

リニア混迷

写真は大阪日日新聞 11 月 20 日。「27 年開業」募る危機感という見出しで、静岡県と JR 東海との対立などを報じている。名古屋にいた頃、JR 東海の拙速で強硬な姿勢を見てきたので、この段階のリニア混迷に注目している。抜粋して紹介したい。

リニア中央新幹線を巡る混迷が収まらない。環境対策が不十分として着工を認めない静岡県と JR 東海との対立解消へ国土交通省がようやく動き、3 者協議を本格化させようとした矢先、川勝平太静岡県知事が突如国交省を批判。調整は白紙状態となり、同社が予定する東京・品川—名古屋の 2027 年開業にともった「黄信号」に関係者は危機感を募らせる。

リニアの静岡工区は全長約 25.0 ㎞の南アルプストンネルの約 8.9 ㎞にすぎず、駅もできない。県が問題とするのは、トンネル掘削による大量の流量減少だ。

大井川では戦後にダムや水力発電所の建設が相次ぎ、塩郷ダムの完成後に川の上流で土砂堆積や水害、下流では水枯れが発生。反発した住民が 1980 年代、県や町を巻き込み、激しい「水返せ運動」を起こした。こうした背景があり、減った全量を川に戻すと JR 東海が表明してからも、説明が二転三転しているとして県は納得しない。

リニアは東京—名古屋の沿線各都県で建設が進む中、静岡県内のみ本格着工ができていない。ただ「静岡問題」以外にも課題は残る。その一つに権利関係が複雑な名古屋駅周辺の用地買収がある。

JR 東海は当初、18 年度中に買収を終えるとしていたが、今年 11 月現在、駅西側で 2 割弱、東側で 4 割弱が未買収。工事が出る約 5700 万立方メートルの残土の処理先も大部分が決まっていない。(写真下 2 枚は定点観測している名古屋駅西の JR 東海による用地買収地)

それでも同社幹部は「27 年開業に向けた最大のリスクは静岡」と言い切る。工事で河川流域の土地を利用するには河川法に基づく知事の許可が必要となる上、南アルプストンネルはルートの大半が地下のリニアでも屈指の難工事とされる。「早く着工し不測の事態に備えたいが、静岡は 3 年以上も停滞したままだ」と嘆いた。



リニア巡る対立の経過	
2011年	国土交通相が東京と大阪を結ぶ直線ルートでの整備計画を決定
13年9月	JR東海が環境影響評価の準備書で大井川の水量が最大毎秒2トンの減少すると予測
14年3月	静岡県知事がトンネル掘削に伴う湧水全量を川に戻すよう求めた意見書をJRに提出
10月	国交相が着工認可
15年11月	JRが減少分の湧水を戻す方針を決定
17年10月	知事がJRの対応を「誠意がない」と非難
18年10月	JRが湧水全量を川に戻す方針を県に伝達
19年5月	JR東海社長が開業遅れの可能性に言及
8月	工事中の一定期間は技術的に全量を戻せないとJRが説明
10月	国交省、静岡県、JR東海の3者が新たな協議の場設置で合意
27年	東京・品川—名古屋が開業予定
37年	名古屋—大阪が開業予定



(2019 年 11 月 27 日)