

## 需要・収入予測、返済計画は未知の世界！ これでは経営破綻しかねない！ リニア総工事費に関する経営協議会開催

本部は5月25日、「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」についての経営協議会を開催しました。

会社は1.5兆円増額しても「健全経営と安定配当を堅持し、早期実現を目指す」「工事資金の確保と健全経営の確認をした」と説明しましたが、将来にわたっての収入見通しの根拠や需要予測については、全く明らかにできませんでした。

本部は「2兆円規模の収入がなければ経営が成り立たない。見通しが甘すぎる。6兆円の長期債務では経営は破綻する」などと、会社を追及しました。会社説明と議論内容は以下の通りです。

### 本部からの質問事項と会社回答

1. 中央新幹線品川～名古屋間の総工事費が1.5兆円増を提起された時に、令和10年度の営業収益1兆5,300億円としている。その根拠が平成30年度の最高益を上げた時から5%程度増えると見込んでいるが本当に実現可能なのか明らかにすること。
2. リニア中央新幹線と東海道新幹線の需要予測を明らかにすること。

#### 【回答】

運輸収入は、リニアと新幹線と分けていない。想定は、資料で示した通り、令和3年度で66%、その後徐々に回復し令和10年度までに100%になる。資金の累計額が総工事費を上回る翌年以降は、需要が5%上回る想定している。今後の回復の見通しは、正直見通しづらいが、コロナは感染症なのでワクチン接種が進み、治療の知見が蓄積されれば、早いペースで運輸収入が回復していくと考えている。今回、リーマンショック発生後の運輸収入の回復ペースを参考としている。テレワークやリモートや新しい働き方などがある程度残ることを考慮している。コロナ禍の回復ペースは、保守的な回復ペースを想定している。会社としては、合理的な見積もりである。

5%増ということについては、将来のことではいろいろな見方があるが、東

海道新幹線沿線は将来的にも、産業・文化の中核として日本経済を牽引し続けることには変わりはないし、日本の総人口が減少するのと同じようには減少しないと考えている。リニア開業による時間短縮効果が満たされるので、飛躍的に利便性が向上する。また、人が交流することでイノベーションやビジネスチャンスが日本社会全体に広まる。それを考えれば、想定する5%は可能だと考える。

3. 今年3月末現在で用地取得率が約45%、あるいは発生土活用先の確定状況約70%であるが今後工事費が増加する恐れはないのか明らかにすること。

【回答】

全部取得をした上で、全体の工事費を1.5兆円としている。すでに盛り込まれている。見込みが難しいこともあるが、地価も下がっているので、それも踏まえた上で、全ての用地を取得した。

4. リニア地上部に防音・防災フード設置を、山梨区間8割を設置するとしているが経費はいくらかかるのか明らかにすること。

【回答】

工事にかかる費用は、今後の契約に関わってくるので、回答は差し控える。地震対策の充実の費用は組み込まれている。防災フードの設置区間については、沿線自治体や住民との関係で、金額は申し上げられない。

5. 工事が総体的に遅れていると思っているが、いずれにしても全線を工事完了して試験走行を何年考えているのか明らかにすること。

【回答】

トンネルや高架橋をつくった後、ガイドウェイを設置した上で走行試験に入るが、2年を考えている。

6. ムーディーズジャパンがA1からの格下げ方向見直しを検討されていると報道されているがその資金調達を含めて具体的な影響はでないのか明らかにすること。

7. 財政投融资3兆以外の資金調達はどうか考えているのか明らかにすること。

【回答】

コロナ禍でダメージを受けているのは当社に限らず、JR他社や民鉄もかなり格付けが下がっている。むしろ当社は持ちこたえている方かと思う。今後の格付けについては、当社の見通しや状況を説明して格付けを維持できるように取り組んでいく。格付けが下がれば、一般的には資金調達が大変になるのが想定される。一方、中央新幹線については、当面財政投融资を活用した借り入れで、まだ残高が2兆円弱ある。当面はそれを使っていくので、新規の資金調達は当面は発生しない。

当面、借り入れの必要性はないが、借り入れの段階になれば、株式の発行ではなく、いわゆる借り入れが基本になってくる。資金調達の必要性が発生した段階で、一番有利なやり方で考えていく。資金調達の必要性は当面発生しないが、格付けの動向、格付けに基づく金融機関からの借り入れの条件など、総合的に判断しながら資金を調達していく。

8. 2027年開業が難しいと言われているが1年遅れた場合に経費はいくらなのか。

【回答】

静岡で着工できていないので難しい言っているが、できるところは工事を進めているの。延びると言っても、量とか内容は基本的には変わらないので、費用は発生しても非常に少ない額である。具体的な数字は持ち合わせていない。

9. 2027年開業として、名古屋～大阪の工事開始はいつなのか明らかにすること。

【回答】

健全経営と安定配当を堅持しながら、名古屋開業後、連続して名古屋以西の工事を速やかに着手し、品川～大阪間を完遂する。

10. 大深度地下トンネル工事の見通しは立ったのか明らかにすること。

【回答】

外環道の陥没事象の発生を踏まえて、NEXCOの外部の有識者委員会が開催され、崩落のメカニズムで3つの特殊な条件があったとされた。その内容を見たり、施行の不具合などを教訓として、再発しないように今検討している。地質が外環道と当社のルートとでは違うので、要注意箇所を見ながら掘り方についても検討している。工事を行うために、まず、シールド工法とは何か、安全対策を計画線周辺の住民に説明し、その上で、工事の具体的内容について改めて説明するという順番で進める。まずは、最初の段階を今、準備している。具体的な時期は、申し上げられない。

## **収入は2兆円ないと経営が成り立たない！**

組合：今の説明で、相当遅れるという認識だ。

会社：シールドの掘削の速さは山岳トンネルと違うので、遅れるという認識ではない。

組合：どのくらいの速さで進むのか。

会社：いくつか区間に分けて掘る。月進で400mくらい掘る。1つのマシンで掘るのではなく、いくつかのマシンを使う。当社としては直ぐに進めたい

が、住民との関係があり、今準備を進めている。

組合：会社資料の「確認の結果」の中央新幹線に充当可能な資金の累計が、総工事費を上回る時期が令和10年度で、その時期の翌年度の営業収入が1兆5,300億円となっている。3兆円の財投を10年かけて3,000億円ずつ返さなければならない時期が来る。その返済額はこの確認の結果の中に入っているのか。

会社：財投の返済はずっと先のこと。このタイミング（令和10年度）では発生していない。

組合：財投の返済の時期が来れば、余分に3,000億円ずつ収益を上げなければならない。

会社：キャッシュ（資金・現金）の話すれば、組合が言う通りだ。

組合：2046年か47年から30年間は0.6%の利子を払うと思うが。

会社：5,000億円を3回、7,500億円を2回、令和37年度の11月から令和38年1月にかけて、財投の返済をしなければならない。まさに、その時期に返済するためのお金を確保するために、新幹線と中央新幹線で稼いで貯めなければならない。それでも足りなければ、別のところから調達してくる、いわゆる借り換えをしなければならない。

組合：そうすると、約2兆円の営業収益がないと大変な事態になるのではないか。

会社：営業収益については、そこから必要な費用を支払って利益という形で出る。その累積額を3兆円に近づけないと、借り換えが必要になってくる。

組合：令和10年度で営業収益を1兆5,300億円の収入を見込んでいるとしているが、2038年の大阪開業ではどのくらい見込んでいるのか。

会社：大阪開業の収益については、まだ試算してしない。工事費がどのくらいかまだ分からないし、中央新幹線の運賃・料金に関しては流動的などころがあり、大阪開業の収益については持ち合わせていない。

組合：運賃・料金が流動的ということは、当初プラス500円ということが言われていたのではないか。

会社：過去、そういうことを発言したことはあった。

組合：過去のことなのか。

会社：運賃・料金は開業直前に必要な試算を行って、国土交通省に申請して承諾をいただくことになる。現時点では何とも言えない。

組合：値段が上がるという可能性もあるのか。

会社：何とも言えない。プラス500円になるかならないかというような、示す材料がない。

組合：マスコミ含めて、すでに公に知れわたっている。

会社：それは把握していないが、かかった費用はどこかのタイミングで回収しなければならない。中央新幹線単体でということではないが、会社としては、いつかは回収しなければならない。世の中の人が受け入れられない金

額に設定しても乗ってもらえないので、考えながら設定する。

組合：2037年開業として38年で、リニアの減価償却費がかかってくる。その場合、組合の試算だと、営業費そのものだけでも1兆6,000億円越える。それ以上の収入見込みがない限り赤字になる。

会社：1兆6,000億円の試算の意味が分からない。

組合：それも含めて、工事費さえ曖昧の中、それでいいのか。リニアを進めるかどうかという経営のチェック機能は労働組合にある。それらの不安に対し、会社が見込みやこの先のことを示さないと、何とも言えない。先ほども言ったが、収入が2兆円以上ないと払いきれない。

会社：収益の中で払わないとそうで、単年度で2兆円は厳しい。そのために、返済前にお金を蓄積しなければならない。

組合：会社は「健全経営を確認した」としているが、確認ということはいかかなものか。組合からすれば会社が言う健全経営とは一致しない。返済の見通しが立たないとなると、私たち社員の生活がどうなるのかということに繋がる。何をもち健全経営か、労働組合の立場から言えば、今の仕事の労働条件が悪くならず、それなりの収入があることである。会社の説明においては、健全経営とは言えない。私たち社員は、労働力を提供して生活している以上、会社に説明を求めている。単純に1.5兆円と軽々しく言うが、そんな簡単なものではない。

会社：社員にだけ一方的に押し付けて、中央新幹線だけに注ぎ込んでいくという経営は考えていない。安全・安定輸送は基礎で、競争力の強化に必要な設備投資はしなければならないし、株主にも配当しなければならないし、社員にも給与を払わなければならないし、諸々のバランスを取りながら、適切に長期債務を一定の水準に抑えながらやっていくのが健全経営だと考えている。一方的にどこかにしわ寄せをかけて、中央新幹線のプロジェクトだけを推進するという経営はあり得ない。

組合：しかし、会社が言うようなことは見えない。だから建設を中止せよと言うのだ。2018年度の最高益の時の収入が1兆4,648億円、今回見積もった2028年で1兆5,300億円だが、組合の認識では、こんなには稼ぐことは無理だ。この見込みが誤りだ。情勢が変わるのだ。人口は減るし、リモートが進む。こういう状況で1兆5,300億円なんか稼げない。

## **社員が漫然と仕事をしているのか！**

会社：何もせずに、今まで通り、漫然と仕事をして、想定した収入が稼ぎ出せると思うのはよろしくない。

組合：私たちは、漫然と仕事をしてはいない。その言い方は失礼だ。

会社：もしそうだったら、ということ。

組合：そうだとすると、漫然と言うべきことではない。

会社：今までだと、1兆5,000億円達成ではないということ話をした。  
組合：今まででも、漫然と聞こえる。  
会社：運営方針の時にも話をしたが、業務改善の推進のことである。  
組合：業務改善とは効率化のことである。今まで漫然と仕事をしていることが前提ということだな。  
会社：漫然ではない。  
組合：漫然と言ったではないか。  
会社：労働人口が減ってくる中、今までと同じようなやり方で仕事をやっているのは、…。  
組合：労働者が漫然とやっているのではない。会社が漫然だ。  
会社：今までと同じような仕事の進め方、働き方ではダメだといことを表現しただけで、皆さんが漫然と仕事をしているということではない。  
組合：だとしたら、表現がまずい。  
会社：受け止め方の問題だ。そこは論点にしたくない。  
組合：現場で働いている側としたら、バカにされている。  
会社：業務改革をしっかりとやらないとならないし、収益確保の取り組みは今以上にやらなければならない。  
組合：最初からそう言えばいい。漫然と仕事をしていると言われたからには、労働組合として看過できない。  
会社：社員皆さんが仕事を漫然としているということではない。今までと同じような仕事をしていては、よろしくないということ。環境は厳しくなるし、テレワークも広まる。  
組合：そうした場合、私たちの労働条件が変わってくる。そのこととの比較において、漫然と言われると違うということだ。  
会社：今まで通り漫然と仕事をしていてはいけない。  
組合：「今まで通り漫然」と言ったな。  
会社：そうは言っていない。  
組合：言ったではないか。撤回せよ。  
会社：会社として今までと同じような仕事のやり方をしていては、今後の経営環境の厳しさに対応できないので、これまで以上に収益確保や業務改革によって、効率的にやれる体制を整えなければならない。申し上げたい趣旨は以上だ。  
組合：漫然と言ったことは撤回しないんだな。

## 収益・需要見込みは未定のまま！

組合：資金調達が発生する時期の見込みはいつ頃を想定しているのか。  
会社：今後の稼ぎによる。新幹線を中心とした運輸収入がどのようになるのか、工事費がどのように出ていくのかにより、現段階申し上げられない。当面

は2兆円弱ある財投の資金を優先的に充当していく。

組合：財投はあと2兆円しかない。例えば4,600億円とか毎年積み上げれば、4年でなくなる金額だ。

会社：計算上そうなる。今年は4,300億円で、今後、山は高くなる見込み。

組合：総額の建設費が7兆になった。単純にいうと、4兆円の資金調達が必要ではないのか。

会社：毎年4,000億円くらいの金額で回していけば、4～5年という計算はその通りだが、工事費が出ていく山と収入金額と財投の金額の兼ね合いになるので、資金調達の時期は今のところは何とも言えない。

組合：これから、日常的に資金調達は必要になってくる。コマースペーパーとかを含めて、これをどう回していくのか。どこからか借りて返し、また借りて返してという状況になるのではないのか。

会社：今の収入がずっと続いたらそうなる。一刻も早く収入の確保を進めなければならない。

組合：2028年に1兆5,300億円の収入見込み、2038年大阪開業の収入見込み、3,000億円の返済が始まる2046年と47年、その時の需要見込みを明らかにしないと先が見えない。経営危機になるのではないかという認識はあるのか。リニアを計画した当時は需要・収入予測は出している。新たに1.5兆円増えたことになったので、需要・収入予測は出さなければならないのではないのか。

会社：1.5兆円というのは名古屋までであり、名古屋以西はルートも決まっていない、アセスメントもやっていない中で、どうなるのかということは分からない。運賃・料金をどう設定するのかによって決まってくるので、試算はお示しできない。

組合：そんなので、工事を進めていいのか。

会社：まずは、名古屋まで完遂するのが最優先。その後、健全経営・安定配当を確保できない状況になれば、工期を調整する。プロジェクトとしては、会社は必要なものだと考えているので、完遂は目指していく。一方で、大規模震災などに対する備えは、重要な目的の1つである。

組合：北陸新幹線が先に開業する。備えは必要ない。

組合：1.5兆円増えたということは、社員の労働条件や生活に影響していく。その点については、悪くしないようにするなどしておく。

## 長期債務は7兆円まで可能？

組合：2017年の経協で、健全経営、安定配当を堅持して進めるために、長期債務が5兆円を超えないようにしながら進めていくというのが会社の回答だった。長期債務が6兆円になり、先日の経営懇談会で会社は金利が低くなったと説明した。どのくらい低くなったのか。

会社：手元に資料がないので分からない。

組合：あまり変わっていないのではないか。1. 6%前後だと思うが。

会社：平成3年からだと、相当落ちている。

組合：そうすると、回答にならない。日銀の金利は2008年から今年まで同じだ。会社の回答は矛盾している。金利が下がったから6兆円でも大丈夫だという根拠は何か。

会社：そんな説明はしたのか。

組合：説明はした。

会社：金利の想定は3%を条件としている。金利が減ったからということにはならない。

組合：今後、金利が上昇したときのことは想定しているのか。

会社：3%とという数字は、相当保守的に算定したものだ。懸念はない。長期債務5兆円の議論というのは、平成3年の新幹線の買い取りで5.5兆円だった。それを平成22年度にかけて2.5兆円返済してきた実績がある。それから、平成22年度と平成3年度を比べると、稼ぐ力が2倍くらいになった。他のインフラ企業などから見ても、長期債務5兆円は十分可能という判断をした。平成22年度から今回の試算を行うについて、更に稼ぐ力が強化されている。平成22年度の約1.3倍のキャッシュフローになっている。あとは、コロナ禍から回復していくという前提におけば、5兆円の負担は十分可能である。それプラス財投の3兆円の借り入れで金利0.86%とという低金利もさることながら、長期且つ固定である。返す時期が相当先というのが大きなメリットである。だから、6兆円までの負担が可能であると判断した。

組合：2017年の経協での判断が5兆円だ。考えが甘い。

会社：当時の試算からしても今回の6兆円は、稼ぐ力や財投3兆円により、好条件で資金調達できた。しかし、だからと言って、どんどん借りて良いということではなく、債務は少ない方が良いので、一番良いやり方で調達する必要がある。調達を回避して、稼ぐ力だけで賄っていくのが最も良い形であるので、できるだけ稼ぐ力を大きくして、経営に悪影響がないようにしていかなければならない。

組合：今回1.5兆円増だが、これ以上増えないのだな。今後また見直して、難工事やら何やらで増えることも考えられる。それは見込んでいるのか。

会社：現時点で見通せるものは含まれている。静岡工区はもともと、難工事ということが分かっているので、工事費は見越して積んである。

組合：今後は再算定の予定はないということか。

会社：ここで言うのは難しい。

組合：長期債務が6兆円だが、何兆円までなら耐えられるのか。

会社：交通政策審議会において、稼ぐ力の13~14倍までなら耐えられるという見解を示している。そうすると、当社の稼ぐ力が5,000億円だから6.5

～7兆円が無理のない規模である。だからと言って、7兆円ギリギリまで借りて良いというものではない。

組合：6兆円を何年計画で返済しようとしているのか。

会社：返済計画で示すものはない。財投の返済は約束の期間があるので、そこはしっかり払わなければならない。それ以外は、今後借り入れるものがあるので、何年であるとか、社債を発行するのか、長いスパンで借りののかは未定である。

組合：そうすると、長期債務は永遠になくならないのではないか。

会社：何とも申し上げられない。

組合：これまでの長期債務の返済は年2,500億円程度だが、財投の返済は3,000億円だ。相当大きな負担だ。未知の世界である。

会社：返すためにしっかり稼ぐことと、必要によっては借り換えもある。

組合：以前、サラ金地獄があったが、まさにそれだ。

会社：当時は金利が非常に高かった。

組合：金利の問題ではない。借金を返すために借金をするという連鎖のことを言っている。

会社：一般的には良くないとは言われているが、一概にそうは言えない部分もある。今、お示しするものはない。

組合：新幹線買い取りの借金がまだ5,500億円残っている。その返済だけでも大変だ。

会社：…。

組合：何かあれば、申し入れをする。

会社：了解。

以 上