

市議会で梶ヶ谷非常口の残土処理先と工事車両の走行について審議

「JR東海は、迅速に処分先と運搬方向を明確に説明せよ」

環境委員会で反発の声相次ぐ

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会の麻生・多摩の会、宮前の会、中原・高津の会が提出した、「JR貨物の梶ヶ谷貨物ターミナルに建設予定の非常口から260万^m（市内全体では407万^m）の建設生土と建設汚泥の運搬先を明確にし、運搬車両の走行ルートと仮置き場の環境影響評価を行え」という陳情が、11月18日午前開かれた市議会環境委員会で審議された。結果は「現在、運搬方法と運搬先は明確ではないが、今後、残土処理は市とJR東海とで協議することになっており、その際市側も強く対応することなので」とのまとめで、陳情2件（182号、184号）は全会一致継続審議となった。



（非常口と保守車両基地ができる梶ヶ谷貨物ターミナル）

川崎市が3点を質問、川崎市リニア担当部「JR東海の回答に納得していない」

11月11日のリニア事業中原区説明会で、

11日夜、エポックなかはらで行われた中央新幹線事業説明会で、川崎市のリニア新幹線担当部局であるまちづくり局交通政策室の蔵内鉄道計画担当課長が冒頭発言を求め、①JR東海が川崎市に開設するのは、相模原に出来た神奈川工事事務所の分室であり、電話番号も無いし常駐も無いのはどうしてか？異常な対応である。②リニア新幹線は川崎にはメリットが無い。メリットについてどのように考えているのか。非常口周辺に市民が憩える施設をつくることを川崎市が求めている。③建設発生土の運搬ルートを早急に明らかにすべき～以上3点について回答を求めた。

この日の環境委員会で蔵内課長は、川崎市が強くJR東海に迫った姿勢を示すために上記の3点を質問したと述べたが、勝又委員（共）はJR東海がどのような回答をしたかについて質したのに対し、蔵内課長は、

「①については、情報の一元化を図るため、相模原の神奈川環境保全事務所に一元化する。常駐や電話については今後検討して行く。②については、川崎市民にとって、リニアによって東京、名古屋へのアクセスが便利になる。③については、工事説明会で明らかにしていく」という内容だったと説明した。勝又委員が「市はJR東海の回答を納得したのか」と質したのに対し、蔵内課長は「納得したわけではない。これからのJR東海との協議の中で言い続ける」と答えた。以下は、当日の委員会の質疑応答の概要～

竹田委員（無）「（説明会での市の発言を聞いて）今後も強い姿勢でJR東海に臨み、陳情が求めていることを言い続けてほしい。残土の仮置き場が明らかになっていない。どうして追加アセスが出来ないのか」

環境評価室「法律でアセス手続きを行っており、市が追加アセスをすることはできない」

勝又委員「建設発生土の処理については今年3月に市長意見が出されている。仮置き場を選定する場合、そこを選んだ理由と環境調査を求めたものだ。これについて回答も無くここまで来た。発生土の量は2

67万^m、建設汚泥が140万^m、併せれば407万^mになる。トラック何台分か」

環境評価室「10トンのダンプカーが運べるのは5.5^mだからおよそ74万台になる」

勝又委員「それだけの工事車両が市内を走り回る。非常口周辺の交差点、たとえば野川では1時間に84台だから、1分間に1.5台になる。渋滞がひどくなる」

環境評価室「資料にある通り、予測では、リニア工事車両が増えても、野川交差点の交差点需要率は0.8程度で、信号が青でも交差点が通過できないという0.9を下回っている」

勝又委員「交差点需要率とは何なのか」

環境評価室「一定の時間帯で信号がさばけるクルマの数が限られ、前に進めなくなる限界を示すもので、実績のある予測数値で、アセス制度の中で一般的に用いられている」

勝又委員「限界を超えなければいいというものではない。それでなくても野川は渋滞している。それを避けるため貨物線で運ぶとしているが」

環境評価室「環境保全措置の一つとして挙げている」

勝又委員「どのくらいの量を貨物で運ぶのか」

交通政策室「どのくらいの量を運ぶのか、どの臨海部に運ぶのか、JR東海は明らかにしていない」

勝又委員「工事が始まってからということは許せない。トラックが野川から梶ヶ谷の非常口に入って残土を積んでから3方向に走行ルートが設定されている」

環境評価室「馬絹のところで左折して246号の側道に入るの、横浜方面に運ぶと想定される」

勝又委員「勝手に想定してはいけない。走行のピーク時がいつなのか、貨物でどのくらいの量をどこに運ぶのかわからない。市はもっとそのことを明らかにするよう求めなければならない。残土問題について市はJR東海にどう対応するのか」

まちづくり局長「野川は日常的に渋滞している。JR東海はそれを軽減するため貨物で運ぶとしている。残土置き場、どこに持っていくのか、工事前に明らかにするようJR東海に求めて行く」

事業説明会の開き方は一方的だ

勝又委員「市内で事業説明会が行われている。2か所の説明会では、質問は3問まで、再質問はだめとなっている。手を挙げている人が多くいるのに時間が来たので打ち切る。これから予定されている自治会単位の説明会が同じような形でやられたらたまらない。残された2回の説明会（麻生・高津）で、残土について処分先を明確にさせ、新たな残土置き場についてアセスをしなければいけない」

まちづくり局長「JR東海は発生土置き場について事後調査をすすめている。明らかにすべきことは早期にそうすることを求めて行く」

為谷委員（無）「リニア工事車両の走行は市の経済活動に影響を与える」

交通政策室「そうならないよう影響の低減を求めて行く」

浜田委員（公）「武蔵野南線を使うとすれば浜川崎線を使うことになる。今、浜川崎線は1時間に7本運行している。1日何便使えるのか、これまでの経験で分かるのではないか」

交通政策室「貨物車両何台になるのか把握していない。今、JR東海とJR貨物が協議していると聞いている」

工事残土置き場が未定～下水道が無いのに水洗トイレをつくるようなもの

吉田委員（無）「JR東海の最先端の技術から見て、まだ残土置き場が決まっていないことはありえない。そうでなければ、下水道が無いのに水洗トイレをつくるようなものだ。情報を隠しているのではないか。」

説明会のやり方も変える必要がある。事前に文書やネットで質問を集めて回答し、それについてまた質問するとか」

交通政策室「私たちも速やかに公表するよう求めている。貨物線には多く踏切もあり、バスも抱えている。そこに影響するのではと心配している。説明会はどこも同じやり方だ。説明の仕方についてもより丁寧にするよう求めて行く」

石田委員（公）「残土の仮置き場は市有地の可能性あるのか」

交通政策室「市有地を使いたいと言う要望は来ていない」

井口副委員長（共）「民有地を使うとしても知事の許可が必要。川崎の埋め立ては公共事業の残土を使うが、一民間企業の事業であるリニア工事の残土は受け入れられない」

交通政策室「市内に設ければ影響はあるので、早い段階で（場所）を明らかにするよう求めて行く」

井口副委員長「アセスを終わってもわからないという結論だ。川崎市が選定する環境影響評価項目に沿って市としてきちんとアセスをやりますという決意を述べてほしい」

環境評価室長「発生土置き場については国の判断が先に出ていた。一自治体として今回はできないことはやむを得ないが、今後はきちんとやって行きたい」

井口副委員長「川崎市のアセスの水準を守ることが重要。地域環境制度をつくって、生活環境に支障が無いよう発生土の処理を考えるべきだ」

勝又委員「新聞もこの計画は急ぐべきでないとしている。環境大臣意見も住民や自治体の理解が前提だと言っている。問題は山積しており、市として、住民意見をしっかりと受け止めて行かなければならない」

以上

感想

市の環境評価室には、市民生活や自然環境を守るという気概が全く欠如している。全国的にも一定の評価がある環境影響評価条例の精神を受け継ぐ意欲も、JR東海の環境保全対策に対する抵抗姿勢のかけらすら感じられない。陣容を見直すべきだ（天野）