

JR東海と関連会社社員に訴えます！

リニア新幹線は、東海道新幹線と旅客の奪い合いをするだけです。

説明会でリニア計画推進の声はありません。

JR東海は、リニア新幹線の東京・名古屋間が開業すれば、収入は現在より10%増えるとしています。リニア新幹線には、航空旅客から多くの利用者が移行すると考えています。



でも、皆さん、東京・名古屋間の旅客輸送は東海道新幹線が独占しています。ですから、航空機からの旅客の移行は考えられません。リニアが開業すれば、東海道新幹線の「のぞみ」本数は大幅に減便となります。「のぞみ利用者がリニアに移行する」とJR東海は認めています。現在も横ばいの東海道新幹線の利用者はさらに減るでしょう。東海道新幹線は大黒字から大赤字になります。

(写真はリニア山梨実験線～環境影響評価書より)

2050年には1億人を切る日本の人口、少子高齢化で就業者数が減少することは目に見えています。それだけでなく増える見込みのない東京・名古屋間の利用者を、リニアと新幹線が奪い合うだけです。5兆円(大阪までは9兆円)もの投資は回収できず、JR東海の経営自体を危うくしツケは国民の負担に回されます。

東京・神奈川のリニア沿線住民は東海道新幹線の利用者であり、誰も無謀で危険なリニア計画に賛成していません

7月24日、川崎市でJR東海と神奈川県期成同盟会による「中央新幹線説明会」が開かれ、約600人の市民が参加しました。16人が発言しましたが、甘い需要見通しや膨大な消費電力(東海道新幹線の3倍以上)、電磁波の不安、大深度トンネルによる影響や、地価の値下がり、そしてずさんな地下トンネルからの避難対策など、リニア計画への反対や疑問の声ばかりでした。私たち沿線住民は東海道新幹線の利用者です。工事中は長期間迷惑を受け、実現しても、のぞみの減便などで、不便になるだけです。リニア計画を凍結し、再検証すべきことは明らかです。社員の皆さん、私たちの声に耳を傾け、社内からぜひ声を上げてください。



JR東海社員のためにも、利用者の安全のためにも、無謀なリニア計画を白紙にすべきです！

東京・神奈川連絡会の公開質問状にJR東海が回答

甘い採算予測や安全対策などの欠陥明らか

私たちは7月10日、JR東海山田佳臣社長宛にリニア新幹線の需要予測や消費電力、安全対策など9項目の公開質問状を送付し、25日神奈川環境保全事務所でも口頭による回答を受けました。リニア推進本部は、これまでも文書による回答を拒否しています。経営に関する主な質問と回答の概要は以下の通りです。

なぜ自己負担してリニアをつくるのか？どうやって建設費9兆円を調達するのか？

「自己負担の考え方だが、建設に際して公的財源を前提とした方式では、すでに中央新幹線計画に先行して建設途上の整備新幹線があり、その完成までに長い年月を要するという現実の中、国の資金をあてにするというのは、現実的でない。まず名古屋まで建設し、さらに経営体力を回復した後、大阪まで建設するという二段階方式なら、国の支援に頼らず自己負担で建設することが可能であると判断した」。

～自己負担して急いでリニア新幹線をつくる必要がないということでは？

東海道新幹線の本格改修を優先すべき、なぜリニア建設を急ぐのか？

「中央新幹線事業は、大都市の地下駅や山岳部の長大トンネル、大深度地下トンネルの建設に物理的に長期間を要することになるので、できる限り早期に着手しなければならないと考える。また、次に、東海道新幹線の大規模改修だが、土木構造物の延命化に有効である新工法を活用して、予防保全の観点から、この度計画を前倒しして、大規模改修を行うこととした。中央新幹線は東海地震のような大規模災害の備えとして、日本の大動脈輸送を二重系化するための抜本策であり、その必要性が薄れることは無い。東日本大震災の経験を経て、その必要性はますます高まっている」。

～高速道路だって、クルマを止めて改修しているのでは？

現在の東海道新幹線の座席利用率は60%、リニアの需要予測は甘すぎるのでは？

「当社は経済成長率を説明変数とする需要予測モデルにするのではなく、新幹線と航空機のシェア実績と、自らの経験に基づき確信の持てる手法で手堅く直接収入を見積もっている。この収入の見通しを含めた当社の長期資産見通しは最も慎重な需要予測を用いた試算と同じ結果を示していることから、交通政策審議会において、十分慎重な見通しに基づくものとして評価されている」。

～鉄道利用のビジネス出張は確実に減るのに、大丈夫ですか甘い予測で～

.....

2013年8月

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

HP: web-asao.jp/hp/linear