

○中島分科員 続いて、これも山梨関係でございます、リニア中央新幹線工事に関連した質問をさせていただきたいと思っております。

二〇二七年開業に向けて、リニア中央新幹線計画がスタートをしております。最大の難所とされます、南アルプスを貫きます総延長二十五キロの南アルプストンネルの工事が昨年末より本格着工されました。

リニア中央新幹線は地元山梨でも念願でありまして、今後、開通予定に向かって期待も高まっているわけですが、一方で、懸念材料もございます。

ちょっと時間もたっているんですが、大臣も当然ながらリニアに試乗されたと思っておりますが、御感想がございましたら端的にお聞かせ願えますか。

○石井国務大臣 昨年の十一月八日に、アメリカのフォックス運輸長官が来日された際に、御一緒にリニアに試乗させていただきました。初めて試乗させていただきましたけれども、時速五百キロに及ぶ超高速でありながら、非常に静かな車内でありまして、また、いわゆるGをほとんど感じずにスムーズに円滑に加減速しているということで、快適な走行でございました。我が国が誇る技術水準の高さを実感したところでございます。

○中島分科員 ありがとうございますと言っていいのかなど、ちょっとよくわからないんですが、大変乗り心地がよかったということでございます。

先ほど申し上げたとおり、地元山梨でも、これから未来に向けて本当に期待が大きいわけですが、先ほど申し上げたように、今回最大の難所と言われております、南アルプスを貫通する、日本では過去にない、地表面から千四百メートル地下をくぐる。さらには、南アルプスは活断層というか断層が大変複雑で、水脈系も入り組んでいるということで、それに対する環境被害、このことが地元では、本当に大丈夫なのかということがなかなか払拭し切れない実情があることも御認識をしていただきたいと思いますというふうに思うわけです。

JR東海から提出された環境影響評価書では、路線の一部は厳重に保護される、地表面は改変しない、だから問題ないというようなことをJR東海の環境評価書ではされているわけですが、本当にそのような見解でいいのかということだと思います。

これも御承知のとおり、南アルプスはエコパーク登録もされております。そこで発生する残土の問題であり水脈の問題であり、そのようなことが本当にエコパークの理念に沿うのかどうか。残土置き場、最終的な残土の処理場についてもまだ最終決定はされていないところがほとんどだというふうに思いますし、工事が始まって、仮残土置き場も、今、確定というよりは、限定はされておるようですが、そのエコパークの地域

内に大量の残土が発生する、そして工期は約十年という工期になるわけでございます、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ということ、国交大臣として御認識されておるのかどうか、御答弁いただきたいと思っております。

○石井国務大臣 リニア中央新幹線がユネスコエコパークに登録された南アルプス地域を通過することは承知をしております。

本地域においてリニア中央新幹線を整備することにつきましては、環境影響評価の手續におきまして、平成二十六年六月、環境大臣から、本事業の実施がユネスコエコパーク登録申請地としての資質を損なうことがないよう、事業実施に際しては関係地方公共団体と十分に調整し、その意向を尊重することとの意見が出されております。

このため、環境影響評価法に基づく国土交通大臣意見、これは平成二十六年七月十八日に出しておりますが、この中で、環境大臣意見を踏まえまして、本事業に係る環境保全について適切に配慮することをJR東海に求めたところでございます。

南アルプスのエコパークにおきましては、今後、地元自治体において、自然環境の保全、調査、教育、地域の活性化を推進する計画が策定される予定と承知をしております。

国土交通省といたしましては、本計画等を踏まえ、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東海を指導監督してまいりたいと存じます。

○中島分科員 時間もないのでもうこれ以上質問しませんが、自然破壊、一度壊れてしまったら二度と戻ってまいりません。そのような観点からいっても、私が懸念するのは、リニアは国家的プロジェクトとも言える事業だと思います。だからこそ、ストップできる勇気をしっかり持つべきだとも言えると思います。