

のぞみの客はリニアに乗れ!? 利用者無視のJR東海の傲慢さ

リニア開業後 「のぞみ廃止」

「ひかり」「こだま」運用

東海道で廃止した際には「豊橋、浜松、静岡、三島、小田原」といった「のぞみ」が停車していない駅で、「ひかり」の停車本数が増える」と指摘。これらの駅から東京や大阪などへのアクセスの利便性が、大きく向上すると強調した。

葛西会長はまた、東海道で十六面で行っている最新のN700系の新幹線車両について、編成数を八両に短縮するなど国際仕様にした上で、米田などに売り込む考えを示した。

JR東海の葛西敬之会長は五日、都内で開かれた内外情勢調査会の講演で、東京―名古屋間で「リニア中央新幹線」が営業開始した後は、「東海道新幹線は」「ひかり」と「こだま」の列車体系に戻る」と述べ、「のぞみ」は廃止する見通しであることを明らかにした。

同社は、二〇二五年に東京―名古屋間でリニアの営業運転開始を目指しているほか、大阪までの延伸も計画している。

「のぞみ」は現在、東海道・山陽岡路線で行。葛西会長は

報道によると、8月5日葛西会長は講演で、リニア開業後は「のぞみ」を廃止し、「ひかり」「こだま」のみの運行体系にすると発表しました。これにより、東京～新大阪の場合、「のぞみ」で2時間30分の所要時間が、「ひかり」で2時間50分前後となります。乗り換えなしで行きたい乗客にとっては大きなロスタイムになります。リニアを使えば、乗り換え時間を考慮して約2時間になりますが、乗り換えが面倒になります。大きな荷物を持つ乗客にとっては迷惑です。乗客は、時間がかかっても乗り換えなしで行くか、面倒な乗り換えをしても早く行くかの選択肢を迫られます。

このような運行体系は、利便性を一切無視したダイヤです。「早く行きたければリニアに乗りな」と言わんばかりです。かつて、「のぞみ」導入時にも、「ひかり」の本数を激減させ、指定席料金が安い「のぞみ」に強引に乗せるダイヤを組みました。JR東海の傲慢さは、ここまできると呆れるばかりです。乗客のニーズなど全く考えていないのです。このような姿勢で、沿線住民や利用者からリニア建設の理解を得られるのでしょうか。

私たちは、最後までリニア反対の闘いを展開していきます。

利便性なぞのぞみもいい
リニアに乗せるためなら手段は選ばない