

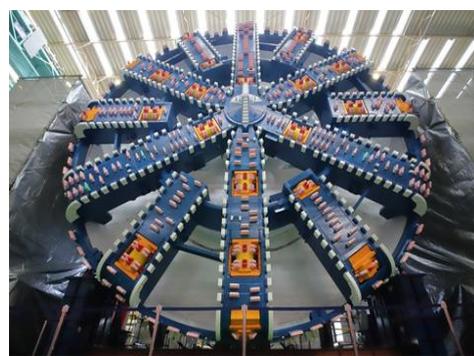
ここが問題！リニア新幹線

第86号 2021年6月1日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

大深度工事着工を急ぐJR東海、梶ヶ谷・東百合丘非常口でシールドマシン組立工事説明会を強行

東京外環の大深度トンネル掘削工事が原因である東京・調布市の住民被害について、JR東海はその調査結果と対策を検討し、リニア新幹線の大深度工事の前に行う工事説明会で住民に説明をするという方針を明らかにしています。このような掘削工事直前まで検討結果と安全対策を公表せずシールドマシン工事を急ぐJR東海の姿勢は住民への迅速で真摯な説明を怠る不誠実なものです。

JR東海の真意は、とにかくトンネル掘削を早期に始めるためにシールドマシンの組立工事等説明会を強行し、事前調査の徹底や住民の安全を守る対策をあいまいにしたまま、今年度中には川崎市内の大深度工事掘削工事を始めたい底意を示すものであり、3月と4月に梶ヶ谷と東百合丘で矢継ぎ早に行われたシールドマシン工事等説明会はその狙いを象徴します。シールドマシンは回転しながらトンネルを掘る機械です。



外径14mのリニア・シールドマシン

川崎市内工事中止を求める申し入れに

JR東海が回答～5月13日

私たちは4月1日、JR東海の金子慎社長、宇野護副社長、中央新幹線神奈川工事事務所宛に「リニア新幹線（中央新幹線）の川崎市内工事の中止を求める申し入れ書」を送付しましたが、JR東海は5月13日に回答をすると通知してきました。回答は中央新幹線神奈川工事事務所川崎分室で行うということで、当日、東京・神奈川連絡会の天野捷一、山本太三雄、矢沢美也の共同代表3人が川崎分室に出向きJR東海側（3人）から口頭で回答を受け、疑問点につき質疑を行いました。

以下私たちの申し入れの8項目に対するJR東海側の回答です。

1. 現在行われている川崎市内における非常口工事、関連道路工事を直ちに中止すること。
回答：工事については計画通り進める。
2. 市内の大深度トンネル工事について、これまでの事前の地質・地盤調査の詳細を説明し、改めて詳細な調査を行うこと。
回答：事前調査については2018年5月の大深度地下事業説明会で説明をしている。また今もホームページで公開を公開している。規定通りの調査を行っており、大深度掘削工事実施の前の説明会で安全対策等は説明する。
3. 川崎市内16, 3kmのトンネルルート周辺の家屋調査計画を策定すること。
回答：外環の調査報告内容については社内で検討している。大深度法では地表に被害がないということで家屋調査は義務付けられていない。
4. 大深度法にとらわれることなく、地権者に対する恒久的な被害補償措置をつくること。
回答：大深度法にもあるように、工事が原因であると認められた場合は補償する。地上への影響がないよう対策を講じていく。
5. 市内の水道水を確保するため、リニア大深度トンネル工事における導水隧道、水道管に与える

影響について物理的な調査をすること。その他ライフライン地下施設への影響についても調査し、その結果を公開すること。

回答：大深度工事技術指針に基づき、川崎市上下水道局等と事前協議をしている。導水隧道の大きさが小さいので、リニアトンネルとの距離が近くても影響はないと考える。工事中は地表面の地盤変化の測定を行う。

6. 東扇島堀込部土地造成事業へのリニア発生土利用を定めた川崎市との協定を白紙に戻すこと。

回答：協定後すでに平成30年から事業は着手されており、協定を白紙にする考えはない。

7. 川崎市内のリニア関連工事について、川崎市環境影響評価に関する条例に基づく環境影響評価を行うこと。

回答：環境影響評価は川崎市の法条例に基づいて行っている。その結果も説明している。

8. リニア関連工事に関する現状や予定について定期的に市民に報告すること。

回答：工事については周辺住民には説明会や掲示で報告している。ホームページでも内容や予定を公開している。

非常口掘削発生土は、千葉県・横浜市・八王子市・相模原市に搬送、

シールドマシン組立工事、東百合丘では今年冬、梶ヶ谷は来年度中に実施の計画

5月13日、JR東海から回答を受けた後、その後の質疑で多くの問題点について見解と回答を求めました。まず、梶ヶ谷、東百合丘、等々力の非常口掘削工事の発生土について、JR東海は横浜市、八王子市、相模原市に運び、梶ヶ谷の残土は貨物線で三井埠頭まで運び、船で千葉県の処分先に運送していると説明しました。

市内のシールドマシン組立について、JR東海は東百合丘非常口では今年冬に、また梶ヶ谷非常口では平成4年度に実施するという目途を示しました。

大深度掘削工事について、東京外環では地盤陥没や大規模な空洞の発見があり、事業主のNE×CO東日本は3月18日の事故が大深度トンネル工事であることを認め、約50戸を取り壊し2年間工事を中止し地盤改良を行うと決めました。リニア大深度工事でも同様な被害が想定されており、JR東海に外環の原因調査の検討と対策を示すよう求めましたが、社内でどのような体制でどのようなリニア工事対策に援用してするのかを明らかにしませんでした。非常口におけるシールドマシン組立工事等説明会を3月、4月に相次いで開くなど、大深度工事の掘削を強行する計画を進めています。住宅密集地で外環同様の地盤陥没が起きれば、生命にも影響する大事故になります。

東京外環の被害でNE×CO東日本は大深度トンネル工事を当面2年間中止する意向を明らかにしました。JR東海は事態を深刻に受け止め、大深度トンネル工事は取りやめるべきです。

第26回公害、健康、環境・まちづくりフェスタは大規模スタンディング形式で開催～150人が参加

昨年は新型コロナウイルス感染拡大の影響で公害、健康、環境・まちづくりフェスタは中止されましたが、4回の実行委員会で話し合った結果、今年は展示方式をやめ、一時間のスタンディング形式で、川崎市内の市民団体が3分間のリレートークを行うことになりました。



好天に恵まれた5月30日、JRと東急の溝の口駅前のデッキには市内、県外の46の市民団体等から150人が集まり、15団体の代表が原発や気候温暖化、年金、公害など様々な課題について活動を報告しました。東京・神奈川連絡会は天野共同代表もマイクで、大深度トンネル工事の問題点やリニアによる川崎市導水隧道の影響などを訴え、デッキに「リニアは環境破壊」などの横断幕を張りめぐらせ市民にアピールしました。

川崎市議会まちづくり委員会が2件のリニア陳情を不採択に

市民の声を聞かず JR 東海につき従う川崎市と市議会の異常さ

川崎市議会まちづくり委員会は5月21日午前、東京・神奈川連絡会の山本共同代表が提出したリニア工事に関する2件の陳情を審査しました。陳情2件は以下の内容です。

<陳情第84号>

JR 東海のリニア中央新幹線梶ヶ谷非常口「ケーソン工法」採用に伴う再アセス実施と隣の井戸からあふれた水による自宅の被害に関する工事協定書の締結を求める陳情。

<陳情第85号>

調布市の陥没事故のテレビ報道を見てリニアの大深度工事に伴い自宅で同様の問題が起きないように JR 東海、県、国に対して、具体的に事前の対応策の申し入れや検討いただきたい事項についての陳情。

以上の2件について委員会では一括して審査が行われました。

外環道道路陥没事故の調査結果の検討やリニア工事について市は深刻に受け止めていない

委員会の冒頭で市のまちづくり局交通政策室鉄道担当課長が陳情を説明し、梶ヶ谷非常口周辺の JR 東海による半径1キロ以内の井戸調査の結果やシールド工事の概要などを説明、井戸調査については「非常口工事中も地下水位に異常は認められないと JR 東海から確認している」と述べ、工事協定書の締結については「万が一損害が確認された場合は JR 東海が個別に対応していくことを確認している」とし、協定書を結ぶ意図が JR 東海にないことを明らかにしました。



川崎市の導水隧道管がリニアトンネルと近接・交差する問題については「もし水道管が破損された場合は民法等の関係法令に基づき修理に要した費用を JR 東海に請求する」、「中央新幹線工事により損害が確認された場合、JR 東海は損害を補償すると表明している」と説明しました。

この日の審査で焦点となったのは、川崎市や JR 東海が東京外環の道路陥没事故や空洞発見の事態をどう受け止めているかでした。まちづくり局は説明の中で、「JR 東海は外環道の陥没事故を受け、JR 東海が有識者委員会から出された報告書の内容を含め、工事の安全性に関する様々な情報を集め、実施すべき対策について検討していることを確認している」、「川崎市は2月の同社に対する要請書において、外環道事象の調査結果を踏まえて工事着手前に十分な調査を行い、安全性を確認することを求めている」と述べました。大深度工事前の説明会の開催については「JR 東海が工事に関して、周辺住民を対象に説明会を開催する予定であることを確認している」と述べました。

市の説明からは JR 東海に具体的な要望事項はなく、結局は「丁寧に説明することを要請しており、引き続き、同社の対応状況を確認する」という傍観者的な結論にとどまりました。

「リニア大深度トンネル工事について、市も JR 東海がよくやっている」?

市内の大深度トンネル工事について、東京外環の道路陥没と同様の被害が起きるのではないかとこの怖れを川崎市民が感じており、それが切実な陳情の提出につながっていますが、事前のボーリング調査の追加実施やルート上の家屋調査を求めているのは一部党派のみで、まちづくり委員会のほかの党派は「JR 東海から確認している」という市の説明を無条件に受け入れているとしか思えません。トンネルのシールド工法と非常口のケーソン工法の違いを理解していない委員もいました。委員会は一部の党派が趣旨採択を表明したものの、「市も JR 東海もよくやっている」という党派の主張がまかり通って審査結果は2件の陳情を不採択という市民を裏切る結果となりました。

公共事業改革市民会議が公共事業の見直しを求め立憲民主党国会議員と懇談 ～ リニア事業見直しの要請などを要請



写真：立憲民主党

公共事業改革市民会議（橋本良仁代表）は5月25日衆議院第一議員会館で、立憲民主党企業・団体交流委員会をメンバーを含む国会議員5人と面談し、リニア新幹線、諫早湾干拓、江戸川スーパー堤防、中部横断自動車道、東京外環道、横浜南道路、石木ダムなどの公共事業、公共的事業の見直しについて立憲民主党の理解と国会審議を要請しました。

立憲民主党からは企業・団体交流委員会の近藤昭一委員長、衆議院国土交通委員会筆頭理事の小宮山泰子氏、環境委員会筆頭理事の生方幸夫氏、総務委員会筆頭理事の岡島一正氏、それに企業・団体交流委員会次長の松田功氏の衆議院議員5人が出席しました。

リニア沿線住民ネットの天野共同代表も、リニア事業の見直しを求める理由について説明しました。懇談の中で生方氏は「日本の環境アセスメントは事業者が行い環境省は意見を述べるだけで非常に遅れている。これを変えるために党内で論議していく」と述べ、2年後の改正を求める姿勢を明らかにしました。懇談の最後に小宮山氏は「自然との共生を図ること、地域の方々の合意を得ること、環境に負荷をかけない公共事業を進めることが地域の発展と国の発展につながる。皆さんの提案をしっかり受け止め取り組んでいく」と述べました。短時間の初面談であったため個々の事業に関し議員の意見はありませんでした。

橋山禮治郎氏、JR東海・葛西敬之名誉会長ら6人の証人採用を申請、裁判官による山梨実験線被害の現地視察を要請

～ 5月11日ストップ・リニア！訴訟第19回口頭弁論

昨年12月の中間判決以来半年ぶりに5月11日午後3時から、ストップ・リニア！訴訟の第19回口頭弁論が東京地裁103号法廷で開かれ、抽選の結果46人が傍聴しました。



五月十一日東京地裁前集会

最初に原告で川崎市在住の天野捷一氏が意見陳述し、「川崎市民は同じ大深度工事が行われるため、東京外環の住民被害が川崎でも起きることを心配している。外環道の事後調査をきちんと受け止めてJR東海は大深度トンネル工事を中止すべきだ。またリニアトンネルが川崎、町田、相模原市内で川崎市の水道水の導水トンネルと近接・交差することも明らかになっている」と述べ、裁判長にリニア工事認可取り消しの判断を求めました。このあと、関島保雄、和泉貴士、半田虎生、横山聡の原告団代理人4人の弁護士が更新弁論と進行意見を述べました。

弁護団は、訴訟参加人であるJR東海に対しリニア沿線主要箇所2500分の1の地図を提出するよう求め、市原裁判長にはすでに湯水や日照被害が起きている山梨実験線の現地視察を要請しました。

今後の裁判＝9月10日、12月2日午後3時

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO.86

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