

○本村（伸）委員 日本共産党の本村伸子です。  
リニア中央新幹線について質問をさせていただきます。  
初質問でございます。どうぞよろしくお願いを申し上げます。  
昨年十月十七日、JR東海が二〇二七年開業を目指すリニア中央新幹線品川—名古屋間  
工事実施計画を太田昭宏国土交通大臣が認可をいたしました。  
お配りしております資料の一をごらんいただきたいというふうに思いますけれども、  
走行距離二百八十六キロ。南アルプスという壮大な山々を貫通するトンネルで穴をあけ、  
八六％がトンネル。そのうち、大都市部の五十五キロが大深度地下トンネル。品川—名古屋間  
を最高時速五百五キロ、四十分で結ぶ、総事業費五兆五千二百三十五億円という事業  
です。さらに、二〇四五年開業予定の大阪までは四百三十八キロ。総事業費九兆円にも上  
る事業です。  
国土交通大臣にお伺いをいたします。  
これほどまでに大規模な事業は、これまでにない、今世紀最大の事業だと思いますけれ  
ども、いかがでしょうか。

○太田国土大臣 インフラの整備事業の事業費等につきましては、物価変動の影響もあ  
り、また、事業の単位をどのように考えるかということで金額が異なるために、一概に、  
巨大事業ということ、あるいは今まであったかなかったかということについては、申し上  
げるといふ状況にはありません。  
単純には比較はできないわけでありまして、例えば、リニア中央新幹線と同様  
に、東京—大阪間を結ぶ新幹線、これは五十年前にできたわけですが、東海道新幹線の場合  
には総事業費は約三千三百億円となっております。これは、当時の例えば一般会計予算と  
比較しますと、その十分の一に上る巨額のプロジェクトでございます。  
また、同じ鉄道事業から見ますと、東京メトロ副都心線の事業費は約二千五百億円です  
が、一キロ当たりの単価は約二百八十億円となっております。リニア中央新幹線は一キ  
ロ当たり単価約二百億円、こういうふうになっておりまして、それよりも多い金額とい  
うことの例はございます。  
アクアラインも総事業費は一兆四千億円、羽田空港の沖合展開及び再拡張事業に係る総  
事業費は合わせて二兆二千億円、関空の第一期及び第二期事業の総事業費は合わせて約二  
兆三千七百億円となっております。  
大きな事業であることは間違いのないということだけは申し上げたいと思います。

○本村（伸）委員 大規模な事業であるということは確認できたと思います。  
大きいゆえに、南アルプスを貫通するトンネルの難工事や大規模な自然破壊、トンネ  
ルを掘ることによって発生する膨大な量の残土をどうするのか。静岡県では、大井川の下流域七  
市二町六十五万人の生活、産業用水の取水量と同じ毎秒二トンの水がなくなってしまう。  
地下水への悪影響や地盤沈下、日本有数の活断層地帯を横断するという問題、災害時の  
避難対策や、工事の際や走行時の安全性、ウラン鉱床の放射性物質の心配、電磁波の悪影  
響、過大な消費電力の問題、そもそも採算性があるのかという問題など、さまざまな懸念  
や疑問の声が上がり、問題が山積しております。  
昨年、環境影響評価の手續の中で環境大臣が意見を出しました。環境大臣も相当な懸念  
を表明されておられます。意見の要点をお示しく下さい。

○高橋大臣政務官 お答えいたします。  
リニア中央新幹線事業は、その事業規模の大きさから相当な環境負荷が発生するという  
懸念は、そのとおりでございます。  
具体的には、多大な電力消費に伴う温室効果ガスの排出、トンネルの採掘に伴う大量の  
残土の発生、御質問がありました。そして、多くの水系を横切ることによる地下水や河川  
への影響等の可能性が考えられ、これに対しまして、昨年六月の大臣意見では、これらに  
ついて十分な環境保全措置を求めています。

○本村（伸）委員 環境大臣の意見の中では、「本事業は、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。」と指摘をされ、そして、「河川の生態系に不

可逆的な影響を与える可能性が高い。」ということも指摘をされております。そして、「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。」ということまで指摘をされているわけでございます。

環境大臣が指摘をされているように、リニア中央新幹線の事業というのは相当な環境負荷を与える今世紀最大の事業で、周辺住民の皆さんへの影響もかつてない大規模なものになります。地権者の皆さん方を初め、関係住民の皆さん方の数も相当な数に上ります。だからこそ、国会でもしっかりと検証をし、議論をしなければならないというふうに思います。

そもそもということで、資料の二をごらんいただきたいというふうに思います。パネルにもしてございますけれども、これは、リニア新幹線事業と公共事業の適用の違いを示したパネルでございます。

このリニア新幹線は、公共事業と同じように土地の強制収用ができる、そして、不動産取得税や登録免許税の非課税措置を受けている事業です。事業者にとっては都合のいい制度が適用されます。

その一方で、薄い黄色い部分ですけれども、住民の皆さんやジャーナリストの皆さんが情報の開示を請求しても、JR東海はこの情報を開示する義務はありません。そして、WTO政府調達協定の対象から外れるということから、一般競争入札でなくてもいい、随意契約でもいいということになっております。リニアに係る工事の入札、落札の情報、契約の情報も、開示する義務はJR東海にはありません。事業評価制度の対象外ともなっております。

つまりは、事業者であるJR東海の事業を国民の皆さん方が、住民の皆さん方がチェックしようとする、そういう制度や、国がチェックをする制度、透明性を高める制度の適用がないんです。事業を推進する側にとって都合がいい制度は適用されて、事業者を国民の皆さんがチェックしようとする、そういうものが適用はない。

こういう大きな、巨大な事業でありながら、安倍首相が国家プロジェクトと言っていいという事業でありながら、この事業の進め方は、このあり方はおかしいのではないかと思いますけれども、大臣、いかがでしょうか。

○太田国務大臣 国などが行う公共事業におきましては、これは税金が投入をされていることから、透明性を確保するということが極めて大事です。このために、工事の入札や契約などのそうした情報につきまして、関係法令に従って公表することになっているところでございます。

今回は民間企業であるJR東海が行う工事でありますから、税金を投入するという意味でのいわゆる公共工事ではございません。このために、契約等の公開に関する法令上の適用はありません。

しかし、今御指摘になりましたように、この中央新幹線の工事では、沿線の生活環境やあるいは自然環境、こうしたことに影響が大変あるというふうに考えておきまして、可能な限りの情報公開に努めることは必要だというふうに考えています。

このため、昨年八月に、JR東海の環境影響評価書に対する国土交通大臣の意見ということでは、環境保全に関するデータや情報を最大限公開すること等を述べたところでございます。また、昨年十月の工事実施計画認可の際には、JR東海社長に対しまして、私から直接、地元住民等への丁寧な説明を行って、地域の理解と協力を得た上で事業を進めるようにということをお願いしたところでございます。

JR東海は、これに従って、昨年十月以降に市町村単位の説明会を五十一回、そして自治体単位の説明会を百七十四回実施したとの報告を受けているところでございます。

今後とも、地元の声に十分配慮しながら工事を進めるよう、JR東海を指導監督してまいります、このように考えています。

○本村（伸）委員 可能な限り情報公開をしておっしゃっていただきましたけれども、JR東海には情報公開の義務はございません。

情報公開もせず、日本の宝である南アルプスの環境を壊し、強制的に土地の収用まで行う、こんなことは絶対に認められないということをお願いしたいというふうに思います。

今世紀最大の事業で、国民の皆さんに秘密にして事業を進めていいのかということが問われているというふうに思います。

もう一つお尋ねをしたいと思います。大深度地下トンネルの問題です。

先ほどの資料一を見ていただきますと、ルート上の左端の部分、大深度地下使用申請予定区間というものがございます。リニアは、地下四十メートルよりも深い大深度地下を通る部分がかかなりあります。大深度地下法に基づき使用の認可を受けると、地権者一人一人から同意を取りつける必要がないというふうにされております。

品川一名古屋間でいいますと、東京都内、神奈川県内、愛知県内は大深度地下法の対象地域となっております。山梨県、静岡県、長野県、岐阜県は大深度地下法の対象地域ではございません。

お伺いいたしますけれども、そもそも、このリニア事業で、大深度地下法の大深度地下の使用の認可の手続は終わっているのでしょうか。

○藤田政府参考人 大深度地下の使用に関しましては、事業の円滑な遂行と大深度地下の適正かつ合理的な利用を図ることが求められます。このために、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第十二条におきまして、いわゆる事業間調整の手続が設けられております。

具体的には、大深度地下使用の認可を受けようとするときは、あらかじめ、当該事業の事業区域またはこれに近接する地下において事業を実施、施行しようとする者との間で事業の共同化、事業区域の調整等を行うこととされておきまして、そのための手続が定められております。

JR東海は、昨年、平成二十六年三月に、これにのっとりまして、事業の概要を示した事業概要書を作成し、国土交通大臣に送付するとともに、公告縦覧に供したところであります。

現在、JR東海は、事業区域の調整等の申し出を行った事業者との間で調整を行っている段階と承知しております。

○本村（伸）委員 大深度地下法の使用の認可はまだおりていない、申請もまだしていないということを確認いたしました。

法務大臣にお伺いをいたします。

土地の権利についてお伺いをいたします。民法上、土地の所有者の所有権はどこまで及ぶとされているのでしょうか。

○上川国務大臣 お答えをいたします。

土地の所有権についての範囲でございますが、民法の二百七条に規定をされておきまして、「土地の所有権は、法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ。」と規定されているところでございます。

○本村（伸）委員 土地の所有権は、その土地の上下に及ぶということを確認いたしました。

そこで伺いますけれども、大深度地下法にかかわって、大深度地下の使用の認可が行われた場合、土地の所有権は及ばない、なくなってしまうのでしょうか。

○小関政府参考人 「土地の所有権は、法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ。」とされております。大深度地下にも土地の所有権は及んでいるものと考えられます。

大深度地下の使用の認可がされた場合は、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第二十五条の規定によりまして、認可事業者は、当該事業区域を使用する権利を取得し、土地の所有権は、認可事業者による事業区域の使用に支障を及ぼす限度においてその行使を制限されることになってございます。

○本村（伸）委員 要するに、土地の所有権はなくなっていないということだというふうに思います。

資料の三ページ目を見ていただきたいんです。赤の下線が引かれている部分をごらんいただきたいんですけれども、JR東海は、説明会やホームページの中で、大深度地下による「認可を受け使用する場合には、地上の権利が及ばない」というふうに説明しております。

JR東海は、所有権が及ばない、なくなるかのような間違った説明をしております。事業説明会では、私のところは関係ないというふうに、途中で帰ってしまった方もみえました。丁寧な説明以前の問題だというふうに思います。

丁寧な説明どころか、間違った説明をしている。これを撤回させ、説明し直させるべきではないでしょうか。

○藤田政府参考人 JR東海のホームページの記載につきましては、JR東海によりますと、わかりやすく平易な言葉で説明をしたということで、説明を受けております。

いずれにしても、JR東海に対しましては、正確で、かつわかりやすい説明をするように指導してまいりたいと思います。

○本村（伸）委員 ぜひ、説明し直させるということを約束していただきたいというふうに思います。

先ほど確認をしましたように……（発言する者あり）時間がないので大変申しわけございませんが、大深度地下の使用の認可はまだおりておりません。申請すらされていない現状でございます。ということは、今現在、リニアルートの方をめぐって、個々に、地下を使用する、そういうことに同意してもらう必要がある段階だということでございます。丁寧な説明、協力、そして理解というのであれば、一軒一軒説明することぐらいは最低限やるべきだということを指摘しておきたいと思っております。

国土交通大臣は、丁寧な説明ということ、日本共産党の国会議員団の繰り返しの質問に対しても何度も答弁されております。確実な実施ということをJR東海に求めておられます。先ほども回数を大臣がおっしゃっていただいたんですけども、各地で行われているその事業説明会が、本当に丁寧な説明が実際にされているのかということを知りたいというふうに思います。

私は、名古屋市東区、北区、西区、そして岐阜県の恵那市の行政区、自治体ごとの事業説明会に参加をいたしました。そして、地区ごとの事業説明会では、名古屋市の西区那古野小学校、西区江西小学校の事業説明会に参加をし、実際に参加者の皆さんの不安の声やJR東海の回答を聞いてまいりました。手を挙げて質問できない人が相次いで、一方的な回答でございました。とても丁寧な説明とは言えない状況だというふうに私は思いました。丁寧な説明どころか、住民の皆さんをごまかすことまでやっているということがはつきりいたしました。

私は、先日、リニアの非常口、立て坑が三カ所できる東京都の町田市に調査に行き、本当におかしいというふうに思いました。

昨年十一月の町田市側のJR東海主催の事業説明会では、町田市と神奈川県川崎市と隣接する地域の立て坑から土砂を搬出しないということ、町田市側には明言をしておりました。その一方で、同じく十一月に開かれた川崎側のJR東海主催の事業説明会では、町田市側からの土砂搬出もあるというふうに答えております。JR東海が二枚舌を使って、どちらかにうそをついて、事業を強引に進めようとしています。

大臣、住民の皆さんが納得していない事業を強引に進めようとしているから、こんなことになるのではないのでしょうか。こんなやり方を許していいのでしょうか。お答えください、大臣。

○太田国務大臣 いわゆる大深度使用の手続等については、ちょっと鉄道局長に話をとおしておりましたが、ちょっと長くなりますから、時間の関係で恐らく好まないでしょうから。

私としては、大深度の使用の手続については、まさに大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づく手続ということで、事業間の調整を行うとか、そうしたことで手続が決まっているということについて、そのままやるということだと思います。

私としましては、その大深度使用の手続ということにつきまして、今申し上げたようなことの法的な段階があるわけですが、リニア中央新幹線について、昨年十月の工事実施計画認可の際に、私から、JR東海社長に対しまして、地元住民等の理解と協力を得た上で事業を進めるよう、直接申し上げたところでもございます。

この大深度使用ということにつきまして、国土交通省としまして、JR東海から大深度地下の使用について申請がなされた場合は、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に従って適切に対応してまいりたい、このように思っているところです。

いずれにしても、今後の地元の声に十分配慮しながら工事を進めるようにJR東海を指導監督してまいりたい、このように思っているところです。

○本村（伸）委員 町田と川崎の説明会について、こんなことを許していいのかと問いましたけれども、お願いいたします。

○太田国務大臣 町田と川崎の件についてありましたが、事業説明会は事業実施主体であるJR東海の責任で行われるべきものでございます。この事業について、私としては、地元の理解と協力を得ることが重要であり、国土交通省としては、JR東海に対しまして丁寧に説明するよう指導監督してまいりたいと思っております。

○本村（伸）委員 ですから、事業説明会で丁寧な説明が行われていない、住民の皆さんをごまかすことまでやっているという事実をきょうは大臣にお示ししたわけです。こんなやり方を絶対に許してはならないというふうに思います。

太田大臣は、地元の理解と協力を得ることが不可欠だ、このことも繰り返し答弁をされております。このことに関しまして、長野県の大鹿村の事業説明会についてもお話をしたいというふうに思います。

この長野県大鹿村の事業説明会では、人口一千百人の村の中で約三百人の方が参加をされました。リニアルートというのは大鹿村の南部、東西を走り、土砂を搬出するための作業用トンネル坑口、出入り口ですけれども、四力所づくり、変電施設をつくり、小渋川の上流に橋をかける計画です。人口一千百人の小さな美しい大鹿村に、最大で一日一千七百台以上の大きなダンプや工事車両が生活道路を走ることとなります。人口よりもダンプや工事車両の方が毎日多いという状況になるわけです。

この豊かな自然を求めて移住する方も多く、暮らしや観光業への影響は避けられない。大鹿村は、美しい景観を守るために小渋川の橋の地中化を求め、環境保全協定の締結を求めています。ところが、JR東海は全く考えていないと不誠実な回答をしております。事業説明会では、住民の皆さんから、風景は一度失ったら取り戻せない、JRの利益の裏返しで村の犠牲だ、こういう根本的な反論が相次ぎ、大鹿村は今までのままでいいと訴える若い世代が多くいたということです。

こうした大鹿村の住民の皆さんの声に、JR東海中央新幹線建設部担当部長は、地元の理解と同意がなければ着工できないと何度も発言し、住民の皆さんの前で約束をいたしました。

大臣、JR東海は地元の理解と同意がなければ着工できないと住民の皆さんに約束をしております。この事実をつかんでおられますでしょうか。同意がなければ着工できない、これは当然のことだと思いますけれども、大臣、いかがでしょうか。

○太田国務大臣 どういう表現をしたかということについては、私はそこでのやりとりを報告は受けています。

しかし、いずれにしましても、事業説明会というのは、事業実施主体であるJR東海の責任で行われるべきものであると。

そうした上で、本事業につきまして、私としては、地元の理解と協力を得ることが重要であり、国土交通省としては、JR東海に対しまして、丁寧に説明をするよう指導監督してまいりたいと思っております。

○本村（伸）委員 丁寧な説明ができていないということからこういう追及もさせていただいているわけですが、きょう議論をいたしましたリニア、この事業については、今世紀最大の巨大な事業であるにもかかわらず、JR東海に情報開示の義務もないし、環境大臣が指摘している問題をどう解決していくのかも明らかになっておりません。そして、事業説明会でも、丁寧どころか、住民の皆さんをごまかすことまでやっている。そして、事業の前提である大深度地下法の手続だっただけでできておりません。そんな段階で、工事の着工など絶対に許されません。住民の皆さんの不安は全く解消されておりません。

未解決、未説明の問題が山積をしている、こういう工事を認めるべきではないということとを申し上げ、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。