

万博アクセス「東部丘陵線」

日本経済新聞 2月 21 日付（夕刊）は、万博総点検特集でアクセス問題を取りあげている。「頼みの駅が『来ないで』」「藤が丘、乗客滞留の恐れ」といった見出しを掲げ、地下鉄の東山線から東部丘陵線（リニモ）への乗り換えに焦点をあてている。両線の輸送力の差が生み出す「滞留」や事故を懸念している。藤が丘駅で乗り換える利用客は、地上 2 階の地下鉄ホームからリニモの改札口がある地下 1 階までおりることになるがこの間の階段が狭い。関係者は「誘導を的確にできなければ、来場者が我先に殺到して事故を誘発する恐れがある」と漏らすという。

こうした問題点は、東部丘陵線の建設当初から指摘されてきた。私もメンバーである「愛知万博の環境アセスメントに意見する市民の会」においても、愛知県知事と名古屋市長宛ての東部丘陵線環境影響評価準備書に対する意見書（2000 年 4 月 6 日）で次のように述べている。現在はリニモと呼ばれるが、当時は常電導磁気浮上式リニアモーターカーということで H S S T となっている。「万博の輸送計画からみた H S S T の最大の問題点は、接続する地下鉄との輸送能力があまりにも異なることである。名古屋方面から地下鉄で藤が丘に到着した乗客がスムーズに H S S T に乗れず、藤ヶ丘駅の現状からして大きな混乱が懸念される。東京の新橋駅での『ゆりかもめ』以上の混乱が予想される。H S S T の事業者として、万博開催に間に合わせようとするなら、最大ピーク時の安全面のシミュレーション（対策）を示すべきではないか。その際、設備や経費面など万博終了後への影響を含めて予測してもらいたい。」

万博まで 1 ヶ月にせまった。前売り券は 800 万枚に達したという。実際にどれだけの入場者があるのか。22 日付の朝日新聞によると、「万博のプロ」を自認する堺屋太一氏は、東京で行われた万博の意義を考える催しで次のように述べたという。「万博と地方博は全く別物。大きな地方博としては成功するのではないかと占う一方、安全対策などでは懸念を示した。安全面では兵庫県明石市の雑踏死亡事故を例に「グローバル・ループ（空中回廊）が心配」と話した。堺屋氏は以前、万博協会の最高顧問に就任するにあたって（すぐに辞任）H S S T の活用と 12 両編成の採用などを提言した。空中回廊だけでなく、万博アクセスの「目玉」といわれるリニモについても、セントレアの混雑振りを見るにつけ心配になってくる。

（2月 24 日 記）