

# 工期の延長が相次いで発表されるリニア各工区 ～ 厳しい自然条件・作業員確保～

令和6年度初めを前後して、リニア中央新幹線の開通が10年以上伸びることが明らかとなり地域に波紋が広がった。

その後長野県内の各工区において工事完了時期の目途が示されてきてきたのでまとめてみたい。全般に難しい条件での工事を余儀なくされており、当初計画からの遅れが顕著となった。

## 1. 山岳トンネルの状況

大鹿村の南アルプストンネル長野工区の現況は(右下図参照)、

- ・ 除山非常口 先進抗掘削中
  - ・ 釜沢非常口 先進抗掘削中
  - ・ 小渋川非常口 本坑掘削中
- 進捗率 先進抗 約4割  
本坑 約2割

「地山不良区間の補助工法の実施、支保工を二重にするなど総施工時間が増加」、「今後の未掘削区間をこれまでの掘削実績を踏まえ精査」、「切羽災害防止のため、発破や掘削長の抑制、補助工法の追加施工」、「作業員数の確保が難しいことを踏まえた投入工数の精査」(大鹿村リニア連絡協議会資料)により、工期はトンネル掘削を各工区2.5年～3年遅れの2028(令和10)年とし、全体の完了を2030(令和12)年としている。

伊那山地トンネル青木川工区は、進捗が

- ・ 斜坑および調査坑 掘削完了
- ・ 本坑 約2割

であり、工期は同様の理由から、トンネル掘削工は約2.5年遅れの2027(令和9)年、全体の完了を2029(令和11)年とした(6月3日大河原地区説明会、6月4日大鹿村説明会)。

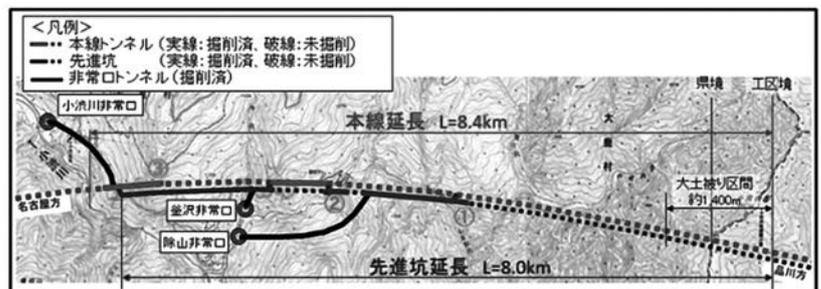
中央アルプストンネル松川工区(妙琴公園→清内路)は、「想定より弱地山区間が多く発現され、鋼アーチ支保工、ロックボルトを追加、1回の掘削長を短くしているため総施工時間が増加」、「今後の未掘削区間も同様に掘削時間を見直し」、「作業員の確保が難しいことを踏まえて、計画を見直し」(JR東海説明会資料)たことにより、工期は本線トンネルは約3.5年遅れの2029(令和11)年度。同工区全体の工期は2031(令和13)年となっている(9月17日切石地区説明会)。

風越山トンネル黒田工区(黒田非常口→松川)は、地質の状態が非常に悪く、黒田非常口施工ヤードから本坑に取り付く非常口トンネル(約1.1km)は令和5年8月の掘削開始から約2割の進捗であり、同工区の本線トンネル(約2.3km)を含めた全体の工期見通しは示されていない(9月19日羽場地区説明会)。



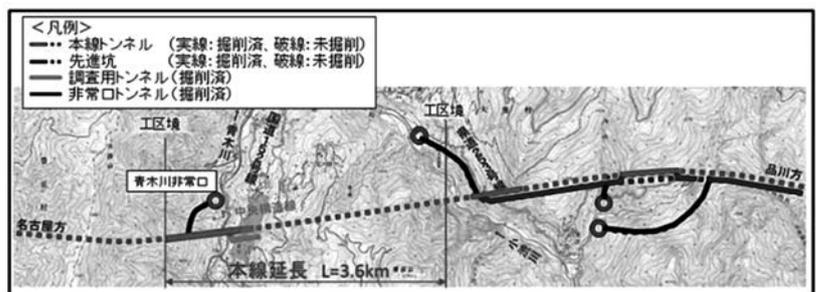
建設が進められる喬木高架橋

南アルプストンネル長野工区の状況



豊丘村リニア連絡協議会資料より(大鹿村HP)

伊那山地トンネル青木川工区の状況



豊丘村リニア連絡協議会資料より(大鹿村HP)

風越山トンネル黒田工区の状況



(羽場地区説明会資料より)

## 2. 明かり部の進捗状況

喬木村内の阿島北高架橋（約430m）、阿島トンネル（170m）、壬生沢川高架橋（470m）は、「トンネル、高架橋の施工計画の策定、工事車両ルート検討等に時間を要し、着工まで3年以上を費やした」ことから、工期を約3年延長の2029（令和11）年度とするとした（6月23日阿島北地区説明会、6月24日喬木村説明会）

## 3. 長野県駅（仮称）および駅周辺の進捗状況

リニア長野県駅（仮称）は、これまで土曾川橋梁の設置工事が主に進められてきたが、その他の座光寺高架橋（駅東部）、駅部高架橋（駅中央部）区間、土構造区間（駅西部）について説明があった（7月23日（上郷北条）、25日（座光寺地区）、28日（上郷地区））。

駅中心部から駅西にかけては段丘地形による高低差があり、駅構造が高架部分から地上部若しくは開削（掘割り）部へと遷移する。「用地取得手続きの長期化や埋蔵文化調査の一部未着手及び長期化」と「工事に先立つ導水路の付け替え協議において、将来の維持管理を含めた計画の深度化及び調整に時間を要したため」（JR 東海説明会資料）、工期は駅東部（座光寺高架橋区間）、土曾川橋梁、駅中央部（高架橋区間）が2030（令和12）年度、駅西部（土構造区間）が2031（令和13）年度となる。

飯田市が進める駅周辺整備事業は、「JR 東海及び長野県と調整を図りながら」（9月20日リニア推進特別委員会資料）としながらも駅北側、駅南側ともに2028（令和10）年度に部分共用開始の予定としている。飯田市は、駅周辺に賑わいを創出する施設の設置を進める方針で、今後運営形態や事業主体をどうするかなどの検討を進める予定。

## 4. 静岡県においても進展が

南アルプストンネル静岡工区はこの間工事着手に至らずで推移してきたが、本年5月に静岡県知事が交替して以降動きが出てきた。

9月17日、静岡県は県内における地質調査（高速先進長尺ボーリング）を容認するとJR 東海に通知した。県と大井川利水関係協議会の合意が得られたとするもの（ANNnewsCH）。これまでボーリングは山梨工区のトンネル切羽から掘削し、静岡県境から316mの地点に達していたが、静岡県はそこから先のボーリング調査実施を認めてこなかった。工事による水資源の影響を議論する静岡県の専門部会がJR 東海のリスク管理を評価して県境を越えてのボーリング調査を容認し、事態が動いた。（同）。

また9月12日、静岡県道189号線（三峰落合線）と県道60号を結び、静岡市中心部と大井川の井川地区との交通円滑化を図る新設トンネル工事の起工式が挙行された。リニアトンネル工事には直接関係しないが、リニア環境影響評価当初段階でJR 東海と静岡市の合意事項に基づく設置工事であり、事業費140億円（当初予定額）をJR 東海が全額負担する。これまで進められてきた準備工事に続き本工事へと移る。南アルプストンネル静岡工区掘削工事開始への布石の一つとして捉え、静岡県における事業の進捗に期待したい。

（飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平）

