

○辰巳孝太郎君 日本共産党の辰巳孝太郎です。

まず、リニアについてお聞きします。

六月の五日、リニア中央新幹線に係る環境影響評価書に対する環境大臣の意見が国交省に提出をされました。幾つか抜粋をしますと、地下水位の低下、河川流量の減少及び枯渇を招き、ひいては河川の生態系に不可逆的な影響を与える可能性が高いと。また、工事の実施に伴う大気汚染、騒音・振動対策等、本事業の実施に伴う環境影響は枚挙にいとまがない。膨大な電力消費についてはどうか。こうあります。本事業の供用時には現時点で約二十七万キロワットと試算される大量のエネルギーを必要としているが、現在我が国があらゆる政策手段を講じて地球温暖化対策に取り組んでいる状況下、これほどのエネルギー需要が増加することは看過できない。これ、JR東海の評価書に対して厳しい意見が総じて述べられております。

大臣にお聞きしますが、大臣は本委員会で繰り返し、評価書を精査し、環境大臣の意見も勘案し、また、知事からの意見がどのように反映されているかについてもしっかりと検証していくと答弁されております。この環境大臣の意見を勘案し評価書をしっかりと検証するというならば、このままこの事業を認可することはできないと思っておりますけれども、どうでしょうか。

○国務大臣（太田昭宏君） JR東海から環境影響評価書が四月二十三日に送付されまして、そして、その日に環境省に送付をされ、そして環境影響評価法に基づいて六月五日に環境大臣の意見が国土交通省に提出されたという経過です。

リニア中央新幹線は、全長約二百八十六キロ、南アルプスの長大山岳トンネルや大深度地下トンネル等の大規模な工事が予定されている。そして、今話もありましたが、環境大臣から、大気環境、水環境、水質、地下水、水資源、土壌環境、動物、植物、生態系、人と自然との触れ合い、建設発生土、温室効果ガスなど多岐にわたる環境行政の観点からの詳細な意見をいただいたところです。

この送付を受けてから九十日以内に、環境大臣意見を勘案して国土交通大臣の意見を述べることができると、このようにされております。現在、環境大臣からの意見や、三月下旬に出されました、JR東海に対して出された知事からの意見等について精査をしているところです。

いずれにしても、リニア中央新幹線が環境の保全について適正な配慮がなされたものとなるように対応したいというふうに思っております。

○辰巳孝太郎君 環境大臣の意見では、本事業は関係する地方公共団体及び住民の理解なしに実施することは不可能であるということまで言っております。評価書が出された後も、首長から意見が全然反映されていないという声が相次いでいるなど、私は全然理解はされていないというふうに思っております。

もう一つ、これは国交省に確認をしますが、このリニアの工事に際して、大井川の流量減少ということが準備書でも指摘をされておりますけれども、この大井川の流量減少があった場合、この環境影響を回避できる工法の提案がJRからなければ施工を許可しないということが国交省から示されたという報道がされております。不測の事態が生じた場合でも施工の停止を命令できるということも報道されておりますけれども、これについては間違いはないかどうか、簡潔に。

○政府参考人（瀧口敬二君） まず、現在アセス法に基づく手続が行われておりますが、それが終了いたしますと、その後は全国新幹線鉄道整備法に基づく工事実施計画の認可という段階に入ります。この認可をする際につきましては、アセス法の三十三条の規定に従いまして、環境影響評価手続における意見などで示されました環境保全について適切な配慮がなされるものであるかどうかを審査をするということが書かれておりますので、したがいまして、この工事実施計画の認可につきましてはこの規定に従って判断をしていくということでございます。そういった制度になっているということでございます。

なお、一旦認可をした上で、実際の工事は一体どうなのかということにつきましては、これは、我々はあくまでも鉄道行政の立場からいたしますと、アセス法で示した意見、そして認可をしたときの考え方に従って、建設主体であるJR東海にそれを実行させるというのがまず第一義でございます。

したがって、それを大前提として、制度的にどうなっているのかというお尋ねについてお答えをすることで申し上げますと、鉄道事業法の今度は適用を受けることになり命により工事の実施方法に関する改善措置を命ずることができるといったような規定がございます。これはあくまで制度上の問題でございます。

○辰巳孝太郎君 周辺住民の皆さんから大変な懸念の声が出されておりますし、大臣意見でも、最大限これ環境影響を回避、低減するとしても、なお相当な環境負荷が生じることには否めないと、こういうことが記されているわけですから、そもそもこういう事業を認可することをすべきじゃないと私は言っておきたいと思っております。

最後に、大臣に確認をします。  
今、二〇四五年開通予定の名古屋—大阪間をこれ前倒しをするために、建設費用を無利子でJR東海に貸し付けるべきだとか、また、国が先に建設して、後で元本分をJR東海に負担してもらったかどうかなどの声の関係団体や議員から出されておりますけれども、大臣、建設費用は全てJR東海が負担するというのが建設指示の大前提だったと思っておりますが、これが変わることはありませんね。

○国務大臣（太田昭宏君） リニア中央新幹線の東京—大阪間の同時開業ということに關しまして、大変強い要望が特に関西、大阪から出ていることは承知をしています。  
一方、この事業におきましては、JR東海が民間企業として経営の自由や投資の自主性の確保を貫徹することが大原則との前提の下で、全額自己負担で整備するとの意向を示したことを受けまして建設の指示が行われたということです。したがって、本件に關しましては、現在の建設主体であるJR東海の考え方をよく踏まえていく必要があると思っております。

なお、東京—大阪間の全線同時開業の要望に關しては、財源や地元の負担など更に検討すべき課題があると思われまゝです。このため、要望している関係者やJR東海等における今後の対応を見守ってまいりたいと、このように考えているところでございます。

○辰巳孝太郎君 私は何度も指摘をしてきましたが、やはり税金は投入されない、JR東海が負担するということであるから、国会での審議はほとんどされてこなかったわけですね。そもそも過大な需要予測でありますし、JR東海の経営が立ち行かなくなれば国費の投入ということになります。

私は、この大前提が崩れることになれば、これは国会でもう一回審議をやり直さなければならぬと思っております。我々は建設に反対ですけれども、国会審議が尽くされるまで大臣には認可を出さないということを強く求めておきたいと思っております。

続いて、踏切事故についてお聞きをいたします。  
二〇一三年の踏切事故の件数は二百九十五件でありました。踏切事故による死者数は、この十年で平均で百二十名を超えております。

総務省近畿管区行政評価局は、二〇一三年四月から七月にかけて踏切道の安全確保を調査し、その結果に基づいて改善を国交省に指示をしております。その中にはこうあるんですね。高齢者や障害者のための安全対策、この項目の中で、人が時速五キロメートルで踏切道を通るとしてあり、踏切遮断機の遮断装置の警報開始から遮断完了までの時間がこれで設定されていると、これは高齢者や障害者に配慮されたものになっていないと、こうあるわけですね。

国交省はこの指摘を受けてどのように改善措置をとったのか、簡潔にお願いします。