

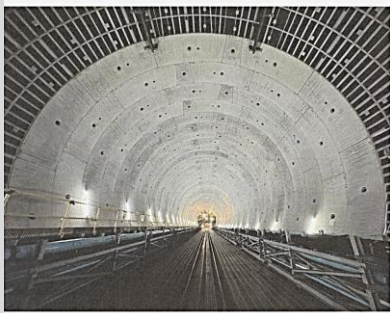
# ここが問題！リニア新幹線

第 109号 2024年3月 21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東海が梶ヶ谷工区のトンネル調査掘進230mで終了表明 4月に沿線住民説明会実施へ。東百合ヶ丘工区と同時に 今年9月の大深度トンネルの本掘進開始を意図している！？ 見切り発車の本掘進方針にルート上・周辺住民の不安高まる

調査掘進終了で公開した梶ヶ谷工区の大深度トンネル仕様は本年トンネルと同じ川崎だけ工事を急ぐ狙いは埋立事業との関連では？

○東百合ヶ丘工区の坑内の状況（2023年9月29日撮影）



梶ヶ谷工区の調査掘進トンネル 230mで終了

### JR東海による梶ヶ谷工区調査掘進結果説明会

①4月18日(木)午後6時半から

場所： 中原市民館多目的ホール(定員350名)

②4月19日(金)午後6時半から

場所： 川崎市民プラザふるさと劇場

(定員450名)

③4月21日(日)午後6時半から

場所： 宮前市民館大ホール (定員900名)

各回とも受け付けは午後6時15分

## 調査掘進で住民を「安心」させ、実は本掘進につなげる初期掘進である

JR東海は昨年3月27日からリニア新幹線梶ヶ谷工区で、また3月31日から東百合ヶ丘工区で大深度トンネルの調査掘進を始めました。2020年10月18日に起きた東京・調布市の東つつじヶ丘の東京外環道大深度トンネルの掘削工事が原因で住宅街の道路が陥没し、合わせて3か所の空洞が見つかったことを受けて、翌年3月に事故検討委員会が事故原因の調査結果を発表しました。調査委員会は事故現場周辺の地下が「特殊地盤」であったことで事故が発生し、事業主のNEXCO東日本と施工業者が工事実施中に管理ミスがあったという調査結果をまとめて公表しました。これを受けてJR東海は同じ構造を持つリニア新幹線の大深度トンネルの工事について説明会を開催し、北品川・梶ヶ谷・東百合ヶ丘・小野路(東京・町田市)・名城(名古屋市)、坂下西の各非常口から250～350mの区間で調査掘進を行い、地盤の変化や地下水の水位などについて調査を行うことを明らかにしました。同時に、これまで進める気が無かったトンネルから40m以内の家屋調査を行うことも表明しました。説明会でJR東海は「リニアの大深度地下ルートには特殊地盤は存在しない」、「外環道のような工事管理ミスはしない」と言明しました。

### 各地で進まない調査掘進、北品川や坂下西では長期間の工事中断

リニア新幹線の大深度トンネルは品川から町田市先までの第一首都圏トンネル(37キロ)と愛知県春日井市から名古屋までの第一中京圏トンネル(約34キロのうち大深度地下17キロ)ですが、JR東海は事前に十分な地質調査を行っていないのに「特殊地盤は無い」と判断し調査掘進を始めましたが、坂下西非常口はわずか40cm掘削したところで掘削機のシールドマシンが切羽を損傷し2023年8月以降工事は中断、北品川では50mのところ掘削土砂がシールドマシンに張り付いてストップ、124mのところコンクリートパネルが組わせなくなり、今日まで長期間掘進工事が止まっています。JR東海は川崎市内の調査掘進は順調としていますが、それでも前途には住宅街の下を16キロ近く掘削するという難工事が待ち受けています。

# 大深度本トンネル工事は遅れている～建設発生土の埋め立て事業に影響

リニア新幹線の環境影響調査が終了、JR東海は2013年10月に環境影響評価準備書を作成し、沿線自治体の首長意見や市民意見を求めました。リニア新幹線の工事にあたって6千万立方メートル近い工事残土（建設発生土）の処分先が見つからず難航しました。これを見て国土交通省は各自治体に対し、処分先の選定に自ら調整に乗り出しました。



## 国交省の指導の下に川崎市はJR東海と早くから協議していた可能性が高い

JR東海は工事残土は沿線各県内で処分する方針であり、当時の国交省の積極的な動きやリニアを担当するまちづくり局長が国交省出身であることなどからJR東海が川崎市で発生するリニア工事残土梶ヶ谷非常口を川崎港の東扇島の掘込部（13・1ヘクタール）の埋め立てに利用してほしいと要請したと見るのが当然です。これを受けて川崎市は2014年11月、港湾計画を変更し、東扇島の埋め立ては輸出用自動車の一時待機場と民間仮倉庫の建設を目的に、埋立資材に市内の公共的事業の建設発生土を活用することを決めました。

2014年8月、JR東海は「中央新幹線工事実施計画（その1）」の認可を申請し、10月に国交大臣はこの申請を認可しました。2015年11月、市の財政局の「今後の大規模事業一覧」に「東扇島埋め立て事業にリニア残土を受け入れる」と明記され、2017年8月、市とJR東海は梶ヶ谷非常口から排出される建設発生土140万立方メートルを東扇島埋め立てに利用する旨の覚書を締結しました。市民の前にリニア残土の埋め立て事業が始めて明らかにされたのはこの時が初めてでしたが、実はこの3年前からリニア工事残土先を東扇島の埋め立てに使う方向で話が進められていたのです。

## 環境アセスメントを免れてリニア残土の処分場所を川崎市が提供

川崎市の規定によれば環境影響評価（アセスメント）の対象となるのは海面埋め立てについては広さ15ヘクタール以上の事業となっており、私たち東京・神奈川連絡会が求めていた環境アセスが行われていません。大量の土砂埋め立てによる海洋への影響を考えれば、この事業に対する環境アセスは当然です。また、東扇島埋め立て事業の建設関連費用は240億円で、JR東海が200億円、川崎市が40億円を負担しますが、輸出用自動車の待機場や仮倉庫の要望があるわけではありません。最初にリニア工事残土の処分先を決めておいてその後に用途を考えるような計画は採算が取れるとは言えません。川崎市臨海部では企業の撤退で広大な空き地が広がっています。今年度、JFEスチール（東日本製鉄所京浜地区）の高炉廃止で250万平方メートルの跡地が生まれます。シンクタンクから「自治体と連携し環境リサイクル事業や倉庫などの有効活用が望ましい」との提案も示されています。そうなれば市からの財政支出も必要と値います。

## 大深度トンネル工事は遅れている～2027年の埋立て地の完成に間に合わない

海面を埋め立ててまで土地を造成しても需要がないことは、東扇島埋め立て事業への川崎市の支出の返還を求め私たち東京・神奈川連絡会が住民請求した際にも明らかにしています。市の監査委員会は2019年にこの請求を棄却しました。市内のリニアトンネル工事や片平・犬蔵非常口工事が大幅に遅れています。JR東海は、「トンネル掘進は月300メートル以上のペースで進める」としていますが、住民の安全を考えればこの工程が無理であることは明らかです。市内のすべてのリニア工事を中止し、市は東扇島埋め立て事業の再検討を考えるべきです。

# ストップ・リニア！訴訟控訴審、控訴理由書を提出 4月25日第一回口頭弁論（東京高裁101号法廷）



2023年7月18日、誤った東京地裁判決

東京地裁が2019年12月1日、738名の原告のうち3分の2にあたる532名の原告適格を排除した不当判決後、川崎市や山梨県などの原告152名が東京高裁に上告（控訴）しました。

その控訴審の第1回口頭弁論が4月25日（木）午前11時から東京高裁101号法廷で開かれます。裁判長は高裁民事17部の古田 徹氏、右陪席が中園浩一郎氏、左陪席が森脇江津子氏となります。

原告・サポーターの皆さんは当日午前10時15

分に東京地裁前にお集まり下さい。

## 『判決は国交大臣の裁量権行使の逸脱』 ストップ・リニア！訴訟控訴理由書～一部500円で頒布

原告弁護団は昨年11月17日に控訴しその後、控訴理由書を高裁に提出しました。リニアの環境影響評価について、7月18日の不当判決は「原告適格が認められた249名の原告が国交大臣に対する本件工事実施計画の認可を取り消すことを求める請求をすべて棄却したものである。その内容は、本件認可に全幹法を適用したことは違法であり、本件は鉄道事業法による手続きをすべきとの主張については、単に速度だけで、時速200キロメートル以上で走行するから全幹法の対象であると判断し、原告適格を否定した論点である輸送の安全性の問題や南アルプス等の自然環境の保護に関する違法の主張に対しては、行政事件訴訟法10条を適用して、事故の法的保護利益に係る争点ではないので違法主張はできないとして請求を棄却した」と記し不当性を批判しています。その上で、「判決は、被控訴人（国）、参加人（JR東海）及びゼネコン4社が、自らの利益のために本件リニア中央新幹線工事計画を強引に進め、日本の宝である南アルプスの自然を破壊することに手を貸すことになった」として判決の趣旨を強く糾弾しています。

控訴理由書は国交大臣の裁量権の濫用について法律上問題があることを指摘し、原告側が「中身があまりにも杜撰である」と主張してきた環境影響評価審査における判断の枠組みにも誤りがあることなども具体的に論証しています。

控訴理由書は全文121ページがあり、リニア訴訟原告団のホームページにも掲載する予定ですが、東京・神奈川連絡会では1部500円で原告・サポーターにお分けしています。入手ご希望の方は天野捷一、矢沢美也、山本太三雄の共同代表にお問い合わせください。部数が少ないので申し込み順とさせていただきます。

## 控訴審開始を前に裁判官宛の公正な審理を求める要請はがきにも取組み

リニア訴訟原告団は4月25日の第1回口頭弁論を前に東京高裁の裁判官宛に「公正な判断を求める」旨の要請はがきを郵送することになりました。その官製はがきは原告・サポーターにお送りしますので、必要事項を記入し投函して下さい。これまで裁判官宛要請はがきは2回、東京地検特捜部宛は、リニア工事談合事件の際に1回取組み、はがきの枚数は各回2千枚でした。

裁判官ははがきを必ず見るということです。皆様のご協力をお願いします。

# 今年も中原平和公園に千人が集まり「原発ゼロ！」の声を上げた

2011年3月から13年が経過した3月10日、川崎市中原区の中原平和公園で「第13回原発ゼロ カウントダウン in かわさき」が開かれ、好天にも恵まれ久しぶりに千人を超える市民が集まりました。

公園内には20を超える展示や販売のテントが並び、原発ゼロを求めて活動している市民団体が写真などを展示したり、廃炉を求める署名を集めたりしていました。

午後1時からの交流集会では、福島第一原発関連の住民訴訟で弁護人を務めている脱原発弁護団全国連絡会共同代表の海渡雄一さんが、「最高裁の元判事が東京電力の顧問弁護士のような役割努めている」と指摘し、「司法も被災者や避難者に気持ちを向けていない」と述べました。また福島県いわき市から東京に避難している鴨下美和さんが「長い間避難を強いられていることで、私たちは苦しい生活に追い込まれている」と訴え、政府と東電に対し積極的な支援を求めました。



## 矢沢美也共同代表がステージからリニア工事中止をアピール

ステージでは午後2時前から5団体からリレートークが行われ、東京・神奈川連絡会から矢沢美也共同代表が次のようにリニア工事中止を訴えました。(左写真)



「リニア工事は品川から名古屋までの沿線全体で大幅に遅れており、静岡県は反対だけで遅れているわけではありません。JR東海も当初の2027年開業を諦めましたが、いつ開業できるかの目途を明らかにしていません。川崎市内では東百合ヶ丘非常口からの大深度トンネル本掘進を今年9月に開始する方針です。しかし、住宅街の本掘進は危険です。外環道大深度トンネル工事による地盤陥没で30戸近い住民が転居を余儀なくされるような事態が起きないという保証はありません。リニアは東海道新幹線の3～4倍の電力を消費しますが、JR東海は電力の供給は経済・社会活動に不可欠であり、発電方法に関わらず、将来にわたって安定的な電力供給を政府と電力会社をお願いすると主張しており、原発の電力を使わないと明言しているわけではありません。リニアの建設費は10兆5千億円に膨れ上がっています。足りなくなれば税金の投入も考えられます。危険でムダ使いのリニア新幹線の工事を阻止しましょう。」

リニアニュース109号

2024年3月17日発行

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

090-6108-6568



デモの先頭に、海渡雄一さんと鴨下美和さんが立ち、デモ行進

終了後参加者は中原平和公園から武蔵小杉までの1キロをデモ行進し、沿道の市民に「原発ゼロ」を訴えました。