

ここが問題！リニア新幹線

第89号 2021年10月12日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

JR東海「大深度工事の安全説明会」住民の理解得られず。「外環道道路陥没は特殊地盤における工事施工に課題があった」、「リニア大深度工事の対象に特殊地盤はない」、「追加のボーリング調査は必要ない」、「シールドマシンの改良と施工管理を徹底するのでリニア工事に心配なし」など勝手な解釈で工事を急ぐ方針表明

東京・調布市の外環道大深度トンネル工事による道路陥没事態を受けて、JR東海によるリニア中央新幹線シールドトンネルにおける安全・安心等取組に関する説明会が、6月8日の東京・品川区に続いて、8月に川崎市内で4回開かれ、9月には東京・町田市でも開催されました。会場は周知不足と新型コロナウイルスの緊急事態宣言もあり、川崎では参加者が40～100名にとどまりました。

各説明会でJR東海は、外環道道路陥没の原因について「特殊な地盤条件となる区間における工事施工に課題があった」とい報告をそのまま踏襲し、「必要な安全対策を確実にいき、地上の土地利用に支障が生じないように、工事を安全に実施し、計画路線周辺の皆さんに安心してお過ごしいただけるよう取り組んでまいります」と説明しました。

結局は、外環道道路陥没や空洞発見についてボーリング調査を追加するために大深度工事をいったん中止するという措置を取らず、シールドマシンの改良や東京の北品川非常口からのトンネル試掘を参考にして予定通り梶ヶ谷、東百合ヶ丘非常口からの大深度トンネル工事を進める方針を進める方針を明らかにしました。

JR東海は東京・品川区の説明会で説明した通り、「川崎市内のリニア工事には特殊地盤は存在しない。トンネルを掘る地盤には大きな石はない」と断言し、東久留米層は分布しておらずトンネルを掘っても問題はない」という認識を示しました。ルート地下にわずか数本のボーリング調査やその他の文献資料(ほとんど浅深度地下調査)だけで危険はないと断言できる確証はありません。また今回初めてルート上の両側(わずか)40m以内の家屋調査を実施すると突然に方針転換した理由について、「大深度地下であっても地表への影響がありうる」と認めたわけではありません。外環道事故を受けて住民向けにこうした措置をとらざるを得なかったことが実情ではないでしょうか。24時間トンネル工事を行うことについて、説明会で参加者から「シールドマシンの稼働時間の制限」を求める声が上がりましたが、JR東海は24時間動かす理由も明らかにせず、また時間の制限に応じる回答はありませんでした。

外環道道路陥没事態は大規模な大深度トンネル工事が住民にとんでもない被害を与えたことにつながりました。JR東海の対策は大深度トンネル工事で同じような住民被害を防止できるとは思えません。ボーリング調査の徹底や専門家による徹底的な対策の検討がなければ住民の理解は得られません。



JR東海が公表した東百合ヶ丘非常口(9月)

川崎市議会でリニア大深度工事の地盤地質調査が徹底的に不足と質問

9月14日の川崎市議会本会議で日本共産党の渡辺学議員がリニア新幹線大深度工事について質問しました。

渡辺市議の質問内容 『更なるボーリング調査が必要』

「リニア大深度工事について、外環道の道路陥没を受けてJR東海は「シールドトンネルの安全・安心等の取組に関する説明会」を市内4か所で行いました。各会場で出たのは地質調査をちゃんとやってほしいという声でした。JR東海は外環道のような経緯を受け、川崎市には特殊地盤はない、必要はないという説明でした。40m以上深いボーリング調査は16.3kmのルートにたった1か所しかなく、周辺の地質調査を含め41か所、平均で400mに1か所でした。国土交通省の技術指針でも100mから200mに1か所の割合で調査していた例が多く、さらに地質調査が必要で事故があってからでは遅すぎます。市長はさらなるボーリング調査を求めるべきであると考えます。24時間トンネル工事を行うことから、振動がさらに地上に影響します。その場合工事を中止するのかという質問に、JR東海は「振動基準は住宅地で工事の場合、その揺れはコップの水がわずかに揺れる程度であると答えるだけで、基準を超える場合の対応については答えませんでした。基準を超えた場合は工事を中断すべきだと考えるが、市長の考えをお聞かせください。



渡辺 学市議

このトンネルルートが市民の飲み水を運ぶ導水隧道と5か所で交差することから、リニア工事の影響を心配する質問もありました。最も接近するのは何メートルか、そして工事の影響はどの程度か上下水道局にお尋ねします」。

上下水道局答弁 『トンネル近接、今後ともJR東海と協議していく』

「JR東海との協議資料では約4メートルの接近となっています。これまで近接して工事を行う箇所についてはJR東海が傾斜を測量し、周辺地盤の変動を常時監視することによって、導水隧道への影響がないことを確認してきました。今後工事を行う地点についても導水隧道への影響がないよう供用時も含めてJR東海と協議していきます」。

福田紀彦市長答弁 『JR東海に対し住民生活に影響しないよう求めていく』



福田紀彦市長（市のHP）

「リニア事業は大深度地下法の認可申請にあたり、JR東海がボーリング調査をはじめとする安全性に関する必要な調査を行い国から認可を受けたものです。陥没事故におきまして本市として今年2月トンネル工事における更なる安全対策をJR東海に要請しました。それに対してJR東海からこの事象を踏まえルート周辺の住民の皆様を対象にしたこの度の説明会で、家屋調査や工事の安全性、振動等に関する対策を示しました。JR東海に対しては住民生活への影響を十分に防ぐよう求めてきたものであり、引き続き同社の対応を見つめてまいります」。

登戸駅前でリニア工事中止を市民に訴え

東京・神奈川連絡会は9月25日、JR南武線の登戸駅前でリニア工事の中止を訴え、市民にチラシ200枚を配りました。リニア大深度工事への市民の関心は強まっており、1時間足らずで配布は終わりました。立ち止まって、リニア工事の現状について質問する市民も見られました。次回の訴えは10月23日午後4時から小田急線新百合ヶ丘駅前です。





多古町の盛り土流出（写真：千葉日報）

6月9日正午過ぎ、千葉県香取郡多古町南玉造で盛り土が崩れ、重機で作業中の60代の男性が巻き込まれ全身打撲でドクターヘリにより病院に運ばれました。崩れた盛り土は幅60m、高さ1.8mに及び、土砂が流れ出て国道127号多古山田線は一時不通になりました。

現場は広さ500平方メートル以上、高さ30mに盛り土されており、町も何度か業者に警告していたが、地主は残土処理業者がやっていることであると言い、どこから残土を運び入れているのか不明だということです。

現場はもともとは田んぼであった場所ですが、15年ほど前からダンプカーによる運び込みが続いていたと地元の住民は話しています。千葉県の盛り土規制条例は面積500平方メートル以上が規制の対象であり、当初の規模はそれより狭く規制の対象ではなかったということです。

NHKの調査によりますと、残土の流出事故はここ24年間で16府県、44件に上っており、神奈川県では2件ですが千葉県の発生件数が10件と飛びぬけています。

神奈川県も千葉県も建設発生土の盛り土については規制条例があり、罰則の最高は懲役2年か100万円の罰金となりますが、残土処理業者の中には罰金を払っても建設発生土処理の請負は儲かるという業者もいるということです。

今年7月3日発生した静岡県熱海市の土石流災害は26名もの犠牲者が出て、被災者が損害賠償を求め提訴していますが、この土石流も建設発生土の無理な盛り土が原因と指摘されています。



熱海市の土石流（写真：静岡県）

排出者の責任が不明確、行政の対応に限界、そして不適正処理は儲かる ……

2012年に発表された藤倉まなみ、古市徹、石井一英各氏による論文『建設発生土の不適正処理事例と移動の実態からみる課題と対策の提案』によりますと、建設発生土処理に関する様々なキーワードを抜き出して不適正処理の問題構造を分析し下記のような18項目の問題点を選択しています。

1	排出者の責任が不明確	10	受け入れ先が見つけられない
2	排出時にリユース・リサイクルを求められない	11	高齢化等による農地・山林の管理レベル低下
3	不適正処理されても排出者にペナルティがない	12	土地所有者の土地管理責任の欠如
4	排出者は安い業者と契約	13	現行法・条例の罰則が軽い
5	民間工事は指定処分が求められていない	14	運搬・埋立時、外観で違法性を判断しにくい
6	悪い業者が排除されない	15	不適正処理の発見が遅れる
7	現行法の適用に限界	16	儲けたいアウトローが参入
8	行政の対応に限界	17	不適正処理が反復・継続
9	工期が厳しい	18	不適正処理は儲かる

こんな状況で残土処理が続いているとすれば住民は泣くに泣けません。建設残土排出者と行政の責任は極めて重いと言えます。

現在の法律や自治体の建設発生土に関する条例では、残土排出者が業者に運搬や処理を任せれば最終的な責任を負わなくて済む規定となっており、罰則規定も甘いことから、現状の残土の野放図な処理につながっているのです。熱海土石流被害を受けて、国交省は全国5万1千か所の盛り土現場の処理実態や安全対策について総点検を指示しました。真摯に点検をするよう求めます。

川崎市内リニア大深度工事の一旦中止を求め、川崎市長、市議会議長あて要請書提出へ

東京・神奈川連会は10月11日午前10時半に、川崎市長と市議会議長あてに、リニア工事の一旦中止と、JR東海にボーリング調査の追加実施を求めること、リニアトンネルと市の導水隧道との近接交差について市とJR東海の協議内容を明らかにすること、市として中立的なリニア工事検討委員会を設置することを求める要請書を提出します。

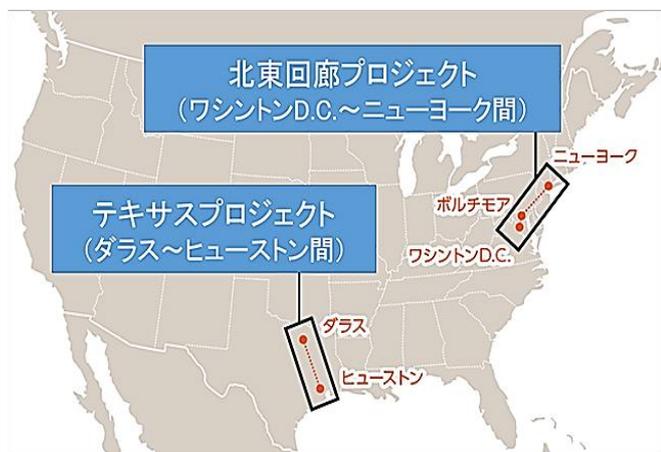
市として住民の立場に立って、リニア工事に関わる問題に対し主体的な対応を求めることが今回の要請の根底にあります。

また、神奈川県知事に対する申し入れも行う予定で、相模原連絡会との調整を進めています。

米メリーランド州の裁判所が

リニア建設に関係する土地取得の訴えを却下

メリーランド州によりますと、アメリカでは、JR東海と安部元首相のトップセールスによって、ボルティモア・ワシントン高速鉄道がワシントンDCとボルティモア間64キロを結ぶリニア建設構想を進めており、ボルティモア市ウエストポート地区の用地取得のため、この企業が裁判所に用地買収の訴えを起こしていました。この地区には別の会社が1300戸の建設を計画中であり、市から認可を受けていました。市当局もリニア建設に反対の意向を示しており、裁判所は8月30日に土地収用を却下する判決を下しました。



(アメリカのリニア構想～JR東海が作成)
JR東海と安部首相(当時)はリニアの対米

輸出でタッグを組み米政府に要請を行い、ワシントン・ニューヨーク間360キロにリニアを建設する場合は技術の無償供与、5千億円の融資を行うことを表明し、JR東海は2014年にキャロライン・ケネディ駐日大使、2015年にメリーランド州のラリー・ホーガン知事を山梨実験線に招いて試乗させていました。

工事用道路整備状況を見る～片平非常口



川崎市麻生区の
片平非常口道理工事
(6月、写真はJR東海)

9月21日に片平立坑(非常口)までの道路建設工事現場を見てきました。以下報告します
■道路は県道から片平川を渡る富士見橋から川崎フロンターレのグランド横の谷戸を通り立坑予定地までほぼ完了。現在は仕上げの舗装工事をやっています。工程表を見ると9月末完了となっています。また道路工事標識の立て看板にも9月30日までとなっています。その他の関連工事を考えても10月中旬には終わるでしょう。

■立坑予定地のグランドでは作業員の姿は見えませんが、地質調査をやっているようです。地質調査の表示がありました。いよいよ立坑工事が開始されるのではないかと。(伊藤清美)

ストップ・リニア！訴訟今後の予定

第21回弁論 12月2日 14:00～

第22回弁論 3月10日 14:00～

リニア大深度工事差止訴訟第1回裁判

10月26日 14:00～ 東京地裁

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO.89

発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

天野捷一(中原・高津) 090-3910-8173

山本太三雄(宮前) 090-8775-1879

矢沢美也(麻生・多摩) 090-6108-6568

2021年10月11日

川崎市長 福田紀彦様
川崎市議会議長 山崎直史様

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
共同代表 天野捷一、山本太三雄、矢沢美也

リニア新幹線大深度トンネル工事に関する要請書

以下の項目（一）については川崎市としてJR東海に申し入れるよう要請し、（二）（三）については、川崎市として実施するよう要請致します。

- （一）川崎市内のリニア大深度トンネル工事を一時中断し、ルート上のボーリング調査を50m～100m間隔で行いその結果を公表すること
- （二）市の導水隧道とリニアトンネルの近接交差（川崎市外のものも含む）につきJR東海との協議内容を公開すること
- （三）市としてリニア工事について安全性や環境影響に関する中立的な検討委員会（第三者委員会）を設置すること。

<要請の理由—市民の安心・安全、財産を守るため>

- （一）①大深度トンネル工事予定地のボーリング調査が不十分で地盤の安全性が確認されていないこと

昨年10月、東京・調布市東つつじヶ丘の住宅街で道路が陥没し、第三者委員会の調査の結果、東京外環道大深度トンネル工事が原因であることが判明しました。この為、事業主の東日本高速道路（NEXCO東日本）はトンネルルート上と周辺の住宅40戸をいったん取り壊し、住民を一時転居させ、今後2年間にわたり工事を中止し地盤の改良工事を行う方針を住民に説明しました。住民は勝手にトンネルを掘られ、振動や低周波音に悩まされ、ついには地盤崩落や下水道管の被害に見舞われ、住宅の取り壊しによる移転を迫られています。住民の憤りや無念の気持ちはいかばかりでしょうか。今回の事態は、事業者の重大な過失にほかならず、刑事責任を問われてもおかしくありません。大手ゼネコンが同様の工法で掘削を行うリニア新幹線の大深度工事でもこのような事態が起きることを、川崎市内16キロ余りのルート周辺住民は怖れています。

東京外環道の道路陥没事故を受けてJR東海は、東京で2回、川崎で4回のシールドマシンの安全・安心に関わる説明会を開きました。私たちもボーリング調査の追加実施など万全の安全対策が出されるものと期待して説明会に参加しましたが、JR東海は「道路陥没は特殊地盤における工事の施工管理に課題があった」とする東京外環道有識者会議の調査結果を踏襲し、「シールドマシンを改良し施工管理を万全に行うのでリニアの大深度工事については安心して下さい」と説明するだけでした。東京外環道と同様、リニア大深度工事に関する事前のボーリング調査は極めて少なく、川崎市内では大深度に達するボーリング調査は11本に過ぎず、ルート上では3本だけです。これで「川崎市内に特殊地盤はない」となぜ断言できるのでしょうか。8月の説明会でも追加調査を求める声が何度も出ましたが、JR東海はこれを拒否し、「地質・地盤調査は資料が豊富に揃っているし事前調査も十分行った」とし、「川崎市内には特殊地盤はなく地盤変位は起こらない」と強弁しました。

川崎市は今年2月、神奈川県、相模原市と連名で、「トンネル工事実施にあたっての安全対策の徹底について（要請）」をJR東海に提出しています。この要請文は、東京外環道の住民被害を受けて、「リニア沿線住民は大変不安を抱える」として、「県民・市民の生命と財産を守り、かつ沿線の生活環境等への影響を十分配慮し、安全対策を講じられること」を前提に、工事内容の説明、施工管理の徹底、工事による異常が発生した場合の原因究明と住民への説明の3点を求めています。

住民説明会に見られるJR東海の姿勢は、このような川崎市からの要請にも応えるものではなく、改めてJR東海の真摯な対応が求められます。

②大深度トンネル工事が住民の生活に様々な影響を与えることが明白になったこと

8月の説明会では、JR東海が残土運搬で利用する武蔵野南線地下トンネル上に居住する住民から、「2年ほど前から振動が大きくなったように感じる。梶ヶ谷非常口の残土を運ぶために増便されたせいではないか」という質問が出ました。JR東海は「リニア残土搬送のため2便が走っている」という事実は示しましたが、揺れはその増便が原因であるとは認めませんでした。

JR東海は説明会で、ようやく川崎市内のトンネルルートの地上両側（わずか）40m以内の住宅を中心に家屋調査を行うことを明らかにしました。家屋調査は、私たちが当初からもっと広い地域での実施を求めていたことです。「地表への影響はないから家屋調査の必要がない」という方針を変えたことは、東京外環の被害を受けてJR東海も「大深度工事でも地表への影響はありうる」と認めたことではありませんか。この点について市がJR東海に対してなぜ家屋調査の要請をこれまで一度も行っていないことが理解できません。

(二) 昨年12月の東京地裁中間判決でも川崎市の導水管がリニア工事に影響される可能性が指摘されたこと

次に150万川崎市民の飲料水問題に関することです。相模川や酒匂川から川崎に送られる二本の導水管が相模原市2か所、町田市1か所そして川崎市麻生区で2か所リニアのトンネルと近接交差することが明らかになり、リニア工事による水道管への影響が心配されています。中でも相模原市西橋本では内径3.5mの導水隧道の上部4メートルのところを内径1.4m余りのリニアトンネルが交差することが明らかになっています。この近接交差は市民には一切明らかにされず、私たちが調査し川崎市や横浜市の関係者から聞き取りして明らかにしたことです。川崎市上下水道局はJR東海との事前協議で、「JR側から問題はない」との回答を得ていると説明しました。しかし、東京外環道の大深度トンネル工事では下水道管が損傷を受けたことが判明しており、4mの近接交差でも支障がないとどうしていえるのでしょうか。トンネルの交差について、川崎市はJR東海の説明を了としています。リニア工事に関する対応は具体的かつ直截的な協議が必要であり、これまでのような傍観者的な対応では、市民生活を守る姿勢ではないと沿線住民は強く感じています。

(三) 住民説明会は、広報が不十分、質問も制限し、参加者全く納得していないこと

8月の説明会の実施にあたってJR東海は、コロナ禍の影響で時間を午後8時までで終了とし、一部では午後6時45分開始で、質問時間が30分に短縮され、質問できなかった参加者も多数出ました。「別の日に改めて開け」、「午後6時から行えばよかったのに」という怒りの声が上がりました。また、説明会の周知方法もJR東海は自社のホームページや町内会を通して行い、市も市政だよりの各区版で広報しましたが、これも小欄であり見られなかった人も多くいました。そのため参加者も40~100人と少なくなりました。

こうした自己都合の説明会で一方的な説明を行い、質問にまともに答えないというJR東海の姿勢は変わっていません。これで説明はしたということでトンネル工事を始めることは住民の声を無視する暴挙です。

このため、市としてリニア工事について安全性や環境影響に関する中立的な検討委員会（第三者委員会）の設置を要請します。委員会は市の担当者以外に、中立的な立場の学者や専門家で構成し、必要に応じて市民が参加するものとします。委員会の役割や構成は別途検討するものとします。

以上、3点の要請を行いますので、JR東海が真摯に対応するまで、大深度トンネル工事は一時中止するようJR東海に働きかけて下さい。

以上