

業 務 速 報

NO. 1270
2021. 9. 6
J R 東海労働組合
発行 木下 和樹
編集 斉藤 孝紀

申第6号「リニア建設に伴う残土問題に関する申し入れ」と申第7号「令和4年3月期第1四半期決算に関する申し入れ」会社は組合と団体交渉・経営協議会をせずに窓口で回答!

7月14日、長野県飯田市で「リニア中央新幹線建設促進長野県協議会」の本年度総会が開催された。この中で、リニア建設に伴う残土置き場の十分な安全確保などをJ R 東海に求める決議を採択したとの報道がされた。決議にあたりJ R 東海の古谷佳久担当部長は、静岡県熱海市伊豆山地区に於いて、大規模な土砂災害が発生したことに触れ「リニア建設に伴う残土の処分地は、排水設備など安全性の確保にしっかりと努める」と説明した。しかし、安全の具体策は示されていない。本部は8月6日、申第6号でリニア建設に伴う残土問題に関する申し入れを行いました。

また、会社は7月30日、令和4年3月期第1四半期決算を発表した。連結営業収益は前年と比べ増加したものの、依然として低水準であるとし、純損益は去年同期比で改善したとはいえ、284億円の赤字となった。この四半期決算を受け、令和3年度の業績予想を前回予想から下方修正、純利益を150億円とした。本部は8月6日、申第7号で令和4年3月期第1四半期決算に関する申し入れを行いました。

しかし、早急な団体交渉・経営協議会の開催を求めましたが、会社は拒否して9月3日に窓口での回答をしました。

《本部からの申第6号と会社回答》

1. 品川～名古屋間の工事で発生する残土の総量、置き場の決まっている残土の割合と、残土置き場別の量を明らかにすること。また、未定箇所今後の計画について明らかにすること。

【回答】

中央新幹線、品川～名古屋間の発生土量は環境影響評価書を公表した、平成26年8月時点で5,680万㎥を計画しており、発生土活用先の確定状況は約70%である。活用先別の受け入れ量については、相手がある話なので回答を控える。中央新幹線の建設に伴う発生土については、まずは自らの事業で最大限活用していく一方で、他の公的事业、さらには民間事業を含め

て有効活用していただくことで考えており、有効活用先の情報収集や斡旋などについて、沿線の都県および関係市町村のご協力をいただいている。これまでもすでに想定される発生土量を上回る量の情報提供をいただいている。その具体的な利用に関して、地権者をはじめ関係者との調整や現地での調査を行い、候補地の選定を進め、発生土置き場を確定していく。

2. 熱海での大規模な土砂災害が発生したことを受けて、リニア工事の残土による安全対策を明らかにすること。

【回答】

盛り土は土木構造物として昔から使用されてきた豊富な実績のある構造物である。盛り土構造物が危険ということではなく、設計・施工・管理がしっかりと行われているかが、重要だと認識している。当社は設計・施工・管理をしっかりと行うので、これまでに施工した盛り土の安全性は確保されており、今後施工する盛り土についても安全性を確保していく。

3. 建設促進協議会で会社は「リニア工事で発生する残土の処分について安全は十分確保されている」と見解を示しているが、その根拠を明らかにすること。

【回答】

2の回答と同様。

4. 残土処理現場に残土を持ち込む方法や、それに伴う地元住民への影響を明らかにすること。

【回答】

発生土を運搬するダンプトラックの通行に当たっては、安全の確保はもとより、現況交通への負荷や大気質・騒音・振動への影響の低減をはかるため、地元の方のご意見を踏まえた上で、対応策を検討し実施している。

5. 残土処理現場開発に伴う貴重植物や鳥類に対する影響が発生しないのか明らかにすること。

【回答】

当社が発生土置き場を設ける場合には、水質や動植物等環境についての必要な調査や影響検討を実施し、環境影響の回避または低減をはかっていく考えである。さらに工事中においても必要により、法に基づく事後調査を行うほか、環境管理を適切に行うためのモニタリングを実施していく。

6. 残土には、ヒ素や重金属、ウランなどが含まれている可能性が指摘されているが、その対策について明らかにすること。

【回答】

基準値を超える重金属等を含む発生土については、地盤への浸透防止等の

必要な対策をとった上での、一時的な仮置き自社用地内の発生土置き場での封じ込め処理、行政の許可を受けた処理施設への持ち込みなど適切に対応する。

7. 相模原市緑区に牛の農場計画があるが、この場所にリニア工事で発生した残土を使用するのかを明らかにすること。

【回答】

中央新幹線の建設に伴う発生土は、神奈川県においても、まずは自らの事業で最大限活用していく一方で、他の公的事業、さらには民間事業を含めて有効活用していただくことで考えており、有効活用先の情報収集や斡旋などについて、沿線の都県および関係市町村のご協力をいただいている。活用先の候補地としてはこれまですでに多くの情報提供をいただいております、地権者をはじめ関係者との調整や、現地で調査を行い、候補地の選定を進めている。

8. リニア建設に伴う残土処理等リニア建設に伴う問題は、労働組合に明らかにし、労使協議を開催すること。

【回答】

労働協約に則り適切に対応する。

《主なやりとり》

組合：回答の前に申第6号について、なぜ、団体交渉を開催しないのか。

会社：協約第39条に該当しない。

組合：団体交渉を拒否したと確認する。

会社：団体交渉を開催しないが、幹事（窓口）から申第6号について回答する。

組合：リニア建設に伴う発生土の70%が置き場が決定し、残り30%が未定でいいか。

会社：そうである。しかし、未定について情報提供含め情報収集に努めている。

組合：熱海の土砂流出では、55,000㎥の土砂の流出があったと報道されている。5,680万㎥で規模や量が全然違う。各地に置き場ができると思うが、組合の調べで1カ所で多いところでは500万㎥となっている。盛り土に相当な排水等の工事が必要になる。

会社：設計・施工・管理について安全性は確保している。

組合：口では簡単に言うが、膨大な盛り土に大がかりの工事が必要になる。

会社：設計・施工・管理についてしっかり行っていく。

組合：その地域住民の方々は、熱海伊豆山の土砂流出もあり、相当な不安を抱いている。

会社：安全を確保してやっていく。

組合：品川～名古屋間の建設費用は、当初5.5兆円であったものが、更に1.5兆円を追加し、7兆円の予算内に発生土処理費用が含まれるのか。建設費用がまた増額するのか。

会社：予算内の中である。もう施工済みの物もあり、今後も行っていく・

組合：300万㎥とか山梨早川町では500万㎥と明らかにされているが、どの位の量か分からない。例えば500万㎥は東京ドーム何杯分とか、たとえがないと分からない。

会社：東京ドーム何杯分とかは分からない。例えるのは難しい。想像してもらうしかない。

組合：JR東海の古谷佳久担当部長が「リニア建設に伴う残土の処分地は、排水設備など安全性の確保にしっかりと努める」や申の回答は漠然としている。疑ってしまう。しっかりとした根拠が示されていない。

会社：言葉にすると、この回答になる。

組合：発生残土の運搬はダンプトラックとしているが、山奥ののどかな集落の道を何百台も行き交うことになると思うがつく。集落の道は決して幅が広くない。

会社：狭い道路であれば拡張工事をしている。

組合：今後も狭い道路であれば拡張工事を実施していくのか。

会社：負荷を考えてこれからも拡張工事は行っていく。

組合：その場合、拡張のための土地買収があるのか。

会社：もちろん土地買収は伴うものである。

組合：交通事故も考えられるので万全にせよ。

組合：重金属もとりにぎされているが、岐阜県ではウラン鉱の存在報道されている。ウラン鉱が出土したら被爆してしまう。トンネルも使い物にならないのではないかと。

会社：回答の通りしっかり処理していく。その場所場所できっちり処理を行っていく。

組合：自社用地とはどこか。

会社：工事で使用する用地と思われるが、個別なことは分からない。

組合：除染で使用している大きなフレコンバックのような物で封じ込めるのか。

会社：重金属処理に対するガイドラインがあり、それに沿って適切な処理を行う。

組合：発生残土は70%が行き先が決まっていて、30%がまだ未定ということではないか。

会社：そうである。当社のHPにも掲出（決算説明会資料7ページ参照）している。

組合：神奈川県緑区で農場計画があり、リニア建設で発生する残土が使用されるのではないかと報道されたが、残土を使用するのか。

会社：報道自体分からない。

組合：地域の方々は農場計画が途中で白紙に戻して、残土置き場にしてしまうのではないかと不安を抱いている。

組合：想像もつかない膨大大量の発生土なので、地域住民は不安を抱くのは当たり前である。

会社：しっかりやっていく。

組合：今後も何かあったら申し入れる。

会社：了解。

《本部からの申第7号と会社回答》

1. 令和4年3月期第1四半期決算について、連結と単体毎に詳細と、そのような決算に至った理由を明らかにすること。

【回答】

新型コロナウイルス感染症の発生をうけた、外出および移動の自粛等の影響により、当社・グループ会社共に引き続き極めて経営環境が続く中、連結営業収益は前年と比べ増加したものの、依然として低水準である。引き続きグループ会社も含め、費用削減を強力に推進したものの営業損失を経常した。

2. JR東海の収入の大部分を占める東海道新幹線の利用状況と運輸収入について令和2年度第4四半期から令和3年度第1四半期にかけての推移を明らかにすること。

【回答】

4月25日から6月20日の間、沿線地域で緊急事態宣言が発令されたこともあり、四半期を通してご利用は低調に推移した。第1四半期の運輸収入は（幹・在）は平成30年度比で36%と当初の想定を下回る。

3. 運輸収入の回復想定について明らかにすること。

【回答】

足下において緊急事態宣言が発令されていること等を踏まえ、当初想定より2ヶ月程度回復の立ち上がり時期を後倒しした。回復ペースは変わらず年末にかけて平成30年度比80%まで回復していくと想定している。

4. 4月27日に公表した令和4年3月期の業績予想をどのように修正したのか、またその理由を明らかにすること。

【回答】

新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道等のご利用が減少していたところ、本年4月から6月に緊急事態宣言が発令されたほか、本年7月に東京都を対象とした緊急事態宣言が再発令されるなどして、引き続き鉄道等の

ご利用が低調であり、回復の遅れが見込まれることから令和4年3月期の業績予想について下方修正した。

5. 今後の収益拡大の取り組み内容について明らかにすること。

【回答】

当社はコロナ禍でうけた大きなダメージを挽回し、将来にわたって社会的使命を力強く果たしていくため、業務改革による定常的なコスト削減と収益の拡大に向けた取り組みにより、経営体力の再強化に挑戦することとしている。これまで当社は安全・正確・速達・高頻度・快適といった観点からサービスを磨き上げ、ご利用の増加につなげてきたが、コロナ禍を契機ビジネスでは、テレワークやウェブ会議が急速に普及し、ビジネス以外でもお客様の価値観やニーズが多様化する等の変化が生じてきている。こうした状況に対し当社はこれまでの取り組みに加え、個々のニーズに応じたサービス商品をこれまで以上に、きめ細かく提供していくことで収益の拡大につなげていく。具体的な取り組みは公開資料（JR東海HP令和2年度期末決算説明会資料参照）に記載の通りである。

6. 今後のコスト削減の取り組み内容について明らかにすること。

【回答】

令和3年度においても厳しい経営環境のもと、令和2年度に引き続き経費の抑制、設備投資の削減を継続していく。これまでも不断に取り組んできた効率化・低コスト化をより一層強化すると共に、安全安定輸送の確保や輸送サービスの提供に支障しないことを前提に、設備投資も含めて当社で630億円、連結合計で730億円のコスト削減に取り組むこととしている。損益費用の削減のほか、安全安定輸送に支障しない範囲での修繕抑制・スケジュール変更などに取り組む。設備投資抑制に向けては予防保全の観点から取り組む、大規模改修工事やシステム取り替えなど業務全般を幅広く見直し、継続的にコスト削減に取り組んでいく。

7. コスト削減については安全確保を大前提とすること。

【回答】

厳しい経営環境の中、本第1四半期においても広告宣伝費の削減、委託費の削減等、安全に支障しない形でコスト削減を実施した。引き続き期中においても、さらなるコストダウンに努めていく。

8. 中央新幹線計画の状況及び見通しについて明らかにすること。

【回答】

中央新幹線については工事実施計画の認可をうけた品川～名古屋間について、地域との連携を密にしながら測量・設計・用地取得を進めると共に、長

野県駅（仮称）等で工事契約を締結した。また、第1首都圏トンネル北品川工区についてシールドトンネルにおける安全安心等の取り組みに関する説明会を開催するなどこれまでに工事契約を締結した工区において、地域にお住まいの方々へ、工事概要や安全対策等についてご説明している。既に工事に着手している南アルプストンネル山梨工区では、斜抗・先進抗および本坑の掘削。長野工区では斜抗・先進抗の掘削を進めたほか、ターミナル駅・中間駅・山岳トンネル・都市部非常口・高架橋等で工事を着実に進めている。引き続き工事の安全・環境保全・地域とのれんけいを重視し、コストを十分に精査しつつ各種工事を着実に進める。なお、南アルプストンネル静岡工区」においては、大井川の水資源への影響について、静岡県流城市町等の理解が得られず実質的に工事が進捗しない状態が続いており、2027年の名古屋～品川間の開業は難しい状況となっている。こうした中、科学的工学的な議論を行うことを通して問題の解決をはかるため、昨年4月に国土交通省主催のリニア中央新幹線静岡工区有識者会議が設置され、本年4月の第11回会議では、大井川水資源問題に関する中間報告（案）について議論された。引き続きこの会議に真摯に対応することなどにより、大井川流域の方々の懸念を解消することに努めていく。

9. 中央新幹線建設は経営破綻を招くものであるため、建設は中止すること。

【回答】

中央新幹線の最大の目的は、東海道新幹線の将来の経年劣化と大規模災害に対するリスクに備えることであり、これは日本の大動脈輸送をより力強く担うという当社本来の使命を果たしていくために不可欠な計画である。今後とも健全経営、安定配当を堅持しながら建設を完遂していく考えである。

《主なやりとり》

組合：回答の前に申第7号は経営協議会を求めた申し入れである。協約第26条で四半期毎に開催するとなっている。なぜ開催しないのか。

会社：原則とあるので開催しない。

組合：原則だからなおさら開催すべきである。経営協議会を拒否したことを確認する。

組合：年度末予想で80%まで回復としているが、ビジネス客はリモートやウェブ会議が各企業で浸透している。果たしてこのような高い%になるのか。相当甘い予想と認識している。コロナウイルスもあらゆる変異株が横行し、コロナ禍はまだまだ収束しないと考えるので、年度内でたかい%に回復とはならないと考える。回答でコスト削減を目指すとしているが、労働組合として安全が

最優先と考える。安全を置き去りにした効率化やコスト削減では本末転倒である。会社はリニア建設を健全経営を堅持し、推進していくと言うが、リニア建設を取り巻く情勢は、1.5兆円の追加に見られるように建設費の増大、経営損益発生、各地での訴訟、大深度化問題、大井川水資源問題もあり、無理がある。したがって、今が中止の決断の時である。リニア建設を推進することによって、本体が倒産の危機が起こるのではないか。倒産させないことは労使の共通の認識ではあるが、労働組合としてリニア建設によって組合員・社員の労働条件の低下は絶対に許さないことであり、阻止をしていく。そのためにあらゆることに対して申し入れを行う。

会社：了解。

以 上