

交通問題 第2回 勉強会だより

「リニア新幹線市民講座in名古屋」 を聴講して

今回（6月24日）の演題は、「リニア中央新幹線とJR東海の経営：工事費財源問題にみる『国策民営』の矛盾」。講師は、日本大学名誉教授・桜井徹先生。交通問題勉強会からは2名が参加。空調の悪さと参加者の熱気でムンムンする会場の中で、桜井先生はしたたる汗をふきながらペットボトルとマイクを手を持ち、熱弁をふるい、参加者は明快で説得力ある内容に熱心に聴き入り会場はますますヒートアップしていき、“あつ～い”講演会でした。以下、私なりの理解で講演内容を要約しておきます。

現況、リニア中央新幹線工事は予定どおり進捗しておらず、財源面にも不確実性が增大している。理由としては、コロナ禍で事業主体であるJR東海の輸送収入の約90%を占める新幹線収入が減少しJR東海の経営は悪化。今後もデジタル化の影響で新幹線利用の中核であるビジネス客の増大見込みは期待薄。

その一方で、アセスメントのずさんさによって工事費は増大し（難工事、地震対策、発生土の活用先確保などへの予想以上の対応が必要）、さらに燃料高騰などによる費用増加が見込まれる。その結果、財源計画には不確実性が生じている。

通常の民間企業の工事であれば、一時的に株価を下げることになっても利益剰余金を取り崩し工事費にあてる、もしくは、工事を取りやめるかではなかろうか。

ところが、JR東海は「仮に健全経営と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で、工事の完遂を目指します」（桜井氏がJR東海の2021年度有価証券報告書から抜粋）という。上場企業であるJR東海は株主の配当と株価を維持するためには剰余金は取り崩せない。だから、工事が遅れるのはしかたない。しかし、工事は行うとっている。

そうなのだ！工事をやめるわけにはいかないのだ。なぜなら、リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づく路線であり、国際競争力強化をねらう東京・名古屋・大阪の三大都市圏を結ぶスーパー・メガリージョン構想において移動時間の短縮を担いその成否を握る重要インフラであり、かつまた、技術輸出戦略の要としても位置づけられているのだから。リニア中央新幹線はまさに「国策」事業なのである。

しかも、建設費に財政投融资資金が投入されており（2016年6月の「骨太の方針」において財政投融资資金の活用が明記され、総額3兆円の資金が長期・低利・無担保で融資されている）、技術輸出に際しては調査費用の一部負担と建設費の一部負担をも政府が確約している。

疑問が生じる。なぜ、JR東海という100%民間会社が「国策」を担っているのだろうか。なぜそんなことが可能になったのだろうか。桜井氏によれば、リニア中央新幹線はJR東海による「国策民営」事業である。つまり、私企業であるJR東海が企業目的を実現するために国策を利用しているのである。それを可能にしたのは、葛西元JR東海会長と安倍元首相の人的つながりである。

では、JR東海の企業目的とは何か。

それは

①JR東海はその収益の約90%を新幹線に依存しているので、もし、中央新幹線が国の手で建設されることになり、JR東海以外の経営主体が経営することになれば、東海道新幹線の輸送量の50%以上が中央新幹線に移転し、JR東海の経営基盤が根底から覆され

るから、それを阻止し、リニアの所有権と経営権を確保し経営基盤を確立すること

②米国ボルティモア～ワシントン間リニア建設計画のような海外への技術輸出戦略を推進すること、の2点である。

これら企業目的のために、JR東海は桜井氏のいうところの「私企業による国家プロジェクトの包摂」を行っているのである。あくまでも私企業としての利益確保が第一義的目的であり、国策遂行がその手段にすぎないことは明白である。

このような「国策民営」の矛盾とその帰結としての財源計画の不確実性について、桜井講演では、JR東海の有価証券報告書など既存資料の丁寧な分析を通じて明快に解明していた。

それでは今後、リニア新幹線建設が中止されず継続されるならば、工事をすすめるための財源はどこからどのようにして調達されていくのだろうか。この点について、今回の桜井講演では言及がなかった。研究者は将来を予想することはしない・・・とかで。

「ポーっと生きて」と、気づかないうち

に、また、財政投融资資金の投入なども起きるかもしれないですね。

桜井先生からの伝言。

「『リニアはなぜ失敗したか』は私も執筆しています。ぜひお読みください。」とのこと。

(文責 森田優己)

