロの対象とされたため、空港並みの対策がとられています。手荷物はエクス線検査を、乗客は金属探知機による検査を受けます。また、英仏間では出入国審査もあるので、そのための時間も含めてユーロスターの利用者は出発の30分前までにチェックインをしなければなりません。

リニア新幹線でもし同様の検査を行うとすれば、どれくらいの時間が必要でしょうか。出入国審査はありませんが、ユーロスターの定員が776人に対して、リニアの定員が仮に1,000人だとして、更に、1時間に5本というダイヤの密度を前提にすれば、始発駅の品川と名古屋は相当の混雑が予想されます。最低でも出発の30分前には駅に到着する必要があるでしょう。皮肉なことですが、品川－名古屋間を40分で移動できても乗車手続に30分かかれば、現在ののぞみからリニアの利用へ切りかえるメリットはほとんどありません。そうすると、東海道新幹線があるのになぜもう一本、別ルートの路線が必要なのか。しかも、在来の新幹線方式ではなく、なぜリニア方式なのかという根本の議論に戻ってしまいます。この議論の蒸し返しを避けるためには、手荷物検査を実施しないと断言できればよいのですが、最初に述べたように、安全の確保を最優先に考えれば、その選択肢はあり得ないと考えます。

ここで、念のためにユーロスターとリニア新幹線の走行時の条件の違いを確認しておきます。ユーロスターは、レールの上を車輪で走る従来型の鉄道です。長さ50キロの英仏海峡トンネル以外はほとんど陸上を走行します。最高時速は300キロですが、海峡トンネルの区間は時速160キロまで減速、この条件でテロを警戒し、乗車時に手荷物のエクス線検査と金属探知機検査を実施しています。

一方、リニア新幹線は、超電導磁気浮上方式により10センチ浮上して、時速500キロで走ります。運転士は存在せず、全て遠隔操作による無人走行、品川－名古屋間の約9割近くがトンネルで、火災が起きればどの地点も煙が充満し、脱出は困難です。この条件であってもJR東海はエクス線や金属探知機による検査の実施を決めていません。両者を比較して、どちらがよりテロなどに対する大惨事の危険性が高いかは明らかなはずですが、

ここで、もう一つ重要だと思われる点をつけ加えておきます。それは、JR東海がリニアの手荷物検査の実施は未定と回答した件に直結した問題です。もし手荷物検査の実施を

本気で計画するのであれば、開業までに結論を出すなどと悠長なことは言ってもらえません。特に、多くの利用客が集中する始発駅の品川と名古屋は、エックス線や金属探知機による検査を実施するに当たり、検査場や附属する施設のために広いスペースが必要となります。1列車当たりの乗客1,000人、1時間に5本、約10分間隔の運行という過密ダイヤに対応するとなれば、特に検査の前と後の両方でそれぞれ複数の相当に広い面積の待合室が必要となるでしょう。これらの施設は、地下の最も深い場所につくるリニア新幹線のホームより上部の比較的浅い地下空間につくられるはずですが。そう考えると、品川も名古屋も地下駅の本格的な工事を始める前に手荷物検査を前提とした駅施設の新たな設計が必要になるのではないのでしょうか。

逆に、今の段階で設計を変えずに地下駅の工事を進めてしまったら、直前に手荷物検査実施の方針を打ち出したとき、駅の構造はそれに対応できるのでしょうか。この点の見通しについては、JR側の明確な見解を聞きたいところです。

次に、申請書の中の安全の確認の2点目として、火災対策の記載に関して意見を述べたいと思います。

まず、火災の発見から乗客の避難までの箇所ですが、申請書には、こんな記述があります。乗務員と乗客の相互のコミュニケーションが可能な非常通報装置を設置するとか、軌道空間にカメラを設置することで指令においてトンネル内の状況確認が可能とか、乗務員は放送設備等により適宜情報提供を行い、乗客の不安感による混乱を防止するとか、乗務員が放送設備等により乗客の避難誘導を適切に実施するといった記述です。

しかし、申請書のこの部分で記載すべき内容はこんなことなのでしょうか。私には、ピントがずれているとしか思えません。ここでのテーマは火災対策ですが、火災に限らず、トラブル全般への対応としてこの申請書で求められているのは、前例のないシステムの実用化に際して、新たに必要となる従業員のためのマニュアルのほうです。現場に運転士が存在しない中で、火災の発見とその後の対応に関して、乗務員と指令室の役割と責任は具体的にどうなっているのか。状況判断とそれに対応した行動の基準及び具体的な手順はどうなっているのか。この点が最も重要だと思うのですが、肝心なことが何も書かれていません。

実際に、無人で営業運転してる交通機関としては、身近なところでゆりかもめや金沢シーサイドラインなどがあります。これらに共通する特徴として、1、速度がそれほど速くない、2、駅間の距離が短い、3、全てが各駅停車で途中での追い越しがない、つまり、

自動運転のプログラムがそれほど複雑ではない、4、必要なときは有人運転に切りかえられるなどが上げられます。非常時に緊急停止した場合、近くの有人駅から駅員が駆けつけ、現場で安全確認を行った上で、可能であれば有人運転で車両を動かし、無理と判断すれば乗客を車両の外で避難誘導するといえます。

リニアの場合はどうでしょうか。今述べた特徴は全て当てはまらず、むしろ全てにおいて正反対の特徴を持ちます。高速走行でのトラブルはそれだけで大事故に直結する。非常時に外から救助に向かうのが困難である。現場での安全確認の方法が定まらない。車内からの運転操作が一切できないなどなど、致命的とも言える弱点ばかりが目立ちます。これまでも鉄道マニュアルがそのまま使えないと困難な状況の中で、乗客の安全確保のために具体的にどういう対策を立てるのか、これが申請書に明示されていない以上、大深度地下の工事を認めるべきではないと考えます。

次に、安全の確保の3点目として、火災対策の続きで、乗客の避難にかかわるトンネル内の構造について意見を述べます。

申請書には、車外避難が必要な場合、乗客ははしごにより車両から中央通路に降車し、500メートル間隔で設けた避難扉を通して避難通路のある下部空間に降りて安全を確保するとあります。このとき、避難開始から1,000人の乗客全員が安全とされる下部空間に到達するまでにどれだけの時間がかかるのか、全く分かりません。また、その際の乗務員の役割分担なども不明です。事前の訓練についても具体的な計画は何も決まっていません。今この時点で明らかにすべきなのは、大深度トンネル内部の詳細な構造です。上部の中央通路に設ける避難扉の大きさ、構造、開閉の仕組み、下部空間に降りる階段の幅や構造など、設計図を含む関係する情報は全て開示すべきです。そして、非常時にこの施設が機能するのかどうかを工事の開始前にしっかり検証しなければなりません。5月の説明会でJR東海は、火災時の避難に関して、トンネルの下部空間にまで避難すればもう安全なので、そこから非常口までの移動は急ぐ必要はないと繰り返し強調していました。そのこと自体、信用できるのか、全く証明されていませんが、仮にその話が正しいとしても、車両火災でトンネル内に煙が充満する前に、乗客全員が下部空間に到達できる保障はありません。説明会でも説得力のある説明は全くありませんでした。巨額の費用を使ってトンネルを掘った後で、予定していた避難計画には無理がありました、計画実行は不可能でしたでは話になりません。地上に同じ構造の模擬施設をつくるなどして何らかの方法で1,000人規模の実証実験、避難訓練を行う必要があります。大深度地下の使用はこの問題

をクリアするまでは、認可すべきではありません。

もう一つ重要な点を述べます。今回は、大深度地下の使用に関する話なので、大深度トンネルの安全性だけが議論の対象になっていますが、山岳トンネルでの避難方法についても同時に考える必要があります。なぜなら、リニア新幹線は品川―名古屋間で安全確保の課題が1カ所でも解決できなければ全線の営業が不可能となるからです。山岳トンネルで車両火災が起きた場合、JR東海が安全を強調する下部空間がそこにはありません。山岳トンネルでの避難方法が確立しなければ、リニアは運行できないので、大深度トンネルの安全性だけを強調しても実は無意味なのです。したがって、大深度地下の使用認可は、この点も含めて検討すべき問題であると考えます。

次に、安全の確保の4点目として、これも火災対策の続きで、消防活動の実施部分の記載に関して意見を述べます。

申請書には、消防隊のトンネル内の進入に際しては、避難者との動線の交錯を避けるため、非常口のエレベーターは避難者用と消防隊用を別に設ける、トンネル内の移動も避難者用の通路とは別の空間を通り、避難者との交錯を回避するという趣旨のことが書いてあります。この文章を最初に目にしたとき、なぜここまで徹底して避難者と消防隊の接触を避けようとするのか、全く理解できませんでした。消防隊が火災現場に出動するとき、最優先に行うべきは人命救助ではないでしょうか。現場に向かう消防隊が途中で避難者と出会うことを避けるというのは、救助を目的とすればあり得ないと思ったのです。非常口のエレベーターにしても2台設置するなら、避難する乗客は1,000人もいるのですから、2台とも避難用に使うのが合理的でしょう。いつ何人来るか分からない消防専用1台確保するという発想が理解できません。それに、もし消防隊が下りでエレベーターを使ったとしても、空になる上に避難者を乗せれば済む話ではないでしょうか。

JR東海は、消防の出動に関して、なぜ人命救助を軽視するかのような融通のきかない計画を出してくるのでしょう。恐らくそれは、トンネル内で非常事態が発生し、乗客を避難させることが必要になっても外から救助に駆けつけるという発想がもともとないということと関係してるのだと思います。リニア新幹線の危機管理、特に非常時、災害時の救助に関しては、以前から私が描いていたイメージというのは、トンネル内の保守点検要員が一定数常に各非常口付近に待機していて、非常時には直ちに現場に駆けつけ、必要な救助を行うというものでした。ところが、これまでの説明会でもそのような内容の説明は一度もなく、ただ、お客様同士協力して避難していただくという言葉が繰り返されるだけでした。

た。

現実に事故やトラブルが起こり、リニア車両が停止しても乗客がトンネル内に閉じ込められれば、結局は救助のために警察や消防が出動要請を受けることになるでしょう。しかし、それ以前にＪＲ東海は、外部の公的機関に助けを求める前に、鉄道事業者の使命としてまず自前の救助計画を最初から練り直すべきであると私は考えます。

次に、大深度法及び基本方針が求める大深度地下の適正かつ合理的な利用に関して、該当する事柄に即して意見を述べます。

２００１年に閣議決定された大深度法の基本方針は、大深度地下の利用に当たっては早い者勝ち、虫食的な乱開発を避け、適正かつ合理的な理由を図ることが強く求められるとあります。また、別な箇所には、大深度地下の事業と地上及び浅深度、浅い部分です、浅深度地下の事業との間で相互に支障が生じないようにすることが重要という記述もあります。

私が住む川崎市宮前区と隣の高津区では、鶴見川水系の浸水対策として、神奈川県による矢上川地下調節池の建設計画があります。これは、集中豪雨による河川の氾濫を防ぐため、矢上川の真下の地下に全長４キロのトンネルを掘り、一時的に雨水をためておくための施設です。その最も上流に建設する発進立て坑の位置がリニアの梶ヶ谷非常口に隣接し、工期も重なっています。更に、ともにシールド工法でつくられる直径１４メートルのリニアの大深度トンネルと、直径８メートルの貯水トンネルが梶ヶ谷のこの付近で交差します。５月の説明会で、隣接する２つの工事について、工事の時期を含めて神奈川県とどのような調整をしたのかと質問しましたが、全く調整はしていないという回答でした。とても信じられないことです。

更に、交差する上下２つのシールドトンネルは、どちらを先に掘るのかも聞きましたが、こちらの質問は完全に無視されました。これは、相手方と調整していないから分からないというような回答ではなく、質問そのものが無視されたのです。いつものことながら、全く誠意が感じられません。

先ほどの引用を重ねて強調したいと思います。大深度法の基本方針には、大深度地下の事業と浅深度地下の事業とで相互に支障が生じないようにすることが重要で、早い者勝ちを避け、適正かつ合理的な利用が強く求められると書いてありますが、ＪＲ東海という会社にはこの基本方針に書いてある意味がほとんど理解できていないようです。

公共の利益という観点で言うと、川崎市民にとって、リニア建設は日常生活に何の利益

ももたらしません。一方、河川の治水対策は、生活の安全を守る上で極めて重要な課題です。大深度地下使用の認可に関しては、JR東海だけの早い者勝ちにならないよう、くれぐれも慎重な審査を望みます。

最後に、同じく、大深度地下の適正かつ合理的な利用に関して、リニアの社会的ニーズや需要動向に対する疑問を意見として述べます。

大深度法の基本方針は、大深度地下を使用する事業は、今後の社会的ニーズや需要動向をも含めた評価を踏まえたものでなければならないという記述があります。最新の人口予測によると、日本の人口は2045年には現在より2,000万人減少し、2065年には4,000万人近く減少します。

一方で、JR東海は、リニア新幹線東京－大阪間の開業時には、東海道新幹線と合わせて利用者が今の約1.5倍に増加すると予測しています。半世紀後に人口が3分の2まで縮むのに、逆に需要は増えて、今の1.5倍を維持し続ける根拠はどこにあるのか。7年前はまともな議論もせず素通りしてきましたが、大深度地下の使用認可の審査に当たり、国土交通省は今こそ冷静に吟味すべきです。

大動脈の二重系化と言えは聞こえはよいのですが、100年、200年、更に500年、1,000年という単位で考えれば、これは経年劣化路線の二重系化にはほかなりません。特に、電力の浪費が半端ないリニアは、採算がとれない上にトンネルが9割近くも占めるため、経年劣化に対する施設維持の負担も半端ないのです。私たちがこの半端ない負の遺産を残すことは、私たちの子孫にとって半端なく迷惑なだけです。日本の大動脈を結ぶ高速鉄道は、東海道新幹線一本に絞って、メンテナンスを繰り返しながら今後も大切に維持していく、誰が考えてもこれが賢明な選択のはずです。

ここでもう一度手荷物検査の話に戻します。私の結論は、リニアの営業運転は手荷物検査なしには絶対できないというものです。JR東海の社員の皆さん、国交省の皆さん、あなた方は手荷物検査をやらない旅客機に乗ることができますか。怖くて乗れないでしょう。リニアも同じです。今、山梨実験線の体験乗車でエックス線や金属探知機での検査をやっているのに、営業運転でこれらを実施しなかったら、リニアに乗る気がしますか。狭い密閉空間をわずか10センチ浮上して、時速500キロで疾走する車内で爆弾テロが起きればひとたまりもなく、絶望的で悲惨な状況を招くでしょう。一度でもそんな大惨事が起きれば、もうリニアには誰も乗りません。即営業中止です。

では、手荷物検査を実施したとして、今度は新幹線のぞみがあるのに、乗車手続に時間

のかかるリニアをわざわざ選びますか。速達性のメリットはほとんどなくなっているのです。恐らく一度はリニアに乗ってみたいという人はいても、繰り返し乗りたいという人はそれほど多くないでしょう。大深度法の基本方針で言う社会的ニーズの実態はそんなところだろうと思います。採算がとれない上に需要もないとなれば、これはもうわざわざつくる価値はありません。

密室でのテロや凶悪犯罪は今も新幹線でも怖いという声に対しては、今、東海道新幹線は空前の収益を上げているわけですから、その一部を人件費に回して、車両1両当たり1人ずつ、警備用の乗務員を配置すればよいと思います。リニア計画を中止すれば、すぐにでも実現できる話です。定年65歳が検討されている時代ですから、その年齢層をターゲットにJRの退職者はもとより、それこそ警察や消防のOBなどを対象に大募集かければ、ある程度の人材は確保できるのではないのでしょうか。

最後は、一人の鉄道愛好者として、私なりの建設的な提案をさせていただきました。

以上で私の公述を終わります。ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 ここで、議事次第に沿って小休憩を入れさせていただきます。

なお、次の公述人、今田徹さんより、公述開始時間繰り上げの了解をいただいておりますので、小休憩を予定より少し長目にとった後、15時20分より公述を開始いたします。

ただいまから15時20分まで休憩といたします。

(休憩)

【議長】 公述開始時刻の2分前になりました。次は、公述人、今田徹さんから公述をしていただきます。

公述人、今田徹さんは、壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻は15時18分ですので、15時20分から公述を開始し、30分後の15時50分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(今田)】 私は、大学でトンネル工学を専門に研究しておりました。そんな関係

でトンネルに関する各種の技術基準の策定にいろいろかかわってまいりました。

さまざまなトンネルの施工に関する委員会に参画してまいりまして、覆工計画の策定や施工中の課題の対応について、国や自治体に対して助言を行ってまいりました。

大深度地下については、平成7年に臨時大深度地下利用調査会が立ち上げられ、この委員会に参画する機会を得て以来、大深度地下とはいろいろな関係でかかわりを持ってきております。

本公聴会では、この表題でございますように、安全に関する大深度地下の公共的利用に関する特別措置法の考え方、関連する技術基準を紹介しながら、中央新幹線の大深度地下トンネルについて、最新のシールドに関する知見に基づきまして、構造の安全性、それから供用時の火災などに対する安全の確保、環境の保全に関して意見を述べさせていただきます。

大深度地下の公共的使用に関する特別措置法でございますが、今日お集まりのかたは大体御存じの方だと思いますが、改めてその考え方を紹介させていただきたいと思います。

臨時大深度地下利用調査会答申でございますが、始めにこんな文章があります。大深度地下は、土地利用者による通常の利用が行われていない地下空間である。そこで、このような空間の特性を踏まえて、公共性を有する事業の円滑に資する制度であるということが述べられております。

そしてまた、他方で、言うまでもないことながら、安全の確保は大深度地下を人間の活動空間として利用するために非常に重要な課題である。また、地下水、地盤等の環境への影響を抑制し、環境影響が著しいものにならないことを回避することが求められるということで、この安全環境、それから構造の安全性ということにつきまして、非常に神経質と申しますか、重点事項として考えていると、その上に成り立っているということでございます。

改めて、大深度地下使用認可の要件でございますが、大深度地下施設は、民有地地下に設置されること、深い地下であることから、施設の耐力が安全の確保の面で慎重な技術的検討及び配慮が必要であるということでありまして、大深度法でも使用の許可の要件を定める16条におきまして事業計画が基本方針に適合するものであること、6におきまして、事業により設置する施設または工作物が、事業区域に係る土地に通常の建物が建築されてもその構造に支障がないものとして政令で定める耐力以上の耐力を有するものであることと規定しております。

そして大深度基本方針におきまして、安全の確保、環境の保全、その他大深度地下の公共使用に際し、配慮すべき事項というのを定めております。大深度法の技術的検討では、このような背景のもと、耐力、環境保全及び安全確保に関して地上の地権者、利用者に対して慎重に配慮したものであり、大深度の関連指針もその意向が反映されているということでございます。

具体的には、大深度法に関する指針というのが多くつくられております。まず、大深度法がありまして、それを具体的にどうするかということで、大深度地下使用指針の解説。これは土地所有者等の関係者の技術的解釈を統一するというで設けられているわけでございます。

それから安全です。公共的使用の安全の確保に関する指針、環境の保全に関する指針、それからバリアフリー・アメニティー向上の指針というようなことで方針がしっかり定められている。そのほか、実際の運用におきましては、関連する、例えば鉄道の場合ですと、鉄道営業法だとか、それぞれの各事業に関する関連指針やマニュアル類でございます。これらを踏まえて、大深度地下の設計がなされるということでございます。鉄道に関する技術上の基準を定める省令、参酌基準とか、いろいろございます。それからまた、それ以外に、学会等で定められた基準もございまして、それから当該事業に関して特化した手引きなども作成される例が多うございます。

こういうことで、基準の整備が非常に多く、完全にといいますか、十分に配慮されてるということでございます。この中で、大深度の使い方の検討がなされているということになります。

まず、構造の具体的な話に入りまして、トンネル構造の安定性でございますけれども、中央新幹線は、トンネル構造については密閉型のシールド工法で掘削され、トンネルの覆工にはセグメントが用いられるということでございます。

なぜこれが重要かといいますと、非常に安全性の高い工法ということでございます。これは具体的にシールドというのはどういうものかということの中には御存じない方もいらっしゃると思ひまして、あえてここに写真を持ってまいりましたけれども、これがシールドでございます、このところで掘削します。掘削した土砂はこのシールドの中に取り込みます。すぐあとに出てきますけれども、セグメントで、壁といいますか、トンネルの安定性を確保するための構造体をつくるわけですが、それは、このシールドの中で組み立てられるということになりますので、非常に安全性の高い工法ということになります。

ポンチ絵で今のところを更に詳しく説明しますと、トンネルを掘削するとトンネルの一番最前線、前面には土圧と水圧が出てきます。それを先ほどの掘削するところの、このチャンバーと言ってますが、このチャンバーの中に圧力をかけて、これとバランスするような形でトンネルを掘っていく。

出た土砂は、ここにスクリーコンベヤーが描いてありますが、これはいろんなタイプといますか、土砂の取り出し方についていろいろなタイプがございます。これがスクリーコンベヤーを使う例でございますけども、これで取り出す。それから、セグメントはここで組み立てます。シールドというのは、機長と書いてある、ここからここまでの間です。

ですから、主要な部分、トンネルの構造体を組み上げるまでに、シールドという非常に頑丈な中で移動が進められる。しかも、土圧と水圧に対抗しながら掘る、ゆるがないようにして掘るということですから、極めて、水に影響を与えませんし、安全性の高い工法であるということになります。

セグメントというものですが、ご覧になったことがない方もたくさんいらっしゃると思いますので、あえて持ってまいりました。これがセグメンテッドライニングと言ってます。こう分割したものをシールドの中で組み立てるということで、工場で作ります。したがって、非常に品質、それから信頼性の高い構造物ができ上がるということになります。でき上がったものはこんなような形になるわけです。

ここに換気の風管があります。それから、これは土量を出すためのベルトコンベヤーです。非常にきれいな空間ができ上がる、安全性の高い非常にきれいな空間ができ上がるということになります。

セグメントの安全性を考える場合に、大深度地下になった場合に、セグメントは危険になるといいますか、条件が厳しくなるんじゃないかというようなことがすぐ連想されるわけですけども、それはそうではないということを御説明、そういうことばかりではないということを御説明したいと思います。

セグメントに発生する力ですが、セグメントに作用する荷重、セグメントを支える条件、セグメントそのものの構造条件によって決まってまいります。それで、トンネルが深くなりますと、水圧が卓越してまいります。

水圧が卓越してくるということは、トンネル周辺にほぼ一様な荷重が作用するということになりまして、必要な圧縮力が作用するということになります。

ここに書いてあります軸力状態であります。曲げの量が非常に少なくなる。これはトンネルが浅い場合、土被りが浅い場合には荷重のバランスが悪くて、曲げが卓越する場合がありますけど、そういうことじゃなくて、逆に深くなると軸力状態に近くなるんで、バランスが構造的には必ずしも悪くはならない、安全な方向に働くということを申し上げておきたいと思います。

それから、セグメントを支える条件で、今のは荷重の条件ですが、セグメントを支える条件は、地盤に荷重が作用したため、地盤の変形のしやすさ、地盤反力係数と言ってますけど、これで決まります。大深度地下は地盤が良好な地盤になりますので、変形しにくく、設計上有利な方向になります。

それから、セグメントの構造条件ですけれども、これは設計しまして、どのくらいの耐力が必要かということになるわけですが、先ほど申し上げましたように、軸力状態に近くなりますから、どちらかという構造が簡易な方向で済むという傾向にあります。

ですから、以上のように、トンネルの設置深さが大きいから、必ずしも厳しくなるというわけではないというわけでございます。

中央新幹線とシールドの設計でございますが、いろんな基準がございます。

先ほど申し上げました大深度地下使用の技術指針等々たくさんの基準に基づきまして設計がなされるわけです。施工時荷重も含めて荷重条件として考えていくということになります。鉛直の方向の土圧、水圧、それから上載荷重の状態ですが、現状の都市計画を踏まえた最大限の建物荷重を考慮するということです。

最大限の建物、これは荷重制限がない場合ですけれども、東京新宿の高層ビル、建物の荷重にも耐えられるようなもので設計していくということになります。

施工時荷重の話は申し上げましたが、セグメントの設計法ですが、今説明すると設計は詳細にわたり過ぎますが、いろんな設計法がありますけども、はりばねモデルというのを使って設計しています。

はりばねモデルというのは、ばねが書いてありますが、地盤をばねであらわす。それから、セグメント一つ一つははりであらわすというような、また継ぎ手はばねであらわすというようなやり方で、一つの確立した方法である、これを用いて設計されてるということになります。

それから、セグメントの厚さですが、設計ではこうなるよということになるわけですが、ただし、従来の実績というのは非常に経験値が含まれてるわけでございますので、そ

れに照らしてどうなのかということをチェックするという意味で、この図は非常に重要な図なんですけども、この範囲に今回の場合は当然、入っていくということで安全性は確保されてるといふふうに考えてよろしいかと思えます。

施工時荷重の留意点につきましても、いろいろな点で今まで以上に研究いたしまして、留意されてるといふことになると思えます。

大分深くなりますから、要するに荷重そのものとしては大きくなるわけですけども、セグメントも大きくなりますし、したがって、バランスのとれた設計になっているということが一番重要なことになるわけです。それがちゃんとチェックされてるといふことになるかと思えます。

供用時の安全性の話に、次に移りたいと思えます。

これは火災の話になりますけども、列車空間だから、火災が発生したら安全性が非常に重要であるということになります。鉄道トンネルでの火災でございますけど、主な火災を上げてみますと、北陸トンネル、それからユーロトンネルでは火災が何回も起こってます。それから、2003年に燃料を持ち込んだというのは大邱の火災。それから、最近では2011年に石勝線の火災というのがございます。

ユーロトンネルの火災で特徴的なのは、ユーロトンネルというのはフェリーになってまして、トラックを運搬するような構造になってます。全ての火災が運搬中のトラックが原因で発生してるということで、車両そのものから発生してるということではないようです。

結局、例を出すぐらい発生件数が非常に少ない。道路トンネルでは毎年国内で20件程度発生していますけれども、非常に鉄道の場合には楽でございますけど、鉄道トンネルの場合には、車両運行、施設の全てが鉄道会社によって一元的に行われているということは、道路のように何が通るか分からないというようなことがないわけでありまして。

いつの場合もそうですけども、事故が起きますと、それを契機に基準類の改定が行われております。北陸トンネルの事故というのは非常に大きな衝撃を与えまして、これによって大体鉄道トンネルの安全の考え方が整理されたんではないかと思っておりますけど、北陸トンネルの事故です、上が。これが大邱の火災の事故です。

それぞれ、この事故を契機に基準類の一部改定が行われております。

火災に対する基準ですが、これは鉄道の方の基準で、29条、地下駅等の設備です。避難設備。電車線等の設備、それぞれの施設にどういうものを使うか、それから火災が起

きたときにどうするかというようなことで、これが北陸トンネルの後に確定、確定っていうのは行われるようになったわけですけども、走行中の列車に火災が発生した場合には、原則として次の停車場、またはトンネルの外まで走行するということが原則になってます。これだけの走れる能力が持ってるっていうことな実験で確かめられたようでございます。

このほか、大深度、今回の申請に当たって、いろいろ事業者は勉強されているようでございます。これも確認されているということです。

それから、基準で想定される、車両の設備に関する火災対策ですけども、今まで申し上げてきたようなことですけども、前提は車両の不燃化です。設備の不燃化、これが鉄道に関する対応策ということになります。自分でコントロールできるわけですから、不燃性を高めればよいということになります。

被覆管の設備については、どんなことを考えておかなければいけないのかっていうようなことで、いろいろ規定されております。被覆管に関する電気設備です。細かい仕様がいろいろ決められておりまして、これに基づき設計がなされるということになるわけです。

火災規模の話ですが、火災規模については、大邱の火災の後、いろいろ検討されまして、ここに書いてあるような規模です。火災の速度はどのくらいか、それから、火災の規模は、5メガワットと書いてありますけども、この程度というようなこと。

これをもとにシミュレーションをやりまして、トンネル内の濃度がどうなるかというようなことを検討いたしまして、避難環境が保たれるということをシミュレーションされていると聞いております。

ここで、大深度地下における避難の考え方ですが、原則は、駅またはトンネルの外まで走行するということになります。どうしても車両が止まるような事態になってしまった場合には、大深度地下ではこのような考え方をするようにしております。これが大深度地下のトンネルですけども、ここには軌道の空間側に、その下に一部空間、使える空間があります。ここに避難通路を設ける。ということで、車両から、止まってしまった場合には状況に応じて車両から出てもらって、この階段を通過して避難通路に入ってもらおうという形をとられるということでもあります。

火災規模というのは、そんなに大きな火災というふうにはならないといえますか、自分でコントロールできる、ある意味自分でコントロールできるわけですから類推できますし、先ほどの基準にもありました。それにならないように、縦方向に初動空間には換気を行いますし、下部空間は別の系統で加圧して煙が入らないようにする。この空間は安全な空間

であるということで保持するということになってます。

これが非常口と言ってますけど、立杭間、立杭間で500メートルごとに、非常口といえますか、避難できる階段があるというような構造がとられているということでありまして、道路と同様以上の安全性が確保されているというふうに考えてよろしいかと思えます。

大深度地下の耐震性でございますが、トンネルというのは、シールドというのは、可とう性かなりありますので、地盤と一緒に揺れるということで、普通は考える必要がないというのが技術的な常識であります。なぜかといいますと、地盤と一緒に揺れるだけだということで、地盤が多少変形してもそれに追従できる、しかも、深くなれば、ここにありますように、震度そのものが小さくなるということで、これで十分対応できる。それから地上では建物自体が揺れるということが大きな被害をもたらすわけで、地下とは全くメカニズムが異なるということになろうかと思えます。

次に、環境保全ですが、環境保全は、一言で言ってしまえば、トンネルの掘削に密閉型シールド工法が採用されて、トンネルは深く良好な地盤に設置されるということになります。

その結果、地下水に関していえば、密閉型シールド工法は、水圧、土圧のバランスで圧力をかけながらトンネルを掘削する、基本的に地下水に、切羽といいますか、最先端が一時的に多少の影響はあるかもしれませんが、永久的に影響が残るというわけではありません。

したがって、それと、トンネルのセグメントというのは、非常に水密の高い構造物になってます。ほとんど水が出ません。ということで、水を、トンネルを掘ったからといって、周辺の地下水に影響を与えるということはほとんどないということになろうかと思えます。

次に、地下水の流動阻害ですけれども、今回のトンネルは14メートルありますけれども、地上から開削方法といいますか、土留めを打って全面的に水を止めるというようなものではありませんので、流動阻害に対して限定的であると考えられます。最近、大型のシールドが掘られておりますのは、流動阻害が問題になった例というのは、私は聞いておりません。その他の条件、いろいろと、酸化、化学変化とかがありますけれども、地下水が動かないということは、そもそも環境に対して優しい、環境に影響を与えないということにあるということでございます。

それから、近年、いろいろ事故がありまして、皆さん関心をお持ちのことかと思えます。これは福岡のトンネルの例でございますが、これは山岳工法で掘られてますので、これは

別の工法で、シールドではこういうことということはほとんど考えられません。

ただし、岡山で事故が起きました。これは非常に厳しい条件のもとでシールドが掘られています。これについては、いろいろな原因調査が行われまして、それぞれ指針、あるいは安全対策に対して、いろいろな考え方が、報告書が出されております。それに基づいて、今回のトンネルは、一つ賢くなった設計がなされているということになろうかと思えます。

まとめでございますが、大深度地下の使用に当たっては、大深度地下使用指針の解説、大深度地下の公共的使用に関する安全確認に関する指針と各指針が整備され、施設の耐力、安全確保や環境保全などに対して十分な技術的検討及び配慮が行われることとなっております。

それから、本事業においても事業者が上記の指針に基づいて十分な技術的検討及び配慮が行われている。トンネル構造の安全性、耐力についても大深度地下の特性を踏まえつつ、適切な設計を行っており、必要な耐力を有しているものと考えられます。

トンネルの安全面については、鉄道の火災に対する技術基準に加え、避難を踏まえて具体的な運用や施設計画を検討されており、供用後、事業者及び関係者が、施設の維持管理に対して訓練や工法を適切に継続すれば十分安全が確保されるものと考えております。

また、地震については、トンネルというのは、そもそも地震に強い構造物である。しかも良好な地盤に設けられているということで、地震動による問題はないというふうに想定されます。

それから、トンネルの環境面については、地下水や地盤沈下に対する密閉型シールド工法の採用によって、この工法が信頼性が高いということから、影響はほとんどないのではないかと考えられます。

以上でございます。

【議長】 ありがとうございます。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 次は、公述人、宮川達雄さんから公述していただきます。

公述人、宮川達雄さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

また、公述人からは事業者との質疑の希望がありますので、事業者も壇上にお上がりになり、事業者席にお着きください。

(公述人・事業者の登壇)

【議長】 現在の時刻が15時51分ですので、15時55分から公述を開始し、30

分後の16時25分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(宮川)】 皆さんこんにちは。事業者の方々には今日は、お暑いところありがとうございます。私、大田区に在住しております宮川と申します。よろしくお願いいたします。

今回の中央新幹線大深度使用について、環境問題や公益性、更には事業の収益性など東京から名古屋に至る沿線の住民においては関心が高く、公述人意見の大半を占めるものと予想しております。大深度地下使用が可能となる事業の大前提となる公益性は、将来の事業の収益性、それ以前に工事の確実性等の疑問が解消されない限り担保できないのではないのでしょうか。ところが、そうした現状で既に工事は始まっています。

大深度地下利用は、当初、公的利用が目的だったようです。これは先ほどの今田先生も参加なさってらっしゃいました臨時大深度地下利用調査会、そういったものが1995年に設置されました。で、その設置法を当時の野沢太三議員が、この方は旧国鉄のOBでいらっしゃいますけれども、提案されて国会で議決され、そしてその調査会が設置されました。

その後の調査会の答申では、公共事業だけではなく、公益的なお仕事をしている会社の利用も可能になってしまいました。また、調査会の会長代理には、旧国鉄出身の大学教授でいらっしゃった方が任命され、そこの第1回の会合の議事録には、これは委員の意見としてどなたが仰ったか記録はありませんけれども、大深度地下利用の制度は必要不可欠であり、これがなければ事実上リニア中央新幹線は不可能というふうな御意見をされた方がいらっしゃいます。これはどなたがそういう御発言をしたのか分かりませんが、そういう発言があって、この調査会が発足しております。この段階から、暗に中央新幹線は、大深度地下使用が前提になっているようにも理解できます。というよりも、大深度地下使用制度は、中央新幹線のためだと言ってもよいでしょう。

しかしながら、全幹法の整備計画が決定された2011年、その答申には大深度地下に関しての表現はたった一言しかありません。地震や大深度地下での火災等の異常時における安全確保について云々というところではかありません。いわゆる大深度研究のプロセスと、それから中央新幹線のプロセスというのが、実は同時に走っているという状況で、法律上は全く別のものとして討議されているわけです。

この整備計画が2011年決定されておりますけれども、その答申の参考資料において、

パブリックコメントの結果が添付されております。パブリックコメントは3回行われているようですけれども、最後の答申の一番直近のパブコメでは、888件中648件が反対、中止を訴えていました。しかし、この答申には全く反映されておりません。これが新幹線の整備計画になっております。したがって、この整備計画のプロセスにおいては、大深度という言葉がほとんど出ていない。しかし、そのプロセスの後には、環境アセスメントが続くわけです。大深度地下で中央新幹線の工事をするというのを沿線の住民が説明を受けたのは、環境アセスメントの発表時期、約4年前です。平成26年、2014年のことでした。

私は、こうした背景から、別の視点から首都圏地域の大深度地下使用に至るJR東海さんの事業計画経緯に関して聞きたいと思います。

いろいろインターネット上でJRさんの方から公開されている資料、あるいは国交省の資料、そういったものを調査してまいりましたけれども、中央新幹線の都内及び神奈川県ルートに関しまして、その決定に至る資料はほとんど見つかりません。中央アルプルートですとか伊那谷ルートですとかって、そういった中間の山岳地帯、こちらのルート決定に対するいろいろなスタディー、比較、工事費の比較ですとか、そういったものの資料は結構たっぷりあるんですけれども、都内、首都圏、それから名古屋圏、そういったところの地域においてのルート決定、これに対する資料、あるいは何か前提になったスタディーですとかそういったものに関してはほとんど公開されていません。というか、見つかりません。なぜ、今回示された港区、品川区、世田谷区、大田区、それから川崎市ほかを経由する事業用地になったのかの経緯を示すものはできれば公開していただきたいと思えます。

今回の公聴会は、公開された住所の大深度地下使用の認可に関するものです。ところが、地図を見ますと、その起点部分に当たる東京都内の品川駅、それから神奈川県川崎市宮前区の梶ヶ谷の非常口に至るルート、この部分に関しては、東京都においては東海道新幹線、あるいは品鶴線の軌道、神奈川県においては武蔵野貨物線軌道の地下部分を使用することにより、大部分の当該区間の目的を達成することのように見えます。言い換えれば、JR東海ないしは旧国鉄グループ会社の軌道の地下あるいは大深度地下、または既存の公共道路地下等を使用すれば、多くの部分で民有地の用地買収も不要となり、沿線住民の大深度地下使用による私権を妨げる等の必要も最小化しつつ、なおかつ地下トンネルを敷設することが可能だと思えます。

また、同時にこのルートに関して、この首都圏のルートは真っすぐ西に向かっていないのかというのも疑問です。何か不都合があるのでしょうか。

過去には、東京都内では東海道新幹線を建設する際に、既存の品鶴線の軌道を拡張し、新幹線軌道を敷設した事例があります。実際、起点となる品川駅は、既存の新幹線の駅その深い地下を中央新幹線の発駅として建設していらっしゃいます。既存軌道の大深度地下を利用するのは可能なはずですが、既に所有あるいは使用している鉄道軌道地下部分を今回の事業のために有効利用するのが、まずは企業の努力というものではないでしょうか。

今回の大深度地下使用の申請は、大深度地下使用ありきの事業というふうに言わざるを得ません。民有地の大深度地下使用はこの事業を容易に推進するための方便でしかなく、自社、あるいは旧国鉄グループ会社の用地を、地下を優先的に使用することに努力を集中すべきです。自社用地では工事が無理な場合に限って民有地の大深度地下使用を申請すべきではないでしょうか。ぜひとも計画された経路の調査、検討、議論、決定の経緯を公開していただきたいと思います。

【議長】 今の公述人の質問について、事業者で何かございますでしょうか。

【事業者(今井)】 それでは、お答えいたします。

まず、ルートでございますが、大きい話のところから御説明させていただきますが、超電導リニアの技術的な制約条件、それから地形、地質の制約条件、それから環境要素による制約条件、こういったところから絞り込んで決定していったというところで、経緯を申し上げますと、平成23年8月に計画段階の環境影響評価の、最初の段階の配慮書というものをオープンしてございますが、このときにルートを3キロ幅でお示ししてございます。そのときに、超電導リニアの技術的制約条件や、先ほど申し上げました環境要素による制約条件を踏まえまして、その3キロに絞り込んだというところで、そこから更に平成25年9月に今度は環境影響評価準備書ということで、ルートをお示ししてございます。このあたりの具体的な内容と経緯については公表をしてございますが、環境影響評価書というものの中に記載してございます。

少しその具体的な中身の御説明を申し上げます。まず、配慮書における路線の絞り込みのところでございますが、まず、起点の東京と名古屋、これを超電導リニアの超高速性を踏まえまして、できる限り直線で結ぶと、まず東京と名古屋を直線で結ぶという、大きいところから申し上げますけれどもそれをまず基本とする。その上で、既に7分の1ほど施工してます山梨リニア実験線、これを営業で活用するというので、そこをルートとして

通るといところです。まずそこから大きく絞ってございます。

その後、そのリニアの技術的な条件というところでございますが、まず、500キロで走らせるためには、できるだけ直線がいいわけで、カーブをつくったとしても直線半径8,000メートル以上というかなり緩い平面上の大きなカーブが必要になってくるということございまして、急には曲がれないというところがございます。それから、活断層、地震の関係で活断層という、分かっている活断層については、できるだけ回避するというところで、それでも先ほど直線をできるだけ通るという観点からいくと、やむを得ず通過する場合については、できるだけ直交させて、短い区間で通過するというような考え方がございます。それから、生活環境の面の配慮としましては、市街地ですとか住宅地等をできる限り回避する。それから自然環境面におきましては、自然公園の区域を回避するというような考えで絞り込んでいます。

それで、そこから更に細かい話になってきますと、先ほども御指摘がございましたけれども、東京のどこを出発にするかというところで、品川を起点にするというふうに決めていきまして、品川を起点にしたときに、できるだけ自社用地をとということで、品川は東海道新幹線の下に沿って行くということで、少し南下をするというようなルートでございませう。一方で、名古屋駅は、将来大阪まで開業することを考えますと、できるだけ直線ということ考えますと、名古屋駅は南北に東海道新幹線が走ってまして、大阪までつなげようとするとうとうしても直交するという事なんで、そこは直交するという条件になってきます。

その後は、都市部はトンネルの上に非常口というのを5キロ置きでシールドマシンを入れる落とし込む立坑で使って、将来的にはそこは非常口という形になりますが、これを5キロ置きで考えてございますが、非常口をつくるために纏まった、数千から1万平米程度までの纏まった土地が必要ということで、そういう場所はなかなかどこにでもあるということではないので、企業の用地ですとか公的用地、あるいは未利用地、そういったところがとれるかどうかというところで、そういうところも限定されてくるということになります。

ここの図で示してございますが、これは首都圏でございますけれども、例えば先ほど市街地と言いましたけれども、このまま真っすぐこういうふうに通るルートですと、町田の市街地というところに当たってしまう。あるいは更にこう西へ真っすぐ伸ばすと多摩ニュータウンに当たってしまうというような、そういったところ、あるいは自然公園というの

がございますけれども、そういったところも避けるというような形で絞り込んでいってま
す。最終的には先ほどの非常口っていうのが実際にどこにとれるのかっていうことで線状
の形で、最終的には絞り込んでいったと、そういったようなことで決めてございます。

【議長】 公述人、何かございますでしょうか。

もう一度、図面を映すことは可能でしょうか。

【公述人(宮川)】 今、御説明にあったのは、ここが品川駅になると思いますけれども、
ここから西進はできない。要は、非常口ですとか、そういったものの用地が確保できない
という理由で西進できなかったという理解でよろしいですか。

【議長】 事業者、お願いします。

【事業者(今井)】 まず、自社用地を東京ターミナルのところを使うということで、品川
駅に決めまして、それが東海道新幹線は南北方向に、そのの箇所では走ってますので、そ
この下を通ってくということ、一旦南下をするというようなことにいたしました。自社
用地を活用するという点でございます。

【公述人(宮川)】 そこで質問なんですけれども、そもそも品川の駅を大深度で開発をす
れば、それが東海道新幹線の下を並行、上下で並行にしなくてもT字で直交して出発する
ことは可能ですよね。

【議長】 事業者、教えてください。

【事業者(今井)】 もともとそういう計画をしてつくればということでございますか。

自社用地を活用余りしないで、そういうふうに品川駅をつくればというのは仮定の話か
と思いますけれども、そうした場合に地下空間が今現在、そこを支障なく使えるのかどう
かというようなこともございますので、それができたのかどうかっていうのはここでは即
答できません。

【議長】 公述人、何かございますか。

【公述人(宮川)】 そうしますと、そういったいわゆるルートの、今、南方向に出発する、
あるいは西方向に出発する、あるいは大深度地下でそもそもの東京ターミナル駅をつくる
と、そういったものに関する決定の経緯というのはあるんでしょうか。

【議長】 事業者は答えられる範囲でお願いします。

【事業者(今井)】 先ほども申し上げましたように、品川ターミナルにつきましては自社
用地をできるだけ活用するというところで南下するというルートを検討して決めたという
ことでございます。

【議長】 公述人、何かございますか。

【公述人(宮川)】 先ほども、町田の既成市街地を迂回するというふうに仰いました。しかし、都内では、既成市街地を完全に縦断というか、横断をしているわけなんですけど、なぜ町田の市街地を迂回し、逆に大田区、品川区、世田谷区をそのまま通過するのか。しかも東海道新幹線とほぼ並行して新たな住宅地の民有地を突っ切っている、そういったルートをおとりになってるんですけども、それは何か意図的なことがあるんでしょうか。

【議長】 事業者、答えられる範囲でお願いします。

【事業者(今井)】 都区部におきましては、市街地を回避すべきだという御質問でしょうか。

それは、先ほど申しましたように、自社用地で一旦南へ行った後に、纏まった非常口ということ、これも都内でなかなか難しいんですけども、そういうエリアを、非常口のための敷地を確保するというようなことも踏まえたルート選定をさせていただいてるところでございます。

【議長】 公述人、何かございますか。

【公述人(宮川)】 結構です。

【議長】 これで公述は終了しますか。

ありがとうございました。そうしましたら、公述人は降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 次の公述人からも事業者との質疑の希望がありますので、事業者は壇上に残ったままお待ちください。

次の公述人の伊藤清美さんでございますけれども、現在、まだ御来場されておりません。このため、定刻の16時40分より公述を開始いたしますので、それまで小休止といたします。

すみません、事業者は一旦また席へお戻りください。

(事業者の降壇)

【議長】 では、次は、公述人、伊藤清美さんから公述をしていただきます。

公述人、伊藤清美さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いいたします。また、事業者におかれましても事業者席に登壇をお願いいたします。

(公述人・事業者の登壇)

【議長】 現在の時刻が16時38分ですので、16時40分から公述を開始し、30

分後の17時10分までに公述を終了されるようお願いいたします。

なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

では、公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人(伊藤)】 私は、川崎市の麻生区に住んでおります伊藤と申します。今回のリニア新幹線問題で、大深度地下を利用するリニア新幹線の安全性、事故時の避難対策について特に意見を述べ、質問をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

第1に、リニア新幹線は極めて危険性を内包した乗り物である。昨年12月11日に山陽新幹線のぞみにおいて、車両荷重を支えている台車に14センチの亀裂が発見され、残り3センチで破断するという脱線につながりかねない極めて重大な問題が報道されました。テレビの映像で見ますと、傷口は明らかに金属疲労によるものと見られます。しかも、小倉で異常の兆候を気づいていたにもかかわらず、名古屋まで走行していたという。破断していたら、乗客1,000名の生死にかかわる大事故になったことは想像にたくありません。この事故で、台車の強度を左右する部材の厚さが薄いなど、他の車両の点検もしたところ、そういう問題点が数多くあり、重大な問題が見過ごされてきた事実が明らかになりました。この事故がリニア新幹線で起こったと考えると、地下深いトンネルの中だけに、そら恐ろしくなります。

構造は違うが、現新幹線の約2倍の超高速の車体は、空中で磁力バランスを失い、ガイドウェイに激突し、浮上及び推進コイル、車体側の超電導コイルは破断飛散し、零下269度Cの液体ヘリウムを噴出、火災も発生、照明、換気扇、避難用エレベーターも動かない、全停電での大惨事に至ったものと想定されます。まさに、リニア新幹線の現計画は、一旦重大事故が発生したら、類を見ない大惨事を引き起こしかねない危険性を内包した乗り物であると言わざるを得ません。

その危険性を具体的に言えば、①16両1,000人乗り車両、全長約400メートルには、車掌3人のみで運転士はいない。外部からの遠隔運転では、現場の異常の兆候もつかめません。更に、制御電源喪失や制御装置の故障、誤作動、走行位置を示す位置センサーの故障などにより、リスクを現場での手動運転で回避することもできない。こういうものであります。

2つ目は、更にレール、車輪がなく、磁気浮上している状態で超電導コイルがクエンチや誤操作、故障で磁気喪失をした場合、浮上力はゼロになり、車体は落下し、コンクリー

ト床面に衝突、また左右の磁力バランスを失って、ガイドウェイ側壁、車体との間隔はわずか8センチです、に接触、激突するリスクがある。鉄のストッパー輪や緊急着地時のストッパー輪では、衝撃で破損します。こういう問題がある。

3番目に、また停車のため、ゴムタイヤ運転に移行時、車輪が出ないということも考えられます。この車輪が出ないとなるというのは飛行機でも時々見られますが、リニアでも同じコンクリート床面に緊急時着地車輪が鉄でできていると思いますが、それが床面に激突します。車体が大損害に、接触損害につながりかねないという危険も拭えません。

4番目。トンネル、ガイドウェイ、コイル、車両も経年、疲労劣化は避けられません。トンネル内の空気は走行のたびに圧力変化をし、トンネル壁に繰り返し作用、また土かぶりの重力と地下水の影響も受け、経年的にクラックが発生することにより、地下水噴入や壁の剥離落下も考えられます。また、浮上コイル、推進コイルを装着したガイドウェイ側壁は、車両側の超電導コイルの強力な磁気力で、走行のたびに吸引と反発の繰り返し曲げ応力を受け、疲労、振動も含めてですが、クラック発生のおそれも拭えません。

5番目。更には、側壁のコイルは走行のたびに電流が流れ、熱発生による膨張、収縮を繰り返し、絶縁樹脂の劣化に伴う火災の問題も出てきます。

6番目。ついこないだ大阪での地震災害は、活断層による直下型地震と報道されました。リニア新幹線は、最終的には大阪までの間、無数の活断層を横切る。首都圏にある活断層は離れているとして問題視していないのはおかしいです。リニアは大阪までつながっています。これらの地震や経年劣化によるトンネル壁面のコンクリートの剥離落下は、高速道路等の車道のトンネルで数多く起きています。これに超高速のリニアが衝突したとき、大惨事を招くことは想像にたくありません。

7番目。全電源喪失、予備電源も含めてですけども、実際に起きることでもあります。福島原発事故で重大な経験をしているにもかかわらず、JRの申請書では、一般的な停電しか想定していない。このような態度は許せません。事は人命にかかわることでもあります。

8番目、リニア新幹線を推進するJR東海や審議委員は、現新幹線は死亡事故などを起こしたことはないと安全神話を殊さら強調してきました。しかし、東海道新幹線、山陽新幹線ののぞみに相次いで死及び死亡事故及び車体破損事故など、相次いで重大事故が多発しています。その一つは、先日、ガソリン危険物持ち込みによる火災での死亡事故、2つ、製造時の弱点も含め、台車の金属疲労による亀裂であわやの大惨事を招く重大事故、3番目、刃物持ち込みによる殺傷事件、ついこないだ起きました。4番目、人体と衝突し、車

体の先端部の破損事故などの問題点が明らかになりました。これが大深度地下で発生した場合の具体的な対策が全くありません。

9番目。事故時車両から脱出する際、車掌がはしごをかけ、乗客を降ろすとしているが、出入り口には超電導コイルが配置されており、この強力な磁界にさらされます。人命にかかわる問題です。これに対する対策も全く述べられていません。

10番。JR東海は、認可申請書類で安全対策としての検討事項、火災、爆発、地震、浸水、停電、救急、救助、犯罪防止、地下施設における不安感の解消等について対策を講じるとして縷々述べています。しかし、一般的な机上の対応ばかりで、具体性がない。これらの対策の前提は電源が生きていればのことです。福島原発事故で明らかになったように、全電源が喪失すれば、暗黒の地下深いトンネル内となります。走行もできず、タイヤ、車輪も出ず、送風機やエレベーター初め、全ての機器は動作しない。事故は複合的なもので、単純な事故だけではありません。

以上、①から⑩を含めて、最悪の事態を想定して、全ての問題を上げ、徹底的な検証をすべきであります。特に、リニアの最大の問題は、地下深い狭いトンネル内、密閉空間だということです。地上なら助かる可能性のある事故でも大惨事に至る特別な危険なものです。スピードや利益より命こそが大事、こんな危険に目をつぶってまでつくるのか、申請を認めるべきではないと思います。

第2に、事故発生時の避難の困難さについてです。以上のように、リニアは現行新幹線に比べ、極めて大きなリスクを内包しているが、そのリニアの事故発生時に乗客が安全に退避できるのかが大きな問題です。この安全対策について、今までJRの説明の答弁ではその都度変わる。例えば、非常口のエレベーターの定員を私はただしたところ、当初、答弁はできず、同じく別の会場で再質問しましたところ、今度は20名との答弁があった。その後、準備書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人程度乗ることができると考えていますとかわり、人命にかかわる問題を真面目に検討していないずさんさが明らかです。

地上と異なって地下深いだけに、事故時の危険性が大きく、救出が難しい。この状況の中で最悪の事故を想定し、安全対策をとることが何にも増して重要です。考えられるのは、地震も含め、さきに上げた想定される事故や非常用バッテリーの故障も含めた火災の発生した場合、乗客が非常口から脱出できるのか。まず、16両1,000人の乗客が暗闇の中で隣の人顔も見えない中を、火煙に巻かれながらパニック状態で右往左往しながらガ

イドウェイ床下の点検用通路へ降りるため、500メートル間隔に配置された点検用通路の昇降口を探せるでしょうか。運よく通路に降りられたとして、子供やお年寄りを含む1,000人が二、三キロメートル歩いて非常口に着いたとしても、最初の人が到着してから最後尾の人が到着するまで数時間はかかります。ましてや最深の深さである高さ約130メートルを上って非常口から脱出する分にも数時間はかかりましょう。

また、超電導コイルの冷却タンクが破損し、液体ヘリウムが噴出、マイナス269度Cの液体を浴びないとも限らない。また、超電導コイルが生きていれば、強力な磁界にさらされる危険がある。40人乗りエレベーターでも1,000人を脱出させるには25往復以上必要で、昇降時間も含めれば数時間はかかるでありましょう。このように、非常に極めて脱出が困難な状況のリニア新幹線です。

第3に、避難及び危険物の持ち込み対策について提案します。避難についての対策、特にガイドウェイ床下の点検用通路に降りる開口部は、500メートルごとに1カ所です。16両の車両全長は約400メートルです。暗闇でパニックの中、1,000人の乗客は開口部が500メートルですから、それを探すのに一、二カ所になるでしょう、殺到することでしょう。少なくとも1車両の長さ約24メートルのごとに開口部を設置し、下に降りられるようにすべきです。

また、点検用通路には、避難者を運ぶ特別なトロックのような車両を各駅ごと、あるいは非常口ごとに配置し、すぐ逃げられる、あるいは救助隊を派遣できるようにすべきです。各駅ごとに救助隊を常備する。それが必要でしょう。

また、各駅での乗車については、危険物や刃物、危険物というのはガソリンとかそういうものも含まれます。あるいは刃物の持ち込みを避けるための探知機など飛行機なみの対策をとらなければなりません。JR東海は、利便性が損なわれるとして、さきの新幹線事故で起こった問題について、そう述べています。そして、動けない。ですが、安全第一ではないのですか。利便性を言うなら、のぞみの乗客をリニアに誘導するためにのぞみの運行数を大幅に減らすことが乗客にとっては、これこそ利便性を損なうものであると言わなければなりません。

以上の第1から第3までの指摘事項について、JR東海は回答をお願いします。

最後に、人命に対する危険性のあるリニア新幹線を環境破壊や10年にわたる工事で住民の生活や健康を破壊してまでつくる必要が本当にあるのか。申請を許可しないよう、国交省に求めます。

以上、私の指摘に対して、回答をお願いします。以上です。

【議長】 事業者、質問、今のたくさんございますので、できるだけ簡潔にお答えいただきますようお願いいたします。

【事業者(永長)】 ただいまの御質問がありましたうち、まず、大きく分けて乗り物の安全性という一番最初の部分につきまして回答させていただきたいと思います。

まず、冒頭に先日発生しました山陽新幹線の台車亀裂事象の話がございました。こちらは、発生した事象を踏まえまして、東海道新幹線の方では、まず製造メーカーにおきますつくるときの品質管理体制を強化していくということ、それから、実際に使い出して検査を入念に行うということですか、状態の点検をきちんと行う。あとは、走行中の台車について、状態のモニタリングを強化していく。それから、乗務員等への訓練を充実していくと、こういうことについて現在、取り組んでおります。

それ以降、5月の30日ですけれども、更に設備の増設ですとか、監視機能の追加、モニタリング体制の強化、こういったことをしていきますという話をして、現在取り組んでいるところであります。

超電導リニアにおきましても東海道新幹線と同様に、製造メーカーにおける品質管理ですとか、検査時の入念な点検ですとか、状態の確認を行っていくように考えております。

あと、今回で先日、事故調査委員会の方でも話が出ましたけれども、異常に至る前の予兆ですとか、異常を早目に検知してそれを活用すべきじゃないかという御意見もございました。これ、私どもでは、オンコンディショニングモニタリングと呼んでおりますけれども、車両状態のきめ細やかな監視を行って、その情報を使っていくということで、こちらが今実験してますリニア実験線の方で既にかなり前から行っておりまして、平成21年の実用技術評価委員会の報告書の中にもその内容を記載しております。もちろん、そうした形で経験を積んでおりますので、中央新幹線におきましても同様に考えて、実用化していくということで考えております。

なお、リニアの安全性につきまして、幾つか御意見ございました。一つ、自動運転の安全性についてでございますけれども、こちら、運転士がいなくて大丈夫かということにつきましては、システムが故障した場合におきましても保安制御システムという、ちゃんと大丈夫かということを見つめて、必要があればブレーキをかけて止めるというシステムを独立したものを設けております。これ以外にも、例えばシステムとして、何か通信が途絶えたとか、何かきちんとした信号が来ないということがあれば、常に列車を止める方向の

いわゆるフェイルセーフという思想でシステムの方を構成しておりますので、それについては実用技術評価委員会の方でも問題がないということを確認しております。

それから、超電導磁石のクエンチというお話がありました。こちらについては、宮崎実験線の時代に、クエンチという、超電導の状態が失われるという事象が発生してございましたけれども、山梨実験線におきましては、午前中の、先ほどの質疑の中で新聞に載ったということもありましたけれども、その新聞の中身も含めまして、山梨実験線においては一度もクエンチという事象は発生しておりません。

とはいっても、仮に超電導磁石が故障した場合におきましても、車両の横に金属製のストッパー輪という車輪を設けておりまして、そちらの方が、もし何かありましても……。

【公述人(伊藤)】 私の指摘に端的に答えてください。

そういう問題、一般的な話じゃないんですよ。具体的に私がここに書いた問題について質問してるんですよ。こういう問題があるじゃないか、こういう問題があるじゃないか、接触したらどうなんだ。

【事業者(永長)】 接触しても……。

【公述人(伊藤)】 いや、全て、あなたが言ってんのは、ほかの機能が正常な場合です。

私はそうじゃないんです。正常であれば、そういう問題も可能でしょう。

しかし、事故時はそういう問題がないんです。全電源だって停電しちゃったら動かない。そういう場合どうするんだって聞いているのに。だから、一般的な話をここで縷々やられても困ります。

【事業者(永長)】 そうしたことにおきましては、いわゆる設備が故障した場合も含めて検証しておりまして、ここで御説明していくと長くなりますので。

【公述人(伊藤)】 では、文書で回答できますか、じゃあ。

【事業者(永長)】 そちらの内容については……。

【公述人(伊藤)】 私の詳しい内容について、こうだこうだと技術資料も含めて回答をしていただきたいんです。

ただ、一般的な話をここで述べてもらっては困ります。

【事業者(永長)】 そちらにつきましては、平成21年度に国土交通省さんの方の実用技術評価委員会の報告書が出ておりますので、そちらの内容を御参照いただければと思います。

まだ回答が終わっておりませんので、続けさせていただきたいと思います。

今、システム以外の中で、地震とか断層に関する話がございました。特に、地震につきましては、地盤に、トンネルは地盤に追従してるといことがございますので、地震の揺れの大きさは深くなるほど小さくなるという事象がございます。

【公述人(伊藤)】 だから、一般的な話じゃないんだって。

【事業者(永長)】 ただ、そう申しましても・・・。

【公述人(伊藤)】 そんな話を聞いたってどうしようもないでしょう。

【事業者(永長)】 御心配いただいております断層部とか地質の弱い箇所においてどうするかということでございますけれども、こちらにつきましては、環境影響評価書の方にも載せておりますけれども、コンクリートの量を増やすですとか、ロックボルト、鋼材、そういう補強するというようなことですとか、あとはトンネルの構造をインバートというものを入れたり、薬液注入を行ったりと、そういうことで構造を強くしていくということがございます。

あと、停電についてでございますけれども、こちら中央新幹線では沿線に変電所を設置いたしまして、電力会社から2回線の送電線で受電して、2回線の配電線で沿線の設備に電気を供給いたします。この配電線で変電所の間を接続することによりまして、隣接する変電所からも・・・。

【公述人(伊藤)】 議長、これじゃあ話にならない。こういう回答では。私は具体的に言ってるんだ。

だから、停電が起きた、2回線あるからいいだろうって、そういう問題じゃない。断線しちゃったら、2回線どころじゃない。

そういう一般的な話じゃなくて、こういう問題がある、だからそれに対して起きたときにはどうするんだって言うてるのよ。あなたは、起きないという前提でしょうが。

【議長】 事業者。

【公述人(伊藤)】 そんな話を聞きに来たんじゃないです。

【議長】 よろしいですか。

できるだけ事業者は端的に答えてください。よろしく申し上げます。

【事業者(永長)】 分かりました。

2回線から隣の変電所が停電した場合でも隣から供給できるようにするんですけれども、大深度区間においては、更に広域的な災害が・・・。

【公述人(伊藤)】 議長、これじゃだめですよ、こんな答弁では。

【事業者(永長)】 発生しても、更に遠方の変電所から電気を供給するという事でシステムを構成してまいります。ですので、異常時に必要となる避難設備においても必要な……。

【公述人(伊藤)】 これは工事説明会のときの説明と同じだよ。何の回答にもならない。

【事業者(永長)】 引き続きまして、2番目、3番目の回答をさせていただきたいと存じます。

【事業者(中川)】 続きまして、避難について説明させていただきます。

走行中の列車に火災が発生した場合なんですけど、鉄道の解釈基準に従いまして、原則として、次の停車場またはトンネルの外まで走行するというものでございます。

ただ、万が一、大深度地下トンネルの中で停車してしまった場合には、乗客のお客様には、車両からはしごにより中央通路へ降りていただきまして……。

【公述人(伊藤)】 それは書いてるでしょう、私が。

【事業者(中川)】 500メートルごとに設置する階段を通じて下部の空間に降りていただきます。トンネルの中には照明や避難標識を設置します。また、煙の制御といたしまして縦流換気を行いますので、そういった……。

【公述人(伊藤)】 議長、何とかしてくださいよ。これじゃあ話になんない。

【議長】 事業者はできるだけ、済みません、端的にお答えください。

【公述人(伊藤)】 私の質問で、500ごとに開口部があるなんていうのは私が書いてる。だけど、降りられますか、1,000人が、そこから一遍に。

【事業者(中川)】 こちらも、現在計画している設備構成や中央通路に設けるその間隔、そういったものや、避難や救助活動の考え方、地上までの避難に関する移動制約者の方の対応、消防隊の移動支援や移動制約者の方の移動支援ですとか、そういったものにつきましては、防災にかかわる有識者や消防機関の方で構成されます大深度地下鉄道トンネル防災委員会で……。

【公述人(伊藤)】 全然回答になってない。

【事業者(中川)】 確認いただいているところでございます。

【公述人(伊藤)】 そんなこと聞いてないよ、確認してるかどうかなんて。

【事業者(中川)】 危険物の持ち込みについてでございますが、こちらにつきましてはお客様の安全を確保するため、当社の方では駅や車内において厳重なセキュリティー対策をとっております。今後、営業する中央新幹線につきましても東海道新幹線で得た経験を踏まえまして、世の中の技術動向を考慮し対策を講じ、利便性を損なわない形で安全を確保

する方法を考えていきます。

今回の事象をしっかりと検証いたしまして、駅や車内におけるセキュリティーについて、ハード、ソフト両面においてさまざまな検討を進め、万全を期してまいります。

【公述人(伊藤)】 全然回答になってない。

例えば、端的に言いますよ。先ほど、地下の点検通路に降りるのに500メートル間隔にしかないんですよ、降りる通路が。列車の長さは400メートルです。16両です。そこから乗客が一週に降りるわけですから、真っ暗な中でどうやって500メートル間隔のところ降りられるんですか、1,000名も。しかも……。

【事業者(中川)】 トンネルの中には照明設備がありまして。

【公述人(伊藤)】 だから、そういうのが消えたときを言ってるんじゃないの。正常なときを言ってるんじゃないですよ、事故が起きたときは。

【事業者(中川)】 電源につきましても多重化しておりまして、そういった電源が落ちないように確保するものでございます。

【公述人(伊藤)】 ほら、全然話になんないよ、それじゃあ。一般的な議論でしょう、それは。私が書いてるのは、こういう具体的な危険性を指摘してるんだよ。そのときに停電があって、500メートルの開口部すら分からない。そこにどうやって1,000名が一週に降りられるのか。しかも、乗降口にはしごをかける。誰がかけるんだ。3人の車掌が16両に全部かけんのか。しかも、そのかけたところには超電導磁石がついてるんです。生きていれば強力な電磁波、電磁力が発生する、磁界が来てる。

【事業者(中川)】 ちなみに、車外に避難する際は消磁いたしますので。

【公述人(伊藤)】 どうやって消磁すんの。

【事業者(中川)】 また、そういった避難とかそういったものに関しましては、専門家の方に確認いただいているところでございます。

【公述人(伊藤)】 そういうことじゃないんだよ、専門家に確認してるからいいっていうのは。ちゃんと私の回答に、具体的に文書でもって、じゃあ、回答してくれますか。こんな曖昧な公述会ではどうしようもありませんよ。

じゃあ、もう一つ言います。

【議長】 もう時間ですので、端的にお願いします。

【公述人(伊藤)】 一言だけ。のぞみと、地上を走ってますよね。

地下深いリニアでは、どっちが危険性を持っていますか。当然、リニアの方が危険性は

大きいでしょう。そういう乗り物ですよね。それは同意しますか。そこだけ端的に答えてください。

【議長】 これを最後の質問でお願いします。

【公述人(伊藤)】 これでしょうがないですよ。これじゃあ話にならない。何の回答もない。じゃあ、最後のそれを。

【事業者(永長)】 リニアも新幹線も走る場所の状況とかでそれぞれ異なりますので、どちらかがどちらかよりも危険だとかっていう問題に片づけることは私どもは考えておりません。リニアにおきましても、当然リニアの場所の条件とか設備の条件を考えながら、きちんと安全が保てるような設備を我々は計画し、つくってまいることと考えております。

【公述人(伊藤)】 議長、これじゃあ、本当に意味がありません。厳しく指導してください。

こんなもんでJRがリニアを通したら、大変な事故が起きたときに、私たちはみんな責任を問われます。

その自覚の上に立って、国土交通省は認可しないよう、あるいは徹底的に追及してく、こういう検証をお願いします。

【議長】 では、時刻となりましたので、公述人及び事業者は降壇してください。

【公述人(伊藤)】 ありがとうございます。

(公述人・事業者の登壇)

【議長】 以上で、全ての公述が終了いたしました。

これにて、「中央新幹線品川・名古屋間建設工事」に関する大深度使用認可申請に係る公聴会を終了します。

公聴会の円滑な進行に御協力いただきまして、ありがとうございました。

なお、会場の管理上の都合がありますので、公述人及び傍聴人の方々は速やかに御退場をお願いします。