

中央新幹線品川・名古屋間建設工事に関する大深度地下使用認可申請に係る公聴会

(中部圏 1日目)

平成30年7月6日(金)

【議長】 定刻になりましたので、ただいまから中央新幹線品川・名古屋間建設工事に関する大深度地下使用認可申請に係る公聴会を開催いたします。

私は、本公聴会の議長を務めます国土交通省都市局都市政策課都市政策調査室長の横田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本公聴会は、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第20条の規定に基づき、平成30年3月20日付で事業者である東海旅客鉄道株式会社から提出された大深度地下使用認可申請について開催するものであり、今後、処分庁として、当該申請に対する処分の判断に当たり、勘案すべき情報の収集を目的とするものでございます。

なお、本公聴会に当たっての注意事項等を申し上げます。

会場内では静穏を保持し、公聴会の円滑な進行に支障となるような行為を厳に慎んでください。もし守られない場合には、こちらから注意または退場などを命じることもございます。また、会場内の安全確保や秩序の維持が困難になった場合には、公聴会を打ち切ることもございます。その他詳細の注意事項等につきましては、本日会場受付にてお配りいたしました整理券の裏面に記載しておりますので、御一読いただき、公聴会の円滑な進行にご協力をお願いいたします。

また、公述時間は30分以内となっております。公述終了時刻の10分前、5分前、1分前になりましたら、プラカード提示と呼び鈴を1回鳴らします。公述終了時刻になりましたら、「終了」というプラカード提示と呼び鈴を3回鳴らします。時間超過により公聴会を打ち切ることもございますので、時間を守っていただくようお願いいたします。

それでは、まず最初に本件事業の事業者にご公述をしていただきます。事業者代理人の東海旅客鉄道株式会社今井賢一さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いいたします。

(事業者の登壇)

【議長】 現在の時刻は13時2分です。事業者の公述開始時刻は13時5分となっておりますので、30分後の13時35分までに公述を終了されるようお願いいたします。終了

されない場合には公述の中止を命ずることとなりますので、あらかじめご了承ください。

それでは、公述開始時刻までしばらくお待ちください。

それでは、公述を開始してください。

【事業者（今井）】 先ほどご紹介のありました東海旅客鉄道株式会社代表取締役社長金子の代理人でございます東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部の今井と申します。本日はよろしく願いいたします。座って説明させていただきたいと思っております。

それでは、中央新幹線品川・名古屋間における大深度地下使用の認可申請についてご説明いたします。説明内容は、ご覧のとおりでございます。初めに中央新幹線について、次に大深度地下使用認可申請の内容についてご説明をいたします。

まず、中央新幹線についてご説明いたします。

中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法、いわゆる全幹法に基づき推進しています。中央新幹線は、昭和48年に基本計画において決定され、その後、地形・地質等の調査を進めました。調査は、地形・地質調査のほか、供給輸送力、施設・車両の技術開発、建設の費用、その他必要な事項の5項目にわたり、平成21年12月に全ての調査について国土交通大臣に報告を完了してございます。

国土交通大臣の諮問機関であります交通政策審議会において、平成22年2月から平成23年5月までの間に、20回にわたりJR東海の事業遂行能力を含めた事項等について審議され、国土交通大臣に答申されました。

国土交通大臣は、平成23年5月20日にJR東海を中央新幹線の営業主体及び建設主体に指名するとともに、5月26日には中央新幹線の整備計画を決定、翌27日にはJR東海に対して建設の指示がなされました。

営業主体及び建設主体であるJR東海は、中央新幹線について、第一種鉄道事業の許可を得た鉄道事業者となります。よって、本事業は、大深度法第4条第4号に掲げる鉄道事業法第7条第1項に規定する鉄道事業者が一般の需要に応ずる鉄道事業の用に供する施設に関する事業となり、大深度法の使用認可の要件に該当します。

JR東海では、この建設の指示を受け環境影響評価の進め、最終的な補正後の評価書を平成26年8月26日に送付するとともに、全幹法の工事実施計画の認可申請を行い、同年10月17日に国土交通大臣より認可をいただきました。これにより路線及び工事計画が確定し、国、自治体、当社が一体となって推進する実施段階となりました。

中央新幹線の整備計画についてお示しします。

区間は東京都・大阪市間、営業主体・建設主体は東海旅客鉄道株式会社、走行方式は超電導磁気浮上方式、最高設計速度は時速505キロとなります。整備計画は大阪までの計画であり、当社はまず第1段階として名古屋までの整備を進めております。

品川・名古屋間については、主に土木工事に関して平成26年10月に、主に電気工事に関しましては平成30年3月に、全幹法に基づき工事実施計画の認可をいただきました。品川・名古屋間は延長約285.6キロ、品川から名古屋まで最速40分で結ばれます。完成予定時期は平成39年となります。

なお、路線の緑色の部分、こちらでございますが、山梨県のところは山梨リニア実験線で42.8キロ、全線の約7分の1は既に構造物としてはでき上がっている状態でございます。

品川・名古屋間の構造物の種類と延長等をお示しします。

品川駅から名古屋駅までの延長285.6キロのうち、トンネルが全体の86パーセント、残りの14パーセントが高架橋等の地上構造物となっております。

トンネルのうち、大深度地下区間のトンネル等について説明いたします。

首都圏、中部圏は高度に市街化されているので、できる限り大深度地下を使用する計画としています。大深度地下使用区間はシールドトンネルとする計画であり、シールドトンネルの標準的な外径は約14メートルでございます。トンネル施工のために立坑を設け、立坑からシールド機を搬入し、発進させ、トンネルを構築してまいります。

立坑については、供用後は万一の際の避難等のための非常口としているため、名称を非常口としております。非常口は、避難のほか、トンネル内換気、開業後の保守作業等により利用する計画としてございます。

続いて、大深度地下使用認可申請書の内容についてご説明いたします。

まずは、申請書に記載の中央新幹線事業の概要と目的です。

先ほど中央新幹線は全幹法に基づき推進していると説明しましたが、まず全幹法における新幹線の整備の目的を説明します。全幹法において、新幹線の整備は高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性に鑑み、新幹線鉄道による全国的な鉄道網整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とするとされてございます。

続きまして、中央新幹線事業の目的でございます。

東海道新幹線は開業から50年以上が経過し、将来の経年劣化に対する備えを考えなけ

ればならない時期に来てございます。また、大規模地震等、将来の大規模災害への備えが必要となっております。これらのリスクに対する抜本的な備えとして、中央新幹線による大動脈の二重系化が必要と考えてございます。

開業の効果としましては、その開通によって東京・名古屋・大阪という、これら三大都市圏のアクセスが大幅に向上するということが挙げられます。三大都市圏が1時間圏内となり、1つの巨大な都市圏、よく言われています人口6,000万から7,000万人のスーパー・メガリージョンが誕生します。また、東京・大阪間の各都市圏間での移動や、羽田を初めとしたそれぞれの国際空港への移動も飛躍的に便利になります。

このほか、国土交通省の交通政策審議会においても、中央新幹線整備の意義について国土交通大臣に答申されています。まず、三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実、また、その三大都市圏以外の沿線地域に与える効果、現在ある東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展、4番目に三大都市圏を短時間で直結する意義、そして世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果と答申されており、特に4番目と5番目につきましては、走行方式として超電導磁気浮上方式を採択することにより顕著になると考える事項とされてございます。

このように中央新幹線の社会的及び経済的効果は著しく、公益に資するところは極めて大きいものがあり、早期開通による整備効果の早期発現を図ることが必要であると考えております。

続いて、大深度地下を使用する場所となる事業区域についてご説明いたします。

中央新幹線の全体計画における事業区域計画の概要でございます。

東京・大阪市間を全体計画、品川・名古屋間を事業計画、大深度地下使用認可申請区域で事業区域①を首都圏部分、事業区域②を中部圏部分としてございます。

首都圏の事業区域についてご説明いたします。上に凡例をお示ししておりますが、青色の点線はトンネル、青丸は非常口、赤丸は駅でございます。首都圏の事業区域は、品川区北品川三丁目から町田市小山町まで、延長は33.3キロです。通過する区市は、東京都品川区、大田区、世田谷区、町田市、神奈川県川崎市です。

続いて、中部圏の事業区域です。中部圏の事業区域は、春日井市坂下町四丁目から名古屋市中区丸の内一丁目まで、延長は17キロです。通過する市は、名古屋市、春日井市となります。

続いて、大深度地下の特定についてご説明いたします。

大深度地下を使用する上で、事業区域が大深度地下にあることを明らかにする必要があります。大深度地下の条件は、①地表面から40メートル以深、または②支持地盤上面から10メートル以深のいずれか深い方を大深度地下と定義されています。なお、中央新幹線では、地表面から40メートル以深につきまして、地表面高の測量精度や経年変動を考慮し、安全側に1メートルを加えまして地下41メートル以深としてございます。①は地表面からの深さで決まります。②においては支持地盤の位置で決まりますが、地盤調査等で特定してございます。

次に、支持地盤の位置の特定方法についてご説明いたします。

支持地盤は、通常の建築物の基礎杭を支持することができる地盤であり、超高層ビルも支えることができる堅く締まった地盤です。支持地盤の位置の特定は、既存資料より支持地盤となり得る地盤の推定や分布状況、特徴の把握を行います。続いてボーリング調査を行い、推定した地盤が支持地盤となる条件を満たしているか、また条件を満たす位置がどこになるのかを確認し、支持地盤の位置を特定します。

支持地盤の特定に用いた地盤調査の数量は、事業区域周辺において首都圏で228カ所、中部圏では117カ所であり、これらボーリングによる地質調査結果より支持地盤の位置を特定しました。今回は、当社が実施したボーリングに加えまして、公的機関等より収集したボーリング結果も支持地盤の確認に用いております。

支持地盤の特定条件は、大深度の技術指針に基づきまして、N値50以上が5メートル以上連続する地盤、または杭の許容支持力2,500キロニュートン/平方メートル以上を満たす位置を支持地盤の上面としてございます。

支持地盤は、安全側となるように、地盤調査により特定した支持地盤上面の各位置の下限を結んだ線を支持地盤上面包絡線として定めております。

特定した大深度地下の例でございます。

地表面高の精度、変動を考慮し、地下41メートル以深、こちらの図ですと青い線ということで、このブルーのラインの一番上の線でございます。特定した支持地盤上面から10メートル以深、こちらの図でいきますと支持地盤線がこちら、そこからさらに深い10メートルの線が支持地盤マイナス10メートルの線ということでございます。これのどちらか、いずれか深い方を大深度地下ということで、水色にハッチングしたところが大深度地下ということになります。中央新幹線の事業区域につきましては、水色の中に緑色で示しています事業エリアにあり、大深度地下にあるということを確認してございます。

続いて、物件の調査についてでございます。

大深度地下には井戸等の地下物件が既に設置されている可能性があるため、事業区域に達する井戸等の物件の有無について調査を実施する必要があります。今回、事業区域にかかわる土地や建物の所有者または管理者に対しまして、現地調査等により井戸等の地下物件の調査を実施しました。その結果、事業区域に達する井戸は、東京都で3件、愛知県で2件、計5件確認いたしました。今後、当該井戸に対しましては、引き渡しまたは移転等の補償協議を行うこととなります。

続いて、施設等の耐力の確保についてでございます。

施設等の耐力の確保については、大深度法施行令に基づき、土圧、水圧、通常の建築物の建築、これらにより作用する荷重を考慮し、シールドトンネルのセグメントが必要な耐力を有することを確認しております。通常の建築物の建築により作用する荷重は、法令に則り、都市計画法による高さ制限のある地域は制限に応じた建物荷重を、制限なしの場合は新宿の高層ビル（50階から55階程度）の建物荷重を設定してございます。

お示ししている図は、設計荷重のイメージ図となります。中央の灰色の円の部分がシールドトンネルのセグメント部分でございます。

続いて、安全の確保についてです。

安全の確保については、大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針が定められています。指針に基づき、火災、地震、浸水、停電等の個別事項について、安全対策や講ずべき措置を実施します。

火災への基本的な対応方針です。

中央新幹線においても、これまで実績のある在来型鉄道と同様に、施設や車両の不燃化・難燃化を実施します。また、走行中の列車に万が一火災が発生した場合は、原則として次の駅またはトンネルの外まで走行いたします。火災の覚知については、乗務員による発見や乗客からの通報手段の確保として非常通報装置の設置、軌道空間へのカメラの設置等により火災の早期発見に努めます。

続いて、お客様の避難の考え方です。

トンネル内は、床版を挟んで列車の走る軌道空間と、下部には避難通路を設けます。避難通路は、区画、加圧し、煙・熱の流入を防ぐ構造とします。万が一車両火災が発生し大深度地下トンネルの途中で停止した場合、区画された安全な避難通路に避難し、その後最寄りの駅または非常口に移動し、地上へ避難します。避難に利用する非常口は約5キロ間

隔で設置し、階段及び昇降装置を設けます。列車が走行する軌道空間から下部空間における避難通路の入り口は約500メートルごとに設けます。災害時を含め、トンネル内の煙の方向は常時一方向に制御し、煙は滞留いたしません。

大深度地下トンネル、立坑の全体イメージでございます。

避難者は、下部空間に設ける加圧された安全な避難通路に移動した後、非常口まで移動し、階段及びエレベーターにて地上まで避難します。階段部拡大図に示しますように、下部空間の避難通路にあります避難扉の付近には、避難者が休憩できる一時待避スペースを設けます。ここも加圧された空間となります。避難誘導に必要な通路誘導灯や標識等の設備は、法令等に基づき設置いたします。

続いて、地震への対応方針についてです。

トンネルは地盤に追従して揺れるので、地上構造部に見られる振動の増幅が生じません。一般に地震の揺れの大きさは地下深くなるほど小さくなる傾向にあります。大深度地下は地震動の影響は小さく、原則、耐震設計の必要はありませんが、トンネルと非常口の接続部につきましては大深度の技術指針により耐震設計を行い、必要により適切なセグメント及び継手を用いるなどの対策を講じます。また、東海道新幹線で実績のある早期地震警報システムを導入し、地震発生時には早期に列車を減速・停止します。

文部科学省に設置された地震調査研究推進本部が現在公表しています最新の資料によりますと、事業区域の近傍には活断層は確認されておられません。

次に、環境の保全についてです。

大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針が定められており、指針には環境保全のための検討項目が示されています。本日は、地下水、施設設置による地盤変位などの主力な検討内容について説明いたします。

まず、事業区域を建設するためのシールド工法による掘削について説明します。

都市部トンネルでは、数多くの実績があり、止水性が高く漏水のおそれがないシールド工法を用います。シールド工法は、都市部などの地上部が開発されている箇所、河川の下などの地下水が豊富な箇所です。安全にトンネルをつくるのが可能な手法です。シールド工法は、鋼製の筒に守られる中をカッターがゆっくり回転し土を削りながら掘り進める方法であり、地上における騒音・振動は非常に小さいものとなります。シールドトンネルの施工は、本事業においては地上より40メートル以上深い箇所に計画しており、騒音・振動の影響はほとんどありません。

次に、地下水について説明します。

地下水位・水圧低下による取水障害・地盤沈下、地下水の流動阻害については、地下駅、非常口は止水性の高い連続壁等を設け、トンネルは密閉性の高いシールド工法を採用することから、漏水はほとんど生じません。地下及びトンネルの設置による地下水の水位については、三次元浸透流解析や定性的手法により予測を行った結果、トンネル部における水位変動はなく、大深度区間ではありませんが地下駅周辺においても、その影響範囲は鉄道施設周辺においてごく限定的となりました。また、水位変動のある地下駅周辺においても圧密沈下はほとんど生じませんでした。さらに、シールドトンネルの断面の直径は、想定される帯水層の広がりに対して十分に小さいものとなります。以上より、地下水の水位・水圧低下による取水障害・地盤沈下、地下水の流動阻害による影響はないと考えております。

なお、実際の工事の際には、工事による地下水の影響がないことを確認するため、地下駅、非常口付近等の地点において地下水の水位計測を実施いたします。

地下水の水質への影響については、シールド工法を採用することから、地盤及び地下水が長期に直接空気に触れず、地下水が酸性化することはないと考えてございます。

続いて、施設設置による地盤変位について説明します。

大深度地下は堅くよく締まった地盤で構成されています。また、シールド工法は地下水を乱さずに工事を実施するため、適切な施工管理等を行えば、一般的に既存建築物や地表に有意な変位を与えるものではありません。影響検討として、シールドトンネル施工による周辺地盤変位を数値解析した結果、その値は小さく、既設構造物に与える影響は問題となるものではありません。

なお、実際の工事の際には、工事による地盤への影響がないことを確認するため、地表面の変位計測を実施いたします。

続いて、事業区域にかかわる他の公共・公益施設の管理者の意見書及び法令の規定により制限のある事業区域に関する行政機関の意見書について説明します。

まず、事業区域にかかわる他の公共・公益施設の管理者の意見については、行政機関やインフラ会社等の関係機関に対しまして事業区域をお示しし、事業区域に既に事業の用に供されている道路等の公共・公益施設の有無を確認いたしました。その結果、該当する施設は存在しないことが確認できたため、意見書はございません。

法令の規定により制限のある事業区域に関する行政機関の意見書については、まず関係

機関に対して事業区域をお示しした上で、事業区域にかかわる法令について確認いたしました。その上で、該当する法令について意見照会を行いました。その結果、法令の制限はあるものの、問題ない旨の意見書をいただいております。

最後に、事前の事業間調整の経過の要領及びその結果です。

平成26年3月から実施した事前の事業間調整については、首都圏では川崎市、東急電鉄、神奈川県企業庁から計3件の、中部圏においては名古屋高速道路公社から1件の申し出がありました。いずれの申し出に対しましても調整は済んでおり、調整の結果、事業概要書に示した事業区域から変更は生じておりません。

以上、公述対象区間における中央新幹線の事業の目的と申請内容について説明してまいりました。

本事業は、1、大深度法第4条第4号に該当する事業であること、2、事業が対象地域における大深度地下で施工されるものであること、3、事業の円滑な遂行のため大深度地下を使用する公益上の必要があること、4、事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有していること、5、事業計画が大深度地下の公共的使用に関する基本方針に適合すること、6、事業により設置する施設が政令で定める耐力以上の耐力を有していること、7、事業の施行に伴い事業区域にある井戸の移転または除却が困難または不適当でないことから、大深度法第16条の各号の要件全てに該当しているものと考えております。

中央新幹線の社会的及び経済的効果は著しく、公益に資するところは極めて大きいものがあり、早期開通による整備効果の早期発現を図ることが必要であると考えております。また、沿線各自治体からも中央新幹線の整備促進に関して強い要望が寄せられております。このような期待に応えるためにも事業の円滑な推進が必要であり、できる限り早期の使用認可がなされることを希望します。これまで同様、今後も引き続き事業推進に向け最大限努力していく所存であり、地元の皆様方のご理解とご協力をお願いいたします。

以上で事業者の公述を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

【議長】 ありがとうございました。降壇してください。

(事業者の降壇)

【議長】 事業者の公述は予定時間より早く終了しました。次の公述人の方から繰り上げの了解をいただいておりますので、次の公述人の小川正樹さんから公述をしていただきます。公述人小川正樹さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が13時33分ですので、13時35分から公述を開始し、30分後の14時5分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

公述開始時刻となりましたので、公述を開始してください。

【公述人（小川）】 中部経済連合会の小川正樹と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

このたびは、こうした機会をいただきましてありがとうございます。感謝申し上げます。

座って説明させていただきます。

まず、リニア中央新幹線でございますが、これは我が国全体、あるいは中部圏各地域にとって非常に大きなメリットをもたらすものだと考えております。その成功のためには大深度地下利用が不可欠だと考えております。大深度地下利用賛成という観点から考えを述べさせていただきたいと存じます。

まず、本題に入ります前に、中部経済連合会（中経連）について少し説明の時間をいただければと存じます。

ご承知のとおり、この地域にあります経済団体の1つということでございますが、活動エリアがここにあります5つの県、いわゆる東海3県プラス長野、静岡ということで、広域だということが1つの大きな特徴かと思えます。

設立されましたのが1951年ということで、もう少し立ちますと70年という期間になります。

会員でございますが、780団体あるいは法人ということで、さまざまな業種の企業、規模も大小さまざまですし、大学とか各地域の経済団体にもご加入いただき、共同で活動しておるところでございます。

活動方針、先ほど申し上げたように、広域的な視点で活動する。どの産業というわけではなく、産業全体の視点で活動を行うということでございます。具体的にどんな活動をしているかというところですが、中部圏に関する各種のビジョンをつくったり、その実現に向けての活動をしている。また、国や地方のいろんな政策に対しまして、勉強し、提言をする。例えば税制要望なんかの提言をするということもしております。

この地域で実際にプロジェクトを推進していくということもさせていただいております。今までには中部国際空港（セントレア）と万博、10年ちょっと前になりますが、これら

の推進をさせていただいたり、あるいは東海市にあります新日鐵住金の製鉄所の誘致をみんなですべてさせていただいたり、その他、いろんな研究機関とかシンクタンク、こういったものも誘致するということをさせていただいております。

最近では、航空宇宙産業をこの地域の1つの大きな産業の柱としていくということで、ご承知のMR Jを中心に飛行機のいろんな部品企業、産業もどンドンクラスターをつくっていかうということでさせていただいております。

また、昇龍道（SHORYUDO）と言いますが、先ほどの5県プラス北陸の3県、滋賀県も含めまして9県で広域的な観光をしっかりやっっていこうということで、特にインバウンドを中心にやらせていただいているところでございます。

ご承知のとおり、我が国全体で6,000万人のインバウンドという動きの中で、それは放っておいてここへ来ていただけるわけではありませんので、国内外の競争でございまずので、この地域のPRをしたり、あるいは受け入れ環境の整備もしっかりしていかなければいけないと考えております。このような活動をさせていただいておりますので、今後とも私どもの事業にもご理解をいただけるとありがたいなと思っております。

本日私がお話をさせていただきたいのは、目次的に書かせていただきましたが、先ほども言葉が出ておりましたが、スーパー・メガリージョンができるんだと。2点目で、ちょっと待てよと、我が国はいろんな課題が国内外にあるよねと。これを何か解決していくきっかけにリニアがなるんだよということが3番目で、特に中部圏の各エリアにおいてこんな期待があるということ。4番目、実際に大深度を使うことによってこんなメリットがあるよということをお話しさせていただきたいと思っております。

繰り返しになる部分ありますけれども、中部圏にとって、また我が国全体にとってリニア中央新幹線はいろんな課題解決に役立つということで、大きな原動力、役割を果たすものだと考えております。したがって、このリニア中央新幹線建設を予定どおりに整備していただくことを大いに期待しているわけでございます。そのためには大深度地下利用というのが不可欠、非常にメリットがある。それは工事においても、あるいは工事後運転を開始してからもメリットのあるものだと考えさせていただいております。

一番最初の、リニアがスーパー・メガリージョンをつくるというところから少しお話をさせていただきたいと存じます。

リニア中央新幹線ができますと東京・名古屋40分、東京・大阪1時間ということで、

時間的には1時間ですから、例えば名古屋圏の中あるいは東京圏の中を移動するのと同じ程度の時間でこの三大都市圏の中を動ける、あたかも1つの都市ということで、この三大都市圏が一体化してくる。そして、人口7,000万人という非常に巨大都市ということで世界にしっかりPRし、戦っていけるスーパー・メガリージョンが生まれるんだと思っております。中部圏といたしましても期待の大きいプロジェクトということでございます。

産業、観光振興にも大きな影響がある。地域まちづくりもそうですし、また21世紀らしいライフスタイルを生み出すということにもスーパー・メガリージョン、リニアが役立つのではないかとということで、このスーパー・メガリージョンが日本を変えていく大きな原動力になると思っております。そのため、リニアがもたらす最大の効果の1つだと考えさせていただいております。

先ほど申し上げました我が国の現在の課題とか危機感を改めて少し整理させていただきました。

ご承知のとおり、世界ではグローバルな都市間競争の時代ということで競争が激しくなっております。一方、我が国は失われた20年と言っている間に、こういったことが世界で大きく動いて変貌してきたということでございます。

ご承知のとおり、アメリカのシリコンバレーは大変有名なところですが、アジアにおきましても上海とかシンガポール、あるいは香港、深圳といったところが非常に大きな力を、新しいパワーを持って動いているところでございます。また、そのほかの新興国の追い上げも非常に急だということでございます。しかしながら、日本はこういった流れに少しついていけない、新たな成長ができていないということで国際競争力が低下、いわゆる世界におけるプレゼンスが低下しております。

今少し経済産業活動面だけお話をさせていただきましたが、教育面あるいは文化等を発信する、いわゆる観光的な魅力の発信、あるいは大学の研究成果。ノーベル賞は今かなりこの地域取っておみえですが、ちょっと言葉あれかもしれませんが、昔の成果で取ってみえるというところもあるし、これから新しいものをどんどんつくっていかなければいけないというので、少し疑問があるかなというところでございます。

一方国内に目を向けますと、皆様ご承知の人口減少、少子高齢という問題が非常に大きく、これにどう対処していくかというのが我が国の最大な課題だと思っております。特に人口減少ということでは各地方で顕著でございまして、消滅可能性都市という言葉も生まれてきているということでございます。

ただし、こうした都市は逆に高齢化が既にかなり進んで、それをしっかりそれぞれの地域の工夫で対応されているところがございます。一方、大都市部においては高齢化がこれから非常に大きな課題になってくるということで、これに対して適切な対応が必要だということもございます。

このように、国際社会の中で日本のプレゼンスが低下しているグローバルな課題、国内では地方あるいは大都市において抱える問題等がある。これらに対しまして、リニア中央新幹線によって生まれますスーパー・メガリージョンがその解決の大きなきっかけになるものと期待しておるところでございます。

続いて、3番目のリニアへの期待、中部圏の各エリアから見た期待を述べさせていただきます。

私ども中経連が活動エリアとしております中部5県には、まず名古屋までの開通ということの中では、飯田・長野県駅、中津川・岐阜県駅、そして名古屋と、この三つの駅ができてくるということでございます。今日は、名古屋の話だけではなく、私どもが活動エリアにしております中津川、飯田につきましても、地元の商工会議所等々いろいろなお話もしておりますので、そんなところを含め、リニアの期待について述べさせていただければと思います。

まず、名古屋圏としてというところがございますが、繰り返しになりますが、スーパー・メガリージョンが形成されるというところです。そのときに3つの都市が一体となるとともに、それぞれがさらに自分たちの魅力を発揮していくことが大切かと思っています。

具体的には、東京は世界有数の国際交流あるいは金融機能を伸ばされるんだと思いますし、関西は長きにわたって養われておりますいわゆる文化、京都等に代表される文化とか歴史、あるいは商業機能、またヘルスケアという産業、スポーツというのも大切にしていますが、こんなところだろうと。

それに対して私ども名古屋圏、中部圏は、ここにありますように世界最先端のものづくりとそれを支える研究機能を今以上に磨き上げまして、世界と戦えるレベルのものをつくっていくことが必要だと思っております。それによりまして、また国内外でいろいろ交流が生まれてくるということも大きな魅力の1つになってくると思っております。

そうしたときに、今申し上げた国内外との交流というときに、交流の拠点をもっと充実していかなければいけないということで、セントレア、先ほど写真をご覧いただきましたが、まだ滑走路が1本しかありませんので、早期に2本目の滑走路をつくっていく、でき

ればリニアの完成に合わせてつくっていくというのが1点。

それと、この名古屋駅は便利になるわけですが、その便利さを名古屋周辺に、より広範囲に広げていくという観点から、名古屋駅に集まっています各鉄道の利便性あるいは高速性を一層高めること、また名古屋駅とこの地域の高速道路の連結、特に名古屋高速道路がポイントになろうかと思いますが、そのアクセスをより強固にしていくことが重要だと思っております。

続きまして、中間駅といいますか新しく駅ができます中津川、飯田の期待について少し述べさせていただきますと思います。

新しい駅ができるということで、ここも同じですが、その魅力を、リニアによる効果をより広範囲に広げることが大切だということで、新駅から例えば自動車などの乗りかえ、高速道路、あるいは鉄道との連結というものを、新駅ですから今は基本的に連結がありませんので、そういうことをリニアの開通に合わせてつくっていくことが大切だと思っています。

岐阜県駅、中津川では、地元の東美濃だけではなく、長野県になります木曾及び下呂、高山等と連結していくことが大切だということで、道路では濃飛横断自動車道あるいは中央自動車道とうまく連結していくと、機能を高めていくことが大切。

長野県駅、飯田駅では、近くに中央自動車道のパーキングエリアがありますが、そこをスマートインター化といいますか、そこから車が入れるように早期に改良して飯田駅と中央自動車道をしっかりくっつけることによって、例えば長野県の伊那、諏訪、松本にもリニアの効果がしっかり行く。また、現在建設中であります三遠南信自動車道、飯田から浜松の方へ来る道路ですが、これも早期に完成させていただくことで遠州あるいは東三河との連携ができてこようかということで、これも新駅の1つの期待だと思えます。

もう一つ新駅に大きな期待として、新しいライフスタイルを少しお話しさせていただきたいと存じます。

例えばですが、飯田と東京は基本的にバスで4時間半かかります。リニアができますと45分になるということで、名古屋とも全然時間が変わるわけですが、いわゆる大都市と新駅エリアとの移動が全く今までとは時間的に変わってくるということが大きなインパクトではないかと思っております。そういうことで、観光客の流入も非常に多いとは思いますが、また新たな産業あるいは企業誘致にも期待がかかるところです。

2つ目に書いてありますが、テレワークという仕事の方法がこれからどんどん普及して

くると思いますので、そうしたときに、飯田に限る話ではありませんが、例えば飯田に住んで飯田以外のところに仕事場があってという二拠点居住のようなことも可能になってくるでしょうし、先ほども申し上げたように、便利になるので新しい企業立地も進むかもしれません。また、非常に自然に恵まれたエリアですので、そこで職住接近の生活ができることも考えられるということで、今までなかった新たなライフスタイルが考えられるのではないのかなということでございます。単に東京で住むというのではなくて、あるいは名古屋に住むというだけではなくて、二拠点を行き来しながらのライフスタイルというのもできてくるだろう。

そういうことで若者の流入も期待できますでしょうし、若者だけではなくて、シニア層あるいはシニア予備軍、私自身のことかもしれませんが、こういった方々が新しい新駅周辺に住まうということも大きな期待のできる話ではないかと思っておるところでございます。

現在の新幹線駅の期待ということでございます。

ご承知のとおり、今の新幹線、例えば静岡の中には6つも駅があります。愛知県には名古屋以外にも2つ、岐阜にもあるというところで、これらがリニアの大阪までの開通後は、ひかり、こだまの本数が増えてくることが考えられるということで、利便性が非常に高まるだろうと思っております。特にまた、鉄道でもそうですし、道路も新東名なんかもできているということで、静岡県等、新たな発展のチャンスということにつながるんだと思っております。

いろいろリニアの期待を申し上げましたが、少しまとめさせていただきたいと存じます。

リニア中央新幹線の話をする、よくストロー効果、東京に吸い上げられるだけだよねと、一極集中がさらに進むということがよく言われるところでございますが、実はそれとは逆の期待が非常に大きいものだと思っております。スーパー・メガリージョンにより、三大都市がそれぞれ魅力を磨き上げることによって三大都市圏が均衡して発展していく、そして相互の対流、交流が増えていく。また、海外ともそれぞれが太いパイプでつながっていくという、グローバルな強い地域になっていくということでございます。国内的には、先ほど申し上げましたように、新しいライフスタイル等が生まれてくるということでございます。リニアによりまして東京一極集中にも大きな変化が生まれてくるのではないかと、人口減少や高齢化等の問題についても解決につながる可能性があると考えられるわけでございます。

ということで、リニアは各地の個性、魅力を引き出す非常にいいチャンスになる、自分たちとして作り出していくことが必要だと思います。人の流れも一方通行ではなくて双方向の対流が生まれてくるだろうということで、リニアをぜひとも起爆剤にしていくことが大切だと思っておりますので、リニアの予定どおりの開通を大きく期待したいところでございます。

4番目の大深度地下利用のメリットについて、少し触れさせていただきたいと存じます。

工事の際のメリット、運転開始後のメリットと分けさせていただいておりますが、大深度地下利用でございますので、いわゆる地面の民間の土地の所有の話あるいは道路等、現在の土地利用の状況に大きく左右されることなくルート選定ができるのではないかと考えております。これによりましてより直線に近いルート選定、すなわち短いルートが可能になり、これによりまして事業期間の短縮、そしてコストダウンにもつながっていくだろうということです。地上での大規模の工事が少ないと思われまますので、交通渋滞や騒音等の問題も大きく回避できるのではないかと考えております。

2つ目の運転開始後のメリットでございますが、先ほど申し上げたように合理的なルートが選定できると、より直線に近いルートができるということで、より高速な運転が可能になってくるだろうと思っております。また、地表面に比べまして地震に対する安全度が高いということ、騒音や振動が生活に与える影響も少ないということで環境保護にもつながる面が多いということで、大深度地下利用は工事中も運転開始後も非常に大きなメリットがあると思っております。

実際には、適用エリアにつきましては、先ほどJR東海の方からご説明があったので、私もまとめてみました。いずれにしても、これをJR東海さんがしっかりこれから実証いただくということに大きな期待をしていきたいと思っております。

まとめをさせていただきたいと思っております。

以上のように、リニア中央新幹線は日本及び中部の将来に大変大きな有効なメリットがあるものだと考えられます。その期待の高いリニアの能力を予定どおり発揮いただくためには、合理的なルート選定あるいは工期、予算面、安全性等を考えますと、一番下にありますように大深度地下利用は不可欠だと、大いに推進をさせていただきたいと考えております。

最後になりますが、JR東海さんには、ぜひとも安全を第一に工事を進めていただき、そして予定どおりの工期でということで2027年、非常にメリットの大きいリニア中央新幹線、大いに楽しみにしておりますので、ぜひとも予定どおり開業いただきますよう重

ねてお願いさせていただきたいと思っております。

ご清聴いただきましてありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 公述人小川正樹さんの公述は、予定の終了時刻より早く終了しました。次の公述人川本正彦さんより公述開始時間繰り上げの了解をいただいておりますので、川本正彦さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が13時58分ですので、14時から公述を開始し、30分後の14時30分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合は、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

それでは、公述を開始してください。

【公述人(川本)】 私は、リニアの非常口が4カ所できます春日井市から来ました川本正彦と申します。

限られた30分の時間で公述をいたしますので、文書を読み上げて意見を述べます。お許しくださいます。座って発言いたします。

初めに、大深度地下使用の認可申請の説明会の問題について。

今回、大深度地下使用認可申請に係る愛知県内の説明会は5月10日から18日に、春日井も含めて4カ所で行われました。春日井では5月11日と18日に行われましたが、5月9日から5月23日に大深度地下使用の認可申請書類の縦覧が行われたため、説明会と日程が重なり、膨大な資料を見ることもなく私は説明会に参加しました。

申請書類の縦覧期間が終わってから説明会を開くのが通常のやり方ではないでしょうか。JR東海は初歩的なこともできていません。しかも、説明会では、大深度地下使用認可申請書の内容の説明を30分行い、その後質問に入りましたが、質問は3問までと制限され、回答への再質問もできないで終わりました。

今回の説明会の参加者は、愛知県全体で450人程度と思われます。春日井は2回で130人という形だけの説明会になりました。春日井の説明会会場への公共交通手段はありません。車を持っている人しか参加できません。徒歩または自転車でも参加できるように、市内に何カ所かの地域で会場を設けることもJR東海は行いませんでした。

11日に開かれた説明会では、住民への周知はどのようにされているかとの質問が出ました。JR東海は、町内に回覧を行った、春日井広報に掲載しただけで、リニア路線上の住民には直接案内もしていませんでした。リニア路線上の住民は、みずからの土地の下にトンネルがつくられることを知っている人は何人いるのでしょうか。

民法207条は、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なっていますが、JR東海は、大深度地下は通常使われない空間であり地上の地権者の同意も要らないとして地権者への説明を行っていません。説明会は認可を受けるためのセレモニーになっています。

JR東海が、説明会が終わった4日後の21日になって、路線上の家にチラシをポストインしました。チラシはA4の用紙2枚、内容は、使用認可の申請書の資料をホームページで公開している、問い合わせ先の工事事務所の電話番号と大深度地域の地図だけでした。これで何がわかるのでしょうか。路線上の住民は1,600世帯ということですが、せめて説明会で使用した資料を配布することもできないのでしょうか。

事業認可以降、国交大臣は、住民の意見や聴衆などの関与の機会の確保について十分に対応するようと言っています。しかし、JR東海は、これまで見てきたように、住民に丁寧な説明を行っていません。このようなJR東海に大深度地下の使用を認めるべきではありません。

次に、大深度地下使用法の基本方針として、第6条で公共的使用に際し配慮すべき事項として、安全の確保、環境の保全、その他が求められています。リニア事業は三大都市圏が1時間圏内になり巨大都市圏が誕生して便利になると強調されていますが、地下トンネル高速走行の安全性は確保されていません。

リニアは286キロのほとんど地下トンネル、フードで覆われた地上高架橋で、大深度地下を40メートル以深から、山間部は1,400メートル地下を走行します。シートベルトの装着設備もありません。急停車すれば乗客は吹っ飛びます。トンネル内で事故、火災、地震、テロによる爆発物で破壊が起きれば、地下トンネルは壊滅的な事態に陥ります。リニアは、速度が速くなればなるほど、地下深くなればなるほど危険リスクは高まります。

新幹線小田原の火災事故以後防犯カメラが設置されました。先日も刃物殺傷事件が起きました。リニアで1,000人の乗客のセキュリティー検査を行うことになれば、40分前から待機しなければなりません。リニアの乗車は予約が前提になっています。これでは時間短縮にもなりません。飛行機では携帯燃料のガスボンベは持ち込めません。飲料水も

ガソリンと間違えられます。現在、山梨実験線ではセキュリティー検査が行われています。

次に、事業の目的、大動脈の東海道新幹線とリニアの二重系化で経年劣化、大規模災害のリスクに備えるとしていますが、リニアは地震の備えになるのでしょうか。地震大国の日本に、世界に例を見ない品川・名古屋間286キロの地下トンネルは、12以上もの活断層と2つの構造線を横断します。JR東海は、リニアは地震に強い構造であり、一般的に地震の揺れは地下深くなるほど小さくなるという特徴があり、地震が起きても地下深いのでトンネルは影響を受けないと自画自賛しています。

地震には、プレートがぶつかることで発生する海溝型地震と、プレート内部の断層がずれることによる内陸型地震（直下型地震）があります。兵庫県南部地震や新潟県中越地震は断層のずれで起きました。現在も活断層のずれが起きているところがあります。長野県飯田と妻籠を結ぶ国道256号線の清内路トンネルでは、トンネル中央部が日常的に盛り上がるために、数年に一度削ってアスファルト舗装をしています。ここはトンネルに沿って清内路断層があるため、断層のずれが起きている。ここから1キロのところに清内路活断層と交差してリニア路線が計画されています。

名古屋市内には、尼ヶ坂断層、堀川断層を横断してリニア路線がつくられます。説明会で、堀川断層についてはルート地域周辺に達していないとしています。名古屋市防災会議地震災害対策部会は、地殻変動によるたわみがあり、地下に活断層があると結論づけています。熊本地震のような直下型地震が名古屋でも起きる可能性があるという前提で進めなければならないとしています。リニアは紛れもなく堀川断層を横断して、名古屋駅に向かって地下30メートルの浅深度トンネルに入ります。危険性は高いと言えます。

活断層のずれでガイドウェイが損傷してリニアは走行不能になります。地上部にかかる高架橋、山岳部非常口、都市部非常口、リニア駅、電源設備等への地震による影響は起きないのでしょうか。特に地上部にかかる高架橋は、直下型地震が起きればひとたまりもありません。大阪北部地震は直下型地震でした。

この近くでは可児市の大萱に1.2キロの高架橋がつくられます。地震でトンネルが損壊すれば、復旧に膨大な時間と費用が見込まれます。現在5兆円の借金を抱えたJR東海には自力で復旧できるのでしょうか。地震への二重系化の備えにはなりません。地震が起きれば市民生活の基盤となる生命線、電気、ガス、上下水道、電話、交通、通信などの生活を支えるシステムが破壊して物流がストップします。

復旧を進めるには、物資などの陸上輸送、インフラの回復が課題となります。想定され

る南海トラフ地震では1, 240兆円、国の予算の14年分の経済被害を受けると想定されています。リニアの復旧に国民の税金をつぎ込む経済的な余裕はありません。復旧もできなければ事業は放置されます。放置されたトンネルは崩壊に至ります。住宅や道路の地盤沈下、周辺の地下水脈への影響が起きます。自然環境への影響も起きます。地震、火災、事故等で安全に乗客の避難ができるでしょうか。

JR東海は、列車には複数の乗務員が乗車する、非常時には乗務員がお客様の避難誘導を行います。お客様にも協力をいただき避難誘導を行っていきますと言っていますが、乗務員は複数というだけで、具体的に何人の乗務員がどのように対応するのかを説明していません。

リニアは中央指令室から遠隔操作で運転します。車両で事故が起これば中央指令室は車載カメラの映像と乗務員からの報告で対応するとしていますが、火災や事故で中央指令室と車両間の通信設備が損壊すれば、リニアの位置もつかめず対応がおくれます。現行の新幹線小田原の火災事故では近隣からの救助隊が来て対応していましたが、地下トンネルの事故は地上のようなわけにはいきません。救助隊が到着するまでには相当な時間がかかります。地上から遮断された地下トンネルの中で、乗務員は事故状況の確認と中央指令室との連絡、乗客への対応、16の車両に非常用のはしごを設置するなど追われて、1,000人の乗客を安全に避難誘導することができるのでしょうか。

大深度地下、都市部の非常口には階段高さ80メートル（16階相当）か、またはエレベーター（定員40人）がつくられます。大型トランクを抱えて80メートルの階段を上がるのも容易ではありません。エレベーターは、大型トランクを持っていれば人数は制限されます。

大深度地下使用の説明会では、乗客が地上に出るまでの時間はどのくらい想定しているのかと質問が出ましたが、その質問にも答えることができませんでした。あげくの果てには、地下トンネルの中で滞在してもらうことになると言っていました。現行新幹線で立て続けに事故が発生している中での発言です。安全対策がないことを示しています。

都市部には避難通路がありますが、南アルプス山岳部の地下1,400メートルのトンネルには避難通路はありません。ガイドウェイの横を3キロから5キロも歩くことも起るでしょう。そこから斜坑、坂道を4キロから5キロ上って地上に出ますが、地上は、そこは山の中であります。救助隊が到着するまでには6時間以上待たなければなりません。最寄りの山小屋まで林道を4キロから8キロ歩くことも考えられます。冬は積雪もありま

す。1,000人を収容する施設もありません。地震で道路が寸断されれば救助隊が事故現場に行くのも拒まれます。過去に、青函トンネル事故では、120人の乗客全員が地上に出るまで5時間かかっています。安全対策もないJR東海には、鉄道事業者の資格も能力もありません。

リニアは停車中でも強い磁界を出しています。車両の外に出るのは危険です。リニアは停車中でも永久電流で超電導磁石を稼働しています。全長400メートルの車両の両側、34基の超電導磁石から5テスラ、500万マイクロテスラの磁界が出ています。

山梨県実験線の所長は、リニアは車体下部の超電導コイルに電流を流すことで高速の推進力を生み出す、車内は安全だがコイル付近は強力な磁界が発生し人は近づけない、実験線の開業時には毎日超電導をオフにして作業員が台車の裏を目視で点検していたが、オンオフに時間がかかるため、13年からはロボットによる点検やカメラによる画像診断も始めていると説明しています。

リニア車内は磁気シールドがされていて磁界は0.92ミリテスラですが、車外に出れば5,000倍もの強い磁界を浴びることになります。強い磁界はめまいや吐き気を生じるとされています。心臓ペースメーカーの誤作動も起きます。リニアは永久電流をとめて磁界が消磁するまでには長い時間がかかります。消磁するまで避難ができません。現在、山梨実験線では、ペースメーカーご使用の方はご遠慮願いますと規制しています。

次に、リニアトンネル工事で生活環境への影響が懸念されます。春日井市内4カ所につくられる非常口の1つ、西尾町車両基地、非常口予定地は、丘陵地の棚田を潰してつくられます。棚田は、水田は下流域の洪水を防ぐ上で保水機能の役割を持っています。この予定地の上にゴルフ場が建設されたときに、内津川下流域で洪水が発生しまして水田が壊滅的な被害を受けた例があり、農業委員会は農地転用に注意を払っています。JR東海は、農業委員会への説明も行わないで用地買収を強行しました。

また、このトンネル工事では、美濃帯という地層を掘削します。美濃帯地層に含まれる黄鉄鉱は、大気中の酸素と化学反応を起こしてカドミウム、ホウ素、フッ素、硫酸などの重金属を生み出します。工事排水とともに河川に流れ込む危険があります。工事の発生土130万立米を7年間、隣の多治見市の3カ所の処分場に持ち込みます。発生土は1山600立米ごとに検査をする、基準を超えたら持ち込まないとJR東海は言っていますが、多治見市環境審議会では、委員からダンプカー1台ごとに詳細に検査をしないと安全ではないと指摘されています。

処分地の外へ排水する調整池の水質検査は、処分場の業者が行います。受け入れ後半年以内に1回、期間中は年2回、春、秋としています。これで汚染を未然に防ぐことができるのでしょうか。危惧しています。処分場の近くには五条川源流辛沢川があり、入鹿池、愛知用水、土岐川と流れて、住民の飲料水、農業用水が汚染される危険性があります。

2003年には、東海環状トンネル工事の発生土を可児のゴルフ場に埋め立て、汚染水が近くの久々利川に流れて、養殖マス1,000匹が死滅しました。農地はカドミウムで汚染されました。15年たった今現在も汚染水が流れ出て、行政は対応に苦慮しています。

次に、春日井の坂下町から北城町の間、亜炭鉱跡の真下にトンネルがつけられます。亜炭鉱の坑道はどこまで広がっているのかわかっていません。ボーリング調査で亜炭鉱は確認できなかったと説明していますが、わずか15カ所の調査地点で十分な調査が行われているとは言えません。掘ってみなければわかりません。亜炭鉱の中は地下水で満たされていると言われていますが、トンネル工事の影響で亜炭鉱の中の水が抜ければ、住宅地、道路の地盤沈下が起きると地元では心配しています。なぜ陥没事故の起きる可能性が高い亜炭鉱跡の下にリニア路線を計画したのか。

JR東海は、坂下非常口への用地を購入するため、ダミー会社を設立して事業認可がされる2年前の2012年に用地を購入しました。その3年後にはダミー会社はJR東海に吸収されました。神領非常口は在来線の車両基地の中につけられます。これは自社用地です。坂下非常口と神領非常口の4キロ区間を結べば、亜炭鉱跡の下を通ることは想定できることです。住民にも相談しませんでした。計画を立てたJR東海の実責任は大きいと言えます。

名古屋市との境につけられる勝川非常口は、庄内川堤防と目と鼻の先の100メートルの会社の跡地につけられます。この地域は大雨が降ると床上浸水の常襲地域になっていて、近くに排水ポンプ所が設置されています。庄内川の堤防が決壊すれば非常口は冠水する危険があります。

次に、岐阜の瑞浪から御嵩に至る5キロ区間、ウラン鉱床群に路線を計画しましたが、避けることはできなかったのでしょうか。工事ではウラン含有土が掘削される事態も起きることを想定できます。ウラン含有土はどこへも処分することはできません。同時に、ラドンガスも一緒に出てきます。ラドンガスは水に溶けやすく、雨が降れば河川に流れて土岐川から庄内川へと、生活用水、農業用水が汚染されます。生活環境への影響は測り知れないものがあります。

国交大臣は、発生土の処分先も決まっていないうりニア事業を認可しました。国交大臣がりニア事業を認可してから4年近くになりますが、この間に工事発生土処分候補地にされた場所は山間部の谷合いなどのくぼ地で、処分地の地元では、積み上げられた発生土が大雨水で土石流となって下流部の集落が壊滅される危険性を指摘して反対の声を上げています。

愛知県内では、坂下非常口の発生土が瀬戸の愛知県珪砂鉱業協同組合採掘跡地に運び込まれています。名古屋駅の発生土は三河湾の埋立地に今運ばれています。名城非常口では鉛含有発生土が東海市の処分場に運ばれました。さらに、立坑の中の土をどこに運ぶのかが明らかになっていません。地下シールドトンネル工事が行われれば汚泥も出てきます。これらの土の処分は工事を進める上で重要な事柄ですが、具体的にどこに処分するのかJR東海は明らかにしていません。愛知県内から出る640万立米、ダンプカー120万台の発生土処分による環境への負荷は測り知れません。環境影響評価もきちんと行われていないりニア事業は、大深度地下使用の要件である環境保全を満たしていません。

りニア事業は国家プロジェクト事業に位置づけられ、3兆円もの財政投融资が行われました。国家プロジェクト事業でありながら、JR東海は民間事業であるとの理由で受注契約情報を非公開にしています。情報の非公開が第三者のチェックを困難にして、不正の温床となっています。

最後に、今年も昨年以上に暑い夏が予想されます。私たち国民は電力不足のため節電していますが、りニアは電力不足の中でも膨大な電力を消費します。りニアは国民の生命と財産に損害を与えます。りニア事業は大深度法の規定である公共の利益となる事業にはなりません。公共の利益に反する事業は採算がとれなくなり、事業から撤退する事態に発展します。

大深度地下を使用するに当たって、臨時大深度地下利用調査会答申は、大深度地下は残された貴重な空間であって、一旦設置した施設の撤去が困難であるなどの特性を持っているだけに、その利用は慎重の上にも慎重であるべきであると述べています。大深度地下使用の認可がされれば、福島原発と同じ構図を歩むこととなります。国土交通大臣には、JR東海の大深度地下使用の認可申請を却下することを求めます。

以上、陳述を終わります。

【議長】 ありがとうございます。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 公述人川本正彦さんの公述は、予定の終了時刻より早く終了しました。次の公述人須山初美さんより公述開始時刻繰り上げの了解をいただいておりますので、須山初美さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。また、公述人からは事業者との質疑の希望がありますので、事業者も壇上にお上がりになり、事業者席にお着きください。

(公述人・事業者の登壇)

【議長】 現在の時刻が14時26分ですので、14時30分から公述を開始し、30分後の15時までに事業者への質問及び回答も含めて公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

それでは、公述を開始してください。

【公述人(須山)】 本日は、公述の機会とそして質問の機会を与えてくださりましてありがとうございます。

私は、小牧市に住んでおります須山初美と申します。

私は、リニア中央新幹線は採算性に大きな問題を抱えた上、甚大な国民の負担、環境破壊、電力の浪費など、全く道理がないリニア事業に対して大深度地下の認可をすべきでないと考えます。今日は、リニア沿線に住む人々の暮らしを、そして権利を守るという観点から質問、意見を述べさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

1つ、環境保全措置についてお聞きしたいと思います。

掘削土砂の処理、そして汚染地下水の拡散への対応はもちろん、工事に伴う粉じん、工事車両による交通への影響等に対策がしっかりととられているのでしょうか。環境影響評価書に対する愛知県知事の意見に対応することなく、国交省は認可をしてよいのでしょうか。

私は、名古屋市北区や春日井、瀬戸など、説明会で住民の方々とのJR東海のやりとりを聞いていても、到底住民の不安が解決されたとは思えません。

先日、私は、リニアが通る春日井市亜炭鉱跡地の地上に住む住民の方から直接お話を聞きました。目の前で公園の陥没を見たおたくでは、つい最近近所で電柱の横に陥没が見つかった、家の庭の石が地下に落下した、家が陥没するのも時間の問題だ。亜炭鉱は比較的浅い地層に穴が掘られ、リニアは大深度なんだから大丈夫だと言われても不安だと話してくれました。

また、亜炭鉱の地下のトンネルの関係で地下水が突如床下から湧き出し、引越しを余儀なくされた宅地跡も見てきました。今でも水が湧き出ていました。地下水脈や地下の亜炭鉱の跡がどうなっているのか綿密な資料がない中で、絶対に安全だとなぜ言い切れるのでしょうか。

6月28日、東京外環道では、大深度地下のシールド工事をやっているその直上から水が流出する事態が起こっています。これが地下水脈であれば陥没のおそれもあるわけです。リニア沿線住民の不安を払拭するための丁寧な説明をせず工事を強行するJR東海は、環境保全措置をとっているとは言いがたいのではないのでしょうか。

次に、消費者の不利益につながる土地売買について、都市計画事業の認可に絡んでお聞きしたいと思います。

大深度地下にリニアが通る土地を取引する場合に、買う人に対してこの土地はリニアが下を通りますよと説明する責任はないんだと、国会で土地・建設産業局長が答弁をしています。宅地建物取引業法の重要説明事項の対象とされていないんだということです。しかし、初めて本格的に大深度地下法が適用される東京外環道では、土地利用に制限を課すことはないんだと説明されていたにもかかわらず、突然都市計画事業と認可をされ、建設の制限や、また自由に売り買いができないなど、消費者の権利が侵害される事態となりました。

リニア事業について現時点では都市計画の決定をする予定はないということですが、消費者のリスクは否定できないのではないのでしょうか。大深度地下であっても、土地を買った人が自由に穴を掘ったり重い建物を建設しようとしたときに、それが制限をされるその可能性について、国会で土地・建設産業局の谷脇暁氏が国会で、大深度地下法の一定の制限に服する場合は皆無ではないと述べています。消費者に不利益とならないように、宅地建物取引業法の重要説明事項の対象とされていなくとも、土地を買う消費者に対してリスクを含めて周知するべきではないのでしょうか。

次に、事前の家屋調査についてお聞きをします。

東京の外環道の事業では、大深度の地権者に対しても万が一に備えて事前の家屋調査を実施しています。ところが、リニア事業では、地上の沈下量の測定はすると聞いておりますが、事前の家屋調査は実施しないということです。事前の家屋調査をしないおいて、万が一建物にき裂が入るなどの影響が出た場合、建物の所有者はどのように立証すればよいのでしょうか。なぜ家屋調査を実施しないのかお答えください。

次に、ゼネコンの談合の責任問題についてお聞きします。

大手ゼネコン4社の談合について、事業主体としての責任が問われると思います。東京都を初め各自治体では、談合企業に工事入札の参加を認めない指名の停止、仮処分の解除などの対応が行われました。しかし、JR東海では、契約済み工事は解除の義務はないと言って談合企業も判決まで契約から排除しないと、発注を続けるとしているのはおかしいのではないのでしょうか。これは全容を解明することが、事業遂行の意思と能力を持つ企業がとるべき態度ではないのでしょうか。このような企業に認可をすべきでないとは私と考えますが、お答えをいただきたいと思います。

【議長】 今いただいた質問は、事前にいただいた要旨の質問でございます。ただ、一部国土交通省への質問がございましたけれども、こちらは国土交通省がお答えする場ではございませんので、それはご容赦いただきたいと思います。

それでは、事業者、今の質問に対してご回答いただければと思います。

【事業者（大石）】 東海旅客鉄道株式会社中央新幹線建設部の大石と申します。1つ目のご質問に回答させていただきます。

掘削土砂の処理、汚染地下水の拡散あるいは工事に伴う粉じん、工事車両への交通への影響等についてのご質問に対して回答させていただきます。

建設工事に伴います発生土につきましては、関係法令や発生土の受け入れ先が持っております受け入れ先の基準に従って適切に対応してまいります。

汚染地下水に関しましては、シールドトンネルの施工は、密閉式のシールド工法により掘削した直後にセグメントで露出した地盤を覆うため、地盤及び地下水が長期に空気に触れることはございません。したがって、設置完了後も含めて地下水が酸性化することはないということで、安全対策をご説明させていただいております。

それから、工事に伴う粉じん、車両の関係でございます。資料の方で例示をしておりますが、工事用車両の運行に際しましては、荷台への防じんシートの布設、環境負荷を低減するようなエコドライブを意識した運転を徹底してまいります。また、工事の平準化に努め、1カ所に集中することがないような環境保全措置を実施してまいります。こういったことで環境負荷の低減に努めてまいります。

道路につきましては、生活環境を考慮し、できるだけ既存の幹線道路を利用させていただき、あるいは道路の状況を把握した上で、なるべく短い距離で既存の幹線道路に至るようなルートを設定して工事用車両の運行に努めてまいりたいと考えております。

その中のご質問の中にありました春日井市内の亜炭鉱の関係でございます。

中央新幹線の計画路線の中で、文献調査により亜炭採掘跡が存在すると想定される坂下非常口から春日井市内で中央新幹線と交差いたします東名高速道路までの区間では、文献に記載されているものによりますと、立坑の深さ約50メートルのところまで亜炭鉱の立坑があったということでございますので、それよりも深い、地上面より60メートル以上深い位置を通過するようにリニアの路線を計画してございます。

また、亜炭鉱採掘跡が存在すると想定される区間では、当社で綿密にボーリング調査を実施させていただき、トンネル近傍のエリアに空洞あるいは亜炭鉱となり得るような厚みのある亜炭層は確認されませんでした。

また、大深度地下使用の認可申請に関する説明会で提示させていただいています区間の地質縦断図については、当社のホームページで公開をしております。

住民への説明が不十分ではないかというご指摘でございますが、前段申し上げさせていただきました工事用車両の運行でありますとか亜炭鉱への対策、こういったところの具体的な工事計画につきましては、住民の方々に工事説明会におきまして具体的に説明させていただきます。なお、それでも不安がある方につきましては、工事事務所に直接お問い合わせいただければ、できる限り丁寧に対応させていただきたいと考えております。

以上であります。

【議長】 公述人は公述を続けてください。

【事業者（今井）】 済みません。まだ回答が全部終わっていないので、続けてよろしいですか。

【議長】 続けてください。

【公述人（須山）】 お願いします。

【事業者（今井）】 まず不動産取引の関係でございますけれども、これは公述人様からのご指摘にありましたように国会で答弁されてございまして、法律上明確に大深度の使用に関する部分というのが重要事項に入れなさいというふうには法律には書いてないと認識してございます。

一方で、重要事項説明というのは不動産を取引するときに伝えなければならない事柄ということになりますので、その不動産取引の使用様態がどういうふうになるかということになるかもしれませんが、そこは地下に井戸を掘りたいから不動産売買するということであれば、それは不動産会社の判断において記載をする場合もあるのかなと考えております。

すが、いずれにしても不動産取引の状況に応じてということになるかと思っております。

それから、都市計画決定をされることのご懸念があったかと思えますけれども、弊社の中央新幹線の建設は全幹法、先ほども公述でご説明させていただきましたが、その中の工事実施計画というものが認可をいただきまして、全幹法に基づいて建設を進めてまいるといってございまして、大深度部分については大深度法に基づいて使用させていただくということでご審査をさせていただいているところでございますが、その2つの事業のやり方をとってございます。

都市計画決定というのは地方自治体さんが行うものでございますけれども、中央新幹線事業を都市計画決定するということはないと思っておりますし、そういうことも聞いてございませんので、都市計画決定はないと考えています。

それから、建築に関しての制限があることに対しての見解はということだったかと思えますけれども、公述のところでもご説明させていただいておりますけれども、大深度部分にトンネルをつくる時に、水圧、土圧、建築物荷重、地盤のかたさとかやわらかさとか、そういうものを現地の測定結果等、文献等をもとに、トンネルが壊れないように耐力を計算して申請させていただいております。

その際に、建築物の荷重というのはどういうものを載せているかと申しますと、先ほどもちょっと申し上げましたが、まず都市計画でそこにどれだけのものが建てられるんだというのが法律で定められております。高さが制限されているところがございまして、そこにつきましては、その高さいっぱいまで建てても大丈夫なように施設を設計してございます。

高さ制限のないところはどうかというところになりますが、これにつきましては新宿の高層ビル、50階とか55階とかそのぐらいのものが建っても耐えられるような設計をしてございます。いわゆる現行の法律に基づいて、現在ある施設の通常の建築物というのは制限かからず建てられるということでごございますので、皆無ではないというのはごくごく本当の特殊な状況というふうにご理解いただければと思います。

家屋調査の件でございまして、私どもは、大深度地下というのは地表から40メートル以上深いところ、いわゆるすごく堅い強固な地盤の中に通します。緩みにくい地層というところを通します。さらに、シールド工法という、掘ってすぐに地山をセグメントというもので押さえて崩れないようにする工法、密閉性の高い工法を使うということで、地表に有意な影響を与えないというふうにご考えてございます。

一方、そういうことにつきましては数値解析も行っておりまして、数値解析でどれぐら

いの変位が出るんだというところも解析上求めているわけですが、ほとんど問題となるような状況でないということも確認してございます。ということで家屋調査を行わないというふうに判断しているところですが、一方で、実際工事の際には、先ほどもお話がございましたが、地表面の変位を測りながら進めていくというところがございます。問題がないことを確認しながら進めていくという考えでございます。

最後に談合のお話があったかと思いますが、まず、中央新幹線は、先ほどの公述の中でも申し上げましたが、日本経済にとりまして早期に全線開業が期待されている重要なプロジェクトと考えております。今まさにこれから工事が本格化するという重要な段階に来ておりまして、今後も着実に建設を進めていかなければならないと思っております。こういった段階で、今後の工事契約において実績とか技術力、経営力にすぐれた大手各社が参加できなくなるということになれば、着実に建設工事を進める上で大きなマイナスになると思っており、そこは慎重な判断が必要だと思っております。

中央新幹線の建設を受注している建設会社やその関係者が起訴されたということは極めて残念ではありますが、当社いまだ事件の詳細は把握していない状況でありまして、報道で違法性を認めず争っている企業もあるということも承知してございます。当社としては、このような状況の中、社内の公正契約等の調査委員会で審議しまして、法律の専門家の助言も得まして、現時点では指名回避を行わず、今後刑事司法手続が進みまして事案が十分解明され司法の判断が出た段階で適切に対処していくという考えでございます。

以上です。

【議長】 残りあと10分ぐらいですので、2問ぐらいでお願いします。

【公述人（須山）】 お答えいただいて、ありがとうございます。

私の方から、やはり家屋調査についてですけれども、先ほども紹介いたしましたが、同じ大深度地下を使う東京外環事業では家屋調査が行われています。万が一何かあったときのためにということで実施されていると思うんですけれども、要は地質を見ながら、地盤沈下がないかということ、安全性を確かめながらやっていかれるということでございますけれども、何かあったときにこれがリニアの工事に起因するものなんだということを、もしあった場合にどのように、先に調査をしなければ立証することは難しいと思うんですけれども、その点について私は家屋調査をやるべきだと思います。

そして、談合については、起訴されたということでもありますけれども、このリニア事業に対しては財政投融资という形で国民の税金を先に貸し付けるという形になるわけですが、

談合によってその工事費がどんどん膨れ上がって、私たちの税金が採算性がないと一部で言われている中で、私はこの談合問題について事業主体者としてしっかりとこれを解明する責任が問われているのではないかと思います。これは他の企業が勝手に談合したことだということではなくて、事業主体としてしっかりと透明性を担保していただけるような、談合が起こらないような仕組みをつくっていただきたいと思います。

今日質問にお答えいただきましたけれども、リニア事業に対しては採算がとれない、そしてまともな議論もない、技術的な問題や環境への影響、採算性への不安がまだ依然としてある中で、実験線では健康被害も出ているということもあります。私はこのリニア事業に対して大深度地下の認可を行うべきではないということを最後に述べさせていただきまして、私の公述とさせていただきます。ありがとうございました。

【議長】 ありがとうございました。公述人は降壇してください。

（ 公述人の降壇 ）

【議長】 次の公述人であります柳澤けさ美さんは、ご本人からの申し出によりまして欠席するとの連絡がありました。また、その次の公述人川端信義さん、こちらにつきましても本人からの申し出によりまして本日欠席との連絡がございました。

次の公述人島岡眞さんから公述開始時間の繰り上げのご了解をいただいておりますので、次の公述人の島岡眞さんに公述をしていただきたいと思います。壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いいたします。

（ 公述人の登壇 ）

【議長】 現在の時刻が14時57分ですので、15時から公述を開始し、30分後の15時30分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

それでは、公述を開始してください。

【公述人（島岡）】 名古屋の島岡といいます。よろしく申し上げます。

きょうの公述は大きく3本の柱で意見と質問というのをやりたいと思いますので、JRの皆さんはその3回ごとに回答をお願いしたいと思います。

私は、名古屋でのさきのJR東海による大深度土地利用の説明会に、中区、北区、守山区の3度とも参加させていただきました。その会場ごとに幾つかの質問をしたのですが、その回答は毎回極めて不十分で、かついんぎん無礼な説明でした。そこで、改めてこの公

聴会において、さきに行った質問のうち主要なものに限って公述人として意見を述べるとともに、J R 東海の姿勢を問いたいと思います。

大きな1つ目です。以前の説明会の間違いについてです。

J R 東海は、このリニア工事、名古屋工区を中心となる名城非常口工事を始める前、平成28年6月2日に住民説明会を行いました。言うまでもなく、この非常口は大深度土地利用のためのリニアトンネルの中心地です。その際、この非常口となる名城小公園の掘削工事について、J R 東海は周辺住民への説明の中で、「土壌汚染の問題に関しては事前調査の段階でないことを確認しています」と、口頭及び説明会文書で断言しました。

しかし、実際には鉛汚染が判明し、その後の調査によって基準値の最大9.5倍、敷地の3分の1から、最深部で4メートルの地下からも検出されています。結局この汚染土壌は北側の半分のみを同年12月までに半年にわたって除去、撤去されることになり、東海市の処理業者に搬送された汚染土壌は1,400立米に達しています。

しかも、この鉛汚染の事実は、最初は基準値の1.8から2.5倍という小さな新聞報道がされただけでした。9倍に達する汚染が広範囲に及んでいるという事実は公表されないうまま、搬出作業終盤の11月になって土壌汚染区域指定が市の告示で示されただけでした。したがって、周辺住民ばかりか名古屋市民はこの事実を知らない、あるいは知らされないまま、J R 東海の当初の汚染はないとの説明を信じ、事業に協力してきたと言えます。

そこで、この非常口が今後の大深度工事の中心地である点からも、以下の点を質問したいと思います。

1つ、この地を事前調査したという年月日、詳しい調査地点、できましたら後の汚染調査のマス目地盤で。そして調査方法を教えてください。

2番目、この地がかつて陸軍の駐屯地であり、砲弾等による鉛汚染の可能性は事前に考慮しなかったのか。なお、J R 東海の調査書では鉛汚染の原因を明示していませんが、その理由はなぜですか。

3番目、J R 東海は、同年8月の汚染拡散防止計画書で汚染状況を周知させるとうたっていますが、実際には小さなA4判程度の掲示で短期間されただけでした。これで周辺住民への周知ができたと思っているのですか。

4番目、このような事実からも、さきの説明会での説明が誤りであったことを素直に認めることが今後の事業を進めていく上での道義的責任だと思うのですが、いかがお考えですか。

まずこれで。

【議長】 今ご質問の中にありましたのが名城非常口の工事ということでございまして、これは済みません、実は大深度の申請の区間外のところでございますけれども、事業者は答えられる範囲でお答えいただければと思います。

【事業者(大石)】 名城非常口の土壌調査についてのご質問に回答させていただきます。

環境影響評価におきまして、平成24年に土壌調査を実施しております。その際は土壌汚染対策法の基準を満足する結果でございましたので、その後の環境影響評価または平成28年6月に実施させていただきました名城非常口の工事説明会におきましては、土壌調査の結果として土壌汚染はないとご説明させていただきました。

少し具体的に説明させていただきますが、そのときにないと言ったボーリングの調査をしたのはこの部分でございます。1カ所だけでございますが、このところで調査をしたときは土壌汚染は確認されませんでした。この工事説明会の後に、いよいよ名城非常口の工事の実施に入るといふ段階になりまして、土を搬出する事前の検査ということで土壌調査を実施しております。このときに土対法の基準を上回る鉛の量を検出しております。

ここここの2カ所が事前調査で使ったところでございまして、こここのところで超過を確認いたしました。それが先ほど公述人様のご指摘のありました、1.8倍から2.何倍かと言ったのはこの2地点の調査結果でございます。

この2地点が土壌汚染対策法の基準を超えているということで、速やかに名古屋市に相談にまいりました。その結果、関係法令に準拠して詳細な地質調査を実施いたしました。これがこの図面で示している、10メートルメッシュで区切ってあるところでございます。この黒いぼちについて、全ての数について調査をしております。

調査方法は、上から、表層土から1メートル単位にだんだん下に掘削を進めていって、白、要するに基準超えが出ないところまで掘り進めて、基準超えがないところを確認するところまでの調査をこのときに実施させていただいております。このときに、これだけ全てやった中で、最大値となったのが基準値の9倍という鉛の検出量が出てきたということでございます。

したがって、説明会の段階では私どもの知り得ている範囲内で土壌汚染はないということを説明させていただき、その後、それを超えるところが確認されましたので、名古屋市と相談して調査を進めていったということでもあります。

いつ調査をしたのかということにつきましては、説明会が6月だったと記憶しております。

す。それから、この土壤汚染結果が、最初の2カ所の結果が出てきたのが6月の末ぐらいだったと思います。その後、愛知県と調整をしながら、おおむね28年の12月ぐらいまでかけてこの全数調査を進めたということでございます。

あとは、先ほどの質問にありました、昔陸軍が使っていたという話は承知はしておりますが、この場合の手続は、もともと公園として使われていたと、その前にそういった歴史的な経緯があるということは存じ上げております。そういったことも全て含めて、土壤汚染対策法で定められた3,000平米以上の改変ということに当たりますので、履歴調査をいたしまして、その結果を事前に名古屋市に届け出ているということでございます。それに基づきまして、土壤汚染対策法の手続に基づいて落ちなく進めているところでございます。

以上です。

【公述人（島岡）】 原因を明示しないということに関しては。

【議長】 公述人、もう一回お願いしてよろしいですか。

【公述人（島岡）】 2番目で質問していますけれど、調査書で鉛汚染の原因が明示されない理由は何ですか。

【事業者（大石）】 私どもはこの調査結果を名古屋市に報告しております。もともとこの土地は東海財務局所有の土地で、その土地を名古屋市の公園部局が使用しているということでございます。

原因については、私どもが申し上げる立場ではございませんが、名古屋市の見解としては、自然由来ではないかということで伺っております。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人（島岡）】 3番目は。

【議長】 3番目というのは。

【公述人（島岡）】 掲示で周知を図るといったのは、実際に図られたのかということですね。

【事業者（大石）】 工事説明会のときの話ですね。

【公述人（島岡）】 いえいえ、汚染拡散防止計画書でこの汚染状況を周辺の人に周知するというのを言っているにもかかわらず、小さな掲示だけで、短期間のそれで済ませたというので、これで周知になっているかということですね。

【事業者（大石）】 この汚染土壌を外に搬出するに関しましては周辺の方に周知を

しておりますし、この汚染の結果につきましても公表させていただいているところですが、
れども。

【議長】 公述人、よろしいですか。

【公述人（島岡）】 非常に不満ですけど。

次の、もう一つの件はどうですか。間違った説明をした道義的な責任。

【事業者（大石）】 先ほども申し上げさせていただきましたが、工事説明会の段階では
我々の知り得ることをご説明させていただき、その後新たな事実が発見されたので、それ
につきましても法令に則って適切に処理をさせていただいているということでございます。

【議長】 公述人、申しわけありません。こちら大深度の範囲外でございますので、で
きれば大深度の部分で公述いただければと思います。

【公述人（島岡）】 非常に不満な回答で、次に進むということでしたので、やむなく次
に行きます。

大きな2番目です。名古屋の活断層及び南海トラフ巨大地震についてという問題です。

昨年1月に名古屋市の防災会議地震災害対策部会は名古屋市付近に推定されている断層
に関する報告書を発表し、明確な地層の変位は確認されなかったが、一方で、地表の撓曲
——たわみ曲がる、撓曲させる断層の可能性は否定できないとして、地震への今後の対応
を警告しています。

ところが、JR東海は、今回の説明会において事業区域の近傍には活断層は確認されて
いませんと断定した説明をしています。その一方では、特にこの名古屋の活断層に関心が
強く不安を感じている住民が多い北区の説明会において、当該地を縦断すると推定されて
いる尼ヶ坂断層を説明する際には、リニア路線と断層との重なりがないかのような、ある
面では断層を認めているかのような説明をしています。今回の大深度土地使用説明の対象
区域にはならなかった西区、中村区においては、堀川断層の上をリニアが通ることは周知
の事実です。住民の不安はいかばかりかと思われま。

国内で頻発する地震のたびごとに、従来から知られていた断層ばかりでなく、未知の断
層がその原因であったことはしばしば明らかになっています。どこにでも隠れた断層はあ
るとの意識は、今回の北部大阪地震でも再確認された防災意識であるにもかかわらず、J
R東海のこの活断層は確認されていないとの断言は非科学的であるばかりか、非常識な現
状の国民意識に逆行する姿勢と言わざるを得ません。

したがって、以下の点を質問します。

1つ、この名古屋市の断層に関する報告書をあえて否定するかのように確認されていないと断言するならば、その根拠となる新しい知見を提示してください。

2番目、北区の説明会で名古屋市の推定断層図と並列して示した断層でないという愛知県公表の断層図はいつ作成されたものなのか、市の報告書との前後関係で教えてください。

3番目、市の報告書において、関係機関と連携しながら今後の調査に資するボーリングデータ等の収集の必要がうたわれています。JR東海の今回のリニア工事に伴うボーリング調査は、市の報告書作成前のデータとして地震対策室にいかほど反映されましたか。そして、今後の地震対策として、市との協議体制をどのように進めていこうと考えているのか教えてください。

以上です。

【議長】 事業者、要旨にはないという細かい質問がありますけれども、答えられる範囲でお答え願います。

【事業者（今井）】 ただいまの質問におきまして、まず1点目の名古屋市様の報告書の件でございますけれども、あえて否定するというふうに仰っていたかと思いますが、申請書の中にも否定するような、断定する言い方は記載しておりません。私どもは、元々産総研様が示しています活断層データベースというもの、デジタルマップというものもありますけれども、そういうもので先ほどの堀川断層、尼ヶ坂断層というものがあるということで、そこと中央新幹線との関係について調べています。

その中で名古屋市様から報告書も出てきておるわけでございますが、名古屋市様の報告書も、先ほど公述人様が仰っていたように、明瞭な断層の変位というものは地表、浅いところには確認できていないと。ただ、撓曲があるということは深いところに断層があることを否定できないというふうに仰っていると解釈していますが、その点について、我々もクロスしているだろう断層と中央新幹線の事業区域がクロスしているだろう位置について詳細にボーリングデータを調べました。

つまり、断層が通っている線に対して直角方向のボーリングデータを合わせて8カ所調べまして、その事業区域の深さのあたりでボーリングの地層状態にずれがあるのかどうかということを確認してございます。その結果、連続的に私どもの事業区域に入ります地層、そこが連続しているということが確認できましたので、私どもとしましては、堀川断層及び尼ヶ坂断層のその他の部分については何ら私どもの情報はありませんので否定することなく、事業区域とクロスしている周辺について断層があるのかどうかとい

うことを確認した結果、明確にそこに断層があるというふうには確認できなかったということで、断層はそこまでは来てないんじゃないかということで、達していないというふうに記載させていただいておるところでございます。

名古屋市様の方も、今後詳細な調査を国へ依頼するというのを仰っていますので、私どもも、詳細な調査が行われまして状況が明らかになりましたら、その状況に応じて対応を検討いたしたいと考えているわけで、現段階では調べたところ明確にはないと、クロスしているところにはないということで申請をさせていただいております。ということで、尼ヶ坂断層についてと、それからボーリングデータはどういう状況でとったのかということもお示しさせていただきました。

地震対策に関する市との協議ということによろしかったですかね。

【公述人（島岡）】 はい。

【事業者（今井）】 それについては一応私どもの申請書を名古屋市様の防災会議地震災害対策部会を主宰されています部局の方ともお話しさせてもらいまして、申請の中身については特段名古屋市の方で否定するものではないとのご見解をいただいているところでございます。

【公述人（島岡）】 ありがとうございます。

非常に不満なあれでしたけど、時間がありませんので次の質問をします。

【議長】 済みません。公述人、あともう5分ぐらいですので、あと1問くらいでお願いします。

【公述人（島岡）】 質問は、まとめて最後に回答をお願いします。

次に、南海トラフ巨大地震についてです。

さきに土木学会から出された「国難をもたらす巨大災害について」というのが6月8日の中日新聞等で報じられ、大変な衝撃を与えました。その中の南海トラフ巨大地震に限っても、1,410兆円の被害が20年にも及ぶこと、愛知の総生産の6割超が消失すること、その対策が不十分であれば回復できない国難に直面し、世界の最貧国に落ちてしまうだろうというふうにあります。

この巨大地震は、これから20年の間に70から80パーセントの確率で発生すると予測されています。この土木学会の技術検討委員会からの報告、提言は、この深刻な災害対策に間に合うためには、これからの15年程度で完了する必要があると述べています。そのために公共インフラ対策が必要であることについて、交通インフラ投資を初めとした東

京一極集中緩和策の展開が求められていると強調しています。国土交通構造を現状の東京一極集中や最大都市圏集中から分散化対策が必要とうたっています。

この報告は民間インフラとしての鉄道は除外されていますが、全国の幹線道路の整備強靱化により、被害の最小化や救護の迅速化を図ることなどで地方の活性化を果たし、人口の分散化を促して国土利用の強靱化を図るなどと述べています。これを鉄道インフラで考えた場合、JR東海は最も参考にすべき提言ではないでしょうか。

そこで、以下の質問をします。ここからの回答は後で結構です。

JR東海として、南海トラフ巨大地震への独自の対策を具体的に示してください。そして、この土木学会報告後、社内ではどのように検討していますか。

2番目、さきの北区説明会において、地震・津波による浸水対策として地下鉄駅等で見える止水板を例示して多くの失笑と批判を受けました。巨大地震による津波から完全に地下を守るためにどのような方策で対応しようとしているのか教えてください。

続いて、大きな問題に行きます。シールド工法との関係です。

名古屋市の地下鉄上飯田工事において、地盤沈下や陥没、異常出水があり、当時大きな問題となりました。この工事でもシールド工法を採用し、事前のボーリング調査等で万全を期したにもかかわらず、事故が何件も発生しています。特に、陥没事故の際、名鉄電車で脱線、転覆の重大事故を招きかねない事態でした。福岡の地下鉄陥没事故や先ほどの東京外環道の事故なども、安全をうたっているシールド工法による事故は後を絶ちません。

それにもかかわらずJR東海は、陥没や浸水被害は何度も経験している守山区の説明会において、リニアは大深度地下を利用するから従来のような陥没事故や浸水事故は発生しないとの説明に終始しています。住民の不安に真剣に対応しようとする姿勢は全く感じられませんでした。

そもそも地下の工事は不確定要素を勘案しながら、それでも想定外の事態に対応しなければならないということを聞いています。大深度の地盤だから問題ないというJR東海のこのような姿勢は、さきの事例のように土壤汚染はないと言った土地が土壤汚染区域の名古屋市告示を受けたり、直近の断層の可能性が否定できないという名古屋市の報告が出される中で活断層でないと断定するように、JR東海の調査が不十分であったことを認めたり、現在の私たちの科学自体がまだまだ不完全であるという謙虚な姿勢が欠けていると言えます。

【議長】 あと1分です。

【公述人（島岡）】 最後まで行っちゃおうと思います。

そこで、事実の確認の意味として、以下のように質問します。

地盤調査を中部地区で117カ所したとありますが、そのうち名古屋市内は何カ所であり、また、試掘せずに参考にしたデータは何カ所なのか。そして、地盤調査以外のボーリング調査は名古屋で何カ所したのか。

2番目は、JR東海のホームページで公開されているという各地のボーリング調査票、柱状図には、調査年月日や具体的な地点、調査期間が空欄です。その理由を説明してください。

【議長】 もう時間でございますので、申しわけありませんが、この場ではお答えはできないということになります。

（ 傍聴人より発言あり ）

【議長】 いえ、30分でございますので。

（ 傍聴人より発言あり ）

【議長】 どうもありがとうございました。公述人及び事業者は降壇してください。

（ 公述人・事業者の降壇 ）

（ 傍聴人より発言あり ）

【議長】 ここで小休止をとります。次の公述は16時から開始します。この時刻まで休憩いたします。

（ 休 憩 ）

【議長】 次の公述人であります鈴木隆さん及び西川富夫さんは、まだ会場に到着しておりません。その次の公述人であります小林収さんより公述開始時間繰り上げの了解をいただいておりますので、小林収さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。また、公述人からは事業者との質疑の希望がありますので、事業者も壇上にお上がりになり、事業席にお着きください。

（ 公述人・事業者の登壇 ）

【議長】 現在の時刻が16時1分ですので、16時5分から公述を開始し、30分後の16時35分までに事業者への質問及び回答を含め公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合は公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

それでは、公述を開始してください。

【公述人（小林）】 公述人の小林でございます。きょうはよろしくお願いいたします。

大深度地下法という極めて特殊な法律をめぐる問題でありますので、大深度地下法に関する根本的な問題について J R 東海の見解を伺うことになると思います。質疑は一問一答でできればお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。座って発言させていただきます。

リニア中央新幹線事業が大深度地下法の対象となる事業に値するのか、もう一つは J R 東海が大深度地下法の申請をする資格があるのかどうか、この2点をまず冒頭に、私の発言を含めてお伺いしたいと思います。

まず第1に、事業の性格の問題です。

先ほど言いましたように、大深度地下法の立法目的は土地所有者の所有権を制限するものでありますから、大深度地下を使用する事業が真に公共の利益となる事業であり、国民の生活向上のために役立つ事業であることを前提に、特別に使用権を与えようとしているのがこの法律の性格だろうと思います。

ところが、J R 東海が使用許可申請書で述べている公益上の理由は、この事業にゴーサインを出した平成23年5月の国交省の審議会で設けられた中央新幹線小委員会の答申を繰り返し引用しているにすぎません。しかし、そこで述べられている、リニア中央新幹線によって大都市圏が一体化して世界のスーパー・メガリージョンを形成することが果たして公共の利益になるかについては、国民の中に多くの異論が存在しています。

少子高齢化が進行し地方の過疎化が深刻になっている中で、リニア中央新幹線はますます都市と農山村間の格差を拡大し、国土全体を荒廃させてしまうのではないかというふうに国土の均衡発展を求める国民は危惧をしております。

そこでお尋ねいたします。

単純なことの確認であります。過日の説明会で事業の目的として掲載されている、大都市圏が1時間圏内になり1つの巨大都市圏が誕生し、東京・名古屋・大阪の各都市や国際空港への移動が飛躍的に便利になることがどうして国民全体の利益になるのか、説明をまずいただきたい。

【議長】 事業者、お願いします。

【事業者（今井）】 まず、中央新幹線は全幹法に基づいて建設をしておるところでございますが、全幹法による整備新幹線と同じ目的を持って建設しているということになります。これは、すなわち整備新幹線の目的は、全国的な鉄道網の整備によりまして国民経済

の発展と国民生活領域の拡大並びに地域振興に資することとわかれておりますので、まさに公益性の極めて高い事業と考えてございます。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人（小林）】 今言われました全国的な交通網の整備になるんですか。片方が車輪があつて、片方車輪がない構造でなるんですかね。

【議長】 事業者、答えられれば教えてください。

【事業者（今井）】 相互乗り入れということにおきましては、方式が違いますのでそういう点では相互乗り入れということにはなりません、ネットワークということの面では、同じ整備新幹線の計画の中で全国的なネットワークがつくられると思います。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人（小林）】 新幹線の中の1つの事業に入っているだけのことでありまして、実態は全然交通網の整備にはならないと私は思います。

次の質問に移ります。

そもそもこの事業がこれだけ現実的な問題となってここまで至っているのは、J R 東海さんが2007年に自社の資金繰りで建設するというふうに発表したのが出発点であります。普通は、こういう鉄道というのはお金がどこから出るかによって、もめてもめて事業が遅れるということでありまして、そんなことならうちの金でやるよといったのがJ R 東海さんであります。

J R 東海さんがそんなことができたのは、国民は誰でも知っております。既存の東海道新幹線の利益がJ R 東海に一手に入っている、そのことを国民は知っております。そういうお金があるから自己の資金繰りでこの事業ができると判断されたんだろうと思います。これについても反論があつたらいただきたいですが、続けて質問しますと、そもそも国民は、国鉄が7つの民間会社に分割されたときに、J R 東海だけもうかるなと誰もが思ったわけでありまして。北海道とか四国とかそういうところのJ Rは大変苦勞するだろうと初めからわかっておりました。

数年前からJ R 北海道の惨たんたる状況が新聞に報道されました。当然J R 東海の方が資金があるんだつたら、全体の交通網をどうするかということでJ R 各社の中で金の配分をめぐつて、国土全体をどうするかという議論がされるべきだろうと、それが国民に対するJ R 関係会社の責任だろうと思うんですが、こういう議論をされたことはないですか。

【議長】 ちょっと大深度の中身は外れるかもしれませんが、事業者は答えられ

る範囲で答えてください。

【公述人（小林）】 いや、ＪＲ東海の問題です。

【事業者（今井）】 弊社は、ＪＲ東海は、東京・名古屋・大阪間という日本の大動脈輸送と、これと一体的に名古屋・静岡を中心とした地域に根差した在来線の運営、並びにこれらの地域を中心とした関連事業展開により日本の大動脈輸送と社会基盤の発展に貢献することを使命としている会社でございます。それゆえに、開業５０年以上が経過しました東海道新幹線の経年劣化や東海地震などの大規模災害に対する抜本的な備えということでこの大動脈を二重系化すると、中央新幹線を超電導リニアにより実現するという一方で、東海道新幹線と一元的に経営していくことで、中長期にわたりまして高速かつ安定的な大動脈輸送を維持、強化していくということで進めてございます。

【公述人（小林）】 ですから、自分の地理的エリアだけ守ればいいと、そういう考えですね。

【議長】 事業者、もし答えられればお願いします。

【事業者（今井）】 ＪＲ東海としての使命はそういうことでございます。

【公述人（小林）】 わかりました。

次に、似たような意味になると思いますが、ＪＲ東海という会社が大深度地下の使用権を与えていいのかどうかという観点から、改めて問題提起をしたいと思います。

一般に公共の利益となる事業は、行政が事業主体である公共事業であるか、行政が事業主体にならない場合でも、それなりの補助金を出すという形で行政が関与する場合はほとんどです。こうしたケースにおいては、国民は、税金の使い道を知るという観点から行政に対して情報公開請求をし、事業の進捗状況や工事契約締結に関する情報を得ることができます。

ところが本事業は、さきに述べましたように、ＪＲ東海が私費による資金繰りで建設するというふうに発表したことを出発点としていますから、ＪＲ東海は今まで工事実施計画の認可を得た後も一貫して私企業が行う事業にすぎないということを理由に、法令で求められた最小限の情報を自社のホームページで掲載するだけという態度に終始してきました。

昨年来明るみに出た工事契約をめぐる大手ゼネコンとの談合問題についても、国民の問題ですからと言い張って一切の情報提供をしませんでした。いわゆる公共事業であれば考えられない対応でありました。特に談合問題などは、もし公共事業であればこれだけで大きな問題になったわけであります。しかも、この態度は、政府から３兆円の財政投融資の

貸し付けを受けた後も何も変わっておりません。

つまり、これを整理すると、JR東海という事業者は、先ほど言いました、まさに大規模な商業圏をつくるんだ、人口圏をつくるんだということを売り物にして、公益性を売り物にして、片方において大深度地下の許可を得るような公益性があるということを言いながら、片方で自分の情報提供の問題になると私企業でございますからと言って秘密主義を使うことができる。いわゆる私企業で、金持ち側の私企業が自分の特典をいいように使って国民の目にわからないようにして事業を進めていると思われてなりません、これについての見解を伺います。

【議長】 事業者、今の質問に対して答えられる範囲でお願いします。

【事業者（大石）】 当社といたしましては、先ほどのご質問は情報を秘密にしているというご指摘だと思いますが、平成19年12月に自己負担を前提とした中央新幹線の推進について発表して以来、全幹法の手続、環境影響評価の手続、山梨リニア実験線における取り組み、工事の状況や環境保全への取り組み、各種説明会、委員会の資料、今回の大深度地下使用認可申請に関する事項など、丁寧に情報発信をしてきております。

例えば環境アセスにつきましては、配慮書、方法書、準備書、評価書というような開示に対しまして、環境省総合環境政策局の環境影響評価法における報告書の作成・公表等に関する考え方におきまして、公表の取り組み事例として紹介されているところでございます。

一方、工事の契約に関しましては、自己負担により中央新幹線を建設するということから、競争原理を働かせて合理的に契約を進めるということの観点から、これらを妨げるような情報を開示してはおりません。

それから、愛知県の情報開示に関しましては、愛知県の情報公開条例に基づき、開示請求の内容に当社に関する情報が記録されているときは、開示決定をするに当たって開示請求にかかわる行政文書の表示、そのほか実施機関の規則で定める事項を書面により通知、意見を提出する機会を与えることとなっており、当社といたしましては、公にすることにより権利、競争上の地位、その他正当な利益を害するおそれのあるものに関して非開示のお願いをしておるところでございます。最終的な開示請求に対する措置につきましては、関係者の利益を損なうことがないように愛知県において総合的に判断され、開示の実施の有無が決定されると理解しております。

【議長】 公述人は続けてください。

【公述人（小林）】 それがわからないんです。

例えば公務員ですと、公務員の職務の遂行に当たって必要な氏名、役職名、住所あるいは事業申告するときに誰とどういう協議をしたかというのは公開されねばなりませんね、公務員ですと。公務員だと公開されねばならなくて、J R東海の職員だと公開されない。しかもJ R東海は公共事業的な事業をやっている。この矛盾、どう考えているんですか。もう一遍お答えください。

【議長】 質問の中にありませんが、答えられる範囲でもし答えられればお願いします。

【事業者（大石）】 先ほど申しましたように、公にすることにより権利、競争上の地位や正当な利益を脅かすおそれがあるものに関しては開示しないという考え方でございます。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人（小林）】 その中身を教えてほしいんですが、今言われた何々に限りという、その限りはどういう場合を言うんですか。抽象的ではなくて、具体的にはどういう場合に、何が漏れたらまずいと思ってみえるんですか。

【議長】 事業者、答えられる範囲でお願いします。

【事業者（大石）】 例えば、行政との協議をしているときにはいろんな団体、地方自治体等と調整をすることがございます。これが調整段階で、決定していない段階で開示されることは、我が方にとっても先方にとってもご迷惑をおかけすることになりますので、そういうものにつきましてはきちんと決定した後に開示するという手続をとっております。

【議長】 続けてください。

【公述人（小林）】 県民は、はっきり決まるまでは知らない方がいいということですね。知らしむべからず由らしむべしですか、そういう考えですか。

【議長】 事業者、答えられる範囲でお願いします。

【事業者（大石）】 決定したところできっちりと開示させていただくという考え方でございます。

【公述人（小林）】 性格がよくわかりました。

次に、3兆円の財政投融資の問題ですが、これ本当に民間からお金借りるのと同じなので、融資先が変わっただけで事業の性格は全く変わっていないって本当に思っているんですか。これ、財政投融資といっても、税金じゃありませんけれども国民の財産ですよ。これを国の許可を得て使えるようになったということについて、事業の性格が全く変わらないと思っているんですか、本気で。質問します。

【議長】 事業者、答えられる範囲でお願いします。

【事業者（今井）】 財政投融资につきましては、従来中央新幹線は大阪まで開業させるために、まず先行して名古屋ということで開業させて、その後、借入金を抑えるということで一遍に大阪までは開業できないと、建設できないということで、名古屋まで開業した後、経営体力を回復させて大阪開業に向けて建設するというので、その場合も借入金をもって建設していくということで計画してございましたが、財投を活用することで大阪までの開業を最大8年前倒すということで、名古屋が終わったらすぐさま着工できるようにするというふうにするものでいずれにしても、中央新幹線は自己負担で建設していくという前提に何ら変わりはないということでございます。

【公述人（小林）】 大阪への工事が短縮されるというのは、これ国策でしょ、一種の。政府の方が短縮してくれと言って3兆円出すわけですから国策ですよ、国策になったわけですよ。あなたたちがつくるときには別に国策じゃないですよ、自分たちのペースで。どっかでありましたよね、もし途中で資金がつかえたらどうしますかといったら、それは工期を延長するだけだと答えていましたよね。そういうふうにもみずからだけの事業で始めたやつが、国がそう言い出すことによって国策に変わったわけですよ。事業の性格変わっていると思いませんか。

【議長】 事業者、答えられる範囲でお願いします。

【事業者（今井）】 市中から借入するものを財投でお借りしまして建設していくということに変わりはないということでございます。

【議長】 公述人、お願いします。

【公述人（小林）】 時間が心配ですから、次へ行きます。

問題がらっと変わります、済みません。僕の頭の中では、大きくいえば2つ目の問題なんです。

いわゆる説明会との関連で、この状況は先ほど川本さんが丁寧にしゃべられましたので、私は重複は避けます。ただ、大深度地下法という法律は、国民何にも知らないんですよ。建前としては、上に住んでいる人には影響を与えないということで法律ができておりますから、その路線上の住民であっても積極的に自分が知ろうと思わなければ何も知らないで済んじゃうんですよ。これでいいのかという問題です。

最低その路線の上にある人については各戸に、あんた、この路線の上にありますよというぐらいの、チラシを配るとか戸別訪問をして、その住民が路線の真上にあるということ

ぐらいは周辺の住民に教える手続はすべきだと思うんですが、どうですか。

【議長】 事業者、回答をお願いします。

【事業者（今井）】 地権者様へのお知らせということでございますが、平成27年に、今回の申請でもございます物件調査をしてございます。これは1軒1軒戸別にご訪問をさせていただきまして調査するものでございます。その調査をするに当たって、中央新幹線が下に通りますと、こういう計画を立てた上で調査をさせていただきたいのでご協力をよろしくをお願いしますということで調査してございますので、まず1軒1軒その時点でお知らせはしてございます。周知をしたというところでございます。

その後、大深度の説明につきましては、ホームページ、それから自治体の広報、自治会の回覧ということで説明会を開催し、その後、説明会が終わった後に説明会の資料、主な質疑につきましてホームページに掲載していますのでご覧くださいということで、これも戸別にチラシを配付して郵送を行っているということで、お知らせしている状況でございます。

【議長】 公述人、続けてください。

【公述人（小林）】 1軒1軒回ったというのは、井戸があるない関係なく1軒1軒回られたということでいいですか。

【議長】 事業者、お願いします。

【事業者（今井）】 そうでございます。

【公述人（小林）】 わかりました。

これ、くどいようですが、先ほど須山さんが言われた、要するに大深度地下法で何かあった場合——ごめんなさい、説明会のときにJR東海は極めて親切にといいいますか、工事進行中に何かあったら言ってきてくださいと発言されたことを聞いたことありますが、その場合に、やっぱりJR東海の工事によってこれが発したのか発しないのかという挙証責任の問題が起きるんですよね。そういう場合に、やっぱり今の時点で住民と話し合いながら、あなたの家の土地と建物の条件はこんなことですかということを確認し合っていく手続がなければ、住民はあと、何が起きても逆に何も言えなくなっちゃうような気がするんですが、どう思われます。先ほどの須山さんの説明と重なりますけれども、お答えをお願いします。

【議長】 事業者、お願いします。

【事業者（今井）】 先ほどもご説明したんですけれども、大深度というのは非常に堅い

ところをシールドで通すということで、解析も行っていますけれども地上には影響ないと考えてございますので、家屋調査を基本的に行わないというところで考えているわけですが、実際に工事をやる際にはそういう影響がないことを確認したり、あるいは連絡窓口を設けさせていただきますので、お気づきの点があればいつでもご連絡を受けて、その後ご確認をさせていただくという体制をとってまいりますので、よろしく申し上げます。

【議長】 続けてください。

【公述人（小林）】 今そういうふうに、何かあったら対応しますというお話ですが、法律を読むと、37条で告示の日から1年以内に限り損失の補償を請求することができるというように書いてあるんですね。何でこの1年限りかというのが、私も不勉強でよく知らないんですが、今のお答えは、別に1年限りにはこだわらないというふうに理解させてもらってよろしいですか。

【議長】 事業者、お願いします。

【事業者（今井）】 はい。その法律というのは大深度法の37条のことかと思うんですが、37条は、大深度の使用の認可を受けた後に事業区域を使わせていただくわけですが、その際に、現に支障するものにつきましては先ほどの井戸の調査をしていますので、補償の協議をさせていただくということでそういう行動に移ってまいります。

一方で、現に今ないんですが、認可を受ける前に既に何がしかの計画があって現地で準備をされて実害が生じているというような、その空間を使うということで実害が出てしまうんだという状況の場合を言っています。その場合については、その実害を確認させていただきまして協議をさせていただくということで、そういったものは1年もあれば明確だろうということで1年というふうに法律上は定められてございます。

一方でご懸念の工事でございますが、これは先ほど私ども申しましたが、工事との因果関係というものが明らかになれば、それは工事の実害、損害ということになりますので、それにつきましては協議をさせていただくということでございます。

【公述人（小林）】 時間が押しておりますので、次に行きます。

この事業というのは、大深度地下法は都会部だけですよね、法律で地域の対象があって、政令にしたがって決まっておりますが、都会部以外のところでも、何ていったって南アルプスを通るわけですから、地上から数十メートルはおろか、1,000メートル以下のところも走るわけですよね。そうなってくると、地上権は上下に及ぶという原則からすると、大深度地下法の区域以外だったら全て民法上の地上権の設定とか何とか、土地所有者

としなきゃならないと思うんですが、そういうふう理解してよろしいですか。

【議長】 今のご質問は区域外のお話でございますか。

【公述人（小林）】 区域外。でも、大深度地下の適用の範囲の問題にかかわる。

じゃ、質問を変えましょう。小さくしましょう、質問を。

愛知県下において、春日井市で大深度地下の地域じゃないとしているところありますよね、説明会で。その地域どうするんですか。

【議長】 もし可能であれば、答えられる範囲で。

【事業者（今井）】 春日井市の坂下町四丁目より北の部分ということかと思いますが、その部分のトンネルの位置が地表面から50メートル以上深いところということで、通常の整備新幹線と同様の扱いを考えてございます。通常の整備新幹線というのは、50メートル以上深いようなところについては区分地上権は設定していないということでございます。

【議長】 時間もないので、できれば……。

【公述人（小林）】 区分地上権を設定しないで事が済んじゃったから、それでよしということですか。もし土地所有者が何らかの、使用貸借でもいいけれども、お金を伴わない契約を結びたいと言ったら、それは答える義務があるんじゃないですか。

【議長】 済みません、この質問ちょっと大深度と別のもので、ほかにまだ質問項目があると思いますので、そちらの方をしていただければと思います。

【公述人（小林）】 大深度の解釈にかかわる問題です、これは。何で。要するに、そういう今の説明でやったら、別に大深度地下法を一時使わなくても済んじゃうでしょ。過去のいわゆる整備新幹線と同じ方法やっているというんだったら、整備新幹線がそのまま済んじゃってることの方がおかしいと僕は思うんです、何も起きないで。大深度地下法も使わずに50メートルのところを、何の法律的な手続もせずに現に済んじゃってるわけですよ、今は。そっちの方が僕はおかしいと思うんですが。

【議長】 事業者、時間もないので、答えられる範囲でお願いします。

【事業者（今井）】 今回申請しましたところにつきましては、大深度法に基づいて使用権を設定させていただくということで、それ以外のところにつきましては整備新幹線と同様ということで、先ほどのお答えと同様でございます。

【公述人（小林）】 そうすると、愛知県内の春日井市の大深度地下の申請していないところも同じ扱いをするという理解でいいですか。要するに、過去の整備新幹線と同じ扱い

をしますということでもいいですね。

【議長】 答えられる範囲で、もし可能であればお願いします。

【事業者（今井）】 整備新幹線と同様で考えてございます。

【公述人（小林）】 それが通用するかどうか疑問ですけども、私の公述を終わります。

【議長】 ありがとうございました。公述人と事業者は降壇してください。

（ 公述人・事業者の降壇 ）

【議長】 次の公述人の方はまだお越しになっておりませんので、17時35分まで小休憩といたします。

（ 休 憩 ）

【議長】 次は、公述人鈴木隆さんから公述をしていただきます。公述人鈴木隆さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

（ 公述人の登壇 ）

【議長】 現在の時刻が17時31分ですので、17時35分から公述を開始し、30分後の18時5分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合は、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

それでは、公述をお願いします。

【公述人（鈴木）】 私は、一般社団法人愛知県観光協会の専務理事をしております鈴木隆と申します。

愛知県観光協会は、国内、国外から愛知県内に観光客を誘致して観光の振興を図り、愛知県の産業経済の発展及び文化の向上並びに県民福利の増進を図ることを目的として設立されています。

当観光協会は、会員数が平成30年3月31日現在425会員で、会員の業種や属性は多岐にわたっております。犬山市観光協会、南知多町観光協会、ツーリズムとよた、蒲郡市観光協会、渥美半島観光ビューローなどの尾張地域、西三河地域、東三河地域のそれぞれの地域観光協会、また旅館、ホテルなどの宿泊関係、そして神社、博物館、各種体験施設、見学施設などの観光施設、名古屋めしや県内のお土産を提供する飲食店や観光土産品関係、鉄道、飛行機、船舶などの運輸交通関係、また県内の各市町村、新聞社等の報道関係などが会員となっております。

このたびは大深度地下の使用の認可に関する公聴会ではありますが、この公聴会は大深

度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づいて、リニア中央新幹線の開通、開業に向けての不可欠な手続であると理解しております。つきましては、リニア中央新幹線の開通、開業が愛知県地域に与える効果及び効果への期待について、観光振興の立場から発言をさせていただきますと思います。よろしくお願いたします。

まず最初に申し上げたいことは、それぞれの地域が観光振興を進める上で非常に重要な要素として交通手段の利便性が挙げられるということです。

観光客の方がお住まいの地域から観光地にお越しいただく交通手段を私ども観光関係者は「一次交通」と呼び、また、観光地に到着した後に観光地の中で移動する交通手段を「二次交通」と呼んでおります。リニア中央新幹線は典型的な一次交通でございます。リニア中央新幹線の開通という一次交通の利便性の向上は、地域の観光振興には大変な追い風になると考えております。訪れるのに相対的に不便な地域は、観光地として多くの方を迎え入れることはできません。

さて、愛知県は国際空港と国内空港の2つの空港があり、新幹線、2本の高速道路、多数の自動車専用道路が通り、また大型クルーズ船が停泊できる港もあり、国外や他県から観光客の方にお越しいただくことができる大変な優位性を有しております。国外や県外から愛知県へは、これらの空港や新幹線などを利用して来県されます。既存の東海道新幹線に加え新たにリニア中央新幹線が加わることにより、愛知県の優位性がさらに拡大し、来県者が増加することを期待しているところでございます。

一方、海外においても、また国内においても、各国各地域が観光は国や地域を活性化し豊かにする重要で貴重な産業として、観光客の誘致を競い合っています。こうした中、リニア中央新幹線の開通は、愛知県の競争力を高める重要な交通インフラになると大いに期待をしているところです。

では、リニア中央新幹線の整備が観光の振興にもたらす効果について、期待しているところを順次述べてまいります。

第1に、愛知県に来県される観光客数の増大です。

現在、中部国際空港の利用者は2017年度が年間約1,150万人、県営名古屋空港は約90万人でございます。愛知県内の新幹線の3つの駅、名古屋、三河安城、豊橋の新幹線の乗降客数は、公表数値がないため推計となりますが、合計で年間2,500万人から3,000万人と想定しています。

また、愛知県へお越しになった観光客数は、平成26年から27年は11.3パーセン

ト増加し、平成27年から28年は6.1パーセント増加しており、その結果、平成28年は約4,500万人となっております。内訳は、国内他府県からが約4,300万人、海外からが約230万人となっております。リニア中央新幹線の開通により、こうした来県者の増加を維持していくことができるものと期待しております。

また、第2といたしまして、観光消費額の増加を期待しております。

愛知県の観光消費額は平成26年が7,270億円、平成27年が7,813億円、平成28年が8,320億円と、毎年7パーセント程度増加しており、順調に伸びております。この観光消費額は、観光客数とお客様1人当たりの消費額の掛け算であらわされます。そして、お客様1人当たりの消費額、すなわち客単価は観光地での滞在時間と一般に正の相関関係があります。

東京から名古屋までの所要時間が既存の新幹線では1時間40分程度のものが、リニア中央新幹線では1時間短縮され40分になるとのことです。首都圏から愛知県にお越しただく時間が短くなり便利さが増すだけでなく、愛知県内での滞在時間が往復で2時間分増すこととなります。これは、日帰りもしくは1泊2日で来県される観光客の客単価について大きな増加効果があると考えております。

なお、愛知県にお越しになった方の平均宿泊数は、平成26年が1.29泊、平成27年が1.30泊、平成28年が1.28泊です。率直に申し上げて、愛知県はなかなか2泊3泊と長くお泊りいただく観光資源に乏しく、1泊の方がほとんどです。このため、滞在時間が2時間延びる効果はとても大きいものがあると期待しております。

また、ビジネスでお越しになった方も新幹線に乗る時間を1時間遅らせることができ、名古屋めしや地域の地酒などを楽しんでいただく夜の消費、いわゆるナイトタイムエコノミーの機会も増えるのではないかと期待しております。

次に、第3といたしまして、国際会議など、いわゆるMICEの開催件数の増加でございます。

愛知県での国際会議の開催件数は平成26年が179件、平成27年が187件、平成28年が200件と、毎年10件程度増加しています。国際会議などのMICEは圧倒的に首都圏での開催が多いわけですが、首都圏からの時間的距離が大幅に短縮されることにより、愛知県でのMICEの開催が一層促進されるものと考えております。

第4といたしまして、観光客数の増加や観光消費額の増加が愛知県内の各地域により広範囲に浸透していくことです。

先ほど申しましたとおり、リニア中央新幹線は愛知県での滞在時間の増加に貢献してくれますので、観光客の方がこれまで以上に県内の各地域へ足を伸ばして下さることが可能になります。名古屋駅で降りられた観光客の方が知多半島の島々での海産物や風景、西三河北部の足助の紅葉や小原の四季桜など季節の彩り、そして奥三河の花祭などの伝統芸能を味わっていただく機会が増加するものと期待しております。

また、東海道新幹線の三河安城駅と豊橋駅に停車する新幹線の本数の増加も大いに期待しているところです。現在三河安城駅はこだまのみが停車し、1時間に2本程度となっています。豊橋駅はひかりも一部停車しますがほぼこだまであり、やはり1時間に2本程度の停車となっています。リニア中央新幹線の開通に伴い既存の東海道新幹線でこだまやひかりの本数を増やす運用がなされれば、三河安城駅や豊橋駅の利用者が大いに増加するものと予想されます。

三河安城駅は西三河地域の、豊橋駅は東三河地域のより一層基幹的な駅として、それぞれ三河湾の西尾や蒲郡あるいは渥美半島へ観光に行くための基点になると考えております。このように愛知県内のさまざまな地域へ観光客にお越しいただき、県内の幅広い地域へ観光振興の成果が浸透していくことが可能になると考えております。

次に、第5といたしまして、リニア中央新幹線そのものが魅力的な観光商品であることを挙げたいと思います。

最高時速505キロメートルで走るリニア中央新幹線は、移動手段であるだけでなく、乗ること自体が楽しい乗り物であります。2004年に中国で運行を開始した常電導リニアの交通機関に上海トランスラピッドがあります。この磁気浮上式鉄道は最高時速431キロメートルで、上海国際空港と竜陽路という駅の間約30キロメートルの区間を8分程度で結んでおります。短い距離ですが、乗車を目的に上海に来る観光客も多いと聞いております。

一方、リニア中央新幹線は2015年4月に時速603キロメートルを記録し、超電導磁気浮上式による世界最速の交通機関です。全国からだけでなく、世界中から鉄道ファンや乗り物好き、また一度は乗って体験したいという観光客にお越しいただけるものと期待しております。そして、こうした新しい技術に挑戦した乗り物を子供たちが身近なものとして眺めたり乗ったりすることで科学研究に胸を膨らませることがあれば、観光振興以上の効果も期待できることでしょう。

第6といたしまして、観光産業の振興を通じた地域社会の維持活性化について申し上げ

たいと思います。

観光地の中核をなす旅館、ホテル、観光施設、土産品業などは極めて労働集約的な産業です。調理、接客対応、清掃、土産品の販売、施設機械・器具の維持管理、送迎、運搬、警備など、多種で多量の雇用を生んでいます。

また、こうしたサービス部門だけではなく、地域の魅力ある食材の供給源として第一次産業である農業、水産業が観光産業を支えています。畜産、養鶏、野菜生産、果物生産などを行う農業法人、潮干狩りや水産物を水揚げする漁業協同組合、そして水産物の加工を行う水産加工業者なども愛知県内のそれぞれの地域観光協会に加入し、観光産業の一翼を担っています。

愛知県は製造業を中心とした産業県のイメージが強くありますが、実は全国有数の農業県でもありまして、毎年三千数百億円の農業産出額を誇り、全国順位は平成23年から28年で見ると全国6位から8位となっています。また、水産業ではウナギやトラフグ、ワタリガニ、シラスなどが全国上位の生産量を誇り、愛知県を訪れる観光客に良質な食材として提供されています。

リニア中央新幹線の開通により観光客と観光消費額が増加することは、地域により多くの労働機会を提供するとともに、地域の最も基本的な地場産業である農業や水産業の振興につながります。こうした観光にかかわる所得の流れを通じて、地域社会が維持活性化されることを非常に強く期待しております。

最後に、第7といたしまして、シビックプライドの向上でございます。自分たちが住んでいる地域への誇りや愛着を最近では「シビックプライド」と呼び、地域社会の維持活性化の重要な要素と考えられています。

リニア中央新幹線の開通により観光客を初めとする交流人口が増加することにより、愛知県に住んでいる私たちは今以上に日常生活の中で言葉や方言、服装や所作振る舞い、また習慣などが異なる国外や県外の人々と出会ったり交流したりする機会が増えていくこととなります。自分たちが常日ごろ当たり前と思う習慣や社会的マナー、他者への配慮、あるいは物の感じ方などについてさまざまな刺激を受け、それらが私たち自身のことやこの地域のことを振り返る契機になるのだろうと考えられます。そして、私たちの住んでいる地域は外国や県外の方が訪れたい文化遺産や自然、食べ物に恵まれ、さらには治安がよくゆったり安心して旅行に来ることができる魅力ある地域であるという自負や地域への愛着を私たちの中に醸成してくれるものと期待しております。

さて、ここまではリニア中央新幹線の開通、開業が愛知県地域での観光振興に与える効果とその効果への期待について申し上げました。当然プラスの効果ばかりではなく、マイナスの効果も予想されますので、その点について申し上げます。

最初に、愛知県内の観光動向について2、3触れさせていただきたいと思います。

まず、海外からの訪日外国人の動向でございますが、日本全体としても愛知県としても継続的に増加しており、平成28年の訪日外国人数は約2,404万人でございます。このうち愛知県へお越しいただいた外国人数は228万人で、全体の約5パーセントとなっております。

中部国際空港を利用される訪日観光客の平均宿泊数は5.5泊程度ですが、このうち愛知県での平均宿泊数は1.30泊となっております。愛知県ではなかなか2泊以上していただけていないという現状でございます。中部国際空港を利用しても実際の宿泊は4泊以上が県外ということで、愛知県ではなく近隣県での宿泊が多いようです。

また、成田・羽田空港のある首都圏と関西空港のある近畿圏を結ぶルートは「ゴールデンルート」と呼ばれ、訪日外国人の方が新幹線やバスで移動されます。愛知県はゴールデンルートの真ん中に位置し地の利はあるのですが、残念ながら観光の目的地とはならず通過するだけ、または、夕方に到着し翌朝早くに首都圏もしくは京都方面に出発する宿泊のみというケースも多くあります。富士山や京都、奈良の神社仏閣は訪日外国人にとっても人気があるという状況です。

また、愛知県内の旅館、ホテルの稼働の動向ですが、名古屋市内を中心に、いわゆるシティホテルと呼ばれる宿泊施設は稼働率が80パーセントから90パーセントでほぼ満室状態です。新規建設も進んでいます。一方、知多半島や三河湾沿海部、三河の内陸部の温泉など、従来型の観光地の旅館、ホテルの稼働率は都市部に比べ低いものとなっております。

観光消費額について申し上げますと、宿泊客は客単価が高く、観光消費額を上げるには宿泊客を伸ばすことが大切ですが、都市部以外ではなかなか伸ばし切れていないところが現状でございます。

リニア中央新幹線の開通により首都圏からの時間的距離が短縮され便利になるということとは、成田・羽田空港に来た訪日外国人または首都圏在住の方が名古屋駅を単なる中継点として高山、白川郷などの飛騨地方、そして福井地方、また三重県の伊勢・鳥羽地方を目的地とされるケースも今以上に増加してくることも予想されます。つまり、愛知県が便利

になる以上に近隣県の観光地が便利になり、より強い吸引力を得て、いわゆるストロー効果で愛知県の観光振興にマイナスに作用する効果も予想されます。

当たり前のことですが、私ども観光振興に携わる者は、愛知県地域が観光客の皆様を選択していただけるよう観光資源の磨き上げやストーリー化、地域を挙げてのおもてなしの姿勢の向上、地名表示やW i - F i 環境の整備など、滞在満足度の向上をしっかりと進めていくことが不可欠です。自助努力を十分に行って初めてリニア中央新幹線の開通効果を得ることができるわけですから、開業のチャンスをしっかりと捉えていけるよう観光振興を図っていく必要があると考えております。逆に申しますと、リニア中央新幹線の開通、開業は、地元がしっかり取り組んでいかなければ、よい効果どころかマイナスの効果が出るよと愛知県の観光産業界に迫るものであると考えております。

最後に、近年、鉄道ネットワークなどの充実によって地域が大きく変化した事例として、民間調査機関の公表結果などをご紹介します。

日本政策投資銀行の調査によりますと、2015年3月に北陸新幹線が開業した石川県では、開業初年度の経済波及効果が推計で678億円、2016年3月に北海道新幹線が開業した北海道では同様に効果が推計で350億円となり、石川県、北海道とも予想を超える経済波及効果があったとのことです。

さらに、中部圏社会経済研究所の試算によりますと、リニア中央新幹線の開業による人的交流関連消費額は、2027年度から2037年度までの開業後からの10年間で愛知県では8,647億円の増加が見込まれ、今年度の2018年度から2037年度までの20年間で愛知県での経済効果は2兆2,738億円が見込まれるとのことです。そして、最終的にはリニア中央新幹線の新大阪までの開通により三大都市圏が結ばれることになり、そのときは愛知県における経済効果は相当なものになることが期待されます。こうした効果を享受するために、私たち愛知県の観光産業がしっかり観光の実力を蓄え、観光客の皆さんに選んでもらえる観光地域となることが前提であると考えております。

当観光協会といたしましても、2027年度のリニア中央新幹線の開業を見据え、愛知県の観光が一層魅力的になるよう、各地域の皆様とともに力を合わせて取り組んでまいりたいと考えております。

以上で公述を終了します。ご清聴ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 公述人鈴木隆さんの公述は予定の終了時間より早く終了しました。次の公述人西川富夫さんより公述開始時間繰り上げの了解をいただいておりますので、西川富夫さんは壇上にお上がりになり、公述の準備をお願いします。

(公述人の登壇)

【議長】 現在の時刻が17時58分ですので、18時から公述を開始し、30分後の18時30分までに公述を終了されるようお願いいたします。なお、この時刻までに終了されない場合には、公述の中止を命ずることとなります。

それでは、公述の開始時間までしばらくお待ちください。

それでは、公述を開始してください。

【公述人(西川)】 皆様、こんにちは。

私は、名古屋駅太閤通口まちづくり協議会の会長を務めさせていただいております西川富夫でございます。

本日は、このような機会をいただきましてありがとうございます。まちづくり協議会の視点で、一般市民の目線に立って意見を述べさせていただきます。

私、喜寿を過ぎました高齢でございます。喉を痛めておりますのでお聞き苦しいところがあるかも知れませんが、ご容赦願います。発言時間は、20分から25分程度の予定です。それでは座らせていただきます。

まず、私どもまちづくり協議会の基本的な考えを申し上げます。

超電導リニアによる中央新幹線は、名古屋にとって、さらには我が国にとって極めて重要であると考え、大深度地下方式の安全性を実証し、早急に整備していただきたい。日本の基幹軸である東京・名古屋・大阪の二重系化が必須であり、特に名古屋までは早急に整備する必要があると考えます。

この考えに至った理由を、3つの項目に分けて申し上げます。

1つ、名古屋駅西口の戦後の歴史と名古屋駅太閤通口まちづくり協議会の経緯について、2つ目はリニア中央新幹線の役割と期待するところ、3つ目は新しいシステムに対する安全対策のあり方(一般市民の不安解消に努める)、この3つについてご説明します。

まず初めに、名古屋駅西口の戦後の歴史と名古屋駅太閤通口まちづくり協議会の経緯について申し上げます。

終戦間もないころは鉄道が主な交通手段でした。名古屋駅に隣接する利便性の高い西地区、通称「駅裏」と言われておりましたが、名古屋の台所を支える闇市として発展しまし

た。その後、新幹線の開通により駅西口は「駅裏」から「太閤通口」になりました。それにあわせて名古屋市の区画整理事業によるまちづくりが行われ、その後、電線地中化が進むなどして名古屋駅の西の玄関口になりました。

その折、地元の土地所有者は約40パーセントの減歩、土地の提供に協力して、現在のような整備された道路ができました。名古屋市の戦災復興は基本的には20パーセントの減歩でした。40パーセントの協力をしたということです。

その後、リニア中央新幹線の具体化が現実味を帯びてきた時期に、それに見合う国際都市名古屋の玄関口としてのまちづくりが期待され、それにあわせて私どもまちづくり協議会を発足、平成24年5月17日のことです。本年で7年目を迎えます。

リニア中央新幹線開通とともにまちづくり百年の大計を志す「樁まちづくりビジョン」を平成27年につくりました。これは私どもがつくったビジョンでございます。そのビジョンの冒頭の挨拶文を紹介します。

リニア中央新幹線の工事もいよいよスタート。このたび名古屋市は「名古屋駅周辺まちづくり構想」を発表。「国際的、広域的な交流拠点・玄関口にふさわしい風格とにぎわいの顔づくり」が基本方針に示されました。私たちの駅西地区にも方針にふさわしいまちづくりが期待されています。だからこそ、世界を見据えた高邁な理念とそれを実行に移す覚悟が必要だと書かれています。まさにリニア中央新幹線開通の期待の大きさを感じます。

次に、2つ目のリニア中央新幹線の役割と期待するところについて述べます。

東京・名古屋・大阪、すなわち東名阪は日本列島の基幹軸であり二重系化が必要であると多方面の方々から言われているのは周知のとおりです。東海道新幹線東京・名古屋間は在来の東海道本線と寄り添うように海岸線を通っており、東海地震、南海地震等大規模災害に備えるため、中央道による二重系化が求められています。東名阪の高速道路も、東名、新東名、名神、新名神と、二重化が既に進んでいます。高速鉄道の二重化は、在来の新幹線の考えもありますが、これはこれで今までの実績を踏まえると十分意味がありますが、現状のレベル以上の期待は持てないような気がします。

リニア中央新幹線の時間短縮の意味を考えてみたいと思います。東京・名古屋間で片道1時間、往復で2時間、東京・大阪では開通のころにはおよそ片道1時間30分、今は1時間15分になっていますが、往復で3時間ほどの時間を生み出すと予測されています。1日の活動で、東京・名古屋間が40分、東京・大阪間がほぼ1時間の距離となり、名古屋で2時間、大阪で3時間の時間を生み出すことは、ビジネス活動にとどまらず、文化活

動、福祉、医療、教育、観光、国際活動、政治など、数多くの分野の交流機会の拡大を促し、人口6,000万人、国土交通省の白書では7,000万人と書かれていますが、都市集積圏域は世界に類例のない社会を構成するだろうと考えられます。

この生み出された時間の活用方法は、それぞれの分野の人々の知恵により社会に大きな影響を及ぼすと考えられます。名駅西の不動産価格の急上昇、バブル期以上で一時日本一の上昇率でしたが、そのニーズを先取りしている兆候と考えられます。

次に、二重系化の拠点駅である名古屋駅はさらなる重要性が求められ、スムーズな乗りかえのできる設備が必須で、大深度地下利用による現在の新幹線の直下が最適であると思っています。

日本の^ス隧道施工技術は世界最先端であり、その証として近年、網の目のように日本列島に隧道の多い高速自動車道が展開されています。その隧道施工技術を活用した大深度地下の利用によるメリットは、合理的ルート設定が可能で、事業期間の短縮が図られ、地表や浅い地下に比べて地震に対して地盤が安定しており、騒音・振動の減少により環境保護に役立つなど多くのメリットがあり、今後、地下埋設物が多い都市において多方面での利用が期待されます。

そのため、平成13年、今から17年ほど前に、国土交通省により大深度地下使用協議会が発足し、その後、大深度地下利用に関する技術開発がまとめられました。3つの技術開発の視点、よりよく安全に使う、環境に配慮してよりよくつくる、適切に評価すると、技術開発の方向性が整理され、12の対応技術分野と22の技術開発テーマにまとめられました。多くの技術課題が存在しますが、これらテーマは事業の計画、構築、利用の各段階に対応しており、大深度地下利用全般にわたる技術課題に具体的に対応したものとなっています。

私どもは専門家ではありませんが、このように詳細に具体的に検討されていることを知り、技術問題は不安よりも安心と期待の方が大きくなりました。どうかそのレベルをさらに上げて安心・安全を進め、社会的ニーズに応えていただきたいと思います。

次に、3つ目の項目の新しいシステムに対する安全対策のあり方（一般市民の不安解消に努める）について申し上げます。

まず初めに、東海道新幹線建設時の安全対策について、当時を思い起こしてみたいと思います。東京・大阪間に500キロメートルを超える線路を新設し、時速200メートルを超える営業運転は未知の世界で、在来線の最高速度時速100キロメートルプラスアル

ファのほぼ倍の速度であり、果たして可能なのかと不安があり、ちまたではいろいろなうわさが立ちました。私の若いころで、今でも記憶にあります。当時十河総裁がこの鉄道の建設を公にしたときに、猛反対した人々に戦艦大和や万里の長城になぞらえて、世界の三大バカと酷評されました。また、新幹線が走り始めたころ、大事故を想定して沿線の医療施設や救助機関のマップが作成され、緊急事態に備えられました。これは幸い杞憂でありましたが、このように大がかりで高度な新しいシステムがつくられるときはいろいろな不安が起きます。

国鉄の技術研究所が中心になり日本の産業技術の総合力で完成させた内容は、例えば高速走行実現のための台車試験、その走行距離は地球から月までの距離を実施しました。ロングレールの伸縮固定化、高速集電のための電車線・パンタグラフの開発、直流1,500ボルトから交流2万5,000ボルトの送電とそれに関するモーターの開発、閉塞信号機をなくして車内信号方式にした、運転指令、全線を管理する新幹線総合指令所をつくった、またこれを二重化したなど、多くの課題を実証試験により解決して営業運転をスタートしました。開通は昭和39年10月1日。

そのころの様子は、ここにあります「東海道新幹線安全への道程」、これは齋藤雅男さんがお書きになられた。この方は戦後国鉄の輸送近代化に尽力した鉄道マンで、新幹線開発にも携わった方でございます。

ちょっと読ませていただきます。この世紀の高速鉄道の開通によって、その総合技術は日本国内はもちろん世界の世論を沸かし、大きな話題となっていた。外国人の見学者は後を絶たなかった。東京オリンピックも終わり、10月はさしたる事故も事件もなく無事に過ぎた。だが、11月に入ると初期故障に類する事故が起き始めた。初期故障といっても、在来線でこれまでに経験してきたような単純なものではなかった。世界で初めて経験する時速200キロの速度から起こる無数の外乱条件が、その原因となっていた。設計・製造・工事の各方面において未知の経験をもとにつくり上げられたために起きたものだが、設計思想の上からも計画外の故障が起り始めた。運転上からも、これまでの列車運転では経験したことのない問題が多発した。

それで、次のように書かれています。せっかくの新幹線も、開業はしたが、もう一度全列車をとめて初めからやり直してはどうかという意見すら漏らす者が出てきた。しかし、8,000人の新幹線の職員は、何と言われようとこの巨大プロジェクトをものにするために頑張っていた。このように記されています。このような体験を踏まえ、先人たちのた

ゆまない安全への努力が今日の世界一信頼のある高速鉄道を実現したのであり、その道は決して楽なものではなかった。今後もこの経験を生かし、真摯な姿勢で新たなテーマに對峙していただきたい。

最後に、リニア中央新幹線に対する安全対策の取り組みのあり方について申し上げます。

次に述べる事柄は、鉄道事業者の人々は安全への取り組みと日常実施していることですが、私どもの思いを3つの視点から、僭越ですが述べさせていただきます。

1つ、フェールセーフが安全への原点。

人間は誤った操作をすることがあり、人間のつくったシステムが誤作動を起こすことがある。鉄道システムは誤操作、誤作動しても人命を守るための仕組みを考えてきた。これがフェールセーフで、それができない場合はシステムを二重系、三重系にしてきた。計画外の初期故障防止のためにも、十分な実証試験がシステムの信頼を得る唯一の方法である。最近の技術レベルは高くなり、ほとんど誤操作、誤作動がなくなってきたために油断が生じることがある。これが安全神話へとつながっています。多くの失敗から先人が築いたフェールセーフの思想をいま一度かみしめたい。

2つ目は、防災・減災対策のレベルアップです。

東海道新幹線早期地震警報システムなど多くの測定方法によりデータを収集して防災・減災対策を実施、詳細はJRガゼット（g a z e t t e）2017年の9月号に書いてありますが、その実績を上げてきましたが、官民一体となって危険予知システムへのレベルアップをお願いしたい。

どうということかと申しますと、鉄道関係者だけでなく、地震学者、気象学者、地質学者、宇宙学者、ひいては海洋学者、動植物学者、あるいはそれらの専門家のほかにコンピュータソフト開発者が参加して有機的な組織をつくり、AI（人工知能）を活用して、鉄道沿線だけでなく、ほかにも活用できるように日本列島全体のデータ分析を考えていただき。卑近な例で恐縮ですが、例えば囲碁、将棋のソフト開発者は、その道のプロではないが、名人に勝ちました。蓄積した専門家の膨大なデータを使って1秒間に数千万、数億の手を検討して最善手を選ぶことができるコンピュータソフトの力は、人知を超えたものがあります。何かヒントにならないでしょうか。

3つ目は、運行管理システム並びに運行管理者の安全使命感の再認識です。

安全は輸送業務の最大の使命である、これは鉄道マンが入社したとき必ず最初に覚える心構えです。初心忘るべからず。これからはこのような安全対策の取り組み状況を、一般

市民の不安をなくすために適切な広報活動を行い、一般市民がその取り組みを理解し、さらに協力してもらえようお互いの信頼を築くことが必要ではないでしょうか。100パーセントの安全は存在しないが、日ごろの真摯な姿勢と高い安全性により生み出される絶対的な信頼は存在できると思います。

最後の結びの言葉として、東海道新幹線は日本の産業の総合力によって開業し、開業当初は少し不安が残っていましたが、その後のたゆまない安全への努力により世界一の安全な高速鉄道を実現しました。超電導リニア方式の中央新幹線についても、日本の産業の総合力をもって世界一安全な超高速走行を実現していただきたい。このプロジェクトで培った技術及び安全システムを世界が求めるときが必ずやってくることを期待いたします。

ご清聴ありがとうございました。

【議長】 どうもありがとうございました。降壇してください。

(公述人の降壇)

【議長】 これにて本日予定しておりました公述は全て終了しました。本日の公聴会はこれにて終了いたします。

引き続き、明日7月7日は午前10時より公聴会を開催することとしております。

本日は、公聴会の円滑な進行にご協力いただきましてありがとうございました。

なお、会場の管理上の都合がありますので、公述人及び傍聴人の方々は速やかにご退場をお願いいたします。