

# ここが問題！リニア新幹線

第88号 2021年8月20日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

## JR東海、外環道事故の真実を隠し大深度トンネル工事の早期着工を狙う 8月23日～27日、川崎市内4か所で「大深度工事の安全説明会」

JR東海は7月26日、リニア大深度地下の安全に関する説明会を中原、宮前、麻生、高津4区のリニアルート沿線の住民を対象に開催することを町内会を通じて通知しました。川崎市も「市政だより」8月号の各区版で日時、場所を掲載しました。説明会は6月8日の東京説明会同様の「リニア中央新幹線シールドマシンにおける安全・安心等の取組に関する説明会」となっており、東京と同趣旨の説明を行うものとみられます。そしてJR東海は、この説明会開催で首都圏や中京圏における大深度トンネル掘削工事の着工のための手続きを踏んだとの口実にしようとしています。

### <リニア中央新幹線シールドマシンにおける安全・安心等の取組に関する説明会>

区	日時	会場	定員
中原	8月23日(月) 18:45～	エポックなかはらホール	450人
宮前	8月24日(火) 18:15～	宮前市民館大ホール	450人
麻生	8月25日(水) 18:15～	麻生市民館ホール	500人
高津	8月27日(金) 18:00～	市民プラザふるさと劇場	240人

### 根拠なき「大深度トンネル工事では施工ミスはしない」、「特殊地盤はない」の説明

東京説明会でJR東海は、外環道の住民被害を軽視して、「東京の事故は特殊地盤における工事の施工にミスがあった」と片付け、「リニア工事に関する地盤・地質調査の調査・知見は多く存在し、私どももボーリング調査を十分に実施している」、「その結果北工区(都内)には特殊地盤は存在しない」、そして「工事にあたっては専門家の助言をいただき、施工点検をこまめに行うのでリニア大深度工事は安全に行うので安心して下さい」との説明を行いました。参加した住民からはこの説明に納得できないという疑問や意見が出され、工事はやめてほしいという声が目立ちました。2月18日の東京外環道道路陥没事故等の調査報告は特殊地盤における工事の施工・管理に問題があったと指摘し、NE×CO東日本は調布市東つつじヶ丘の現場周辺の住宅40棟をいったん取り壊し、2年間にわたる地盤改良工事を行う方針を示しました。調査不足であることを認めずNE×CO東日本は特殊地盤と結論付けていますが、住民はきめ細かく調査していれば特殊地盤ではなく掘りにくい地質だったことを把握できたはずだと強く反発しています。

この調査報告はリニアの大深度工事を予定通り進める方針に沿った内容とみられ、JR東海は社内のシールド工事検討委員会で1回だけの会議で前述の方針を決め、追加のボーリング調査もせず予定通り工事を進める計画を進めることを東京説明会で表明しました。

### そして、東京では今月下旬大深度トンネル事前掘削工事のための説明会を開催へ

どんなに反対や疑問があってもJR東海は大深度工事を早期に始める方針です。そのため、JR東海は今月、東京工区の周辺に「北工区の工事説明会(調査掘進等)」の告知を行いました。説明会は8月27日(金)、29日(日)、9月1日(水)開催の予定です。

## 国交省も自治体もJR東海の危うい前のめり姿勢を止めるべきである

### ＜リニア工事、大深度地下工事に関係する事実経過＞

2001年4月	大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（大深度法）施行
2014年3月	東京外環道事業の大深度地下使用認可
2016年5月	リニア工事（その1）認可取り消しを求め738人が東京地裁に行政訴訟
2017年2月	東京外環道シールドマシン発進（東名JCT）
12月	外環道トンネル予定地の住民が地下使用認可無効確認等請求訴訟提起
2018年3月	JR東海がリニア大深度使用認可を申請
5月	東京世田谷の野川で大深度工事が原因で酸欠気泡発生
10月	リニア大深度地下使用認可
2019年3月	リニア工事（その2）認可取り消し求め67人が提訴（第二次リニア訴訟）
2020年1月	東京外環道トンネル野川下掘削中に住民から振動被害の訴え
8月	東京調布市のルート周辺の住民から振動、低周波被害の声
10月	調布市東つつしが丘の住宅街で道路陥没
11月	NEXCO東日本ボーリング調査で3か所の空洞発見
12月	リニア訴訟中間判決、532人の原告適格認めず。167人が控訴へ
//	NEXCO東日本陥没原因が大深度工事であったと認める
//	リニアシールドマシン組み立て工事説明会（町田）
2021年2月	NEXCO調査結果報告、「現場周辺40戸の家屋取り壊し2年間地盤改良」
3月	リニアシールドマシン組み立て工事説明会（宮前区梶ヶ谷）
4月	//（麻生区東百合丘）
6月	リニアシールドマシン安全・安心等の取組説明会（東京・品川） JR東海「外環道陥没は特殊地盤における工事施工に誤りがあった。リニア大深度工事はしっかりやるので安心を」と説明。これまで否定の家屋調査実施へ
7月	東京・田園調布住民ら24名がリニア大深度工事差止の民事訴訟（東京地裁）
8月	リニアシールドマシン安全・安心等の取組説明会（愛知、川崎） JR東海、東京の大深度トンネル試験掘削工事の説明会（8月～9月3回）

### 大深度工事に関するJR東海のウソ、国交省の基本見解のねじ曲げは通らない

#### ＜地権者の所有権＞

当初、JR東海は地権者の大深度地下の所有権を認めなかったが、国会での追及を受けて国交省は所有権を認めるが所有権よりも事業者の使用権が優先すると答弁、JR東海も見解この見解を踏襲。

#### ＜大深度地下工事の安全性、地表への影響＞

国交省は今年の国会での追及を受けて、「大深度工事の地表への影響はない」のこれまでの見解について、「工事の管理をすればという前提をこれまでも示していた」と言い逃れの答弁。

#### ＜大深度工事におけるJR東海の基本見解＞

- ① 強固な支持地盤上面よりさらに深い大深度地下部分を、数多くの実績があるシールド工法で施工するため、地盤沈下が発生することはないと考える。
- ② シールド工法において漏水が生じることはほとんどなく地下水の水位への影響はないと考える。
- ③ シールド掘削中に生じるカッタービット（切羽）からの掘削音などが地盤に伝わって地表部分において騒音・振動が問題になることは考えていない。

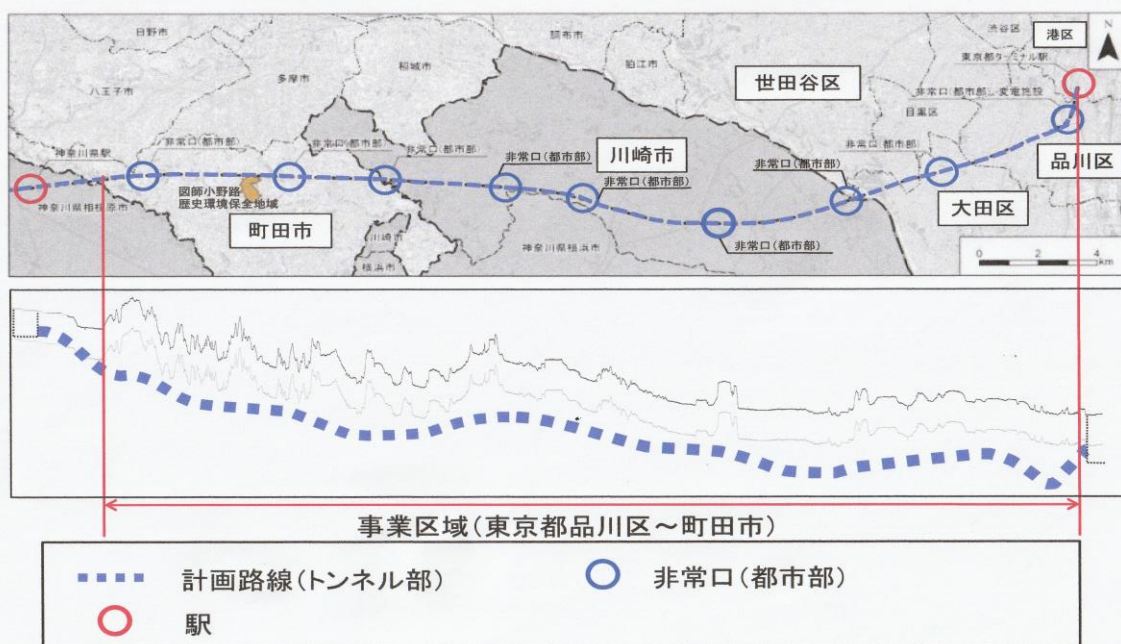
## リニア大深度工事には問題点、疑問が山積み……

- ① 調査不足を認めず、「特殊地盤」「工事の施工管理ミス」を道路陥没の理由にしている。NEXCO東日本はシールドマシンの夜間掘進中止をした後にチェンバー内の土砂・気泡が分離して土砂が沈降し土圧のバランスが崩れ、カッターを動かした時に溶液が流れ出て地山に浸透し土砂のゆるみが上方に拡大して地盤が崩落したとしている。「特殊地盤」が何を指すのか理解できない。シールド掘削の途中でほかの地点からも酸欠気泡の発生や騒音・振動の苦情が出ている。丁寧なボーリングなどの調査を行ってれば、掘りにくい地質かどうか把握できたはず。
- ② 外環道のシールドマシンは住民からの苦情などで12回にわたって稼働を中断し、稼働時間を短縮したりしたが、それでも問題を解決せず掘削を続けたため、大きな事故につながった。住民は平素から工事の影響を受け、調布市では道路陥没事故後家屋の解体などを迫られた。2年間の土地改良作業を行い、そのあと工事を再開するというが、住民の財産や生活権に重大な影響をもたらした今、工事を断念し改めて事業の見直しを考えるべき事態である。
- ③ JR東海は5月31日、3時間の「トンネル施工検討委員会シールドトンネル部会（8名）」を開き、JR東海から「設計上の掘削土量と実績との差を管理する基準値をより厳しく設定する」、「沿線住民に安心して過ごしてもらうための取組として、地表面変位の計測、騒音・振動対策、事前の家屋調査、工事情報の提供など」を報告し、委員から助言を受けたと報告している。外環道事故の調査結果やそれを受けてのリニア大深度トンネル工事の安全対策についてたった1回の検討で済まされるのか。また、委員からの助言の内容を詳細に明らかにすべきだ。
- ④ 東京説明会でJR東海は、「1外環道工事の地盤陥没は特殊な地盤による工事施工に課題があった、2添加材の適合性の確認、3泥土圧の管理、4泥土の性状の確認→土砂サンプリング装置を搭載、5取り込み量の管理強化～取り込み過剰の兆候を早く把握する」等の対策を表明。十分にわからない大深度のトンネル工事でシールドマシンの施工管理を厳しくするだけでいいのか。シールドマシンの管理ミスが原因であっても、それが拡大するのは地質、地盤や地下水などの誘因が関係するからだ。JR東海の対策だけで事故が起こらないと信じることはできない。
- ⑤ リニアシールドマシンは直径14.4m、長さ15.5m、重さ3千トンと伝えられている。掘進は1日20m、1か月で400mと説明している。いくら大深度だからと言って騒音や振動が伝わらないわけではない。JR東海は大深度工事や供用について地表への影響はないとして沿線の家屋調査の必要はないとしてきた。今回家屋調査を行うと決めたのは、従来の見解を変更したのか。また、ルート左右40m以内という家屋調査の理論的根拠を示すべきだ。川崎市内のトンネル工事では3基のシールドマシンを使うとみられるが、工事が終わった後マシンはどのように処分するのか。
- ⑥ 私たちは初めからリニアトンネルの存在で地価が下落することを指摘してきた。外環道事故は不動産取引に影響を与えている。市内16.3キロのルート上の全戸に対し、JR東海は工事の安全・安心対策を説明し理解を得るべきである。そして、工事による被害が起きた場合、大深度法の「工事開示から1年以内」という補償条件にとらわれず、住民が納得できる完全な補償を行うべきである。
- ⑦ 川崎市の導水隧道2本は、相模原市、町田市、川崎市の4か所でリニアトンネルと近接交差する。リニア工事により導水隧道が損傷を受ければ川崎市民の飲料水は失われる。川崎市上下水道局は4か所の近接箇所の工事影響について「JR東海から問題はないとの回答を得ている」と言っている。工事影響について、JR東海に任せるのではなく独自に調査すべきだと考える。また、国交省が平成30年3月に作成した「大深度地下使用技術指針同解説」の文書の末尾にはトンネルの近接交差についてこのように記されている。

「近接施工によるトンネル相互影響に関しては、地山の条件、施設相互の位置関係、施設の用途、施設の外径、施工状況等の要因が複雑に影響する。また大深度地下における近接施工事例が少ないことから現状では未解明な点が残っている。新たな技術的知見が蓄積された時点でここに定めた離隔距離の考え方を見直す必要がある」。

- ⑧ これまでにシールド工法による地盤崩落事故などは22件発生しているという指摘がある。外環道以外にも最近では横浜の道路陥没事故があった。川崎市でも平成20年（2008年）4月に中原区下新城1丁目の江川雨水貯留管整備事業の一環である雨水誘導トンネル工事現場で大規模な道路陥没事故が発生した。新城高校前の道路が長さ40m、最大2m沈下した。高校のグラウンドにも亀裂が発生した。8月に報告書がまとめられたが、マシンのチェンバー内に大きな石が挟まっていることがわかり、前面の地盤改良を行うため薬剤を注入し掘削を再開したところ、出水し陥没に至ったと記されている。事故後新たに2本のボーリング調査を行った。この付近から千年にかけて地下水が出やすい地質だと言われている。
- ⑨ 川崎市内のボーリング調査は JR 東海が行ったものは41本と言われているが、それだけの本数を実施したとの印象はない。実際、ルート上で行った大深度地下調査はわずか7本。技術指針で示された100～200m置きに1本という調査を行ってはいない。

### 首都圏の大深度地下事業区域のイメージ



資料はJR東海作成

#### 今後の予定……

- 8月30日(月)13:00  
訴訟事務局会議(ZOOM)
- 9月6日(月)15:00  
東京外環道訴訟第12回口頭弁論
- 9月10日(金)15:00  
ストップ・リニア！訴訟第20回口頭弁論  
(法廷はいずれも東京地裁103号)



#### ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO.88

- 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