

長野県リニア工事最前線

～大鹿村から2020年9月の報告～

前島久美

村内いたるところで不通が生じた2020年梅雨の大雨。リニアの本坑工事現場の釜沢では地盤沈下や地滑りで数日間孤立、伊那山地トンネルの坑口から数キロ先の青木川上流の3世帯も一時孤立した。過去に集落の中心地にある大西山が崩壊し死者42名の被害がでた1961年(昭和36年)の梅雨前線豪雨、通称36災(さんろくさい)の降雨量を越えていたというからこの程度で済んで良かった、と言うのが正直な感想だ。

この梅雨の大雨の影響でリニア工事は復旧工事を余儀なくされている。本坑を含めた坑口2つの建設が予定されている村最遠集落の釜沢の除山(のぞきやま)坑口ではヤードの一部が流され復旧までに半年かかるという。付近の村道の地滑りは施工方法がまだ決まらないのか地質調査中で未舗装。下流の村に続くダム沿いの道の河川敷に敷設された迂回ルートは流失したままだ。

この間、静岡県のリニア計画に対する姿勢が報道され「2

027年開業」は難しいということが全国的に顕在化した。それがなくても遅延は必至な状態であることは着工した当初から「リニアの村」では言われて来た事だ。だから無理して工事を進めることもないと思いが主に稼働している村内のリニア関連工事は、県道の拡幅工事と残土運搬の為にトンネルを作るため釜沢に向かって掘り進められている小渋川坑口(上蔵)、それから豊丘村へと掘り進められる伊那山地トンネル坑口(青木)ということになる。

小渋川坑口からの排出残土はリニア飯田駅周辺の立ち退きの人たちに充てがわれた住居の造成工事に運搬されているため、大鹿村へ続くダム沿いの県道は最大300台(月別平均)の残土運搬車両が通行している。ピーク時で約1700台と言われているからまだまだ「序

の口」なのだろう。

しかし、すでに村の風景は大きく変わってしまった。車両台数が多い国道沿いの民家には防音壁が建てられ、大型車両は中心地の川を挟んだ対岸を通行すると



上蔵ヤード前の崩壊

