

リニア中央新幹線構想

建設費に9兆円強！経営協議会を開催！

中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書の提出について説明を受ける！

1月21日、本部は経営協議会を開催し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構とJ R 東海が共同で調査した地形・地質等の調査と全国新幹線鉄道整備法第5条に基づき、国土交通大臣から「中央新幹線東京都・大阪市間の調査について」により調査指示のあった4項目の調査報告書の提出について説明を受けました。なお、地形・地質等の調査報告書は平成20年10月22日に4項目の調査報告書は平成20年12月24日にすでに提出され、報道発表も行われています。

中央新幹線(東京都・大阪市間)地形・地質等の調査報告書

1. 地形・地質、土地利用の状況の調査
2. 施工上の留意点
3. 施工上の留意点を克服するための土木工事内容の検討

以上の三点の調査、検証により、東京都・大阪市間のすべての調査範囲において、施工上の留意点はあるものの、適切な施行方法等を選択することにより、路線建設は可能と報告。

中央新幹線(東京都・大阪市間)調査報告書の提出について

調査項目

①輸送需要量に対応する供給輸送力等に関する事項

供給輸送力としての列車本数は1日平均260本(上下計)。1時間当たり片道最大8本。供給輸送力の確保は超電導リニア、在来型新幹線の走行方式においても技術的に十分実現可能。

②施設及び車両の技術の開発に関する事項

超電導リニアについては、多くの技術項目において既に実用化に必要な技術が確立している。

長大山岳トンネル、大深度地下トンネルの施行については、適切な施行方法を選択することにより可能。

③建設に要する費用に関する項目

超電導リニアの建設費（工事費＋車両費）は、木曽谷ルート95,700億円、伊那谷ルート96,800億円、南アルプスルート90,300億円。1県1駅の間駅の建築費を含む。

④その他必要な項目

いずれのルート・走行方式においても、電源の確保が可能。

回答ならざる回答に終始！

以上の説明を受けて以下の質問を行いました。質問内容と会社の回答は以下の通りです。

1. 経済性について

（1）建設費（工事費＋車両費）について

①会社の試算で建設は可能か？

過去の大型プロジェクトでは、ほとんどが試算と実費で大きな開きがある。リニアでは、実験線を除くと1km当たり約196億円。地下鉄建設は、10年前の全国平均で271億7,000万円必要である。

回答：可能である。

②建設資金はどのように調達するのか？

仮に借金だとすれば、その場合の金利はどの程度考えているのか。

回答：四半期の決算で説明した通り、これまでの経験に基づき長期試算見通しから判断しているので問題はない。

（2）輸送需要量について

①新幹線の輸送力は本当に限界か？

昨年末テレビ番組で「森村専務」は、「東海道新幹線の需要は頭打ち」と、発言した。リニア構想の中で、会社は新幹線の輸送力は限界と主張してきたが、矛盾しないか。

回答：東海道新幹線は国内のインフラには欠かせず、開業から45年経過した。昨年発生した地震による東名高速道路の寸断を見ればわかる通り、バイパスのプロジェクトは絶対に必要だ。

②リニア開業によって、他の輸送機関からお客がどれだけシフトすると考えているのか？

報告書によれば、リニアによる平成57年（東京～大阪）の予想需要量は、最短ルートで年間416億人kmである。一方、平成20年度の新幹線の輸送量は、約460億人kmである。また、国内人口は減り続けており、国立の研究所の予測

では、2009年で127,395千人、2025年で119,270千人、2045年で100,443千人となっており、減少傾向は続くと共に少子高齢化が顕著となる。さらに、新幹線と航空機のシェアを区間別に見ると、東京～名古屋が100対0、東京～大阪が82対18（2008年度）東京～岡山が73対27、東京～広島で58対42となっている。

回答：南アルプスルートを前提にして、東京都・大阪市間では東海道新幹線から257億人キロ、航空機から30億人キロ、その他輸送機関から30億人キロ、新規需要を99億人キロと試算している。

③リニア開業による新規需要とは具体的に何を指すのか？

需要は限られており大幅な需要の伸びは期待できない。

回答：新たに乗ってみたいと思う人だ。

④リニアと東海道新幹線の一元化運営で黒字基調が確認できるのか？

両線運営となれば要員、設備、維持費などの運営費が大幅に増えることは疑いようがない。経営として成り立つのか。また、時間短縮が単純に輸送需要量の増につながるのか。

回答：これまでも説明してきた通り可能である。

⑤経済成長率の根拠は何か？

報告書に示した需要予測の算出にあたり、年間経済成長率を19～25年を1.2～1.3%、26～45年を0.7～1.1%と予想している。国内経済の状況を見ると、会社が示した「経済成長率」の見通しは楽観的である。

回答：財政諮問会議の10年の展望により算出した。

2. 長期債務について

①平成28年度までに債務の返済が終了するのか？

長期債務について、平成21年3月期（2009年）での債務残高は、31,276億円と見込んでおり、本年度で言えば500億円の返済に過ぎない。しかも、この内の400億円は社債を発行し全額を返済に回したに過ぎず、つまり、実質的には100億円しか返済していないことになる。周知のように、新幹線買い取りで発生した長期債務は、平成3年（1991年）で約54,000億円あり、現段階では約32,000億円に減少した。しかし、18年間での返済額は単純に言って22,000億円である。まだ半分も返していないのであり、厳しい経営環境が続くことは当然にも理解できる。さらに、社債という別の借金がすでに8,000億円もある。しかし、経営側は、経営懇談会の席上で、「平成28年度までに支払いを完了する見通しにある」と言う。

回答：これまで説明した通り1号債務のことであり、理解の仕方が違う。

②経営責任は誰がとるのか？

債務の返済が終了する前に、更に膨大な借金をして将来に亘る健全経営の見通しがあるのか。仮に新規事業が失敗した時は経営責任は誰がとるのか。

回答：会社は法人であり、通常会社と同じである。失敗するとは思っていない。

3. 「リニア中央新幹線」構想について

①私たちの「検証」では無謀な計画に見えるが、再考する考えはないか？

回答：その考えはない。

②リニア構想を国の「全幹法（全国新幹線鉄道整備法）」により進めるこだわりは何か？

回答：長大路線の建設に該当する法律は全幹法しかないためである。

4. 安全、環境問題について

リニア建設ルートは、現在3ルートが候補として挙がっているが、会社の基本方針はすでに決定している。再三に渡り説明しているCルート（南アルプスルート）がそれである。しかし、いずれのルートも活断層の中を通過するという危険なものであり、私たちはこの問題を看過できない。さらに、予定のコースは土地買収を睨み、80%が大深度、あるいはトンネルという条件が前提になっている。

①リニアが地震に対して安全であるという根拠は何か？

会社は、リニア構想を打ち出す理由の一つとして、東海道新幹線の地震に備えるバイパスとしての役目がある、と主張してきた。しかし、リニアルートこそ、地層、地質などの条件を入れて考えた時に地震の影響を最も受けやすいと考える。

②生態系に及ぼす影響はないのか？

予定ルートの地元では、トンネル工事が原因で水道の水源が枯渇したとの話がある。地下水など自然環境に与える影響をどのように考えるのか。

③トンネル工事で大量に発生する廃土の処理はどうするのか？

回答：①②③については具体的な回答なし。

④リニアの電力はどこから得るのか？

リニアの電力消費量は新幹線の数倍と言われている。この多大な電力をどこから、何で得ようとしているのか。

回答：電力会社の余力電力の範囲内で賄えると考えている。発電所が必要なレベルではない。

⑤電磁波に問題はないのか？

リニア運行上、電磁波の問題は避けて通れない課題である。会社は、電磁

波の基準を車内で20Gと設定し国際基準に照らしても問題ない、との見解を明らかにしているがこれは何を基準にそのように主張するのか。

回答：世界保険機構（WHO）の基準を大きく下回っている。

⑥災害発生時の対応はどうするのか？

リニアは走行の8割を大深度地下、あるいはトンネルを走行すると聞くが、地震、火災、自然災害、事故、故障等が発生した場合の避難、救援、応急処置などの対応は充分に対策が出来ているのか。

回答：トンネル内で火災が発生したら、これまで通り、次の停車場かトンネルを出るまで走行する。また、縦坑は換気設備として活用する。トンネルの下部には避難通路をつくる。

以 上

会社は1時間という開催時間に拘り、組合からの質問を一旦遮るなどの対応をしたため、すべての質問ができませんでした。そのため、本部は改めて申し入れし誠実に対応することを通告しました。