

ここが問題！リニア新幹線

2017. 9. 2発行 NO. 57 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asa0.jp/hp/linear

川崎市がリニア梶ヶ谷非常口の残土の受け入れに同意 JR東海が200億円負担で覚書締結～8月28日

東扇島の海面埋立てに利用。「市内非常口周辺住民の理解を得ること」等を条件に

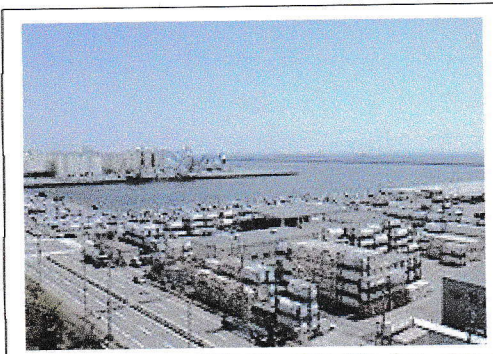
川崎市は、8月30日開かれた市議会環境委員会で、JR東海が6月1日、市内梶ヶ谷非常口から排出されるリニア工事の建設発生土を臨海部東扇島の埋立てに使用してほしいという要請書について検討した結果、JR東海が造成費用として200億円を拠出(市は40億円負担)することで受け入れに同意し、8月28日覚書を交わしたことを明らかにした。環境委員会における市側の説明は以下の通り。

<受け入れ要請に対する市の回答>

- ①市が公有水面埋立免許の取得ができれば受け入れは可能。
- ②受入への協力については、受入に必要となる建設費等の応分の費用を負担することを条件。具体的な内容等は覚書。
- ③市内で計画している非常口設置工事等については、工事説明会等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こと。周辺住民に対して丁寧に対応し理解を得ること。

<覚書概要>

- ①受入予定期間及び取扱予定土量
期間は平成32年度から平成37年度とする。取扱予定土量はおおむね140万立方メートルとする。
- ②建設発生土の品質等
発生土は、廃棄物及び清掃に関する法律に規定する建設汚泥(コーン指数が200kN/m²未満)でないものとする。発生土は、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第5条第1項に規定する埋立場所等に排出しようとする金属等を含む廃棄物に係る判定基準を定める省令」(昭和48年2月、総理府令第6号)によって定められた水底土砂に係る判定基準など、今後、甲が公有水面埋め立て免許で定める基準等に適合するものとし、甲の指示に従うものとする。
- ③役割分担
甲は、土地造成事業の事業主体として、埋立免許で定める設計概要に従い、護岸築造工事を実施するとともに、乙が搬入した発生土を受け入れ、その発生土を用いて埋立管理等を行うものとする。乙はその責任において、発生土を梶ヶ谷非常口からできる限り鉄道貨物を活用して臨海部の積出地まで運搬し、積出地から海上輸送により、受入地まで搬入するものとする。
- ④費用負担
護岸築造工事及び埋立管理等に必要となる費用は概算200億円とし、発生土の受け入れ費用として乙が負担する。埋め立て後の基盤整備費用は甲が負担するものとする。
- ⑤護岸及び埋立地の財産所有権は甲に帰属する。
- ⑥秘密保持として、覚書実施に伴い知りえた秘密は第三者に開示しない。(甲=川崎市、乙=JR東海)



(東扇島の埋立て計画地、13.1ha)

JR東海の建設発生土の受け入れ要請に対する川崎市の回答

平成29年8月28日

東海旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 柘植康英様

川崎市長 福田紀彦

中央新幹線梶ヶ谷非常口から排出する建設発生土の受け入れについて(回答)

平成29年6月1日付中建174号にて要請の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、平成29年6月8日付け29川港整第12号を踏まえ、次の通り回答いたします。

1. 本市で計画しております東扇島掘込部土地造成事業への建設発生土の受け入れについては、公有水面埋立免許が取得できれば、受入は可能です。
2. 当該受入への協力については、貴社が、受入に必要な建設費等の応分の費用を負担することを条件といたします。なお、具体的な内容等については、別途、定めることとします。
3. 本市内で計画している中央新幹線の非常口設置工事等については工事説明会等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理解を得るよう求めます。

(港湾局港湾経営部整備計画課担当)

<疑問残る東扇島の埋立て計画の目的変更>

2014年11月、川崎市は港湾計画を改訂し、市内の家庭ごみの量が今後増えないことや、ごみ処理技術の向上により処分地として東扇島の埋立て計画を廃止した。ところがその代わりに、完成自動車の待機場(ストックヤード)が必要となるので、そのために東扇島埋立計画は維持し、埋立ての用材として市内の公共工事の建設発生土や浚渫土を利用するという内容に計画を変更した。

そして翌月12月にはJR東海による梶ヶ谷残土の鉄道による搬入埠頭の調査協定を締結、調査結果により東扇島の対岸にある三井埠頭が搬入先に決まり、今年から既に貨物線の引き込み線によって、日量ダンプ27台分(270トン)の梶ヶ谷非常口の切土が三井埠頭に運ばれている。

私たちは、以下の理由で、梶ヶ谷工事の残土を埋立てに使うことで、少なくとも2年半前から、市港湾局とJR東海の間で協議が続けられてきたと考える。

- ①2年半前に、市が急に港湾計画を改訂し、埋立て目的を変更したこと。
- ②貨物線による運び先が埋立地に最も近い三井埠頭になったこと。
- ③6月1日のJR東海の要請については慎重に検討すべきなのに、わずか3か月で覚書が結ばれたこと。

具体的な金額が書かれており、短期間で合意することは困難。

また、私たちは、工事説明会が終了、梶ヶ谷非常口工事が始まってからJR東海が市に要請し、短期間で市が受け入れに同意する形にしたのは、市民の批判を封じるための計画的作為だったのではないかと、この疑いを抱くを得ない。

川崎市は今回の受け入れ決定について、経緯を含め市民に説明する責任がある。

「JR東海に説明させる」ことはもちろん必要だが、市には、新たな埋立が本当に必要なのか具体的な根拠を示して説明するとともに、受入の可否をめぐる協議内容について公開する責任がある。

川崎市からのヒアリングを実施

8月8日(火)午後1時半から、川崎市の会議室で、7月24日東京・神奈川連絡会が市内のリニア工事や残土処理など13項目にわたる質問・要請事項に対し市から回答を求めたヒアリングが90分にわたって行われた。市側からはまちづくり局交通政策室や環境局、港湾局から11人の職員が出席、連絡会からは天野、矢沢、山本の3人の共同代表を含む9人が参加し、市議会の山田はるひこ(公明党)、石川建二、勝又(日本共産党)、重富達也(無所属)の4議員が同席した。

ヒアリングは、事前に提出した質問・要請事項に市側が逐次回答する形で進められた。回答については、連絡会から随時意見が出された。以下、ヒアリングでの一問一答(概要)を報告する。

1. 市内の非常口工事について

東・神: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に対し、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見つかった場合は速やかにJR東海から市へ報告させる協定を結んでいるのか。

市回答:土壌汚染対策で市の公害防止条例や土壌対策条例の対象になるのは建設発生土であり、JR東海が条例に従って適切に調べ土壌汚染は無いと報告している。市として発生土について土地所有者に土壌調査を指導している。建設汚泥や産業廃棄物は市の条例の対象ではなく、国の法律によって適正に搬送・処分されるので関知しない。事業者から土壌汚染の報告を受ける協定は結んでいない。平成23年に調査し、東百合ヶ丘、梶ヶ谷、等々力の非常口予定地の土壌汚染が無いとJR東海は報告している。また、事後調査で土壌汚染について調べ結果を公表して行くと評価書で示している。(環境局)

東・神: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、工事密度が高まり、周辺への影響が拡大するおそれが

ある。とくに梶ヶ谷非常口の施設規模が拡大され、地下水への影響があるニューマチック・ケーソン工法が採用されている。市として、工事規模の拡大の影響についてどう考えているか。

市回答:JR東海によれば工事内容はアセス段階と変わっていない。工期の短縮により工事車両の走行数が増えるとかは無く、非常口工事の工法についてもニューマチック・ケーソン工法を評価書に連続地中壁工法と併記しており、変更ではないとJR東海は言っている。市としては周辺への影響を可能な限り少なくするよう今後もJR東海に求めて行く。(まち局)

2. 工事車両の走行について

東・神: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。この地域での気管支ぜん息患者の急増という現状を踏まえて、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。

市回答:市として尻手黒川線の工事車両の大気質への影響を調べる考えはないが、JR東海に対しては事後調査で結果を住民に丁寧に説明するよう求めて行く。(環境局)

東・神: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。市としてこのような現状を承知しているのか。住民を危険にさらすこのような事態はあってはならない。

市回答:皆さんからありがたい通報をいただいた。すぐにJR東海に聞いたところ、請負業者が信号を操作していることを認めたので、とんでもないことであり、直ちにやめるよう指示した。今後も注意して見ていく。(まち局)

東・神:5日の土曜日に東百合丘の非常口工事現場を見た。生活道路にある西ゲートは作業員の通勤車両しか出入りしないと約束していたが、西ゲートからコンクリートミキサー車が出てきた。

市回答:5日ですね。確認する。(まち局)

東・神: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考えるはないか。

市回答:近くに工事車両の待機場所を確保し、GPSを活用して工事車両を誘導していると聞いている。(まち局)

東・神:工事車両の待機場所周辺には保育園も老人ホームもある。周辺への影響を考慮した対策は取られていない。

3. 建設発生土の運搬と処分について

東・神: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。また、市は、残土は埠頭に滞留せずそのまま船に移されると答えている。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。

市回答:受け入れ先のことについてはJR東海が対処すべきである。港湾調査については市議会に報告している。梶ヶ谷の残土は一日ダンプ27台分が三井埠頭に運ばれているが、仮置きされていて船による積出は行われていない。(コンテナのまま仮置きされているのか?の問いに)いや、コンテナから出されている。(まち局)

東・神:港湾調査について、市はJR東海から3千万の調査費を受け取っているが、そんなにかかったのか。

市回答:実際かかったのは2千万円で、1千万円はJR東海に返している。(港湾局)

東・神: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。しかし7月4日の新聞報道によれば、「市が埋め立てにリニア残土受け入れへ」となっている。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。

市回答:受け入れるかどうかについては検討中であると言えない。(港湾局)

東・神:平成26年11月の港湾計画の改訂では、家庭ごみの最終処分場としての埋め立て計画が廃止され、新たに輸出用の完成自動車のストックヤードとして活用するために埋立て計画自体は実施されるとした。12月にJR東海から港湾調査依頼があり、結局東扇島の埋立て計画地に近い三井埠頭に梶ヶ谷非常口残土が運ばれることになった。市とJR東海との間でリニア残土を埋立てに使うということで話がついていたのではないか。

市回答:そんなことはありません。(港湾局)

東・神: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。そもそも、240億円もの費用をかけて新たな埋め立てが必要なのが疑問である、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もらいたい。また、市はリニアのためには税金は使わないとしてきたが、リニア残土が有償の場合でも受け入れるのか、見解をのべてほしい。

市回答:輸出用完成自動車のストックヤードは不足している。(港湾局)

東・神:これまでの埋立てに使用した建設残土は市が買っていたのか。

市回答:市内の公共工事の建設残土を使っていた。1立方メートルあたり建設発生土は4千円、建設汚泥は1万円で引き受けている。(港湾局) 以下略

減水、自然破壊、大井川が危ない!

ストップ・リニア! 訴訟第6回口頭弁論まもなく

9月8日(金)1時15分東京地裁前に結集

ここが問題! リニア新幹線NEWS NO. 57

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