

2018年11月20日

大田区議会 岸田哲治 議長 様

陳情者

住所 東京都東大和市南街1-8-8-303

氏名 懸樋 哲夫

電話番号 042-565-7478

リニア地下トンネル工事で地上へ影響がないことを確認するため、調査を求める陳情

陳情の趣旨

大田区の住宅地がリニア中央新幹線の地下トンネル工事によって地上へ影響がないことを確認するため、大田区として、過去の地勢、工事の事例や、地下水の状況、地質などの調査などを実施することを求めます。

理由

大田区にリニア中央新幹線の大深度地下トンネル工事が10月17日認可されました。この地下トンネル工事については、大田区の住環境を悪化させる危険性が高いことを懸念しています。

地下トンネルは、今も、地下鉄で都内などに通っていますが、これまでの地下鉄は、土地の権利関係（土地の権利はその上下におよぶため土地収用などの手続きが必要）などを理由として道路の真下を通っていました。しかしリニア中央新幹線ルートは、大深度地下法という法律ができたことで、住宅地の真下を通るものです。

現に居住している家の真下に地下トンネルというのは日本初のことだそうです。もし、住宅が陥没したら、大田区全体の土地の評価が下がることになることでしょう。

国立国会図書館 調査及び立法考査局が、今年10月20日に刊行したレファレンスの「リニア新幹線の整備促進の課題—トンネル工事が抱える開業遅延リスク—」（須藤 晋 (Sudo, Susumu) / 国立国会図書館調査及び立法考査局専門調査員 国土交通調査室主任)は、次のように報告しています。

【リニア中央新幹線】

鉄道・運輸機構とJR東海が平成20年10月22日に国土交通省に報告した「中央新幹線（東京都・大阪市間）地形・地質等調査報告書」（以下地形・地質等調査報告書）概要によると、地形・地質の状況について、主要断層等の既往資料調査、ボーリング調査（280か所・29,000m）等の現地調査を、また、土地利用の状況について、都府県の土地利用計画に基づく調査を実施し、これを踏まえて、路線建設を行う上での留意点を、地域別に整理している。

東京—大阪間総延長438kmを調査するために実施したボーリング調査（280か所・29,000m）と、延長15km足らずの中山トンネル工事で昭和46年度から53年度にかけて行った地表からのボーリング調査（119か所・30,883m）を比較しても、中山トンネルでは施工段階の調査が含まれるなど諸条件が異なり、調査技術が進歩したこともあり、リニア新幹線のルート決定時の調査が十分だったかどうかは一概に結論づけられない。リニア新幹線のルート決定に当たっては、迂回ルートができるだけ避けて、南アルプスを直線に貫くルートを選んだと報道されている。報道の中でJR東海幹部の発言として「迂回ルートより直線ルートの方が建設費が1兆円近く安く済む可能性がある」と紹介されているが、中山トンネル工事の場合、1m当りの工事費で見ると、湧水に悩まされ

た四方木工区が3467万円、湧水も少なくトンネル掘削が順調に進んだ名胡桃工区が153万円と24.6倍の格差が生じている。用地費は確実に直線ルートの方が安くなるだろうが、南アルプストンネルの湧水の程度如何により、建設費総額が安く済むとは限らない。

JR 東海は、前記地形・地質等調査報告書の提出に当たって「なお、南アルプスにおける土被りの大きい長大トンネルの施工については、広い範囲での実地調査や水平ボーリングを実施して得られた調査結果と、当社が設置したトンネル専門家による委員会の見解を踏まえ、可能であると判断しております。」と附言している。「なお、…」とわざわざ附言しているのは、それだけ懸念材料が多く判断が難しい事柄にあえて踏み込む決断を下したと、会社としての覚悟を示したものと思われる。今後、リニア新幹線トンネル工事は、設計、施工計画段階から施工段階に進み、より詳細な地質調査が行われることになる。技術に自信を持つことは大事であるが、過信は禁物である。リニア新幹線のトンネル技術者には、中山トンネルが「トンネル技術者を底なし沼に引きずり込み、その自然の猛威を見せつけ、苦悩させ、失意のどん底にたたきつけ、長いほんとは長い年月の努力と忍耐を要求した」ことを忘れずに調査することを期待したい。

このレファレンスを読むと、私たちがこれまで持ってきた地下トンネル工事の安全性をはじめとした不安や疑問が、調査研究からもうかがえるため、さらに心配になります。

ところが、この前代未聞のリニア中央新幹線の地下トンネル工事について、JR 東海の説明はその告知からあまりにも不誠実であり、住民の質問や疑問にも答えないまま国交省の認可がなされてしまいました。

地下を掘れば、地下水の汚染や、水脈の乱れ、さらには陥没の危険性も考えられます。その陥没について、御徒町のトンネル工事の事例として、次のように、このレファレンスに記されています。

【御徒町トンネル事故】

御徒町トンネルは、上野地下駅南端から上野6丁目の繁華街・春日通り・JR 高架橋の直下を通り、御徒町南口の開削トンネルに至る外径12.5m、延長495mのシールドトンネルで、補助工法として、圧気工のほか、切羽安定のための薬液注入工を全区間にわたり施工した。

事故の概要： 事故は平成2年1月22日に発生した。JR 御徒町駅高架橋下の春日通りが陥没し、同時にトンネル内部から圧縮空気が噴出し、半径40mの範囲にわたり約300 m³の土砂を飛散させた。陥没は幅10m、長さ12mで、深さは最深部で約5mである。乗用車2台、ワゴン車1台、オートバイ1台が陥没した穴に転落、乗用車の運転手1人が負傷し、付近を通行していた16人がコンクリート片に当たるなどして負傷した。トンネル内には工事関係者17人（うち、切羽付近には8人）がいたが、負傷者はいなかった。

こうした過去の事故を踏まえて、大深度地下トンネル工事の危険性について、事業者のJR 東海はきちんと検証、調査をしたのでしょうか。誰からの質問や疑問についても、JR 東海は正面から答えていないので、危険性がないのかどうか確証が持てず、今も不安はぬぐえません。

そして、事業者は「大深度地下法」により、ほとんど無断で事前補償もなく、地下を使用してトンネル工事をする事になっていきます。このまま工事が進み、万一陥没などの事故が起きたら、その時は、補償問題が生じることになるのでしょうか、民法上の損害賠償請求になると思われます。その損害賠償と立証責任の問題についても、近隣・周辺住民は、明確に知らされていません。ところが、工事の認可がおりて、工事が始まろうとしていながら、家屋調査についての申し出もありません。

事故を含め、地下トンネル工事による問題が生じた場合、現状の地勢が確実に記録されていないと、その補償の交渉も難しいことになり、区民は一方的に不利益を被ることになることでしょう。

そこで、陳情の趣旨の通り、大田区として調査することを求めます。