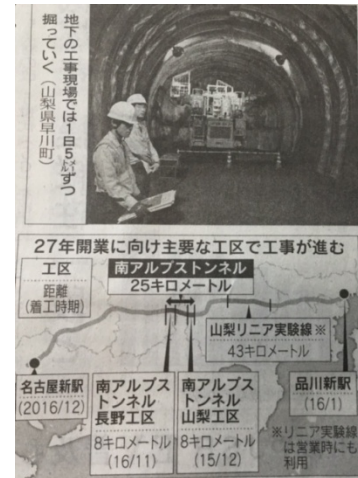


リニア開業へ 難路 10 年

標題は日本経済新聞 8 月 24 日朝刊「ビジネス TODAY」。南アルプストンネルのリニア最難関工事現場を取材するが、どれだけ環境にものすごい負荷をあたえるかの指摘はない。名古屋駅の用地取得についても、そこに住む住民について触れていない。日経らしいと言えば、日経らしいが。世紀の大規模プロジェクト・リニアについて情報が少ないので、抜粋して紹介しておきたい。



JR 東海はリニア中央新幹線の最難関工区の一つ、南アルプストンネルの工事現場を 23 日報道陣に公開した。かつてない深さで山岳地帯の地下を掘り進む難工事が続くが、2027 年を目指す開業までの難所はここだけではない。基本計画決定から 40 年以上かけて着工にこぎつけたリニア新幹線。あと 10 年で開業できるのか。

南アルプストンネルは山梨、静岡、長野の 3 県にまたがる全長 25 キロメートルの巨大トンネル。有江喜一郎山梨工事事務所長は「様々な地層があり、常に予測しながら掘り進めなければ」と工事の難しさについて語った。

地表からの深さは最大で 1400 メートルほど。上にそびえる山の重さがトンネル全体に強い圧力をかけ、どこからわき出てくるかわからない地下水への対処も必要になる。JR 東海が真っ先にこのトンネルの工事に着手したのもその難しさゆえ。ただ今進めているのは前段階の工事。新幹線が実際に通るトンネルの工事が始まるのは「今年度中の予定」(有江氏)だ。当初の説明からすでに 1 年以上遅れている。

JR 東海がリニア新幹線に着工して約 2 年半。唯一工事を始めていなかった静岡県でも 6 月に工事の見積りの公募が始まった。だが、難所は山岳地帯のトンネルだけではない。関係者が不安視しているのが新たにつくる駅の用地取得だ。

とくに難航が予想されるのが名古屋駅。地下に長さ 1 キロメートルほどの駅をつくる予定で、2 万 3 千平方メートルの用地が必要になる。対象地区には雑居ビルや店舗が並び、約 120 人の地権者がいるとされる。条件提示などを進めているが、難しい交渉になるとみられている。

5 兆 5 千億円に上る事業費の確保にも不安はある。3 兆円は財政投融资で調達し、2 兆 5 千億円は自己資金を中心にまかなう予定だが収益源の東海道新幹線の好調がいつまでも続く保証はない。人手不足による工事費上昇の懸念もある。工期が延びれば人件

費などのコストも膨らむだろう。

開業から 50 年超の東海道新幹線は老朽化対策の大規模補修に毎年 300 億円以上かけている。老いた新幹線への依存を減らすため踏み切ったリニアのプロジェクト。柘植康英社長は「厳しい工程なのはわかっているが、全力をあげて取り組んでいる」と強調する。27 年開業へ難路を駆け抜けられるか。時期が延びれば経営のリスクも高まっていく。

名古屋駅西の用地取得予定地にも、「定点観測」に行かなくては。リニアについては、とにかく情報が少ない。メディアも JR 東海に遠慮がちな傾向がみられるのではないか。日本の国土や国民生活に重大な影響を及ぼす巨大事業であり、足もとからのきめ細かな取材、情報提供を期待したい。

(2017 年 8 月 30 日)