

ここが問題！リニア新幹線

2019年11月9日 NO. 72 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

多摩川が決壊すれば等々力非常口の工事も施設も水没 自然災害に無防備、ゼロ対策のリニア工事



台風による豪雨で増水した多摩川（調布市）



堤防上までわずか1.5m（等々力）

台風19号が10月12日から13日にかけて首都圏を直撃した。川崎市と東京都の境を流れる多摩川は堤防の最後部から1.5m下まで増水し両岸の世帯に警戒レベル5の避難指示が出された。

堤防決壊までに至らなかったものの、多摩川の水が下水の排水管を逆流したことによるとみられる浸水被害が、川崎市内5カ所で起きていた。また、高津区では平瀬川の水が多摩川に流れず、周辺が浸水し男性1人が死亡した。

リニア新幹線の川崎市中原区等々力の等々力非常口は、現在、立坑を掘るための準備工事を進めているが、立地場所は右上の写真にある堤防から多摩沿線道路を隔てた6m下にある。この場所は多摩川の洪水で6mの冠水が想定されており、国交省京浜工事事務所や川崎市の洪水・浸水ハザードマップでは最も警戒すべき被害が予想されている地域である。

等々力非常口間近の川崎市民ミュージアムは、下水の逆流で水が地下に流入し、考古や歴史学、写真やポスター、マンガなど20万点の貴重な資料が水浸しになった。このため、市民ミュージアムは現在休館になっている。

JR東海は地勢的な浸水危険性を全く考慮せず、リニアを通すために等々力非常口を計画し、川崎市もJR東海に対し非常口の立地を変更するという指導を行っていない。リニアの供用が始まってから浸水が起きれば、電気設備が被害を受け乗客の安全が大きく脅かされることになる。

私たちは等々力非常口場所が決まって以来、その地域が普段でも「掘ればすぐ水が出る」と言われる場所であり、洪水による被害も甚大であるとして建設に反対してきた。杜撰な地質・地下水調査で大規模な非常口の建設を進めることは無謀であり、今後台風や豪雨の規模が大きくなるとみられることから、危険な場所につくる非常口工事は今すぐ中止すべきである。



多摩川の堤防から見た等々力非常口工事現場

梶ヶ谷非常口の工事が 24時間体制に なりふり構わぬJR東海の暴走

10月4日午前0時過ぎ、尻手黒川道路を車で走りJR貨物の梶ヶ谷貨物ターミナル脇を通りかかると、リニア新幹線梶ヶ谷非常口の施工ヤード内はライトで照らされていた。車を止め外に出ると、深夜だというのにかなりの騒音が響きわたり、よく見ると残土を入れた容器を立坑からクレーンで吊り上げ外に運び出す作業が行われていた。



二四時間作業に住民から苦情が

2年半前の工事説明会では、立坑の掘削工事を深夜に行うなどという話は一切なかったはずである。作業場の入口にある10月の予定表を見ると、作業時間は「6時～23時」と書いてあり、そのあとに「一部の作業については翌6時まで行います」という補足が加えられていた。「翌6時まで」ということは、24時間ぶっ通しの作業が何日も続くということである。一体どういうことなのか、入口にいた作業員に説明を求めると、程なく現場の責任者がやって来て話を聞くことができた。

深夜を含めた24時間体制の作業は10月になって開始したもので、これまではやっていない。10月は日曜日を除き19日まで昼夜の作業が続く。11月以降の予定はまだ決まっていない、というのが話の大筋である。

ひと月の作業日のうち3分の2までを24時間体制で行い、これを「一部の作業」と呼ぶには無理がある。「6時～23時」という原則が完全に崩れているではないか。そもそも深夜の作業は行わないという約束である。しかも近隣住民にはまったく説明がない。どういつもりなのかと追求すると、近隣4地区の町

内会長には話をしたという答えが返ってきた。

町内会長の了解をとって責任を果たしたつもりになっては困る。私たち住民は、工事に関して彼らをJRや業者との窓口として選任したことはないし、彼らには何の権限もない。第一、深夜に工事をやるという情報すら住民には届いていない。こんなやり方が許されるはずがない。こうたたくかけると、この責任者(西松建設)は、最後には「法律に反することはやっていません」と開き直すことしかできなかった。

こちら「これ以上あなた方と話しても仕方ないので、あとはJRと直接話をする」と言い残してその場を去った。とはいっても、JR東海の工事事務所は平日の昼間しか対応してもらえない。これだけ重要な内容の話を電話で済ますこともできないと考え、とりあえず翌月まで様子をうかがうことにした。

そしてひと月後の11月2日の朝、再び梶ヶ谷非常口を訪ね、同じ現場責任者に今後の予定を聞いてみた。すると、11月の作業時間はすべて「6時～23時」とし、23時以降の深夜の作業は一切やらないという回答だった。理由を尋ねると、先月はやはり近隣からの苦情が何件もあり、深夜の作業に関しては11月は見合わせるという判断をJR東海がしたのだという。

では12月以降も深夜はやらないのかと聞くと、どこかで必ず深夜の作業をやることになる責任者は明言した。梶ヶ谷非常口の工期は来年7月までだが、工事は遅れており、

工事遅れで無理な終日作業を強いる

10月の作業時間の延長(23時～翌6時)は、遅れを挽回するためJR東海が指示を出してきたものだ、彼は正直に話した。さらに、たとえ昼夜24時間体制の作業を一時的に組んだとしても、予定した期間での工事完了は困難であり、来年7月以降の工期の延長、再契約も検討中なのだという。

JR東海は、2027年度のリニア開業が困難な理由について、表向きは大井川の減水問題で静岡県ともめているためだと言っているが、実際は、各地で工事が相当に遅れているという現状がある。あせるJR側は無理な日程で工事のスピードを上げようとするが、無理を通せば当然、地元住民に害がおよび反発を招くため、作業は思うように進まない。今のJR東海は、そんなジレンマの中でもがいているように見える。

(写真・報告 宮前区 籠島新一)

『JR東海は調査もしていないし、資料もないまま工事を進めている』～ 日本弁護士連合会のリニアシンポジウムで、地質・地下水専門家が指摘

2014年にリニア計画の再検討を求める意見書を提出した日本弁護士連合会が、11月2日、『シンポジウム リニア新幹線工事の現状と課題』を開き、弁護士や市民ら70名が参加した。

はじめに、日弁連公害対策・環境保全委員会から、大鹿村の残土処分地を調査した報告があった。それによると、「日本一美しい村の一つ大鹿村では至る所にリニア工事残土が積み置かれ、仮置き場ではなく、JR東海は最終処分場にしようとしている。また大崩れがあった場所の真下にも残土を置こうとしている。残土置き場により貴重な景観が壊されていて、観光面に影響が出ている。計画では最大時毎日1700台余りの工事車両を走らせるが、現在も騒音や排気ガスで村民の生活が脅かされている」状況であった。

この後、塩坂邦雄氏（静岡県中央新幹線環境保全連絡会議委員）、桂川雅信氏（日本科学者会議長野支部幹事）、川村晃生氏（リニア訴訟原告団長、慶應義塾大学名誉教授）が順次、基調講演を行った。

最初の基調講演者の塩坂氏は、「南アルプスの生態系と地下水保全」について、現状を報告。

工事中に最少でも250 万㎡の地下水が流出する

「リニアは南アルプスで、糸魚川静岡構造線、中央構造線を通る。この地域では毎年平均で4ミリの地盤隆起があり、地層がプレートの相互作用で複雑に湾曲している。JR東海はボーリング

調査をきちんとやらずに工事を進めようとしている。地下水もやたらに戻しても生物の被害に繋がる。ルカリ性が強く、温度も河川水と冬場で15度も違うからだ。燕沢の残土置き場は以前土石流があったところで、調査もデータも知らずに残土置き場計画を進めるのは危険だ」。

次に桂川氏が以下のテーマで基調講演を行った。

谷間に残土を埋めるのがなぜ危険か～土木工学の成果を無視するJR東海

「JR東海の影響評価に対する国の意見書は残土の処分地について何の規制も加えておらず、JR東海のやりたい放題になっている。JR東海は自治体の要請や住民の質問に対して、適切に対応しますとだけ答え、具体的な方策を示していない。JR東海や県は残土処分地の管理責任を負わない。谷埋め盛土は土砂の滑動被害が予想され、盛土の角度が小さいほど滑動は起こりやすい。大鹿村の残土置き場に余裕がなくなったため、工事がストップしている。平成26年に超党派議員の提案で決まった水循環基本法は河川法も超える法律であり、その趣旨を生かすことが大事である」。

最後に川村氏が「リニア問題と市民運動」をテーマに基調講演をした。

諦めない運動とリニア訴訟提起の意義～私たちが情報の発信源になる

「2007年のリニア計画の発表以来、山梨で起きたリニア見直しの運動は沿線全体に広まり、2013年5月には横断連絡組織としてリニア新幹線沿線住民ネットワークが誕生した。その後全体としてリニア工事中止を求める著名人の共同声明、署名、リニア工事認可に対する異議申し立てを行ってきた。申立人は5千人を超える異例の数になった。工事を止める手段として2016年5月に東京地裁に700名を超える原告がストップ・リニア訴訟を提起した。裁判は国やJR東海に情報提供を迫る場であり、国民にリニア問題の本質を知ってもらう場として考えている。山梨ではリニアの問題点を訴えるビデオを定期的に作成し、YouTubeで放映している。リニア橋梁部の景観破壊は眺めだけでなく、住民生活の共同体としての歴史的な暮らしを喪失させるものだ」。



シンポジウム「リニア新幹線工事の
現状と課題」 「日本弁護士会館」

第 16 回リニア訴訟口頭弁論で、裁判長が原告適格の中間判決を出す と表明 ～安全性や自然破壊などの争点を外す

狙いか

リニア訴訟第 16 回口頭弁論が 10 月 11 日、東京地裁で開かれました。この日はリニアの南アルプストンネルの掘削に伴う大井川の減水問題を中心に関島保雄、横山聡の両弁護士が意見陳述を行いました。この後、古田重夫裁判長が突然、「来年 3 月に原告適格について中間判決を出す」と表明しました。原告側はすぐに裁判長の意向に強く反対し、原告適格の判断は終結判決でいいのでは」と強く抗議しました。

古田裁判長の中間判決は、リニアの走行安全性や南アルプスの自然環境などを中心に訴えている沿線周辺以外の地域に住む原告を排除し、大きな争点を外すことでリニア訴訟の根源的な意義を薄めることに繋がるものです。

弁護団は古田裁判長に進行協議の申し入れをしていますが、裁判長は拒否しています。原告団として裁判長に対する中間判決に反対する取組みが必要です。

10 月 22 日、中間判決問題への対応を協議する弁護団と訴訟事務局の合同会議が新横浜でありました。

中間判決で古田裁判長がどこまで原告数を減らす考えなのかを想定し、原告として裁判長への中間判決取りやめのハガキ要請を行うことで合意し、弁護団として法廷の場で反対の弁論を行うことになりました。

『環境と公害』市民公開セミナー 「検証！リニア新幹線」開催

岩波書店の科学誌『環境と公害』のリニア特集号発行を記念して、10 月 25 日東京・神田の一橋講堂でリニア公開セミナーが開かれました。『環境と公害』は 7 月号、10 月号でリニア特集を組み、リニアの事業性、安全性、景観、電磁波、リニア訴訟などに関する専門家が執筆しました。

このリニア特集号の 2 号連続の発行を記念して、「検証！リニア新幹線～問題大きい事業性、環境影響、安全性、健康被害」の公開セミナーを開いたものです。

セミナーでは、論文を執筆した橋山禮治郎、阿部修治、川村晃生、関島保雄、懸樋哲夫の各自が論文の概要を説明しました。

11 月 10 日午後、片平非常口工事道路説明会

JR東海は 11 月 10 日午後 2 時から、東京・町田市の鶴川第二小学校で、リニア片平非常口に関する工事車両の走行について説明会を開くと告知しました。片平非常口は、鶴川総合運動場の野球グラウンドに建設される計画ですが、具体的な工事内容や工事岸時期については明らかにされていません。

これまでの情報では、まず立坑建設のための準備や機材の搬入までは町田市能谷地区の一般道路を使用し、立坑掘削後は、川崎市麻生区片平側に工事用道路をつくり、富士見橋などの橋や道路を強化・拡張して残土運搬車両を走行させる計画です。

片平側では数軒の住宅が JR東海から買い取りや借地による土地の提供を求めており、JR東海による準備作業は難航しています。

東京・神奈川連絡会は、片平非常口に着いては、JR東海が残土搬出ルート住民の納得が無いまま設定し、せっかく静かな場所に越して来た住民に実質的な立ち退きを迫ることに反対をして来ました。



能谷側住宅街



片平側の富士見橋周辺

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO. 72
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