

ここが問題！リニア新幹線

第81号 2020年11月14日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

道路陥没、大規模な地下空洞・・・大深度地下工事による被害拡大の恐怖 30mの空洞発見～東京外環道大深度トンネル工事との関連を明らかにせず



10月18日に東京・調布市東つつじヶ丘で起きた道路陥没事故は、東京外環道の大深度地下シールドマシン工事によるものとみられますが、それから2週間後の11月2日、陥没現場から40m北のNEXCO中日本所有地で行われていたボーリング調査で長さ30m、厚さ3m、幅4mの大規模な空洞があることをNEXCO東日本がを見つけました。(左写真は10月29日撮影の調査現場)
11月3日に行われた住民説明会ではこのことは伝えられず、4日になって周辺の住民に伝えられました。NEXCO東日本はこの空洞を埋める作業

を行うとされていますが、度重なる被害の拡大に住民の不安は増すばかりです。

今回見つかった空洞は陥没個所と同じく東京外環道の地下ルート上にありますが、東日本は事前に空洞があることを把握していた疑いもあります。空洞発見のあと、NEXCO東日本は11月6、7の両日住民説明会を開催しましたが、入場を制限するなど不誠実の対応で、原因究明に努めると繰り返すだけで、参加者からは「ひどい対応だ」と怒りの声が上がりました。

外環道トンネル施工等検討委員会の小泉淳委員長は10月23日の記者会見で、陥没現場周辺の地質は砂礫層で石も多いと指摘し、「カッターを回そうと思っても回らない」、「土を多く取り込めなければ前に進めない」との見方を示しています。道路陥没前にある住民が携帯電話の震度計で測ったところ、震度2～3の揺れを感じたということです。こうした事態が起きていることを伝えられたにもかかわらず、NEXCO東日本は対応せずそのまま掘削工事を進めていました。

道路陥没事故の1か月前から住民は騒音や振動、住宅被害を訴えていた

外環道大深度工事は2015年4月、世田谷でシールドマシン発進式からトンネルの掘削が始まりました。それ以降野川で酸欠空気が水面に発生するなど、これまで3件の酸欠空気の発生がみられました。そして現在は3300mまで掘削が行われていますが、10月18日の道路陥没事故以前に、調布市東つつじヶ丘などの住民から振動・騒音・低周波等の被害が出ているとの声が伝わり、陥没現場周辺の住宅の外壁タイルがはがれ落ちた、敷地の地割れが起きたという実質的な被害も寄せられました。

9月29日には野川べりの会と調布・外環沿線住民の会が、赤羽国交大臣や小池都知事、NEXCO東日本に、「シールドマシンを止めること」、「第三者機関による原因解明と被害調査を求める」という趣旨の要望書を提出しました。これに対し国交省も東京都もそして東日本が何も手を打たないまま工事を進め陥没事故が起きたのです。東日本は陥没事故や空洞発見についても外環道工事で空洞が起きたことについても「調査中」として原因があると認めていません。(工事の振動で大型給水ボトルの水が揺れた)



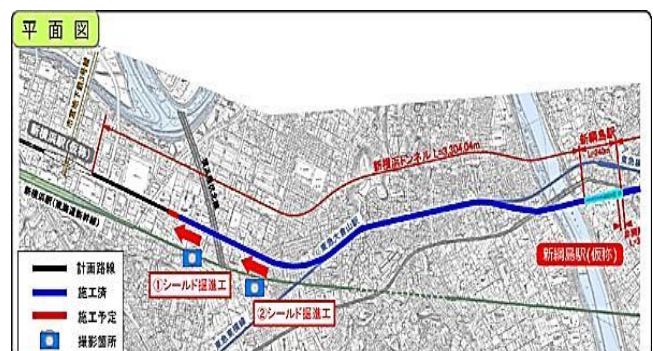
大深度法の法的な根拠が揺らいでいる～リニアの大深度工事は中止を！

「トンネルは掘ってみないとわからない」、「時間とお金をかければどんなトンネルでも掘れる」という言葉が土木関係者からよく聞かれます。外環道やリニアの大深度トンネルは直径15～16mと巨大です。そして外環道の事業費は当初の1兆6千億円から今や2兆4000億円の膨らんでいます。外環道工事は調査が行き届かないまま掘削を進めており、その結果今回の道路陥没事故が起きました。リニアの場合は外環道よりもさらに深いところに直径15mのトンネルを掘るわけですから、どのような影響があるかわかりません。JR東海は多数のボーリング調査などによる詳細な調査を行わないまま、「大深度地下は岩盤も固いので地表への影響はない」と言い張ってきました。私たちは地盤・地質研究者から「ルート你真下から上方に45度の範囲で大深度工事の影響が及ぶ」ということを教わりました。

「大深度地下だから安全だ」という実証はありません。そして、掘削が進まないのといったん工事を止めて調査するという対応をせず、工事を急ぐために石が含まれた砂礫層を無理やり掘ったことが今回の住宅被害や道路陥没につながったと推察されます。こうした強引な工事について、東日本は検討委員会への報告の中で、「工事は規定の手順に基づいて進めた」と説明していますが、慎重な対応ができなかったからこそ事故が起きたわけで、これは大深度法（大深度地下の公共的使用に関する特別措置法、2001年4月施行）26条の「（大深度地下）使用認可の取り消し」に該当するのではないのでしょうか。もともと大深度法は国交省やゼネコン、そして都市の地下開発を推進する学者によって協議・立案されたもので、工事の影響や地権者の権利保護を二の次にしたものです。大深度トンネル上の地権者の不動産価格の影響について私たちは何度もJR東海や国交省に質問しましたが、回答は「大深度地下だから地表への影響はない」、「風評である」と答えるだけでした。不動産関係業者に対し、土地取引の際は、購入希望者に対し事前にトンネルが下に存在することを告知する義務を課すべきです。

リニア新幹線の大深度工事の中止はもちろんですが、同時に地権者や住民の権利を無視した大深度法の抜本的な改正するか、あるいは廃止について国会でも審議を行うべき段階に来ています。

横浜市でも今年6月、トンネルのシールド掘削工事により2度も道路陥没事故が発生



横浜環状2号線のトンネル工事で2度にわたる道路陥没事故が発生しました。6月12日午後2時50分頃、横浜市港北区の横浜環状2号線で、直径6m、深さ数メートルにわたって崩落が起きました。また6月30日には第一現場から300m離れた同じ道路で午前5時25分頃、7mの路盤が深さ数メートル陥没しました。ともに現場の地下では相鉄・東急線を繋ぐための一環であるトンネル掘削工事が行われていました。大深度地下ではないものの、陥没原因は外環道工事と共通する可能性が指摘されています。

相鉄・東急線接続工事の施工種である鉄道建設。運輸施設整備支援機構は地盤変状検討委員会を設置し9人の専門家による事故原因の究明にあたりました。工事記録の解析では、工事はシールドマシンによる加圧泥水式で進められており、本来決められていた基準よりも多くの土砂を取り込んでいた可能性が高いことがわかりました。この陥没事故があったのにも関わらず、外環道で同じ事態が起きたわけで、事業主、ゼネコンや国は事故を教訓にした安全確保についてどう考えているのでしょうか。

12月1日ストップ・リニア！訴訟の原告適格に関する中間判決、不当なら東京高裁に控訴

2016年5月20日の提訴以来17回の口頭弁論を重ねてきた国交大臣の「リニア工事認可の取り消しを求める訴訟」は新たな段階を迎えます。昨年、当時の古田孝夫裁判長は2度にわたって「原告適格に関する中間判決を出す」と言明し、判決の期日を今年3月30日に指定をしました。ところが新型コロナウイルスの感染拡大を受けて裁判所は判決期日を延期し、4月から裁判長は市原義孝氏に代わり、9月になって裁判所から原告側代理人に判決期日を12月1日にするという連絡してきました。



裁判所と原告側代理人の折衝の結果、当日の傍聴席は原告席10人、一般傍聴席45人と決まりました。原告適格とは原告と認められる資格のことですが、今回の中間判決を書いたのは古田裁判長であり、内容は原告になる適格性がないとして原告数を削減するものであることは明らかです。

ストップ・リニア！訴訟は2014年10月17日に国交大臣がJR東海の「リニア新幹線の工事实施計画（その1、トンネルや車両基地、変電所、駅舎などの土木関係工事）」を認可したため、行政不服審査法に基づく異議申し立てを行った後、2016年5月20日に759名（当時）が原告になってこの認可の取り消しを求め東京地裁に提訴しました。（右上写真）。そして、2018年3月2日に国交大臣が工事实施計画（その2、電気設備、通信関係）を認可し、これに対し同じく反対の審査請求を行い、2019年3月13日、67名が原告となり東京地裁に認可の取り消しを求め提訴しました。以降、第1次、第二次訴訟は併合審理されてきました。

訴訟で原告が訴えてきた原則は、リニア新幹線は高速鉄道である新幹線交通網の形成につながらないため、全国新幹線鉄道整備法（全幹法）ではなく、詳細であり具体的な対策を求める鉄道事業法を適用すべきこと、JR東海が行ったわずか3年のずさんな環境影響調査は環境影響評価法に違反することでした。その上に立って、東京から愛知までの一都6県の原告が、リニア新幹線の工事や供用時に起きる環境影響について、山梨実験線での地下水の枯渇や工事残土処分における被害や影響、静岡県の大井川水系が工事による影響で水量が減水することなどを各地のリニア新幹線の問題点を口頭弁論で訴えてきました。

12月1日(火)中間判決日の予定

- 10:00 東京地裁前集合
- 10:30 傍聴券抽選
- 11:00 中間判決
(判決要旨が判明した時点で、地裁前に判決内容をお知らせします)
- 11:30～12:30
原告団長と弁護団が分析と声明文作成
- 12:30 司法記者クラブで記者会見
- 13:00 報告集会
(衆議院第一議員会館地下大会議室)
中間判決について弁護団から説明
今後の訴訟方針提案
静岡訴訟、東京大深度訴訟の報告

12月1日の中間判決がどのくらいまで原告数を削るか内容を推し量ることはできませんが、リニアの沿線から遠く離れている原告や、ルートが敷かれている県内でも直接工事の影響がないと判断した原告の適格を認めない判決が出されることが予想されます。

また、中間判決の内容は古田裁判長時代に書かれたものであり、新型コロナウイルスの拡大による新たな就業形態への変化や、鉄道業界の経営に与える甚大な影響への考慮を全く考えていないと想像できます。

リニア工事に対する反対の声が高まっていますが、今や「リニアは必要ない」という意見も広がっています。原告と弁護団は、原告数を削減する不当な判決が出た場合は東京高裁に控訴（上訴）する方針です。

川崎市環境影響審議化会の改悪について、市内の9市民団体が環境局長答弁の撤回を求め11月9日に再度の申し入れ

川崎市の環境局長は3月3日の市議会本会議で、環境影響審議会の在り方について、市民意見を制限する形にしたい答弁したことに付いて、川崎公害根絶・市民連絡会などが反発し局長発言の撤回を求めて申し入れをしましたが、10月1日に回答がありました。撤回の意図が示されていなかったため、9市民団体が連名で、11月9日に再回答を求める文書を福田紀彦市長と齋藤浩二環境局長あてに提出しました。
(下写真:9月10日市環境影響評価室長への交渉)



申し入れは、環境影響審議会の委員5人を外し学識経験者に入れ替える方針について「10月5日までは変更する前の構成及び選任基準に基づいて選任すべきであって明らかな違法行為であり、市長の意に沿わない委員を排除するために団体推進枠を廃止したことはあきらかだ。これは菅首相の日本学術会議委員任命拒否の川崎版である」と批判しています。

また、「市の今回の方針を受けて団体推薦枠の町井弘明委員はまだ2年の任期を残しており、本人の了解もなく強制的に委員を外すことは許せない。選任委員会のメンバー6人はすべて市職員であり、今回の委員外しは市の不公正な判断により決められた」と指摘しています。今回の申し入れの回答期限は11月20日としています。

いま、市内の都市計画については大手企業が積極的に介入してきています。市民参加はなしで、環境影響審議会から団体推薦枠や市民枠が外され、市民意見が制限されようとしており、環境問題に取り組む市民団体は危機感を強めています。

外環道・大深度関連の当面行動予定

- 11月20日 14:00
国交省交渉
リニア・市民ネット東京と田園調布の住環境を守る会
- 11月21日 18:00～
外環道・陥没事故の緊急報告集会
(武蔵野市・南町コミュニティセンター地下ホール)
外環ネット主催
- 11月24日 14:00
東京外環道訴訟
第9回口頭弁論(東京地裁)
傍聴券抽選は13:20～
15:30 報告集会
(衆議院第二議員会館第一会議室)

山梨まんが訴訟は東京高裁に争いの場を移す

ストップ・リニア！訴訟の原告団団長の川村昇生氏らが原告になっている山梨リニアまんが訴訟は甲府地裁の不当判決を受けて東京高裁に控訴していましたが、来年1月20日午後3時半から東京高裁で審理が行われることになりました。山梨県が1200万円の公費を使ってリニア推進をうたう漫画小冊子を

10万部作り、県内の学校の生徒全員に無料配布したため、小冊子の回収や経費の返済を求めているものです。

原告団は現在、訴状や甲府地裁の判決文などをまとめたリーフレットを販売中です。



ここが問題！リニア新幹線NEWS No. 81

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)090-5108-6568