



リニア中央新幹線のルート
想定ルート
岐阜・中津川
長野・飯田
山梨・甲府
神奈川・相模原
品川
東京
京都渋谷区で「十日間に開かれた登山者による集会」
東京・品川・名古屋間二八五・六キロを四十分で結ぶ
リニアは二〇二七年に開業予定で、総工費は五兆五千二百三十五億円に上る。名古屋―大阪間は四五年的開業を目指す。完成から五十一年余り経過した東海道新幹線の代替輸送手段と位置付

は一つもない。私たちの生活が壊されるだけだ」。東京渋谷区で「十日間に開かれた登山者による集会」
パネリストとして参加した長野県大鹿村の村民らでつくる「大鹿の100年先を育む会」の前島久美さん（三三）は訴えた。

「地元にとっていいことはない。私たちの生活が壊されるだけだ」。東京渋谷区で「十日間に開かれた登山者による集会」
パネリストとして参加した長野県大鹿村の村民らでつくる「大鹿の100年先を育む会」の前島久美さん（三三）は訴えた。

昨年十二月に着工したJR東海のリニア中央新幹線に、建設ルート周辺の住民や登山者が疑問の声を上げている。計画では山梨、長野、静岡の三県境に広がる南アルプスを約二十五キロにわたって貫くトンネルを通す。工事に伴って、住民の生活や自然環境に与える影響が大きいとの見方が広がっている。

（上田千秋）

住民・登山者 疑問の声

リニア建設「森林壊す」

摘されている。

東京から見てトンネルの出口に位置する大鹿村では、一日約一千七百台の工事車両が狭い道路を通行する見通し。橋や変電所も建設される予定で、前島さんは「自然が豊かな村の風景が一変してしまう」と話す。

問題はそれだけにとどまらない。工事によって、南アルプスを流れる大井川の水量が最大で毎秒一トン減ると予測されている。建設残土の受け入れ先が決まっていないのはまだ一部だけだ。

山岳ガイドの山田哲哉さんは「水量が減れば多くの沢で水が枯れ、山域全体の乾燥化が進む。国内でも有数の雄大さを誇る南アルプスが潤いをなくしてしまう」と話す。

ルートには日本最大級の「中央構造線」をはじめとして多数の断層が通っているが、調査は不十分といふ。日本自然保護協会の辻村千尋さんは「JR東海がやっているのは文献の調査が中心。実際に現場へ行き、それぞれの断層がどの



リニア中央新幹線をテーマに開かれた集会=東京都渋谷区で

程度活動性があるかを最優先に調べるべきだろう。いざ何か起きた時に「想定外だった」は許されないと強調する。

リニアは大規模災害時に活用できるとの主張にも、辻村さんは「東日本大震災では、物流がストップして被災地の状況が深刻になつた。大量の物資を運べないリニアでは代替手段にならない」と反論する。

JR東海はすでに測量やボーリング調査などを始めしており、今後工事は本格化する。山田さんは「認可されたからすぐに着工ではなく、合意形成が先ではない」と主張する。

「利便性と、失われるものとのバランスをもつと慎重に考える必要がある。日本の国土の七割を占める森林をどう守っていくかは、登山者のみならず国民一人一人が向き合わないといけない問題。後世の人間にどうしてこんなものをつくったのか」と言われないよう、議論を尽くすべきではないか」

断層対策も不十分 「着工より合意形成を」

のとのバランスをもつと慎重に考える必要がある。日本の国土の七割を占める森林をどう守っていくかは、登山者のみならず国民一人一人が向き合わないといけない問題。後世の人間にどうしてこんなものをつくったのか」と言われないよう、議論を尽くすべきではないか」