

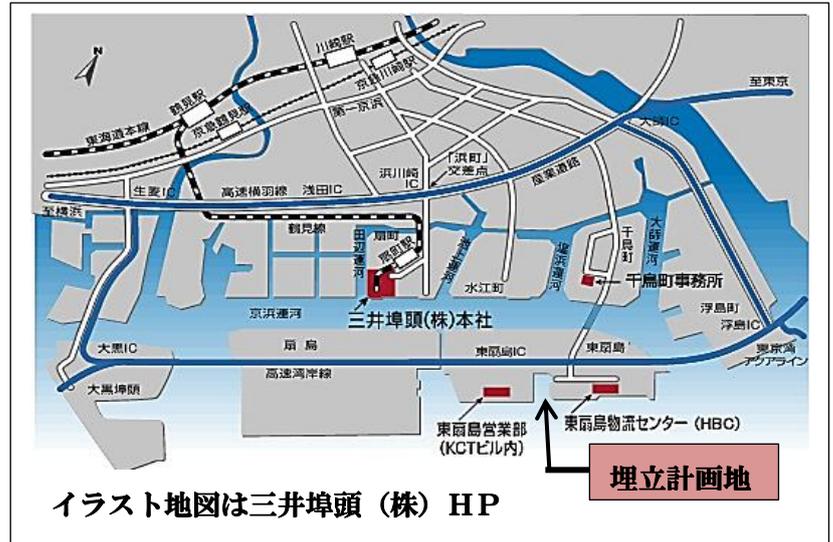
リニア残土による川崎港の埋立て計画地を見た

9月6日川崎港船上見学会報告

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会



9月6日(水)午前10時前から、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会が呼びかけた「川崎港船上見学会」が行われました。



今回の目的は、川崎港の現状を海上から実感するとともに、梶ヶ谷で着工されたリニア新幹線非常口工事の残土が運ばれている三井埠頭と、川崎市とJR東海が覚書を交わし、梶ヶ谷からのリニアトンネル残土を受け入れて行う東扇島埋立計画地を間近に見ることでした。

当日は時折小雨が落ちるくもり空でしたが、波も無く視界は良好で、川崎区千鳥町の川崎市港湾局の船客待合所に15人の参加者が集まり、港内巡視船「あさかぜ」に乗船し、船は出港を10分ほど繰り上げ9時50分千鳥運河を出港しました。その後塩浜運河に入って前進し、川崎港では最も広い京浜運河に入りました。両岸には川崎市の埠頭や石油精製企業の工場などが見えました。



更に進むと右側に大きなクレーンを備えた三井埠頭が現れました。ここにはリニア梶ヶ谷非常口の切土が貨物線(武蔵野南線)で日量270トン(推定)が運ばれています。右上のイラスト(三井埠頭HPより)を見てわかるように、鶴見駅から貨物引き込み線が埠頭まで延びています。海上から見ると、何かがブルーシートで覆われているのと、黒っぽい土のようなものが積まれている様子が見えましたが、それがリニア残土であるかどうかはわかりませんでした。船はやがて幅70mの狭い運河を南下し、川崎港に出ました。

左折してしばらく進むと、左手に四角形の切れ込んだ海面が見て取れました。そこが、リニアのトンネル残土を運んで埋立てるといふ東扇島計画地でした。広さは12.5ha、深さは12m、埋立容量は140万 m^3 で、東京ドーム約1杯分に相当します。この切れ込み海面を過ぎると、富士重工(スバル)の輸出用完成自動車の一時待機所(モータープール)があり、埠頭には6千台収容可能な大型輸送船が停泊していました。





マリエンから見た
東扇島埋立計画地



完成自動車の待機場

川崎港の輸出額のトップは完成自動車で、全体の約半分を占めます。台数は40万台半ばで、全国5位の実績を持っています。川崎市は東扇島の新たな埋立の目的として、今後自動車の輸出が増えるのでモータープール用の土地造成を上げています。しかし、自動車メーカーの現地生産などの傾向が進むため、輸出台数が減ることはあっても増え続けることは考えられません。市はそのほかに、川崎港のコンテナ置き場が不足することも埋立の目的の一つに上げています。市は、川崎港のコンテナ扱い額が5年間で3倍に増えていると言いますが、東京港や横浜港に比べると、扱いコンテナ量は3港全体の1%台にすぎません。また、増えているのは、川崎市がコンテナの長さが20フィート2個当たり5千円の補助金を出しているからであり、今後も補助金は維持する方針のため、扱い量の増加に比例して市の支出も増加するという、極めて異常な状態が続くことになります。

船は、川崎港を更に進み、羽田空港沖に着きました。海上に無数の杭を打ってつくった羽田空港第4海上滑走路にも頻りに旅客機が着陸していました。船はここで引き返し、京浜運河→塩浜運河→千鳥運河のコースで帰途につき、午前11時すぎに出港した船客待合所前の栈橋に接岸しました。

今回の船上見学会では、船長ほかに2名の職員が添乗し、また船内では女性の職員が丁寧に港の歴史や現状について説明をしてくれました。川崎港では「工場夜景ツアー」が人気ですが、これに参加するには3千円の負担が必要です。一方、港湾局が行う船上見学会は無料であり、夏休み中は子供たちの参加が多く空きがないほどだそうです。

それにしても、ガントリークレーンは3基のうち1基しか稼働していないし、接岸している船も、行き交う船も極めて少なく、川崎港には活気が感じられませんでした。一日の出入港は60隻にすぎないと聞いてなるほどと納得しました。

私たちは、下船後、海底トンネルを通して東扇島のマリエンに向い、10階の展望台から、リニア残土埋立予定地を改めて確認しました。市議会での港湾局の説明では、梶ヶ谷からのトンネル工事残土140万m³は三井埠頭まで運び、それを船に積み込んで埋立計画地に運ぶそうです。外海と埋立地の海面を護岸で仕切り、そこに陸上からベルトコンベアーで土を注入することになるのでしょうか、大きな問題が幾つも指摘できます。



無駄な設備ガントリークレーン

1. 埋立計画について市がJR東海と残土利用や資金面や協力することは、市が市内のリニア工事についてJR東海と同等の責任を持つことを意味する。
2. 新たな埋立の必要性、緊急性について市は正確なデータや見通しを示し、市民に説明すべきである。
3. 埋立地造成でJR東海が200億円を支出するというが、その後の管理費用として市は40億円を支出する。この拠出は起債によるとしているが、償還できないと、市民の税金が投入されることになる。
4. リニア工事が遅滞した場合、市の埋立計画も実現が遅れる。
5. 残土最終処分地は工事認可後決まったものであり、JR東海も事後調査の進め方を明らかにし市民に説明すべきであり、市は埋め立て事業について環境アセスメントを行う必要がある。 (以上)

