

県行政はリニアの根拠不明で過剰なメリット効果を掲げています

山梨県行政は、『山梨県リニア活用基本構想』（2013年3月）でリニアによるメリット効果を次のようにしています。

山梨県駅のリニア駅の乗降客数の予測 （開業時から10年後）
・ 1日約1万2300人と予測
・ 観光目的（使用目的含む）が1日約8600人と 経済波及効果が170億と予測
・ ビジネス目的が1日約3600人と予測
・ 通勤通学目的が約100人と予測
経済効果の予測
・ 2600社が立地して増えると予測
・ 山梨の経済的波及効果は、年間約2420億円の予測
居住人口
・ 1万4600人増加

これは、何を根拠にしているのか??? 様々な統計上からも整合性がないものです。

- 県の予測は、**観光省の統計**と比べても・・・おかしいものです。

山梨県行政の予測数

リニア山梨県駅の1日の乗降客予測数約1万2300人・年間449万人

観光	約314万人(69.9%)
ビジネス	約131.4万人(29.3%)
通勤・通学	約3.7万人(0.8%)

観光省の統計調査数

観光省の山梨の国内旅行者（宿泊・日帰り）統計によると 年間1416万人

観光・レクリエーション	約1104万人(78.0%)
帰省・知人訪問など	約250万人(17.7%)
出張・業務	約62万人(4.4%)

観光省の「旅行・観光消費動向調査」2011年

※ 県の予測には、「帰省・知人訪問」もなく、「ビジネス関係」が2倍以上となり整合性もありません。

- 甲府駅の乗降客も、高速バスの乗客も減少しています。

甲府—新宿間の高速バスは（富士急行・京王・山梨交通の3社合計）推計数でみると5年間で47万1000人から42万6000人となり約10%もの乗客数が減っています。

- 富士山の世界遺産登録であっても**観光客の急激な増加とその持続は困難**とされます。