

財政投融資の活用、大阪延伸前倒しは 明らかに計画の変更である！！ リニア建設は国鉄の二の舞だ！！ 申第7号に対する窓口による会社回答

9月23日、申第7号『財政投融資を活用した「リニア中央新幹線建設」に関する申し入れ』に対する会社からの回答がありました。政府からの財政投融資の受け入れ、大阪延伸の前倒しは明らかに計画の変更であり、労働組合へ説明をすべき事柄です。しかし会社は労使協議を行わず、窓口による回答としました。本部は、このような労働組合軽視の会社姿勢に対して嚴重に抗議しました。

申第7号(8月19日申し入れ)

財政投融資を活用した「リニア中央新幹線建設」に関する申し入れ

安倍首相は、8月2日に閣議決定した経済対策で、財政投融資をリニア中央新幹線建設に充てることを宣言した。大阪延伸を最大8年間前倒しするためとして財政投融資を活用して計3兆円を貸し付ける方針である。

これに対し、8月3日の記者会見で柘植社長は「たいへんありがたいことだと受けとめ」「大阪延伸を最大8年間前倒しに全力を挙げてまいりたい」と述べた。

J R 東海労は申第2号「リニア中央新幹線建設」報道に関する申し入れで労使協議を求めてきたが、会社は「報道のことであり、この間の考えと変わったことはない」として労使の協議は行わず窓口で回答した。しかし今回社長の記者会見では、「財政投融資を受け入れ大阪延伸を最大8年間前倒しに向け全力を挙げる」と発言した。申第2号でも申し入れたが、会社は、リニア中央新幹線建設に変更があったときは労働組合に説明するとしている。しかし会社はJ R 東海労に対して何ら説明することなく、計画の変更を一方的に決め進めている。このような行為は明らかに信義違反である。

会社は政府の意向を一方的に受け入れる前に、財政投融資を活用したリニア中央新幹線建設について、労働組合側に真摯な説明を行い議論すべきである。従って改めて下記の通り申し入れるので、早急に労使協議を開催すること。

記

1. 会社はこれまで、「リニア中央新幹線建設は財政状況の悪化を懸念し、先行開業時に抱える5兆円の債務を8年かけて大幅に減らした後、延伸工事に着手する」としてきた。つまり「資金は自前、財政リスクは時系列で解消」と主張してきた。8月3日の社長の記者会見では、国からの財政投融资を「大歓迎」し、大阪までの延伸を前倒しするとしているが、この間の方針に変更があったのか明らかにすること。
2. 国から財政投融资によって低金利の資金が融資されたとしても、東京から大阪間の建設は莫大な建設費が必要となる。東京から大阪間建設の今後の資金計画、建設予算を明らかにすること。
3. 「公的資金が入ると国や自治体が主張を強め、工事に時間がかかる場合もある」「技術的に難易度が高い工事もあり、実際何年前倒しできるかは見通しが立たない部分がある」との指摘がある。これに対する会社の考えを明らかにすること。
4. 社長の会見では、経営の自由、投資の自主性が確保されるとされているが、政治介入があった場合はどのようにするのか、会社の考えを明らかにされたい。
5. 安倍首相の「成長戦略の目玉」という政治的な思惑に、J R 東海・リニア中央新幹線が使われることは、「国鉄」が政治介入によって破産させられ、当時の職員の雇用不安を招いたことを想起する。リニア中央新幹線への財政投融资の受け入れは政治介入である。財政投融资の受け入れはやめること。リニア中央新幹線建設を中止すること。

【回答】

- ・当社は従来から申し上げている通り、名古屋、大阪間の早期開業は日本経済に大きく貢献すると考えており、大阪まで早く実現したいという思いは、当社も政府も同じである。
- ・8月2日、経済対策の閣議決定においてリニア中央新幹線へ財政投融资が活用されることが盛り込まれ、当社としても有難いことと受け止めている。
- ・現行では名古屋開業後、経営体力回復期間を設けて、長期債務を減らし、体力が回復する名古屋開業の8年後に大阪への工事に着手する計画である。
- ・詳細な条件についてはこれから詰めることとなるが、当社としては、経営の自由・投資の自主性を確保いただけるということなので、健全経営と安定配当を堅持しつつ、長期・固定かつ低利の財投からの融資による経営リスクの低減を活かし、経営体力回復期間を短縮し、名古屋開業後連続し

て大阪への工事にすみやかに着手し、最大８年間前倒しに向け全力をあげる。

- ・中央新幹線計画は当社が建設費を全額自己負担し、民間企業として経営の自由・投資の自主性を確保し、将来にわたって健全経営と安定配当を堅持して建設を完遂するというフレームで進められてきた。
- ・これについては政府においても同じ認識でご理解いただいていると思う。
- ・この前提は今回の融資によって変わるものではなく、国の介入が増えるということではない。
- ・尚、東京、大阪間の整備計画における建設に要する費用の概算額は、９兆３００億円、品川・名古屋間の工事实施計画、その位置において認可された工事費は４兆１５８億円である。

組合：労使の協議をなぜしないのか。

会社：申し入れについては、基本協約に則り、経営協議会等の開催はしない。窓口間において説明する。

組合：おかしい。会社は計画に変更があれば労使の協議をすると言っているではないか。政府からの貸し付け、大阪延伸前倒しなど、明らかに計画は変更されている。

会社：計画に変更はない。

組合：明らかに変更だ。協議をしないことに厳重に抗議する。

再申し入れの団交でも言ったが、地域への説明会でもめている。これまでに会社は、地域との連携を重視しつつ建設すると説明してきた。そうならない。

会社：そのような認識はない。きちんと説明している。

組合：今からゴタゴタしているようでは、この先上手くいくわけがない。

会社：健全経営を堅持し着実に進めていく。

組合：甘い考えだ。リニアで利益を得ようとしている者たちに乗せられているだけだ。政府がお金を出すということは、利権があるということだ。利権のために介入しないわけがない。まさに国鉄の二の舞ではないか。

会社：そういう人もいるのかもしれないが、会社は経営の自由と投資の自主性を確保し、堅実経営を進める。

組合：そもそも今やろうと言っている人が、リニア開通時にまだ生きていないだろう。今利益を得ればリニアなんてどうでもいいのではないか。

会社：生きている方もいる。

組合：大阪延伸で関西の発展などと言っているが、そこに群がる利権あさりとしか思えない。もし失敗してＪＲ東海が傾いてもあとは知らんぷりなのではないか。傷口が広がる前に、今のうちにリニア建設はやめるべきだ。

以 上