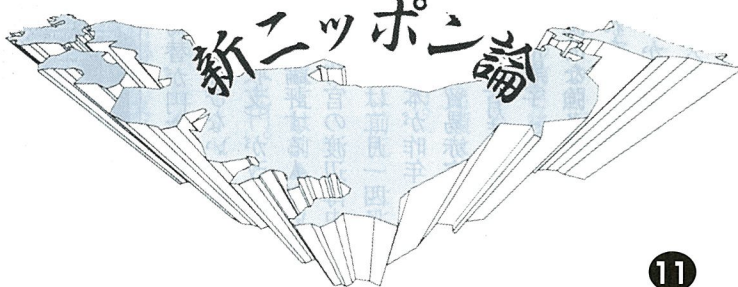


# 田中康夫の



11

## 「リニア新幹線」

時速五〇〇キロで「東京都ターミナル駅」と「名古屋市ターミナル駅」を最速四〇分、とJR東海が喧伝する二〇二七年開業予定「リニア中央新幹線」は、五〇年間

の両者の所要時間を東京駅―名古屋駅で比較してみよう。

のぞみの場合は一〇一分。ではリニアの場合は如何に。品川での乗り換えには二〇分を見るべき、と唱える「時刻表ヲタク」も居ますが、JR東海の発表資料に忠実に基づき計算すると概ね七六分。その差二五分です。

最も運行頻度の高い山手線で東京駅―品川駅が十一分。品川駅直下の地下約四〇mに位置する東京都ターミナルへ「二五分程度」。リニア乗車時間が四〇分。地下約三〇mに位置する名古屋市ターミナルから地上へは「一〇分以内」。即ち七六分です。

無事故の東海道新幹線以上に、夢の超特急々たり得るのかな？  
大手町の経団連会館から名古屋駅前へのミッドランドスクエアに入居のトヨタ自動車に出張する場合

一方で山田佳臣JR東海社長は昨年一二月、時速三〇〇キロの山陽新幹線と異なり現在は時速二七〇キロの東海道新幹線の時間短縮を図るべく、最高速度引き上げを国交省に申請すると会見。乗り換え時間も含めてリニアと僅か一分も違わなくなるぞ、とネット上で「鉄ちゃん」が甲論乙駁な所です。全区間の八六%が地下で、

車窓から富士山も浜名湖も見えず、運賃も割高なりニアを、訪日観光客のみならず日本のビジネス客も

好んで選択するのか、と懸念表明の「旅行ヲタク」も居ます。

小学校の授業で習った糸魚川―静岡構造線のフォッサマグナが横切る南アルプスの山頂から一六〇〇mも下を通過するリニアは、地下水と活断層の水圧と土圧と高熱に「万が一」の場合も耐え得るのか。更には遠隔操作の無人運転車両から停電時、乗客を如何に地上まで誘導するのか。科学音痴な僕の素朴な疑問々です。

独立行政法人「産業技術総合研究所」の阿部修治氏は昨年、これが「筋のよいエコな技術」かと「科学」十一月号に「プロの疑問」を寄稿しました。時速五〇〇キロ走行リニアの消費電力は現行新幹線の約四・五倍。走行距離・座席当たりの消費エネルギーも約三・五倍との計算結果を根拠に。

昭和六三年に関西経済連合会の講演で、常務取締役・リニア対策本部長だった葛西敬之JR東海会長が「約三兆円」と想定していた東京―大阪の建設費は現在、約九兆三百億円と三倍以上に膨れ上がり、山田社長は「リニアだけでは絶対にペイしない」と昨年九月に翌一〇月には「新幹線と一体的に

運用して会社をパンクさせずやっっていく」と会見しました。

が、日本政策投資銀行の前身の日本開発銀行で調査部長を務めた橋山禮治郎氏は、「東名間開業後のリニア需要の実に六二%を東海道新幹線からの乗り換えに期待」し、「航空機、長距離バス、自家用車からの転移利用者が一四%、リニア開通による新規誘発需要を「一四%」と見込むJR東海の「疑似」収入計画は事業計画としては論外」で、「新幹線の大幅減収減益で会社にとつては逆に減益になるだけ」と喝破しています。

それだけでなくとも日本の人口は四年前から減少中。六年後の五輪開催時には東京の人口すら減少に転じ、二〇六〇年には東京も全国も高齢化率が三九%を突破する超少子・超高齢ニッポンなのです。

既にドイツは六年前、リニア開発事業の完全撤退を連邦議会で決定しました。リスク満載なりニア中央新幹線よりも、ミッシンゲリク状態々な金沢以遠の敦賀、更に大阪への北陸新幹線の果斷・迅速な着工・完成こそ、真の危機管理バイパス新幹線。求められるべき国家プロジェクトなのにね。

★次号4月号の発行日は3月28日(第4金曜日)です。