

リニア中央新幹線

EVF ネット会員 城井信正



リニア中央新幹線は東京から名古屋までの286Km を最高時速500Km/h、40分で結ぶとして2027年に開業を予定していましたが、開業は2034年以降になります。これも定かではありません。開業が大幅に遅れるということは、リニア中央新幹線が、当初の目論見の甘さから数多くの問題が露呈してしまい、その対策にJR 東海が必死になっていることを意味します。

数々の問題が露呈したリニア中央新幹線開業に対して、様々な分野の専門家や沿線住民から、開業の反対運動が顕在化し、開業に向けて、出端をくじかれており、行く先が心配になります。露呈した数々の問題は、多岐にわたりますが、その主たる問題は以下の通りです。

- ① リモートでやり取りができる時代になり、早く移動できるとはいえ、そもそもリニア中央新幹線の必要性がない。
- ② 時代は、省エネ化に向かっているのに対し、リニア中央新幹線は、現行の東海道新幹線の約4倍の消費電力が必要となり、その電力供給が大きな問題となっている。その主たる原因は、空気抵抗。空気抵抗は速度の二乗に比例しており、500km/h で走行することが多大な消費電力を必要としている。
- ③ 車体を10cm 浮上させて高速走行するために、MRI にも使われている超電導磁石を32基、搭載しているため、強力な電磁波の車内に乗客を乗車させることは健康上、計り知れない問題がある。
- ④ トンネルが全線の86%を占める中央リニア新幹線は、中央アルプスの真下を通ることも含め、地下水源の枯渇など環境への影響が大きく、保証問題も露呈している。
- ⑤ フランスの最新 TGV は、鉄輪で既存の線路で最高速 574km/h を出しています。開発費が膨大に掛かる超電導リニアで500Km/hで走行する意味が果たしてあるのか、そもそも論として疑問が残る。

コンコルドがマッハ 2.2 をうたい文句に、登場したが、マッハ2.2で飛ぶことがもたらすことによる多くの問題が発生し、解決で出来ない為、250機の生産目標を果たすことなく、20機の生産で打ち切ることになりました。悲運のコンコルドの先例からしても、超電導磁石を使用したリニア中央新幹線が目指す500km/h 走行は、踏み入れてはいけない、危ない「際」を越えようと、リニア中央新幹線は見切り発車してしまっています

以上