

# Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報  
No. 107 2011. 04. 30.  
発行責任者 坂東 貞男  
編集責任者 教 宣 部

## シリーズ『リニア中央新幹線ってどうなの？』⑮

### 中央新幹線小委員会答申案、耐震性は在来型新幹線と同様！？

4月21日、国土交通省で第19回交通政策審議会中央新幹線小委員会が開催され、中央新幹線について費用対効果の点で「リニア方式で東京と名古屋を最短ルートで結ぶルート」が妥当だとして、JR東海が主張する「南アルプスルート(Cルート)」を採用する答申案をまとめた。

今後、同小委員会は一般に意見を募集し、5月中に国交相に答申。国交相は整備計画を決定し、建設を指示というスケジュールが組まれています。

同小委員会では、3月11日の東日本大震災を受けてリニア方式の耐震性などが議論になりましたが、同答申案では「超電導リニア方式は、地震時などにおいて電力の供給が停止された後でも電磁誘導作用により軌道中心に車両が保持されること、ガイドウェイ側壁により物理的に脱線を阻止できる構造を有することから、安全確保上の大きな利点がある。なお、鉄道施設の耐震性は、在来型新幹線方式と同様である。」としています。これはJR東海が14日の第18回同小委員会に提出した資料『東日本大震災の影響』を鵜呑みにした内容と言えます

### 構造線を貫くリニア中央新幹線の耐震性は大丈夫！？

果たして本当に南アルプスを貫くリニア中央新幹線の鉄道施設が在来型新幹線方式と同様の耐震性となるのでしょうか？

答申案で採用するとしている「南アルプスルート」には、日本を代表する中央構造線や糸魚川-静岡構造線が通っており、南アルプスにトンネルを貫くルートでは、途中の谷で何カ所か地表にでることになりますが、その谷は糸魚川-静岡構造線・中央構造線などの断層の谷になります。こういう谷は普段でも地滑りや崩壊を起こしやすい結晶片岩や蛇紋岩で形成されており、地震ともなれば大崩壊をする可能性があり大変危険な場所となります。

また、一般的に山岳トンネルは地震に強いとされていますが、2004年10月の新潟中越地震では魚沼トンネルでコンクリートの崩落や線路の土台の路盤が数十センチ盛り上がるなどの深刻な被害が出ました。つまり地震によってはトンネルでも大きな被害が出る可能性があります。超電導リニア方式は、10cm程度浮上して走行するそうですが、超高速でトンネル内を走行中に地震で線路の土台の路盤が数十センチ盛り上がるとどうなるのでしょうか？

国土交通省の交通政策審議会中央新幹線小委員会は、JR東海の主張を鵜呑みにしてリニア中央新幹線建設ありきで見切り発車しようとしています。

中央リニア新幹線は公共性が高いものであり、国民(利用者)が本当に必要とするものでなければなりません。従って、JR東海は国民の賢明な判断を求めるための情報を全て公開し、中央新幹線小委員会ではもっと時間をかけ、全てのリスクについて検討し、絶対失敗しないことを明らかにすることが建設の条件だと思います。