

業 務 速 報

NO. 1066
2017. 11. 3
J R 東海労働組合
発行 小林 光昭
編集 加藤 光典

2017年度第2四半期（中間）決算経営協議会 増収増益6期連続過去最高！ 社員を置き去りにしてリニア中央 新幹線へ注ぎ込むつもりなのか

本部は、10月30日経営協議会を開催し、会社から平成29年度第2四半期決算（中間決算）について会社側から説明を受けました。

会社は「当社の運輸収入は、ビジネス、観光ともにご利用が順調に推移したため増収。J R ゲートタワー開業に伴う増収もあり、連結営業収益全体でも増収。営業費は当社の減価償却費の減等により減少。この結果、増収・減益の決算」「通期の業績予想は、上期の実績を反映し、収益・利益を上方修正する」と説明しました。このように、J R 東海の今期中間決算は連結、単体共に過去最高の決算となりました。

本部は小林委員長から、「前年度を上回る好調な業務成績を確保することができたのは、全組合員・社員が職場で汗し、安全・安定輸送を心がけ日々努力し実行している結果であることは言うまでもない。また、休日労働などに、結果として全ての組合員・社員が協力しているからこそ、需要に応える弾力的な列車設定が可能となり、繁忙期の運転本数、輸送人員を飛躍的に確保することができたものとする。従って、好調な業務成績を確保するために貢献し、努力・協力した全ての組合員・社員に応えるために、より一層働きがいがあり、安全で安心して働き続けることができる労働条件、職場環境づくりのために、そして安全第一で、利用者から信頼され利便性のある鉄道づくりを目指すために、その利益を活かして投資すべきである」と発言しました。また、リニア中央新幹線建設について、会社は順調に推移していることを強調しましたが、現実には様々な問題が次々と発生していることを組合側から追及し、会社の姿勢を質しました。

以下、決算の概要と小林委員長の質問、会社回答と主な議論です。

【連結損益の概要（累計）】

営業収益	： 8, 9 9 5 億円	前年同期比	+ 3 2 8 億円	3. 8 %増
運輸収入	： 6, 7 8 3 億円	前年同期比	+ 2 3 5 億円	3. 6 %増
営業費	： 5, 3 0 6 億円	前年同期比	△ 1 4 億円	0. 3 %減
営業利益	： 3, 6 8 9 億円	前年同期比	+ 3 4 2 億円	1 0. 2 %増
営業外損益	： △ 3 8 5 億円	前年同期比	△ 1 0 5 億円	
経常利益	： 3, 3 0 3 億円	前年同期比	+ 2 3 6 億円	7. 7 %増
親会社株主に帰属する				
四半期純利益	： 2, 3 3 2 億円	前年同期比	+ 1 8 2 億円	8. 5 %増

【平成29年度の業績予想】

通期の業績予想について、第2四半期連結累計期間の実績を反映して、収益・利益を上方修正する。（営業収益1兆7910億円、営業利益6,180億円、経常利益5,370億円、当期純利益3,740億円）

《小林委員長の質問と会社回答》

1. 今期決算に関する会社の評価・見解を明らかにすると共に、今後の輸送量の動向、業績予想、収益力強化に向けた営業戦略、事業展開の展望などについて、基本的な考え方を明らかにされたい。

【回答】

上期は、のぞみ10本ダイヤを活用し需要に合わせた弾力的な列車設定に努め、ビジネス、観光ともに多くのお客様にご乗車いただき、特にゴールデンウィークとお盆期間が好調だった。在来線は特急しなのなど優等列車や、普通列車も前期よりもご利用いただいた。4月にJRゲートタワーが全面開業しセントラルタワーズと一体的に運営して多くのお客様にお越しいただいた。中央新幹線については、沿線各地で工事を行っており南アルプトンネルの山梨側では斜坑の掘削に続き先進坑の掘削に取りかかっており、すでに工事に着手した品川・名古屋駅などその他の箇所でも着実に工事を進めている。9月には電気設備を中心とした工事実施計画を国に認可申請した。決算は、増収増益でいずれも過去を上まわる実績となっている。中央新幹線の工事が本格派する中、当初計画を上まわる決算により経営基盤の強化を図ることができたのは、たいへん心強い。

業績予想は、単体連結ともに営業収益・営業利益・経常利益・当期純利益を上方修正した。新幹線は、上期は輸送量が東京口で前年比103%のご利用があった。下期は、昨年度のご利用状況が相当堅い水準だったことから対前年比100%の確保を見込んで、少しでも上積みを目指していく。在来線は特

急しなのが好調で対前年比101%、名古屋近郊で102%である。下期も引き続きご利用の拡大を進めていく。

E Xサービスにおける早得商品体系の見直し、観光型商品の販売強化、沿線イベント、大河ドラマ、沿線テーマパークなど観光資源の魅力を活かして営業施策を積極的に展開した。9月に、フレックス予約の会員以外のかたにもネットで予約でチケット購入可能なスマートE Xを開始した。下期に向けて、E Xサービスの利用促進を図るとともに、引き続き京都や奈良、東京、飛騨、伊勢志摩など観光資源を活用したキャンペーンをはじめとして、お客様にご利用いただけるように進めていきたい。

関連事業については、4月に全面開業したJ Rゲートタワーをセントラルタワーズと一体的にしっかりと運営していくことで、相乗効果を最大限発揮して商業ビジネスに発展させ確実に全体に取り込むことで、関連事業のさらなる飛躍に繋げていきたい。その他の関連事業についても、お客様の支持をしっかりと得られるような品揃えや商品力の強化、静岡・名古屋地区をはじめとした既存の駅ビルについても改装など行うと共に、不動産開発を進めているのでそちらもしっかりと組み込んでいくことで、グループ全体としての収益力の強化を図っていきたい。

2. 前年度を上回る好調な業務成績を確保することができたのは、全組合員・社員が職場で汗し、安全・安定輸送を心がけ日々努力し実行している結果であることは言うまでもない。また、休日労働（決して良いとは思っていないが）などに、結果として全ての組合員・社員が協力しているからこそ、需要に応える弾力的な列車設定が可能となり、繁忙期の運転本数、輸送人員を飛躍的に確保することができたものとする。

従って、好調な業務成績を確保するために貢献し、努力・協力した全ての組合員・社員に応えるために、より一層働きがいがあり、安全で安心して働けることができる労働条件、職場環境づくりのために、そして安全第一で、利用者から信頼され利便性のある鉄道づくりを目指すために、その利益を活かし投資すべきであると考え、会社の基本的な見解を明らかにされたい。

また、組合員・社員の努力に応えるために、現在協議中の年末手当については、私たちの要求通り「3.5カ月」の誠意ある回答を求める。会社の現段階の見解を明らかにされたい。

【回答】

安全安定輸送に向け、社員の日頃からの努力協力に対しては、この場を借りて感謝申し上げたい。

働きがいのある安全で安心して働くための環境の整備は重要なことであると、会社も考えている。協約協定改訂交渉等において真摯な議論を重ねて、一歩ずつ労働条件等の改善を積み重ねてきていると会社は考えている。

年末手当については、開催中の団体交渉で議論させていただきたい。

3. これまでも議論してきたが、休日労働の完全解消、年休完全取得、長時間労働の解消など、適正要員の配置については未だ実現されているという認識にはない。それどころか、適正な労働時間管理、不払い労働是正などを理由に、36協定の年間特別条項の設定を提案し、時間外労働の上限を延長するなど、慢性的な要員不足は一向に解消されていないのが実態である。働く者を犠牲にしながら、業績の向上が目指されることがあってはならないと考えるが、会社の見解を明らかにされたい。

また、要員について、会社は、波動ピーク時の要員を常に確保することは考えていない、という考え方を示しているが、繁忙期であろうと閑散期であろうと、働いているのは生身の人間であり、安全で良い労働を提供するためには、十分な休養、ゆとりある職場環境が必要である。そのためには要員を適正に配置し、休日労働を前提とするような勤務指定は即刻解消すべきであると考えているが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

業務運営に必要な要員については会社が責任を持って配置している。36協定の見直しについては、適正な労働時間の管理や不払い残業の撲滅を目的としたもので、取り組みを進める中で、労働時間数の推移や社員の労働実態をつぶさに確認して、効率的な業務遂行に向けた業務廃止、簡素化、システム化も取り組みつつ、なお不足する部分があれば必要な要員配置を検討していきたい。

休日勤務については、会社としても社員の労苦を理解するが、一方でお客様のニーズにきめ細かく対応すべく、列車の設定については引き続き弾力的に対応していく必要があると考えている。要員の確保について最大限の努力をし、休日勤務の削減にも努めていきたいと考えているが、それでもなお必要な休日勤務は適宜やっていく考えである。

4. 低コスト化、効率化、システム化などの推進により、経営体力の向上が常に目指されている。安全性を高める、働きやすくする、無駄を省く、人間の特性を補う、という意味において不断に追求することは否定するものではない。しかし、一方において、安全が脅かされる、働く者のゆとりがなくなり健康を害する、あるいは、利用者に負担がかかるなど、低コスト化、効率化、システム化を経営の論理を優先させ目的化しすぎてしまう傾向に陥ってはならないと考える。会社の見解を明らかにされたい。

また、今年度実施（予定）の新幹線車内業務の見直し、集中旅客サービスシステムの導入などは、働く者と利用者への負担が増大するものと考え、安全の確保という観点からも逆行する施策であるとの認識である。あらためて会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

民間企業の鉄道業としては、効率化というのは不断に追求するべきものであると考えており、さらに今後の少子化等の状況を踏まえると優秀な社員を継続的に確保していくことがますます困難になることは明らかで、効率的な業務遂行体制の構築というのは避けて通れない課題だと考えている。当然効率化の推進にあたっては安全の確保を大前提として、様々な見地から検討を進めている。

個別の施策については地方で議論すべきもので、この場での回答は差し控える。

5. 好調な業績を踏まえ、駅ホーム上の安全対策（特に可動柵早期設置）、自然災害への備え、耐震化工事、老朽化設備更新、利便性向上など、安全・安定輸送の確保、更に利便性が良く安心して利用できる輸送サービスの向上など、鉄道事業をより一層の充実・発展させるために投資を惜しまず、安全第一を最優先とした投資計画を早期前倒しで実施すべきであると考えているが、会社の見解を明らかにされたい。

また、新幹線大規模改修工事、脱線防止ガード設置などを含めた、設備投資計画、輸送サービス充実に向けた取り組みの進捗状況及び今後の計画について、会社の考えを明らかにされたい。

【回答】

設備投資について、これまでも中長期的な展望に立って安全安定輸送の確保を最重点に競争力強化やサービス向上の事業展開に必要な投資等、経営課題に則した取り組みを行ってきた。今後も必要な投資を計画的に進めていきたい。なお運輸関係で、新幹線大規模改修工事、脱線防止対策に取り組んでいる。またN700A 3次車の投入、既存車両に地震ブレーキ停止距離の短縮などの改造工事、客室内防犯カメラの増設を進めている。加えて、品川・新横浜駅での可動柵の追加設置工事を進めて、品川駅の23番ホームへの設置を完了した。他に、N700S 確認試験車の新製を進めた。下期は、これらを推進することに加えて新型携帯端末を利用した社内業務見直し取り組んでいく。

在来線では、高架橋柱の耐震補強や名古屋工場の耐震化工事等の地震対策を引き続き進めると共に、ホーム対策、落石対策、踏切保安設備改良等を計画的に推進した。さらに車種や両数が様々であるという事情に適合した可動柵の開発、内方線付点字ブロックへの取り換えを進めた。下期は、これらに加えて東海道線の岡崎～豊橋駅間に10月に導入した集中旅客サービスシステムの定着化、金山駅での可動柵の実証実験など進めていきたい。

6. 今年4月、国鉄改革から30年が経った。JR東海は、今期決算に示されるように順調な経営を推し進め今日を迎えることができた。しかし、その過程

では、様々な施策の推進や、全組合員・社員の努力・協力があったことを忘れてはならない。

国鉄改革を担い会社の礎を築き上げた組合員・社員、そして第一線で働く者が奮闘してきたからこそ、債務縮減や事業の発展、健全な経営を支え実現できたものとする。特に国鉄改革を担った者は、二度と雇用不安のない働きがいのある会社を目指し、あるいは利用者から安全で信頼される鉄道の再生を目指し奮闘してきた。このような、国鉄改革という一大事業の中で生まれたＪＲ東海の歴史について、改めて会社の認識と見解を明らかにすると共に、30年の区切りを迎え、組合員・社員への感謝の意を記念品など、何らかの形で表すべきであるとするが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

会社発足から現在までの歩みが社員個々の努力の結晶であるということについて、会社も異論はない。これまで時点時点の社員の努力に対しては、その都度賞与や各種労働条件の向上等で応えてきていると考えている。よって30周年を記念区切りとした記念品等の設定は考えてはいない。

7. 国鉄改革という歴史を経て発足したＪＲ各社の経営状況は、30年経って大きく格差が広がっている。それぞれ独立した企業として経営努力を積み重ね今日を迎えているが、３島会社、貨物会社などは、発足当時から黒字転換が極めて難しいという中で、経営を安定させるためのスキームを設け、国からの支援を受けてのスタートであった。なぜこのような措置が講じられたのかといえ、それは、分割・民営化したとは言え、鉄道の全国ネットワークを維持し存在させていく、という使命がＪＲ各社には必要であったからであり、経営の論理、赤字、黒字だけでは図りきれない公共性が求められていたからであるとする。

全国ネットワークの維持、地域の足として、あるいは交通弱者の立場に立った鉄道の再生・発展という課題は、国鉄の赤字体質からの脱却、国家財政の立て直しと共に、ＪＲ各社に課せられた「もう一方の使命」であり、現在においても、このような使命は維持・発展させるべきであるとする。

このような立場から、連続して順調な経営を推し進めるＪＲ東海として、ＪＲグループの先頭に立ち、全国鉄道ネットワークの維持・発展という観点から、経営努力、自力では経営が困難となっている会社への、何らかの経営支援や国への働きかけなどを、積極的に行っていく必要があるのではないかと考えるが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

国鉄改革の考え方は、ＪＲ各社がそれぞれの使命を果たしつつ、同時に独立した民間会社として自立することを前提としたものである。ＪＲ各社はこの考え方に則り、それぞれ民間企業として独立した経営を行っている。

8. リニア中央新幹線建設の進捗状況、投資内容、当面の課題について明らかにされたい。また、計画と実施内容に関する会社の評価・見解を明らかにされたい。

【回答】

工事については、それぞれスケジュールが異なるため、何時何処でということは一概には言えないが、基本的には、事業説明会や設計協議、用地説明取得、工事説明会を進めてきて、必要な準備が整った所から現地の工事に着手している。具体的には、工事に時間を要する品川・名古屋のターミナル駅や、南アルプスをはじめとする長大トンネルなどについて工事契約を締結し、工事説明会などで、地元へ丁寧に説明した後、準備が整った所から工事に着手している。今後とも健全経営と安定配当を堅持しながら工事の安全や環境の保全、さらには地域との連携を充分に実施して計画を着実に進めていく。

9. リニア中央新幹線建設に向けて、昨年8月の閣議決定に基づき、財政投融资を活用した3兆円の借入が完了した。会社は、金利上昇、資金調達、償還リスクなど経営負担が逡巡されとの認識に立ち、そのメリットを活かし早期全線開業に向け建設を推し進める考えを明らかにしている。その意味で、プロジェクトは、国のバックアップもあり計画は順調に推進されている。

しかし、一方において、北海道、四国など赤字線区を抱える地域、貨物輸送などは、路線切り捨て、縮小、あるいは自治体へ負担要請するなど、事業の見直し再編などが想定され、地域の足、鉄道を利用した物流ネットワークは危機に瀕している。国の判断であるとは言え、大都市圏に、あるいは黒字基調の企業に3兆円を、それも超低金利で、元本返済は30年後から、返済期間は10年間、という極めて優遇された融資を、いとも簡単に判断し実行してしまうことに疑問を感じざるを得ない。

北海道であろうと九州であろうと、どこの地域であろうと、公平、平等に生活する権利、移動する権利は保障されるべきである。国鉄改革の一つの使命でもある、鉄道の再生・発展を考えた国土計画を推進すべきとのことは、JR東海にとっても会社発足当初からの使命であるとも考える。また、国民、利用者の理解・協力の下、国鉄改革という歴史を経て発足したJR東海であるからこそ、3兆円の融資を、メリットとして有難く受けるという立場ではなく、3兆円あれば、鉄道の全国ネットワーク整備にどれほど活用できるのか、という視点・主張を、国に向かって発信すべきであると考えている。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

当社は国鉄改革において、東京～大阪間という日本の大動脈輸送を担う東海道新幹線と、東海地域の在来線網を将来にわたって立体的に維持発展させる等を使命として発足した。それ以来、この使命を果たすべく鉄道事業における安全安定輸送の確保を最優先に鉄道輸送サービスの充実に取り組んでい

る。この使命を将来にわたってより力強く果たし続けるべく中央新幹線の建設を推進している。そのため総額3兆円の財政投融資の長期借入れを行った。

10. 会社は、リニア中央新幹線建設に向けた財政投融資を活用した長期借入に関して、自己負担の前提は変わらない、健全経営で経営の自由、投資の自主性は確保される、との見解を明らかにしている。

しかし、超低金利で3兆円もの国費が投入されたのであり、国家プロジェクト、国の経済対策として全線開業最大8年前倒しが決定され、そのことが前提となっている以上、工事進捗状況によっては、経営を圧迫する事態となりかねないと危惧する。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

中央新幹線建設は、当社が自己負担で健全経営と安定配当を堅持しながら建設を進める考えである。この考えは財政投融資を活用した長期借入れの実施によってなんら変わるものではない。

11. 会社が発足して間もない、1988年に葛西敬之・代表取締役名誉会長が、「常務取締役・リニア対策本部長」の肩書きで関西経済連合会で講演した内容がネット上に配信されている。

その中で、リニア中央新幹線に関して、「ナショナル・プロジェクトとして推進しなければならない、全額を民間資金で行うのは難しい、国の金が必要ではないか」「最も必要性に火がついているJR東海が、自分でまず負担できる範囲の危険負担を行い、できる限りの所を建設していくのが一番現実的、・・・一方で国のナショナル・プロジェクト化への準備を進める、・・・騒いでいるだけでは金は出てこない、・・・自らの責任において行動を起こすことがナショナル・プロジェクトへ向かったの突破口を切り開くことになる」、ということ語ったと、ネット上の『講演録』では配信されているが、このことの事実関係に対する会社の見解を明らかにされたい。

また、この内容が事実であれば、プロジェクト発足当時から、会社は国からの支援を望んでいた、ということになり、財政投融資の活用は、「計画通り」「働きかけ」の結果である、との見方もできる。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

昨年、政府より低金利状況を活かした財政投融資を活用する方策について提起があり、民間企業として経営の自由と投資の自主性が確保されることを前提に、社内で検討した結果、長期固定かつ低利の融資を受け経営リスクが低減されることが中央新幹線の建設に有効であると判断して受けたものである。

12. リニア中央新幹線建設について、会社は、契約がまとまり準備が整った所から段階を踏んで順次工事に着手する、と考えを明らかにし、工事の安全、環境保全、地域との連携を重視して計画を推し進めていく、という基本的な考えを明らかにしている。

しかし、沿線住民から訴訟を提起される事態や、静岡県知事から抗議を受けるなど、必ずしも関係各位の理解を得ながら着手しているとは考えにくい状況である。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

中央新幹線事業の実施にあたっては、沿線の方々をはじめとする関係者の皆様に理解を深めていただけるよう取り組んできた。具体的には、環境影響評価の手続きを経て、様々な説明会を開催したほか、工事実施計画の認可後には、250回を上まわる事業説明会を実施したほか、工事の進捗に合わせて用地説明会や工事着手前に工事説明会などで、丁寧に説明している。引き続き、工事の安全や環境保全、さらには地域との連携を重視して計画を着実に進めていく。

13. 海外における高速鉄道の展開及び超電導リニアプロジェクトに関する、これまでのトータルとしての投資内容、進捗状況、今後の計画について、会社の考えを明らかにされたい。

【回答】

2015年以降、テキサス高速鉄道プロジェクトの開発主体であるテキサスセントラルパートナーズ（TCP社）が、建設運営資金の調達に向けた事業開発活動を本格化させており、昨年5月、現地に100%子会社Hテックを設立しコンサルティング業務を実施している。また、同年10月にはHテックがTCP社と技術支援契約を締結した。当社はHテックと共に、現在、事業開発段階に入るプロジェクトが建設運営団体に結びつくよう、TCP社が行う事業開発活動に対して技術面から全力で支援していく。

北東回廊（ワシントン～ニューヨーク）については、日米両政府の協力プロジェクトとして進めていただけるようプロモーション活動を行っている。これまで同様、米国政府の要人に実際にやまない実験線車両にご乗車いただくなどプロジェクトに対する理解や支持を拡げるべく、積極的なプロモーションを実施していく。

14. 神戸製鋼所アルミ材料部品のJIS規格不適合品が、新幹線車両、リニア車両の一部に使用されていたことが明らかになっているが、調査・部品交換など、費用支出などによる経営への影響について、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

取り換えて運用できる車両が限定される状況になるとは、現状で考えておらず、通期への業績に影響は与えないと考えている。部品そのものの費用負担について、費用請求等についての具体的な対応は現時点では決まっていないので答えられない。

15. 鉄道会社の「1人あたりの役員報酬ランキング」がマスコミを通じて発表されている。JR東海は、5,821万円とのことで、業界では連続トップの座をキープし、尚かつ役員報酬と従業員年収格差が7.9倍と、これも突出した数字となっている。

会社は、これまでの協議において、社員の努力には精一杯応えているとの考えを明らかにしているが、私たちの実感とは大きな乖離がある。このような役員報酬には疑問を持たざるを得ない。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

役員報酬については、貴側と議論するものではないと考えている。

16. 最高裁判所は、「静岡掲示物撤去事件」において、会社の上告及び上告受理申し立てを退け、会社が提示物を撤去したことは、労働組合法に違反する不当労働行為にあたる、と認定した静岡労働委員会の判断を支持することを決定した。会社は、「これまで同様、今後も不当労働行為をはじめ、不法行為は行わない」、と見解を明らかにしている。しかし、これまで最高裁判所は、会社の不法行為を認定した判断を不服とする会社側の上告を9件も退けている。この事実に関する会社の見解を明らかにされたい。

また、健全な経営を推進するためには、お互いの立場を尊重した、対等な労使関係を構築することが重要であると考え、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

上告受理申立書が不受理になったこと、高裁判決が確定したことについては真摯に受け止めている。会社としてはこれまで同様、今後も不当労働行為、違法行為は行わないという考えである。労使は対等であり、建設的な労使関係を貴側とも構築していきたいと考えている。

《主なやり取り》

組合：11. の講演内容について、ネットからの情報であるが会社は事実と認めるということでしょうか。

会社：その講演録は誰が作ったものなのか。

組合：ネットを公開している団体と思われる。関西経済連合会とある。

会社：当社が作ってホームページに載せたものではないので、コメントするこ

とはできない。

組合：国鉄改革が分割民営化という中でスタートするとき、三島・貨物の経営については一定のスキームのもとに推進をされてきたけれども、30年経って格差が開いている。JR東海は、ペイしないと言われているリニアに3兆円の財投借り入れを行い、ネット上では、こちら側から働きかけたのではないか、当初からそういう計画ではなかったのかななどと言われるような、そういうスタンスで会社は良いのだろうかとの疑問である。

3兆円という額は、消費税10%で4兆円と言われている税収の3/4にあたる。それを1年間でポンともらって、返すとはしても、会社の業績を踏まえたときに、こういうことで良いのだろうかとの疑問を持たざるを得ない。商品としてはJRグループとして一体化して作れても、国鉄改革の使命としてあったはずの全国鉄道を発展させていくということは果たしてできるのであろうか。そういうことに対する見解を明らかにされたい。

会社：当社の使命は、新しい経営理念である、日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する、それに全力で取り組んでいくということに尽きる。

組合：役員報酬について、貴側とは議論しないとのことであるが他の組合とは議論するのか。

会社：労働組合とは、という考え方である。

組合：株主からは何もクレームはつかないのか。

会社：そういうことも含めて議論しない。

組合：リニアの建設工事に対して訴訟など起きているが、会社が考えている工期は、実際に推移している状況において可能なのか。

会社：工期、費用とも順調に推移している。

組合：地元地域の皆さんに何度も説明して、文句も言わず途中で打ち切ることもなく、しっかりとご説明しているという理解で良いのか。

会社：誠実に説明会をやっている。

組合：それでは、なぜ裁判を起こされるのか。

会社：行政訴訟について話すことは何もない。国土交通大臣から工事実施計画の認可を受けているので、中央新幹線の建設を着実に進めていくということで、誠実に対応してきた。これからも誠実に対応していく。

組合：今はまだ瀬戸際である。今後、やっぱりこれは駄目だということになりはしないかと危惧する。

会社：リニア事業について、会社で全力で取り組んでおり、順調に進んでいる。

組合：会社に対して静岡県知事が怒っていることには、異質な受け止めをせざるをえない。

組合：大井川の中下流域の方々が、中央新幹線の建設によって水利用に影響が有るのではないかと懸念を持っているのは認識しており、水資源利用に影響しないよう誠心誠意取り組んでいく。協定は利水団体から不安を解

消するために締結して欲しいとのことで、静岡県を窓口として締結に向け協議している。協定の有無に関わらず、利水団体と当社が約束した内容は誠実に実行するとともに、できるだけ締結したい考えである。

組合：利水団体に対してはそうだろうが、県知事とは意見が一致しなくても構わないというスタンスなのか。

会社：県に対しても誠意を持って対応してきた。引き続き誠意を持って対応していきたい。

組合：県知事がマスコミに記者発表するほどの事態には、誰もが関心を持つ。沿線住民の皆さんとは違うレベルで、県知事が発言されていることは無視できないのではないか。何がああいう形になってしまったのか。

会社：無視するわけではなく、誠意をもって手続きを踏んで合意のもとにやっている。しっかり説明して理解を求めていく。

組合：これからの大きなプロジェクトによって、われわれの労働条件や働く環境に様々に影響する。社員が心配するような、ありきたりな対応ではなく、しっかりと分析と検証をして対処していくべきであるとする。

以上