

# リニア中央新幹線計画についての質問主意書

リニア中央新幹線計画については、現在、交通政策審議会において、事業者としてJR東海が計画を報告し、討論がなされている。

この計画は建設、運営上の財政的な問題や国のエネルギー政策或いは利用者の安全等について、また沿線の環境に与える影響について、様々な問題を持つものであり、広く国民、沿線住民、乗客に対してオープンに検討されるべき計画であるはずのものである。しかし審議会での報告では、不十分な点も多々あり、疑問が残ったままである。

たとえばエネルギーの問題ではリニア新幹線は電力消費量について現行の新幹線の数倍必要になるとの指摘が識者からなされている。新たな発電所の建設が必要になるほどの電力となるのかどうか、エネルギー供給の検討の基礎となるものが公開されていない。そのほかの環境問題、電磁波問題、経営上の財政問題などにおいても事業者側は情報をオープンにし、広範な議論に付すべき義務があると考えられる。事業者はそれらについてもこの事業を始める前に国交省に報告せねばならないはずであり、また国交省は国民の前にこれらを明らかにし、検証を受けつつ理解を求めると考える必要がある。

したがって、リニア中央新幹線計画について以下質問する。

(A) 国交省が存知している事業者からの情報について

1、リニア中央新幹線の開通後における走行用の消費電力について。

現在走行実験しているリニア山梨実験線の電力使用量に基づいた計算値、1編成の場合、東京一大阪間の路線で全編成が1日走行した場合の全使用量、また、ピーク電力、平均電力の総量、これら想定される電力使用量の詳細を明らかにしていただきたい。

2、リニア中央新幹線の電力調査の計画について。

JR東海は自社で発電所、送電線、等電力設備を建設し所有している部分がある。リニア中央新幹線についてその電力はJR東海で調達するのか、或いは電力会社に依頼するのか。その割合と詳細について実用線に即した計画を明らかにしていただきたい。

3、リニア山梨実験線において運転中のリニア車両の電磁界について。

①座席、通路など乗客の利用箇所での計測値を、強度と周波数の両方について、また走行中の磁場の周波数の変動について、それぞれの速度に応じた数値を示していただきたい。

②それは実用線において変化が想定されるか、その数値も明らかにしていただきたい。

③リニアの駅のホームにおいて、線路際から近い位置の車両がある場合とない場合の電磁界の数値を明らかにしていただきたい。

④実験線の乗務員の健康調査は行ったか。その結果をすべて公開していただきたい。

4、事業者は、環境への影響について、国から求められて、あるいは、自社において独自に行っている調査はあるか？ あればその影響評価について現状を明らかにしていただきたい。

また、今後行う調査の予定項目を明らかにしていただきたい。

5、南アルプスのトンネル掘削について。

JR東海の発表では南アルプスを貫通するルートが有力となっているようであるが、ここにトンネルを

掘った場合、想定される次の問題点について明らかにしていただきたい。

(a) トンネル掘削の工法と工期について。

(b) 自然生態系への影響について。(dの廃土処理の問題を含む)

(c) 地下水や河川への影響について。

(d) トンネル掘削や工事用道路建設など、工事に伴う廃土は、総量がどれくらいか。またその処理の計画について。

6、南アルプスの崩落箇所について。

中央構造線のV字谷において、リニアのルート付近(明かり部分)に存在する崩落地(長野県大鹿村の一带)の危険性についてどのようにとらえているか。

7、6の対策費用について。

9の事項にも関わるが6の対策にかかる費用をどのように見積もっているか。その費用は公表された建設費に含まれているか。

8. 事故対策について。

①大深度地下で万一事故が起きた際、それに備えた救出路を含む対策はどのように計画されているか。

②想定される東海大地震をはじめとして大地震が起こった場合、

a,ガイドウェイの破壊などによって起こされる事故のリスク。

b,制動距離、制動時間は事故の結果にどれだけ影響を及ぼすか。

c,事故が起きた場合の人命への危険性の増大。

d,ガイドウェイなどの補修が時間を要することについて。

以上についてそれぞれ現行新幹線と比較してどれだけ違いがあると想定されるのか。数値で示していただきたい。

9、建設費の内訳について。

南アルプス貫通ルートでは建設費が5兆1千億円と見込まれるが、ガイドウェイ費、電力システム費、用地費、軌道構造物工事費、大深度地下工事費、南アルプストンネル工事費など、その他、細目別の内訳を開示していただきたい。

10、建設費の増額の可能性について。

全体の建設費が増額された場合、最悪のケースではどの程度が見込まれているか。また、その場合、採算の可能性はどうか。

11. 前項の要因について。

建設費が増額となる可能性として、想定されている要因は何か。また、その対策費として、予備費はどれくらいを見込んでいるか。JR東海が現状で抱えることのできる債務限度としての5兆円の中に、建設中の金利が含まれていないのではないか。

12. 前項の負担の方法について。

建設費が増額となった場合、それはすべて事業者が負担するのか。

(B) 国交省のリニア中央新幹線に対する見解について

13. 前項の負担の方法について。

事業者が負担不能の場合、国庫からの負担はあり得るのか。それとも国庫からの負担は一切ないのか。

14. 経済効果について。

リニア中央新幹線がもたらす地方への経済効果をどのように考えているか。スロー効果によってむしろ地方が衰退する可能性はないのか。

15. 需要予測について。

事業者の報告とは別に、国交省が市場調査によって独自の需要予測を行うのか。

16. 情報公開度について。

以上の事項について事業者が明らかにしていない点を質していただきたい。いずれにしても事業者の現時点における国民に対しての情報公開のレベルをどう捉えているのか。十分なものだと考えるか。

17. 中間駅の設置について。

事業者は「中間駅はつくりたくない、負担はNO」という理念と見受けられるが、この企業の経営理念を国交省はどう評価するか。

18. リニアに対する事業者以外の関心について。

リニア鉄道を海外に売り込む計画が報道されたが、関心を示している国、または業界はあるか。あれば具体的に例示していただきたい。また、ないのであれば、その理由をたとえばJR東日本やJR西日本に尋ねたことがあるか。

19. リニアの将来への展望について。

将来、リニアを新たな高速鉄道として全国に伸ばしていく計画、またはビジョンはあるか。

20. 高速ネットワークとしての連続性について。

将来、リニアが中央新幹線だけとなれば、新幹線ネットワークと分断されたリニアをこの区間だけにいれる意味はどれほどあるか。

21. ドイツと日本の比較について。

ドイツではリニア実用線を断念したが、その理由とそれを克服できる日本での計画の違いについてどのようにとらえるか。

22. 中央新幹線の必要性について。

中央新幹線としては、リニアであるかどうかの方式を別として、必要であると判断したのか。その場合、人の減少や経済成長の鈍化などの問題をどのように判断したのか。

23. 駅の建設費について。

駅の建設費は国または地方で持つ制度を今後定着させる考えはあるか。

24. 財政支援について。

開業し、赤字経営になった場合を想定し、政府は「将来いかなる財政支援も行わない」旨国民に対して確約するか。

25. 環境影響評価について。

前掲の4項に関わるが事業者の環境影響評価で十分とするか。あるいは国が独自でそれを行うか。

26. 事業者の情報の不足への対応について。

(A)の1～12項、またはその他の事業者の情報やデータについて、現時点で不足、不明の場合は、今後事業者側に問い質した上で公開する予定はあるか。