

リニア中央新幹線工事の進捗状況

リニア新幹線沿線住民ネットワーク

2023年12月14日、JR東海はリニア新幹線工事の完成予定の時期を2027年から「2027年以降」に変更して、国交大臣に実施計画を申請しました。そしてその主な理由として、南アルプストンネル（静岡工区）の掘削工事にいまだ着手の見込みが立っていないことを挙げています。確かに静岡工区の未着手状態は、リニア新幹線工事の遅延の一つの原因ではありますが、問題はむしろ静岡県をはじめとして一都六県の沿線全体の工事が大幅に遅れていることにあると思われま

一方、以上のようなJR東海の発表が、大手マスコミをはじめとして多くの報道機関によって一様に伝えられているために、国民の中に、「静岡のせいでリニアができない」というような考え方が浸透してしまっています。言い換えれば報道がJR東海の発表に即したまま、他都県の工事の進捗状況を独自の調査にもとづいて伝えないために、「静岡ワルモノ説」が広まってしまったということが言えます。

そこで私たち「リニア新幹線沿線住民ネットワーク」は一都六県各地域の構成団体が独自にリニア工事の進捗状況を調査し、また、フリージャーナリストの樫田秀樹氏の調査結果（本文中H・Kとあるもの）も使わせていただきながら、その結果を公表することにしました。以下にその結果を示しますので、ご参考になさっていただくようお願い申し上げます。

① 東京都

(1) トンネル・非常口

北品川工区（9200m）は124m掘削（シールドマシンの不具合で二度中断し、現在も中断中）

② 神奈川県川崎市

(1) トンネル・非常口

- ① 等々力 躯体工事中で2年以上の遅延。
- ② 梶ヶ谷 非常口、資材搬入口建設中。本掘削は3年遅延。
- ③ 犬蔵 非常口建設は1年以上遅延。
- ④ 東百合ヶ丘 本坑トンネルは3年遅延。
- ⑤ 片平 工事用道路が完成したばかり。
- ⑥ 小野路 調査掘削を昨夏開始。
- ⑦ 上小山田 躯体構築中。1年遅延。

トンネルの調査掘進は、1月18日現在、梶ヶ谷工区（11800m）は166m、東百合ヶ丘工区（4200m）は133m、小野路工区（1200m）は37mで、掘削進度がばらばらで沿線住民から不安の声。全体に大幅な工事遅延。

③ 神奈川県相模原市

(1) トンネル・橋梁

トンネルは、開業に合わせて2026年度中に完成予定のものが多いが、現状について示すと、第二首都圏トンネル、津久井トンネル（西工区）は用地買収未了。津久井トンネル（東工区）は準備工事の手順を変更し未了

(2022年9月予定)。相模川変電所造成工事は未着手。藤野トンネルは新戸非常口、工事未着手。道志川橋梁も未入札でいずれも大幅な遅延。

(2) 非常口関係

長竹非常口は1年遅れて工事開始、大岩下非常口は未着工。(H・K)

(3) 関東車両基地

清水建設と契約するも、用地は5割未買収。工期は11年の予定。

(4) 神奈川駅

非開削工区は未契約、従って未着工。

④ 山梨県

(1) トンネル

第一南巨摩トンネル(710m)は貫通。'26.5の完成を目指す。第二(90m)、第三(3,400m)、第四(8,600m)は掘削中。第四は8分の1程度で1日6m掘進。南アルプストンネル(7,700m)は1,700m掘進('23.6)。

(2) 橋脚

現在建設中また建設済みのものは、笛吹川橋梁(4本)、小井川路線橋(1本)、臼井阿原高架橋(3本)、常永川橋梁(4本、3本接続)、釜無川橋梁(7本)、利根川公園部高架橋(3本接続)で、他に境川PA部高架橋(8本、建屋工事中)、早川橋梁(400m、契約済)という状況。計22本。

山梨県内は27kmが明り区間で、40mに1本の割合で建てるという計算のもとに試算すると675本が必要になる。実験線区間と上記22本を別にしても、600本余の橋脚が未着工。これまでの例では3本1組で2~3年間の工事期間。

また南アルプス市には、住民説明会も開けていない区間がある。

(3) 保守基地・車両基地

中央市の保守基地(桑の木のトラスト地)は未着工(測量にも入れず)、富士川町の保守基地はヤード造成中。

(4) 山梨県駅

未着工。県駅周辺の整備計画につき、甲府市が検討委員会を設置('24.1)

⑤ 静岡県

リニア本体工事(トンネル、非常口等)は未着工。現在、機材搬入道路(東俣林道、80%完了/二軒小屋から西俣非常口は不明。進んでいるか?)の造成を行っている。

また、静岡市内~井川の県道トンネルはボーリングを開始。

⑥ 長野県

(1) トンネル掘削・橋梁

南アルプストンネルの本坑(8.4km)は、1260m掘削完了(15%)、伊那山地トンネル本坑(15.3km)は1km掘削、6.5%)、風越山トンネル(3.3km)は未着工(完成は最短で2030年以降)、中央アルプストンネル(松川工区4.9km)は400m掘削(2023年5月)、このペースでは8年以上必要。

橋梁は小渋川橋梁(工期7年)が現在設計中で未着工。松川橋梁や保守基地周辺のものも未発注。

(2) 非常口

除山、釜沢、小渋川、青木川、尾越等の各非常口は1年~6年の遅れ。(H・K)

(3) トンネル残土

総量 974 万 m³ の約 5 割の処分先が確定。現在、残りの残土については大規模な処分先の見通しがまったくくない。

(4) 長野県駅

準備工事中。土地の譲渡を拒否する地権者がいるため、工事に入れず。

⑦ 岐阜県

(1) トンネル

これまでの掘削状況から見て、以下のような計算結果になる。

中央アルプストンネル（山口工区）はあと 4 年弱、瀬戸トンネル（瀬戸工区）はあと約 5 年、長嶋トンネルはあと約 4 年。

岐阜県では 25 カ所の工事が予定されているが、半数の 13 カ所が未着工。

⑧ 愛知県

(1) トンネル

坂下西工区は 40 cm でストップ（シールドマシンのカッタービットの不具合のため）。仮に 2024 年 3 月から開始できたとしても 2029 年 5 月頃に終了。また、同東工区は 2031 年 10 月頃に終了。

一方、名城東工区は 2026 年 11 月頃、同西工区は 2029 年 1 月頃に終了。その後、トンネル内部構造物の構築工事があり、すべて終了するのは 2030 年 1 月頃。

樫田秀樹氏の調査による「工期の遅れ Top 10」（同氏の SNS に拠る）

リニア工事では全施設の建設完了後に「電気調整試験と走行試験」が実施されるが、約 2 年と見込まれている。ここではこの 2 年を「工期 A」と呼ぶ。

順位	遅れの年数	都県	工区名	根拠となる資料	説明	2023 年 6 月時点の進捗
1	10	神奈川県	リニア車両基地	環境影響評価書	工期は 11 年。	用地買収が完了していない。仮に 24 年着工なら完成は 35 年。「工期 A」を足すと開業は 37 年。10 年の遅れ。
1	10	岐阜県	久々利トンネル	環境影響評価書	工期は 11 年。	工事未契約。仮に 24 年着工なら完成は 35 年。「工期 A」を足すと開業は 37 年。10 年の遅れ。

1	10	岐阜県	第二大井トンネル	環境影響評価書	工期は11年。	工事未契約。仮に24年着工なら完成は35年。「工期A」を足すと開業は37年。10年の遅れ。
1	10	神奈川県	第2首都圏トンネル	環境影響評価書	複数工区のほとんどが工期10~11年	調査掘進を除くと未着工。24年着工でも完成は35年。「工期A」を足すと完成は37年。10年の遅れ。
2	9	神奈川県	(かつての)リニア神奈川駅・非開削工区	事業説明会 (14年11月)	リニア神奈川駅には4工区あるが、JR横浜線・相模線と半地下トンネルとが直角に交差する地点(非開削工区)の真下を掘る地下トンネル工事の工期は10年。ただし本工区は22年3月に駅舎から外れた。	非開削工区は工事未契約。仮に24年着工なら完成は34年。それから「工期A」を足すと開業は36年。9年の遅れ。
3	8	岐阜県	第一大井トンネル	環境影響評価書	工期は10年。	工事未契約。仮に23年12月に着工しても完成は33年。「工期A」を足すと開業は35年。8年の遅れ。
4	7	山梨県	リニア山梨県駅	環境影響評価書	工期は9年。	工事未契約。仮に24年に着工しても完成は33年。「工期A」を足すと開業は35年。7年の遅れ。
5	6	長野県	尾越工区(斜坑と本坑)	説明会資料 (23年5月30日)	「掘削から路盤工までが26年度以降」の完成とされており、それ以降の、5年かかる「ガイドウェイ設置工」と「電気機械設備工」については未記入。	掘削は未着工。仮に26年着工なら完成は31年。「工期A」を足すと開業は33年。6年の遅れ。
5	6	愛知県	名城非常口+本坑	環境保全の計画(16年10月)	シールドマシン掘削は19年度第2四半期開始 27年度初頭に完成(工期6年半)。	24年1月時点で未掘削。仮に24年着工なら30~31年の完成。「工期A」を足すと開業は33年。6年の遅れ。
5	6	長野県	坂島工区(斜坑と本坑)	環境保全の計画(17年5月)	掘削は18年1月から21年度末までの予定。	21年7月16日、掘削開始。この時点で3年半の遅れ。21年11月8日、斜坑が崩落し負傷事故が発生。22年3月8日には2人が軽傷。4月15日には指2本骨折の重症。そのたびに工事は中断し、6月8日に再開した(この時点で4年の遅れ)。「工期A」

						を足すと開業は33年。約6年の遅れ。
5	6	神奈川県	新戸非常口+本坑	環境保全の計画(22年8月)	●工期19年10月15日～26年3月31日	●未着工(未確認情報)だが、24年着工なら完成は4年以上の遅れ、工期Aを加えると開業は33年。6年の遅れ。
5	6	山梨県	南アルプス市高架橋	環境影響評価書	●工事中止を求める裁判で、南アルプス市の原告が住む地区の工期は7年。	●19年に提訴した原告がJR東海の測量を拒否しているため未着工。24年に着工しても完成は31年。工期Aを加えると開業は33年と6年遅れ。裁判が24年1月時点で地裁段階であることから、10年以上の遅れとなる可能性が高い。
5	6	岐阜県	瀬戸非常口	環境保全の計画(18年12月)	●トンネル(斜坑)掘削開始は19年度末頃。 ●斜坑+本坑(4.4Km)の掘削終了は23年度末。	●作業ヤードの路盤整備中に巨岩が出現し工事が難航。 ●21年6月斜坑掘削開始。既に1年強の遅れ。(従来は19年度第4四半期から)。 ●21年10月28日。斜坑の崩落死傷事故発生。以後、工事は中断。22年5月13日、工事再開。23年5月完了。 ●本坑は23年5月に着工。同年12月14日時点で520m(11.8%)掘削。このペースなら本坑掘削には5年かかるので、完成予想は28年5月。さらに「設備工事等」に約3年、そして工期Aを加えると開業は33年と6年遅れになる。

梶山正三弁護士の見解

この最終準備書面を書くに際して、私(当代理人)が東京地裁で担当しているリニア工事差止の民事事件(北品川工区の工事差止請求)に係る都市部シールドトンネル工事(6工区)を克明に調べてみた。そして、その進捗状況が真に惨憺たるものであることを知った。2014年に着手し、まもなく10年目に入ろうとしている時期に、未だに本格掘進に入っている工区は一つもないのである。

さらに、驚いたことに調査掘進中のトンネルの掘進速度を調べてみて、それに基づいて、6工区の完遂時期を推定すると予定を30年程度遅れるのは普通、最も遅れる工区では被告に有利に推定しても2096年になる。

この書面を書いている当日（2023/2/22）、ニュースで、「甲府～品川間」を先行して営業開始する案が川勝知事らにより唱えられているとのことであった。その根底には、山梨実験線42.8kmがあり、品川～甲府間は、特に問題がないはずだという先入観があったに違いない。

現実とは全く違った。山梨実験線自体、多くのトラブルを抱えており、品川～甲府に至る路線は、今世紀中の工事の完了も難しい。トンネル部分で完工したのは、第1南巨摩トンネルのわずか、0.710kmにすぎず、他は手付かずに近いだけでなくトラブル続きである。

工事が遅延すれば、被告の財政負担は巨大なものになる（甲121～125）。現行の状態を維持して遅々たる工事を無理矢理進めれば、被告の財政的破綻と旧国鉄の如き運命を辿ることも見やすい道理である（甲6）。

（令和1年（ワ）第161号 中央新幹線工事差止等請求事件（於甲府地方裁判所）の「原告第21準備書面（最終）—2023.12.23—における原告ら訴訟代理人 弁護士梶山正三氏の書面」に拠る）。

おわりに

リニア新幹線の工事は、2015年12月に山梨県早川町の南アルプストンネルの起工式によって始められた。それから8年が経過している。以上に見たとおり、工事の現状は遅延につぐ遅延で、全体から見れば10～20%程度の進捗状況ではないかと思われる。8年でわずかこの程度の進み具合であることからすれば、開業予定を2027年としたことは無謀であったと言わざるを得ない。そしてそれからすれば、今後開業までにどれほどの時間を必要とするか想像を絶する。さらにまた工事に反対している人々やグループの活動も、いっそう工事を遅延させられると思われる。

リニアの開業遅れは、静岡県における工事未着手のためというのは詭弁にすぎず、リニア工事の全体の遅れのためであって、それを隠すために或いは静岡着工への世論形成のために、静岡問題を楯にしていると言わざるを得ない。そしてこの遅延問題は、長引けば長引くほどJR東海の財政を圧迫し、ますますJR東海は苦境に立たされていくことになるであろう。

連絡先

川村晃生 055（252）0288