

# 費用はすべてJRだからいいのでは？

## 負担と被害は国民に重くのしかかります

「リニアの費用はJR東海がすべてまかなうから」いいのでしょうか。

### 根拠なき甘い需要見通し

需要見通しはどうか。東京大阪間開通2045年で、リニアと東海道新幹線合わせて輸送人員が1.5倍になるという(経済成長1%として)、根拠のない甘いものです。これには人口減少も加味されていません。事業となりたつかどうか極めて無謀な計画と言わざるを得ません。

国がつくるとなると、国会でも審議が必要となるので、民間企業がすすめることとされているのです。

### 公的資金投入が政府方針に

関西財界が大阪同時開業をめざす決起大会をひらき圧力をかけ、自民党はそれにこたえて名古屋―大阪間は国が費用を負担、あとからJRが無利子返済すればよいとする方針を決議しました。これを受けて、政府は今月公表

### 来年から支援開始

政府は、すでに来年度税制大綱で、不動産取得税など、用地買収をはじめとしたリニア関連の税金を免税することを決めていきます。来年度だけでJRへの支援(免税額)は184億円となる見通しです。

### 関連事業は負担だらけ

だいたい、JRがつくるリニア駅には、待合室も切符売り場もなく、階段とエスカレーター、改札口とトイレしかありません。トンネル工事に必要となる工費用

の取り付け道路、駅につながるアクセス道路、リニアを起爆剤とした駅前の巨大開発など、巨額の費用が国と地方に次々と押し付けられる仕組みです。



### 既存事業に犠牲としわよせ

9兆円という過去に例を見ない巨大な設備投資によって、既存のJR事業にさまざまな犠牲が押し付けられることは避けられません。サービス低下、不採算部門の切捨て・縮小がすすむこととなります。

さらにリニアで失敗した場合、税金で穴埋めするしかないのがJRという企業の特異な性格です。そのときには、さらにいつそのリストラと切り捨ての強い圧力が既存事業にのしかかることとなります。

# 地震津波対策にリニアは必要？

## 東海道新幹線・在来線の地震津波対策が後回しに

需要も採算性も、スピードアップの効果も説明がつかない中で、JR東海が建設目的の第一にあげるのが「南海トラフなど巨大地震の備え、東海道新幹線のバックアップ」です。

これは、東日本大震災以来、「国土軸」と銘打てば、高速道路でも鉄道でも、「もう一本つくと地震津波対策」と、次々公共事業がすすめられていく、典型的な浪費システムです。公共事業優先で財政危機と福祉の遅れをつくってきたのが日本の政治の異常です。それをリニアでも繰り返そうとしているのです。

しかし、これほど矛盾に満ちた「建設理由」はありません。巨額の設備投資(当初案でも東京―大阪間で9兆円)をリニア建設に注ぐ

ことは、今後30年間、JR東海が今ある東海道新幹線や在来線の老朽化対策・地震津波対策をすすめるうえで、大きな障害となるのは明らかだからです。

震災の備えなどとまやかしの理由を掲げ、リニア建設につきこむ費用があるのなら、JR東海の既存路線すべてについて、南海トラフ巨大地震を想定した地震津波対策をすすめるべきです。

特に、「大動脈」といわれる東海道新幹線は、老朽化対策を急ぐとともに、津波の高さや震度など、新しい地震津波想定に対応し、駅や路線の高台への移転、新設、付け替えなど、やるべきことは山積しているはずで、安全な鉄道を最優先するなら、リニア

### 知識 概要

#### リニアのほうが輸送力は低下する

	リニア	N700系
車両数	16両	16両
乗車人員	約1000人	約1320人
最大本数(1時間)	10本	15本
輸送人員(1時間)	約1万人	約1.98万人