

異議申立書

2014年5月20日

国土交通大臣殿

異議申立人： _____ 印

1. 異議申立人の氏名・年齢・住所

氏名： _____

年齢： _____

住所： _____

2. 異議申し立てに関わる処分

国土交通大臣が行った、2014年（平成26年）3月28日付の

国土交通省告示第三百九十六号

大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成十二年法律八十七号。以下、「法」という）第十六条の規定に基づき使用を認可した処分。

3. 異議申し立てに関わる処分を知った日

2014年（平成26年）3月28日

4. 異議申し立ての趣旨

「2項の処分を取り消す」との決定を求める。

5. 異議申し立ての理由

① 個人の所有する土地の地下に無断でトンネルを掘るのは、所有権の侵害である。すでに課税評価額が減少し、都市計画税の還付を受けたと聞く。これは財産権の侵害に当たるので、補償するのが前提である。

② これまで説明会、オープンハウスが開催されているが、納得のいく答えが全く提示されていない。住宅街の地下40m以深に延長16kmにわたって直径16mのトンネルを2本掘る、未体験の大工事である。大深度法基本方針にあるように、説明は十分に行わなければならない。

③ 成熟した住宅街の地下に巨大トンネルを掘るのは、地上への影響を考えれば危険が大きすぎる。

④ 得られる公共の利益の根拠となる費用便益の計算根拠データが開示されていない。費用便益には、道路建設によるマイナス効果（大気汚染、騒音などの対策費、景観への影響など）が算定されておらず、正確な計算とは言えない。また、首都圏の慢性的渋滞の緩和に役立つとしている

が、2007年以降、中央環状、圏央道の部分供用開始があつたにもかかわらず、首都高速道路の通過交通量は減っていないことが明らかになっており（首都高速道路株式会社資料）、通過交通のバイパス効果は信用できない。

- ⑤ 人口減少、少子高齢化、非正規雇用の増加傾向は、自動車保有、免許保有の将来的な減少も同時に示しており、道路そのものの必要性が既に低下している。新規道路の建設は、もはや必要ない。
- ⑥ 失われる利益に関しては、深層地下水に影響がほとんどないとしているが、その根拠データが全く示されておらず、信頼性に欠けている。また、流動保全工法の信頼性を示す実証的なデータを求めているが、いまだに明らかにされていない。これらから、地下水への影響がないとする見解には根拠がない。
- ⑦ 同様に、施設設置による地盤変位が起こらないとする主張にも根拠がないことは、明らかである。地下水層の把握が正確にできて、その挙動が正確に分析できなければ、地盤変位の予測もできない。
- ⑧ 大深度部分で地盤変容が起こると、それが地上部に達するには4～5年或いはそれ以上かかるといわれている。これに対応するため、工事前、工事中の建物調査を行うと同時に、工事終了後も10年以上は継続するよう求めているが、保証が得られていない。
- ⑨ 大気質に関しては、ブルームパフに拘泥して地形変化の多い市街地での予測にふさわしい結果を得られていない。また、PM2.5への対応が全く考慮されていない。直ちに対応すべきところだが計画すらない。
- ⑩ 東名JCT部分に本線同様のシールドトンネルでありながら、建造物の目的が都市計画変更決定時と著しく異なり、完成後も供用不能な部分が存在する。大深度法認可申請時には、その目的が“土砂排出路”と申請書に記載されている。これは「大深度法」が求める「公共の目的」から逸脱し、また、建造物の目的相違から「都市計画法」からも大きく逸脱しているので、事業から除くように求める。
- ⑪ その他

6. 処分庁の教示：なし

7. その他

口頭での意見陳述を 申し出る (申し出ない)

以上