

ここが問題！リニア新幹線

2019.1.26 NO. 65 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

リニア大深度地下使用認可取り消し求め634通の審査請求書提出

リニア新幹線沿線住民ネットワークの東京、川崎、愛知の住民や東京都民ら15人が、1月10日午前国土交通省都市局都市政策課に、リニア新幹線の大深度地下使用認可(10月17日)に対し、その取り消しを国交大臣に求める480通の審査書を提出しました。愛知県の沿線住民の審査請求書は締め切りの1月17日までに都市政策課に郵送で提出しました。

今回の審査請求書は634通で、一部は連名で提出されたため、提出者人数は700名を超えました。

リニア新幹線の大深度地下(地下40m以深)ルートは、東京都品川区、大田区、世田谷区、川崎市、東京都町田市、の首都圏33.3kmと愛知県春日井市、名古屋市の17kmに及びます。現在工事が進められている東京外環道の大深度地下トンネルは16kmですから、これまでに例を見ない大規模な大深度工事になります。また、首都圏、中京圏のトンネル工事では10数か所の巨大な立坑が造られ、その数か所からは1千万立方メートルを超える残土が排出されます。そして、工事車両数も600万台超の工事車両が10年にわたって市街地を走りまわります。

リニア山梨実験線の延伸工事では、わずか11キロのトンネル工事でも、地下水の噴出や枯渇など深刻な自然被害が頻発しています。大深度工事でも都市圏の市街地の地下水への影響だけでなく、地盤崩落や騒音、振動、電磁波・低周波などによる沿線住民への健康被害も心配されます。

東京外環道大深度トンネル工事現場上の野川に酸欠空気の気泡が発生しているのが昨年6月に見つか、周辺住民の不安は高まっています。市街地での大深度工事は東京外環道が初めてあり、事業者の予測を超えた被害も十分にありうるのです。

リニア新幹線工事については大幅な遅延が予想されており、大深度トンネル工事の影響が長期化する可能性があります。JR東海は、2年前に行われた政府による3兆円の財政支援(財政投融資)を使って、工事の進捗や残土処理置き場の特定などを急いでいますが、川崎港と横浜港の海面埋め立てにリニア残土を使う協定を市と締結した以外、具体的な処理場を確保できていません。特に大都市圏以外では自然環境を壊すことになり、防災上も危険であることから、地元住民の強い反発が起きています。

1月10日の審査請求書の提出は、リニア・市民ネット東京、田園調布の住環境を守る会、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会が共同して行い、提出時と記者会見には大手メディアを中心に多くの記者が集まり、沿線住民の声に耳を傾けました。午後の記者会見で大田区のリニアルート上に居住する朝倉正幸弁護士が、居住者の地権を侵害する大深度法について憲法違反の法律であると次のように述べました。「大深度法使用は住民の了解や補償が必要が無いとなっているが、土地の所有権は上下に及ぶという民法207条に反している。リニアは大深度法の基本方針である事業の公共性は無く、大深度法の使用認可は撤回するのが当然だ」。(写真は国交省記者クラブ)



(1月10日国交省)



川崎市、横浜市の「リニア」残土の海面埋め立ては国費のムダ使い

横浜市は昨年12月13日、横浜港で計画中的新本牧埠頭について、今年から建設に着手し、そのための埋立て資材(用土)として「リニア」工事の建設発生土を受け入れることを発表しました。

市港湾局によれば、新本牧埠頭は2104年に計画され埋立面積は144ヘクタール、このうち109ヘクタールは公共事業の建設残土や浚渫土砂で埋め立てることになり、必要土砂の総量は2,600万立方メートルであり、現在環境影響調査が実施されています。

今回決定された第一期地区は約40ヘクタールで、市と国が今年10月から埋立て用の隔壁工事を開始、20年代後半には完成させ、冷凍・低温などの機能を持つ倉庫を整備する予定です。この埋立計画についてJR東海が昨年3月、横浜市に「リニア」工事残土を利用するよう要請し、市は第1期工事に必要な900万立方メートルのうち600万立方メートルを「リニア」残土でまかなうことを受け入れたということです。そして、第一期工事の工事費900億円のうち600億円をJR東海が負担、200億円を市が、100億円を国が負担することになり、市とJR東海は昨年12月10日に基本協定を結んだことも明らかにされました。

横浜市の伊藤慎介局長は昨年12月13日の市議会常任委員会で、「JR東海は急いで土砂の受け入れ先を確保する必要があり、市や国はコンテナ船の大型化が進む中、港の整備を早く進める必要があった」と説明しました。

一方、川崎市も2018年3月に、JR東海からの要請に応じて、市内の「リニア」工事建設残土140万立方メートルを川崎港東扇島海面埋立造成事業に活用することで市港湾局はJR東海と基本協定を締結しています。この埋立造成事業の工事費は240億円で、埋め立て造成に係る工事費200億円はJR東海が負担することになっています。(下図イラストが川崎港東扇島埋立事業地区)

川崎市、横浜市の港湾整備にJR東海は800億円を投じることで、740万立方メートルの「リニア」残土を処理できることとなります。神奈川県内の「リニア」残土総量は1,140万立方メートルで、相模原市鳥屋の「リニア」車両基地造成に360万立方メートルの残土を使うことと併せると、このままで1,100万立方メートルの県内処分が可能になったわけです。



国は「リニア」の名古屋・新大阪間の開業を最大8年前倒しをするという理由で、2016年秋に法律を改正し、民間企業であるJR東海に3兆円の財政投融資を行いました。『前倒し』はごまかして、残土処理やトンネル建設に巨額な費用が必要なことから、国が前代未聞の財政支援を行ったものです。実際、融資は直ちに行われ、JR東海は3兆円を使って、自治体への残土受け入れを迫っているのが実態です。

「リニア」新幹線の無理な土木事業が自治体財政や市民生活に負担をもたらす

神奈川県内の埋立事業について、自治体は秘密裏にJR東海と4年前から協議を重ねて来たという疑いがあります。そして急に事業が動き出したのは、JR東海が3兆円の巨額支援を受けてからでした。これにより川崎市も横浜市も事業費負担の軽減や早期着工が図れるわけですが、公共性や採算性、利便性の乏しい「リニア」からの思わぬ恩恵だと思っているのでしょうか。「リニア」ができれば新横浜で停車する東海道新幹線の「のぞみ」が大幅に減らされ、経済的損失も起ります。川崎では、海面埋め立ての緊急性もメリットもありません。両市とも、「リニア」残土の安易な受け入れをやめるべきです。

東京外環道大深度使用認可はリニアと同じ住民無視の姿勢だ

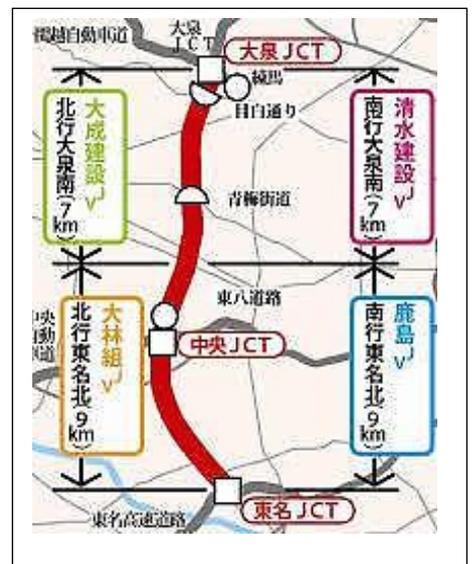


東京・練馬区の関越大泉ジャンクションと世田谷の東名ジャンクションを大深度トンネルで結ぶ東京外環道工事が始まっています。16kmの区間に直径16m大深度トンネルをつくる事業は、国交省と東日本、中日本の高速道路が推進しているもので、都市計画事業であるため東京都も参画しています。総事業費は1兆2千8百億円で、開通は2021年3月末とされていました。しかし、2017

年秋に、インターチェンジに至る道路拡張工事で大林組、清水建設、大成建設、鹿島のスーパーゼネコン4社が談合により不正受注の疑惑が表面化し、工事の発注が中止されるなどして、工期も東京五輪までに間に合わず、また総事業費は1兆6千億円に膨れ上がることが明らかになりました。同じ大深度地下工事を行うリニア新幹線の工事受注でも1昨年12月同じ4社による談合が発覚し、現在国交省やJR東海から受注中止の処分が行われていることを見れば、東京外環道とリニアは同じむじなです。

土地所有権の侵害、環境破壊で住民が提訴

東京外環道沿線住民は2010年から反対署名を開始し、同年4月には2万4千筆余り、12年3月には3万6千筆余りを国交省に提出しています。にもかかわらず国交大臣は2014年に大深度地下使用を認可しました。これに対し千人余の住民が大深度地下使用認可の取消を求める異議申し立てを行いました。ところが国交省は地権者を含む住民の異議申し立てについて、2017年7月に棄却・却下の裁決を行いました。怒った住民は同年12月に国と東京都を相手取って、大深度地下使用認可の取消を求める住民訴訟を東京地裁に起しました。この東京外環道訴訟は既に4回にわたり原告側の口頭弁論が行われています。



1月15日の第4回口頭弁論では原告の野村羊子さんが見解を述べました。野村さんはその中で、「工事現場に最も近い北野小学校は農地が多いにも関わらず、環八道路や中央層があるためぜん息罹患率が高い地域です。そこに今の倍近い交通量の外環道のインターチェンジ、JCTに加え、トンネル内9キロに及び排出ガスが出ることから、更なるぜん息、肺がんの被害が予想されます。水は命の元です。飲料水となる地下水が、セグメントや裏込め材に接しても本当に汚染されないのか、気泡シールド工法による注入薬剤で汚染されないのか、何度も水質検査をしてほしいと言っても事業者は応じてくれません。東名JCT工事現場では、酸欠ガスや地下水噴出事故が相次ぎました。硬い地層だから大丈夫と言っていた事業者の言葉は全くあてになりませんでした」。野村さんはこのように述べ、裁判長に対し今後の被害を防止するような訴訟指揮を求めました。

同じ問題に対し同じ気持ちでたたかう私たちも、東京外環道訴訟の皆さんと今後も協力して、大深度地下工事の中止を求めて活動して行きましょう。(左写真は工事上の野川に吹き出した気泡)



東京外環道訴訟を支える会は参加者を募集中
年会費 1 口千円、連絡：090-6024-8959 籠谷 清
郵便口座：記号10140 番号：75864741

1月31日(木)、リニア残土受入れ 川崎市議会で陳情審査

東京・神奈川連絡会の会員が昨年3月1日市議会に提出した陳情116号『リニア工事に関連して川崎市契約規則違反のあるJR東海からのリニア残土受入れ覚書の解除を求める』の審査・審議が1月31日午前10時から市議会環境委員会で行われます。環境委員会の構成委員は、委員長＝廣田健一(自民)、副委員長＝井口真美(共産)、委員＝坂本茂、斎藤伸志(以上自民)、後藤晶一、浜田昌利(以上公明)、雨笠裕治、木庭理香子(以上みらい)、勝又光江(共産)、小田理恵子、添田勝(以上無所属)の各氏です。

川崎市港湾局はJR東海との間で2017年8月に東扇島堀込部埋立に、リニア梶ヶ谷非常口から排出の建設発生土を受け入れる覚書を締結しており、陳情者はこの覚書が川崎市契約規則に違反しているとして、覚書の破棄と今後も契約しないよう求めています。

川崎市のリニア残土の埋立利用はその後横浜市にも波及し、沿線自治体として県内のリニア残土の処分計画実現に可能性を持たせたことになり、県と横浜市、川崎市が沿線住民の訴えを無視して、国とJR東海による自然破壊、生活破壊の大規模開発事業に協力するものです。

当日の環境委員会には、環境局、港湾局、上下水道局、まちづくり局の関係職員が答弁者として出席します。

……………市議会環境委員会傍聴要請……………

日時:1月31日(木)午前10時開会

場所:川崎市議会棟

待合:午前9時40分傍聴者待合室(5階)

……………

リニア沿線ニュース～

**長野県内970万立方メートルの残土処理
大鹿村受入難航～土砂崩れおそれ**

リニア新幹線南アルプストンネルの工事着工から2年経過しましたが、長野県内のリニア工事から発生する970万立方メートルの残土受入れ先が決まっています。長野県南部の大鹿村では非常口工事の残土が仮置き場に野積みされた状態です。

大鹿村の非常口からは350万立方メートルの残土が排出されます。大半を村内に仮置きして、県道の工事終了後村外に運び出す計画ですが、最終処分地は決まっています。JR東海は当初松川町で処理する計画で、町長の了解も得られましたが、住民らが候補地に野積みすれば山崩れなどの災害を招くとして反対し、町も590万立方メートルの受け入れを取り下げました。それでもJR東海は「発生量を上回る残土受入れ候補地がある」と強気です。(以上1月24日朝日新聞記事を参照)。

リニアの工事残土処理は、内陸部の沿線で最終処分地が確定できていません。また静岡県では、自然環境や大井川の水系を壊す無謀な残土処理計画が進められようとしています。

2月8日(金)、ストップ・リニア！訴訟 第13回口頭弁論に結集を

2月8日午後2時からストップ・リニア訴訟第13回口頭弁論が開かれます。今回は、被告である国の主張ですが、実際は書面提出に終わる見込みです。このため原告側は長野県の弁護士が県内のリニア計画の矛盾点や不当性について弁論を展開する予定です。

2月8日集合は午後1時15分東京地方裁判所前です。多くの皆さんの結集をお願いします。

午後4時からは衆議院第二議員会館多目的会議室で報告集会とリニアシンポジウムを開催します。シンポジウムは武蔵野大学工学部の阿部修治教授が『中央新幹線～限界技術のリスク』というタイトルで、リニアの安全性などについてお話しします。

今回も原告・サポーターほか、たくさんの方の参加をお願いします。

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO. 65

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