

停車本数が5本/時の場合で、しかも上記(1)(2)でみたように疑問の多い数字を基にした計算によるものである。

(5) 停車本数が少ないケース

県を通して、JR東海の資料を確認してもらったところ、JR東海は最大で8本/時間走行を考えているが、その場合でも、基本的には中間駅への停車は1本/時間しか考えていないということだ。

2045年においても神奈川県駅への停車本数が1本/時間であれば、費用対効果は0.5程度だと三菱総研報告書に記載されている。神奈川県駅設置が、まったく採算性のない計画になることになる。

2. 経済波及効果

(2) リニア中央新幹線の供用による効果

ア 操業効果：地域内の従業者が増加し、事業所等の生活活動が活性化することによる効果。

(県の要約には記載されていない、停車本数 1本/時間の場合をとりあげる)

(ア) 従業者数の増加	・ 関東地域……………8,800人/年
	・ 県内地域……………6,200人/年
(イ) 地域内生産額の増加額	・ 関東地域……………2,970億円/年
	・ 県内地域……………1,650億円/年

イ 消費効果：観光や出張を目的とする旅行者が増加し、この地域での消費支出が拡大することによる効果

(ア) 観光客等の増加

2045年大阪開業後の観光客は、**3,150人/日**となる。

走行本数1本/時間の場合の観光客数は示されていない。

特別の観光資源があるとも思われず、神奈川県(橋本)駅の観光客増加は何によって見込まれるのか、今後簡単に増加が図れるものなのか等疑問に思う。

* 神奈川県駅の設置候補地とされる橋本を中心として結成された「橋本駅誘致促進同盟会」の人たちは、県の不誠実な態度や数字だけで語られる経済効果に少しの疑いもたず、誘致運動をしているのではないかと不安になる。

* 先ごろ(2012年8月21日)、相模原市橋本で行われた説明会(JR東海とリニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会が主催)では、会場から出た「経済波及効果についての数的根拠が不明であり、しかもその数字は、5本/時間を前提としているが、JR東海は、1本/時間としか言っていない。見通しが甘いのではないか」という意見に対し、期成同盟の県職員、相模原市職員は「期成同盟としては、JR東海に5本の停車を強く要望しているところです」と答えたに過ぎなかった。この席で、JR東海が「希望通り、5本にします」と返答することなどありえず、あいまいな回答で終わった。

* 駅周辺整備のためには、相原高校の移転が必要とのこと。立ち退き家屋も当然あるであろう。これらの費用は市が負担せねばならない。多くの犠牲を強いても採算性がない計画であることは上にみてきた通りである。JR東海、期成同盟の暴走を看過することはできない。