

北海道新幹線札幌延伸地下トンネルルート位置変更等に関する陳情

令和3年9月27日 受理
令和3年10月26日 付託
総合交通政策調査特別委員会

提出者

札幌市中央区北八条西十三丁目一番地
セレナール桑園ツインコート管理組合代表
代表者 理事長 藤井 哲夫

立秋の候、細川札幌市議会議長におかれましては未曾有のコロナ禍の下、私達市民の代表である議決機関の長として、市民のために日に夜を継いで市政の健全な発展のためにご尽力を戴いていることに感謝申し上げます。私どもが起居するマンション地下に食い込む形で近接通過する北海道新幹線札幌延伸ルートトンネルについて、私達住民の不安感はい日に高まっております。私達は新幹線開通そのものを声高に反対しているのでは決してありません。トンネル位置（線形）変更などマンションの安全確保の保証を徹底して欲しいのであります。マンション住民の代表として、以下問題点を詳述し陳情いたしますので、札幌市議会として市民の庇護者のお立場で、ご審議並びにご回答をお願い申し上げます。

(要 旨)

第1 陳情として「要望・回答」を求める事項

以下の事項について、札幌市及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下機構という）に対して要請し回答を促して欲しい

- ① トンネルルートをマンション直下から可能な限りJR高架側に移動させるなどルートの再検討を行って欲しい。また、移動により空いた空間において十分な地盤強化対策を講じさせ、マンション建物に影響が出ないようにして欲しい。

トンネル位置の移動が不可能であれば、住民が安心できる具体的な地盤強化対策の提示、土地の買上げ・マンション建築代替地の提案などについて、住民に懇切かつ具体的に示して欲しい。

- ② 高架案からトンネル案に変更した根拠や理由、トンネル工事に伴う地盤崩壊・建物の損傷や斜傾などの具体的危険性の惹起の可能性を検討したうえで変更したのか、について住民に説明して、欲しい。
- ③ 当マンションの超近接をシールド工法で掘削するトンネル工事の安全性について検証する第三者委員会を可及的速やかに設置し、その検討結果を公に開示するとともに、住民に解り易く説明して欲しい。

(裏面に続く)

- ④ 住民の立場や不安に寄り添った真摯な態度で交渉を進めるようにして欲しい。
- ⑤ 住民の理解を得ないまま工事を強行することのないようにして欲しい。
- ⑥ 高架案からトンネル案への変更に同意した札幌市からは、その根拠を住民に説明するとともに、機構に対して環境アセスメントのやり直しをさせて欲しい。

(理 由)

第2 要望・回答を求める具体的理由は以下のとおりです。

①について

トンネル左外端とJR高架間は2m近い余裕があるが、機構は「1ミリたりとも移動できない」「移動によって前後1.7kmに渡り影響がでる」との主張ですが、トンネルと在来線高架の間には建築物はなく説得力はありません。トンネルルートをマンション直下から可能な限りJR高架側に移動させることなど、トンネルルートを再検討し住民の不安を払拭すること。及び空いた空間において具体的、かつ、充分なる地盤強化対策を講じて、地盤の陥没、マンションの斜傾、崩壊を防ぐ方策を、機構側に強く指示または要請して欲しい。

また、トンネル位置がSC棟に影響を与えない位置まで移動が不可能であるならば、地盤強化の具体策を示し、またこれらが不可能であるならば、土地の買い上げ・代替地の提案など「代替案」を住民に懇切かつ具体的に示すよう、機構に要請して欲しい。

②について

機構は、住民説明会において、札幌市から「沿線住民の生活環境への影響を極力少なくする」という要請に基づき高架案からトンネル案に変更したと弁明し、かつ札幌市も「トンネルルートは前記要請の趣旨に沿ったものである」と明言している。札幌市においては「係る超近接ルート」や、その危険性を承知の上で環境アセスメントも賛同したのでしょうか。

機構の作成した環境アセスメントでは、ルートから600mの住民に事前のヒアリングをしたとありますが、事前に「私達住民」にヒアリングを実施したのでしょうか。ヒアリングを受けた事実は寡聞にして知りません。札幌市は無批判に承諾したとは思えません。が、「高架案からトンネル案への変更」を承諾したのであれば、その根拠と理由は何か、かかる具体的危険の惹起の可能性について当時検討したのか、その有無について、また札幌市が我々のマンション近傍の具体的ルートを知ったのはどの時点か、札幌市にそれぞれ回答させて欲しい。

③について

機構はトンネルの安全性について、科学的根拠など具体的なエビデンスを示していない。主張は独善的でさえある。地盤の崩落事故、マンションの斜傾事故、損壊事故が起きる前に、「掘削土問題」に関して設置した「北海道新幹線 新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策委員会」と、同様な第三者を構成とする委員会を可及的速やかに設置するように、札幌市及び機構へ要請して下さい。同委員会において公平・公正な立

(次頁に続く)

場で、危険性と対策について検討し、その結果を開示するとともに、住民に解り易く説明するように、札幌市及び機構に強く要請して下さい。

④について

ここまで問題点が抽出されているのに、機構の説明の最高責任者は、現場で最終回答の権限を有しない課長級である。機構北海道新幹線建設局の幹部の氏名さえ知らされていない。

このような交渉態度は「ゼロ回答」の繰り返しと相俟って、住民には不信感が増幅するだけの極めて稚拙、かつ乱暴なものである。このような機構の交渉態度と、住民の不安や不満を解消しないまま、札幌市は機構からの委嘱に基づき用地交渉の前面に立てるのでしょうか。市民の庇護者のお立場において、それを考慮せず住民に対して、公益の為に甘受せよというのでしょうか。もし、ご自分の住宅やマンションが、私達と同じ境遇になった場合に、甘受できるのでしょうか。

全国で続発するシールド・トンネル工事に係わる事故に鑑み、私たちは大袈裟に懸念し、荒唐無稽な話をしているのではありません。もう少し住民の立場や不安に寄り添った、具体的、かつ真摯な交渉態度であるべきと機構に要請して下さい。

⑤について

住民の理解が得られないまま、近隣の関連工事を強行することの無いように機構に強く要請して欲しい。交渉が遅延している理由は、コロナ禍も勿論あるが、新幹線札幌駅位置の迷走や、トンネル位置開示の遅れ、機構の不誠実なゼロ回答など、全ての責めは機構に存するものであり、住民側の責めに帰するものは皆無である。そもそもトンネル位置の私達への開示は令和2年夏であり、1年余しか経過してない。また、この様な建物地下を超近接で通過する事例は、全国的に俯瞰しても皆無であり、札幌延伸工事においても「唯一無二のケース」と機構自身も認めているのです。

7月30・31日初の全体住民説明会の席上、私たちは「検討したが変更の余地がないと工事を強行することのないように」更に「トンネルルート（線形）は最終決定とは理解しない」とダメ押ししたにも拘わらずに、8月30日札幌駅～桑園間の工事を秋にも着工するとのメール連絡が、札幌市新幹線推進室から寄せられております。地上区分権の設定可否を問う臨時総会の目途さえ立たない時点における、係る情報は我々住民を愚弄するものである。住民の理解が得られないままの工事強行はあり得ないとは思いますが、札幌市新幹線推進室に対しては住民に対して十分な支援と、機構に対しては工事を絶対強行することがないように、強く要請して欲しい。

⑥について

トンネルルートを高架案からトンネル案に変更したことについて、機構は札幌市から「高架による地域の分断化を避けるための要請があった」ためであると説明し、札幌市は「トンネルルートは沿線住民の生活環境への影響を極力少なくするため、市の要請の趣旨に沿ったものである」と応じています。その判断の結果、今まさに将来地盤沈下によるマンションの崩壊や損壊の危険性が懸念される事態が招来されようとしております。

（裏面に続く）

これこそが「究極の沿線住民の生活環境の破壊」というべきではないでしょうか。一部のトンネル化を望む勢力の要請に応じて、そのことによって大きな影響を受けるもう一方の当事者側から事情も聴取せず、決定済の高架案からトンネル案に舵を切った結果が、かかる危険性と住民の不安感を増幅させているのです。

平成28年「北海道新幹線の札幌市街地の構造変更に伴う環境アセスメント」の際に、当時の札幌市長はどのような根拠で同意したのでしょうか、また、機構が「唯一無二のケース」と認めるルートについて当マンション住民に事前に意見聴取をしたのでしょうか、マンションへの実害波及の可能性について検証もせずに、無批判にトンネルルートに同意されたのでしょうか、札幌市の見解を求めるとともに、もし、かかる視点を欠いていたのならば、環境アセスメントの手順に重大な瑕疵があり、その有効性自体に疑問が生じます。環境アセスメントのやり直しを機構に強く要求してください。

第3 対象マンションの概要

築後16年の二棟建て・各29戸計58戸の区分所有者が住む分譲マンションであり、昨年夏には初の大規模修繕工事が約1億円かけて竣工しました。札幌駅至近のロケーションや、市立札幌病院など医療施設の集積、イオン桑園店を核とする商店・飲食店の立地、指呼に望める札幌市周辺の間々の眺望など、利便性から「終の棲家」として購入した者が大多数であります。因みに65歳以上の高齢者の区分所有者は18名で31%を占めております。マンションの概要は以下のとおりです。

- ① 所在地 札幌市中央区北8条西13丁目1番地1
- ② 名称 セレナール桑園ツインコート（ステーションコート（SC）棟・アーバンコート（UC）棟）
- ③ 用途地域 近隣商業地域
- ④ 敷地面積 SC棟911.15㎡ UC棟980.89㎡
- ⑤ 建築面積 SC棟239.64㎡ UC棟260.57㎡
- ⑥ 延床面積 SC棟3,487.74㎡ UC棟3,571.86㎡
(SC棟総重量 $3,487\text{m}^2 \times 1\text{トン}/\text{m}^2 = 3,487\text{トン}$) 29世帯 $\times 3\text{人} \times 60\text{Kg} = 5.22\text{トン}$ 除く)
- ⑦ 構造規模 鉄筋コンクリート造地上15F地下1F（両棟共通）「基礎杭なしの直接基礎方式」
- ⑧ 総戸数 SC棟29戸、UC棟29戸 合計58戸（各棟1Fに3LDK・4LDK・各1戸）

第4 北海道新幹線の当マンション近傍における計画の詳細

当初は高架方式であったがH29年にシールドトンネル方式に変更され、一部は敷地内を通過し最もSC棟に接近するのは、R55地点でSC棟の最外端部より2.6cm、地下基礎から42.6cm内側を通過する。（すなわち、SC棟地下部分をかすめるように通過することになる）

我がMSの基礎部部分からトンネルまでの最短距離は4.335mしかない。また、地表からトンネル最上端部までは6.749mという浅い深度を直径11.85m（5階建てに相当）の巨大なトンネルが通過するものである。

（次頁に続く）

第5 機構からのこれまでの説明経緯及び時系列

- ① 新幹線トンネルの札幌延伸部分が高架方式からトンネル方式に変更後の、平成29年8月25日札幌市中央区民センターで実施された「広域の住民説明会」においては、札幌駅の位置問題が決着しておらず決定次第、トンネルから30m以内の影響の出そうな建物については「個別に説明会」を開催するとの説明であった。（この住民説明会開催は5年も経過した令和3年7月30・31日であった）
 - ② 2017年（平成29年）8月25日中央区民センターで実施された広域住民説明会では、札幌市の考え方として、札幌市がこれまで機構に対して要請してきた「沿線住民の生活環境への影響を極力少なくする」という趣旨に沿ったものであると、当時の配付レジュメに明確に記載されている。

また、平成28年12月の機構が発刊した「北海道新幹線の札幌市街地の構造変更に伴う環境への影響について」（トンネル化に伴う環境アセスメント結果）では、いずれも札幌市長に意見聴取した結果、問題なしとされたとある。
 - ③ 2019年（令和元年）6月12日機構から当MS理事会に対して、初めて説明会が開催されたがシールドトンネル工法で実施する。「到達立杭位置」が未定であり、トンネルが当MSの地下近傍を食い込むように通過するという情報は全く秘匿されたままであった。
 - ④ 2020年5月16日機構から、管理会社東急コミュニテイを通じて、「到達立杭位置」が当初計画地より、札幌駅側に移動したので、マンション敷地の用地幅も確定した。中止していた用地測量への協力要請文書が到達したが、事前のルート（線形）の協議や、その了承を得る行為もなく、また、トンネル位置がSC棟の地下を通過するという「極めて重要な事項」を秘したまま、測量実施を当MS敷地内で実施した。役員の立会も求めなかった。
 - ⑤ 測量終了後にマンション敷地内に測量痕（白ペンキマーキング）を発見し、その意味を照会して、ようやくトンネルがSC棟の地下部分を通過することが判明した。（更にSC棟最下部の地下基礎部分からトンネル最上部はわずか4.335mの至近距離しかない事実を知らされたのは、更に後日の論点整理の説明時であった）
 - ⑥ その後、令和2年7月21日、令和2年11月4日、令和3年2月15日「論点整理のため」理事会は機構から説明を受けた。理事会からは
 - (1) トンネル位置が建物の地下に絶対入らないようにすること。（建物から離れた地点の通過まで拒否するものではないし、住民の理解も得られやすい）
 - (2) JR高架真下若しくは可能な限りJR高架側に寄せること。当初は高架案で計画されたものであり、高架方式も再検討すること。（高架案ならば影響なく建設可能であった）
 - (3) 地盤調査結果は、高架を挟んだ北大構内若しくは、当MSから相当離れた緑道上（60m、90m及び180m）のデータであり、MSから直近位置で実施すること。
 - (4) 地盤強化対策はあくまでトンネル保護のためのものであって、マンションの倒壊・斜傾・建物破損防止の為のものでない、機構の説明内容では到底納得できない等と
- （裏面に続く）

要求した。

これ等要求に対して、機構は殆どが「ゼロ回答」であったが、唯一MS近傍での地質調査を実施することだけは、令和2年12月上旬に至って、渋々マンション直近の位置で地質調査を2か所実施すると連絡があった。

- ⑦ シールドトンネル工事に関して機構が安全性を主張する裏付けとして「全国における過去の現住建造物直近での工事事例」の提示を求めたが、「東京電力送電線塔直近の工事事例」を提出するなど、要求趣旨から乖離した事例を示すなど真摯な対応ではなかった。
- ⑧ これまで機構が示す変更出来ない理由も「JR在来線施設に影響が出るから」とか「JRとの協議で決まったから」など具体的な根拠も示さず、将来重大な影響が発生し、地権者たる当MSに損害を与える蓋然性が高いのに、「JR施設の保護優先、侵害されるMS側は甘受すべき」と言わんばかりの交渉態度であり、かつ、歯牙にもかけない不誠実な態度を繰り返して参りました。

第6 現住建築物直下のシールド工法による工事事例の再提出要求と提示

2021. 2. 15論点整理説明の席上において、全国での上記⑦の施工事例の再提出を要求し、機構は約束したが、調査中を理由として即時提示に応じて貰えなかった。

一方、2019年から2020年にかけて、横浜市内の東急電鉄・相武鉄道連絡線工事及び東京都調布市内のネクスコ東日本・東京外郭環状道路工事のいずれもシールドトンネル工事による地盤陥没・建物損壊事故の続発を受けて、我々住民の不安感は最高度に上昇し「出せないのは、事故のリスクが高いので、このような条件では元々シールドトンネル工事を忌避しており、工事事例がない証左でないか？」と重ねて要求したところ、ようやく令和3年4月21日になって「民地下の縦横並列シールド・都営三田線三田シールド工区建設工事」（平成4年工事着手）の工事紹介公刊資料コピー12ページ物を提示したが、その内容は「単線トンネルと複線トンネル」「建物とトンネル相互距離が2倍以上」「事前のFEM解析と2D解析」と、我々の建物超直近のシールドトンネル工事とは「似て非なるもの」であった。しかもこの資料は理事会には渋々提出したが、何故か住民全体への配付は忌避するというものであった。

このことは図らずも「当マンション近傍の如き危険なシールドトンネル工事事例」は、鉄道トンネル・道路トンネルを含めて全国的にも皆無であるということが間接的にも立証されることとなった。

この問題も含めて機構の対応は、地方の新幹線建設局の課長補佐級であり、機構の北海道新幹線建設局のトップが認識しているのか否か全く不明であった。（北海道新幹線札幌延伸工事区間において、我々のマンションSC棟のような超近接を通過する建物は皆無であると機構は明言し、特殊な建設事例であることを認め、既に重大な問題化しているのに関らず、顔を見たことも名前さえ知らされていない）

第7 最近の首都圏におけるシールドトンネル工事による地盤陥没・建造物損傷事故の続発

（次頁に続く）

昨年来から、首都圏において続発して社会問題となっているが、我々としてはこの報道に接する度に不安感が益々増幅されている。念のため報道されている事件事例を挙げれば次のとおりである。(別添の報道スクラップのとおりに)

① 神奈川県横浜市 相武鉄道・東急直通線「新横浜トンネル」工事

2020年6月12日横浜市港北区大豆戸町横浜環状2号線において道路陥没事故(11m×8m×深さ4m)が発生した。同所の地下18~19mで鉄道建設・運輸機構が発注した相武鉄道・東急直通線のシールドトンネル工事が行われていた。

② ①と同じ工事

2020年6月30日①から300m離れた横浜市港北区大豆戸町横浜環状2号線において道路陥没事故(7m×7m)が、再び発生した。【機構では専門家委員会(委員長=龍岡文雄東京理科大嘱託教授)を設置した】

③ 東京都調布市東日本高速道路東京外郭環状道路(外環道)トンネル工事

2020年10月18日調布市東つつじヶ丘2丁目東日本高速道路東京外郭環状道路(外環道)シールドトンネル工事において道路陥没事故(3m×5m×深さ5m)が発生した。同所の地下47mで同社が発注したシールドトンネル工事が行われていた。更に2021年1月15日上記場所から120m北方向の地下16mの深さに、空洞(4m×10m×高さ4m)が発見された。同所付近の空洞発見は事故発生以降3か所目であった。【この事故で同社は有識者委員会(委員長=小泉淳早稲田大学名誉教授)を設置した。2021年2月12日最終報告書を発表し、工事が原因と因果関係を認定した。

更に当該地域の160m×40mの40戸の住宅を全撤去して、地盤強化対策を講じた後に、撤去住宅を再建することと報道されている。マンションの場合には傾いてしまった場合に、過日米国フロリダ州で発生した事例のように崩壊の事態も考えられ、戸建てとは事情が異なるのである】

第8 機構が示すこれまでの交渉態度

① これまでに新幹線ルートに係わる「論点整理」のため、当マンション管理組合理事会は数次にわたって機構職員から、説明を受け問題点を抽出しつつ改善を要求してきました。この間、本年春頃からは札幌市まちづくり政策局総合交通計画部新幹線推進室係長など、札幌市役所職員の皆さんの支援も受けながら実施してまいりました。

コロナ禍で開催が幾度となく順延され、「初めての全住民に対する説明会」が、去る7月30日31日の両日、感染防止対策を講じた上で3回に分けて桑園まちづくりセンターにて実施されました。

② これまでの機構のスタンスは、トンネルルート(線形)の僅かな移動要求を含め、ほとんどが確たるエビデンスを示さないまま「ご理解とご協力を」の繰り返しの、いわば「ゼロ回答」であり、これら交渉態度は「お上の言うことを甘受せよ」「聞く耳を持たない」「暖簾に腕押し」と言っても過言でない傲岸不遜ともいえるべき交渉態度でありました。

③ 凡そ他人の財産に大きな損害を与える蓋然性が極めて高い事案に対して、相手の言
(裏面に続く)

い分を十分傾聴せず、不安に対する何ら顧慮も示さず強行しようとする、今時珍しい「役所の常識、世間の非常識」といえるものでありました。

- ④ 言うまでもなく日本の200万都市で新幹線が開通していないのは札幌だけではありません。新幹線のもたらす経済効果も十分認識しており、私達住民は多くの道民・市民同様に、一日も早い札幌延伸を熱望しておりました。また、新幹線の持つ公益性も十二分理解している積りです。秋元市長が、あらゆる場面で強調される「新幹線は北海道全体の経済が発展するために重要であり、札幌までの延伸が実現してこそ、効果が最大になる」という持論には、完全に同意するものでありました。

しかし、それは具体的なトンネルルートが私達に開示され、他都県におけるシールドトンネル工事事故が続発するまでのことでありました。

- ⑤ 新幹線札幌延伸工事に札幌市の果たす役割は、機構の実施する環境アセスメントに対して意見を開陳することと、トンネル用地確保について機構からの委任を受けて地権者（市民）との交を担うものと理解してますが、私達のマンション傍を通るトンネルルートは、全国的に見ても建築物の極めて至近距離の地下を通過する類例のないものであります。その為、地盤の崩落・マンションの損壊や斜傾などの具体的な事故が惹起しかねない大きな問題点があり、私達住民の不安は払拭できません。

第9 新幹線シールドトンネル工事に関して、「セレナール桑園ツインコート地下近傍」の特有な問題点

- ① 当マンションは河川跡に建てられたものであること

古地図によると当マンションは豊平川左岸扇状地に位置し、昭和期初期まで扇状地湧泉池（メムという）を水源とする河川が流れていた。その規模は鮭が狙上するほどの幅員5～7mの大河であったことが各種文献から確認できる。これらの事実は堅固な地盤であるという機構の説明を根底から否定するものであること。また、マンション地下には揚水ポンプを設置し湧水に対応している。

- ② 当マンションは地下杭の無い直接基礎方式であること

当MSは地盤が強固という理由で「直接基礎方式」で建築されているが、地盤調査の結果、強固な岩盤があるなどの証拠もなく、同トンネルの約200m小樽方「クリーンリバー桑園駅前」（15階建）は、11mの地下杭が打たれており、かつ、トンネル位置も当MSの2倍の深度の地下10mを通過するケースである。一方、当MSは地下杭がなく、かつ地下6.745mという浅い深度を通過するケースであり、両MSの危険の差は明白で、安全性について同一に狙上に載せるのは極めて乱暴である。また、最近、当マンションの南方120mの宮部記念緑地南隣りの至近距離で着工し販売開始した26戸14階建て分譲マンションにおいて、地下に計14mの地下杭27本を打設中である。

- ③ 当マンションは2棟に分かれて建設され、かつ、それぞれ建築面積が小さく15階建ての、所謂「ペンシル型」で安定性に欠けること

建築面積はSC棟が236㎡（約72坪）、UC棟は260㎡（約78坪）と小さく（各階3LDKと4LDK各1戸）両棟の間隔は約15m離れており、建物同士が地下基礎及び躯体において、

（次頁に続く）

一体なものとして相互に補強し合う構造ではない。階数は15階建てで高さは約44mに及ぶ、いわゆる「ペンシル型」であり、「直接基礎方式」で建設されてることも相俟って安定性は極めて悪い。

- ④ SC棟の重量は約3.784トンの重量であり、これが河川跡の不安定な地盤の上に乗っている構造であること

試算によるとSC棟自体の重量は、約3.784トンであり、29世帯3人平均計約100人の総体重5.22トンを加えても相当な重量物になる。今後地震をはじめ、シールド工事による地盤の変化や崩落によって、バランスが崩れて、変位を起こして「ピサの斜塔」のような斜傾や、建物のひび割れ等の発生など、建物の損壊の蓋然性は極めて高い。

- ⑤ シールドトンネルの最上部は、地表から僅か6.745mの「浅深度」を通過するもので、事故惹起の虞が極めて大きいこと

当MS付近は北海道新幹線シールドトンネル工事のうち、宮の沢発進立杭から桑園到達立杭間において、到達立杭の直近で、かつ、最も浅い所である地表下6.745mで行われる。

横浜の陥没事故は18m、東京調布の陥没事故は「大深度」（40m以深）で行われているものでさえ、陥没事故が続発し有識者委員会は「事故はトンネル工事によるものである」と明白に結論を出した。それよりはるかに浅い地下における、しかも29世帯（約100人）もの住民が現に起居するマンションの直下である。「シールドトンネルの安全神話は崩壊した」とする識者の指摘もある。

万が一を考えここは一旦立ち止まり、トンネルコース（線形）確定前に、有識者委員会を設置して安全性を証明し、住民に開示して欲しい。後の世に、あの時住民の声にも真摯に耳を傾けておけばと、悔悟の念にかられないことを願うばかりです。

危機管理の要諦は「巧遅は拙速に如かず」「空振りには許されるが見逃しは許されない」といわれています。「乱暴で拙速な結論」や「根拠のない安全願望・楽観主義」だけで、危険な工事を地権者の懸念や不安を無視して強行することは絶対あってはならないのであります。

- ⑥ 事前の第三者による検討委員会の設置による公平な調査の要求

この種の事故が発生した場合には、事故後に調査委員会を設置し、事故原因の究明、再発防止対策、補償対策を検討することが通例である。しかし度重なる事故続発に「シールドトンネル工事の安全神話は崩壊した」「シールドトンネル工事の安全性については新たなフェーズに突入した」と巷間言われています。そうなっては「後の祭り」なのです。

一方、トンネル掘削土問題に関して、機構は「北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会」を設置し、北海道大学大学院工学研究院 五十嵐敏文教授など12名の委員を委嘱して、危険性や対策等について検討しております。

掘削土問題より、「トンネル位置問題」は地盤沈没、建物の斜傾・損壊など、という抽象的危険ではなく、具体的危険の発生が想定される問題です。掘削土問題より関係

（裏面に続く）

住民数が58戸と少ないことから軽視しているのでしょうか。機構が我々に説明し主張する安全性が、どれ程信頼性があるものなのか、第三者の目で検証・検討されるのであれば、地権者・所有者としても安心できて納得できるものとなる可能性もあるのではないのでしょうか。是非、検討委員会の設置を要望するものであります。札幌市としても検討委員会設置について後押しをお願いするものであります。

- ⑦ このトンネルルートは何をもって札幌市は「沿線住民の生活環境への影響を極力少なくするという札幌市の要請に適うもの」と判断されたのでしょうか

平成29年6月30日中央区民センターで実施された広域住民説明会の配付資料には、平成28年12月の「札幌市街地の構造変更に伴う環境アセスメント結果」を受けて、上記表現を援用し「トンネルルートにお墨付きを与えたような表現」で是認しております。

また、機構は、札幌市からの「地域分断化を避けるため」との要請に基づき、従来の「高架案」から「トンネル案」に舵を切ったと主張しています。桑園地区の高架化は、既に国鉄民営化後の平成3年に函館本線在来線において完成済ことでのあり、「開かずの踏切の解消」や「踏切人身事故の根絶」などの絶大な効果を実現しており、「沿線住民の生活環境を破壊している」とは寡聞にして知りません。むしろ「トンネル化」によって地盤沈下、建物損傷・崩壊の発生の危険性が懸念され、「究極の沿線住民の生活環境破壊の惹起」というべきでないのでしょうか？

また、住民が不安感を増幅するような、あるいは建物への実害波及の可能性についても検証した上で、地下ルート案の環境アセスメントも無批判に同意されたものなのではないのでしょうか。

第10 その他一般的な問題点（懸念事項）

- ① 住民の賛否次第によって対立が生じ、良好なコミュニティが崩壊すること

住民の賛否は未調査であるが、不安や懸念の声が理事会に多数寄せられている。少なくとも管理組合理事会の理事は、「全員反対」の現状にある。7月30・31日3回に分けて実施した初の全体住民説明会の出席者は、遠隔地居住者5名を除き41名出席（77%）、個別説明要求者7名を加えると48名（82%）、住民の関心は極めて強い。また、席上、3回の実出席者41名に理事会側で現状のトンネルルートの賛否を問うたが「全員反対」であった。今後住民の受け止め方には濃淡が予想されるが、賛否が割れることによって、MSという狭い限られた社会に対立が生まれ、対立によって新築以来16年にわたって良好に醸成・構築されてきたコミュニティに分断・崩壊が生まれる懸念がある。

- ② トンネルの風評被害によって、マンションの資産価値が下落し棄損する

巷間報道されているように「シールドトンネル工事に伴う崩落・建物損壊事故」は、世間に遍く知られつつあり、これに嫌気され風評被害により、取引価格の暴落など資産価値も棄損することになりかねない。

- ③ 現状の住民意見の大勢では、「区分地上権設定」のための臨時総会開催は難しいこと
(次頁に続く)

住民説明会での出席住民の意見は、「現状ルートのまま」での賛成者は皆無であった。また、理事会理事・監事においても全員が反対である。住民の中には①ルートをJ R高架側に寄せてSC棟付近では敷地に入らない②J R高架下を通す③高架案に戻す④SC棟を解体し別地に建設する⑤SC棟及び用地の買い上げ希望等々、硬軟様々な意見がある。かかる情勢では臨時総会で「区分地上権設定」のため定款改正の3/4以上の賛成を得るどころか、そもそも定款改正議案提出・審議を行う臨時総会開催招集さえ極めて困難な状況にある。