

○中島分科員 最後に、また地元の話になりますが、リニア中央新幹線の工事の影響、環境問題について御質問させていただきたいと思います。

これはもう言うまでもございませぬが、リニア中央新幹線、大臣、もうお乗りになったことはありますか、ないですか。(山本(公)国務大臣「中国で乗りました」と呼ぶ)そうですか。私は、なかなかタイミングが合わず、今まで何度か機会があったんですが、まだ試乗もしていないんです。

二〇二七年開業に向けて、一昨年十二月から、全長約二十五キロメートルに及ぶ南アルプストンネルの工事が着工しています。このトンネルは、山梨、静岡、長野の南アルプスを貫いて、地表面から最大一千四百メートル地点で採掘が行われるという、我が国では類を見ない、初めての、深いところでのトンネル工事ということになります。

当然ながら、リニア中央新幹線、私も山梨の人間として、従来より地元の念願であったわけでありませぬが、今後、開通に向けて、もちろん期待も高まっている一方で、懸念材料もあることも事実です。先ほど言った、日本では一番深いトンネルとなるということで、この環境への影響というのが非常に危惧されています。

南アルプスは、もともと地層が大変複雑で、水脈系も入り組んでおって、複雑な地層への対応、さらには大量の地下水の発生や、工事については難航が予想されています。このため、工事による環境への影響、先ほどから言っていること、そして掘り出される残土の問題、この問題についても、処理場についてまだ最終決定されていない部分もあるということで、大変、期待の一方で、心配する声もあることも事実でございます。

さらに、二〇一四年には、そのトンネル工事になる南アルプスはユネスコのエコパーク登録をされており、約十年という長きに及ぶ工期の中で、このエコパークの地域内に大量の残土が発生する。リニア新幹線の建設工事が、エコパーク登録十年ごとの定期的検討へ悪影響を及ぼすのではないかという自然保護団体からの声も出ております。

この状況が、エコパーク登録をされた南アルプス周辺、エコパークの理念に本当に沿っているものなのかどうか、これまでも、委員会で私は何度も質疑をさせていただきました。改めて、環境大臣の御認識、エコパーク登録とリニア工事に関する認識について御質問したいと思います。

○山本(公)国務大臣 私も、リニアは日本では乗っていないんですけれども、中国で乗らせていただきました。

今回のリニア中央新幹線事業というのは、その事業規模からいっても、環境負荷

が相当発生すると私も懸念をいたしております。

平成二十六年の環境影響評価法に基づく環境大臣意見では、多大な電力消費に伴う温室効果ガスの排出であったり、トンネルの掘削に伴う大量の残土の発生、多くの水系を横切ることによる地下水や河川への影響等々を意見として述べております。十分な環境保全措置を求めてもおります。

したがって、今後、事業を展開していく上において、事業の具体化や実施に際しては、JR東海においては、責任ある事業主体として、環境大臣意見の内容を踏まえて、具体的かつ適切な環境保全措置を講じていただきたいと考えております。

先生御指摘のユネスコのエコパークについても同じことをございまして、自然と人間社会の共生を目指した目的だというふうに思っております。

今申し上げましたように、影響報告書で、環境大臣の意見を述べております。あくまでも環境保全、これに留意をせよというのを述べておりますので、今後もこの事業については、私どもの立場としては注視をせよというふうに思っております。

○中島分科員 これも、環境委員会であり、国交委員会であり、以前は国交大臣にも、十分に配慮してほしい、もしくはJR東海に対して指導力を発揮してほしいという旨はお伝えをしていますが、そのときにも、日本の技術を駆使すれば問題ないというような御発言をいただいたこともあったんです。しかし、それが一番危ないというふうにも思っています。

昨年は、国交大臣からは、環境保全について適切に配慮するよう、環境省と連携しながら、JR東海を監督指導していきたいという言葉もいただきました。そういう意味からいきますと、今御答弁いただいたように、環境省の立場として、ぜひこの問題について、アセスしたから終わりということではなくて、取り組んでいただきたいと思います。

これも先ほどの希少動植物と同様に、一度破壊された自然は二度と戻ってきません。そういう意味からいきますと、先ほども言ったような環境省の応援もいたしますので、ぜひ、このリニアの工事につきまして、何かあったときにすぐ立ちどまれる勇気を持てる、そのグリップを環境省にしっかりと握っていただきたいということを申し伝えて、質問を終わらせていただきます。