

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



梶ヶ谷非常口（川崎市宮前区）

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ことで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。

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

- 1 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」（犬蔵方面）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。
- 2 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というちは、「本格的な掘進」の開始を認めないでください。

- 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というちは、「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、



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ていない。
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）