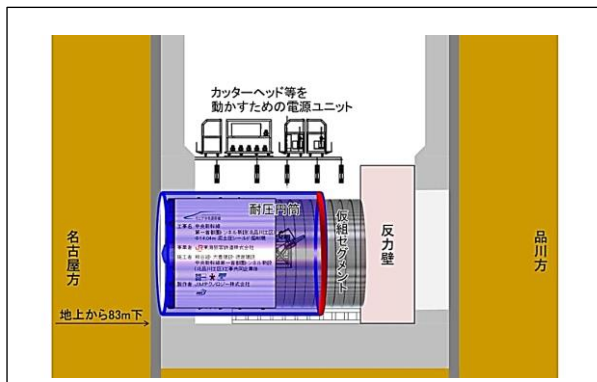


# ここが問題！リニア新幹線

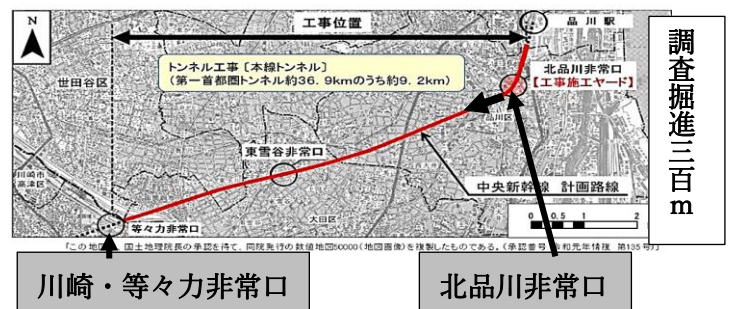
第94号 2022年5月17日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

## リニア大深度トンネル調査掘進、半年間で50m目標の6分の1しか進まず。想定外の事態発生かそれでもJR東海「工期への影響はない」と強弁

JR東海は、2020年10月に起きた東京外環道大深度トンネル工事による道路陥没事故を受けて、リニア新幹線の大深度トンネル工事の安心・安全を図るため、昨年10月14日から、北品川非常口の深さ83mからシールドマシンによる調査掘進を進めています。住民に示された当初の計画では今年3月末までに300mを掘り、調査結果をまとめてリニア大深度工事に生かすとしていましたが、JR東海は、調査掘進に慎重を期し、運転操作室（台車）の接続や機器の点検などを行ったため、3月末の掘削実績は目標の6分の1の50mにとどまっていることを認めています。また4月以降の掘削作業は止まっていると見られます。



リニア新幹線大深度トンネル調査掘進見取り図



## 国交省から調査掘進に関する聞き取り（5月10日）

リニア工事の中止を求める東京・田園調布の住民の会と日本共産党東京国会議員団は5月10日衆議院議員会館で、国交省鉄道局の関係者を招いて、リニア大深度トンネルの調査掘進に関する聞き取り（ヒアリング）を行いました。この席にはリニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会や外環ネットのメンバーも同席しました。国交省鉄道局から職員2名が聞き取りに応じました・

ヒアリングはあらかじめ質問書を国交省に提出し、その各項目に関するJR東海からの回答を国交省から聞くという回りくどいやり方であり、またまともな回答が示されていないこともあって参加者は今後JR東海関係者がヒアリングに出席し回答するように強く要請しました。

主な質問と回答は以下の通りです。

Q「調査掘進が半年間でわずか50mしか進んでおらず、想定外の事態が発生したのではないか」

A「丁寧に確認しながら慎重に確認するため、想定外の事態についてはJR東海からは回答ない。

現在は運転操作室の台車の連結や機器の点検を行っている」

Q「大深度地下工事を認可したのは国交省だ。調査掘進について工事について国交省には現状を把握する責任がある。鉄道局の職員は調査掘進の現場を直接見ているのか」

A「調査掘進の現場には行っていない」

# 外環道トンネル工事で大型掘削機シールドマシン破損で半年間工事停止。2月に掘削再開したばかり

東日本高速道路（NE×CO東日本）は4月12日、東京練馬区で外環道東京外郭環状道路（外環道）のトンネル工事中に、大型掘削機シールドマシンが破損し工事を中止したと発表しました。NE×CO東日本や国土交通省によりますと、今後の工事のため地中に接地していた壁の鋼材部分にマシンが接触しカッターが破損したもので、壁の位置が設計よりズれていたと

いうことです。掘削機が取り込んだ土砂の中にカーター部分の部品が見つかったためにわかったもので、部品交換のために新たな立坑を掘る必要があるため、施工者は工事を再開するまでには半年程度かかるとしています。外環道大深度工事が原因で東京調布市で道路陥没や3か所の大規模な空洞が見つかり、NE×CO東日本は、周辺の約30戸（その後機材の置き場のためさらに10戸追加）の住民に一時移転や土地・家屋の譲渡を求め、住宅を解体しおよそ2年間にわたって地盤改良工事を行うことを一方的に決め、住民との個別的交渉に乗り出しています。この事故で外環道工事は中断されていましたが、2月25日東京練馬区の工事が再開されていました。

一方、事故周辺の住民が請求した工事中止の仮処分について、東京地裁は2月28日この請求を認め、約9キロの工事を中止する命令を決定しました。

外環道の工事再開後のシールドマシン破損事故について、外環ネットと日本共産党東京国会議員団は4月15日衆議院第一議員会館で国交省から聞き取りを行いました。リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会や田園調布住民の会も参加、国交省道路局からは職員6人が出席しました。

<破損事故の原因は>

国交省「トンネルを支える鋼材の位置が上に90センチ、横に15センチずれていた。誤って鋼材を切ってしまう掘削機が損傷。詳しい原因や補修の方法については今後詳細を発表する」

<以上発見から発表まで時間がかかったが>

国交省「3月30日、31日に掘削し、4月7日にカーター部品が見つかり以上を確認した。区役所には事故の報告をし、周辺の住民には4月12日にチラシで公表した」



<設計ミスはなぜ生じたのか>

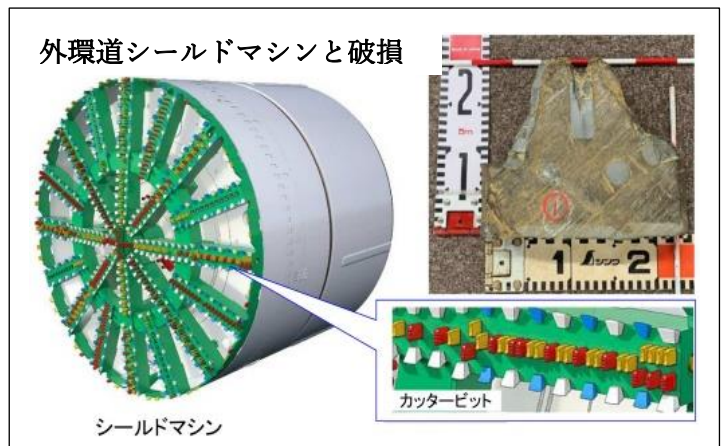
国交省「その調査はこれからになる」

<リニア事業者に事故の情報は伝えているのか>

国交省「リニア関係と情報は共有している」

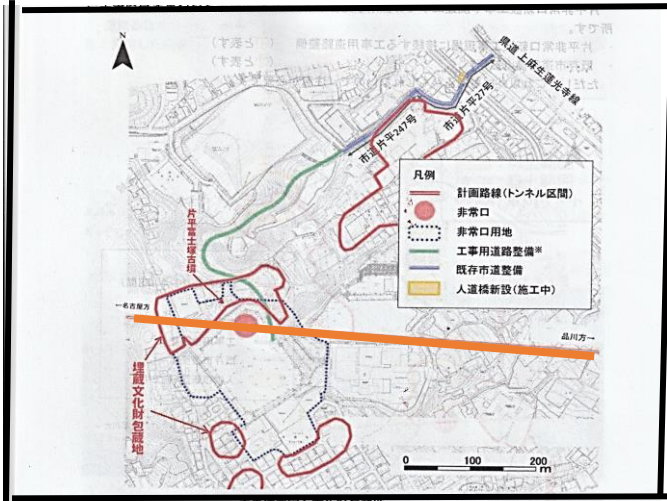
ヒアリング参加者からは「想定外という事故が繰り返されている。もう住民に迷惑をかける工事はやめなければいけない」という声が出ました。

（左写真はヒアリングの様相）



# 縄文人も立ち退き、リニア非常口関連工事で貴重な遺跡群、東百合ヶ丘に続いて片平非常口でも遺構を壊す工事実施

東京・神奈川でリニア工事に関連する包蔵文化財は77か所、7か所が麻生区片平に集中。非常口工事用道路の建設で一部壊された



- リニア新幹線片平非常口  
リニア新幹線ルート (右方向が東百合ヶ丘)
- 赤線枠が包蔵文化財所在場所

## 川崎市教育委員会による片平地区の遺跡調査について情報公開を申請

中央新幹線環境影響評価準備書には、リニア建設に関連する包蔵文化財は東京・神奈川で77か所に所在するというリストが掲載されています。JR東海は文化財保護法に則って自らの費用で地元の教育委員会に調査を依頼し、この調査をもとに教育委員会は出土物の保管を行い、調査報告書をまとめなければなりません。川崎市内では2016年5月に麻生区東百合ヶ丘非常口現場で発見された縄文時代の遺構と掘り出された土器などの見学会(2回)を実施、80名を超える市民が参加しました。当時は9千～7千年前の縄文時代の土器やイノシシなどをとらえるための落とし穴など貴重な道具や遺構が見つかりました。(「東百合ヶ丘3丁目遺跡～川崎市麻生区中央新幹線建設事業に伴う埋蔵文化財発掘調査報告書」2017年3月 川教委)

片平非常口傍に縄文時代の集落や古墳など貴重な包蔵文化財が存在しており、今年3月、東京・神奈川連絡会の会員が川崎市教育委員会に調査情報の公開を申請しました。



二〇一六年五月二十八日の東百合ヶ丘の遺跡見学会



東百合ヶ丘非常口からの土器

川崎市教育委員会は片平非常口遺跡調査の経緯や調査結果について情報公開と市民への説明をすべきである



工用道路建設で遺跡の一部が壊された



片平非常口建設予定地  
奥の丘が富士塚古墳

写真：上3枚(東百合ヶ丘) = 天野、  
下2枚(片平) = 二宮

## 高津ピースパレードでリニア・アピール

4月24日高津区の薬医門公園で2年ぶりの高津ピースパレードが行われ、憲法9条を守る会など地域の新団体や市民115人が集まりました。(下は集会と、溝ノ口駅までのパレード)



集会で東京・神奈川連絡会は参加者に対し、市内リニア工事の現状を報告し、JR東海が市内の大深度トンネル工事を急げば、地表の生活や環境に重大な影響を及ぼす恐れがあるとして、市民のリニア工事中止への協力や活動参加を呼びかけました。

### 溝の口駅前でリニア街頭宣伝

4月30日午後、東京・神奈川連絡会は南武線武蔵溝ノ口駅北口デッキで、リニア工事中止を市民に訴え、150枚のチラシを配布しました。会や協力団体から8人が参加しました。



### <当面の活動日程>

5月21日(土) 午後1時から4時  
歩いてチェックリニアルート  
等々力非常口⇒武蔵新城駅

5月29日(日) 午前10時30分～  
武蔵溝ノ口駅北口デッキ、パネル展示

## JR東海が瀬戸非常口(岐阜県中津川市)のトンネル工事再開～5月13日



トンネル内崩落事故で作業員が死亡(2021年10月27日)

昨年秋の崩落事故以降工事が中止された瀬戸トンネルについてJR東海は5月13日に工事再開を行いました。再開前に限られた住民だけの説明会(参加者は10名程度)を開き、住民に説明したとして工事の再開を決めたものです。

この事故の際、JR東海は13工区のトンネル工事を一旦中止しましたが、四日後には他の工事を再開し、11月8日には長野県伊那山地トンネルでも同様の崩落事故(肌落ち)が発生、その後もリニアのトンネル工事で崩落や作業員の骨折事故が3件も起きています。

外環道大深度工事でも掘削再開ごとにシールドマシンの損傷事故が起きており、綿密な事故調査や「安心・安全」という対策に具体性がなければ、再開の強行は同じ事故を繰り返すことにつながります。

.....

### <次回リニア訴訟日程>

6月16日(木) 午後2時 東京地裁  
ストップ・リニア! 訴訟23回弁論  
6月30日(木) 午後2時 東京高裁  
中間判決差戻控訴審第1回  
両日は午後1時15分東京地裁前集合

### ここが問題! リニア新幹線 N0.95

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