

ここが問題！リニア新幹線

第77号 2020年6月15日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

リニア工事遅れる中で、残土を港湾造成の埋め立てに使用するな



川崎港東扇島のリニア残土埋立て海面

JR東海によるリニア新幹線建設工事は、静岡県の大井川減水問題が解決できず、南アルプストンネルの静岡工区の工事が開始できないことや、沿線各地で工事残土の処理地が決まらないことで、各地で工事が遅れています。そして、今回の新型コロナウイルス感染でさらに工期が延ばされることになり、JR東海が目指す2027年の品川・名古屋間の開業は絶望的になっています。

リニア沿線1都6県のうち、中央新幹線建設推進期成同盟会に参加している東京、神奈川、山梨、長野、岐阜、愛知は県庁内にリニア推進のための関係部局を設置し、JR東海に協力する姿勢を示しています。港湾施設を擁する川崎市や横浜市は、国やJR東海の意向を受け入れ、市内や県内のリニアトンネル工事から発生する膨大な量の残土を川崎港東扇島の海面埋め立てや、横浜港新本牧ふ頭の造成工事に使用することでJR東海との間で協定を締結しました。

それによりますと、川崎港東扇島埋め立て事業には、約13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残土140万立方メートルで埋め立てる予定です。造成費用としてJR東海が200億円を負担し、造成後の保守管理費として川崎市が40億円を支出することになっています。造成後は主に輸出用自動車の一時待機場として使うと川崎市港湾局は説明しています。川崎港では2018年9月から埋め立て海面の護岸を建設する工事が進められていますが、一方、横浜港でも今年に入って、新本牧ふ頭の護岸工事が始まっています。

横浜港の新本牧ふ頭は90ヘクタール余りを埋め立てる大規模事業で、埋め立て用材として、神奈川県内のリニア工事残土600万立方メートルを使用する予定です。横浜市港湾局の説明では、東京都内のリニア残土も運ばれるということです。建設費900億円のうちJR東海が600億円、横浜市が200億円、国が100億円をそれぞれ負担する予定です。



横浜港新本牧ふ頭海面埋め立て計画

港湾の在り方を見通せない将来展望のない海面埋め立て事業

川崎市の場合、平成26年11月港湾計画を改定し、東扇島の埋め立てにリニア残土を使う道を開きましたが、その際も市は、「リニア残土は全量を千葉に運んで処理すると聞いている」と隠し続け、JR東海から残土の埋め立て利用を要請されると、直ちに受け入れることを表明しました。そして造成後の活用についても、「完成自動車の輸出は順調に伸びており、船に積み込む前の維持待機場の需要は高まる」と採算性が高いことを強調しました。そのような需要がないことは明らかであり、東扇島の埋め立てが行われなかったのは、残土が足りなかったのではなく、急いで埋め立てる必要がなかったからです。

また40億円の市の負担事態が、不要不急な埋め立てに使われればムダ金になるだけです。

川崎港東扇島埋め立て事業は環境影響評価(アセスメント)行わず着工

	東扇島掘込部土地造成事業	新本牧ふ頭埋立事業
事業主体	川崎市	横浜市、国土交通省
埋立て面積	13ヘクタール	140ヘクタール(第1期88ヘクタール)
環境影響評価	対象海面が15ha以下などでなし	2017年～2019年
埋立て用材	140万立方メートル(リニア残土)	600万立方メートル(リニア残土)
造成後用途	完成自動車待機場、倉庫建替え用地	ロスティック施設、冷凍倉庫
JR東海と協定	2017年8月	2018年12月
工事請負企業	東亜建設・あおみ・不動テトラJV	東洋建設・東亜建設・五洋建設JV
着工	2018年9月	2020年1月(横浜市)、3月(国交省)
造成完了予定	2024年度末	2024年度末

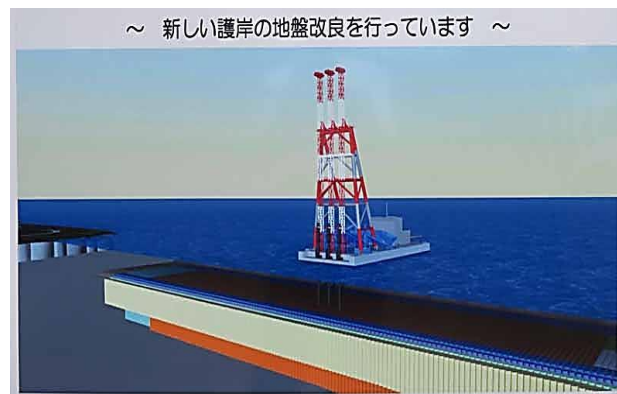
東扇島工事の現況



造成地と外海を隔てる護岸工事を実施中。まだ完成ではない。ブロック型のケーソンを埋め込んでいるようだ。

(6/12 写真・文=天野捷一)

新本牧工事の現況



地盤改良工事。砂に杭を地下に打ち込む工事を東洋、五洋、東亜の3隻の作業船が行っている。海底作り終了後別会社が防波堤を築き、そこにリニア残土を投入して埋め立てる計画。

(6/8 写真・文=二宮啓嗣)

リニア残土の処理場所を川崎市、横浜市が提供、リニア工事が遅れれば？

川崎港、横浜港の埋め立ては、工事残土の処分先を急ぐJR東海が国交省の助けをかりて、自治体の港湾計画を変更させ(平成26年11月)計画を強要したとしか考えられません。あらかじめ処分先を決めて非常口工事を進めるべきなのに、そのことを5年以上にわたって隠し続けてきました。川崎、横浜両市併せて240億円の負担はムダ使いです。リニア工事が遅れれば埋立て作業がストップするのです。

リニア工事の遅れは無謀な計画と杜撰な環境アセスメントが原因

6月11日、静岡県の川勝知事は、JR東海の宇野副社長の案内で、南アルプストンネル工事の現場を視察しました。大井川の上流の残土処理場を見たものですが、視察を踏まえて川勝知事は「工事は認められない」と表明しました。JR東海は斜坑や導水路トンネル工事にための樹木伐採や大井川に水を戻すための導水路トンネル工事も準備工事ではなく本体工事であることを認めました。本体工事には県の許諾が必要のため6月中の静岡工区の着工は不可能となりました。



視察した燕沢残土処理場予定地

JR東海の金子慎社長は、「静岡県が無理な要求をしている」などと県の姿勢を批判し、県や県民から強い反発を招き謝罪をしましたが、その後も「静岡工区の着工が6月中に行われなければ2027年のリニア開業に影響する」などと発言し、リニア工事の遅れは静岡県の姿勢に原因があるとの考えを示しています。こうしたJR東海の振る舞いは「天につばする」ものです。

静岡県がJR東海の工事着工に強く反対しているのには以下の理由があると考えられます。

- ①南アルプストンネルの工事によって大量の地下水が噴出し、そのため従来大井川に流れ出ていた大井川の水量が毎秒2トン程度減少し、農業用水や水道水が不足すること。
- ②JR東海が導水トンネルやポンプアップ(くみ上げ)により、全量が大井川に戻すと説明しながらそれが無理だとした点。これは環境アセスメントの趣旨をないがしろにしていることである。
- ③リニア開業で何のメリットがないにも関わらず、工事中の重大な被害を訴え対策を求めているにも関わらず、国やJR東海がいたずらに着工を急がせる姿勢を続け、他の自治体も静岡県の姿勢を批判していること。

静岡県の強い反発に危機感を抱いたJR東海は国交省に働きかけ、今年に入って国交省は「リニア中央新幹線静岡工区有識者会議」を作り、4月以降3回に割って会議を開きました。国交省は有識者会議の発足にあたって、政策大学院教授の森地茂氏などリニア推進派の学者を委員に推薦しましたが、1990年代からリニア推進活動が続けてきた森地氏の委員起用に静岡県が異議を唱え、国交省も撤回した経緯があります。有識者会議では「JR東海の説明がわかりにくい」、「資料のデータが古すぎる」などの疑問が出されています。国交省が「地下水の減少を正確に予想することは困難である」、「大井川の減水に直接関係することはない」、「工事途中で問題があればその時に解決策を講じる」方向に誘導することも考えられます。これまでも国交省はJR東海の方針を変えさせたことがないからです。

静岡県の主張は明らかです。もともと川勝知事はリニア新幹線に反対はしていません。要求は、大井川の減水が起きないようにJR東海に万全な対策を示すよう求めていることと、大井川源流域の自然環境の保全のみです。にもかかわらず、環境アセスメント以降もJR東海は解決策をごまかし続け、情報開示をしないなどその都度静岡県や県民の信頼を失ってきました。

川崎市も町田市も静岡県と同じ立場にあります。リニア新幹線によるメリットは何もありません。住宅地のど真ん中や周辺に巨大な非常口が作られ、工事により膨大な残土が排出され、大量のダンプカーが街中を走り回るだけです。そのことにより、非常地周辺の生活被害や大気質の悪化も心配されています。また、川崎市では水道水のほとんどを酒匂川などから供給されていますが、それを運ぶ水道管が相模原市や川崎市内でリニアトンネルと接近して交差することになっており、その一つである横浜市の水道管は経年劣化が指摘されています。横浜市は、新本牧ふ頭の埋め立てにはJR東海から600億円の造成費をもらいますが、水道管については「金がない」として改修を延ばし続けています。

大深度地下使用認可取り消しの審査請求 に対し、国交大臣から弁明書送付。 国交省は9月15日まで反論を受け付け

私たちリニア沿線住民を中心に570名が、2019年1月10日、リニア新幹線の大深度地下使用許可の取り消しを求める審査請求を国交大臣あてに提出しました。このほど審査請求人に国交省から2018年10月17日の大深度地下使用認可は正当であったとする赤羽一嘉国交相の弁明書が送付されてきました。

それによりますと、弁明書は大深度法もリニア新幹線の意義はまっとうなもので、「JR東海は大深度地下工事を進めるにあたって、大深度法に定める保全措置を守ると約束している。地表への工事の影響も大深度工事ゆえにほとんど考えられない。審査人は具体的な論拠もなく、感覚的に被害が起きることを述べている。大深度地下トンネルによる地価の下落についても、価値の下落はその時の経済的事情によるものである」と国とJR東海の考えを正当化しています。

国交大臣の弁明書は、沿線各地で早くも起きている出水、落盤などの工事の影響や立ち退きなどの生活被害、残土処理地確保の迷走などを隠ぺいし、JR東海の暴走を助長するものです。

国が住民の声を否定する弁明書に反論を

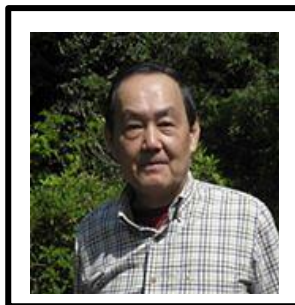


二〇一九年一月一〇日
国交省に大深度地下使用
認可取り消しの請求

今回の国交相の弁明は到底認めることはできません。行政不服審査法は住民の声を尊重する趣旨の法律です。JR東海の計画を安易に受け入れ、短期間の環境影響評価を認め、3兆円の財政投融資で支援をする一方、国交省は住民、国民の声を無視する姿勢を続けています。リニア工事認可取り消しの異議申し立てに対しても、申請から既に3年半も経つのに審査をさぼっています。

近く、反論書案を提案しますので、期日までに国交省に送付しましょう。

リニア沿線ネット事務局長の 懸樋哲夫さんが死去されました



懸樋さんは5月31日、東京・あきる野市で農作りに倒れ、病院に運ばれましたが、手当の甲斐なく亡くなりました。69歳でした。

リニア工事の反対やストップ・リニア！訴訟が山場にさしかかったところで、運動のリーダーの一人を突然失ったことは大変残念です。長らくリニア反対運動に係わり、特に電磁波問題で先駆的な役割を果たしてきた活動に敬意を表するとともに、心から哀悼の意を表します。私たち東京・神奈川連絡会を立ち上げ、会の礎を築いた人でもありました。

酸欠気泡噴出相次ぎ、東京外環道訴訟 原告団と支える会が気泡シールド工事停止 の仮処分を申請（5月27日東京地裁）

東京外環道大深度トンネル工事は地下40m以深を加圧された空気を使用する気泡シールド工事で掘り進み、2018年世田谷区野川、2019年練馬区大泉／白子川、2020年狛江・調布／野川の3カ所で川面に気泡が発生し、いずれも致死性の超酸素欠乏ガスとわかりました。

このまま放置されると三鷹、武蔵野、杉並でも酸欠空気が発生し、住宅の地下から発生すれば住民の生命や健康にも重大な影響を与える恐れがあることから工事停止の仮処分を申請したものです。東京外環道大深度工事では、気泡発生以外に工事によるとみられる振動が地表に伝わっていることが確認されています。

ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 77
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