

○辰巳孝太郎君 JR九州では、先月の二十二日に、先ほどからありますとおり、長崎線で危うく正面衝突というインシデントも発生をいたしました。一步間違えれば大惨事になっていたわけであります。公共交通機関を担う会社として安全を最優先に私は転換すべきだと思いますし、来年度の事業計画ですね、方針、これがどうなるのかということとは注視しておきたいというふうに思っております。

安全を置き去りにしてもうけを最優先にする経営姿勢が許されないのは、既に完全民営化した本州三社についても同様でございます。まず大臣に確認したいんですが、JRは、公共交通機関を担う会社として、私、リニアのことずっとやってきましたけれども、リニアに限らず、どのような事業を進めるに当たっても、自治体、そして住民の理解、そして丁寧な説明というのが必要だと思いますけれども、どうでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 鉄道は、地域住民の生活やまちづくりに大きな影響を及ぼす、公共性という点では極めて高い公共交通です。したがって、鉄道事業の運営に当たりましては、自治体や住民への丁寧な説明を行いながら進めていくことが重要であると、このように考えています。

○辰巳孝太郎君 それと、私が驚いたのは、今、JR東海が、上水道と地下水の二重系化が必要だと、上水で今までやっていたけれども、地下水くみ上げることによって二重系化ができるんだということを言って主張しているわけでございます。これはリニア新幹線の建設を正当化していくときにも使われた言葉でございます。しかし、二重系化のためには地域が地盤沈下をしてもいいのかということになるわけであります。

また、JR東海は完全に開き直って、井戸の掘削も災害対策であるから官民挙げて取り組むべきだとも言っております。これも詭弁でして、この地下水というのは災害のときだけに使用するわけじゃないんですよ。むしろ常時、毎日七百五十トンもの水を地下から吸い上げて使うということを前提にしているわけでございます。

昨年、この国会で成立した水循環基本法というのがあります。皆さんも覚えていらっしゃると思うんですが、その基本理念を見てみますと、こう書いてあります。「水は、水循環の過程において生じた事象がその後の過程においても影響を及ぼすものであることに鑑み、流域に係る水循環について、流域として総合的かつ一体的に管理されなければならない。」としているわけでございます。太田国土交通大臣は、この水循環政策担当大臣でもあります。

国交省に聞きますけれども、この法律の中で地方公共団体や事業者の責務はどう規定されているのでしょうか。

○政府参考人(北村匡君) 御説明いたします。

水循環基本法の第八条にその記述がございますが、「国、地方公共団体、事業者、民間の団体その他の関係者は、基本理念の実現を図るため、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。」とされているところでございます。

○辰巳孝太郎君 地下水も当然この水循環の中に入りますわけでありましてけれども、JR東海は、摂津市長からの面会の求めに対しても、当初は、そんなシステムがない、面会をするシステムがないと言って一向に会おうとしてこなかったわけでございます。

最後に、大臣にお聞きをしたいと思うんですが、このJR東海の一連の姿勢についてどう思われるか、お聞かせください。

○国務大臣(太田昭宏君) 現在、これは訴訟中だというふうに聞いております。詳細を私が十分承知をしていない段階、また訴訟中であるということから、答弁は差し控えさせていただきます。

○辰巳孝太郎君 JR東海が、必要なまさに丁寧な説明というのをしていないのは明らかだと思えますね。これ結局、やはりコストの削減のためではないかということなんですよ。今まで上水を使ってきた、それに掛かってきたコストを、地下水ただですから、それを使ったらいいということなんです。年間で約一億円のコストカットができるというふうに試算をされております。

このリニアの建設は、JR東海の自己資金で、約九兆円ですけれども、賄うとされております。あらゆるところでコストカットをしていくというのがJR東海の方針ですよ。しかし、JR東海は、市の求めに応じず、話も聞かない、丁寧な説明もしない、環境保全協定を結んでも脱法的にそれを守らないと。環境や身体、地域コミュニティーに多大な影響を与えるリニア建設をこういうJR東海という会社が進めることは絶対に許されないということを訴えて、私の質問を終わります。