

○吉田忠智君 社会民主党・護憲連合の吉田忠智です。

今日は順番を繰り上げて質問をさせていただきます。各会派の皆様の御配慮に感謝を申し上げます。

あの大地震、大津波、あつてはならない原発事故から三年が経過をしました。改めて、犠牲となられた方々の御冥福をお祈り申し上げますとともに、今なお困難な生活をされておられる方々に心からお見舞いを申し上げます。

当国土交通委員会は、住宅の再建、インフラ、交通、防災対策など極めて重要な役割を担っておりますので、先輩、同僚議員の皆さん、国土交通省の皆さんとともに、復興の加速に向けて私自身も全力で取り組んでいく決意をまず申し上げたいと思います。

それでは、早速質問をさせていただきます。

まず、国土のグランドデザイン、そして関連をしてリニア中央新幹線の問題について質問をします。

大臣は所信で、今月末には、二〇五〇年という長期の視点に立って新たな国土のグランドデザインの骨子を示すと表明されました。私も、本格的な人口減少、高齢化、切迫する巨大災害、世界的な都市間競争の激化などの問題意識には同意するものですが、有識者懇談会から出された新たな国土のグランドデザインの骨子の方向性を見て、大変驚かされました。上記の問題意識にもかかわらず、相も変わらぬ旧来型の成長戦略、競争強化策が並び、その中心的施策がリニア中央新幹線による世界最大のメガリージョン形成だったからであります。

リニア中央新幹線に対しては、既に新幹線用不動産取得に係る登録免許税、不動産取得税の非課税措置がとられております。しかし、政府の基本姿勢は、あくまでリニアはJR東海の全額自己負担というのが大前提であります。

大臣にお尋ねしますが、今後は、老朽化するインフラの維持更新や生活交通の維持確保などが急務であります。人口が増加するなどのよほどの社会情勢の変化がない限り、リニア中央新幹線についてはさほど緊急性も高くなく、したがって、政策的優先順位、財政支出の必要性も相当に低いと言わざるを得ないと考えますが、大臣の御認識をお聞かせください。

○国務大臣（太田昭宏君） リニア新幹線は、最速で東京—名古屋間を四十分程度、東京—大阪を一時間強で結ぶことによりまして三大都市圏の人の流れを劇的に変えて、国民生活や経済活動にも大きなインパクトをもたらす重要な事業だというふうに思っています。

この事業についてはJR東海が全額自己負担で整備する意向を示したことを受けまして、交通政策審議会において計二十回、有識者の幅広い議論をいただいた上で、平成二十三年、建設主体の指名、そして整備計画の決定等の手続を行ったところです。したがって、JR東海が全額自己負担により整備を進めることを前提に、国土交通省としては、本事業が着実に進むよう必要な支援をしてまいりたいと考えているところです。

来年度税制改正案においても優遇措置を講ずることとしているところですが、あくまでそれはJR東海が全額自己負担で整備するということの前提というものがあることは踏まえなくてはならないことだというふうに思っています。

○吉田忠智君 そこで、静岡の例であります。現在、静岡市を挙げて大井川上流域をエコパークにしようと活動しています。また、大井川流域は川の霧が育む良質なお茶の産地でありますし、名産のサクラエビも大井川と富士川の河口に近い海のみが産地であります。

昨年提出された環境影響評価準備書においては、リニアのトンネルによって大井川の河川流量予測結果が毎秒二トン程度の減水となっております。このようなトンネル掘削に伴う減水は、河川法第二十三条に言う流水の占用に当たるのでしょうか、あるいは河川法第二十九条及び河川法施行令第十六条の四第一項第一号に禁じられた河川の損傷に当たるのでしょうか、伺います。

○政府参考人（森北佳昭君） 流水の占用、そして河川の損傷についてのお尋ねでございます。

河川法第二十三条におけます流水の占用は、かんがい、発電等の特定の目的のために、

その目的を達成するのに必要な限度におきまして、河川の流水を排他的、継続的に使用することを言うものでございまして、御指摘の事業による減水は流水の占用には該当しないものと考えております。

また、この減水が河川の損傷に当たるかについてでございますが、河川法施行令第十六条の四第一項では、みだりに河川を損傷することを禁止しておりまして、このみだりにとは、正当な権原等に基づかないということの意味しておりまして、河川を横断するトンネル、これは一般に河川法第二十四条の土地の占用の許可、二十六条の工作物の新築等の許可等の正当な権原を得た上で設置することになりますので、御指摘の禁止規定には該当しないものと考えております。

○吉田忠智君 では、毎秒二トン程度の減水は何に当たるのでしょうか。一級河川の地下を掘削することにより流量が減水するという事態は、およそ法の予定するところではないわけでありませうけれども、自然環境に壊滅的な被害を及ぼすこのような事態は防止すべきだと考えますが、いかがですか。

○政府参考人（瀧口敬二君） JR東海が公表いたしております東京—名古屋間のリニア中央新幹線に関わります環境影響評価準備書がございませうけれども、この中で、委員御指摘の大井川上流部の流量について、トンネル工事による影響といたしまして、対策を講じない場合のものとして、トンネル内への湧水によりまして毎秒約二トンの水量が減るというふうに予測しているものでございます。

このため、JR東海では、工事中の対策といたしまして薬液注入工法、あるいはトンネルコンクリートの内部への防水シートの設置などの対策を講ずることにより湧水を抑制するということといたしております。また、工事の着手前、工事中、工事完了後におきまして、地下水の水位などの状況を定期的に監視をいたしまして把握をすることによりまして、地下水位の低下などの変化の兆候を早期に発見いたしまして、必要であれば適切な対策を実施をすることによりまして、水環境への影響を低減できることとしております。

国土交通省といたしましては、今後、このような対応が適切になされるようJR東海を指導してまいりたいというふうに考えております。

○吉田忠智君 リニアの問題については、今後もまたお聞きをしたいと思っております。

次に、熊本県の瀬戸石ダムについて質問をいたします。

瀬戸石ダムは、球磨川にある完成後五十五年経過した老朽ダムであります。九州地方整備局は二月十二日、電源開発、Jパワーが持つ発電用水利権について二十年の更新を許可しました。瀬戸石ダムについては、二〇〇二年から昨年まで、国土交通省による計六回の定期検査でも、ダムと河川の安全管理上重要な問題があり、早急な対応が必要な総合判定Aとされ、堆積処理、水質対策、洪水被害対策、護岸補修等について対応を求められております。

国交省は、定期検査でダムと河川の安全管理上重要な問題があり早急な対応が必要と判定しながら水利権の更新を許可されましたが、それ、許可して本当によかったのでしょうか、伺います。