

# ここが問題！リニア新幹線

2017. 7. 1発行 NO. 55 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

## JR東海は川崎市内リニア残土をどこに捨てるのか 千葉の採石場穴埋めの次は川崎港の埋立てか？

大量の建設発生土の処分先未定で環境影響評価～明らかに環境影響評価法違反

川崎市内5カ所のリニア新幹線非常口のうち、麻生区東百合ヶ丘と宮前区梶ヶ谷の2カ所で工事が始まっています。そして、JR貨物梶ヶ谷ターミナル駅構内のリニア工事現場から一日あたりダンプ27台分(単純計算では270万 $m^3$ )の工事残土(建設発生土)が武蔵野南線で臨海部の三井埠頭に運ばれています。そこで残土は船に移され、富津港に近い千葉県安房郡鋸南町の採石場跡の穴埋めに利用されるとされています。そして、6月1日にJR東海が川崎市長に対し「梶ヶ谷非常口から排出される建設発生土を東扇島造成事業に受け入れるよう要請する申し入れをしました。(申し入れ趣旨2面に掲載)



梶ヶ谷非常口工事現場



川崎港三井埠頭(○が埋立計画地)



千葉県鋸南町採石場跡地



武蔵野南線で三井埠頭へ



川崎港東扇島埋立て計画地

### <梶ヶ谷非常口残土排出量>

建設発生土 151万 $m^3$

建設汚泥 98万 $m^3$

産業廃棄物 0.2万 $m^3$

### <東扇島埋立計画>

事業費 240億円

面積 12.5ヘクタール

埋立て容量 140万 $m^3$

1年前、鋸南町では汚染土壌の受入れ施設で住民・漁民が操業停止の仮処分決定を獲得  
鋸南町の採石場跡地近くに建設予定の汚染土壌の民間処理施設の建設に対し、地元住民51人と漁協が「生活環境が悪化し漁場が汚染される」として操業差し止めを求めた仮処分申請に対し、千葉地裁木更津支部は昨年6月20日、操業差し止めを命じる仮処分決定を出しました。

## 市長回答『まず市内非常口工事は周辺環境に最大限の配慮と住民への丁寧な対応を』

…… リニア残土の臨海部埋立て活用～JR東海の要請に回答留保



### <JR東海要請書>

川崎市長 福田紀彦様

中央新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づき、平成23年5月に国土交通大臣により、弊社が営業主体及び建設主体に指名され、整備計画の決定及び建設の指示がなされており、国家的見地に立った事業として、国、地方公共団体と連携・協力しつつ整備することとされております。

弊社では、中央新幹線の建設に伴う発生土については、本事業内での再利用を図る他、関係自治体の協力を得て他の公共事業や民間事業の事業主体と調整を行い、これらの事業での有効活用を進めて行くことを考えています。

つきましては、川崎市梶ヶ谷非常口から搬出する発生土を、現在、貴市が整備を計画されている東扇島土地造成事業に受け入れていただくよう検討をお願いします。

平成29年6月1日

東海旅客鉄道代表取締役社長 柘植康英

### <川崎市長回答>

東海旅客鉄道代表取締役社長 柘植康英様

平成29年6月1日付で要請がありました中央新幹線梶ヶ谷非常口から搬出する建設発生土の受け入れについて、次の通り回答いたします。

1. 建設発生土受入の可否については、今後、本市としての考え方を整理します。
2. 本市内で計画している中央新幹線の非常口設置工事については、工事説明会での意見を踏まえ最大限の環境影響に配慮した対策を取るとともに、周辺住民に対し丁寧に対応し理解を得るよう求めます。

平成29年6月8日

川崎市長 福田紀彦

## 「梶ヶ谷からの残土は全量が貨物線で運ばれ、直接船積みされ搬出される」

2015年11月の川崎市議会環境委員会で、委員からの質問に対し、港湾局は「梶ヶ谷から建設発生土の全量が貨物線で運ばれると考えている」と答え、さらに「港に運ばれた残土は滞留せず、直接船に積み替えられ搬出される」と述べています。(連絡会ニュース39号記載)

確かに、市の港湾計画が2014年11月改訂され、「廃棄物の海面処分用地の必要規模」として、「港湾における廃棄物処理量は、港湾計画の目標年である平成30年代後半においても、現在供用している浮島2期地区廃棄物処分場で処分可能であることから、東扇島地区に位置付けた廃棄物処理計画を削除する」として、市内のゴミ処分のための新たな埋立ては行わないと明記しています。しかし、改訂では『浚渫土及び建設発生土の有効利用』の項を新たに設け、「増加するコンテナ貨物に必要な港湾関連用地を確保するため、東扇島地区の13ヘクタールの土地造成において、浚渫土、建設発生土等の有効活用を計画する」としており、6月の環境委員会に提出された「東扇島掘込部土地造成事業の概要」では、埋立て後の用途として「輸出用完成自動車のストックヤード」「倉庫建て替えの代替用地」を挙げています。今回のJR東海の要請書は、「国家プロジェクトだから協力しろ」と言わんばかりの高飛車な調子であるし、リニア沿線各地でこのような地域環境を無視した残土置き場の要請に住民が強く反発しています。今回の要請にも、工事残土を近場で処分し、建設費を減らしたいというJR東海の魂胆が見えています。東扇島埋立て事業の費用は240億円という巨額。この事業の必要性や可否について市民に問うべきですが、ともかく、市はJR東海による今回の身勝手な要請に応じるべきでないと考えます。