

業 務 速 報

「中央新幹線早期実現に向けて」経営協議会開催

…突如？方針転換!!…

リニア中間駅建設費を全額負担

これで今までと変わらない経営を持続？

まさに夢・マジックのような話!?

本当に経営は大丈夫なのか?!

社員への負担増は許さない!

11月30日に開催した経営協議会において、21日に突如リニア中間駅の建設費を J R 東海が全額負担することを明らかにしたことについての説明が行われました。

組合は、突如方針転換した理由や経費面での本体への影響について質問し、さらにリニア建設を理由とした社員の労働条件の悪化などは絶対に許さないことなどを強く主張してきました。

会社からの説明

11月21日に中央新幹線中間駅を設置する駅の、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県、三重県、奈良県各知事などに対して、中間駅の建設費の負担に対する考え方について示した。その後マスコミにも説明をした。

その経緯は、5月に国交大臣から中央新幹線建設の指名を受け、以降準備を進め各ステップを踏んできた。環境アセスメントの手続きは順調に進んでいる。今後の計画を詰めていくにあたって、自治体の協力が不可欠となる。協力体制を構築するにあたり、中間駅の建設費が大きな課題となる。交通審の中でも、まず J R 東海が考え方を示せとの答申であった。11月11日に各県の知事から J R 東海の中間駅の建設についての考え方を示せと要請があった。それを受けて11月21日、各知事に中間駅の建設費の負担に対する考え方について示し、その後マスコミにも説明をした。

《そのときに各知事に説明した事柄として、以下について説明を受けました》

1. はじめに

1)これまでの経緯 2)これからの方向

2. 中央新幹線早期実現のための役割—具体的なイメージとして—

1)－A 当社の役割 B 当社が必要と判断する設備の骨格 C 地元が併設したいと考える設備について

2)地元自治体の役割 ①全国新幹線鉄道整備法に基づく用地取得をはじめ工事促進への協力 ②県全体の発展につながる施設の整備

3. 終わりに

組合からの質問事項

1. 組合への説明が遅い。これは労働組合軽視ではないのか。

2. J R 東海がリニア中央新幹線の中間駅建設費を全額負担すると転換した理由について明らかにされたい。

中間駅建設費を全額負担すると転換した理由について、「計画の早期実現に向けて間断なく迅速に進めていくため」としているが、そう判断した状況について明らかにされたい。

3. 当初、リニア中央新幹線の建設費を東京～名古屋間で5.1兆円、東京～大阪間で8.44兆円としていたが、中間駅の建設費を全額負担することによる建設費総額はいくらになるのか明らかにされたい。

東京～大阪間での中間駅は、地下駅2駅、地上駅4駅の6駅を設置するとし、地下駅での建設費用は2200億円、地上駅は350億円として6駅合計で5900億円としていた。今回、J R 東海が駅建設費を全額負担とした中で「徹底的な建設費の圧縮を行う」としているが、駅建設費用はいくらになるのか明らかにされたい。

4. 駅の設備内容として、「将来の旅客輸送のあり方を踏まえて」「営業専任要員は配置しない等」としているが、将来の旅客輸送のあり方とはどのような状態をイメージしているのか明らかにされたい。

5. 交通政策審議会における中央新幹線小委員会の中間とりまとめで、J R 東海の債務残高について、「名古屋開業時に約4.9兆円、大阪開業時に約4.5兆円とし安定経営の目安である5兆円以内に収まり、大阪開業後着実に債務が減少する見通しである」とあるが、今回の駅建設費全額負担によって、名古屋開業時、及び大阪開業時の長期債務残高の見通しについて明らかにされたい。

交通政策審議会における中央新幹線小委員会に対し、J R 東海は、長期試算見通しの検証として参考資料を出しているが、今回の駅建設費全額負担によるリニア中央新幹線の建設費総額が大幅に増加することに伴い、2027年以降の営業収入、営業利益、経常利益、及び債務残高を再度検証し直し審議会に再度提出することが必要であると考えるが会社としての見解を明らかにされたい。

6. リニア中央新幹線の建設を進めるにあたっての、単体での収入を1兆1960億円としていたが、今回の駅建設費全額負担によって、当然にも単年度の建設費負担が増加することになる。建設を進めるための単体での収入をいくらとするのか明らかにされたい。
7. 中間駅の建設費用の負担が増額したことで大きな負担を負うことになる。会社は経営努力を進めるとしているが、この事業による社員の労働条件の悪化や賃金の切り下げなどは絶対に認められない。また、社員の労働条件が悪化するような効率化をしないよう強く主張しておく。

質問に対する会社回答

1. 重要な情報なので、事前に組合には説明できない。そういう法律がある。
2. 理由は、中央新幹線早期実現のためである。自治体の負担について、自治体にはその負担の義務がない。協議を進めてもその解決のための期限もない。そのような自治体を相手に公平な協議をしても、全員が納得できるものでもないと勘案した。このことに時間を使うよりも、それぞれが役割を果たしていく方が早期に実現できると判断した。
3. 極力負担を増やさないようにするが、中間駅全額負担後の建設費の総額について、現時点においてそれを出す見通しはない。公表している品川から名古屋の5.43兆円、大阪までの9.03兆円に変更はないが、極力コストはダウンして進める。駅の建設費用についても同様だが、今後見直していく。
4. 将来、技術開発が進めばこのようになるのではないかと予測した。
5. 中間駅建設に伴う交政審に対する再度の財政報告の必要性について、健全経営が大前提で、それがあって初めてできる事業である。安全安定輸送や競争力の強化をしつつ安定配当や長期債務の返済をキープし、そして健全経営を行っていくことが前提である。債務残高の返済は、建設費の見直しや縮減で変更はあるかも知れないが、債務残高は5兆円を下回る考えであり変更はしない。
6. 負担を抑え、健全経営を維持することを前提に、開業の目途を維持していきたい。単体の収入を減らすことは考えていない。
7. 安全安定輸送を前提に経営がされ、今の労働条件は世間相場からみても良い。会社基盤のために効率化は今後も進めるが、今の労働条件を維持するためにも貴側も規範を守るなど、安全安定輸送の確保のために協力をお願いしたい。

建設費は本当に9兆円で収まるのか！ 5900億円の追加増資で「現状は何ら変化しない」なんて まるでマジックだ！！

組合：中間駅建設費の5900億円は、最低の見積もりであろう。もっと増えることは必至だ。新たに追加されたこのような建設費はどこから捻出するのか。

会社：5900億円が最低と言うが、それ以下に抑えようと考えている。これには奈良や三重も入っている。奈良は地下駅で計画では2200億円であるが、コストを下げるように作る。

捻出については、そのために利益を生み出すことが前提となる。利益1億1960円の維持をしていきたい。22年度の債務の縮減は600億円の予定のところ、1100億円以上縮減した。良い時、悪い時もあるだろうが、債務の縮減もしっかりとやっていく。

組合：中間駅建設の全額負担をマスコミが発表したとたん、株価が下がった。これは、負担が大きすぎるという考えから株が売られた。どんどん負担が膨らむのではないかという不安が市場に反映されている。

また、このことについて、取締役会において反対意見はなかったのか。

会社：株価については評価されている立場なのでコメントできないが、マスコミ発表によって建設費がどんどん増えていくように思われたのかもしれない。そうでもないことも言ったのだがあまり出されていなかった。今後どのように示していくかということもやっていくしかない。

取締役会では、早期実現のためには実効的なことであり反対はないと社長が会見で言っている。

組合：建設費の見込みが3億、6億、9億と当初の段階から3倍になった。本当に9億で収まるのか。工事が難航するなど工期の延伸もあるのではないか。

会社：自己負担であるので、甘く査定しても何のメリットもない。トンネルの掘削など、工事の難しいところもある。しかし、専門家にも見積もりを見てもらい、これならばスムーズ、安全にいけると言われている。

組合：会社は机上のことと言うが、建設を進めていくにあたり数値を決めてやることは必要なことだ。

会社：社員を苦勞させるような計画は立てていない。

組合：5900億円も新たに増資するのに、安全安定輸送や競争力の強化をしつつ安定配当や長期債務の返済をキープし、しかも社員に一切苦勞をかけないと言うが、このような話はマジックみたいな話だ。労働組合だけではなく、一般からもそう見られているだろう。進めることを前提として、始めた以上いくらかかろうがやっちゃう！みたいなことは絶対にやめるように。根底からしっかりと考えるように言うておく。

以上