

NO!リニア

No. 73

2013年12月3日

JR東海労働組合
リニア反対プロジェクト

リニア必要論3項目は、 状況の変化で成り立たない！ 1988年当時のリニア計画 その2

『関西経済連合会刊』（1989年1月）に葛西会長（当時・常務取締役・リニア対策本部長）が1988年（昭和63年）10月31日に行った講演録によると、リニア中央新幹線建設の必要論3項目が、状況の変化で成り立たないことが分かります。

【理由その1：東海道新幹線輸送力限界説】

1988年当時の東海道新幹線は1時間10本体系で、「ひかりを1本増やすのが精一杯」と主張しています。確かに、10本/hでは輸送力限界といえるでしょう。その後、デジタルATCなどの改善により、現在では15本/h体系です。その結果、輸送人員はピークに達し、輸送力限界説は無くなったはずですが、中央新幹線小委員会でも、東海道新幹線の輸送力限界を建設理由に取り上げていません。

ところが、今年9月26日の経営協議会で、東海道新幹線の輸送力限界を再び蒸し返したのです。一体、この理由はどうなっているのでしょうか？

【理由その2：東海道新幹線の老朽化説】

葛西会長は「（新幹線を止めるので、大規模改修工事の前に、）バイパスルートを作っておくことが重要であり、それは今後10～20年（1998～2008年）の間に作っていかねばなりません」と主張しています。一方、大規模改修工事はリニア開業前の2023年度に完了見込みで、しかも工期中、列車の運休はありません。それでも、老朽化対策は理由になるのでしょうか？ちなみに、当時は地震・大規模災害対策は触れていません。これは後付の理由なのでしょうか？

【理由その3：サービス向上（時間短縮）説】

この理由だけが、当時から貫いている理由です。しかし、マーケティング調査もろくにせず、思いつきとしか考えられません。こんな理由はいつかは破綻します。

全社員の皆さん、これでもリニア建設を支持しますか？