

特集：JR東海とリニア新幹線計画

JR東海がリニア新幹線を急ぐのは？

JR東海はなぜ、単独で、しかも自己負担までして整備新幹線計画の「中央新幹線」を建設しようとしたのか。政府の公共事業としてつくれば、事業費は国が2、地方自治体が1の割合で負担すれば済むのである。その背景には、JR東海がそうせざるを得なかった事情がある。JR東海の葛西敬之会長は自著「明日のリーダーのために」（2010年4月、文春文庫）で次のように、差し迫った事情を記している。「もし中央新幹線が建設されれば、東海道新幹線の旅客の半数以上が中央新幹線に移行するということが明らかである以上、両者の一元経営は必然であり、分割民営化の枠組みの中で決定されなければならないはずのものでした。約5.1兆円という東海道新幹線が背負った国鉄債務の返済は、旅客が2分の1以下に減少したのでは不可能になってしまいます」。また、自己負担してまでなぜリニアの建設を急ぐのかについて、JR東海2011年7月の社内報で、当時の松本正之社長は次のように語っている。「国の財源による建設を考える場合、現在建設が進められている九州新幹線のように財源の確保を待っている路線があり、いつ着工できるのか見通すことができません。東海道新幹線バイパスをこうした状況の中に置けば、将来にわたり当社の使命を果たし続けることができなくなり、企業としての存立基盤を損なうことになりかねません。さらに国の財源による枠組みは、国が路線を建設して保有し、列車を運行する会社に貸し付ける上下分離の形になっています。これらのことから、東海道新幹線バイパスについては、当社が必要な資金を確保して建設することが最善の方法です」。葛西会長も書いたように自社であれ他社であれ、「中央新幹線が建設されれば、東海道新幹線の旅客の半数以上が中央新幹線に移行することは明らか」。両新幹線が客を奪い合い、共倒れとなって、経営や社員の生活に深刻な影響が出るのではないのか。

リニアは原発電力を使うのか？

～ 葛西会長の原発関連発言 ～

「現在、日本で供給される電力の約3割が原子力によっていますが、フランスでは約8割です。これらのエネルギー供給は、クリーンな原子力発電が主力になっていくことは世界趨勢です。その中で環境への負荷がより少ない電気を動力源とする交通機関が国全体として効率的な輸送体系をつくっていく上で有力な手段になっていくと考えます」

（2009年2月東洋経済新報社講演録）



「原子力を利用する以上、リスクを承知のうえで、それを克服・制御する国民的な覚悟が必要である」

「政府の責任で速やかに（原発を）稼働させるべきだ。今やこの一点に国の存亡がかかっていると言っても過言ではない」

（産経新聞2011年5月24日朝刊）

リニア新幹線の建設費は必ず膨らむだろう

【1^千あたりの地下鉄・地下道路建設費、億円】

- 都営新宿線新宿・元八幡 235(1989)
- 東京メトロ副都心線渋谷・池袋 270(2008)
- 東京中央環状池袋・新宿 700(2007)
- 東京湾アクアライン 1000(1997)
- リニア新幹線(東京・名古屋) 196(2027)

(wikipedia 等から)

リニア新幹線品川・名古屋間の事業費は5兆4300億円、286^千で割ると1^千あたりの建設費は200億円足らず。現在進行中の山梨実験線延伸工事に※3500億円を使う。中間駅建設に数千億円、立坑建設(1か所40億円とも)にこれまた数千億円、さらに車両基地。トンネル工事に橋脚、車両製造・・・際限なく費用は膨らむ。安全対策もぬかりなく考えると、つくらない方がJR東海にも国民にもいいのでは。(※半分は国負担とも)