

リニア残土ありきの東扇島堀込部の海面埋立て

2019. 6. 20

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 共同代表 天野捷一

川崎市は2014年(平成26年)11月20日、港湾審議会に新たな港湾計画案を提出した。当時の川崎港のコンテナ取扱量3万TEUを10年後には40万TEUに増やすため、ガントリークレーンを増設するとともに、東扇島堀込部(当時13.1ヘクタール)を埋め立てる計画が盛り込まれた。

川崎の臨海部は1913年の川崎区南渡田町から始まり、1975年の浮島1期地区まで25回にわたって海面埋立てが行われ、造成面積は2,076万3,000㎡に達する。現在も浮島2期工事が進められているが、この工事は1995年に始められたものであり、20年余りにわたって新たな臨海部での埋め立て工事は行われていない。

川崎市臨海部は高度経済成長期を中心に海面の埋立てが行われ、そこに石油、ガスの精製・製造やその供給企業、自動車などの関連企業が進出し、京浜工業地帯の一部を形成した。一方で、工場の排煙やクルマの排気ガスによる気管支ぜん息などの健康被害が広がり多くの犠牲者を生み、「川崎公害」として大きな問題となった。その後、海外での製造などに中心を移した企業は、臨海部の事業所・工場を閉鎖、売却したため、現在は新たな埋立てよりも再開発事業が進められている。また、川崎市の港湾計画では市民ゴミの処理場が必要のため、浮島では清掃工場や処分場のため埋立てが行われ、新たな処分地として東扇島堀込部が確保されていた。しかし、家庭ごみの処理について焼却処分が進み、市民の意識変化や分別収集の徹底化も進んだことから、処分用地のための海面造成の整備が当面必要がなくなった。川崎市民のために将来有効活用しようと確保していた海面がリニア残土の処分のために埋められることになった。

はじめに今回の東扇島堀込部土地造成計画の概要を見てみよう。



写真で見ると、計画地はのようにはっきりと空いている。

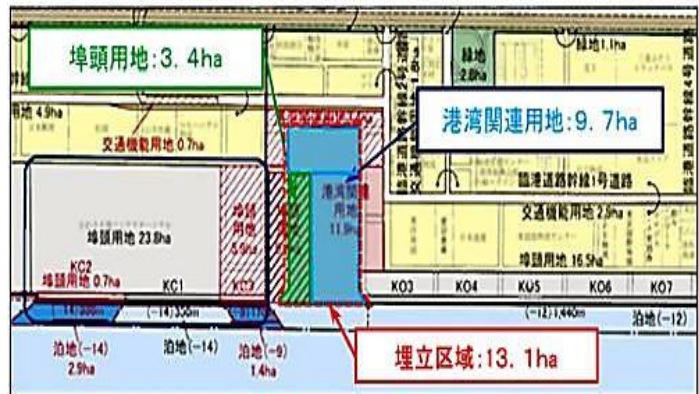
次のイラストは、川崎市港湾局の図面であるがここに、川崎市宮前区梶ヶ谷に建設中のリニア新幹線梶ヶ谷非常口から排出される大深度地下トンネル掘削残土140万立方メートルを東扇島運び土地造成を行う。土地造成計画は2014年(平成26年)11月に具体化されたが、当時は、埋立利用材年11月に具体化されたが、当時は埋立て利用材は市内の公共工事から出る建設発生土や浚渫土を使うとだけ記されていた。

そして、新たな土地造成計画では完成用の輸出自動車の増加に対処するためのストックヤード(一時待機場)と倉庫の建て替えに使う際の仮倉庫用地を確保することを目的としている。

川崎港の自動車輸出のほとんどは、東扇島、千鳥町、浮島の待機場に運ばれ、東扇島の公共ふ頭で大型の貨物船に積み込まれるが、6~8割は完成自動車(新車)である。

下記のグラフにある輸出実績のうち、2016年実績の44万500万台で見ると、29万台が新車乗用車、11万2千台が中古乗用車、4万3千台がバストラックとなっている。

川崎市は、川崎港からの新車乗用車の輸出は全国9位、中古乗用車の輸出は全国5位と説明している。こうした実績が今後増加する可能性は大きいのだろうか。

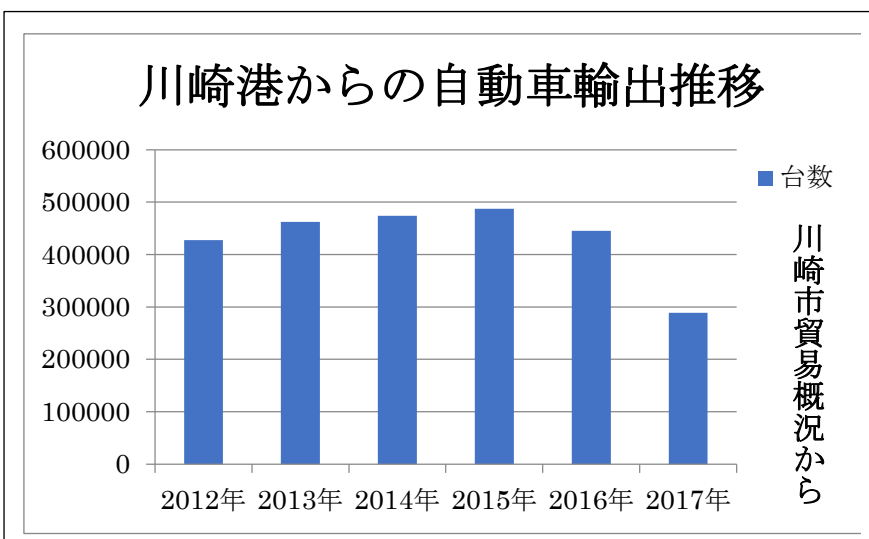


川崎市港湾局資料



川崎港の輸出用自動車の待機場

川崎港からの自動車輸出は、新しい待機場を確保しなければならないほど増えない



左図に見るように、川崎港からの自動車輸出台数は確かに年間40万台後半まで伸びているが、右肩余りで伸びる状態ではなく、横ばいになっている。2017年の大幅な輸出減は「立体駐車場の解体」のためと説明しているが、15万台近い減少は異常である。市はどのような分析をもとに待機場の必要を訴えている

のか理解できない。

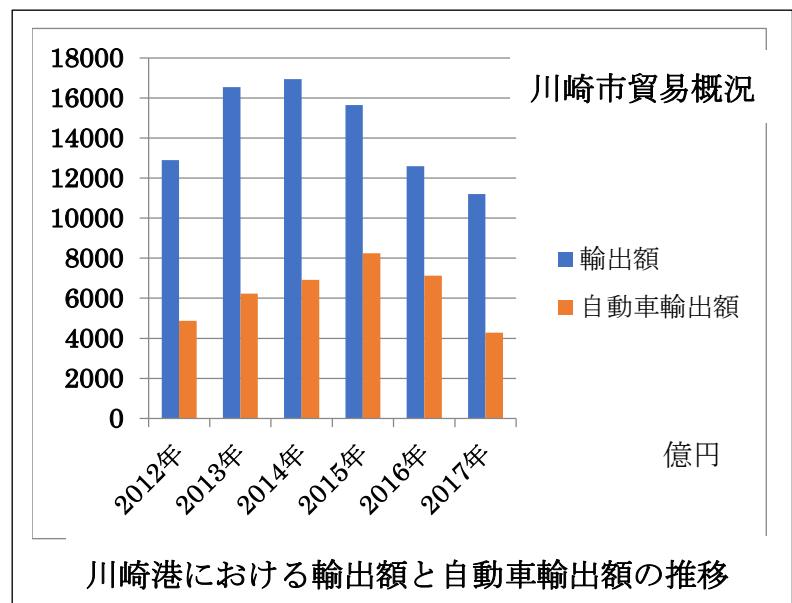
自動車の輸出先を見ると、毎年1位アメリカ、2位カナダ、3位アラブ首長国連邦の順位は変わらない。また、アメリカへの輸出がダントツに多いのが際立っている。最大6割がアメリカ向けだけという年もある。偏った輸出形態は、激変する国際環境によって大きな影響を受けるだろう。

国際環境は厳しくなる～アメリカ向けに頼る川崎港からの自動車輸出

トランプ米大統領が5月5日、「中国からの輸入品に最大25%の関税をかける」と言明し、既に実施をしているが、中国以外の国に対しても同様の措置を取ろうとしている。日本の自動車メーカーはこれを恐れて、中国や東南アジア向けの輸出を増やすことを検討していると報道されている。もし、アメリカの輸出が滞るようになれば、川崎港にとっての痛手は大きいものにある。

川崎市にとって、川崎港における自動車輸出による金額が大きいこともネックになる。

右は、川崎港における輸出額の推移である。2015年、2016年には自動車輸出額が輸出額の5割を超えている。川崎港の輸出は自動車と流通関連などの機械や機器が両輪となって支えているが、こうした輸出品を取り巻く国外、国際状況を的確に判断し、臨海部について新たな戦略や計画を構築する必要がある。とりわけ自動車業界をめぐる動きを見れば、新しく海面を埋立てて自動車待機場をつくらなければならない状況ではない。



川崎市は港湾計画の改訂の中で、倉庫の建て替えのためにも仮倉庫用地として東扇島堀込部の埋立てが必要だと説明している。その後の事業計画発表の際も同じことを強調しているが、どのくらいの企業が建て替えを必要かという具体的な需要調査もしていない。川崎市議会の答弁では、市の当局者が「建て替えが必要と考えているようだ」という感想を述べているだけであり、需要が増えるという確たるデータは示されていない。

このように、需要増も考えられない必要のない目的を前面に掲げて、緊急に東扇島堀込部を埋め立てるとする川崎市の真の目的とは何なのか？ それは、リニア残土を処分するためなのだということなのだ。当てずっぽうではないことを示すため、これまでのリニア問題と、埋立て関連の川崎市とJR東海の関係についてみてみよう。

200億円でリニア残土処理のため東扇島の海面を提供～筋書きは出来ていた

<リニア残土利用協定までの経緯>

2011年(平成23年)

5月17日

国がリニア新幹線の建設、営業主体にJR東海を指名。

6月、8月

中央新幹線環境影響配慮書発表、市内各区で住民説明会

9月

中央新幹線環境影響評価方法書。

その後2年間で中央新幹線環境影響調査

2013年 10月

中央新幹線環境影響評価準備書。

「市内の正式ルート」、「市内5か所の非常口位置」「梶ヶ谷残土の臨海部輸送」を記載。

2014年 8月

中央新幹線環境影響評価書、JR東海が工事認可申請。

10月17日

国交大臣がリニア工事(土木)の実施計画を認可。

11月

川崎市が港湾計画の改訂案を港湾審議会に提案し承認を受ける。

東扇島堀込部の埋立て目的は、

①完成輸出用自動車の一時待機場の新設

②倉庫建て替えの仮使用地の確保

使用材は市内の大規模公共事業から排出される建設発生土や浚渫土。リニア残土を使うことは表記無し。

横浜市も同時期に港湾計画を改訂、新本牧埠頭の造成計画を盛り込む。

12月 4日

川崎市議会で金子まちづくり局長答弁～『JR東海から、臨海部の港についてJR東海が独自に調査するのは不可能であり市が調べてほしい、費用はJR東海が負担するとの要請があり、市として臨海部の状況を調査することを検討している』。

12月24日

JR東海と川崎市港湾局が「川崎市臨海部における調査に関する協定」を締結。主題は川崎市宮前区のリニア梶ヶ谷非常口の掘削残土を運ぶための川崎港の埠頭調査で。調査資料3000万円はJR東海負担。

2015年3月

市港湾局臨海部調査中間報告、「調査の継続」だけ記載。

11月13日

市議会連合審査会で市財政局から示された今後の大規模事業一覧に。

「東扇島埋立事業にリニア残土受入れ」を明記。

2016年1月29日

川崎市議会市民委員会で市が「東扇島堀込部土地造成事業計画の策定に向けた考え方」を表明。リニア残土の利用には触れず。

3月

東百合ヶ丘非常口工事開始。

3月30日

川崎市港湾局が臨海部における調査結果を公表。梶ヶ谷非常口残土の運搬先と2カ所の民間埠頭と1カ所の中継地を提示。民間企業同士の協議に影響を与えずとして埠頭名はあきらかにせず。調査費の残り1千万円は市がJR東海に返却。

4月	川崎市が2016年度予算で東扇島堀込部土地造成事業の委託調査費1億700万円を計上。埋立て用材の供給先は触れず。
2017年3月30日	梶ヶ谷非常口工事起工式。5月26日、梶ヶ谷非常口工事残土の臨海部輸送開始(日量270トンと言う)
5月26日	梶ヶ谷非常口立坑残土の臨海部への貨物線輸送開始。一日1便を予定。
6月 1日	JR東海が川崎市長に「梶ヶ谷非常口残土の東扇島埋立土地造成に利用するよう求める要請書」を提出。
6月14日	川崎市議会の代表質問で、川崎市は東扇島堀込部の埋立て用材の供給先を明らかにせず。
6月15日	JR東海の要請について市が環境委員会に報告。
8月28日	川崎市がJR東海の要請を受け入れ、梶ヶ谷残土の東扇島土地造成への利用につき覚書締結。市議会環境委員会で説明。
8月30日	覚書について報道発表「物流施設等の土地需要に対応するため」として、東扇島堀込部に川崎市川崎市が東扇島公用水面埋め立て造成事業を発表。対象面積は12.5ヘクタールで、埠頭用地2.4ヘクタール、港湾関連用地9.7ヘクタール、工期は2017年～2027年。リニア新幹線梶ヶ谷非常口から排出されるトンネル工事残土(建設発生土)140万立方メートルを使用。造成費200億円をJR東海が負担。基盤整備事業費40億円を川崎市が拠出。
2018年2月12日	東扇島堀込部護岸築造工事(その1)一般競争入札公示。
3月 1日	川崎市が公有水面埋立免許取得
3月20日	川崎市とJR東海がリニア残土の東扇島埋立て利用で基本協定締結。
4月19日	川崎市環境委員会で東扇島土地造成事業に伴う川崎市とJR東海の基本協定締結を説明。
6月 4日	この日から議会で埋め立て工事につき議会で承認。
6月 27日	川崎市は東扇島堀込部土地造成工事につき、東亜建設・あおみ・不動テトラ共同事業体と契約。
9月 1日	東扇島堀込部護岸工事開始。
12月13日	横浜市が新本牧埠頭第1期工事に神奈川と東京のリニア工事残土の受け入れを発表。事業費900億円でJR東海が600億円、市が200億円、国が100億円負担。埋立て面積は40ヘクタール、使用するリニア工事残土量は600万立方メートル。北品川非常口排出の工事残土も利用。

環境影響評価も行わないまま、リニア残土利用の埋立て工事に着手

前述の経緯を見ればすぐわかることだが、JR東海と川崎市は、JR東海が環境影響評価準備書で「梶ヶ谷非常口の残土を臨海部に貨物輸送する」ことを表記し、「工事車両によるよりも鉄道輸送が環境保全に寄与する」と強調した時点で、臨海部での残土処理の方向で接触を始めた可能性が強い。そして、2014年11月に港湾計画を急ぎ改訂して以来、ここ4年半の動きはリニア残土の東扇島埋立て決定へ向かって一瀉千里の勢いで協議、調整が行われた。

この間、私たち市民や市議会議員から「リニア残土を利用するのではないか」と聞かれても、川崎市港湾局は、「市が行う大規模工事の残土を使う」、「リニア残土を使う考えはない」と答え、事実を隠し続けて来た。

リニア環境影響準備書の説明会で、市まちづくり局リニア担当課長は、「リニアは川崎にとってメリットは無い」と発言した。静岡県知事は、他県から工事の遅れは静岡県の対応によるものだ」といわれ、「静岡県にはリニアの駅も出来ないし、メリットは何もない」と反論している。南アルプストーンネルの掘削で大井川が減水し、大量の残土が上流に積み置かれる現状からすれば、県民を納得させるだけの環境対策が講じられなければ、知事として工事を始めさせるわけにはいかないのが当然である。ところが同じく「メリットが無い」という川崎市には自治体としての主体的な姿勢が見られず、JR東海の思うがままに動かして来た。

川崎市にとって、JR東海が200億円を拠出し東扇島の埋立てに協力することはメリットなのだろうか。前述したように東扇島埋立地の採算性には希望が持てないのが事実であるのに。

環境影響評価に関する条例で、川崎市のアセス対象事業は海面に限っていれば15ヘクタール以上となっている。今回、川崎市に質したが、港湾局からは「環境影響評価の実施対象に無くやらなかった」という回答だった。環境調査はせず、事業の採算性の調査だけはしたいが、その調査結果は公開されていない。

もともとリニア事業に関する環境影響評価は、川崎市内の「工事車両の走行」、「人と自然とのふれあい活動の場」についてのみ行われたが、それも5か所の非常口周辺の限られた範囲で行われたに過ぎない。とりわけ、残土置き場が未定のままリニアの環境影響評価が行われたため、工事車両の走行による広範囲での影響調査も、東扇島の残土処分場の影響についても調査はゼロに等しい。

2014年の川崎市とJR東海の臨海部埠頭調査では、「交通手段が環境に与える影響を調査する」と趣旨に反し、具体的な評価は示されず、また残土運び先の埠頭名については、「民間企業同士の調整に影響する」として、川崎市は明らかにしなかった。後に三井埠頭と分かったが。

現在、JR東海は梶ヶ谷非常口残土の三井埠頭への貨物輸送が円滑に行かず、半分程度は工事車両の搬送に頼っているという。これから本格輸送について工事車両の走行が多くなれば、「貨物輸送による環境影響の低減」、「有効な環境保全措置」と宣伝してきたJR東海の言い分はウソになる。

残土処分場の環境影響評価についてJR東海は、「事後調査」として、モニタリングを中心に環境保全措置が必要なら講じると言ってきた。事後調査ではなく、新たな処分場を造る場合は行政が指導して環境影響評価を行い、事前に環境保全措置を講じることが必要である。川崎市の環境影響評価対象事業が面積15ヘクタール以上であるから、やや狭い12.5ヘクタールでは

環境影響調査を何もしなくてもいいのか。この埋立事業の主体は川崎市であるなら、臨海部の環境保全のアセスメントはなおさら必要であろう。

横浜市の場合は新本牧埠頭第1期工事について環境影響評価を行っているが、こちらもリニア残土を埋立て使用材に使うことを決まっていながら「未定だ」として、環境影響評価審査会では600万リットルメートルのリニア残土を東京や神奈川県内から運ぶことについて、その影響を議論することはなかった。

臨海部の液状化など地震対策は進められていない

2010年度(平成22年度)の川崎市のハザードマップによれば、震源が「東京湾北部」、「川崎直下」、「南関東」の大地震の際、東扇島を含めて臨海部の液状化危険度はいずれも高いとされている。

川崎港の16バースのうち耐震護岸工事が行われたのは2バースのみである。東日本大震災時、浮島の処理センターの道路は50センチ以上沈下している。また、3メートルの津波が発生するおそれがある。地震により臨海部で大きな被害が出た場合、そこで働く人たちの避難をどうするかも大きな課題となっている。

こうした防災対策に十分なお金を使わずに、必要のない空き地を新たに造る必要は何もない。次に、リニア工事によって搬出される川崎市内ルート of 土壌汚染は大丈夫なのかを考えてみたい。



東日本大震災で液状化した東扇島
(写真：横浜地方気象台)

原発事故による下水汚泥焼却灰の処理は終わっていない

2011年(平成23年)3月11日に発生した東日本大震災の直後に福島第一原発事故が発生し、高濃度の放射性物質が放出された。関東地方でも汚染水や土壌などが下水に流れ、川崎でも一定程度(1,000~2,000ベクレル)の放射能濃度を持つ下水土壌が焼却され、浮島センターや下水処理場の敷地内にいくつものバッグに詰められ敷き置かれた。その後焼却灰はコンテナに積み込まれ、埋立処理場近くにつくられた仮置き場に保管された。

川崎市は放射性物質モニタリングを行い、安全だと判断した焼却灰はセメント用に利用しているが、なお2万トンの焼却灰が保管されたままであるという。



2012年3月浮島処理センター

変更された富士通川崎工場再開発計画～汚染土壌搬出のためか

富士通株式会社は 2013 年、川崎工場(中原区上小田中)の再開発計画を発表した。目的は高さ 60m、延べ面積約 13 万平方メートルの大規模建築物(研究施設と見られる)を新築するもので、着工は 2015 年 9 月、官僚は 2020 年としており、環境アセスメントも行なわれた。

現在も工事が行われているが大幅に遅れ、最近になって敷地北側に富士通が持つアメリカンフットボールチームの練習場にする計画が盛り込まれた。その空き地には、これまでの製造過程で使われた有害な化学物質に汚染された土壌がずっと埋設保管されてきた。

そのために、広大な空き地は使われまま推移していた。もしそこに、多くの人たちが集まる場所をつくろうとしたら、汚染土壌は搬出しなければならないだろう。実は、その空き地の間近にリニア新幹線の大深度トンネルが造られるのだ。

富士通による再開発計画の説明会に参加し、「汚染した土地の地下をリニアのトンネルが出来て問題は無いのか」と質問したが、富士通側は「JR東海は大深度なので影響はないと言っている」と答えていた。今回の新規計画がリニア工事と関係したものは不明だが、汚染土壌の問題は根が深いのだ。

2000 年代初め、富士通川崎工場からの地下水からシス1,2-ジクロロエチレンという化学物質が見つかり、「国は川崎市にたいして地下水汚染対策を講じるよう指導せよと通達したが、川崎市は指導を怠っていた(2006 年 4 月 22 日東京新聞)。この物質は発がん性は確認されていないが、マウス実験により肝臓や胆道に影響があると確認された結果、国も 2010 年 11 月、この物質の環境基準(規制値)を 0.04mg/l と決めた。2012 年、富士通自身が校内の地下水を採取し調査したところ、規制値の 75 倍にあたるシス 1,2-ジクロロエチレンが検出された。有害物質が地下水に浸透していることは明確になっており、もし大深度トンネル掘削土に及んでいれば、詳細な土壌や地下水調査が事前に必要である。



大深度地下の公共的使用に関する特別措置法(大深度法)が適用され工事が行われている



外環道工事で地下から酸欠空気が噴き出す
(東京・世田谷区野川)

東京外環道建設工事で昨年 6 月、地下から酸欠空気が地上に噴き出す事態が起きた。噴き出したのが野川という河川だったが、もし住宅などに噴出していれば大きな事故に繋がった。外環道の大深度工事では、地表に騒音や振動が及んでいるという。

「大深度地下だから地表に工事中、供用後の影響は無い」とするJR東海の説明には何の根拠もない。

川崎市によるリニアルート周辺の土壌調査が必要

川崎市は2004年(平成16年)から5年間かけて、市内559カ所の土壌調査を行い、108カ所で土壌汚染を確認している。そこにはリニア新幹線の非常口が造られる宮前区犬蔵の金属プレス加工工場や、麻生区東百合ヶ丘のゴム製造会社研究所跡地は含まれていない。

富士通川崎工場はじめ3カ所の地下を通る大深度トンネル残土は全て宮前区梶ヶ谷の非常口から排出され東扇島の埋立てに使われるのである。

繰り返すが、東扇島の埋立ての事業主体は川崎市であり、JR東海ではない。川崎市は市民の安全な生活の維持や土壌や地下水の現状を調べる責任があり、早急にリニア沿線の土壌調査を行うべきである。大規模土木事業を行う際には将来にわたって市民生活や環境保護を守るための準備が必要である。

埋立て計画の環境影響評価を行い、不要不急な埋立計画を見直せ

以上見てきたように、東扇島堀込部土地造成事業は採算性が見通しやや将来の港湾計画としての位置づけがあまりにもいい加減であり、川崎市とJR東海の「リニア残土協定」は一旦棚上げし、環境影響調査からやり直すべきである。

リニア残土の処分場に臨海部の公有水面を安易に提供することは許されない。JR東海が中身の薄いアセスメントで済ませ、肝心の環境保全措置は事後監視(モニタリング)に先送りし、住民説明会での質問や要請をないがしろにしてきた。

川崎市は150万人を要する大都市として、なぜJR東海の言うなりになって助け船を出し続けるのか疑問であり、常に住民や自治体を見下しているJR東海に対し強い姿勢を示すべきである。

私たち川崎市民は、東扇島堀込部土地造成事業に関して川崎市に以下を求めたい。

1. JR東海との協定を棚上げし、東扇島堀込部の護岸工事を中止すること。
2. 東扇島堀込部土地造成事業を見直すこと。
3. この事業についての環境影響評価を行うこと。
4. リニア工事に関連する市内の土壌調査を行うこと。
5. リニア工事では、非常口工事での地下水の大量出水や大深度工事による酸欠空気の吹き出しなどが発生しており、今後川崎市内でも十分に起こりうる。このような事態について、JR東海に具体的な防止策を立てさせ、市民に説明すること。

以上