

# ここが問題！リニア新幹線

2017. 4. 22発行 NO. 53 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

## リニア新幹線川崎市内の工事計画についての新たな問題点

### (1) 工事規模の拡大

- ①非常口の直径は準備書段階では直径30mが基本と説明されていたが、今年の説明会で示された工事計画では39~50mになっている。とくに梶ヶ谷非常口については直径50mと巨大化し、さらに保守用車両基地の資材搬入口も直径30mであり、工事規模は明らかにこれまでの説明より格段に大きくなり、その影響を考えれば、環境影響評価をやり直す必要がある。
- ②工期の短縮も重大である。梶ヶ谷非常口については評価書では1年目を地中連続壁工、2年目が掘削工、3年目が構築工だったのを、2年目の掘削工に合せ3工事を同時スタートさせることで、全体の工期(評価書では11年)が1年短縮されている。(説明会で追及され2017年3月評価書を訂正)。これは着工の1年遅れの結果で、工事の密度が高まり、周辺への影響は増大する。
- ③梶ヶ谷非常口建設でニューマチックケーソン工法採用。圧搾空気を送り込むことから、地下水の流れに影響出る。(JR東海は事前に半径1km以内の井戸の水位や地下室について調査。対象は9千戸)
- ④梶ヶ谷非常口工事で生コン車一日700台の走行。非常口工事でコンクリート打設時(月1~2日)に周辺道路を走行。周辺住民は工事車両の違法駐車、幹線道路の渋滞、生活道路・通学路での交通事故を懸念しており、小学校周辺通学路に安全指導員の多数配置などを求めているが、JR 東海は「状況を把握してから検討する」との回答であり、周辺住民への配慮が著しく欠けている。

### (2) 県の公共工事と近接場所で同時実施

- ①県の矢上川雨水調整池建設工事がほぼ同時に行われる。地下に貯留管トンネルを掘るためシールド発進坑として立坑を掘り、完成後は雨水取り入れ口として活用。この立坑は直径25mで、リニア非常口の工事現場に隣接した場所につくられる。リニア2本、雨水調整池1本の計3本の工事の影響を受ける。
- ②JR 東海は矢上川調整池工事の詳細が決まってから事業間調整を行うとしているが、二つの事業の複合的な環境影響調査はもちろん行われていない。双方の工事前に事業間調整しないと、工事車両の倍増、工事時間の実質的拡大などによる複合影響は避けられない。
- ③両方のトンネルのルートを見ると1カ所で交差する。矢上川の貯留管トンネルは梶ヶ谷シールド発進坑からあまりにも急こう配で下に下がっており、リニアのトンネルを避けるためにそう設計した疑いもある。

### (3) 川崎市の上水道導水管がリニアのトンネルと5カ所で近接交差

150万川崎市民の水道水は全て相模川や酒匂川から2本の導水管(トンネル)により市内の浄水場に運ばれてくる。この2本が相模原市で3カ所、町田市で1カ所、川崎市内で1カ所リニアのトンネルと近接交差する。中でも相模原市西橋本では導水管の上部から4m上をリニアのトンネルが横切ることになり、工事や供用による水道管への影響が危惧されるが、こうした事実は県民や川崎市民には一切知らされていない。

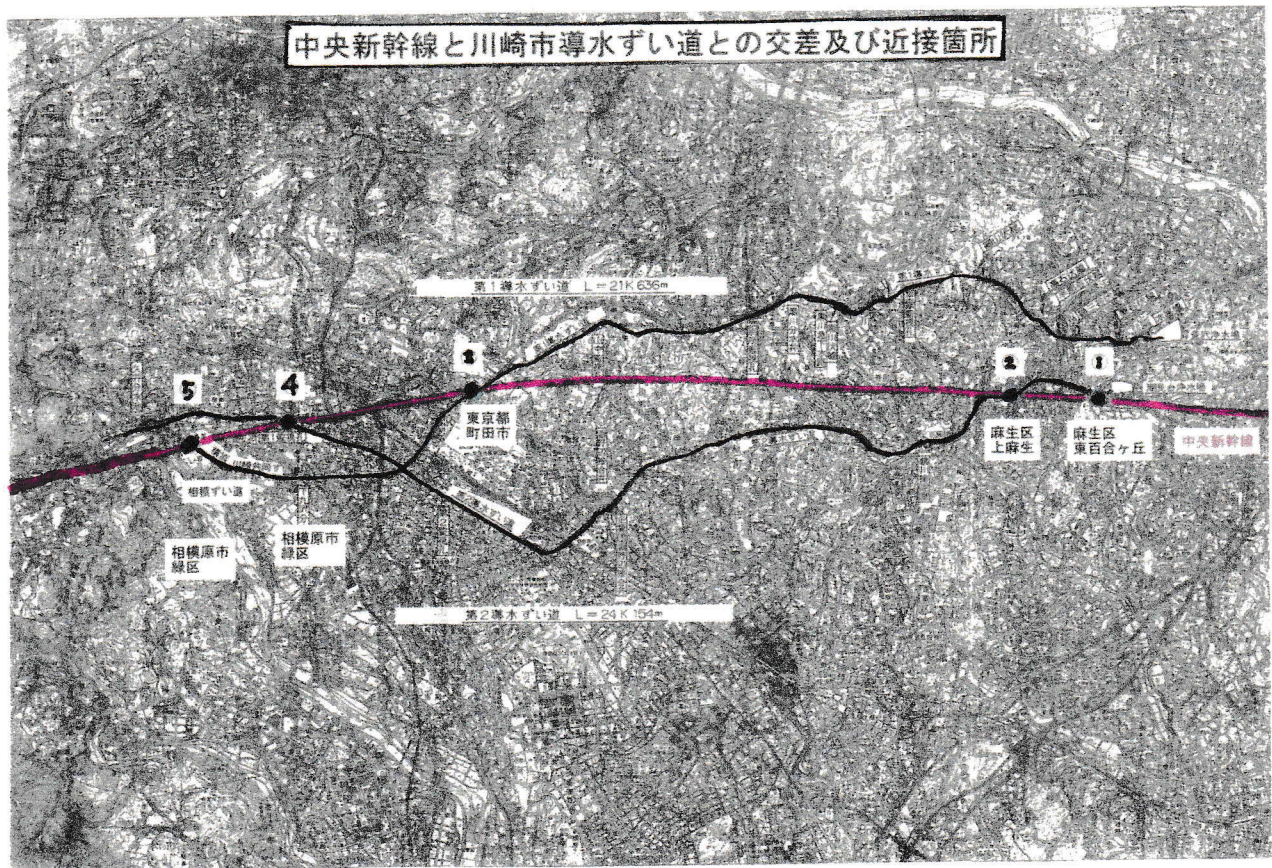
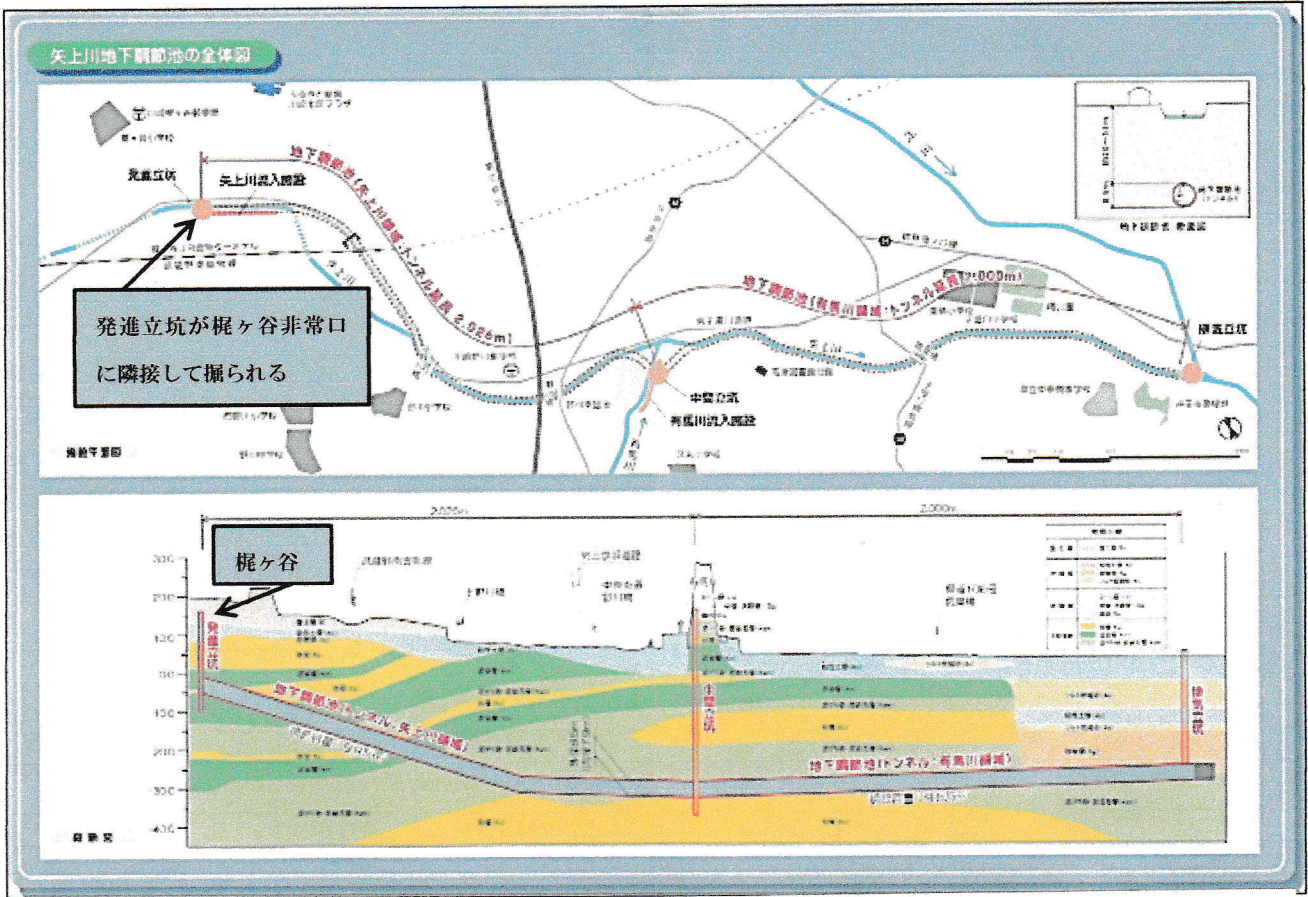
### (4) 新たな公共的な地下埋設物がつくれなくなるのでは

地下鉄や水道管、電気・ガス・通信などの共同溝(トンネル)などインフラ関係の地下施設の新たな建設にとってリニアの巨大な市街地トンネルは明らかに障害になる。尻手黒川などの幹線道路の地下にインフラ関連施設をつくる場合、JR 東海から「リニアのトンネルに影響ある」として計画変更を迫られる恐れがある。

### (5) 梶ヶ谷非常口工事の建設発生土の全量を貨物線で運べるか疑問

日量は2,700<sup>m</sup> (9両編成・10便)で150万<sup>m</sup>を運ぶと555日かかる。但し、積替え作業もありピストン輸送は不可能JR東海は運搬計画の詳細を説明していない。他に100万立方メートルの建設汚泥、産業行廃棄物が出る。

# 矢上川雨水調整池のルートと深度

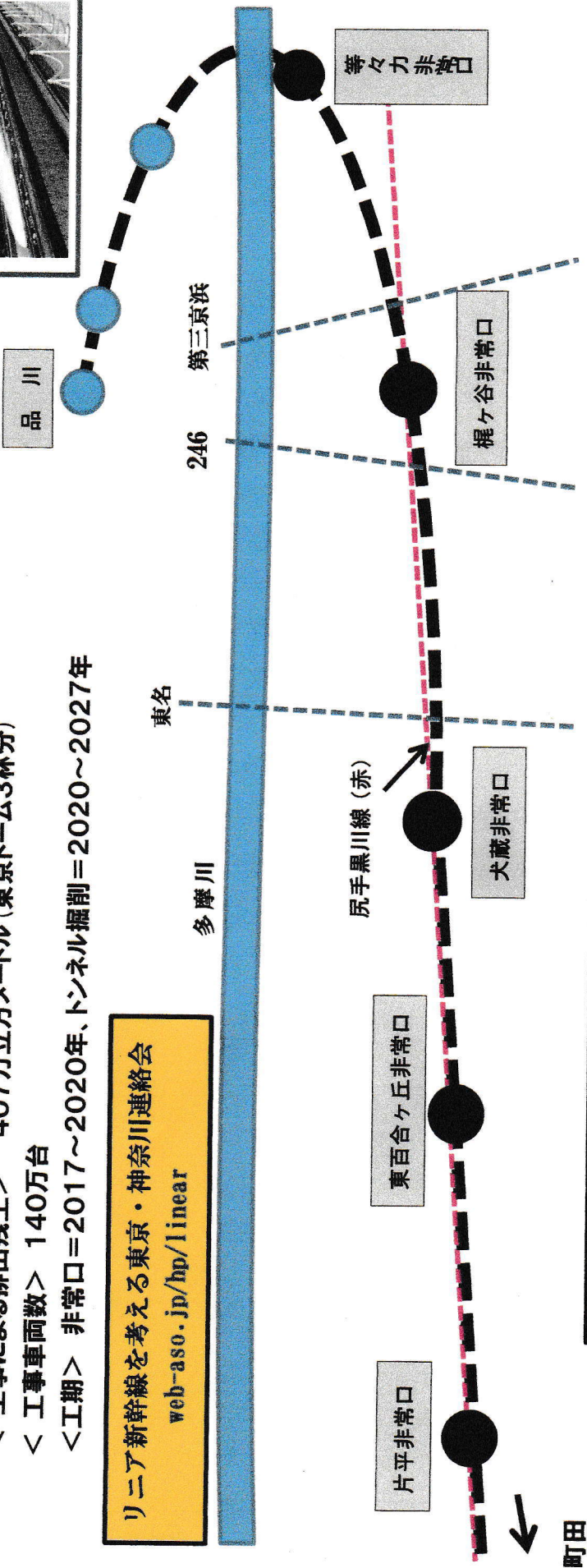
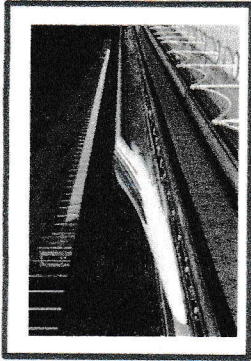


上図④は相模原市西橋本で、導水管トンネル(口径3.5m)の4m上部にリニア新幹線のトンネル(直径13m)が交差する。また、⑤でリニアと交叉する川崎・横浜共同導水管(相模隧道)はコンクリート製で老朽化している。横浜市水道局によると改修は平成43年以降となっている。

# リニア新幹線川崎市内トンネル(延長16.3km)と非常口

- < 工事による排出残土 > 407万立方メートル (東京ドーム3杯分)
- < 工事車両数 > 140万台
- < 工期 > 非常口=2017~2020年、トンネル掘削=2020~2027年

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会  
[web-aso.jp/hp/linear](http://web-aso.jp/hp/linear)



## 川崎市内リニア非常口の予定地と非常口の規模

※ 梶ヶ谷工事ヤードには、もう1本直径30mの資材搬入口がつけられる

片平非常口	東百合ヶ丘非常口	犬蔵非常口	梶ヶ谷非常口	等々力非常口
麻生区片平と町田市能ヶ谷境界 日本開発銀行鶴川総合運動場	麻生区東百合ヶ丘3丁目 旧日本合成ゴム研究所跡地	宮前区犬蔵3丁目 現在は金属プレス会社と工場	宮前区梶ヶ谷 JR貨物梶ヶ谷ターミナル構内	中原区等々力 前ENEOS野球部練習場
直径 40 m 深さ 100 m 	直径 40 m 深さ 80 m 	直径 40 m 深さ 80 m 	直径 50 m 深さ 65 m ※ 	直径 40 m 深さ 80 m以上 

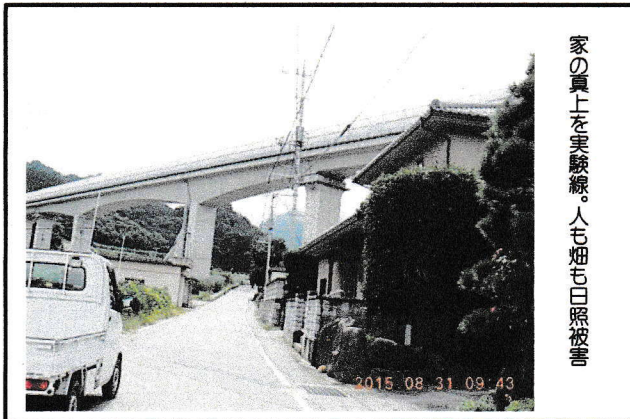
# 原告、サポーターの皆さん、裁判の傍聴参加をお願いします

## 4月28日(金) 第4回口頭弁論

午後1時15分 東京地裁前集会  
午後2時 傍聴券抽選  
午後2時30分 開廷(約40分)  
午後4時～ 報告集会  
(衆議院第一議員会館ホール)  
午後3時30分～1Fロビーで入館証を配布します。

### 山梨県の原告2名が実験線被害を中心に陳述

この日は、山梨県の原告・平川一星さんと野沢今朝幸さんの2人が、実験線での騒音、振動、日照被害や水枯れの状況について意見陳述します。また、ストップ・リニア！訴訟弁護団の小笠原弁護士(がパワーポイントを使って、実験線工事のアクセス不在や残土処理の実態について説明をします。下は実験線の被害についての写真。



家の真上を実験線。人も畑も日照被害



水枯れた水田にJR東海が新たに井戸

これまで、報告集会の前に交流会を行ってきましたが、4月28日は2時～3時30分まで議員会館の会議室が確保できず、交流会は中止です。

## 6月23日(金) 第5回口頭弁論

午後1時15分 東京地裁前集会  
午後2時 傍聴券抽選  
午後2時30分 開廷  
抽選に漏れた方は2時30分から衆議院第一議員会館大会議室で交流会を行います。  
午後4時～6時半 訴訟1周年記念シンポジウム  
(衆議院第一議員会館大会議室)

### 訴訟1周年記念シンポジウム

6月23日(金)午後4時～6時30分  
衆議院第一議員会館大会議室(300人の会場)

#### 記念講演「暴走するリニア新幹線」

ジャーナリスト 斎藤貴男さん

#### シンポジウム「リニアの闇に迫る」

斎藤貴男さん(写真)  
関島保雄弁護士  
(訴訟弁護団共同代表)  
川村晃生さん  
(訴訟原告団長)



南アルプスを愛する登山者がリニア反対のアピール3912筆の賛同署名をJR東海、国交省などに提出へ  
4月日午後、リニア新幹線を考える登山者の会と「リニアで南アルプスを壊さないで」アピール実行委員会が共同記者会見を行い、アピールの内容と賛同者の署名3912筆を記載したチラシを公表しました。

事務局の山田さんは登山者や溪流釣り愛好者のリニア反対の声は大きくなっており、工事中止の活動を継続する」と話しました。



#### ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 53

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