

## 申第4号「リニア中央新幹線の2027年開業断念に関する申し入れ」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、リニア中央新幹線の2027年開業断念に関し、組合の指摘通り、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、そのことを鑑みてリニア中央新幹線は中止をすべきと認識し、7月31日に申第4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主張し、組合と経営協議会を開催せず、10月7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4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4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。労働協約第27条、第28に該当しないので、経営協議会を開催しない。申し入れがあったので幹事間で回答したい。

組合：組合とすればしっかりと該当している。リニアに関しては会社としての

重要な事業計画になるので経営協議会開催の付議事項にあたるので経営協議会を開催せよ。ユニオンもリニア限定ではないが、経営協議会の中でリニアについても議論している。

会社：リニアだけに限って開催していない。

組合：国労も9月にリニアに関して業務委員会を開催したと聞いている。

会社：職場環境要求に混ぜ込んだ中で業務委員会を開催した。ユニオンについては、大きな事故防止に関するものであったり、リニアに限定したのではなく事故防止に関するものとか、業務の効率化に関するものについて経営協議会を開催している。

組合：申4号はリニアに関して特化した申し入れであるが、十分、経営協議会開催の付議事項に該当する。

会社：事業の運営計画に関する事項は、説明事項である。年度初に経営協議会で運営計画を説明しているし、協約改訂交渉の団体交渉時にも幅広くリニアに関する議論している。10月末の中間決算の経営協議会でもリニアに関する質問を受け付ける。リニアに関して限定となると付議事項にあたらぬ。申4号の回答を用意している。

組合：会社は幹事間折衝で申4号を処理しようとしているが、経営協議会開催の対立を確認する。

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。

## 《本部からの申第4号と会社回答》

1. 品川～名古屋間の開業に向けた計画について明らかにすること。

### 【回答】

・静岡工区のトンネル掘削工事に未だ着手の見込みが立たないため、現時点で新たな開業時期を見通すことができない。そうした状況を踏まえ、昨年12月に工事完了予定時期を「2027年以降」で申請し、認可を受けている。

・開業時期の見通しが立った段階で、改めて工事完了予定時期の変更の認可申請を行うことになるが、そのためにも静岡工区の着手に向けて、地域の方々のご理解とご協力が得られるよう、双方向のコミュニケーションを図りながら真摯に取り組んでいく。

2. 会社は、品川～名古屋間の建設費を7.04兆円と見込んでいるが、計画通りなのか明らかにすること。

### 【回答】

・2021（令和3）年4月に「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に

関するお知らせ」で公表した総工事費の見通し7.04兆円は、その時点において、発生することが想定された増減の要素を見込んで計上したものであり、物価については、2021（令和3）年4月の公表時点までの上昇を反映している。

・その後の2年半の間に、物価高騰を含め当時見込んでいなかった増要素あったものの、一方で様々な工夫によりコストダウンを図り、それらを踏まえて、2023（令和5）年12月に工事予算を7.04兆円とする工事実施計画を認可申請し、認可を頂いている。

・引き続き技術開発や施工方法の工夫などあらゆる観点からコストダウンに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、工事費の管理を適切に行い、プロジェクトを進めていく。

3. 財政投融资からの長期借入金である中央新幹線建設資金管理信託の今後の取り崩し計画を明らかにするとともに、同管理信託を使い切った後の資金調達計画について、具体的に明らかにすること。

**【回答】**

・財投を活用した借入により得た資金は、中央新幹線の建設に係る費用の支出に応じて、信託口座からの取崩し順次行っており、令和6（2024）年6月末時点の取崩し金額は1兆7,951億円である。

・経営状況に応じて適宜適切なタイミングで事業運営に必要な資金を確保していくことは当然であり、今後の資金需要や市況を踏まえながら資金調達の判断をしていく。

4. 会社として大幅な収入増に向けた計画について明らかにすること。

**【回答】**

収益増に向けた取組みについては、駅構内や駅直結ビルにおけるワークスペース「**EXPRESS WORK**」、東海道新幹線車内における個室タイプの「ビジネスブース」等のビジネス環境を整備するとともに、「推し旅」キャンペーン、「貸切車両パッケージ」等のこれまでにない切り口や新たな発想による取組みを実施している。また、グループ事業についても、「JR 東海グループビジョン2023－挑戦と実践－」のもとで収益力の強化に取り組んでいる。今後も世間の動向を見極めながら、引き続きこのような取組みを進めるとともに、新幹線の新たな座席のあり方の検討等を行う。

5. 名古屋～大阪間の建設工事についてのロードマップを明らかにすること。

また、建設費について、計画通りなのか明らかにすること。

**【回答】**

・従前より一貫して申し上げているとおり、中央新幹線計画は当社が自己負担で進めるプロジェクトであり、民間企業として経営の自由と投資の自主

性のもと、健全経営と安定配当の堅持を大前提に計画を完遂することとしている。

・名古屋以西については、低金利状況を生かした長期、固定かつ低利の財政投融资を活用した借入により、名古屋開業後連続して、大阪への工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大8年前倒すことを目指す方針としている。

・トンネル掘削工事に着手できないまま、契約の締結から既に6年半以上が経過している南アルプストンネル静岡工区の状況を踏まえると、名古屋・大阪間工事スケジュールにも自ずと影響が生じることになると考えているが、名古屋開業の見通しが立っていない段階で、名古屋以西について具体的な工事計画等を示すことはできない。

6. 米国のボルティモア～ワシントン間のリニア計画の進捗状況を明らかにすること。また、この計画への投資額、及び費用対効果について明らかにすること。

**【回答】**

・日米両政府の共同プロジェクトを目指す上で、更なる連邦補助金の拠出等、連邦政府の関与を引き出せるよう、引き続き、政治的な影響力のある政府・議会関係者の方々にプロジェクトの意義の理解を促すとともに、実際に超電導にご乗車いただくなどSCMAGLEV（マグレブ）の技術の完成度を訴求する活動を展開していく。併せて、米国の一般大衆向けにもプロジェクトのメリットについて広報活動を行うなどプロモーション活動を継続する。

・2021（令和3）年1月には、ワシントンDC～ボルティモア間における環境影響評価書プロセスを進めるFRAが、環境影響評価書準備書に相当するDEISを公示し、パブコメ聴取（90日間）を完了した。

・日本政府も2016（平成28）年度から2023（令和5）年度にかけて、米国でのSCMAGLEV（マグレブ）導入に向けた調査事業を実施してきており、日米両政府においてプロジェクトの具体的にに向けた調査等が進展している。

7. 米国テキサス州ダラス～ヒューストンを結ぶ新幹線計画について、計画の進捗状況を明らかにすること。また、この計画への投資額、及び費用対効果について明らかにすること。

**【回答】**

・当社は2016（平成28）年5月、テキサス・セントラルに対して必要な技術支援を行うため、現地に100%子会社「HTeC」を設立し、同年10月にはHTeCがテキサス・セントラルとの間で技術支援契約を締結した。これまで、テキサス・セントラルが行う設計基準・仕様の策定、運営

計画・保守計画の作成、駅・保守施設等の設計、要員訓練・教育プログラムの作成といった作業について、当社が持つ技術的知見に基づき技術支援を行ってきており、今後それらの技術支援を仕上げていく。

・一方、当社は日本の各メーカーと協力して、東海道新幹線型高速鉄道システムのうち、車両や電力・信号設備など土木構造物以外のシステム部分の供給について契約準備活動も引き続き行っている。

・2020（令和2）年11月には、連邦鉄道局がプロジェクトに特化した安全基準を定めた連邦規則（通称「テキサスRPA」）及び環境影響評価の最終決定を公示。テキサスRPAは、同年12月に施行された。RPA申請には、当初から当社も関わっており、プロジェクトにとっては大きな前進となった。

・プロジェクトの当面の課題は建設資金の調達であり、この資金調達の成否がプロジェクト実現の最大の鍵となるが、当社としては国内及び現地での活動を通じて、発注側・受注側両面からプロジェクトのより精緻な計画策定を支援することで、プロジェクト実現をサポートしていく。

## 《主なやりとり》

### 静岡以外でも工期は遅れている！

組合：回答を受けたが、会社は静岡工区が着手できていないから2027年開業を断念としているが、各地の工区で遅れている。

会社：他の工区は着手していて、難しい工区も出ているので、そのことも踏まえて計画通りに進まない。場所によって2027年を超える工期の設定している箇所もあるが、静岡工区に着手すれば長い年月がかかる。他の工区は着手できているので、静岡工区が一番最後である。

組合：2037年開業予定なのか。

会社：今から静岡工区が着手できたら、10年の計画なので2034年開業である。

### 不足する建設費の資金調達を明らかにせよ！

組合：建設費用について品川一名古屋間は7.04兆円であるが、財政投融資を1.79兆円を取り崩しているので、1.2兆円しか残っていない。

会社：順調に財政投融資を使って工事を進捗させている。

組合：今現在、財政投融資を使用して、年3千億円から4千億円の予算を組みながら建設している。であるならば財政投融資の残金は、あと3・4年しか持たない。使い切ってしまう。

会社：財政投融資だけの資金ならばそうである。

組合：財政投融資を使い切ったからの、4.04兆円の資金調達をどうするの

か。今ここで4.04兆円の資金調達先を全て明らかにできないと思うが、漠然としすぎである。例えば利益からだとか、内部留保の取り崩しというように、より具体的に明らかにしてほしい。近未来的な資金調達すら見えてこない。この間も会社に質問しているが、はっきりしていない。

会社：社債の発行だとか、利益から流用する部分もあると思し、マーケットから資金を調達することもある。色々な資金調達の方法があるので、特に心配する必要はない。健全な経営を続けていけば、全く貸してくれないとはならない。ここが大事である。資金調達は返済が伴うことなので、ただ単に資金を集めればよいとはならないので、経営体力に合う形で資金調達していくし、自己資金の中でも考えていくことである。

組合：返済の部分で言えば、明確になっているのは、財政投融资の2046年から返済が始まることである。年3千億円の返済であり、その他にも借入れれば返済していくとなれば、社員は将来不安になる。今後返済のために労働条件の悪化や賃下げはないのかという不安や、会社の倒産につながる不安がある。漠然と言われれば漠然とだが。社員はそのような将来不安を持っている。

会社：不安がないようにやっていくことを会社は想っている。あくまでも大前提に健全経営を貫く、会社自体が倒れてまでリニアをやっていく話ではない。もしも体力が厳しくなったのであれば、工期や開業時期の計画を見直し、経営体力を戻してから進める。ペースが早いと当然、新幹線の屋台骨があるので、キャッシュフローが入ってくる。

組合：第2のコロナが到来するかもしれない。

会社：不測の事態になれば、計画を改めればよい。経営状況を見ながら建設ペースを考えていく。会社は倒れそうになっても無理に建設を進めることはない。

## **大阪延伸の時期は見通せず！**

組合：名古屋ー大阪間のロードマップはどうなっているのか。

会社：環境影響評価はまだであるが、準備のための準備段階である。着工時期が全く分からない状況で、環境影響評価をしても。

組合：まずは品川ー名古屋を優先する考えか。

会社：そうである。

## **会社は社員の将来不安払拭に努力せよ！**

組合：岐阜県大湫町の水位低下問題や、残土の有害物質検出問題など、まだまだ多くの問題が発生するのではないかと社員は考えている。会社のHPを見ると工事の進捗状況のみで、問題の対策などは出ていない。

会社：問題の発生の都度、プレス発表しているし、対策も明らかにしている。

ケースによって様々である。

組合：問題の発生の度に社員は不安に思ってしまう。

会社：自然を相手にしていることなので、全て想定内と思わないけれども、問題が発生したらしっかりと立ち止まって、原因と対策を講じていく。工事の安全や地域の理解が大事であるので、しっかりとコミュニケーションを図ってやっていく。

組合：社員の不安払拭のために、ある時期を見て社長が「リニア建設によって労働条件の悪化や賃下げはしない」というような宣言を実施すればいいのではないか。

会社：意見は聞くが、会社はそのような考えは毛頭ない。

組合：組合は問題が発生する度に会社に申し入れを行う。

会社：了解。

## **米国へのリニアや高速鉄道の売り込みは大丈夫？**

組合：回答を見ると米国の北米回廊計画より、テキサスの高速鉄道計画が進んでいるように思う。

会社：現地の法人が建設計画を進めている状況で回答の通りである。

組合：100%子会社の子会社Hテックを作って計画を進めているが、力は北米回廊計画よりもテキサスの方が力が入っている。

会社：同時平行でしっかりとやっていく。しかし、進み方が違うのでテキサスの方は現地法人の立ち上げをしている。ワシントン・ボルティモアについてパブコメの実施とか、日本政府からの調査実施とかをしている。両国間における調査の段階である。進展は違うがしっかりと着実に進める。

組合：SCMALEVは何と読むのか。

会社：マグレブでリニアのことである。

組合：日本で品川一名古屋のリニアが出来ていない段階で売り込みができるのか。

会社：山梨実験線でリニア技術は確立しているので、あとは敷設する方で建設が進んでいけば、売り込みが進んでいくこととなる。

組合：リニアについては、折を見て申し入れていく。

会社：了解。

以 上