

NO! リニア

No. 137

2022年5月6日

JR東海労働組合

JR東海労HP
にアクセス



調達方法、返済計画は未確定！ 4兆円もの資金調達は どうする？

リニア計画発表時の建設費（品川～名古屋間）は5.5兆円でしたが、会社は昨年4月27日に1.5兆円もの追加を発表しました。現在の建設費は7.04兆円で、とてつもない数字です。

リニア建設費は財政投融資から3兆円を借りていますが、この3兆円からすでに1兆円を使っています。これからの建設に必要な6兆円のうち、財政投融資からの借入金残金2兆円を差し引きし、今後調達が必要となる資金は4兆円を超えることになります。

JR東海の利益剰余（一般的には内部留保）金は3兆3,500億円ですが、このうちの流動資産（現金・預金、未収運賃、未収金、有価証券、及び投資有価証券）は1兆6,171億円ありますが、これを全部リニア建設費に充てたととしても、約2兆4,000億円の資金調達が必要です。当然、日々の会社運営のために流動資産も全てを使うことはできません。

JR東海労との協議の場（昨年の「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」の経営協議会など）で資金調達等について質問したところ、会社は資金調達の時期は「今後の稼ぎによる」「何とも言えない」と、返済計画については「返済計画で示すものはない」「財政投融資以外は未定」という回答でした。銀行がこの事情を知っていれば、果たして融資をするのかどうかは疑問です。

JR東海の経営は、よく東海道新幹線の一本足打法と揶揄されています。会社は、アフターコロナの旅客需要はJR東日本やJR西日本が示した見込みと異なり、コロナ禍前まで回復するとしています。しかし、大いに疑問が残る需要予想と言わざるを得ませんし、頼みの東海道新幹線の収入確保には大いに不安が生じます。

多額の資金調達について社員の代表たる労働組合への説明もできない、資金調達の計画すら不明確なリニア建設は、不安材料しかありません。JR東海労は、今後もリニア建設に反対していきます。