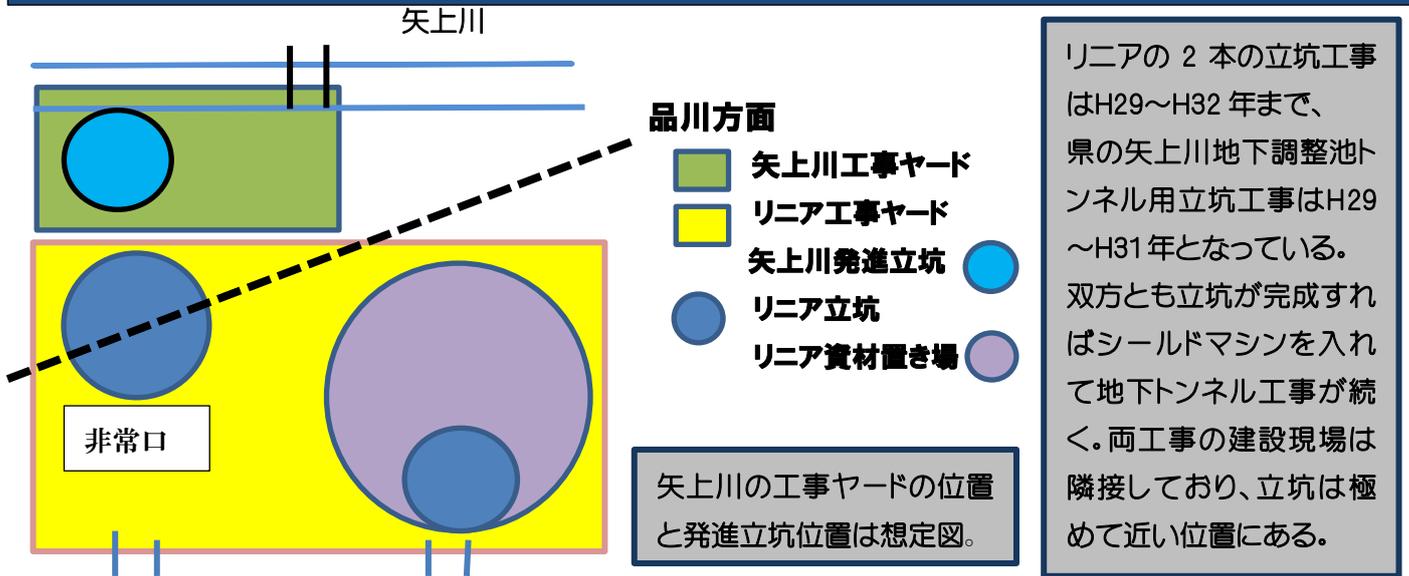


リニア新幹線梶ヶ谷非常口及び資材搬入口新設工事説明会報告(3)

2017年3月7日(火) 18:00~20:50 高津区・かわさき市民プラザふるさと劇場
説明会参加住民 約100名

リニア工事と矢上川調整池発進立坑工事がバッティング！ 生活環境にダブルパンチ



3月7日午後6時から川崎市民プラザでリニア新幹線梶ヶ谷非常口・資材搬入口工事の説明会が行われました。3回目で、開催日が平日の中途半端な時間であったことに加え、場所が交通不便な場所とあって参加住民は100名ほどにとどまり、会場は空席が目立ちました。尻手黒川線の渋滞や工事車両の安全走行、地下水への影響などの問題で約15人が質問しました。しかし、前2回の説明会で住民から要望があった工事の改善点については「状況を見て検討する」、「問題があれば工事現場事務所かJR東海の川崎分室まで問合せを」など、これまで同様の回答を繰り返すだけで、住民からは「これまでどおりの生活をしたいだけ」、「こんな説明会で工事を理解してほしい」というのは無理。専門技術のことはわからない。説明会をしたらそれで終わりではなく、きちんと住民の不安に応える説明会にしてほしい」と意見が相次ぎました。

また、新たな問題として県が進める「矢上川地下調整池建設事業」と「リニア新幹線梶ヶ谷非常口建設工事」がJR貨物梶ヶ谷ターミナル構内で同時並行して行われる(リニアが少し先行するが)ことがわかり、騒音・振動・工事車両の増加などにより、周辺住民が長期間二重の被害を被ることが現実化しました。JR東海は「県の工事の詳細は明確でない。具体化してから調整を図る」と答えましたが、先行工事が優先され、住民にとってはリニアよりも切実な調整池建設工事が不利になるのではという不安の声も出されました。川崎市内の工事に対し市長は「大規模事業が同時並行で行われるので、工事車両の走行について事前調整をするよう求める意見」をJR東海に提出しています。しかも、巨大な立坑建設が近接して行われることで周辺住民が甚大な影響を受けることは確実であり、県とJR東海は工事前に事前調整を行い、共同で住民説明会を開始すべきではないでしょうか。以下7日の説明会の概要です。

A「初めに先の説明会で質問があった県の矢上川貯留管工事について補足して説明する。私どもは神奈川県治水センターと調整を取ってきたが、リニアの大深度トンネルの上を貯留管のトンネルが交差するが、両トンネル間は20メートルの距離があり、工事に支障はないと考える。県の詳細な工事計画が明らかになった段階で必要な情報が公開されるよう協議する」

Q「工事車両について野川交差点、馬絹交差点の先の走行道路が不明だ。どうなっているのか」

A「野川交差点までは第三京浜、中原街道を使って走行。尻手黒川線を経てロイヤルホームセンターを左折し、JR貨物ターミナル沿いの道路を走って工事ヤードに入る。工事ヤードを出た車両は尻手黒川線を馬絹交差点に入り246を通過して臨海部に残土を運ぶ予定」

Q「それだと中原街道や 246 号が渋滞するのではないか」

A「野川や馬絹交差点でのリニア工事車両の渋滞寄与率は 2~3%に過ぎない。尻手黒川の貨物ターミナル沿いには 10 台くらいのダンプが路駐しているのを見かけるが、リニアの工事車両は事前の教育を徹底するので路駐することはない。路駐している『中央新幹線』という工事車両を見つけたら通報してほしい」

Q「月 1~2回、1日700台の生コン車が走行するというがどこから来るのか」

A「近くにいづつか生コンプラントを確保するが、走行ルートは工事車両と同じ。ただ、どこのプラントにするか未定だ」

Q「工事車両で混雑したり、迂回道路を使ったりすれば通学路の子供には危険だ。これまでの説明で安心できるはずはない。分からないことだらけ。周辺には昼間休んでいる方もいる。私たちはこれまで通りの生活をしたいのだ。環境に影響与えるなら工事は中止するという協定書を結ぶ考えはないのか」

A「県や市に非常口工事の環境保全計画書を提出し、それが文書による住民の皆様との約束事と考えている」

Q「生コン車700台というのは多すぎる。400 台に減らすとかなぜできない。貨物輸送も夜はタイヤを組まないとか、そうしたことを盛り込んだ協定書を工事の前に結ぶのが当然ではないか」

A「混雑状況を見て、工事車両の走行ルートを変えるなど車両の分散化を図りたい」

Q「ピーク時工事関係者は何人になるのか。その人たちは作業が始まるまでに車で通勤するのでは。渋滞になる」

A「作業員は 200 人くらい。電車通勤か、あるいはマイクロバスによる通勤も考える。全体では自家用車は 1日20台」

Q「ニューマチックケーソン工法工事のアセスはやったのか。この辺は昔は田んぼなどの湿地帯で地盤が軟らかい。そうした特徴にあったアセスをすべきだ」

A「より影響の大きい連続地中壁工法でアセスは済ませているので問題ない」

Q「梶ヶ谷非常口の土壌汚染はないのか」

A「昔は田畑、工事ヤードはサントリーの物流倉庫跡。土壌のチェックについてはしっかりやっていく」

Q「井戸と地下室について半径1km以内で調査をするというが、その範囲にはどのくらい家があるのか。異常があったら補償するという協定書を個別に結びたい。周辺には川崎市の災害用井戸を持つ家もある」

A「およそ9000戸」(JV所長)「災害井戸についてはある程度把握している。調査は対面でやっている。文書でやり取りはしない」

Q「残土をどのように貨車に積むのか」

A「工事ヤード内で土をダンプのコンテナに積み、そのダンプからコンテナをJR貨物の敷地内のコンテナホームに降ろし、それをフォークリフトで貨車に載せる」

Q「東京外環道路の世田谷の工事現場を見たが塀の一部から中を見られる窓があった。住民が工事状況を見られる。梶ヶ谷の工事でもそうすべき」

A「セキュリティのために設ける考えはない。住民からの要望があれば考えたいが」

Q「引っ越しして自宅がリニアのトンネル上にあると分かった。1年半ほど前にJR東海から人がきたがその後連絡無い」

A「大深度地下事業説明会の際うかがったのだと思う。説明会の後話をさせていただきたい」

Q「工事工程表について聞きたい。以前は立坑工事が3年、大深度工事が8年になっていたのに今回は7年になっている。嘘をついていたと思う。2027年という開業目標から逆算してそうなったとしか言えない。10年で工事を終わるもすぐ営業運転できるわけではない」

A「山梨実験線での走行試験などで営業運転に向けた技術的な修練を積んでいるので十分な工程である」

Q「矢上川調整池工事と競合するが、住民にとってはそっちの方が大事だ。もし事故があったら責任取るのか」

A「影響がダブルにならないよう話をさせていただく。県の計画の詳細が明らかになれば工事間調整をしたい」

JR東海司会者が最後に、「それでは準備が出来次第工事を始めさせていただきます」と問題発言。