

リニア中央新幹線建設財政投融資 の活用について経営協議会開催

本部は11月21日、リニア中央新幹線建設について会社と経営協議会を開催しました。会社は、いわゆる財政投融資で3兆円を借り入れて、中央新幹線の建設に係る費用に充て、建設の推進を図ることを決定したと説明しました。今回、「長期、固定かつ低利の貸し付けを受けることにより、経営のリスクが低減され、品川・名古屋間開業（予定時期：平成39年）後連続して名古屋・大阪間の工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大8年前倒すことを目指して建設を推進する」というものです。組合側からは、融資についての不明点や建設に関わる未解決の問題点などを提起し、将来会社を破滅させかねないリニア中央新幹線建設反対の姿勢を明らかにしました。会社との主な議論は以下のとおりです。

財政投融資の活用を決定した理由を 明らかにすること！

組合：基本的な財政投融資の活用の仕組みの概要について、そのメリットは何かを含めどのように勘案して申請したのか、借りたものをどのように返済していくのか、借り入れた資金の当面の活用のしかたや、長期債務との関係についてなど説明いただきたい。

会社：本年8月2日に閣議決定されて、未来実現のために中央新幹線を推進するが、そのために財投の提起があった。経営のリスクが軽減されることから、自由経営など条件に検討してきた。法律改正のために整理がされ、政府が機構に貸し付けてそこから借り入れるということになる。それは支援機構に今まで融資業務がなかったためである。低金利であるため返済リスクが減る。返済方法は、10年後から均等返済で3000億ずつ10年間返し40年以内に返す。当面、資産に計上されて、工事の進捗にあわせて崩していく

組合：30年後から元本分を返していくということだが、現在も2000億円ぐらい返しているのではないか。

会社：有る年と無い年がある。28年度は少ないほうである。

組合：単年度で3000億円をリニアが開業してから返すということだろうが、リ

ニアによる大幅な利益が見込めない中で、リスクが有るのか無いのかどのように見ているのか。今までも約30年で3兆円を返済してきたところだ。前倒すことによるリスクはないのか。

会社：大阪開業後の返済となるが、減価償却などがありまるまる3000億円返していくということではない。

組合：今後予想される難工事など、予定通りに進まない場合はどうするのか。また、財投を受けることにより介入を受けやすくなるのではないのか。

会社：中央新幹線計画は、健全経営、安定配当を保ちながら進めるものである。資金に困って借金するわけではない。国の経済政策の中で前倒しの話が出てきたということである。工事は確かに難しいが、施工管理能力を発揮する会社に任せていく。予期せぬ事態に直面した場合は、工事計画を調整することになる。

組合：政府とすれば経済政策の中で早く進めて欲しいから、財投をするのだから、会社の方針が以前と変わらないといっても早期開業を課せられたようなものである。遅れれば、「早く進めろ」と言われるのではないのか。

会社：大阪まで早期開業したいのは会社も同じである。計画当初は、体力回復のための期間を必要と考えたが、今回の財投で条件は変わった。何年と約束したわけではなく、最大8年とした。しかし経営の自由、投資の自主性は確保している。そのフレームは変わらない。政府との関係では、付帯決議で、民間プロジェクトに介入することのないよう充分配慮せよとなっている。

組合：経営への介入を一切しないように国と書面を交わす考えはないのか。

会社：財政投融资は、国ではなく整備支援機構との契約である。

組合：とは言っても国が投資をするのだから、付帯決議を補強する意味でも書面を交わす方が良いのではないのか。

会社：あくまでも機構との融資の契約なので、それは無い。

組合：かつて国鉄が政治介入され続けたことを振り返れば、大変心配なところである。経験した身には、本当に大丈夫なのかという思いがある。

会社：あくまでも、機構との契約でありお金の貸し借りである。経営の自由、投資の自主性を大前提として進めてきたし、これは譲れないところである。国鉄は公共企業体だったので介入を受けたのかもしれないが、今は民間企業となり条件的に違う。

組合：組合とすれば心配が消えることはない。あくまでもリニア中央新幹線建設反対の姿勢に変わりはない。リスクの大きさや環境や安全などの問題点はまだまだ未解決である。そもそも全体の計画で5兆円から9兆円もの債務の発生、また現在の経営状況や業績がこのまま続くとは思えない。現行の新幹線設備の耐震補強などを前倒しで強化すべきであると考え

J R開業30年を振り返って検証し、 J R各社の総合的な発展を推進すべきだ！

組合：J R各社はそれぞれ独立して30年になる。貨物と3島のJ Rは、赤字経営が見込まれる中でも、国民にとって必要な鉄道ということで国が支援してスタートした。しかし、30年たって各社に格差ができてしまっている。厳しい経営状況の他社の事情を考えると、J R東海だけが財投などで優遇されて良いのかと思う。

会社：新幹線と中央新幹線の一元経営で計画が完遂できるという見込みであり、出来るだけ早く開業したいことから財投を活用することにしたということである。他社のことまでは考えていない。

組合：独立した企業とはいえ、現状を見たときにあまりにも格差が大きい。J Rを作った歴史があるからこそ当時の思いを継承すべきではないかと思う。3兆円を借りられる一方で、他社の厳しい経営状況がある。奢っていてはいけないと思う。

会社：組合の主張としては聞くが、財投については説明したとおりである。

組合：今年度の中間決算の見込みでは、長期債務について縮減が見られるが、どうということなのか。

会社：返す必要のあるものが無かったということである。

組合：財投でなくても、別で借りるつもりだったということか。

会社：その通りである。額は同程度であった。

組合：説明はプレスだけではでなく、労働組合にもしっかりと説明を行うことを今後も求める。

会社：協約に基づいて行う。

以 上