

## リニア中央新幹線建設に関する申し入れで業務委員会開催 全てに曖昧！ 具体的説明なし！

10月10日、本部は「リニア中央新幹線建設に関する申し入れ」(『申第10号』)と「リニア中央新幹線建設に関する追加申し入れ」(『申第14号』)に対する業務委員会を開催しました。

会社はこの間、リニア中央新幹線に関する組合からの申し入れについては経営協議会での説明にとどまり、また、幹事間での一方的な回答に終わるなど、詳細な議論は一切行ってきませんでした。

しかし会社は、今回の業務委員会の冒頭「貴側はあたかも経営協議会等が開催されていないかのように社内外で喧伝しているが、これまで貴側の申し入れ内容も踏まえ、基本協約に則り経営協議会の場において進捗状況等を適宜説明してきている。」と発言しました。これはこの間、労使協議が行われなかったのは会社の責任であることを覆い隠そうとしていることに他なりません。

今業務委員会では、会社は組合からの質問に対し、曖昧な回答をくり返し、リニア中央新幹線建設による建設費、安全、環境等に関わる問題、そして建設により社員の労働条件や福利厚生が引き下げられるのではないかという疑問に、何ら具体的な説明はありませんでした。

以下、会社回答と主な議論内容です。

### 中央新幹線計画に関する会社の説明の見解

中央新幹線計画について貴側は、あたかも経営協議会等が開催されていないかのように、社内外で喧伝していると聞いているが、これまで貴側の申し入れ内容も踏まえ基本協約に則り経営協議会の場において進捗状況等を適宜説明してきている。本日の業務委員会についてもその認識のもと開催するものである。このことをまず伝えておく。

### 『申第10号』に対する会社回答

1. 東京～大阪の建設費用は9兆300億円となっているが、建設資金の調達方法、返済計画について明らかにすること。

**【回答】**

中央新幹線の推進にあたっては、健全経営の維持と安定配当を継続することを大前提としており、健全経営の指標となる長期債務残高についてはピークとなる開業時においても過去の経験値の範囲内である5兆円以内でとめる方針であり、そのためにまずは名古屋まで、次に経営の体力を回復して速やかに大阪まで実現する計画である。

中央新幹線の建設費については、東海道新幹線の収益から生まれるキャッシュフローを中心に工事量が多い時期は5兆円という長期債務残高の限度内の借入により賄う計画である。

長期債務残高は名古屋開業時及び大阪開業時には5兆円に近い水準まで増加すると見ているが、開業後は運輸収入や減価償却費を基に確保するキャッシュフローにより着実に縮減できると考えている。

昨年11月、中間駅の建設費を負担することを決定したが長期債務残高を5兆円以内にとめる方針に変わりはない。

2. 少子高齢化による人口減や、格安航空会社の相次ぐ就航、新東名高速道路の建設と開通などにより、リニア中央新幹線は採算が取れないと判断せざるを得ない。採算が取れるという根拠を示すこと。なおこの際、1列車の編成両数と定員数、平均乗車率、年間収入の見込みを示すこと。

**【回答】**

平成22年4月に行った長期試算見通しの中で、中央新幹線開業後の東海道新幹線と中央新幹線を含めた当社の運輸収入については、大幅な時間短縮効果による航空機からの転移や、誘発効果による新規の需要増加、運賃・料金体系の見直しなどにより名古屋開業直後で5%増、その後10年で開業前と比較して10%増、大阪開業では開業前と比較して15%増になると見込んでいる。

当社の長期試算見通しは、国の交通政策審議会においても慎重な見通しに基づくものと評価されている。なお、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、中央新幹線単独での収支を問題にすることは意味がない。

また、一編成あたり1,000人程度のお客様にご乗車いただけるよう考えているが、編成両数、ダイヤ等を含めた詳細については、開業時期の経済情勢や他の輸送機関の動向等を踏まえて開業が近づいた時点で決定する。

3. 会社はリニアの使用電力について「電力会社の余剰な電力で十分まかなえる」との見解を示した。しかし、福島第一原発事故以来、各電力会社は節電を強く要請している。このような中、大電力を消費するリニア中央新幹線は節電に逆行するばかりか、国民に対する背信行為ともいえる。これ

についての見解を示すこと。また、JR東海独自で発電所を所有する計画はあるのか明らかにすること。

**【回答】**

当社が中央新幹線計画を推進する目的は首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏を結ぶという社会的な使命を果たし続けるため、開業後48年を迎えた東海道新幹線の将来の経年劣化や東海地震をはじめとする、大規模災害に対する抜本的な備えとして大動脈輸送の二重系化をはかることである。

超高速性を備えた超電導リニアはターミナルへのアクセスの良さ、輸送力の大きさなどの点において、航空機より高い機能を省エネルギーで提供できる交通機関である。この消費電力は交通政策審議会においても示されている通り、一定の前提をおいた試算ではピーク時に名古屋開業時で約27万KW、大阪開業時には約74万KWである。

原子力発電所が全て停止していることを前提とした電力会社の平成24年度の供給力の試算では東京電力で5,771万KW、中部電力で2,785万KW、関西電力で2,542万KWが見込まれており、中央新幹線の消費電力は電力会社の供給余力の範囲内で十分賄えるものと考え。今後も開業当初と比べ49%の省エネルギー化を実現した東海道新幹線と同様、中央新幹線についても省エネルギー化の取り組みを継続していく。

なお、電力の安定供給は経済、社会活動に不可欠であり、発電方法に関わらず将来にわたって安定的な電力供給を政府と電力会社をお願いしたいと考えている。従って当社が発電所を所有する計画はない。

4. トンネル工事で排出される土砂の総量の予測、その搬出方法、保管・処理方法について明らかにすること。また、各地で行っているボーリング調査の結果を明らかにすること。

なお、場所によっては重金属汚染、ウラン鉱床による放射能汚染が懸念されているが、その対処方法を明らかにすること。

**【回答】**

建設発生土については本事業内での再利用や、他の公共事業等への有効利用を考えている。また、新たに発生土の処分地が生じる場合には周辺環境への影響をできる限り回避、低減するよう努める。発生土を公共事業等で有効に活用していただくための情報提供や、発生土処分場は都県を窓口調整させていただきたいと考えている。関係自治体の方々にご協力いただくために、大まかな地域ごとの概算の発生土量はできる限り早い時期に提示できるよう努める。ボーリング調査結果は準備書にて必要なデータはお示しする予定である。

対象事業実施区域におけるウラン鉱床については、関連する文献、資料を

収集、整理すると共に地元の専門家から聞き取り調査を行い、必要に応じて地質調査を実施することで把握に努めている。ルート of 絞り込みに際してはウラン鉱床はできる限り回避すると共に、トンネル掘削に伴う発生土にウランや重金属等の含有が疑われる場合には、必要に応じて調査を行い、法令等に基づき適切に処置する。

5. 計画沿線周辺には中央構造線、静岡一糸魚川線など多くの活断層がある。直下型地震が発生した場合、あるいは何らかの原因で大事故が発生した場合、どのような方法で避難誘導するのか明らかにすること。また、限られた乗務員で多くの乗客を避難誘導をしなければならないが、対応できるという根拠を示すこと。

**【回答】**

すでに国内では、長さ20kmを超える上越新幹線大清水トンネル等の長大山岳トンネルがあり、万一の際の避難対策についても知見が蓄積されており、中央新幹線においてもそれらと同様の対策を講ずることが基本となる。

避難設備については都心部の大深度区間においてはトンネルの下部に安全な避難通路を設けると共に5kmから10kmおきに配置する地上とつながる立坑内にエレベーター等の昇降装置を設置して地上までの安全な避難経路を確保する。また、山岳トンネル区間においては、保守用通路及び斜坑を避難通路として活用できるように整備する。

また、乗務員（複数）を乗車させる考えであり異常時には乗務員がお客様の避難誘導を行う。

6. 会社は昨年から、各地区で環境影響評価アセスメントについての説明会を開催している。その際、ルートは幅3kmを示し、具体的に特定できる場所が示されなかった。その後、関係自治体の環境影響評価審議と意見書の提出を受け、今後、関係地域の環境影響調査を行い、計画準備書を作成し関係自治体に提出するという流れであると聞いている。その際に正式なルートと関連施設の建設場所を提示すると言われている。以下について明らかにすること。

- ①正式なルートと関連施設の建設場所を提示した後に、関係自治体の意見書が提出されるのが本来の流れだといえる。上記の流れだとすると、順序が逆であると言わざるを得ない。それについて会社の見解を示すこと。

**【回答】**

環境影響評価法で定められた手順に則り環境アセスメントの手続きを進めている。

- ②関係自治体から出された意見を簡潔に明らかにすること。

**【回答】**

今年の2月から3月にかけて沿線各都県の知事から環境影響評価方法書に対するご意見をいただいた。地元自治体のご意見や、審査会での議論を集約したものであり環境アセスメントの進め方、評価項目に関するご意見等があった。

当社としては環境アセスメントの調査を踏まえて場所等を徐々に絞り込んで行く中で、ご意見をいただいた点について説明し、環境影響評価準備書にまとめ上げていく。

- ③具体的なルート、駅、車両基地、変電所、立坑など関連施設の場所を明らかにすること。

**【回答】**

具体的なルート及び駅位置は超電導リニアの技術的な特性、地形地質などの制約条件など鉄道計画の技術的観点からの検討結果も加味した上で平成25年度秋以降に予定している環境影響評価準備書の公告の段階で公表することになる。

変電所など附帯施設は、環境影響評価書作成時点までに具体化した計画は明らかにし、適切な調査、予測及び評価を行う。明らかにすることが困難な場合は場合は、それらの影響について必要な環境保全措置を環境影響評価書で位置づけた上でその環境保全措置の効果を事後調査により確認する。

- ④今後、説明会が計画されているが、希望する住民が全て説明を受けられる体制にすること。また、インターネットのみの申し込みは、パソコンを所持しない住民を排除するものだと考える。あらゆる広報手段により、説明会への参加を呼びかけること。

**【回答】**

今後、環境影響評価準備書を公告する段階では具体的なルートや駅の位置が決まってくるため、沿線都県で開催した中央新幹線計画に関する説明会より小さい単位で説明会を開催することを考えているが、具体的な開催方法等は今後検討していく。

なお、中央新幹線に関する説明会では、インターネットでは申し込めないところご連絡いただいた方にはお電話による申し込みも受け付けるなど、柔軟に対応した。

7. 大深度地下の上の住民、立坑近隣の住民、明かり部分の線路脇の住民に対する配慮は考えているのか明らかにすること。

**【回答】**

超電導リニアによる中央新幹線の実現に向けては、地元の生活環境の影響

については十分に配慮しつつ計画を進める考えである。引き続き関係法令に則り丁寧に環境アセスメントの手続きを進め、生活環境への影響をできる限り小さくするよう取り組みに万全を期していく。

## 『申第14号』に対する会社回答

1. リニア中央新幹線の需要予測を検証するため、東海道新幹線の東京・品川～名古屋間、新横浜～名古屋間の輸送実績（人キロ等）を明らかにすること。

### 【回答】

平成23年度の東海道新幹線の輸送人キロは、443億300万人キロであった。なお、区間別の輸送実績は非開示データであり回答しかねる。

2. JR東海で消費する電力を、新幹線・在来線・その他別に、電力消費量、電力料金を明らかにするとともに、リニア中央新幹線で消費する電力消費量、電力料金（東京～名古屋、東京～大阪別）の見込みを明らかにすること（新幹線、在来線及びリニアは列車で消費する電力で、その他はビルや建物等で消費する電力を示す）。

### 【回答】

超電導リニアによる中央新幹線の消費電力は、『申10号3』での回答の通りである。それ以外の電力消費量、電力料金の内訳は非開示データであり回答しかねる。

3. 運行ダイヤは最大で片道、東京～名古屋間5本、東京～大阪間8本としている。しかし、1閉そく区間は1変電所区間となっており、この本数でのダイヤ設定が可能かどうか明らかにすること。

また、途中駅における通過列車の待避時間、各駅停車における東京～名古屋間、及び東京～大阪間の運転時間を明らかにすること。

### 【回答】

平成21年12月に国土交通大臣に提出した調査報告書内で、東京都～大阪市間の1時間あたりの列車本数は片道最大8本、東京都～名古屋市間は5本とし、必要な供給輸送力の確保可能であることを示している。なお、超電導リニアでは1列車を運行するために一つの電力変換装置を用いる。閉塞区間という定義に関わるが、駅から次の駅までを一つの閉塞区間に設定しなければならないものではない。

具体的なダイヤ等の詳細については、開業時期の経済情勢や他の輸送機関の動向等を踏まえて開業が近づいた時点で決定する。

4. また、1変電所区間の距離、通過時分、転てつ機の動作時間（本線から支線に、又は支線から本線に転換に要する時間）、変電所の設置数（東京～名古屋間、東京～大阪間別）を明らかにすること。

**【回答】**

1変電所区間の距離、通過時分、変電所の設置数は『申10号6』で回答の通りである。また、分岐器についてはリニア技術に関わる情報のため回答しかねる。

5. 車両で消費する電力は、ガスタービン発電機からワイヤレス給電方式になるとされている。すると、供給電力はその分増加する。消費電力の増加分はどのくらいになるのか明らかにすること。

また、ワイヤレス給電によりガイドウェイから車両に向かって電磁波が発信されるが、その周波数及び電磁波の数値を、車両内外、周辺部別に明らかにすること。

**【回答】**

誘導集電に要する電力は、時速500km/h走行時の超電導リニア1列車あたりの消費電力3.5万 Kw に含まれており消費電力全体に占める割合は非常に小さい。

山梨実験線における誘導集電による磁界の実測値は、最も厳しい車内の磁界においても国の基準であるICNIRP（イクニルプ）のガイドラインの1%未満であり、超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会においても、誘導集電による駅や車内磁界及び沿線磁界の問題はないといただいている。

## 《主な議論内容》

組合：回答前段における、会社からのリニア説明への見解についてはどういうことなのか

会社：申し上げた通りである。

組合：この間、会社から一方的な説明を受けたが、組合からの申し入れに基づいた質問に一切答えていないではないか。

会社：申し入れ内容も含めて説明している。

組合：会社は組合からの申し入れや質問に真摯に答えていない。対立である。経営協議会で会社からの一方的な説明しか行っていないと認識している。

組合：本日の業務委員会を何故開催したのか。

会社：協約に則り、業務委員会開催の内容であるので開催した。今後も必要に

応じて開催していく。

組合：リニアについて今までは経営協議会でしか説明をしなかったが、組合の申し入れに対して業務委員会を開催してこなかった。

会社：幹事間でもこの間説明を行っているし、整理している。

組合：幹事間のみでなく、組合からの申し入れに対して業務委員会を開催して真摯に議論すべき事柄である。他労組とも業務委員会を開催しているのか。

会社：他労組とのことは関係がない。基本協約に基づいて協議は行う。

## 建設費の見積もりは甘い！

組合：建設前提となる収入は、単体で1兆1,960億円とされているが、新幹線での大事故等で目標の収入に達しない場合は建設費を調達出来ない。その場合はどうするのか。

会社：大事故が起こらないように万全を期していく。自然災害など想定外の事柄が発生した場合は、建設を止めたりして時間軸でスピードを調節する。

組合：それでは2027年の開業が遅れることがあるのか。

会社：2027年は目的としている。健全経営が大前提である。単体だけでなく関連事業を含めたグループ会社全体の健全経営が前提となる。

組合：車両基地を岐阜にも作ると言われているが、車両基地の建設費は9兆300億円の中に含まれているのか。

会社：含まれている。

組合：実験線の延長工事が進んでいるが、実験線を営業線として利用する場合はその建設費用は9兆300億に含まれるのか。

会社：この場では分からない。調べて報告する。

組合：実験線の建設にはどの程度投資したのか。

会社：資料がないのでこの場では分からない。

組合：3,550億円かかったと聞くが本当か。

組合：詳しい資料がないので分からない。

組合：中央リニア新幹線建設費は見積もりが甘いのではないか。

会社：4項目の調査を終えて、国土交通大臣に提出してきた。大丈夫であると評価されている。

組合：2008年1月9日経営協議会においては収入の前提条件について「開業までは2007年度計画並みの営業収入で一定する」と説明し、その後「2006年度実績から2010年度業績予想までの5年平均並みの水準で一定する」と説明を変えた。なぜ変えたのか。

会社：2006年から2010年の5年間には会社の経営環境が良いときもあつまり、リーマンショックの影響で悪い時があり平均をとった。建設費用は平成22年の交通政策審議会で議論されてきた。上下のブレ幅はあり、長い期

間で考えている。

## **リニア建設のための労働条件切り下げは許さない！**

組合：金利が上がり利払いが増加すれば、社員へしわ寄せが来る。リニア建設によって会社経営が危機になった場合、社員の労働条件や福利厚生を悪化させない断言するせよ。

会社：現在も今後も賃金・労働条件は世の中の状況を勘案して決定していく。

組合：国鉄改革をやってきたのはだれだと思っているのか。国鉄の二の舞はごめんである。賃金・労働条件を切り下げないことを約束せよ。

会社：回答したとおりである。

組合：大規模改修の費用で約6,000億円がまだ積み立て出来ていない。この見込みは。

会社：大規模改修工事は何時になるか分からない。

組合：大規模改修工事費が積み立てられていない。大規模改修をやらなければ、リニア建設が代替輸送とする理由付けがなくなる。リニアの建設をする必要がなくなる。

会社：東海道新幹線の老朽化対策としても考えている。

## **輸送需要量の算出方が曖昧だ！**

組合：リニア新幹線1列車の編成両数と定員数を明らかにすること。

会社：1列車の乗車人員は示すことができない。

組合：それでは何に基づいて輸送需要量を出したのか。

会社：開業時に、1列車およそ1,000人の16編成を前提とした。

組合：見込みは1列車16両が最大なのか。

会社：非公開データであり、開業時の経済情勢、他の輸送機関の状況等を見て見て決めていく。

## **ウラン鉱床は掘って見なければ分からない？ 活断層を突っ切るトンネルはホントに大丈夫？ 自然の力を甘く見るな！**

組合：ウラン鉱床や重金属汚染は実際掘って見なければ分からないのではないか。ルート上に見つかったら難工事になる。その場合ルートは迂回するのか。

会社：現在専門家に依頼し何処にあるのか、ないのか探している。きめ細かい

- 把握に努めている。基本は回避である。
- 組合：活断層を貫通したトンネルは地震で活断層が動けば真っ二つになる。それでも大丈夫という根拠は何か。
- 会社：最新の知見を活かして補強する。活断層を回避することは困難であるので、活断層をできる限り把握し、できる限り短く通過する。
- 組合：自然の力を甘く見ているといわざるを得ない。本当に大丈夫なのか。
- 会社：適切な工法を採用する。問題ない。
- 組合：そもそも乗務員は何人乗せるのか。複数とは何人か。
- 会社：安全を考えて今後検討し決めていく。
- 組合：何人乗務するから安全は大丈夫、と言えないのか。北陸トンネル火災事故の時は関係者が30人も乗っていて30人も犠牲者が出た。過去の事故に学ぶべきだ。
- 組合：立坑建設時の騒音対策はどうするのか。
- 会社：環境に十分配慮して行う。
- 組合：列車のトンネル突入時に発生する衝撃波の逃げ場はどこか。
- 会社：例として緩衝坑を含めて環境アセスメントの手続きのなかで検討調査していく。
- 組合：誘導集電による磁界の実測値はガイドラインの1%未満であると回答しているが具体的な数値を明らかにすること。
- 会社：数値を明らかにするつもりはない
- 組合：最も厳しい車内の磁界、と回答しているが、具体的な場所はどこか。
- 会社：車内は車内である。

## **住民の要望に沿う形で説明会を実施せよ！**

- 組合：今後説明会は住民の要望に基づいて細かく実施すること。
- 会社：自治体の要望に基づき開催する。
- 組合：この間の説明会について参加者は質疑内容、時間に不満を持っている。誠実にきちんと説明すること。
- 会社：客観的データに基づき説明しコミュニケーションがとれ、理解は深まったと理解している。自治体の要請があれば誠実に対応している。
- 組合：今日は会社の説明に時間を取られ十分議論が出来たとは言い難い。実験線延伸工事現場では湧水が多く発生している。環境アセスメントをしっかりすること。中央リニア新幹線建設はとてつもなく大きな事業である。資金面、安全面で不十分な計画と言わざるを得ない。また、採算も取れないと判断せざるを得ない。直ちに計画を中止することをあらためて主張しておく。

以上