

『ZAITEN』葛西名誉会長の実態！シリーズ⑪

リニアはどこまでいっても赤字です 3兆円もの公的資金の投入

13年9月、山田佳臣JR東海社長（当時、現会長）が、記者会見で「リニアは絶対ペイしない」との趣旨の発言をしたことだ。その後、リニア計画に反対する市民団体が国交省との交渉で「ペイしない事業をなぜ認めるのか」と質問したところ、国交省職員も「リニアはどこまでいっても赤字です」と回答している。…（略）…

JR東海が09年12月に国交省に提出をした報告書では、リニアの維持運営費は年間3080億円、設備更新費は年間1210億円、合計4290億円かかると報告している。対して、リニアでの増収は2720億円。つまり、毎年約1500億円の赤字を見込んでいた。

加えて、関係者が「27年開通は無理」と推定していたのは、名古屋までの5兆5000億円という建設費をJR東海が調達できないのではと見ていたからだ。

リニア計画はJR東海が07年に「自己資金で建設する」と表明し、国交省も「JR東海の資金繰りに問題はない」と判断したからこそ事業認可されたのに、その詳しい資金調達方法が提示されてこなかった。

（JR東海）の純資産額は2兆2199億円しかない。3兆円分の担保がない以上、市中銀行は貸し渋るから、社債の大量発行で乗り切るのかと予想する関係者もいた。

ところが驚いたことに、昨年6月1日、安倍晋三首相が「リニアや整備新幹線などに財政投融資を活用する」と表明したのだ。…（略）…この財投を利用して政府与党はJR東海に3兆円もの公的資金の投入を打ち出したのだ。

リニア計画に懸念を示す各地の市民団体のネットワークは…（略）…抗議文を安倍首相、石井啓一国交相、JR東海の柘植康英社長に提出し、融資の撤回を求めた。

しかし最も不可解だったのは、JR東海が財投機関ではないことだ。そして与党が繰り出したアイデアに関係者は驚く。財投機関の一つで、整備新幹線などの建設を事業とする独立行政法人「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」に融資機能を持たせるため、機能法を改正するとしたのである。