

## 愛知万博と東部丘陵線「リニモ」

週刊朝日の 11 月 14 日号に愛知万博の前売り券について、次のような記事が載っている。「この夏、東京での調査で『愛知万博』を知っていた人は、3 人に 1 人しかいなかった。にもかかわらず、前売り入場券が、ひと月で 500 万枚も売れた。ただ、財界への『割り当て』や企業の『まとめ買い』が大半で、一般の購入はまだポツポツ止まり。先行きは、どうなるのか。」経済界のなかでも、とりわけトヨタのお陰で「出足は順調」のようだが、どうなるのやら。

ここでは万博アクセスとして東部丘陵線を取りあげよう。東部丘陵線は地下鉄東山線の藤ヶ丘駅から愛知環状鉄道の八草駅までの約 9<sup>km</sup>を磁気浮上式のリニア(HSST)=リニモで結ぶ新交通システムである。総事業費は 1025 億円、事業主体は第三セクターの愛知高速交通株式会社(愛知県と名鉄が各々 30.9%、そのほか日本政策投資銀行・長久手町・名古屋市などが出資)である。

東部丘陵線は地下鉄の藤ヶ丘駅から「はなみずき駅」までは地下、それ以降は高架を走る。藤ヶ丘駅の周辺では地下工事、県道・力石名古屋線では高架工事が急ピッチで進められ、交通渋滞に拍車をかけている。この路線は 1 日当り 3 万 2000 人の乗客を見込んでいるが、愛知県によると現在バスを利用している乗客のうち 2 万人以上がシフトすること、開業にともなう周辺の学校のスクールバス廃止などが根拠という。現在、長久手町には鉄道が走っていないく、新交通システムへの期待は大きなものがある。

突貫工事で事業が推進されているのは、なんとしても 2005 年 3 月の愛知万博に開業したいためだ。初のリニアということもあり万博アクセスとして、万博の「目玉」にしようとしている。3 年ほど前に環境アセスメントの意見書でも指摘したように、リニアには問題点も多い。地下鉄の 8 分の 1 ほどの輸送力であり、もし万博が盛況だと、藤ヶ丘駅が人であふれてしまうなど混乱も予想される。それ以上に懸念されるのが、万博終了後に 3 万 2000 人の乗客が実際に確保できるかだ。桃花台のピーチライナーやガイドウェイバスなどの二の舞にならないか、いまから心配だ。

とにかく万博をめぐる動きには目が離せない。

(11 月 13 日記)