京都の住環境に重大な影響

②北陸新幹線延伸計画〈上〉

1面の続き

立ち退きをめぐっては、東日本高速が補償対象地域を事故現場の周囲40軒に一方的に線引きしたために、住民間で意見が分かれる状況に。菊地さんは「売却して引っ越したいという人、思い入れのある家に住み続けたい人など思いはさまざまです。この工事のために、住民が苦しめられています」と訴えます。

北陸新幹線

陥没地近くの住宅のブロック塀に入ったひび割れ

低周波音や立ち退きに苦しんでいる（左から）近田さん、菊地さん

同じく立ち退きを迫られている近田真代さんは、「長年住み続けた思い入れのある家です。その家が壊されるのも嫌だし、2年かけて引っ越しを繰り返すのはつらい。どうしても立ち退かないとだめなのでしょうか」と話します。

北陸新幹線延伸計画では、調布市と同様の大深度地下工事が京都市中心部の市街地で検討されており、住民生活への影響や、地下水の枯渇など不安の声が上がっています。

調布市の事故を受け、京都市内での大深度地下工事にどう対応するのか―京都府の府民環境部環境管理課の担当者は、「大深度地下工事は選択肢のひとつとして検討されている状況」。現在、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が環境影響評価の準備書を作成しており、現段階で府としての意見は上げていない。準備書が出された段階で、検討することになる」と答えました。

前述の丸山さんは、市街地直下での本格的な大深度地下工事は外国にも例がないとして、「私たち外環ルート上の人間は実験台にされたようなものです。今後は、東京や名古屋でのリニアの工事が始まるだろうが、大深度工事、続いて北陸新幹線延伸で京都での大深度工事が行われる。政府と一体になって建設を進める財界やゼネコン側は次々と大事業を続けることを目的になっています。こんな計画を許さないためにも政権を変え、大型開発優先の政治をやめさせるしかない」と語ります。

陥没地近くの住宅ガレージでは、コンクリートにひび割れが広がっていました

穴が埋められた陥没現場で、東日本高速の職員（左から3人目）に説明を求める住民ら ＝7月9日＝

騒音・振動、立ち退きで住民分断も

◀「外環被害住民連絡会・調布」が調査した住民の声

「ドンドン」が一日中／外壁にひび割れ／資産価値が毀損

【騒音・振動・低周波音】
- 近隣の家で爆音でロックを聞いているような状況が夜8時まで続く
- 9～10月、震度1、2程度の揺れを感じ、冷蔵庫や食器類が小刻みに揺れていた
- ドンドンと下から突き上げるような鈍い音が1日中続き、ガラスがビリビリと振動した
- 下から突き上げるような振動を感じ、パソコンを2、3時間していると気分がクラクラしてくる

【住宅や周辺被害】
- 土台のコンクリートの亀裂が大きくなったように感じる
- 玄関やトイレのドアの開閉が引っかかるようになった
- フェンスや庭のコンクリートに亀裂が入り拡大している
- （新築で）基礎部分に亀裂が入り、クロスの接着部に隙間ができた
- 外壁のタイルがはがれ、亀裂、ひび割れ、駐車場のシャッターの不具合が起こった

【将来への不安】
- 不動産関係のチラシが一切入らなくなっており、売買不能状態だと思う
- 固定資産税減免などの代償をすべき
- 今後子どもたちの代まで住むことができるのか？　沈んでいく土地に家は建てられません
- 不動産価格は大きく低下することは明らか。資産価値の毀損は大きい
- 36年住み続けてきた家を今更引っ越したくない
- これ以上住民に犠牲を強いることはするべきでない。完全な補償を！

シリーズ 総選挙 京都の争点

大深度地下工事の問題点

調布市での陥没事故は、シールドマシンが土砂を取り込み過ぎたために起こったものだと考えられます。

トンネル工事の基本である地盤調査をきめ細かく行わなかったことが大きな問題です。本来なら100～200m間隔でボーリング調査すべきですが、実際は1㎞以上間隔でしか調査を行っていませんでした。

事業者の東日本高速道路が昨年12月に発表した中間報告では、事故現場は「特殊な地盤だった」などとしていますが、場所によって地盤の違いがあるのは当たり前です。

この工事で適用された大深度地下法は、公益性のある事業であれば地権者の同意や用地買収を不要とすることで、地下40㍍以深の利用を促進させるための法律です。

工事を行うには、住民に地盤の状況を知らせる必要があるのです。

長年、鉄道などのトンネル工事の設計に技術者として関わってきました。

調布市の陥没事故は、砂質の地盤が地下水で流される「流砂」現象が起こり、シールドマシンが土砂を取り込みすぎたことで起こったと考えています。砂質の地盤はどこにでもあり、シールド工事でも起こってきました。

新横浜トンネル工事での陥没事故（2020年6月）や、北陸新幹線飯山トンネル事故（03年）などでも同様の陥没事故が起こっていました。

稲積 真哉さん

芝浦工業大教授（地盤工学）

国・ゼネコンが「安全神話」に

道路が昨年12月に発表した中間報告では、事故現場は「特殊な地盤だった」などとしていますが、場所によって地盤の違いがあるのは当たり前です。

この工事で適用された大深度地下法は、公益性のある事業であれば地権者の同意や用地買収を不要とすることで、地下40㍍以深の利用を促進させるための法律です。

工事を行うには、住民に地盤の状況を知らせる必要があるのです。

地下水など広域に影響

京都市内でも北陸新幹線延伸で大深度地下工事を行うようですが、地下水の流れが変わるなど、広域に影響が出るおそれがあります。大深度地下法の適用で住民を置き去りにするのではなく、地盤調査をしっかりと行い、住宅や地下水への対策工事を明らかにさせた上で、実現可能な事業かどうかを明確にさせていく必要があります。

大塚 正幸さん

元トンネル技術者、土木学会会員

大量高速移動の必要性問われる

「大深度地下工事は安全だ」という「神話」にとらわれていることです。こうした「大深度ムラ」は、東京の外環工事を手始めに、今年度中にシールドマシンが動き始めるリニア中央新幹線計画、京都市などの北陸新幹線延伸などを計画しています。

京都でも大深度地下工事によって、地下水の流れが変わり、酒造会社が利用する深井戸の枯渇などが懸念されます。調布と同様に、陥没や住宅被害、騒音・振動による住民の健康被害など、さまざまなリスクが出るおそれがあります。

地権者との合意が必要ない大深度地下法の見直しはもちろん、コロナ禍のもとで、人やモノの大量高速移動が必要なのか問われています。巨額の税金を投入し、新たな鉄道や高速道路などが本当に必要なのか見直すべきです。

うべきです。

最大の問題は、国交省や建設業界などが「大深度地下工事は安全だ」と主張するようになってきました。そもそも地権者との合意なくて、住民置き去りのままで工事を進めしまうことは問題です。

すれば必然的にコストは増大しますが、それを含めて事業が必要かどうか検討すべきです。

幹線延伸で大深度地下工事を行うようですが、地下水の流れが変わるなど、広域に影響が出るおそれがあります。大深度地下法の適用で住民を置き去りにするのではなく、地盤調査をしっかりと行い、住宅や地下水への対策工事を明らかにさせた上で、実現可能な事業かどうかを明確にさせていく必要があります。

「建設残土」どう処分する

南丹市美山町 田歌区が鉄道運輸機構に質問状

北陸新幹線延伸（敦賀―新大阪間）をめぐり、ルート上に想定される南丹市美山町田歌区は10日、建設を担う鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、機構）に対し、建設残土の処分方法や建設工事に伴う地域経済への影響などをただす、質問状を提出しました。

同区からは鞆岡誠区長、北陸新幹線対策委員会の長野宇規委員長ら4氏、機構からは調査部調査第一課長ら3氏が出席しました。

同区は昨年9月、建設工事に伴う自然や生活環境への悪影響を指摘し、環境影響評価本調査の受け入れを「当面、見合わせる」ことを決議し、機構に通知しました。

質問状では、残土処分の方針をめぐり、▽北海道新幹線工事と同様に、現場周辺の谷を盛り土で埋め立てる計画があるのか、そうした処理は、国定公園内で許容されると考えているのか▽美山町を流れる由良川周辺は、素含有率が高く、大量の有害土が発生する可能性があると認識しているか―ただしています。

鞆岡区長は機構に対し、静岡県熱海市の土石流をめぐり盛り土の造成地の問題が指摘されていることを挙げ、「心配していたことが現実になっている」と埋め立て処分による土砂災害の危険性を訴えました。

長野委員長は、ルート選定の合理的な理由も示されないまま、環境影響評価本調査が進行していると指摘し、「説明責任を果たさず多くの人の不信感を生んでいる。説明せずに通用すると思っているのはおかしい」と述べました。

鞆岡区長は、機構に対して文書での回答を求めるとともに、「回答をもらえないと区として態度は変わらない」と伝えました。

質問状では他に、建設工事が観光業など地域経済へ与える負の影響について、影響評価で評価しない理由などを計7項目について回答を求めています。

質問状を提出する鞆岡区長

機構と面談する長野委員長（右端）ら

現行ルートなぜ選定

与党PTに質問状 公的文書なく

北陸新幹線延伸をめぐり、南丹市美山町田歌区は10日、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム（以下、与党PT）に対し、現行の小浜・京都ルートを選定した理由などをただす、質問状を提出しました。

同ルートの選定理由について政府は今年6月4日、野党議員の質問主意書に対し、与党PTに決定したものであり、「政府としてお答える立場にない」と回答。同区では、この回答を踏まえ、与党PTの高木毅委員長（自民選出）に対し、質問状を提出しました。

質問状では、小浜・京都ルートに決まった経緯や理由を説明した公的文書が公表されておらず、同ルートを前提にした環境影響評価の実施に区として納得できないと指摘。

その上で、▽建設費用が最小かつ費用便益比が最大の米原ルートではなく、小浜・京都ルートが採用された理由▽2016年3月に指定された京都丹波高原国定公園を縦断する計画となった理由▽建設工事に伴う温室効果ガスの排出は、30年に13年比で同ガスを49％削減する政府方針の達成を阻むことになるのではないか―など8項目について文書での回答を求めています。