

公述人(懸樋)】 私は、大田区に生まれました懸樋哲夫と申します。今は東大和に住んでいます。よろしく申し上げます。

昨日も公聴会を傍聴しておりましたが、まずその中で、少し問題について述べさせていただきたいと思います。

公述人の中に、何人かのリニアを推進する意見がありました。その中で、経済効果なバブル時代の再来を望むかのような意見がありました。全く願望を述べていたにすぎないと聞こえました。

例えば森地茂さんという学者の方は、長野で長野に行って日帰り農業ができる。リニアに乗って日帰り農業ができるというようなことを述べていました。都市に住んでいて、田舎へ移り住んで農業をしたいという希望を持つ人はいるでしょう。しかし、当然ながら野菜などを育てて自給していこうという志向性は、食べ物の安全やスローライフへの志向だ と思います。そのためにはエネルギーやコストをかけないのが当然の前提です。一日の農 作業のためにリニアの高い運賃を支払い、エネルギーを大量に使って超スピードで畑まで 行くということでは、得られる農産物の量に対してコストが大きく上回ることは明らかで、 農的志向性に逆行しているということは言うまでもないことです。スピードだけを求めて リニアに乗ろうとする人がどれほどいるというのでしょうか。

それから、一度はリニアに乗ってみたいと皆思っているというふうにも述べていましたが、一度乗ってまた乗りたいと思っても、行く先に超高速で行く用事がなければ何度も乗るわけではないでしょう。ここにリニアの本質的な問題が明らかになると思います。それは高速で移動するというだけで得られる経済的な効果は、高速で移動するためのエネルギーのコストを回収できないということです。

また、森地さんは、最近技術が進んでいて、トンネルを掘る際、横に1キロ先までボーリング調査できる。なので、水が出るなどしたらトンネル工事の方向を変えることもできるというふうに語っていました。

直線で進まなければいけないリニアですよね。トンネルは直線で掘るんですよね。トンネル工事の方向をそれで変えるというようなことが途中でできるのでしょうか。できるわけじゃないですよね。もう初めから直線ルートを決めて掘り始めるわけでしょう。ほかの新幹 線とかほかのト

ンネルだったら多少曲げることが可能なのでしょうけど、そういうことを考えますと、リニアというのはもう既に技術として行き止まりなんじゃないかなというふうに思うわけです。

- 26 -

それから、南アルプスにトンネルを掘るということなんですけど、1年に4ミリ隆起して山が動いているというふうに言われています。トンネルが掘られると、確実にこの影響を受けることになるんですよね。超電導コイルをガイドウェイに並べている状態は、聞くところによると、ミリ単位の精度が必要だというふうに聞いています。ガイドウェイが10年たって40ミリも動いてしまったというようなことでは補修作業も追いつかないのではありませんか。

ということで、結局南アルプスにリニアのトンネルを掘ることは無理なんじゃないかなというふうに、昨日の話を聞いて思いました。

更に、外国の方の観光客が増えるというようなことも言っていました。ただ、リニアはほとんどがトンネルで、景色が見えないわけです。

山梨の駅の予定地でも、地上には出るものの富士山がその位置からは見えないわけです。山梨の実験センター、見学センターへ行くと、大きな絵に富士山がでっかく描かれていて、未来の図がつくられていますけれども、全くうそですよ。駅からは富士山は見えないのに、何で未来の山梨の絵にリニアと一緒に富士山が描かれているんですか。不当表示といってもいいんじゃないでしょうか。

ということで、海外のお客さんが日本に見えて、リニアに乗るか乗らないか、どちらにしても、がっかりするんじゃないかというふうに思います。

大深度使用について話せというふうに言われるようなので、本題に入りますが、この大深度の使用について、さっきの学者さんは、経済効果をいろいろ言っていましたけども、別に大深度のことについては言っていませんでしたけど。それは認められて、昨日最初に発言した人には大深度のことを言ってくれというふうな話でしたけど。それは推進派の人 はよろしいんですか。どちらにしても、本質的な問題も語りましょうと、お互いということでもよろしいですね。そのように考えております。

一部の商工業者の利益のために土地所有者の権利を奪うかのようなことが、そういう主張が、大深度使用という憲法を犯すほどの理由になるとは、あきれた口実であったというふうな感想です、私の。

大田区議の奈須利江さんの公述は、とても大深度の地下使用問題についての的確なことを語っていただいて、とてもよかったと思っています。憲法にも民法にも保障されている私権を奪うものだと、どうしてそんなことが可能なかと、全くその根拠がないと いうことがきちっと語られたと思います。

- 27 -

それと、私が思うには、この公共性が理由にされるわけですけども、公共性というものがもしリニアが危険な乗り物であったのであれば、あるいは環境を壊す、地域の住民にとって危険を及ぼすようなものであるのであれば、これは公共性の前提が成り立たないと いうことだと思うんですけど、いかがでしょうか。

それから、山田さんという方、総務省の消防研究センターというところの方が、火災の際の安全性についてお話しされました。話によると、台車など車両の外では、火災の早期発見が必要だというようなことを言っていました。それは言い方を変えれば、早期発見がされにくくて、この台車の下のところなどから火が出たら非常に危険なんだというふうにも聞こえました。

そのような場合、台車から出て見えないようなところでいつの間にか火が広がっているようなときに、どうやって発見して、どうやって消火するのかというようなこと。それは、発見しなくてはいけないというような話でしたけど、どうやって発見するかについては、昨日はなかったと思います。

これはどういうことなのか、実際にどういうふうにそれを、非常口近くでとめるというふうに、前に仰っていましたがけれども、そんなことができない場合もあるでしょうから、台車の下で火災が起きる。それが非常口でないところで止まってしまった。さて、消火はどうするんですかということをお聞きしたいと思います。そのときの脱出方法とか。先に火が回って、その非常口でないところで止まったときの脱出方法ですね。それを教えてください。これ質問の1番目です。

それから、側壁のガイドウェイからは、5テスラの磁界が出ているというふうに聞いています。この強さというのは、病院などで使われている MRI とかの強さと同じか、あるいはそれ以上の

強さですよ。このような強い磁界を発生しているコイル。これは車両に 乗っているときはかなり遮蔽してこんなに強くなって離れているということでしょう けども、脱出したときに、側壁のそばを通ったり、あるいは側壁をまたいだりとか、そういうことがあり得ますよね。

昨日の話では、上からはしごをかけてはしごで降りるということでしたけれども、そのときに側壁をさわって降りるんじゃないんですか。というときに、例えば何か体の中に金属のものを持っている、ばんと張りついてしまう。

病院のMRIなどでパイプ椅子とかが近くにあると、ばんと吸収されて、ぐしゃぐしゃになってしまうという映像がありますけど、そうすると、パイプ椅子が壊れるどころじゃ

- 28 -

なくてMRIも壊れてしまうという話を聞きました。体にもし金属のものを持っている、引っ張られて側壁にへばりついてしまう、そうい

うようなことがあるんじゃないでしょうか。そういうことを避けながら、どうやって避難するのかということをお聞きしたいということです。

ただ、危ないというだけではなくて、そういうところを伝えて避難するわけですから、それは当然健康への影響も心配になりますので、以上のこと、5テスラの磁界とその健康への影響などについても確認したいというふうに思います。

それで、大深度使用の地権者への説明についてなんですけども、昨日もたくさんの方が言っていました、公益性を有する事業のために、公法上の使用权を設定しても、土地所有者等に実質的な損失が生じないことから、生じないことが前提になっているわけですよ。使用权の設定を土地所有者に優先させることというふうになっているというふうにJR東海さんは語っているわけなんですけども、昨日実際お話がありましたように、野川の表面から泡がぶくぶくと立っている。これは大深度地下でシールド工事をしているせいであるに間違いがない。昨日、それについて質問されたJR東海さんは、調査をするというようなことでしたか。それで、もしそれが、もうほとんど間違いはないんでしょうけど、シールドマシンのせいであるということであれば、それはその最初の実質的な損失が生じないことからという前提がなくなるわけですよ。実質的に損失が生じるわけで、いろいろ普通に暮らしている住居の下でシールドマシンをしたら、下から空気、あぶくのようなものが地面の上に上がってくる。何が上がってくるかわかりません。とにかく通じているわけです。そうしたら、薬剤やら、あるいは有毒物質やら、

ガスが地表まで出てくるということですね。それが何の損失もないという、生じないということは、とても言えないわけですから、その前提がなくなるわけで、ということは、この場合そういうことが、野川でのあぶくが実際にシールドマシンのせいであるということであれば、前提が失われるということだと思いますけど、いかがでしょうか。

あと、シールドマシンというのは余り見たことありませんけども、どのようなシールドの、何か種類があるらしいんですけれども、このシールド工法がどういう工法なのかということ、説明を後でいただきたいと思います。幾つか方法があつて、それがどういう方法なのか。それから、いろいろ薬剤を投入する必要があるというふうにも聞きますので、その薬剤が、溶かしたり、固めたり、いろいろなことに使うんでしょうけれども、水に当たれば地下水が汚染するというようなことにもなるでしょうから、どのような薬剤が使用

- 29 -

されるか、全て可能性のあるものは、使う可能性のあるものは公開しておいていただきたい というふうに思います。

このように、上の居住者の方には危険が及ぶ、損失が及ぶというリスクがあるということがかなり確実なのに、真上の人に対してお知らせがされないというようなことが実際に起きていたわけです。昨日も、回覧で知らせたとか、ホームページで知らせているとかってというような話ありましたけど、実際にもう私が会って、田園調布の方たちと話を聞いて も、全然聞いていなかった。5月に私たちがまいたビラで知ったという人がいたんですよ。という状態ですよ。そんなことでよろしいんですか。知らせるどころじゃなくて、ちゃんとここに通りますけどよろしいですかって、そのぐらいの挨拶をするのが普通なんじゃないんですか。そういうこともなし。

それから、強制収用というのがありますが、強制収用もけしからんというか、憲法違反だという議論もあるし、他人の私権を強制的に奪うということで問題のある制度ですけれども、それでもちゃんと手続は踏まれるわけですよ。強制収用だと、ちゃんと買収交渉があつて、成立しないということであれば、収用委員会に諮って、それで収用される。そういう本当にひどい手続さえもないということなんで、この大深度法というのは本当に大問題だというふうに思っています。

こういう私権を侵害する、人の権利を奪うということについて、公共性が理由になっていますけれども、リニア新幹線のどこにその公共性があるということなんでしょうか。公共性がある

っていえば、ほとんどその私権を侵害するための言い方に使われる言葉のように聞こえるのですけれども、この地上への影響とか、あるいはいろんなところでのその環境破壊の懸念とか、先ほどのようなその列車そのものの危険性とか、そういうことを考えると、人の私権を奪ってまでもやるような事業じゃないんじゃないかというふうに思います。

それから、磁界についてお聞きしたいんですけれども、洗足池のところで行われた説明会の資料では、磁界の数値が、周波数が6ヘルツというふうに書かれていました。しかし、その周波数だけっていうことは、あのときお返事いただいたんですけど、その周りはほとんどないみたいな答えでしたけど、ほとんどとかそういうことじゃなくて、ちゃんとこれぐらいの周波数がこれだけある。この大深度の問題ということよりは、列車の乗客になったときの座席の位置とか、そういうことでいいんです。そのあたりで実際の周波数をちゃんと公開していただきたいと思うわけです。

- 30 -

それ、もしまた同じような答えされるんだらうなというふうにもほとんど予想しちゃっているんですけども、それであれば、もう一つの質問は、時速500キロと高速で走って、そのときにN極とS極が反転を繰り返していくわけですよね。その回数は1秒間に何回なのか、それを教えてください。

それさえ教えていただければ、前の質問は以前のとおりでも、本当は全部公開していただかないと困るんですけども、そういう質問にちゃんと答えていただければと思います。

それから、よく安全性の基準として、安全基準として国際非電離放射線防護委員会、ICNIRPのガイドラインが引用されますが、このガイドラインのその資料に書かれていることで、国際がん研究機関、IARCが、変動磁界は発がんの可能性ありというふうに2001年6月に認定している。これはJR東海さんの資料にも書いてあることなんですよね。低い強度、もう5テスラなんかというようなことよりも全然レベルが低い、0.3から0.4マイクロテスラ以上の商用周波の磁界への毎日の慢性被曝が小児白血病のリスク上昇と関連していることを疫学研究は一貫して見出している。IARCは、このような磁界を、発がん性があるかもしれないと分類したというふうに書いてあるわけです。そのようなことにリニアが適合しているのかどうか。そういうことがあって、それでもリニアが本当に安全で乗れるに値するとか、安心して乗れるんだという乗り物であるならば、全部今まで伏せられていた情報は全部出していただきたいと思っています。

情報ということでは、前に聞いたときには、山梨実験線でクエンチ現象は一度も起きていないというふうに答えていましたが、山梨日日新聞の1999年9月3日午後に、クエンチで車両停止という記事があります。この事故は8月5日に起きているわけです。1カ月たって発表されている。このように、山梨日日の新聞報道ではっきり報道されていることが、なかったということなのか、どういうことなのか、知りたいというふうに思います。

5分ぐらいで今のところ答えていただけますか。

【議長】 幾つか質問の要旨以外にもありましたので、そこは事業者が答えられる範囲で、あと時間が少なくなってきましたので、できるだけ簡潔にお願いいたします。【事業者(今井)】 大変たくさん質問でございますので、資料等で分かりやすく御説明をしたいところなんですが、言葉でまず一通り御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、磁界の件でございますが、一番磁界が大きく影響するのが、車両についています超電導磁石というところになります。地上についているところのコイルと比べますと、100倍、100分の1というところですので、超電導磁石の方でお話しさせていただきます。

- 31 -

すと、これ500キロで走りますと、超電導磁石は、車両間についていまして、全部で16編成ですと17カ所ついてございます。これが500キロで走りますと、3秒で通過するというところで、17カ所を通るということで、周期に直しますと1秒間で6回その場所が通過するということになりまして、これが6ヘルツということでございます。したがって、500キロですと6ヘルツということですが、速度が変われば更にその周波数というのが小さくなっていくというところで、ゼロから、停車しているときにゼロとすれば、ゼロから6ヘルツという中で周波数帯はございます。その際に、500キロで走る場合でも、停車する場合でも、速度依存性はなく、磁界の強さについては、例えば高架橋みたい なところでいきますと、4メートルぐらいの離れのところでいきますと0.19ミリテスラということになってございます。

本日は大深度ということでございますので、土被りが40メートル以上あるということになりますと、もう0.00015と、そういうような山梨実験線の値がでございます。これは先ほど御指摘がございました国際基準のガイドライン、ICNIRPのガイドラインというところをかなり下回っているというところで、健康には影響がないということでございます。

それから、避難ということですが、台車の話もございましたけれども、トンネル内でそういう外側です。車内は人がチェックするということですが、外側ということですが、カメラを設置したり、台車に温度を検知するものですか振動を検知するものというのが東海道新幹線ではついてございますが、そういったもので検知をしていって、停めるといなり、明るい区間の方へ列車を避難させるということになります。実際に万が一トンネル内で停まった場合につきましては、その場合は磁界というものを消して、まず車両の下の床版の下に安全な空間がございます。そこへ逃げてくださいということで一時的避難というところでそこで安全な空間を確保していただくというような避難方法になります。

それから、公益性ということですが、これは昨日事業者の公述の中で述べさせていただきましたが、全幹法に基づくということで、整備新幹線は国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性ということで、全国的に鉄道網を整備する、その一環で……。

【公述人(懸樋)】 そういう話はいいです。もうさんざん聞いている話は時間ももったいないのでいいです。

- 32 -

【事業者(今井)】 そういうことで、公益性はあるというふうに考えてございます。それから、野川のお話もございましたけれども、野川も昨日お答えしてございますけれども、外環さんの事例は大深度の先進事例でございますので、私どもも非常に着目して、ホームページは見ているところでございますが、現段階でどういう状況、特殊な状況なのか、一般の状況なのか、分からない状況の中で、原因もまだ分かっていないということですので、その辺につきましてはしっかりと今後調べて、安全に計画、施工に反映させてい

きたいというふうに考えております。

【公述人(懸樋)】 一応言いたいことは分かりましたので、私もまだ言い足りないことがあるので。

【議長】 時間がないので、できるだけまとめてください。

【公述人(懸樋)】 はい。

先ほども基準のことで、ICNIRP というのが出てきますけれども、この ICNIRP というのがどういう組織かということなんです。必ずこの、国も JR もこの基準を使うわけですが、これはこの成立の経緯を見ると、ICRP、国際放射線防護委員会というところから派生してできた組

織なわけです。そして、その ICNIRP の親組織なわけです。その組織がやってきたこと、その一端からその性格を見ることができます。矢ヶ崎克馬教授、沖縄琉球大学の名誉教授が説明しています。こういうふうの説明をしています。ICRP の防護基準は、原子力発電という営業行為と人が犠牲になることを比較して、発電という公益が犠牲を上回るなら営業行為が許される、正当化するというものです。健康に生きるなどの人格権の上にビジネスを許す考え方が国際的に公認されるようになっていっています。このような功利主義を許すことができますか。産業が人の命を奪うことを公認する国を許すことができるでしょうか。科学の目で ICRP 体系を批判すると、次のようにいいます。ICRP の歴史をひもとき、その哲学を批判した中川保雄氏の著書の冒頭、「放射線被曝の歴史」というところの序なんですけれども、人類が築き上げてきた文明の度合いとその豊かさの程度は、最も弱い立場にある人たちにどのように遇してきたかによって判断されると私は思う。ここで扱う問題に即していえば、放射線を浴びせられた被曝者の被害や将来の次代を担う赤ん坊や子供たちへの放射線の影響をどのように考えてきたかではかられると思う。その子供たちの安全を守るという場合、放射線の人体への影響という科学的判断とともに、安全をどのように考えるかという社会的判断が絡むことになる。その判断は、情報と社会的な権力を握る人たちが、自分たちに都合のよいように行ってきた。

- 33 -

その結果、原子力産業と原発を推進する人々は、子供たちを放射線の被害から守るという問題においてすら、経済的な利益を至上とする原理や、人の生命すら貨幣的価値に換算する仕組みをつくり上げてきたのである。本書の、本書というのはこの本の冒頭ですけれども、ここに書かれてきたこの原理や仕組みがいかにして科学とされていったかを解き明かして、闇に消され、切り捨てられた被害を新しく見出された証拠とともに示すことにあると、こういうふうにも本の冒頭に書いてあります。

これは電磁波の問題と全く同じだと思いますので・・・。【議長】 時間になりましたので。

【公述人(懸樋)】 これでまとめます。以上です。

【議長】 ありがとうございます。公述人は降壇してください。

次の公述人からも事業者との質疑の希望がありますので、事業者は壇上に残ったままお待ちください。

(公述人の降壇)

【議長】 次は、公述人、岡高志さんから公述をしていただきます。

公述人、岡高志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36分ですので、13時40分から公述を開始し、30分後の14時10分までに公述を終了されるようお願いします。

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、公述開始時間までしばらくお待ちください。それでは、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(岡)】どうもこんにちは。今日は公述の機会を与えていただき、ありがとうございます。私は、東京の大田区で区議会議員している岡高志と申します。

また、最近では東京工業大学で土木計画も学んでいるところです。

私は、大田区の特に石川町2丁目というところに住んでいます。御存じだと思いますけど、上池台、東雪谷を通して石川町2丁目あたりを通して、世田谷、また田園調布に抜けていくというのが今回の大深度地下の計画です。

そういった意味で、区議会議員というよりも地元住民の一人として、大変今回の計画はさまざまな声を聞いておりまして強い不安に思っています。

いろんな方から、こういった場でももちろんそうだと思いますけども、危険性であると

- 34 -

か、環境負荷の大きさ、そうした値について危惧する意見、当然事業者サイド、国土交通省さんサイドにも入っているんだろうと思います。この手の大規模公共事業というのは、そうしたリスク、さまざまな問題を抱えがちであるんだけど、今回のその中央リニア新幹線っていうのは、名古屋に本社があるJR東海さんの進めていく事業なんです。そうした意味で、その東京で暮らすその大田区、世田谷、品川、そういったところで暮らす立場にとって、何がメリットがあるのか、そこが大きなところだと思うんです。今回リニア新幹線、名古屋まで速達性がありますよ。それによって、工事される、工事、縦穴工事も含めて、工事地域の周辺住民にとってどんないいことがあるのか。これは全くないんです。そういったメリットが見出せない。もちろんその駅が、相模原の公述人なんかいらっしやっただと思うけれども、東京において、新しく駅ができるというわけじゃない。そうした意味で、大規模な公共事業をやられる

んだけれども、さまざまな危険性が感じられるんだけれども、それに対してまともな、何ていうのかな、御説明が事業者サイドからは全くないよ。今回はこの質問、事前の質問には入れていないんだけれども、その点、こうした場ですので答えていただきたいと思います。

質問としては、工事される周辺住民にどういったメリットが JR 東海さんとして示すことができるのか、お聞かせください。

こうしたさまざまなリスクがある工事を進めていくに際して、果たして JR 東海さんという企業が何かあった場合の補償であるとかに耐えられるほどの信用力がある会社なのかというところに、私、疑義を感じるんですよ。一見大きそうな会社なんだけれども、本当に信用力があるんですか。大変失礼な話ですけども。

何かというと、古い資料で 2010 年の交通政策審議会で示されていますけれども、本件事業の費用対効果を分析していますよ。それによると、総費用 5.5 兆円に対して供給者便益 3.2 兆円と、事業者にとって本件事業が単に大幅に不採算なんですよ。5.5 兆円かけて 3.2 兆円しか収益ないんですから。そうした、この大プロジェクトは、ただただ大赤字になる。そうした事業者が、本件事業の遂行で、遂行ができ得るか国土交通省は認識されているのか、国土交通省の認識をお聞かせください。

次、3 点目の質問ですけども、私もこうした、こうしたというか、住民向け説明会の場で質問をさせていただいて、JR 東海さんの認識だと、これは東海道新幹線のリダンダンシーのために中央新幹線をつくるんですよという説明をされている。

地震リスクって言われちゃうと納得せざるを得ないのかなって感じちゃうんですけど

- 35 -

も、果たして、その東海道新幹線への災害リスクに対して、この今回大深度地下を掘っていく、名古屋までつないでいく、この建設費用、災害リスクと建設費用との経済性はどのように分析されているのか教えてください。

質問は、私からは以上でございます。

【議長】 今、質問がありました中で、事前の質問の中にはないものがありましたけれども、それも含めて事業者は答えられる範囲でまず答えていただければと思います。【事業者(今井)】ま

ず初めに、最初の1点目は、住民に何のメリットがあるのかという ような御質問だったかと思
います。

今回、大深度で事業を進めるということで、今日はこの公聴会になってございますが、大深度
のメリットと申しますと、通常地上に設備をつくるということと比べれば、支障移転というも
のが生じないということになってきます。これは住民の方々に移動していただくというよう
なことが生じないということになります。

それから、地下の深いところに列車を通らせて運行していくということになり、工事も そうで
すけれども、そうしますと地上で工事をやったり、地上で列車を走らせたりという ことに対
しまして、騒音ですとか、振動とか、そういった面で軽減をされるというような ことが言える
と思います。これは一般論でございます。

それから、費用対効果という数字の観点から、赤字で採算性がとれないんじゃないのか とい
うような御質問だったかと思いますが、交通政策審議会の方では費用が5.5兆円、それから供
給者の便益が3.2兆円というところになっておりますが、交通政策審議会で 試算したというの
は、企業の収支計算ということとは違って、この中央新幹線をつくるのが、費用に対して、
供給者だけでなく社会一般にどういった効果があるのかという ことも踏まえて効果を比
較しているというものでありまして、総便益というのは8兆……。【公述人(岡)】 総便益は
聞いていません。

【事業者(今井)】 ということで、非常に高い事業性があるというふうなことで示されていると
いうふうに考えております。

一方で、私ども需要予測をしてございますけれども、これは東海道新幹線と一元的に経営して
いくというようなことで需要を予測しておりますけれども、当然のことながら中央新幹線建設
していきますと、その建設費用がかかってきますので、当初の予定では借入金を5兆円、債務
残高は5兆円までにとどめるというようなことの中で、それでも名古屋開業前後で一番借入額
が増えるわけですけれども、その時点でも経常利益は黒字ということ

- 36 -

で、健全経営、あるいは安定配当できるという試算の中で、中央新幹線をつくっていけるとい
うふうに踏んでおります。

それから、災害に対するその建設費ということでございますが、弊社は東京-名古屋-大阪間の大動脈輸送を担っておりまして、それで日本の社会とか経済に貢献していくということでやっております。そんな中で東海道新幹線は開業から50年以上が経って、設備もかなり老朽化してきてございます。いずれは全面的な取替というようなことになります。全面的な取替をしようと思いますと、列車を運休する。それも長期にわたって運休というようなことになるかと思えます。そうしますと、その大動脈輸送が滞ってしまうということになりますので、中央新幹線というものをつくって二重系化していくことによって、大動脈輸送を担っていく。災害のときの東海道新幹線が損傷したというような場合も含めて、二重系化するというようなことで考えておりまして、そういう意味で先ほどの中央新幹線の費用ということも、需要等も含めて、健全でやっていけるというようなことで考えてございます。

以上です。

【議長】 先ほど国土交通省への質問というのが1個ございましたけれども、事前にお伝えしてありますとおり、これは我々が事業者と公述人の間の意見交換で、その中で我々がこれから審査に必要な情報をとっていくというものでございます。

ただ、お話にありました国土交通省が認識できるかという話につきましては、まさに、このために本日の公聴会を開催しておりまして、今いろいろと意見とかを伺っておりまして、そういうのもも含めて、今後きちんとその内容を含めて審査していくということでございます。

【公述人(岡)】 分かりました。JR東海さんにいろいろ今質問申し上げて、決して変なこと、難しいことを聞いたつも

りはないんだけど、何で的確に答えられないのかなと思った次第です。私は一人で当然質問を用意するんだけど、大企業さんですから、いろんな形でさまざま分析した上でこれだけのプロジェクトに当然臨まれているのかなと。そうじゃないんだということを理解するだけなんです。だから厳しいことを言わせていただきたいと思います

うんです。私の2点目の質問、この費用対効果分析で、JR東海さんとしては大赤字です。これは

国土交通省もこれから認識を考えていかれるんだということだから、やめた方がいいとい

うことを国土交通省さんが仰っていただきたいなと思います。だって、あくまでも国がやった
りする公共事業として耐え得るかっていう意味で費用対

効果分析していくんだけど、これは国がやるんじゃなくて事業者がやるんですよ、一つの民
間事業ですよということなのに、これは赤字でもやるんですよって、全く意味が分かんないん
ですよ。

長年、リニア新幹線開発してきたから、開発者としてエンジニアとしてやりたいんだというそ
の夢みたいなものであれば、本当にやめていただきたいです。いろんな交通システムがあっ
て、リニア新幹線だけが速い技術だとも思えない。そんなことを感じた次第です。

1点目の質問で、これだけの大規模事業で地元でメリットがあるんですかって聞いたら、工事
がしやすいとか、引越えリスクはないですよと。これは工事側のメリットでしかない、その
程度のことしか考えていないのか。それをもう一度、再度質問させてください。これ再度質問
の1点目で、2点目で、僕は東海道新幹線のリダンダンシーとしてどうなのかと聞いたので、東
海道新幹線がだめになっちゃった場合に、地震とかでだめになっちゃった場合、その災害リス
クと建設費用との兼ね合いを聞いたんだけど、それに答えられないというのでびっくりしたん
ですけれども、だって、JRだって山陽新幹線は阪神大震災のときに完全に倒壊して、それでも
結局そこは復旧したってということもあったりするんだけど、余りそういったことも東海さんは
地震リスクを真面目に考えていなかったのかなとただただ思うところです。

再質問2点目としては、東海道新幹線を経年劣化が進んでいるから全面取替をしていくんだと
仰っていて、そうか、僕は、今の説明で、住民説明なんかで、東海道新幹線のその代替路線と
して中央新幹線を整備していきますよ、だからそこに東海道新幹線の収益も、ぶつけていける
んだみたいな説明と理解しているんです。そう認識しているんです。だけど、今仰った東海道
新幹線をその場で、老朽化しているから——多分その場ですよ。ほぼ並行して建てかえて
いくんだということを今後考えていかれるということだから、じゃ、中央新幹線は要らない
んじゃないの。その建てかえの期間の、その代替路線をっていう程度なんだったら、わざわざ
地下を掘らなくてもよかったんじゃないの。

2点目の質問として何が言いたいかって、どうやって、その東海道新幹線を全面建てかえとい
うのは、どういった計画で、何年スパンで、幾ら金かけて進めていくのか。当然こうした場
での偉い方からの発言なんだから、ちゃんと計画あるんだと思うんで、教えてください。

以上、2点です。

【議長】 再質問2点でございますけども、可能な範囲で答えていただければと思います。

【事業者(吉岡)】 メリットということでございますが、まず、私どもの東海道……。【公述人(岡)】 地域住民に関係ないので。

【事業者(吉岡)】 これは地域住民にも関係あるということで御説明をさせていただきたいと思っております。

【公述人(岡)】 それは分かりました。他にはないんですか。

【事業者(吉岡)】 まず、東京圏は、まず東京圏の中で、今もその大規模な経済圏として成り立っております。そうしたその中に加えて、更に、中央新幹線ができることによって、三大都市圏が一体化する。1時間で人口が6,000万とか7,000万のところ、巨大な都市圏が誕生するわけで、更にその経済的なそのメリットが生じるということでございます。

こうしたことを、今の状況に加えて、メリットを享受することができるということで、メリットがあるというふうに考えております。

【事業者(今井)】 それから、2点目で、東海道新幹線の、どれぐらいのスパンで取替を考えていくのは、もうできているのかというお話だったかと思いますが、よろしいでしょうか。

その件につきましては、現在、東海道新幹線は、平成の24年から大規模改修工事ということを実施中でございます。これは経年劣化対策ということで、約三千数百億円、細かい数字、失礼します。約3,000億円規模というふうに考えていただければ結構ですが、本当に大規模な老朽化対策ということを行っております。これは10年ということでございますので、平成24年から10年かけて行う。これは、今現在、その老朽化対策をやっているということで、列車を止めないで工事を行っております。まず止めないということ で、私が先ほど申し上げたときに、取替工事になると止めるということ を申し上げたんですけれども、それはもう、今の経済社会の中で、東海道新幹線を止めることはできません ので、止めない方法で、変状抑止対策と私どもは呼んでいますけれども、将来のその大きな取替をできるだけ延命させるような……。

【公述人(岡)】 取替る予定はないということ。

【事業者(今井)】 聞いていただけますでしょうか。そういうことで、できるだけ延ばし

ていく。これは中央新幹線がまだできていない状況でございますので、できるだけ延ばしていくと、延命化させていくということで、まず10年でそれをやり遂げようということで考えています。

その10年先ですので、その10年先に、もしかしたらすぐにも取替なければいけないところも出てくるかもしれません。そういうものができるだけないように、今分かっている範囲で10年の間にそういう出そうなところについて対策を行っている。その後で、その対策が終わりましたら、その全面取替というところをどうしていくのかというところを、その次に考えて今いるところでございます。

そこについては、まだ具体的に計画というものが、実施計画というところまではいっていません。どういうことが起こるだろうということは想定してございますが、具体的に幾らかけて、何年でそれをやっていくんだというようなところは、まだ決まってございません。

例えば桁を取替えるとか、そういうような工法を検討して勉強はしてございます。ですので、その次にそういうことも考えていくというようなことで、考えてございます。【議長】 公述人、どうでしょうか。

【公述人(岡)】 今の東海道新幹線全面建てかえ。別に僕はそんな計画あるなんて思っていないし、ただ、さっきの1問目の質問で先に答えていただいたからそこは具体的な可能性があるのかって聞いたら、ないということ、ただ確認しただけの時間だったわけです。

僕も鉄道の土木技術者の能力が低いとか、そういうことを思っているわけじゃないんです。みんな真面目にやります。だから、防災対策の耐震の補強工事とか、そんなのを電車走ったまま当たり前前にやってくるんです。だから、仰ったように、今も、東海道を10年かけて大規模改修工事やって、日本の橋梁なんか全部かけかえないで補強工事ちゃんとやって、それで寿命を延ばしてきているわけで、何だか最近になって、多分、2011年の震災の関係であれだと思っただけでも、災害でだめになったときの代替路線として必要なんだっていうけれども、でも、東海道新幹線単体で、防災対策をちゃんとやっているんだなという、その点を確認できて安心しました、逆に。

だから、別に中央新幹線を建てなくても、今の東海道新幹線を走らせたままでも、補強工事して行って、神戸で阪神大震災のときに新幹線倒れましたみたいなことがないように、補修をしっかりやっていただいているというのは安心するんです。

でも、そういった技術者の目線と、ずっと研究開発してきたからリニアモーターカーを

- 40 -

走らせてみたいという技術者の夢、それは一緒くたにしない方がいいと思います。だって、何十年も前から開発してきた技術が、果たして今、絶対的な革新性を持っているのかどうか、そんなにいい技術であったらほかの会社、ほかの国でもやっているんじゃないというのが正直なところですよ。

でも、その辺の技術的なところは、多分 JR 東海さんは、あらゆる反論に対抗できるだろうから、そこは述べませんけれども、私は3点の質問として今日言ったけれども、一番最後のそのリダンダンシーの問題は、別に、地下掘って新幹線を通さなくても、東海道新幹線単体で頑張っていますよということだと理解しました。

2番目に聞いた、リニア新幹線単体では単なる赤字事業ですよ。これについて、何か説明らしい説明がなくて、逆に言えば、ここは次の再々質疑という形でさせていただいたんですけど、JR 東海の株主の立場——僕は株主じゃないからあれなんだけれども、国土交通省さんは株主なのかもしれないですけども、株主の立場からしたら、JR 東海というのは東海道新幹線を持って、そこが収益もたらしてくれるいい会社なんです。その東海道新幹線の収益を地下に大きなトンネルをつくるために使っていくんですよというのは、株主さんとしてどう納得してるのか。御社の IR のページにそこがしっかりうたわれていなかったんで、株主さんの立場で東海道新幹線の収益を地下リニア新幹線にとられちゃう。

そして、とられちゃって、別にそこに再投資したからそこで新たな収益がどんどん発生していくってわけじゃなくて、ただただ JR 東海のまさにドル箱である東海道新幹線の利益が、中央新幹線にとられちゃう。これは株主がどう御理解してるかって、それは株主に聞けばいいんですけど、株主さんに対してどう説明されてるのか、これを教えてください。

1点目で質問してるころの、何で地元利益というのを聞いてるかということ、私の立場が、まさにトンネルの上に住む議会議員なので、議会議員に対して大都市圏がでかくなりますよなんて真顔で説明されてどうすんですか。考え方がおかしいんじゃないですか。

狭い単位の利益どうなんですかって僕は聞いただけなのに、何でいつものこのシートを出してくるのか、意味が分からなかったんですけども。

だから、そういった意味で、いろんな各地でトンネルを掘っていくけど、トンネルを掘られる地域に対しては何のメリットもないので、そういった意味で、じゃあ、認可されなければいいなど、ただただ思った次第でございます。

1点目の質問の再々質疑っていうことで、大都市圏の利益、それは置いて、品川と

- 41 -

か、大田、世田谷という、たまに名古屋行くとき便利になってよかったねっていうのはいいんだけど、それ以外に何かメリットを考えていただきたいと思うんだけど、どうですか。

以上、2点の再々質疑とさせていただきます。

【議長】 答えられる範囲が分からないんですけど、もし答えられれば答えていただければと思います。

【事業者(今井)】 まず、株主様にどうお話をされてるかという点でございますけれども、中央新幹線を弊社の方で自己負担で建設していくということを立ち上げたときに、東海道新幹線と一元的に経営していくというような前提でお話をさせてもらっておりますので、そこは御理解をいただいているものというふうに考えております。

これ、昨日、事業者の、公述の中でもお話させたことを繰り返し御説明することになりますけれども、中央新幹線ができることによりまして、三大都市圏の移動が迅速になる、短縮できるということ、それから、東海道新幹線の使い勝手が少し地域に近いような形で使われるようになると、そういうことによって両方を使い分けていただくことによるメリットというようなことが御利用者の立場としてはあるのかなというふうに考えております。【議長】 そろそろお時間ですので、まとめていただければと思います。

【公述人(岡)】 いろいろ質問を用意してきたんだけど、いい回答はいただけなかったなと思うんで。

最後1点、質問というかお願いします。

この公述のリストを見たら川崎の方も来られてたんだなというのが分かって、新しく鉄道の工事していくんだけど、駅がこのエリアにできるわけじゃない。リニア新幹線の駅をつくって、それはどだい無理だって理解します。

でも、JR 東海さんは東海道新幹線経営されてらっしゃる立場だからお願いなんですけども、例えば、川崎に武蔵小杉という、本当に大きくなったまちがある。あそこに東海道新幹線の駅をつくったらどうか。

そうすると、武蔵小杉というのも結構品川、大田の人が、最近商業ゾーンとしてよく使われるエリアになって、リニア新幹線ができる、その一方で、JR 東海は、その地域の人間には利便性を供給しようとしたんだってということは分かるんだけど、そうしたら リニア新幹線にまた乗りやすくなるっていう、直接的なメリットが与えられるんじゃない かとと思うけど。

- 42 -

別に、のぞみを止めましようまでは言わないけれども、例えば武蔵小杉に新幹線、東海道新幹線の駅をつくったらいいなと思うけど、どうですか。

【議長】 もし答えられれば。

【事業者(今井)】 東海道新幹線は、現在、高速輸送ということで、在来線と分けて使っております。中央新幹線建設後においても中央新幹線は在来線とは違った高速性というようなことを発揮していくというふうに思っておりますが、武蔵小杉はまだ中央新幹線後の 東海道の使い方ということは決まったわけではございませんが、非常に品川駅、それから 新横浜駅ということと非常に接近してるところでございますので、東海道新幹線に武蔵 小杉付近に駅を設置することのメリットというのがどのぐらいあるのだろうかということ を考えると、そこはまだよく分かりませんが、近いなというようなところは言える かと思います。

【議長】 はい、まとめてください。

【公述人(岡)】 今、メリットって言葉を仰っていて、さっきから、メリットというのは、まさに御社にとってのメリットしか常に表現されてないなって感じなので、公共事業の枠 組みの中でやってらっしゃることだから、もし、御社にまだ公共性ということが残されているのであれば、もちろん御社の営業権益ではないけども、東京都内、神奈川含めて、それで工事で影響を受ける、そういう人たちへのメリット、公共性を意識していただきたい など、最後に申し述べさせていただきます。以上です。