

ここが問題！リニア新幹線

2017. 7. 1発行 NO. 55 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

JR東海は川崎市内リニア残土をどこに捨てるのか 千葉の採石場穴埋めの次は川崎港の埋立てか？

大量の建設発生土の処分先未定で環境影響評価～明らかに環境影響評価法違反

川崎市内5カ所のリニア新幹線非常口のうち、麻生区東百合ヶ丘と宮前区梶ヶ谷の2カ所で工事が始まっています。そして、JR貨物梶ヶ谷ターミナル駅構内のリニア工事現場から一日あたりダンプ27台分(単純計算では270万 m^3)の工事残土(建設発生土)が武蔵野南線で臨海部の三井埠頭に運ばれています。そこで残土は船に移され、富津港に近い千葉県安房郡鋸南町の採石場跡の穴埋めに利用されるとされています。そして、6月1日にJR東海が川崎市長に対し「梶ヶ谷非常口から排出される建設発生土を東扇島造成事業に受け入れるよう要請する申し入れをしました。(申し入れ趣旨2面に掲載)



梶ヶ谷非常口工事現場



川崎港三井埠頭(○が埋立計画地)



千葉県鋸南町採石場跡地



武蔵野南線で三井埠頭へ



川崎港東扇島埋立て計画地

＜梶ヶ谷非常口残土排出量＞

建設発生土 151万 m^3

建設汚泥 98万 m^3

産業廃棄物 0.2万 m^3

＜東扇島埋立計画＞

事業費 240億円

面積 12.5ヘクタール

埋立て容量 140万 m^3

1年前、鋸南町では汚染土壌の受入れ施設で住民・漁民が操業停止の仮処分決定を獲得
鋸南町の採石場跡地近くに建設予定の汚染土壌の民間処理施設の建設に対し、地元住民51人と漁協が「生活環境が悪化し漁場が汚染される」として操業差し止めを求めた仮処分申請に対し、千葉地裁木更津支部は昨年6月20日、操業差し止めを命じる仮処分決定を出しました。

市長回答『まず市内非常口工事は周辺環境に最大限の配慮と住民への丁寧な対応を』

…… リニア残土の臨海部埋立て活用～JR東海の要請に回答留保



<JR東海要請書>

川崎市長 福田紀彦様

中央新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づき、平成23年5月に国土交通大臣により、弊社が営業主体及び建設主体に指名され、整備計画の決定及び建設の指示がなされており、国家的見地に立った事業として、国、地方公共団体と連携・協力しつつ整備することとされております。

弊社では、中央新幹線の建設に伴う発生土については、本事業内での再利用を図る他、関係自治体の協力を得て他の公共事業や民間事業の事業主体と調整を行い、これらの事業での有効活用を進めて行くことを考えています。

つきましては、川崎市梶ヶ谷非常口から搬出する発生土を、現在、貴市が整備を計画されている東扇島土地造成事業に受け入れていただくよう検討をお願いします。

平成29年6月1日

東海旅客鉄道代表取締役社長 柘植康英

<川崎市長回答>

東海旅客鉄道代表取締役社長 柘植康英様

平成29年6月1日付で要請がありました中央新幹線梶ヶ谷非常口から搬出する建設発生土の受け入れについて、次の通り回答いたします。

1. 建設発生土受入の可否については、今後、本市としての考え方を整理します。
2. 本市内で計画している中央新幹線の非常口設置工事については、工事説明会での意見を踏まえ最大限の環境影響に配慮した対策を取るとともに、周辺住民に対し丁寧に対応し理解を得るよう求めます。

平成29年6月8日

川崎市長 福田紀彦

「梶ヶ谷からの残土は全量が貨物線で運ばれ、直接船積みされ搬出される」

2015年11月の川崎市議会環境委員会で、委員からの質問に対し、港湾局は「梶ヶ谷から建設発生土の全量が貨物線で運ばれると考えている」と答え、さらに「港に運ばれた残土は滞留せず、直接船に積み替えられ搬出される」と述べています。(連絡会ニュース39号記載)

確かに、市の港湾計画が2014年11月改訂され、「廃棄物の海面処分用地の必要規模」として、「港湾における廃棄物処理量は、港湾計画の目標年である平成30年代後半においても、現在供用している浮島2期地区廃棄物処分場で処分可能であることから、東扇島地区に位置付けた廃棄物処理計画を削除する」として、市内のゴミ処分のための新たな埋立ては行わないと明記しています。しかし、改訂では『浚渫土及び建設発生土の有効利用』の項を新たに設け、「増加するコンテナ貨物に必要な港湾関連用地を確保するため、東扇島地区の13ヘクタールの土地造成において、浚渫土、建設発生土等の有効活用を計画する」としており、6月の環境委員会に提出された「東扇島掘込部土地造成事業の概要」では、埋立て後の用途として「輸出用完成自動車のストックヤード」「倉庫建て替えの代替用地」を挙げています。今回のJR東海の要請書は、「国家プロジェクトだから協力しろ」と言わんばかりの高飛車な調子であるし、リニア沿線各地でこのような地域環境を無視した残土置き場の要請に住民が強く反発しています。今回の要請にも、工事残土を近場で処分し、建設費を減らしたいというJR東海の魂胆が見えています。東扇島埋立て事業の費用は240億円という巨額。この事業の必要性や可否について市民に問うべきですが、ともかく、市はJR東海による今回の身勝手な要請に応じるべきでないと考えます。

ストップ・リニア！訴訟第5回口頭弁論



6月23日(金)午後2時半から、東京地裁103号法廷で第5回口頭弁論が行われました。今回は、長野県大鹿村在住の谷口昇さん、同県松川町の米山義盛さんの原告二人と原告代理人の金枝真佐尋弁護士がドローンによる大鹿村の空撮映像やパワーポイントなどを活用し、分かりやすく意見を述べました。

この日も傍聴券を求めて163人が並びました。

初めに谷口昇さんが証言台に立ち、次のように意見陳述しました。

『大鹿村では狭小な山間の農地などが残土置き場に予定され、工事車両を走行させるため、一部で道路の拡幅工事が始まっている。これからのリニア工事が山腹崩壊や地下水の減少など村民の生活に重大な影響を与える。工事は直ちに中止すべきだ』、『JR東海は住民の理解が得られないうちは工事はしないと述べていたのに、昨年住民の理解が得られたかどうかは事業者が判断するとして、11月に起工式を強行した』。

続いて、米山さんが意見を述べました。

『住民の反対で豊丘村の残土置き場予定地が撤回となったが、JR東海は新たに、沢筋の危険な場所に130万㎡の新たな置き場を計画、管理する森林組合に受入れの要請があった。組合は一旦は受諾したが、組織の形を成していなかったため、計画は宙ぶらりんになっている。そのほか多数の置き場予定地も土砂災害などの被害が予想される危険な所ばかりだ。工事は認められない』。

最後に、金枝弁護士が、長野県内の沿線自治体の場所や特徴をわかりやすく説明し、ルートや非常口変電所など位置も内容も不明のままの環境影響評価法違反だと断じました。

訴訟1周年記念シンポジウム、180人参加

絶対にリニア新幹線はつくらせない！

リニア訴訟提訴(2016年5月20日)1周年を記念した標題のシンポジウムが6月23日の第5回口頭弁論修了後の午後4時から参議院議員会館で行われ、原告、サポーターのほか180人が参加しました。

第1部として、ジャーナリストの斎藤貴男さんが『暴走するリニア新幹線』と題して基調講演を行いました。

斎藤さんは「リニア新幹線は外需による経済成長のために、原発とともに安倍首相とJR東海の葛西名誉会長が進めるもので、両者の野望が結びついたもの。こうしたインフラ輸出は、国内では格差社会を生み、政財官とメディアが一体となったグローバリズムであり新たな経済帝国主義である」と述べ、リニア強行の危険な方向性を指摘しました。

シンポジウムで訴訟の意義を討論深化

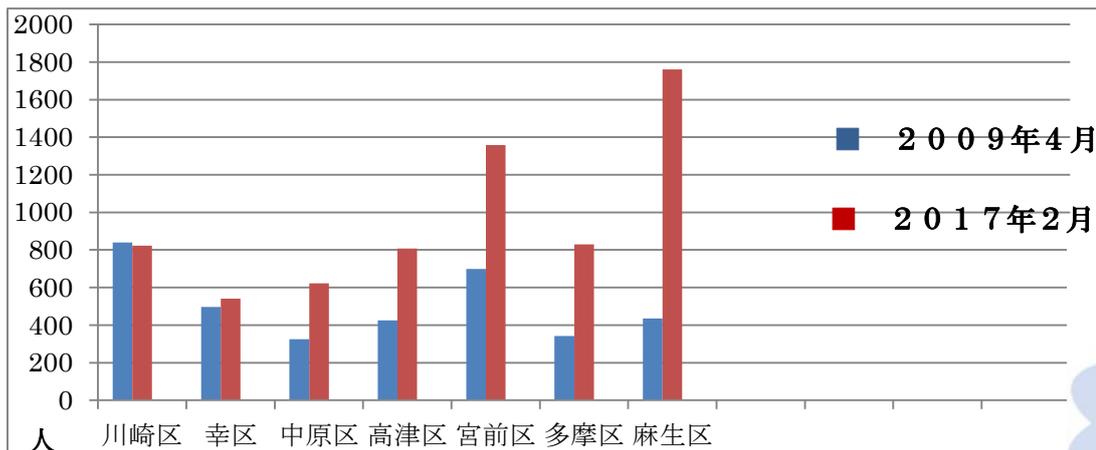
第2部の冒頭、関島保雄弁護士共同代表から第5回口頭弁論の報告があり、続いて川村晃生原告団長がコーディネーターとなって、斎藤さん、関島さんの3人によるパネルディスカッションが行われました。



(斎藤貴男さん)

川村氏は、「訴訟を通して、財投活用などリニアを国民全体の問題として関心を高めたい」と述べました。斎藤さんは「私も住基ネット反対の行政訴訟に関わったが、勝てたのは50訴訟のうち2か所だけだった。しかし、国民的な関心を高め、住基ネットの実施を遅らせる意味はあった」と述べました。シンポでは参加者からも意見を聞きましたが、沖縄の米軍辺野古新基地建設の訴訟に関与した五十嵐敬喜弁護士は、「行政訴訟は裁量権を認めるもので、勝つのはなかなか困難だ。殺人事件に裁判員制度を導入したが、国民全体に影響がある行政訴訟にこそ裁判員制度を導入すべきで、その実現を求めて行きたい」と新たな目標を提起しました。橋山禮次郎さん(アラバマ大学客員教授)や日本自然保護協会、日本熊森協会、JR東海労からもこれからの訴訟進行に有為な発言がありました。

増え続ける川崎市中北部のぜん息患者、国もクルマの排気ガスとの因果関係を認める



グラフは市発表の数字を基に、川崎公害患者・家族の会作成



川崎市内各区分のぜん息患者数推移

ketsuatsusagetai.com

市内全測定局で窒素酸化物が環境基準値(0.04~0.06)を達成したというが……

重点目標・指標	達成状況	指標評価
①二酸化窒素:2015年までのできるだけ早期に、二酸化窒素濃度について、全測定局で対策目標値(0.04~0.06ppm)の達成を目指す。達成後は当面の目標として目標値の下限値の0.04ppm 又はそれ以下を目指す。	対策目標値の達成状況は、一般環境大気測定局(「一般局」)では9局全局で達成し、自動車排出ガス測定局(「自排局」)でも9局全局で達成した。しかし、対前年度では1局だけ増加、その対基準値は高かった。	5
②光化学オキシダント:環境基準の達成を目指すとともに、当面の目標として光化学スモッグ注意報の発生日数ゼロを目指す。	光化学オキシダントは、一般局9局で測定している。環境基準は全局で達成していない。光化学スモッグ注意報は2016年度は9日発令され、健康被害届出数は0だった。対前年度では発令日が3日増加した。	1
③微小粒子状物質(PM2.5):環境基準の早期達成を目指す。	PM2.5は、一般局8局、自排局6局で測定している。環境基準の達成状況は、一般局で8局中7局、自排局では6局中4局で達成した。ただ、対前年度では一般局6局と自排局3局の数値は高い。	5

(上記表「川崎市環境基本計画年次報告平成26年度」)

窒素酸化物については、確かに国の環境基準値を下回っていますが、平均値ではなく平日の最高値の平均を見るべきです。また、ぜんそく患者が増加している尻手黒川線沿道の観測をきめ細かく進める必要があります。365日24時間の平均値や7区の測定局の平均を取ると、実態とかけ離れたものになります。むしろ大気質の悪化は、市の

南部から中北部に移っていることをぜんそく患者増が示しているのでは……。

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO.55
 発行:リニア新幹線を考える東京・神奈川
 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