

○島津委員 日本共産党の島津幸広です。

今JR東海が進めているリニア中央新幹線は、そもそもの必要性、経済性、採算性、環境問題など、多くの問題を抱えています。きょうはこの問題を取り上げさせていただきます。

今進められようとしている東京—名古屋間のリニア新幹線は全長二百八十六キロメートル、そのうちトンネルは二百四十六キロメートルです。このルートのうち、静岡県は十・七キロメートル。これが、昨年六月にユネスコのエコパークにも指定された南アルプスの下をトンネルで通過します。

まず、望月大臣にお聞きをしたいと思います。

リニアの建設に当たって、環境影響評価書に対する環境大臣意見があります。この中でこう述べられています。

本事業のほとんどの区間はトンネルで通過することとなっているが、多くの水系を横切ることとなることから、地下水がトンネル湧水として発生し、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。特に、山梨県から長野県にまたがる地域の一部は、我が国を代表する優れた自然の風景地として南アルプス国立公園に指定されており、また、ユネスコエコパークとしての利用も見込まれることから、当該地域の自然環境を保全することは我が国の環境行政の使命でもある。

このように言っているわけです。

これは本当にもっともだと思えますけれども、望月大臣は、この意見が出されたときには就任されていないんですけれども、この立場にはお変わりありませんね。

○望月国務大臣 これは、昨年六月の石原大臣時代に出された環境大臣意見でございますが、それにつきましては、法に基づいて環境大臣が申し上げたものでございまして、私としても当然これを踏まえてまいりたい、このように思っております。

今後、事業者であるJR東海においては、責任ある事業主体として、環境大臣の意見を踏まえて、具体的かつ適切な環境保全措置を講じていただきたい、このように思っております。

○島津委員 リニアの建設にはさまざまな問題があります。環境という面だけ見ても、最大の問題は自然そのものを破壊することです。だから、環境大臣意見でも随所にわたって懸念が表明される。これを指摘しているわけです。

南アルプスのど真ん中に五十九・二キロメートル、静岡県内だけでも十・七キロにわたるトンネルを掘る。大量の土砂、建設発生土が放出されます。貴重な生物も生態系が変化する。それだけじゃありません。静岡県では、大井川下流に住む人々の生活や産業、なりわいにも大きな影響を与えようとしています。リニア建設というのは、単に橋をつくったり、あるいは道路をつくる、こういう事業とは根本的に違うわけです。

大臣に改めてお聞きしたいんですけれども、このリニアの建設、環境の側面から見てどういう意味を持つのか、環境省としての捉え方、これをぜひお聞かせください。

○望月国務大臣 リニア新幹線事業でありますけれども、この事業規模の大きさから、相当な環境負荷が発生する、これは我々環境省としては懸念をしております。

具体的に言いますと、環境大臣意見で述べましたとおり、多大な電力消費に伴う温室効果ガスの排出、そしてまた、トンネルの掘削に伴う大量の残土の発生、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、これらについては十分な環境保全措置を求めていく、こういうことでございます。

○島津委員 経済優先、時間短縮など、幾らリニア建設の意味づけをしても、それだけで、古代から形成されてきた自然という宝物を人の手によって破壊することは決して同意できません。一度破壊された自然はもとに戻らないわけです。まさに自然は宝物です。

具体的にお聞きします。静岡県の大井川水系をめぐる問題です。

この地域は、発電用ダム建設で川の流量が減り、流域住民の皆さんが水の確保のために歴史的にも本当に苦労してきたところなんです。大臣も同じ静岡県民として、このことは十分承知していると思います。

ところが、JR東海の発表によると、大井川で毎秒二・二トンの減水となる、こうされています。自己水源に乏しい大井川西岸の自治体にとっては、まさに死活問題です。

現在、大井川広域水道事業により、長島ダムから七市二町六十三万人に対して水が供給されています。中には、市内で使う水道水の九割を依存している、こういうところもあります。二〇一二年は、大井川流域の七市二町で利用した水道利用量は毎秒約一・三九トンでした。二トンというのは、それを大きく超えることになります。

減水に対してどんな対策をとり、そして、その対策をとった場合に水の減量はどのぐらいになるのか、これをお答えください。

○篠原政府参考人 お答えを申し上げます。

この対策でございますけれども、JR東海は事前に先進ボーリング等を行いまして、地質、地下水の状況を十分把握して、必要に応じて薬液注入や覆工コンクリート、防水シート等の措置を投じて、水資源への影響をできるだけ回避するという事を考えております。

また、今、トンネルの湧水を大井川に戻す導水路トンネルについても検討を進めておりまして、どのくらいの幅に抑えられるかということのを定量的にお示しするのはなかなか困難ではございますが、できる限り水資源への影響を低減していくということを考えてございます。

○島津委員 この水がれの問題ですけれども、山梨の実験線では水源の枯渇が生じています。JR東海も、実験線でのトンネル工事による影響を認めています。

実際の工事に先立って、地下水への影響について、この実験線ですね、予測を行ったと聞いていますけれども、なぜ水がれの事態を予測できなかったのか、これをお答えください。

○篠原政府参考人 お答え申し上げます。

リニア実験線の工事に先立ちましては、事前に現地の地質調査等をJR東海が行っておりますけれども、その際、破碎帯等にトンネルが交差した場合には減水が生じる可能性があるというふうなことは予測をしておいたと伺っておりますけれども、実際に破碎帯がどのあたりに地下の深いところで発生しているかというところまでの具体的な特定までには至らなかったために、今のような事態が生じているというふうに伺っております。

○島津委員 予想はしていたけれども、いろいろやったけれども外れたというわけですがけれども、結局、掘ってみなければわからないというのが現状ではないでしょうか。

幾らトンネルの掘削技術が進歩したといっても、工事によっては大量の水が出ることは自然の摂理です。とりわけ、山岳トンネルの場合は、土かぶりが大きくなるほど荷重は増して、高圧の地下水が突発的に発生する可能性が大きくなります。とりわけ、大井川から南アルプスの主稜線越えまでの約十キロは、土かぶりが最大になるところです。山梨の実験線では、リニア工事によって水脈を断ち切ったことは、関係者も認めているわけです。

リニア工事は、計画では東京から大阪までの長大な区間を貫くわけですから、その長い区間で連続的に水がれを起こすという特異性があります。だからこそ、問題は、対策ではなく、なぜ予測できなかったか、この検証が行われることが必要だと思っております。この検証なくして、適切に対処する、問題ないと、とても断言できるはずはありません。このことをぜひ強く指摘しておきたいと思っております。