

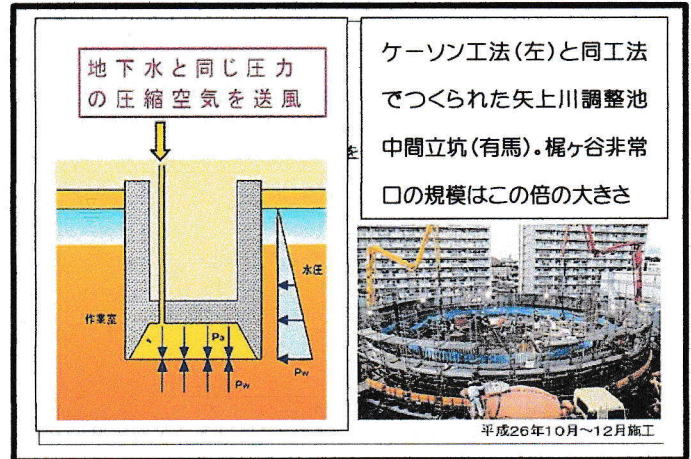
# ここが問題！リニア新幹線

2017. 3. 18発行 NO. 52 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

矢上川雨水調整池事業への影響必至～3月10日市議会まちづくり委員会でリニア陳情審査

3月10日午前10時から川崎市議会まちづくり委員会が開かれ、東京・神奈川連絡会が提出した陳情3件の一括審査が行われた。審査されたのは以下の陳情。

- ①陳情第2号「中央新幹線川崎環境保全事務所の設置をJR東海に求める陳情」(平成27年5月14日受付)
- ②陳情第18号「JR東海のリニア新幹線工事の地域説明会での梶ヶ谷立坑の泥水処理の回答の検証と、必要によっては再度、川崎市アセス実施を求める陳情」(平成27年6月30日受付)
- ③陳情第81号「中央新幹線の川崎市内工事計画の詳細な内容説明をJR東海に求める陳情」(平成29年2月13日受付)



## 「リニアより矢上川雨水貯留管の方が大事」～梶ヶ谷非常口工事と競合に委員から本音

この日の審査では、1月14日、18日に行われたリニア東百合ヶ丘非常口工事説明会と3月4日、5日、7日に行われた梶ヶ谷非常口工事説明会を受けて、各委員から意見やまちづくり局に対する質問があった。初めに、陳情にもあるまちづくり局交通政策室幹部の「リニアは川崎市にとってメリットがない」という準備書後説明会での発言について委員から質問があり、この幹部は「直接的なメリットがないという趣旨であり今もそのことは変わらない」と答えた。

これを受けて質問した委員も、「市民にメリットないことはわかる。家屋調査も工事ヤードから30m以内に限定すべきでない。市もそうさせないようにすべきだ」と述べ、さらに、東百合ヶ丘の工事ヤードに入るため7台の工事車両が尻手黒川線に待機することについて、「朝一番のクルマが多い時にこうした状況になれば、川崎にとって幹線道路という血管が詰まることになる。市はそうならないようJR東海に改善させるべきだ」と求めた。

JR東海は説明会の中で、非常口工事について環境保全計画書を示し、そこに示している工事に関する環境保全対策が住民との約束事だとして、この計画書は説明会後に県や市に提出しホームページに掲載したという。しかしモニタリングの範囲の拡大や回数の増加、住民へのデータの定期的な公表など、説明会で住民から出された要請が全く取り入れられておらず、明らかに説明会前に作製したものであり、説明会が形式だけのものだったことを物語っている。それゆえ、委員会でも住民意見と同じ内容の指摘が各委員から出された。例えば、梶ヶ谷の工事車両の走行について交通指導員の人数を増やすとか、尻手黒川線に路上駐車しないことなどである。このように住民や市議会の要請や指摘に答えられないままJR東海が着工することになれば住民はたまったものではない。

また、(説明会で住民から質問があり、初めて明らかになった)矢上川雨水調整池工事とリニア梶ヶ谷非常口工事のバッティング問題や、(私たちが市上下水道局に聞いて初めて明るみに出た)東百合ヶ丘非常口から僅か40mの地点に川崎市の上水道管(直径2.5m)が埋まっている問題は、市や市民にとって重要な事柄である。委員会では雨水調整池のほうがリニアよりも大切だと委員の声もあった矢上川雨水調整池工事との競合についてJR東海は「その事業の詳細が未定なので調整はこれから」と説明会で答えている。工事車両や工事時間の調整については工事前に行うべきであり、そうでないとリニア工事が優先されることになり、周辺住民の不安は解消されない。委員会は3件の陳情について継続審査となったが、JR東海が工事着工を急ぐ状況であり、市も市議会も真摯に住民の声を受け止め、リニア工事がもたらすであろう深刻な事態の解決を先延ばしにすべきではない。

## リニア東百合丘立坑(非常口)工事についてのJR東海宛申入れ書 (2月1日提出、概要)

今回の立坑予定地は旧日本合成ゴム研究所跡地で高台にあり、この高台を市道尻手黒川線まで約 12m 切り下げ後、立坑の掘削に入ることになります。この立坑はおそらく世界でも日本でも前例がないと思われる直径約 39m 深さ 100m のとてつもない巨大なもので、しかもそれを住宅街で行なうことは異常というほかありません。それだけにこの工事が始まれば想定外も含め様々な問題が起こってくるのが予想されます。

立坑のみでなくトンネル工事も含めれば 10 数年に渡り住民の平穏な日常生活は奪われます。このような住民の被害を少なくするために、施主である貴社は、施工前に土壌汚染や地下地盤(地層構造)、地下水脈などをボーリング調査し、万全な対策を作成して川崎市と住民に説明すべきです。そして住民が求める工事協定を取り交わすことは施主として最低限の義務です。ところが、貴社は再三の要求に応じようとしていません。なぜ結べないのか。改めて施主として下記の義務を果たすことを求めます。

1. <残土処分> 着工直前の工事説明会なのに膨大な残土の処分先が半分しか決まっていないというのはどういうことか。全ての処分先が決まらなければ残土はそのまま放置されかねない。着工を延期すべきである。
2. <土壌汚染> 合成ゴム跡地なので豊洲のように土壌汚染が心配される。ボーリング調査しその結果及び対策を市、及び住民に報告すべきである。
3. <地盤沈下> 地層構造や地下水脈がどうなっているのか、掘削地を数か所ボーリング調査すること。巨大立坑工事で土圧変化や地下水脈変化などで地下水噴出や流れが変わるなどによって、福岡であったように地盤沈下が住宅地で起こる可能性も出てくる。福岡では陥没地から 100m 離れた所でも沈下が発生した。従って十分な調査と対策を市と住民に報告すること。
4. <家屋調査> 北側住宅の前方は約 12m 切り下げるので崖地(法面)になる。又マンションを含む周りの住宅地も立坑掘削に伴う長期にわたる振動と土圧、水脈変化で住宅地の地盤沈下、傾くなどが心配される。家屋調査を現計画より広範囲にわたって丁寧に行うこと。必要な場合、JRは騒音計、振動計を各戸に貸与し、住民が工事の影響をモニターできるようにすること。影響・被害が出た場合は、工事を中止し、対策を講じること。
5. <交通渋滞> 工事ヤード前の尻手黒川道路はごみ焼却場、資源ごみ処理場、ヨネッティ、スーパーいなげや、川崎記念病院、特養ホームなどの介護施設、田園調布学園大学、幼稚園、保育園、マンションなどが立ち並び慢性的な交通渋滞にある。そこへ 1 分間に 1 台もダンプカーなど工事車両が往来すれば渋滞は一層深刻になり、一般車両が迂回し住宅・通学道路へ進入することになりかねない。交通事故や車排気ガスによる汚染の増大は避けられない。特に住宅地であり保育園、幼稚園、老人施設も多い中で喘息発症の危険度が高くなる。これに対し貴社は工事車両の通行は数%増えるだけで影響は少ない、又工事ヤードへ入るダンプカーの運行は監視員を配置し、川崎記念病院の西側に待機駐車させ連絡をとり合うとか、車両運行計画表ではピーク日数は少ないなどと説明しているが、これはあくまで説明のための机上の見積りであり、工事の進捗は天候状況、作業員数、交通状況、残土発生量などは実際と見積りは違うのが常識で工事は遅れ一層住民の苦痛は増大する。監視員はもとより排気ガスによる喘息の原因である PM2.5 や二酸化窒素を常時監視・記録する器機を少なくとも尻手黒川線道路側に 2ヶ所、住宅側に 2ヶ所設置すること。
6. <大深度工事> 大深度トンネル工事が始まれば周辺の住宅地価は下がる可能性が高い。また、引越したくても買い手はつかず、住民は財産権の侵害を受けることになる。この場合、当然貴社の責任において補償すべきである。
7. <工事協定書> 主な問題点について上記したがこれらについて住民及び川崎市と工事協定書なり確認書を結ぶことを求める。以上

(申し入れ書は川崎市議会議長、市まちづくり局長、麻生区選出市議にも示した)

「工事車両の調査はシールドトンネル工事に1回」、「水質検査のデータは公表しない」～周辺住民の不安に応えないJR東海の姿勢(回答概要)

2月1日にJR東海神奈川工事事務所川崎分室に提出した申し入れ書に対する回答が23日と3月8日に分室でありました。相変わらず文書で回答はしない、事務所に入れるのは3人までという姿勢でした。回答の場には、矢沢、山本、伊藤(清)が参加しました。以下JR東海との質疑内容です。

#### <残土処分について>

－2月23日－

JR:残土については、引き続き自治体やJCR(建設資材公益利用センター)を窓口として処分先を探していく。

質問:立て坑工事による残土の処分先は見通しが確実なのか?

JR:立て坑工事に着手するまでには処分先を決める。

質問:運搬車両170台というが、何回往復するのか?

JR:170台は残土の予測量から割り出している。

質問:1日のどの時間帯に何台になるのか再度説明して欲しい。

－3月8日－

JR:1日当たりの運搬車両台数は50～60台で、稼働時間は午前9時から午後5時までだ。

#### <土壌汚染について>

－2月23日－

JR:平成15年にJSR(日本合成ゴム)が解体工事した時に土壌汚染の調査を行い、川崎市に報告済みで、土壌汚染は無いと聞いている。

質問:JR自身がその調査報告書を見て安全だと確認しているのか?

JR:出土検査は、搬出時にチェックするので問題ない。

質問:調査報告を確認してもいなくて安全だと言えるのか?本来は調査して安全性を確認するのが当然だ。それが無いなら豊洲と同じだ。JSRの報告書を確認しているのか、JR自身が自主調査する気があるのか、再度回答せよ。

－3月8日－

JR:JSRから土地の引き渡しを受けた時に川崎市環境局に提出した同じ調査書を確認した。JRとしてもボーリング等の調査を工事前に行う。

#### <地盤沈下について>

－2月23日－

JR:立て坑より北側に、深(100m)浅(30m)2本の観測用井戸を掘り、1年前から計測している。また、南側にも一か所参考用の井戸(30m)を掘って観測する。民家の井戸にも1か所自動計測器を設置して観測する

質問:それなら水位、水質検査のデータを開示してほしい。

JR:我々が責任をもってやるのでデータの開示はしません。

質問:開示しないのはおかしいではないか。住民に安全・安心を与えるのであれば開示するのが当然だ。

－3月8日－

JR:環境保全計画書に測定結果を記している。地質調査については数本

のボーリング調査をして概念図を作成した。

#### <家屋調査について>

－2月23日－

質問:切土によって土圧が変化するので家屋調査は広範囲にすべきだ。影響がないというなら、その根拠を示してほしい。

JR:ヤードから30mの範囲で家屋調査するというのは都市部の公共工事の経験から。

質問:住民から騒音計や振動計が必要だという声があった場合、JRは住民に貸与するか。

JR:工事の影響が心配な住民の方から要求があった場合は具体的に検討する。

質問:影響・被害が出た場合には工事を中止し、対策を講じるのは当然だよな。

JR:そのような場合は対応します。

質問:周辺の住民が問題あった時、現場責任者に連絡できる体制になっているか?

JR:現場責任者に連絡されれば我々に届くようになっている。

－3月8日－

JR:工事ヤードの北側境界付近に騒音や振動の観測電子表示板を設置する。家屋調査の範囲は30mの範囲は変えられない。

質問:切土による土圧変化をシミュレーションもしないで、調査範囲を30mに限定するのは問題だ。

#### <交通渋滞について>

－2月23日－

JR:大気汚染のモニタリングは、シールド工事のピーク時に実施し、それまでの間は工事車両の台数をコントロールする。

質問:切土・坑工事の期間にはモニタリングはやらないということか?

JR:工事ヤード内のモニタリングは実施するが、ヤード以外のところは工事車両が少ないのでモニタリングまではしない。

質問:工事ヤードの中だけやれば良いという話ではないだろう。住民の立場に立つなら道路の常時計測は当然だろう。再度回答せよ。住民が10年も工事の影響は耐えられないとして引越すような場合は何らかの補償は考えるか?

JR:後日回答する。

－3月8日－

JR:被害が発生したという住民の苦情については、個々に状況を確認して対応する。

#### <大深度工事について>

－2月23日－

JR:大深度トンネルは地上に影響がないので、補償は考えない。

質問:トンネルの上にある不動産と、それ以外の条件にある不動産では、売買されるときに価格が違ってくるのは市場の原理で、法的に責任が

無いというとは違う。JRが住民に納得を得ようとするなら考慮すべきだ。

#### <工事協定書について>

—2月23日—

JR:2日以降に「環境保全計画書」を関係自治体(神奈川県、川崎市、横浜市)や、説明会対象の自治体に渡している。計画書の内容を踏まえうえて、工事確認書を東百合丘町会と交わした。原案は地元からの要求を入れてJRが作成。

質問:他の町内会とは協定書を交わすのか?

JR:地元の町会との協定書が他にも共通の内容なので、JRとしては他とも締結する気はない。町会側が締結したいということであれば検討する。

質問:この協定書については川崎市に連絡はしたのか?

JR:確認して回答する。

質問:尻手黒川線から、いなげやの横から右折して工事ヤードの北側道

路を迂回する車両が多くなることが予想され、この迂回車を規制するような対策をとらないのか?工事協定書にはこのことは含まれているのか?

JR:地元町会と協定した個別問題なので公開は控えたい。

質問:なぜ隠そうとするのか?市議会でも問題になりますよ。個人ではなく自治会と締結したのなら公開しないとJRも自治会の立場がおかしくなりますよ。

JR:他の自治会から締結したいとの要求があれば考える。

—3月23日—

JR:地元との個別の協定なので市にも連絡していない。環境保全計画書が前提で、そのうえで地元から要望があれば個別の工事協定については考える。

質問:JRが一部町会との協定を結んでその内容を住民にも知らせないというのは問題だ。

以上

### リニアトンネル工事に新たな問題が発覚… 川崎市の地下導水管とわずか4mで近接交差

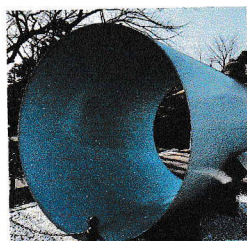
川崎市もJR東海もこれまで一切明らかにしていなかった問題が発覚しました。最初に気づいたのは相模原連絡会で、相模川や酒匂川から相模原市・町田市を経由して川崎市の浄水場まで20km以上にわたって地下に敷設されている川崎市の導水管(一部は横浜市と共用)が相模原市や町田市、それに川崎市麻生区上麻生の5か所でリニアのトンネルと近接して交差することが分かりました。

中でも、相模原の西橋本では、直径3.5mの導水管の4メートル上を直径13mのリニアのトンネルが横切る予定で、リニアの工事や供用によっては振動による地盤の動きで影響を受ける可能性があります。

また、東百合ヶ丘の非常口から僅か40mのところには潮見台浄水場への導水管があり、ここも工事による影響を受ける可能性があります。し上下水道局はJR東海に対しポーリングなどで詳しい影響調査を実施し結果の報告を求めています。

横浜市との共用管は耐震強化が急がれており、東京・神奈川連絡会と相模原連絡会、それにかわさきの安全で

おいしい水を守る会は、神奈川共同行動日の3月17日、横浜市西谷浄水場を訪問し、現状の説明と耐震強化策の実施を要請しました。



一日70万トン運ぶ導水管

### 原発ゼロカウントダウン in かわさきでブース展示



福島原発事故からほぼ6年目にあたる3月12日(日)、川崎市中原区の平和公園で6回目となる『原発ゼロへのカウントダウンinかわさき』のイベントが行われ

1500人の市民が参加し、改めて原発再稼働阻止と脱原発社会の実現に向け決意を新たにしました。

集会には福島原発事故被災者のほか、元京都大学助教の小出裕章さんがゲストとして野外ステージで挨拶しました。小出さんは「事故の深刻さからして私たちが生きているうちに放射能が消えることはない。これからも川崎の皆さんのように、立場の違いを乗り越え、福島の皆さんに寄り添い、粘り強く頑張りましょう」と呼びかけました。

東京・神奈川連絡会は今年もブースを設け、リニアは不要であるとして工事中止を求めた展示と300枚のチラシ配布を行いました。

集会の後参加者は平和公園→元住吉プレーメン通り→武蔵小杉駅のコースでパレードしました。

### ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 52

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