

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 1日目)

平成30年6月29日(金)

【議長】 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催いたします。

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。どうぞよろしくお願ひいたします。

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使用認可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に当たり、勘案すべき情報の収集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は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ようなこともございます。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面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お願ひいたします。

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、まず最初に、本件事業の事業者にご公述をさせていただきます。

事業者代理人の東海旅客鉄道株式会社、内田吉彦さんは、壇上にお上がりになり、公述人の準備をお願いいたします。

(事業者の登壇)

【議長】 現在の時刻は13時2分です。事業者の公述開始時刻は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。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ので、あらかじめ御了承くだ

さい。

プロジェクターを使用しますので、少し照明を落とします。公述開始時刻までしばらくお待ちください。

【議長】 それでは、公述を開始してください。

【事業者(内田)】 東海旅客鉄道株式会社代表取締役社長、金子の代理であります東海旅客鉄道株式会社中央新幹線建設部次長の内田と申します。本日はよろしくお願ひいたします。

それでは、中央新幹線品川・名古屋間における大深度地下使用の認可申請について説明させていただきます。

説明内容をご覧のとおりで、初めに中央新幹線について、次に大深度地下使用認可申請書の内容について説明いたします。

まず、中央新幹線について説明します。

中央新幹線は全国新幹線鉄道整備法、いわゆる全幹法に基づき推進しています。中央新幹線は昭和48年に基本計画において決定され、その後、地形、地質等の調査を進めました。調査は地形、地質調査のほか、供給輸送力、施設車両の技術開発、建設の費用、その他必要な事項の5項目にわたり、平成21年12月に全ての調査について、国土交通大臣に報告を完了しました。国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会において、平成22年2月から23年5月までの間に20回にわたり、JR東海の事業遂行能力を含めた事項等について審議され、国土交通大臣に答申されました。国土交通大臣は、平成23年5月20日にJR東海を中央新幹線の営業主体、建設主体に指名するとともに、5月26日には中央新幹線の整備計画を決定しました。翌27日には、JR東海に対して、建設の指示がなされました。営業主体及び建設主体であるJR東海は、中央新幹線について第1種鉄道事業の許可を得た鉄道事業者となります。よって、本事業は、大深度法第4条第4号に掲げる、鉄道事業法第7条第1項に規定する鉄道事業者が一般の需要に応ずる鉄道事業の用に供する施設に関する事業となり、大深度法の使用の認可の要件に該当します。JR東海では、この建設の指示を受け、環境影響評価の進め、最終的な補正後の評価書を平成26年8月26日に送付するとともに、全幹法の工事実施計画の認可申請を行い、同年10月17日に国土交通大臣より認可をいただきました。これにより、路線及び工事計画が確定し、国、自治体、当社が一体となって推進する実施段階となりました。

中央新幹線の整備計画についてお示しします。区間は東京都―大阪市間、営業主体、建

設主体は東海旅客鉄道株式会社、走行方式は超電導磁気浮上方式、最高設計速度は時速505キロとなります。整備計画は大阪までの計画であり、当社はまずは第1段階として名古屋までの整備を進めております。品川－名古屋間については、主に土木工事に関して平成26年10月に、主に電気工事に関しては平成30年3月に、全幹法に基づき、工事実施計画の認可をいただきました。品川－名古屋間は延長約285.6キロで、品川から名古屋まで、最速40分で結ばれます。完成予定時期は、平成39年となります。なお、路線の緑色の部分、山梨県のところは山梨リニア実験線で42.8キロ、全線の約7分の1は既に構造物としてはできている状況であります。

品川－名古屋間の構造物の種類と延長をお示しします。品川駅から名古屋駅までの延長285.6キロのうち、トンネルが全体の約86%、残りの14%が高架橋等の地上構造物です。

トンネルのうち、大深度地下区間のトンネルなどについて説明いたします。首都圏、中部圏は高度に市街化されているので、できる限り大深度地下を使用する計画としています。大深度地下使用区間はシールドトンネルとする計画であり、シールドトンネルの標準的な外径は約14メートルとなります。トンネル施工のために立坑を設け、立坑からシールド機を搬入し、発進させ、トンネルを構築します。立坑については、供用後は万一の際の避難等のための非常口としているため、名称を非常口としています。非常口は避難のほか、トンネル内換気、開業後の保守作業等により、利用する計画としております。

続いて、大深度地下使用認可申請書の内容について説明します。

まずは、中央新幹線事業の概要と目的です。先ほど中央新幹線は全幹法に基づき推進していると御説明いたしました。

まず、全幹法における新幹線の整備の目的を説明します。全幹法において、新幹線の整備は高速輸送体系の形成が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的な鉄道網整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域振興に資することを目的とするとされています。

次に、中央新幹線事業の目的です。東海道新幹線は開業から50年以上が経過し、将来の経年劣化に対する備えを考えなければならない時期にきています。また、大規模地震等による将来の大規模災害への備えが必要です。これらのリスクに対する抜本的な備えとして、中央新幹線による大動脈の二重系化が必要です。

開業の効果として、その開通によって、東京、名古屋、大阪というこれら三大都市圏の

アクセスが大幅に向上するということが上げられます。三大都市圏が1時間圏内となり、一つの巨大な都市圏、人口6,000万から7,000万人のスーパー・メガリージョンが誕生します。また、東京―大阪間の各都市間での移動や、羽田を初めとしたそれぞれの国際空港への移動も飛躍的に便利になります。

このほか、国土交通省の交通政策審議会においても、中央新幹線整備の意義について国交大臣に答申されています。まず、三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実、またその三大都市圏以外の沿線地域に与える効果、現在ある東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市部の再発展、4番目に三大都市圏を短時間で直結する意義、そして世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果と答申されており、特に4、5については、走行方式として超電導磁気浮上方式を選択することにより顕著になると考えられる事項です。このように中央新幹線の社会的及び経済的効果は著しく、公益に資するところは極めて大きいものであり、早期開通による整備効果の早期発現を図ることが必要であると考えています。

続いて、大深度地下を使用する場所となる事業区域について説明いたします。中央新幹線の全体計画における事業区域計画の概要です。東京都―大阪市間を全体計画、品川―名古屋間を事業計画、大深度地下使用認可申請区域で首都圏部分を事業区域①、中部圏部分を事業区域②としています。

首都圏の事業区域です。上に凡例をお示ししているとおり、青色の点線はトンネル部分、青丸は非常口、赤丸は駅です。首都圏の事業区域は品川区北品川3丁目から町田市小山町まで、延長33.3キロです。通過する区市は、東京都品川区、大田区、世田谷区、町田市、神奈川県川崎市です。

続いて、中部圏の事業区域です。中部圏の事業区域は春日井市坂下町4丁目から名古屋市中区丸の内1丁目まで、延長17キロです。通過する市は、名古屋市、春日井市となります。

続いて、大深度地下の特定についてです。大深度地下を使用する上で、事業区域が大深度地下にあることを明らかにする必要があります。大深度地下の条件は、地表面から50メートル以深または支持地盤上面から10メートル以深のいずれか深い方を大深度地下と定義されています。なお、中央新幹線では、地表面から40メートル以深については地表面高の測量精度や経年変動を考慮し、安全側に1メートルを加えた地下41メートル以深としました。①は、地表面からの深さで決まります。②において、支持地盤の位置は地盤

調査等で特定しております。

次に、支持地盤の位置の特定方法について説明いたします。支持地盤は通常の建築物の基礎を支持することができる地盤であり、超高層ビルも支えることができる、堅く締まった地盤であります。支持地盤の位置の特定は、既存資料より支持地盤となり得る地盤の推定や分布状況、特徴の把握を行います。続いて、ボーリング調査を行い、推定した地盤が支持地盤となる条件を満たしているか、また条件を満たす位置がどこになるかを確認し、支持地盤の位置を特定します。

支持地盤の特定に用いた地盤調査の数量は、事業区域周辺において首都圏は228カ所、中部圏は117カ所であり、これらのボーリングによる地質調査結果より支持地盤の位置を特定しました。今回は、当社が実施したボーリングに加えて、公的機関などより収集したボーリング結果も支持地盤の確認に用いています。支持地盤の特定条件は、大深度の技術指針に基づき、N値50以上が5メートル以上連続する地盤または杭の許容支持力が平米2,500キロニュートン以上を満たす位置を支持地盤の上面としています。支持地盤の安全側となるように、地盤調査により特定した支持地盤上面の各位置の下限を結んだ線を支持地盤上面包絡線としています。

特定した大深度地下の例です。地表面高の精度、変動考慮し、地下41メートル以深、こちらの図ですと青い線、特定した支持地盤上面から10メートル以深、こちらの図ですと赤い線のいずれか深い方が大深度地下となります。このように青い線、赤い線、いずれよりも中央新幹線の事業区域は深くに位置しており、大深度法で定義される大深度地下にあることを確認しております。

続いて、物件の調査についてです。大深度地下には井戸等の地下物件が既に設置されている可能性があるため、事業区域に達する井戸等の物件の有無について調査を実施する必要があります。今回、事業区域に係る土地や建物の所有者または管理者に対して、現地調査等により井戸等の地下物件の調査を実施しました。その結果、事業区域に達する井戸は、東京都で3件、愛知県で2件、計5件を確認しました。今後、当該井戸に対して、引き渡し及び移転等の補償協議を行うこととなります。

続いて、施設等の耐力の確保についてです。施設等の耐力の確保については、大深度法施行令に基づき、土圧、水圧、通常の建築物の建築、これらにより作用する荷重を考慮し、シールドトンネルのセグメントが必要な耐力を有することを確認しています。通常の建築物の建築により作用する荷重は、法令に則り都市計画法による高さ制限のある地域は制限

に応じた建物荷重を、制限なしの場合は新宿の高層ビル程度の建物荷重を設定しております。お示ししている図は、設計荷重のイメージとなります。中央の灰色の円がシールドトンネルのセグメントとなります。

続いて、安全の確保についてです。安全の確保については、大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針が定められています。指針に基づき、火災、地震、浸水、停電等の個別事項について安全対策や講ずべき措置を実施します。

火災への基本的な対応方針です。中央新幹線においても、これまで実績のある在来型鉄道と同様に、施設や車両の不燃化、難燃化を実施します。また、走行中の列車に万が一火災が発生した場合は、原則として次の駅、またはトンネルの外まで走行します。火災の覚知については、乗務員による発見や乗客からの通報手段の確保として、非常通報装置の設置、軌道空間へのカメラの設置などにより火災の早期発見に努めます。

続いて、お客様の避難の考え方です。トンネル内は床版を挟んで列車の走る軌道空間と下部空間で構成します。下部空間に避難通路を設けます。避難通路は区画、加圧し、煙、熱の流入を防ぐ構造とします。万が一、車両火災が発生し、大深度地下トンネルの途中で停止した場合、区画された安全避難通路に避難し、その後、最寄りの駅または非常口に移動し、地上へ避難します。避難に利用する非常口は約5キロ間隔で設置し、階段及び昇降装置を設けます。列車が走行する軌道空間から下部空間にある避難通路に入る入り口は、約500メートルごとに設けます。災害時を含め、トンネル内の煙の方向は常時一方向に制御し、煙は滞留いたしません。

大深度地下トンネル立坑の全体イメージです。避難者は下部空間に設ける加圧された安全な避難通路に移動した後、非常口まで移動し、階段及びエレベーターにて地上まで避難します。階段部拡大図に示すように、下部空間の避難通路にあります避難扉の付近には、避難者が休憩できる一時待避スペースを設けます。ここも加圧された空間となります。避難誘導に必要な通路誘導灯や標識等の設備は法令等に基づき設置します。

続いて、地震への対応方針についてです。トンネルは地盤に追従して揺れるので、地上構造物に見られる振動の増幅は生じません。大深度地下は地震動の影響は小さく、原則、耐震設計の必要はありませんが、トンネルと非常口の接続部については、大深度の技術指針により耐震設計を行い、必要により適切なセグメント及び継手を用いるなどの対策を講じます。また、東海道新幹線で実績のある早期地震警報システムを導入し、地震発生時には早期に列車を減速・停止します。文部科学省に設置された地震調査研究推進本部が現在

公表している最新の資料によると、事業区域の近傍には活断層は確認されていません。

次に、環境の保全についてです。大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針が定められており、指針には環境保全のための検討項目が示されています。本日は、地下水、施設設置による地盤変位などの主な検討内容について説明します。

まず、事業区域の建設するためのシールド工法による掘削について説明いたします。都市部トンネルでは数多くの実績があり、止水性が高く、漏水のおそれがないシールド工法を用います。シールド工法は、都市部などの地上部が開発されている箇所、河川の下などの地下水が豊富な箇所で、安全にトンネルをつくることが可能な手法です。シールド工法は鋼製の筒に守られる中をカッターがゆっくり回転し、土を削りながら掘り進める方法であり、地上における騒音・振動は非常に小さいものとなります。シールドトンネルの施工は、本事業において地上より40メートル以上深い箇所で計画しており、騒音・振動の影響はほとんどありません。

次に、地下水について説明します。地下水位・水圧低下による取水障害・地盤沈下、地下水の流動阻害については、地下駅、非常口は止水性の高い連続壁等を設け、トンネルは密閉性の高いシールド工法を採用することから、漏水はほとんど生じません。地下駅等及びトンネルの設置による地下水の水位については、三次元浸透流解析や定性的手法により予測を行った結果、トンネル部における水位変動はなく、大深度区間ではありませんが、地下駅周辺においても、その影響範囲は鉄道施設周辺においてごく限定的です。また、水位変動のある地下駅周辺においても、圧密沈下はほとんど生じません。さらに、シールドトンネルの断面の直径は、想定される帯水層の広がりに対して十分に小さいものとなります。以上より、地下水の水位・水圧低下による取水障害・地盤沈下、地下水の流動阻害による影響はないと考えています。なお、実際の工事の際には、工事による地下水の影響がないことを確認するため、地下駅、非常口付近等の地点において、地下水の水位計測を実施します。地下水の水質への影響については、シールド工法を採用することから、地盤及び地下水が長期に直接空気に触れず、地下水が酸性化することはないと考えています。

続いて、施設設置による地盤変位について説明します。大深度地下は堅くよく締まった地盤で構成されています。また、シールド工法は、地下水を乱さずに工事を実施するため、適切な施工管理等を行えば、一般的に、既存建築物や地表に有意な変位を与えるものではありません。影響検討として、シールドトンネルの施工による周辺地盤変位を数値解析した結果、その値は小さく、既設構造物に与える影響は問題となるものではありません。な

お、実際の工事の際には、工事による地盤への影響がないことを確認するため、地表面の変位計測を実施いたします。

続いて、事業区域に係るほかの公共・公益施設の管理者の意見書及び法令の規定する制限のある事業区域に関する行政機関の意見書について説明します。

まず、事業区域に係る他の公共・公益施設の管理者の意見書については、行政機関やインフラ会社等の関係機関に対して事業区域をお示しし、事業区域に既に事業の用に供されている道路等の公共・公益施設の有無を確認いたしました。その結果、該当する施設は存在しないことが確認できたため、意見書はありません。

法令の規定による制限のある事業区域に関する行政機関の意見書については、まず関係機関に対して事業区域をお示した上で、事業区域に係る法令について確認しました。その上で、該当する法令について意見照会を行いました。そのかわり、法令の制限はありませんが、問題ない旨の意見書をいただいております。

最後に、事業間調整の経過の要領及びその結果です。平成26年3月から実施した事前の事業間調整については、首都圏では川崎市、東急電鉄、神奈川県企業庁から計3件、中部圏においては名古屋高速道路公社から1件の申し出がありました。いずれの申し出に対しても調整は済んでおり、調整の結果、事業概要書に示した事業区域から変更は生じておりません。

以上、中央新幹線の事業目的と申請内容について説明してまいりました。本事業は、1、大深度法第4条第4号に該当する事業であること。2、事業は対象地域における大深度地下で施行されるものであること。3、事業の円滑な遂行のため、大深度地下を使用する公益上の必要があること。4、事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有していること。5、事業計画が大深度地下の公共的使用に関する基本方針に適合すること。6、事業により設置する施設が政令で定める耐力以上の耐力を有していること。7、事業の施工に伴い、事業区域にある井戸の移転、または除却が困難または不適當でないことから、大深度法第16条の各号の要件全てに該当しているものと考えております。

中央新幹線の社会的及び経済的効果は著しく、公益に資するところは極めて大きいものがあり、早期開通による整備効果の早期発現を図ることが必要と考えています。また、沿線各自治体からも中央新幹線の整備促進に関して、強い要望が寄せられております。このような期待に応えるためにも、事業の円滑な推進が必要であり、できる限り早期の使用認可がなされることを希望いたします。これまで同様、今後も引き続き、事業推進に向け、

最大限努力していく所存であります。地元の皆様方の御理解と御協力をお願いいたします。

以上で、事業者の公述を終わらせていただきます。御清聴ありがとうございました。

【議長】 ありがとうございました。降壇してください。

(事業者の降壇)

【議長】 次は、公述人、向達壮吉さんから公述をしていただきます。

公述人、向達壮吉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】 では、現在の時刻が13時35分ですので、13時37分から公述を開始し、30分後の14時7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、公述を開始してください。

【公述人(向達)】 皆さん、こんにちは。私はナマケモノ倶楽部の向達と申します。リニア・市民ネット東京に属しております。大田区に住んでおります。

最初に、事業者の社会的責任と、それから公益なきリニア工事は即刻中止を望むということで、概要を述べさせていただいた後に、具体的に大田区のお話ですとか詳細のことをお話ししたいと思えます。

まず、事業者の社会的責任、今回の中央新幹線、大田区の場合は東雪谷に非常口の設置、新設の工場の説明会が3月30日の金曜日と4月1日にありました。何と年度末です。一般的に一番忙しいのは年度末と言われる、その30日金曜日と、それから年度があけて4月1日に開催されています。要は2年度にわたって開催したよということをまず言いたいのかなと思いますけども、それと私たちリニア・市民ネットでは、4月1日に「百害あって一リニアなし」というアーサー・ビナードさんと辻信一さんを招待したリニアの反対集会を計画しておりました。それにちょうどぶつけてきました。時間帯も全く一緒です。こういう説明会が、まず大田区でありました。余りうるさい人は来てほしくないのかな、また地域住民の方に本来知らすべき内容のものも知らせたくないのかなというのがあります。

今日も6月末で割と忙しい金曜、土曜に設置されているわけですけども、わざわざそういうところに設置しなきゃ、で、やらなきゃいけない理由は何なのか。余り知られたくないからだと、そんなように感じざるを得ません。

それから、大田区では、世田谷含めて5月10日、11、17日と、この大深度地下使用の認可申請に関する説明会が行われましたけども、これ東京都への意見提出期限が5月23日までと非常に短かったです。私も非常に忙しくて残念ながら意見出せられなくて、今日ここで意見を言えるんだなと思っております。

この3月末、それから5月、それから今日、この3つに関して、我々大田区ではビラを配りました。2年ぐらい前に、リニア新幹線が大体この辺通るよということで、洗足池の水が枯渇するだろうという危険性を我々言っていました。というのも、実験線でもう実際、枯渇している事例があるわけですよ。大田区の洗足池って非常に風光明媚なところが非常に危ないということで、大田区では池上線の長原駅、それから洗足池、石川台、それから雪が谷大塚、それからちょっと世田谷に出て、それから田園調布、こういうふうに線路が延びるんですけども、実はここ、2年前の3月に桜を見ながらウォーキングして、まずは沿線の方に、ここにリニアが通りますよっていうことを知らせました。そのとき、誰も知っている人はいませんでした。次に、この3月末から4月1日に関して、こういう説明会をやりますよということで、やっぱり洗足池、石川台中心に、もう一度沿線を回りました。このころまだ、詳しくどこを通るかかっていうのはあんまりよくわかってなかったんですけど、大体、大目にビラをまいていきました。このとき、会った人に聞いたんですけども、やはり誰も知りません。こういう大事なことを知らせないでいいのか。仮にも人様の住んでいるところの、または商売しているところの下を通らせていただくわけですよ。何にも断りもなくやっていいものか。沿線の方、誰も知りませんでした。5月の10日か、品川で説明会があったときに、2,000枚ぐらいばらまいたとか言っていましたけど、全くのうそですね。そんな跡、見られませんでした。誰も知る人、ほとんどいなかったっていうのが現状です。

今度、この公聴会、6月18日締め切りですよということで、6月の5日ぐらいに情報が入ったので、今度、僕ら6月12日に手分けして、みんなで、今度は割と詳しくどこどこを通るよっていうのがわかりましたんで、回ってきました。問題は、何と田園調布ですよ。御存じのとおり、田園調布って非常に有名な方がお住まいなんですよ。ここではちょっと個人情報があるので名前は言えませんが、商店街のところはお店開いていましたんで、1軒1軒訪問して、こういう状況ですよという説明させていただきました。残念ながら、ほかのところはポスティングで終わっちゃったんですけども。このときは知っている方が1人だけいました。まあ1人だけいてくれたことでもよかったなと思いました

けども、ほとんどの方は知らないし、びっくりしました。この後、我々の方にいろいろ問い合わせただいて、学習会に参加されたりというようなことで、今日、来ている方もいらっしゃるんじゃないかと思います。そういったことで、事業者の社会的責任、この大深度で自分の家の下にリニアが通るっていうことを知らせていない、わざわざ知らせないようにしているとしか思えない。こういう事業者がその事業をやる資格は、全く私はないと思います。本当にこの事業者の社会的責任を追及したいと思います。説明会もありましたけども、時間が限られた中で言えない人が多数いましたし、本質的質問には全く答えられず、不信感が募るばかりでした。

次に、公益なきリニアの工事の即刻中止を望むということですし、まずは後でいろんな方が述べるかと思いますが、憲法違反だと思います。今回、我々住民のメリットは全くないわけです。しかも、それに振動とか、それから騒音、それからほこり、それから電磁波の不安、一番問題なのは不動産の価格の下落、これを言う人が一番多いです。そもそも、この事業の採算性がないですよ。今回も、先ほどの話で採算性、説明はありましたでしょうか。私は採算性の説明はなかったと思いますけども。できるわけがないですよ、採算性がないものを、できるわけないと思います。発表できるわけがないです。しかも、この財政、日本は財政不足です。JR東海はそもそもこの事業を自分独自でやるからということでスタートしたわけですけども、どういうわけか財政投融资が3億円も支給されるようになりました。しかも、工事は談合です。非常にもう、お金の無駄遣いです。私は原発の、特にもんじゅのような構図ではないかというふうに思っています。3・11の事故があって、この5月にすぐ法案が通ってしまったという、多分ゼネコン側からの要求で、原発事故ったから、もう原発での公共工事はとれないから、何かほかにやらないとあかんということで、リニアを考えついたんだと思います。私も大手の企業にいましたんで、大体、事業所の考えることは同じです。私も営業にいましたんで、接待や、何ですか、談合、そういった経験もごさいます。そういう中で、非常に財政危機の中で3兆円、または9兆円、多分もっといくでしょう、10兆円以上の費用がこれにかかると思います。日本は非常に地震に弱く、この工事できても、リニアは安全性がないと思います。それから残土の処分がいまだにはっきりしていません。大田区では城南島ですか、あちらの方に持っていく、またそれを公共事業で使うとは言っていますけども、それを運ぶだけでも大変なことをごさいます。また、後からたくさん出るであろうが、南アルプスや大井川等の環境破壊、本当にこれはゼネコンをもうけさせるだけであって、我々住民には全く意義がない。公益

性はないです。公益性のないリニア工事、しかも憲法違反、こういった工事は即刻中止を私は望みます。

私は大田区に住んでいますので、東急電鉄には大変お世話になっています。東急電鉄の池上線から、それから今回、田園調布。田園調布のところは、田園調布2丁目というところは割と商店街等ありまして、ここの方も非常に驚いていました。田園調布の3丁目、これ一番いいところで、本当に有名人の方がたくさんいらっしゃるところで、私、教会に通っていたことがあるんですけども、田園調布教会、その前にある宝来公園というのがあるんですけども、そのところを通ります。非常に閑静な住宅街です。ここにリニアが通るんだよってというのは本当に知らない人ばかりで、私は2回ほど詳しい地図を持って回って、できる限り多くの方にお話ししたかったですけども、ほんの一部の方しか戸別訪問できませんでした。本来であれば、事業者であるJR東海さんが1軒1軒戸別訪問して、この下を通らせていただきます、お願いしますと頭下げていかなきゃいけないはずでございます。だけど、やらなかったですね、怖かったですかね。何でやらなかったのか。本当にもうごまかしでしかないと思います。それから、洗足池の枯渇の心配もありますけども、大田区には20軒ほどの黒湯温泉があります。100メートルちょっと掘ると黒湯が出てきて、非常に美人の湯と言われて、地元では重宝されています。今日は渋谷区の会場なんですけど、渋谷の向こう側で何年か前に、お風呂屋さんがガス爆発しました。そのときに、東京ガスの方にお聞きしたんですけども、ここら辺の地域、この下どうなっているか、ガス充満しているとか、非常にわかりませんって言っていました。それを工事するわけです。穴を掘るわけです。一体、黒湯の温泉は大丈夫なのか、心配しています。事業者の方も心配しています。

それから、私たち4月1日に、先ほど話したアーサー・ビナードさんと辻信一さんの対談を行ったんですけども、一体この工事で何が残るか。アーサー・ビナードさん言っていました。まず、リニアは走らないだろう、できないだろう。残るのは穴だと、穴だけが残ると。その残土をどこへ持っていくかは別として、ちょうど3・11の後に法案通ったんですよね。原発で、いろんな汚染物質が出てきたと思います。これからも出続けるんでしょうね。また、核のごみというのは一体どうするんでしょう。また原発の9基ぐらい動いていますけども、一体どうするのかというのがあります。まさかとは思いますが、リニア工事の後に穴が残ります。怖いですね。ぜひ、もうこういった公益のないこの事業は、やめていただきたいと思います。

私、最初にナマケモノ倶楽部だと言いました。ナマケモノ倶楽部って何やっているかっていうと、こういう無駄なことはやめて、経済開発スピードをゆっくりしようと、経済開発スピードを怠けよう、リニアを怠けよう、原発を怠けよう、そういうふうな活動をしているわけです。

最近、精神を病む方が非常に増えています。また、いろいろ忖度のし過ぎで、命を失った方もいます。どうか、JR東海さん、それからゼネコンさん、それから国土交通省の方、また関連の方、こういう全く無益なもので、無益どころか環境破壊を起こすこういった工事をやることで、多分心を痛めるでしょう。家族にこういう仕事をしているよ、世の中、社会のためになるこういういいことをしているよじゃなくて、こんなに環境破壊しているよということを言えるのでしょうか。私たちには、美しい地球を子供たちに残す責任があります。今一番、弱いのは声を出せられない人たち、そう、未来の子供たちです。未来の子供たちに、胸を張って、あなた方はこういう仕事をやっているよ、やってきたよって言えますでしょうか。私の会社のOBの連中は、大体営業やっていた連中は卒業すると、卒業っていうか、OBになると、四国へ、八十八カ所行脚します。なぜだかわかりますか。申しわけないことしたなど、こんなことやってきたっていうことで、行くんです。菅直人首相も行きましたね、この法律を通した張本人であると思っているんですけど、何のために行ったかはわかりません。もし、こういう仕事、もう早くやめたい、もうつらくて嫌だよという方は、ぜひ池袋に、たまにはTSUKIでも眺めましょという居酒屋がありますから、菅さんも来ましたが、そこへ行けば、次のもっと社会に役立つ仕事を紹介することができます。もう嫌になったら、こういう仕事は即刻やめるべきです。もうぜひ、皆さん、ここにいる関係者の皆さん、即刻やめていい社会をつくりましょう。のんびりとした社会をつくっていただければと思います。ぜひ持続可能で、スローで幸せな社会をつくっていただきたいと思います。

7分までなんで、まだ時間がありますので、最近、「世界一孤独な日本のオジサン」という岡本純子さんが書かれた本が話題になっております。ぜひそういう孤独なおじさんにならないように、今のうちから対応していただければと思います。

辻信一の本で、「弱虫でいいんだよ」という本があります。そこから何点か引用させていただきます。その1、この世界は誰のもの、最後の木を切り倒すとき、最後の川を汚すとき、最後の魚を食べるとき、人間はやっとわかるだろう、お金は食べられないということが。アメリカ大陸、先住民の言い伝えです。

次に、自然は人間に何を求めているのか、野生が我々に求めているのは、土地について学び、全ての鳥や同植物に黙って挨拶し、流れを渡り、尾根を越え、家に帰って、楽しい話をする事。ゲーリー・スナイダー。「野生の实践」から。

ちょうどいい小ささ、ちょうどいい細さ、大きくなった家、小さくなった家族、高まった利便性、なくなったゆとり、増えた薬、損なわれた健康、伸びた利益、薄まったきずな、これが私たちの時代だ。ダライ・ラマ14世。

マンモスを1頭ではなく2頭殺すことを覚えた旧石器人のハンターたちは、進歩をなし遂げた。しかし、群れ全体を断崖から追い落として、200頭を一遍に殺すことを覚えたのは進歩し過ぎだった。「暴走する文明」から。

「スモール イズ ビューティフル」、論語の中に過ぎたるはなお及ばざるがごとしという言葉がある。過ぎることは足りないことと同じようによくない。それ自体は無害なものでも、度を越すと害となる。ほどほどが肝心といった意味だ。これはシューマッハーの本ですね。小さいことは素晴らしいという意味ですけども、シューマッハーがここで言おうとしたのは、過ぎたるは及ばざるがごとしということだったと思います。経済学者である彼は、技術についてこんなふう考えた。技術は人間がつくったものであるはずなのに、まるで独自の法則を持った自立した存在であるかのように進歩を続け、いつの間にか人間にも統制できなくなってしまった。その結果、現代世界は短期間のうちに、社会の非人間化、環境破壊、資源枯渇という3つの深刻な危険に見舞われたのだと。

「スロー・イズ・ビューティフル」、辻信一が「スロー・イズ・ビューティフル」という本を書いてちょうどいいオッサンのかわりに、あっ、ちょうどいい早さのかわりにちょうどいい遅さという言い方、同じような理由だった。「「ゆっくり」でいいんだよ」という本に込められたメッセージにも、慌てず、急ぎ過ぎず、自分らしい、人間らしい、生き物らしいペースで生きようということだ。加速し続けるスピード、これもまた、進歩のわなにほかならない。人類が最初に石器をつくってから、鉄器をつくるまで300万年近くかかったというのに、最初の鉄から原子力をつくるまではわずか3000年しかかかっていない。産業革命までの4000年かけて、人間の経済は2倍に成長したが、その後は多くの国が数十年で富を倍増させているようになった。つまり、経済成長が100倍にも加速したということだ。この成長を可能にした石油は、20世紀に本格的に利用され始めたばかりだというのに、人類はもう埋蔵量の半分以上を燃やしてしまったようだ。技術的な進歩は経済成長を加速させているだけではない。本来、経済とは区別されるべき社会生活のあ

らゆる場面に、これは影響を与えずにはいかない。もちろんスピードアップすることばかりの大量生産、大量消費、大量廃棄は自然界全体にかつてないほどの変化を強いている。そして、圧縮された時間はますます大きなストレスとして人々の心にのし上がる。幾らスピードを上げてでもですね、むしろ余裕すらなくなるというのがこの社会だと思います。

【議長】 あと、5分です。大深度の審査に関係の話をお願いいたします。

【公述人(向達)】 大深度の審査にこれがもろに関係しているんで。

ある社会が享受する余暇の量はその社会が使っている機械の量に反比例する。シューマッハーは言った、確かに僕たちは時間を節約し、余らすために急ぎ、ハイテク機器を使う。でも、そうやって急げば急ぐほど、活動を効率化すればするほど、逆に忙しくなり、時間はなくなっていく。そして、その中に詰まっていたはずの貴重なつながりもまた消えていく。

いかにこのリニアが、公益性がないものか、我々人間にとって不要なものかということです。だから、公益性のないものには、これもうはっきり言って憲法違反で、こういう工事は即刻中止すべきだと思います。御清聴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】 そのまま少々お待ちください。

次は、公述人、森地茂さんから公述をしていただきます。

公述人、森地茂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。

(公述人の登壇)

【議長】 それでは、現在の時刻が14時6分ですので、14時7分から公述を開始しまして、30分後の14時37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があります。

少々お待ちください。

それでは、公述をお願いします。

【公述人(森地)】 御紹介いただいた政策研究大学の森地でございます。よろしく願いいたします。

私は、国土政策、交通政策を専門として大学及び研究機関で国土政策とか交通体系のあり方について研究を行ってまいりました。また、国や自治体の政策にかかわる委員会、審議会にも参画し、提言を行ってきたものでございます。

本公聴会では、中央新幹線により実現する国土政策、交通政策上の意義について公述させていただきます。

本題に入る前に、その前提として、大変重要だと思いますことを2点申し上げたいと思います。その1点目は、新幹線、在来の新幹線でございますが、計画段階とか建設段階では大変多くの方が反対し、マスコミにも大変批判的な記事が多く出ておりました。しかしながら、開業後、これを批判する記事は、私の知る限り見たことがございません。大変珍しいプロジェクトでございます。また、もうお若い方は御存じないでしょうけれども、横浜が何で新横浜に行ったか。もともとの計画は横浜駅でした。当時の飛鳥田市長が反対されて、今の位置に変わりました。また、東京都の美濃部知事は新幹線は東京に入れるべきではないと、大宮にとめろと、こういう主張をされました。しかしながら、多くの方が批判されて、上野駅までならいいとこういうふうにな主張されたわけでございます。長い間、上野駅始発で東北新幹線が動いておりました。また、美濃部知事は、成田新幹線、これは不要だと言われて、これが結果的に中止をされてしまいました。これがもしつながっていたら、東京から20分以内で成田に行くことができ、今の羽田と変わらない距離にあったということになります。また、長野の脱ダム宣言で有名な田中知事、昔の知事さんでございますが、この方は知事になる前、長野新幹線を、建設反対をして、軽井沢でお名前を冠した立ち木トラスト、こういう運動をしておられました。当時、大変驚いたんですが、知事さんになられた後、新幹線に乗って、しょっちゅう東京のテレビに出ておられました。何が言いたいかって言うと、こういうことは本当に正しかったんでしょうか。東海道新幹線が6時間半から3時間10分になり、今は2時間半で大阪に行けるようになりました。きのうも土木学会で、レジデンス、大災害が起こったらどうするかって、こういうシンポジウムに私は出ておりましたが、それを主催しておられる京大の先生、この先生は内閣府の参事官でもあります。京大の先生が京大で午前中講義をして、東京でいろんな会議に出て、また帰って京大で学生の指導をする、こんなことができるようになったのは新幹線のおかげでございます。これが1点目でございます。

2点目は人口減少が日本の経済を縮小させて、1人当たりも貧しくなると、こういう話をしょっちゅうお聞きになるかと思えます。しかしながら、人口減少率あるいは生産年齢人口、つまり老人を除いた15歳から65歳の人口でございますが、この減少率ともに4%ちょっとでございます。世の中で、5%の経済成長、つまり生産性向上ができないということがあり得るでしょうか。ヨーロッパの移民を入れて、人口が減ったような、例えば

ドイツでもそういう時期がございましたが、決して経済成長はとまっております。しかしながら、なぜ人口が減ったら日本の経済が縮小するっていう誤解がこういうふうに広まってしまったのか、実はきのうの土木学会のシンポジウムでも、大学の、東大の教授が、これからは貧しくなるんだからって、こういう基調でお話をしておられましたが、実はこの誤解の原因は、地方で人口減少があるいは高齢化が先行して、これとデフレが重なった。それから、シンボリックな工場が海外移転してしまった。あるいは、中心商業地のシャッター街化とか、あるいは観光地の旅館とか土産物店が廃屋になってしまった。こういう視覚的にも、大変将来の展望が持てない、こういう状況があったことがその原因の一つではなかったかと思っております。もちろん、中心商店街の商業主さん、あるいは観光地の旅館、土産物店、多くの廃業者は、息子さんあるいはお子さんが大都会に行って後継者がいないのでお店を閉じられたっていう、こういうことが原因だったと思われまます。何を言いたいかっていうと、この将来展望が持てないっていうこういう状態が、このデフレの最大の要因でもございます。私、大学で学生たちと勉強しておりますが、サブプライムで世界不況がございました。その後、市町村別ではなくて、市町村を少し大きくくりにして、普通生活するときにお医者さんに行くとか買い物に行くとかこういう生活圈、1,700ある市町村を300の市町村に分けてみます。その生活圈について、横軸に人口をとります、あるいは生産年齢人口をとります。縦軸には生産額をとります。こちら側、そちらが裏になると逆に、こっち側の第1象限は人口も増えて生産額も上がっているところです。それから、左側、第2象限は人口は減っているけども生産額は増えているところ、大半の生活圈はここにあります。だから、左下、ここは人口も減り、生産額も減っているところです。この、切った、ここに45度の線を引きますと、この下側にあるところが、実は人口減少率以上に生産額が減っているというところがございます。この上のところ、この45度線の、この三角のところは生産額も減り、人口も減っているけれども、1人当たりの生産額は上がっているところがございます。こういう状況でございます。この両方が落ちて、1人当たりも貧しくなっているところはデータがある生活圈について、産業別のいろんな生産額でございますが、ここにあるところは12だけでございます。その過半は島でございます。離島でございます。大きな町で2つだけそこにいますが、これほとんど45度線に乗っておりますから、この全体として貧しくなるっていうところは、このこの部分だけでございます。それから、デフレ現象がございましたから、デフレの影響がございましたから、一番足を引っ張っているのは商業販売額、卸売額でございます。この部分も含めて、今こ

ここにあるのはほんのちょっとなんです、逆に小売業あるいは卸業の従業員当たり収入が減っているか、生産額が落ちているかっていうと、これはほとんどは落ちておりません。上がっております。つまり、データを見る限り、あるいは今までのヨーロッパ等の前例を見る限り、人口減少が経済を縮小するっていうのは正しくない。あるいは、まして1人当たりも貧しくなるっていうのはこれは誤解でございます。これを前提にして、いろんな議論をする必要がございます。

それでは、本題に入りたいと思います。中央新幹線の意義について、4つの視点から意見を述べたいと思います。第1は日本と地域の活性化としての意義でございます。2点目は国土の強靱化、災害対策としての意義でございます。3点目は20年に及ぶデフレとか長期不況がございましたが、それに対する景気対策としての意義でございます。それから、最後4点目は鉄道技術の革新としての意義でございます。

それでは、第1の日本の地域の活性化としての意義についてお話をしたいと思います。地域活性化への最も重要な対策は、圏域構造の改変でございます。過去にシルクロードとか、あるいはローマ街道、あるいは楽市楽座、こういうのはみんな圏域を変えていく、こういうことによって違う文化とか違う人々がまじり合って、新しい文明が出てきた、あるいは経済成長した。つまり、圏域構造の改変というのは、我々が豊かになる王道でもございます。多くの地域で、かつて道路が欲しいとか、新幹線が欲しいとかつて仰ってきたのは、まさに構造、圏域を変えていきたいと、こういう話だったのではないかと。

中央新幹線の整備により、1時間圏に人口7,000万人以上が存在する世界最大の都市圏が形成されることとなります。世界中で、東京と、例えばニューヨークとかロンドンとかパリとかよく比較されますが、1時間圏という1つの都市圏の中に7,000万人いるというのは世界最初、最大のものがございます。特に近年は国際的に都市間競争が大変激しくなる傾向にございます。この巨大な都市圏に入る各都市、それぞれも競争力が向上することは大変重要でございます。具体的には山梨や長野には、先端産業基地というポテンシャルがございます。また、これまでとは違う形態のビジネスが生まれることも考えられます。また、人々の生活にも大きなインパクトを与えることになる。

実は90年代、新しい都市論がヨーロッパ、日本、アメリカで出てまいりました。ヨーロッパはポリセントリック、つまり分散化する方が人々が幸せだ、こういう議論でございます。それから、ちょうどそのとき日本はその真逆で、都心回帰、こういうことが盛んに言われました。バブルがはじけて、都心の地価が下がったものがございますから、東京だ

けではなくて地方の中核都市でも、都心回帰が起きました。それから、アメリカでの都市論はコンパクトシティという、こういう概念でございます。日本の政策担当者、都市計画の担当者はこのコンパクトシティと都心回帰、これを合わせて、人口が減少するときにもう少しコンパクトな住まい方をしようと、こういうことを言われたわけでございます。

1時間圏の意義というのは人々の生活について、例えば新幹線通勤でございます。実は私の同僚は宇都宮に住んで、六本木の大学まで通っておりますが、私は田園都市線の長津田のそばに住んでおりますが、大体35キロです。宇都宮から通う先生と私では、通勤時間がほとんど同じでございます。三島からも、通勤される方がございます。新幹線が2時間半になった、あるいはあっちこっちに新幹線が延びていった結果、全くなつてと違う活動が起きました。例えば東京で美術展が開かれると、それを見に来ようとか、あるいはいい医者さんがいるからそちらに行こうとか、あるいは2地域居住で、私の友人は長野に家を持って農業をやって、東京で働いている。こういうことが出てまいりました。これが、さらに時間が短くなることによって、もっと広範に可能になってまいります。それに対して、一極集中すると、便利にすると一極集中するからだめだってこういう方もおられますが、実はもちろんそういうこともございますが、必ずスピルオーバー効果とストロー効果が両方あって、これが相まっていくわけでございます。かつて、九州で新幹線も高速道路も反対だっている方がおられました。博多ばかりに集中するじゃないかと、仮に両方ともやらなかったら何が起るかという、多くの投資は九州に行かなくて、山陽に行く。あるいは、違う地域に行くっていうことでございますから、地域間競争というのは結果的にそれに劣ってしまう、こういうことになります。

それから、もう一つ重要なことは、効果は広域的だということでございます。東京一大阪間に新幹線ができたときに、岡山とか広島も便利になりましたし、東北の方も便利になりました。大阪が近くなったわけでございます。また、東京一大阪間1時間ということになるってというのは、相当のお客が在来新幹線から中央新幹線に移りますので、結果的に、今、1時間に1本しか走っていない静岡、とまらない静岡、ひかり1時間に1本でございますが、こういうところにもっと頻度を高くサービスがされる。つまり、広域的な活動効果が及ぶということでございます。また、九州新幹線で宮崎まで新幹線と高速バスを乗り継ぐって、こんなことも出ております。

2点目でございます。強靱化でございます。強靱化については、例えば阪神・淡路は直

接被害が9.6兆円、GDPの1.9%でした。東日本、あれだけの大災害、これが16.7兆円、GDPの3.4%でございました。ところが、南海トラフ、これは広範な地域が被災しますので、直接被害だけで170兆と言われてございます。こういうときに、東名・名神については、新東名・名神というダブルになりました。東海道新幹線に対しては、まさに中央新幹線がそういう役割をいたします。私は政府の強靱化、ナショナル・レジリエンス懇談会という、そこのメンバーでございますが、実は東海道がやられたらどうということが起こるか、こういうワーキングのメンバーでもございました。これは大変なことでございます。実はポルトガルはかつて世界の覇権国でございましたが、実は大津波で没落をしまりました。没落という言葉はよくないですね。その優位な地位を失いました。そのときはちょうどイギリスとかスペインとかフランスが台頭して、世界的な構図が変わったことと大津波が重なったことでございます。日本が、まさに中国とかアジアの台頭で、国際的な構図が変わるときに、大災害が起こったとしたら、大変なことでございます。中央新幹線はなぜ10センチ浮上させたか、これはまさに地震対策として先人が心配して開発を始めたものでございます。

3点目として、20年に及ぶデフレ、つまり景気対策でございますが、日本の景気対策というのは減税とか、あるいはいろんな施策が大体単年度で行われます。これでは20年に及ぶ対策にはならないわけでございますが、これを何とかしようとする、もう少し構造的な、抜本的な方法が必要でございます。先ほど申し上げましたように、いろんな行動が起こることによって、あるいは人々の生活が変わることによって、地域が活性化するわけでございます。日本の新幹線の特色は早いだけではなくて、駅周辺開発が大変な勢いでやられたことでございます。これも学生と勉強しておりました。今、新幹線駅92駅ございます。この中で、周辺開発がされてないのは6駅だけでございます。周辺開発がされてないというのは、駅広と取りつけの道路がつくられただけで、あとの土地利用は変わっていないって、こういう駅は6駅だけでございます。

また、このリニア中央新幹線、これ自身が大変な観光資源でございます。誰もが1回ぐらい500キロっていう速度を感じてみたい。つまり、世界で唯一でございますから、観光資源として大変で有効でございますし、1時間でつながることによって広域観光がますます盛んになる。これから、ますますインバウンドの活動が、観光者の来訪が増えてまいりますので、そういう意味では大変重要なことでございます。

最後、4点目、鉄道技術の革新としての意義でございます。実はリニアの開発というの

は昭和36年、東海道新幹線が開業したのは昭和39年、1964年、まさに東京オリンピックのその年でございます。私は大学の2年生でした。その前から日本独自の開発として、営々とこのリニアモーター、リニアの鉄道の研究が鉄道中央研究所で行われたわけでございます。実は、日本の鉄道が世界を変える、変えた事例というのはたくさんございますが、特に4点が印象的でございます。

第1点目は新幹線でございます。新幹線はある人が世界の三ばか投資だ、こう言われました。ピラミッドと万里の長城と並ぶばかな投資だって言われたんですが、そもそもピラミッドも万里の長城も大変な観光資源でございますので、とんでもないお話だったんですが、とにかくそういうことがございました。ヨーロッパでは、鉄道はもう将来はないと、これから飛行機と自動車だ。こういう言われていた時期に、鉄道が、新幹線ができて、その後、イタリアから始まって、ほとんどの国で高速鉄道が走るようになりました。アジアの国もこぞってその計画に着手しております。

2番目が空港アクセスです。羽田のモノレール、これ1回倒産したんですが、これは東京オリンピックのときにつくられました。そのときも世界中の交通学者たちは、何だ、空港だけのお客のために鉄道を引くなんてとんでもないと、こう言われたんですが、今となっては世界中の主要空港に鉄道が入ってございます。これも日本が先鞭をつけたものでございます。

3番目は、田園都市線と、沿線の土地利用と鉄道のセット開発。これ、田園都市線という前から、丸の内線、東京駅と丸の内LS、こういうところの開発も鉄道駅と都市開発のセットでございます。90年代にTODということをやりました。T r a n s i t O r i e n t e d D e v e l o p m e n t、つまり、鉄道と都市開発を合わせることをやるべきだ。これ世界中の学者が言い出したのは、1990年代でございます。日本はずうっと昔からこれをやっておりました。

4番目は、国鉄民営化でございます。国鉄民営化も、実はヨーロッパ運輸大臣会議に私呼ばれて、何をばかなことしているんだと。ヨーロッパは、鉄道は赤字になったから公営化に変えたんだと。日本は赤字だから民営化にするなんて、何ていうばかなことやるんだって、こういうふうに向こうの大臣あるいは役所の偉い人から反対意見を聞かされました。その後、数百人のところで講演いたしました。会場から大変なブーイングでした。後から聞きましたら、会議の後聞きましたら、組合の方だったようでございます。とにかくリニア鉄道というのは、これに続く世界の鉄道を変える、あるいは世界の交通を変える

ような、そういうプロジェクト、つまり技術としての日本が誇る、世界を変えていく、そういうきっかけになると確信をしております。

以上のように、中央新幹線は日本全体あるいは世界、あるいは非常に広範な地域にとって意義が大きく、その効果を早期に発現させることが重要であると考えております。そのためにも、大深度地下使用による中央新幹線の早期建設は極めて重要なものと考えております。また、この新幹線、日本アルプスの真下をくりぬいていくということになります。これも、かつて弾丸鉄道、戦前でございますが、そういうときに構想されてギブアップしたものでございます。それから、東名・名神をつくる時も、一番最初はここを抜こうとしたんですね。だから、中央道から河口の方まで行っているわけでございます。しかしながら、これも技術的に無理だ、こうやって諦めたものでございます。しかしながら、今の技術ではこれができると。実は、これよりもっと地下深く、スイスとイタリアの間の鉄道トンネルが開通しておりますが、これは岩盤の非常にいい質のところでございますが、今回はフォッサマグナのああいふ地形のところを抜こうと、こういうことでございます。「黒部の太陽」の映画を年配の方はご覧になったことがあるかと思いますが、大変な技術的な挑戦でございます。これができないっていう方もおられるかもわかりませんが、先日、私、うちの同僚と一緒に見せてもらいに行きました。その一番最初の断層帯を見事に抜いておりました。大変驚いたんですが、1キロ先に細いボーリングをするんですね。1キロ先、実は青函トンネルを抜くときはこの先が堅いものに行くとはどっかに行っちゃう、ちゃんと測量できないからどこ行っているかわかんないっていうんで、そこから魚が出てきたって言って大騒ぎになったことがございましたが、今は1キロ先のそのボーリングを制御して、思ったところに抜いていく。そこで地質をちゃんと調べて、そこから水を抜くっていう、こういう画期的な技術でございます。聞きましたら、アメリカで石油にかわる資源を地球奥深くから掘り出すために開発されたもとの技術を、日本特有の格好で工夫して、改善したものだと言いました。こういう意味で新しい技術を使って、新しい鉄道ができて、全く違う日本の社会をつくり上げる、こういう意義を強調して、私の話を閉じさせていただきます。どうも御清聴ありがとうございました。

【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】 次の公述人は、天野捷一さんの予定でございましたけれども、天野さんは本日御欠席との連絡が入りました。このため、次の公述人の山本太三雄さんに公述をしてい

ただきたいと思います。

公述人、山本太三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。

また事業者につきまして、これ質問がございますね。質問ございますので、事業者も事業者の席の方におつけいただければと思います。

(公述人・事業者の登壇)

【議長】 では、現在の時刻が14時36分ですので、14時38分から公述を開始し、30分後の15時8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、公述の中止を命じることとなります。

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、公述を開始してください。

【公述人(山本)】 私、川崎市宮前区に住んでいる山本太三雄といたしますので、よろしくをお願いします。ちょっと名前の読み方を間違えていた。私、川崎市の2番目の立坑の近く、2キロ以内にあるところに住んでいます。それと、私の家の110メートル下のところに、大深度を掘って通過するというので、そういう位置に住んでいます。

今日は、その中からいろいろあるんですけども、いろいろ質問も事前に出してあると思いますので回答が欲しいのと、それにかかわる最近の新幹線の新聞情報を含めて、要は安全対策。先ほどいろいろ説明ありました法律に則ってやっていますというJR東海のいつも答弁ではなく、そこから漏れている人為的な安全対策について追加して、JR東海、国交省含めて、そこをちゃんと担保しないと、公益性のある、特に安全で環境に優しいところを含めて考慮すべきという法律上の文言がありますので、それを含めてJR東海と国交省に意見しますので、認可に当たっては必ずこれを考慮に入れて審査し、認可するのであればその責任全てJR東海と国交省にありますので、そこを含めて検討して、認可してください。要は、簡単に言いますと、船長だとか航空機長、飛行機の機長、それにはそれだけの権限があって、そこを犯罪が起きたり、いろいろあった場合には、その権限を持った人がやると。まさに、新幹線、現在の新幹線もリニア新幹線もそれに該当する乗り物であるので、そこを含めてちゃんと審査してくださいと。特に手荷物検査等含めてですよ。これは、今の新聞記事によると、利便性だとか金がかかるとか、だからやらないよと。要は金を優先して、人命を尊重しないこういう事業を認可する責任と運営する責任を持ってちゃんとやってくださいと。この前の殺傷事件なんか、まさにそうですよね。リニアで、何か火災が起きたらどうするんですかって、JR東海の回答は、お客さん同士助け合っ

逃げてください、出た。ええ、車掌3人ぐらいしかいません。この前の殺傷事件、まさにそうですね。お客さん同士、お客さんが被害多くて殺されるまで、車掌はシート剥がして、やめてくださいと言うけど、体張ってとめたのかよ、いいのかよ、それで。それだけ責任持って運行すべきでしょう。だから、ここでまず言っているのは、そういう安全対策、当然それは手荷物検査やって、それで警備員は各車両に1名を求めます。これが第1点目。

それは、この6月16日の新聞報道であるんですけど、国交省が6月9日の殺傷事件が起きたばかりで、国交省幹部は東京五輪・パラリンピックが2年後に迫っており、鉄道の安全性に疑問の目を向けられないようにしなければならないと強調した。まさに、認識していますよね。これ、具体性がないなんていうことで、この具体性を、私の観点から具体性を言っています。JR西日本は、鉄道安全行動計画、今年の2月に改訂して、やっと初めてですよ、要は、安全が確認できないときは、迷わず列車をとめると、改めて明記した。最近ですよ、こういうこと。もう一つ、記事の抜粋の中から、向殿正男、明治大学名誉教授の安全学が、要はその辺を含めて、例ののぞみのあれですよ、亀裂の問題。列車とめないで走らせたというところの辺のことなんですけど、教育体制の改善が俎上に上がったとはいえ、異音を報告するルールが守られなかったのは残念だ。残念で済む話じゃないですけどね。実際にさまざまな音を聞いて、どの音が異常か判断できるようにするなど、模擬訓練を繰り返して安全への意識を高めていく必要がある。こんなの当然の話ですよ。だから、そういう、次に殺傷事件、それが、そういう人が乗ったらどうするのか、模擬訓練やる。アメリカでは、銃と機関銃での乱射がありますけど、そういうものが起きたらどうするのか、車掌を含め訓練して、その対策をとるのかとらないのか。これから起きたらもう想定外じゃないですからね。もう一回起きたんですからね。この安全対策を、今度テロ事件だとか起きたときにどうするんですか。金を優先したからやらないですって、国交省、それで認めるんですか。国交省の安全基準対策委員がそういうことで、のぞみの亀裂の問題については重要なインシデントとして認定しましたというふうに言っていますが、そんなの当然の話で。殺傷事件が起きた。これが重大なインシデントの2にならないんですか。そういうものに、普通の人が乗るんですよ。という、あとでまとめて、インシデントの話はします。というのが、最初の新聞記事から。

2つ目の新聞記事は、6月17日、揺らぐ安全、殺傷1週間、それから防護用具なし、荷物検査困難。困難で済みますのかよって。安全の死角が改めて浮かび上がった。手荷物検査、米国や中国の鉄道駅ではテロ対策で手荷物検査をしている。JR東海は、多額のコス

トがかかり、手荷物検査は利便性が損なわれるので困難。乗客の命よりコスト優先でいいのですかというのが、最初の質問です、これが。もう既に渡してあると思いますけど、この回答ください。

それと、逆に言うと、手荷物検査した人が隣に座っているんだなっていうことがわかれば安心感で乗れるんですけど、刃物を持った人が隣に座っているということを危惧しながら乗れますかって。だんだん乗りたくなくなってきました。要は、先ほど言いましたけど、新幹線という密閉した車内の運行の全ての責任はJR東海と国交省にあり、リニア工事認可する前に安全性の教育訓練、事故時、地震、凶器を使った殺傷訓練など、全て安全性を確認して認可する国交省の責務であるというのが1点目。

2点目、リニア推進教育に関して、リニアの安全性の対策教育を求めますと。今、5月29日にリニア工事实施計画その2の認可取り消しを求める審査請求書486通を国交省に出しました。その際の質問で、要は先ほどの何かリニアはいいよって話があるんですけど、いいよだけでなく、安全性含めていいのかということも教育に入れるべきなのが、それが全然いいことしか言ってなくて、負のことは言ってない。それで推進していいんですか。今言った観点を入れてください。要は、山梨県、山梨では県が「リニアで変わるやまなしの姿」というアニメ雑誌を10万部作成して、リニア推進雑誌であり負の部分を全く欠落している。愛知ではJR東海が出張授業して、学校の応募を募集しています。こうしたリニアありきの企画は中止すべきではないかという質問に対して、国交省は指導する立場にはない。認可する立場って、指導する立場ないんですか。とんでもない回答がありましたので、回答をさらに求めます。安全なことを求めた教育を指導することが国交省の責務であって、指導する立場ではない。であれば、認可業務放棄してくださいよ、こんなもん。誰の金を使ってやっているんですか。認可するんであれば、1で述べた安全教育を含め、指導すべきである。3兆円の財投を融資した国の責務であるというのが2点で、それに対する質問をしましたので、回答をお願いします。

1点目、具体的にここに書いてありますけど、要は、米国、中国では駅で手荷物検査をしているのに、JR東海やらない理由は、乗客の命よりコストを優先するからと考えていいのか。これをイエス、ノーで答えてもらいたい。JR東海の利益率は異常に高い。お客の命よりコストを優先しているからではないのか。JR東海に比べ、JR他社の安全に対するコストの比較の提出を求めます。JR東海から回答がない場合は、国交省が責任を持ってJR東海から回答を入手して、公述人に回答すること。3兆円の財投融資を国の責務

であり、最近の新幹線の安全性とこれからのリニア新幹線の安全性に対する国交省の見解と安全性に対する認可基準、要はテロは安全性の考慮に入れなくていいという見解なのか、そうでないのか、回答を求める。

あと、②が推進教育に関して、財投を含めた国の責任があるということで、JR東海を含め、国交省の指導の立場でない根拠があるんだったら回答を求めます。これが、何か国交省は今日はその回答する立場にないとかいう話なんで、JR東海がこの教育推進やるのはいいんだけど、その中で負の、安全対策含めてどう教育するのか、これを含めて2点回答お願いします。以上。

【議長】 今の内容について、事業者は回答をお願いします。

【事業者(今井)】 事業者代理人であります今井と申します。

ただいまの最初の質問でございますけれども、安全対策ということで、手荷物検査をなぜやらないのかということだったと思います。まず、手荷物検査につきましては、本日、大深度の申請にかかわる申請内容を御説明して、それを審査で御判断していただくための公聴会ということでございますが、この手荷物検査ということは大深度に係わらず、鉄道事業者としてどういう考えなのかというところでお答えをさせていただきたいと思いますが、まず、手荷物検査に係わらず鉄道のセキュリティーということで、まず安全を確保するということが最優先というところで、そのセキュリティー対策としましては、駅におきましては例えばごみ箱を透明化するとか、それから沿線におきましては線路の防護柵を高くするとか、あるいは駅や車内におきましては防犯カメラを設置するというようなところで、相当厳重なセキュリティー対策を全体としてとっているところでございます。

東海道新幹線、手荷物検査ということで、東海道新幹線につきましては、毎日、45万人という大変たくさん、多くのお客様に御利用していただいている中で、鉄道の特性というところで、来てすぐ乗っていただく、あるいは降りていただくというようなことで、乗り降りの自由性というところで、利便性が手荷物検査を行うことによって損なわれてしまうというようなところで、現実的ではないのかなど。特に、在来線との乗換え部分、接続部分におきましては、手荷物検査ということで、お客様が滞留してしまうというようなことで、大変な混乱を招いてしまうというようなところで考えてございます。一方で、中央新幹線におきましては、中央新幹線におきましても利便性を損なわない形で、これまで以上に安全を確保する方法ということを考えていかなければならないというふうに思っております。

今後とも、駅や車両におきますセキュリティーにつきましては、ハード対策それからソフト対策、両面におきまして、さまざま検討を進めて、万全を期していく所存でございます。

コストについてお尋ねがございましたけれども、冒頭申し上げましたけれども、鉄道事業におきまして、安全・安定輸送の確保というのは最優先で進めているものでございまして、設備の更新を適切に行っていくとともに、また構造物の強化ですとか、列車運行の安全性、信頼性の向上などに必要な設備投資を実施してきてございます。平成30年度におきましても、1,850億円の安全投資を行うということで、この額は、中央新幹線の建設を除きました設備投資額が全体で2,450億円と考えてございますが、その76%ということで、安全に関しましては相当高いレベルで投資をかけているというところでございます。また、会社発足以来の設備投資額におきましても累計3兆5,000億円というところで、まず安全には相当優先して、コストもかけているという状況でございますので、御理解していただければと思います。以上です。

【議長】 公述人、どうでしょうか。

【公述人(山本)】 1点目、トータル言われても、具体的に今、新幹線、あの事件が起きて、警備員が1車両に何人か増えたのか増えてないか。いろいろ設備投資について、カメラつけたとかいう話あるんですけど、事件が起きて、起きた前と後、警備員の数が増えたのか増えてないのか。現状、ちょっとどんなもんか教えてもらえますか。

【議長】 事業者、どうでしょうか。

【事業者(今井)】 正確な数は把握しておりませんが、事件後に警備員の数は増やしてございます。あるいは、社員も出張等で車両を利用する場合には、警備の巡回を行うとか、あるいは直接の乗務員だけじゃなくて、パーサーとか、そういった方も警備をする。あるいは、警察の方々にも、駅あるいは車内の警備を強化していただいているという状況でございます。

【議長】 公述人、どうでしょうか。あと10分ほどになっていますので。

【公述人(山本)】 はい。じゃあ、2つ目の教育の話、回答もらえますか。

【議長】 事業者、お願いします。

【事業者(今井)】 リニアの出張授業のお話があったかと思います。このことにつきましては、当社の企業活動の一環としまして、当社の事業につきましてさまざまな取り組みを通じまして、多くの方に事業内容等を御理解していただける、あるいは沿線地域の皆様

への貢献ということに役立ててございます。こうした取り組みとして、リニア出張授業というものがございます。このリニアだけに係わらず、東海道新幹線では浜松工場で、なるほど発見デーということを毎年行っておりますし、在来線におきましても、さわやかウォーキングというようなイベントを行っております。これは地域の皆様への貢献ということと、弊社の方の事業をより御理解をいただくというPRも含めましてやっている、そういったものの一環ということでございます。

【議長】 公述人、お願いします。

【公述人(山本)】 突っ込んでいたら幾らでも時間が要るので、この辺で。要は安全対策を含めて、テロ対策含めてどうするのかみたいなこともちゃんと教育するんであれば言っても、要は原発の安全、平和利用の二の舞にならないように、福島事故もあったし、今回の傷害事件もあったので、それ含めて、安全性についてもちゃんと教育するならちゃんと言ってもらいたいというのはまとめて言っておきます。

最後に、先に言ったインシデント、のぞみの亀裂問題ってということで、運輸安全委員会にはこれは重大事故認定したんですけど、それはハード的な話で、もうちょっと突っ込まなきゃいけないのは、要は人為的なことですよね。それ、全てそうなんですけど、人の不正だとか不正行為、要はのぞみの川崎重工が、要は削り、コストを減らすために余計に削って安全性を損なわれた、そういう不正行為に対しての安全性のどうするのかという観点を持ってちゃんとチェックしないと、要は基準どおりやっています、基準どおりにできているかできてないかちゃんとチェックできるんですか。できないんだっただけの体制をとらないと、こんな安全委員会が一生懸命言ったって、国交省だとかJR東海がその話を聞く耳を持つのか持たないのか、その辺のところをちゃんとやらないと、幾ら安全委員会の、要は安全委員会の安全性を考えているだけであって、国民の安全なんか考えんのかよ、ちゃんとチェックしてくださいというのが、国交省、インシデントの1です。

2番目の、さっきちょっと言いましたけど、重大なインシデントに、これは、要は新幹線の殺傷事件、これが重大なインシデント2です。これを認定して、車内の乱射事件が起きたらどうするのかということのをちゃんと安全委員会はこれを含めて審議させて、それが通らなければ許可しちゃだめですよ、こんなもん。それがインシデント2の話。

それと、要はこれが、先ほど言いましたが、乗客同士が助け合って避難してください、まさに新幹線殺傷事件と同じことが起きたら、車掌は体を張って乗客を守る安全基準をつくるべきじゃないですか。お客さん同士が助け合ってください、人殺しが隣にいたらお客

さん同士が助け合ってください、車掌は見ています、やめてください、業務はやりました、体張って守る気があるんですか、これが重大なインシデントですよ。ハードよりそっちの方がもっと重要です。こういうことを含めて国交省は危機感を持って想像力を働かせて安全対策基準を策定して、対策がなければ認可すべきではありませんよ。

それから、インシデント3。次に、インシデント3です。要は公務員の不正行為問題ですよ。これは、大阪の北部の地震のときに高槻小学校のブロック壁が崩壊して女子児童が亡くなった問題です。幾ら素人が危ないからって教育委員会に言ったら、専門家でもないのに安全ですって言って人が亡くなりました。幾ら言ってもそれをやる行為、不作為ですよ、これは。教育委員会と同じようなことを国交省は大丈夫なんですか。そういうことは起きないんですか。国の税金で食べているんだったらそこまでちゃんと認識持って、これは全ての国家公務員、大臣、ペーパーを含めてそういう認識で、金じゃなくて規則じゃなくて安全ってどうやってやるのって、言われてやらなくても処罰されないからいいんですか。これ重大なインシデントですよ。

最後、重大なインシデント4。人命を尊重しない問題、これこそが最大のインシデントの大問題。要は人命を尊重しない問題、命より金を大事な企業、国民をだます民間企業、公務員、政治家、株主、金融機関、こういうことにだまされているんですよ、みんな。ということだます仕組みを織り込みながら事業を認可して、事が起きたら、いや、国交省は答える責任ありません。だったら認可なんかやめてくださいよ。

以上、ありがとうございました。

【議長】 ありがとうございました。

公述人と事業者は降壇してください。

(公述人・事業者の降壇)

【議長】 次の公述人の荻島尚之さんがまだ到着しておりませんので、当初の予定時間でございます16時まで一旦休憩といたします。16時から公述を開始いたしましたので、それまでは休憩ということでよろしくお願ひします。

(休 憩)

【議長】 次に、荻島尚之さんから公述をしていただきます。

公述人、荻島尚之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】 それでは、現在の時刻が15時58分ですので、16時から公述を開始し、

30分後の16時30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、公述の開始までしばらくお待ちください。

それでは、公述を開始してください。

【公述人(荻島)】 　ただいま御紹介いただきました一般社団法人神奈川県商工会議所連合会常務理事の荻島でございます。本日は、このような意見公述の機会をいただきまして、まことにありがとうございます。

私は、本日、神奈川県のエconomic界を代表いたしまして、リニア中央新幹線の早期実現を強く要望するとともに、リニア中央新幹線を生かした神奈川の経済活性化と都市づくりへの期待を述べさせていただきます。着座で失礼いたします。

神奈川県は約916万人の人口を擁しておりまして、県内の生産額でございますが、平成27年度名目の額で申しますと、約34兆円でございます。これはアイルランドやチリのGDPと肩を並べる力強い経済力を有しております。また、横浜港や川崎港などの国際貿易港を擁しまして羽田空港に近接する位置にあるなど、世界に開かれた国際交流拠点としての役割を果たしています。首都圏の中では、業務、商業、居住など、さまざまな役割を担っております。健康・医療や産業ロボットなど、高度で最先端な産業エリアとして発展が期待されている京浜臨海部や県央湘南地区、国内外の本社機能、研究開発拠点の集積が高まりつつあると同時に、住みたいまちとして人気の高い横浜・川崎エリア、さらに、国内外から多くの人々が観光に訪れ、豊かな歴史や文化を有する鎌倉や小田原、多彩な自然環境を有する箱根、丹沢、湘南など、実に多種多様な都市機能と資源を有しております。

私ども神奈川県商工会議所連合会では、県内14商工会議所、会員総数で申しますと約5万社ございますが、これらの協力、連携のもと、こうした神奈川の経済と県土をさらに発展、強化させる諸事業が円滑に推進されるよう、関係団体や国、県、市町村の行政機関との連携強化に努めながら、県内中小商工業の発展と社会福祉の増進を目指して各種の提言、要望活動を展開しているところでございます。リニア中央新幹線は、まさに私どもの活動目的に合致する有意義な事業でありまして、神奈川県を次なる発展ステージへステップアップさせるべく、全線開通の早期実現と県内停車駅の早期完成に向けた推進活動を展開してきております。

ここで、私どものリニア中央新幹線の早期実現と県内駅設置に向けた推進活動の概要を御紹介させていただきます。

まず、沿線の9都府県の民間団体で構成されるリニア中央新幹線早期建設促進経済団体連合会がごございます。この組織は、超電導磁気浮上式リニアモーターによる中央新幹線と路線と一体となった地域づくり、まちづくりを進めるために沿線経済界の総意を結集して21世紀初頭の実現のため強力に推進する、このことを目的に平成7年に設立されております。

この組織の神奈川県版の地域組織といたしまして、同じ年でございますが、神奈川県商工会議所連合会や神奈川県商工会連合会、神奈川経済同友会、神奈川県経営者協会など経済5団体でリニア中央新幹線建設促進神奈川県経済団体協議会が設立されまして、さきの9都府県組織とともに、毎年、早期実現に向けた全国大会の開催や国や関係機関に対する要望活動など、幅広い推進活動を積極的に展開してまいりました。

また、神奈川県を初め沿線9都府県の地方自治体で構成される推進組織として、リニア中央新幹線建設促進期成同盟会がごございます。この組織は、昭和54年11月に設立されておりますが、神奈川県版の地域組織としては、平成2年6月にリニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会が設立されております。この神奈川県期成同盟会では、リニア中央新幹線の建設促進と県内停車駅設置の実現を促進すること、これを目的に神奈川県知事を会長に、県内市町村長、そして県商工会議所連合会会長及び県商工会連合会会長を会員といたしまして、本事業の広報、啓発、調査の実施、国、東海旅客鉄道会社への要望活動などに積極的に取り組んでまいりました。

こうした沿線9都府県や神奈川県での公民連携による推進活動の成果といたしまして、リニア中央新幹線は、平成23年5月に全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が決定され、東海旅客鉄道会社に対して建設の指示が出されました。そして平成26年10月には、東京都―名古屋市間において同法に基づく工事実施計画が認可されました。神奈川県駅につきましても、相模原市緑区の橋本駅付近に設置されることになりました。そして今後とも、全線の早期実現に向けて関係団体と一致協力しながら推進活動を展開してまいります。

次に、リニア中央新幹線による整備効果と神奈川県への波及について、期待や要望を述べたいと思います。

御存じのように、リニア中央新幹線の整備は、品川―名古屋―大阪間の時間距離を大幅に短縮し、三大都市間の交流、連携が強化することによりまして、人口7,000万人の地域が一つの都市圏のように機能する大交流都市圏が形成されると予測されておまして、力強い経済発展や魅力的な文化の創造などが期待されております。また、リニア中央新幹

線の整備は、東海道新幹線の混雑緩和や南海トラフ地震など大地震の際の防災対策として、日本の大動脈の二重系化による災害に強い国土づくりにも大きく貢献すると指摘されております。総工費約9兆円にも上るリニア中央新幹線の実現は、建設投資効果に加え、時間短縮を通じまして企業の生産活動や個人、世帯の所得、消費活動に影響を与えて大きな経済効果をもたらします。

交通政策審議会における分析によれば、リニア中央新幹線の実現に伴う1年当たりの便益は全国で7,100億円、このうち東京圏では2,600億円でございます。同じく1年当たりの生産額の増加といたしましては、全国で8,700億円、このうち東京圏で4,000億円、このように推計されております。神奈川県にとりましては、こうした大きな経済効果を県全体の経済活性化と県土構造の強化に結びつけていく開発が重要であると考えます。このためには、神奈川駅周辺を新たな広域交流拠点として再開発していくと同時に、県内の湘南エリアや横浜・川崎エリアなどとの交流連携軸を強化する交通ネットワークの拡充が求められます。神奈川県駅につきましては、神奈川県の総合計画であるかながわランドデザインにおいて、全国との交流、連携を促進する北のゲートとして位置づけられておりますので、早期整備に向けてJR東海や地元市などと協議や調整などを進めていただきたいと考えております。

また、駅周辺のまちづくりに関しましては、地元相模原市が広域交流拠点整備計画を策定されておりますので、神奈川県と連携して北のゲートにふさわしい未来型の機能集積と魅力あるまちづくりの実現に取り組んでいただきたいと考えます。

このほか神奈川県商工会議所連合会では、神奈川県や関係市町村とともに寒川町倉見地区への東海道新幹線の新駅誘致の活動も行ってきております。この新駅は、県の総合計画で南のゲートと位置づけられておまして、将来、南と北両ゲートをつなぐJR相模線の輸送力強化やさがみ縦貫道路の活用を通じまして、県央・湘南都市圏全体の活性化が期待されます。このエリアは相模原ロボット産業特区とも重なりますので、リニア中央新幹線による全国的な交流効果を活用することで、新たなロボット産業の創出が加速されるのではないかと期待しているところでございます。

また、横浜・川崎から眺めますと、神奈川県駅とつながるJR横浜線の輸送力強化によりまして、両市の京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区と相模原ロボット産業特区との連携による医療・健康分野の産業振興や、リニア中央新幹線の利用客をターゲットとした県内観光産業の活性化など、さまざまな活動と波及効果を期待しております。

特に私の地元地域でございます横浜について考えますと、開港以来159年もの間、成長し続けてきた横浜市でございますけれども、現在373万人の人口が2019年にピークを迎えまして、それ以降、減少に向かう、こういうことが予想されているところでございます。

このようにまだ経験していない新しい局面を迎えるわけでございますが、市民の豊かな生活を支えるためには、地域経済の活性化は欠かせません。これは横浜だけではなく、全ての都市が現在抱えている問題だというふうに考えております。人材や企業、資産を獲得するための都市間競争が、国内他都市のみならず世界中の都市との間で一層高まってきております。こうした状況におきまして、国際都市としての地位を確立してきた横浜市は、東京とともに首都圏全体の発展を牽引する国際競争力を備えていく必要があると考えます。このため人や企業に選ばれる都市となるよう、経済面だけでなく、文化や観光面での交流が可能となる戦略的な交通政策を進め、国内外との広域的な移動を円滑にする交通基盤の整備をすることが求められていると考えております。リニア中央新幹線はこの面で大きな役割を果たすものと期待しております。このように、地域経済にとって大きな効果が期待される場所ですが、当該地域の住民の生活や産業活動に支障がないよう、事業実施に当たっては安全で安心に十分留意していただきたいというふうに考えております。

以上、私からは、リニア中央新幹線の早期実現と神奈川県経済活性化の期待について意見を述べさせていただきました。

最後に、大深度地下の使用につきまして、速やかに認可されることを強く要望いたしまして、私の公述を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

【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】 議事シナリオでは、ここで小休止となっておりますが、先ほど一旦休憩をとったこともございまして、次は、公述人、岩井京子さんに公述をしていただきます。

公述人、岩井京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16時14分ですので、16時15分から公述を開始し、30分後の16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。

しばらくお待ちください。

【公述人(岩井)】 岩井京子と申します。

【議長】 しばらくお待ちください。これから指示しますので。

では、今からお願いします。

【公述人(岩井)】 失礼いたしました。岩井京子です。よろしくお願いします。

私は、大深度地下公共的使用に関する特別措置法そのものが、私たちの基本的人権を無視した悪法だと思えますという趣旨でお話しさせていただきます。

J R 東海がリニア中央新幹線をつくるに当たって、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づいたトンネル工事は、やめるべきだと思います。さらに、大深度地下法そのものが私たちの基本的人権を無視した悪法ではないかと思っております。まず、この点について少し述べさせていただきます。

この大深度地下特別措置法によれば、土地の所有者が誰であろうと、一般的にこれまで行われてきた土地収用の方法によらずに、地下深い地中に大型建設機械を使って穴を掘り、トンネル工事を行うことができるというものです。地上の土地所有者、地上で暮らす者への断りもなく土地所有者への何の補償もなく工事が行われるのです。この法律の適用によって J R 東海は、土地収用にかかわる莫大な費用をこうむることなく工事ができるということだと思います。

国土交通省のホームページには、大深度地下はどのような事業においても使用できるわけではなく、大深度地下使用法第 4 条に記載のとおり、道路、河川、鉄道、電気通信、電気、ガス、上下水道等の公共の利益となる事業を対象としていますと記されております。しかし、ここで言う公共の利益とは何でしょうか。一般的に道路をつくれば公共の利益につながります。電気やガス、上下水道を引くことも公共の利益につながると言えると思います。では、果たしてリニア中央新幹線計画は公共の利益となるのでしょうか。公共交通機関の意味をネットで検索しますと、確かに不特定多数の人々が利用する交通機関を指すとあります。その意味ではリニア中央新幹線も公共交通機関だと思います。でもその利益は誰のものでしょうか。J R 東海という一私企業のものであります。株式会社ですから株主の利益のためだと思います。

さらに、大深度地下使用法の認可の要件からも見ておこうと思います。国土交通省のホームページには、認可の要件として 7 項目を上げてあり、ここでも第 3 項に、事業の円滑な遂行のため大深度地下を使用する公益上の必要があるものとなっております。

リニアが大深度地下を使用する公益上の必要があるのかなというのは誰が判断するのでしょうか。この事業を推し進めたい人たちではなく、第三者的立場の人が公正に判断するとしたら、答えは、公益上の必要はないとなるのではないのでしょうか。実際JR東海は、首都圏、中部圏は高度に市街化されているので、できる限り大深度地下を使用する計画と述べています。まるで市街化されて用地買収が難しいので、その必要のない大深度地下法によるトンネルの方が世話なしだから大深度地下を使用すると本音を言っているようなものです。

このように、リニアは、大深度地下使用法で定める用途に適合していない、公共の利益となる事業とは言いがたい計画なのです。仮に最終的にでき上がったトンネルと、そこを通るリニアに公共性があるとしても、私はこの点についても大いに疑問を持っているわけですが、公共性があるとしても、工事そのものはどんな手段でもよいのでしょうか。公共の利益に利するためだから、これまで安心して住んできた土地の真下に、どんな危険が潜んでいるかほとんど明らかになっていないような工事でもやってよいのでしょうか。しかも巨大な穴です。

今回使われるシールドマシンの大きさは、トンネルの外径から判断すると、直径14メートルです。直径14メートルの巨大な穴がずっと横に延びていくのです。しかも地下深く延々と30キロ以上にわたって続くのです。これは東京の場合ですね。ちなみに、国内初の大深度地下使用の工事だと言われている外環道の掘削に使われるシールドマシンは、直径が何と16.1メートル。今回はここまで大きくないのかもしれませんが、これほどの巨大な円筒形のマシンの先端についている円盤形のものが、がりがりとした堅い地盤を削り取りながら移動していくわけですから、どれだけの負荷が地中に加わるのか、圧力や振動、騒音、地下水脈や地層への影響など、地上の住人には関係ないと言えるのでしょうか。

また、工事が終わっても、引き続き今度は実際に運用が始まれば、超高速で列車が往来する際の騒音や電磁波の脅威が続くわけです。地上の私たちには見えないだけに、その不安は想像に余りあります。この計画がどれほど不安を募るものであるかについては、もう少し詳しく後ほど述べます。

これは、まさに生きていく上の基本的人権の侵害に当たるのではないのでしょうか。公共の利益はこの基本的人権より優位なのではないのでしょうか。そのようなことはあり得ないと思います。人間は一人一人違います。また、生きていく環境も違います。そうした違いを尊重し、大切にこそ人間らしく生きていける社会だと思います。経済発展のためと言えば何で

も許されるような風潮が、こういった無謀とも言える事業計画を企業利益のために無理やり押し進めることにつながっているのではないのでしょうか。

話を戻します。地下40メートルより深い地中にトンネルを掘るとはどういうことなのか。2014年に出された環境影響評価書を審査した環境省は、石原伸晃環境大臣が以下のような意見を当時の太田昭宏国土交通大臣に伝えています。その事業規模の大きさから、本事業の工事及び供用時に生じる環境影響を最大限回避、低減するとしても、なお相当な環境負荷が生じることは否めない。また、地下水の問題については、本事業のほとんどの区間はトンネルで通過することとなっているが、多くの水系を横切るとなることから、地下水がトンネル湧水として発生し、地下水位の低下、河川流量の減少及び枯渇を招き、ひいては河川の生態系に不可逆的な影響を与える可能性が高いとした上で、水量の変化等、本事業が水資源に影響を与え、及ぼす可能性が確認された場合、応急対策を講じた上で恒久対策を講じること、また、湧水については、水質、水量等を管理し、適正に処理すること、まさにこうした懸念が拭い去れない大深度地下使用です。工事自体も難しい上、地下トンネルが完成した後に、時速500キロもの超高速で列車を走らせることは、事故が起った際の被害の大きさを想像すると、もうちょっと想像を絶するところがあります。

総務省消防庁の平成27年版消防白書をのぞいてみました。第1章、災害の現況と課題、地下施設等の災害対策、その2、地下施設等の災害対策の現況というところに大深度地下空間の項目があり、大深度地下空間で災害が発生すると、地下の深部に多数の利用者が取り残される可能性がある、従来の施設と比較して消火活動や救助活動がより困難になることが予想されているとあります。実際、品川駅から名古屋駅までの全長285.6キロのうち、トンネルは86%、246.6キロにもなります。トンネルで最も長いものは、第一首都圏隧道で長さは36.9キロメートル、起点の品川駅から神奈川県相模原市の橋本駅付近に設置される神奈川県駅まで続くわけです。そのほとんどが大深度地下使用です。

先ほども触れましたように、JR東海は、首都圏、中部圏は高度に市街化されているので、できる限り大深度地下を使用する計画なのです。そしてトンネル施工のための立坑を約5キロごとに設置し、非常口やトンネル内換気、開業後の保守作業等に利用するとのこと。この計画では、事故があったときに地上に逃げるには、約5キロ間隔でつくられる非常口しかないのです。このような条件のもとで実際に故障や事故が起きた場合に、本当に避難することができるのでしょうか。

非常口近くでの事故ならいざ知らず、ちょうど真ん中あたりで事故が起きたら真っ暗に

なるかもしれないトンネル内の避難通路を2.5キロも移動しなければならず、さらに、煙が充満しているかもしれないような構内から、40人しか乗れないエレベーターだけが地上への出口なのです。一たび事故が起これば、それが工事中の事故であれ、運行が開始された後の事故であれ、被害がどれほど甚大なものになるか、火を見るより明らかではないでしょうか。

2016年12月、スイス国鉄がすばらしいトンネルを完成させたそうです。17年の工期をかけたスイスアルプスの地下につくられた全長57キロ、ゴットルドベーストンネルです。こちらは、普通にレールの上を走る電車ですし、工法もシールド工法とは異なるTBM工法ですが、リニア計画と同様、地下深いトンネルがほとんどです。最高時速は250キロ、2つの線路は別々のトンネルを走るため、すれ違いの風圧を心配する必要もなく、また、何よりも325メートルごとに設けられた非常口から隣のトンネルへ抜けられ、しかもトンネルの両側で待機している非常用車両が10分以内に救出に来るといいうのでから、ただ安全だ、心配ないと念仏のように唱えていらっしやるだけの我が国とは何という違いでしょうか。ちょっと皮肉かもしれません。

JR東海の計画は、非常口は5キロ間隔、トンネル内の中央通路へはしごで移動し、さらに、階段を降りて安全区間となるトンネルの下の方に移動します。足の悪い人や小さい子供たちはどうするのでしょうか。実際の事業区域を見てみると、大深度地下使用区間の中でも、浅いところは地表から41メートル、場所によっては地下120メートルもの深いところで工事が行われるようです。この41メートルといえば、東京の地下鉄でも、大江戸線六本木駅は地表からの深さが42.3メートル、10階建てのビルがおさまる程度の深さあるいは浅さといいたいでしょうか、です。本来なら普通に地上権もあって、きちんとした土地収用の手続がとられてしかるべき深さではないでしょうか。それなのに大深度地下法が適用されるので、土地収用の手続なしということになります。これだけ地下深いところでの工事だから地上の住人には影響ないとするのは、単純な個別の因果関係しか考えていないから言えることなのではないでしょうか。

例えば、掘削によって水脈に影響が出た場合、それまで保たれていたバランスが崩れることによって、地上で何らかの影響が生じることがあるとするのが妥当ではないでしょうか。実際、昨年3月に開通した首都高速道路横浜北線の馬場出入り口周辺家屋で地盤沈下被害が起きていると聞きました。寄せられた相談の120件、全てに戸別訪問を行った上で、26件の補修工事を行ったとのこと。この横浜北線は、トンネル部の建設に地盤

沈下を起こしにくいシールド工法を用いることにしたと、わざわざお知らせしていたのだそうです。それでも地盤沈下は起こりました。

こういった地盤沈下は北陸新幹線のトンネル付近でも起こりました。建設工事の影響で周辺の住宅など少なくとも88世帯、125棟にゆがみや傾きなどが生じていたことがわかりました。長野県中野市によると、建物にゆがみや傾きが出たなどの苦情が住民から建設主体である独立行政法人鉄道建設運輸施設整備支援機構に寄せられ、機構は、26年11月までに182棟の88世帯に補償したと市に報告したそうです。水が減ったり、水が枯れたりという井戸も14カ所で確認されたということです。補償を受けた中野市の小内八幡神社では、地面が沈下し、門の支柱と基礎石の間にすき間ができたり、地面のコンクリートにひびが入ったりしたとのこと。片山宮司さんは、父親の代の事前説明では、全く問題は生じないとのことだったと話していたそうです。

ほかにもトンネル工事によって地盤沈下は全国各地で起こっています。今回の大深度地下は、あえて人口密集市街地の下を使います。人々の生命基盤である住宅の下です。仮に陥没が起こらなかつたとしても、地盤沈下が起こるかもしれないなどと心配しながら暮らさなければならないというだけでも不本意なことであり、精神的にも大いに影響があると言えるのではないのでしょうか。

また、東京外環大深度地下工事、野川で気泡の発生続くという記事がありました。東京外環道の東名ジャンクション予定地、これは東京都世田谷区ですが、付近の大深度地下トンネル工事で掘進箇所の上を流れる野川で気泡の発生が続いているとのこと。外環道の工事はシールド工法で行われています。野川にかかる大正橋付近では5月半ばから2カ所で気泡の発生が続き、堤防の上にある観測用井戸から水があふれる事態も起きています。NEXCOの担当者は、シールド工法で使う圧縮空気が地面のすき間を通過して水面に出ていると思われると説明したそうです。水質は環境基準を満たしているものの、気体の酸素濃度は低いと述べました。

調査した共産党の宮本徹衆議院議員は、国などは大深度地下のシールド工法では地上への影響は生じないと説明し、地権者の同意や補償もなく事業が進められるとしてきました。事業の前提が、これは崩れる事態ですと指摘しています。また、河川のため気泡を確認できたが、住宅地などで出ている可能性もあるのではないかとただしたところ、担当者は、可能性は否定できないと認めたそうです。JR東海と国土交通省は、このような事態が起きても、なお地上には影響がないと主張するのでしょうか。さまざまな疑問や不安を真摯

に受けとめてください。慎重に検討してください。地上の所有権が及ばないから地下でもやってもよいというのは、この地球、この大地、この自然が誰のものかを全く忘れてしまった国交省、ＪＲ東海、建設会社の自分勝手な思い込みでしかないと思います。

これまで述べてきたような住民にとって何ひとつプラスになるような利点が見つからない大深度地下法をＪＲ東海が推し進めようとするのは、従来の工法に比べてＪＲ東海のメリットが物すごく大きいからにはほかなりません。そのメリットとは、地下鉄工事を例にとると、１キロメートル当たり工費が約３００億かかるそうですが、大深度法なら従来の事業費よりも１割程度削減でき、しかも用地費がかからず、用地の権利調整にかかっていた時間も要らないから工期を短縮できる、こんなにすばらしい方法はないということなんだと推察します。そこには、つくる側の視点しかありません。地上の営み、地上で暮らす人々への配慮は全く感じられません。

この大深度地下法が成立したころ、いみじくも当時の国土庁大都市圏整備局長、板倉英則氏は、この法律のセールスポイントは、やはり使い勝手のよさだと仰ったそうです。大地や自然を壊すだけ壊して、後で重大事故や深刻な問題が起きても、誰も責任などとれません。もともと自分たちのものではないものに対してどうやって責任をとれるのでしょうか。もうこんなむちゃくちゃなことはやめてください。国は、この地球を壊すのではなく、これまで先人がその努力で今日まで築いてきた新幹線という世界にも誇れるすばらしい鉄道網があるのですから、それをきちんとメンテナンスして、人にも地球にも優しい国、日本を目指すべきです。

最後に、国土交通省担当者の皆様をお願いしたいことがあります。先ほどから申し上げているように、ＪＲ東海は私企業であり、株式会社ですから株式の利益のために最善を尽くすのは当然、そういう会社だと思います。このリニア新幹線は決して一部の株主のために行うプロジェクトではありません。そこを国土交通省は国民の立場でしっかり監督してください。決して利便性追求だけを考えるのではなく、事業推進の陰で大勢の国民が不安に感じていること、生活の基盤に影響が出るのではないかと心配していることを十分に考慮していただきたいと思います。

これで私の公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【議長】 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】 次は、公述人、山田常圭さんから公述をしていただきます。

公述人、山田常圭さんは、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16時41分ですので、16時42分から公述を開始し、30分後の17時12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。

開始の時間までしばらくお待ちください。

それでは、公述を開始してください。

【公述人(山田)】 公述させていただきます山田と申します。よろしくお願いいたします。

本日、私が公述する内容といいますのは、特に安全に関する火災発生時の乗客の安全確保という、そういった技術的側面の部分について公述したいと思っております。

今言いましたように、火災発生時の乗客の安全確保をどのような形で技術的な措置をとるかということで、大きく3つの内容から分かれておりまして、まず火災の早期覚知及び火煙への対策、2番目に利用者等の安全確保と避難、また、3番に円滑な消防活動の実施という、この3点について1項目ずつ話をさせていただきたいと思っております。

私自身、まず、バックグラウンドはどういうところで、なぜここに来ているかということで簡単に職歴等について紹介させていただきたいと思っております。私、愛知県生まれでございまして、名古屋の近郊に実家がございまして。現在、東京に住んでおります。非常に中央リニアができますと、名古屋まで40数分ということで、今も結構名古屋に帰ることが多いんですけど、そういった意味では非常に期待しております。とはいうものの、非常に高速で大深度を突っ切って走る、こういったときの安全については、これは自分自身に係る問題でございまして。そういったところからその安全について、特に私の専門というところからいろんな形で寄与したい、また、皆さんに知って、こういったことが行われていくのかということで御説明をさせていただきたいということで、公述人となりました。

私自身は、つい最近、この3月に退官したんですけど、総務省消防庁消防研究センターというところで35年にわたり火災に関する研究をしてきております。途中3年ぐらい東大の都市工学科で寄附講座ということで特任教授をさせていただきましたけれども、基本的には消防庁に身を置きまして、火災に対する消防防災に係る研究、調査を行ってきております。

例えばどんなことをやってきたかといいますと、火災調査事例、たくさん行っておりま

すけど、若いときには、伊豆の熱川、河津温泉の旅館火災を皮切りに、あと、大阪の個室ビデオ、これも現場で随分長くおりました。最近ですと、これはアスクルの倉庫火災、非常に大規模な火災でございまして、このごろになるとマネジメント側になっとなりますので、直接現場で長らくということはないんですけど、そういったところで指揮をとってきた。

また、鉄道関係、事故がそれほど多いわけじゃないんですけど、実際幾つか行っとなしまして、韓国・大邱の地下鉄火災、これについては、火災が発生した翌々日には現地の現場におっとな、そこで何が起きたか、つぶさに見てまいりました。また、オーストリアのケーブル火災、これも155人亡くなりまして、日本人も10人亡くなっとなしております。そういったことはどういう課題があったのか、日本人も巻き込まれておりますので、現地に行っとなって調べた。また、最近では、石勝線のトンネルの中で発生しました火災事故、そういったものについても調査にかかわることをしてきております。

また、鉄道とか道路に関係する委員会について参画してございまして、首都高速道路における都市内長大トンネルの防災などに関する調査研究委員会というものが首都高速道路株式会社で行われてございまして、そこで参加してございまして。例えば山手トンネルであるとか大橋ジャンクション、そういったところでの安全についていろいろと検討会に参加して意見を述べさせていただきました。また、この大深度地下の公共使用における安全の確保に関する指針というのが作成されておるんですけど、その検討委員会にも加わっとなって意見を述べさせていただきました。その他、中央リニア調査有識者委員会とか大深度地下鉄道トンネル防災委員会、そういった中で、既存の技術の中でいかに利用者を火災から守るか、そういう観点から検討を進めてまいりました。そういう経験をもとにいろんなことをちょっと話させていただきたいと。現在、公職をもうやめまして退いておりますので、少し一技術者、防火安全に係る技術者として私見を中心に公述させていただきたいと思っとなしております。

まず、火災の早期覚知及び火煙への対策ということですけど、実際、防火安全にかかわる技術者が何を問題にして、どういう点でこの対策を立てていくかという基本について述べますと、まず何よりも出火防止が火災安全の基本でございまして。簡単に言っとなしてしまえば火の用心と。割と日本というのは、この火の用心が主体で、火の用心をやると、あとは火が出っとなしまうと、なかなか対応できないという、そういうメンタリティーがある国民でございましてけど、最近、その火の用心だけではなくて、火が出た後もどのような形で対応するかということについて結構技術的な検討が加わっとなってきております。

また、万一火災が発生した場合、非常に早期に覚知すること、また、安全避難、消火、拡大抑制にとってこれは非常に重要なことでございます。ともかく初期の段階の火災というのは非常に小さいものでございますので、容易に消火が可能だと、マネジメントできるということです。この列車等の運輸施設に関していえば、結構人目が多いんで、この点は割と早く覚知することが多うございます。

ちょっとそれはさておき、実際この防火安全に係る指針の記載内容についてどう書かれているかといいますと、火災の発生を早期に発見するために、非常用設備等の制御及び避難誘導等の意思決定のための有効な情報を収集、提供できるような対策を講じると、これをもとにして幾つか提案がJR東海等から出されております。

では、具体的にどういうことが書かれているかといいますと、その対策の概要として、車両内で火災が発生したときには、それが直ちに通報手段として、車掌及び乗務員に伝えるかという、そういう双方向のコミュニケーション、勝手に一方向だけ話すわけではなくて、双方向のコミュニケーションができるような非常通報手段を確保するとしております。乗務員には、発見以外に多分実際問題としては、乗客が発見することが多うございます。そのときに、いかに早く乗務員に伝えるか、それがポイントになる、それについての手段をそろえていると。

それと、実はこれ大きな課題なのは、車両の中については多くの人たちの目がある、早く見つけることができるんですけど、車両外についてはなかなか早期発見が困難なんで、それについてどうするかということで、その対策についても述べられておまして、火災等の異常を検知可能な装置を車両外に設置して、車輪の状態、そういったものを情報として入手する、そういうような監視システムも持っております。

また、軌道空間へのカメラ、照明等の設置によって、現地というか、車両ですね、や指令本部においてトンネル内の状況を確認を可能とするような、そういう対策もとられております。こういったところを見ますと、私の所見としましては、収集した情報が指令によって一元管理されて、指令から関係者への迅速な情報提供体制を構築できる、そういったところはしっかりしておまして、火災時において、その初期対応について早期覚知、その後の対応について十分な対策が講じられているんじゃないかと思っております。

また、次に、火煙の対策。地下で火災があると非常に大きな火事になっちゃうんじゃないか、その大きくなったらどうするんだというふうな懸念なんですけれど、中央新幹線車両の中の消火に関しては、これは別にスプリンクラーとか配置するわけじゃなくて、乗務

員による消火による初期消火、また、それと同時に、乗客の避難誘導を実施することとされております。

また、じゃあ、初期消火が困難な場合どうなるのかということなんですけど、実は車両には仕切り戸あるいは貫通扉、貫通扉というのは普通、新幹線についております自動的に開閉するものなんですけど、それ以外に実は仕切り戸というものが仕込まれておまして、それを閉めると、隣に煙が、あるいは火が移らないという、そういうものがございます。実はそれを閉めることによって車両への延焼とか煙の流入を防止できると。その火災時に対して火煙に対する拡大範囲を抑えることができると。実際、私もこの車両火災実験を行いまして、車両を閉めた状態で火災実験を行いますと、やがて内部の空気がなくなりましてというか、酸素濃度が16%ぐらいになりますと、やがて火が消えて火災継続がなくなると、そういうふうなことでございます。そういった区画化という対応がされていると。それと、あと、車両の不燃化、難燃化による燃焼抑制対策についても、これは基準に則り十分に容易に着火や延焼を拡大しない構造となっております。

以上、私の所見で火煙の対策としましては、鉄道に関する技術上の基準を定める省令及び解釈基準によって、我が国の車両っていうのは容易には着火、延焼拡大しないとなっていると思っております。韓国の地下鉄では非常に大きな火災になってしまいました。これについてもうちで燃焼実験しておりますけど、それについては、我が国のものよりも格段に燃焼性が高かったと思っております。

また、その他、車両外部の火災発生の低減だとか延焼拡大防止策も講じられておまして、急速な延焼拡大の危険性は非常に低いんじゃないかと思っております。ただ、皆さんこう思われると、実は2015年のガソリンの焼身自殺、そういうことがあったじゃないかと、何が起きるかわからない。車両は燃えないけれど、やっぱり悪い人がいて、あるいはテロがあって火災が発生すると大変なことになるんじゃないかということなんですけど、実際これは鉄道事故調査報告書の中でも公開されておりますけど、ガソリンをまいた直近、せいぜい3列ぐらいまでは座席が燃えるんですけど、それより先は延焼してないんですね。要するに、簡単に車両、施設の中でどんどん火災が広がってってしまうことはないということは既に実証されておると私は考えております。このように、車両自身の火煙への対策はかなりの非常に高いレベルで行われていると考えております。

さて、次に、利用者の安全避難です。これ結構皆さん重要だと思っておられるんですけど、大深度地下空間の避難計画では、やっぱり地上まで非常に長いと、避難時間を要する

んで、それは大丈夫なんだろうかとと思われる方が結構いると思います。これは別に大深度に限らず、超高層ビルもそうなんです。超高層ビルの上でやったときに下まで降りなきゃいけないじゃないか、これは非常に長いと。特に下で火災があったら火災を突破して下まで降りられるんだろうか。そういうときのために、今、超高層ビルなど一般の建物では安全区画を確保するということが基本でございます。身近なところに逃げ込めば、そこでしばらくいれば、やがて消防隊が来てくれる、あるいはうまくいけば自力で避難できる、そういうのが現在の建物の防火安全の基本でございます、これは鉄道についても同じようなことが言えると思います。

指針の中にどう記載されているかといいますと、火煙に対して、不特定多数の利用者の生命に危険が及ばない状況で安全な避難場所への移動が可能であると、あるいは利用者等の安全が確保されるように、煙制御をしまして影響範囲を極力抑制すると。また、閉鎖的、もともと大深度地下で閉鎖的なので、より安全度の高い防火防煙区画を設けて、火災時には水平移動等によりこれらの安全区画に一時的に避難できるようにすると、そういうようなことが書いてございます。

では、具体的にどうかといいますと、基本的に火災が発生した場合は、既存の鉄道と同じように次の停車場あるいはトンネルの外まで走行して停止させると。これは北陸の鉄道火災で起きたときの教訓でございます、これは今の鉄道業界では常識でございます。ただ、大深度地下なので、ずっと行ってもどこまでもトンネルなのでございまして、駅に着けばそれなりのまた駅が対策が立てられておりますが、万一トンネルの中でとまってしまったらどうするんだろうということで、先ほどの公述人の方からもそのあたり指摘ございました。

どういう対策をしているかといいますと、車両から中央路に降車して、シールドトンネルの下部空間に設ける避難路及び非常口を經由して最終的には地上に避難するということが、また、トンネルには軌道空間等、床版の床版下に空間が設けられておりまして、その部分に避難をします。また、縦流換気によって煙の方向を一方向に制御して煙の滞留を防止して、風上側に安全な避難環境を確保する、こういう対策を整えていると。また、床版下部の空間に設ける避難通路は、他の空間と区画をして加圧することによって熱や煙の流入を防止する措置が講じられているため、避難通路まで避難が完了すれば、一応避難者の安全が確保できると、そういうような仕組みになっておるといことです。

これはイメージとしてございますけど、車両から、これははしごでないと降りられ派し

ないんですけど、はしごから降りて中央路に沿って歩いていくと、500メートルごとに避難階段があって地下に降りられるという、そういうようなシステムになっております。また、それがずっと先に行きますと、やがて、一番左側ですけど、立坑というものを通じて、そこでは非常用エレベーター、避難用エレベーターを通じて屋外に避難することができます。また、ここからは消防隊が進入してきて救出、救助にかかれます。また、それぞれ階段をおいたところに一時待避スペースとして設けられておまして、そこで待っていれば安全な環境の中で身を置くことができるという、そういうシステムになっているということでございます。

御存じのように、火災ってというのは、煙は浮力を持っておりますので、上の方に流れると。下の方の空間については比較的 안전한空間が確保されるという、それは一般に多くの場所で使われておまして、これは中央リニアに限ったことでなくて、もう皆さんの既に通られておる類似の避難安全経路というのがございます。東京湾横断道路にしても、横浜北線の北トンネルにしても、車道の下にこういった道路の安全空間が用いられておまして、ここを避難通路として用いております。幸いなことに大きな事故が起こっていないのでまだあんまり使われていることはないんですけど、例えば東京湾横断道路の人工島なんですけど、これもよくよく考えれば、今回計画されている非常口、立坑と同じような構造の機能を持たされていると。特に新しい技術でなくて、既に実際使われているそういうものでございます。

さて、あと、要避難介助者の避難安全ですけれど、これはやはり先ほどの御指摘のように、お年寄り、あるいはお子さんがいらっしゃいますが、これにつきましては、乗務員や乗客等の補助により移動を補助しながら安全を確保するという、そういう計画になっています。ただ、一旦避難通路に入ってしまうと、消防隊の移動支援にも使用可能な運搬車等によって最寄りの非常口まで移動することも可能という計画になっております。こういったことから安全度の高い防火防煙区画である避難通路を採用しているなど、要避難介助者を含めた不特定多数の利用者が地上まで安全に避難できるような適切な対策が講じられていると考えております。

さて、最後になりますが、円滑な消防活動の実施。これは、私がもともと消防庁に勤めていたというところで非常に大きな関心事でございまして、実は右側の上に載せてある絵は、大邱の地下鉄火災でございます。下から地下で火災が起きると、煙が上に吹き上げてくると。消防隊に関しては、こういうところでも人を助けに行かなくちゃいけない、こ

これは非常に消防隊にとっても危険なことなんです。その中でも助けに行けと言われると、消防隊についても、ちゃんとした対策をしておいていただかなければとても助けられないと、それなりの対応をしてくださいということをJR東海さんにも言ってきております。

防火安全上の基本としましては、火災等の異常で列車がトンネルの途中でとまって自力走行できないときには、最寄り非常口から公設消防隊が入らざるを得ないんですけど、そのときには、やはり消防の活動拠点、また、連続した消防活動支援経路、この2つについて、これが必要、これも大深度に限らず超高層ビルもそうなんです。各階のところに橋頭堡となるような拠点があって、そこまで続くような連続した安全な空間、これについて確保するようなことが基本となります。

指針の中で記載されておりますのは、円滑な消防活動が実施されるような施設及び設備並びに管理及び運営面において安全対策を講じると言っておりますし、施設の特性に応じて防火防煙対策がなされた消防用進入路の適切な配置等の対策を講じるということで、具体的にどうするかについていいますと、消防隊の地上からの進入路というものを確保すると。中央新幹線におきましては、おおむね5キロ間隔ごとに設けられた非常口、いわゆる立坑ですね、そこにエレベーターを2基設置しまして、おのおの避難者と消防隊用とを分離することによって錯綜を避ける。また、立坑の下に避難者の待避スペースを設ける等、拠点空間を確保する。

それと、連続した移動経路の確保としましては、先ほど避難経路っていうのがございましたけど、避難経路に関しては避難される方が中心でございまして、電気機器の設置空間っていうものは別途設けられておりまして、そこで消防隊が利用することによって、これも動線の交錯を回避するような計画となっております。また、その他、機動力確保のためには、補修用の車両等を活用して現地に迅速に赴く、あるいはエレベーターの中にストレッチャーを折り畳まずに積載できるような仕様にするとか、また、トンネル内の軌道空間の中に縦流換気を実施しまして煙を制御して、火災現場の風上からの安全な消防活動空間を確保するような、そういう対策を立てている。

これがイメージでございまして、右側の立坑から吸気をしまして煙を前方に送りまして、それにつきまして煙のない方に避難者は避難をします。もっとも地下にいる限り、この図式に必ずしも関係なく地下の避難路では大丈夫なんです。その一方で、消防隊が吸気側からアプローチをして消防活動及び避難救助対策に当たると、こういうような対策が立てられております。これはエレベーター部分、立坑における消防拠点、やっぱりここが

消防隊の拠点となりまして、ここにおいて実際に現地まで、火災現場までどういう形で行くかということが中心となります。この立坑の下部に非常に大きな滞留スペースを設けておりまして、すぐ多くの方々が多分ここに集結すると思えますけど、そこで一旦滞留しまして、順次避難用エレベーターあるいは救助用の消防隊のエレベーターを用いて乗客等を地上部分へ搬出すると、そういう計画になっております。以上、防火防煙対策がなされた消防用の進入路の適切な配置等含めて、円滑な消防活動の実施のために施設及び設備面において適切な安全対策が講じられていると考えております。

さて、最後でございますが、従来の新幹線を初めとする既往の鉄道の防火安全対策に加えまして、大深度地下の特有の課題についても適切な技術的な防火安全対策が講じられていると私は思っております。ただ、これが重要なんですけど、こういったハード面での対策っていうのは非常によくできていると。それを実効性のあるものとするためには、実は供用に当たってJR東海さんと広域に及ぶ関係の消防機関との相互応援体制整備や訓練、また、ソフト面、実務面においての実証的な検討を継続してほしいということでございます。非常に多くの消防機関が関係します。消防は自治体消防ということで割と小さい範囲をカバーしておるんで、いざとなったら、どこの人たちがどう対応するかということが非常に重要な問題でございます。それについては、日ごろから顔を見えるような関係をつくって協力体制を組んでいただきたいと切に願っております。

以上で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。

では、降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 次は、公述人、奈須利江さんから公述をしていただきます。

公述人、奈須利江さんは、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】 では、現在の時刻が17時8分ですので、17時9分から公述を開始し、30分後の17時39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。

少々お待ちください。

それでは、公述を開始してください。

【公述人(奈須)】 中央新幹線品川・名古屋間建設工事にかかわる大深度地下の使用について、認可を認めるべきではないという立場から公述させていただきたいと思います。私は、大田区の区議会議員をしておりますので、大田区民の声の代表として意見を述べさせていただくとともに、洗足池の近くに住む住民として発言させていただきます。

リニア中央新幹線は、山梨県や長野県など中央アルプスの問題で大都市の地下をリニアが走ることを御存じない方が大勢います。なぜリニアの問題が伝わらないのかという理由の1つが、この大深度地下法という法律なのだと思います。地下の深いところは私権が及ばないようにして事業者に使わせることができる法律だからです。2000年7月の政府の広報「時の動き」に掲載されている大深度地下法成立に伴う大深度地下利用についての特集を読んで、改めて大深度地下法の問題点が理解できたと同時に、その意図が見えてきました。特集では、当時の国土庁大都市圏整備局長、板倉英則氏が大深度地下法成立の背景や趣旨や意図について詳しく説明していますので、今日はそこから一部引用しながらお話をさせていただきたいと思います。

私の1つ前で火災のお話もあったんですけども、この火災のことについてもこの板倉氏は、火災については3つの困難があると非常に興味深い取り上げ方をしていると思います。まず1つが、重力に逆らって地上に避難しなければならない困難、煙の流れと消防隊員の進入が逆になっていて消防が難しいという困難、そして外部からの情報の入手が困難であると、こういった3つの困難があるという表現の仕方をしたり、あるいはリニアの地下トンネルについては、精神面を含めた影響がある、このようなことも仰っています。暗くてじめじめしているので、やはり光が必要であったり換気が必要であったり案内が必要、そしてまた、気圧の精神面への影響も述べているわけですね。

内容に移らせていただきたいと思います。

大深度地下法は、バブルのころに地価が異常に高騰して地上部でのライフラインの用地確保が困難になったので、地下利用に注目したことから始まります。ところが、通常のインフラ整備における用地取得は、地権者との行為を前提として行われますが、それだと、一人一人の地権者を捜し当て特定して個別に同意を得るのが前提で、土地一筆ごとの土地調書作成も義務づけられるので、非常に手間暇がかかるのだそうです。しかも任意買収に応じてもらわなければ土地収用の手続をとらなければいけません、これも非常に時間がかかります。そこで、国民の権利保護に注意して円滑に利用するため、つまりは手っ取り

早く地下利用できるためのルールを確立する必要があるということで、検討してできたのがこの大深度地下法なのだそうです。これは政府の広報に書いてあるわけですね。

大深度地下法というのは、インフラ整備の土地取引をスムーズに行わせるために憲法第29条の、財産権はこれを侵してはならない、財産権の内容は公共の福祉に適合するように法律でこれを定める、私有財産は正当な補償のもとにこれを公共のために用いることができるという原則のもとで定められている民法第207条、土地の所有権は法令の制限内においてその土地の上下に及ぶ、ここの上下に及ぶ権利のうちの土地の下の私権が及ばないようにしているわけです。

加えて、土地収用法では、事前補償の原則というのがあるんだそうですが、これを大深度地下法では、事後に請求して初めて補償されるというふうに変えているわけです。計画経路の真上に住んでいる方が家の下をリニアが通ることを御存じないのも、法律が意図していたからなのだと知って非常に驚きました。当時の国土庁の板倉氏は、国民の権利保護に注意してと言及していますが、事前補償の原則を請求された事後に払う、地下の私権が大深度に及ばない土地所有権など、非常に重大な憲法上の権利を法律で変えてしまっています。今回のリニアの大深度地下利用について、国やJR東海、東京都及び大田区を初めとした地元自治体は、どこまで国民、住民の権利保護に留意したのでしょうか。国民の権利保護は、政府の広報の宣伝文句にすぎず、当初から守るつもりはなかったのでしょうか。

国民の権利保護について当時の国土庁の板倉氏は、土地収用法にもない説明会を前広に開催する、収用法や都市計画法にもあるが、一般公衆に対する公告縦覧、利害関係者の意見書の提出、さらに、必要に応じて公聴会、これが今日なわけですね、を開催と書いてありますから、これを見ると、それなりの説明をしているように見えますし、説明会を前広に開催すれば大深度地下の使用の合意形成になるかのような印象です。しかし、全幹法の認可以降、JR東海は計画路線上の住民に対して直接の働きかけをしてきませんでした。きめの細かい周知を考えているというのも、政府の広報宣伝だったということになるわけです。

今日こうしてここに集まって意見を述べる場があると知っているのは、計画経路周辺の住民のうち一体何%、何人なんでしょうか。しかもリニアの通る真上や近隣に住んでいることを国からもJRからも知らされていないだけでなく、リニアが通るとどうなるのか、土地収用されるとはどういうことなのか御存じない方たちも多いと思います。たとえ何度JR東海が説明会や意見書を提出する機会をつくったり、公聴会が行われたとしても、当

事者一人一人がこの大深度地下法で何が起きるのか知らされなければ、国民の権利は守られません。そうした意味では、その後、地域住民の要望に対し J R 東海が説明会を開催しないのも問題だと思います。

今回、仮にこの大深度地下利用を国土交通大臣が J R 東海に認めて工事が始まったり、その後、リニアが走り始めたりしたとき、振動や騒音がひどくなったとします。その場合、自分の家の下にも係わらず、J R に、嫌です、どいてください、補償してくださいと言っても主張が認められず我慢させられるかもしれません。これが事後の土地収用の補償ということです。実は何も補償されない可能性が高いわけです。知らない間に憲法の保障する財産権がなくなったり、著しく侵害される可能性のある憲法違反が疑われる法律がこの大深度地下法ということです。

このリニアについては、環境アセスメントの意見を言ったのが今から大体 4 年前ですが、仮にこれで大深度地下利用が認可され、リニア中央新幹線のトンネル着工になれば、環境アセスメントからたった 4 年で用地確保まで進んだこととなります。非常にスピーディーだと思います。この大深度地下法は、通常行っている憲法の保障する財産権の侵害に当たる重大な法手続を省略して工事を早めるために、土地の上下に及ぶ財産権のうちの地下の権利をなくし、土地収用法の補償を事前でなく事後にするなどの特別措置を国土交通大臣が J R に講じるための法律であることがわかります。最初から密集した大都市でスムーズにインフラ整備することを目的につくられた法律なので、対象地域は東京、名古屋、大阪の三大都市圏です。目的は、都市部のインフラ整備ということになりますから、この三大都市圏はさらに一極集中することになります。

大田区下丸子や世田谷区奥沢小学校の大深度地下法の説明会会場で多くの住民の皆さんが知らされていなかったことについて訴えていたのも、この事業についての J R 東海や行政の説明不足をよくあらわしています。大深度地下法説明会終了後に J R 東海が、計画経路上の全ての住民に意見募集の締め切り直前に意見を言えることのお知らせをポストインしたのも、住民の声に動かされたからだと思います。やり直しすべき手続の瑕疵を明らかにした形ですが、少なくとも J R 東海も説明不足を感じたということでしょう。

いずれにしても、ポストインは意見締め切りの 2 日前、しかも、この間 J R 東海が地域にお知らせするチラシには、耳なれない中央新幹線という正式名称が使われ、一貫してリニアの文字がありませんでした。J R 東海は、リニアとホームページで盛んに使用していますが、住民にはリニアが通ることをよほど知らせたくないと見えます。そうやってこ

っさり手続を済ませてさっさと工事に取りかかろうとする事業者の事業は、公共の利益があるのでしょうか。ないから、こっさりやるのではないかと疑いたくなってしまいます。

大深度地下使用は、認可されて初めて認められるものです。国、自治体及びJ R東海は、地下の土地の使用権を収用するという重大な処分私権を国家権力が制限するわけですから、国が政府広報で示したように、計画経路周辺の住民への丁寧な周知手続を講じ、説明をやり直すべきです。あるいは改善できないということであれば、この程度の法の運用だということで、公共の利益とは到底言えませんから、大深度地下の使用は認めるべきではありません。

それでは、周知すれば、それで認めていいかといえ、そうでもないとは私は考えております。地下深くは影響がないから公法上の使用権を設定するとしても、無条件に認可できるものではないのではないのでしょうか。大深度地下利用の認可は、土地の地下という私有財産に社会資本整備だからと事業者の使用権を設定しながら、その対価や補償は事前には支払わず工事を始め、事業が始まってから事後的に損失が出たら請求を待って補償するという仕組みです。私も調べて知りましたが、財産権を侵害する恐ろしい仕組みだと思えます。仮に振動で家屋にひびが入るなどの影響が出た場合、これを補償させるには、被害を受けた者がJ R東海に請求しなければなりません。因果関係の立証責任を個々人に負わせるなら、余りにもその負担は大きく、そもそも家屋調査など事前に行っていなければ立証もできず、補償されない可能性が高く、問題です。J R東海は、地域住民に対し事後補償について伝え、地権者の家屋調査を初めとした調査の希望を聞くなど、事前に行うべきことをすべきですが、そもそも知らされていないのは不備があるということではないのでしょうか。

同じ大深度地下利用でも、外環道における大深度地下利用は不動産取引の重要事項説明の対象だそうですが、今回のリニアの大深度地下利用は、不動産取引における重要事項説明に入らないそうです。事前補償されませんので、土地を売ろうとしたら売れない、売れたと思ったらリニアを理由に契約破棄された、周辺より安くしか売れなかったなどの影響が出た場合、請求して補償されるのでしょうか。説明会でJ R東海は、地下は影響がないので下がるという説明をしています。地下に対する考え方が事業者と住民で大きく違えば、土地取引における不動産価値の下落も立証しづらいのではないかと心配です。

また、2000年の政府広報が、大深度地下利用で最も注意しなければならないと指摘しているのが地下水の問題です。水脈を断ったりする心配があるからです。特に大田区東

雪谷の非常口の近くには、地域一帯に降った雨を大地で受け水をたたえている洗足池があります。非常口の工事の掘削によっては、帯水層を突き抜け穴をあけることになって水が抜けてしまうのではないかと心配しています。JR東海は湧水が北から流れているため、南にある非常口は洗足池の水に影響しないと説明していましたが、非常口掘削によって帯水層から水が抜ける心配についての説明は行われませんでした。

2000年の政府広報は、トンネル掘削工事に使う密閉式シールドマシンは地下水に影響を与えずに掘り進むことができると説明しています。しかし、地下深い地下鉄のトンネルなどに湧水が流れ込み、ポンプアップしていることは周知の事実で、JR東海も地元大田区には、リニアトンネル内に流れ込んだ地下水を下水に流す計画であると説明しています。密閉式シールドマシンでもトンネル内外壁は密閉できないということです。仮にリニア工事後に洗足池の水が減ったとしても、それをJR東海に補償させるには、請求し、因果関係を立証しなければなりません。因果関係が立証されたところで、洗足池の水はもとに戻らず、水道水を入れたり、池の底をコンクリートで固めたりしなければならないかもしれないのです。洗足池にはツミという鳥を頂点にしたカワセミ、キビタキ、オオルリなど豊かな動植物の生態系が密接にかかわり合って成立しています。大深度につながる非常口とトンネル工事でこの自然を壊すなら、どこに公共の利益があるのでしょうか。

既に始まっている外環道のトンネル掘削工事では、上を流れる野川に圧縮空気掘り進む空気の気泡がぷくぷくと上がってきています。大深度地下の掘削に使う密閉式シールドマシンは、密閉されるので地下水に影響を与えずに掘り進むことができるという説明は、野川で誤りであることを証明した形です。洗足池の水が抜けてしまう心配も解消されません。水が抜けてから事後にJR東海に請求しても、因果関係が立証できなければJR東海は責任をとらず、責任逃れを許すことになるかもしれません。大深度地下利用は認めるべきではありませんが、仮に工事をするなら大田区とJR東海とで洗足池の自然環境を守るための協定を結ぶべきです。

大深度地下は、今回の鉄道を初め道路、河川、電気通信、電気、ガス、上下水道の公共の利益となる事業を対象に、法第16条に書かれている7つの要件全てに該当するとき、使用の認可をすることができるかと規定されています。できる規定ですから認可しなくてもよいということです。知らされずに財産権が侵害され、地下の私権が及ばなくなりますが、事前の補償もなく被害をこうむっても自分で立証しなければならない可能性、環境への影響についての事前の協定の必要性など、私を含め公述で明らかになってきた大深度地下の

問題を十分に踏まえ、国、国土交通大臣には判断いただきたいと思います。

国鉄の民営化により現在 J R 東海は、東海旅客鉄道株式会社というその名のとおり、株主利益を最優先する営利目的の事業者です。J R 北海道が不採算路線を廃止している事例を取り上げるまでもなく、営利企業は利益が出なければ廃線し、撤退します。公益より株主利益という私益を優先するのが株式会社ということなのです。一般に公益と言った場合には不特定多数の利益を言いますが、それが公共の利益となると、さらに厳しく、私利目的がないことや、特定の者への優遇の禁止や排他性のないことなどが求められます。もうからないから撤退は公共ではなく私益なのです。大深度地下法の認可は、国土交通大臣が認可した鉄道事業者が行う鉄道事業なら何でも認めていいのでしょうか。鉄道事業といっても鉄道事業全てに公共の利益が認められるわけではないはずです。そもそもの必要性や自然環境への影響、安全性や公金投入の可能性や要件などを検証、立証すべきではないでしょうか。

J R 東海は、リニア中央新幹線をつくることで東海道新幹線による大動脈の二重系化をもたらし、東海地震など、東海道新幹線の走行地域に存在する災害リスクの備えとなるといった必要性を説明しています。しかし、東京－大阪間は東海道新幹線、航空路、東名中央自動車高速道路など既に何重にもリスクの備えとなる交通網を備えており、リニア中央新幹線建設の必要性が公共目的にかなうかどうかの費用対効果の検証も不十分です。全くの民間の事業であれば、建設しても整備しても自己責任で売り上げを確保してコストを回収し利益を出しますし、私たちは使わないことも可能です。ところが、日常生活に密接にかかわり、使わなければ生活できない鉄道事業が過剰に投資されると、私たちは、かかった費用に利益を乗せる総括原価方式で強制的にそれらの費用を切符代、場合によっては税金で支払わされることとなります。

東京－名古屋間の移動は、生活においてもビジネスにおいても国民の日常的な交通網になっています。しかも J R 東海はリニアを建設したらのぞみを廃止し、こだま、ひかりを重視した輸送形態へと変革することを示唆していますから、私たちは、乗りたくなくてもリニアに乗ることを余儀なくされるかもしれません。鉄道の老朽化に伴うリニア建設と言いながら、東海道新幹線も使うと言っており、結果として、東京－名古屋間の新幹線インフラは二重になり、私たちは強制的に2つの鉄道網の建設・維持・管理費用を将来にわたり負担することになります。

J R 東海は、鉄道網を備えると、三大都市圏が相互に1時間で結ばれ、国際競争力を向

上させる好機をもたらすとしていますが、人口減少に加え、年齢構成の変化に伴い労働人口が大幅に減少していくことが明らかなこの時期に、新たな鉄道網の建設が必要なほどの需要があるでしょうか。空の便の需要も増えると言っているのにです。災害や鉄道整備の予備のラインなら、日本海回りの上越新幹線のルートを名古屋までつなげることを目指した方が効率的です。リニア中央新幹線建設は、私たちの経済的負担や自然環境への負荷を大きくするばかりです。総括原価方式による鉄道網整備、社会資本整備は、かかった経費を私たちの消費、ポケットマネーや税金で負担するため、過剰になると、その分、投資利益が増大します。過剰な設備投資は結果として利益が増大し営利性が高くなりますから、公共の利益ではないのではないのでしょうか。

さて、昨今、談合が指摘されるなど、JR東海に対し厳しく公共性が求められているのは、3兆円の財政投融資という公金が投入されたからです。今回の大深度地下使用の認可に際しての要件、法第16条4項は、事業者が当該事業の遂行する十分な意思と能力を有するのであることを求めています。これは単に資金を集め、トンネル工事ができるか否かだけでなく、公金を扱う事業者としての公共性の有無も問うていると見るべきです。談合が行われたことが明らかになったJR東海は、公共の利益を遂行する能力は持ち合わせていなかったこととなります。談合企業体質の改善なくして公共の利益のための事業と名乗ることはできず、大深度地下利用もさせることはできないはず。2000年の政府の広報「時の動き」には、そもそも大深度地下利用は、民間が私的目的のために行う開発事業は対象外ですと書いてあります。国は、公共の利益と私益の区分けができていないということです。

私は、営利企業に公共の利益は担えないと考えますが、国がつくった法律ですから、私益を追求する営利企業、JR東海も公共の利益のための事業を担える要件や手法があるはず。資本に対する利益率、役員報酬、内部留保、幾らまで、何%まで認められるかなど国は目安を明らかにすべきです。ここを国が不問にすれば、公共の利益と私益との違いがなくなり、大深度地下法的前提が大きくなります。少なくとも大深度地下利用における私益との関係を明確にすべきです。大深度地下利用は、都市部の社会資本整備における用地取得の問題をクリアにするとともに、建設コストを抑えるメリットがあると言っています。建設コストは1割程度抑制できて土地代も不要、しかも時間がかからないというのです。これは一体誰のメリットでしょうか。少なくともそこに住み暮らす住民のメリットではなく、事業を進めることで経済利益を得る企業、それも株主のメリットではないでしょ

うか。

そこで、最後に、事業者に3つの質問をさせていただきます。

J R東海は、営利企業で、リニアはペイしないという発言も過去にありました。そこで、リニアで赤字になった場合、他の事業の利益を回すなど、自己責任でどこまでの事業の遂行をするか明らかになっていません。J R東海は、事業採算がとれない場合、どこまで自己責任で事業運営する意思があるのか、確認させてください。

2問目、大阪までの開通を早めるためという理由で、大深度地下の認可を受ける前に既に財政投融资3兆円を受けて1年以上が過ぎています。アベノミクスで資本に対する配当が10%以上の上場企業が増えているとも言われています。この間、J R東海は政府の3兆円の財政投融资を何に使いましたか。

質問の3、J R東海は、全幹法の認可しか受けていないにも係わらず、計画経路の住民に対し丁寧な説明をしてこなかったのはなぜでしょうか。国から求められていなかったからですか、みずから不要だと判断したのでしょうか。にも係わらず、意見募集の2日前にポスティングをしたのはなぜでしょうか。

以上、私の大深度地下利用における意見と、そして質問を終わらせていただきたいと思えます。

【議長】 事業者、時間が短くなっていますので、手短かに回答をお願いします。

【事業者(今井)】 それでは、回答いたします。

説明用のDVで112というのを出せますでしょうか。まず、リニアがペイしないということで、自己責任でどこまでということですが、これの前のページをお願いします。

済みません、お待たせしました。こちらのグラフは、縦に弊社の経常利益を表してございます。それから横が年度でございます。今2018年というところで、2027年に東京-名古屋間を開業させるという計画でございますが、これから名古屋の開業に向けて建設工事が増加してまいりますので、現在ある現在の経常利益がだんだんだんだんちょっと減っていくという形になってございますが、それでも東海道新幹線と一元的に経営していくということもあって、最終的にここに630というふうに書いてございますが、赤字になることはないということで、安定配当を保ちながら健全経営は保てるというふうに試算してございます。

その後、財投の話でございますが、当初この計画でいきますと、名古屋で開業後に減価

償却費の積み上げなどによって利益を積み上げてって経営体力を回復してから、また大阪開業ということで、2ステップで施行していくという計画でございました。

次のページを出せますか。こちらのグラフは、縦が借入額になってございます。横は年度でございます。これは財投を受ける前の計画でございませけれども、借入額が名古屋開業のときにマックスになってございますが、それからどんどん減って行って、大阪に向けて借入額を抑えられるという段階で建設を始めてまた借入額が増えていくということで、過去の経験から踏まえて5兆円以内であれば健全経営が保てるということからこういう2ステップですが。財投を活用することによりましてこれを最大8年前倒しで建設に向けて動けるというようなことでございます。

一方で、財投でございませけれども、財投は長期に低利で固定で融資を受けられるということでございますが、それは全額返済するものでございまして、自己負担で建設していくということには何ら変わりはないものでございます。もともと財投がないということであれば、新たに借り入れていくということでもございましたが、財投を受けられたということで、経営リスクは低減されていくということで考えております。

それから、説明の周知につきましては、これは大深度手続に当たりまして、平成26年から事業間調整をしてございまして、その後、平成27年に物件調査ということで、1軒1軒地権者様の下に中央新幹線が通りますというようなことをお示しした上で物件調査をさせていただいております。その後も、大深度説明会に当たりまして、自治体への広報紙への掲載ですとか、それから回覧あるいはホームページで広く周知するというのをやってきてございます。

一方で、ポスティングを行ったことにつきましては、説明会をやって、その中身を周知していくということで、改めてポスティングでお知らせをしたというものでありまして、周知が足りなかったですとか大深度法の手続に不備があったというふうには考えてございません。以上です。

【議長】 公述は終了でございますので、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、小泉幸洋さんから公述をしていただきます。

公述人、小泉幸洋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】 それでは、現在の時刻が17時40分ですので、17時41分から公述を開

始しまして、30分後の18時11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。

少々お待ちください。

それでは、公述をお願いします。

【公述人(小泉)】 川崎商工会議所の専務理事の小泉と申します。このたびは発言の機会をいただき、ありがとうございます。

まず、商工会議所という組織について説明させていただきます。

商工会議所という団体は、御案内かと思いますが、地域のあらゆる業種の企業等で構成されている経済団体でございます。また、企業の規模的にも、小規模の事業者、中小企業、さらに、大手の事業者まで構成されている総合的な経済団体でございます。主な商工会議所、私ども川崎商工会議所の活動内容といたしましては、経済の活性化に向けての政策提案、要望活動や地域中小企業の経営支援等に取り組んでいる団体でございます。本日は、川崎市での地域経済活性化に取り組んでいる地元経済界の立場から発言をさせていただきます。

まず、川崎市の産業の特性についてちょっと触れさせていただきます。

川崎市につきましては、多摩川を挟んで東京都に隣接した位置に立地しております。産業の歴史的には、戦前、戦後から京浜工業地帯の中核として我が国の国内産業をリードしてきた地域でございます。戦前から戦後の高度成長期までの時代におきましては、製造業の重化学工業や電気機械産業など、ものづくりが主力の産業であった都市でございます。しかしながら、近年は、いわゆる工業都市から研究開発、本社機能、ソフトウェア開発などの高度な業務機能が集積する都市へと大きな変貌してきてございます。

現在では、市内にはIT関連の多くの世界的企業の研究所を初め、素材、食品、ライフサイエンス、環境分野など400を超える研究機関が立地している都市でもございます。また、働く人たちに占める研究者の割合が多くなっているというのも川崎市の産業の特徴でございます。2016年の川崎市の学術研究、専門・技術サービス業の従業者数は2万6,580人でございます。川崎市全体の全産業の従業者に占める構成比は4.9%となっております。この4.9%という構成比は、全国の21の政令指定都市、大都市と比較すると、東京都区部に次いで第2位となっており、いわゆる研究者が数多く働いている都市ということを裏づけております。

さらに、ごく最近の動きでございますが、羽田空港の多摩川の対岸に位置しております

川崎市川崎区殿町地区というところがございます。国際戦略拠点キングスカイフロントという名称でございますが、そこにおきましてライフサイエンス分野での民間の研究所、公設研究所、ベンチャー企業、大学研究機関等の立地が進んでおります。外資系の研究所のジョンソン・エンド・ジョンソン東京サイエンスセンターや慶應義塾大学殿町タウンキャンパス、また、ベンチャー企業のサイバーダイン株式会社などの立地が進んでおりまして、世界水準の研究開発拠点が形成されてきております。

こうした川崎の立地特性や産業動向がございますが、地元の経済界といたしましては、この川崎市の特徴を踏まえて将来にわたって地域経済が持続的に成長、発展していくことが重要と考えております。そのためには、リノベーションと人材交流が大事なポイントであると考えております。

リニア新幹線の開通によりまして、首都圏、中京圏、近畿圏を結ぶ時間が飛躍的に短縮すると言われております。川崎においては、産業の機能が高度な研究開発や高度な業務機能へと大きなシフトをしております。いわゆる情報化は進んでおりますが、研究内容の高度化などに伴って人と人との往来によるフェース・ツー・フェースのコミュニケーションはますますこれから重要になってくると考えております。人と人との交流の活発化によりビジネスチャンスが広がり、産業活性化が期待されているところでございます。

川崎市内でビジネスを営む者にとりまして、リニア新幹線の始発駅となります品川駅につきましては、この川崎市内のビジネス拠点でございます川崎駅周辺、また、武蔵小杉周辺には多くの業務集積がございますが、この川崎駅及び武蔵小杉駅と品川駅とは10分間でアクセスできることとなります。川崎市の事業者や従業者にとってビジネス環境が大きく向上することが期待されるところでございます。中京圏、近畿圏のビジネスや学術関連など、多様な人材と川崎地域で活躍するビジネス人材や研究人材、この交流の活発化が促進されることによるリノベーションの促進、さらには、企業間のマッチングや連携、販路拡大などの機会が増えることによりまして、世界レベルで活動している研究者やビジネス関係者とともに、さらに、中小企業の成長促進や活性化につながると期待をしております。

以上の地域経済活性化の点から、リニア中央新幹線は早期に実現すべき事業であると考えております。川崎市内の土地利用が高度化していることを考慮いたしますと、現時点で大深度地下の利用は欠かせないものと考えております。

なお、工事に当たっての環境保全、安全確保、土砂の運搬等に当たっては、十二分な配慮を行うという大前提のもとに大深度地下の利用を進める方向で審査をお願いしたいと考

えております。

以上で公述を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【議長】 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】 次の公述人、金子秀人さんの公述は、18時30分からとさせていただきます。

それまで一旦休憩といたします。

(休 憩)

【議長】 次は、公述人、金子秀人さんから公述をしていただきます。

公述人、金子秀人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18時29分ですので、18時30分から公述を開始し、30分後の19時ちょうどまでに公述を終了されるようお願いします。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。

しばらくお待ちください。

それでは、公述をお願いします。

【公述人(金子)】 皆様、こんばんは、金子と申します。金子秀人と申します。世田谷在住で、リニア中央新幹線は世田谷区にとっても当該の地になります。

これから公述を始めるわけですが、ちょっとその前に、1点、これも公述の中に含まれますけれども、私は、今日は原稿を読むようなことはしません。これは、原稿を読むのが嫌いだということでもないんですけど、書く時間がなかっただけなんです。

なぜ書く時間がなかったかという、これが問題なんですけれども、26日に、あなたのところに郵便物を出したよということを国交省からいただきました。27日になってみたら、私が前に規定どおり申し込んだ公述の日程の連絡がありました。ところが、この範囲が、27日ですから、今日29日ですから、それまで私は大体くじ運が悪いんですよ。試験運も悪い、それから恋愛運も悪い、だから当たらないだろうと思っていた。だけど、述べたいことはかなりきっちり真面目に書きました。そしたら、どういうことだろう、当

たってしまったんですね。だから、これはどういうふうに対応しようかということで、かなり忙しかったんで、なぜ忙しいかということも今日またお話ししますけれども、とても時間がなかった。

だから、書く時間がないときにいきなりそういうのが来たから、書こうと思って今日の午後まで何とかしようと思ったんだけど、今日の午後は、またこれから言おうと思っ

てい

ることである国会議員のところに行っていて、そこで国交省の役人さんがレクに来てい

まして、いわゆるレクといって状況を説明するという、それが大深度法に絡む非常に重大な

ことがあります、そのことをですから今日ここでお話しできますけれども、そういうこ

とがあると、そこの現場に私、行くことになりますから、そこにいることになりますから

とても原稿なんて書いていられないということで、私の場合は、あったことをそのままお

伝えすることが意味があるんじゃないかと思っ

まして、あえて原稿は要らないということ

にしましたので、特に録取の方は大変だと思いますが、よろしく願いいたします。です

から調子でしゃべるようなこともありますから、お聞き苦しいところはお許しいただき

たいと思います。

それで、私はずっと外環道という道路問題にかかわってきたんですが、10数年経ちま

すかね、道路の問題というのはどうしても話すとき長くなるんですね。道路ですから、こ

れしょうがないですね。だけど、私は手抜きが嫌いで、それを真面目にきちっといつもち

ゃんとお話ししますから、だから周囲の人から、みんなから嫌われています、話が長くな

りますからね。ですから、今日はあったことだけをお話しするという形に変えましたから、

少しは今までよりましで、お許しただけじゃないかというふうに思っています。

それで、この道路問題をやっているうちに、外環道は大深度ですから基本的にひどいこ

とがいっぱいあるわけですね、大深度地が持っている。その先行事例ですね。リニアの方々

がたくさん知ってなければならぬようなこと、また、役所も、都市政策課を中心に知ら

ないといけないような事象がいっぱい起きています。そのことを御報告することで私の公

述としたいと思います。

何がひどいって、大体いろいろ取り組んでいる方の約束では、ひどいこと自慢はやめよ

うということになっているんですね。私たちの地域では、フルジャンクションだから30

万平米のジャンクションに換気塔が2本立って、しかもインターチェンジが2つもできる

よと。どうだ、ひどいだろう、まいっ

たらうみたいな話になってくるんですね。そういう

ことはやめようということで、各地域の方々と連携をとってきているんですけど、やっぱ

りそれでも言わざるを得ないようなひどいことがいっぱい起こっています。

大きく省略しますと、私のいるところは世田谷なんですが、世田谷から外環道というものは16キロ、大泉からの環状道路なんで、さすがに、リニアの東京から名古屋の駅までになるのかな、この長さよりは全然短いからどうってことあるまいと思ってらっしゃる方も多いと思います。しかし、外環道というのはそういうものじゃなくて、昭和30年代にできた国土開発幹線自動車道建設法という国策、国中を産業道路で張りめぐらせる、産業道路ですから当然原発の廃棄物なんかも運べるような海岸にも近づいたもの、海に近づいたもの、最近のはやりでいえば地層処分なども、そのまま湾岸から運べるようにする。そうすると、湾岸に行くという宿命があるわけですね。今、世田谷喜多見でとまっていますけど、これを湾岸に延ばしましょうという機運があるわけです。でないと、環状道路の意味がない。

それから、御存じのように、リニア新幹線っていうのは、品川から西の方に行くわけですね。これ途中で交差せざるを得ないんですね。大深度で踏切ができるのっていうことを僕は聞いたことがあります。4年ぐらい前の環境関連で等々力の説明会で聞いたら、誰も外環道そのものを知りませんでした。それで、私はかんかんに怒りました。同じく大深度で何かやろうとしていることをそんな知らないでいいのかと。実はこれ違法もしくは違法性があるんですよ、これは。大深度法というのはほかの縛りがありませんから、今度JR東海は鉄道法の縛りが出てくるんですけど、例えば外環道のような都市計画法の縛りがありませんから、都市計画法の縛りから比べれば鉄道法の縛りなんか甘いもんです、特殊なもんですから。ところが、国土の60%は都市計画法が占めていますから外環道の大深度はこれの縛りを受けます。だから、いろんな問題は都市計画法に照らしてどうこうということができるよう構造になっているわけですね。そういう状況があります。

それは、これは、事業者、企業者の方に質問なんですが、そのときに全然知らなかった。しょうがないから6月17日の奥沢小学校でもこれを尋ねた。そしたら、やっぱりああいふ状態になっちゃいまして、お答えいただけなかった。ただし、キーワードとして離隔距離は何たらとかっていう言葉を使いました。これは聞いたふうな言葉と言うべきでありまして、これは都市計画法などでよく使う言葉で、離隔距離っていうのは、どのぐらい離すかということですね、いわば今の話だと、トンネル同士をどのぐらい離しましょうか。離隔距離の最小限度っていう言い方があります。どこまでぎりぎりトンネル同士を近づけていいか。それから载荷重の最大限度という言葉も同法には出てきます。これは、どこまで

重いものを載っけていいかどうか。それによってお互いが抵触しないようにあんばいしましょうよということをやらなければならない。特に都市計画法の縛りないですから、生のままの大深度法ですから、これは両企業者はきちんと協議をしなきゃいけない。協議どこまでできていますかって聞いたら、何もできてないんです。

これは、国交省の方に聞きましたら国交省は、言っているんですけどね、やっているんですけどねって言っているけど、そんなことは全然担保された答えじゃないんで、これは今日の質問の1つで、これ質問時間が最後に5分ぐらいしか僕つくりませんから、短答式の答えで結構ですから、2分半、せいぜい、これでJR東海の方は答えていただきたいんですけども、この協議どうされますか。踏切をやっぱりつくってピンポンカンコンやる中でリニアを通しますか。そういう一種の、障害者の方を例に出しちゃいけないけど、私もつえついていますから言わせていただければ、それは障害のある計画なんですね、これは。それで、そういうものを解決できてないものを、早期にやはりこの企業者間の協議が非常に重要になっているもので、協議しないっていうことはない話ですから、国土交通省都市政策局はこんなものを認可しちゃだめですよ。これはもう完全に国交省の責任になります。そういうことがあっているのが質問ですね。2分そこいらで答えていただきたいと思います。

そういうことで、さらに、今、世田谷で起こっている大深度地下っていうのは、70メートルぐらいの深さがあるんですけど、これ立坑、例えば、中央新幹線の方でも立坑をあんまり心配してない方もたくさんいらっしゃるような感じがありました。ところが、立坑をどうやってやるかっていうと、すさまじいものなんです。縦50メートル、横30メートルみたいな升を考えてください。これのコンクリートの厚さが4メートルで、この高さが5メートルぐらい、こういう箱を10幾つつくるんです。これを地面の中に埋めていくと、70メートルの立坑ができるんですね。1個、重さ6,000トンです。これ落とすと、ずしんと近隣300メートルぐらいのところまで震度3ぐらいの地震になります。ここにもそういうところを経験している方がいらしていますけれども、そういう物すごいものなんです。直径16メートルの大深度トンネルというのは。

長い長いでリニアも似たようなもんなんですけど、しかし、リニアよりも外環道が長いと言われるとぴんとこないと思うんですが、これは昭和30年の国土開発幹線自動車道建設法で全国に1万キロぐらい産業道路を構想されたんですね。そのうちの一部なんです。この16キロっていうのは。だからそういう意味でいえば、リニア新幹線の計画より

断トツで巨大なものなんです。そういうものトリニア幹線の交差点というものについて全然協議されてないで、こんなものでそのまま大深度を認可していいのかと、それを。もっとほかの情報もあるんですが、怒りに近いものがあります。

それで、さらに、今はそういう大深度を世田谷ではいじっているんですが、それがだんだんリニアの方に移ってくるという考え方でいるんですけども、大体大深度はとにかく許可なく掘れますよね、私のうちだと言っても。それはなぜ許可なく掘れるかっていうと、釈迦に説法になるかもしれませんが。そのぐらいのことはリニアの方々も御存じだと思うんですけども、ほかにも規定あるんですが、通常使用しない深さであるからという40メートル以深、それで断らないでも掘れる。それから地下の環境の工場の影響が地上に及ばないであろうから、これは補償しないと。何も迷惑かけないから補償しませんよと、こういう規定ですから、ある種のもう一つの土地収用法の方に軒並み日本中をこれで掘ることができるわけです。これが大深度法です。

外環道の場合は、それに都市計画法の縛りをかけていますから、先ほどの離隔距離の最小限度とか言っても、実はそれをやってなかったりすることがあるんですね。これはちょっと重大ニュースなんで、これを今ちょっとあんまり言いたくないんだけど、都市局の方は覚えといていただいてもいいかと思います。

都市局が平成12年に中心になって法改正をしたんですね、都市計画法の。この法律によると、大深度でも都市計画事業の対象にできるようにしたりとか、いろんなことを国はやっているんです。しかし、上部には公用制限がかからないようにしたりとかいろんなことをやったんですけど、実施事業の段階では一切これを履行していません。つまりここに、いわゆるよく言う不作為があるわけですね。なぜ不作為が生じたかということは今ちょっと時間がないので言いませんけれども、そのぐらいでたらめなものがこの外環道の大深度。

ただ、大深度は、クラゲのように宙に浮いているだけで、都市計画事業の、都市計画事業っていうのは、14種の都市計画の都市施設というものを指定するものになっていて、大深度のトンネルだけでは都市施設にならないんですね。都市計画法の縛りに相当しないから、だからわざわざそれが都市施設として相当するような法律を、具体的には、都市計画法11条3項という、ここに後段の規定を設けたんですけども、これをやるから都市施設になるんだよと言ったんですけど、現実の急ぎ仕事の中では常に面倒な仕事をしませんでした。つまり離隔距離を計算したり、載荷重を計算したりって本来しなきゃいけないことをしなかった。そのために、今かからなくてもいい公用制限が軒並み大深度上のと

ころにかかっているんですよ。リニアの上は、この上そういうものがかかってくるということはちょっと考えにくいんですが、都市計画事業じゃありませんからね。ところが、外環は都市計画事業ですから、当然都市計画法53条、その当たり前の制限がかかってきてしまう、そういう戦いなんですね。これでたらめです。

ですから、これはもうこうなると裁判しかないんで、だから行政事件訴訟法で裁判しています。訴える人は国交大臣どころじゃありません。訴えているのは国ですから被告、国ということになって、法務大臣を訴えています。もちろんその下に国交大臣も並んでいるんです。でも国交大臣よりもっと上の人をちゃんと責めるということになると、法務大臣なんですよ。そういうことをしないと、どうにもならないというほど大きいのがこの大深度法の特措法なんですけれど、いいかげんな、それ言うところとちょっと腹立ってくるからやめますけれども、そういう中での勝負をしています。

そうやって要するに勝手に掘れる、しかも地上に影響がないから補償もしないというようなことが、もしこれがうそだったらとんでもないことですよね。ところが、それが起こっちゃったんですよ。もううわさには、さっきの公述者の方もちょっと御存じでしたけれども、あの女性の方、例えば、これ現在の野川なんです、野川からぶくぶく出ているんですね。ちょっと私、パワーポイントつくる時間すらなかったんで、こういう白いものが川の中に出ていますね。これは気泡のあぶくなんですよ。あぶくだったり、時にはポワッと音が出たり、それから小さくなって、ぱらぱらぱらって出ることもあります。

このように、深度50メートルのものが地上に影響をもたらしているんです。たまたまこれはぶくぶく泡立っていますけど、こんなことないっていうのが大深度法だったんですよ。だから勝手に補償もなく掘れるという一つの原理になっているわけですね。ところが、こうなってしまうと、5月中旬にこれが発見されて、まだこのままなんです。国は説明会していません、国交省は、するとも言っていません。だから説明会しなさいっていうことを言い、今日の国会議員のところでのレクチャーではそのことを強調しました。なぜこんなことが、大深度法にこんなに違反するようなことが、違反というよりも、もう大深度法が概念が壊れるような破綻するようなことをやっていて、公式の説明会ないんですよ。これが大深度法の今のひどさなんです。都市政策課の方はよく聞いてほしい。そういういたらくの状況で使用認可なんていうのは100年早い。

法改正されてからもう何十年も経ったりとか、外環道だけでも50年経っていますから、そういう中でのスケールでいえば100年早いんですね。これをちゃんとクリアして、そ

の上で、もし認可をどうしてもしたいのなら認可しなきゃいけないでしょう。そういうことが担保されていないことのあらゆることがあるんです。今ほんの一部ですけど。この落とし前をどうしてくれるんだと、下世話な言葉で言えば、それが今の大深度法です、優しく言いますとね。

これ私、追及しますから、これを手がけた各官僚の方も、例えば、オオハタ計画課長が今、関東地方整備局の企画課にいるなどか、調査課長時代のワダケンヤ氏は、これは東北の方に行って山形の河川国道事務所の所長さんになっているなどか、それから都市政策課の方なんかは、課長補佐だった人は仙台の涵養施設の管理に当たっているなどか、私、全部追跡しているんですよ。結果は官僚皆さんの責任なんですよ、これは。国民の税金であるあなたは食べるわけだから、そこまでやって私は追及をしています。これは私の命がある限り逃がしません。「明日に向かって撃て」のブッチ・キャンディとザ・サンダンス・キッドのように、どこまで行っても新しい時代の警官隊が追いかけてきます。あのようには追いかけてきます。

これ5分前のチャイムですか。10分前。ありがとう。ですから、それは僕にとって大事なことなんで、国家公務員の倫理規定というのもあります。中で大体どのくらい程度前職というものがかわってくるかということもよく研究しています、私は。そういうことで許さないの。実際、官僚のお仕事を僕は敬意を表するくらい大変だと思っていますから、あなた方が国の基本をつくっているわけですから。しかし、今やっているこの大深度のやり方は国を壊しているんですね。だから、江藤新平じゃないけれども、自分のつくった法律で自分が死刑になるというような、そのくらい男前の男気のある仕事をして日本という国を形づくってもらいたい。官僚の諸君には僕はいつもそう思っているんです。だから、日常語で話すときにはいつもにこにこしゃべっています、おもしろいから、みんな勉強家だしね。だけど、この大深度法に関しては、大深度地下の使用に関しては、皆さんのやっていることは国を壊している。だから、このようなことはやめてもらいたい。

そのために、今のこの程度の問題があるにも係らず、JRの申請を認可してしまったら、これはもう後世あなた方の御子孫が、あのとき先祖は何をやったんだろうかというとき、大変恥ずかしいことになるということが明らかです。なぜなら、私自身が何でここまでこういうことにこだわっているかっていうと、やはり子孫が、あの何かうるさいおじさんいたけど、あの人はその問題のときどうしたんだろうかということになったときに、あんまり恥ずかしいのは嫌ですから、いや、ちゃんと公聴会に出て私の意見はこうだという

ことを述べたよと、結構競争率が高かったよということを言えるように私は今生きているつもりなんです。

しかし、そういう中で、国を壊さないと、保つということをするのはあなた方、官僚しかいないんですよ。実際そのぐらい私はネットワークを調べた上で言うんだけど、若いから、こんな若いんじゃないかと、大体つつつと、ひひじじいみたいなのが出てきて、そういうのがこれやれとって何か進むもんだと思っている方が余りにも多い、日本人の中には。それ間違いだということがよくわかっています。むしろ若い気鋭の官僚のネットワークによって責任を転嫁しつつ、ここがみそだけど、そういうふうにしなから国をつくっていることがよくわかっています、実態は。それはおもしろいと思う、そのやっている人にとっては、多分ね。だけど、そういうことはもうやめてもらって、君たちは、将来、君たちの話題が出たときに、こういう官僚もいたんだというような真面目ないい仕事をやってもらいたい。そういう意味でいうと、今のこの大深度を認可するっていうことは、もう下の下です、今言ったような事例から。そもそも大深度地下から物が湧いて出てくる、そんなことを前提にしてでき上がっている法律ではないわけです。

私の言いたいことはそれだけなんですけれども、今日そういうことを見てきて、あぶくの状態があんまりひどかったから、まだこの説明会をやるとは官僚たちは言っていません。だから少々怒って、じゃあ、このことは公聴会でも言うぞと言って出てきて、私はここでしゃべっているわけです。生々しい話です、これは。だから、国交省が言っているとおりになりません。JRが言っているとおりには当然なりません、外環道も知らなかったんだから。離隔距離なんてそんなこと言ったって、やるやらないはまた別の話ですから、これ信用していません、外環ではやらなかったんですから。

それで裁判になっているんですからということで、お答えいただきたいのは、交差点をつくるのか、信号をつくるのか、ピンポン鳴らすのか、それが1つ。今は協議しているかということですね。それだけわかればいいです。これ1分や2分で答えられると思います。

それから、この泡、泡のぶくぶく事件、この大深度のものが地上に影響して何ら平気なのかということ。それは、事業者のNEXCOは言い得て妙なことを言いました。真面目な男だと思いました。想定内のことだから全然心配はしていませんとは言えませんが、こういう官僚らしい二重否定で答えました。でも誠実ですよ。これは想定内と言って大きな顔できないんだと、私たちもびっくりしているということで、これがまだ外環道の大

深度問題では解決していません。

私のお話は以上で、あとは事業者、企業者のお答えを、それぞれ2分ずつぐらいなものでしょうね、いただきたいと思います。御清聴ありがとうございました。

【議長】 事業者、今の意見について回答をお願いします。

【事業者(今井)】 まず、協議をやっているかということでございますが、鉄道と道路の交差につきましては、道路法の31条というのがございまして、これで協議をすることになっていますが、協議をする対象としましては、既知の計画の施設あるいは既設の施設ということでございますので、道路法の31条の協議は行ってございません。

一方で、大深度の空間は早い者勝ちということにならないように、将来の計画も含めまして事業間でその空間を使うことに関して調整をするという手続がございます。これにつきましては、平成26年の3月から調整を開始しておりまして、外環さんはなかったんですが、4件の申し出がありまして、調整を完了しているところでございます。したがって、私どもの中央新幹線の計画、縦断の線形ですとか平面の線形とかもお示しした上で、東京外かく様からは申し出はなかったという状況でございます。

それから、2点目の泡ということでございますが、先ほどお話にもありましたように、外環さんは大深度の先進事例でございますので、私どもも大変興味深く、我々の勉強をする意味で情報を常々とっているところでございまして、そのホームページについても承知はしてございます。ただし、まだそこには原因ですとか、現地が特殊な状況なのか、一般の状況なのか、そういう詳しいことが載ってございません。それ以上のことは我々としては承知してないわけございまして、どういう状況でそういうことが起こったのかということにつきましては、コメントできないということでございます。

ただし、私どもとしましては、いずれ外環さんの原因が公表されました場合につきましては、その他のシールドの工事の安全性に関する情報も含めまして、そういうことは工事までに勉強しまして、今後の安全な計画、それから施工に向けて努めていきたいというふうに考えております。以上です。

【公述人(金子)】 ありがとうございました。

【議長】 もうよろしいですか。

では、降壇してください。

【公述人(金子)】 再質問できませんよね。

【議長】 あと1分ぐらいであれば。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 30分間となっておりますので、18時から。

(傍聴人より発言あり)

【公述人(金子)】 そういう方もいらっしゃるから。

【議長】 もう時間になってしまうんです。30分間ということになっておりますので、早めておりますので、18時30分から19時までとなっております。公述の時間が30分間となっておりますので、その時間に合わせております。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 公述の時間は30分となっておりますので、その時間に合わせております。

(傍聴人より発言あり)

【公述人(金子)】 公開原則ですから、傍聴人の存在っていうのは大きいよね。

(傍聴人より発言あり)

【公述人(金子)】 いいですか、ちょっとしゃべって。

【議長】 手短にお願いします。

【公述人(金子)】 今、JR東海さんの話なんですけれども、その場所っていうのは元産廃処分場だったんです。そこにできた大深度ですから出てくるものは気泡とか界面活性剤だけじゃないんですね、シールドマシンにかかわる。とんでもないところを掘っちゃっているわけです。そういうことが大深度ではいつも起こることなんです。補足します。これをちゃんとやっていくんですか。これは再質問と受け取っていただいていいです。

【議長】 事業者、答えられる範囲でお願いします。

【事業者(今井)】 トンネルを掘るときにおきましては、その土とか水に有害なものが入っていないかどうかということはしっかりと調査して、もし仮にそういうものが入っているというような状況であれば、法に基づき適切に処理を行っていくというふうに考えてございます。

【公述人(金子)】 これでやめますが、それほど大変な事業なんだということを認識してください。これでやめますけれど、これは、そういう意味で認可時期尚早というふうに思っています。だから、ぜひやめてください。じゃないと、今後、外環でもっとひどいこと出てきますから、このときにどうしようもなくなりますよ。これはもう警告です。

以上で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。

(傍聴人より発言あり)

【公述人(金子)】 それについては、私も最初に言いました。済みません、傍聴者の方。最初に言いまして、何でもこういうことになったかっていうことも話しました。つまりこれは事務方の官僚の皆さんの、わずか2日しかない中で時間を選択させるということで、この無理がある。事務的な処理、国交省に何万人もいながらこの事務処理はちょっとあり得ない事務処理なんで、いかにこの公聴会を軽々に軽んじているか、法定の公聴会をです。それはちょっと抗議します、私もこれは。これは、もう国交大臣に伝えたいぐらいですよ。ちゃんと前広で時間をとって、それでスケジュール調整っていうのはしてもらいたい。

だから、そもそも私は今日は原稿はつくらないよって申し上げたんで、これはあくまでも一方的に国交省が悪いでしょ。2日ぐらいで全部の調整しろと、もう10日以上前に決まっていたことをそのぐらい直前になって決めるというのは。大臣の大きな確認があるから、これは無視するわけにはいかないなと思って、何とか無理して、いろんな人に不義理して出てきているんですよ。これはやり方としては最悪ですね、運営としては。だから、やっぱりその責任は負ってください。

僕は、これで陳述やめますけれども、その時間制限というものは守りますけれども、守りたいと思うし、だけど、あなた方もそういうサステナブルな事務処理、これは守るためじゃない、人が死んじゃうような、そういうことはやめてください。原稿も書けないというような、事実そういう目に私は今日遭ってきましたから。それだけは、またこれはこの次の機会に恐らく言うと思います、国交省には。これはあり得ないことです、こういう縛り方はね。公聴会っていうのは、もうちょっと適正な時間を使って真面目に、形だけじゃなくてちゃんとやってください。これ一種の法定行為ですから、意見書なんか法定意見書があるように、公述というのは、これは法的に担保された機会ですからそれぐらいしてくれないと、このこと自体については異議申し立てが出ることもあり得るわけですから、そのことについては嚴重に抗議しておきたいと思います。以上です。

(傍聴人より発言あり)

【公述人(金子)】 答えた方がいいと思いますよ。だってスケジュールリングに難があったんですから。

【議長】 こちらの公聴会は、大深度の今回のリニアの事業の認可に当たって必要な情報を公述人のやりとりの中で聞いていくと。そのために、これで我々が意見を確認するた

めに時間を設定したものでございます。それで、1人30分ということで公述を順番にやってきました。1名、急遽欠席されたという方がおまして、そういう方々の御都合も考えながら時間を調整して今回公聴会を開催したものでございます。

(傍聴人より発言あり)

【公述人(金子)】 公述人は答える立場にないから、それはそちらで答えていただかないとならない。

【議長】 公述の内容につきましては、今回のやりとりにつきましては、きちんと議事録を出して、それで、その内容を皆さんで見れるようにしていただきます。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 今回は、事業者と、あとは公述人、その間のやりとりを我々が確認するということになってございます。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 それを公開で行っているの、傍聴可能ということになってございます。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 私は、今回、中央新幹線の大深度の認可に当たって、それを審査するに当たり必要な情報を集めるために公述人と事業者の意見を聞くと、そのために指定された者でございませぬ。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 私は国の人間でございます。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 はい、国土交通省です。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 都市政策課の都市政策調査室長でございます。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 それは、議事録、速記録を出しますので、それで確認いただけたらと思います。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 それは、できるだけ速やかに出す予定でございます。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 今すぐにいつということとは言えないんですけども、そんなに遅くはなりません。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 お約束はしかねますが、それほど遅くはないと思います。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 はい。

(傍聴人より発言あり)

【議長】 そこは、そのタイミングは遅くならないようには当然考えております。よろしいでしょうか。

【公述人(金子)】 公述人はこんなところでいいでしょうかね。何かあれば言っていたいで。

【議長】 済みません、公述はもう終わっておりますので、申しわけありませんが。

【公述人(金子)】 はい。

【議長】 では、降壇をお願いします。

(公述人・事業者の降壇)

【議長】 これにて本日予定しておりました公述は全て終了いたしました。

本日の公聴会はこれにて終了いたします。

引き続き、明日6月30日は、午前10時より公聴会を開始することとしております。

本日は、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。