

Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 87 2010. 12. 24.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

シリーズ『リニア中央新幹線ってどうなの?』⑪

リニア中央新幹線に対する国土交通省の回答は! ? その1

12月3日、補正予算を成立させるのがやっとで、郵政改革法案、労働者派遣法改正案、地域主権改革3法案など重要法案は軒並み継続審議、そして政治と金の問題・尖閣諸島沖の中国漁船衝突事件・ロシア大統領の北方領土訪問、等々、様々な問題も相次いだ波乱の臨時国会が会期を終え閉幕しました。いくら「ねじれ国会」といえどもあまりにもひどい国会だったと感想を持つ人も多いのではないのでしょうか。

ところで本臨時国会において、社民党の衆議院議員から「リニア中央新幹線計画に関する質問主意書」が提出され、その回答が国土交通省から出されますので紹介します。

同質問主意書は、大きくは「事業者の計画・情報について」「国土交通省のリニア中央新幹線に対する見解について」の2つ項目に別れており、今回は「事業者の計画・情報について」の質問及び回答を要約して紹介します。

一 事業者の計画・情報について

1. 現在走行実験しているリニア山梨実験線を参考に、東京－大阪間の路線で一編成の場合と全編成が一日走行した場合の電力使用総量、ピーク電力、平均電力の総量等、想定される電力使用量を明らかにしていただきたい。

【中央新幹線の具体的なルート等が決まっていないため、現時点でお答えすることは困難である】と回答

2. リニア中央新幹線について、電力はJR東海で調達するのか、あるいは電力会社から供給を受けるのか。その割合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。

【中央新幹線に係る電力調達計画については、全国新幹線鉄道整備法第六条の規定に基づいて、国土交通大臣が中央新幹線の建設主体を指名した後、当該建設主体により具体的な検討がなされるものと考えている。なお、JR東海によると、建設主体に指名された場合には、電力会社等から供給を受けることを予定しているとのことである】と回答

3. リニア山梨実験線で運転中のリニア車両の電磁界について、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。また、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。さらに、実験線の乗務員の健康調査について明らかにしていただきたい。

【山梨実験線における超電導リニア鉄道に係る電磁界の測定結果に関しては、国土交通省から本年四月に開催された第二回の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会に提出し、現在、同省のホームページに掲載しているところである。また、JR東海によると、山梨実験線で勤務しているJR東海社員については、年一回以上の健康診断を実施しており、電磁界に係る特記すべき事柄や医師からの指摘はないとのことである】と回答

4. 国からの依頼、または独自で事業者は環境に与える影響について調査しているか、調査している場合は結果を明らかにしていただきたい。(ウラ面に続く)

【お尋ねの「事業者」の意味するところが明らかではないが、仮にJR東海を指すのであれば、国からJR東海に対して御指摘の調査は依頼しておらず、JR東海が調査を実施しているか承知していない】と回答

5. 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しているが、このルートでトンネルを掘った場合
①トンネル掘削の工法と工期について、②自然生態系への影響について（廃土処理の問題を含む）、③地下水や河川など水源への影響について、④トンネル掘削などの工事が出る廃土の総量と処理計画について明らかにしていただきたい。

【国土交通大臣が中央新幹線の建設主体を指名した後、当該建設主体により具体的な検討がなされるものと考えている】と回答

6. 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）に存在する崩落地の危険性についてどのようにとらえているか。その対策にかかる費用について明らかにしていただきたい。

【御指摘の「対策にかかる費用」が何を指しているのかわからないが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及びJR東海から提出された地形、地質等に関する調査報告書においては、赤石山脈・伊那山地間に崩壊しやすい地形が分布している旨の記述があり、これを踏まえた建設費の試算が示されている】と回答

7. 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。
また、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、①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、②制動距離、制動時間が事故に及ぼす影響、③事故が起きた場合の人命への危険性、④ガイドウェイなどの補修に要する時間、などの対策と現行の新幹線とどれだけの違いがあるのか、具体的に数値で示していただきたい。

【トンネル内を走行する超電導リニア及び現行の新幹線に関する非常時の避難方法や地震への対応策に関する資料は、国土交通省のホームページに掲載しているところである】と回答

8. 南アルプスルートでは建設費が五兆一千億円と見込まれるが、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、細目別の内訳を開示していただきたい。全体の建設費が増額された場合、最大でどの程度の額か、その場合、採算はとれるのか。

【中央新幹線の建設費用及び採算性並びに建設主体及び営業主体については、今後、交政審小委員会において検討することとされており、現時点でお答えすることは困難である】と回答

9. 建設費が増額となる可能性がある場合、その要因とその対策費としての予備費はどれくらいを見込んでいるか。JR東海が言う債務限度の五兆円の中には、建設中の金利が含まれていないのではないか。

【中央新幹線の建設費用については、金利、物価その他様々な要因によって増減する可能性があると考えている。なお、鉄道・運輸機構及びJR東海から提出された調査報告書に示されている中央新幹線の建設費用には、「対策費」は含まれていない。また、JR東海によると、一定の金利負担も見込んだ上で、長期債務残高が五兆円を上回らないことを前提に、開業時期の見通しを立てているとのことである】と回答

10. 建設費が増額となった場合、増額すべてを事業者が負担するのか。

【中央新幹線の建設費用及び採算性並びに建設主体及び営業主体については、今後、交政審小委員会において検討することとされており、現時点でお答えすることは困難である】と回答

（衆議院HPの「第176回国会 質問の一覧 質問番号70を参考に要約）

皆さん、国土交通省の回答をどう思われたでしょうか？

日本の大動脈である東海道新幹線のバイパスとしての「中央新幹線」の計画に対する国土交通省が「…承知していない」「…お答えすることは困難である」等々、ほぼ回答にはなっていないと思いませんか、リニア中央新幹線計画は本シリーズでも指摘してきたとおり、様々な問題点が懸念されており、それに対して国土交通省がしっかり検証し、広く国民に明らかにしていく必要があると思います。