

2021年10月11日

川崎市長 福田紀彦様
川崎市議会議長 山崎直史様

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
共同代表 天野捷一、山本太三雄、矢沢美也

リニア新幹線大深度トンネル工事に関する要請書

以下の項目（一）については川崎市としてJR東海に申し入れるよう要請し、（二）（三）については、川崎市として実施するよう要請致します。

- （一）川崎市内のリニア大深度トンネル工事を一時中断し、ルート上のボーリング調査を50m～100m間隔で行いその結果を公表すること
- （二）市の導水隧道とリニアトンネルの近接交差（川崎市外のものも含む）につきJR東海との協議内容を公開すること
- （三）市としてリニア工事について安全性や環境影響に関する中立的な検討委員会（第三者委員会）を設置すること。

<要請の理由—市民の安心・安全、財産を守るため>

- （一）①大深度トンネル工事予定地のボーリング調査が不十分で地盤の安全性が確認されていないこと

昨年10月、東京・調布市東つつじヶ丘の住宅街で道路が陥没し、第三者委員会の調査の結果、東京外環道大深度トンネル工事が原因であることが判明しました。この為、事業主の東日本高速道路（NEXCO東日本）はトンネルルート上と周辺の住宅40戸をいったん取り壊し、住民を一時転居させ、今後2年間にわたり工事を中止し地盤の改良工事を行う方針を住民に説明しました。住民は勝手にトンネルを掘られ、振動や低周波音に悩まされ、ついには地盤崩落や下水道管の被害に見舞われ、住宅の取り壊しによる移転を迫られています。住民の憤りや無念の気持ちはいかばかりでしょうか。今回の事態は、事業者の重大な過失にほかならず、刑事責任を問われてもおかしくありません。大手ゼネコンが同様の工法で掘削を行うリニア新幹線の大深度工事でもこのような事態が起きることを、川崎市内16キロ余りのルート周辺住民は怖れています。

東京外環道の道路陥没事故を受けてJR東海は、東京で2回、川崎で4回のシールドマシンの安全・安心に関わる説明会を開きました。私たちもボーリング調査の追加実施など万全の安全対策が出されるものと期待して説明会に参加しましたが、JR東海は「道路陥没は特殊地盤における工事の施工管理に課題があった」とする東京外環道有識者会議の調査結果を踏襲し、「シールドマシンを改良し施工管理を万全に行うのでリニアの大深度工事については安心して下さい」と説明するだけでした。東京外環道と同様、リニア大深度工事に関する事前のボーリング調査は極めて少なく、川崎市内では大深度に達するボーリング調査は11本に過ぎず、ルート上では3本だけです。これで「川崎市内に特殊地盤はない」となぜ断言できるのでしょうか。8月の説明会でも追加調査を求める声が何度も出ましたが、JR東海はこれを拒否し、「地質・地盤調査は資料が豊富に揃っているし事前調査も十分行った」とし、「川崎市内には特殊地盤はなく地盤変位は起こらない」と強弁しました。

川崎市は今年2月、神奈川県、相模原市と連名で、「トンネル工事実施にあたっての安全対策の徹底について（要請）」をJR東海に提出しています。この要請文は、東京外環道の住民被害を受けて、「リニア沿線住民は大変不安を抱える」として、「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を十分配慮し、安全対策を講じられること」を前提に、工事内容の説明、施工管理の徹底、工事による異常が発生した場合の原因究明と住民への説明の3点を求めています。

住民説明会に見られるJR東海の姿勢は、このような川崎市からの要請にも応えるものではなく、改めてJR東海の真摯な対応が求められます。

②大深度トンネル工事が住民の生活に様々な影響を与えることが明白になったこと

8月の説明会では、JR東海が残土運搬で利用する武蔵野南線地下トンネル上に居住する住民から、「2年ほど前から振動が大きくなったように感じる。梶ヶ谷非常口の残土を運ぶために増便されたせいではないか」という質問が出ました。JR東海は「リニア残土搬送のため2便が走っている」という事実は示しましたが、揺れはその増便が原因であるとは認めませんでした。

JR東海は説明会で、ようやく川崎市内のトンネルルートの地上両側（わずか）40m以内の住宅を中心に家屋調査を行うことを明らかにしました。家屋調査は、私たちが当初からもっと広い地域での実施を求めていたことです。「地表への影響はないから家屋調査の必要がない」という方針を変えたことは、東京外環の被害を受けてJR東海も「大深度工事でも地表への影響はありうる」と認めたことではありませんか。この点について市がJR東海に対してなぜ家屋調査の要請をこれまで一度も行っていないことが理解できません。

(二) 昨年12月の東京地裁中間判決でも川崎市の導水管がリニア工事に影響される可能性が指摘されたこと

次に150万川崎市民の飲料水問題に関することです。相模川や酒匂川から川崎に送られる二本の導水管が相模原市2か所、町田市1か所そして川崎市麻生区で2か所リニアのトンネルと近接交差することが明らかになり、リニア工事による水道管への影響が心配されています。中でも相模原市西橋本では内径3.5mの導水隧道の上部4メートルのところを内径1.4m余りのリニアトンネルが交差することが明らかになっています。この近接交差は市民には一切明らかにされず、私たちが調査し川崎市や横浜市の関係者から聞き取りして明らかにしたことです。川崎市上下水道局はJR東海との事前協議で、「JR側から問題はない」との回答を得ていると説明しました。しかし、東京外環道の大深度トンネル工事では下水道管が損傷を受けたことが判明しており、4mの近接交差でも支障がないとどうしていえるのでしょうか。トンネルの交差について、川崎市はJR東海の説明を了としています。リニア工事に関する対応は具体的かつ直截的な協議が必要であり、これまでのような傍観者的な対応では、市民生活を守る姿勢ではないと沿線住民は強く感じています。

(三) 住民説明会は、広報が不十分、質問も制限し、参加者全く納得していないこと

8月の説明会の実施にあたってJR東海は、コロナ禍の影響で時間を午後8時までで終了とし、一部では午後6時45分開始で、質問時間が30分に短縮され、質問できなかった参加者も多数出ました。「別の日に改めて開け」、「午後6時から行えばよかったのに」という怒りの声が上がりました。また、説明会の周知方法もJR東海は自社のホームページや町内会を通して行い、市も市政だよりの各区版で広報しましたが、これも小欄であり見られなかった人も多くいました。そのため参加者も40~100人と少なくなりました。

こうした自己都合の説明会で一方的な説明を行い、質問にまともに答えないというJR東海の姿勢は変わっていません。これで説明はしたということでトンネル工事を始めることは住民の声を無視する暴挙です。

このため、市としてリニア工事について安全性や環境影響に関する中立的な検討委員会(第三者委員会)の設置を要請します。委員会は市の担当者以外に、中立的な立場の学者や専門家で構成し、必要に応じて市民が参加するものとします。委員会の役割や構成は別途検討するものとします。

以上、3点の要請を行いますので、JR東海が真摯に対応するまで、大深度トンネル工事は一時中止するようJR東海に働きかけて下さい。

以上