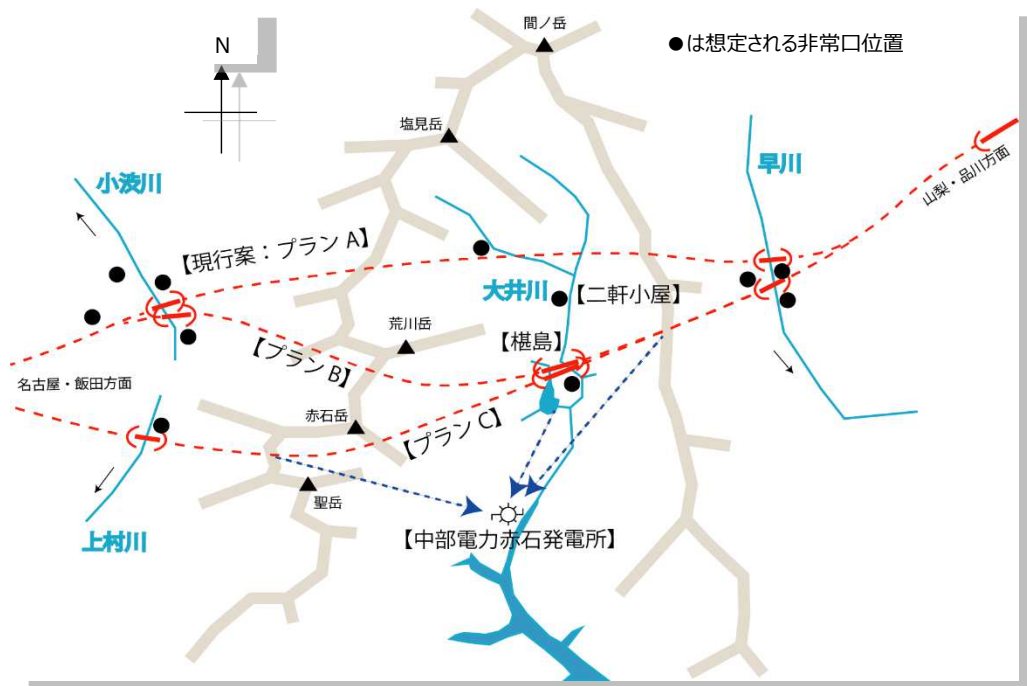


リニアルート変更  
これが、現行より南進の「榎島ルート」2案：  
現状打開策として「たたき台」提案（第5論考）

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2022-11-14 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 戸田, 三津夫 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10297/00029182">http://hdl.handle.net/10297/00029182</a>



リニアルート変更 <sup>さわらじま</sup>これが、現行より南進の「榎島ルート」2案  
 現状打開策として「たたき台」提案 戸田三津夫氏(静岡大)

リニア中央新幹線の南アルプストンネル工事をめぐり、静岡県知事と JR 東海の金子慎社長との初のトップ会談や、その直後の昨年 7 月の川勝知事と早期着工を求める藤田耕三 国交省次官との会談が、いずれも物別れに終わってちょうど 1 年。JR の 2027 年開業延期が事実上決まり、この 1 年、JR は計画の見直し作業に入っているとみられる。そんな中、先の知事選 などを通じて、国際公約の南アルプスの環境保全とリニア計画の両立にはルート変更や、計画中止も視野に入れようとする動きが出始めている。国際公約の遵守と計画とが両立し、しかも JR 側にも受け入れられるような実行可能なルート変更案とは具体的にどんなものか。リニア問題に詳しい戸田三津夫(静岡大工学部)氏に、**具体的に踏み込んだ「たたき台」**として提案していただいた(上の図 1)。なぜ今、ルート変更案か、今号終面に「編集長 論説」を掲載した。

着工後のルート変更、過去にも

川勝静岡県知事は 6 月に四選を果たした直後、リニア中央新幹線(以下:リニア)のルート変更に関及した。これに対して JR 東海は即座に「ありえない」と過敏とも思える反応をした。実際、この「ありえない」はありえない。過去にいくつかの鉄道事業が着工後に予想外の難工事となり、大幅ではないにしろルートの変更を余儀なくされているからである。やはり JR 東海は一貫して古い考え方に捉われていて、

鉄道工事一般の従来の常識「トンネルは掘ってみなければわからない」という立ち位置にあるように見える。であれば、「ありえない」ではなく、「(今弊社からルート変更を言い出すことは、様々な事情から)ありえない」であり、またしても真意が伝わらない「言葉足らず」の情報発信となった。多くの甚大災害を経て、また南アルプスの地質構造と自然環境を考えたとき、現在持ちうる最善の調査検討がなされるべきである。それを欠いている JR 東海の頑なな態度は今の時代にそぐわないし、将来に禍根を

残しかねない。本稿では、なぜかこれまで検討されてこなかった榎島(さわらじま)を經由するルートプラン B(第一案がダメになった際の第二案という意味で広く認知されている用語)として提案する。この代替案にはこれまで指摘された問題を解消するいくつかの利点があると考えている。

着工以前のリニアのルート決定過程では、伊那谷ルート(いわゆる A 案)、木曾谷ルート(同 B 案)、南アルプスルート(同 C 案)が検討され、最終的に C 案が採用された。以前の論考[月刊さなるこ新聞デジタル 2019 年第 48 号および 49 号 文末**編集部注 2**]で述べたように、JR 東海のルート決定理由は従来に比べ特に直線軌道を理想とするリニアの特性を根拠に、C 案が「できるだけ停車駅と減速の不要な経済的なルート」であったと分析した。

しかし、奇妙なことに表向きには A ないし C 案以外は検討されていない。静岡県を避けるためには C 案を少し北進させればよいが、そうすると日本第二峰の北岳直下に近づき静岡県との関係は断ち切れるものの、かえって非常口の設置などに大きな困難が予想されるのでさすがに却下したのであろう。しかし、C 案南進ルートはどうであろうか。本論考では現行案にはない様々なメリットが見出せた南進ルート(榎島ルート)について述べる。ルート検討に際しては、JR 東海が同社リニア関連サイトで公開している資料および国土地理院図(電子国土 Web)を利用した。

#### 編集部注 **トップページの図 1**について

リニア南アルプストンネル南進案地図で、薄茶の線は山の稜線、青は河川を、赤はリニアのルートを示す。

### 現行より南進「榎島ルート」の 3 利点

図 1 に、着工済の現行案をプラン A(着工前検討時の C 案)として、また、南進代替案としてプラン B とプラン C を示した。**プラン B とプラン C は、プラン A にはない以下の利点を有する。**なおルート変更後もすでに着工している山梨、長野工区の資源はなるべく有効利用

できるよう検討した。しかし、残念ながらプラン B では長野工区(天竜川東側)を一部放棄することになる。

(1)大井川源流域の西俣川、東俣川の直下を掘削する必要がなく、上流域の沢枯れのリスクを最小化でき、おそらく源流域への影響は回避できると思われる。

(2)プラン A では静岡工区の非常口から地上までの距離(高低差ならびに水平距離)が長く、しかも山岳地帯のため特に厳冬期では避難に相当の困難が予想される。しかし榎島ルートでは、非常口を人が居住できるより交通の便のよい立地の、しかも地上に設定することができる。

(3)榎島南方約 3 キロには赤石ダムがあり、ダムから中部電力赤石発電所に既設の導水トンネルがある。南アルプストンネルに湧水が発生した場合にそれを大井川に戻すことを考えたとき、赤石発電所に湧水を落とせば発電に使用することもできる。また、発電排水は下流の畑薙第一ダムに入るため湧水流入による大井川本流の水温低下の影響が大幅に緩和される。

### 榎島B案、現行トンネル設計に有利

次頁の図 2 に、現行のプラン A とプラン B について、南アルプスの山々と南アルプストンネルの標高のおおよその関係を示した。現行のトンネル設計をほとんど変更することなく、プラン B では榎島で地上に出られることがわかる。また、県境直下のトンネル標高(いずれも 1000 m 以上)と中部電力赤石発電所の標高約 970m を比較すれば、トンネル湧水の自然流下が可能であることがわかる。ただし現行案でも事情は同じだが、プラン B は南アルプスエコパーク高山生態系の保全地区(核心地域)の直下を通るため、その影響が懸念される。トンネルから土かぶり量が 1000 m を超える遥か上方とはいえ、影響評価については事前に十分な予備調査と専門家による検討が必要であろう。

## 安全の榎島C案、長野工区は放棄

図1にプランCが示してあるが、これは核心地域をさらにできるだけ避けるルートである。プランCを少し修正すれば長野県側の遠山川の谷に出ることも可能で、現行ルートで計画されている長野県側非常口案よりも安全性が高まると期待されるが、プランCではプランBに

### 最後に、現状の膠着状態を打開するために

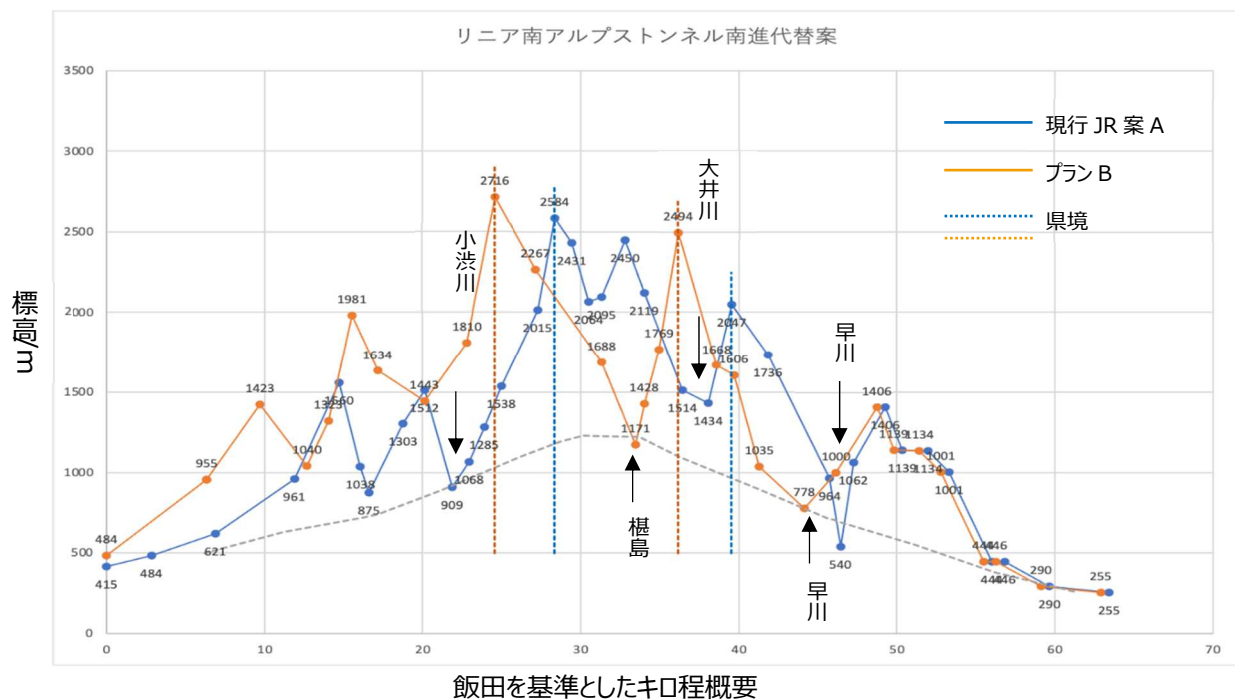
私は地質やトンネル工学の専門家ではないが、現在公開されている情報と便利な地理情報システムのおかげで環境と両立できる建設的な提案を作成することができた。仮に竣工が数年遅れたとしても、本提案が現在の、二項対立化した膠着状況を打破する一助ともなれば幸いである。リニア現行案に対する調査アセスメントが不足であるという指摘が相次いでいるが、再度調査を行う方針になった際の「旧データの破棄」が悔やまれるほどのものでないことも想定される。そうならば「もっけの幸い」となる、やもしれないとも考えて、今、一石を投じた。

も増して長野工区のかなりの区間を放棄せざるを得ない。

### 編集部注 下の図2について

プランAとプランBの路線概要(縦断面)

編集部注 2 希望者には小紙に掲載された戸田リニア論考の「別刷集」をお届けします



発行 月刊さなるこ新聞デジタル 編集部

井上正男 ( 浜松市中区佐鳴台3丁目3-408 )

[yhr01702@nifty.ne.jp](mailto:yhr01702@nifty.ne.jp)

053-489-9189