

川崎・町田からの報告

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

品川を出発したりニア新幹線が、多摩川の下を潜り、川崎・町田市を横断して相模原市に至る全長30km近くの区間は全て大深度トンネルです。川崎市には5か所、町田市には2か所の非常口が作られる予定で、川崎市の片平地区を除く6か所ではすでに立て坑工事が始まっています。

川崎では、JR東海が方法書の説明会を開いて、住民がはじめてリニア問題に直面した2011年冬に、危機感をいだいた沿線住民が立ち上がって住民組織をつくり、学習会や講演会の開催、JR東海や県・市へ情報公開を求めて活動してきました。準備書の説明会や公聴会などではいずれの会場も住民の参加者で一杯になるほど盛り上がりました。しかし、国交省が工事認可を行い、非常口工事が始まった現在、住民の間では、諦めムードもあり、ひと頃の盛り上がりはありません。また、未だに、リニアが近くを通ることすら知らない住民も少なくありません。

こういう中で、リニア工事の認可取り消しを求める裁判を闘う一方、地域のなかでリニア工事を止める、あるいは進行を遅らせる闘いが重要になっています。

その一つとして、川崎市が川崎港の埋め立てにJRが市内の大深度工事から掘り出す残土を受けて入れる決定をしたことに対して、私たちは、今年6月、市民オンブスマンと共同して住民監査請求を行い、川崎市の決定の不当性を訴えました。結果は、市議会与党が半数を占める監査委員会から請求棄却の決定を出され、この問題は、住民訴訟も視野に入れて今後の検討課題になっています。

また、非常口工事が1か所だけ開始されていない麻生区の片平地域では、工事車両のための取り付け道路沿線に住む住民約20世帯が、工事用道路の建設に反対して川崎市に請願を行い、2年近くJRとの粘り強い交渉を続けてきています。しかし、10年も続く工事車両のための生活環境悪化に耐えられず、他に転居を決める住民も出ており、この事業の企業利益優先、住民生活無視の本質が露わになっています。

私たち川崎・町田の沿線住民は、リニア事業の本質をもっと市民に知らせるために今後も毎月の街頭宣伝、地域へのポスティングなどを継続していきます。

ここが問題！リニア新幹線

2019. 8. 31 No. 70 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

市監査委員会がリニア残土利用の川崎港・東扇島埋立事業の監査請求を棄却～市の主張を認め、市長に裁量権逸脱はないと判断

6月26日、かわさき市民オンブズマンと、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会の共同代表の天野捷一、山本太三雄、矢沢美也の3名が、6月26日、川崎港・東扇島堀込部土地造成事業で工事業者に支払われる80億円の支出を返還ないし中止するよう市に求める監査請求書を川崎市監査事務局に提出した。その後、委員会による請求者と市港湾局の意見聴取が行われた。



そして、8月23日に市監査委員会は4人

の委員による監査の結果、東扇島堀込部土地造成事業は、「無理な理由で水面を埋め立てるのはリニア残土の処理のためである」との請求人の主張を否定し、「JR東海による200億円の拠出は市にとってメリットであり、造成後市が出費する40億円も採算性が確保できるので問題はない」と認定し、東扇島堀込部の埋立てについては「当初から一般廃棄物の処分場として位置づけられていない」、「現在の浮島の埋立ては2053年まで続けられ、その後も拡張の計画がある」として、「当面新たな埋立地を造成する必要はない」とする請求人の主張を退けた。そして、監査請求を棄却する判断を下した。

川崎港の将来的な発展について、具体的、客観的なデータを示されない港湾局の主張を丸呑み。見通しのない「完成自動車輸出の伸び」「倉庫建て替え用地の不足」

川崎市は昨年3月20日、JR東海との間で、川崎市宮前区のリニア新幹線梶ヶ谷非常口から搬出される140万立方メートルの大深度トンネル掘削土を東扇島の海面約13ヘクタールの埋立てに使用する協定を締結した。造成使用200億円はJR東海が支出し、造成後の維持・管理費用40億円は川崎市が負担することになった。東亜建設・あおみ・不動テトラ共同事業体が工事を受注し、昨年9月から護岸工事が行われている。市港湾局によれば、JR東海は昨年5月31日に126億円余り、今年5月31日に188億円余りを川崎市に支払っている（港湾局提出資料）。市は完成自動車輸出時の待機場と、民間事業者の仮倉庫建て替え用地として造成後活用すると説明しているが、将来的に自動車輸出や倉庫の建て替え用地が不足する可能性はほとんどない。その証拠に港湾局の主張や資料を見ても、どちらの利用の拡大についても収入状況など金額的な記述が全く見られない。今回の判断は、造成が終わっても、川崎市として事業の採算性は全く期待できないとする請求人の主張に具体的に答えていない。

リニア残土の処分について、JR東海は経費の関係で排出場所からできる限り近隣の場所がいいと考え、それに応じて市港湾局が埋立計画を前倒して残土の処理場を提供したものであり、監査委員会が事業の推進についての手続きに誤りがなかっただけで済まされない。海面のないリニア沿線各地ではJR東海が山間部の沢や谷にリニア残土を埋め立てようとしており、長野県や岐阜県では環境破壊につながるとして住民の反対にあっている。埋立ては川崎市がJR東海への助け船を出したものだ。

東扇島堀込部埋立事業に関する請求人、港湾局の主張と監査委員会の判断

請求人の請求理由	請求人	市港湾局	監査委員会
埋立ての必要性	40億円という多額の税金を要する。東扇島は一般廃棄物の処理場のため埋め立て用地として残されていた。	40億円は市税収入で賄うのではなく港湾整備事業会計である。東扇島の埋立ては一般廃棄物に限っていない	必要性にある目的のため埋立造成が必要となっており請求人の不必要な事業という指摘は当たらない。
埋立ての緊急性	一般廃棄物の減少で埋立目的を急ぎよ変更し、リニア残土の埋立てをすれば、貴重な埋立可能水面を失う。	浮島の埋立ても2053年まで継続される目的であり、埋立海面を失うものではなく、コンテナ用地は拡大する	東扇島堀込部は当初から一般廃棄物の処理用地とは位置づけられていない。貴重な海面を失うことではない
川崎市と市民へのメリット	JR東海に便宜を図るだけで川崎市民にメリットない。240億円をかけて造成しても採算がとれる可能性ない。	川崎港の整備、充実のために東扇島埋立事業は重要であり、採算性も確保したことで議会も承認している。	事業費240億円のうち200億円をJR東海が負担することは市にとって大きなメリットである。
コンテナ用地拡大の必要性	市は貨物取扱量が40万TEUまで拡大するとしているが、13万に過ぎない。輸出・輸入とも物資に偏りがある。	平成4年3万8千TEUが同30年には13万4千TEUと3.5倍に。港湾施設の使用率は年間98%になっている。	貨物量取扱量は港湾審議会や交通政策審議会の審議を得て適正に設定されている40万TEUに達する可能性有
完成自動車輸出の増大の予想	輸出量は延びているが、台数や金額がばらつきがあり、新たな待機場が必要という状況ではない。スバル頼み。	完成自動車輸出は川崎港の強み。主体はスバルだが同社は川崎港を重要視。長期、短期とも待機場は不足。	完成自動車の近年取扱量は近年減少傾向にあるものの、港湾計画目標年次の設定値を上回り回復傾向。
倉庫立替用地の需要	川崎港は埠頭の90%が民間企業の土地であり、5年前の安直な需要調査に代わる需要調査が行われていない	ファズ物流センター、東扇島地区への企業進出は積極的である。建て替え用地不足での企業の撤退を防ぐ必要	京浜港における川崎港の機能として、冷凍・冷蔵倉庫を含めた倉庫群の集積を活用し、輸入貨物の拠点になる。
リニア残土処理のための埋立て	港湾計画の変更はリニア残土処理地探しと軌を一にしており、東扇島をリニア残土で埋立る計画だった。	リニア残土の処理が必要なJR東海の申し入れで協定が締結されたものであり、契約手続きに問題はない。	トンネルや道路整備で東扇島への集積が想定されており、不必要という請求人の主張は当たらない。
<結論> 建設残土について、環境コスト、設備維持コストの増加等による採算割れのため各地で処分場が廃止されている。そのため、JR東海は東扇島堀込部の海面が開いていることに目をつけ、川崎市に対し残土の受け入れを要請した。JR東海にとっては大変な助け船となるが、川崎市民にとっては何もメリットがない。川崎市がリニア残土による埋立を進めることは40億円という税金をつかって、私企業に便宜を図り市民をないがしろにする行為であり、行政の公平性を大きく欠く行為である。	<結論> 本件事業を推進し、土地利用を図っていくことは市にとって公共性の高い事業であることから、「JR東海に便宜を図るだけで、市民に利益はない」という主張は当たらない。基盤整備事業は地方債で調達し、)資料・使用料で年間3億円の収入がある。	<結論> 本事業の実施を決定し、工事請負契約及び委託の費用を支出した市長の判断について、その基礎とされた重要な事実を誤認があると社会通念に妥当性を欠くとは言えず、上記裁量権の逸脱または濫用が認められないので請求を却下。	