

# ここが問題！リニア新幹線

2019. 8. 31 No. 70 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

## 市監査委員会がリニア残土利用の川崎港・東扇島埋立事業の監査請求を棄却～市の主張を認め、市長に裁量権逸脱はないと判断

6月26日、かわさき市民オンブズマンと、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会の共同代表の天野捷一、山本太三雄、矢沢美也の3名が、6月26日、川崎港・東扇島堀込部土地造成事業で工事業者に支払われる80億円の支出を返さないし中止するよう市に求める監査請求書を川崎市監査事務局に提出した。その後、委員会による請求者と市港湾局の意見聴取が行われた。



そして、8月23日に市監査委員会は4人

の委員による監査の結果、東扇島堀込部土地造成事業は、「無理な理由で水面を埋め立てるのはリニア残土の処理のためである」との請求人の主張を否定し、「JR東海による200億円の拠出は市にとってメリットであり、造成後市が出費する40億円も採算性が確保できるので問題はない」と認定し、東扇島堀込部の埋立てについては「当初から一般廃棄物の処分場として位置づけられていない」、「現在の浮島の埋立ては2053年まで続けられ、その後も拡張の計画がある」として、「当面新たな埋立地を造成する必要はない」とする請求人の主張を退けた。そして、監査請求を棄却する判断を下した。

### 川崎港の将来的な発展について、具体的、客観的なデータを示されない港湾局の主張を丸呑み。見通しのない「完成自動車輸出の伸び」「倉庫建て替え用地の不足」

川崎市は昨年3月20日、JR東海との間で、川崎市宮前区のリニア新幹線梶ヶ谷非常口から搬出される140万立方メートルの大深度トンネル掘削土を東扇島の海面約13ヘクタールの埋立てに使用する協定を締結した。造成使用200億円はJR東海が支出し、造成後の維持・管理費用40億円は川崎市が負担することになった。東亜建設・あおみ・不動テトラ共同事業体が工事を受注し、昨年9月から護岸工事が行われている。市港湾局によれば、JR東海は昨年5月31日に126億円余り、今年5月31日に188億円余りを川崎市に支払っている（港湾局提出資料）。市は完成自動車輸出時の待機場と、民間事業者の仮倉庫建て替え用地として造成後活用すると説明しているが、将来的に自動車輸出や倉庫の建て替え用地が足らなくなる可能性はほとんどない。その証拠に港湾局の主張や資料を見ても、どちらの利用の拡大についても収入状況など金額的な記述が全く見られない。今回の判断は、造成が終わっても、川崎市として事業の採算性は全く期待できないとする請求人の主張に具体的に答えていない。

リニア残土の処分について、JR東海は経費の関係で排出場所からできる限り近隣の場所がいいと考え、それに応えて市港湾局が埋立計画を前倒して残土の処理場を提供したものであり、監査委員会が事業の推進についての手続きに誤りがなかっただけで済まされない。海面のないリニア沿線各地ではJR東海が山間部の沢や谷にリニア残土を埋め立てようとしており、長野県や岐阜県では環境破壊につながるとして住民の反対にあっている。埋立ては川崎市がJR東海への助け船を出したものだ。

## 東扇島堀込部埋立事業に関する請求人、港湾局の主張と監査委員会の判断

請求人の請求理由	請求人	市港湾局	監査委員会
<b>埋立ての必要性</b>	40億円という多額の税金を要する。東扇島は一般廃棄物の処理場のため埋め立て用地として残されていた。	40億円は市税収入で賄うのではなく港湾整備事業会計である。東扇島の埋立ては一般廃棄物に限っていない	必要性にある目的のため埋立造成が必要となっており請求人の不必要な事業という指摘は当たらない。
<b>埋立ての緊急性</b>	一般廃棄物の減少で埋立目的を急きょ変更し、リニア残土の埋立てをすれば、貴重な埋立可能水面を失う。	浮島の埋立ても2053年まで継続される目的であり、埋立海面を失うものではなく、コンテナ用地は拡大する	東扇島堀込部は当初から一般廃棄物の処理用地とは位置づけられていない。貴重な海面を失うことではない
<b>川崎市と市民へのメリット</b>	JR東海に便宜を図るだけで川崎市民にメリットない。240億円をかけて造成しても採算がとれる可能性ない。	川崎港の整備、充実のために東扇島埋立事業は重要であり、採算性も確保したことでも議会も承認している。	事業費240億円のうち200億円をJR東海が負担することは市にとって大きなメリットである。
<b>コンテナ用地拡大の必要性</b>	市は貨物取扱量が40万TEUまで拡大するとしているが、13万に過ぎない。輸出・輸入とも物資に偏りがある。	平成4年3万8千TEUが同30年には13万4千TEUと3.5倍に。港湾施設の使用率は年間98%になっている。	貨物量取扱量は港湾審議会や交通政策審議会の審議を得て適正に設定されている40万TEUに達する可能性有
<b>完成自動車輸出の増大の予想</b>	輸出量は伸びているが、台数や金額がばらつきがあり、新たな待機場が必要という状況ではない。スバル頼み。	完成自動車輸出は川崎港の強み。主体はスバルだが同社は川崎港を重要視。長期、短期とも待機場は不足。	完成自動車の近年取扱量は近年減少傾向にあるものの、港湾計画目標年次の設定値を上回り回復傾向。
<b>倉庫立替用地の需要</b>	川崎港は埠頭の90%が民間企業の土地であり、5年前の安直な需要調査に代わる需要調査が行われていない	ファズ物流センター、東扇島地区への企業進出は積極的である。建て替え用地不足での企業の撤退を防ぐ必要	京浜港における川崎港の機能として、冷凍・冷蔵倉庫を含めた倉庫群の集積を活用し、輸入貨物の拠点になる。
<b>リニア残土処理のための埋立て</b>	港湾計画の変更はリニア残土処理地探しと軌を一にしており、東扇島をリニア残土で埋立る計画だった。	リニア残土の処理が必要なJR東海の申し入れで協定が締結されたものであり、契約手続きに問題はない。	トンネルや道路整備で東扇島への集積が想定されており、不必要という請求人の主張は当たらない。
<b>&lt;結論&gt;</b> 建設残土について、環境コスト、設備維持コストの増加等による採算割れのため各地で処分場が廃止されている。そのため、JR東海は東扇島堀込部の海面が開いていることを見つければ、川崎市に対し残土の受け入れを要請した。JR東海にとっては大変な助け船となるが、川崎市民にとっては何もメリットがない。川崎市がリニア残土による埋立を進めることは40億円という税金をつかって、私企業に便宜を図り市民をないがしろにする行為であり、行政の公平性を大きく欠く行為である。	<b>&lt;結論&gt;</b> 本事業を推進し、土地利用を図っていくことは市にとって公共性の高い事業であることから、「JR東海に便宜を図るだけで、市民に利益はない」という主張は当たらない。基盤整備事業は地方債で調達し、賃料・使用料で年間3億円の収入がある。	<b>&lt;結論&gt;</b> 本事業の実施を決定し、工事請負契約及び委託の費用を支出した市長の判断について、その基礎とされた重要な事実が誤認があると社会通念に妥当性を欠くとは言えず、上記裁量権の逸脱または濫用が認められないので請求を却下。	

## 相模原市の「津久井農場計画」の環境影響評価準備書縦覧、意見募集中 リニア工事残土の処分先としての開発か？ 大手ゼネコンが関与の情報

相模原市は今月、緑区長竹に造成、事業展開する「(仮)津久井農場」計画の環境影響評価準備書の縦覧と意見募集を行うと発表した。すでに相模原市環境影響評価審議会で数回にわたり審議し、騒音、振動、大気質、交通、生活環境への影響などの評価項目について検討を行ってきたが、概略だけで詳細な審議内容については報告されていない。

### (仮)津久井農場計画環境影響方法書に対する 相模原市長意見(抜粋)

#### ■総括的な事項

本事業の対象事業実施区域は一般山地に位置し、区域内の東から西へは、中津川に合流する沢が掲載されている。本事業の実施に伴い、土砂や伐採木を積載した運搬車両の走行による沿道の生活環境及び樹木の改変による自然環境への影響が特に懸念される。

#### ■水環境

土地の改変に伴う濁水や牛舎などからの排水により、現況の沢の水質及び水量に対する事業系排水の寄与率が高くなるおそれがあることから、予測変化に応じて、必要な環境保全措置を検討すること。

#### ■交通混雑・交通安全

動植物の影響については、台数や走行ルートを明らかにするとともに、可能な限り定量的に予測すること。これらを確定できない場合においては、環境負荷が最も大きくなると想定される条件で予測すること。

津久井農場計画は、牛250頭を飼育し、牛乳や牛肉の販売を行うための施設や放牧地の造成のため工事は2020年に開始、2024年完了するとしている。そのために80~120万㎡の整地や盛土が必要であり、そのために相当量の土が必要となる。

計画では3年間にわたり100万立方メートルの建設発生土が必要としている。

そして工事開始から24カ月から約2年間の工事車両通行量は一日343台と想定されており、これは外部からの建設発生土の搬入のための工事車両と思われる。

相模原市の環境影響評価審議会で、この計画について数回の審議を行っているが、造成用の用材となる土をどこから運ぶのかを含め、審議内容は具体的に明らかになっていない。情報提供が十分とは言えない。

地元ではリニア残土の処分先になるのではないかという指摘がある。

事業主の酪農関係企業が巨額の投資を行なえるのか、また施設完成後酪農業として

経営を維持できるのか分からないが、この工事には大手ゼネコンが介在しているとの情報や、環境影響調査や準備書の作成にはリニアの際も動いた調査会社が関わったという情報も伝わっている。

<準備書縦覧> 8月19日~10月2日、相模原市役所・区役所で。

<意見書提出> “ 提出先=相模原市環境経済局環境共生部環境政策班あて  
メール kankyouseisaku@city.sagamihara.kanagawa.jp

<準備書説明会> 9月5日(木)19:00~20:30、9月8日(日)14:00から16:30

場所=相模原市青山1012 串川地域センター

## 自然環境、生活環境への影響を無視して、国、JR東海、自治体がらみでリニア残土の処分先決定を急ぐ~2027年のリニア開業にこだわり焦るJR東海に助け船

首都圏では、リニア残土の処分先について、国の協力のもと、横浜港や川崎港の海面埋立てに大量の残土を使うことでJR東海が自治体と協定を締結している。他にも東京都下のスポーツ施設の造成にリニア残土を使うとの情報も聞こえる。リニアの本質を全く顧みない住民無視の暴走である。

## JR東海が大井川への完全復水方針を撤回

8月29日静岡市で開かれたJR東海と大井川利水関係者との意見交換が行われましたが、JR東海の新美憲一中央新幹線推進本部副本部長が、昨年10月にJR東海が表明したトンネル湧水の全量が大井川に戻す方針に関し、「昨年10月で工事完了後の対策について詰めて話はしていなかった」と述べ、全量回復の方針を撤回しました。(8月30日静岡新聞)



この、JR東海の表明は約束違反です。なお、これに先立って、8月20日、静岡県の環境保全専門家会議とJR東海との意見交換会が県庁で行われ、国土交通省の担当者も調整役として出席しました。

報道によれば、大井川の減水は毎秒2トンと予測されましたが、3トンになるなど減水が大きくなった場合はJR東海は工事を中止すると答えていましたが、この日の意見交換会でJR東海は「トンネル湧水の上限値を緩和することは考えていない。減水が増えれば対策を厳しくする」と答えました。

大井川の減水については利水関係者が重大な関心を持っており、完全な復水を取る対策が取られなければ、工事を始められる状況ではありません。JR東海の復水対策は科学的な根拠に基づいたものとは言えず、上流域の大井川水系の生態系への影響を過小評価していると言えません。

今回、国土交通省の担当者が出席したのは、JR東海だけの対応では静岡県を納得させられないので、リニアの開業をめざし国も調整に乗り出して欲しいという他県知事の要望を受けてのものです。リニアを支援する国が静岡県の立場に立って調整するとは思えません。

## ごえん楽市に参加へ、9月21日中原市民館



昨年のごえん楽市  
中原市民館

9月21日(土)午前10時から、川崎市民活動センター主催の「ごえん楽市(かわさきボランティア市民活動フェア)」が中原市民館で開かれ、東京・神奈川連絡会も初めて参加することになりました。

ごえん楽市には今年は90団体余りが参加予定で、パフォーマンス出展やブース展示を行います。東京・神奈川連絡会は2階の多目的ホール内でリニア新幹線に関するパネル展示を行います。展示の準備は9月20日(金)の午後7時~8時で、楽市は21日の午前10時から午後4時まで行われます。

展示はパネル1枚程度なので場所も狭いのですが、分かりやすい展示で市民にリニア新幹線の問題点を訴えたいと思います。

### ストップ・リニア！訴訟第16回口頭弁論

10月11日(金)午後2:30 東京地裁

午後1時15分 地裁前集会

午後4時 報告集会、リニアシンポ  
(衆議院第二議員会館)

### 第26回訴訟事務局会議

午後1時~ ソレイユさがみ

(橋本駅前イオン6階)

午後4時~ リニア工事視察

(橋本駅周辺)

### ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 70

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