

NO! リニア

No. 17

2009年12月13日

JR東海労働組合

リニア反対プロジェクト

なぜ売込みが新幹線「N700」系なのか？ まさに「リニアは夢の超特急」でしかない！

JR東海は11月16日、時速330キロの営業運転に向けて京都～米原間で「N700系」による高速試験を行いました。京都で開催されていた「高速鉄道シンポジウム」に参加したアメリカ、イギリス、マレーシア、エジプトなど世界各国の政府関係者約160人を乗せて行なわれました。「N700系」が、フランスの「TGV」やドイツの「ICE」を上回る性能であることをアピールし海外への輸出を図るために行なわれたのです。しかしフランスから「試験では実績にはならない」との指摘もあり、まさに実績づくりのために来年後半から一部区間で時速330キロ営業運転を行おうとしています。

またJR東海は、今年7月1日に「海外高速鉄道プロジェクト事業部」を新設し、さらに8月にはアメリカのコンサルタント会社と契約を結ぶなど、新幹線の輸出に本格的な取り組みを進めています。6月29日には、アメリカワシントンでの講演で葛西会長自らが新幹線の売り込みを行なう程の力の入れようです。

しかし、なぜ売り込む車両が「リニア」ではなく「N700系」なのでしょう。なぜ試乗が「リニア実験線」ではないのでしょうか。ここにリニア技術の信頼性の限界がはっきりと示されています。

JR東海は、リニアの「実用化の技術基盤は確立した」としています。しかし今回の「N700系」の売り込みで、リニア技術がまだ世界では通用しないことや、また世界各国がリニアに全く関心を示していないことに、リニアがまさに「夢の超特急」でしかないことを明らかにしたのです。



東海道新幹線 N700系 時速330キロの営業運転検討

東海道新幹線「N700系」を使い、前にアビイルする狙い。JR東海は11月、6カ国の大使館関係者を招き、「N700系」で330キロを出す試験走行を実施したが、世界

縮効果は1分程度にすぎない。それでも営業ベースでの時速330キロを目指すのは、高速鉄道の建設やアジア諸国

の高速鉄道「リニア」で先行する仏企業などから「試験では実績にならない」と指摘される可能性があった。仏高速鉄道「TGV」の営業時の最高速度は時速320キロで、後継機「AGV」は将来360キロになるの見方もある。空気抵抗を低減する車両設計や高性能モーターの開発によい、新幹線はTGVのエネルギー効率に優れるとされる。このため330キロ走行を営業ベースで実現できれば、JR東海は海外での受注競争を勝ち抜く有力な武器になるとみている。