

業務速報

平成27年度運営方針について経営協議会開催

リニア中央新幹線建設反対！

環境保全・水資源・発生土の処分未だ具体的に決まらず！

一方的休日出勤を解消すること！ 年休の失効を許さないぞ！

本部は3月30日、平成27年度運営方針について経営協議会を開催しました。

はじめに、会社より平成27年度運営方針について説明がありました。この中で、重点施策として「安全・安定輸送の確保、東海道新幹線における輸送サービスの充実、在来線における輸送サービスの充実、超電導リニアによる中央新幹線計画の推進、超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン、営業施策の強化、技術力の強化、海外プロジェクトへの取り組み、地球環境保全、関連事業の着実な推進」について説明がされました。また「設備投資額」については、連結3,660億円、単体3,350億円、中央新幹線を除いた設備投資額（単体）は2,420億円、うち安全関連投資は1,830億円であり、設備投資額は過去最高となることが説明されました。

本部は会社の説明に対して、リニア中央新幹線建設、東海道新幹線の大規模改修工事、新幹線及びリニアの海外進出に向けた取り組み、休日出勤の解消、20日間の年休完全取得について質問を行いました。会社は質問に対し具体的な回答はなく、休日出勤と年休の完全取得についてもこれまでと変わらぬ回答に終始しました。

以下、平成27年度運営方針の項目と本部の質問事項、および主な議論内容です。

平成27年運営方針項目

1. 安全・安定輸送確保に向けた着実な取り組み
2. 東海道新幹線における輸送サービスの充実
3. 在来線における輸送サービスの充実
4. 中央新幹線計画の推進
5. 超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン
6. 効率化・低コスト化の推進と長期債務縮減による経営体力のさらなる強化
7. 営業施策の強化

8. 技術開発の促進及び技術力の強化
9. 関連事業の着実な推進
10. 海外における高速鉄道及び超電導リニアプロジェクトへの取組み
11. 社員育成及び労使関係の充実
12. 地球環境保全の取組み

＜質問と回答＞

1. 昨年、10月17日、国土交通省からリニア中央新幹線の工事実施計画の認可を受け、事業説明会が昨年月27日より沿線47市区町村において開催された。今後のより具体的な用地買収など建設工事に向けた本格的な作業が進められることになるが、現時点における用地買収などの進捗状況、具体的な工事に伴う工事説明会の計画について明らかにすること。また、品川駅、名古屋駅の着工時期を明らかにすること。

【回答】

現時点における用地買収はまだ始めたばかりである。品川駅、名古屋駅については、昨年12月に工事の安全祈願式を行った。品川駅については工事ヤードの整備、名古屋駅については高架下の準備工事を進めている。本格工事は品川駅については平成27年度の早い時期に、名古屋駅については平成27年度秋頃までに始める予定である。

2. 会社は2015年3月13日、中央新幹線南アルプストンネル建設工事の公募を行ったが、用地買収など工事着工に向けた準備が整ったということにおける公募なのか明らかにすること。また具体的な工事着工予定時期、さらに、他の工事箇所の公募時期及び工事着工予定時期について明らかにすること。

【回答】

場所ごとにスケジュールが異なるため一概に着工時期がいつになるかは言えない。工事開始までの流れは、プレス発表の資料にあるように、事業説明会、中心線測量等、工事説明会、工事開始のプロセスの流れとなる。3月31日に報道公開を行うが、中心線測量を名古屋駅の周辺で近隣の方に了解をいただきながら行う。南アルプスについては行政との調整もあり、いつ頃とは言えない。

3. トンネル工事に伴う発生土に対して、事業説明会の中で公共事業や民間事業において全体の約8割に相当する約4,500万立方メートルの発生土活用先の候補地情報を得ていると説明をしているが、現時点での発生土処理の状況について、また発生土の具体的な輸送方法について明らかにすること。

【回答】

発生土8割にあたる4,500万 m^3 の活用先候補について自治体から情報を受けている。また6,500万 m^3 の候補地の情報提供も受けているが、具体的な活用先については環境調査を行い自治体との調整を進める。また、発生土の輸送方法についてはトラック輸送を考えているが、鉄道輸送も視野に入れている。

4. 大深度地下の使用について国土交通大臣の認可が必要であるが、認可申請はすでに行ったのか明らかにすること。

【回答】

法律に基づいて進めている。

5. 大深度法において地下40m以上の大深度地下部分は、土地所有者の権利は及ばないが、「安全の確保および環境の保全に特に配慮しなければならない」と指摘されており、地上部の環境や住民生活に悪影響をもたらさないことが大前提となっている。しかし、会社は事業説明会で、明確な根拠も示さずに「地盤沈下は発生しない」「地下水への影響は小さい」と回答をしているが、地盤や地下水への影響が指摘されているのであり、住民への丁寧な説明と合意が不可欠であると考えるが会社の見解を明らかにすること。

【回答】

大深度地下にはおよばないが、地権者には家屋への影響はないか、地表の変異がないことを確認して工事を進めていく。

6. 会社は、南アルプストンネルの工事に伴う大井川流域の水資源に対する影響の低減を図り、計測データにより環境保全措置の検討などを行うとして、大井川水資源検討委員会を設置し、昨年12月19日に第1回が開催され、第2回が今年2～3月、第3回5～6月とされている。この検討委員会は、大井川の水量の低減が重大な問題であるとの認識において設置されたと考えるが、その具体的な設置目的と検討内容、及び設置期間について明らかにすること。

【回答】

先進ボーリングで地下水を調査した。方法はトンネル内の湧水を極力防ぐ方法として、覆工コンクリート、防水シート、薬液を注入を行っていく。

また、他の水源から補う方法やトンネル内に湧水を戻すポンプアップなどが大井川水資源検討委員会で検討されている。大井川の水利調整協議会と連携をしていく。設置期間については後日回答する。

7. リニア中央新幹線の建設が、来年度から本格的に進められようとしている中で、労働組合に対して建設の具体的な計画内容などについて説明すべきである。従って早急にリニア中央新幹線建設に向けた労使協議の場を設定すべきと考えるが見解を明らかにすること。

【回答】

労使協議は協約に則って進めていく。協議の場は協約を見ながら決定をしていく。

8. リニア中央新幹線の建設に向けて、具体的な工事着工の前に建設地域の自治体、住民の方々に対して、工事説明会などの場を通じて説明し理解をいただきながら進めて行くことは当然である。しかし環境アセスメントにおける説明は決して納得していただける状況であったとは言えない。自治体や

住民の方々の疑問や不安の声に対して真摯に応えていかなければならないと考えるが会社の見解を明かにすること。

【回答】

事業説明会については、市区町村規模で昨年10月27日から12月8日にかけて51回の説明会を開催し9,100名が参加した。また自治会単位では、194回開催し現地の要望を聞いている。説明会は平均2時間程度で開催され4時間を越えた説明会もあった。挙手をしていただいた人には全員発言をしてもらうようにしている。質問が途切れても「質問はありませんか」と聞いて丁寧に説明をやっている。

住民に真摯に説明をすること！

組合：発生土の輸送方法は、車か鉄道か。

会社：一部鉄道も検討している。

組合：大深度地下以外については「家屋への影響はないか、地表の変異がないことを確認して工事を進めていく」と回答しているが、だから住民は不安を感じている。住民に40m下にトンネルを掘ることを説明しているのか。

会社：説明会でトンネルを掘る地域は説明している。

組合：大深度地下の使用について調整は行っているのか。

会社：大深度地下を使用している事業者との調整はしていく。

組合：用地買収の進捗状況はどうか。

会社：相手があることなので詳細は明らかにできない。最初に工事にかかる非常口付近から用地買収を始めている。現段階で何%買収したとはいえない。まだこれからである。

9. 東海道新幹線大規模改修工事について、平成25年4月から10年間の予定で行われているが、昨年の経営協議会の場で会社は、昨年度からひび割れなどの変状等を抑止するため、3ヶ年計画で平成28年3月まで行おうとし、今年度は鋼橋約2km、コンクリート橋約9km、トンネル約5kmを計画していると回答している。その改修工事の進捗状況についてまた新たに行う工事について明かにすること。

【回答】

日々の補修で健全性は確保している。平成26年度は360億円の改修費用を見込み、結果300億円程度の費用になる見通しであるが概ね順調な進捗状況である。27年度も構造物の変状抑止対策を実施する。26年度と同等の360億円程度の費用を見込んでいる。

10. 新幹線及びリニアの海外進出に向けた取り組みについて昨年の経営協議会の場で、高速鉄道と超電導リニアの海外におけるプロジェクトについてマーケティング活動を行っているとし、高速鉄道はテキサス、リニアについてはワシントン～ボルティモアを対象として進めていると回答しているが現状について、また今後の展望について明かにすること。

【回答】

現段階で事業化が決まったものはない。地域の状況を見ながら長いスパンで取り組むものであり、着実に進めていく。

一方的休日出勤・年休失効が解消する要員配置を！

11. 一方的な休日出勤を解消することを求めて10年が経過するが未だに解消されるどころか、会社は「休日出勤はゼロにはならない」とし、また「削減していく」といいつつも休日出勤は3～4泊程度が常態化しているのが現実であり決して改善されてきているとはいえない。改めて一方的な休日出勤を解消するように要求する。

【回答】

団体交渉でもかなり議論している。削減に努めているがゼロにはならないという認識に変わりはない。輸送量が好調で若干休日出勤が増えているが、削減する方向に変わりはない。ご協力をお願いしたい。

組合：組合は休日出勤一般を否定しているのではない。一方的な休日出勤を解消せよといっている。

会社：協約でも業務上必要のある場合は休日勤務をさせることができるとなっている。取扱いに問題ははい。

12. 20日間の年休完全取得についてこの間、本部及び地方において要求してきたが、いまだに、多くの社員が年休を取得することができずに失効してしまう事態が長年にわたって継続している。さらに、年休申請に対する会社の時季変更権の行使は法律を違反して行われている。20日間の完全年休取得かできる輸送力に見合った要員を配置し、さらに時季変更権の行使は法律に即して会社の責任において時季指定すべきである。会社の見解を明かにすること。

【回答】

事業の特性上、列車の本数が多い時は年休はなかなか入らない。適切に時季変更権を行使する。

組合：時季変更権を行使するなら同時に時季指定も同時に行うこと。

会社：本人が欲しくない日に会社が時季指定していいものかと考える。本人にあらためて時季指定してもらっている。

組合：会社は時季変更権の行使がずっと続いた結果、年休が失効するという認識なのか。

会社：結果そういうケースもありうるという認識である。

組合：年休を失効させないためには、会社が時季指定する必要もあると考える。

会社：ご意見として聞いておく。

以 上