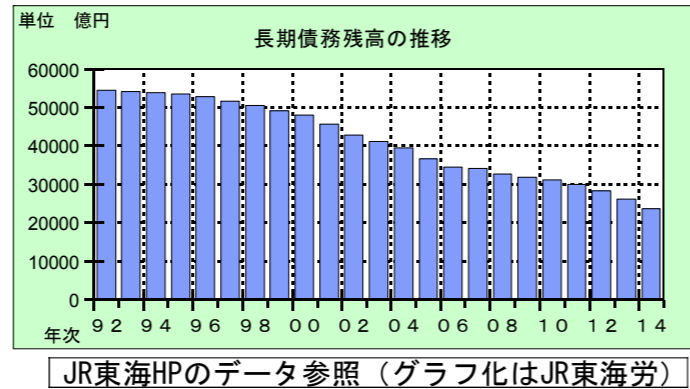


## 借金に次ぐ借金、経営破綻の危険性は大きだ！

JR東海が抱える長期債務残高（借金）は、2014年度期末で2兆3,708億円です。平成4年（1992年）から平成26年（2014年）まで22年間の返済額は、3兆854億円です。年平均約1,402億円の返済です。このペースで返済した場合、名古屋開業の2027年には、約1兆8,232億円の債務が残る計算となります。

JR東海は、今後リニア建設費の捻出のため、債務を拡大していきます。JR東海の計画では、2027年には約5兆円弱の債務ですが、この間の返済実績からすると疑問を持たずにはいられません。さらに、ペイしないリニアは債務返済の足を引っ張り、計画通りの債務返済は困難になる恐れがあります。JR東海が経営破綻した場合、血税が使われるかもしれません。

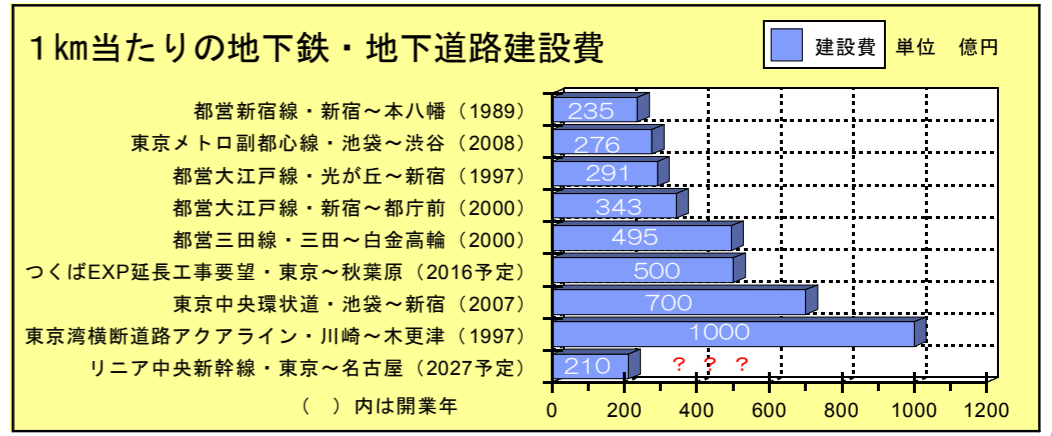


## 過去の大型プロジェクトは予算の2倍以上、リニア5兆円は可能か？

JR東海はリニア中央新幹線（東京～名古屋間）の中間駅建設費を含む建設費を約5兆1,000億円と試算しています。実験線42.8kmを差し引くと、1kmあたりの建設費は210億円です。東海道新幹線は、予算1,800億円に対し、3,800億円を費やしました。認可をもらうための過少申告といわれています。

リニアは都市部の大深度地下をはじめ、約80%がトンネルといわれています。高速道路や地下鉄建設との比較において、JR東海の試算は相当甘いと言わざるを得ません。

建設費はウィキペディア等を参照

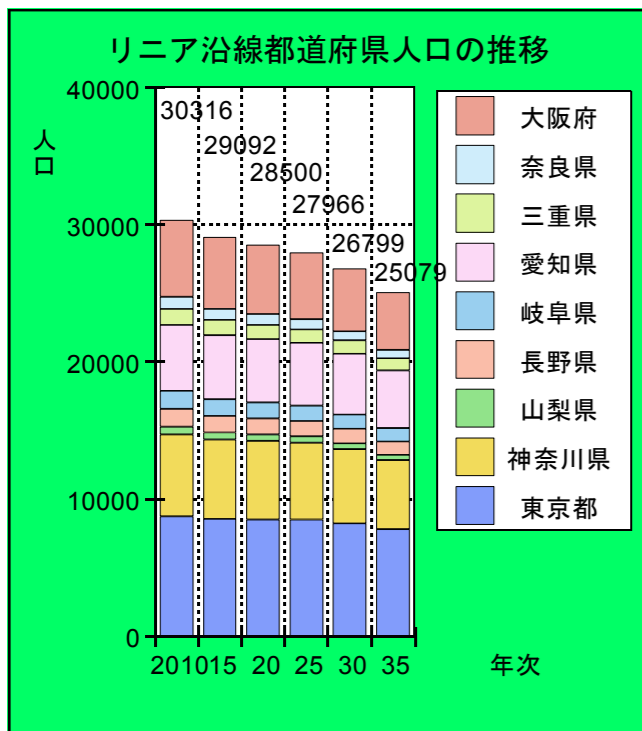
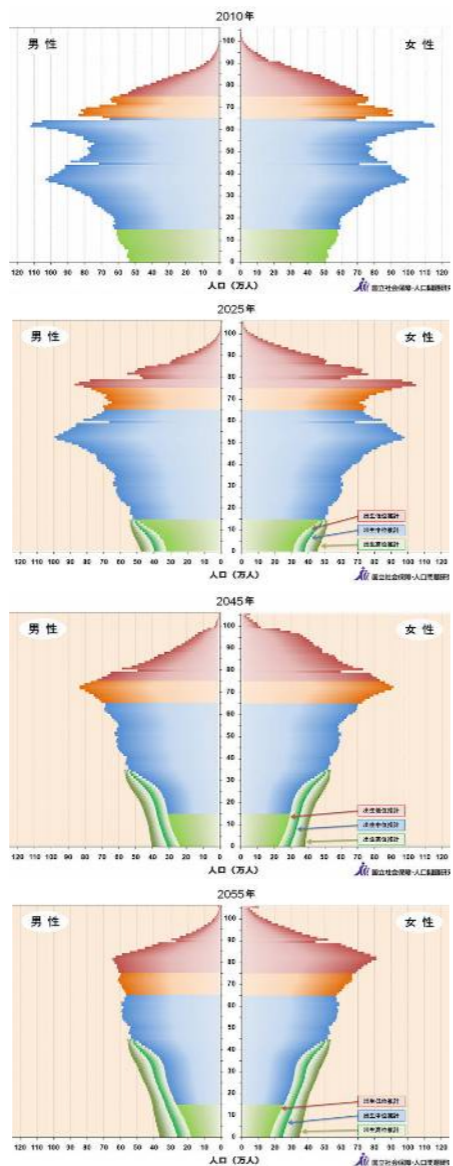


## 人口減少の時代に輸送力増強は不要！

東海道新幹線の輸送量は、1991年からはほぼ横ばいが続き、これ以上伸びることはありません。東海道新幹線はラッシュ等を除くと空席が目立ち、決して輸送力が限界とはいえません。

今後、少子高齢化が進み、人口が減少します。人口構成を見れば、新幹線の利用が多い産業人口（15～64歳の年代層、右図の青色部分）の減少が鮮明です（上から2010、2025、2045、2055年）。

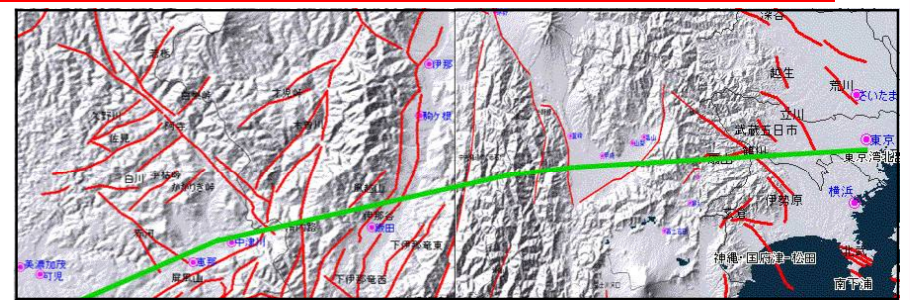
リニア沿線都府県では、2010年との比較で2035年で約17.3%も減少します。人口減少＝需要減少の時代に輸送力を増強しても、何の意味があるというのでしょうか。赤字が目に見えています。



## 活断層を横断するリニア、東海地震対策としてのバイパスは機能するのか？！

東海道新幹線の大規模改修は、工事工法の改良により2023年度に完了見込みで、工期中列車の運休はありません。そうすると、大規模改修中のバイパスとしてのリニアは不要となります。

また「地震対策」もリニア中央新幹線の必要理由に挙げられていますが、建設予定ルートは、鶴川、扇山、曾根丘陵、糸魚川-静岡線、中央構造線（赤石）、伊那谷、清内路、赤河の各活断層を横断します。特に、中央構造線は、1,000km以上ある日本で一番長い構造線で、年間4mmづつ隆起し現在も活動している断層です。そのため断層の周りの岩石が壊され破碎帯と呼ばれる極めて脆弱な地層です。地盤が年間4mmずれるということは、リニアのトンネルも4mmづつ歪むことです。在来線では、地震発生時トンネル内に停止してはいけないというマニュアルがあります。同じトンネルなのに「在来線は危険、リニアは安全」という理論はまさに暴論というしかありません。



赤線は活断層、緑線はリニア建設予定ルート  
産業技術総合研究所活断層データベースを参照

## 甘い需要予測！

JR東海が試算したリニアの需要は、下表の通りとしています（16両編成・座席数1,000人とし、名古屋開業で上下10本、大阪開業で16本・1日平均260本の運転）。この数字から平均乗車率を算出すると、大阪開業で79.5%にもなります。東海道新幹線は約58%ですので、需要予測の信憑性を疑わざるを得ません。しかも、少子高齢化による人口減少は考慮していないのです。

輸送需要量 単位: 億人\*

	東京～名古屋	東京～大阪
東海道新幹線からの転移	122	257
航空機からの転移	5	30
その他の交通機関からの転移	15	30
リニア開通による新規需要	25	99
合計	167	416

## トンネル内火災や地震の場合、避難誘導は？

2011年5月27日、JR北海道・石勝線のトンネル内で火災事故が発生しました。この事故で、乗客の避難誘導体制が問題視されました。リニアは約80%がトンネルです。リニアには運転士がいません。車掌の数は現段階分かっていません。トンネル区間では、5～10kmおきに排気兼避難用の立坑をつくる計画ですが、リニアがトンネルで火災を起こしたり地震が発生した場合、誰がどのように避難誘導するのでしょうか？



5月30日付の東京新聞は、「長大トンネルを超高速で走るだけに耐震性と地震対応が気掛かりだ。十分な説明が聞きたい」と疑問を訴えています。

安全対策が確立できていない段階でのリニア着工は、事故対策すらできない原発の運転と同様です。

## 葛西前会長「リニアのために原発稼働!?!」

JR東海葛西会長（当時）は、2011年5月24日付の『産経新聞』で「原発推進しか活路はない」「リスクを承知の上で、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」と主張しました。

リニアの消費電力は新幹線の約3倍という膨大な電力を必要としています。菅前首相の浜岡原発停止要請が2011年5月6日、浜岡原発運転停止が5月14日という時系列を考慮すれば、葛西会長はリニアの電力確保に危機感を抱いたと思われる。リニアのための原発稼働は言語道断です。

福島第一原発事故で、政・財・官・学・労の癒着構造である「原子力村」が問題になりました。原子力村の連中は、口を揃えて「原子力は安全だ」と主張し、その見返りに金銭的な優遇がされてきたのです。この原子力村の構造とよく似ているのが、リニア推進グループです。「リニア村」と言ってもおかしくはありません。特に、交通政策審議会・中央新幹線小委員会は、建設ありきで議論を一方的に進め、太鼓判を押しました。その委員長が、静岡県の交通ネットワークビジョン検討委員（リニア開業を前提として活動）の委員長に就任しているのです。中立の立場であるはずの人が、なぜ推進する側のトップに立つのでしょうか？

また葛西会長は、2012年9月9日付の『読売新聞』「地球を読む」で、「国益に背く『原発ゼロ』」と題し、原発を進めなければ日本経済が成り立たないようなことを主張しています。更に、「自動車や航空機、高速鉄道のような輸送システムも原発と同様に、要はどこまでリスクを制御・克服し、覚悟を決めて活用するかだ。逃げることなく問題を克服し、原子力を活用してこそ、日本の明るい未来が開ける」と主張しています。人命を預かる鉄道会社の最高幹部の思想がこうなのです。私たちは、リニアも原発も事故のリスクを覚悟するわけにはいきません。

## 採算が合わないリニア中央新幹線建設は中止すべき!

JR東海山田社長（当時）は2013年9月、記者会見の場で「リニアだけでは絶対にペイしない。東海道新幹線の収入で建設費を賄って何とかやっていける」と、リニア中央新幹線が不採算路線であることを明らかにしました。

赤字を承知で建設計画を強引に進める民間企業は、今まで聞いたことがありません。現在でも東海道新幹線の借金は巨額であり、リニアと両方の借金を返済できる根拠は皆無と言えます。福島第一原発事故の諸費用を国（税金）が負担するように、リニアの赤字を国が負担するようなことがあってはなりません。

JR東海労は、この問題について申し入れを行いました。JR東海は労使協定を拒否しています。経営に責任を持てるならば、労使協定を堂々に行えば良いのです。

赤字前提で進めているリニア建設は直ちに中止すべきです。

リニア関連資料はJR東海労HPもご覧下さい [JR東海労](#)

ご意見・ご感想をお寄せください  
JR東海労働組合（JR東海労） 2012年11月発行  
〒143-0061 東京都大田区石川町1-14-11グリーンヒルズ大岡山102 TEL03-6421-8320 FAX3728-5071  
<http://www.geocities.jp/jrtoukairou/> E-Mail [jrtoukairou@yahoo.co.jp](mailto:jrtoukairou@yahoo.co.jp)



# 国交省がJR東海にリニア建設を指示

# リニア中央新幹線建設反対!

## 国交省・JR東海はリニア建設を中止せよ!

2011年5月27日、国土交通省は、JR東海にリニア中央新幹線（東京都～大阪市間）の建設を指示しました。ルートは、南アルプス直下を貫通する最短の「直線ルート」といわれています。



JR東海労は、以下の理由でリニア中央新幹線建設に反対です。

- ★ 「計画の事前評価」がなされず、広く社内外の議論、国民的な議論、合意形成がなされていません。
- ★ 国家的プロジェクトの「中央新幹線」をJR東海が、膨大な債務を抱え、更につくりながら建設・運営するという姿勢は傲慢かつ無責任です。
- ★ 強力な電磁波による人体、環境への影響は全く不明です。
- ★ JR東海は、社会的使命、安全性、環境対応性などについて、十分な検討と説明責任を果たしていません。
- ★ 経営破綻・経営危機のリスクが高く、JR東海・関連企業の労働者の失業問題に発展します。

2014年5月  
JR東海労働組合

「南アルプス直下」方針  
可能判断