

『ZAITEN』葛西名誉会長の実態！シリーズ⑫

## 何かの力が動いているのか リニアで赤字が生じたら税金になるのか

(3兆円)融資の条件は「据置期間30年」「返済10年」「年利0.6~0.8%」(市中銀行は3%前後)。そして驚くことに「無担保」である。「償還の確実性はあるのか」との取材に機構は、「JR東海からの償還が怪しくなった際に担保を検討する。すべての融資が必ずしも担保を必要とするわけではない」と、市中銀行では考えられない見解を示した。

では、せめて、その巨額融資の運用を国会や政府が監視できないものか。これが難しいのである。

…(略)…最低限の監督や指導はあるべきだ。それを国会自らが否定したのだ。  
何かの力が動いているのか。なぜこれほど性急に3兆円が必要とされるのか。一切が明らかにされていない。

最後に基本的な問題を指摘したい。もし品川-名古屋間が5兆5000億円で建設できない場合、機構はさらに兆単位の融資を行うのだろうか。

旧国鉄が28兆円まで借金を膨らませた一因は財投にある。東北新幹線は当初の建設予定費の約2倍、上越新幹線は約4倍もかけて完成したことも国鉄の債務を膨らませた。…(略)…国鉄28兆円の債務のうち財投の債務は15兆5000億円。その借金は「税金」で償還されているのは周知の事実だ。その反省から、国は財投による新幹線建設をやめ、今の「整備新幹線」方式に切り替えた(建設費の3分の2を国が、3分の1を自治体が負担し、機構が新幹線を建設し所有する。JR各社は機構に毎年「線路使用料」を払う)。それをまた財投頼みに戻すのか。建設費が足りなくなれば無尽蔵に財投を発動させるのか。リニア事業で赤字が生じたら、その尻拭いは税金になるのか。その答えは分からない。

だが、JR東海という一民間企業のために数兆円の「国費」が融資されることに対して国民はもっと関心を持っていいはずだ。