

リニア中央新幹線建設工事の入札談合事件に関する見解

昨年 12 月マスコミが報じた「リニア中央新幹線工事での不正受注疑惑」は、大林組と清水建設が課徴金減免制度に基づき公正取引委員会に違反の申告をした一方、申告を見送った鹿島と大成建設が独占禁止法違反で再び三度家宅捜索を受けるなど、全容解明には未だ遠い状況である。

「リニア中央新幹線建設」は総工費 9 兆円を超える巨大プロジェクトである。JR 東海という民間企業による事業ではあるが、本来支払うべき不動産取得税と登録免許税の計 184 億円を免除され、さらには政府から財政投融资で 3 兆円を、0.6~1.0%という固定の低金利で貸し付けを受けている。この国からの貸し付けは民間からの貸し付けに比べ、5,000 億円ほど金利負担が少なくて済むといわれている。政府による税制優遇と財政投融资、さらには用地買収や残土処理に関する自治体の支援により「リニア中央新幹線建設」は国家プロジェクト・公共事業の側面が色濃くなっている。

「工事に関する情報を JR 東海の関係者がゼネコン側に提供した」「JR 東海の元幹部（故人）から工事に関する情報を入手して受注調整を行った」「着工が認可された 2014 年 10 月頃には各社に配分する工事がほぼ決まった」といった情報もあるにもかかわらず「ゼネコン 4 社に事実関係の説明を求めている」などとして、事件には関係のない第三者であるかのような態度を示している。また建設工事については「工期に影響がないよう着実に進めることを最優先したい」として、自らが談合事件に関わっている疑惑が払拭されていないにもかかわらず、工事を進めようとする姿勢は許されることではない。

そもそもリニア中央新幹線は、会社も工事を認可した国土交通省も「ペイしない」と認める代物である。その建設工事で不正が明らかになったのである。この機会に国も会社も、一旦建設工事を中止し、本当にリニア中央新幹線が必要なのか真剣に考えるべきである。騒音、残土処理、電磁波による健康被害、水枯渇などの自然環境への影響、集落の分断など、不安を抱える沿線の方々の声を真剣に受け止め真摯に対応するべきである。

会社は徹底した効率化と要員削減を強引に進めつつ、リニア中央新幹線建設に盲進している。その一方で昨今、東海道新幹線のぞみ 34 号台車亀裂の発生、在来線車両のブレーキ装置部品落下や軸箱体ひび割れ、設備老朽化が原因とみられる協力会社社員の労働災害などが発生している。このような利用者や労働者の安全が脅かされている現状を踏まえるとまずは、既存の車両や設備の安全をしっかりと保守し、安全安定輸送を保持していくことが会社としての最大の使命であると考えます。私たちは、労働組合としてこれらの課題を職場からいっそう取り組み、社会経済や利用者の生活を支えてきた鉄道輸送を未来永劫へと繋げていくために、さらに奮闘していく。

2018年2月5日

JR 東海労働組合中央本部