

残土問題発生背景と諸問題

武田篤夫〈道路局主幹〉

一 残土問題発生背景

都市の生成、発展過程においては諸公

共土木、建築工事が必要であり、これに伴って残土が発生することは必然的な現象といえる。とくに、本市では急激な都市化に伴う公共、公益施設の整備がいまなお強く要請されている現状で、これに対処するため、市民生活に直結する各種の事業が鋭意実施されており、これら下水道、道路、水道、地下鉄、学校等の建設工場の必要性はますます高く、その工事により発生する残土は、事業の進捗とともにさらに大量化することが予測されている。

従来、これらの発生残土は、本市以外の公共事業主体及び民間事業主体による工事によって発生する残土もあわせ、市街地内やその周辺などで埋立てに使用されるなどして、工事請負人の自由処分任されていたが、国の高度経済成長政策による周辺の急速な市街化の進行と、これにより残り少なくなった緑地の保全な

どの見地から、今日では、残土等の処分を自由処分のまま放置できない情勢となつてきており、何らかの対策が必要と考へられている。

残土の発生する工事を事業主体別に分類すれば、本市による公共事業、本市以外の公共団体（国、県、各種公団、公社等）による事業、その他の公益企業による事業、民間による事業などの別があるが、これらの残土発生源となる工事のうち用地造成工事などについては、設計により排出土量を抑えることはある程度可能と考へられるが、下水道、上水道、地下鉄、ガス、電話ケーブル等の地下埋設構造のものの工事では、構造物容積分の土量は最低限残土として排出せざるをえない。しかも、それぞれ平均的な工事の規模が異なり、その深さ、土質等にも差があることが多く、残土問題を考察する場合には、このような前提をふまえ、市工事業全般にわたる広範囲な検討が必要である。

当面は、このような残土問題発生背景をふまえて、とりあえず本市の公共事

業に伴って発生する残土問題について考察することとした。

二 残土処理処分の実態

本市事業による残土の処理処分方法には、自由処分、指定処分（工事発注局が指定またはあつ旋した処分地への処分）があるが、本市公共事業に伴い発生する残土については、一部の臨海部埋立て地への指定処分を除いては、工事請負人による自由処分が一般的である。

本市水道局が一部工事を限定して実施した残土処分実態調査（昭和五〇年度上半期分）によれば、表一に示すように鶴見区、金沢区に代表される臨海部の処分地の受入れ量は全体の約三五パーセントであり、その他の区によって代表される内陸処分地の処分量は全体の約六二パーセントを占め、残りの約三パーセントは市外に搬出され処分されていたことがわかる。このほか、西、中、南、磯子の各区内にはほとんど処分地がないこと、港北、緑、旭、保土ヶ谷、瀬谷、戸塚の

周辺区及びこれらの各区と比較的交通の便のよい神奈川区の場合には何らかの縁故のある土地を中心に、かなり広範囲に処分先が求められている。

この実態調査では、工事が限定されているため、公共工事全体の傾向を示しているとはいえないが、自由処分制によって残土処分を行う場合には、臨海部、都心部、周辺部によって実態がかなり異なっていることは推定できよう。

表一、表二、表三、表四は、下水道局が行った昭和五〇年度工事の抽出調査の結果である。表一は鶴見区、神奈川区、磯子区、金沢区を臨海部として、表二は西区、中区、南区を都心部として、表三は西区、中区、南区を都心部として、表四は残りの七区を周辺部として分類したが、それぞれの性格を代表してその傾向をかなり明らかに示している。

臨海部の工事の場合には、そのほとんどを大黒町地先及び金沢地先の埋立て地まで運搬して残土処分しており、その実運搬距離はほとんど一〇キロメートル未満の場合が多い。なお、水道局調査の場合の神奈川区と、下水道局調査の場合の

表一 1 残土の発生地とその処分先

処分先 区名	発生地 区名	発生地別処分先(%) 各区発生量を100とする。														処分先 区別 受入量 m ³	区別受入量 総受入量 ×100			
		鶴 見	神 奈 川	西	中	南	港 南	保 土 ヶ 谷	旭	磯 子	金 沢	港 北	緑	瀬 谷	戸 塚					
鶴神 中西 港保旭磯 金港緑瀬 戸市	奈西	見川	56 4	3 11	54 39	79 4	8 6	75 15	8 17	2 10	11 10	2 2	— 6	— 2	— 5	— 3	6,900 2,100	20.7 6.3		
		南谷	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	土ヶ	子沢北	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100 400	0.3 1.2	
		谷塚外	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,600 1,900	4.8 5.7	
		子沢北	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,600 4,900	13.8 14.7	
		谷塚外	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,400 400	22.2 1.2	
		子沢北	23 15	27 19	— 4	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2,000 1,100	6.0 3.3	
		谷塚外	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		子沢北	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		谷塚外	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
計		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100					
区別発生量 m ³		3,100	3,400	200	4,800	3,800	700	900	1,100	1,800	200	4,900	5,300	900	2,300	33,400				
区別発生量 総発生量 ×100		9.3	10.2	0.6	14.4	11.4	2.1	2.7	3.3	5.4	0.6	14.7	15.9	2.7	6.9		100.0			

表一 2 公共残土処分の実態 (その1) 臨海部

No.	発生土量 m ³	処分地		実運搬 距離 km	処分費		備 考
		所在地	現況		土捨料 円/m ²	整地費 円/m ²	
1	3,300	大黒町地先	埋立	8	600	—	— 整地費も含む
2	2,000	"	"	12	470	—	"
3	4,500	"	"	13	540	—	"
4	14,600	"	"	陸9 海5-6	450	—	"
5	9,200	"	"	5.5	450	—	"
6	400	"	"	7	2 t車 720	—	"
7	1,200	"	"	6	4~6t車 1,600	—	"
8	500	金沢地先	"	6	同上	—	"
9	2,600	"	"	4	300,000円/月	—	ブル、ダンプのリース料
10	2,900	戸塚区	山林、畑	10	500	—	"
11	2,800	金沢地先	埋立	11.5	—	50	"
12	1,600	港南区	田	15	500	100	作物補償料 200円/m ²

注: No.1~7 鶴見区, 神奈川区
No.8~12 磯子区, 金沢区

注: No.1~7 鶴見区, 神奈川区
No.8~12 磯子区, 金沢区

金沢区の例から、比較的近距离に臨海処分地がある場合でも、交通の便の悪い場合には、便のよい内陸部に処分されている場合もあることがわかる。
都心部の工事の場合には、水道局の場合は大黒町地先、下水道局の場合には金沢地先の埋立て地をそれぞれ主な処分地としており、実運搬距離は一〇キロメートルを越すものが多いことを表一三では示している。なお、水道局、下水道局で主

表一 3 公共残土処分の実態 (その2) 都心部

No.	発生土量 m ³	所在地	現況	km	処分費		備 考
					土捨料 円/m ²	整地費 円/m ²	
13	300	市外	農地	18	1,060	—	— 整地費も含む
14	1,100	金沢地先	埋立	14	—	300	"
15	30	大黒町地先	"	—	—	—	"
16	50	港北区	農地造成	6	500	—	— 仮置場旭区
17	100	保土ヶ谷区	荒地	10	500	—	20土質制限なし, 雨天不可
18	4,500	金沢地先	埋立	8	—	500	— 平均 雨天不可多し
19	6,800	"	"	15	—	500	"
20	1,900	港南区	荒地	4	500	100	— 薬液混入不可, 大型禁止
21	—	金沢地先	埋立	9	—	800	"
		"	"	15	454	60	"

な処分地が異なるのは、工事場所と交通の便の良否によるものと推定される。
周辺部の工事の場合には、臨海処分地まで運搬されることはむしろ少なく、手近かな所から、市外の農地、山林などで広範囲にその処分先が求められており実運搬距離もまちまちである。
いずれの場合にも、土捨て料、整地費などの処分費に相当額を必要としていることが、この調査では明らかである。ま

表一 公共残土処分の実態 (その3) 周辺部

No.	発生土量	処分地		実運搬距離	処分費		備考
		所在地	現況		土捨料	整地費	
22	9,400	港北区	田	4.5	400	150	
23	3,800	"	"	8	600		
24	500	大黒町地先	埋立地	—	540		
25	2,100	市外	谷畑	20	600	600	ブルによる整地
26	3,100	緑区	山林	6		400	"
27	3,200	金沢地先	埋立地	12		300	
28	60	港南区	畑	6	500	100	その他補償料 100円/m ²
29	2,900	旭区		8	200		
30	3,400	保土ヶ谷区	山林	2	100,000円/月	ブル常備	雨天時不可
31	1,900	戸塚区	"	10	70,000円/月	"	造成地の不足土
32	2,400	市外	農地	10	800	100	
33	800	"	"	13	650(良質土)		整地費を含む
	1,500	"	"		1,000(シルト)		"
34	1,600	瀬谷区	山林	1	327	625	
	1,600	戸塚区	"	9		200	
35	1,900	瀬谷区	"	0.1	200	264	
	1,900	雑	地	3	200	264	

た、運搬距離よりも、効率のよい運搬が確保できる搬入路のあることが、自由処分の場合の処分地選定条件となっているようである。

なお、この処分費は調査票に記載された数値をそのまま採用したので、同一の処分地でも処分費に差違のあるものも見受けられる。

図一は、本市が昭和四八年度に行った抽出調査の結果から、処分地確保者別

の残土処分量の比率などを示したものであるが、総量の約六〇パーセントが一次・二次等下請業者が確保した土捨て場に処分されている。また大半が山林、農地などを対象に残土処分が行われ、とくに畑地造成という名目で水田等の農地が埋め立てられており、無秩序な埋立てによる道路、水路の破損や、不良農地化するなどの問題も発生し、災害の危険等の多いこともあって、元請業者の責任の明確

表一 公共残土発生予測局別集計

局別	年度 (単位千m ²)		
	51~55	56~60	合計
環境事業	660	50	710
都市開発	880	260	1,140
道路	3,640	1,760	5,400
下水道	4,890	9,070	13,960
水道	1,580	1,670	3,250
交通	1,250	1,870	3,120
教育委員	1,350	830	2,180
消防	20	10	30
計	14,270	15,520	29,790

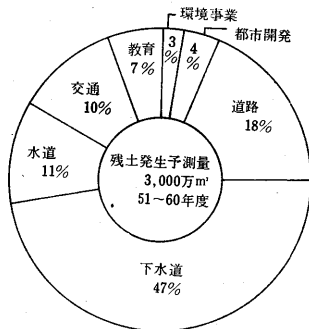
公共事業に伴う残土発生量の調査は厳密に行われたことがなく、工事の時期や対象工事による違いもあって、調査を行ったとしてもその結果は推計の域を出ないことが予想される。しかし、長期的な見通し

三 残土発生量の予測

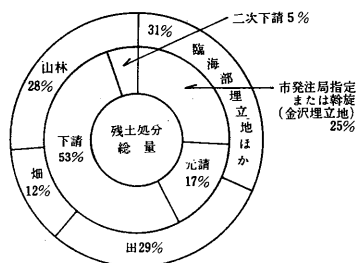
化と行政指導を徹底して行うことが必要といわれる原因となっている。

いずれにしても、都市周辺の開発、市街化などにより、農地、山林を主体とした内陸依存型自由処分を今後も継続することは、ますます困難になると予想される。従って、無秩序な処分を根絶し、計画的に処分地を設定するなど、指定処分制による残土処分の促進が今後、必要であり、重要な課題であると考えられる。

図一 局別公共残土発生予測量 (51年5月)



図一 残土処分地確保者別日別残土処分量割合



もとに、計画的な対策を確立するため、本市公共事業の今後の残土発生量を把握する必要があったので、本市残土処理対策協議会長期対策部会が行った調査をもとに、若干の修正を加え、長期予測を行った。その結果を表一五、図一二に示す。

残土の発生量は、多様な発生源となっている各種公共事業の消長によって大きく増減することが予想されるが、一般に

表一 6 公共残土発生予測区別比率

区別	年度	51~55	56~60	51~60
見川		4%	2%	3%
奈		6	3	4.5
神西		3	1	2.5
中		6	1	5.5
南		4	1	5
港		5	1	7
保		6	5	7
旭		7	10	8.5
磯		3	3	5
金		6	5	8
港		17	21	15
緑		10	7	6
瀬		5	21	7
戸		18	26	22
計		100	100	100

これらの公共事業は、経済、社会情勢等により大きく影響されるので、これら残土発生量の将来予測は極めて難しいといえる。しかし、必要上から大胆に予測を行ったものが表一五に示すものであり、各種公共事業の各五年指標及び長期計画に策定されている事業量に基づいた数値を、最近の財政事情、事業の進捗状況等を勘案して修正しながら推定したものである。この発生量は、公共工事が現在のような形で行われることを前提としており、発生を抑制することや減量を図ることなどは考慮されていない量である。

図一は、表一五に示す六〇年度までの本市公共事業に伴う発生残土総量に占める事業局別割合を示したもので、下水道局、道路局及び水道局の三局で、全体の七五パーセントを越える量となっている。この三局の工事から毎年度一定量以

上の残土が、必ず発生すると予測されるので、この量のは握と対策が本市残土対策の中心となる。なお、交通局の地下鉄工事による残土も相当量になると予測されているが、工事が限られた年度に集中するため詳しい予測は極めて難しい。

表一六は公共残土の発生予測量の区別分布を、前期五カ年、後期五カ年、全体の一〇カ年それぞれの発生総量に対する百分比で表わしたものである。前期は港北、緑、戸塚の各区、後期は旭、緑、戸塚の各区に公共工事の重点があつて、残土の発生が周辺区に偏ることが予測されている。これは、下水道局の場合には、下水処理場の建設、都市河川の改修工事など、大量に残土を発生する特定の工事の施行場所によって重点が移るためであり、道路局の場合には、高速道路、環状線などの重点路線の位置と、その重点整備区間によって主な発生地が移動することがその一因と考えられる。

四 残土処理処分対策

(一) 残土対策の方針

本市で発注する公共工事から発生する残土については、工事を請負った建設業者の自由な処分に任せられており、現在工事の設計に当っては、工事現場から処分地までの運搬費に限って工事費中に積

算している。運搬距離は工事発注局によって多少の相違があり、旧市街地の場合は四キロメートル、それ以外は六キロメートルの範囲で、処分費は自由処分のため積算の対象としていない例が多い。

しかし、この範囲内で適正な処分地を確保することは現在では不可能に近い。このことは、表一四に示す下水道局の調査結果からも明らかであり、また残土運搬費のほか、土捨て料、整地費等の処分に要する経費が大幅に必要となつていくことも事実である。

このため本市としては、適正な処分が行われるよう、実態に即した運搬費を積算するとともに、今後は処分費も積算の対象とする方針である。なお、この方針によって本市公共工事の経費増が必然的に伴って、事業量が圧縮される結果となると思われるが、適正処分のためには、このような支出は惜しまないという考え方が基本的には中心となつている。

また、工事費の中に処分費を積算する以上は、比較的低コストの処分が可能でなければならない。そのため条件のよい処分地を選定し確保する必要がある。できるだけ早い時期に残土処分を自由処分制から指定処分制に転換することも必要である。このようなことが今後の残土対策の当面の目標であろう。

市が何らかの形で処分地を確保して指

定処分制に転換するまでには、ある程度の準備期間が必要である。その間でも、不適正な処分が行われまいよう、市が発注する工事について、請負人に対しその責任の所在を明確にシトラブルの発生等を防止するため、請負人などが確保した処分地であっても、適法な処分地であり適正な処分が行えることを確認し、その上で市が公共工事の処分地として承認する承認処分制をとることによって、当分の間の残土処分を自由処分制にかえて行うことも考えられる。このため、工事発注局が請負人に残土等処分計画書の提出を求め、処分の実態を把握し、その監督を厳正に行うほか、適正処分の確認と指導を行うため、関係局共同で監視パトロールを実施するなど、本市の指導体制を強化すること、請負人が不適正な処分を行った場合、その責任の所在によって必要な措置をとることなどが考えられているが、できるだけ早い時期に、これらようなものを作成する方針となつている。

(二) 内陸処分地の選定

本市北部及び西部の港北、緑、旭、戸塚、瀬谷の各区における残土発生量は本市全体の約六〇パーセントと推計されており、発生量からもまた運搬上からも、今後内陸部に処分地を確保すること、及

表一七 各別処分地別残土処分費比較

処分地別 区別	臨海 1		臨海 2		環境 1		環境 2		内陸		民間 1		民間 2		民間 3		
	運搬距離 km	処分費 円	運搬距離 km	処分費 円	運搬距離 km	処分費 円	運搬距離 km	処分費 円	運搬距離 km	処分費 円	運搬距離 km	処分費 円	運搬距離 km	処分費 円	運搬距離 km	処分費 円	
見川	5	840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
鶴神	7	950	16	1,270	5	3,710	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
奈西	9	1,070	12	1,030	8	3,940	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
中南	12	1,290	12	1,030	11	4,060	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
港保	14	1,430	9	810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
土谷	17	1,530	9	810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	3,470	
旭	8	1,070	12	1,030	8	3,640	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,470	
磯金港	15	1,430	18	1,380	6	3,830	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
緑	15	1,430	8	810	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4,070	—	—	
瀬戸	19	1,640	20	690	4	3,710	—	—	—	—	—	—	12	4,640	12	3,690	
谷塚	—	—	15	1,170	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
							6	3,830	—	—	—	—	—	—	—	—	—
									2	460	—	—	—	—	—	—	—
											2	4,070	—	—	—	—	—
													3	4,070	—	—	—
															6	3,350	—

表一八 内陸処分地別直接工事費の試算

No.	用地面積 ha	受入れ量 万m ³	進入路整備費 千円	流末水路整備費 千円	直接工事費		処分料 円/m ³
					計 千円	1m ³ 当り 円/m ³	
1	6.5	13	22,000	97,500	119,500	920	2,000
2	11.3	50	110,000	173,100	283,100	570	1,400
3	3.6	7	104,000	159,000	263,000	3,800	6,200

注：処分料＝1m³当り直接工事費＋運営費＋金利等
 運営費＝1m³当り500円と仮定
 金利等＝直接工事費の50パーセントと仮定

必要と考えられる。また、表一七は、残土処理処分の経費を各区分ごとに試算し比較したものであるが、この表から、現時点で最も経済的な処分が行える用地を選ぶとすれば、現有の処分地まで一〇キロメートル以上の運搬を必要とする区は、西、中、保土ヶ谷、旭、瀬谷、戸塚の各区であり、周辺区に対して内陸処分地が是非とも必要なこと、それも三方面に必要なることを裏付けている。

また、残土処分のためには、運搬距離よりも効率のよい運搬が確保できることがより重要と考えられる。従って処分地は、それぞれ方面別の工事箇所から、渋滞の少ない道路を経由して連絡する搬入路の選択ができる場所であり、幹線道路沿いで、周辺の土地利用等に与える影響も少なく、下流の水路整備などの関連工事費を余り必要としないようなところが望ましい候補地の条件といえよう。

表一八は、残土処理対策協議会当面对策部会が、内陸処分地の候補地について必要と考えられる直接工事費を試算したものに若干の修正を加え、運営費及び金利等を加算したものである。この費用を残土受入れの際の処分料として回収することにより、収支のバランスをとると仮定するならば、少なくとも一立方メートル当り千円をこす処分料となる。従って、規模の小さい処分地では、コスト面

から実際の運営は難しく、採算に乗らない結果となろう。また、近い将来年度における残土発生量を方面別に推定すれば、港北、緑区方面では約四〇万立方メートル、保土ヶ谷、旭区方面では約三〇万立方メートル、瀬谷及び戸塚区方面約六〇万立方メートルになるといわれる。方面別に、少なくとも一〜二年間分の残土の受入れが可能な処分地を一箇所は確保することを前提にすれば、最低の面積が五万平方メートル以上の用地は必要と考えられる。

これらが内陸処分地を選定する場合の必要条件と考えられるが、候補地の情報があつて、始めて選定作業にかかれるので、数多くの情報提供が待たれるわけである。できるだけ早急に候補地の検討を重ねて、近い将来、内陸処分地を数カ所設定するまでにこぎつけたい考えである。

(三) 臨海処分地の計画

本市周辺部の都市化の現状からして、今後内陸部に大規模な処分地の確保は極めて困難な状況にあるので、臨海部埋立てによる処分地の計画的確保も必要と考えられる。

現在、臨海部の埋立て事業として、都市開発局による金沢地先埋立て事業、港湾局による大黒ふ頭建設事業が施行中で年間一五〇万立方メートルの残土の受入

れが行われている。このほか、本牧地先廃棄物埋立て等が残土処分を一つの目的として計画され着工が予定されている。

長期的展望のもとに今後の発生量を考察すれば、これらの事業以後の埋立て計画についても策定する必要がある、その時期でもありと考えられるが、このような計画の策定に当たっては、限られた貴重な水面でもあるので、環境問題に対する慎重な配慮が必要なことはいまでもない。

(四) 都市施設建設での対策

本市公共事業から発生する残土の長期的処理、処分の方策として、内陸部などの都市施設建設の際、可能な限り残土の受入れを行うことも考える必要がある。

とくに、公園、緑地などの計画に当たって、その中に人工の築山や起伏などを取り入れるとか、学校や公共施設の計画に当たって、グラウンドや施設用地の地盤高を一〜二メートル程度高めるなどのことは可能と思われる。このような方法により、多少なりとも残土受入れを行うことによつて、処分地の不足を一日でも先に延ばす努力も必要と考えられる。例えば、海の公園全体の計画地盤高を平均四メートル高めたとすれば、面積七〇ヘクタールの敷地に三〇〇万立方メートル（全市発生残土の約一年分）の残土が受入れ可能と

なる。

(五) 減量化と再利用

発生残土の予測量は、将来計画を勘案しながら、公共工事の土工事及び残土処分等が現状のまま行われることを前提として推定したことは前に述べた。これらの対策にはこれまでの処分地対策だけでは十分ではなく、できるだけ発生量を抑制することと、減量化を徹底して行うことが一方では重要である。

この減量化を図る方策の一つとして、道路埋設物の埋設時における掘削発生土を埋戻し土として再利用することが考えられる。このため、一たん掘った土をもと通り締った土にすることが必要で、在来から、相当の締固めを相当の期間と手間をかけて行い、再使用していた長い実績があったが、現在では、土工事も手間をかけることを避ける傾向が強くなり、早期に路面復旧し交通に開放することも要求されるため、このようなことは殆んど不可能となり、締固めの容易な山砂を別に入れて埋戻しを行っている例が多いが、発生土を再利用することが全面的に可能であれば、この種の工事から発生する残土は六〇パーセント程度減ずるといわれている。このため、生石灰、消石灰、セメント等による安定処理の必要が考えられるが、土質、施工方法及び荷重等の要

素に対応した安定処理の基準、標準的な方法等を、現場でできる土質の簡単な判定方法とともに定める必要がある、室内分析と試験、特定現場における試験工事とその追跡調査を行うなどデータの蓄積と新たな技術開発などによって、再利用の促進を図ることが課題である。このことには、残土を資源として再使用するにと、山砂の使用を節約するという一石二鳥の利点が考えられるので、各局の技術力を総合して促進する必要があると考えている。なお現在、道路局、下水道局、水道局、港湾局などによって、独自に試験工事が行われているがこれらも総合して一つの成果にまとめる方針である。

道路交通量の増大と重量化に伴って、最近では道路舗装の改良と補修等の工事が激増しているが、舗装の表層、めくり等は、産業廃棄物としてその輸送や処分には法規制があって、放任できない。しかし、これも再利用される場合には廃棄物ではなく資源として考えられる。従って、舗装の表層を含む掘削土の一部を、選別加工して上層又は下層路盤材として再利用することが可能であるならば、舗装工事から発生する残土は五〇パーセント程度減ずるといわれ、このほか、処分によらない適正使用によって問題の解決が図られるという効果もあり、さらに新しい路盤材の使用が節約できる利点もあって、近

い将来具体化しなければならぬ課題となっている。その段階では全市を数ブロックに分け、選別加工と再利用のための作業基地を設けることが考えられ、具体化も近いと予想される。なお道路局では試験プラントの設置、試験工事とその追跡調査を実施中で、検討の最中である。

五 おわりに

残土の処理処分は、本市だけではなく首都圏に共通の問題であり、国、都県関係市等で情報交換、対処方法の協議等も必要と考えられる。本市残土処理対策協議会では、このような情勢をふまえてさる七月二十二日、市中発生残土の実態と諸問題について「残土白書」の形で公表し、この問題に対する本市の考え方と今後の方針について明らかにするとともに広く関係者や市民の協力についても訴えかけを行った。この秋には、国によって残土を含む建設廃材の処理処分についての実態調査が行われると聞く。将来は、詳細な調査結果が得られ、対策の大幅な前進も考えられる。本市の残土対策も、この白書から一歩でも二歩でも前進しなければならぬと考えるが、この論文では、白書にもられた諸問題の背景について、若干の調査資料を添えて、現状について補足説明を行うにとどめた。