

# ここが問題！リニア新幹線

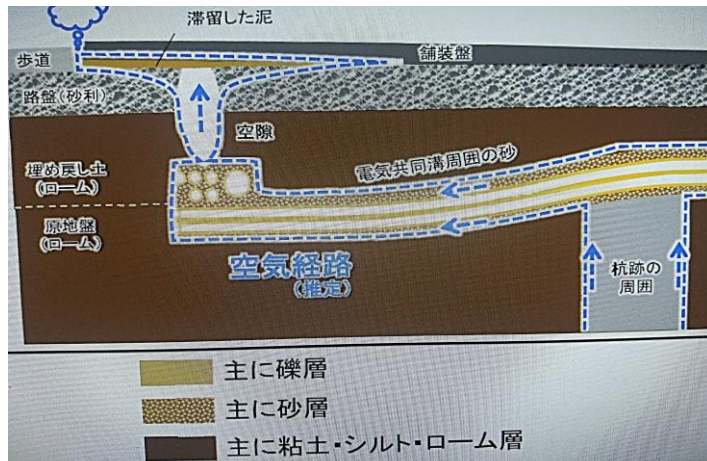
第120号 発行 2025年12月27日

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

## 「品川区の地盤隆起の原因はリニア大深度工事」、ＪＲ東海が認め、来年２月１・２日に住民説明会を開催～１２月２２日

リニア新幹線大深度トンネル工事により、昨年月に町田市小野路工区で民家の庭に酸欠気泡と地下水が噴出し、今年１０月２８日にはリニアルート上の東京・西品川で道路が１３ｃｍも隆起する事態が発生しました。その後、ＪＲ東海は現場付近で３ｍまで地下を掘り起こし調査を行いました。そして１２月２２日、道路隆起はリニア工事が原因であることを文書で認め発表しました。

発表文書によりますと、ＪＲ東海は「泥土圧シールド工法」を採用し、削った土砂に気泡材等を加え練り混ぜてできた泥土に圧力（泥土圧）をかけ、地山が崩れないように抑えながらトンネルの掘削を進めていました。チャンバー内に溜まる空気を土砂サンプリング装置を用いて抜きながら掘進していましたが、空気を抜く頻度や量が十分でなく、空気が一定程度たまったものと考えます。そして現場には地上に空気が抜ける穴（杭跡）があり、チャンバー内の空気が上方に抜けしまい、土とともに地表を押し上げて隆起したものと推定しています。（発表文書、下図右のイラスト）



## 説明になっていないＪＲ東海の再発防止策

ＪＲ東海は２２日の発表で、再発防止策について下記のように説明しています。

- 掘進する際の空気を抜く頻度や量を決めて施工管理を行う、チャンバー内に空気をため過ぎないように管理する。
- 適時に空気抜きを実施するため、チャンバー圧力の分布がバランスよく保たれていない傾向を検知した際、アラートを通知する新たな機能を掘進管理システムに搭載する。
- ２０２６年２月１，２日に品川区立中小企業センターでオープンハウス型の住民説明会を実施し、再発防止策について説明する。

ＪＲ東海は、２０２１年６月８日の調査掘進説明会（品川区）で、「リニアの大深度ルートには

特殊地盤は存在しません。外環道の道路陥没事態を招いた工事管理ミスはしませんから、住民の皆さん安心をして下さい」と確言しました。これは調査掘進を進めるための当座しのぎの発言だったことがはっきりしました。2023年8月の目黒川の酸欠気泡発生の際、住民や品川区、大田区の」住民グループはこの事態の原因究明や地質・地盤調査の実施を求めました。JR東海はこれに対し、「酸欠気泡とリニア大深度トンネル工事の関連を解明できなかった」として、本掘進を強行しました。そして、北品川非常口から5百メートルを掘削したところで今回の地面隆起が発生しました。私たちは、隆起が工事管理ミスだけで起きたとは思えません。ただ工事管理をしっかりとやれば事故を防げるとは到底思えません。ルート地質、地盤調査が極めて不足しており、地下にライフライン網がどのように設置されているかをJR東海も施工業者も綿密に調査していないのです。

また、泥土圧シールド工法で気泡材を使うことが事故を招き、地下水、ルート上の健康への影響も指摘されています。来年2月に、オープンハウス型という極めて小規模の説明会を開いてすぐに工事を再開したいというJR東海の意図は見え見えます。その場しのぎの対応で工事を進め、また事故を招来する、このようなJR東海の対応はこりこりです。大深度工事によっていつでも地表への影響は生じます。下記のようなリニア大深度トンネル工事は直ちにやめるべきです。

### リニア第一首都圏大深度トンネル工事の現況（12月22日現在）

| ＜工区名＞   | ＜掘削距離＞ | ＜先端到達地点＞     | ＜その他＞      |
|---------|--------|--------------|------------|
| 北品川工区   | 500m   | 品川区西品川1丁目    | 隆起事故で掘削中断中 |
| 小野路工区   | 576m   | 町田市小野路町      |            |
| 東百合ヶ丘工区 | 1,600m | 川崎市麻生区上浅尾4丁目 |            |
| 梶ヶ谷工区   | 3,900m | 川崎市宮前区犬蔵1丁目  |            |

## 開業の大幅な遅延、工事費の天文学的？増加、各地の事故多発 ・・・あらためてリニア新幹線計画の全面見直しを求めて ～ 中間判決差戻し審が東京地裁でスタート

リニア新幹線の工事認可を取り消すよう求めたストップ・リニア！訴訟の中間判決差戻し審の第1回口頭弁論が12月15日午後東京地裁（衣斐瑞穂裁判長）で行われました。高裁判決で原告適格が認められた相模原市内中心の34人と、愛知県春日井市民ら2人の原告のうち、春日井市の川本正彦さんと、相模原市の建部由美子さんが意見陳述を行い、そのあと原告代理人の関島保雄弁護士が改めて環境アセスのずさんさと、リニア新幹線工事の環境、市民生活への影響について現状を説明しました。およそ40人が傍聴しました。裁判終了後院内で報告集会が開かれました。



12月15日  
東京地裁前

川本さんは、春日井市明知町で、民家や農地の井戸水が枯渇している現状を報告し、リニア新幹線トンネル工事（発破を使うナトム工法）の影響ではないかとして、JR東海に調査をすべきだという意見を述べました。建部さんは、相模原市内の山地を切り開いて、長さ2キロ、最大幅500メートルのリニア関東車両基地の建設に触れ、膨大な量のリニアトンネル残土で台地を作るために盛り土するのは崩落の危険性があると

専門家が指摘していると述べ、神奈川中間駅の工事を含め裁判長に是非現場を視察していただきたいと要請しました。

関島弁護士は意見陳述の中で、東京（品川）・名古屋間のリニア工事費が認可時点の5兆5千億円から約11兆円に倍増し、開業の見通しも立たないことを指摘しました。そして、岐阜県大湫町では地下水の枯渇や地盤沈下が進んでいて、東京・品川区では地盤隆起が起きており、環境影響を抑え、住民生活を守るという国交大臣のリニア工事認可の正当性は無くなっていると述べ、原告らの主張を認めることこそ裁判所の役割ではないかと訴えました。

### ＜2026年のリニア中間判決差戻し審日程（東京地裁103号）＞

第2回 3月25日（木）15時開廷

第3回 6月26日（金）14時開廷（予定）

第4回 9月28日（月）14時開廷（予定）

## リニアトンネルと導水隧道の接近交差について、川崎市上下水道局が工事監視体制を明らかに～ＪＲ東海「最大変位は４ミリ」

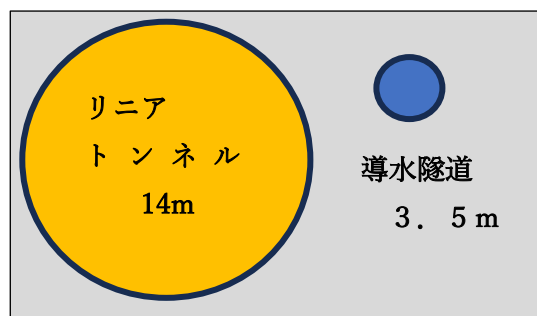
川崎市議会今年度第4回本会議一般質問で、相模原市西橋本で川崎市の第2導水隧道の上わずか4m上にリニアトンネルが交差することについて質疑がありました。質問したのは日本共産党の石川建二市議で、答えたのは川崎市上下水道局の管理者。

質問「リニア中央新幹線のトンネル工事についてうかがいます。これまでも、東京・調布市の陥没事故や品川区の道路隆起など、想定外の事態が起きています。市民に大切な水を運ぶ導水隧道の4m上にリニアトンネルが交差する計画になっています。万が一、導水隧道に被害が出ることになったら、市民生活に重大な影響を与えることになります。工事に際して川崎市とＪＲ東海の間で工事に伴う影響について協議が行われています。監視方法についても協議がまとまったようなのでこの件につてうかがいます。」

答弁「工事の第2導水隧道は相模湖、津久井湖から川崎市の長沢浄水場に水を運ぶものです。リニア中央新幹線の工事におきましても、安全性をしっかりと担保することが不可欠と考えます。本市におきましては、導水隧道の安全性が確保される許容変位範囲が10ミリとしていましたが、ＪＲ東海からは隧道の変位が最大でも4ミリとの答えがありました。実際、工事に関してもその変位をしっかりと確保してまいります。」

### 川崎市は「地表だけでなく導水隧道内部でも変位を監視する」と言うが

答弁続き「トンネルの上方をリニアトンネルが通過する際において、隧道の位置と形状の変化をミリ単位で計測します。現場から100メートル手前にリニアトンネルが達した地点と、現場の前後30メートル間で工事の進捗に合わせて毎日変位を計測します。さらにリニアトンネルが100メートル進んだところでも変位を計測します。普通は地表面の変位を計測しますが、今回は隧道内部で変位を計測するほか、緊急時の連絡手順や対応などについて協議を行い、安全性の確保に努めております。」



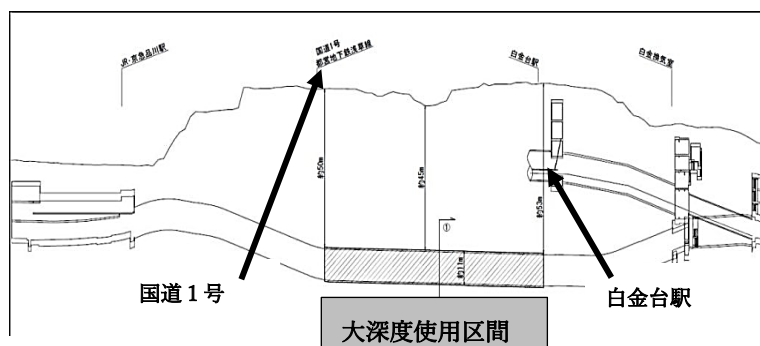
## 東京メトロ南北線分岐工事で事業概要都知事に提出、白金高輪駅から品川駅西口まで2.8キロのうち大深度地下使用は1キロ

東京地下鉄株式会社（東京メトロ）は11月19日、東京メトロ南北線について白金高輪駅で分岐し、品川駅西口まで2.8キロ延伸する事業概要書を小池都知事に提出しました。

南北線の延伸は平成28年（2016年）4月に交通政策審議会が、「リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性に資する路線である」として、この事業を実施すべきとする答申を出しました。そして2021年（令和3年）7月、東京メトロを事業主体として認める答申があり、東京メトロは2022年（令和4年）1月、国交大臣に鉄道事業法に基づく鉄道事業許可を申請し、3月に許可を受けています。また、この事業は2024年（令和6年）6月、東京都が都市計画決定を出しています。

事業については環境アセスが終了し環境影響評価書も出されています。ただし評価書には大深度地下使用の工事については記載されておらず、今回の事業概要書で明らかになったものです。

それによりますと、大深度工事区間は白金台から国道1号線までの1キロで、トンネル上部までの深さは地下53～45メートルとなっています。トンネルの直径は10メートルで、シールドマシンの掘削は直径11メートルになります。



鉄道事業の大深度地下使用はリニア新幹線に次いで2例目ですが、近い品川区でリニア大深度トンネル工事による地盤隆起事故が起きており、この事業でも工事による地表への影響などについて工事方法の再検証を行い住民に対し丁寧な説明を行うべきです。

### 11月23日、登戸駅でリニア街頭宣伝



登戸駅連絡デッキでリニア工事中止を訴える矢沢共同代表

東京・神奈川連絡会は11月23日、小田急線・南武線の登戸駅連絡デッキで、利用客の市民に対し川崎市内のリニア大深度工事の中止を訴えました。

東京・品川区の地盤隆起事故が報道されたこともあって、1時間ほどで150枚の宣伝チラシは市民の手に渡りました。

「頑張ってください」と声をかけてくれる方もいました。

この1年、会員、リニア訴訟原告、サポーターの皆さまのご支援ご協力に対し東京・神奈川連絡会から御礼と感謝を申し上げます。

ストップ・リニア！訴訟は来年5月20日10周年の節目を迎えます。裁判と日常の絶え間ない活動を両輪として、リニア工事の中止とリニア事業の見直しを実現してまいります。来年は午年です。馬力をつけて奮闘しましょう！

2025年12月27日

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会  
共同代表一同

### ここが問題！リニア新幹線ニュース NO. 120

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