

J R 東海に 建設財源はあるの？

J R 東海は工事費として、東京 — 名古屋間 5兆4300億円

名古屋 — 大阪間 3兆6000億円 計 9兆3000億円を試算している。

これほど巨額な鉄道建設プロジェクトは世界に類をみないと言われているが、これに関して、J R 東海労働組合発行のリニア関連資料では、次のように述べている。

借金に次ぐ借金、経営破綻の危険性は大だ！

J R 東海が抱える長期債務高（借金）は、現在約3兆2000億円です。平成3年（1991年）から平成21年（2009年）まで18年間の返済額は、約2兆2000億円です。このペースで返済するとあと26年かかります。社債だけでも約1兆円もあるのです。

日本航空は2兆3000億円の負債で経営破綻しました。このような脆弱な財務体質であるJ R 東海に、リニアの経営ができるのでしょうか？ J R 東海の経営破綻は目に見えています。

上にあるように、J R 東海は分割民営化時（1987年）、5兆円あった借金を、生産性の向上に励み、黒字経営を定着させ、運賃値上げを一度もせず、奇跡の再生を果たし、借金を減らしてきた。

そこへ、予算5兆4300億円もの大プロジェクトである。しかも、これだけ巨額の投資をJ R 東海一社のみで負担すると言う。J R 東海は、あらたに背負い込む莫大な借金を今後、どのような計画で返済しようというのであろうか。

財源に絡む懸念材料は、多々ある。

- ◆ 過去の大プロジェクトがそうであったように、リニア中央新幹線も終わってみれば、当初予算の数倍のお金がかかってしまったということは十分起こりうる。

過去の例 本四架橋（神戸～鳴門） 4.7倍 東京アクアライン 3倍

- ◆そして、予期せぬ難工事の発生や、工事期間の予定オーバーが、予算金額の大幅増大の原因になるが、リニア中央新幹線は大深度地下走行が約8割である上に、南アルプス直下の長大トンネル工事では、異常出水や岩盤崩落などの突発事故が起こりうる可能性は大である。
- ◆また、長期に亘る工事期間中の金利の問題も大きい。会社側は、年3パーセントで計算しているが、先々、長期金利が年1パーセント上がれば、それだけで年間450～500億円のコスト増になる。
- ◆一方、リニア中央新幹線、開業後の収入であるが、これは、”移動時間の短縮のためなら高額の運賃を払ってでも、頻りにリニアを使用したい“という顧客を安定的に掴めるかどうかにかかっているが、J R 東海は根拠のない期待需要の数値（2045年には東京—大阪間の旅客需要は現在より58パーセント増）をもとに返済計画がたてている。この様に堅実性に欠ける方針では、開業当初から、相当の赤字を覚悟しなければならないという見方が多い。
- ◆さらに、政府補助金についても見ておくべきであろう。

J R 東海の単独事業といいながらも、すでに、国から種々の名目で1327億円の財政支援が行われている上に、リニアの経営がもし破綻をきたすようなことがあれば、巨大プロジェクト故の国家による財政支援、即ち、救済が行われるであろう。それは、今回の原発事故における東電—政府の関係と同じで、最後は国民の税金でつじつまを合わせるという許せないパターンである。

あらゆる角度からみて、今提案されているJ R 東海によるリニア中央新幹線の建設計画は、自らの企業体力をはるかに超える過剰投資で、それは即ち、J R 東海の経営破綻を招くものである。