

# NO! リニア

9条堅持!



山岡けんじ

No. 6 2

2013年4月26日

J R 東海労働組合

リニア反対プロジェクト

## 東海道新幹線大規模改修で運休なし リニアバイパス論の理由はどうなった?

4月19日の新聞報道によると、J R 東海が東海道新幹線の大規模改修工事を試験的に施工した滋賀県内の高架橋部分を公開したと発表しました。その中で、2023年度に完了見込みで、工期中列車の運休はしないとしています。

会社は平成22年5月10日に発表した『超電導リニアによる中央新幹線の実現について』には、以下のことが記載されています。

(東海道新幹線の)大規模改修工事を実施することを計画しているが、この全線にわたる構造物の大改修は、対象数が大変多く、しかも、その一つ一つの工事を、現在保守作業に充てている午前0時から6時までの短時間だけで行うことは難しく、一定の運休といった措置や、工事箇所ごとに工事期間中及び改修した構造物が安定化するまでの間は速度を落とした徐行運転が必要になることが想定され、相当の運転支障を覚悟しなければならない。(リニア中央新幹線で)バイパス機能を確保できることから、上記のような運休、徐行によるダメージを軽減、回避することが可能となり、これにより日本の大動脈輸送を安定的に維持していくことができる。 ※中略した部分あり

ところで、リニア中央新幹線が必要とされる理由の1つとして、上記のことが言われていたが、東海道新幹線の大規模改修による運休が発生しないとなると、この理由が頓挫したことになるのではないのでしょうか。もっとも、大規模改修が終了してからリニア開業を迎える予定ですから、最初から理由などあってないようなものです。

輸送力限界説も無言となり、大規模改修も頓挫したとなれば、リニアをつくる必要はありません。会社は直ちに、リニア中央新幹線建設を中止し、白紙に戻すべきです。

2013年4月19日  
新幹線の大改修  
J R 東海が公開  
開業から48年が過ぎた東海道新幹線の老朽化を食い止めるため、今年度から始まった大規模改修工事で、J R 東海は18日、滋賀県内で試験的に施工した高架橋部分を公開した。総工費は7308億円。2023年度に完了見込みで、工期中も運休はしない。同社は「新幹線史上、最も大規模な改修だ」としている。今回の改修は東海道新幹線515・4キロのうち、5割弱を占める高架橋、鉄橋、トンネルの計約239キロが対象。1964年に開業した東海道新幹線は00年以降、トンネルでひび割れが見つかるなど劣化が徐々に進んでいた。