

NO!リニア

No. 7 1
2013年10月14日
JR東海労働組合
リニア反対プロジェクト

人口減の社会にリニアは必要か？ 『大阪日日新聞』が疑問視の報道！

JR東海が9月18日リニア中央新幹線建設に向けた環境影響評価（アセスメント）準備書を公表して以降、様々なマスメディアが疑問を投げかける報道を行っています。その中の一つを紹介します。

10月11日付『大阪日日新聞』の「識者論評」は、リニア大阪開業の2045年には人口

2013年10月11日 大阪日日新聞

人口減対応こそ必要

識者論評

識者 今尾 恵介氏

JR東海は「リニア中央新幹線」を2027年に品川・名古屋、そして2045年には新大阪まで開通させるという。東京五輪の開催も決まったことだし、リニアがまた「夢に酔っている人が多いうたが、このプロジェクトは本当に進めていいものだろうか。」

国立社会保障・人口問題研究所の2012年推計によれば、27年の生産年齢人口は現在より12%減少する。新大阪まで完成するはずの45年には実に32%減（出生・死亡）

いまお、はいすけ、59年横浜生まれ、日本地図センター「客員研究員」雑誌編集者を経て94年に「地図の遊び」を出版。以後地形図の変遷から地域を説き解く手法で地図、鉄道関係の書き、監修多数。

も中位推計だ。平日の新幹線の乗客の多くがビジネスマン（ワーマン）であるが、彼らが激減する中で、いったいどんな勝算があるのか。新幹線と同等に近い輸送力を持つ別線を追加するのはどうか。東海地域に備えたバックアップ用としては、約9兆円（新大阪まで）の投資額はあまりに大きい。東京と名古屋の間の需要予測にはたいがい景気よく

い数字が出ているよ。だが、これからは高齢者が毎週のように新幹線で旅行して回る世の中が来るとか、通勤客の減少で今後確実に少くなる電車を目前にリニア通勤をさせる人が激増することか、そんな想定で数字を積み上げたのだろうか。いずれにせよ、インフラを造る際に出される需要予測より、人口推計の精度の方がはるかに高いことは、数々の実績が証明している。

もちろん便利な交通機関が必要を喚起する現象は、歴史的に各地で起きてきた。阪神電車が開通した明治の終わり、それまではかきかきの人々が電車で都会へ出掛けるようになった。電車がライフスタイルを変えたからだ。

私事だが、横浜に住んでいた幼穉時代、2両編成だった相模鉄道（電）は、高校生頃の10両に増えていた。ダイヤ改正で今後確実に少くなる特急、遅い新幹線。これまで種々々々発展する鉄道の魅力を、私も大いに味わってきたことは確かだが、今後確実に訪れる生産年齢人口の激減という状況を考えれば、同じように浮かれているお年寄りの、かたは新幹線のお得意さんだ。たもれない。

「そんな後ろ向き思考が経済をますます停滞させる」とのお叱りも聞かれますが、家人が減った家屋にいつまでも住み続けたのではなく、身の丈に合った家に沿り直して生活の質を高めることに増える便利になる。先見、認知症のお年寄りが線路に立入って電車が接触して死に、列車が遅れたことについて、JR東海が遺族に損害賠償を求め、名古屋地裁が20万円の支払いを命じたとの報道があった。そのお年寄りの、かたは新幹線のお得意さんだ。たもれない。

この話は何かを象徴しているように思われる。リニアを推進する動きは、申請に水不足の申し立てがなされるほど冷静に考えれば、これからはインフラの上手な手入れと撤退のモラルケースを世界に先駆けて示すことで、日本という国の後進ではないだろ。

が32%も減少し、日本のインフラを見直す時期が来ていることを示唆しています。また、大規模災害のバイパスという位置付けに対しても、9兆円もの投資は巨大すぎるとしています。

全ての社員の皆さん、会社の言うことが正しいとは限りません。もし経営破綻するようなことが発生すれば、自分の雇用問題に降りかかることは明らかです。自分に火の粉がかかる前に、言うべきことはしっかり会社に言っていかなければなりません。

JR東海労は、リニア中央新幹線建設反対のための闘いを強化していきます。