

# ここが問題！リニア新幹線

2016. 3. 25発行 NO. 41 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

<http://web-asao.jp/hp/linear>

## 川崎市は、「リニア工事に当って具体的計画が出てから対応する」でいいのか～市議会まちづくり委で陳情審査

3月14日午前10時過ぎから、川崎市議会まちづくり委員会で、東京・神奈川連絡会が提出したリニア関連3件の陳情審査が行なわれた。「工事ヤードについて市として改めて環境影響評価（アセス）を行うべきではないか」、「工事残土を処理した排水を河川や下水に流す際は市として厳しくチェックすべき」との意見が出された。また、「工事計画が決まり、その通り進められてしまえば住民意見が反映されない。JR東海に早く情報を出させ、早期に対応を考えるべき」との意見もあったが、市側はJR東海からの情報不足を認める一方、積極的に情報収集やJR東海からの説明を迫っていないことが明らかになった。審査の結果、陳情2号（市内に環境保全対応事務所設置を）と18号（残土処理について再度アセスを）は継続審査、17号（説明会の実施を）は趣旨採択となった。以下は委員会での質疑の概要……。

（ま局＝まちづくり局蔵内リニア担当課長が主に発言）

委員 工事による振動や騒音などの影響を丁寧に住民に説明しないのか？

ま局 JR東海は工事説明会で詳しく説明している。

委員 今まで丁寧な説明がされていない。住民が納得するやり方が必要だ。トンネル工事や供用に伴う立坑からの騒音はどう防ぐのか。

ま局 シールド工事の音が漏れないよう防音対策がなされると聞いている。

委員 それについて説明があるのか、トラックの台数なども説明会で明らかになるのか。

ま局 工事説明会でなされると思う。

委員 工事残土処理の際、どこに流すのか、また安全対策はどうなるのか

ま局 排水については国の法令や県条例、最も厳しい市の条例に照らして処理が行なわれる。

委員 排水中の物質については常時チェックするのか。

ま局 排出基準があり、防止対策について事前に事業者と協議する。

委員 自然界にも有害な重金属がある。住民が不安を持っているのだから、サンプリングでなく常時監視が必要だ。もし矢上川に流したら誰が責任をとるのか。

ま局 環境局と連携を取り市条例に基づき対応する。JR東海からどのように排水するのか明らかになった時点で下水道局とも連携して対処する。

委員 梶ヶ谷の非常口予定地の面積はどのくらいか。

ま局 JR東海からは具体的に広さは聞いていない。（聞いて下さいとの発言に）はい。

委員 概算だが1万2千平方メートルある。プラントがつくられるが、建物や処理施設の建設で市の許可が

梶ヶ谷貨物ターミナル



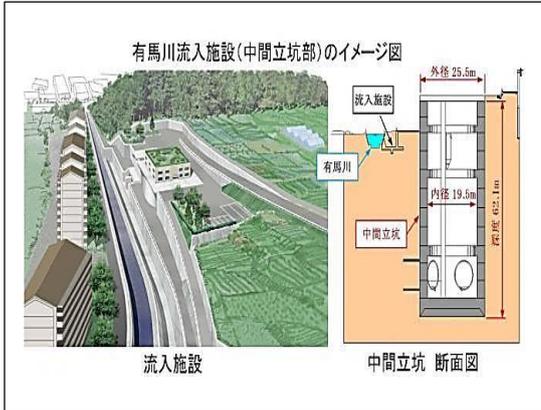
必要なものはあるのか。

ま局 非常口の建設は市の総合調整条例（次ページ下に解説）に沿って行われる。

委員 プラント建設も市が関ると考えていいのか。（はい）。1万平方メートルともなれば、市条例だけでなく、環境アセスの対象になるのではないかな。

ま局 簡易アセスにはあたらない。リニア関連施設についてはアセスは行われている。

委員 国のアセスから漏れているところはアセスを行うべきだ。梶ヶ谷の立坑工事予定地のそばで県の矢上川雨水貯留管工事が行なわれている。住民にとってはダブルの工事になる。事業間の工事調整は行われるのか。



(矢上川貯留管の流入施設と立坑。立坑の深さは62m)

## 「市として残土の処分先を注目している」

ま局 矢上川事業は整備事業としてアセスは行われている。それぞれ工事が進められる。

委員 それぞれでは困る。矢上川の貯留管トンネルはこれから本格工事になる。どこかが調整しないと住民への影響が出る。

ま局 県と河川環境部局が対応する。

委員 県や JR 東海に対し市が調整したいと知らせるべきだ。次に残土問題だが、市の港湾調査は3月末に最終報告があるということだが。

## 「活断層あってもシールド工法なので安全」「新横停車のぞみの減便は聞いていない」

ま局 公表についてはまだ港湾局とは話していないが、どのように公表するか聞いてみる。

残土だけの問題ではなく、港までの経路や踏切対策も問題となる。港湾の話は民間同士の契約となるので、JR 東海とも協議する必要がある。市としても残土の処分先に注目しているので、JR 東海には早くその処分先を明らかにしてもらいたい。

委員 立川断層など、市内には活断層が延びている。市内にはトンネルが崩れやすいところがあるのではないかな。

ま局 シールド工法なので安全性に問題はないと考える。

委員 断層に沿ってトンネルがズタズタになり工事が中止となったケースも多い。市としても安全性について研究する必要があるのではないかな。

ま局 国の機関と JR 東海が調べたので、川崎の大深度にトンネルを掘っても安全だと考える。

委員 これだけの大工事であり、あらゆる場面を想定して対策すべきだ。リニアが出来ると、新横浜停車の「のぞみ」が大幅減になる。市民にとってマイナスの影響だ。

ま局 開業時に運行ダイヤを考えるとっている。減らされるとは聞いていない。

委員 工事残土は工事プラントに置かれるのか。

ま局 聞いていない。もし置かれるなら市の条例で対応し影響しないような対策を求める。

委員 これまで住民から何度も陳情が出されている。市としてもこうなりましたという情報を住民に知らせるべきだ。立坑ができる5か所に情報を知らせる掲示などをすべきだ。また、トンネル上の地価の下落を心配する声が出ている。補償をすべきではないかな。

ま局 大深度地下の考え方として、地表には何ら影響ないというのが前提だ。もし影響があるなら補償もあるとされている。（以上の一括審査を経て、3件の陳情は前述のような扱いになった）。

市としての回答は質問にきちんと答えていない。「川崎市にとってリニアはメリット無い」と言いながら市民から「迷惑どころか長期工事と残土運搬でとんでもない被害が出る」と不安の声が上っているのに

JR東海からの情報待ちの姿勢は情けない。プライドと主体性を発揮してもらいたい。

(注) 以上は正式な速記録ではありません。傍聴者のメモを元に概要をまとめたものです。

## 3月17日、山陽道八本松トンネルで多重衝突、 2人死亡71人けが～相次ぐ道路・鉄道のトンネル事故

3月17日午前7時半ごろ、東広島市の山陽自動車道八本松トンネル(844m)で貨物トラックが乗用車に衝突、さらにほかのクルマに衝突するなど5台が関係する多重炎上事故があり、女性を含む2人が死亡、煙を吸うなどして71人負傷した。昨年来、道路トンネルや鉄道トンネル内の発煙や火災事故が相次いでいる。火災が発生したケースでは犠牲者が出ている。また、火災が発生すれば煙がトンネル内に充満し脱出を困難にし、死傷者を増やす結果となっている。



(出典: obs.twimg.com)

### 北海道新幹線は開業したが、青函トンネルでは3件の事故発生

最近の鉄道事故で目立つのは、青函トンネル内での事故である。まず昨年4月3日、特急列車の車両から煙が出て、緊急停車した。乗客124人は軌道脇の通路を2kmあまり歩いて、(現在使われていない)旧竜飛海底駅まで歩き、駅からの斜坑に設けられていたケーブルカーのピストン輸送で地上に脱出した。事故発生から避難完了まで5時間半を要した。もし停電になっていたらこのケーブルカーは使えず、乗客は1317段の階段を登らなければならなかった。次いで、昨年11月22日にはJR貨物の新型機関車がトンネル内で発煙事故を起し緊急停車した。さらに今年に入って2月9日、JR北海道は新幹線車両(H5系)を使ってトンネル内で避難訓練が行われた。訓練には250人が参加、この車両に乗って訓練現場に向かった。ところが送電の切り替えミスで停車し、20分間立ち往生した。救援列車到着まで30分かかったという。

トンネル内で火災事故が発生した場合は速やかにトンネル外まで走行するというのがJR各社のマニュアルだが、事故の状況によって緊急対応もマニュアル通りになっていないのが現実だ。

火災でトンネル内で動けない場合は大惨事になる～その可能性を示したのが次のケースである。

### 5年前のJR北海道石勝線のトンネル火災、あわや大惨事に



2011年5月27日午後10時前、北海道のJR石勝線を時速110kmで走行していた6両編成の特急列車がトンネル内で脱線し車両から出火、トンネル内は炎と煙に包まれた。運転士は事故に気づき無線連絡し、指示に従ってエンジンを停止させたため、車内は真っ暗となった。4人の乗務員の避難指示が遅れたため、乗客248人は風上に向かって500m歩きトンネルから脱出し生還した。事故後、JR北海道は安全対策の強化を図り、再発防止に万全を期

(焼けたされた事故車両・運輸安全委員会) すとしていたが、その後杜撰な保守管理が次々に明るみに出たり、相次ぐ青函トンネル内の事故を見るにつけ、JR各社は本当に乗客の安全確保に最善を尽くしているのかと疑いたくなる。

ちなみに青函トンネルの長さは58.5km、リニアの南アルプストンネルは25km。山岳部では約5kmおきに斜坑が設けられ、地上の非常口に続くが、この斜坑にはケーブルカーもエスカレーターも無い。

**川崎市総合調整条例とは・・・**「面積が500㎡以上の事業区域において行われる建築行為及び開発行為を対象に総合的な調整を図るため、事業者及び市民相互の理解及び協力を推進するための手続きを定め、良好な市街地の形成に資することを目的としている」(川崎市HP)

# 原発ゼロへのカウントダウン in かわさき集會に1200人 リニア・ルートや工事の影響、残土処理など問題点を展示

高浜原発3・4号機の運転差し止めの仮処分命令から間もない3月13日、川崎市・中原区の中原平和公園で、第5回原発ゼロへのカウントダウン in かわさき集會が行なわれ、曇り空ながら風も無い穏やかな天候に恵まれて昨年を上回る1200人の市民が参加しました。集會に合わせて公園内の広場には31の市民グループのブースが開かれ、脱原発への取り組みを紹介するさまざまな展示や飲食、書籍、福島県物産品の販売が行なわれ、家族連れなど多くの市民でにぎわいました。



メインステージの集會で、ゲストとしてスピーチした「チェルノブイリ子ども基金」代表で、「未来の福島子ども基金」世話人の向井雪子さんは「ベラルーシの子どもたちはチェルノブイリ事故で被ばくし今なお困難な状況にある。福島の子もたちも同じように健康や教育の面で厳しい暮らしを強いられている。私たちは継続的に子どもたちの未来を見守らなければならない」と語り、支援と協力を訴えました。

つづいて福島原発事故で被災し現在は京都で教育に携わる日本人初の宇宙飛行士・秋山豊寛さんは、福島事故の検証もない

まま原発再稼働を進める政府を強く批判するとともに、「私たちシニア世代が反原発で頑張っている後ろ姿を見て、いま若者たちが立ち上がっている。福島の現実はまだ暗いままだが、原発をやめさせようという私たちの活動の未来は明るい」と述べ、参加した市民を励ました。

東京・神奈川連絡会は会場広場でブースを設け、川崎市内16.3kmのリニアルートを図で示すとともに、着工したら市民生活や自然環境に大きなダメージを与える、とりわけ残土処理について行き先が決まっていないなどリニアの問題点を紹介するパネル展示を行いました。また会場内やブースで、「脱原発社会に大電力を消費するリニアは要らない」という内容のチラシと、ストップ！リニア訴訟への支援を求めるパンフ各300枚（部）を配布しました。

集會は最後に「原発所在地や海外の反原発市民と連帯し、世界が原発ゼロになる日を目指して活動を進めて行こう」という集會アピールを採択し、午後2時半からプレーメン通り⇒元住吉・木月住宅街⇒法政通り⇒小杉駅グランツリーのコースで「原発ゼロへの行進」（パレード）を行いました。

採択された集會アピールには、「リニア新幹線は安倍政権の国土強靱化計画の柱です。東海道新幹線の3倍以上の電力を使うリニアは、脱原発社会の実現を目指す国民の願いに逆行するものです。川崎市民として、自然環境と市民生活を壊すリニア新幹線の着工に私たちは反対します」という文言も入っています。

**2016年の会費納入をお願いします。**

年会費 2,000円

振込先 振替口座「記号番号

00120-3-489093

口座名

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

**ここが問題！リニア新幹線 NEWS 41号**

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