

# ここが問題！リニア新幹線

2019. 5. 11 No. 68 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

## リニア残土全量の10%(600万m<sup>3</sup>)を横浜港の埋立てに利用。川崎港埋立利用と同様に、工事残土地元利用で国交省が動く？

### 東京・神奈川連絡会と相模原連絡会が横浜市港湾局と話し合い

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会とリニア新幹線を考える相模原連絡会は、4月23日午前、横浜市港湾局との話し合いを持ち、横浜港新本牧ふ頭公有水面埋立事業の内容と環境影響評価の経緯、リニア新幹線の工事残土(建設発生土)の埋立利用についてのJR東海との合意内容について、港湾局側の説明を受け私たちの意見と要請を行いました。以下港湾局との質疑です。

#### <新本牧埠頭の埋立事業の内容とリニア残土の利用合意までの経過>

- 「新本牧埠頭の事業は、これからの大型客船などの受け入れやロジスティック機能の強化を目指すのである。今後4期にわたる工事により、大型船が寄港できる岸壁や冷凍・冷蔵施設を造るもので、最終的な完成はおおむね20年後である。今回は第一期として40haの海面を深さ18メートルまで埋立、海面側の岩壁側は釣りなど市民が自然と共有できる部分として、内側は倉庫施設などに利用する。埋立てに使う建設発生土については一昨年3月にJR東海側からリニア工事による建設発生土を利用してほしいとの要望があり、市側として調整をし、昨年12月に受け入れることを回答した。残土の運搬については、市としては大黒ふ頭と金沢ふ頭先をその中継地として示し、東京の北品川非常口の土砂は陸上で中継地まで運び、そこから埋立て対象地まで海上輸送する方針である。JR東海には東京からの陸上輸送は極力高速道路を使うよう求めている」。

#### <環境影響評価手続きについて>

- 「新本牧ふ頭埋立事業については、昨年6月22日に環境影響評価準備書を公告し、8月6日まで意見募集を行った。意見書は5通で意見数は30項目だった。7月15日から18日まで3回の準備説明会を行い、併せて87名が参加した。その後10月31日まで6回の環境影響評価審査会を開催し、10月31日準備書に関する答申が出された。市長意見も出され既に評価書も出来ている」。
- 質問「環境影響評価の準備書審査の段階で、リニア残土の利用が合意に向けて進められていたのに、審査会の審議に全く反映されていないのはなぜか。JR東海は残土の処分先が不明のまま環境影響評価を行っており、いま沿線各地で残土置き場をめぐって問題が起きている。リニア残土を利用することを途中で付加してアセスをすべきではなかったのではないか」。
- 「合意の手続きは済んでおらず、市内の公共事業からの建設発生土を利用することが前提であった。審査員から一言発言はあったが、まだ確定ではなかったのだ」。

#### <リニア残土の利用についての負担額、リニア工事の遅延への影響は無いのか>

- 質問「埋立造成にJR東海が600億円、市が200億円そして国が100億円拠出することになっているが、国はどのように関係するのか」
- 「埋立費用については国の補助が決まっており、特別のものではない。リニア残土の利用要請はJR東海からのものであり、国からの要請ではない。残土の海面埋め立て資材の利用については事業者が負担することになっており、JR東海が負担するのは当然である」。
- 質問「リニア残土の運搬方法などについてJR東海はどのように説明しているのか」。

□「具体的な方法などについて回答はない。JR東海とは定期的に話し合いをしている」。

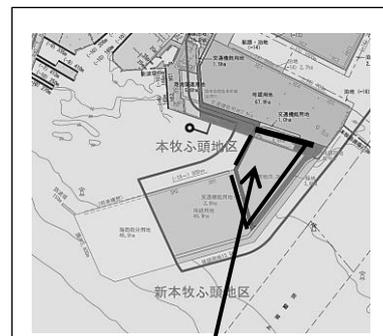
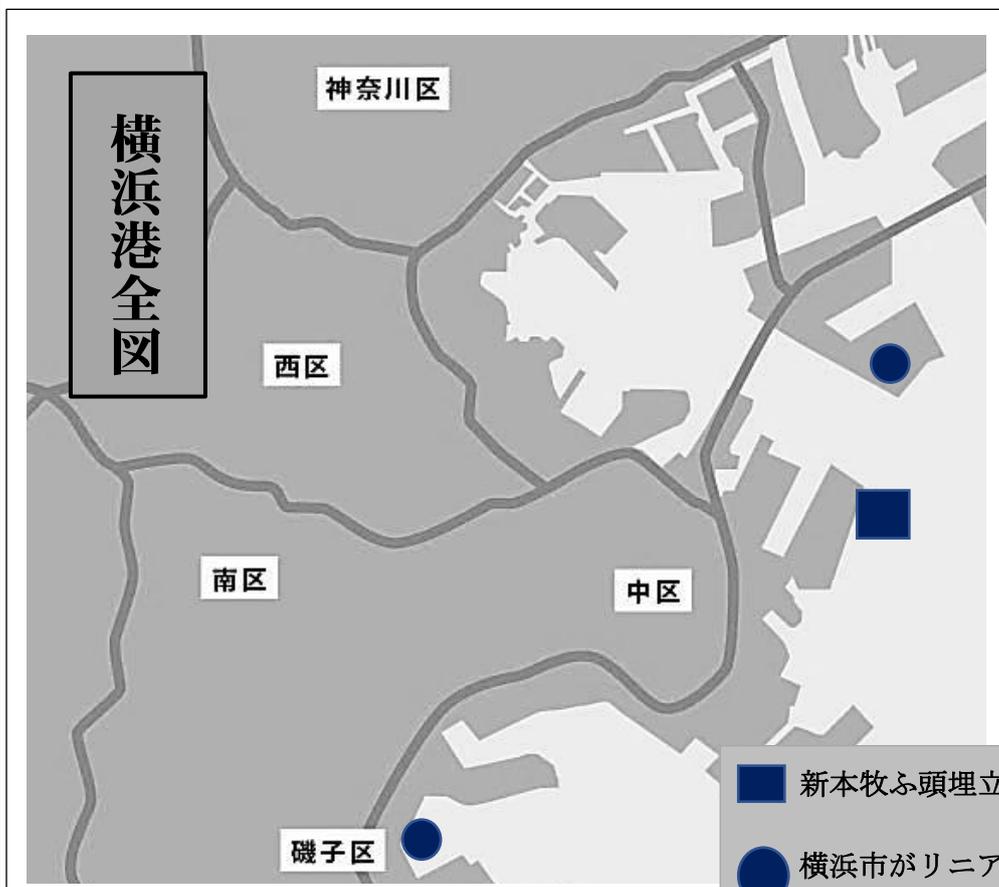
■質問「残土処理場をめぐってさまざまな問題が発生している。工事が出来ていないところもある。工事全体は計画より遅れている。非常口工事が遅れて海面埋め立てに支障が出る可能性もある。その時市としてどうするのか」。

□「リニアの建設発生土が使えないとなれば、他の事業の工事発生土を使うことも考慮しなければならない」。

■質問「私たちはリニア新幹線がこれからの社会に必要なと無いと考えている。工事実施計画の取消しを求め沿線全体の住民が原告になって裁判を起している。工事に伴う住民生活や自然影響を考えれば工事は止めるべきである。そうしたリニア計画の全体を考えれば、安易にJR東海の要請に合意することは避けてほしい。また、リニア計画や工事についてJR東海は住民の理解を求めるための情報公開をしていないし、その機会を広く広報していないのが実態だ。横浜市にとっての東海道新幹線の「のぞみ」減便で経済的損失を受ける。リニア残土の受け入れを見直してほしい。今後も、JR東海との協議について市からの説明を受ける機会を持ちたい」。

一時間余りの話し合いの最後に、添付要請書を書を提出しました。埋め立て計画とリニア残土の利用について、港湾局がまとめた計画資料を参照して下さい。資料については第88回定例会で配付するほか、希望者にはメールで送信します。

なお、この日の話し合いには横浜市港湾局政策調整部政策調整課の瀬下課長を含む4人の職員が対応。私たちは東京・神奈川連絡会の天野、山本(マ)、伊藤(清)、相模原連絡会の建部、桜井が参加しました。



新本牧ふ頭一期工事地域



横浜港本牧ふ頭

- 新本牧ふ頭埋立て事業地
- 横浜市がリニア残土の中継地に指定している、大黒ふ頭(上)、野島港付近

# 林文子横浜市長あての「リニア残土埋立利用に関する申入れを提出

4月23日、東京・神奈川連絡会と相模原連絡会が連名で横浜市港湾局に手交

## 中央新幹線工事残土の埋立て使用につき慎重な対応を求める要請書

横浜市は昨年12月、中央新幹線（リニア新幹線）事業を進める東海旅客鉄道株式会社（JR東海）との間で、新本牧埠頭地区公有水面埋立事業の第一期工事の際、リニア新幹線工事により排出される建設発生土を使用するとの協定を結びました。

いま、リニア新幹線工事や供用につき、品川・名古屋間の予定沿線各地で自然環境や生活環境への深刻な影響、トンネル工事による事故、工事車両による騒音、振動、大気質の悪化などが実際に発生し、今後も長期間にわたって続くことが心配されています。

リニア新幹線の工事による、東京、神奈川、静岡、長野、岐阜、愛知県の排出残土総量は実に6千万 $\text{m}^3$ に及び、そのうち神奈川県内の工事では1,140万 $\text{m}^3$ に達します。川崎市も横浜市同様に、海面埋め立てにリニア残土140万 $\text{m}^3$ を使用することでJR東海と合意しています。

リニア工事により立ち退きを迫られている沿線住民、相模原市の県立相原高校の強制的な移転、その他多くの問題に迫られている神奈川県民の心情を一顧だにせず、工事を強行するJR東海やこれを支援する国の姿勢は許されるものではありません。リニア残土を運ぶため神奈川県内では300万台を超える工事車両が走りますが、横浜港に600万 $\text{m}^3$ もの残土を運ぶことにより、横浜市民にも深刻な生活影響や健康被害をもたらすことは明らかです。

9兆円もの巨費が投入されるリニア新幹線建設について、国は2016年秋に法令を改定して、JR東海に3兆円もの財政支援を行いました。人口減、とりわけ生産年齢人口の減少を見通す時、私たちはこの事業が不要であり、経済発展に全く寄与するものではないと考えます。

JR東海はリニア新幹線の開業で、東海道新幹線の「のぞみ」の6～7割をリニアに移行させ、東海道新幹線を「各駅停車型」にすると明言しています。新幹線の間接駅として経済効果を上げている新横浜駅も、「のぞみ」の大幅減便で影響を受けますし、横浜市や川崎市や湘南地域県民にとって利便性は確実に低下します。

これまでリニア新幹線に関する情報公開について、JR東海は極めて消極的であり、行政側との合意や協定について民間事業であるからとして秘密保持を押し付けています。

私たちは、横浜市がリニア新幹線のさまざまな問題点や、県民、市民生活への影響を冷静に考慮し、リニア残土の安易な受け入れについて見直し、今後は慎重に対応するよう求めます。また、こうしたリニア残土の受け入れについて県民・市民に詳細な説明を行い、市民や専門家からも十分な意見聴取を行うよう強く要請します。

以上

## リニア工事に伴い影響を受ける住民の意思を最大限尊重すべき。 JR東海に沿う合意の仲介をするな。川崎市まちづくり局に申入れ

東京・神奈川連絡会は4月24日午後、川崎市まちづくり局交通政策室と話し合いを持ちました。川崎市内のリニア工事の現状把握については、JR東海からの説明や報告によるもので、進捗が遅れていることについて具体的な情報は持っていませんでした。麻生区片平非常口工事で一部住民の買い取りを求めている問題で、JR東海は工事計画の変更をせずにいるため、市は住民の意思をあくまで尊重する立場で対応すべきであり、住民の意思を無視した合意の仲介をしないよう求めました。

## かわさき市民オンブズマンが東扇島埋立工事の 監査請求へ、環境影響評価せず埋立推進は不当

かわさき市民オンブズマンは5月18日(土)午後1時半から、カルツかわさき第3会議室で総会を開き、今年目標としてリニア残土埋立ての川崎港湾口部工事の監査請求などを提案して決める見込みです。



東扇島埋立事業計画地

この事業は、東扇島の12ヘクタールの海面を、リニア梶ヶ谷非常口から排出されるトンネル掘削土140万立方メートルを利用して埋め立てる計画で、市はJR東海と協定を締結し、基礎的な工事に取り掛かっています。

事業計画では200億円をJR東海が、40億円を市が負担し、トンネル工事着手時から7年をかけて埋立て、造成後は市が輸出用完成自動車の待機場として活用することになっています。

しかし、待機場を喫緊につくらなければならない状況ではなく、将来的に自動車の輸出が川崎港から右肩上がりで増える見通しも明らかになっていません。市の40億円の支出が回収する経営計画も不透明であり、リニア残土の処理場としたいというJR東海の意向を受け入れるための事業と考えられます。

私たちは、市に対し環境影響評価を申し入れる方針です。

## 山梨県南アルプス市の住民がリニア差止め提訴

リニア中央新幹線のあかり部(地上部)建設が計画されている南アルプス市の地権者ら8人が5月8日、JR東海を相手取り、工事差止めなどを求める訴えを甲府地裁に起しました。

計画では、農地の分断や工事、開業以降の騒音・振動による被害が大きいとして、地権者の土地が絡む5kmの工事差止めを求めています。

## 高津ピースパレードで天野共同代表がリニア訴え

恒例の高津ピースパレードが4月29日午後高津区の薬医門公園で開かれ、130人が参加しました。東京・神奈川連絡会の天野共同代表がリニア問題について以下のように訴えました。

「一昨年から川崎市内では東百合ヶ丘、梶が谷で非常口工事が行われており、等々力非常口でも基礎工事が始まっている。名古屋までの沿線各地では名城非常口が地下水が半分も埋まり工事が中断しており、大鹿村ではリニア残土があちこちに積み置かれている。岐阜県ではトンネルで落盤や地盤崩落が起きている。川崎でも同じような事故が起きる可能性がある。また川崎港の埋立にリニア残土を利用する計画が進められている。

JR東海は3兆円の財政支援を使って工事の進捗を図ろうとしているが、リニアが必要だという世論は起きていないし、このまま工事を進めさせるわけにはいかない。豊かな南アルプスの自然や私たちの生活を壊すリニア工事を止めさせよう」



集会の後参加者は溝の口周辺をパレードし「憲法を守ろう」などを市民に訴えました。

## 5月17日、ストップ・リニア！ 訴訟第14回口頭弁論

午後2時からの当日の法廷は、(その2)訴訟の原告3人が口頭弁論を予定。午後4時からは衆議院第一議員会館多目的ホールで裁判報告と、武内更一弁護士の東京外環道訴訟の講演を予定。

## ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO. 68

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