

# リニア関連の最近の動きについて

## 静岡工区で未着工はそのまま

静岡県ではまだ工事が着工出来ておらず、9月13日にJR東海社長のもとで静岡県知事との会談がおこなわれましたが進展はありませんでした。9月7日に、静岡知事は、神奈川県内の中間駅と車両基地、トンネル工事現場を視察。車両基地の建設工事が始まっていないこと、また工期が11年かかること知り、持論の神奈川・山梨間の部分開業も無理で、2027年開業が困難な原因は保守基地の用地交渉を担当する神奈川県の責任だと述べました。6月8日に始まった静岡工区のトンネル工事の南アルプスの生態系への影響についての国交省の有識者会議も報告をだすのに1~2年程度はかかる見込みです。国交省の有識者会議の報告を参考にすが、県独自に設けている専門家の会議の結論にしたがって判断すると静岡知事はいっています。JR東海によれば、静岡工区の工事は7年5カ月かかる見込みですが、トンネルを月当り100m掘れると想定しての相当無理な見込みです。

## もともと「2027年開業目標」はなかった？

神奈川の車両基地の建設に11年かかることは、環境影響評価書(2014年)の資料編の「工事工程」に書いてあります。長野県内の工事であれば、南アルプストンネルは13年かかることになっています。2014年の10月に工事が認可されたので、認可の時点でもう2027年の開業がキビシイものだったといえます。工事工程ではトンネル掘削に10年となっていますが、これはNATM工法で掘る場合のこれまでの平均的な掘削ペース・月当り約60mをもとに計算したようです。しかし2017年に掘削が実際に始まってみると、実際には、約3分の2程度のペースでしか掘れていないのでトンネル掘削の期間は10年が15年にのびる可能性があって、工事完了は2032年に、さらに試運転の時間があるということになります。始めから2027年の開業は空証文だったと疑いたくなります。

27日の大鹿村リニア連絡協議会では、新聞報道によれば、要対策土を変電所の用地の造成に使うこと、アカナギ下の残土盛土の準備工事に来年1月から取り掛かる事以外は、トンネルの掘削状況について、とくに、非常に難工事が予想される伊那山地トンネルの青木川工区についての報告がなかったようです。6月の時点では慎重に調査をしているとの事でした。

## 地下深いところの大断面積のシールド工法は技術的に確立していない

風越山トンネルの東側の上郷工区(3.3km)は直径14mのシールドマシンで平均約70~80mの地下を掘る工事です。9月27日の説明会で風越山トンネルは2025年掘削開始予定とJR東海は説明しています。このトンネルの工事期間は5年5カ月です。すでに着工は1年5カ月遅れていて、今から準備工事にかかっても完成するのは2030年です。

リニアの都市部の大深度地下法適用の工事はまったく進んでいません。東京の品川駅の南の北品川立坑(直径約30m、深さ83m)から2021年10月14日にシールドマシンの掘削が始まったのですが、今年5月に、50m掘り進んだところで動けなくなっていることが公になりました。工事ヤードからも出ていないのです。また8月9日には、春日井市の坂下西工区の立坑では、掘削を始めようとしたらシールドマシンが破損して立坑から出れずにいると報道されました。北品川の場合は、地上から別の穴を掘って機械の前側から修理する必要があり、工事再開は2023年になる見込みで、春日井の場合も相当の遅れが出る見込み。東京の外環道では2020年10月に調布市内で陥没事故が起き現場付近で工

事が停止しているし、4月7日には練馬で機械の破損で工事が止まりました。シールド工法は事前の調査や準備が完全なら効率がよい工法で、直径6m以下の小さなトンネル、浅い土被りの場所では実績を積んでいます。深い場所で大きな直径で掘削する技術はまだ確率されているとはいえにくいようです。広島市の広島高速5号線の二葉山トンネル(1.4km)ではシールドマシンのトラブルが頻発し工期の延長を繰り返しています。

27日の説明会ではJR東海はシールド工法について各方面から情報を集めているところと説明していましたが、都市部のシールド工事の現状からみると、心細い発言です。

## 品川・名古屋だって部分開業、まず短距離で開業が道理

9月7日神奈川県視察後に行ったあとの記者会見の川勝知事の発言：

「実はもうリニアは今の時代に合わない、分散自立型のネットワークである時代に入っているのではないという意見が非常に強いわけですね。本当に今必要なのか、そういう危機感が、新しい生活様式というものが、今のリニアについての再考を迫っているという危機感(あるはずなのに)、きのうのJR東海の金子さんは、使命感はすごいんですよ。造っていかなくちゃならないんだと、名古屋までが開業だと。それを全線開通のごとくに言うておられますけど、それ自体が部分開業であり、大阪まで行くための暫定開業なんですね。従来のビジネスモデルと違うものを考える時期だと。私はそういう危機感を持って、同時に期成同盟会の副会長として使命感を持って、今こういう調査や研究にあえて時間をとってきていると、こういうことあります」(静岡朝日テレビ、9月17日)

「エネルギー問題としてのリニア新幹線」(阿部修治氏執筆、岩波書店『科学』2013年11月号)から

○「筋の良い技術」とは、市場に受け入れられ、多くの経験をふまえて改良され、社会に定着してゆく技術である…トランスラピッド(上海リニア)やHSST(リニモ)は技術的には完成したにもかかわらず、高コストという壁を打ち破ることができず、普及しないまま現在に至っている。わずかに採用された例は、…高コストが許容される特殊な場合で、しかも短距離に限られている。いずれも独立採算事業として成立しているとはいえない。…工学的に率直な方式で開発が先行したトランスラピッドやHSSTですら普及していないのに、より複雑で高コストな技術であるJRリニアが普及できるかどうかは大いに疑問である

## スピードより環境重視が主流

9月20～23日にベルリンで開かれた国際鉄道技術見本市に中国が時速600キロのリニアモーターカーの模型を出品しましたが、2018年から参加していたJR東海は参加しませんでした。出品された鉄道車両の大半が最新技術を駆使して環境性能を高めた通勤列車や機関車で高速車両は従来と比べると影は薄く、時代の移り変わりを感じさせると、伝えられています。

## ワシントンDC・ボルチモア間のリニア

2021年8月に環境アセスメントの手続きが一時停止以後、大きな動きはないようです。

[ 2022年10月2日 文責：飯田リニアを考える会・春日 ]