

梶ヶ谷立坑(非常口)から貨物線で運ぶ建設発生土は臨海部に滞留させず、全量を船で搬出 東百合ヶ丘立坑について、JR東海が工事手続きを開始～川崎市議会環境委員会でリニア関係の陳情審議～

今年4月の市議選で廃案となり、改めて提出したリニア関連の陳情審議が11月24日午前、川崎市議会環境委員会で行われました。陳情は『リニア新幹線工事、発生土(残土)置き場と処理費用の明確化及び発生土置き場のアクセス追加実施等を求める陳情』(第3号)、『リニア新幹線工事、発生土の貨物列車での一時運び先など地域交通への負荷調査及び地域住民への説明会の開催を求める陳情』(第4号)。以下、審議の概要です。

.....
環境局「陳情3号について、発生土置き場の位置や規模が明らかになった時点でJR東海が住民に説明するよう求めて行く。アクセスは法対象と市の環境条例に基づいて行われた。JR東海は発生土置き場が確定すれば事後調査をするということなので、永久置き場でも条例が守られるように求めるし、住民に対しても了解を得るために丁寧な説明をするよう求めたい。なお、処理費用について本市の税金を使う予定はない。陳情4号について、発生土置き場が明らかになった段階で工事用車両の走行ルートやモニタリングを行うとJR東海は言っているの、同社の対応を注視して行きたい」

井口真美委員「川崎市港湾局とJR東海の発生土の運び先である臨海部の港湾調査協定について、今年3月の中間報告の内容は？」

港湾局経営部担当部長「海上輸送のための複数個所の検討を行った。候補地については、契約に守秘条項もあり、内容を明らかにすることはできない」

井口委員「調査の前提として、発生土の臨海部での滞留は無いのか？」

港湾局経営部担当部長「鉄道で運びそれを船に積み替えて海上輸送する」

井口委員「臨海部に運んだものは全量を海上輸送するのか？」

港湾局担当部長「そのように理解している。梶ヶ谷の発生土を想定し、鉄道で輸送して船に積み替えることを検討している」

井口委員「コンテナの数は分かるはずだ。その量を前提に調査しているのではないのか。今日出された資料によると、梶ヶ谷からの発生土は257万トンとあるが、全量か？」

港湾局経営部担当部長「全量が来ると想定している」

井口委員「アクセスによると梶ヶ谷から出るトラックの量は変わっていないが」

まちづくり局交通政策室担当課長「港湾局は全量が来ることを前提に調査しているが、アクセスの段階ではできるだけ陸上輸送の量を少なくするとしている。環境への影響の軽減として、全量が貨物輸送になれば、トラックによる輸送はほぼなくなる」

井口委員「発生土について国の法律でアクセスをしたというが、残土運搬の交通影響や安全問題について川崎市の条例を基にアクセスをすべきではないのか。アクセスの法対象と条例対象の違いは？」

環境局環境評価室担当課長「国の法律でアクセスを行い、漏れている項目で条例にある項目については条例を基にアクセスを行った。ただ、国の法令でも市の条例でも処分先の明確化は求めている」

井口委員「処分先を明確にしたうえでアクセスをすべきなのは」

環境評価室担当課長「準備書や評価書で処分先が明らかになっていけば、それに基づいて市も評価するが、それが無いので、事業者が仮置き場などの事後調査をして環境保全措置を講じることになっている」

環境局長「事前にどこでどう処分するのを説明するのは難しい。だから市として、評価書で環境保全措置をしっかりとやるようJR東海に求めた。私も発生土の処分先についてはJR東海に早く明らかにするよう求め、また住民にしっかりと説明するよう求めていく」

河野ゆかり委員「資料によると、発生土は出来るだけ再利用、他の公共事業での利用とあるが、具体的に利用方法が決まっているのか？建設汚泥については、分離処理して再資源化を図るとあるが、その処理はどこでやるのか？」



梶ヶ谷貨物ターミナル立坑予定地

交通政策室担当課長「他の公共事業で使うという予定は今のところ無い。シールドマシンによる泥水式でトンネルを掘削し、泥水を地上で水と土に分離し、その土を乾かせて再利用する。泥水のまま流すと産業廃棄物の扱いになってしまう。資源化できる率は分からない」

交通政策室長「全体の土量、工事車両の走行ルートは工事説明会ですべて明らかにされると考える」

河野委員「運搬ルートの変更はあるのか？」

交通政策室担当課長「非常口から直近の交差点までのルートは変わらないと考えている。その先は分からない」

渡辺あつ子委員「港湾局の調査について、調査会社と契約とあるが、港湾局が民間の調査会社に委託したというか？大まかな内容を教えてほしい」

港湾局担当部長「先の説明通り、発生土は、港の管理者から見て他の交運に影響が無い大規模貨物という扱い。昨年度の調査で候補地を選び今年度はその候補地についてコンサルの2業者目が具体的な調査を進めている」

渡辺委員「泥水については非常口工事ヤードの中で処理をするのか？ 梶ヶ谷や東百合ヶ丘の敷地内で可能か？」

交通政策室長「梶ヶ谷は非常口のすぐ上に処理施設ができると考えている。東百合ヶ丘も JR 東海の土地になったので可能だ」

渡辺委員「梶ヶ谷の発生土の搬送についてトラックと貨物線との割合がはっきりしない。馬絹周辺の空気は汚れている。評価書ではリニアの工事車両による影響はそれほどではないというが」

環境評価室担当課長「NO2、SPMのいずれも基準値を下回ると予測している。貨物による輸送で工事車両の量をできるだけ減らす必要がある」

渡辺委員「発生土置き場について、市はJR東海に強い姿勢で明らかにするよう求めてもらいたい」

岩崎善幸委員「残土についてJR東海から情報はいいのか？漠として分からない。市はしっかりと情報を把握してほしい。JR東海に情報を求めてもらいたい。工事説明会はいつやるのか？」

交通政策室課長「今は工事契約の手続きが進められている。来年夏から冬にかけて工事説明会が行われるのではないかと見られる」

勝又光江委員長「ほかに意見がないので、陳情3号の取り扱いについて委員の意見を求める」

自民・坂本茂委員「今後も経過をしっかりと見守る必要がある。動向を注視していくということで継続審議が妥当」

公明・岩崎委員「あまりにも漠として分からない。新しい動きを待つということで継続審議をお願いしたい」

民主・露木明美委員「住民は不安であるし、このまま工事が行われれば迷惑する。川崎にとってリニアはメリットが無く、影響があるのだから、市はJR東海に対してもっと説明を求めるべき。決まったら説明するではなく、早く決めなさいと強く迫るべきである。そういうことで継続審議とすべき」

共産・井口委員「JR東海の姿勢は不誠実。何もないうまま1年が過ぎた。リニアが必要かどうかも含めて考えるべきであり、陳情は採択とすべきだ」

無所属・渡辺委員「市民に情報を出していくということで継続審議で」

無所属・三宅隆介委員「引き続き注視するというで継続審議でお願いする」

勝又委員長「それでは陳情第3号の取り扱いについて諮ります。継続審議とすることに異議ありませんか」

委員全員「異議なし」

（委員全員が異議なしと答え、陳情第3号は継続審議となった。続いて、陳情第4号の取り扱いについても、同じ手続きが行われ継続審議となった。）



東百合ヶ丘立坑予定地、いつの間にかJR東海所有に

ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 37

発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

天野捷一(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)090-6108-6568

渋川雨水貯留管（川崎市幸区矢上）を見学・・・・・・・・・・・・・・・・

1. 7キロ（大深度地下）工事に12年間、400億円強費やす

12月3日午後、宮前の会の企画で、川崎市上下水道局の施設「渋川雨水貯留管」を見学した(参加者11名)。この貯留管は、元住吉駅近くを流れる渋川（矢上川の支流）の真下、50mの深さに造られた直径10m長さ1.7kmの巨大なトンネルだ。中原区と幸区にまたがるこの施設は集中豪雨の際に雨水を一時的にトンネル内にためこむことで、地上の浸水被害を防ぐ役割をはたす。

貯留管の工事は1992年に始まり、付帯設備を含め2004年に完成した。リニア新幹線と同じシールド工法による地下トンネルが、川崎市の下水施設として、11年も前から運用されていたことは意外だった。リニアが500キロの猛スピード疾走する大深度地下とは、どんな空間なのか。その世界を疑似体験したくて、今回の見学会を企画した。

貯留管の見学地である渋川ポンプ場(幸区矢上)は、渋川が矢上川に合流する地点にある。ここには、地下にたまった雨水や汚水を汲み上げる返送ポンプが併設されている。地下50mの貯留管へは、30人乗りのゴンドラでゆっくり下り、約7分でトンネル底面に到達した。直径10mの空洞が、ここから真っすぐ元住吉駅方向に延びている。照明のとどかない、100m先は真っ暗闇である。

トンネルの底面とそれに近い部分、そして非常階段の最下層には泥水を汲み上げた後のヘドロがこびりついていて。これまで、大雨で貯留管が満杯になったことが何度もあるという。その容積は、25mプール、400杯分。これらをすべて汲み上げて、下流の加瀬水処理センターに送るのに、5日かかるという。リニアの大深度トンネルは直径13mで、ここよりも一回り大きい。長さは川崎市内だけでも16km以上あり、この施設の約10倍である。渋川貯留管の建設には、付帯設備を含めて12年かかっている。単純に計算しても、リニアのトンネル工事が10年で終わるとは思えない。さらに、下水施設ならばトンネル掘削後はコンクリートで固め、中は空洞のままでもいいが、リニアの場合、シールドトンネルの上段には列車が走るガイドウェイを、下段には避難路を設置する。安全性を最重視すべき精密な作業工程が残っているのだ。たとえ建設費用の問題がクリアできても、技術的理由により、2027年開業はまず無理だろう。



ゴンドラで55m降りた雨水貯留管トンネル

それともう一つ。リニアの弱点は、トラブルでいったん列車が止まると、車内の操作で運転の再開ができないこと。乗客は車両を降りて何キロも歩かされる。そのとき照明用の電源は必ず確保されるのだろうか。また、火災時に1000人もの集団が、狭い密閉空間を迅速に移動できるのだろうか。地下50mの地底で暗闇を見つめながら、そんなことを考えた。

見学を終えて地上に戻ると、質疑応答の時間がもうけられた。私たちの関心は、当然、トンネル掘削にともなう残土処理や環境への影響、50年後の地下施設の耐久性など、リニア建設に通じる問題が中心になる。だが上下水道局の担当者が、これらの質問に明確に答えられなかったのは仕方のないことだろう。いずれ市の土木関係の部局に、こちらの疑問点をぶつけ、確認をとることを宿題としよう。全体で1時間あまりという短い時間だったが、たいへん有意義な見学会だった。(筆島)



(中央管制室)

ストップ・リニア！訴訟、原告・サポーター募集に更なる努力を！

東京・神奈川連絡会の会員の皆さん、私たちの目標は原告200人です。現在110人程度で、まだまだ目標には届きません。異議申し立てに参加された会員で、まだ原告参加の申し込みをされていない方は、早急に振り込みなどの手続きを済ませていただくようお願いします。

青い振替用紙に原告（口数）に○印を付け、00120-3-489093に振り込みをお願いします。