

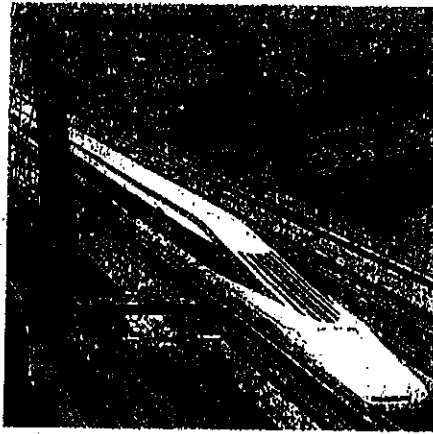
リニア開業2025年目標

JR東海表明 首都—中京圏

JR東海は、山梨県で実験中のリニアモーターカーを使った中央新幹線について、営業運転開始の目標時期を2025年に設定した。東京—大阪間での実現を目指しているが、首都圏から中京圏間で先行開業を目指す。同社がリニア新幹線の開業時期の公表は初めて。東京—大阪間で約1時間という計画だけに、実現すれば首都圏と中京圏を40分程度で結ぶことになりそうだ。

ルートや経費、難題

松本正之社長が26日、決算発表の記者会見で表した。着工時期などの



リニアモーターカーの実験線—山梨県都留市で

具体的なスケジュールや投資額などについては、今後検討する」として

いる。当面は実験線の延長工事とともに、ルート選定のための地形・地質調査を進める。だが、都市部のルート設定や、東京—大阪間で総額10兆円ともいわれる巨額の建設費用の上面など実現に向

リニアモーターカー「J.R.東海がJ.R.総研と共同で開発中の高速鉄道」の「のび」で2時間半の東京—大阪間の所要時間が、空路並みの1時間程度に短縮されるという。軌道は1に並べた磁気コイルと、車両に取り付けた超伝導磁石との間の吸引力と反発力で車体を浮かせ、走行させる仕組みで、旧国鉄時代の62年から研究を始めた。

06年3月には国交省の技術評価委員会が「(600km/h)走行の」実用化の技術基盤が確立した」と判断、「実用化に必要な技術を16年までに確立すべき」との提言をまとめた。これを受けてJR東海は今年度から13年までに3550億円を単独で投じ、実験線を42・8kmに延長する工事を始める。ルートは未定だが、現在延長工事中山梨実験線をそのまま実用線として活用する方針。同社は「自らのイニシアチブのもとに推進、実現する」としているが、松本社長は「国交省プロジェクトとして推進する考えは変わりはない」とも述べており、用地買収や建設にかかる費用などの面で今後

JR東海が過去最高益

JR東海が26日発表し、07年3月期の連結決算は、売上高が前期比1・6%増の1兆4941・2億円、当期利益が同12・0%増の1871億円、いずれも過去最高となった。要知万博の反動で当初は減収を見込んでいたが、ビジネス利用が好調だった新幹線収入が伸びた。

国交省は、JRの実験線を活用しつつ、将来、東京から甲府市、名古屋、奈良市を経由して大阪までを1時間で結ぶ計画を温めている。リニア事業には前向きだが、JR東海が事業主体になるのかどうかや資金負担の枠組みなどは「まだ何も決まっていない」との立場だ。

JR東海が26日発表し、07年3月期の連結決算は、売上高が前期比1・6%増の1兆4941・2億円、当期利益が同12・0%増の1871億円、いずれも過去最高となった。要知万博の反動で当初は減収を見込んでいたが、ビジネス利用が好調だった新幹線収入が伸びた。

リニア開業2025年

JR東海目標 首都圏—中京圏で

東海旅客鉄道（JR東海）は二十六日、二〇二五年に首都圏と中京圏を結ぶリニアモーターカーの営業運転開始を目指すことを発表した。東海道新幹線の輸送能力が限界に近づいていると判断、代替輸送機関に位置付ける。

松本正之社長は同日の記者会見で「東京—名古屋—大阪の交通の使命を負う会社として何ができるかを自らの主体性で考えていく」と表明。山梨県内で進める実験線を活用し、東京—名古屋を軸に検討が進む見通しだ。

東海旅客鉄道（JR東海）はリニアモーターカーの開業目標を二〇二五年と初めて明示した。数兆円ともいわれる巨額の建設費など前途は多難だが、前進に向けた姿勢を示すことで国や自治体を巻き込んだ議論を喚起する狙いだ。（一面参照）

JR東海は具体的なルートは明らかになっていない。山梨県内の実験線「写真」、JR東海提供の現在の十・八・四キロから二三年度までに四十二・八キロへ延伸する計画で、「実用化に実験線を活用しない手はない」と見込んでいる。

JR東海「リニア開業2025年」

建設費数兆円、前途は多難



「同社幹部とみて、営業運転で想定する最高速度は時速五百キロで、東海道新幹線の東京—名古屋間（三百六十六キロ）を一時間足らずで結ぶ計算。将来的には大阪を中心とする近畿圏にも延伸する方向。ただ着工時期などは現時点では不透明。東京—大阪を結ぶ中央リニア新幹線の整備費は八兆—十兆円と試算され、先行開業を目指す東京—名古屋間でも数兆円が必要になる見込み。同社の長期債務残高は約三兆四千億円と、この十年間で二兆七千億円以上減

国の支援模索も

少。ここ数年の純現金収支の黒字は三億—三千万円程度で投資余力は増している。しかし、「政府が無利子で資金を出してくるならありがたい」（同社首脳）としており、完全な自力建設ではなく、国からの支援策も模索していくもよう。国土交通省幹部は二十六日夜、JR東海の方針について「全く事前の擦り合わせがない」と語った。各地の整備新幹線の要望に込めながらリニアに巨費を投じることには国交省は慎重な姿勢を崩していない。

JR東海 純利益1371億円

新幹線など 前期12%増、最高に

東海旅客鉄道（JR東海）が二十六日発表した二〇〇七年三半期の連結決算は、純利益が前期の比二二%増の千三百七十二億円となり、愛知万博開催で過去最高となった。

売上高は二%増の一兆四千九百十二億円。新幹線と在来線を合わせた運輸の売り上げが百二十四億円伸びたほか、シェアール名古屋高島屋など流通業も四十億円増えた。

た。耐震補強関連など物件費の増加で営業利益は微減だったものの、支払利息の減少などで経常利益は一%伸び、過去最高の二千三百六十六億円となった。

愛知知事が評価

リニア2025年営業運転 JR東海の松本正之社長は二十六日の決算発表の席上、首都圏と中京圏を結ぶリニアモーターカーを二〇二五年を目標に営業運転する方針を明らかにした。愛知県の神田

真秋知事はこれに対し「リニア中央新幹線の実現に向けて前進するものであり、高く評価する」とのコメントを出した。

JR東海目標表明

リニア沿線は歓迎

自治体、住民「もっと早く」

「夢だと思っていたのに、実現するなんてすごい」。リニア運行への沿線からは、政財界や一般市民を問わず、歓迎する声があふき起こった。一面参照

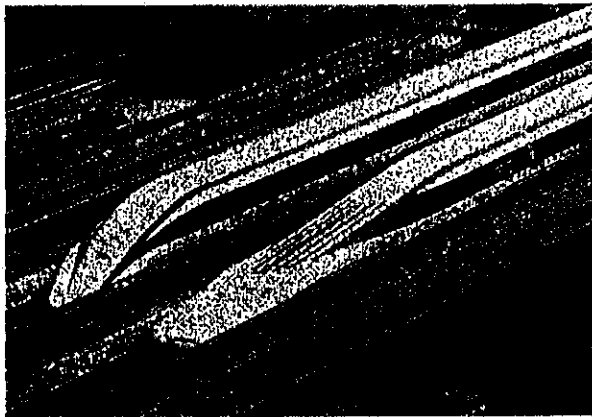
「目標年次を明示されたい」と、実現への前進を意味する「と高く評価したのは、沿線自治体でつくる「リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟」の会長を務める神田真秋・愛知県知事だ。リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟の会長を務める神田真秋・愛知県知事だ。リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟の会長を務める神田真秋・愛知県知事だ。

「目標年次を明示されたい」と、実現への前進を意味する「と高く評価したのは、沿線自治体でつくる「リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟」の会長を務める神田真秋・愛知県知事だ。リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟の会長を務める神田真秋・愛知県知事だ。

「目標年次を明示されたい」と、実現への前進を意味する「と高く評価したのは、沿線自治体でつくる「リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟」の会長を務める神田真秋・愛知県知事だ。リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟の会長を務める神田真秋・愛知県知事だ。

期待と逆風の45年

日本のリニア史は、実に残っていた一九六二年。四十五年前の旧国鉄時代にまでさかのぼる。東海リニア、早くも「新幹線の道新幹線がまた工事中で、開業まであと二年をく新しい輸送システム」



山梨県都留市でJR東海のリニア実験線で走行試験を続けるリニア実験線。2005年7月、山梨県都留市で（JR東海提供）

「リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟」の会長を務める神田真秋・愛知県知事だ。リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟の会長を務める神田真秋・愛知県知事だ。

として、磁気浮上式リニアモーターカーの開発がスタートした。七二年に旧国鉄の研究

保会頭(世)のように、リニアの通過ルートとなる可能性のある地域の代表たちは「早期建設に向けた運動を今後も一生懸命やらなければ」と、決意を新たにしていた。

市民の夢も膨らむ。三重県四日市市山城町の公務員水野義隆さん(60)は「もし四日市にも駅ができたなら家族旅行だ。飛行機並みに早く着くのなら、少々お金がかかっても平気」と語り、中津川市本町の主婦小林久美子さん(60)は「東京まで三十分で行けるようになるといい」と話している。

市長も「近い将来の姿が見えてくるような発言を心から歓迎する」。岐阜県中津川市の大山耕二市長や長野県松本市長野原徹也市長の井上たけし市長も「もっと早く、と願っていた」と話した。

民間副総裁の後押しもあり、二〇二〇年には全線新幹線整備法で「基本計画」に決まって推進が本格化。九〇年には「基本計画」に決まって推進が本格化。九〇年には「基本計画」に決まって推進が本格化。

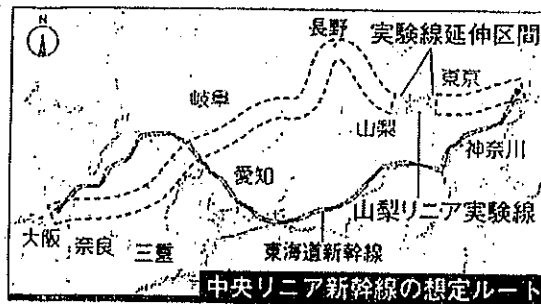
だがその後は、バブル崩壊や金丸氏の違法献金事件による失脚、小泉内閣による公共事業の削減、時代も味方している。

夢の超超特急 実現へ前進

リニア 2025年開業目標

JR東海の松本正社長は二十六日、中央リニア新幹線の営業運転を、二〇二五年までに首都圏と中央圏間で先行的に始めることを目標にする、と発表した。

名古屋市内での決算発表席上で述べた。十兆円もの事業費を要する超超特急も驚かれたリニア新幹線で、具体的な開業時期が示されたのは初めて。研究開始から四十五年を経て、時速五百キロ水陸での超超特急の実現に大きな一歩を踏み出した。●開運●④面



JR東海社長 明言

首都圏—中京を先行

着工時期や投資額、首都圏と中央圏のどこに駅を設けるかなど、具体的な計画は、昨年六月に社内設置した「東海道新幹線二十一世紀対策本部」(約百五十人)で検討する。策定した計画を基に、国などと実現に向けた協議を進める。

中央リニアは、全国新幹線整備法で「基本計画」に決定されている。実現には「整備計画」への格上げと計画決定が必要。国の財政状態

極低温で電気抵抗がゼロとなる超電導磁石で車体を10センチ浮かして進むリニアモーターカーを併用。実験車両は鉄道の世界最高速度(時速500キロ)を記録した東京—大阪約500キロを約1時間で結ぶとされる。ルートは山梨、長野、愛知、岐阜、三重などを経由する計画。災害時には東海道新幹線の迂回(うわい)機能も果たす。

中日新聞(朝刊) 4/27

線路をクリアできる計画づくりが求められる。路線の経路については、延伸する山梨リニア実験線(山梨県都留市—大月市、一八・四キロ)を利用し東西に延ばす案が有力となっている。首都圏—中京圏の開通を優先し、計画づくりを進める中で近畿圏への路線延長も検討していく。

松本社長は、年間で約一億四千万人を運ぶ東海道新幹線のダイヤなどが「限界に近いところまで来ている」と説明。より速く、利用者に便利なダイヤづくりを進める上で「新幹線に代わるハイパスが絶対必要だと、主導権を握ってやっていきたい」と意欲を示した。

JR東海は、今年から十年計画で山梨実験線を四一・八キロ延ばす事業費三千五百五十億円を、全額自社の投資でまかなう予定。営業運転に向

は、建設費や保守点検の費用低減を検証する。二〇七年度の設備投資計画では、中央リニアを初めて「重要施策」として盛り込んだ。リニアの実現可能性に確立したと報告技術的については、国土交通省の「可能と判断している」。

議論活性化狙う

中央新幹線沿線学者会 研究会で岐阜大地球科学部の竹内伍史教授の話 JR東海はすでに建設でさなき大冒険だ。この時期に目標年次を打ち出したのは、六月ごろに閣議決定予定の「国土形成計画」に、中央リニア新幹線を書き込む議論の活性化を狙ったのではないかと