

J R 東海：リニア・鉄道館、及び環境保全事務所(愛知)視察 11月6日

このたび、J R 東海のリニア・鉄道館、及び環境保全事務所（愛知）を視察しました。

名古屋～品川間を40分で結ぶ、リニア中央新幹線の建設が決定し、間もなく、一部区間において着工になります。

2027年に開通を目指した工事では、町田市にとって、大深度地下をリニアが通り、市内3カ所に換気口が設置されるのみですが、近隣の相模原市緑区橋本に新駅ができることで、町田市（民）にとっても大きな利便性を与えるものです。そのことによって、周辺地域の交通状況が一変する可能性があり、事前にこのリニア新幹線の各種情報を入手する必要が欠かせないと考えたものです。

リニア・鉄道館 視察

JR 東海が社運をかけて挑戦しているのが、リニア中央新幹線です。

すでに、有人の試験走行で2003年（平成15年）12月、超電導リニア MLX01-2は世界最高速度581km/hを達成しています。また、超電導リニアの技術は決して短くなく、1982年（昭和57年）9月、旧国鉄時代に宮崎実験線で有人走行実験が成功しているものです。*なお、このリニア中央新幹線の運行は無人運転であることが特徴です。

JR 東海の中で、リニア（超電導磁気浮上式リニアモーターカー）がどのように位置づけられているかを明らかにしたのが、「リニア・鉄道館」であり、リニア新幹線の技術を示すことが大きな役割となっています。その点、他のJR各社や私鉄各社の「鉄道博物館」とは全く違った特徴となっており、他方、技術的には、他のJR各社の将来を推進する立場でもあるようです。

たまたま、到着日のニュースでは、中国の新幹線技術が海外に輸出契約される話題がありました。中国は新幹線の総延長において、すでに日本の総延長距離を抜いており、その傾向は一層広がるものでしょう。他方で、新幹線技術はフランス、ドイツにもあり、絶対的に日本が有利と言うのは「安全性」だけになっているかもしれません。

すべての分野で日本が抜きんでている、このリニア新幹線の導入こそ、日本にとって欠かせない科学技術戦略となっていると思われまます。

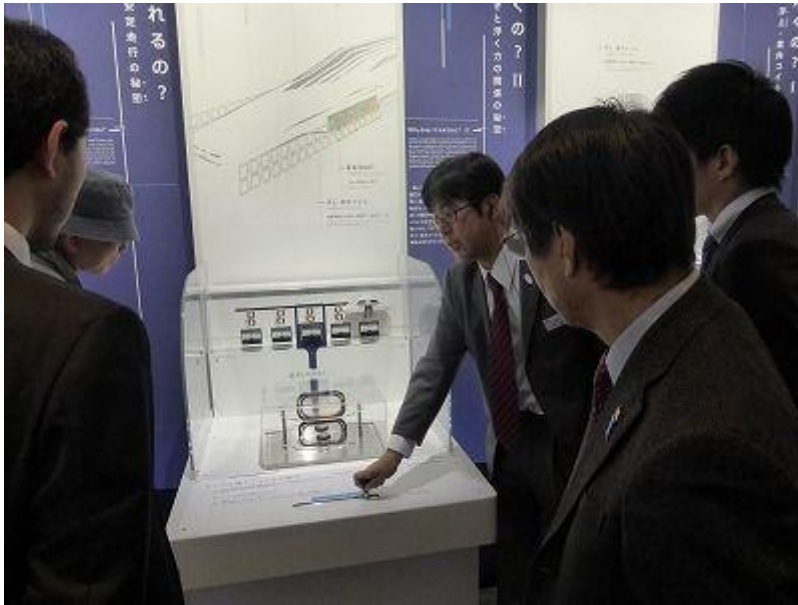
一見、まったくの新技术のように思われているリニア新幹線ですが、すでにその技術は上記のように旧国鉄時代から研究されており、現行の山梨実験線における運行に至る道のりは長期間にわたっており、その間、数々の革新が行われており、超電導リニア方式自体の技術も向上が図られていました。「リニア・鉄道館」にはそれらの模型などが豊富に陳列されていました。



(右端が、超電導リニアモーターカー)



〈運行実験に使用されたリニア新幹線車両：片側の席が取り外されている〉



(超電導リニアの原理模型)

環境保全事務所（愛知）視察

2027年の開業に向けた工事が、今後本格化するわけですが、訪問した環境保全事務所（愛知）では、実際には地表部分を利用する区間は土地の買収が当面の事業になることがわかりました。リニア・鉄道館が子どもさん達にも楽しめる施設である一方、「環境保全事務所」は実務の前線という印象でした。

建物は一般の民間ビル内にあり、企業のオフィスと言うより、建設会社の工事準備事務所のスタイルでした。工事部門と言うより、企業の営業分野の人材で構成されているようでした。

リニア中央新幹線は、品川～名古屋間（将来は大阪まで延長）が当初の運行区間とされています。リニア新幹線の駅は現在の名古屋駅と直行する形で地階にできるとのことでした。現行、周辺の建物が立ったところを含めて必要な土地を購入し、必要な範囲をオープンカット工法で地下駅を建設するそうです。地下工事はシールド工法で行なわれると考えていましたが、工事費用の面ではこのオープンカット工法の方が安価とのことでした。

さて、この環境保全事務所（愛知）は現在の名古屋駅周辺の用地を計画通りに入手することが必要ですが、当該地付近を遠目に見てもそれが決して容易でないことが推測できました。リニア中央新幹線の開通は技術開発の分野や路線工事の重要性があるだけでなく、路線用地・あるいは駅舎用地を取得すると言うことが当面の最重要課題だと理解されました。

