

業 務 速 報

…経営協議会を開催…

「中央新幹線計画段階環境配慮書の公表について」の説明

直ちにリニア建設の計画を中止せよ！

8月24日、中央新幹線計画段階環境配慮書の公表についての説明が経営協議会で行われました。説明後組合から、経済の悪化などの状況下で、リニア建設による莫大な費用によってJ R 東海の経営が破綻しかねないことを危惧し、直ちにリニア建設の計画を中止するよう主張しました。又、現段階の問題点などについて会社に質問をしました。

組合：リニア中央新幹線の必要性として、会社は、東海道新幹線の輸送力の限界による東海道新幹線のバイパス、又、地震対策や新幹線の老朽化対策をあげている。しかし、いずれの理由においても現段階リニア建設を進める理由とはならない。したがって直ちにリニア建設計画を中止すべきであることを主張しておく。

組合：今回、2027年の開業に向けた建設費の調達の入見込みとして、「平成18年度実績から22年度業績予想までの5年の平均並の水準で一定」とし、単体の収入で1兆1960億円を見込んでいるとしている。しかし、2010年3月の決算以降、2012年3月における収入見込みも1兆330億円であり、建設を進める前提の収入に全く達していない。このような状況でどのようにして建設費を調達するのか明らかにされたい。

会社：健全経営、安定配当をしつつ計画を着実に進めていく。長い計画になるので、その途中で景気の変動とか想定外のリスク等も発生する可能性もあるが、あくまでも健全経営、安定配当が前提である。具体的には投資のペースが苦しいときにはペースダウンをし、想定以上の収入を得られたときにはペースアップを図るという、柔軟な態勢でのぞむことが大前提となっている。

交通政策審議会の中においても私たちの計画の進め方について説明をしているし、建設費も含めて、計画も成り立っている。リスクについても

その時のペースを調整することによって実現可能だと判断を受けている。それに基づいて計画を進めていく。

したがって、足元の収入として東日本大震災とか景気の低迷において非常に苦しいところであるが、あくまでも本業を磨いて新幹線、在来線の収益力を徹底的に強化する中で必要な建設費を調達するしかない。それが仮に想定を下回るレベルにあれば、その都度工事のペースを調整していくことになると考えている。

組合：リニア中央新幹線の建設費を「東京～名古屋間で5.1兆円、名古屋～大阪間で3.44兆円、計8.44兆円」としているが、建設費の根拠は何か明らかにされたい。

会社：車両費と工事費とに分けている。名古屋へは車両費3000億、それ以外は建設費である。これについても交政審の中で細かい議論がされているが、見積もりが適切であるかどうかを検証してもらっている。南アルプスのトンネルは施行難度が高いので、その見積もりが妥当かなど議論があったが、関係箇所の検証の協力もあり、建設費としては評価されている。

組合：リニア中央新幹線の建設費を「東京～名古屋間で5.1兆円、名古屋～大阪間で3.44兆円、計8.44兆円」とし、名古屋までが2027年、大阪までが2045年の開業を予定しているが、建設費の前提となる収入がなかった場合には開業予定を延期することになるのか明らかにされたい。

会社：基本的に、その時々の方々の経営の状況で柔軟に判断をしていく。仮定の話になるが、想定外の状況になればその都度柔軟な対応をしていく。

組合：2027年のリニア中央新幹線開業時の長期債務残高について、「営業収益で試算した結果、5兆円以内とし、長期債務残高はピーク時においても過去の経験値の範囲を超えず、迅速に現在の水準まで縮減できる見通しである」としているが、建設期間中、この根拠となる1兆1960億円の収入見込みに達しない場合には、長期債務残高は5兆を超え、経営を圧迫することになるが見解を明らかにされたい。

会社：長期債務を一定の残高にコントロールすることは経営の根幹になる。そういうことのないように配分することになる。

組合：建設ルートが直線ルートとなり、一県一駅の建設予定地が明らかとなったが、駅建設費について地下駅2200億円、地上駅350億円を地元自治体

で負担するとしている。もし理解を得ることが出来なかった場合には、一部建設費をＪＲ東海が負担することも考えているのか明らかにされたい。

会社：中間駅の負担について、各県からは非常に困難だとの話がされている。交政審の答申の中で、事業主体が具体的な提案をする。350、2200億というのは調査報告書が示した段階のもので、それがどのような構成になっているのかを各自治体に説明、提案していくところから始まる。

組合：2027年、東京～名古屋の開業時におけるリニアの電力使用量を、1時間5本の運転で約27万キロワット、2045年、東京～大阪開業時には1時間8本の運転で約74万キロワットと想定しているが、この電力をどこから調達するのか明らかにされたい。又、電力使用量の根拠を明らかにされたい。

会社：交政審の中でピーク時に27万キロワット、74万キロワットと申請をしている。1列車あたり3.5万キロワットで試算し、在線本数をシミュレーションして出した。必要な電源の確保については、ルート付近若しくは隣接する地域に電力会社の変電所があるので、そこから確保する。送電線は関係する電力会社において敷設してもらい調達する。

組合：リニア中央新幹線は、名古屋まで2027年に開業予定とされているが、その後における東海道新幹線の運行状況についてと、自治体の要請を受けて新たに新駅の建設を行う考えがあるのか明らかにされたい。

会社：開業後の新幹線は、リニアによってのぞみの顧客はかなりの部分に移る。となると、今の新幹線の体系もずいぶんと変わることが予想される。のぞみが停車していない駅に停車するなど利便性が向上すると思う。新駅については、神奈川県などいくつか要望がある。現時点で、新幹線の輸送がどうなるのか確定的ではないが、可能性としては増す余地も増えると考えてはいる。しかし、現時点決定したことは何もない。

組合：リニアや高速鉄道の海外への展開として、リニアについてはアメリカ、ワシントンＤＣ～ボルチモア間への導入を目指しているが、現在の進捗状況について、高速鉄道の海外展開と併せて明らかにされたい。

会社：まずは、高速鉄道の技術を理解してもらうための営業活動をしていると聞いている。

組合：リニア中央新幹線構想が明らかになって以降、6回の申し入れを行っているが、申し入れに基づいた業務委員会等は一切開催されていない。今後においては、申し入れに基づき労使協議の場を設定すること。

会社：必要なタイミングで必要な説明事項があるときは、経営協議会等を通じて説明をする形でやってきているし、これからも基本協約に則って適切に対処していく。

組合：リニア中央新幹線に対して節目節目で説明をするとしているが、今回の経営協議会を開催するにあたり、その節目とは何か明らかにされたい。

会社：長野県の駅を出したこともあり、今回も大きな節目と判断して説明している。特段それ以上の思惑はない。

組合：リニア中央新幹線建設において、建設費を賄うために社員の賃金抑制や効率化による労働強化は絶対に行わないこと。

会社：健全経営の上、この計画を実現していく。

組合：電力の関係で、リニアは1列車3.5万キロワット。N700が1.7万キロワットだから倍の電力がかかる。その電力はどこから持ってくるのか。中部電力か。

会社：現在は東京電力、中部電力、関西電力である。その様な形になると考えている。

組合：JR東海で発電所の建設などは考えていないのか。

会社：考えていない。

組合：収入が会社の予測を下回っている。景気が不透明な状況で、2014年に建設を進めると言っているが、延期などは考えないのか。

会社：現時点で着工時期を見直すとは考えていない。将来の話となれば下がるかも知れないし、そうではないかも知れない。収入だけではなく、原資の確保としては利益を工面しつつどうしていくかなど、それはこれからの話である。現時点において見直す考えはないが、しかしこれは健全経営が大前提である。それが確保できないと判断した場合には、計画は当然ペースを変更せざるを得ない。将来どうなるかは分からないが、柔軟

に計画は考えていく。

組合：建設を始めた、トンネルを作った、しかし収入が見込めない、だからこれで終わりです。というのが一番恐ろしい。

会社：そうならないように、あくまでも健全経営が大前提である。

組合：しかし、途中で中止ということも絶対にないという話ではない。状況が厳しくなれば、会社としてもそういう想定をしているのだろう。

会社：将来そういうことがないとは言い切れないが、健全経営が大前提である。

組合：自治体からの新幹線の新駅の要請について、建設は自治体負担でいいのか。

会社：これまで同様その様な形になる。それを変える考えはない。

組合：自治体がお金を出せば新駅を作のか。

会社：東海道新幹線の輸送体系等がクリアされればそうなるかも知れない。

以 上