

○穀田委員 きょうは、私は、リニア中央新幹線の問題について質問します。

日本共産党国会議員団リニア中央新幹線問題プロジェクトチームをつくりまして、そのチームとして、沿線各地の現地視察調査を踏まえて、国交大臣に実施計画の認可はすべきでないとし入れたところであります。改めて私は、認可すべきでない、そういう立場から質問したいと思えます。

まず一つ聞きたいのは、リニア中央新幹線は、品川—名古屋間の二百八十五・六キロメートルを時速五百キロメートル、超電導という経験したことのない技術で走行するものです。事業費は五兆五千二百三十五億円、その建設工事は、南アルプス貫通、大深度地下など、八六％がトンネル構造となり、かつてない、大規模で困難を伴う今世紀最大の大型開発事業です。

そのため、南アルプス、中央アルプスなど自然環境、社会環境、住民の生活環境に与える影響ははかり知れないと言われております。そういう認識が大臣におありかどうか、まず最初にお聞きしたいと思えます。

○太田国務大臣 中央新幹線は、三大都市圏を一体化するとともに、中間駅の設置とその背後圏の開発によりまして、地域の活性化が図られることが期待をされております。

また、これらによりまして、いわゆる世界最大のスーパーメガリージョンが形成され、我が国の国際競争力の強化に資するなど、経済社会の発展に極めて大きな効果を有するものと考えております。

一方、本事業では、南アルプス等の長大トンネルの掘削に伴い建設発生土が生ずることや、その運搬に伴う地域住民の生活環境への影響、事業に伴う水環境や生態系への影響等、多岐にわたる分野での影響が指摘をされておりますと認識をされております。

このため、環境影響評価法に基づきまして、本年七月十八日に述べた国交大臣意見では、JR東海に対しまして、環境大臣意見に示された措置を講じ、環境保全への適切な配慮を求めました。加えて、国交省としましても、独自の観点から八項目の措置を講ずるよう求めたところでございます。

○穀田委員 社会環境、自然環境、そして生活環境に極めて重大な影響を与えることもあると。

そこでもう一つ。

このリニアの建設において、工事段階はもちろん、供用後においても、大規模で深刻な自然、生活環境破壊を引き起こすことがあっては絶対にならない。そして、ましてや周辺で生活する住民の理解、合意なしに強引に工事を進めることは許されないと私は思えます。これは大規模工事を進めるに当たっての常識と思うんですが、その点はいかがですか。

○太田国務大臣 規模の大きい中央新幹線の建設事業が円滑に実施されるためには、地元の理解と協力を得ることが不可欠と考えております。

このため、環境影響評価法に基づいて、国土交通大臣意見では、事業説明会や工事説明会等の場を活用し、地域住民等に対し丁寧に説明すること、また、その際には、環境保全に関するデータや情報を最大限公開し、透明性の確保に努めることなどを求めたところでございます。

○穀田委員 丁寧に説明しろということは書いてあります。

それで、JR東海が提出した環境影響評価書について、環境アセス法に基づいて、先ほど来お話があったように、環境大臣それから国交大臣が意見を出しております。

まず、環境省に聞きます。

環境大臣は、「その事業規模の大きさから、本事業の工事及び供用時に生じる環境影響を、最大限、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は否めない。」「本事業の実施に伴う環境影響は枚挙に遑がない。」と指摘し、さらに、東海道新幹線の三から五倍とも言われる電力消費量についても、「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。」として指摘している、これが環境大臣の意見のポイントだと理解してよろしいね。

○高橋大臣政務官 穀田委員の御質問にお答えを申し上げます。
環境大臣意見の中心課題につきまして、中央新幹線について六月五日に提出した環境大臣意見では、工事や供用時に相当の環境負荷が生じることから、低炭素、循環、自然共生が統合的に達成される社会に向け、十分な環境保全措置を求めるとしてしています。
具体的には、多大な電力消費に伴い発生する温室効果ガスの削減、発生土の管理の徹底、地下水や河川への影響の回避等について意見を提出いたしました。
また、事業の推進に当たっては、地元の地方公共団体及び住民の意見を十分勘案することが必要との意見も述べており、これらの意見を踏まえて、JR東海においては環境保全に万全の取り組みをしていただきたいと思いますと考えております。

○穀田委員 まあ、先ほど言ったとおりだと、簡単に言うと。若干、前半は私が言っていることをなぞっているだけなんですよ。それは皆さんも聞いてわかるとおりです。
そこで、環境大臣意見は、このリニア建設による環境破壊が大規模に深刻な形で引き起こされる可能性があるということを確認した上で書いているわけですよ。だからこういう指摘をしているわけです。
それでは聞きますけれども、環境省は、JR東海が補正版で環境大臣の意見に十分応えているのかどうか、応えているということの認識ですか。特に、JR東海が、ガイドウエ一の規格を変更するなどとして消費電力を一割減するというけれども、この回答は、「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。」と指摘した意見に十分応えていると思うのか、満足できる回答だと思いますか。

○高橋大臣政務官 環境影響評価法制度上、環境影響評価の結果に対する環境省の審査手続は、六月の環境大臣意見で終了しております。
御指摘の補正評価書には、環境大臣意見を踏まえて作成された国土交通大臣意見に対する事業者の見解が示されていると承知しています。
環境大臣意見においては、本事業が鉄道事業の中ではエネルギー多消費型のものであることから、本事業、JR東海全体、さらに他事業者との連携による温室効果ガスの削減対策を求めています。これらの措置を通じて、増加する温室効果ガスの排出量を最大限抑制することが担保される必要があると考えています。
いずれにしましても、環境大臣意見で述べた点を踏まえて、今後、事業の具体化や実施に際して、JR東海においては、責任ある事業主体として具体的かつ適切な環境保全措置を講じていただきたいと思いますと考えております。

○穀田委員 たてつけはわかっているんですよ。そんなことはわかっている話をしているんですよ。
けれども、問題は、大臣が「増加することは看過できない。」という意見を述べたことに対する評価について聞いているんですよ。おおよそそういうことについて、さらりとかわしているだけで、全然その話に答えていないというのが率直な私の感想です。
JR東海の説明会での資料を見ますと、東京電力、それから中部電力、関西電力の合計供給量と比較して、電力会社の供給量に比べて十分小さい、こう説明しているんですよ。それは、おおむね電力会社に比べれば、リニアは二十七万キロワットだとか、大阪まで行けば七十四万キロワットだとかと比べて比較しているんですけども、環境大臣は、「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。供用時におけるエネルギー消費量の低減と調達するエネルギーのグリーン化等を行い、大規模事業者として、温室効果ガスの排出低減に向けて主体的な役割を果たすこと」が望ましいと。
見解を示されている、最大限努力することを求めるというような話で済むのかということをお聞きしているんですよ。だから、おおよそ電力会社の既存の供給量を持ち出してわずかなだなどという神経は、まさにごまかしの典型だということをお聞きしたいと思うんです。
したがって、車両走行における電力消費量について、わずか一割減を目標とするなどと補正しているにすぎない。したがって、三倍以上ふやす事業というのは変わらない。だから、変わらない実態についてちゃんと文句言わなあかんでということをお聞きしたいと思っております。

次に、国交大臣に聞きます。

先ほど来、大臣は、住民の理解なしに実施することは不可能ということをおっしゃって

いました。大臣意見は、「地方公共団体の意見を十分に勘案し、環境影響評価において重要な住民関与についても十全を期することが必要」だと、これは環境大臣の意見ですね。これを踏まえて、先ほど述べたように地域住民等への丁寧な説明を求めているということが、今回のいわばたてつけからしますと、国交大臣が要請した内容の一つの大きなポイントだと理解してよろしいね。

○太田国務大臣 住民の丁寧な説明ということについては、私が言ったことでございます。

○穀田委員 これは当然のことなんですけれども、事業者であるJR東海が住民らにいかにか丁寧でないか、ひどい対応をしているかという事実を御存じかと私は思うんですね。その裏返しの話かいなと推察するんですけれども。

そこで、ちょっと一つ聞いておきたいんですけれども、意見として不十分な部分もあります。各大臣意見書は評価書についてのものでございますけれども、その評価書作成の前段階では準備書に対する都道府県知事の意見も出されていまして、数にして約六百にも及ぶことは御承知かと思うんです。その意見の中で、沿線自治体などが求めていた意見や要望が反映されていないものもありました。

例えば、長野県大鹿村や南木曾町が、トンネルを掘削して残土を運び出す作業用トンネルの非常口、こうなっているんですけれども、その削減、せめて一カ所は減らしてくれないかと。つまり、山のところに四カ所も二カ所もつくるわけですよ。そういうものについて一カ所はせめて減らしてくれないかと、さらには、橋ではなくて地下化してくれということなどの要望があったわけです。静岡県でも、残土置き場の変更等が要請されていた。

こうした要望は大臣意見には具体的になかったものだけでも、では、JR東海は補正版でこの要望に応えているのかどうか、確認しておきたいと思えます。

○藤田政府参考人 御指摘のように、例えば長野県内では、非常口の削減あるいは橋梁の地下化といった要望がございます。

国土交通大臣意見の中では、環境大臣意見に示された措置の中で、トンネル部、非常口、それから変電施設、車両基地、これら本事業に伴い土地の改変を行う部分につきましては、必要最小限のものとすることを求めています。

これに対しまして、JR東海は、補正後の評価書の中で、まず、非常口の削減についてでございますけれども、非常口の規模、位置それから数につきましては、地形やトンネルの施工計画、発生土の運搬、環境負荷低減を考慮し、評価書に記載したものが必要最小限であると考えており、非常口の位置の変更及び削減は難しい課題であると認識していると記載をしております。

それから、橋梁のトンネル化につきましては、小渋川をトンネルで通過する縦断線形にした場合には、南アルプスのトンネルの土かぶり、トンネルの上の土の量でございますけれども、これが大きくなり、施工上の難度が極めて高くなる。加えて、非常口から本線に到達するまでの斜坑の延長が長くなって、工期及び掘削土量が増加するなどの影響が生じると考えられることから、トンネルで通過する縦断線形の採用は回避したと記載をしております。

現在、工事实施計画の審査の一環として、これらの事項について確認をしているところでございます。

○穀田委員 要するに、難しいということを行っているということですか。

JR東海というのは、結局のところ、評価書を作成する前に、既に周辺自治体、住民の意見、要望についてはシャットアウトして、できないと切り捨てているということなんですね。これをきちっと見ておかなくちやならぬということですね。

両大臣の意見についても、これらの要望や意見を網羅して取り入れているわけではないわけですね。この点も正確に見ておく必要がある。この点だけ指摘しておきたいと思えます。これは将来重要な問題になってくるので、言っておきたいと思えます。

それで、もう一つ、国交大臣はしきりに、住民の意見の問題について、二度ばかり私の質問に答えているわけなんですけれども、では、住民への説明だとか合意形成の努力は十分なのかということなんです。

先ほど、一番最初の私の質問のときに、住民の理解と合意なしに工事を進めることは許

されないとしたし、同時に、その重要性の認識についても確認したわけですよ。だから、住民への説明や合意形成の努力というのが、この補正版では十分に反映されているのかということについてまず聞いておきたいと思います。

○太田国務大臣 先ほど述べましたとおり、国土交通大臣意見におきましては、地元の理解と協力を得るために、地域住民等に対しまして丁寧に説明することを求めました。

これに対して、八月二十六日、私の意見は七月十八日でありますけれども、八月二十六日にJR東海より送付された補正後の評価書の中におきましては、沿線の皆様からの幅広い質問に対して、直接話を伺い、評価書や図面等を示しながら丁寧に回答する。各都県の関係部局や市町村に対しては、評価書の送付後、速やかに伺い、内容を説明する。評価書は、沿線各県に設置しているJR東海的环境保全事務所のほか、都県、市町村の庁舎等において一カ月間縦覧し、その後も、ホームページや環境保全事務所において引き続き評価書を公開し、環境保全事務所で質問に対して回答するなどの対応を行う旨が記載をされました。

説明については以上でございます。

○穀田委員 それで十分かどうかという話を聞いているわけですが、今、直接丁寧に回答するというようなことを補正書には書いておられるけれども、住民の要望に応じて開催するとは明記していないんですね。

これまでの説明会では、参加者が手を挙げておられるのに途中で質問を打ち切る。それから、説明会を開催してほしいと要望しても、環境保全事務所に来てくれたら説明すると言います。環境事務所に行ったら、椅子がないと三人に限定する。こういうのが丁寧な説明だと思いますか。ことごとく不誠実な対応だったんですね。

駅や車両基地予定地の住民が立ち退きになるのかどうか聞いても、実施計画の認可がないので答えられないと説明するだけ、何を聞いてもまともな回答がされなかったと、住民の不信、怒りはきわまっているというところなんですよ。

補正後の記述に対しても、実際の行動がどうなるのか信頼できないというところまで来ているわけです。自治体も困っているんですよ。JR東海から説明を受けても、まともな回答がないために、住民に対して説明ができない。住民から市職員は追及されるという事態になる。

そこで、南木曾町などでは、JRの説明を受けるのは、町だけではなくて有識者や住民、議員などを入れた協議会、懇談会などを開いて、そこにJR東海に説明に来てもらうなど、工夫せざるを得ないんですよ。それが現実なんですよ。

JR東海に、自治体や住民の要望に合わせて説明会を開催する、これはせめて、大臣が言うところの丁寧な説明、それから回答によりまして、直接丁寧に言うという回答をしているわけですから、それぐらいのことは当たり前だと思うんですよ。

人数制限だとか場所選定などについて、JRの都合を優先するのではなくて、住民側の意向に誠意を持って応え、行動するようにせめて指導すべきではありませんか。いかがですか、大臣。

○藤田政府参考人 補正後のJR東海の地元説明等の状況、これにつきましては、現在、工事実施計画の審査の一環として、確認をしているところでございます。

○穀田委員 何を言っているのかさっぱりわからぬな。

私が言っているのは、事実こういうことがある、だから、そういうことが丁寧な説明とおおよそ思えぬ、不誠実な態度だと。大体、説明を聞いたかったら来い、行ったら、三脚しかないから、そのほかは出ていってくれと、これが丁寧な説明かと聞いているんですよ。こういうことについては、もうちょっと丁寧なことをやらせろと言っているんですよ。いかがか。一言でいいよ、そんなことは。

○藤田政府参考人 国土交通省としましては、大臣意見の中で丁寧な説明を求めておりますので、それに対してどういう状況になっているかということをご確認しているところでございます。

○穀田委員 今私が述べたことが事実だということがそのうちわかるでしょう。だから、

そんなやり方が、横柄な態度をしているなんていうのはあかんということをおきたいと思うんです。きちんとやってや。

次に、水がれ問題について聞きます。

出水の問題でいいますと、環境大臣意見について言うならば、多くの地下水脈を寸断することについて、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指摘しています。

国交大臣も、毎秒二トンもの水量が減少するとされた大井川など沿線の各河川について、河川水量の減少は河川水の利用に重大な影響を及ぼすおそれがあるとして、水系への影響の回避を図ること、水利用に影響が生じた場合の適切な環境保全措置を講じることを求めています。

JR東海の補正の内容はどのようなものか、国交省として、国交大臣の意見にJR東海の補正が十分に答えていると思うのか、この二つ、簡単に答えてください。

○藤田政府参考人 JR東海は、補正後の環境影響評価書の中で、例えば、必要に応じて薬液注入を実施し、覆工コンクリート、防水シートを設置するとか、あるいは、河川の流量の測定は、専門家等の助言を踏まえ、計画を策定の上で実施する、さらに、水利用に影響が生じた場合には、専門家等の助言を踏まえ、適切な環境保全措置を講じ、その内容を公表するといった措置を講じるとしております。

現在、私どもの方で、工事実施計画の審査の一環として、それらの措置の具体的な内容等を確認しているところでございます。

○穀田委員 確認していると言うんだけど、その内容が大変だから言っているんですよ。

影響を受ける大井川下流の自治体は、大地の上に水を揚げてお茶をつくる農業で静岡は成り立っている、どうやって水を戻すのか聞きたいということをおきたいと思うんですよね。これは島田市長の染谷さんがおっしゃっています。そして最後、万一水が減ったときの責任についても協定を結んでほしい、私どもは水に関しては命がかかっていますので、こう言っているんですね。

そして、牧之原の西原市長は、戦後、電力会社のダムが大井川に幾つもできて、川は河原砂漠となりました、だが、粘り強い住民運動で、やっと毎秒〇・四三トンの本流に戻せた、しかし今回は毎秒二トンが減る、それで済むのか、JR東海は毎秒二トン減っても減った分を本流に戻すと言いますが、どんな方法が果たして可能なのか、私なら失った水をまた水に戻すなんてできないと。この市長は水関連の土木技術者の出身でもありますよね。

そう言って、さらに静岡の議会などでは、環境保全が絶対条件ということをおきたいと全会一致で決議を採択しているわけですよ。

ですから、この問題は本当においそれにできないということをおきたいと思うんですね。

そのことと関係して、先ほど、トンネルを運び出す車両の問題についても大臣も少しお話がありました。大鹿村や中川村、南木曾町などの自治体は、工事等に際して環境保全協定締結を求めています。この要望について、JR東海は、かたくなに、文書にするのは応じられないと拒否しています。先ほどの市長の言明にもあったように、やはりきちっと協定を結んでほしいということが多くの方々の意見なんですよね。

あの静かな、日本一美しい町とか村とかと言っている方々のところに一日一千八百台もダンプが行き来するなどということは、もう考えられないとみんな言っているわけですよ。それで、生活が脅かされる、事故があるんじゃないか。そして、誠意ある回答がない。協定を結ぶことでJR東海の誠意を求めていると言えると私は思うんです。ところが、そういう協定すら結ばないということをおきたいと平気で言う。これでは、工事優先で邪魔をしてもらいたくないという意図があるんじゃないかと懸念を抱かざるを得ない。

私は、協定を締結するようJR東海を指導すべきじゃないかと思うんですが、大臣、いかがですか。

○太田国務大臣 環境保全協定につきまして、長野県、南木曾町、大鹿村から締結についての要望が出ていることは承知しております。

これに対し、JR東海は、環境影響評価書におきまして、工事を再開するに当たっては、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行時間帯や運行に係る環境保全措置について、

関係自治体等と調整の上、地元の住民の方々に御説明し、御理解をいただきながら進めてまいります、このように記載をしています。

工事用車両の運行は、まさに生活環境に大きな影響を与えることから、地元の理解を十分に得ながら事業を進めることが必要と考えますが、協定の締結につきましては、基本的に当事者間同士の問題であると考えております。

当事者間で、締結ということについてはよく話し合っていたいただきたいと考えております。

○穀田委員 当事者間でということでは済まぬのじゃないか。皆さん、今までそんなに通っていなかったところに千八百台も通るだとか、それから水がかかるかもしれないとか、そういった問題について、これは違っていたらどうするということについての約束事を交わすというのは最低限必要な話じゃないですか。そのことによってお互いに担保するということが、それは常識じゃないですか。それは、環境協定だとかその他について、全て結んでいるなんて言っていないよ。

しかし、これほどの大工事をやって大事業をやるときに、こういった問題について不安が出ていて、県も要求している、各市町村も行って要求している、こういうときに、それはちゃんとやりなさいよと。やはりそれは地元の理解が前提なんだから、その理解を、やる上でその保証がなければだめだということを行っている者として、必要なですよというぐらいの指導はすべきだと私は思います。

そのことを主張して、改めて、そういうこともしないで、やって、ましてや認定するなどということがあってはならないということを主張して、きょうは終わっておきます。