

南アルプスは大丈夫か？ リニア新幹線を考える

このまま掘らせていいのか トンネル

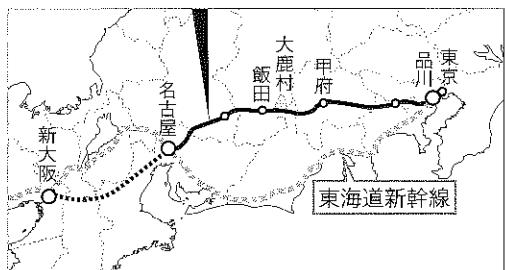
南アルプスの水を抜き、地滑り地帯に残土の山
有志が「リニア新幹線を考える登山者集会」開く



昨年10月に工事実施計画が認可されたリニア中央新幹線は、この冬にも、JR東海が本格的なトンネル掘削工事に取りかかる構えだ。そのトンネルは、南アルプスの地下を長短50kmにわたって掘

り抜くもので、作業用のトンネルも合わせれば総延長は120kmにも及ぶ。南アルプスの破壊は、これまで各地で繰り返された自然破壊の比ではないことは明らかだろう。そんな危機感を胸に、5月20日に東京のモンベル渋谷店で「南アルプスは大丈夫？ リニア新幹線を考える登山者集会」を開催した。

(東京・ぶなの会 田中裕之)



この問題では、労山全国連盟も昨年10月の「全国登山者自然保護集会」のテーマとして取り上げ、静岡県連盟など静岡の山岳4団体はJR東海への指導を県知事に申し入れている。写作家の白旗史朗氏らも精力的に活動している。しかし、これほどの大事に対峙するには、どうにも広がりに欠ける気がしてならない。

集会には、労山会員などの登山者だけでなく、路線計画地でリニア問題に取り組む住民や環境問題に关心を寄せる人、渓流釣り愛好者、メディア関係者など多彩な人々が、東京近辺だけではなく長野や大阪からも参加した。椅子が足りなくななるばかりか、配付資料をコピーしに走つてもまだ足りないほどだったが(40～50人の見込みだった参加者は120人を超えた)、「やつと登山者が動いてくれた」という声を何

やつと登山者が声をあげた



大鹿村大河原俯瞰図リニアルート図（作成：河本 和朗）

リニアで台無し？ 失われる！高い山、深い谷 「南アルプスの自然」

～このまま進めてしまって
本当にいいのだろうか？
リニア工事が進む大鹿村からの声～

大鹿の100年先を育む会（※） 前島 久美

南アルプスへの入り口 信州「大鹿村」

信州・大鹿村は、東に南アルプス、西に伊那山地を望む人口1100人足らずの典型的な山村。登山を志す方なら一度は足を運んだことがある村ではないだろうか。昔懐かしい山国の風景と、その懐で暮らす人間の知恵を現在に残している。

JR東海が計画するリニア中央新幹線は、南アルプスを貫き東京・品川—名古屋間を最速40分で結び、2027年の開業を目指している。村内では変電施設1カ所、作業用トンネル坑口4カ所、小渋川上流に橋梁が建設される見込みだ。

南アルプスへの古典ルートといわれているウェンストンが登ったルートは、このままだと残土置き場になった釜沢集落を横目に、リニアの架橋を見てスタートすることになる。

リニアトンネルの工事は、南アルプスの生態系（希少種とその生息圏を含む）を破壊するだけでなく、村の生活面においても、騒音、振動、大気汚染、水涸れによる農業被害、外部経済の過剰流入など大きな影響が懸念される。

今、南アルプスが「リニア」によって危機に立たされている。

全長50kmの赤石山地横断トンネル側（標高2590m）で1410m地下を通過し、ほぼ小河内沢に並行する。環境影響評価書では小渋川に注ぐ支流の小河内沢下流の水量が平

均水量で52%減少、渇水期には86%も減少する川枯れ状態が予測されており、周辺の生態系に不可逆的な影響を与える可能性が高いと予測されている。地表の工事区域が国定公園の外に位置しているため法的には制限されないが、専門家によると、生態系として見

人もから聞かされた。中には、「工事道路の造成で、いまは宿泊者しかバスに乗せない大井川沿いの林道を使い勝手がよくなっている」と思っている登山者もいるんじゃないのか」と解説してくれる人まで。

かく言う私も、懇意の山岳ガイドに「南アルプスをトンネルで貫通する計画については、致命的な懸念が数多く指摘されているが、杜撰極まりないJR東海自身の環境影響評価書でさえ、唖然とするような「影響」を書き連ねている。

南アルプスを破壊するリニア中央新幹線

リニア中央新幹線は、東京（品川）と大阪を超伝導磁気浮上式リニアモーターカーによって1時間で結ぶ路線だ。政府が2011年5月に、南アルプスを北側から迂回する路線案を退けて、トンネルで貫通する整備計画を決定し、事業主体をJR東海に指名した。JR東海は、名古屋開業を2027年、大阪開業を2045年としている。昨年10月には、工事実施計画が認可され、JR東海は、この冬にもトンネル掘削工事に着手する構えだ。

南アルプスをトンネルで貫通する計画については、致命的な懸念が数多く指摘されているが、杜撰極まりないJR東海自身の環境影響評価書でさえ、唖然とするような「影響」を書き連ねている。

【大井川が涸れる】

南アルプスに掘られるトンネルの総延長は120kmに達する。リニアが通る部分は52~53kmだが、作業用のトンネルも67km程度あるという。路線中最長のトンネルが、山梨県早川町新倉を高さ170mの橋梁で通過して突入する「南アルプス隧道」だ。長さ25km。内河内川の地下から上り勾配で二軒小屋の北寄りに大井川東俣、西俣、西俣の悪沢や蛇抜沢の出合付近をくぐり抜けたあとは、下り気味に小渋川支流の小河内沢の下をくぐって長野県大鹿村に出て、高さ70mの橋梁で小渋川を越えて、次のトンネルに消える。土被り（トンネルの深度）は、伝付峠付近で1000m、大井川上流域で450m前後、悪沢岳北側と小河内岳付近で1000~1400mだ。

このトンネルによって、JR東海は環境影響評価書で、大井川で流量の3割減の毎秒2トンの減水、小河内沢で5割減、内河内川で6割減と試算している。大井川の2トンは冬期の流量とほぼ同じだし、小河内川も渇水期には8割が減水すると言っている。

【残土は山中に盛り土？】

トンネル工事によって発生する残土の量も膨大だ。JR東海の環境影響評価書によれば、南アルプス・エコパーク登録地域内だけでも1050万m³。東京ドーム

8杯以上になる。これをJR東海はどうするつもりかというと、伝付峠の北方の県境稜線上に捨てるというのがひとつ。滑河内の源頭部付近だが、トンネルを掘ってベルトコンベアで持ち上げるのだそうだ。さらに、二軒小屋の下流、左岸から燕沢が出会う辺りの河畔に巨大な盛り土を構築するという。

当然、こうした環境影響評価書に対して、静岡県や静岡市は発生土置き場の見直しなどを含む意見書を提出しているし、静岡市議会は、南アルプスの環境保全、ユネスコエコパークとの整合性のない事業は認められないとする決議も採択している。しかし、そうした懸念に何ら応えることなく、工事計画は認可されている。

そもそも南アルプスは地球規模でも降起速度が速い不安定な地質であり、路線はいくつもの明瞭な活断層の上を通過して計画されている。それでも強行するというのだから、生態系について環境影響評価書がどんなことを言っているかなどは、推して知るべしであろう。また、リニアモーターカーは、従来の新幹線の3倍以上の電力を消費する。事実上、原発前提の技術だ。そして、JR東海の山田佳臣会長（当時は社長）は、一昨年の記者会見で二度も「リニアは絶対にペイしない」「採算はとれない」と言明しているのである。

ことと悪い」とある」わけだし、何も考えずに突進してしまうだろう。ローラインパクトの方策に頭を悩ませることに比べたら、こんなに分かりやすいことはまさか21世紀に遭遇するとは思つてもないなかつたが。

集会では、山岳ガイドの志水哲也さんが全国でも特異な南アルプスの自然を語り、日本自然保護協会の辻村千尋さんがJR東海の環境影響評価書の中身を批判的に解説するとともに、南アルプスを貫くという計画自体の危険性を指摘した。そして、東京から見てトンネルの出口になる長野県大鹿村の前島久美さんが、いま大鹿村で起きていたことを告発した。国土交通大臣が国会で「丁寧な説明、地元の理解と協力が必要」と虚しく繰り返していても、今後、大鹿村だけでなく路線が計画されている各地で、JR東海の強引な振り舞いが予想される。人口が1100人なのに1日1700台以上のダンプが走り回ると試算された村の未来を壊すまいとする若い眼差しに、会場の応援も静かに熱くなつた。

参加者からの発言や質問も活発で、知り合いの釣り人は、工事予定地を釣り上りながらビデオで取材して、ユーチューブでどんどん発信していると言っていた。そんな活動もあるのだ。また、「南アルプスを破壊するリニアには乗ません」と意思表示する運動を提唱する人もいた。

私たちは、集会の成功を力に、さらに広く登山者に訴えるため、アピール賛同運動なども計画している。

