

調布で陥没事故・相模原は？ トンネル工事は危険がいっぱい！

10月18日調布市で道路が陥没。

穴は5m×6m×深さ5mの大きさです。

現場は東京外環道工事で直径16mのシールドマシンによるトンネル掘削工事が行われており、地下47mを1ヶ月前に通過したばかりでした。この8月ごろから「振動が一日中続いている」「ガラス戸がガタガタと揺れる」「壁が落ちた、塀に亀裂、地面がひび割れ」など陥没現場周辺で100件以上の被害が報告されていました。

11月には地下5mに幅4m×長さ30m×厚さ3mの空洞も見つかりました。

芝浦工業大学教授・稲積真哉氏（地盤工学）はシールドマシン工事により地下の砂層が振動し、液状化現象を起こして流動化したのではないかと推測。またマシンによる「土砂の取り込み過ぎ」が原因の可能性が高いと指摘しています。

私たちの住む相模原を通る予定のリニア新幹線は、神奈川県駅（橋本駅）を挟んで境川から相模川まで約5kmを地下13m～35mの深さで通ります。

地質は砂礫層という砂に小石がまじった地層です。

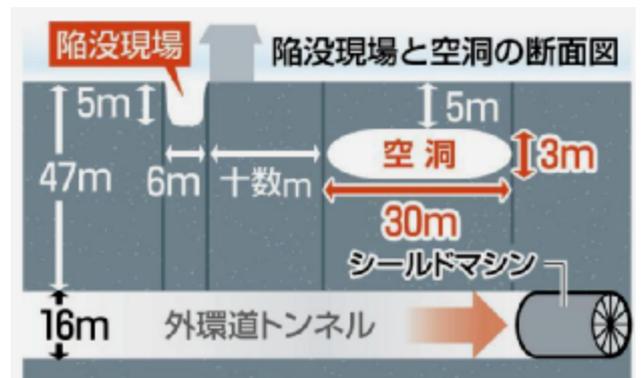
JR東海のボーリング調査資料によると「よく締まっているが未固結で指圧でへこむ」という記述があります。

このような崩れやすい地盤に直径14mのトンネルをシールドマシンで掘るのですから陥没事故だけでなく地盤沈下、振動、騒音など何が起るかわかりません。

またトンネルの真上だけでなく近隣住民にも被害が及ぶでしょう。

こんな危険なリニア新幹線のトンネル工事は絶対阻止しましょう。

（リニア地権者の会 萩原）



ブログ

リニア相模原連絡会
ブログ <https://linearsagamihara.hatenablog.com/>
ツイッター： <https://twitter.com/tv8aD60PIgYXFFE>



ツイッター

写真は東京新聞より

小倉リニア変電所予定地は彼岸花の群生地！ JR 東海の説明に住民は不満

小倉のリニア変電所予定地は旧城山で最大の彼岸花の群生地です。トンネル残土で8mの盛土し、その上に17mの変電所ができます。工事の大幅な変更があったにも関わらず、JR 東海は7月の説明会まで5年間も何の説明もしていません。住民は説明のないことや誘導集電設備の変更にアセスメントが必要と、JR 東海に不満を述べましたがJR 東海は「2月の説明会はコロナで中止になり今になった。環境アセスメントは以前と予測評価が変わるものではない」との返答でした。



彼岸花の咲く小倉地域

住民はJR 東海の理不尽で傲慢な態度に不満を抱いています。この秋、東工区トンネル（小倉串川西岸一根小屋間3.4km）と変電所工事説明会が予定されていましたが、小倉自治会のリニア対策委員会は河原橋の掛け替えを市が確約しない限り、工事説明会は開かせないと強い態度をJR 東海に示しています。

また高架橋で日照障害を受ける住民が出てきます。JR 東海は補償も法律で決めた範囲しか出しません。日陰による地価下落、慰謝料は全く補償されません。相模川を眺めて暮らしている住民は橋梁で景色が悪くなると懸念しています。6年間も続く工事で振動、騒音、粉塵など住居、住民に影響が出る恐れがあります。

困っている住民の話聞き、最善の対応をとる必要があります。（末永順子）



相模川にかかるリニア橋梁の予想図(JR 東海)

藤野地域で署名活動 工事用車両の運行は下校時にも配慮を！

藤野地域で「リニア中央新幹線工事用車両の県道76号線運行に関する要望」についての署名活動が行われています。署名の呼びかけは「藤野南小学校保護者有志の会」です。

要望は「1. 県道76号線沿線にある藤野小学校、藤野南小学校の下校時には、工事用車両を運行させないでください。2. 1ができない場合は、工事用車両は、大洞工事施工ヤードより県道76号線を南下して国道413号線を通行させてください（※）」の二つの項目が挙げられています。

署名用紙には「県道76号線沿線の藤野小、藤野南小の下校時間に工事用車両が運行して危険」、「沿道を歩く子どもたちに工事用車両の排気ガスや粉塵などがかかる」、「工事用車両が運行するには道幅が狭く、すれ違いが困難な場所が多い」等の問題点が指摘されています。

署名は子どものいる親御さんを対象とした保護者署名として進められています。（河内）

※2020年9月3日に開催された県道76号線沿線自治会長会議（JR 東海工事責任者、相模原市担当者が出席）で出された要望で、JR 東海工事責任者から「検討する」旨の回答を得ているものだそうです。

新戸採石場

— 127.5万m³の巨大盛土は安全なのか —

旧相模湖町の新戸採石場には、リニア残土を含む大量の残土による大規模盛土が計画されています。2020年5月1日に認可された計画では2025年までの5年間で127.5万m³、盛土高60mにもものぼる巨大なものです。ここは直下には新戸の集落が在り、県道518号線が通り、道志川が流れています。牧馬・煤ヶ谷構造線も走っているところです。

「リニア新幹線を考える相模原連絡会」では、この間3回にわたって相模原市に質問状を提出し回答を得てきました。また、質問状提出時や回答書受け取り時には質疑や意見交換等を重ねてきました。

採取廃止後の管理は個人任せ、事業者の責任期間も2年間だけ

専門家からは「盛土は時間と共に『地下排水管の目詰まりによる地下水位の上昇』、『盛土底面への土壌粒子の流動と沈降による、盛土と地山の境界面の緩み』、『地震時に過剰間隙水圧が発生して盛土の抵抗摩擦がなくなる』等から崩落する可能性が高くなる」、「永続的に地下水の排除が出来なければ盛土は崩壊する。地下排水施設は永久に維持管理が必要になる」との指摘があります。相模原市からは「岩石の採取が廃止された後の、岩石採取場の管理は土地所有者が担うもの・・・採石法33条の17の規定により、市長は採石業者に対し、岩石採取場の廃止後2年間は、災害防止措置を命ずることができます」との回答です。採取廃止後の管理は個人任せ、事業者の責任期間も2年間だけです。これでは全くの野放しと言わざるを得ません。

排水対策は透水シートのみ

また、地下排水施設については、「道路土工—盛土工指針」や「宅地防災マニュアルの解説（第二次改訂版）」に基づき「盛土内の一定の高さごとに透水シート設置し地下水位を低下させる計画となっております」との回答です。しかしこの工法で地下排水管の目詰まりによる水位の上昇、盛土と地山の境界面の緩み、地震時の過剰間隙水圧の発生などが起きずに永続的に地下水の排除ができるのかについては触れていません。

ちなみに長野県豊丘村では120万m³の谷埋め盛土をJR東海が将来に亘って管理することを前提に以下の排水対策を明らかにしています。

- ・地下排水管、地下排水補助管を細かな粒子が含まれない採石（フィルター材）で囲い、フィルター材の周りを細粒分流出防止シート（不織布）で覆う。
- ・地下排水管、地下排水補助管の点検を行い必要に応じて高圧洗浄機による洗浄を実施し機能を維持する。
- ・盛土の施工に合わせて順次横排水管を設置し縦排水管に接続した時点で集水機能を持たせる（仕様は地下排水管、補助管と同様とする）。
- ・中段排水管も縦排水管に接続する。
- ・マンホール（6か所）の点検は目視点検の他カメラを用いた点検を行い、必要に応じて高圧洗浄機による洗浄を実施する。
- ・観測井（7か所）による水位観測で、1/2水位まで水位上昇の恐れがある場合には水抜きボーリングを実施する。
- ・液状化の恐れのある発生土が出た場合は土壌改良を行う。

こうした対策を講じなければ盛土の安全が確保出来ないが故の措置ではないでしょうか（これでも確実なものであるかどうかは不明です。地元の運動団体は安全性が保障されたわけではないと反対しています）。

大規模盛土の計画地



計画雨量は30年確立、地震強度はレベル1地震動

昨今、50年、100年に一度の降雨が当たり前になっています。また、30年以内に震度6弱以上の地震が発生する可能性が高まっていると言われていています。これへの相模原市の回答や説明では認可した計画は雨量は30年確立で、地震強度はレベル1地震動の設計水平震度の標準値で計算されているとのこと。50年、100年に1度の降雨の時代に30年確立とは恐れ入ります。また、土木技術のガイドブックでは、レベル1地震動とは「中規模の地震で、比較的頻繁に起こる地震」とあります。果たしてこれも安全と言えるのでしょうか。

（河内）

学習会参加で確信したこと・・・

「リニア工事は難題だらけ、27年開業などありえない」

10月18日、橋本（ソレイユさがみ）で行われたリニア学習会に参加した。入口で検温・消毒をして会場に入り、間隔を空けて配置された椅子に座る。悪条件の中、それでも地元市民を中心に約75名が集まり、関心の高さが感じられた。

相模原市内のリニア施設は、中間駅では唯一の地下駅、相模川沿いの変電所、山間部の広大な車両基地、市街地の真下のシールドトンネル、山梨県境へと続く山岳トンネルなど、沿線全域の中でも多岐にわたる施設が集中し、現在あらゆる難題が噴出しようとしている。

今回の学習会は各現場からの状況報告が中心だったが、それだけで時間を大幅に超過してしまい、質疑や討議が十分にできなかった。進行上の反省点は残るが、各地でそれだけ多くの課題を抱えていると理解すべきだろう。特に地盤沈下や陥没の恐れがぬぐえない浅深度トンネル掘削、山間部における残土処理、大規模土地改造をともなう車両基地建設は住民の理解を得るのが非常に困難であると感じた。環境アセスの段階で根本的な解決策を示さずに課題を先送りしてきたツケが、今になってすべて表に出てきたといえるだろう。

相模原におけるリニア工事の現場の実情を知って確信したことは、2027年の開業はやはり不可能だということ。それも1~2年の遅れですむ話ではない。JR東海という「鉄道営業会社」に、「建設」途中で発生した各現場の諸問題に対して、ひとつひとつ丁寧に、住民の理解を得ながら解決していく能力があるとはとても思えないのである。（籠島）

市民不在のリニア新幹線建設

学習会で明らかになる

リニア新幹線を考える相模原連絡会の多大なご協力を得てリニア新幹線建設の問題が改めて明らかにされ、竣工の見通しのないリニア新幹線建設が今後市民に大きな財政負担、環境破壊など、様々な問題を引き起こす事になるのではないかと懸念されます。

9条かながわ大集会在中止されて、同実行委で検討してきた分科会のテーマを活かして連続学習会を開催しようという考えが出され、その第一回目としてリニア問題学習会が開催されました。75名の大勢の方々のご参加に励まされました。有難うございました。



学習会の様子

憲法をまちづくりに活かすために今回の取り組みを企画しました。市内で市民のために様々な問題に粘り強く取り組んでいる各団体が相互に交流、協力、連携を強め、市民のために政策学習会を開催し、取り組みと運動を大きく広げる契機をつくることを目指しています。

特別報告の“津久井農場建設の問題”はリニアとは関係ないと言われていたのですが、この計画が実行されたら、豪雨災害が起きると土砂が流れだし、下流の愛川町住民に深刻な被害を及ぼすとの訴えがありました。鈴木秀徳様、愛川町議の鈴木信一様、お二人のご協力に心より感謝申し上げます。

（相模原市九条の会連絡会 鈴木忠夫）



★ 活動はみなさまのカンパで維持しています、ぜひご協力をお願いします。

郵便振替口座：00240-7-71305 口座名：リニア新幹線を考える相模原連絡会

発行者：代表 浅賀きみ江 相模原市緑区東橋本 2-6-2 携帯 090-4378-9257