

リニア中央新幹線大深度地下使用の認可を取り消すよう強く求めます

1. 公共性があるのか？ 財産権の侵害ではないのか？

大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（“大深度法”）は、都市の地上空間がオフィスビルや様々な社会公共施設、住宅によって新たな施設等の建設空間が不足しているため、使用頻度が殆んどない地下に公共的使用目的の施設を建設するため、と称してつくられた、公共性を前提とする法律です。

深い地下も、その上に地権者の所有権があります。そこで、大深度地下の所有権を制限するため、地下施設をつくる事業者に優先的に地下空間の使用権を無償で与えることで、開発を可能にしています。

しかし私達地権者が所有権を侵害され、事業者は事業を進める上で地権者の了解も補償も必要としないという大深度法は、国民の財産権を侵害するものではないでしょうか。

公共的な交通インフラが十分整備された今日、リニア中央新幹線（“リニア”）大深度地下使用は、国民の財産権を侵害してまで認可しなければならない公共的事業であると言えるのでしょうか？ 今後人口減少が見込まれ、採算性も国民の利便性向上も期待できないリニアに公共性があると言えるのでしょうか？

また大深度法で定める安全や環境の保全を守れるのか、強い疑問と危惧を持たざるを得ません。

2001年の大深度法の施行と同時に基本方針が閣議決定され、その中で事業者に対し慎重な対応を求めています。第一に、大深度地下における安全の確保は、大深度地下の施設を人間の活動空間の一つとして利用するためには特段に重要な課題である、としています。

第二に、環境の保全対策についても、計画、設計、施工、供用・維持について事業者の特段の配慮を求めています。とりわけ「地下水位・水圧の低下、地盤沈下等」について事前の調査や万全の環境対策を義務付けています。

2. 環境公害、トンネル工事の安全性に危惧

国土交通省は2014年10月17日、JR東海の工事実施計画の申請を認可し、JR東海はそれ以降、東京都（品川区、大田区）、神奈川県川崎市、東京都町田市、愛知県春日井市、同名古屋市で、大深度地下トンネル建設に必要な立坑（非常口）工事を開始しました。

リニア新幹線（品川・名古屋）286kmのうち246kmはトンネルです。首都圏の大深度地下トンネルで33.3km、中部圏の大深度地下トンネルで17.0kmです。環境影響評価書において、地下40m以深は岩盤や硬い地層であり、トンネルを掘っても地中や地表には影響ないとする根拠なき前提を置き、地下工事に不可欠なボーリング調査は極く僅かしか行わず、ボーリング本数が全く不十分なまま、国土交通大臣は、2018年10月17日、大深度地下使用の認可を下しました。これにより、交通機関用では、東京外環道に次いで、二番目の大規模な大深度地下トンネル工事の実施が決まりました。

この結果、国内でも人口密集度が高い首都圏・中京圏で長区間にわたって大規模なトンネルを掘削することで、地下水脈への影響、有害物質の排出、土地地盤の崩壊など、工事従事者や住民の人的被害の発生が危惧される状況となりました。

J R 東海は「大深度地下工事は地下水や地表への影響は無い」としているが

都市部の地下では、これまでも道路や地下鉄や地下道路、電気・通信の集合管、ガス・水道などの配管等の工事が行われていますが、それらは主に道路の下でのことでした。

福岡市博多駅前の道路陥没事故に示されるように、住宅地で地下工事を行い、陥没等の事故が起これば、人命にかかわることとなります。しかし J R 東海は、説明を求める沿線住民の声を無視したまま、上述の通り、北品川他の立坑の工事を進め、建設工事の既成事実化を急いでいます。また、東京都（港区、品川区、大田区）での建設工事による建設発生土・建設汚泥は 402 万立方メートルに上り、その処理や搬送経路についても、明らかになっていません。

工事残土の処理については、川崎市や横浜市による海面埋め立てに使用すると覚書を締結したと報道されていますが、こうした埋立事業の採算性についても強い疑問が示されています。

都市部の土壌汚染には自然由来の重金属やヒ素などがありますが、その上、有害な重金属や化学物質が使われた工場の下にトンネルを掘削する工事が行われます。リニア新幹線の環境調査では、一部地域で環境基準を超える有害物質が含まれていたにも拘わらず、J R 東海が自治体への報告を怠っていました。工事は安全な方法で進めるので影響は無いと言いながら、住民に工事の実態について情報提供をしない J R 東海の姿勢は許されません。

それでも起きるシールド工法や都市部でのトンネル工事での陥没事故

掘削方法について J R 東海は気密性に優れたシールド工法を採用し、地下水脈への影響は極めて少ないと、その安全性を強調していますが、果たして危険は無いのでしょうか。

残念ながら、工法に関係なく地下地盤の崩落事故は数多く起きています。

● 1990年（平成2年）1月22日 東京・御徒町の大規模道路陥没事故

東北新幹線の御徒町トンネル工事において、御徒町駅付近を掘削中に、トンネル内部からの圧縮空気が大量に噴出し道路が陥没し負傷者が発生した。その後の J R 東日本の調査でトンネル掘進時に補助工法として施行した薬剤注入量を減らすなど、施工業者に不正行為があったとしている。

● 2012年（平成24年）2月7日水島製油所倉敷トンネル事故

岡山県倉敷市のJX日鉱日石エネルギーの水島製油精製工場において、パイプライン用の海底トンネルをシールド工法で掘削中、トンネル内に海水が流入し、作業員5人が死亡した。

● 2013年（平成25年）4月 中央環状品川線の開通時期、トンネル工事事故で1年延長発表

東京都と首都高速は4月16日、中央環状の五反田出入り口と南品川換気所の2か所で大規模な出水事故があり、トンネル工事を中断、中央環状品川線の開通時期を1年延長すると発表した。

2012年8月下旬、中央環状品川線南品川換気所避難路接続の大深度工事において、土圧力の増加が止まらない事象が発生、本線トンネル中央に鋼性の支柱を設置するなど応急対策を行ったこともあった。

● 2016年（平成28年）11月8日 福岡市博多駅前道路陥没事故

午前5時前、博多駅前2丁目交差点付近で、突如道路が陥没し、30m四方、深さ15mの巨大な穴が出来、地下水等が溜まる事故になった。作業員が事前に異変に気づき、通行止めにしたために人的被害は無かった。都市部の地下鉄工事にもかかわらず一部でNATM工法を行っていたためとされているが、2か月前の専門家会議で事故の発生が指摘されていたと言われる。

● 2018年（平成30年）5～7月 東京外環道大深度工事による気泡発生事故

地下40m以深のシールドトンネル工事が影響し世田谷区野川で酸素濃度の低い空気が1か月以上複数個所で噴出。地中の鉄分と空気中の酸素が結合し濃度が約1～6%と低下した（通常20%）と事業者が推定。また地下水が工事ヤードの地表面に溢れた後、工事は一時中断した。酸欠気体や水が、環境保全地区や住宅地へ噴出する可能性があり、住民の不安は深刻である。

（右写真）



上記のことから、国土交通大臣に対し、私たちの審査請求を受け入れ、大深度地下工事の実施に繋がる大深度地下使用の認可を取り消すよう強く求めます。

地権者や国民の不安や疑問、そして財産権の侵害についてまったく配慮することなく、JR東海の申請通り大深度地下空間の使用を認めたことは誤りであると考え、リニア想定沿線住民を中心に今回国交省に対し認可処分の取り消しを求めるものです。

2019年1月10日

リニア・市民ネット東京
住環境とリニアを考える田園調布住民の会
洗足池をリニアから守る会
リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
リニア中央新幹線を考える町田の会
リニアを問う愛知市民ネット
リニアを考える愛知県連絡会