

ここが問題！リニア新幹線

2017. 8. 5発行 NO. 56 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asa0.jp/hp/linear

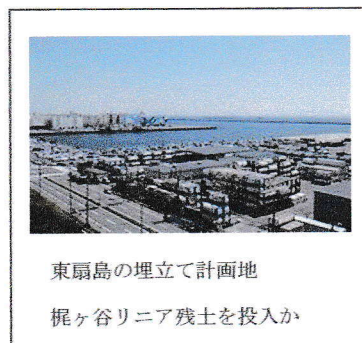
「リニア残土で東扇島埋立て」前提に港湾計画を変更？

川崎市まちづくり局、環境局、港湾局からヒアリング実施～8月8日午後

リニア新幹線川崎市内工事に関するヒアリング事項(概要)

1. 市内の非常口工事について

- ① 市は定期的に工事状況をチェックし、市民からの問い合わせや苦情を受け付ける窓口を設ける考えは。
- ② 非常口の工事残土(建設発生土)について、汚染土壌の有無や処理方法対し、市はどのような法律に基づきJR東海の土壌汚染調査を行わせているのか。また、自然由来であれ、人為的なものであれ、土壌分析の結果、重金属や有害物質が出た場合は速やかにJR東海から市へ報告させる協定を結んでいるのか。
- ③ 着工が遅れたことから、JR東海は両非常口工事の工期を1年短縮している。そのため、工法が変わったり、工事密度が高まれば、周辺への影響が拡大するおそれがある。市としてどう考えているのか。



2. 工事車両の走行について

- ① 交通指導員の増加を求める住民の声は多い。市は、住民や学校からの要請をどう受け止め、JR東海に増員を求める考えはないか。
- ② 140万台もの工事車両の走行は市内中北部の大気質の悪化を増幅する。市は、尻手黒川線など走行予定ルートにある主要交差点での窒素酸化物やpm2.5などの環境影響評価予測値を調べ、市民に公開するようJR東海に求める考えはないか。
- ③ 東百合ヶ丘非常口近くの交差点では、作業員が勝手に歩行者用信号を操作し、尻手黒川線から工事ヤードへの車両を誘導しているとの通報が住民から私たちに寄せられている。市として状況を確認し、事実ならJR東海に直ちにやめさせるべき。
- ④ 東百合ヶ丘非常口前の尻手黒川線では、リニア工事車両がゼブラゾーンに待機しているため、一般車両の渋滞がひどくなっている。夏休みに入りヨネッティのプールに向う一般車両がさらに増加する。市は、工事車両の出入りにつき市民に不便を与える現行の走行計画の変更を求める考えはないか。

3. 建設発生土の運搬と処分について

- ① 東百合ヶ丘非常口からの運搬の現状は1日のべ105台の工事車両で平塚や厚木に運んでいると聞いているが、工事ヤードからどのような場所でのような用途に利用されているのか、またどのルートで運んでいるか明らかにさせる考えはないか。
- ② 梶ヶ谷非常口の建設発生土の鉄道による臨海部への搬送が始まっているが、船による移送はまだ行われていないと聞いている。また最終処分先の千葉県鋸南町の住民は受け入れに強く反対している。市として船による残土輸送や受け入れ先住民の反対についてどのような見解なのか聞かせてもらいたい。
- ③ 本年6月1日、JR東海は梶ヶ谷非常口から排出する建設発生土を臨海部東扇島の埋め立てに使用してほしいと市長に要請した。市は可否も含め市の考えを整理するとして、具体的な回答を保留した。受け入れる方向で検討していることなのか明確にしてほしい。
- ④ 東扇島の埋め立て計画は平成26年11月の港湾計画改訂に盛り込まれている。輸出用完成自動車のモータープールを造成するためとされている。240億円もの費用をかけて新たな埋め立てが必要なのか疑問である。新たな埋め立ての必要性についてその理由を明らかにしてほしい。

4. その他

- ① 県の矢上川調整池事業がリニアの梶ヶ谷非常口工事と隣接並行して行われるが、市民は、リニアより命にかかわる防災施設の方が優先されるべきと考えている。市としても県とJR東海に対し事業間調整について速やかな協議を求めべきと考えるがどうか。
- ② 川崎市への2本の導水隧道が相模原市で3カ所、町田市と川崎市内で各1カ所リニアの地下トンネルと近接交差することが明らかになっている。このことはこれまでの説明会でも一切市民に明らかにされて来なかった。この問題について市はJR東海とどのような協議を行い、どのような対策を求めているか明らかにすること。

川崎・リニア立坑建設で掘り出された残土はどこに運ばれるのか？

千葉県鋸南町と富津市の採石場跡地を見学

報告 西村光子

川崎市宮前区の梶ヶ谷非常口切土工事の残土約24万 m^3 が貨物線で臨海部に搬送され、そこから船で君津港に運ばれ富津市内の採石場跡地の埋戻しに利用される計画が進んでいきます。最初に候補地とされた鋸南町が町ぐるみで反対したため、富津市に変更されたということです。

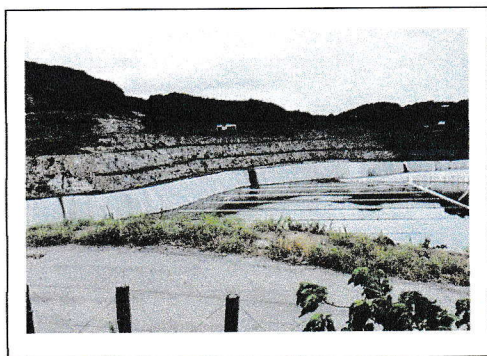
7月25日、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会から川崎の8人のメンバーが残土受け入れ先と目される千葉の西海岸を訪問しました。千葉県は高度経済成長期、山を削ってコンクリートに混ぜる良質な砂利を年間1200万 m^3 を採掘していますが、埋戻しのために残土を受け入れているのです。

最初に行ったのは、鋸南町の砕石場です。「鋸南町環境と子どもを守る会」と「鋸南町汚染土埋立反対協議会」の方たちが出迎えてくださいました。千葉県議の三輪由美さんたち4人と一緒です。

鋸南開発の採石場は、山が階段状に削ぎ取られ、異様な形状です。山の裾の方に巨大なすり鉢状の穴がありました。採石法の認可条件では、標高13m以下の掘削はできないことになっているのに、さらに47万 m^3 (標高1mまで)深掘をし、大きな穴をつけたのです。これを埋戻し、植林するというのが認可条件です。



(至る所に汚染土埋立反対の看板)



鋸南開発は、この穴に防水シートを敷き、自然由来の汚染土を受け入れて埋戻し、さらに汚染土を100万 m^3 積み上げるという計画を、2012年に県に申請しました。

鋸南町の住民は「汚染土を受け入れるな」と「環境と子どもを守る会」を立ち上げ、反対署名をとり、何台ものバスを繰り出し、許可に必要な事前協議をしていないと県に迫りました。県は事前協議を一方向的に終了、「確認書」を業者と交わしましたが

(2012年)、住民は行政裁判、民事裁判、県議会で追求するなど、さまざまな手をつくして反対運動を展開。千葉県外の土砂は受け入れない、事業区域の面積が3000 m^2 以上のときは、事業区域から半径300m以内の世帯の8割以上の承認及び区長の承認が必要など、厳しい残土条例を制定させ(2015年10月1日施行)、まだ汚染土を一粒も入れていないと誇らしげでした。鋸南町では、町議選で反対派の新人3人を当選させ、町議会は9対3で反対派が優勢、町長を先頭ががんばっているということです。

富津市の砕石跡地～梶ヶ谷リニア残土の処分先！？

次に案内されたのは、富津市田倉にある千葉開発の採石跡地です。千葉開発の所長以下3人の職員が対応案内してくれました。但し写真撮影はダメになりました。現地写真は千葉開発のHPからのものですが、現在緑は無く、鋭角に切り取られた山の脇の大きな穴に各地から残土が運ばれていました。ここは残土の受け入れ場所であって、産廃ではないと強調されていました。JR東海から残土受入れの話は来ていないのかと尋ねましたが、JR東海からも行政からも全くきていない。ただ



話がくれば書類を交わしてすぐにでも受け入れられるという返答でした。でも、契約は済んでいるのではないのでしょうか。

危険物の検査は、10t ダンプに約6リユベ(m³、比重1.7~1.9)積むとすると、800~1000台に1件検査するくらいかな。送り出す方が5000リユベで1件、5か所に穴を掘って専門業者に汚染しているかどうかの調査をやらせる。受け入れる方も3000 m³に1か所やっているが、基本的には送り出す方の責任で、今まで受け入れた残土で問題になったことはないということでした。

私たちは山の上に登り、採掘された後の巨大な穴が3~4年で埋め立てられる様を見ました。ダンプが運んできた土は重機で圧縮をかけられていますが、基本的には土圧で固まっていくそうです。それには何十年もかかるでしょう。その前に大雨が降れば土砂崩れは必至です。

また、採石場は保水力が弱く土壌の栄養分も少ないので、埋戻して植栽しても緑が育たないそうです。

「小櫃川の水を守る会」の佐々木さんが最後に案内して下さったのは上総掘発祥地碑でした。近くに大量の湧水が噴き出ています。柔らかな美味しい水をいただきました。「水源地の上に産廃場がある。この水源地を守りたい一心で13年間反対運動をやってきた」と話していました。以上

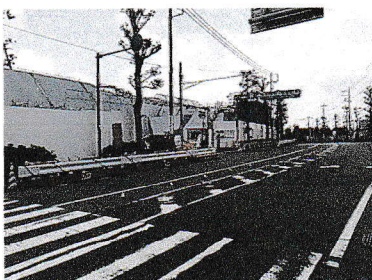


市民の目を塞ぐ「リニア非常口工事現場の壁」

リニア非常口が設けられる川崎市内の5つの工事箇所のうち、JR東海は「人と自然とのふれあい活動の場への影響の予測結果」を等々力、犬蔵、東百合ヶ丘の3か所についてしかまとめていない。この3か所のアクセスについても非常口から50m以内の大気質や騒音・振動などと、等々力緑地や菅生緑地、王禅寺公園の動植物生態調査のみを行い「中央新幹線法対象条例準備書(川崎)」で公表しているだけで、他の2か所については工事車両の走行についてごく周辺のルートを示すだけで、それより先のルートについては環境影響評価(アセスメント)を実施していない。

現在工事が強行されている宮前区の梶ヶ谷非常口と麻生区東百合ヶ丘非常口の工事ヤードは高さ5mの白色のフェンスで囲まれ、外から工事ヤード内の作業内容や施設の配置などを視認することはできない。また、上記準備書の予測結果の項では、環境保全措置として「仮設物の形式、色合いを検討することにより、快適性への影響緩和を図る」と説明しているが、現状のフェンスを見ると、そのような配慮が行われているとは思えない。そもそも、騒音を防ぐにはフェンスが低すぎる。

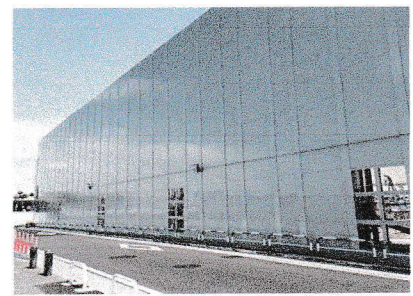
現況を見ると、JR東海は住民の環境などへの影響にお構いなく、工事説明会で住民の理解は得られたと一方的に解釈して、住民や行政の目を塞いで工事を強行しているとしか言えない。



麻生区
東百合ヶ丘非常口工事現場



宮前区
梶ヶ谷非常口工事現場



中を見られる東京外環道
換気口工事現場(世田谷区)

川崎臨海部港湾見学会参加者募集

三井埠頭や東扇島埋立て予定地などを
船から見学～9月6日午前10時から

梶ヶ谷非常口工事の立坑残土はJR貨物梶ヶ谷ターミナル駅から貨物線に積まれ臨海部の三井埠頭に運ばれています。一日ダンプカー27台分で、その量は160m³ほどと想定されます。現在は、船積みはされておらず、埠頭の建設発生土置き場に溜められていると思われます。また、大深度トンネルの掘削工事により梶ヶ谷非常口から排出される建設発生土は、東扇島の埋立てに使われる可能性があります。

この埋立予定地は当初、市内の可燃ごみの最終処分場として計画されていましたが、3年前の11月に突如市の港湾計画が変更され、家庭ごみの量が想定を下回る事が明らかになったとして最終処分場の計画を廃止するとし、代わりに輸出用完成自動車の保管場所などに目的のため埋立て自体は行い、そのために市内の工事から生じる建設発生土を活用する内容に変わりました。

すでにその時点でリニア残土を埋立てに使うことが合意されていたのではと疑われます。そう考えれば、この変更直後にJR東海が港湾局に残土の運び先の埠頭調査を依頼、結果的に東扇島の埋立て予定地のすぐそばの三井埠頭になったことも納得できます。

さらにうがった見方をすれば、貨物線による臨海部への残土輸送は、JR東海が喧伝している「環境保全措置」ではなく、軽費で手っ取り早く最終処分場(埋立予定地)に運ぶためだったとさえ考えられます。

////////////////////////////////////

港湾見学会 定員20名

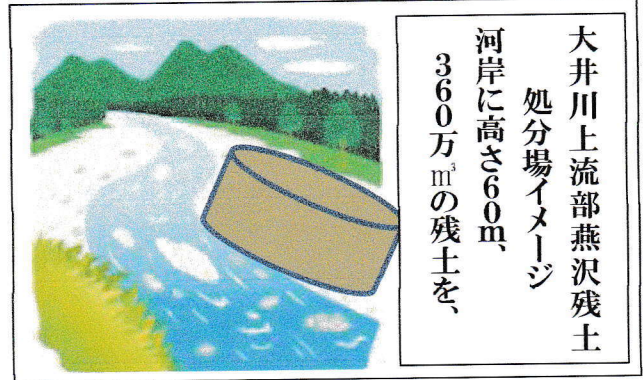
船が出る臨海部浮島の棧橋まで会員の乗用車に分乗して向かいます

集合は9月6日(水)午前8時30分

南武線武蔵小杉駅北口少女像前

9月8日は第6回口頭弁論

静岡の原告2名が意見陳述の予定



ストップ・リニア！訴訟は9月8日(金)午後2時30分から東京地方裁判所で第6回口頭弁論が開かれ、静岡の原告2名と、静岡の弁護士事務所所属の西ヶ谷弁護士が大井川の減水やリニアトンネル残土の処分などについて意見陳述を行います。JR東海が認めている通り、リニア工事により大井川の水量は2%減水します。JR東海はこれを上部に導水路トンネルやポンプアップで戻していますが、全量の腹水は不可能です。また減水は2%以上になる恐れがあります。

そして、膨大な量の工事残土は大井川起点の燕沢(つばくろさわ)など2カ所に積み上げ処分する計画ですが、実に360万m³(東京ドーム2杯分)の残土が燕沢河岸に高さ60m、長さ300mにわたって堆積される予定です。

大井川源流部は土砂崩れが多く場所で起きており、このような大規模な処分場をつくれれば土砂崩れを誘発、狭い沢を塞いでしまい、土石流が発生する危険が高まります。また、貴重な「ヤマトイワナ」など水棲動物の生態系に不可逆的なダメージを与えます。

傍聴席を7回連続で満員に

これまで通り、9月8日も傍聴希望者で抽選を行い、法廷の傍聴席を満席にしましょう。

ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 56

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