

ここが問題！リニア新幹線

第84号 2021年3月10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の掘削開始は認められない！ 東京外環道大深度トンネル工事「2年」凍結の報道

東京・調布市で昨年10月18日に起きた道路陥没事故やその後3か所の空洞発見について、NEXCO東日本が設置した有識者委員会は2月12日、道路陥没などの被害が東京外環道の大深度トンネル工事によるものであることを認め、NEXCO東日本は1000件の被害について補償などの対応を図ることを表明しました。有識者会議は調布周辺地域の地質・地盤が特殊な軟らかい構造であり、そのために今回の事故が起きたと説明しています。鹿島などスーパーゼネコンが建設に係っているにも関わらず、地質や地盤を把握せずに工事を進めていたとしたらあまりにもお粗末な施工です。

3月5日付の東京新聞は「外環道、トンネル掘削工事を2年凍結、調布の陥没問題で一部区間地盤補修を優先」という見出しで、複数の関係者の話として「関越道と東名高速をトンネルで結ぶ事業の完了は、大幅に先送りされる事態になった」と報じています。東京外環道大深度トンネル工事は昨年10月以降工事がストップしており、これから住宅の修復や地盤の改良を行うとすれば、さらに工事が先送りされる可能性もあります。

リニア新幹線大深度トンネル工事は東京外環道と同じスーパーゼネコン中心のJV(共同事業体)が進めるものであり、工法も同じ形式のシールドマシンを使うものです。外環道事故が起きてから、赤羽国土交通相は「リニア工事スケジュールありきではない」と釘を刺し、JR東海が外環道事故調査結果や今後の対応について参考にするよう求めています。誰が見ても分かるように、東京外環道もリニアも同じ工法で都市部の住宅街の下を掘りまくる工事です。それゆえ、住民の多くがリニア大深度トンネル工事でも外環道と同じかそれ以上の甚大な被害が発生することを懸念しているのです。

そして、両工事に共通しているのはあまりにもずさんでご都合主義の事前調査です。ルート上の等間隔で大深度に掘るべきボーリング調査を割愛し、民間や自治体の浅深度調査を文献資料として参照して済ませているだけであり、初めから「大深度だから安全である」という神話に頼りきっているとしか言えないずさんな調査でした

JR東海は2021年度中に首都圏や中京圏の大深度トンネル掘削工事を始める方針を明らかにしています。しかし、大深度地下トンネル工事に必要な綿密なボーリング調査や地下水調査が極めて不足していることは明らかです。等々力や高津区内では地盤が軟らかく工事による影響が心配です。

川崎市・相模原市・神奈川県がJR東海に工事着手前の十分な調査を要請

東京外環道大深度工事による住宅被害を重く見て、神奈川県・川崎市・相模原市は2月19日、共同で、JR東海に対して、工事着手前の十分な調査と安全性に確認を要請しました。要請内容は以下の通りです。

『県内における中央新幹線の事業では、平成28年度に着手した川崎市内の非常口において、今年度内に工事が完了することが見込まれ、また、相模原市の非常口工事においてもトンネル工事を行うための準備工事が進められるなど、今後、県内では工事が本格的に進められると認識しています。

こうした中、昨年、大深度地下を活用した東京外環トンネル工事で路面の陥没が発生したことで、リニア沿線の住民は大変不安を抱えている状況です。

そこで、今後、工事を進めるにあたっては、各種指針等に則り、陥没の事例を踏まえた上で、県民・市

民の生命と財産を守り、かつ沿線の生活環境等への影響に十分配慮し、安全対策を講じられるよう、次の通り要請いたします。

1. これまでのトンネル工事の陥没事故の調査結果を踏まえて、工事着手前には、十分な調査を行い、安全性を確認した上で、沿線地域に対して工事内容を丁寧に説明すること。
2. 工事中は、適切に施工管理等を実施し、安全確保に万全を尽くすこと。
3. 万が一、工事に伴い地表面等に異常が認められた場合には、速やかに安全性を確保し原因を究明した上で、必要な対策を講じること。また、その内容を都度、地域住民に十分説明すること』。

大深度工事前の徹底調査、導水隧道などライフラインへの影響について JR東海の指導を要請～3月2日に福田市長と山崎市議会議長に要請

東京・連絡会は3月2日、福田紀彦川崎市長と山崎直史川崎市議会議長にリニア新幹線の川崎市内工事について要請書を提出しました。要請趣旨と、要請項目のあらまは以下の通りです。

(要請趣旨)

1. 東京外環道工事による道路陥没などの被害を重く見て、川崎市内のリニア新幹線大深度工事について、JR東海に詳細なボーリング調査を実施させ、シールド工事の安全対策の提出と、ルート上およびその周囲の全戸の家屋調査を実施し、データを公開させること。
2. 市内の大深度工事の安全性、工事期間、建設発生土の搬送・処分について市の環境影響評価条例に基づく審査を行うこと。
3. (1の懸念から)リニアの大深度工事による川崎市導水隧道管、水道・ガス等ライフラインへの影響について詳細な調査・分析を行うこと。
4. JR東海に、現在行われているリニア新幹線非常口工事の建設発生土の搬送ルートと処分先を明らかにさせること。
5. リニア新幹線工事の遅延による東扇島堀込部土地造成事業への影響が必至である。平成30年3月20日締結のリニア発生土に関する協定を白紙に戻すこと。
6. リニア工事に関する進捗状況や今後の工事日程等に関する詳細な情報を市民に公開すること。
住民説明会を開催させること。



2017.2.17 東京外環道シールドマシン発進式で住民が抗議行動を行った

(要請の理由)

JR東海は首都圏、中京圏の大深度地下トンネルの掘削工事を2021年度から始めることを明らかにしています。しかし、昨年10月18日に東京外環道の大深度地下トンネルのシールド工事が原因で、東京・調布市の住宅街で道路が陥没し現場周辺の住宅に多くの被害が起きました。事業者のその後の調査でさらに地下3か所に空洞が見つかり、ガス漏れや下水道管への被害も確認されています。大深度地下工事の影響は広まり、住民の不安は限りなく高まっています。

東京外環道大深度トンネル工事では、住民が掘削前から地上への影響を不安視して、工事中止を求める声が上がりましたが、国やNEXCO東日本は住民に対し、「大深度地下の工事は地表への影響はない」と言い続け、シールド工事を強行しました。東京・世田谷区では着工からすぐに野川の川面に酸欠空気が噴き出すことが確認され、今も地下からの酸欠気泡の発生が続いています。そして今回は国と事業者が具体的な地表への影響を軽視し、無理やりにトンネル工事を継続した結果陥没事故や空洞発生が起きて、調布市民に対

し重大な被害と不安を昂じさせることになりました。

また、今回の被害により、現場周辺の不動産の売買も「取引が成立しない」という状況が生まれ、「大深度だから地価への影響をない」としていた事業者の判断が誤りだったことを示し、住民が危惧していた財産権に影響が具体的に明らかになりました。調布市長と市議会議長は道路陥没事故直後に連名で、「事故の発生は誠に遺憾であり、原因究明と住民に対する説明を行うよう要望する」というコメントを出しました。しかし、調布市には道路陥没事故前に、住民から、「騒音がする」、「家が揺れる」、「壁にひびが入った」などの苦情が多数寄せられていたのです。

そもそも大深度トンネル工事による地表への影響について、外環道工事に関連する自治体は事業者任せで、環境影響調査や工事状況に積極的に関心を寄せ、住民生活や環境保全について適切な助言や指導を行ってきたとは言えません。一貫して、NEXCO 東日本の工事計画の説明や進捗情報を、疑問を持たずにただ受け止めるだけの姿勢だったのではないのでしょうか。

私たち川崎市民は、リニア新幹線の大深度工事の地表に及ぶ危険性や、ルート上の不動産価格への影響、川崎市導水管に与える危険性、さらに非常口および市内16キロ余りの大深度トンネル工事の建設発生土の運搬や処分について疑問や問題点の提起をしてきました。もちろん市議会に対しても請願や陳情を繰り返し返してきました。

特に、大深度トンネル工事の危険性について、「大深度だから地表への影響はない」というJR東海の説明には実証的な根拠がないと言い続けてきました。不幸にも、今回の外環道の工事による道路陥没事故は大深度工事が決して安心できるものではないことが明らかにされたのです。

JR東海は川崎市内の5か所の非常口と16.3キロの大深度トンネル工事の地質・地番調査を132か所のボーリング調査をして、地盤が強固であり地表への影響はないと判断したと説明しています。しかし132か所のうちJR東海がルート上でボーリング調査をしたのは7か所だけであり、90か所は民間のマンション工事で実施された浅深度のボーリング調査の資料である可能性が高いのです。より詳細な調査を実際に行わなければ、東京外環道の大深度工事による陥没事故や地下水への被害と同様な事故が起きることが十分に予想されるのです。

外環道工事について、事業者は広範な家屋調査を行いました。リニア新幹線のルートと周辺の家屋調査は、東百合丘非常口から30メートル周辺で行っただけです。リニア工事に適用されている大深度法では、「もし工事から1年以内に被害があった場合は、それが工事の影響であると認められた場合に補償を行う」とされています。家屋調査が行われていない場合は地権者が自らの手で被害と工事との関連を立証しなければならぬ状況も生まれかねません。ですから、外環道事故を踏まえるならば、川崎市内のルート上、周辺の家屋調査は工事前に必須のことであることは言うまでもありません。

2021.3.3 東京新聞記事 (一部)

リニア連絡会
**大深度工事で調査を
調布陥没受け市などに要望**

東京外環道状況(外環道)の工事現場に近い東京都調布市の住宅街で道路が陥没した問題を受け、大深度工事が計画されている川崎市内のリニア中央新幹線のルート周辺の住民らでつくる団体が、市と市議会に要請書を提出した。JR東海に地盤など安全性の調査や工事状況について、住民への詳しい情報公開をさせるよう求めている。この団体は「リニア新幹線を考える東京連絡会。JR東海、神奈川、愛知の都市部で、四角い「大深度地下」を掘る計画

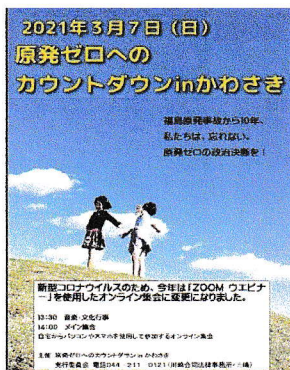
川崎市長、市議会はリニア新幹線大深度トンネル工事について、JR東海に対し市の環境影響評価条例に基づく詳細な保全対策を出させること、ルート上のより細かい地質・地盤調査を行い、合わせてルート上の全戸の家屋調査を求めることは直接自治体として当然のことではないでしょうか。(以下省略)

以上の項目に要請趣旨を添えて申し入れを行いました。市に対して以上の要請に対し文書で回答をするよう求めました。東京・神奈川連絡会は、天野・山本・矢沢の共同代表と、三枝・小西・山本(ま)・西村が参加、市側からはまちづくり局交通政策室の北村課長、環境局環境評価室の加藤課長が応対しました。

午後、市政記者クラブで会見を行いました。外環道被害を契機にメディアの関心が高く、翌日に東京新聞と神奈川新聞が要請を報道しました。

福島事故から10年、原発ゼロへのカウントダウン in かわさき、ウェビナー会議に250名が参加

東日本大震災と福島第一原発事故から10年が経過しました。トリチウム除去ができないまま原発敷地内には干基の汚染水貯蔵タンクが並び、格納容器から核燃料デブリが全く取り出せないなど、政府の対策はほとんど進んでいません。



川崎市内では、2012年3月から平和公園で原発ゼロへのカウントダウン in かわさきの集会や市民団体のブース展示とデモ行進を行ってきました。東京・神奈川連絡会は第1回から、「原発とリニアは同じ構造である」として、脱原発が

わさき市民と同じブースでリニアの問題点を参加者に訴えてきました。

しかし、新型コロナウイルスの感染拡大で緊急事態宣言が発令されているため、今回はやむなくウェビナー会議の形式で3月7日にリモート集会を開くことになりました。

それでも250人が参加し、午後1時半から和太鼓の演奏や城谷まもるさんの腹話術、コーラスの文化行事の後、福島原発訴訟の服部浩幸さん、東海第二原発の再稼働反対で活動する小川仙月さん、東芝原発プラントの格納容器設計などに取り組んだ後藤政志さんがそれぞれの活動や廃炉問題などについて講演しました。

服部さんは避難区域は次第に解除されているが故郷に戻る人は少ない、今も3万人以上が戻れずにいると話し福島原発訴訟は補償を求めただけでなく、避難した人たちが故郷に戻りかつての生活を取り戻すための裁判だと強調しました。

小川さんは、あの犠牲者を出した東海原発の被ばく事故を再び起こさないために第二原発の再稼働を認められないとして、日本原電を救うためだけに再稼働を狙い住民の命をないがしろにしている政府の対応を強く批判しました。

後藤さんは、トリチウムを含む汚染水は海に流してならないとして、100万リットルを貯蔵できる大型のタンクを作り、汚染水は凝固し処理すべきだと提案しました。

講演の後、「脱原発かわさき市民」や「福島のことどもたちとともに、川崎市民の会」など6団体から参加者へのアピールがありました。

山本共同代表がリニア工事中止を訴え

原発ゼロカウントダウン in かわさきのリモート集会で、東京・神奈川連絡会の山本共同代表は、東京外環道の道路陥没事故が発生し、川崎市民のリニア新幹線の大深度トンネル工事に対する不安が大きくなっていると伝え、工事の中止を訴えました。また、ストップ・リニア！訴訟の中間判決で原告780人のうち532人が原告適格を却下されたが、川崎在住の80名の原告は、飲料水を相模川・酒匂川水系に依存しているため、水源がリニア工事の影響を受けるとして、東京地裁の裁判官は全員の原告適格を認めたことを紹介しました。

山本さんは最後に「私たちは勝訴を求めて活動している。市民団体の皆さんも一緒にリニア工事の中止を目指して行きましょう」と述べ、参加者に協力をお願いしました。

リニア訴訟更新弁論は5月11日

昨年12月1日の中間判決後、東京地裁で争われているストップ・リニア！訴訟の次回期日が5月11日(火)午後3時から103号法廷で開かれることが決まりました。

原告側は、6人の証人申請を行っていますが、裁判所が採用するかどうかはわかりません。また、工事ヤード周辺に住む人の被害を争点にするだけで裁判所が今後の審問を継続するとしたら、リニア新幹線の安全性の確保や南アルプスの自然保護を主張してきた私たちの主張に対する判断を避けることとなります。

ここ1年以上、新型コロナウイルス感染の拡大で中間判決の延期や更新弁論の期日を決めないうちで、コロナの拡大が続けば、5月11日の弁論も傍聴席を半数にすることも考えられます。この日の弁論では原告2人、原告代理人(弁護士)3名が改めてリニア問題について陳述しますので、コロナ防止対策を取ったうえで多くの方が傍聴に参加するようお願いいたします。

当日は午後2時半に東京地裁前に集合し、簡単に集会を行った後、傍聴券抽選を経て裁判を傍聴し、午後4時半から院内集会を開く予定となっています。

ここが問題！リニア新幹線ニュース NO.84

発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

天野達一(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) 090-6108-6508