

自己負担を前提とした 東海道新幹線バイパス・中央新幹線の推進について 経営協議会開催！

「中央新幹線の推進」経営協議会開催

本部は1月9日、経営協議会を開催し「自己負担を前提とした東海道新幹線バイパス、即ち中央新幹線の推進」について会社側から説明を受けました。

「J R 東海は、超電動リニアによる東海道新幹線バイパスについて、『第一局面として首都圏～中京圏の営業運転開始を2025年を目標に自らのイニシアティブのもとに推進・実現する』方向で検討を進めてきたが、現時点で考えられる前提条件を置いて検討した結果、第一局面としての路線を全国新幹線鉄道整備法（全幹法）による中央新幹線として自己負担で建設を行うことが、安定配当を前提とした当社の長期持続的な安定経営に資すると判断した。今後は『自己負担』を前提に手続き等を進める」というものです。

以下、会社が導いた結論とその主な前提条件です。

—— 長期試算見通しからの結論 ——

今後、安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行いつつ、自己負担を前提にバイパスを推進しても、開業前後を通じて安定配当を確保でき、経営環境の変化にも対応していくことが可能と判断した。

〔開業前〕

・安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行いつつ、バイパス建設を進めることにより、当社の長期債務は徐々に増加するが、健全経営を維持し安定配当を継続できる利益水準を確保することができる。

〔開業後〕

・長期債務残高は、開業年度（2025年度）のピークにおいても4.9兆円と5兆円を切る水準（1991年度のピーク時は5.4兆円）である。その後は、毎年度4,000億円前後の営業キャッシュフローをもとに、これまで以上のペースで縮減でき、開業8年目には現在の水準に戻る。

・経常利益のレベルは、バイパスの運営費と償却費負担が平年度化する2026年度で700億円程度になり（1998、99年度とほぼ同じ水準）、以後の債務縮減等に伴って黒字が徐々に増加し、2026～35年度の10年間の平均では1,400億円程度となる。

主な前提条件

〔収入〕

・バイパス開業までは、2007年度計画並みの営業収益で一定とし、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、その後は一定で計算。

〔費用〕

・バイパスに関しては、工事・教育訓練があることから要員を開業前から徐々に採用していくほか、開業直前2年間に訓練・試運転費用を計上し、開業後は運営費、原価償却費、固定資産税などの必要額（2026年度で3,300億円程度）を計上。

・新幹線と在来線については、バイパス開業後も含めて、現行程度の要員規模と運営費を計上。

〔設備投資〕

・新幹線と在来線については、バイパス開業前は必要な維持更新投資と競争力強化に必要な増強や、定期「のぞみ」のオールN700系化などの投資及び山梨実験線への投資を織り込み年平均2,000億円程度とし、開業後は維持更新に必要な1,300億円程度を計上。

・バイパスについては、超伝導リニアによる約290kmの路線と置き、路線建設費と車両費で5.1兆円程度と考え、地域負担を前提とする中間駅及びそれに関連する費用は織り込んでいない。なお、開業後は設備の維持更新に必要な投資を計上。

不当解雇を撤回せよ！ 不当労働行為を謝罪せよ！

冒頭、萩原委員長から①昨年には社員が「のぞみ」に飛び込み、自殺した。会社の目玉商品で自殺したのである。2度とこのようなことが起こらないようお互いにつとめなければならない。コメントを求める②昨年12月、最高裁判所が「中津川事件」について、会社の不当労働行為を認定する決定を下した。司法の最終判断を尊重し、J R 東海労に謝罪すること③加藤組合員は明らかに会社のでっち上げ事件で解雇された。許せない。直ちに解雇を撤回し、職場に戻すことを強く求める④J R 東海労は労働条件部分を含めた労働協約の締結を求めているが会社が拒否している。直ちに締結すること⑤昨年5月以降、J R 東海労の「申」に基づく業務委員会は開催されていない。業務委員会を開催し議論を深めること⑥昨年12月、J R 東海ユニオンとの経営協議会を開催しているが、J R 東海労からの「申」に基づく経営協議会を開催する用意があるのか明らかにすること、以上6点を質しました。しかし会社側は「この場で議論することではない」などと、一切答えようとしませんでした。

「中央リニア新幹線の推進」に関する主なやりとり

組合：J R 東海株は昨年12月28日、2007年の最安値を記録、年明け後も安値が続いている。極端に下がっている。「中央リニア新幹線の推進」のプレス発表が影響したとしか思えない。これをどう評価するか。

会社：様々な判断があつて株の売買がある。株主はリニアのことも考慮したのかもしれないが、会社として、どうだということはできない。

組合：超伝導リニアによる輸送システムへの電源の供給はどうするのか。新幹線より電力がかかるといわれている。「原発3個分」ともいわれている。また、電磁波の、環境あるいは人体への影響をどう評価しているか。

会社：確かに現行の新幹線システムより電力は必要になる。実現に向けて計画を固めていく。電磁波の影響については、国際基準を満たしたうえで山梨実験線を建設した。実際、沿線や人体への影響は出ていない。

組合：中央新幹線全線の開業について、どのような展望を持っているか。

会社：首都圏から近畿圏のリニアによる開業が最終目標である。

組合：バイパス開業までの収入の前提を「2007年度計画並みの営業収益で一定」とするのは見通しが甘くないか。

会社：堅めの見通しを立てている。

組合：開業後の「東海道」「中央」の位置づけはどう考えているか。

会社：「東海道」の列車体系、本数などはこれからの検討である。開業後の東海道新幹線と在来線の要員規模と運営費の「現行程度」とは、多めに見積もったものである。

収入見通しは甘くないか！？

会社は、バイパス開業までの収入を「2007年度計画並みの営業収益で一定」と見込んでいます。さらには、バイパス開業後の収入は、「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、その後は一定する」と予測しています。しかし、この間会社はJR東海を取り巻く環境について「対抗輸送機関（航空機）との競争の激化が今後一層進む」との分析を示しています。今後も毎年1兆円以上の収益をあげていくということですが、航空機との競争、少子高齢化、人口減などを考えれば、「ホントに堅めの見通し？」と言わざるを得ません。そして、費用については「自己資金約3兆円、借り入れ約2兆円」と明らかにしたように、債務が膨らむのです。今以上に債務をかかえ、今と同等いやそれ以上の収益を上げていくため、働く者にしわ寄せがあったらたまったものではありません。労働組合として危惧します。株主への「安定配当」が可能ならば、社員の労働環境・生活環境に支障しないようするべきです。

さて、会社も明らかにしているように「全国新幹線鉄道整備法による中央新幹線として自己負担で建設を行う」のです。ということは、中央新幹線建設はあくまでも国家事業なのです。全幹法では、建設費用について「国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担」となっています。さらには市町村にも負担が及びます。JR東海は「費用は負担するから他の計画より優先して造らせてほしい」といっているようなものです。JR東海の「中央新幹線の推進」の発表に対し、長野県知事は「誰の援助も受けずに好きなことができるなら別だがそんなことはない。あいさつがあってしかるべきなのに何もなし」と批判しています（2007年12月30日毎日新聞より）。いくら自己負担するといってもJR他社、沿線自治体、電力会社などの協力なしでは進まないことを自覚すべきです。

以 上