

## リニア開業遅れに現実味

写真は朝日新聞12月22日朝刊から。標題の大きな見出しの記事を抜粋して紹介する。品川―名古屋間を40分で結ぶJR東海のリニア中央新幹線が今年、着工5年を迎えた。全長約286<sup>km</sup>のうち7割の工事契約が済み、2027年開業に向け、これからトンネル区間の工事が本格化する。だが静岡工区の「水」や、工事で大量に出る「土」をめぐる問題などが山積し、開業の遅れが現実味を帯びている。

リニア中央新幹線は全長の9割近い246.4<sup>km</sup>をトンネルが占め、「開業まで余裕のない非常にタイトな工事」（金子慎・JR東海社長）だ。これまでに工事契約を結んだ計200<sup>km</sup>ほどの区間のうち、工事が終わっているのは1997年に運用を始めた山梨実験線(42.8<sup>km</sup>)のみ。なかでも南アルプスを貫くトンネル工事は地表からの深さが最大1400<sup>m</sup>に達し、営業中の新幹線直下で進める品川、名古屋両駅建設とともに、最難関工事とされる。

JR東海は、これらの工事に最優先で着手。南アルプストンネルは工期を約10年と見込み、3分割した工区のうち山梨工区は2015年12月、長野工区は16年11月に着工した。ところが静岡工区は17年11月に施工業者と契約したものの、2年以上にわたり本格着工できない状況が続く。静岡県が、トンネル工事で地下水が流出して大井川水系の流量が減ると懸念しているためだ。川勝平太知事は「一滴たりとも譲らない」と述べ、着工の見通しは立っていない。

JR東海の公表文書や環境影響評価書によると、リニアの工事で発生する残土量は5680万立方<sup>m</sup>（東京ドーム約46杯分）で、このうち昨年度までに2%の121万立方<sup>m</sup>が出たに過ぎない。残土は横浜港新本牧ふ頭(600万立方<sup>m</sup>)の埋め立てなどの公共事業に活用されるが、行き先がすべて決まっているわけではない。

全国で訴訟も相次いでいる。2016年から沿線7都県の住民ら700人余りが原告となり、計画を認可した国に取り消しを求める。山梨県では今年5月、ルート予定地の地権者らが工事差し止めなどを求める訴訟を起こした。リニア建設中止を求める裁判は全国初だ。同県内では83.4<sup>km</sup>のうち3割超が地上を走る。原告は高架橋建設で土地が分断されたり、日照時間が短くなったりすると主張している。

リニア計画の環境アセスメントを思い起こす。拙速で杜撰なアセスであり、いま問題になっている環境影響の多くも指摘されていた。大阪万博アセスにも警鐘を鳴らしたい。

(2020年1月9日)



掘削用の重機が並ぶリニア中央新幹線のトンネル工事現場＝11月26日、岐阜県瑞浪市

