

ここが問題！リニア新幹線

第111号 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 linear-tokyokanagawa @googlegroups.com

リニア梶ヶ谷工区での大深度トンネル本格掘進開始に強く抗議 5月27日開始直後にJR東海と川崎市に工事中止を申し入れ

JR東海は4月中旬に中原区・高津区宮前区で開いたリニア梶ヶ谷工区での調査掘進の結果に関する説明会の後5月27日に大深度トンネルの本格掘進を開始しました。調査掘進は梶ヶ谷非常口から東百合ヶ丘非常口まで7キロ余りをシールドマシンで掘り進めるもので、7月1日現在256メートルまでトンネルを掘っています。230メートルの調査掘進で、JR東海は地表面の変位、地下水の異常などは計測されていないと説明し、本格掘進を始めました。ただ計測箇所が少ないと安全だという評価はできませんし、もともと大深度地下の地質や地下水脈の分布などの調査が極めて少ないことも問題です。あと100メートル先からは住宅街の真下を掘ることになります。本格掘進直後に東京・神奈川連絡会はJR東海に工事の中止を申し入れ、川崎市長あてにJR東海の捕獲掘進中止を申し入れることを主旨とする下記のような要請書を5月29日に提出しました。市からの回答の受け取りは6月28日でした。



梶ヶ谷非常口（川崎市宮前区）

川崎市は市民の立場に立って、リニア工事の中止を求める声を重く見て
JR東海の工事について真剣な対応をすべき～東京・神奈川連絡会要請

川崎市 市長 福田紀彦殿

川崎市まちづくり局 局長 宮崎伸哉殿

リニア中央新幹線梶ヶ谷工区の大深度トンネルに関する要請書

- 梶ヶ谷工区において、シールド1号機による「本格的な掘進」（大蔵方面）を、早ければ5月下旬に始めるという報告が、4月の説明会でJR東海からありました。この件に関しては、川崎市の責任において、シールド発信地点から半径1km以内の居住者・事業者を対象に、工事開始予定日の1週間前に確実な情報提供を行って下さい。
- 昨年3月以来の「調査掘進」では、毎分10mmの速度で掘削を行い、今回その計測結果（地表面変位、振動・騒音等）が数値で示され、「影響はない」「変化はほとんどない」という報告がありました。市はJR東海に対して、「本格的な掘進」における毎分10mmの掘削速度を守ること

を確約させて下さい。

- 3 今後、トンネル工事が原因と疑われる騒音・振動等による健康被害、土地・建物の被害に関しては、川崎市が苦情受付のための専用窓口を設け、これらの情報を一括管理して下さい。市がその体制を整えるまでは、「本格的な掘進」を始めないことを、JR東海に確約させて下さい。
- 4 東京外環道のトンネル工事における陥没事故（2020年10月）以来、騒音・振動の被害に加えて、低周波音による健康被害（めまい、耳鳴り、不眠、聴覚過敏、嗅覚喪失など）の発生が大きな問題となっています。リニアトンネルの「本格的な掘進」を前に、川崎市は、低周波音被害への有効な対策を検討し、体制を整えて下さい。
- 5 梶ヶ谷工区の「調査掘進」で出た残土の総量、そのうち再利用される「資源」と「廃棄物」の割合、運搬方法について「鉄道」と「ダンプカー」の割合を、先の説明会で質問したところ、JR東海は回答を拒否しました。川崎市は、この質問に対する明確な回答を、JR東海から聞き出して下さい。また、今後の掘削による残土処理に関する基本的な情報を、すべて公表することを確約させて下さい。公表すべき情報を隠し続ける企業に、事業を続ける資格はないと考えます。
- 6 梶ヶ谷工区のトンネル部の工事契約（工種は「掘削」と「内部構築」）は、2026年11月までです。説明会で「工事はいつ終わるのか」という質問に対して、JR東海は「契約期限の2026年11月」と答えましたが、実現不可能なことは明白です。施工業者との契約を延長しない限り、工事終了までの工程表を作成できないのです。

川崎市は、JR東海が信頼できる工事工程の全容を提示しない場合は、「本格的な掘進」の開始を認めないで下さい。

- 7 環境影響評価書の添付資料には、各工区の車両台数の予測値が年単位で示されています。梶ヶ谷工区の場合、トンネル部の工程全体（8年間）の車両台数を合計すると、約75万台になります。ところが、現状ではまともな工程表が存在しないため、2024年を起点とする工事終了までの車両運行計画が立案できないのです。

川崎市は、JR東海が工事用車両の年度別運行計画を提示しない場合は、「本格的な掘進」の開始を認めないで下さい。

- 8 大深度地下使用法には、「事業の廃止又は変更に伴う現状の回復義務」を定めた条文（第38条）があります。今後リニア事業が、何らかの理由で中止・廃止となった場合、民間企業であるJR東海に、この「義務」を果たす能力があるのか甚だ疑問です。

川崎市は、「本格的な掘進」の開始前に、国土交通省から、万一の場合はJR東海に代わって国が現状回復の責任を果たすという確約をとって下さい。

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

市民より事業者に寄り添う、傍観者のような川崎市の無責任な回答

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会様

リニア中央新幹線の事業につきましては、大深度法の認可申請に当たり、JR東海が必要な調査を行い、国からその認可を受け、実施するものです。

同社はシールドトンネル工事を安全に実施するため、



万全な施工管理に取り組んでいくことを、学識者や専門技術者によるトンネル施工検討委員会シールドトンネル部会において確認すると伺っております。

本市としては、同社に対し、安全確保や環境への影響について十分配慮するとともに、地域の皆様に丁寧な説明を行うよう求めております。

これに対し、同社は、本誌要望を踏まえ、調査掘進での確認結果に関する説明会、本格屈指に向けたオープンハウス型の説明会を開催するとともに、計画路線周辺にお住いの皆様に対し、工事の進捗状況、施工済区間の計測結果等を記したお知らせを配布しております。

さらにシールド機の位置情報や工事の進捗状況をHPで公表するとともに、24時間工事情報受付ダイヤルの解説を行うなど、様々な手法で情報提供を行っております。

本市としては、同社に対し、引き続き、トンネル工事における更なる安全対策の徹底と、地域の皆様に対する丁寧な説明を求め、今後の対応状況を確認してまいります。

利和6年6月25日 川崎市長 福田紀彦

家屋調査、シールドマシンの稼働、工事残土処分などリニア工事に具体的な対応せず

以下、回答にみられる市当局のリニアに対する消極的姿勢を指摘します。

①トンネル掘削は毎日24時間休みなく行われるし、中断の判断はJR東海任せ



調査掘進トンネル

大深度トンネル掘削のため直径14メートル余りのシールドマシン（掘削機）は毎日24時間行われます。住民からは土日や工事しないで、平日の夜の掘削はやめてほしいという要請をJR東海は拒否しています。どのような事態でシールドマシンを止めるのかという疑問にもJR東海は答えていません。このことについて市はJR東海に具体的な判断基準を求めるべきです。

②住民の訴えや苦情を個人的なものとして処理するのは問題を隠すこと

JR東海は、工事による影響の影響を感じられたら個人的に神奈川工事事務所に知らせてほしいと言いますが、個人的な声として片付けられてしまい公になりません。外環道工事では、トンネル事業主やゼネコンは個別に対応するということで工事の影響を隠してきました。それが地盤崩落事故に繋がりました。このことについて川崎市の対応は極めて無責任すぎます。

③JR東海の事前の大深度地下の地質調査が少なすぎることを追及すべきだ

川崎市内の大深度地質のボーリング調査は11本に過ぎず、梶ヶ谷工区ではJR貨物ターミナル駅構内での本掘進が行われています。この地点での調査掘進時の地下水位などの調査地点が少ないうえ、ボーリング調査もつかしていないので、工事の騒音、振動などの地表への影響が確認できません。まもなく住宅街の下を掘ることになれば住民生活への影響があることも予想されます。文献調査によらず、JR東海がボーリング調査を追加することを市は求めるべきです。

④リニア工事の大幅な遅れの影響を市は受け止めていない

川崎市内の大深度工事は4年以上遅れています。本来なら、川崎港東扇島へのリニア残土の埋め立ても始まっている計画に影響が出ています。また神奈川県の矢作川雨水貯留池のトンネル工事とリニアトンネル工事がぶつかりことになりました。市の具体的対応がなされていません。

川崎市関係の主要なリニア問題

問題点	工事計画の内容やJR東海の姿勢	私たちの対応
住宅街での大深度トンネル工事の強行	東百合ヶ丘工区の調査掘進は昨年9月に133mで終了(計画では250m)。本掘進は今年9月を予定。梶ヶ谷工区の調査掘進は今年3月230mで終了(計画は250m)。JR東海は4月中旬説明会を開き、5月27日から本掘進を開始。	東京・神奈川連絡会は本掘進中止の要請書をJR東海社長、川崎市長あてに提出した。
家屋調査に3割が応じていない	川崎市内のリニアルート16.3キロの真上や両脇40m以内にあるのは3000戸。JR東海は未だ3割が家屋調査に応じるとは回答していない。JR東海の調査範囲外の住民からも調査の要望が出されているが、JR東海は応じていない。	トンネル上の地権者からは毎日24時間掘削することで強い不満や抗議が出ているがJR東海は掘削計画を変えない。
工事車両の台数が不明確、変更を繰り返す	川崎市内のリニア工事関係車両数は140万台。工事の遅れに伴ってJR東海は何度も工事車両の走行計画を変更してきた。東百合ヶ丘、梶ヶ谷非常口の工事残土運搬のダンプカーの再工事は1時間80台を超える計画だが、住民には計画の変更を説明していない。	多数の工事車両の走行で川崎市北部の大気環境が悪化し、この地域のぜんそく患者の増加が加速されるのではないかと不安。
梶ヶ谷工区の工事発生土を東扇島に利用	川崎市は2014年に港湾計画を変更、川崎港東扇島に梶ヶ谷工区のリニア工事残土140万立方メートル使うことでJR東海と覚書を締結。JR東海は埋立費用200億円を支出、市は40億円の維持管理費を支出する計画。工事の遅れで埋立は始まっていない。	東京・神奈川連絡会は川崎市民オンブズマンと共同で市に対し子に事業への支出返還を求める住民監査請求を行った。
リニアトンネルと川崎市への導水隧道が4mの至近距離で交差	川崎市には日量75万立方メートルの水道水、工業用水が内径2.45~3.5mの導水隧道(トンネル)2本で運ばれている。この導水隧道が川崎市麻生区、町田市、相模原市の5か所でリニアトンネルと交差する。最接近箇所は相模原市西橋本でわずか4mの距離。	JR東海は工事に合わせて地元で説明会を開くと言っている。川崎市上下水道局は「JR東海は工事は安全にできる」と説明。

ここが問題！リニア新幹線 第111号

発行：リニア新幹線を考える

東京・神奈川連絡会

発行人：

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



当面の主な予定

7月13日 10:00 第146回定例会

7月16日 12:00 日産自動車前抗議集会
(川崎ぜん息患者・家族の会)

15:30 リニア大深度工事差止訴訟
(東京地裁103号)

7月18日 13:30 第50回訴訟事務局会議

7月30日 11:30 リニア大深度使用認可
撤回初裁判(東京地裁103号)