

安全・建設費・需要・電磁波・環境・住民への説明等 リニア中央新幹線構想に申し入れ！

8月25日、本部はリニア中央新幹線構想に関する申し入れをしました。この間会社は、JR東海の申し入れに対し労使協議を一切おこなわず、始発駅を品川駅とするなど既成事実を積み上げています。危険な南アルプス、建設費の甘い見積、会社の財務体質、自然環境への影響、沿線自治体と地域住民への説明と理解が得られていないこと等9項目の問題点の申し入れをしてきました。

問題が解決できなければ計画中止を！

JR東海労申第9号
2010年8月25日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 山口 佳臣 殿

JR東海労働組合
中央執行委員長 潮上 利雄

*** 長期債務はまだ3.1兆円**
*** 深層崩壊の南アルプス**
*** 建設費の具体的根拠は**
*** 20万mmGの電磁波**

リニア中央新幹線構想に関する申し入れ

8月8日、マスコミ各社は「JR東海がリニア中央新幹線の始発駅をJR品川駅とする方針を固めた」と報道した。報道によれば、始発駅となる品川駅は「深さ数十メートルの地中に長さ約1kmの空間を掘ってつくる案などが検討されている」。JR名古屋駅では、トラブルなどでリニアの運行が休止した場合に、利用客が東海道新幹線のホームに10分程度で移動できる設計を検討。品川駅についても同様の設計にする可能性がある」とJR東海の考えを報じている。

また、国土交通省は8月11日、岩盤ごと山の斜面が崩壊する「深層崩壊」について危険度地図を発表した。これによればリニア中央新幹線の建設候補地である南アルプス一帯は危険度が「特に高い」とされている。

この間JR東海労は、2007年12月にリニア中央新幹線構想が発表されて以降、3.1兆円にもおよぶ長期債務がある中で無謀な計画であり、会社の経営破綻への危機、脆弱な地盤を貫通する長大トンネルなどの安全や、リニア建設による生態系への影響など環境に与える問題、電磁波が人体に与える影響などを問題として、リニア中央新幹線構想に反対の意思を明確にしてきたところである。また沿線自治体や住民の理解も得られていないことから、この構想を見直し中止すべきと考える。

これに対し会社は、リニア中央新幹線構想について、労働組合に対して一方的な説明に終始し、JR東海労が申し入れた内容については一切労使協議を行っていない。会社は労働組合に対して、リニア中央新幹線構想の進捗状況や、今回の「始発駅は品川」という方針などを労働組合に説明し協議する責任があると考え、

よって以下の通り申し入れるので誠意を持って労使協議に応じることを。

記

1. JR東海労がこの間行ったリニア中央新幹線構想に関する申し入れに対し、会社は労使協議を一切行っていない。その理由を明らかにするとともに、今後、労使協議を行う意思があるのか明らかにすること。
2. 現段階における、実験線を含むリニア中央新幹線構想の具体的な計画を明らかにすること。また計画の変更や方針はマスコミに発表する前に労働

**会社は直ちに
協議を開催せよ！**

以上

- 組合に説明、協議をすること。
3. 長期債務の具体的な返済計画、社債の発行および返済計画、リニア中央新幹線の建設費の具体的な調達方法と返済計画を明らかにすること
 4. リニア中央新幹線の建設費を東京～名古屋で5.1兆円、名古屋～新大阪で3.44兆円としているが、大深度地下、トンネル、高架、駅施設など及び車両についての個々の具体的費用および試算の根拠を明らかにすること。
 5. リニア中央新幹線の建設予定ルートには、大半が大深度の地下を通り、また、中央構造線、糸魚川-静岡構造線などの活断層や地盤の脆弱な場所を横断する。地震や火災、土砂災害時の安全を確保できるとする根拠と具体的な安全対策を明らかにすること。また国土交通省が発表した「深層崩壊」について、見解と具体的な安全対策を明らかにすること。
 6. 生態系に与える影響、トンネル工事による地下水など水源の枯渇の予測と対応について明らかにすること。
 7. リニア中央新幹線の車両や施設などから発生する電磁波は、車両の床面で20万mG（ミリガウス）、車庫で2万～5万mGといわれている。会社が世界保健機構（WHO）の基準を大きく下回っているという根拠を明らかにすること。
 8. 沿線自治体や住民への説明、議論経過を明らかにすると同時に、沿線自治体や住民の意見を考慮した対応を取ることを。
 9. 以上の問題や課題が解決できなければ、リニア中央新幹線構想の計画を中止すること。