

意見書（案）第 33 号 大深度地下工事の中止を求める意見書に討論させていただきます。

大深度地下の公共的使用に関する特別措置法は、2001 年に施行されました。大深度地下使用認可の第 2 号で、本格的運用となったのが東京外環道路事業です。日本最大の直径 16 メートルのシールドマシンで、16 キロにわたって掘るものです。このような大きなトンネルを、このような長距離にわたって掘ることはかつてなく、大きさとしてはアクアラインが、長さとしては青函トンネルが先例として挙げられる程度です。しかも、東京外環道路はこれまでのトンネルと違って住宅街の下を住宅が建ったまま、住民が暮らしているそのまま、その下を掘るにもかかわらず、その上に住む住民には何の断りもなく、何の補償もないのです。これは、憲法第 29 条第 3 項の私有財産について規定した、正当な補償の下に、これを公共のために用いることができるという規定に反するものです。

2020 年 10 月 18 日以降に調布市街地で陥没空洞事故が相次いで発生し、国交省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社は、3 月 19 日に東京外環トンネル施工等検討委員会有識者委員会による報告書を公表しました。これは被害住民へのヒアリングが十分ではなく、振動や土砂取り込み過ぎによる地盤の緩みについての検証が不十分です。また、科学的根拠やデータに基づく原因究明と再発防止策が示されていません。事故を矮小化し、情報、基本データを隠蔽して作成された欺瞞に満ちたものであると、ある専門家は指摘しています。

また、調布市の陥没空洞事故は、単に物理的被害だけではなく、振動、低周波音被害による健康被害が複数発生しています。実態調査をしっかりと行い、十分な被害補償がなされるべきです。陥没地域では地盤が緩み、NEXC O 東日本の調査においても、N 値が 50 未満の箇所が幾つもあり、支持地盤の要件を満たさない状態です。何よりも地表に何の影響もないとして、勝手に掘削していいとしたその地盤は、地上の住宅や人々の暮らしを支えていた地盤なのです。そこにあった土は住民の所有権が及ぶものであり、勝手にトンネルを掘り、それを勝手に搬出していく行為は、盗掘だと批判している住民もいます。

大深度法の最大の問題は、地上に影響はないという虚構、フィクションを前提とした法律だということを指摘した専門家もいます。大深度法について議論した調査会答申でも、実質的に地表に影響はあり得るとしてあったのに、大深度法を審議した国会においては、地表には影響がないという答弁が繰り返されました。地表に影響があるとすればその補償をしなければならず、地権者の承諾なしにトンネルは造れない。欺瞞に満ちて策定された大深度法は、そもそも成立そのものが間違いでした。調布での事故がなければ、このシールドマシンは、今、三鷹市域を掘進し続け、場合によっては三鷹で事故が発生した可能性もあります。

大深度法は、見直しではなく廃止することを求め、地下トンネル、地下開発の規制等は必要だということも、工事を即刻中止することも必要だと思いますので、本意見書に賛成します。