

超電導磁石で浮上して最高時速500キロで疾走するリニア中央新幹線。東京と名古屋を40分で結ぶ「夢の超高速鉄道」の建設工事がいよいよ2014年度に始まる。

「リニアは世界の交通技術史上のエポックになる」。昨年8月29日、山梨県都留市の山梨リニア実験センターで開かれた新車両「L0（エル・ゼロ）系」の試験走行の出発式。東海旅客鉄道（JR東海）会長の葛西敏之（73）は自らを鼓舞するように語気を強めた。

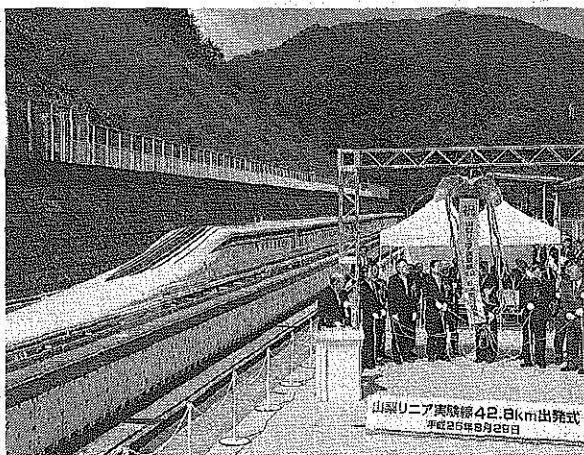
JR東海は27年の品川―名古屋間開業、45年の新大阪延伸をめざす。試乗した国土交通相の太田昭宏（68）は「（東名阪の）三大都市圏が通動圏になる」と期待を寄せた。

鉄道運輸収入の9割超を稼ぐ東海道新幹線は今年で50歳。1987年のJR東海発足後だけで補強などに約5兆円を投じてきたのも一新幹線がお

「もう待てない」負担決断

かしくなったら全く収益を自前でつくる。経営が入ってこない」（社長成り立つかどうか検討し山田佳臣（65）との危うい機感からだ。今年1月3日、JR有楽町駅近くで発生した火災で新幹線が一時全面運休に追い込まれ、代替がきかない弱点が浮き彫りになった。リニア構想は今を越えること7年前の07年春、JR東海東京本社の一室で動き出した。葛西が当時副社長だった山田を呼び、ある密命を与えた。「もう待てない。リニア

工事費は品川―名古屋間です。山田はリニア実現の「もう待てない。リニア」を自前でつくる。経営が入ってこない」（社長成り立つかどうか検討し山田佳臣（65）との危うい機感からだ。今年1月3日、JR有楽町駅近くで発生した火災で新幹線が一時全面運休に追い込まれ、代替がきかない弱点が浮き彫りになった。リニア構想は今を越えること7年前の07年春、JR東海東京本社の一室で動き出した。葛西が当時副社長だった山田を呼び、ある密命を与えた。「もう待てない。リニア



山梨リニア実験線42.8km出発式 平成25年8月29日

約43kmに延伸した実験線を使って営業仕様の新車両の試験が始まっている（昨年8月、山梨県都留市）

間です。山田はリニア実現の「もう待てない。リニア」を自前でつくる。経営が入ってこない」（社長成り立つかどうか検討し山田佳臣（65）との危うい機感からだ。今年1月3日、JR有楽町駅近くで発生した火災で新幹線が一時全面運休に追い込まれ、代替がきかない弱点が浮き彫りになった。リニア構想は今を越えること7年前の07年春、JR東海東京本社の一室で動き出した。葛西が当時副社長だった山田を呼び、ある密命を与えた。「もう待てない。リニア

間です。山田はリニア実現の「もう待てない。リニア」を自前でつくる。経営が入ってこない」（社長成り立つかどうか検討し山田佳臣（65）との危うい機感からだ。今年1月3日、JR有楽町駅近くで発生した火災で新幹線が一時全面運休に追い込まれ、代替がきかない弱点が浮き彫りになった。リニア構想は今を越えること7年前の07年春、JR東海東京本社の一室で動き出した。葛西が当時副社長だった山田を呼び、ある密命を与えた。「もう待てない。リニア

西は第1次政権の時から首相の安倍晋三（59）に近い経済人として知られる。昨年11月下旬、葛西は官房長官の菅義偉（65）を訪ね、リニア建設用地にかかる不動産取得税などを従来の整備新幹線と同様に非課税にするよう要望。同日、山田も自民党の会合を回った。非課税措置は14年度税制改正大綱に盛り込まれた。

「日々のこと、20年先、50年先の3つの時間軸で考える」。葛西は鉄道経営者の心得をこう語る。社長就任から50年後の2045年はリニアが新大阪まで全通する予定の年だ。今年4月、山田が会長に就くが、葛西も代表権のある名誉会長として舞台に立ち続ける。（敬称略）

論倒前るび帯熱



「リニア」の名を冠した住宅街の
開発が始まった(4日、甲府市)

東海旅客鉄道(ＪＲ東海)会長の葛西敏之(73)は6日、東京本社で2本の甲州ワインを手渡されると笑顔を見せた。ラベルには「リニアに期待! 2020年東京五輪に向けて「甲府新駅―品川」間の開業実現を」の文字。手渡したのは甲府商工会議所会頭の金丸康信(71)だ。

「お願いします」と勢い込む金丸に対し「(開業予定の)27年なんてあつという間ですよ」とはぐらかす葛西。ただ明確には否定しない葛西の態度に金丸は「先行開業の可能性はまだある」とみた。山梨に実験線を誘致した一人とされるのは金丸の父で、自民党副総裁を務めた故

金丸信。「息子としてやはりリニアには思い入れがある」

14年度に本体工事が始まるリニア。20年東京五輪が決まり、山梨県や永田町では開業の一部前倒し論が熱を帯びている。

実験線は山梨県の上野原市から笛吹市までの約43キロ。笛吹市から甲府市の新駅予定地までは6キロしかない。なんと20年までに線を甲府と品川にまで延ばせないか。「技術的な問題もあるようだが、国を挙げればできないことではない」。金丸は経済界への働きかけを続ける。

1月30日午後、自民党本部で開かれた勉強会。「30年の日本の姿について」の議論の中で、出席者から「部分開業を急ぐべきだ」との声が上がった。衆院議員で、党リニア特別委員会事務局次長の堀内詔子(48)は「開業を前倒しすれば、必ずリニア目当ての外国人観光客が増える」と力説する。

実現すれば効果は絶大だ。山梨県は品川―名古屋間が開業した場合の経済波及効果を年2600億円程度とはじく。品川―山梨間にとどまった場合も「西からの流れは期待できないが相応の効果があるのは間違いない

い」(県リニア交通局)とみる。開業効果を先取りする動きもある。「あさひリニアタウン」。

新駅予定地から車で5分の場所に171区画の住宅街ができてつある。分譲開始から半年あまりで8割が売れ、家の建築が進む。旗振り役である山梨県不動産業協同組合理事長の保坂貞仁(54)は「甲府のこれからはリニアが中心。その熱をいち早く取り込む」と鼻息が荒い。

組合は「リニアタウン」で商標も取得。開通すれば、甲府から東京への移動時間は最短15分にまで縮まり、通勤も可能になる。保坂はこう話す。「開業は人と情報の流れ方が変わる契機。今後、リニアを冠した街の開発を急ぎたい」(敬称略)

「親愛なるジョー。私は今、時速314km(約500マイル)で走るリニアの車内で、立ったままこの手紙を書いています」。昨年11月16日、山梨県にあるリニア実験線。ニューヨーク州知事を12年間務めたジョージ・パタキは最新型のリニア車両に試乗していた。

手紙の相手は全米鉄道旅客公社(アムトラック)の最高経営責任者、ジョセフ・ボードマン。同社は東海旅客鉄道(JR東海)がリニア技術輸出で照準を絞るニューヨーク・ワシントン間を高速鉄道で結んでいる。「リニアが我々の未来だ」。パタキは手紙をこう締めくくった。



米政界の要人を味方につける
(昨年11月のリニア試乗会。
前列右から2人目が葛西氏)

「北東回廊」と呼ばれる米国の中核都市を超電導リニアで結ぶ。東京・大阪に匹敵する人口密集地帯はリニア導入の「適地」だ。JR東海会長の葛西敬之(73)は売り込みに向け、2009年ごろから米政界で人脈づくりを進めてきた。元米大統領特別補佐官のトーマス・パターソンが率いるプロモーション会社と提携。パタキのほか、元米上院院内総務のトム・ダシユルや元運輸長官のメアリー・ピーターズらを顧問に迎えた。

インフラ輸出を成長戦略の柱に据える首相の安倍晋三(59)も呼応。「まずポルティモアとワシントンをつなぎましょう。オバマ大統領にも提案しています」。昨年9月、ニューヨーク証券取引所で講演し、リニア導入を強く働きかけた。実現すれば総工費は1兆円規模になる。

安倍と葛西は頻繁に会食するなど盟友関係にある。「日米同盟においてリニアは日本側の貢献の象徴になり得る」と葛西。超高速鉄道には化石燃料を大量消費する航空機や車中心の米国社会を変える力があるとみる。

もっともJR東海が虎の子のリニア技術の輸出をめざす背景

には、人口減少などで先細る国内市場への危機感もある。新規格線の建設が減れば、車両など機器メーカーの技術力の維持は難しい。「新幹線を含む高速鉄道システムの輸出で関連産業の仕事を確認できれば生産・開発費も抑えられる」。社長の山田佳臣(65)はこう説明する。

「導入後も新たな技術を提供し続けます。安心して任せてください」。1月下旬、米テキサス州。北東回廊のリニアと並行して進めているダラス・ヒューストン間の新幹線の売り込みで、ヒューストン市長や投資家らに熱く語る葛西の姿があった。米国を落とせるか。その成否は国内のリニア整備の行方も左右する。(敬称略)

「ブオーン」。山梨県にある東海旅客鉄道（JR東海）のリニア実験線では今、7両編成のリニア車両「L0（エル・ゼロ）」が轟音（ごうおん）を響かせて試験走行を重ねている。磁力で10メートル浮上し時速500キロで走れるようになるまでの道は平たんではなかった。

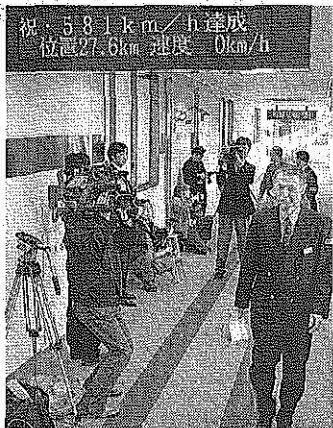
「これではとても実用化できない」。JR東海は1987年の国鉄分割民営化に伴いリニア開発を引き継いだ。それ以降リニア一筋に歩んできた専務執行役員リニア開発部長の白国紀行（61）は当時がくせんとしたことを覚えている。技術の根幹となる超電導磁石の安定性が確保されていないかったのだ。

超電導とは金属や合金ですべて電線やコイルをマイナス269度に冷やすと電流が極めて流れやすくなる現象。この状態のコイルに電気を流すと強力な電磁石になる。リニアは車両に搭載した超電導磁石と軌道側に設置したコイルの相互作用で浮上力と推進力を生み出す。だが87

年時点では、超高速走行による「振動に強い頑丈な構造を追求振動で熱が発生して温度がマイナスイオン」した」と技術の要諦について多ナス269度を上回り、肝心の超電導状態が失われる「クエンチ」問題が未解決だった。

旧国鉄がリニアの研究を始め、着けるまで約10年を要した。2003年12月2日、L0系たのは東海道新幹線開業より2年早い。だが新幹線開業の64年に赤字に転落。その後は債務が膨れあがり、リニア開発に本格的に取り組む余裕はなかった。

「この部分のつくり方を変えたらどうか」「それでは揺れに耐えられない」。クエンチ克服に向けた闘いは、重電メーカーの工場です。超電導磁石の安定性を確保する。白国は「リニア中央新幹線の本体工事が今年始まる。実験線建設が始まって夢の実現へ本格的に走り出した90年から」



リニアは世界最高の時速581キロを達成した（右端が白国氏） 2003年12月

「千支（えと）が2回巡った」白国を、超電導磁石などの設備コスト削減と運営効率化といった次の課題が待ち受けている。（敬称略）

京都か奈良か

5 リニアに賭ける

真道
HAKUSHIN

「リニアは日本の軸。関西に来るのが2045年では遅すぎ」。

昨年12月13日、大阪市内のホテルに関西の産官のトップが集まった。リニア中央新幹線の品川―新大阪間の同時開業を求める大会。国会議員19人を含む約210人が氣勢を上げた。



門川京都市長は京都ルート実現を呼びかける（1月の決起集会）

西に取り返しの付かないダメージを与えるとの危機感強い。「オール関西」で同時開業の機運を高めるはずの集會に、奈良県知事、荒井正吾（69）の姿はなかった。「同時開業には大賛成だが、決まったことを関西でひっくり返そうなんていうのはどこの誰かという感じだ」

荒井の不满には理由がある。国は11年に定めたリニア整備計画で、名古屋―新大阪間は「奈良市付近」を通ると明記した。だが京都の自治体などが京都駅―ルートを訴え始めたからだ。

中心は京都府知事の山田啓二（59）と京都市長の門川大作（63）。整備計画の基となった中央新幹線の基本計画は東海道新幹線のバイパス線を定めたもの。リニアは議論し直すのが筋というわけだ。「京都駅ルートがJR東海や利用者にとっても最もメリットがある」。山田は奈良への対抗心を隠さない。

門川が持ち歩く新聞記事がある。「悲願が国鉄動かす 世論バックに市の工作」。東海道新

幹線の京都駅停車が決まった1964年8月に、地元紙がルート決定の経緯などをまとめた。

東海道新幹線は京都駅を通らなはずだった。京都市は国鉄への陳情を重ね、着工後に設計図を書き直させ、予定外の「ひかり号」停車まで実現させた。

「京都人は火が付くのは遅いからこそ」。1月17日、有力者が集まったリニアの京都誘致を求める集會。門川はこの記事を見せながら、国の計画について「変えられる。やればできるんだ」と言い切った。

だが、京都の動きは関西に波及を広げている。ルートを見直せば、沿線の環境影響評価も遅れる。関西連会長の森詳介（73）は「同時開業のためには関西がひとつにまとまる必要がある」と、京都の動きをけん制する。関西経済界の重鎮はつぶやいた。「同時開業を前進させるには山田と門川の首に誰が鈴をつけるかが問題だ」（敬称略）

亀井勝司、山本公彦、古川慶一、斎藤雄太が担当しました。