

『ZAITEN』葛西名誉会長の実態！シリーズ③

リニアは「平成の馬鹿査定」 葛西強権支配に楯突く役員は皆無

「自分の目が黒いうちの開業」に固執する葛西氏の鶴の一声で、JR東海は14年12月に「綿密なフィジビリティスタディ（採算性調査）も無しに」（元役員）、東京・品川―名古屋間の建設に着工。…（略）…3兆円の財政投融资マネーと引き換えに大阪延伸の8年前倒しまで踏み込んだ。これも「**葛西氏の独断専行**であるのは明らか」（関係筋）で、呼応した**安倍政権はリニアプロジェクトの採算性を精査しないまま財政投融资活用を閣議決定**。…（略）…タダ同然の条件で実行された。

これに対し霞ヶ関では、…（略）…「人口減少で東海道新幹線さえ乗客数が頭打ちとなる中、**リニアに3兆円もの財政投融资をぶち込むのは『平成の馬鹿査定』だ**」（財務省筋）と揶揄する声聞こえる。

財界からは、JR東海へのあまりの厚遇に「**葛西氏と安倍政権の癒着ぶりは度が過ぎて**いる」（経団連幹部）との批判が渦巻く。元来、「中国嫌い」で鳴らす葛西氏を忌避する雰囲気製造業主流の財界には根強い。複数の財界長老からは、その偏向した国家論や歴史観もあって「**話もしたくない**」「**非常識の極み**」といった罵詈雑言りぞうごんが聞こえる有様だ。

NHK会長職からからも引きずり降ろされた松本正之氏の例を引くまでもなく、「**自分の意向に反対する者は容赦なく叩き潰す**」（元幹部）ことを是としてきた**葛西強権支配に楯突く役員は皆無**だ。

葛西氏の暴走を止められないJR東海社内では、「経営の屋台骨が揺らぐ事態を避けるため、水面下で名古屋以西のリニア建設主体をいずれ国の鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）に移管し、JR東海は線路や駅を借り受けて運営するだけの『**上・下分離方式**』にするリスク対策も密やかに取り沙汰され始めた」（元役員）。