

# ここが問題！リニア新幹線

第92号 2021年12月28日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

## 2022年1月中旬に川崎市内のリニア家屋調査地域に ポスティング実施へ。大深度トンネル工事による影響あり

東京・神奈川連絡会は、JR東海が川崎市内リニアルート周辺3000戸の家計調査を行うという計画を受けて、1月中旬にも調査対象地域にJR東海が作成した地図を付けてポスティング（各戸配布）を行うことを決めました。

JR東海はリニア大深度トンネル工事について2018年3月20日に大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（略称大深度法）の適用を国交大臣に申請し、同年10月17日に使用認可を受けました。この大深度法は事業者が大深度（地下40メートル以深）に地下インフラを作るための法律です。基本は「大深度地下は一般に使用されていない。また工事を行って地権者の家屋や敷地に影響することはない。公共的使用であれば所有権よりも事業者の使用権が優先する」というものです。2001年に施行されたこの大深度法による大規模事業としては東京外環（外環道）大深度トンネル建設が初で、リニア大深度トンネルは第二号にあたります。

東京外環トンネルの大深度工事では掘り始めてすぐに世田谷区野川の水面に地下からの酸欠空気が噴き出す事態が発生し、その後もシールドマシンの進行に伴って騒音や微気圧波の影響が地表に伝わり、住民からの苦情が相次ぎました。そして昨年10月18日には調布市東つつじが丘の住宅街の道路が大規模に陥没する事故が起きました。その周辺では住宅の壁や敷地に亀裂が入ったり地盤に段差ができたりする被害も多く発生しました。そのため工事は2年間中止となり、事業者のNEXCO東日本は40世帯に転居を求め、住宅を取り壊して土地改良工事を行う方針を決めています。大深度だから地表に影響はないとして、住民の理解も了解も得ないまま勝手に進めた工事により、住民生活や人生に深刻な影響を及ぼしました。

JR東海は今年夏の住民説明会では「シールドマシンの施工管理に万全を期す。東京、川崎のリニアルートには特殊地盤はない。地質・地盤調査の資料は豊富であり、安心・安全な工事は確保される」と主張しました。一方で「大深度だから地表に影響が及ぼすことはないとは言い切れないので、ルートの左右40メートル以内の住宅の家屋調査を行う」とも表明しました。これまで一貫して家屋調査の実施を否定し続けてきたJR東海にとって一大方針転換ですが、大深度工事でも地表に影響をもたらすことを認めざるを得なかったものと考えられます。

家屋調査は家屋内の壁の隙間や床の傾斜、外壁や外塀など状況などを目視や計器によって計測するもので、一戸当たり4時間程度の時間が必要だと言われています。その計測結果がリニア工事による影響で広がったり傾いたりした状況になればJR東海に対し補償を求める根拠になります。家屋調査の諾否は個人の自由です。また、リニアトンネルは地下70～90メートルと深いため、影響範囲はJR東海の40メートル以内より広がる可能性があります。将来の資産価値の維持のためにも応じてもらいたいと思いますが、家屋調査の依頼はJR東海や調査会社が各戸に訪問し、リニア大深度工事の資料を手渡し、調査の目的や内容について丁寧に説明することが求められます。



外環道大深度地下工事による道路陥没事故

# 導水隧道は近接するリニアトンネル工事による深刻な影響も。川崎市はいまだにJR東海の工事方法の確認を見守る姿勢。

12月21日、川崎市議会本会議で一般質問が行われ、石川建二議員（日本共産党・宮前区選出）が川崎市の導水隧道がリニア新幹線トンネルと近接交差する問題について、また宗田裕之議員（同・高津区選出）が柔らかい地層のある中原区新城でリニア大深度トンネルを掘削する危険性などについて市側の見解を求めました。

午前中質問に立った石川議員は、「リニア新幹線のトンネルが相模原市や町田市そして麻生区内で川崎市民の飲料水をまかなう2本の導水隧道（トンネルに設置された水道管）と近接交差する。相模原市では導水隧道のわずか4メートル上にリニアトンネルが建設される」と述べ、市側の考えを質しました。これに対し市上下水道事業管理者は次のように説明しました。「第二導水隧道は、内径3.5メートルの水道管で津久井湖から24キロの市の浄水場に運ぶもので、第一導水隧道のバックアップ機能を果たしている。津久井湖から11キロはコンクリート構造になっており、それより先は鋼製構造になっている。工法は始点から2キロは山岳隧道工法で、それより先はシールドトンネル工法である。リニアトンネルとの近接距離は4～46メートルと聞いている」。



川崎市の薄い導水隧道管

石川議員は「導水隧道は私たちの飲料水を運ぶ最も重要なインフラ施設である。相模原市内では、その導水隧道の上わずか4メートル上に内径1.4メートルのリニアトンネルが造られる。その部分の導水隧道はコンクリート製と聞いている。リニアトンネル工事による影響はないのか。東京外環の大深度工事の道路陥没事故で、深度が深いトンネル工事の影響が地表に影響を与えることが明らかになった。騒音や振動被害で夜間工事ができなくなっていた。振動を軽視することはできない。国土省のトンネル工事安全指針でトンネルが交差する場合は、大きなトンネルの直径の半分以内の接近工事は安全ではないとされている。リニアトンネルの直径は1.4メートルであり、その半分は7メートルではないか」と質問しました。

市上下水道局管理者は「JR東海は詳細に調査に立って技術検討を行っている」と聞いている。私も市の導水隧道に与える影響を確認するとともに、工事や供用開始後に支障がないように安全対策について引き続き協議を進める」と答えました。

## リニアトンネルと導水隧道の近接交差、事前協議は2014年以来わずか3回

石川議員はJR東海との協議について市は何回行い、どのような内容だったのかを質しました。これに対し市上下水道局は「最初に協議したのは平成26年度で、トンネルの近接箇所について説明を受け、次は平成28年度に麻生区東百合ヶ丘の第二導水隧道下の工事について協議し、令和2年度に町田市小山町の第一水道付近の工事について協議した。協議にあたり工事方法や安全性について打ち合わせを行ってきた」。石川議員は最後に、「相模原市の最接近交差場所については協議されていない。導水隧道への影響がないとは考えられない。工事の見切り発車は許されない」の述べ、福田紀彦市長の見解を求めました。福田市長は「本市としては外環事故を受け、JR東海に安全確認に万全を期すよう要請している。今後は隧道との近接工事について協議を進め、工事方法等による安全性を確認するとともに、JR東海の安全対策を確認して行く」と答えました。石川議員は、市長に対し市民に寄り添い事業者に対し毅然とした姿勢を示すよう求め質問を終えました。

私たちは市議会の多くの会派が市内のリニア問題に積極的に取り組むことを期待しています。

# 川崎市「高津区内のボーリング調査3か所、過去の文献資料3件であるとJR東海から聞いている」と答弁。(一般質問)

21日の午後、本会議での一般質問に立った宗田裕之議員は、高津区内のリニア大深度工事の危険性を取り上げ、市に回答を求めました。

宗田議員は、高津区におけるJR東海のボーリング調査について、「中原区と高津区の1.5キロのルート上でJR東海は一か所も調査を行っておらず、大深度トンネルの認可における技術指針にある100～200メートルおきにボーリング調査を実施すべきという基準に反していると指摘しました。これに対し市まちづくり局長は「高津区内でJR東海が実施したのは3か所であり、同社が公的機関等から収集した3か所の資料と合わせて6か所である」と答えました。宗田議員は「東京外環道の道路陥没事故でNEXCO東日本は工事を2年間中止し、地盤改良工事を行うと表明した。岐阜と長野のリニアトンネル崩落事故を含め、これらの事故がリニア工事に大きな影響を与えている」と述べ、市の見解を求めました。まちづくり局長は「東京外環道事故原因は、3月に公表された東京外環トンネル施工等検討委員会有識者委員会の報告では、特殊な地盤条件のもと、シールドトンネルの施工時に土砂の取り込みが過剰に生じたこととされている。本年9月末現在、補償対象地域の世帯数千件のうち、家屋の修繕を実施したり又は実施中であるのは2百件と公表されている」と述べました。「特殊な地盤条件とは何か」という質問には「礫を含む細粒分の少ない砂層が掘削断面にあることや、単一の砂層が地表付近まで続くことによる、トンネル掘削による影響が地表面まで伝搬しやすく、さらに表層部は他の区間と比較して薄い地盤であることが示されている」と答えました。

## 中原区・高津区の境界付近で過去に大規模な道路陥没事故が発生していた

宗田議員は、2007年から2010年にかけて3回にわたってトンネル工事が原因で陥没事故が発生し、1件は長さ40メートル、深さ2メートルに達し、相当量の地下水が出たことを取りあげ、東京外環の調布市と同様のことが起きるのではないかと指摘しました。市側は「JR東海からは川崎市内で8月に実施した説明において、外環道の事象を踏まえ工事の安全性、振動に関する実施すべき対策を示されており、施工管理の強化を促している」とだけ答えました。宗田議員は千年新町周辺の地質はシルト層がわずか20メートルでその上の30メートル以上は砂礫層であり、水分量も多い。トンネル工事の振動でシルト層に亀裂が入れば上層の地下水がトンネルにも流入する」と述べ、リニアのトンネル工事が安全とは言えないと指摘しました。家屋調査に関連した質問に、まちづくり局長は「高津区内の家屋調査はルートの両側40メートル以内であり、対象軒数は700軒を見込んでいるとJR東海から聞いている」と答えました。



2008年4月15日  
中原区新城で発生したシールドトンネル工事による  
陥没事故(写真は神奈川新聞)

宗田議員は最後に①家屋調査の対象住居に対し一軒一軒、説明会の資料を渡して説明すること、②安全確保がないまま工事の再開や着工はしないことを国交省とJR東海に申し入れること、③市として工事に関する中立的な第三者機関を設置することを要望しました。

この日のリニア関係の質問に対する市長や当局者の答弁には、リニア建設工事による影響が社会的に広まっているにも関わらず、きわめて傍観者的であり、工事の現況や進行についてJR東海に頼って情報を得ているに過ぎないことが明確になりました。このような「なすがまま」の姿勢は改めるべき時です。改めて市民生活の影響を及ぼすリニア工事に正面から対応することを求めます。

## 岐阜県中津川市のリニアトンネル事故、JR東海は「施工業者のミス」とすり替え

10月27日に岐阜県中津川市で起きたリニア新幹線瀬戸トンネルの崩落事故について、JR東海は12月27日、「再発防止策を発表しました。この工事は奥村組など3社で作る共同企業体（JV）が担当し、その下請け作業員が作業していました。」



瀬戸トンネルの崩落事故  
(写真はJR東海による)

JR東海の発表によりますと、トンネル先端部（切羽）の発破後、本体なら現場管理者の許可が必要なのに、切羽現場に作業員が足りてしまい、一人が崩落の下敷きになって死亡しもう一人が負傷しました。本来は手順書に作業手順を明記するべきであったが奥村組は手順書に書かず口頭で対応していたとし、対応が不十分であり、JR東海には落ち度はなかった」と説明しました。

手順書に作業の手順が書かれていなかったことを確認しなかったJR東海が最終的に責任を持つべきであり、この日の説明からは施工者のミスでおしまいにして工事を再開したいというJR東海の真意が見えてきます。

## 新百合ヶ丘駅前でリニア工事に関する今年最後のチラシ配布とアピール



クリスマス当日の朝で、駅前には多くの買い物客が通行し、リニアチラシの受け取りもスムーズでした。麻生区でもリニア工事に対する市民の関心も高まっており、「私はリニアトンネルのルート上に住んでいる」と言って「頑張ってください」と声をかけてくれる方もいました。また、自らチラシを受け取りに来る方も多く見られました。



今年最後の街頭宣伝に参加した皆さんで記念撮影

## リニア訴訟中間判決差戻し裁判

1月13日(木)午後2時～

東京高等裁判所

昨年12月2日のストップ・リニア訴訟の中間判決で原告738人の三分の二にあたる532人の原告の原告適格が棄却される不当判決があり、今年1月28日に167人の原告は中間判決の棄却を求めて東京高裁に控訴しました。その第1回控訴審が1月13日に開かれます。1回で結審ということもあり得ますので首都圏の原告も多数お集まりください。

<1月13日のスケジュール>

13:20 東京地裁前集合、集会

傍聴券抽選はなし

14:00 開廷、川村原告団長の意見陳述他

15:30 報告集会（衆議院第二議員会館 地下第一会議室）

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO.90

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