

○中島委員 冒頭にも言いましたように、このエコパーク、自然と人間社会の共生という趣旨のもと、大変現実的に進めていくべきものかなど。ただ、残念ながら、認知度が大変低く、関心度も低い。世界遺産というのは、先ほどの統計の数字を見ても、そのまま自然を保全するという一方で、認知度も高いわけですが、また、関係省庁がまたがるということで、主管がどこかというよりは、なかなか連携がとりづらい。これは今回の問題だけではないですが。

ぜひしっかりと取り組んでいただきたい、そのように思いますので、よろしく願いいたします。

これに関連して、南アルプス山系、エコパーク登録間近ということになっておるわけですが、同時に、私、先ほども言ったように、地元山梨県、もう一つ、待望というか願望というか、山梨県民も大変望んでおるリニア中央新幹線、この中央新幹線、予定が発表されたわけですが、まさに南アルプスに及ぼす影響ということが大変懸念をされております。

私、実はまだリニア新幹線に試乗もしたことがないんです。石原大臣、五月十四日にリニアに試乗されたというふうに、私は新聞報道でしか見ていないんですが、ちょっと、私が乗ったことがないということもありまして、石原大臣に、リニア新幹線の試乗、その感想でも構いませんのでお聞きできればというふうに思います。

○石原国務大臣 実は私、記者時代に宮崎の試験線にも乗りました。当時は、電気が遮断されていないから、クォーツの時計を持っていくととまるよというような話を人から聞いたもので、クォーツの時計を持って行って置いたんですね。そうしたら案の定とまりまして、その程度のものでしたんですね。

しかし、今回試乗しましたものはもう、線さえできればあすからでも営業ができるというような車両でありまして、日本の技術力の高さというものを実感したんです。

その一方で、山梨県の試験線でございます、山梨県を走るから、乗ったお客さんも、富士山が見えなきゃ何のためにという思いはやはりあると思うんですね、新幹線でも富士山が見えたとすごく楽しいわけですから。しかし、地中を八割以上走りますので、いろいろ工夫があつて、試験線のところで富士山がほんの数秒見えるところはあるんですけども、なかなか自然を満喫するような乗り物ではないな。

また、逆に、トンネルが多いですから、掘った残土をどうするんだろうと。新幹線のときもありましたように、湧水が出て、その水をどうやって川に戻すんだろうといったような環境保全のところも考えさせられる部分が多々ございましたので、アクセスに当たっては、事務局に、やはりそういうことは、世界最高の技術を持つJR東海がやるんだから、最高の環境基準も保全してくれ、そういうお願いをさせていただいたところでもございます。

○中島委員 私も乗ったことはないんですが、以前の宮崎からすると大変進歩したという御発言がございまして、一方で、ほとんどが地下を通るということの中で今回の計画が予定をされてきておるということになっております。

平成三十九年の開業予定ということになっておりますが、昨年の九月にJR東海から公表されました環境影響評価準備書、これによりますと、南アルプスにまたがる山梨、静岡、長野の三県で、中央新幹線の建設が南アルプス地域の環境に多方面での影響を及ぼす可能性が指摘されておる中で、このJR東海から提出された環境評価書では、路線の一部は厳重に保護され、核心地域や、研究、レジャーに利用される緩衝地域を通過するが、南アルプスでは全てトンネル構造となるため、地表面は改変しない、そのようにされておりました。

先ほど大臣からも答弁ありました。地下を通る水脈の影響、それが生態系などに及ぼすことは大変懸念される。これも私、新聞報道でしか石原大臣のコメントを見ていないんですが、やはりそのように感じられたと。

その上で、くしくも、実はきのう、私、この通告をした後、昨日の環境影響評価書に対して示された環境相意見というもの、これに対して、石原大臣が五月十四日に乗られたそのときの感想も含めてこの意見書がまとまっておったと思います。

その意見書の内容ですが、自然環境を保全することは我が国の環境行政の使命と、しっかりと明確に示して言及しておる、地元との連携に配慮した、踏み込んだ指摘があったというふうに評価する一方で、具体性がないというふうに指摘する声も聞かれておるという

ふうに、今のところ聞いております。また、山梨県知事が求めた景観変化の予測地点追加が反映されないなど、長期間の追加調査や抜本的な見直しは求めない内容というふうにも評価をされているとも聞いております。

そんな中、先ほど冒頭に言ったエコパークとの関連性ですね。そうなったときに、先ほど残土の話が出ました。トンネルを掘っていったその残土の置き場。これは、JR東海の報告書を見ていきますと、核心地域や緩衝地域の地下を中央新幹線が横断すること、移行地域を発生土置き場とすることが、エコパークの理念、生態系の保全と持続可能な利活用の調和を目的とするその理念に反しないのかどうか、この辺、きのうの意見書とちょっとオーバーラップして前後するかもしれませんが、エコパークとリニア新幹線、その工事の調和というか、整合性についてお尋ねをしたいと思います。

○星野政府参考人 南アルプスユネスコエコパーク登録申請地の地下を中央リニア新幹線がトンネルで通過し、移行地域の一部では発生土置き場等の設置など、自然環境の改変が行われるというふうに承知しております。

ユネスコエコパークは、生態系の保全と持続可能な利活用の調和を目的としており、南アルプス登録申請地においても、関係市町村は、すぐれた自然環境の保全と持続可能な利活用に共同で取り組むこととしております。また、移行地域の一部は国立公園の拡張候補地の一つに選定されており、環境省としても、自然環境保全上重要な地域であると認識しているところでございます。

これらを踏まえて、昨日、国土交通大臣に提出した、中央リニア新幹線に係る環境影響評価書への環境大臣意見におきましては、水環境の保全や発生土による自然環境への影響防止について十全な対策を講じることのほか、本事業の実施がエコパーク登録申請地の資質を損なうことがないよう、関係自治体と十分調整し、その意向を尊重することについて述べたところでございます。

○中島委員 まさに、先ほど言った、勧告されて、その後落ちるということはないとは思いますが、やはり、このリニア新幹線、まさに南アルプスの真下を貫通するというところで、JR東海の報告書は余りにもちょっと乱暴だなという印象は持っておったわけです。

そんな中で、昨日、環境相、環境大臣から意見書というものが出されて、あくまでも自然環境を保全すること、環境相としての立ち位置でしっかりとした意見を出していただくことは、先ほども言ったように一定の評価はするんですが、やはり、現実的に余り、具体性に欠ける部分があるということは、確かにそうかなという部分もあります。

さらに、この意見というものが、国交省の事業認可の際に考慮はされるけれども強制力はない、そういうことになっておりますので、事業者の裁量で何とでもなってしまうのではないかと。JR東海の今までの対応を見ると、本当に真摯に向き合って環境問題と並行してやっていたか、やや疑問を感じるころでもあると思います。

やはり、地元山梨県にとってもその二つは大変念願のものでもありまして、もちろん、環境省としては環境保全というところに非常に軸足を置いておる、当然でございますが。今後しっかりと指導力を発揮してもらうために、大臣の御決意を一言お伺いできればというふうに思います。

○石原国務大臣 今委員が御指摘された点は私も懸念していて、先ほどいいところばかり言ったんですが、通過するとき、やはりすごい風圧なんですよ。ということは、騒音も思ったよりきつとあるんだろうし、トンネルに入るときに振動みたいなものも自然に対する影響としてきつとあると思います。

南アルプスは行ったことがなかったもので、今度、国会が終わりましたら南アルプスの山もちょっと歩いてきて、あそこは意外に活断層が通っているということでございますので、計画がどの辺をどう行くかということまでにはわかりませんので、それによって、具体性がないという御批判もいただきましたが、具体的に工事等々が始まって、湧水があったり、残土が鉛系のものが出たり、何が出るかわかりませんので、そういうものは逐一しっかりと環境省として把握して、環境の保存に万全を期したいと思っております。

○中島委員 時間ですので質問を終わりますが、何度も言うようですが、地元山梨にとっては、その二つ、この両立は念願のものであります。もちろん、両立はなかなかということもありますが、だからといって着工が、計画がおくれたりということにならないように、ぜひ、関係省庁と連携をとって、しっかりとした整備、そして、石原大臣、南アルプ

186-衆-環境委員会-9号 平成26年06月06日

スにも来ていただけるということですので、そのときにはぜひお声かけをしていただければ、そのように思います。
これで質問を終わります。ありがとうございました。