

審査請求書

2018年（平成30年） 月 日

国土交通大臣殿

請求人

印

＝

1. 請求人の氏名・年齢・住所

氏名：

＝

年齢：

＝

住所：

＝

2. 請求に係る処分

国土交通省が行った、2018年（平成30年）10月17日付の、平成30年3月20日付で申請のあった中央新幹線品川・名古屋間建設工事の大深度地下使用を認可した処分。

3. 請求に係る処分を知った日

2018年（平成30年）10月18日

4. 請求の趣旨

「2項の処分を取り消す」との決定を求める。

5. 請求の理由

以下の理由によって、中央新幹線（リニア新幹線）の大深度地下使用申請について国土交通大臣の認可を取り消すよう求める。

(1) 2011年（平成23年）3月11日、東日本大震災が発生し、東北地方太

平洋岸の周辺自治体や鉄道施設が壊滅的な被害を受け、同時に福島第一原発事故が起きました。大震災で日本中が復旧に対応している最中のどさくさに紛れて、国土交通大臣は、2011年（平成23年5月）国土交通省交通政策審議会「中央新幹線小委員会」から「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」の答申を受け、全国新幹線鉄道整備法の規定に基づき、JR東海を営業主体、及び建設主体に指名を行いました。

続いて2014年（平成26年）10月、「中央新幹線工事实施計画（その1）」を認可しました。

JR東海はその後、行った事業説明会、工事説明会等では、納得の行く説明を行わないまま、強引な手法で事業の推進をすすめています。

中央新幹線は、これまでの整備新幹線と異なり、超電導磁気浮上方式を採用しました。この方式は、全国新幹線鉄道整備法の規定である「全国的な鉄道網の整備を図る」「レール方式」とは異なり相互に乗り入れできない高速鉄道であるため、全国的な鉄道網に該当しません。国民が求める利便性の向上に背いています。

国土交通大臣は、沿線住民の不安や南アルプスの自然破壊の問題と向き合わないまま、2018年（平成30年）3月に「中央新幹線工事实施計画（その2）」を認可しました。

(2) JR東海は2018年5月9日「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」

（大深度法）に基づいて中央新幹線品川・名古屋間建設工事の大深度地下の使用の認可の申請を行った。事業区域は、品川一名古屋間の285.6kmのうち、JR東海自社用地を除き、大深度地下40m.以深で首都圏は東京都品川区北品川三丁目から東京都町田市小山町までの33.3k・中部圏は、愛知県春日井市坂下町四丁目から愛知県名古屋市中区丸の内一丁目までの17.0kmの合計50.3kmで東京・名古屋間286kmの走行ルート約14.4%を占めています。

大深度地下（地表より40m以深、通常の建築物の基礎杭より10m以深）の密集した市街地住宅の真下に直径14mのトンネルが作られる。首都圏トンネルは9ヶ所の非常口、中部圏トンネルは5ヶ所の非常口と保守基地・変電施設が作られます。

JR東海が大深度地下認可申請の理由として「本事業は社会的及び経済的効果が著しく公益に資するところは極めて大きいことから早期の整備効果発現が求められており、首都圏及び中部圏の中で、高度に上土地利用が図られている地域を通過するため、用地取得や区分地上権設定範囲を少なくし、影響をできる限り回避、低減しつつ、早期整備を図る手法として、大深度法による大深度地下使用の認可を申請するものである」と述べているように、大深度法は「都市部の地下を地権者、土地所有者の同意を得ないで、用地取得や区分地上権設定を行わないで、無償で使用するために事業を進めることができる」ことになっていて事業者本位の法律になっています。

- (3) JR東海は中央新幹線工事実施計画(その1)事業、認可以降、国交大臣の「住民の意見や聴取などの関与の機会の確保について十分に対応するように」との意見に対して住民に丁寧な説明を行っていません。

大深度地下使用の認可申請の説明会についても、愛知県内では5月10日から18日にかけて4か所で行われました。大深度地下使用の認可申請書類の縦覧は5月9日から5月23日に行われた。説明会と認可申請書類の縦覧の日程が重なり膨大な資料を見る暇もなく説明会が開かれました。説明会は、大深度使用認可申請書の内容の説明は30分、そのあとの質問は3問までと制限した。回答への再質問もできないまま説明会は終了しました。今回の説明会の参加者は愛知県全体で450人程度、春日井は2回で130人という参加者が極めて少ない説明会になりました。説明会を開くにあたってJR東海は「自治体の協力で町内に回覧をおこなった。他に「広報」に掲載した」だけで、リニア路線上の住民には直接案内を行っていません。

JR東海の説明によればリニア路線上の住民は1600世帯と云われています。「大深度地下は通常使われない空間であり地上の地権者の同意もいらない」としてリニア路線上の住民、地権者へ直接、出向いて説明を行っていません。

- (4) 大深度地下使用法の基本方針として第6条で公共的使用に際し配慮すべき事項として安全の確保、環境の保全その他が求められていますが地下トンネルの中での安全性は確保されていません。

リニア中央新幹線は286キロの距離を中央指令室から遠隔操作で大深度地下を40m.以深から山間部1400m.の地下トンネルの中を500キロ以上の速度で走行します。

シートベルトの装着設備もありません。急停車すれば乗客は吹っ飛びます。トンネル内で事故・火災・地震、テロによる爆発物で破壊が起きれば地下トンネルは壊滅的な事態に陥ります。火災や地震で中央指令室と車両間の通信設備が損壊すれば乗客の救助に対応が遅れます。

大深度地下、都市部の非常口には、階段(高さ80m、18階相当)か、又はエレベータ(定員40人)が作られます。都市部トンネルには避難通路がありますが、南アルプス山岳部の地下1400m.のトンネルには避難通路はありません。ガイドウェイの横を3K~5K歩いて、地上への斜坑入り口につきます、そこから斜坑(坂道)を4K~5K登って地上に出ても、そこは人里離れた山の中、最寄りの山小屋まで4K~8Kあります。冬は雪積もあり、1000人を収容する施設もありません。救助隊が到着するまで6時間以上待たなければなりません。地震で道路が寸断されれば救助隊が事故現場に到着するのも阻まれます。地下トンネルの事故は地上のようにはゆきません。

JR東海は、事故時には「列車には複数の乗務員が乗車する。非常時には乗務員がお客様の避難誘導を行います。お客様にも協力いただき避難誘導を行ってゆきます」と云っていますが、大深度地下使用の説明会では「乗客が地上に

出るまでの時間はどのくらい想定しているのか」との質問に「地下トンネルの中で滞在してもらうことになる」と答えています。これで地上から遮断された地下トンネルの中で1,000人の乗客を安全に避難誘導することができるのでしょうか。

速度が早くなればなるほど、地下深くなればなるほど危険リスクは高まります。

安全対策もないJR東海には、鉄道事業者の資格も能力もありません。

このようなJR東海に国土交通省は2018年（平成30年）10月17日首都圏・中京圏の大深度地下使用を認可しました。

- (5) JR東海は「大深度地下は土地所有者によって通常使用されない空間であり、大深度法により公益性を有する事業のための公法上の使用権を設定しても土地所有者に実質的な損失が生じないことから、使用権の設定は土地所有権に優先される」としています。しかし、(2017年)3月に開通した首都高速道路「横浜北線（通称：きたせん）」（約8.2km）で「馬場出入口」（鶴見区上の宮＝法隆寺交差点近く）の周辺部で、地盤沈下が起きて、首都高速道路の相談窓口到家屋被害に関する相談が2018年の2月末までに120件が寄せられ、26件の補修工事が行われています。また、平成30年6月に東京外環道の（延長16キロ）工事で、世田谷区の野川ではシールドマシンが原因で川面に人体に致命的な「酸欠ガス」「気泡」が出ました。気泡の発生は事業者の想定を上回るという事態が起きました。

大深度法で地権者の承諾なしに地下を使用することを認めているのは土地所有者(地上)に実質的な損失が生じないということが前提になっています。

上記に示したようにシールドマシン工事が原因で地上に影響が出ていることから大深度法の地下使用の前提条件が崩れていることを示しています。

JR東海は、大深度地下使用の認可申請の説明会では「シールド工法は気密性が高い工法であるので地下水への影響は小さい」「シールドトンネル工法は、都市部などの地上部が開発されている箇所、河川下などの地下水位が高い箇所でも、安全にトンネルを造ることが可能な手法です」と説明して、シールド工法による事故が起きているにもかかわらず、不都合なことを覆い隠しています。

こうした地下トンネル上の土地は使用価値が下がって土地所有者・住民の不動産損失は避けられません。

リニア中央新幹線事業の大深度地下使用は実質的な損失が起きることが想定されます。財産権を侵害します。憲法の29条1項の「財産権は、これを侵してはならない」「公共の福祉にも適合しない」に該当します。また、民法の207条の「土地の所有権は、法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ」にも違反しています。

JR東海が大深度地下を土地所有者に無断で補償もしないで使用することは、認められません。

- (6) 中部圏の春日井市の坂下非常口から北城町水田に至る3Kの計画路線ルート

には垂炭坑の豎坑5ヶ所、横坑3ヶ所、(深さ12mから53m)が確認されており、坑道は縦横無尽に広がって掘削され、坑道内は地下水で充満していると云われています。地元ではリニアトンネル工事で坑道内の地下水が抜け出て住宅地や道路の地盤が陥没するのではないかと懸念の声が上がっています。また、春日井市は上水道の10%を自己水源として深井戸から年間365万 m^3 として利用している。

リニア計画路線には、かつて昔、古木曾川が流れていて、今は地下水脈として名古屋市守山区内では酒造業者が汲み上げて利用しています。地下トンネルが作られると地下水脈の流れが変わり井戸が枯渇する恐れが起きるのではと懸念されている。JR東海は「シュミレーションモデルによる予測評価で地下水への影響は小さい」と説明している。大深度地下の地盤の地層の状況が異なる中で地下水の分布について、机上の計算だけでは不十分であり、詳細な調査が必要です。

(7) リニア路線は名古屋市内の尼ヶ坂断層・堀川断層を横断して作られます。名古屋市防災会議地震対策部会は「地殻変動によるたわみがあり地下に活断層がある」と結論付けています。「熊本地震のような直下型地震が名古屋でも起きる可能性があるという前提で進めなければいけない」として「国には調査を行うよう強く求めていく」としています。JR東海は「堀川断層についてはルート地域周辺には達していない」としています。ボーリング調査を3本行っただけで詳細が分かるのでしょうか、専門的な調査を国に求めるのが普通ではないのでしょうか。

(8) 工事による騒音・振動について JR東海は「大深度地下は強固な支持地盤上面よりさらに深い箇所となるので、シールドマシンの掘削時の騒音・振動等が地盤を伝わることは無い」と説明している。地盤の地層の状況が異なるなかで、影響が無いと言えるのだろうか。トンネル掘削工事は24時間ぶっ通しで行われる計画になっている。騒音・振動等が地表に影響及ぼした場合、JR東海はその防止のためにどのような措置をとるのか明らかにしていません。

立て坑工事ニューマチックケーソン工法では立て坑掘削時に地下水流入を防ぐため24時間コンプレッサー7機を稼働するが低周波音についての影響を明らかにしていません。騒音振動で周辺の住民は生活に影響が出ます。

(9) 工事では首都圏700万 m^3 、中部圏566万 m^3 の建設発生土と建設汚泥が排出される。発生土の処理について、中部圏では愛知県の第一中京圏トンネル新設(西尾工区)工事では隣県の多治見市砕石場などの3か所に処分する計画が進められている。春日井市の坂下非常口、神領非常口、名古屋市の名城非常口の3ヶ所の非常口立て坑工事の発生土は瀬戸の愛知県珪砂鉱業協同組合掘削跡地、東海市の木田北部区画整理事業に運び出されているが、東京-名古屋間の沿線全体では大部分の発生土の処理先を決めないまま工事をすすめています。

JR東海は発生土の処分について他の公共事業に流用することや農地などの造成に利用するとの考えを示している。しかし、実際は土石流が起きる可能性の高

い危険な谷合いに処分を計画して、一方では処分先の決まらない発生土は長期間の仮置きする計画になっています。

JR 東海の地質調査で西尾町トンネル工事発生土から、重金属含有の発生土が出ることは明らかです。しかし検査方法があいまいで、検査で見過ごされて、そのまま処分されることになれば周辺の河川が汚染される危険性をはらむなど、極めてずさんな計画で進めています。周辺自治体や地元住民からは懸念の声や強い反発を招いています。

発生土運搬による都市部の交通渋滞、排気ガスによる大気質の悪化などのほか化学物質や有害物質による土壤汚染が心配されています。

大深度法では環境対策、土壤汚染処理対策などに万全を期すことが求められていますが、JR 東海は発生土運搬車両経路地域の環境影響評価、詳細な調査も説明も実施していません。

- (10) 大深度地下の公共的使用に関する基本方針では、「大深度地下は、大深度地域に残された貴重な空間であり、いったん施設を設置するとその施設を撤去することが困難である」大深度法 38 条では「認可取消等の場合、原状回復義務を求め、周辺における安全の確保若しくは環境の保全のため必要な措置をとらなければならない」と述べています。

リニア事業の目的は「大動脈の東海道新幹線とリニアの二重系化で経年劣化・大規模災害のリスクに備える。」となっていますが、大深度地下トンネルと云えども 30 年以内に起きるとされる南海トラフ大地震の大規模災害やトンネルの経年劣化は避けられません。地震や経年劣化で崩壊すれば湧水、地下水の浸透でリニアは走行できなくなり復旧も困難になり事業を続けることができなくなります。トンネルを埋め戻すための膨大な費用負担も不可能となります。事業者が不能になれば地下トンネルは放置される事態に陥ります。残されたトンネルは崩壊して地盤沈下を引き起こして地上の土地所有者に被害をもたらします。

- (11) JR 東海のリニア中央新幹線事業は、大深度法の「公共の利益となる事業による大深度地下の使用に関し、その要件、手続等について特別の措置を講ずることにより、当該事業の円滑な遂行と大深度地下の適正かつ合理的な利用を図ること」「安全の確保、環境の保全その他大深度地下の公共的使用に際し配慮すべき」に対応していません。以上のことから

私は、国土交通大臣は中央新幹線の大深度使用認可を取消し、中央新幹線の大深度地下工事を中止するよう求めます。

- (13) 口頭での意見陳述を

申し出る

申し出ない

以上