

2021年3月26日

東海旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 金子 慎様  
副社長 宇野 護様  
中央新幹線神奈川工事事務所様

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（中央新幹線）の川崎市内工事の中止を求める申し入れ書

東京外環道大深度トンネル工事における被害が広がっており、工事が2年間中止される状況を考慮し、私たちは貴社に対し以下の措置を実施するよう求めます。

- (1) 現在行われている川崎市内における非常口工事、関連道路工事を直ちに中止すること。
- (2) 川崎市内の大深度トンネル工事の実施計画について、これまでの事前の地質・地盤調査の詳細を説明し、改めて詳細な調査を行うこと。
- (3) 川崎市内16.3キロのトンネルルート周辺の家屋調査計画を策定すること。
- (4) 大深度地下の公共的使用に関する特別措置法にとらわれることなく、地権者に対する恒久的な被害補償措置を作ること。
- (5) 川崎市の水道水確保を保全するため、リニア大深度工事における導水隧道、水道管へ与える影響について物理的な調査すること。その他ライフライン関係地下施設への影響も調査すること。これらの調査結果を市民に明らかにすること。
- (6) 東扇島堀込部土地造成事業への建設発生土利用を定めた川崎市との協定を白紙にすること。
- (7) 川崎市内におけるリニア関連工事について、川崎市環境影響表評価に関する条例に基づく環境影響評価を行うこと。
- (8) リニア関連工事に関する現状や予定について定期的に市民に説明すること。

申し入れの理由は以下の通りです。

1. 昨年10月18日以降拡大した東京外環道調布市内の道路陥没等の被害について、事業主の東日本高速道路（NEXCO東日本）は大深度トンネル工事が原因であることを認め、1千件の被害に対する補償を行うとともに、今後2年間工事を中止し、被害地域の地盤改良工事を行うことを明らかにしました。
2. 東京外環道の大深度トンネル工事について、NEXCO東日本と施工した鹿島JVは沿線の地質・地盤について662メートル間隔でボーリング調査を行っており、住民に対しても「大深度工事は地表に影響は与えない」と説明してきました。「被害発生について予想していなかった。地盤が軟らかい特殊な地域だったために被害が起きた」との説明は、これまでの説明を自ら否定するものであり、「大深度地下安全神話」を信じ込んで事前調査を怠ったものと言わざるを得ません。また、工事により住宅被害だけでなく、ガス管や下水道管などライフライン施設も被害を受けており、地下埋設物への影響を事前に調べていなかったことも明らかになりました。
3. 外環道事故に関連して赤羽一嘉国土交通相は2月10日の衆議院予算委員会で、リニア新幹線の大深度工事について、外環道工事現場周辺の原因究明と再発防止策の取りまとめが前提であるとして、「スケジュールあ

- りきで進めるのはあり得ない」と述べました。そして、東京外環道工事の2年間凍結が決まったことから、リニア新幹線の大深度工事を2021年度から始めることは許されません。
4. これまでの大深度地下事業説明会や住民説明会において、貴社はNE×CO東日本と同様に「大深度地下は地下深い岩盤を掘りぬくので、振動や騒音などが地表に及ぼす影響はない」と繰り返し述べていました。川崎市内16.3キロメートルのリニアルート付近で132か所の地盤調査を行い、ルート上でも7か所でボーリング調査を行い、大深度地下トンネルの掘削に問題はないとしています。東京外環道と同様に、川崎市内の大深度地下の地質・地盤に関する事前調査は荒っぽい限りです。ルート上のボーリング調査は本数が少なく、半分以上を民間の調査資料に依拠しています。梶ヶ谷非常口周辺で行ったという井戸・地下室調査の結果についても市民は何の説明を受けていません。そして、被害が生じたときに補償の対象になるかどうかの判断にとって必要となる非常口、大深度地下トンネルルート周辺の家屋調査をほとんど行っていないことも大きな問題です。
  5. 川崎市内のリニア新幹線の非常口と大深度トンネルは川崎市の導水隧道や導水管と近接します。また、相模原市では川崎市への導水隧道や横浜・川崎両市が共同使用する古い導水隧道と近接交差することが明らかになっています。事業間調整で川崎市上下水道局と貴社はリニア関連工事による水道管への影響はないと私たちに説明してきました。しかし、外環道事故ではライフライン関連施設への被害も起きています。80万トンという川崎市の水道水の全量を2本の導水隧道に頼る川崎市民の暮らしに貴社は深い配慮を示すべきです。
  6. 東京外環道被害は住宅施設だけではなくありません。被害現場周辺では不動産価格の低下を招いています。リニア新幹線の住民説明会で私たちは何度も、大深度トンネルの存在でルート上の不動産価格は低下するのではないかと指摘してきましたが、貴社は「それは風評に過ぎない」としてまともに答えてきませんでした。今回の外環道事故は私たちの指摘が間違っていないことを証明することになりました。
  7. 貴社は、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と今後のトンネル掘削残土の処分先と搬送ルートを明らかにしていません。梶ヶ谷非常口から排出する建設発生土140万立方メートルは貨物線で川崎市の臨海部に運び、東扇島堀込部土地造成事業に使用することで合意し、平成30年3月20日協定を締結しています。この事業経費の実施について、私たちは事業の採算性に問題があるとして川崎市民オンブズマンと共同で、市が支出した建設費の返還を求める住民監査請求を行いました。市の監査員会は請求を却下しました。リニア新幹線大深度トンネル工事が遅延する可能性が高くなっていることから、東扇島堀込部土地造成事業の進捗に影響を与えるのは必至です。
  8. 川崎市麻生区の片平非常口工事に関し、貴社が周辺の住民に対して工事用道路建設への同意を強要したため、生活環境悪化に耐えられない住民が転居する事態が起きています。また、新型コロナウイルスの感染拡大を理由に周辺への資料配布だけで工事を強行し、住民説明会は工事開始6カ月後にやっと形式的に開催するという状態で、住民と丁寧に話し合い、可能な意見は取り入れるという真摯な態度に欠けています。
  9. リニア工事については品川から名古屋までの沿線各地で問題が起きており、貴社も2027年の開業は無理であるとの認識を示しました。環境影響評価の内容が現実や将来起きるであろうと予想される事態を軽視した結果、様々な齟齬が生じています。事業の達成を急ぐあまり、説明会では住民の意見を聞くだけで方針の変更もせずに推し進めたことで住民は貴社に対し強い不信感を持つことになったのです。今後は、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はもちろんですが、貴社は大深度工事について新たな事態が起きていることを重く見て、直ちにリニア工事を中止し、事業そのものの撤回について真摯に向き合うことを求められています。

以上