

## 住宅の真下に巨大トンネルはいらない！

丸山重威著 東京外環道訴訟を支える会（株）あけび書房、2018年11月5日

1600円+税、ISBN978-4-87154-162-6

本書の文章は軽快で読みやすい。もう少し読んでから休憩などと思っているうちに一気に読み終えてしまった。

東京外環道は目白通り IC の大泉 JCT と東名高速の東名 JCT をつなぐ長さ 16.2 km の高速道路である。この道路は上石神井、調布市などの住宅街の地下 40m を走る直径 16m の 2 本の大深度トンネルである。巨大なシールドマシーンを回転させてトンネルを掘り、総額 2 兆円、1mあたり約 1 億円の税金を流しこんでいる。

この住宅街に住んでいる人たちが、ある日我が家を出たら目の前の道路が陥没していた。原因が巨大トンネルであることが明らかになっても、「大深度法」に抵触していないからと国はトンネルの正当性を主張する。いっぽう、地下の巨大な空間を恐れて、転居を考えても、そんな住宅を買う人は誰もいない。ある日自分の家の価値がなくなっているのである。この憤りのやり場はどこにもない。

「大深度法」は地下 40m 以深の工事はその上部の住宅に何らの影響も与えないから、当該地上権者に連絡する必要はない、としている。

いっぽう、何らの影響も与えないなら、なぜ地上の権利者は建築制限を受けなければならないのか。さらに、大深度法 6 条では、地下水をめぐる取水障害、地盤の沈下や変形などの環境問題が発生しうるとしている。すなわち、「地下 40m 以深の工事はその上部の住宅に何らの影響も与えない」はウソである。

さらに、「大深度法」は、40m 以深でも、「正当な補償をしろ」としている憲法 29 条(財産権の保障)3 項に抵触する。これでも法治国家か。

深い地下トンネルも地上に大きな影響を与えていた。もう少し事例を挙げてみよう。

- 1) 福岡市の JR 博多駅前で起きた地下鉄工事の道路陥没事故、面積 30m 四方、深さ 15m (2016 年)。
- 2) シールド工法のため酸欠気泡が川で発生(2018 年)。
- 3) 倉敷市の水島製油所の海底トンネルのシールド工法作業中、トンネルの壁が崩壊し海水が流入し、作業員 5 人が死亡(2012 年)。
- 4) 横浜環状北線の馬場出入口から約 400m 離れた住宅地で 150m 四方の範囲で最大 15 cm の地盤沈下 (2017 年)。

いったい、このような巨大地下道路は必要なのであろうか。

とりわけ、人口減、高齢化の未来社会を考えたとき、次世代に受け継ぐことは厳に戒めたい。それにもかかわらず、東京湾アクアライン、築地の豊洲移転など採算の取れない大型公共事業は枚挙にいとまがない。さらに激増する補修費・維持費は誰が支払うのか。

有限の地球を自覚したとき、問われていることは持続性、公正さである。（瀬戸）