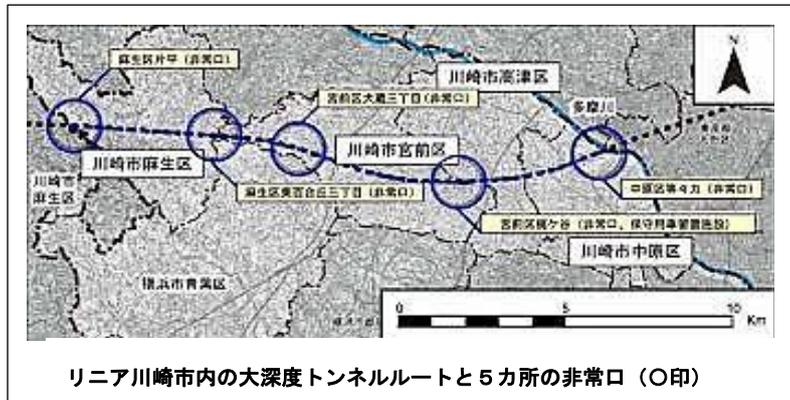


ここが問題！リニア新幹線

第80号 2020年10月24日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

川崎市内のリニア非常口工事が遅れている、梶ヶ谷では24時間工事へ



リニア川崎市内の大深度トンネルルートと5カ所の非常口（○印）

リニア新幹線の非常口工事は左図にあるように左から2番目の東百合丘、犬蔵、梶ヶ谷、等々力で非常口の掘削、地盤整備が行われています。一番左の片平非常口は、非常口工事は行われておらず、工事用道路の用地確保が遅れています。現段階の工事状況について、東京・神奈川連絡会が調査しました。工事は遅れていることが確実となっています。

東百合丘非常口工事 …… 構造物の建設にとりかかったところ



2017年3月着工、2020年9月完成予定だったが、ようやく立坑本体の建設にとりかかった段階で、工事全体は1年半の遅れです。もともとアセス段階で建設場所が未定の段階で大林組が用地を確保していて、リニア談合でも問題になった非常口です。

大深度トンネルの掘削は現状では2021年後半になるものとみられますが、今後の見通しは立っていません。

梶ヶ谷非常口工事 …… 工事が遅れ早くも24時間体制を強行



市内の非常口としては、排出工事残土量は建設士で150万立方メートルと最も多い。うち140万立方メートルは川崎港東扇間掘込部海面埋め立てに使うことでJR東海と川崎市が協定を結んでいます。

現在はケーソン(立坑枠)の沈下掘削中。すでに1年半の遅れで、工事の遅れを挽回しようと24時間作業を行っています。

等々力非常口工事 …… 台風の影響で非常口周囲に10mの止水壁を作る



2018年秋に地盤整備工事着工。2023年3月に非常口完成予定だが、現在盛土の撤去作業の段階。

1年前の台風19号の豪雨で、多摩川が堤防最上部まであと1mに増水。市のハザードマップでは非常口建設地は堤防下にあり決壊すれば6m冠水する。JR東海は高さ10mの止水壁で非常口を囲む方針を急遽表明しています。水害の危険があることはわかっていたのに。

東京・調布市の住宅街で道路が陥没～外環道の大深度地下工事が原因か。リニア大深度工事に影響する可能性も



もしこれが大深度地下工事による事故としたら、「大深度ゆえに工事は安全」と説いてきた事業者の責任はきわめて重大です。詳細な地質・地層調査を怠り、住民に根拠のない安全性を振りまき、不安や疑問を声に挙げてきた住民をだましてきたことになるからです。

10月18日正午過ぎ、東京・調布市東つつじヶ丘2丁目の住宅街を通る市道(幅員5m)が、長さ5m、幅3m、深さ5mに

わたって陥没しました。当日は朝9時半ごろから道路に亀裂が入り地表が沈下しているのを住民が確認していました。穴の中にかなりの水が溜まっていたそうです。

陥没後東京外環道事業者の東日本高速道路株式会社(NEXCO東日本)は付近の数世帯に避難を呼びかけ、夕方にはトラックで土砂を現場に運び応急的な穴埋め作業を行いました。また、陥没原因が外環道工事によるものか確定はしていないが、関係があるかもしれないとして大深度トンネルの掘削工事を中止しました。(上の写真はNEXCO東日本発表から)

現場の住民からは1か月ほど前から「振動が感じられる」との苦情が寄せられていましたが、そのころに真下で東京外環道の大深度トンネルのシールドマシンによる掘削作業が行われていたことがわかりました。調布市長と市議会は10月20日、国交大臣、NEXCO東日本、NEXCO中日本社長あてに道路陥没の原因究明、再発防止、工事再開の際の説明を求める要請書を提出しました。

今回の陥没事故について原因は外環道の大深度工事という疑いが強まっていますが、大深度だから大丈夫だとタカをくくって、きめ細かいボーリング調査など詳細な地質・地層調査を怠ってきた事業者と安易に大深度工事を認めた国交省の責任は限りなく重いと云わざるを得ません。

住民の命を犠牲にするような工事は中止を！外環道の住民が国交省と緊急交渉

調布市の道路陥没事故を重く視た住民や外環道訴訟の原告らが10月23日午前、国土交通省道路課を参議院議員会館に呼んで、事故原因の調査や今後の工事について対応や見解を示すよう求めました。最初に陥没個所のそばに住む市民から、「前から振動や高周波音を感じるようになった。工事事務所に訴えても、民間の方には説明できないという回答で、トンネルが大丈夫なら住民の不安には答えられないという姿勢だ」、「毎晩不安で眠れない状態だ。いつ住宅が陥没するのかと不安がいっぱい」、「私たちの命と引き換えに工事をやれる権利はない。工事はやめてほしい」と悲痛な訴えが相次ぎました。



また有識者会議に住民の参加を求めることや、16kmのルート上の土地と住宅をすべて買い取ってほしいという住民の切羽詰まった声も上がりました。国交省側は住民参加は難しいと答え、原因が明らかになり、補償を含め住民の納得が得られるまではすべてのトンネル工事を中止すると答えました。

最近、トンネル工事が原因の道路の陥没事故が相次いでいます。リニアも首都圏や中京圏で大深度トンネル工事を予定しています。JR東海も厳密な地質・地層調査もしておらず、同じような事故が起きることが十分に予想されます。住民の命にも危険を及ぼす大深度トンネル工事は中止すべきです。

市民意見を封殺する川崎市の環境行政→市民グループが環境局長の撤回求め申し入れ

大規模開発への周辺環境への影響などを審議する川崎環境影響審議会の委員から公害団体などの推進枠を外す川崎市の方針を受け、「宮前区役所・市民館・図書館の移転に反対し鷺沼再開発を考える会」、「小杉・丸子まちづくりの会」、「リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会」、「西加瀬巨大物流倉庫を考える住民の会」、「まちづくり・環境運動市民連絡会」、「川崎公害根絶・市民連絡会」の6市民団体が9月10日、福田紀彦市長と斉藤浩二環境局長あてに以下の申し入れを行いました。

「環境アセスメント制度と同審議会の在り方」に関する

市議会・環境局長答弁の撤回を求めます。



本年3月3日の市議会第1回定例会において、アセスメント制度に関し、見過ごすことのできない質疑がなされました。「アセスメント制度は環境の保全に関する意見を求めているのに、事業計画に反対するなど本来の趣旨とは異なる意見が多数寄せられ、審議の妨げとなっている状況がある」という議員質問に対して、環境局長は「本来の趣旨とは異なる事業計画の是非に関する意見が寄せられ、審議時間が長くなるなどの状況が発生しており、改善する方法として制度の周知方法や意見書の様式の見直しなど検討する」と答弁したのです。

川崎市は、周知のとおり、全国の自治体に先駆けて「環境影響評価条例」を制定し、実効性ある緑保全条例などと相まって、先進的環境自治体との評価を誇ってきました。

ところが、この議会質疑は、そうした評価を根こそぎにしかねない重大な内容を意味するものです。

1. 従来、アセスメントや都市計画決定などの行政手続きを必要とする大規模開発計画については、まず、事業者による説明会が開催されることから始まるのが常でした。そこで出された市民の多様な疑問、心配については、後続するアセスメントや都市計画決定などの行政手続きの中で十分審議検討されると答えられてきたのです。ところが、直近の「鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業」でいえば、地域住民が開発行為者である「鷺沼駅前再開発準備組合」にアセス等の手続きの前に「事業計画の詳細について説明会を開いてほしい」と再三申し入れましたが、実現しませんでした。やむなく、「鷺沼再開発を考える会」の代表が渋谷の東急本社に出向きましたが、なんと申し入れの面会要請すら拒否されてしまったのです。

また、川崎市は、第1種という大規模開発にも関わらず「住民に説明しなければならぬ理由はない」として、東急の住民説明会拒否を容認していたのです。アセス審議会でもそのことが議論となり、会長から「鷺沼開発問題は区役所等公共施設の移転を伴い区民生活に少なからぬ影響を及ぼすことから事前に住民に対して丁寧な説明をしていただきたい」という趣旨の異例の提言がなされました。

そもそも、事業計画が、環境に回復不能な重大な影響を及ぼすことを心配する市民が、事業計画の内容を知り、見直しを求めることは、なんら非難されることではありません。「審議時間が長くなる」(環境局長答弁)などといって、市民意見を封殺しようとするのは、「市民参加」が保証されている現行アセスメント制度そのものを根本から変質させようとするものといわざるを得ません。

また、環境局長は、意見書様式の見直しについても言及しておりますが、川崎市自治基本条例にも市民の権利として明記されている市民の意見表明権に万が一にも制限を加えるようなことは、断じてあってはならないことを付言しておきたいと思えます。

2. 審議会の在り方について

現在、環境影響評価審議会は、委員20名で組織され、学識経験者13名、市民委員7名(5名は団体推薦、2名は公募)となっています。ところが、川崎市は突然、来期から団体推薦の5人枠をなくし、学識経験者18名、市民委員は2名とするとして、この8月に市民公募2名の募集をかけました。

この突然の変更は重大です。「川崎市環境影響評価審議会委員の構成及び選任基準」(2006年6月28日、局長決済)は現在も生きている方針です。

審議会の議論を傍聴していると、学識経験者の方々はご自身の専門分野以外に関しては意見表明を控える傾向があると感じます。これに対して市民委員は、市民目線でもとらえた事業者案の環境保全上の問題点を率直に指摘し、市民ならではの存在価値を実感できます。市民委員を少なくすることは、アセス審議会の審議内容と、直接に影響を受ける市民の感覚との乖離を生み出すことになることと危惧します。

私たちは団体推薦枠をなくし、市民委員を僅か2名に削減することには反対です。方針の見直しを強く求めます。

以上

静岡県のリニア工事差し止め10月30日地裁に提訴 18日の訴訟の会総会で決定、現状で水利者が原告の半数



リニア新幹線の建設工事に反対する大井川流域の住民らが18日、静岡県リニア差止訴訟の会の発足集会を静岡市内で開き、JR東海を相手に静岡県内10.7キロの工事の差し止めを求める訴訟を30日に静岡市内に起こすことを決めました。

原告は18日現在で水利者40人(農業者12人)を含む82人で、訴訟を支援するサポーターは116人集まっています。原告・サポーターは増える見通しです。

原告共同代表に選ばれた島田市の農業桜井和好さんは「農業は水が命であり、大井川の水を守らなければならない」と決意を表明しました。同じ共同代表には牧之原市の市議大石和央さんも選ばれました。会場からは訴訟の会の充実(役員の増員)や原告を大幅に増やそうという提案もあり、今後する検討することになりました。

弁護団は14人で構成され、西ヶ谷、阿部の両弁護士が事務局長、事務局議長に就任し、原告団の事務局長には芳賀直哉さんが就くことが決まりました。

なお、提訴日の30日原告団は10時45分静岡弁護士会館に集合し、11時に静岡地裁に訴状を提出する予定です。

今回静岡県リニア差止訴訟が提訴されれば、2016年5月のストップ・リニア！訴訟、2019年5月の南アルプス市訴訟に次いで工事中止を求める3番目の住民訴訟となります。このほかにも山梨県ではリニアまんが訴訟が起こされ今後東京高裁で二審の裁判が行われる予定であり、東京でも大深度地下工事中止を求める訴訟の準備が進められています。



右から阿部、西ヶ谷、横山の各弁護士

山梨実験線でリニア改良型走行実験を公開

JR東海は10月19日、山梨実験線で報道陣を招き、リニア新幹線の新型車両の时速500キロの走行試験を公開しました。(写真はJR東海)

報道によりますと、記者は従来型と改良型の2種類の車両に乗り500キロの速度を体験しました。一般の試乗会の実施時期は未定だということです。車両が改良されようとリニアの安全が保証されたとは言えません。

工事の遅れを隠して、改良型の公開というやり方はJR東海の焦りを示していると言えます。



リニア工事からブナの木を守ろうのポスターできる



問合せ greenhands1997@gmail.com 宮下さん

ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 80

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