

# ここが問題！リニア新幹線

第96号 2022年8月5日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

## リニア大深度調査掘進の中断について、 原因究明や今後の計画への影響に答えず 7月28日、JR東海神奈川東工事事務所、 「調査掘進は慎重に進めている」と回答

リニア新幹線大深度トンネル工事は、JR東海の北品川非常口からのシールドマシンによる調査掘進が予定のわずか6分の1進んだところで中断しています。リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会は7月16日付で、調査掘進の中断の原因など11項目にわたる質問書をJR東海神奈川東工事事務所などに提出しました。これを受けて、7月28日、川崎市宮前区の工事事務所でJR東海側から口頭による回答がありました。連絡会からは天野捷一、山本太三雄、矢沢美也の共同代表3人が参加、JR東海からは菊地氏ら3氏が対応しました。質問と回答は次の通りです。

質問1：調査掘進の中断はいつ気づいたのか。その後の原因究明はどのように行われているのか。  
質問2：今回の調査掘進の中断について、原因が究明され対策が講じられるまでは調査掘進は行うべきではない。

回答：北品川工区はリニアトンネルの発信基地であり、令和3年10月から調査掘進を開始した。令和4年3月段階で50メートル程度掘進し、運転操作室の台車の連結作業を行っており、併せてシールドマシンの点検作業をしている。現在、台車の接続作業に時間がかかっているほか掘削の効率が上がらない。なぜそのような状況にあるのか調べ、今後の参考のためにシールドマシンの点検作業を始めた。今後の予定だが、調査掘進はしばらく伸びる見通しだが、どのくらい伸びるのはわからない。

質問3：調査掘進の中断について国交省や自治体にはいつどのように伝えたのか。

回答：国交省や自治体とはいつも連絡を取っている。

質問4：調査掘進の中断は本トンネルの掘削にどのような影響を与えるのか。原因究明や対策が決まらないまま本掘削を掘るのは危険極まりない。工事は中止すべきだ。

質問5：今回の調査掘進の中断と今後の工事計画について説明会を予定はないのか。

回答：調査掘進は丁寧に進めており、今は途中の段階である。いま説明会をやることは考えていない。また、ホームページで工事状況の写真や掘進状況を随時明らかにしている。調査掘進での結果を踏まえて住民に説明し本掘進に取り掛かる予定だ。

質問6：川崎、町田市内の家屋調査の案内はどこまで進んでいるのか。

回答：梶ヶ谷工区（注：等々力～東百合ヶ丘）では400軒、東百合ヶ丘工区（東百合ヶ丘～片平）では300軒、町田市小野路工区（注：片平～神奈川中間駅）では100軒に家屋調査の案内をした。協力依頼した住民のうち川崎では7割、町田では8割の方から協力してもらっている。協力の回答が無かった住民についても工事の影響があれば協議に応じる。調査掘進の状況が明らかにされた場合、本掘掘進を始める前に、ルート周辺の皆様に説明されていただき、その後に本掘進を進める。

質問7：6月中旬山梨実験線の体験乗車に名古屋や川崎の住民が招待された。招待者はどのような基準で決められたのか。家屋調査対象者にも案内したのか。

回答：中央新幹線計画によりご理解を深めていただくために、平成29年3月から沿線住民の方

の中から超電導リニアについて体験していただく行事をおこなっている。対象範囲については地域の状況を踏まえて自治体と調整しながら進めている。シールドトンネル工事関係の家屋調査対象者を対象の体験乗車は行っていない。

質問8：東百合ヶ丘非常口でのシールドマシン組立工事はいつ行ったのか。市内の非常口工事の現状と工事残土の運び先は。

回答：令和2年に説明会を行い、令和3年1月下旬から区民縦工事を実施している。説明会も長沢小学校で行った。梶ヶ谷非常口はほぼ完成、等々力非常口は内部を掘削中、犬蔵非常口は土留め工事と内部掘削中、片平非常口は工事準備中。工事発生土については公共事業や、UCR（建設資源広域利用センター）斡旋により処理している。第一首都圏トンネル（注：東京・川崎・町田間33キロ余りのリニア大深度トンネル）の発生土は東扇島堀込部埋立造成事業と新本牧ふ頭の造成工事に使われる。

質問9：川崎市の導水隧道（相模川などから送られる川崎市への地下送水管）とリニアトンネルが近接交差することで川崎市との協議は進んでいるのか。相模原市内のわずか4メートルの近接箇所の工事説明会は行うのか。

回答：川崎市上下水道局と適切に協議している。相模原市内で交差する導水隧道については、他の施設への影響、自然影響などについて掘削前後に協議する。相模原市内のシールドトンネル工事については相模原市民を対象に説明会を行う。具体的な協議内容はその際に説明する。

質問10：片平非常口関連工事の埋蔵文化財の発見と保存についてどう考えているのか。埋蔵文化財について現地見学会はおこなわないのか。

回答：工事ヤード内に埋蔵文化財があることは指定されている。川崎市教育委員会と協議し、工事着手前に、川崎市が事前調査を行った。その調査記録は現在教育委員会が作成中と聞いている。当社として見学会を行う考えはない。

質問11：梶ヶ谷非常口からのトンネル工事残土のうち140万立方メートルは東扇島堀込部埋立事業に利用される覚書をJR東海と川崎市が結んでいる。リニア工事が遅れば埋め立て事業にも影響する。

回答：川崎市との協議内容は相手があることなので明らかにできない。回答は差し控える。

### **調査掘進中断の理由は「運転操作室の台車の連結とシールドマシンの掘削効率が上がらない。慎重に掘削を進めている」が統一見解。重大な原因が隠されている疑い**

半年間で300メートル掘削予定が50メートルしか掘れていない。3月以降もこの調査掘進は中断しています。なぜシールドマシンが土を取り込めなくなったのか具体的な説明ができず、すべて統一見解で時間稼ぎをしているとしか思えません。「地質調査は十分行った」、「リニア大深度トンネルルートに特殊地盤はない」、このような説明が根底から覆される事態が起きているのではないか。この日のJR東海・神奈川東工事事務所の回答者も統一見解を繰り返したにすぎません。

事態の説明責任はJR東海にあります。いい加減な説明で済ませれば深刻な事態が起きるので。シールドトンネルの安心・安全の説明会に住民から出された不安・疑問は解消されていません。

### **沿線住民のリニア実験線体験乗車に川崎市が関与、JR東海の大深度工事認知に協力**

この日のJR東海とのやり取りの中で、川崎市がJR東海の意向に従って協力していることが明らかになりました。川崎市のリニア沿線住民の体験乗車については、川崎市が地権者や自治会・町内会役員から参加者を募り、すべてJR東海の招待という形で参加させている疑いが強いことがうかがえました。また、片平非常口の埋蔵文化財の保存や市民への見学会についても、市民には明らかにせず、工事が進むよう協力していることが明らかになりました。導水隧道とリニアトンネルとの近接交差についても、協議内容の情報は公開せず、工事前までに隠すことは許されません。

## 安全・安心のシールドマシン掘削の説明を覆す調査掘進の中断



大深度地下で審査請求

リニア新幹線の品川・名古屋間286キロのルートのうち約55キロが大深度です。大深度は地下40メートル以深か、ビルの地中打ち込み杭の低度から10メートル以深の地下を指します。(左写真：2018年5月国交省)

リニア新幹線のこの区間の工事にあたっては2001年施行の大深度地下の公共的使用に関する特別措置法(大深度法)による使用認可を受ける必要があります。首都圏(東京都品川区、大田区、世田谷区、川崎市、東京都町田市)

延長33キロ(第一首都圏トンネル)と中京圏(愛知県春日井市、名古屋市の延長17キロ)の大深度地下使用について、2018年3月20日、JR東海は国土交通大臣に使用認可を申請、同年10月17日、使用認可を受けました。

使用認可を受けてJR東海は、温泉事象者などと事前調整を行いました。大深度ルート上の地権者には一部地域で井戸調査を行っただけで、大深度工事に関する具体的な説明をしませんでした。そして、2010年10月18日、東京・調布市東つつじヶ丘の住宅街で道路の陥没事故が発生、その後3か所に大きな地下空洞が見つかりました。この事態の原因は、東京外かく環状道路(世田谷・練馬間16キロ、以下外環道)の大深度地下トンネル工事が原因であることがわかりました。施工者のNE×CO東日本は工事の原因であることを認め、「特殊地盤であり陥没事故が起きた」と説明し、工事を中止するとともに、現場周辺の40戸の住宅を解体し、2年間にわたって地盤改良工事を行うと説明し、住民と個別に一時転居や売却の交渉を進めています。



2020年10月道路陥没

外環道は、「大深度地下の工事は地表に影響しない」という大深度法によって工事が認可されたものですが、2017年のシールドマシン発進直後から、世田谷区の野川水面に酸欠空気が噴き出すことが確認され、工事現場周辺の住民からの騒音・振動の訴えが寄せられ、工事の中止を求める声が出されていました。大深度工事の事故に繋がる予兆事態が発生し、住民からも多数の上方が寄せられたにもかかわらず、事業は自治体も真摯に耳を貸さず、結局は大きな事故を起こしてしまいました。



外環道工事中止差止め後の会見

外環道工事について沿線住民らは2017年12月18日認可取消しを求めて東京地裁に提訴していましたが、道路陥没事故を受けて2020年12月25日、杉並区・三鷹市・練馬区の住民13人が東京地裁に工事期間の延長差し止めの仮処分を申請しました。東京地裁は今年2月28日、住民の訴えを認め、一部工事の差し止めを決定しました。

リニア大深度地下トンネルへの影響は小さくありませんでした。JR東海は2021年6月8日に東京・品川区で「シールドトンネルにおける安全・安心等の取組に関する住民説明会」を実施、都内の大深度工事区間の地質・地盤調査は万全であり、都内の工事区間には特殊地盤は存在しないと報告、シールドマシンの改良を行い安全・安心の工事管理を行うので外環道のような事故を起こすことはないと言明しました。住民からは「調査不足が明らかなのに、外環道と同じゼネコンが工事を行うリニア工事は安全であるという保証はない」という意見が相次ぎました。このあと、川崎市内でも8月23日(中原区)、24日(宮前区)、25日(麻生区)、8月27日(高津区)、9月

18日、21日（町田市）で同様の説明会が開催され、川崎の説明会でJR東海は「川崎市内のリニアルートには特殊地盤は存在しない。大きな石も見つかっていない」と住民に説明しました。

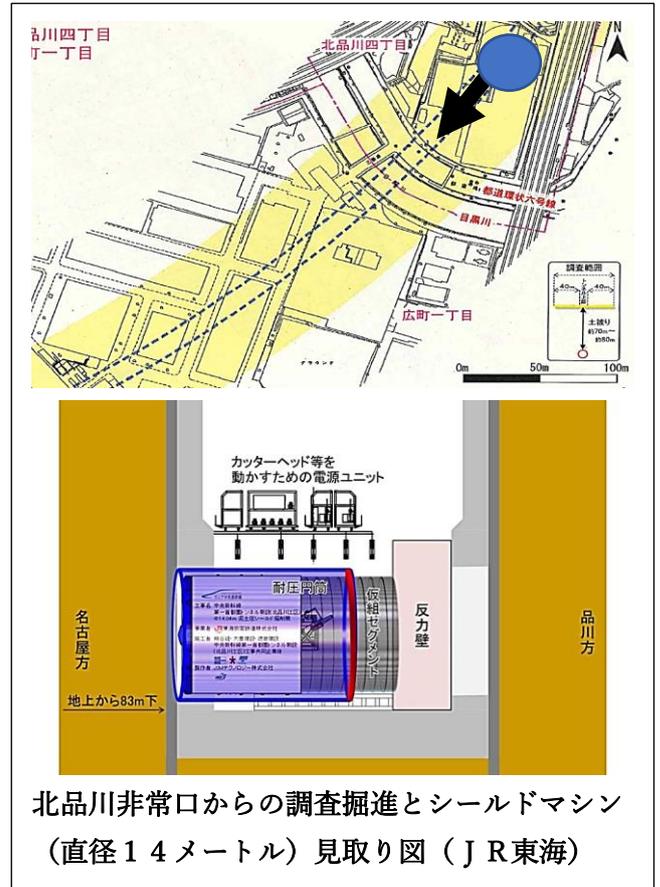
一連の説明会でJR東海は今までやらないと言い続けてきた工事前の家屋調査について方針を転換し、ルートに左右40メートル以内の家屋調査を実施することを明らかにしました。

JR東海は10月12日に、北品川非常口から300メートルの区間でシールドマシンによる調査掘進を実施すると発表、10月14日から非常口の地下80メートルで直径14メートルのシールドマシンによる掘進を始めました。調査掘進は6か月の予定でした。ところが今年3月末になってもシールドマシンが50メートルしか進んでおらず、その後シールドマシンが動いていないことに住民が気づきJR東海に問い合わせたところ、「慎重に掘り進んでいます」という回答でした。都内ルートの住民と国会議員は5月10日国交省鉄道局から調査掘進について聞き取りを行う院内集会を開きました。しかし国交省の説明はJR東海から聞いたものを伝えるだけで自ら調査掘削に立ち会ったこともないことが明らかにまりました。5月27日になってJR東海・金子慎社長が定例記者会見でこのことに触れ、「マシンに運転操作室を連結する作業に時間がかかっているほか、土をうまくマシン内部に取り込めず、掘削の効率が上がらない」と説明しました。土を取り込めない理由について金子社長は「点検しないと申し上げられない」と明言を避けました。

外環道事故に端を発した大深度トンネル工事の実態が明らかになり、リニア大深度工事でも難工事や地下・地表への物理的な影響の怖れが高まっています。外環道地下工事では、工事を再開した別工区でシールドマシンが鉄骨を削ってしまい故障したことも明らかになっています。

JR東海は昨年の住民説明会で大深度トンネル工事に大きな障害はない、シールドマシンの改良と万全な施工管理を行うので安心であると説明しました。

そして調査掘進の中断という事態が起きました。なぜこのような事態が起きたのか、今後安全な工事ができるのか、そのための資料が十分であるのか、住民や自治体に対してJR東海は具体的に詳細な説明をする責任があります。



北品川非常口からの調査掘進とシールドマシン（直径14メートル）見取り図（JR東海）

**ストップ・リニア！訴訟今後の予定**  
9月12日（月）地裁裁判官による  
山梨実験線被害の  
現地聴取  
10月17日（月）原告側証人による意見陳述  
東京地裁  
11月7日（月）沿線原告による意見陳述  
11月24日（木）控訴審第2回口頭弁論  
東京高裁

2023年2月3日最終弁論（結審）  
東京地裁  
原審判決は来年3月から4月に出される  
予定です。

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO. 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