

## 申第7号「リニア中央新幹線建設に関する申し入れ」について、会社は組合と経営協議会を開催せずに窓口で回答!

本部は、リニア中央新幹線建設に関し、各地でリニア建設工期遅れにより、誰が見ても品川～名古屋間の2027年開業は困難な状況であること。リニア建設に財政投融资の活用状況、今後の建設資金調達方法、今の経営状況を鑑みてリニア中央新幹線は中止をすべきと認識し、9月27日に申第7号で経営協議会開催を申し入れました。

申し入れに対し、早急な経営協議会の開催を求めましたが、会社は一方的に経営協議会開催事項でないとして主張し、組合と経営協議会を開催せず、12月6日に窓口での回答をしました。

会社回答と議論内容は以下の通りです。

### 《窓口回答前のやりとり》

組合：申第7号は経営協議会を開催せよと申し入れている。経営協議会の付議事項を見ると（1）で事業の運営計画に関する事項と列記されている。リニア建設は会社にとっても運営計画に明らかに当てはまる事項であるので、経営協議会で開催すべきである。経営協議会を開催して申第7号の回答と議論を行うべきである。1対1の窓口回答では実りある議論ができない。有意義な議論をするには経営協議会を開催して議論を行うべきである。リニア建設は明らかな事業計画である。組合は経営協議会を開催しないことに抗議する。

会社：意見は聞くが、申し入れは協約に則り該当しないと判断した。

組合：組合とすればしっかりと該当している。窓口回答では、会社はリニアに関して力が入ってないと見える。

会社：会社はそうとは思っていない。

組合：見解の相違だ。抗議する。

会社：そうは言っても、申し入れの回答は伝えなければとの思いで窓口で回答する。また、質問にも答えていきたい。

組合：組合は経営協議会開催に該当する、十分に付議事項に当たるという考え方を主張する。

## 《本部からの申第7号と会社回答》

1. 3月9日に開催した「2022年度賃金引き上げ、夏季手当および諸要求の申し入れ」に基づく第5回団体交渉の場で、組合は「2027年開業は絶望的だとすると、開業目標は何年なのか」と質問した。会社は「開業を遅らせるとは一言も言っていない。2027年開業のままである」という趣旨の回答を行った。2027年までの工事計画（ロードマップ）を明らかにすること。また、大阪開業を2037年としているが、その工事計画についても明らかにすること。

### 【回答】

2027年の開業は難しくなったが、引き続き可能な限り早期の開業を目指して、全力で取り組む。

2. 財政投融資から3兆円の融資を受けたが、現在までに使用した金額を明らかにすること。また、残りの資金はあと何年計画で使用するのかを明らかにすること。

### 【回答】

財政投融資を活用した長期借入については、中央新幹線の建設に係る費用の支出に信託口座から取崩しを順次行っている。2022年9月時点の取崩し金額は1兆3,232億円。

3. 名古屋までの建設費は1.5兆円増で計7.04兆円かかる。それでも、会社は建設可能と確認されたと言うが、建設資材や燃料費などが高騰している。建設費が7.04兆円で収まるという根拠を明らかにすること。また、2027年度の単体の収入見込みを明らかにするとともに、採算が取れる収入はいくらなのかを明らかにすること。

### 【回答】

資材価格等の物価は社会情勢等により変動するものであることから、長期間に及ぶ中央新幹線の工事においては、計画当初より、景気の山も谷もあれば、物価や金利の上昇という経営環境の変化はありうるものと想定している。

引き続き、コストダウンについて取り組んでいくとともに、工程全般に目を配り増加する要素が生じていないかなど、きめ細かく工事費の管理を行っていく。

当社の運輸収入の太宗を占める東海道新幹線のご利用については、今後、リモート技術の発展と普及により、遠隔地間の連絡・調整のための出張が、一部リモート技術の使用に移行することはあるとしても、ビジネスにおいてリアルに直面することの意義は大きく、また、旅行を楽しみたいという観光需要が衰えるとは考えられず、引き続き快適で利便性の高い輸送サービスの提供に努めることで、長期的には、ご利用は今後も増加していくと考える。

また、当社は中央新幹線と東海道新幹線を一体として一元的に経営することを大前提に、中央新幹線計画を完遂させる考えである。この一元経営のもとでの中央新幹線と東海道新幹線は、相互に代替補完の関係にあり、着目すべきは、この両路線をトータルで見て、最大限能力が生かされ経営が成り立つかということで、単独の収支に着目することは意味のないことだと考える。

4. 今年度から2027年までのリニア投資額を年度毎に明らかにすること。

**【回答】**

中央新幹線への2022年度の設備投資については、3,750億円を計画している。

2023年度以降の計画については、今の時点では決まっていない。ただし、沿線各地で本格的な工事を着実に進めており、年度を経るごとに各年度の設備投資額は増加していく見込みである。

各年度の投資額については、当該年度の会社全体の設備投資計画を公表する中でお知らせしていく。

5. 財政投融資以外の建設資金の資金調達の方法、及び資金調達の目処を明らかにすること。

**【回答】**

当面は財政投融資を活用した長期借入により、中央新幹線の建設を進めるため、新規の資金調達は発生しない。

工事の進捗に応じて、毎年度の営業キャッシュフローで賄いきれない部分については、新規の資金調達を行って行くこととなる。

6. 財政投融資の返済が始まる2046年からの年度毎の収入見込みを明らかにすること。

**【回答】**

大阪開業後の収入水準の想定については、健全経営と安定配当を堅持した上で、中央新幹線計画を推進していくことを示した試算の前提として、2010年の交通政策審議会で示したとおりである。

7. 建設工事でこれまで6件の事故が発生した。会社は対策をしっかりと行うと回答したが、その後も事故が発生していることから、十分な対策を取って

るとは言い難い。改めて会社見解と再発防止について明らかにすること。また、南アルプストネル工事では、黒部ダム工事とは比較にならないくらい的大量突発湧水が発生する確率が非常に高いと言われている。組合は、突発湧水により作業員の命の危険性があると危惧する。会社の見解を明らかにするとともに、突発湧水の対処方について明らかにすること。

**【回答】**

労働災害が発生した場合には、発注者である当社と施工会社において、個々の要因に応じた再発防止策を講じていくことが重要と考えている。

それぞれの再発防止対策を徹底するとともに、2021年11月に設置した、中央新幹線安全推進協議会において事故防止に関する情報や認識を各工区で共有し、労働災害防止の徹底を図るべく取り組んでいる。

山梨県との県境付近には大きな断層帯があり、大量の突発湧水の可能性がある。安全に工事を実施するために、上り勾配で掘削する。

8. 東南海地震などの巨大地震が発生した場合、大プレートの地殻変動や中央構造線・静岡糸魚川構造線などの活断層の変動で、東海道新幹線もリニア中央新幹線も建造物が破壊されると予測できる。会社は、リニア中央新幹線は巨大地震でも大丈夫だと言うが、その根拠を示すこと。

**【回答】**

中央新幹線は政府が公表している東海地震の想定震源地域や想定震度分布から見て、地震の影響が少ない内陸部を通るルートを設定している。

加えて、土木構造物は、阪神淡路大震災以降に改訂された、国の最新の基準を踏まえて十分な耐震性を有するように設計している。

さらに、超伝導リニアの車両は、在来型の鉄道と異なり U 字型のガイドウェイに囲まれて走行するため、物理的に脱線しない構造となっている。

9. 名古屋開業時における、中央新幹線及び東海道新幹線の1時間当たりの計画運転本数（のぞみ、ひかり、こだま別）を明らかにすること。また、開業時の中央新幹線及び東海道新幹線の運輸収入見込みを明らかにすること。

**【回答】**

中央新幹線と東海道新幹線の運行体系については、開業が近付いた時点で決定する。

名古屋開業時の運輸収入については、健全経営と安定配当を堅持した上で、中央新幹線計画を推進していくことを示した試算の前提として、比較して5%程度増えると想定している。

10. JR東海を除く各鉄道会社は、コロナが収束しても以前の収入は見込めないという見解を示している。JR東海はコロナ禍以前の何割程度の運輸収入を見込んでいるのかを明らかにするとともに、その根拠を示すこと。

**【回答】**

東海道新幹線のご利用については、今後、リモート技術の発展と普及により、遠隔地間の連絡・調整のための出張が一部リモート技術の使用に移行することはあるとしても、ビジネスにおいてリアルに直面することの意義は大きく、また、旅行を楽しみたいという観光需要が衰えるとは考えられず、引き続き快適で利便性の高い輸送サービスの提供に努めることで、長期的には東海道新幹線のご利用は今後も増加していくと考える。

在来線のご利用については、通勤、通学のご利用がどこまで回復するかは、今の段階では見通し難い。元々、沿線の人口に依存しているため、現在の落ち込みから、一旦は回復したとしても、長期で見れば、将来、減少に転じる可能性は大きいと考えている。

なお、2022年度下期の運輸収入の見通しについては、2018年度比80%としている。

11. 工事の進捗状況（トンネル、残土処理、車両基地、流水対策など）を明らかにすること。

**【回答】**

工事については、新たに岐阜県駅（仮称）等で本格的な工事に着手したほか、南アルプストンネル長野工区では本坑の掘削を開始するなど、沿線各地で着実に工事を進めた。引き続き工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コストを十分に精査しつつ、各種工事を進める。

12. リニア建設工事が原因で、陥没事故や河川の枯渇が発生した場合、住民への保証金や保証期間について明らかにすること。また、その保証費用は建設費として計上しているのかを明らかにすること。

**【回答】**

工事に起因する損害が発生した場合は工事との因果関係を調査し、損害が工事に起因する場合、国の基準等に基づき対応する。

総工事費については、現時点で想定できることは合理的と考えられる範囲で盛り込んでいる。

13. 会社は昨年12月、大井川水問題に関するパンフレットを発行・配布したが、静岡県をはじめとする自治体から批判が相次いだ。以下の項目について明らかにすること。

- ① 各自治体からの批判についての見解を明らかにすること。

**【回答】**

パンフレットは、国の有識者会議の中間報告やこれまでに当社がとりまとめた資料等に基づくものである。作成にあたっては、これまでに流域の方々からいただいたご意見等をもとに、ご関心が高い事柄について、図やグ

ラフを活用しながら、できる限りご理解いただきやすいように工夫した。  
今後も色々なご意見をいただく中でよりよいものとなるようにしていく。

- ② 田代ダムの取水制限について、東京電力には相談がなかったとされるが、相談を行う前に取水制限を表明したことに対する見解を示すこと。また、冬季は凍結防止のために一定程度の水を流し続けなければならないが、大井川に戻す水量が確保できないとされている。その見解を示すこと。

**【回答】**

東京電力リニューアブルパワーには、県外流出量と同量の取水を抑制していただく案を当社が提起することについて、ご了解をいただいている。

冬季の発電施設維持流量の扱いについては、東京電力リニューアブルパワーに相談している。

- ③ 残土処理について、静岡県は「残土置き場は土砂崩壊の恐れがあり危険である」と表明したが、会社は残土置き場を変更する考えはないとした。理由を明らかにするとともに、残土置き場の変更の考えはあるのかを示すこと。

**【回答】**

発生土置き場の候補地は、できる限り過去に電力会社が使用した工事ヤード跡地や人工林等から選定し、また、工事用車両の運行による影響を低減するため、非常口からできる限り近い箇所を選定した上で、環境影響評価準備書の段階で示した。

ツバクロ発生土置き場は関係法令に基づく技術基準等に対して、より厳しい条件で検討している。

施工は空港など大規模な盛土の施工実績のある建設会社が行い、当社において鉄道の基準に基づき厳格に施工管理を行う。

燕沢付近の発生土置き場造成完了後の維持管理は、将来にわたって当社が責任を持って行っていく。

14. 品川工区では、シールドマシンの故障で工事が進んでいない。故障原因を明らかにするとともに、今後の工事計画を明らかにすること。

**【回答】**

北品川工区のシールドマシンは添加材注入設備に一部が故障し、それが原因で掘削した土がカッターヘッドに付着したままの状態である可能性が高いことがわかった。より安全かつ確実に掘進すべく、専門家の助言も踏まえ、交渉した添加材注入設備を修繕するとともに、付着した土を取り除き、カッターヘッド前面の状態を確認し、調査掘進をさいかいすることとしている。

15. 名古屋～大阪間の建設のアセスメントを含む計画を明らかにすること。また、その建設費の見込みを明らかにすること。

**【回答】**

現在は将来の環境アセスメントに備えて、名古屋以西の自治体の話を伺いながら、様々な調査を進めている。

名古屋以西の工事費については、現在は環境アセスメントの手続きも始まっておらず、ルートも確定していないため、示すことができるものはない。

16. 静岡県の難波喬司理事は8月31日、リニア中央新幹線南アルプストンネル工事で発生する残土のうち、有害物質を含む「要対策土」を大井川上流部の「藤島沢」に積み上げるとするJR東海の残土処理計画について、認められないことを明らかにした。これにより工事計画の変更が余儀なくされ、「2027年度名古屋開業」はますます困難になる。会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

藤島発生土置き場については、道路や港湾など県内の他の土木工事で発生する自然由来の重金属等を含む発生土の扱いについて、例外規定がどのように適用されるのか、発生箇所との距離等はどう扱われるのかなど詳しく確認したい。

17. 神奈川県相模原市に建設予定の「関東車両基地」の整備が遅れているとの報道がある。整備の進捗状況を明らかにすること。

**【回答】**

厳しい工程ではあるが、全体として影響が出ないように努めていく。

関東車両基地の工事行程については、施行計画を深度化し、工程の短縮を図っている。

18. 会社は「2027年名古屋開業」を撤回しないが、JR東海は静岡工区に限らず、リニア中央新幹線建設工事全体が遅れていると認識している。工事の遅れを取り戻すには「突貫工事」にならざるを得ず、指摘していたような事故が更に発生し、工事関係者の安全が脅かされ、完成した設備についても、瑕疵が発生し結果として建設費は更に膨らむと考える。会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

全体として工程はタイトであるが、未だトンネル掘削工事に着手できていない静岡工区のようなことはない。

引き続き、「工事の安全」「環境の保全」「地域との連携」を十分に重視して着実に進めていく。

19. 直ちにリニア建設を中止し、計画そのものを撤回すること。

**【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。健全経営、安定配当を堅持しながら建設を完遂する。

2021年4月に開示した工事費の増加を踏まえても、健全経営、安定配当を堅持しつつ、プロジェクトの推進が可能であることを確認している。今後とも健全経営と安定配当を堅持することを大前提に、「工事の安全」「環境の保全」「地域との連携」を重視して、建設を完遂していく考えである。

## 《主なやりとり》

### 誰が見てもリニア中央新幹線建設は無理がある！

組合：2027年の開業は難しいと回答したが、2027年開業を目指すことは生きているのか。

会社：2027年以外は年数を明らかにしていない。2027年開業は難しいということが、今の会社としての見方である。言えることは早期の開業を目指していく。

組合：では、何年までに開業とは言わず、ただ早期の開業としか言えないのか。

会社：そうである。早期の開業を目指してとしか言えない。

組合：静岡工区は着手出来ていないと回答にあるが、静岡県に対していつまでに着手の許可を得ようと考えているのか。

会社：特にいつまでにとすることは考えておらず、理解次第、きちっとやりとりが整い次第と考えている。いつまでにという考えはない。

組合：会社として静岡工区が着手出来ていないから、静岡県が足を引っ張っている認識なのか。

会社：工事契約を締結していて、掘削工事に着手出来ていないのが、静岡工区であり、静岡工区の特徴である。静岡工区の掘削工事が出来ていないのが現実なので、静岡工区についてはそのような現実であると会社は認識している。しかし、理解を得られるよう取り組んでいる。

組合：建設会社とは工事契約が締結されているのか。

会社：契約は締結している。静岡工区の南アルプス工区は発注している。

組合：工事を発注して契約を結んでいるが、各工区においても工期が大幅に遅れている認識である。誰が見ても今の状況ではリニア建設に無理がある。特に静岡工区については契約しているが、着手が出来ていないので、延滞金が発生はしないのか。

会社：お金の話なので、契約の中身に関わることなので明らかに出来ない。

組合：遅れに延滞金は発生するのか。

会社：それも含めて契約の中身なので、明らかに出来ない。細かい契約の中身までは、ここでは持ち合わせていない。話が出来ない内容である。明らか

にしないことは、相手がいることなので出来ない。

## **実験線でのトンネル内すれ違い試験は実施したのか？**

組合：リニア実験線で、すれ違い試験について実施しているのか。

会社：実施してると思う。

組合：すれ違い試験をトンネル内でも実施しているのか。

会社：実験センターのことを聞かれると思っていないので、分からない。

組合：トンネル以外のすれ違い試験より風圧・気圧等の大きく変わる。8割がトンネルのリニアであるから、トンネル内でのすれ違い試験を実施しなければ意味がない。

会社：すれ違い試験ですか。資料は持ち合わせていない。担当に聞けば分かると思う。

組合：では、調べて後日知らせろ。

## **財政投融資3兆円はあと4・5年で使い切る！**

組合：財政投融資から1.3兆円を使って、残り1.6兆円強があるが、年間4,000億円を建設に投入すると、あと4・5年で財政投融資が底をつく。それ以降、建設資金の調達の計画について、明確になっているものはあるのか。

会社：資金調達について、5の回答となる。

組合：新規の資金調達について、とてもでないが営業キャッシュフローだけでは全然賄いきれない。賄うことすら出来ない。

会社：各年度の投資額は年度毎に設備投資額を決定するとともに、同時に収入を考慮して決定する。足りなければ新規の資金調達することもあるが、財政投融資もあるし、どうゆう使い方していくのかわは考える。収益が戻ってくれば営業キャッシュフローを使いながら、財政投融資の取り崩しも違ってくる。しかし、今はこの決算なので、財政投融資を取り崩している。状況を見ながら適切に判断していくことになる。

組合：3で昨年1.5兆円増額して7.04兆円としたが、会社は今年度の間決算でも通期予想において、燃料費等の高騰により下方修正した。そうであるならば、リニア建設に関しても当然燃料費や建設資材の高騰が予想され、7.04兆円を超えてしまうのではないか。

会社：景気の山もあれば谷もある。変化はあり得るので、今の状況をが未来永劫続くわけではない。息の長い工事なので、今の値上げや円安は短期的である。数ヶ月の動向を見ているわけではない。押し並べて見たときに山もあれば谷もある。

組合：しかし、今の状況を見ると建設資材一つとって見ても、相当値上がりするのではないか。大阪万博を見ても当初の建設費用が1.5倍に膨れ上が

るとのマスコミ報道がある。

会社：工期が全然違う。

組合：リニア建設によって、JR東海が経営破綻に陥るのではないかという考えになってしまう。

会社：そうならないためにしっかりとやっていく。

組合：現場の社員は「リニアはお荷物だ」とも言っている。

会社：考えの違いである。将来にわたって会社としてどうやって生み出していくかである。中央新幹線の必要性は東海道新幹線の経年劣化に備えることもある。

組合：経年劣化については徐々に補修していけばいいことである。

会社：補修だけでまかなえない時期がくる。会社というのは50年60年で役割を終えるわけではない。100年200年と続けていかななくてはならない。

組合：だから「リニアを止める」と宣言する時ではないのか。

会社：そうとは思わない。大動脈を確保する必要性は大きい。

組合：収入に比してリニア建設の投資額が増えれば、JR東海の経営破綻に陥ることを組合は危惧する。

会社：そうは思わない。

組合：5で営業キャッシュフローで賄うというが、賄えきれない場合は、新規の借入となるが、会社として長期債務限度は5兆円の認識は変わらないのか。増える危険はないのか。

会社：いくらというものはない。諸々の試算をした上で、7.04兆円を算出して、これであれば会社としてしっかりとやっていけるという確認が出来ている。長期債務の限度額は6兆円とした。長期債務が6兆円になったとしても会社としてやっていけると判断した。

組合：名古屋までの建設費用が7.04兆円だが、大阪まで延伸するとすると債務が増えることとなる。

会社：あくまでも名古屋開業なので大阪開業については新たに考えることとなる。

組合：経営破綻は絶対に許されないことである。

## **工期の遅れによって安全が脅かされる！**

組合：7について死亡事故や7件の傷害事故が起きている。

会社：起こってしまったことは非常に残念なことであるが「中央新幹線安全推進協議会」を通じて、引き続き労働災害防止に努めていく。

組合：全体的に工期が遅れていることにより、突貫工事になりかねないし、その影響により事故が多発するのではないか。

会社：突貫工事はない。工事の安全は細心の注意を払っている。工期を急ぐこ

とはない。

組合：南アルプスのトンネル工事について「黒部の太陽」ではないが、破碎帯や大量の突発湧水が発生する可能性が高いと考える。回答では上り勾配で掘削すると言っているが、突発湧水が発生した時にはどうなるのか。

会社：上り勾配で掘削すると突発湧水が発生しても、湧水は下りに流失するので大丈夫である。名古屋側からも上り勾配で掘削することになる。

組合：今現在、高速長尺ボーリングでも突発湧水が発生したら、静岡県との約束事の全量戻しのためにポンプ設備をはじめ維持費が相当かかるのではないか。

会社：やってみないことには分からない。導水路トンネルを掘ることや、場所によっては川に流すことも考えている。たしかにポンプを使用し、湧水を上げ戻す話もある。

組合：年間のランニングコストが大変になると考える。

## **大地震発生はリニアも新幹線も同じプレート上だ！**

組合：8について大地震が起きれば、リニアのルートも東海道新幹線も同じプレートの上に乗っている。11月14日に東京で震度3、東北で震度4を記録した地震があったが、しかし、震源地は遠く離れた三重県沖であった。このように自然災害は予測が出来ない上に、リニアルートも新幹線も同じプレートに乗っている。リニアルートには構造線があり、とても大地震が起きた時には、とても安全とは言い切れない。

会社：捉え方の違いである。リニアは地震に強い。ガイドウェイに守られて、構造的に脱線はしない。十分な耐震性を有する構造となるよう設計している。安全は確保されている。

組合：会社は大丈夫というが自然災害である。甘く見るな。

会社：当然、止めるための技術も開発していくこととなる。新幹線同様ブレーキ性能も確保出来ている。

## **リニアが開業になれば5%運輸収入が増える？**

組合：9でリニア計画を発表した時に、直行便4本、各停便1本とされていた。

会社：現時点では開業に近づいたら発表することになる。

組合：9の回答で5%乗車率が増加するというが、今の新幹線の乗客がただ単にリニアへ流れるだけである。ましてや人口が減少する。

会社：会社は5%増えると想定している。巨大都市圏の東京、名古屋、大阪があり、経済効果は大きい。

組合：5%増は能天気な考えである。単純に考えても少子高齢化や人口減少もあり、とても増えるとは考えづらい。

会社：増えても5%である。時間短縮で利便性が高まる。5%について飛行機

の利用客や自家用車利用客も時間短縮なので、流れてくることも想定している。新しい取り込みも想定している。

## **リモートやテレワークの普及でビジネス客は戻らない！**

組合：10について各鉄道会社は「コロナ禍前には戻らない」としている。当社は新幹線に頼る一本足打法の経営で、利用者層はビジネスの乗客がおおかったことから、リモートやテレワークにより減少するのではないか。

会社：リモート・テレワーク技術の普及は認識しているが、一方で対面で合うことも大切であることを実感する。

組合：それは願望の考え方である。リモートやテレワークが進んで行く認識だからこそ「業務改革」を推進しようとしている。

会社：リモート技術の向上を見越して、「業務改革」で対応しようとしている。「業務改革」を通じて会社を強くする。

組合：何か矛盾を感じざるを得ない。

## **東京車両基地は今も土地買収が進まず！**

組合：11で工事の進捗状況について、全体で遅れている認識はないのか。

会社：それぞれの工区で苦勞しているが、早期の開業を目指して取り組んでいることには変わりはない。

組合：遅れで言えば17で関東車両基地建設における土地の買収が出来ておらず、今だ更地になっている。住宅も建っていると聞く。国土交通省に会社が2014年に提出した「環境影響評価書」に車両基地建設に関して、工期は11年かかるとしており、今現在は工事未着工であり、更地状態である。所により全然遅れていることである。

会社：8年前のことである。評価書にはそう書かれている。工程は厳しい。車両基地は地上に建設する計画なので、深度化を図って、工期の短縮を図って行くこととなる。

組合：突貫工事になる。

会社：突貫工事というよりは、作業工程を多重的に施工することを検討して、工期の短縮を図る。

組合：組合としては各地の工期が遅れているとの認識である。だから、今がやめ時である。

会社：早期の開業を目指す。

## **河川の枯渇等の損害についてはしっかりと補償せよ！**

組合：12についてリニア実験線で、河川が枯渇した事実を報道で知ったが、何件位、河川が枯渇したのか。

会社：個人に関わることなので、明らかにできない。

組合：河川の枯渇に関する補償について、ポンプの電気代を30年分補償したと聞いている。

会社：分からない。

組合：2割が高さ30mの高架の影響で2ヶ月間全く日が入らない住宅もあり、日照権問題に発展していると聞いている。

会社：個別の事象はは分からないし、明らかに出来ない。必要な補償については、国の法に則って行っている。国の基準があるので、しっかりと対応している。

## **パンフレットの自治体からの批判に真摯に対応せよ！**

組合：13の①について、水問題パンフレットの批判した自治体はなかったのか。

会社：会社の回答通りである。パンフレットは分かりやすくしている。

組合：13の②の東京電力リニューアブルパワーは、東京電力の子会社なのか。

会社：そうである。

組合：事前に話をしなかったのか。

会社：回答の通りである。

組合：田代ダムの維持のための流量は毎秒0.43トンと定められている。凍結防止のための取水は1.62トンである。流失について毎秒2トンの湧水が発生した場合は、田代ダムの取水は不可能になる。しかし、会社は大丈夫だとしている。根拠を示せ。

会社：詳細についてはリニューアブルパワーに問い合わせ中なので、ここでは分からない。検討を深めている段階である。

組合：山梨県早川町に田代ダムが立地し水力発電していると思うが、もし、田代ダムに取水出来なくなると、早川町が得ている電源立地地域対策交付金が減額されることについて、減額分を当社が補填するのか。

会社：自治体との関係もあり、分からない。

組合：③で残土処理について静岡県などは、残土置き場の変更を求めているが、変更する考えはないのか。

会社：回答の通りである。適切に行って行く考えである。安全性は確保していく。

組合：残土置き場は永遠に残ることだから、JR東海が永遠に維持管理していくのか。

会社：当社が責任を持って行っていく。

組合：メンテナンス費用はいくらか。

会社：始まっていないので分からない。

組合：重金属を含む残土が出た場合について、例を挙げれば、東海環状自動車

道のトンネルで重金属を含む残土処理で年間のランニングコストは4,000万円と聞いている。もし出た場合は遮水シートを使用して、残土の維持管理に相当なランニングコストがかかるのではないか。

会社：出た場合には遮水シート等によって維持管理していく。

組合：しかし、遮水シートは永久ではない。

会社：国の基準に基づいて維持管理を行っていく。

組合：残土について燕沢で長さ1キロ、高さ70メートルになる計画だが、排水設備等をしっかりとしないと地域住民は不安になる。

会社：万全にしっかりと維持管理していく。

## **調査掘削たった50分でストップ！リニアは諦めろ！**

組合：14について北品川工区でシールドマシンが止まっている。再開については来年の早い時期から行う予定に変わりはないのか。

会社：2023年の前半に再開する計画である。

組合：シールドマシンの止まっている付近の地上から、縦穴を掘り下げてシールドマシン先端の土砂を取り除き、添加剤注入設備の修繕をすると聞いている。2023年前半に再開で出来るとは到底考えられない。

会社：縦穴の準備をしている。

組合：300分の調査掘削でたった50分の所で、シールドマシンの不具合で止まっているので、相模原まで行く計画は、とても無理がある。

会社：だから調査掘削なのである。出来る所から安全に進める。

組合：海のものとも山のものとも分からない。リニアは諦めろ。

会社：難しい工事は最初から分かっていた。

## **もし、経営破綻したら誰が責任を取るのか？！**

組合：議論してきて各工区で工期が遅れている認識がはっきりした。止めるいい機会と考える。このまま建設工事を続けて、経営破綻したら誰が責任を取るのか。

会社：当然、責任を取る人はいる。

組合：今の役員は、その時にはいない。

会社：そうならないようにしっかりと行う。仮定の話になるのでしない。

組合：組合としては、建設資金調達の不透明さ、経営状況、工期の大幅な遅れ沿線の地域住民からの裁判提訴などを考えた時に、リニア建設を中止にするいい時期という認識である。どう考えてもJR東海にとってリニアは「大きなお荷物」だとの認識である。リニアは止めろと主張する。

会社：会社の将来のことを考えると必要不可欠な計画に変わりはない。

組合：対立を確認する。

組合：組合は問題が山積しているリニア建設に関して、これからも申し入れる。

会社：了解。

以 上