



久々利大萱地区



# ようこそ！ 市長室へ

9



## 「リニア中央新幹線と可児市」

リニア中央新幹線のルートが公表されました。可児市内では、御嵩町から久々利へ入り、臈ヶ丘と桂ヶ丘の間を通過、大森奥山から多治見市へ抜けるコースとなっています。市内の距離は約8kmで、その殆どが地

下通過ですが、唯一、久々利大萱地区が地上高架式となります。

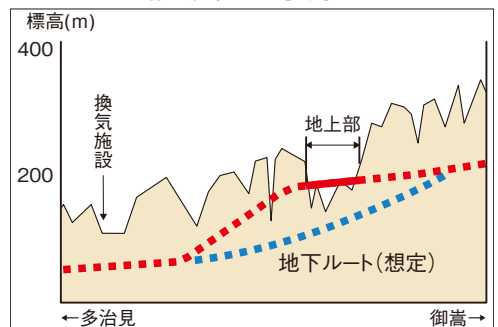
2027年に東京〜名古屋間が開通、中津川市に岐阜県駅が設置されます。可児市にとって便利な駅となるには、岐阜県駅への高速道路の直結と駐車場の整備が不可欠です。そうなれば、可児御嵩ICから約30分で新駅、そこから約40分で東京です。名古屋経由に加え、東京との新しい交流動線が充実するでしょう。

一方で、地下50mから100mを通過する大森地区〜桜ヶ丘地区では影響はないと思われませんが、大森地区にできる高さ25mのトンネル換気施設については、日照などの心配があります。さらに、掘削と高架橋で約1.2kmを通過する久々利大萱地区においては、景観に加え、騒音や振動、そして、山を切り崩すことな

リニア中央新幹線市内通過ルート



縦断計画の予測図



どによる影響が心配されます。

列車の運行本数は毎時5本（往復10本）程度の予定ですので、時速500kmを越すリニアが、概ね5分に1度通過します。地下鉄の車内並みの騒音などで、大萱の里は一変することになります。

大萱の里は、約400年前に国宝「卯花塙」を生むなど、日本の陶器芸術の歴史を塗り替えた、世界に誇る美濃桃山陶の聖地です。大萱の光、土、水、香り、風、音、山なみ、静寂、そして、自然と人との共生が、偉大な芸術を生み出した源泉です。そして、何よりの価値は、その大萱の里という空間が、400年以上に亘って、本質的な変容を受けることなく、現代に息づいていることです。日本

独自の自然と人が織り成す歴史と芸術を、今なお肌で感じることで、希少な空間、それが大萱の里なのです。この空間が、今、本質的な変容を受けようとしているのです。

構造的にみれば、大萱地区も地下式にすることは不自然とは思われません。膨大な量の土砂を経済的に処理する必要など、ここで地上に出る理由はあると思われませんが、それによる犠牲は大き過ぎます。

日本が世界に誇る技術の粋を集めた、国家的な夢のプロジェクトだからこそ、我が国の誇りを守って欲しいと心から願っています。

可児市長 富田成輝