

ここが問題！リニア新幹線

2015.9.5 発行 NO. 35 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

大深度地下使用申請前に説明を行うことは考えていない

***** リニア新幹線を考える麻生・多摩の会の質問にJR東海が回答 *****

麻生・多摩の会は7月27日、リニアの「大深度工事」、「在来線への乗り継ぎ時間」、「磁界～特にトンネル内での避難への対策」、「冷却剤の液体ヘリウム不足」、「誘導集電など実用化の見通し」など55項目にわたる質問書をJR東海宛に郵送し、8月21日同社神奈川工事事務所（相模原市）で口頭での回答を受けた。多岐にわたる質問と回答を全て掲載できないので、抜粋して紹介する。（詳しくは上記HPに掲載されるので参照して下さい）

質問 リニアの工事実施計画（その2）の提出時期は？

回答 今後の実施計画の提出は未定。工事（その1）の進捗に合わせて、適切な時期に申請する。

質問 大深度地下使用許可の申請はいつ頃になるのか？

回答 最初に行うのが事前の事業間調整で、リニアの大深度事業に係る事業者から申し入れの募集を平成26年3月17日に公告し4月15日まで縦覧した。今後、地質や井戸などの現地調査とともに関係調整を行い、必要な書類を整えて大深度地下使用許可申請を行いたい。井戸の調査については対象の自治会に回覧が回っているとのことだが、いつ調査に入るかは話せる状況ではない。

質問 大深度地下使用許可申請の前に沿線住民にはいつ、どのように説明するのか？

回答 申請前に説明を行うことは現時点では考えていない。大深度地下事業概要書については、法令にはないが、東京・神奈川・愛知で説明会を行った。申請後は、国交省とのやり取りで住民への説明会開催要請等があればできる限り対応するが、仮定の話であり今は答えられない。

質問 中間駅が予定されている自治体にとっては、開業時のダイヤに合わせた駅周辺の開発計画を早急に立てる必要がある。停車本数によって開発計画は大きく左右される。各駅の停車本数を明らかにしてもらいたい。明らかに出来ないとするればその理由を教えてください。

回答 中間駅の停車頻度については、開業時期の経済情勢や他の輸送機関の動向、駅周辺の開発状況や利用客の見込み等を踏まえて、開業が近づく時点で決定する。全幹法に基づく4項目調査の前提として、中間駅に1時間1本停車を置いたことは事実だが、停車本数を決めるのは開業前の状況を見てからだ。

質問 リニアの名古屋駅から東海道新幹線名古屋駅への乗り換え時間、また在来線の品川駅からリニアの品川駅への乗り換え時間はともに15分か？

回答 名古屋駅については、新幹線とリニアのホーム間高低差は30mであり、3～9分。品川駅については、リニアから東海道新幹線は3～7分。在来線の違いはあるが、新幹線から在来線へは8～10分。併せると、在来線→リニアは11分～17分となる。

質問 中央新幹線小委員会の答申で、「今後取り組むべき課題」として、「高温超電導磁石の開発」を挙げている。それが実現しなければ大阪までの早期開業も国際競争力もかなわないという解釈でいいのか？

回答 技術評価委員会からは、低温超電導を前提として営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能になったとの評価をもらった。今後、高温超電導については、コスト低減の観点から引き続き開発して行く。

質問 説明会では事故時の消磁について貴社は「一瞬で消磁出来る」と回答しているが、小委員会の16回審議では「実験線の車両は、車庫に入って検査する際は、全て磁力を落として検査している。そうするとどうしても時間がかかる」として、ロボット等による遠隔操作システムを開発中と述べている。どちらが本当なのか？（4面に続く）