

リニア中央新幹線の建設は「まちおこし」になるの？

JR東海は、リニア中央新幹線の工事着工を2016年からとしているが、「地域住民への影響を考え」、軌道設置コースや立坑の位置、それぞれの工事時期などの発表を各地で先延ばしにしてきた。川崎でも、形だけの「環境影響評価審議会」がもたれ、JR東海から「環境影響評価書」の説明が行われたが、ここでも軌道設置コースなどは明らかにされなかった。

このようにJR東海が、計画の詳細をオープンにせず、人々の抱く不安に真摯にこたえようとしない態度をみると、この計画はいったい誰のためのものか、リニアが通っていったい誰が利益を手にするのか理解に苦しむ。

JR東海は、時間短縮を第一の売りとしているゆえ、軌道コースは直線ルートで、その直線ルート上に一県一駅とする中間駅が配置される予定だ。

【通過県は、東京（品川）、神奈川、山梨、長野、岐阜、愛知（名古屋）、三重、奈良、大阪】

東京-名古屋間が40分、東京-大阪間が67分であれば、現在の「のぞみ」より時間は短縮されるが、人は「速さ」だけで「便利」になったと感じるわけではない。わずかの速さのために払う高い料金、在来線への乗り換えが不便、新駅までのアクセスが整っていない、大深度地下トンネル走行への不安、電磁波被曝に対する不安。これらのことが解決されないままでは、安心して利用できない。

ましてや、中間駅には毎時一本しか停車しないから、利用者にとっては不満なダイヤというべきだ。

リニア中央新幹線の料金想定

JR 東海の想定	東京→名古屋 (+700円)
	東京→大阪 (+1000円)
橋山氏の想定	東京→名古屋 (+1500円)
	東京→大阪 (+3000円)

橋山禮次郎「必要か、リニア新幹線」より

2012年2月4日の朝日新聞(朝刊)に、「リニア誘致 橋本駅周辺に」という三段見出しが踊り、リニア中央新幹線の神奈川県の間接駅が、相模原市緑区の「橋本駅周辺」に決まったことを加山相模原市長や地元「誘致促進同盟会」の人々が喜んでることが報道されている。

「産業集積が進み、付加価値の高い土地利用が可能になる」「夢が実現し、感激している」とも手を挙げて、中間駅建設を受け入れ、リニアによって橋本駅周辺が発展していくと期待する発言が続いている。関係者はどのような調査をし、どのような事実の裏づけをもって産業集積が進み、橋本周辺の開発が可能になるとの考えに至ったのか？ この記事は触れていない。

しかし、中間駅の建設が成功するか否かは、リニア中央新幹線という一大プロジェクト自体が成功するか否かにかかっている。ところが、この計画に関心をもって調べ始めた多くの人が、これほど透明性に欠け、不確実要因が多く、経済・技術・環境のどの面をとっても困難でリスクの多いプロジェクトが、成功するとは思えない、という見解に達しているのである。

こんな数字がある	中央リニア新幹線の乗客輸送力（一列車）	340人（5両×68人）
	新幹線	1600人（16両×100人）

問うてみたい。一時間一本の乗客が340人（全員の乗降があるわけではない）で、「まちおこし」ができるものなのかと。百歩譲って、工事期間中は雇用が生まれ、地元が潤うとしよう。しかし、これまで大プロジェクトの美味しいところは、その殆どを中央がもっていき、地元には何ほどの還元もなかった、という例は、いくつもあったではないか。