

## 公聴会の結果（中津川市会場）＜公表用＞

※本書は公表用のため、公述人の氏名は記載していません。

### 1 日時及び場所

平成26年1月11日（土） 午後1時30分～2時55分  
中津川市健康福祉会館 4階 多目的ホール（中津川市かやの木町2番5号）

### 2 対象事業の名称

中央新幹線（東京都・名古屋市間）

### 3 公述人の陳述の要旨

#### （1）公述人A氏（中津川市）

中津川市の一主婦として今日の発言の機会を与えられましたことを感謝いたします。

はじめに、この公述を申請した理由を申し上げます。それは、JR東海から納得できる説明を受けられなかったからです。昨年の秋から各地でJR東海によるリニア中央新幹線、以下リニアと言います。沿線住民に対する説明会が開かれました。私も何度か足を運びましたが、不安と疑問を払しょくすることができませんでした。それは、担当者が予測に基づいて、判断や計算数値をわりだして細かく説明しても、予測は果たしてどこまで正確なのかが分かりません。「想定外の事態がおきたらどうしますか。」と質問しても、法律やガイドライン内で対応しますという回答では、安全、安心を確信することはできませんでした。疑問はいくつもあるのですが、時間の関係で二つについて提起いたします。

要旨一、リニアは走行時に新幹線の3倍もの電力を必要とし、再び電力を原発に依存する可能性がある。二、残土の危険性と安全な処分方法が明らかにされていない。

まず、一の理由を述べます。年々温暖化の影響により、昨年の夏は40度を超える地区も出てきました。また、冬は幾度も厳しい寒波の襲来があり、持続的な暖房が欠かせません。短い春と秋を除いて、冷暖房に電力需要が上がります。でも、恐ろしい福島原発事故を目の当たりにして、各家庭では原発のない社会を目指して懸命に節電に取り組みました。しかしながら、リニアの走行には今ある新幹線の3倍もの電力が必要なのです。JR東海は、原発がなくてもリニアは走行できると説明しましたが、予測から計算しているので、当然、想定外が起きる可能性があります。つまり、リニア走行には、原発が必要になる場合が出てくるのです。

二つ目は、残土についてです。この東濃地方には、地下にウラン鉱床があります。JR東海は説明会において、ウラン鉱床を避けて工事すると言いましたが、相手は自然です。どこに、どんな状態で存在するのかを正確に把握し、完全に避けて工事を進めることは大変難しいことですし、JR東海はそのための十分な測量を継続してきたとは判断できません。たとえ、わずかでも放射能に汚染された残土を喜んで引き受ける相手がいるのでしょうか。膨大な残土も自然破壊につながります。安心できる詳しい処分の仕方が説明されていません。

以上、二つの要旨について述べましたが、総括すれば、放射能汚染に対する問題提起でもあります。便利な乗り物はとても魅力的ではありますが、私たちは恐ろしい体験をしました。二度と第二の福島を作ってはならないというこの一点からぶれてはならないと思います。東京電力からは今も、耳を閉ざしたくなる事実が次々と流れてきます。とても管理されているとは言えないと思います。トイレのないマンションなど意味がないのです。高度経済成長時代は終わりました。約1時間早く到着するために、計り知れない大きな犠牲を出した福島原

発事故の教訓を生かさないのはこれ以上愚かなことはありません。神ではない人間は、間違いを犯すものですが、取り返しのつかない間違いは避けるべきではないでしょうか。私は、日本人は優秀な民族だと思います。近い将来、放射能を無毒化する技術とか、自然破壊を防ぐ方法を見つけ出すかもしれません。その時こそ、リニア中央新幹線走行の実現が望ましいと考えております。ご静聴ありがとうございました。

## (2) 公述人B氏 (中津川市)

この度、公述人に選ばれましたので、少し個人的ではありますが、意見を申し述べてみたいと思います。

私の家は、江戸自体の初めから 300 年にわたりこの地に住み、水田及び雑ばくの農業を営んできました。住所は木曾川第一橋梁の北 1 キロの国道下に住んでいます。この水田その他に必要な水は、家の南の上からの川とその南約 100 メートルのところを上から流れる川の 2 本の川の水を農業用とし又は生活用水に使っております。そして、鯉も飼っております。この度、リニアでは上宮もトンネルで通るようですが、山口の地は阿寺断層の破碎帯が通っておりますから、川の水が地下へもぐってしまう確率が高いと思います。水がなければ、水田も作れず、生活もできなくなります。リニアでは、水がなくなれば補償するというようなことを言っておりますが、遠くの川から水をひいても維持管理が難しく、無理だと思います。それゆえ、私の家の川の下はトンネルはやめて、地上にリニアを通してください。工事の都合もあることとは思いますが、地元の農業のことも考えて工夫して工事をしてください。地元の住民とは話を聞いて、平和共存の精神で、工事を進めていただきたいと思います。私の大切な生活を壊さないでください。右、重ねてお願いいたします。

私の困っていることは、トンネル工事のために、川の水がなくなることです。非常に小さい川ですので、流量の調査をしてください。以上です。ご静聴ありがとうございました。

## (3) 公述人C氏 (中津川市)

私は、中央新幹線建設計画は必要性、安全性の面から考えて、中止あるいは凍結すべきだと思ひ、意見を述べさせていただきます。

夢の超特急リニア新幹線の中間駅が、中津川市にできる。中津川市あげて「リニアで街づくり」と街づくりの中心に据えた議論を展開しています。ですが、そもそもリニア新幹線はどんなものなのか、勉強してみると多くの問題点があることが分かってきました。リニア新幹線は、液体ヘリウムで絶対温度をつくり、抵抗ゼロで磁界を反発、吸引力で推進浮上させる超電導浮上式で、時速 500 キロメートルの猛スピードで、東京、名古屋間を 40 分、東京、大阪間を 67 分で走り抜ける。8 割がトンネル。遠隔操作で運転手はいない。小児白血病の発症率が高まる電磁波問題。活断層を横切る地震問題。「トンネルドーン」といわれる微気圧波。トンネル内での事故対策。地下水の枯渇。自然破壊。ウラン鉱石などの残土問題。9 兆円もの建設費用が掛かる事業を、3 兆円の借金を抱える JR 東海 1 社で担えるか。途中で破綻したら国民の税金で尻拭いすることにはならないか。人口減少社会に向かう中、採算が取れるか。などです。

昨年、日本共産党恵那地区委員会と市民団体共催で、リニア新幹線を考えるシンポジウムを開催いたしました。私は実行委員の一人として参加をいたしました。シンポジウムには、240 人が参加され、熱心に議論いたしました。パネリストとして、3 人をお願いをいたしました。中津川市の担当課長さん、政策評価公共計画の専門家である橋山禮治郎千葉商科大学客員名誉教授、国会でリニア新幹線について質問をした日本共産党の佐々木憲昭衆議院議員です。中津川市の担当課長さんは、リニアのもたらす利便性、波及効果を生かして積極的に施

策を打っていけば、暮らしの向上につながるとして中津川市のまちづくりビジョンを展開されました。橋山禮治郎さんは、リニア新幹線計画について、一つ、需要に答えきれず、いずれパンクするのでリニアを建設するというが、今でも、新幹線の4割は空いて、逼迫などしていない。二つ、地震対策のため、東海道新幹線の老朽化のためというが、どこの国でも修繕して使う、東海道新幹線も大改修をすれば。三つ、高速化が必要というが、国民のだれが言っているのか。利用者にも聞いていない。リニア新幹線計画は必要ない、と指摘され、今こそ、国民的な議論が必要であると呼び掛けられました。日本共産党の佐々木憲昭衆議院議員は、乗り物と言えば地上を走る車や鉄道、空を飛ぶ飛行機など、リニア新幹線は10センチ浮上して、長い土管の中を運転手もなく遠隔操作で走るもので、全く新しい乗り物であると紹介をし、5点について、問題点を指摘いたしました。一つ、拙速である。JR東海は、2007年に社内で決定し、2011年、国土交通大臣が建設を指示、新しく法律も作らず、予算もないため一回も国会で審議されていない。二つ、国民が求めたわけではない。2012年5月のパブリックコメントでは、73パーセントが反対、中止、再検討を求めた。三つ、必要がない。東海道新幹線の利用率は、6割で、まだ4割が空いている。今後の利用は不明。四つ、安全性の保障がない。東南海トラフに対する地震対策、トンネル事故に対する避難対策。五つ、電力問題。現在の新幹線の3倍以上の電力を使う。省エネ社会に逆行する。という5点です。今はリニア建設より、大震災復興を優先すべきであり、リニア計画は凍結すべきと議論を呼び掛けられました。

その前に、アンケートをお願いいたしましたところ、市民の皆さんから安全性や環境に対する不安の声が多く寄せられました。このような活動を通じて、結論といたしまして、このリニア計画は、振興分野新規事業であり、先端研究事業であり、正に国家プロジェクトに値する超大型事業ですが、JR東海が全額、負担をするために、閣議決定もなく、予算審議もなく、国会承認がないまま現在に至っています。その大型事業は、新しい乗り物で磁界の力で時速500キロのスピードで東京、大阪間、日本の国土の真ん中をトンネルで貫き、自然を破壊するものです。日本自然保護協会が、リニアが活断層をいくつも横切ることなどを指摘し、人命を軽視した計画として、計画の凍結と議論のやり直しを要求する意見書を提出しています。JR東海が主催した説明会でも、また、この間のJR東海が求めたパブリックコメントでも多くの不安と疑問が寄せられています。JR東海が、事業者の見解を示していますが、十分に答えきれれておりません。40年前の計画を、時代の変化に基づいて十分検証をせず、実行するのはあまりにも無謀です。使用電力が新幹線の3倍以上高い省エネ時代に逆行し、人口減少を考慮せず、甘い事業見通しを立て、JR東海の社長自身が、採算が取れないと言っています。今こそリニア新幹線計画はきっぱり中止、凍結することを求めて公述を終わります。ありがとうございました。

#### (4) 公述人D氏（兵庫県川西市）

現在は地権者でございます。

JR東海による説明会には何度も出席しました。その感想も含めておりますが、岐阜駅設定予定の周辺には教育施設がたくさんあり、ずいぶん近すぎるように思います。坂本小学校、中学校、幼稚園、その他教育施設があります。そのことに不安を覚えます。

また、公害、電磁波等にたくさん影響されますので、未来ある子供たちのためにすることは一つもないと思います。完成するまでの交通安全と子供のみならず、地域の住民、高齢者の安全の確保について具体的案を示していただきたいと思います。

また、30メートルの高い構築物で、景観が大変損なわれます。現在、自然が損なわれることにどのような対策をたっているのか。また、住民の健康面に関する対策、日照、気象の変

化や突風、事故の対策。企業は一度作ってしまえば一段落と考えるのでしょうけれども、住民は一生、末代まで引き継いでいかなければなりません。50年来の計画が成就するということになるんですが、後世のためになる対策、自然の保持、保全を行っていただきたいと思います。そこで、そういう環境保全の問題または、補償その他それに関するために、どれくらい予算を組んでおられるのか発表していただきたい。また、この構築物ができることによって、環境の具体的な変化について説明を求めたいと思っております。おおまかなトンネルとか橋だとか、そういう問題についてはそれなりの説明がなされたという部分もありますけれども、個人の家の前の、「通る」そういう状況についての説明が一切まだ行われておりません。

それと、私が現在住んでおる新興住宅ですけれども、そこには高压線が走っておりまして、その近所の方が早死にするという状況があるように思います。知っているだけでも、近所の方でご夫婦とも早死にされているところ、または、それに近いところでは、ご主人、お父さん、お母さんが亡くなっている人も知っております。因果関係は分かりませんが、何らかの影響があると思われまます。ドイツではこれに対する一つの結果報告がなされておるといことだそうです。ドイツというのは、原発を廃止した国です。それについて、高压線との今回の電磁波に対する差、どれくらい違うのか、またどういう影響が違うのかについて説明してもらいたいと思います。

個別に対する通報、特に、直接、近所に住む人に対する具体的な通報というのはまだありません。それに対応する方法、そのスケジュールについてよろしくお願ひしたいと思ひます。私も40年間、交通事業に参画いたしました。私が実務に就くころ50年ぐらい前にこの計画の発表がなされました。実験線もできました。興味もありました。それが、現実に、現在自分がその近所で影響を受けるとは思っておりませんでした。作る方についてはそれなりのスケジュールがあつて、それなりの進行をしてきたと思ひますけれども、実際にその影響を受ける者については、寝耳に水であります。私も家を出るときには帰ってくるつもりで家を出ていきました。その時期になつて帰ろうと思ひましたら今度の問題で、現在その計画を延期しております。

ちょっと話は変わりますが、おそらくこの事業に参画された方、社長さん、会長さんは将来、表彰されて、叙勲の対象になる可能性があります。それはそれだけの事業をやるということが大変なことであるということも認めます。しかし、大きな話ができますと、個々の小さい意見は無視されます。まして、弱い者に対する配慮は、ますます排除されます。同じ個々でありますけれども、非常に表彰される者と負を受け継ぐ者との差が大きすぎます。この問題は、大きな歴史の中にもありますし、「一将功成り万骨枯る」ということもあります。こういうことが繰り返されないように、また、皆さんの個々の力が受け入れられるような社会になっていきたいと思ひます。まして今度できるものについては私も賛成です。ですけれども、賛成になる以上は、できて、そこに人が集まって、できて、そのために、公害の負の部分はなくすという方針をしっかり守っていただきたいと思ひます。以上です。

#### (5) 公述人E氏（中津川市）

私はリニアという話は、前から言葉としては聞いておりましたけれども、現実の問題として関心を持つようになりしたのは、本当に中間駅ができて車両基地ができるということを知ってからです。びっくりいたしました。いったいリニアってなんだろうかということ、講演会とか、先ほど皆さんおっしゃいましたけど、JRさんの説明会とか坂本区長会が開催されました県と市の責任者の会にも参加いたしました。また、実験線をやっております笛吹市にも行ってきました。そういう中で、私はあまりにも住んでいる人が、私も含めて、リニアのことを知らなすぎるといことを思ひました。坂本という場所が一番大きなリニアに

とっての場所になるわけですがけれども、これでいいのかという思いで、今日は、次の点について少し述べさせていただきたいと思っています。

今のような世界規模で技術の競争が行われているときに、リニアという技術を使って交通機関に使うということをどこがやっているのだろうと思ったら、珍しいことにどこもやっていないんですね。日本とドイツがこの競争をしたというふうに新聞に書いてありました。それじゃあ片方のドイツはどうなったかということ、お金がかかりすぎる、環境に負荷が多い等々で、やめたんですね。今は残された構造物をこれから撤去するということだそうですね。けれど、何しろ、競争相手のドイツがやめた理由というのは、今はまだやるべきではないということらしいです。ヨーロッパではもう、リニアについてこれを使うということは今のところ、永久にかどうかは知りませんが、ないというそういう代物だということを知りました。そういうことを日本だけがやるということは、私たち坂本村は本当に実験台なるんだなと恐ろしくなりました。そういう中で、今日、私が述べようと思った二つというのは、環境負荷の中で一番私が問題だと思うのは電磁波の問題なのですが、電磁波については私のような素人が調べた感覚では、まだ大きな問題にはなっているかもしれないが、普通の人には届いていない。それでも我々の毎日使う家電品で、「電磁波をカットしてあります」というふうなことがついています。ということは、問題があるんだなと日頃使っているものでもそういうことになっていることを改めて感じたわけです。そういう中で、電磁波について、私が聞きましたJRさんの説明では、国の基準より少ないので問題はないと言われたんです。ところが、WHO国際保健機構というところの電磁波の数値と比べてみると、JRさんが大丈夫だと言っているのよりもかなり低い値です。そういうことを考えますと電磁波について、まだあまりはっきりしていないというのが本当のところではないかと思えます。私は、今日、公述するために、今日本で言われている電磁波の害とは言い切れないけれども、それに近いところに住む人たちがどういうことになっているかということ調べましたら、がん、がんの再発、鼻血、耳鳴り、頭痛、不眠症、めまい、嘔吐、極度の視力低下、強度の倦怠感、甲状腺腫等々がそういう影響ではないかというふうに言われているそうです。そんなような問題がたくさんあるわけですから、私は、JRさんにリニアを動かしたときの出発のときには電磁波はどのくらい出るのか、走っているときにはどのくらい出るかということを明らかにしてほしいというのがまず思うことです。

それからもう一つ私が電磁波について怖いなと思いましたが、JRの説明会の時に、ある人が、ここに8人のJRの方がいらっしゃるけれども、坂本駅付近に住むかどうかを答えてほしいと言われたんですね。そしたら、後ろにいたJRの係の方がマイクを取り上げようとした。それは環境に関する問題とは違うというようなことを言われて、結局その人の質問に対してJRの人は答えられませんでした。その風景を見ていて、普通であれば住むとか住まないと言える話ですので、環境に関係ないなんておかしい話です。私たちはそこに住んでいる訳ですから、住んでいる人が住めるかどうか聞いているのに、環境には関係ないなんて言うふうにして説き伏せてしまうことに怒りを感じました。そういうわけで電磁波については、はっきりと本当のことを教えてほしいということ。

もう一つは残土の問題ですけど、誰かが先ほど言われましたけど、残土について何も書いていないです。そして自治体と相談してみるというふうに書いてあります。こういう事業において残土が出ることは当たり前の話であって、それがJRさんではどれだけ出るかわからないのでなんていうことは、本当に誤魔化しだと思えました。今、私が住んでいる近くでは、丸々というところが、残土で何々になるとか、あそこの堤が何々になるとかいう話がいっぱい出ています。だから、すごく怖いというか、何時、自分の家の周りにそういうものができるかもしれないという印象です。中津川市が、土地の利用で困っているところがあったら市

に申し出てくれというのが、広報に入っていたんですけど、何にされるかわからないというのを思うと、怖くてそんなことはできないなというのを私はそれを見たとき思いました。

等々私の述べたいという二つを申し上げましたので、この二つですけど、私ぐらいの年の者はリニアができるまで死んでいるかもしれませんが、先ほど誰かもおっしゃいましたように、ここに住んで生きざるを得ない人たちにとって、リニアというものが大丈夫だということちゃんと証明できない限りは、やっぱり中止あるいは凍結すべき問題だと申し上げまして、私は今日の公述を終わらせていただきます。

#### (6) 公述人 F 氏 (中津川市)

恵那地域リニア研究会の一人として意見を述べます。

まず列車走行に伴う微気圧波について、これまでに上越新幹線の大清水トンネルでは、列車の走行によってトンネルの出入口、空気抜き斜坑からの発破音や振動によって住民や動物に及ぼす影響が大きいという話を聞いています。新幹線よりも2倍も速いリニア新幹線ではその影響がさらに大きいと予測されます。JR東海の環境影響評価準備書の中に微気圧波に関する環境保全措置とその評価結果が記載されています。その中に私の住む中津川市山口が調査地域として表示され、土地利用の状況として「木曾川両岸の段丘に耕作地及び住居が存在し、国道19号に沿って工場が立地する。」とあります。微気圧波の予測値として、トンネルの出口から20メートルで42パスカル、50メートルで28パスカル、80メートルで18パスカルとあり、非常口又は換気口の出口からの20メートルで18パスカル、50メートルで9パスカルとの評価結果を示し、基準値以下、原則の50パスカル以下、民家付近での微気圧波のピーク値20パスカル以下であり、基準値との整合が図られているものと評価しています。微気圧波を20パスカルや18パスカルと表しています。パスカルとは空気の圧力の単位です。天気予報で1000ヘクトパスカルの高気圧があると、よく話しますが、これはヘクトパスカル、100パスカルのことです。その5分の1が20パスカルで、音で言えば120デシベルです。音の大きさは普通デシベルで示すものです。すなわち人間の聴覚で音を感知する音圧レベル、これはデシベルで示します。先ほどの42パスカルは126デシベル、28パスカルは123デシベル、18パスカルは119デシベル、9パスカルは114デシベルとなり、ジェットエンジンで50メートル離れて120デシベルの音量です。2012年5月に厚木で米空母ジョージ・ワシントンの艦載機による夜間離着陸テストが強行され、艦載機F/A18スーパーホーネットの爆発音は非常に大きく、乗用車のクラクションに例えられる110デシベルを大きく超える116デシベルを計測した、とあります。自治体などに寄せられた苦情には、「授業が聞こえない。」「小さな子供が怖がっている。」「病気の体には堪える。」などの悲痛な訴えが殺到していると言われています。この中で110デシベル以上の音を聞いた人は誰もいないと思います。耳が破れる、そういう音ですから、110デシベル以上の音を聞いた人は誰もいないと思います。1時間に5回、営業時間が18時間なら1日に90回、トンネルの出口や山の非常口で、ジェット機の爆音以上の音が響くこととなります。爆音によってある小鳥がいなくなり、その小鳥によって撒き散らされていた植物がなくなり、その植物を食べていた蝶がいなくなる。いわゆる自然破壊です。微気圧波による被害は東京から名古屋の全線に及ぶことが予測されます。この中央新幹線の計画は中止すべきです。

次に地震について、準備書の「自然災害等への対応、地震」について記載されている内容を見ますと、この20年間にあった代表的な震災として「阪神淡路大震災」と「東日本大震災」があります。前者は直下型活断層による地震、後者は海溝型地震、プレート地震です。超電導リニアの走行には、「東海道新幹線で実績のある早期地震警報システム、テラスを採用するから地震対策は備えてあります。」と解説しています。テラスは地震時に発生するP波とS波

を用いた警報システムで、海溝型地震には作動しますが、直下型の活断層地震には全く役立ちません。岐阜県パンフに「迫る地震に備えましょう。中津川市で予想される大震災害には、阿寺断層南部ではマグニチュード 7.8 程度の地震が予測され、4 から 5 メートル程度の左横ずれが生ずる。」とされている。地震調査研究推進本部は、3 月 11 日の東北地方太平洋沖地震は日本の活断層中 5 つの活断層を揺らしました。5 つの活断層には、阿寺断層と糸魚川静岡構造線の真ん中にある牛伏寺断層が挙げられています。また、中津川市鉱山博物館発行物には、今後 30 年間の地震発生確率をおよそ 6 から 11 パーセントと示し、注意が必要と記されている。時速 500 キロメートルとは秒速 138 メートル。空中を飛んでいるリニア新幹線は、地震を感知できませんから、活断層に正面衝突するでしょう。地球の自然現象の一つである地震を J R 東海は意図的に解釈し、リニア新幹線は地震に対して安全な耐震構造を有するものを設計するとしています。安全神話になるのではないかと危惧します。

以上述べたとおり、乗客の安全は失われ、沿線住民の生活は破壊されます。またトンネルとそれに伴う非常口や排気口周辺の自然系は崩壊が始まります。前年 12 月 27 日付け中日新聞コラム「紙つぶて」に、J R 東海のリニア鉄道館館長金子利治は、「当社には、安全は輸送業務の最大の使命である。これを第一条とする基本精神によって安全綱領がある。その安全綱領に沿って運転手は教育されている。」。超電導リニアには、運転手がいまないので、運転手の命は安全ですが、ただし乗客の安全は守られません。東京電力福島第一原発は人災ですが、3 年近くなりますが、まだ責任を取ろうとせず、事故対策さえ無関心でいる政府と事業者たちのもとでは、リニア推進者の道徳的な廃退があります。私は「花は咲く」の歌詞「花は花は花は咲く、私は何を残しただろう。」などと歌えません。私は何を残したのだろう。未来に禍根を残すリニア計画は中止すべきです。以上。

#### (7) 公述人 G 氏 (中津川市)

限られた時間内のため、原稿をしたためてきました。

意見。主文。岐阜県新駅の位置と構造について変更を求めます。

岐阜県駅の概要について、幅約 50 メートル、高さは、標高差の関係から坂本川沿いで約 35 メートル、社会福祉法人麦の穂学園付近で約 20 メートル、美乃坂本駅裏付近で約 30 メートルとなります。昨年 10 月 11 日に開催された説明会では、「駅舎をもう少し低くできないか。」という質問に対し、「この場所は岩盤の層だ。掘ればガンガン音がして迷惑をかける。だからできない。」という回答でした。11 月に公表された、「準備書に対する意見及び事業者の見解」では、岐阜県駅の高さについて、「新駅より標高が高い車両基地への接続のためである。」としています。11 日の説明とはあまりにもかけ離れています。また、同文書では、地上駅付近の景観について、「予測対象としない。」としています。説明会の折には、車両基地付近について、CG 化された建物、引き込み線を入れた写真を示し、「恵那山、根ノ上方面も遠望できる。」と景観維持を強調し説明していました。私は、昨年、準備書に対する意見に応募し、「駅裏、川沿いから見た風景写真に予想される駅舎の絵を入れて、ぜひ示してください。地元住民は今までと同じように、正面には根ノ上、東には恵那山を見ることができようか。」と書きました。予測対象としない理由について、「自治体側による駅前広場等の整備によって、駅周辺の状況は大きく変わるから。」としています。どうして、どうして地元住民の不安に伝えるために、同じように新駅付近の景観図を示さないのでしょうか。現在の風景写真に CG 化された駅舎を入れて示すだけのことが、そんなに難しいことでしょうか。「駅舎の高架下部分は、地元等の必要に応じて公的、民間の施設を設置していただく。駅舎以外の高架下についても、地元自治体から話があれば調整する。」としています。幅 50 メートル、高さ 30 メートルの壁が延々と 1 キロメートルにわたって続くこととなります。これで、私た

ち地元住民の景観や、日照、生活は保障されるのでしょうか。自治体による新駅周辺の住民の立ち退き、田畑の収用を前提とし、景観や環境保持について、その責任を地元行政当局に押し付けようとする考えそのものではありませんか。都合の悪い部分に蓋をする、あまりにも身勝手な言い分としか思えません。岐阜県新駅について、どうか地下駅にしてください。車両基地への引き込み線のみ地上部分とするよう変更を求めます。地下駅の地上部分を有効活用すれば、予想される私たち地元住民の苦痛を少しでも低減させることができます。それができなければ、路線、新駅の位置を白紙撤回し、再検討してください。それもせず、ただごねるようであれば、リニア計画そのものを凍結、あるいは中止してください。

理由。主文。私たちにも、守りたい生活があるから。

現在、私が住んでいる駅裏の地域、工業高校南側斜面から、千旦林川沿いまでは、正面には根ノ上が見え、東に恵那山、西には少し移動すれば笠置山を見ることができます。静かで、交通の便も駅にほどほど、申し分のない住環境です。駅裏地区の田園地帯は市の農業振興地域に指定されています。昭和53年に土地改良組合が設立され、足掛け十年かけて圃場整備が行われました。我が家は、新駅予定地の北側直近に2反、中洗井橋の上流部に2反ほどの田があります。子供のころ、十数枚の小さな田で地に這いつくばるようにして手伝っていたのを覚えているだけに、大きくなった田を耕作するにつけ、先人の労苦に対し、感謝しすぎるといってはなりません。決して黒字にはなりません、身体の続く限り作りたいと考えています。やはり主食は、安全安心が第一番です。駅裏地区の標高は、約307メートルです。単純計算で30メートルを足すと、新駅は337メートルになります。これは、中津川工業高校入口のバス停付近、標高336メートルとほぼ同じ高さです。垂直方向の30メートルは、本当に高いのです。新駅舎周辺では先に述べたように、高架下はコンクリートの壁で覆われ、朝日も当たらなくなります。昨年、笛吹市を視察した折には、実験線のすぐ脇に住宅が建っていました。橋脚の合間から朝日は入るが、日中は日が差さず洗濯物は乾かないという話も伺いました。農業を続けようと思っても、日が差さなければ作物もできず本当に困ります。今まで見慣れてきた豊かな自然から閉ざされ、日の当たらない場所での生活を余儀なくされる人、当たるのは西日だけという人も出てくるのではないのでしょうか。私自身も、また身の回りの人にもそのような生活を絶対に送ってもらいたくはありません。この地方では、特有の気候現象もあります。冬季には、寒暖の差が大きく、「凍みる」ということが起きます。水道管が凍結して破裂することも多々あります。日照時間が少なくなればそれだけ生活環境も悪化します。当市の環境基本条例は前文で、「私たちはだれもが良好な環境の下、健康で文化的な生活を営む権利を有すると同時に、恵み豊かな環境を保全創出し、将来の世代に引き継いでいく責任と義務を担っています。」としています。良好な環境について、第2条で「安全で快適な文化的生活を営むことができる自然生活文化環境のことをいう。」と定義しています。また、事業者については第6条で、「環境に与える影響を認識し、公害を発生させないようにするとともに、環境を適正に保全するため、自らの負担により必要な措置をとる責任と義務があります。」としています。岐阜県新駅の位置と構造及び説明会等での不誠実な対応は、この市条例のいう私たち市民の権利を侵害するとともに、事業者の責任と義務について、条例の趣旨を逸脱していると言わざるを得ません。「影響が認められれば、公共補償の基準に従って対応する」としていますが、良好な環境は決してお金で贖えるものではありません。現在の豊かな自然、生活環境を保持し、生活基盤を守ることは、私のみならず、一市民としての責務でもあると考えます。以上で終わります。

#### (8) 公述人H氏（中津川市）

準備したメモを読み上げます。



地下水、水資源と水質について。

J R東海の準備書「あらまし」によりますと「地下水、水資源」について「トンネル工事、鉄道施設（トンネル）の存在及び鉄道施設、車両基地の共用に伴う地下水・水資源への影響については、適切な構造及び工法の採用等の環境保全措置を実施することから、全体として小さいと予測します。なお、破碎帯等の周辺の一部では、地下水の水位に影響が生じる可能性があります。地下水を利用した水源地に与える影響の予測に不確実性があることから事後調査を実施します。」となっています。水質については「あらまし」によりますと「切土工等または既存の工作物の除去、トンネル工事、工事施工ヤードの設置、鉄道施設、駅、車両基地の共用に伴う水質、水の濁り、水の汚れへの影響については、排水の適切な処理等の環境保全措置を実施することにより小さいと予測します。」となっています。準備書によりますと、井戸の調査地点は岐阜県内では、わずか16カ所、湧水にいたっては、4カ所実施されているだけであります。「水質」についても岐阜県内の24の河川で、豊水時と低水時の2回実施されただけであります。専門家の見解によりますと、水文調査は通年観測を複数年行わなければ正確な調査とは言えないということでもあります。

高土幾山付近から山麓、民家の下を通り、第一木曾川橋梁にトンネルが抜ける山口地区には前野川、大沢川、新梨川、深沢川の4つの川があります。山口地区で調査対象となったのは、1カ所の井戸と前野川だけであります。全く不十分であります。水文調査を最低2年間かけて、やり直すべきであります。山口地区は地質の関係か井戸は少なく、湧水を主体に生活用水、農業用水、防火用水等に使用されており住民の生活に欠かすことのできない、重要な水資源であります。準備書で「破碎帯の周辺の一部では地下水の水位に影響が生じる可能性があります。」となっています。地区の住民に聞いたところによりますと、関西電力の山口発電所を建設するときに、破碎帯に遭遇し、建設位置を変更した経緯があるそうです。今の発電所より下流の第一木曾川橋梁の少し上流付近が最初の発電所計画地であったそうです。トンネルが破碎帯に遭遇し地下水の低下が発生し、河川、湧水が枯渇する可能性があります。十分なボーリング調査と水文調査を実施すべきであります。2008年に始まった、山梨実験線の延伸工事の関係で、2009年に笛吹市御坂町の一級河川「天川」が枯渇、2011年には、上野原市秋山の「棚の入沢」が枯渇しています。公益財団法人日本自然保護協会の「準備書に対する環境保全の立場からの意見」によりますと「問題点4、山梨実験線での失敗が検証されていない」と題して、「リニア中央新幹線の山梨実験線の延長工事では、少なくとも3カ所で水道水源が枯渇している。しかし本準備書では、地下水文環境に与える影響範囲の予測に、実験線の事例を反映せず、「高橋の水文学的方法、昭和37年」を用いている。同じ枯渇現象を引き起こさないためには、実験線の延長工事の際に影響を予測した方法を公表した上で検証し、なぜ枯渇を予測できなかったのかを明らかにした上で、今回の影響予測を行うべきである。」との見解を明らかにしています。

水質については、トンネル工事に伴い凝固剤の注入やセメントを使用することから、六価クロムなどの有害物質がトンネルの外へ流れ出し、汚水処理されない水が生活用水等に混入する危険性もあります。中津川市内においては、山口地区以外でも、瀬戸地区、山の田地区、干旦林地区等において、河川や井戸の枯渇が心配されます。J R東海の方法書に対する県知事意見の14項で、「水質・底質・地下水」について、「地下水については、工事による影響が判断できるよう、工事施工前のモニタリング調査を十分行うこと。」となっており、これに対して、J R東海の見解は「トンネル工事による地下水への影響が考えられる範囲の主な井戸等において、工事着手前、工事中を通じて地下水の調査を実施します。」となっており事前に予測して回避するという姿勢は全くありません。

次に、動物、植物、生態系について。

準備書の「あらまし」には「動物・植物・生態系」として「重要な植物への影響は、生育環境に変化は生じない、若しくは生育環境に生じる影響の程度は僅かであることから、全体として小さいと予測します。」「東濃地域の湧水湿地は、地層中の不透水層等により湧水及び湿地環境が創出されていることから、不透水層等の下を通過するトンネルによる影響は小さく、保全されると予測します。」となっています。ご存知のように、東濃地域には特異な湿地帯が存在し、「東海丘陵要素植物群」と言われる 15 種類の植物を中心とした貴重な植物が生育し、貴重な動物が生息しています。この特異な湿地は、中津川市から多治見市にかけてリニアのルートに沿うような形で点在しています。

準備書によりますと、改変の可能性のあるシデコブシは 14 地点で、31 個体、その近傍で、10 地点、54 個体、併せて 85 個体。ハナノキは、改変の可能性ある範囲で、6 地点、9 個体、その近傍で、5 地点、5 個体、併せて 14 個体が確認されているとのことであります。一度改変された環境は絶対に元には戻りません。これだけの数の貴重植物が消失するのに「影響は小さく保全されると予測します。」という見解には納得できません。

方法書に対する県知事意見書の 23 項、「動物・植物・生態系」で「方法書に記載の植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況」については、「用いられている資料が最新でないため、最新の資料を収集すること。」と指摘しています。これに対して J R 東海の見解は「最新の文献を収集するとともに、関係自治体、専門家へのヒヤリングを行いました。」となっています。私は素人でよくわかりませんが、岐阜県の環境影響評価審査会で十分な論議を尽くしていただくをお願いします。

「あらまし」の最後に「東濃地域の湧水湿地は、地層中の不透水層等により湧水及び湿地環境が創出されていることから、不透水層等の下を通過するトンネルによる影響は小さく、保全されると予測されます。」となっています。

先ほどの「日本自然保護協会の意見」の続きは、「リニア中央新幹線のルート近傍にある東海丘陵要素のシデコブシやシタラマホシクサ等が立地している小規模な湿地群は、土岐砂礫層と陶土層の組み合わせと、地形的な要因から特異的に形成された湿地群で、水文環境がわずかに変化しただけで、環境を維持できなくなる。こうした環境への影響を極力避けるためにも、地下水への影響に関する予測をやりなおすべきである。」との意見であります。トンネル工事による振動で、不透水層が破壊されるという見解もあります。取り返しのつかない事態が起きてからでは間に合いません。貴重な生態系と環境を守るために最善を尽くすべきであります。

約 290 キロメートルに及び 3 キロメートル幅の調査地点の環境影響評価の調査期間は、僅か 1 年と数か月であります。あまりにも短すぎます。従って、文献調査が主体で、ボーリング調査はほとんど行われていません。そのため杜撰で不備な準備書であると専門機関も指摘しています。J R 東海に環境影響調査のやり直しを求めてください。以上、終わります。

#### (9) 公述人 I 氏 (恵那市)

職業と言えば稲作農家です。公述の機会を与えていただき、ありがとうございました。私はこの事業の自然環境に与える影響の甚大さを沿線の見地から水枯れの問題とそれから排出残土の問題について意見を述べさせていただきたいと思っております。

まず、水の問題ですが、先ほども皆さんからお話がありましたが、私の住んでいます長島町久須見は、本郷、千田、山中、茂立、四ツ谷の五つの集落がいずれも稲作水田をもとに形成されております。これを大げさに言えば、日本の農村、どこも同じように神代の時代から私たちは稲作水田とともに今日まで進化したものというふうに思うのであります。

このたびの中央新幹線の計画が示され、平成 23 年 10 月、方法書についての説明会が恵那

市役所の会場で実施され、私がここで、「田んぼの水が出なくなったらどうするのか。」聞いたところ、ＪＲ東海は、「開業後も含め適切な対応をする。」と答えましたが、そのときに「どのように具体的に対応されるのか。」と思ったわけであり。その後、昨年５月、多治見の説明会で稲作の水について私が、「山梨県ではすでに水枯れが発生している。恵那市での説明会では稲作の水を適切な対応をするとしていたが、必要な水が枯渇したときどうやって恒久的に補償するのか具体的に示してほしい。」というふうな質問をいたしました。これに対しては、「補償が生ずる場合には、国の定める規定に基づいて適切に対応する。」と、ここも「適切に」との回答でありました。では、国はどうかと６月２７日、国会議員の控室で国交省の官僚の方に、「ＪＲ東海は、国の規定に従ってと言うが、上水道の水ならば想定はできるが、稲作水田の水はどのように具体的な方法をとるよう指導されるのか。」と聞きましたが、そのときは、「ＪＲ東海の準備書で記述することになっており、それを見てからでないとならば、事業者の意見が言えないルールになっている。」との回答で、監督官庁がこのような態度でいいのかと大変心配をしました。９月に準備書が出た後、１０月２８日、日本共産党岐阜県委員会の政府交渉の折、再度、国交省に確認をしますと、「地上の流水には水利権があるが、地下水にはそれがないので、トンネル工事によって工事現場から水が出れば、その水の水利権はＪＲ東海にある。湧水などが枯渇し、それが工事が原因ということがわかれば、話し合いということになる。」という返事でした。これが「適切」の内容でありました。工事により、水脈が変わり、水が枯渇した場合には、農民からは水利権が奪われることであり、当然、将来にわたってしっかり補償されることが約束されていなければならないと思います。すでに山梨県でも水枯れが発生しておりますが、準備書には、「全体としては、トンネルの存在による地下水の水位への影響は小さいと予測する。」とまとめられております。それはＪＲにとっては小さいことかも知れませんが、「掘ってみなければわからない、そのときに相談しましょう。」ということでは、とても不安であります。稲作の田んぼの水が枯れた場合には、どのように必要ときに必要なだけ稲作に適した水を補給できるのか、対応するのか、具体的な対応策が示されておりません。法律がそこまで求めていないということならば、私は法律に問題があると思います。リニアが私たち農業者など住民が要望したものならいざ知らず、民間事業者が経営の観点から建設しようとする事業です。法律を整えてから事業に取り掛かるべきだと思いますがいかがでしょうか。

それでは、計画沿線の赤河断層と呼ばれる地、ここをリニアは計画では直角に横切るわけですが、ここで営農されている皆さんからお聞きした件を含めて不安な問題についていくつか紹介いたします。

長島町中野乗越から久須見千田一の沢にかけて赤河断層が走り、破碎帯のようであります。恵那市武並の準備書説明会でもＪＲ東海に聞きましたが、この地域はよく大雨などで地滑りが起きているところであります。３０年ぐらい前には地滑りでため池が埋まって、やっと最近、県の金も入れて復旧いたしました。２年前には道路の法面が崩落しております。工事のショックで崩落などの影響が出ないか心配であります。先程もお話もありましたが、また、ここは希少植物の宝庫でもあります。水道が変われば植生にも大きな影響が出ます。そしてやはり断層なのか三角地帯であります。川石のような丸石が出てくるということでもあります。井戸がほしいとかなり深くボーリングしたけれど水が出なくて、結局断念された方もみえます。また、井戸水の酸性度が高く、お釜も一年でぼろぼろになってしまう、こういう家もあります。これは黄鉄鉱の例もあります。酸性度の高い水が川に流れ込んだら大変であります。この地域、開拓地です。田んぼの水も、湧水も流水も少なく、わずかな水を今でもそうですが、少ししか水がありませんが、それをため池にためて、対応されております。「水がなくなったら農業ができなくなってしまう。」とは皆さんの声であります。

その他、三角地域のトンネルが千田川の水源地域を通る。下流の千田、本郷集落はこの川の水で稲作が営まれており、もし水脈が変わって枯れたり、オーバー減水などしたらこの地域では稲作はできません。また、同じ山中、四ツ谷地区いずれも水源地域にこのリニアのトンネルが計画され、地下水への影響が心配です。久須見だけでなく、これは、恵那市でも長島町中野新田、榎ヶ根、武並町藤もそうです。JRも水が枯渇することがあることは認めておりますが、具体的にどのように対応するか示し、それに対する環境アセスメントを実施し、住民が納得してから工事申請するように、知事は、地域の自然のもとで生活し街づくりに励む沿線の県民の目線で事業者や国交省、環境省に主張されることを切望いたします。

次に、残土の問題です。ウラン残土は昨日も多治見でかなり皆さんからの意見が出ておりましたが、恵那市にとっても大変大きな問題です。JRも「ウラン鉱床は避けるが、ウラン濃度が高い掘削土が確認された場合には、法令にのっとり適切に対応する。」、ここも「適切に対応する」という表現であります。県の環境審査会でも、「天然のラドン濃度を超える高ラドン濃度環境をもたらす可能性があり、残土の再利用や処分方法についての防護のための検討が必要であるが全く記述がない。」と指摘されております。昨日の多治見の公聴会でも、ウランがラドンに変わり、そのラドンの危険性がデータを含めて公述人から指摘をされておりました。私は武並町での準備書の説明会で、「ウラン含有残土が出ることは認めているようだが、もし出た場合はどのように具体的に排出、運搬、貯蔵、排水処分をするのか。」と聞きましたら、「線量計を持って掘削する。」と述べられただけでありました。ウラン残土は恵那市よりも西の瑞浪市以西にあるといわれております。残土は武並町藤の国道418号付近のトンネル入り口を使って排出されると思います。そのヤードに一時貯留し、ダンプで国道418号を使って残土処理場へ運搬されることとなります。情報によれば、すでに国土省から候補地として提案があったということでもあります。武並町、三郷町いずれも恵那市の西にあり、恵那市は西風が吹くところでもあります。知事も承知しておると思いますが、瑞浪の超深地層研究所では、ウラン含有排出残土が貯蔵されたままで、処分方法も決まらないうままになっておるようでもあります。排出残土の問題は、ウランに限らず自然由来の重金属が含まれ、残土は環境に影響が出ます。これら残土についての運搬経路や貯留場所、方法、最終処分の場所、方法等安全対策、想定される下流への影響など環境アセスが必要だとは思っています。

まとめとして、今頃、という話もありますが、環境アセスがパスしない限り、リニアの建設は決定しないのであります。JRは40年もかかって検討してやっと計画を決断いたしました。住民は、水や残土を含め環境に大きな影響を落とす事業であり、具体的に自分たちの生活に関係することが去年の秋、この準備書の段階で初めてわかったわけでもあります。大井町では「将来設計で土地を買ってこのたび退職して家を建てたら、リニアが通るのでそこをどけと何の挨拶もなく世間に公表された、こんな理不尽な話はない。」という方がみえました。これは決して一人ではないと思います。先程坂本の話もありました。今は戦争中ではありません。強制疎開などあり得ないと思います。是非、知事には県民が安全だと納得するまで、工事にかからないよう意見をまとめていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

#### 4 その他公述会の経過に関する事項

##### (1) 公述人の代理人が出席した場合の代理人の氏名及び住所

該当なし

##### (2) 傍聴人の人数

61人

##### (3) その他

公述予定者 J 氏（中津川市）が予定時刻になっても現れなかったため、自宅に連絡の上、家族の方に当該公述予定者が公聴会を欠席される旨を確認した。