

業 務 速 報

NO. 926

2014. 9. 11

J R 東海労働組合

発行 淵上 利和

編集 本橋 浩司

申7号「リニア中央新幹線建設に関する申し入れ」に基づき経営協議会を開催！

環境保全措置は不十分！

地域住民に納得を得られる説明を行うこと！

リニア中央新幹線建設は会社経営を圧迫し、

貴重な自然を破壊する！

建設計画をいったん中止し再検討せよ！

本部は9月10日、申7号（リニア中央新幹線建設に関する申し入れ）に基づき経営協議会を開催しました。会社が中央新幹線工事実施計画の認可申請及び補正後の環境影響評価書について説明を行い、申7号に対する回答を明らかにしました。

申7号に対する会社回答と淵上委員長の質疑は以下の通りです。

＜申7号の内容と会社回答＞

1. リニア中央新幹線建設に関する経営協議会を早急に開催すること。

【回答】

本日開催している。

2. 国土交通省は7月18日、リニア中央新幹線の「環境影響評価書」に対して最大限の環境保全対策を迫る内容を含む「意見書」を会社に手交した。その内容を詳細に明らかにするとともに「意見書」に対する会社の対応を具体的に明らかにすること。

【回答】

本日説明した通りである。

3. 報道には「J R 東海幹部」の「（リニア中央新幹線について）一日も早く

着工したい」という発言が含まれている。会社としてリニア中央新幹線の具体的な着工時期を公表したのか、明らかにすること。

【回答】

会社として、具体的工事着手の時期を決定し公表した事実はない。

4. 山田佳臣前社長はリニア中央新幹線に関して「リニア中央新幹線だけでは絶対にペイしない」「リニア中央新幹線単独で投資を回収する目的でつくっているものではない」などと発言している。リニア中央新幹線を建設し運営する目的をあらためて明らかにすること。

【回答】

これまでも再三話をしている通り、中央新幹線建設の最大の目的は、現在東海道新幹線が担っている東京～名古屋～大阪間の大動脈輸送を将来にわたって維持発展させていくために、東海道新幹線の将来の経年劣化、大規模災害に対するリスクに備えることであり、そもそも投資による採算性を追求するものではない。

当社は、建設期間中から開業に至るまで東海道新幹線との一元的経営のもと、上場民間企業として健全経営と安定配当を堅持して計画を完遂させる考えであり、今回の認可申請にあたって計画が完遂できることを確認している。

5. 静岡県は、リニア中央新幹線建設による生態系への影響を憂慮し「環境保全連絡会議」を設置している。リニア中央新幹線の予定ルート上の各都県等で、静岡県のようなリニア中央新幹線建設に関する「会議」を設置している箇所の有無を明らかにすること。設置している箇所があるならば、会社の対応を明らかにすること。

【回答】

各自治体で設置している会議について、現時点で当社にお知らせがあったのは「静岡県中央新幹線環境保全連絡会議」のみである。同会議に関しては、要請があれば出席し必要な説明を行うなど協力していく。

6. 会社経営幹部も認める「単独でペイしないリニア中央新幹線」をかかえ、会社を運営していくことは会社全体の収支を悪化させることになり、それは社員の労働条件・労働環境の切り下げにつながる。リニア中央新幹線建設をやめること。

【回答】

中央新幹線計画は健全経営を維持しながら実現していく。

＜淵上委員長による質疑＞

地域住民に納得の得られる説明を行うこと！

組合：4月28日に開催された経営懇談会の場において、リニア中央新幹線の建設に対して労働組合に説明するよう求め、会社は「必要なタイミングで経営協議会等で説明していく」と回答していた。しかし建設工事の進捗状況についてマスコミ報道で知らされる事態であり、労働組合に対して十分に説明しているとは決して言えない。リニア中央新幹線の建設は、ＪＲ東海の経営に関わる重大な事象である。労働組合の要請に応じて、経営協議会等を開催し説明すること。

会社：会社として必要なタイミングで経協等で説明しているし今後も内容を適切に判断して説明していく

組合：工事実施計画が認可されたら組合に説明するのか。

会社：必要と判断すれば説明する。

組合：認可された時点で労働組合に説明すること。

組合：会社は8月26日、東京－名古屋間のリニア中央新幹線の工事実施計画の認可を国土交通省に申請した。金子副社長は記者会見で「認可が得られ次第、安全面や環境面に十分配慮して工事を進めたい」と述べている。現段階において、工事実施計画の認可はいつごろ得られる見通しであり、建設工事をいつから、どの箇所から始める予定なのか明らかにされたい。

会社：工事計画の認可は国交省の判断である。いつ認可されるかはわからない。工事の着手についても確かなことは申し上げられない。

組合：認可後において、工事着手に関して沿線自治体や住民への説明をどのように行うのか明らかなされたい。

会社：まず沿線自治体（市区町村）レベルで事業説明会を行う。

組合：事業説明会で説明する内容を明らかにすること。

会社：事業の目的、実施計画、環境保全、工事着手までのスケジュールなどを説明する。その後更に細かい単位で説明会を実施する。

組合：具体的工事内容については説明するのか。

会社：着工までに工事業者と共に工事説明会を行い具体的内容を説明する。

組合：沿線住民に十分説明を行うこと。

会社：住民の声を直接聞く場を設け丁寧に説明する。

大臣意見を重く受け止めよ！

組合：7月18日、「太田国土交通大臣は、東京－名古屋間のリニア中央新幹線の環境影響評価についての意見書をまとめ、ＪＲ東海に伝達し」その中で「事業の実施に当たっては、環境保全に十分な配慮が必要」「最大限の環境保全対策を要請する」との指摘がされたとマスコミが報道した。また意見書に対して、

6月に石原環境大臣（当時）が「事業規模の大きさから相当な環境負荷が生じる」とし、「事業の推進にあたっては地域住民への丁寧な説明や、最新技術の導入で環境への影響を抑える必要があると指摘。その上で、河川水への影響の回避や、工事で発生する残土を有効利用すること、残土の運搬では地域住民の生活環境への影響が極力出ないようにすることなどを求めた」とされている。このことは極めて重大な指摘であり、重く受け止めるべきであると考えます。会社としての見解を明らかにされたい。

会社：大臣意見のひとつひとつを検討し補正後の環境影響評価書に丁寧に記載した。

組合：会社今までの地域住民への説明は十分と考えているのか。組合としては十分とはとても思えない。

会社：しっかりと説明していく所存である。

最大限の環境保全措置といえるか？

組合：会社はリニア中央新幹線建設に向けてこの間、建設予定地の自治体や住民に対し、環境保全や発生残土の問題について説明会等を開催し説明を行っているが、十分に説明したとは言えず自治体や住民に納得を得ていない。それは具体的な対策が示されていないからである。会社は建設工事に当たって、意見書で指摘されているように「相当な環境負荷が生じる」との認識に立ち、十分な対策を取り工事を行っていくべきであり、早期着工のために強引、傲慢に進めることはあってはならない。建設予定地の自治体、住民に対して具体的な対策を示し、納得を得られるために努力すべきであると考えますが見解を明らかにされたい。

組合：現段階、最大限の環境保全措置をとっているとの考えか。

会社：環境影響評価書は社会に対する約束である。記載されたことはしっかりとやっていく

組合：組合としては最大限の措置をとっているとはどうも思えない。

大井川の水は命の水！

組合：7月18日に意見書を受けて、4月に国交相に提出した環境影響評価書を補正した上で、8月26日に工事実施計画を申請したと思われるが、具体的な河川水への影響や、工事で発生する残土について対策をとっているのか明らかにされたい。

組合：大井川の流量減への対策をとっているとは思えない。

会社：工事実施に際して何も対策しない条件での予測だ。地質に対する適切な手法で工事を行うので予測より影響は少なくなると考えている。

組合：毎秒2トンの流量減予測がどの位の数値になるのか。

会社：ここで説明するつもりはない。

組合：地域住民は大井川の水を「命の水」といっている。きちんと住民に数値を説明すること。それが建設主体の責任だ。

組合：建設残土はどのくらい発生しどのくらいが活用されるのか。

会社：5,680立方メートル発生見込みでその8割が既に活用先の情報がある。残りの2割はこれからである。

建設費は既に935億円増加！

組合：8月26日、金子副社長が建設費について、「高性能設備の導入や人件費の上昇を織り込んだ結果、品川一名古屋間が従来の5兆4,300億円から5兆5,235億円に膨らむとの試算を示した」との報道がされた。約1,000億円建設費が増額した具体的な内容を明らかにされたい。

会社：品川・名古屋間の総工事費は平成21年12月の全幹法第5条に基づく調査報告での5兆4,300億円に対し、それ以降工事内容の精査を行い、誘導集電の採用等高性能設備の導入や労務単価の上昇等による増額を見込む一方、コストダウンの取組みの成果等を見込んだ結果として935億円増加した。

何をもって健全経営というのか？

組合：品川一名古屋間の建設費が膨らんだことによって、2045年の開業を想定する大阪までの建設費は総額で9兆1,235億円に達することになる。今後においても工事費が膨らむことは明らかである。8月26日に金子慎福社長は「健全経営、安定配当をしっかりと堅持しながら工事をやっていくよう努力したい」と述べ、また昨年9月、山田社長（当時）は「リニアだけでは絶対にペイしない。東海道新幹線の収入で建設費をまかなって何とかやっていける」との見解を示しリニア中央新幹線建設によって経営が厳しくなることの認識を明らかにしている。会社は、この間労使協議の場で、健全経営、安定配当を継続していくために、工事のスピードを遅くするなど対応していくとの見解を示しているが、その判断基準となる収入見込みは、この間建設を進めて行く上で示してきた単体で1兆1,960億円であるのか明らかにされたい。

組合：単体運輸収入が1兆1,960億円を下回ったら工事スピードを落とすのか。

会社：収入は落ち込む時もあれば好調な時もある。現実の経営状況を見ながら計画を進めていく。

組合：工事スピードを落とすと判断する場合の具体的収入を聞いている。

会社：長いスパンの工事なので東海道新幹線の経営基盤を強化しつつ工事費の削減も追求していくのが経営方針である。健全経営と安定配当を守っていく。

組合：どの程度の収入があれば健全経営と判断するのか、具体的数字を持つべきだ。

会社：そうは考えない。

組合：工事が認可された場合、今年度工事を行うにあたっての建設費、及び今後の単年度当たりの建設費について明らかにされたい。

会社：そのような考えはない。

建設計画を一旦中止し、再度検討せよ

組合：会社は工事許可を申請し、リニア中央新幹線の建設に向けて準備を進めているが、9兆円を超すリニア中央新幹線の建設費は、J R東海の経営を圧迫するばかりか、経済状況による金利の変動で経常利益がなくなってしまう事態が容易に予想され、しいては経営危機、破綻を招きかねない事業である。また今日において、リニア中央新幹線を建設する目的は一切ない。意見書で示されている通り、リニア中央新幹線の建設によって貴重な自然は破壊されその具体的な対策を示すことのできない状況において、建設計画を一旦中止し、再度検討すべきであるとするが見解を明らかにされたい。

会社：明らかにする考えはない。

以 上