

## 「日経ビジネス」誌の特集記事等に関する申し入れについて

J R 東海労本部は、2018年8月20日発行の『日経ビジネス』誌に「リニア新幹線 夢か 悪夢か」と題する特集記事が掲載されていたので熟読しました。

この記事には、宇野副社長や葛西取締役名誉会長へのインタビュー記事も掲載されており、特集記事の内容等について、その真偽、見解を明らかにするよう、下記の通り本社に申し入れをし、団体交渉を開催を求めましたが残念ながら、窓口回答になりました。

会社からの回答は以下の通りです。

### 申し入れと会社回答

1. 山田社長（当時、以下同じ）が「リニア計画は絶対にペイしない」との記者会見での発言について「（リニア）単独のプロジェクトとしてみたときには、5兆円のプロジェクトを回収するわけにはいかない。東海道新幹線と組み合わせることで実現ができる」との宇野副社長の「解説」が掲載されている。他方、葛西名誉会長は山田社長の発言について「山田はそんなこと考えていない。絶対に黒字だと思っている」とインタビューに答えており、宇野副社長の「解説」とは真逆である。会社の見解を明らかにすること。

2010年4月の長期試算見通しにおいて、中央新幹線は東海道新幹線と一体となり、一元的に経営する計画であり、名古屋開業時点も含めて建設中から開業の前後を通じて、健全経営と安定配当を堅持しつつ、自己負担で超電導リニアによる中央新幹線が実現可能であることを確認している。

2. 記事では「今の修繕技術で東海道新幹線は半永久的に使い続けられる」との小牧研究施設での土木担当者の見解を紹介し、宇野副社長もこれを認めているとしている。この記載内容は事実なのか明らかにすること。

大規模改修による土木構造物の寿命の延伸については、これまでの部材の劣化の状況や調査結果、研究施設における疲労試験の結果、或いは日々の保守管理から得られる知見や技術開発の成果等を踏まえると、構造物を相当の長期間、すなわち取替と同等の効果を有する工事であるので数十年のオーダーで、健全に保つことが可能になる。

3. 記事では「地下は地震の揺れに強い」とする宇野副社長に対し、「南アルプスをトンネルで貫通するがそこには中央構造線断層帯や多くの活断層が走っている。ここに時速500kmの列車を走らせるべきではない」との指摘が掲載されている。「地下は地震の揺れに強い」とする根拠を明らかにすること。

一般に地下空間は地震時の揺れが小さく、災害に強いという特性がある。

4. 南アルプストンネル内を時速500kmの列車が走行中に地震が発生した場合、どのように安全は確保されるのか、明らかにすること。(トンネル内の設備に壊滅的被害は発生せず、列車は転覆せず、安全に停止する。その根拠は、などと具体的に明らかにすること。)

超電導リニアの車両は、U字型のガイドウェイに囲まれた内側を約10cm浮上して非接触で走行し、浮上・案内コイルの磁力の作用により、車両を常にガイドウェイの上下左右の中心に位置させようとする力が働くことから、地震時に車両が脱線することはない。

中央新幹線の東京、名古屋、大阪のターミナル及び路線の大半はトンネルや地下構造とする予定であり、一般に地下空間は地震時の揺れが小さく、災害に強いという特性がある。

また、東海道新幹線で実績のある早期地震警報システム（テラス）を導入し、地震発生時には早期に列車を減速・停止することができる。

5. この間会社は組合に対し、沿線関係者には理解を深めて頂くよう丁寧に対応している、と説明してきた。しかし、記事で紹介された住民説明会の様子からすれば、丁寧に対応してきたとは到底言い難い。会社の見解を明らかにすること。
6. 紹介されているような、「立木トラスト」や「土地トラスト」といった手法のリニア中央新幹線建設反対運動が起こされるということは、それだけ住民の生活が

様々な面で脅かされ、自然が破壊され、破壊された自然は二度と戻らないことへの危惧の表れであり、あらゆる面で沿線住民に真摯に対応してこなかったことへの反動である。会社の見解を明らかにすること。

7. 土地買収については「最後は強制収容に踏み切る方針」と記載されているが、この方針が事実なのか明らかにすること。

中央新幹線の事業の実施にあたっては、沿線の方々をはじめ関係の多くの方に理解を深めて頂くため、説明会の開催や説明資料の公開等を積極的に行ってきた。

また、工事事務所や環境保全事務所を窓口として、地域の皆様からのご意見やご質問等にきめ細かく対応している。

引き続き、中央新幹線について皆様に理解を深めていただけるよう取り組んでいく。

8. 記事では、金子社長は、財政投融資を活用した鉄道建設・運輸施設整備支援機構（財投機関）からの融資受け入れについて「貸すのが心配だったら貸さなきゃいい」「貸した方は貸した責任がある」などと述べている。これでは借入金を返済できなくなっても、それは貸した側が責任を持つべきだと言っているに等しい。借りた側には借りた側の責任がある。その責任をどう果たせるのか、明らかにすること。

財政投融資を活用した長期借入の実施にあたっては、借入先となる鉄道建設・運輸施設整備支援機構から、事前に償還確実性に係る審査を受けた上で契約を締結している。

また、貸付期間中においても償還確実性及び資金使途、残高の確認に必要な説明を行う旨が、契約の中に盛り込まれており、定期的に業績等の状況と使途事業の実績等を報告することとしている。

この借入金は約30年間の元本返済の据置き期間により全線開業後から、その10年間にわたって返済していくものである。今後も一貫して健全経営と安定配当を堅持して、この建設を完遂し、開業後は、中央新幹線のための投資が一段落して、投資の資金が大きく減少するうえに、中央新幹線の資産の減価償却が始まるなど全線開業後に得られる営業キャッシュフローにより、東海道新幹線との一元経営の下で、債務を着実に返済していく考えである。

9. 会社はリニア中央新幹線を自己資金で建設するとして建設の認可を得た。金融機関から「無担保、低金利、元本返済30年猶予」の条件で3兆円を借入できるのであれば、財政投融資を活用せず、金融機関から借入を行い、事業を進めるべきである。会社の見解を明らかにすること。

当社は、中央新幹線計画の推進にあたり、建設費を全額自己負担し、民間企業として経営の事由、投資の自主性を確保し、将来に亘って健全経営と安定配当を堅持して建設を完遂する、というフレームの中で進めてきた。

政府より提起された財政投融资の活用は、低金利状況を活かした長期、固定、かつ低利の融資を受けることにより、今後、経済や金利の変動に大きな影響を受けることなく、品川・名古屋間開業後連続して、名古屋・大阪間の工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大8年間前倒すことを目指すもの。

財政投融资を通じて調達した資金は、後に利払いを含めて全額返済するので、これまでと同様のフレームであり、自己負担という前提は何ら変わるものではない。

10. 会社は、2008年1月9日にJR東海劣に示した資料において、リニア中央新幹線開業後の収入について「開業後は、首都圏～中京圏間の5割程度の時間短縮効果による運賃料金体系の見直しや関東～関西・山陽の航空旅客の転移などにより、開業初年度で開業前と比較して5%増、以後10年間は徐々に伸びて10%まで増える」としている。あらためて、航空機との競争、高規格道路の延伸、葛西名誉会長が記事で触れているインバウンド、日本の定住人口の増加の可能性などを加味して、リニア中央新幹線開業後の収入予測を明らかにすること。その上で、JR東海が健全経営を続けていけるのか、会社の見解を明らかにすること。

平成22年4月に長期試算見通しを公表して以降、収入は試算当時を大幅に上回っている状況で、経営は堅調に推移してきている。

また、順調な経営状況であることに加え、今般、財政投融资を活用した長期借入を完了したことから、平成22年に公表した試算よりも有利な条件になることもあり、これらを踏まえれば、現時点の見通しとして、健全経営と安定配当を堅持した上で計画を完遂できることに変わりないと判断している。

今後も、気を緩めることなく、経営基盤の強化、中央新幹線の工事費のコストダウンに取り組みつつ、必要に応じ、適切な形で経営体力の検証を行い、建設の完遂に向け、着実に計画を進めていく。

11. 記事では、青函トンネルと英仏海峡トンネルの建設費用が当初予算より大きく膨れあがったことから、リニア中央新幹線の建設費も予算より大きくふくらむのではないかと見方を示している。一方、葛西名誉会長は名古屋までの建設費5.5兆円について「基本的に変わらない」としつつ「大局的な想定」だとも述べている。これは結局、リニア中央新幹線の建設費用は予測ができないということだと考える。会社の見解を明らかにすること。

現状において、全体工事費を変更する必要があるとは考えていない。工事費の縮減にも引き続き努めていく。

12. 静岡県内の新幹線駅に「リニア中央新幹線の開業に向けて」と題する会社発行の掲示物が掲出されている。掲示では「ひかり、こだまが増え、静岡県からの移動が便利になります」と断定的に書かれている。リニア中央新幹線の開業に伴い、東海道新幹線で「ひかり」「こだま」を増発することを決定してそのような掲示物を掲出しているのか、明らかにすること。決定していないのであれば、静岡県民を欺く行為である。直ちに掲示物を撤去すること。

中央新幹線が大阪まで開業した場合、東海道新幹線は、余裕のできる輸送力を活用して、「ひかり」「こだま」タイプの列車の増発や停車駅を増やすなど、現在とは異なる新しい可能性を追求する余地が拡大するものと考えている。

中央新幹線と東海道新幹線の運行体系については、それぞれの輸送特性を最大限発揮でき、かつ、相互の補完性を考慮しながら、開業時期の経済情勢や他の輸送機関の動向を踏まえて、開業が近づいた時点で決定する。

なお、掲示物を撤去する考えはない。

以 上