

# 東扇島埋立てにリニア残土使うかは検討中。土壌汚染対策や事業間調整はJR東海任せでいいのか、川崎市3部局からのヒアリング実施

8月8日（火）午後1時半から、川崎市の会議室で、7月24日東京・神奈川連絡会が市内のリニア工事や残土処理など13項目にわたる質問・要請事項に対し市から回答を求めたヒアリングが90分にわたって行われた。市側からはまちづくり局交通政策室や環境局、港湾局から11人の職員が出席、連絡会からは天野、矢沢、山本の3人の共同代表を含む9人が参加し、市議会の山田はるひこ（公明党）、石川建二、勝又（日本共産党）、重富達也（無所属）の4議員が同席した。ヒアリングは、事前に提出した質問・要請事項に市側が逐次回答する形で進められた。回答については、連絡会から随時意見が出された。以下、ヒアリングでの一問一答を報告する。

まちづくり局「工期の短縮や工法の変更は評価書通りで、環境影響が拡大することはない」

## 1. 市内の非常口工事について

**東・神：**市は定期的に工事状況をチェックし、市民からの問い合わせや苦情を受け付ける窓口を設ける考えはないか。

**市回答：**事業者が窓口になるのが当然であり、JR東海も非常口工事現場に住民からの問い合わせ等に対応する工事事務所を設けている。市として窓口を設ける考えはない。（まち局）

**東・神：**非常口の工事残土（建設発生土）について、汚染土壌の有無や処理方法に対し、市はどのような法律に基づきJR東海の土壌汚染調査を行わせているのか。また、自然由来であれ、人為的なものであれ、土壌分析の結果、重金属や有害物質が見つかった場合は速やかにJR東海から市へ報告させる協定を結んでいるのか。

**市回答：**土壌汚染対策で市の公害防止条例や土壌対策条例の対象になるのは建設発生土であり、JR東海が条例に従って適切に調べ土壌汚染は無いと報告している。市として発生土について土地所有者に土壌調査を指導している。建設汚泥や産業廃棄物は市の条例の対象ではなく、国の法律によって適正に搬送・処分されるので関知しない。事業者から土壌汚染の報告を受ける協定は結んでいない。平成23年に調査し、東百合ヶ丘、梶ヶ谷、等々力の非常口予定地の土壌汚染が無いとJR東海は報告している。また、事後調査で土壌汚染について調べ結果を公表して行くと評価書で示している。（環境局）

**東・神：**着工が遅れたことから、JR東海は両非常口工事の工期を1年短縮している。そのため、工事密度が高まり、周辺への影響が拡大するおそれがある。とくに梶ヶ谷非常口の施設規模が拡大され、地下水への影響があるニューマチック・ケーソン工法が採用されている。市として、工事規模の拡大の影響についてどう考えているのか。

**市回答：**JR東海によれば工事内容はアセス段階と変わっていない。工期の短縮により工事車両の走行数が増えるとは無く、非常口工事の工法についてもニューマチック・ケーソン工法を評価書に連続地中壁工法と併記しており、変更ではないとJR東海は言っている。市としては周辺への影響を可能な限り少なくするよう今後もJR東海に求めて行く。（まち局）

## 2. 工事車両の走行について

**東・神：**交通指導員の増加を求める住民の声は多い。工事中に必要ながあれば検討するという J R 東海の回答は、子どもや高齢者が巻き込まれるのではとの切実な声を無視するものである。市は、住民や学校からの要請をどう受け止め、J R 東海に増員を求める考えはないか。

**市回答：**住民の要請については市も認知している。J R 東海は工事の進捗状況に合わせ必要ならば交通指導員の増加を検討するとしている。市としても適切に配置するよう求めて行く。(まち局)

**東・神：**140万台もの工事車両の走行は市内中北部の大気質の悪化を増幅する。この地域での気管支ぜん息患者の急増という現状を踏まえて、市は、尻手黒川線など走行予定ルートにある主要交差点での窒素酸化物やPM2.5などの環境影響評価予測値を調べ、市民に公開するよう J R 東海に求める考えはないか。

**市回答：**市として尻手黒川線の工事車両の大気質への影響を調べる考えはないが、J R 東海に対しては事後調査で結果を住民に丁寧に説明するよう求めて行く。(環境局)

**東・神：**東百合ヶ丘非常口近くの交差点では、作業員が勝手に歩行者用信号を操作し、尻手黒川線から工事ヤードへの車両を誘導しているとの通報が住民から私たちに寄せられている。市としてこのような現状を承知しているのか。住民を危険にさらすこのような事態はあってはならない。

**市回答：**皆さんからありがたい通報をいただいた。すぐに J R 東海に聞いたところ、請負業者が信号を操作していることを認めたので、とんでもないことであり、直ちにやめるよう指示した。今後も注意して見ていく。(まち局)

**東・神：**5日の土曜日に東百合ヶ丘の非常口工事現場を見た。生活道路にある西ゲートは作業員の通勤車両しか出入りしないと約束していたが、西ゲートからコンクリートミキサー車が出てきた。

**市回答：**5日ですね。確認する。(まち局)

**東・神：**東百合ヶ丘非常口前の尻手黒川線では、リニア工事車両がゼブラゾーンに待機しているため、一般車両の渋滞がひどくなっている。夏休みに入りヨネッティのプールに向う一般車両がさらに増加する。市は、工事車両の出入りにつき市民に不便を与える現行の走行計画の変更を求める考えはないか。

**市回答：**近くに工事車両の待機場所を確保し、GPSを活用して工事車両を誘導していると聞いている。(まち局)

**東・神：**工事車両の待機場所周辺には保育園も老人ホームもある。周辺への影響を考慮した対策は取られていない。

## 3. 建設発生土の運搬と処分について

**東・神：**東百合ヶ丘非常口からの運搬の現状は1日のべ105台の工事車両で平塚や厚木に運んでいると聞いているが、工事ヤードからどのような場所でどのような用途に利用されているのか、またどのルートで運んでいるか明らかにさせる考えはないか。

**市回答：**平塚については工業団地の整備に使われている。厚木については建設資源広域利用セン

ターのあっせんで民間事業に活用されていると聞く。ダンプの走行ルートは尻手黒川線の党枚川崎インターまでのルートは示されており、東名をつかっているが市外のルートについては把握していない。(まち局)

**東・神：**梶ヶ谷非常口の建設発生土の鉄道による臨海部への搬送が始まっているが、船による移送はまだ行われていないと聞いている。また最終処分先の千葉県鋸南町の住民は受け入れに強く反対している。また、市は、残土は埠頭に滞留せずそのまま船に移されると答えている。市として船による残土輸送や受け入れ先住民の反対についてどのような見解なのか聞かせてもらいたい。

**市回答：**受け入れ先のことについてはJ R東海が対処すべきである。港湾調査については市議会に報告している。梶ヶ谷の残土は一日ダンプ27台分が三井埠頭に運ばれているが、仮置きされていて船による積出は行われていない。(コンテナのまま仮置きされているのか?の問いにいや、コンテナから出されている。(まち局)

**東・神：**港湾調査について、市はJ R東海から3千万の調査費を受け取っているが、そんなにかかったのか。

**市回答：**実際かかったのは2千万円で、1千万円はJ R東海に返している。(港湾局)

**東・神：**本年6月1日、J R東海は梶ヶ谷非常口から排出する建設発生土を臨海部東扇島の埋め立てに使用してほしいと市長に要請した。市は可否も含め市の考えを整理するとして、具体的な回答を保留した。しかし7月4日の新聞報道によれば、「市が埋め立てにリニア残土受入れへ」となっている。受け入れる方向で検討していることなのか明確にしてほしい。

**市回答：**受け入れるかどうかについては検討中であるとしか言えない。(港湾局)

**東・神：**平成26年11月の港湾計画の改訂では、家庭ごみの最終処分場としての埋め立て計画が廃止され、新たに輸出用の完成自動車のストックヤードとして活用するために埋立て計画自体は実施されるとした。12月にJ R東海から港湾調査依頼があり、結局東扇島の埋立て計画地に近い三井埠頭に梶ヶ谷非常口残土が運ばれることになった。市とJ R東海との間でリニア残土を埋立てに使うということで話がついていたのではないのか。

**市回答：**そんなことはありません。(港湾局)

**東・神：**東扇島の埋め立て計画は平成26年11月の港湾計画改訂に盛り込まれている。輸出用完成自動車のモータープールを造成するためとされている。そもそも、240億円もの費用をかけて新たな埋め立てが必要なのか疑問である、新たな埋め立ての必要性についてその理由を明らかにしてもらいたい。また、市はリニアのためには税金は使わないとしてきたが、リニア残土が有償の場合でも受け入れるのか、見解をのべてほしい。

**市回答：**輸出用完成自動車のストックヤードは不足している。(港湾局)

**東・神：**川崎港から完成自動車の輸出が増えるという根拠が示されていない。これまでのデータやこれから増えるというデータを文書で示すよう求める。今回の埋め立て計画には240億円もかかる。事業規模が小さいので起債ができない。いったん市が事業費を負担し、完成後使用する企業からの使用料で補てんしていくことになり、そのような事業に市民の税金をつかっていいのか。川崎港でのコンテナ扱い量が増えていて将来も増加すると市は説明しているが、東京港や横浜港に比べ川崎港の扱い量は40万個と極端に少ない。増えている理由は、市がコンテナ1個につき5千円の補助を業者にしているからだ。今後扱い量が増えれば増えるほど市の負担が増えることになる。

市回答：5千円の補助は事実だ。(港湾局)

東・神：これまでの埋立てに使用した建設残土は市が買っていたのか。

市回答：市内の公共工事の建設残土を使っていた。1立方メートルあたり建設発生土は4千円、建設汚泥は1万円で引き受けている。(港湾局)

#### 4. その他(矢上川調整池、導水管問題)

東・神：県の矢上川調整池事業がリニアの梶ヶ谷非常口工事と隣接並行して行われるが、本来ならば既に行われるべき事業間調整が未だに行われていない。市民は、リニアより命にかかわる防災施設の方が優先されるべきと考えている。市としても県とJR東海に対し事業間調整について速やかな協議を求めるとともに、隣接並行工事の複合的な影響について市民に情報を公開するよう両事業者に求めるべきと考えるがどうか。

市回答：県も工事等について詳細が決まった時点で説明会を開くと聞いている。JR東海は矢上川調整池事業の詳細な内容が明らかになった時点で調整すると言っている。市としても早く調整を行うよう求めて行く。(まち局)

東・神：最近の異常気象による集中豪雨で洪水が起きている。市民にとってはリニア工事よりも調整池工事の方が切実な事業である。この事業の計画内容は既に明らかにされており、私たちは先行したリニア工事により調整池の完成が遅れるのではないかと心配している。梶ヶ谷非常口工事では、地下に大規模な保守用車両基地も出来るが、その詳細も明らかでなく、環境影響調査も行われていない。

東・神：川崎市への2本の導水隧道が相模原市で3カ所、町田市と川崎市内で各1カ所リニアの地下トンネルと近接交差することが明らかになっている。このことはこれまでの説明会でも一切市民に明らかにされて来なかった。もし、リニアのトンネル工事が市の導水隧道に被害を与えたとすれば、市民の命の水がストップすることになる。このことについて市として重大な関心を持って、JR東海側に対策の具体的な内容を明らかにさせるべきであると考えている。この問題について市はJR東海とどのような協議を行い、またどのような対策を求めているか明らかにすること。

市回答：連絡会として別途上下水道局から聞くと言うことだが、JR東海は水道管への影響を調査し影響が無いよう工事を行うとしていることを聞いている。(まち局)

東・神：東百合ヶ丘では非常口近くに口径3.5mの導水管があり、非常口工事で地盤のずれが生じることが分かっている。市としてこのことにもっと関心を持ってほしい。今後もこのような意見交換の場を設けるよう提案する。

以上

## <ヒアリングを終えて>

- 梶ヶ谷非常口の工事規模は明らかに大規模化している。非常口の口径が「評価書の30mを基本とする」というのが、直径50mにもなっている。保守基地の規模についても一切説明されていない。
- 大規模事業に対処すべき体制を執るべきだが、実際は縦割りになっており、情報の共有化が不十分である。
- リニア関連の市の3部局は4月に幹部の異動があり、前任者からの受け継ぎが十分でない。
- JR東海からの説明や情報をそのまま市民に返していて、市としての問題点の深化や、リニア問題の知見や想像力が不足している。
- 「川崎市にとってリニアはメリット無い」（まち局幹部発言）にしては、JR東海に対してもっと注文を付ける姿勢が感じられない。対等の立場でJR東海に対応すべきである。
- ヒアリングを実施したのは意味がある。今後定期的に市との情報交換を行う必要がある。そのことで市民の疑問、不安の声を共有させたい。