

# こだま・ひかり・のぞみ・・・次は何？

加藤 一晴(浜松市・医科)

新幹線は1964年(昭和39年)に産声を上げた。従来とは異なる広軌を採用した0系車両は「夢の超特急」と云われ、走行中の振動が少ないのが特徴だった。各駅停車が「こだま号」特急が「ひかり号」と称され、遅れてデビューした「のぞみ号」は、東京→新大阪(515 km)を2時間22分で結んでいる。各駅停車の「こだま号」が約4時間なので、その速さが印象的に映る。実際に東京駅と新大阪駅間515 kmには、駅舎が17か所もあり、各駅停車の「こだま号」の到達時間の足枷になっている。停車中の「こだま号」の傍らを、流星の如くぶっ飛んで行くのは「のぞみ号」であり、停車時間が過ぎるまで発車できない。この驚異のスピードに慣れすぎると、各駅停車の「こだま号」ののんびりさが理解できる。

例えば各駅停車の在来線には苛立たないが、「夢の超特急」のこだま号には速さを期待してしまう。心理的に「ゆっくり行こう」の愛護的な解釈か、「まだ着かないか・・・」の切羽詰まった感想である。

当初(0系: 220km)で運行開始した新幹線であるが、(100系: 220km)(300系: 270km)(500系: 300km カワセミ)(N700系: 285km カモノハシ)そして現在は(N700A: 300km)に替わっている。JR浜松駅には、1時間に3本の新幹線が停車するが、こだま号は2本で、ひかり号は1本である。当然のぞみ号は停車しない。

まあ、ひかり号に乗車した場合、東京には90分足らずに到着するので、さしたる不便はないが、JR東海はリニア新幹線の計画中である。東京・名古屋間(285.6 km)の地下トンネル掘り、全線を繋ぐ算段である。云わば地下40mに延長距離500kmのトンネルで結び、時速500kmの超高速車両を走らせるらしい。

このプロジェクト達成には、様々な懸念事項がある。まずは、大地溝帯(フォッサマグナ)をぶち抜くことだ。残念ながら10年前の中央道笹子トンネルのトンネル崩落事故の原因究明はできていない。次は高速移動中に事故が起きた場合、発見や特定、救助の諸問題。現在の新幹線電気消費量の3倍の電気供給量の問題。高度経済成長期とは全く時代背景もことなり、何よりもSDGsの概念と全く相反する。わが国の場合、インフラ整備はきちりするが、維持管理は全くお粗末である。コロナ禍でリモートワークが広がっており、以前のような東京出張は減っていきだろう。移動距離300kmの地下鉄で、それこそ40分かけた景色のない実体験にどんな意味があるのだろうか。「技術的に可能」なことと「安全な運航管理」ができることは似て非なるものである。やはり自然の摂理に最大限の敬意を払うべきではないのだろうか。