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）　中央新幹線はこれまでの整備新幹線と異なり、事業を一民間企業であるＪＲ東海に丸投げされた。また、超電導磁気浮上方式という走行方式によってつくられることが決ったが、その方式の採用によって、将来二種の高速鉄道が併存することになるが、相互に乗り入れできないなど、国民の利便性の向上に反することが想定できる。

中央新幹線について国民にはほとんど事業内容が説明されず、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、ＪＲ東海は強引な手法で事業の推進を図ろうとしている。国土交通省は、今回、首都圏・中京圏の大深度地下使用を認可した。

（２）　中央新幹線の大深度地下トンネルは、首都圏（東京都品川区、大田区、世田谷区、神奈川県川崎市、東京都町田市）の３３．３ｋｍと、愛知県春日井市、名古屋市）の１７ｋｍの計５０．３ｋｍに及び、東京・名古屋間２８６ｋｍの走行ルートの約１４．４％を占めるものである。また品川―川崎―町田間の首都圏第二隧道（トンネル）は３６．９２４ｋｍになり、ルート上の最長トンネルとなる。

　　　　また、首都圏トンネルには９か所の巨大な非常口が掘られ、７００万㎥もの建設発生土や建設汚泥が排出される。こうした大深度トンネル工事発生土は約４００万台の工事車両や貨物線（鉄道）により、東京都内各所や神奈川県内、川崎港などに運ばれる計画である。こうした工事による影響について、ＪＲ東海は詳細な調査を実施していないし、また説明もしていない。

（３）　中央新幹線は「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（大深度法）によって、首都圏と中部圏の大深度地下（地表より４０ｍ以深か、通常の建築物の基礎杭より１０ｍ以深）に直径１４ｍのトンネルを掘削して走行する。ほとんどが密集した市街地住宅の真下を走行することになる。

また、２００４年（平成１６年）３月に公表された「大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針」（安全基準）は、「安全確保のために措置が必要な事項として、火災・爆発、地震、浸水、停電、救急・救助活動、犯罪防止に対する措置が必要である」として、大深度地下では困難な危険な状況への具体的な対応を求めている。

上記の趣旨に添う安全対策や避難・救助対策について、ＪＲ東海は自治体や沿線住民との具体的協議を行っていない。

（４）　地下水、地盤沈下

非常口工事の工事に当ってＪＲ東海は「三次元浸透流解析により予測を行い、影響が小さいことを確認している」と説明している。大深度地下における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ある。それを怠っているＪＲ東海の工事手法は「出たとこ勝負」としか言えないものである。

（５）工事による騒音・振動

　　 　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、シールド掘削中に生じるカッタービット（刃は）からの掘削音等が地盤を伝わって地上部分において騒音・振動になることは無い」と説明している。地盤の地層の状況が異なる大深度トンネルの各工事現場で、どこにも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予定であり、もし被害が地表の現れた場合、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ない。

（６）建設発生土の処理

　　　　中央新幹線工事による発生土の処理については、神奈川県の車両基地や大井川上流、川崎市港での大量処分の計画が進められているが、東京―名古屋間の沿線全体で残土処理は進んでいない。また、工事残土を運搬する膨大な量の車両が非常口周辺を往来することになれば、都市の交通渋滞を悪化させ、大気汚染を助長することになる。工事は１０年では終了せずさらに延長されれば、住民生活へのダメージは深刻化する。

　　　　また、都市部の土壌汚染対策について建設発生土であっても、土壌調査や汚染処理対策に万全を期すべきであり、工事期間短縮のために対策を怠ることは許されない。

（７）財産権の侵害

　　　　ＪＲ東海は大深度法について、「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、使用権の設定を土地所有権に優先されることとしている」と解釈している。しかし、大深度地下は将来に土地所有者が開発する可能性が無いとは言えないし、必要のない高速鉄道を勝手に造るために、土地所有者に無断で優先利用することは明らかに民法に違反する財産権の侵害である。

　　　　また、不動産関係事業者によれば、大深度トンネルであっても真下にトンネルが存在すれば、地価の下落は免れないとされている。そのことを不動産取引で隠した場合は訴えられることもあると言われる。ＪＲ東海は「風評被害」であると決めつけているが、何千所帯もあるリニア大深度ルート上の住民の不動産損失は莫大である。ＪＲ東海は大深度地下使用認可申請において、この問題に対する解決策を示していない。

（８）中央新幹線の大深度地下使用認可を撤回せよ

　　　　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ことなどから、大深度地下の利用に当っては、早いもの勝ち、虫食い的な乱開発を避け、適正かつ合理的な利用を図ることが強く求められる。また、安全の確保や環境の保全等に関しても十分に配慮する必要がある」とし、「事業計画が本方針に適合していることを使用の認可の要件の目的とするものである」と規定し、大深度地下の実際の使用に当っては、「個々の施設ごとに詳細な調査分析を行い、計画、設計、施工、使用・維持の各段階で環境対策を検討して行くことが必要である」ことを求めている。

　　　　大深度地下工事に当ってはその大規模ゆえの慎重な対処が疎かであり、本来必要な大深度工事に関する環境影響調査を行っていない。

　　　　地下水、騒音・振動、残土処理、安全・避難対策も国民の不安を掻き立てる内容となっている。私は、国土交通大臣の大深度地下使用認可を取消し、中央新幹線の大深度地下工事を中止するよう求める。

（９）その他

（１０）口頭での意見陳述を

申し出る　　　　申し出ない

　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　以　上