

江刺の稲

「江刺の稲」とは、用排水路に手刺しされ、そのまま育った稲。まったく管理されていないこの稲が、手をかけて育てた畦の内側の稲より立派な成長を見せている。「江刺の稲」の存在は、我々に何を教えるのか。土と自然の不思議から農業と経営の可能性を考えたい。

編集長 昆 吉則

リニアで時速500km体験

地上走行で時速500kmを体験した。と言っても正しくは地上約10cmを浮上走行する「超電導リニアモーターカー」である。世界で唯一の「超電導」技術を使ったJR東海のリニア中央新幹線。これです川・名古屋間を45分でつなぐことが可能になるそうだ。今の新幹線より少し横揺れを感じたが、かつての在来線特急より揺れは少ないように思う。乗せていただいたのは試作車だが、さらに車外騒音の低減を含めて改良を進めるという。500kmが営業速度だそうだが、この車両で時速603kmの記録を作っている。営業運転時にも使用される山梨にあるリニア実験線で体験乗車させていただいたのだ。東海道新幹線のグリーン車のほか、一般書店でも販売されている雑誌『Wedge』を発行するJR東海の子会社である株ウエッジのご招待でのごことだった。以前、同誌に「貧農史観よさようなら」という連載記事を書かせてもらったことがあり、そんなことから今回の余得に預かってしまった。

リニアモーターカーならドイツや中国に開発の例があるじゃないかという人もいるかもしれないが、それは違う。JR東海の説明によれば、ドイツや中国のリニアモーターカーの技術は「常電動リニア」というものだそうだ。それだと地上1〜2cm程度に浮上するもので、日本のように地震の多い場所では安全性に不安がある。それに対して、JR東海の「超電導リニア」では地上約10cmを浮上走行するため、地震などの影響を受けにくい。それが日本独自の超電導リニアなのだ。停止時および時速150kmまではタイヤで走行し、約150kmを超えたくらいで車体が浮上し、超電導走行となる。今回の体験は素晴らしいものであったが、その反面で当初予定では2027年に営業運転開始となっているが、開業の目途はまだ立っていない。南アルプスに通すトンネル工事が静岡県知事等の反対運動によって止まっているためだ。技術開発はほぼ完成している。反対運動への対応は慎重に行なうべきだとは思いますが、静岡県などが主張している「トンネル工事で南

アルプスの地下水が漏れ、大井川の水量が減少する懸念がある」というものである。それ以外にも静岡県内の駅に「のぞみ」が停車していないことなど、「JR東海による静岡飛ばしに静岡県の不満がある」というメディアもある。リニア新幹線が開通すれば現在の新幹線への需要が減り、むしろ静岡県内へののぞみ停車も可能になるのではないか。そもそも静岡県知事らの反対も、当事者間のリスクコミュニケーションの不具合に由来しているようにも思える。トンネルによる水の問題も、技術的には解決策がありそうだ。そうは言っても今後30年以内に南海トラフに起因する大地震が70%の確率で発生するという予測もある中で現在の東海道新幹線の代替路線が必要だという説明は納得できる。まさに日本の産業の大動脈である東海道新幹線の麻痺は日本経済に大打撃を与える。あらゆるチャレンジにはリスクが存在する。しかし、科学的に限りなくリスクチェックを行なうこととゼロリスクを求めるとは違う。ゼロリスクを求める人々を説得することの難しさを改めて考えさせられた。