

ここが問題！リニア新幹線

2019. 3. 1発行 66号 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

リニア工事はや1年の遅れ～川崎市がリニア非常口の残土運搬について説明

2月13日午前、川崎公害病患者と家族の会事務所で、川崎市まちづくり局によるリニア東百合ヶ丘と梶ヶ谷非常口残土の搬出について説明会が行われ、公害病患者と家族の会・大場事務局長、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会の天野、矢沢共同代表らが出席し、まちづくり局交通政策室の久木田課長、亀山係長から説明を受けました。



市側によると東百合ヶ丘非常口開削工事については、平成29年4月～9月で1日に最大170台、平均で約100台で搬出、梶ヶ谷非常口掘削工事の残土は平成29年4月から同30年3月にかけてはダンプカー27台分を貨物線で臨海部三井埠頭まで鉄道輸送し、同時に一日あたり最大で90台、平均60台で工事車両で搬送していると、JR東海から報告を受けたと述べた。また等々力非常口は工事については平成32年第三四半期工事開始の予定で、以降の工事車両数は一日150台が予定されていると説明した。梶ヶ谷非常口残土については、これまでの住民説明会では全量を貨物輸送すると説明していたが、実際は半分以上をダンプカーで運んでいるという約束違反である。また、工事自体も1年近く遅れていることを明らかにした。

宮前区・犬蔵と麻生区・片平の非常口は未着工であり、片平では工事用道路新設や既存道路の拡張で住民の反発が強く、川崎市内全体の工事計画が大幅に遅れる可能性が強まっている。

市はJR東海から詳細な工事計画を知らされないのか、知っていて話さないのか



説明会で市側は、私たちが知りえる程度しか、川崎市内のリニア工事の実態や今後の工事計画の進行についてJR東海から詳細な報告を受けておらず、またJR東海に対し具体的な説明を求めていることを話すにとどまった。本当かは信じられない。

JR東海はトンネル工事掘削口である東百合ヶ丘と梶ヶ谷の非常口工事を進めており、一定程度、建設発生土や建設汚泥、産業廃棄物が排出されているが、市側はその運搬ルートや運び先について直接現場を見ていないし、建設発生土の土壌検査についてもJR東海任せである。5つの非常口（梶ヶ谷の資材搬入口を含めれば6本）と16.3kmの大深度トンネルが川崎市内で掘られようとしている今、JR任せの市の無責任ぶりはあきれられるばかりだ。

（写真上は東百合ヶ丘非常口工事、下は梶ヶ谷非常口から臨海部三井埠頭に残土輸送の列車）

片平非常口工事用道路の拡張について、住民に寄り添う姿勢を示せ

昨年から、片平非常口工事用道路の新設や拡張について、拡張を狙うJR東海は対象住民に対し執拗な買収工作を続けてきた。2千名の署名を集め川崎市議会に陳情が出され、その結果JR東海は買収の介入をやめたが、その一方で町内会との工事計画の合意を図る工作を強めている。被害住民の気持ちを抜きに合意を図ることは許されない。また市は住民の声を十分に聞き認めることが第一であり、住民無視の工事計画の合意推進の仲立ちを務める背信行為を行ってはならない。

川崎、横浜両市が平成26年11月に埋立て計画を変更、リニア残土の受け入れを

川崎市は平成26年11月に港湾計画の見直しを行い、東扇島に確保していた産業廃棄物処理に使う海面埋め立てについて、その目的を輸出用完成自動車の一次待機場や仮倉庫の建設用地に使うという変更を行い、港湾審議会の了承を得た。その改訂港湾計画によると、『川崎市では、市域から発生する廃棄物について、リサイクル化、減量化及び有効利用を図っているものの、今後かなりの廃棄物発生量が見込まれている。また、内陸部においては人口増加、都市活動の活性化による都市化が進んだため、廃棄物の最終処分場は海面埋め立てを求めざるを得ない状況である。このような背景のもと市域から発生する一般廃棄物、産業廃棄物、公共の陸上残土及び浚渫土砂を受け入れるため、現在浮島2期地区における産業廃棄物処分場の整備が進められ、東扇島地区の堀込部が廃棄物処分用地として位置づけられている。しかし、近年リサイクル化、減量化が大幅に進み、廃棄物処理量が減少したために、廃棄物処理計画の見直しが必要である』→『港湾における廃棄物処理量は、港湾計画の目標年次である平成30年後半においても、現在使用している浮島2期地区廃棄物処分場で処分可能であることから、東扇島地区に位置づけた廃棄物処理計画を削除する』とした。これに変わる計画として、『増加するコンテナ貨物に必要な港湾関連用地等を確保するため、東扇島地区の13haの土地造成において、浚渫土及び建設発生土等の有効活用を計画する』と目的を全面変更し、これがリニア工市の市内発生土140万立方メートルの受け入れに繋がったのである。港湾計画変更直後に市港湾局による「梶ヶ谷非常口残土の受け入れ埠頭調査」がスタート、「リニア残土の埋立て活用」の提案が市議会会派からあり、既に当時から市とJR東海の残土処理計画の調整が始まったと見られる。市内中央部の中原区、高津区では人口が急増しており、廃棄物処理場の処分場は将来要らなくていいのか、そして市が強調する完成輸出用自動車の輸出基地としての必要性（需要拡大）に統計的な確証がないまま、いとも簡単に目的を変更することは杜撰である。

「民間事業」を財政面、残土処理に国費を使う国交省の背信行為

一方、横浜市も昨年12月JR東海のリニア残土600万立方メートルを、2020年～25年にかけて新本牧ふ頭の第一期工事埋立てに受け入れることを表明した。整備計画は全体で約90haで埋立海面の深さは18m、必要な建設発生土量は2,400万立方メートルに達する。第一期工事はコンテナ専用岸壁ブースを造成するもので、総額は900億円になる。このうち600億円をJR東海が負担、200億円が横浜市、100億円が国が負担することになっています。この新規計画について港湾計画では、『増加するコンテナ貨物に必要な埠頭用地等を確保するため、新本牧ふ頭地区の95haの土地造成において、浚渫土及び陸上部の建設発生土等約2,400万立方メートルを有効に活用する』、『新本牧ふ頭地区の海面造成用地は連続した岸壁を将来構想とし、背後の土地利用については、今後具体化に向け検討する』としている。つまり、計画全体の詳細な中身が不明のまま、リニア残土を受け入れることを先決にした改訂であり、JR東海の実情を受けて川崎市と同様に取り急ぎリニア残土を受け入れるためであったことが明白である。

品川・名古屋間の工事で排出されるリニア残土は建設発生土だけで6千万立方メートルに及び、その処分場探しは沿線で難航している。膨大な残土の処分場が無いからである。JR東海だけでは処分場を見つけられないため、平成26年から国交省はリニア残土の処分先について各県や自治体に働きかけを強め、とくに新規の海面埋立計画を持った川崎市や横浜市に強く受け入れを求めたのではないか。横浜市の残土受入れ量は全体の1割を超える。埋立が不明確なまま環境影響評価が行われていたとすればリニアのアセス同様の杜撰なものである。膨大な残土はどこから運ばれるのか？ 川崎、横浜両市ともリニア残土の受け入れの覚書や協定を白紙に戻すのが当然である。

大深度工事の影響の検証なし、大規模事業へ大深度法適用は安易で危険 ～ 東京・神奈川連絡会の緊急学習会で丸山重威氏が警告



(多摩市民館、28人参加、1月26日)

元共同通信記者で『住宅の真下に巨大トンネルはいらない!』の著者の丸山重威さんが、1月26日多摩市民館で開かれた「新幹線大深度地下問題緊急講演会」で講演し、現在進行中の東京外環道の大深度トンネル工事で明らかに工事の影響を紹介し、住民の生活を顧みない大深度法は事業の遂行を目的に作られ、それが東京外環道やリニア新幹線などの大深度トンネル工事に都合よく使われており、大深度法は憲法に反する疑いが強く、適用を取りやめるべきだと強調した。

講演の中で丸山さんは、昨年5月から6月に発生した東京・世田谷区の野川の川面や沿岸のボーリング跡から地中の空気が流出したことを、撮影したビデオテープを見せて紹介した。現場は大深度地下で東京外環道トンネルの掘削工事を始めたばかりで、トンネルがつぶれないよう地中に圧搾空気を送り込んだためその圧力で空気が地表に押し出されたものだと説明、工事受注者も外環道工事によるものだと認めたと指摘し、流出した空気は地中で鉄分と酸素が結合して酸素が失われ、地表で吸えば危険だと指摘した。

丸山さんはこの後、市民が環境情報にアクセスや環境政策の意思決定に市民が参加する権利を圍場した「オーフス条約」に触れ、①地下から掘り出した物質の濃度を上げない、②自然の中で人間が作り出した物質の濃度を増やさない、③自然が物理的な方法で劣化しない、④人々が自らの基本的ニーズを満たそうとすることを妨げる状況を作り出してはならないとする条約の「ナチュラル・ステップ」の重要性を指摘した。この条約の本意は公害問題を持続的可能な目標に変えるもので、日本政府も加盟すべきだと強調した。

丸山さんはリニア問題の取組について最後に、「訴訟を活用して問題を広く広げること。そして沿線の関係自治体への働きかけのため、関係市町村議員会議を開くこと」を働きかけました。

3月10日第8回原発ゼロ・カウントダウンinかわさきにブース展示に参加を!

東日本大震災、福島第一原発事故から8年を迎えた。あの震災と人災によっていい過酷な事故の2か月後にリニア新幹線の事業認可が下された。何回も明らかにされたように、原発事故直後からJR東海の葛西敬之社長(当時)は、「リスクを覚悟して原発を再稼働せよ。そうしないと日本は持たない」と公言し続けて来た。54基の原発のうち再稼働しているのは8基であり、まだ日本はダメになっていない。リニアもまさに原発と同様の必要のないものであり、286kmのリニアが将来負の遺産にならない保証は無い。今年も東京・神奈川連絡会は、3月10日(日)で開かれる「原発ゼロへのカウントダウンinかわさき」(午前10:30～中原平和公園)に参加し、脱原発かわさき市民と同じテントで、市民向けのPR活動を行う。多くの皆さんの参加を待っています。(写真は背戸柳氏撮影)



実行委員会記者会見
左から川口委員長、
三島弁護士、伊藤氏
2.25市政クラブ

鉄道問題関連書籍紹介

認知症鉄道事故裁判

著者：高井隆一

発行：2018年4月
ブックマン社

代金：1,600円+税



「閉じ込められねば、罪ですか」

2007年12月7日の、東海道本線共和駅近くで87歳の認知症の男性が電車にはねられなくなりました。JR東海は沿線の電車が遅れたとして男性の妻と長男に720万円の損害賠償を請求した裁判を起こし、以来家族はJR東海JR東海の強い姿勢に翻弄され続けました。

初めての認知症裁判として注目を集めました。この本は、2016年3月1日の最高裁逆転判決まで8年間に渡る裁判闘争の記録です。

著者の高井さんは事故直後から判決以降、一度もJR東海は話し合いの場を持たず、判決後も社長は反省よりも損害賠償の構えを強調しています。事故の原因は認知症の方が知らずに線路に入り込んだためですが、認知症の高齢者が迷い込んでしまうほど、JR東海が安全対策を疎かにことが問題です。

フォッサマグナ

日本列島を分断する巨大地溝の正体

著者：藤岡換太郎

発行：2018年3月

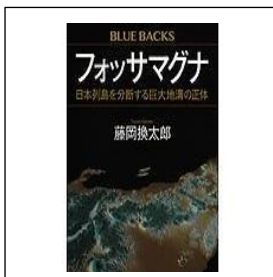
講談社ブルーバックス

代金：1,000円+税

リニアも通過するフォッサマグナは、日本海側の新潟県糸魚川市付近から太平洋

岸の静岡市清水区～神奈川県足柄平野に達し、日本列島を東西に分割する大地溝帯です。深さは6kmに達する内部は2千万年前の新しい岩石だとされています。

本書はプレート移動などフォッサマグナが形成される経過を明らかにし、地層構造についても詳しく解説しています。



ストップ・リニア！訴訟第13回口頭弁論



2月8日東京地裁で開かれ、長野県における環境影響評価手続きの内容及び内容の杜撰さについて、原告代理人の長野県の蒲生路子弁護士が陳述をしました。また、代理人の関島保雄弁護士が原告適格についてリニアの国民生活の影響や工事の広域的な被害想定から見て、それぞれの適格性を認めるよう裁判官に求めました。

集会の後、衆議院第二議員会館で報告集会と第8回リニアシンポが開かれました。

リニアシンポでは、武蔵野大学の阿部修治さんが『中央新幹線～限界技術のリスク』として講演し、膨大な電力消費や安全性の問題でリニア技術は限界に達し、時代に合わないものになると述べました。

次回14回口頭弁論は5月17日、東京・神奈川のアセスや工事説明の住民無視を問題に

次回口頭弁論について、弁護団会議や4月21日の弁護団合宿で内容の検討を進めるとともに、今後の立証日程や、工事計画(その2)の提訴・訴訟維持などについて協議します。

4月21日(日)の弁護団合宿は新横浜の横浜ホール第一会議室で11時から開催されます。会場が広いので傍聴は可能です。

工事実施計画(その2)取消提訴は間もなく

工事計画(その2)の取消訴訟は原告68名で3月中旬ごろに提訴するよう準備を進めています。

ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 66

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会発行

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