

ここが問題！リニア新幹線

第94号 2022年3月25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「土木学会はルート直上でのボーリング調査は控えた方がいいと書いている」、「我々は大深度工事が地表に影響がないという前提で工事を実施している」～ リニア新幹線片平非常口工事説明会で虚偽で自分勝手な回答

JR東海は、道路整備工事が終わったことを受けて、3月21日と23日に麻生区の片平小学校で「片平非常口工事説明会を開きました。21日の説明会は午後4時から片平小体育館で開かれ、片平地区の住民ら60人が参加、9人が質問に立ち「工事はやめてほしい」という意見を述べる人もいました。最初にJR東海は、工事受注は西松建設・五洋建設JVであり、26年12月までの工事方法や工程スケジュールを説明、片平非常口のため発生する建設発生土は12万2千 m^3 （立方メートル）でこのうち7万2千 m^3 は敷地内の盛り土に使用し、残り5万 m^3 をダンプカーで新設した道路を使って富士見橋を経て上麻生連光寺線に出て、八王子や横浜方面に運ぶ予定だと説明しました。質疑応答の中でJR東海は、ルート上のボーリング調査不足の指摘に対し「ボーリング調査だけが調査ではない。土木学会は仕法書の中でルート直上のボーリング調査は控えた方がいいと書いている」という回答をしました。

<主な質問とJR東海の回答>

Q「非常口工事で工事車両の走行は相当増えるのではないかと。上麻生連光寺線は車で混雑するのでは」

A「上麻生連光寺線の走行台数は、午前7時～午後7時まで9千台。非常口工事の最大車両数は一日165台であり2%程度。全体から見れば非常に少ない」

Q「工事用道路工事中に、モニター

（騒音・振動測定器）を動かさずに工事していた。注意したら作業員は「今日は測定していません」という答えだった。上の指示が下に伝わっていないのではないかと」

A「今後そのようなことは無いようにしたい」

Q「私たちはここで生活するのであって、あなた方工事する側とは受け止め方は全く異なる。ここに住んで影響を受ける人たちのことをあなた達はどのように思っているのか」

Q「リニアのトンネル事故が相次いでいる。住民生活や作業員の安全を考えないJR東海には事業を進める資格はない。ルート上のボーリング調査が不足している。追加調査をなぜしないのか。地震学者は東南海地震でリニアはもたないと指摘している。もし工事などで地表に影響があった場合、補償は個人でやるのか、集団で交渉できるのか」

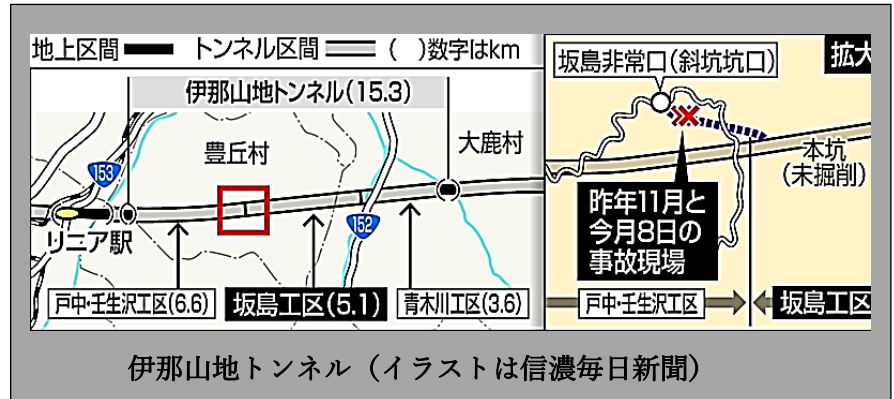
A「ボーリング調査がすべてではない。過去の調査や古くからの文献、様々な関連情報を集めている。ボーリング調査を増やせばいいというものではない。土木学会のトンネル工事仕法書にはルート直上のボーリング調査は避けていいと書かれている。補償の集団交渉は考えていない」



トンネル工事、半年間で4件の事故！事故調査対策せず工事再開で事故続く 国交省もJR東海の暴走を止められず、本トンネルや大深度工事に不安高まる

今月8日、長野県豊丘村のリニア新幹線伊那山地トンネル坂島工区で、コンクリート吹付作業中に配管の一部が外れ、飛び散ったコンクリート片で作業員二人が負傷しました。

リニア新幹線のトンネル工事に関し、昨年10月に岐阜県中津川



市の瀬戸トンネル斜坑で崩落(肌落ち)事故があり、作業員一人が死亡し一人が負傷しました。岐阜県はJR東海に工事の安全確認を要請しましたが、JR東海は4日後に他の工区のトンネル工区の工事を強行しました。11月には伊那山地トンネル工事で崩落事故があり、今月1月には愛知県春日井市の西島工区で崩落事故が発生、一人が骨折しました。瀬戸トンネルの事故でJR東海は13工区のトンネル工事を中断しましたが、長野県は伊那山地工事についてJR東海に安全確認を要請しました。安全を確認したとしてJR東海は今月8日に工事を再開したばかりでした。

4回のトンネル事故が続いていることについてJR東海は「重く受け止めており、原因を調査し再発防止に努める」と表明しています。これまで何度も聞いた台詞です。



国交省の指針ではトンネル工事においては監督責任者を工事現場に常駐させ、安全確認するまで切羽(掘削の最先端部分)への作業員の立入を禁ずるガイドラインを通達していますが、監督責任者を置かないなど、施工会社はこの決まりを守っていないことも明らかになっています。

また、トンネル工事前の地質、地盤調査が不十分で、土木工学の専門家からトンネルを保持するためのビットの本数が不足しているとの指摘もありました。

開業の遅れを取り戻そうというJR東海の焦りがトンネル事故を生んでいる

JR東海は2027年にリニア新幹線の品川・名古屋間の開業を目指して沿線各地で工事を行っています。静岡県内の工事は大井川の減水問題の対策が現実的ではないとして未着工で、中間駅の建設も大幅に遅れており、工事残土の処理について沿線自治体や住民の理解が得られない状況が続いています。このためJR東海も2027年開業は無理との判断に傾いています。南アルプストンネルの本坑工事でも遅れており、さらに東京外環道の道路陥没事故で首都圏、中京圏の大深度トンネル工事でも大幅に遅れる見通しです。沿線各地で住民の工事中止を求める声が増え強まっています。

「リニア工事中止せよ」声明を採択、国交大臣・JR東海社長宛に郵送 ストップ・リニア！訴訟第22回口頭弁論報告集会～3月10日

3月10日のストップ・リニア！訴訟第22回口頭弁論後に衆議院第二議員会館で開いた報告集会で、リニア新幹線沿線住民ネットワークは相次ぐトンネル帰庫を重く見て、「半年間で4回のトンネル工事事故！JR東海は直ちにリニア工事を中止せよ」という表題の声明文を提案し、参加者

の全員一致で採択されました。事務局は、リニア新幹線沿線ネットワークとストップ・リニア！訴訟原告団の連名で、声明文を斉藤鉄夫国交大臣とJR東海の金子慎社長あてに郵送しました。声明のあらましは以下の通りです。

『 半年間で4回のトンネル工事事故！JR東海は直ちにリニア工事を中止せよ』

リニア工事が品川・名古屋間の沿線各地で行われていますが、昨年10月27日に岐阜県・瀬戸トンネルで工事中に崩落事故が起きて、作業員二人が死傷しました。この事故でJR東海は13工区でのトンネル工事を中止しましたが、11月1日に工事を再開しました。11月8日には長野県の伊那山地トンネルで同様の事故が発生、作業員一人が負傷しました。今年3月1日、愛知県春日井市の西尾工区でトンネル事故は発生、作業員が重傷を負い、一週間後には伊那山地トンネルでコンクリート片が飛び散り2人が負傷しました。半年間で4件ものトンネル事故が続いたことについて、私たちはJR東海や施工会社が再発防止努力を怠り、社会的な責任を果たしていないと判断せざるを得ません。施工ミスがはっきりしているとすれば、JR東海がすべての工事を中止し、事故の再発防止対策を徹底すれば事故の再発は防げたはずです。JR東海は「トンネル工事はよくあることなので作業員の命や健康に影響があっても工事の遂行が第一だ」と考えているのではないのでしょうか。これから掘進工事が難しいとされる本坑工事が始まれば、さらに犠牲者を生むような大きな事故が起きるのではないかと心配です。

トンネル工事を直ちに中止し、国がJR東海に対しトンネル工事における事故原因の究明と工事実施計画の見直しを強く求めるよう要請します。

一方、都市部でのリニア大深度工事についても大きな問題があります。外環道大深度工事が原因で東京・調布市で道路陥没事故が発生し、施工者は約30戸の住宅を解体し地盤改良行為を行うことを一方的に住民に押し付けています。また、住民らが工事中止を求めた仮処分について、東京地裁は2月28日、一部工事の差し止めを事業主体の国交省と東日本高速道路に命じる決定を行いました。

東京や川崎市、愛知県で行われた「シールドマシンの安心・安全に関する説明会」で、JR東海は「リニアの大深度ルートには特殊地盤は存在しない」と断言し、リニア大深度工事にあたっては「外環道のような工事管理ミスはしないと」説明しました。。しかしリニア大深度工事の地質地盤調査は南アルプスと同様に極めて不十分であることが明らかになっており、JR東海の説明には確固とした証拠が示されていません。

私たちは安全、安心の確証がないリニア工事に反対します。直ちに工事を中止するよう求めます。同時に国交省にはJR東海の工事実施計画を認可し、4件ものトンネル事故を起こしたことについて相応の責任があります。JR東海に対し直ちに工事を中止させ、今後の工事計画の見直しを行うよう強く求めます。』



報告集会で現況報告する仮処分申請の丸山重威さん（左）
田園町大深度工事差し止め訴訟原告の三木一彦さん（右）

次のリニア関連訴訟期日

ストップ・リニア！訴訟第23回口頭弁論

6月16日（木）午後2時 東京地裁、13：10地裁前集合

ストップ・リニア！訴訟中間判決控訴審第1回

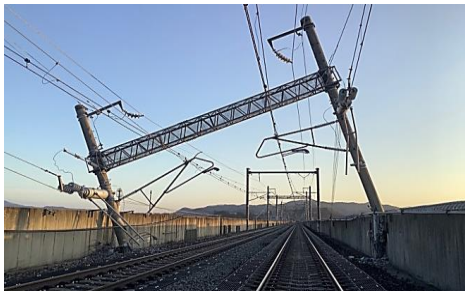
6月30日（木）午後2時 東京高裁 13：10地裁前集合



リニアの地震対策は大丈夫か？ 福島県沖地震で東北新幹線が脱線

3月16日午後11時36分、福島県沖でマグニチュード7.4の地震が発生しました。この地震は深さ57キロで、岩手県などで震度6強を記録し津波注意報が発令されました。

地震の揺れで3人が死亡、207人が負傷しました（3月17日集計）。また走行中の東北新幹線下りやまびこ223号が宮城県内で脱線しました。17車両のうち16両が脱線しましたが、幸い78人の乗客は無事で、線路を1キロ歩き高架線路下に降り避難しました。



福島沖地震で被害を受けた高架線電柱
(時事通信)

新幹線の脱線は、2004年10月の新潟中越地震、2016年4月の熊本地震に続いて3回目です。今回の地震で宮城県内では線路わきの電柱や高架橋支柱などが20か所にわたって破損し、JR東日本によると、全面復旧は4月20日頃になるとのことです。

リニア新幹線が地震をどう感知し安全対応を図るかについて、説明会等で何度も質問が出ましたが、JR東海は「地下は地震に対して強い」という前提のもと、「在来新幹線と同じ早期地震検知システムを使って車両を停止させる」、「超電導磁気浮上は維持されるので、車両は安定性を保持できる」などと説明してきました。

これは、地震によってガイドウェイの損壊がないという前提の説明ですが、ガイドウェイは地上に設置された構造物であり、何も被害がないという確証はありません。地震によってガイドウェイが傾いたり、またはトンネル上の構造物が軌道内に落下するなどしたら、車両が正常に停止できず、ガイドウェイを壊してトンネル側面に衝突するなど大きな事故になると専門家は指摘しています。

リニアは直下型地震に無防備です。地震に対応出来ず停車距離もリニアはとても長いのですから。

田園調布リニア工事差し止め訴訟 第3回口頭弁論～3月22日東京地裁



みぞれ交じりの寒さの中で
東京地裁前の集会

リニア大深度工事の差し止めを求める田園調布住民を中心とする訴訟（原告23名）は3月22日午後東京地裁で開かれ、原告の松本清さんが、リニアルートが明らかになり、東京外環の大深度地下工事による道路陥没などで東玉川地区では移転する住民も何人かおり、市場価格より安く土地を手放さざるを得なくなっているなどの意見を陳述しました。

この裁判では小田正二裁判長から高木勝己裁判長に変わり、パワポ使用による弁論は認めない、原告側の弁論時間を30分に限るなどの強い訴訟指揮も目立ちました。

裁判の後、衆議院議員会館で報告集会が開かれ、大阪大学の谷本親伯名誉教授が発言し、JR東海の「工事や供用が安全だ」と言っていることに対し、国会議員が超党派で安全だという定量的な具体的証拠を出させるよう迫るべきだと述べました。また、被害や工事による影響について自治体にも責任があることは明らかで、その追及も必要だと指摘しました。

外環道工事差し止め決定に対し

住民らが抗告～外環道裁判報告

この報告集会の中で、東京地裁から2月28日に出された外環道9.1キロの工事差し止めの決定について、原告団は全体の工事中止を求めて即時抗告したことを報告しました

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO.94

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