

リニア建設 問題山積 党議員が追及 本村、島津、清水議員

大深度地下使用認可 地権者の権利 侵害の恐れ

本村伸子衆院議員は19日の衆院国土交通委員会で、リニア新幹線建設にともなう大深度地下(地下40メートル以深、または支持地盤上面から10メートル以深の部分)使用認可の問題を取り上げ、土地利用が制限され、地権者の権利を侵害する危険性を追及しました。

大深度地下使用が認可されると、事業者が地権者の同意なしに地下を使用できるようになります。本村氏は、大深度地下法は、地権者の権利を侵害する悪法であり、使用するべきではないと表明、国交省が対象の地権者の数も把握していないのは問題だと批判しました。

本村氏は、大深度地下法が適用された東京外環道では、「土地利用に制限を課すこともない」としていたにもかかわらず、同時に都市計画事業を認可したため、建築制限など地権者の権利が侵害された事例を紹介。住民からは「だまされた」と声が上がっているとして、大深度地下使用認可と都市計画事業認可の取り消しを求めました。



委員会の政府交渉の予定	
岐阜県	11月2日(水)
愛知県	11月6日(水)
静岡県	11月21日(月)

リニアは55キロメートルが対象に一方、リニア建設では、東京都品川・世田谷・大田各区と町田市、神奈川県川崎市、名古屋市の35キロメートル、名古屋市、愛知県春日井市の20キロメートルの計55キロメートルが大深度地下使用認可の対象になります。

本村氏は、リニア建設で「都市計画事業を適用することはないのか」と迫りました。石井啓一国交相は「現時点で予定はない」と述べ、今後の可能性は否定しませんでした。

また、栗田卓也都市局長は、大深度地下使用の認可のみの場合でも、土地利用が制限される可能性は「皆

経済効果 試算も根拠もない 島津氏 財政投融資 JR東海への経営支援 清水氏

島津幸広衆院議員は19日の衆院内閣委員会で、政府が「地方創生回廊」の名のもとでリニア新幹線に3兆円の財政投融資を行い、全線開業を前倒しすることについて、それで政府の「成長の果実が津々浦々にいきわたる」のかは大いに疑問だと批判しました。

島津氏が「地方創生回廊」による日本経済の効果の試算を問うと、石原伸晃経済再生相は「マクロ経済の分析はまだ行われていない」と答弁。島津氏は「試算もない、根拠もない、スローガンだけ。大変無責任だ」「未来への投資」というが『未来への浪費』だ」と批判し、地方が特性を生かして自立することで経済の好循環を生み出す、地に足のついた経済対策への転換を求めました。

清水議員
また、本村議員の質問の前に、清水忠史衆院議員も衆院国土交通委員会で質問に立ちました。

清水氏は、JR東海が、「安定配当

無ではない」と答弁、本村氏は「大深度地下法は地権者の権利を侵害するもので適用すべきでない」と主張しました。

さらに本村氏が、リニアが大深度地下を通る土地を取り引きする際、宅地建物取引業法の重要説明事項に当たるとしたと、谷脇暁土地・建設産業局長は「対象とされていない」と答弁。本村氏は「消費者にとって不利益になる」と批判しました。

ほかに、大深度地下の上にある家屋の事前調査を要求し、財政投融資によって、JR東海の利息負担が大幅に軽くなる問題を追及しました。

を維持しつつ、長期固定低利の財投によって経営リスクを低減できる」としていることを示し、「財投はJR東海への経営支援だ」と指摘。なぜ財投によって全線開業が最大8年前倒しできるのか、「最大8年前倒し」は保証があるのかと追及。国交省の奥田哲也鉄道局長は「工期延長の可能性がないとはいえない」と、努力目標にすぎないことを認めました。

リニアより在来線にホームドアを
また、リニア新幹線の効果とされている「人口7千万人の巨大都市圏スローパー・メガリージョン形成」について、2065年の推計人口は8100万人で、「三大都市圏に7千万人」なら、「いびつな国土となり、地方創生どころか地方消滅だ」と批判。

一方で、JR東海の在来線にホームドア設置駅が一つもないことなどを挙げ、「リニア建設より、安全対策や在来線の維持管理を優先させるべきだ」と強調しました。