

## 「リニア中央新幹線」構想中止を申し入れ！

経済性・技術的課題・自然環境への影響など諸課題を十分検討すべきだ！

「バイパス必要性」（輸送力限界、大規模改修、時間短縮）は急務な課題なのか！  
他の手段においても克服は可能だ！

3兆円の長期債務を抱え、  
新たに5兆円超の設備投資！

JR東海労申第2号  
2009年6月30日  
東海旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 松本 正之 殿

JR東海労働組合  
中央執行委員長 鈴木 高雄



### 「リニア中央新幹線」構想に関する申し入れ

現在、会社が推し進めようとしている「リニア中央新幹線」構想について、JR東海労働組合は、第24回定期大会の決議に基づき反対を表明する。何故なら、これまで会社が発表してきた、経済性、技術的課題、自然環境への影響など重要な諸問題について、十分な検討が行われているとは言えないからである。つまり、新たな事業を展開するうえで、最も重要な事前評価が何らなされることなく、経営陣の独断かつ一方的な発表に終始しているのが現実だからである。

そもそも「中央新幹線」は、国の交通政策に盛り込まれていたものであり、国家的な大事業である。したがって、全ての交通・運輸関係者を含む国民的な理解と合意形成が必要であり、積極的な情報公開をすべきことは言うまでもない。さらに、労働組合に対しても一切情報開示は行われず、経営陣としての責任を果たしているとは言えない。

JR東海は、発足後22年を経過したが、未だに3兆円を超える膨大な債務を抱えている。この返済も不透明な中で、新たに5兆円を超える債務を抱えることは、「第二の国鉄」になりかねない要素を孕んでいると言える。したがって、下記の通り申し入れるので、誠意を持って回答すること。

### 記

1. JR東海労働組合は、安全性、経済性、技術的課題、自然環境への影響など、経営者として、当然にも十分な事前評価をしていなければならない重要な諸課題を先送りし、沿線自治体、国民・地域住民などと合意形成を得ず、一方的に推し進める「リニア中央新幹線」に反対である。計画を見直し中止すること。
2. 会社が主張する「必要性」（輸送力限界、大規模改修、時間短縮）が、現状において急務な課題であるとは言えない。また、仮に一部において、

- 1 -

- 2 -

- 3 -

- 4 -

「リニア中央新幹線」は本当に必要か？

沿線自治体・国民・地域住民との合意形成を得ず、  
一方的・傲慢に推し進めるのは止めよ！

東海旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 松本 正之 殿

J R東海労働組合  
中央執行委員長 鈴木 高年



「リニア中央新幹線」構想に関する申し入れ

現在、会社が推し進めようとしている「リニア中央新幹線」構想について、J R東海労働組合は、第24回定期大会の決議に基づき反対を表明する。何故なら、これまで会社が発表してきた、経済性、技術的課題、自然環境への影響など重要な諸問題について、十分な検討が行われているとは言えないからである。つまり、新たな事業を展開するうえで、最も重要な事前評価が何らなされることなく、経営陣の独断かつ一方的な発表に終始しているのが現実だからである。

そもそも「中央新幹線」は、国の交通政策に盛り込まれていたものであり、国家的な大事業である。したがって、全ての交通・運輸関係者を含む国民的な理解と合意形成が必要であり、積極的な情報公開をすべきことは言うまでもない。さらに、労働組合に対しても一切情報開示は行われず、経営陣としての責任を果たしているとは言えない。

J R東海は、発足後22年を経過したが、未だに3兆円を超える膨大な債務を抱えている。この返済も不透明な中で、新たに5兆円を超える債務を抱えることは、「第二の国鉄」になりかねない要素を孕んでいると言える。したがって、下記の通り申し入れるので、誠意を持って回答すること。

記

1. J R東海労働組合は、安全性、経済性、技術的課題、自然環境への影響など、経営者として、当然にも十分な事前評価をしなければならぬ重要な諸課題を先送りし、沿線自治体、国民・地域住民などと合意形成を得ず、一方的に推し進める「リニア中央新幹線」に反対である。計画を見直し中止すること。

2. 会社が主張する「必要性」（輸送力限界、大規模改修、時間短縮）が、現状において急務な課題であるとは言えない。また、仮に一部において、

その「必要性」があったとしても、今後の経営を左右する巨額な資金を投入してまで、「中央新幹線」を「超伝導リニア」で建設する必要性はない。他の手段においても、十分その「必要性」を克服することは可能である。「中央新幹線」及び「超伝導リニア」に固執する根拠を明らかにすること。

3. 膨大な資金が必要となる「リニア中央新幹線」を実現するためには、さらなる業務の効率化や低コスト化、賃金抑制が不可避となるのは明らかである。安全を脅かす効率化や、安全確保のための設備投資抑制は絶対認められない。社員の意欲を損なう労働条件改悪は、企業の発展にとってマイナス効果であると考ええる。見解を明らかにすること。

4. 「中央新幹線」を東海道新幹線のバイパスと位置付け、それを「伝導リニア」で実現すると表明しているが、「中央新幹線」は「全幹法」で決定されている通り、国の公共交通政策の中で検討、討論されるべきものである。それを一企業の経営陣の利害と思惑で、勝手にバイパスなどと決めつけ、そこに「超伝導リニア」を押し込もうとするやり方は、独善的かつ傲慢な姿勢である。見解を明らかにすること。

5. 想定されるルートは山梨、長野などの山岳地帯を通るものであり、利用可能なのは東京、名古屋に居住する旅客に限られ、東海道沿線の旅客は利用できない。東海道新幹線のバイパスとの位置付けに矛盾する。見解を明らかにすること。

6. 「リニア中央新幹線」の建設、運営資金をすべて自己負担でまかなうと言いつつ、なぜ「全幹法」の適用にこだわるのか。企業が全額自己負担で新たな鉄道事業をはじめようとするならば、あえて様々な制約や認可を必要とする「全幹法」の適用を求める必然性はないと考えるが、見解を明らかにすること。

7. 「リニア中央新幹線」の「必要性」の一つに東海道新幹線の輸送力の限界をあげて。現在、東海道新幹線は、毎時9本の「のぞみ」を導入し、最大で毎時15本の列車を運行している。しかし、輸送力は、あくまで需要（輸送量）との関係であり、高齢化・少子化が進む現実や、世界的な景気の後退など、厳しい経営環境を考えれば、需要の伸びは難しいと見なければならぬ。

事実、2008年度（平成20年度）の決算を見ると、東海道新幹線の「輸送人キロ」は、対前期比でマイナス4億9600万人キロ、マイナス1.1%となっており、会社自身も来期はさらに厳しい見通しを示している。いかなる根拠・将来展望から、「輸送力が限界だ」と結論づけたのか、その理由を明らかにすること。

8. 東海道新幹線が、開業して45年が経過しようとしており、改修が必要であることは十分認識している。改修といっても車両は順次新しい車両が投入されており、必要なのは、線路、道床、橋梁、トンネルなど地上設備であると考える。

大規模改修については、「全幹法」で、改修期間は平成30年～40年、費用総額は1兆971億円とし、平成14年から29年までの15年間で、5,000億円の改修引当金を積み立てることになっている。しかし、その後においても不足する約6,000億円が必要になる。この大規模改修工事の財源問題について、現時点どのように考えているのか見解を明らかにすること。

9. 大規模改修工事の期間は、約10年は必要だと言われている。しかし、代替交通手段は、「超伝導リニア」に限定する必要はなく、改修区間を限定し計画的な準備、周知の徹底を通じて、在来線の有効活用など手段はあると考えるが、見解を明らかにすること。

10. 東海道新幹線の買い取りによって生じた債務額は、平成3年度（1991年度）で5兆4,562億円で、その後、債務は縮減されたとは言え、平成20年度（2008年度）の期末決算では、まだ3兆1,776億円の長期債務が存在する。17年間で2兆2,786億円を縮減したことになり、逆に言えば、17年もかけて約2兆3,000億円しか返済していないのが現実である。

さらに、5月1日に開催した経営懇談会で、平成20年度における「長期債務の返済による支出額」は、3,531億円と説明したが、単年度の縮減額は825億円ではない。また、「新幹線の買い取りで発生した長期債務の返済は、平成28年度までに支払える見通しになっている」とも回答している。平成28年度とせば、あと8年しかないものであり、単純に比較して、17年間で2兆2,000億円を返済した企業が、8年間で3兆円あまりの返済が可能である根拠と展望を明らかにすること。

11. 4月24日、400億円の普通社債を発行したことに対し、5月1日に開催した経営協議会で、「そのすべてを長期債務の返済に当てる」と回答した。社債の発行残高は8,000億円となり、長期債務の返済のために、社債発行を繰り返すことは、借金の名目を変えたことに過ぎないと考える。見解を明らかにすること。

12. 絶対安全性、走行安定性、乗車中や乗降時の電磁波被害の完全防衛、省電力化など技術的課題、また異常時対応（地震、火災、停電等）、在来鉄道網との乗り換え利便性など、開業後における問題について、「リニア中央新幹線」運行を想定した、総合的な事柄に関する現時点の考え方について明らかにすること。

13. 沿線住民、地方自治体との協力関係、用地確保の問題、地域住民の要望や地域振興、鉄道のネットワーク、中間駅設置と駅舎建設費負担について見解を明らかにすること。

14. 建設の影響による自然破壊（国立公園、地下水脈、埋蔵文化財等）、異常出水・破砕帯等への対応、地震への対応、トンネル工事に伴う廃土処理ができるか見解を明らかにすること。

以上