

中央新幹線（リニア）品川・名古屋間

- 【総工事費】 **4兆円増の11兆円（当初の2倍）！**
- 【開業時期】 **見通すことはできない(当初は2027年)！**

**工事資金は営業キャッシュフローと資金調達（社債・借入）で賄う!?
しかし!さらなる物価等高騰や難工事は発生する!
公表した11兆円よりさらに増える可能性はある!**

10月29日、J R 東海は「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」として、総工事費（見通し）が11兆円になることを公表しました。また、社員に対しても、丹羽社長からのメッセージが送られて来ました。

工事費増の理由については、物価・労務費高騰の影響（+2.3兆円）、難工事への対応（+1.2兆円）、仕様の深度化（+0.4兆円）としています。工事資金の確保については、毎年の営業キャッシュフローに加えて、約2.4兆円の資金調達（社債・借入）により賄うとしています。

J R 東海が公表した総工事費の見通しと工事資金の確保は、開業時期を2035年としています。しかし、2035年の開業時期は見通しではなく、試算のために便宜上仮置きしたものです。工事期間10年の静岡工区のトンネル掘削工事は未だに着工の見込みが立っていません。静岡工区以外でも18工区で工事が遅れています。

品川・名古屋間の総工事費は、2018年5.52兆円、2023年7.04兆円、2025年11兆円と増え続けています。今後も増える可能性はあります。お知らせでは、「仮に」として「健全経営や安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し、十分に経営体力を回復すること等で、工事の完遂を目指す」と暗に工事が遅れることを匂わせています。

**営業キャッシュフロー（現金）を稼ぐために
「業務改革」によるコストダウン（人件費・福利厚生費等）!
リニアのために社員（関連会社含む）が犠牲になる!**

お知らせでは、「開業時期を便宜上2035年と仮置きし」として「毎年の営業キャッシュフローに加えて資金調達を2.4兆円行えば、必要な資金を賄える」としています。すでに3兆円の財政投融資を借りていて、2046年から3千億円以上の返済が始まります。今回さらに2.4兆円の資金調達（社債・借入）を行います。営業キャッシュフローについても、5千億以上確保するためにさらなるコストダウン（人件費・福利厚生費等）が行われ、関連会社含めた社員が犠牲になります。