

ジェントルマン生きがい喫茶

皆さん、
水分補給しよう!

2026.8.8.

進行係・竹本

1. 10:00 ~ 10:40

夢の超特急、リニア中央新幹線は、(出発進行!) なるか?

- ・時速500kmで、東京-名古屋を40分、名古屋-大阪を30分弱で走る。
- ・今のぞの号は、同区間を2時間30分位で走る。
- ・東京-名古屋間286kmの内、86%がトンネル。

経緯

- ・1962年(今から64年前) 国鉄・鉄道技術研究所が開発した。
- ・1973年 東京-大阪間を走らせることが決まる。2014年 工事開始。
- ・2007年 JR東海が、自社で造ると発表。2016年 財政投融资
- ・南アルプスのトンネルを掘ることが静岡県OKが得られず停止。
- ・県知事が替わり、2024年、ホーリング調査が容認された。

2. 10:40 ~ 10:50

- 自転車では16才以上は、青切符の注意(止まれ)違反は5,000円。
- 車の右小回り⇒注意!

3. 10:50 ~ 11:00 休憩、健康体操、クイズ

4. 11:00 ~ 12:00

・次の進行係の決め方。

馴れない進行係をしている人に、次の人を選ぶ負担をかけたくない。

しかし、貴重な体験なので、やっぱりいいか。仲間の気持ちも尊重したい。

・フリートーク これ、おかしいんじゃないの? ありますか、他

○、次回は、整備新幹線など。

リニア新幹線（東京－大阪）・北陸新幹線（金沢－大阪）ルート図

2026年7月



ミナミノエ

論壇



川端 俊夫

運輸省が、次世代の高速交通として注目されているリニアモーターカー（磁気浮上式鉄道）について、新実験線の建設地を山梨県に決め、来年度予算に事業費を盛り込むという。私はここ数年、リニアモーターカーについてそのスピード面だけが華々しく取り上げられてきたことに、強い疑問を持ってきた。

JR方式のリニアモーターカーだと、最高速度は時速五〇〇キロで、東京―大阪間を一時間、札幌―千歳空港間などはわずか八分で結ぶ、といった具合である。マスコミなどでは、その高速の面だけに焦点が当てられ、その高速を得るのにどれほどの電力が消費されるのかには、ほとんど触れられない。これでは導入の是非について、国民の判断を誤らせかねない。

実は、JR方式リニアモーターカーは、その消費電力の膨大さが、最大の欠点なのである。この無人実験車が十年前、宮崎県日向市の実験線で時速五〇四キロの世界最高記録を出したとき、その消費電力は八千キロワットだった。これから実験に入る四十人乗りの

が続けられなければならないというのに、そんなに電力を消費する高速交通機関が許されるものだろうか。

現在のエネルギー源の九七％を占めている石油・石炭・天然ガス・ウランはすべて有限である。うち石油の寿命が最も短く、経済的・技術的に探掘が可能であると確認されている確認可採埋蔵量は、現

陽化し始めることが予想される。それは、物質文明衰退の先駆けとなりかねない。続いて天然ガス、ウランと資源情勢は厳しくなる。

エネルギー環境の先行きが不透明なのに、JR方式リニアモーターカーを導入するに、まず東京―大阪間に百万キロワット級の発電所を四カ所新設することが必要になる。

の根本転倒ではないのか。また、東海道新幹線は今でこそ輸送限界かもしれないが、石油供給の先細りが現実になって、世界経済に影響が出始めるころには、状況も変わってこよう。それなのに、完成までに二十年もかかり、十兆円を投じることになるであらうJR方式リニアモーターカーを導入することには、

さらにいえる文明論として、ひたすらに大量消費型の高速、効率化を追求してゆくことへの疑問もある。いずれ資源危機が訪れようというのに、この無資源国はちよっと前の石油危機によるパニックを忘れ去ったように、エネルギー浪費型路線を突っ走っている。そろそろ立ち止まって考え直す時である。

私は、JR方式リニアモーターカーの建設は、巨大な無駄に思える。

（北海道大学講師・鉄道工学、元国鉄技師、76歳）

電力浪費の「リニア」再考を

一人当たりでは新幹線の40倍にも

実験車では、時速五〇〇キロの消費電力を一万五千キロワットと想定している。

これは大変な電力消費である。新幹線の電車は、百人乗りで九百キロワットに過ぎないから、一人当たりになると四十倍にもなる。こんな小さな実験車一両で、旧青函連絡船二隻分堀のエネルギーを消費する。これから省エネの努力

在の使用量でゆくとあと三十四年分しかない。未確認分まで含めた究極埋蔵量でも九十八年分に過ぎない（資源エネルギー庁資料から）。

石油が枯渇してくれば、石油でしか動けない自動車、航空機にとっては致命的である。代替エネルギーの開発も見通し難の現在、自動車、航空機は三十年後あたりから斜

それも近年の電源動向からすれば、原子力発電所であらう。原発については、ソ連のチェルノブイリ事故以来国民の不安が高まっているだけではない。残滓（さんし）の放射性廃棄物の処分も由に浮いたまま

私には、JR方式リニアモーターカーの建設は、巨大な無駄に思える。

（北海道大学講師・鉄道工学、元国鉄技師、76歳）

（北海道大学講師・鉄道工学、元国鉄技師、76歳）

（北海道大学講師・鉄道工学、元国鉄技師、76歳）

（北海道大学講師・鉄道工学、元国鉄技師、76歳）

（北海道大学講師・鉄道工学、元国鉄技師、76歳）

図1 元国鉄の技師でリニアモーターカーの最初の考案者・川端俊夫によるリニア建設計画批判。（『朝日新聞』1989年8月24日の「論壇」より、許可を得て転載）

こんな意見も
あります！

極低温の超電導利用のリニア新幹線は、

延期より中止して埋め戻し、

米国に輸出しましょう。米国では平地走行：空気抵抗小さい。

- ・日立車両の AMTRAC ボストン—ニューヨーク—フィラデルフィア—ワシントン
- ・テキサス州ダラス—ヒューストン

極低温冷却の希少ヘリウムガスは、米国産出です。

- ・日本では値上がり、NMR 等医療機器では必需品です。
- ・トランプ政権では天然ガス副産物として増産されます。

平和な日米同盟の促進です：石破政権の米国投資。

【超電導強力磁気浮上】は【技術の夢】として誕生しました。

山紫水明の日本では、深い地下トンネル走行は自然破壊する
だけです。深い地下トンネルでは故障や事故対処困難です。

地震が無い米国では、浮上高さを 10cm から 1cm 程度に低
くできます。低くできるので側面ガイド駆動電力を小さく。

東海道新幹線があるので、利点はありません。

できても品川駅深くのホームに辿り着くのが大変です。

国家損失 9 兆円を減らし、在来線を強化できます。

JR 東海の山田元社長は「絶対ペイしない」と発言⇒救済。