

リニア新幹線 この1年 ～ 開通時期の遅れが確定、県内外で様々な事象～

本年も残すところあと僅か。リニアを巡るこの1年を振り返る。

1. リニア工事の遅れが表面化

最初の「異変」は、昨年暮れ12月14日。JR東海がリニア中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その3）及び変更の認可申請を国土交通大臣に提出。工事予算の増額に加え、工事完了の予定時期を「令和9（1927）年」から「令和9年以降」とされたこと。南アルプストンネル静岡工区で着工の見通しが立たないためとの説明があり、一般にもそのように受け止められた感があった。

リニア開業が遅れるかもしれない。そのような話は一般住民にも茶飲み話的に語られていたのだが、本年3月29日国土交通省の第2回中央新幹線静岡工区モニタリング会議において、かつて長野県担当部長であったJR東海中央新幹線推進本部澤田尚夫副本部長は、同静岡工区は2017年度に契約してトンネル掘削等工事で2027（令和9）年開業を予定していたことから、「仮に2024年4月から工事に着手できたとしても、これまで6年4カ月経過したことが（リニアの）名古屋開業に直結する。長野・山梨工区の状況から掘削期間の短縮材料を見つけるのは難しい。これ以上の遅れもあり得る」と報告した（国交省HP）。

これをマスコミが「更にもう10年」「開業は2034年」などと一斉報道したものだが、既に3月から半年以上経過していること、県内の山岳トンネルも当初計画に対して全般に厳しい進捗であることを踏まえると、2034（令和16）年開業もかなり厳しいと予想されるのではないかと。



進捗が見られる喬木高架橋

2. 静岡県知事の交代劇

4月2日、川勝静岡県知事は定例（ぶら下がり）記者会見中、突如知事辞任を表明した。前日の静岡県職員入庁式での訓示の真意を巡る応酬のなかでのことだった。10日川勝知事は辞職願を県会議長に提出、30日後に自動失職。知事選は5月9日告示、同月26日投開票と決まった。

知事選には6氏が立候補。26日の投開票で、前浜松市長の鈴木康友氏の当選が決まった。新知事の動きは早く、6月5日には丹羽JR東海社長と会談。リニア着工に向けての連携を確認したという。

9月17日、静岡県は県内における地質調査（高速長尺先進ボーリング）を容認するとJR東海に通知した。県と大井川利水関係協議会の合意が得られたことによるもの（ANNnewsCH）。山梨工区のトンネル切羽から掘削し静岡県境から316m地点で静岡県の反対により止まっていた。静岡県の専門部会がJR東海のリスク管理を評価し、県境を越えてのボーリング調査を容認した。（同）。

3. 県内リニア本線（トンネル他）の工期延長が明らかに

4月4日JR東海が座光寺高架橋と保守基地の完成が2031（令和13）年度になるとし、2027年を超える工期が出されてきた。川勝静岡県知事の辞意表明を待ったかのような発表であったが、飯田市によると「辞意表明（4月2日）前の3月末には工期が伸びることの発表が予定されていた」（同リニア推進部）とのことだが、タイミングが良かったとは思えない。

4月22日阿部長野県知事と丹羽JR東海社長が会談。知事からは、「リニア開業時期を示すこと、長野県駅に1時間2本以上の停車」などを要望したが、工期目途については、6月（大鹿村）、7月（飯田市）で順次示すとされた。

6月3日大河原地区、6月4日大鹿村での説明会において、南アルプストンネル長野工区は、各工区で2.5年～3年遅れの2028（令和10）年とし、全体の完了を2030（令和12）年。伊那山地トンネル青木川工区は、トンネル掘削工は約2.5年遅れの2027（令和9）年、全体の完了を2029（令和11）年と発表された。

6月23日阿島北地区、6月24日喬木村において、喬木村内の阿島北高架橋（約430m）、阿島トンネル（170m）、壬生沢川高架橋（470m）は、工期を約3年延長の2029（令和11）年度としている。

9月17日切石地区において、中央アルプストンネル松川工区（妙琴公園→清内路）では、本線トンネルは約3年半遅れの2029（令和11）年度。同工区総体の工期は2031（令和13）年と発表された。

9月19日羽場地区において、風越山トンネル黒田工区(黒田非常口→松川)では、黒田非常口施工ヤードから本坑に取り付く非常口トンネル(約1.1km)は令和5年8月の掘削開始から約2割の進捗。同工区の本線トンネル(約2.3km)を含めた全体の工期見通しは示されなかった。

4. 長野県駅(仮称)および駅周辺の見通し

7月23日上郷北条地区、25日座光寺地区、28日上郷地区において、リニア長野県駅(仮称)は、先行して着工した土曾川橋梁設置工事と座光寺高架橋(駅東部)、駅部高架橋区間(駅中央部)、土構造区間(駅西部)について説明があった。工期は駅東部(座光寺高架橋区間)、土曾川橋梁、駅中央部(高架橋区間)が2030(令和12)年度、駅西(土構造区間)が2031(令和13)年度となる。

9月議会リニア推進特別委員会において、飯田市が進める駅周辺整備事業は「JR東海及び長野県と調整を図りながら」としながらも駅北側、駅南側ともに2028(令和10)年度に部分共用開始の予定とした。飯田市は、駅周辺に賑わいを創出する施設の設置を進める方針で、11月25日には「飯田・リニア駅前広場プラットフォーム事業」第1回プラットフォームが開催された。

リニア開通の遅れは社会・経済的に大きな影響を及ぼす。佐藤市長は「リニアに寄りかかり過ぎない」(飯田市長4月1日市年度初め式)として計画全般を見直す方針で、9月には市の総合計画「いいだ未来デザイン2028」基本構想で定める人口ビジョンについて、2028年時点の定住人口を4千人下方修正し、92千人とする案を公表した。

5. 県外の状況

県外に目を転じると、本年はいくつか進捗の知らせがあった。着工が早かった品川駅、名古屋駅は順調に進捗。都度報道陣に公開された。11月9・10日神奈川県駅では「さがみはらリニアフェスタ」が開催され、大勢の人が詰めかけた。工事の駅構内でデジタルマッピング投影やライブ演奏などが行われた。

シールドトンネル工事は、1月15日には川崎市百合丘非常口でシールドマシンが公開。4月8日に第一中京圏トンネル名城非常口(名古屋市)と坂下非常口(春日井市)でシールドマシンによる調査掘進を開始。同日トラブルで中断していた北新川工区(東京都品川区)でも掘進を再開した。10月15日坂下西工区と11月5日北品川工区はそれぞれ予定の調査掘進が不具合なく完了したことが発表された。

反面、岐阜県瑞浪市大湫町^{おおくて}の日吉トンネル(NATM工法)では、トンネル工事により地上部の池や井戸の水位が低下したり枯れる現象が現れ、地盤沈下も観測された。JR東海はトンネル工事によるものと認め、対策に迫られている。

南アルプストンネルで山梨県側から進められる地質調査(高速長尺先進ボーリング)は、11月20日静岡県境を超えた。出水量は極めて少ないという。ところが、12月6日静岡県に入って10m進んだところ、途中の地質のもろい部分が崩れボーリングが継続不能となり調査は中止となった。今後は先進坑を県境まで掘削し、そこからボーリングを再開するという。

6. 静岡県の議論はまだまだ続く模様

静岡県では、大井川の水、南アルプスの環境・生態系への影響を「地質構造部会・水資源部会」、「生物多様性部会」の両専門部会を開催して検討している。「地質・水資源」は18回(概ね3~4カ月毎)、「生物多様性」は14回(同)を数えた。

議論の詳細を取り上げることはできないが、当初静岡県が検討すべき項目(対話項目)として挙げたものについて、「地質・水資源」は28項目中、完了したもの4、途中のもの17、今後行うもの7。「生物多様性」では17項目中、完了2、途中12、今後着手3となっている(静岡県HP)。

静岡県が課題を全部解決して、工事にゴーサインを出すまでにはもう暫くの時間を要するものと思われる。

今後の推移について長野県からも注視することとしたい。



釜無川橋梁工事の現状(12月5日山梨県中央市)。天竜川橋梁ももうすぐこのように

(飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平)