

中央新幹線（東京都・名古屋市間）の環境影響評価準備書について経営協議会開催

リニア建設は大動脈の二重化のため！採算性は関係なし！

これでは会社が潰れる！

本部は、9月26日「中央新幹線（東京都・名古屋市間）の環境影響評価準備書について」経営協議会を開催しました。会社は「騒音・振動などは規制基準以下となると予測している。地下水・水資源・水質への影響は小さいと予測する。動物・植物・生態系への影響は全体として小さいと予測している」と環境影響評価準備書の説明をしましたが、多くの項目について「予測」という、極めて不明確な表現による説明でした。つまり、建設してみなければ環境への影響は分からないのです。

また、「中央新幹線独自で採算がとれるのか」との質問に対し、会社は「投資回収を目的にしていない。あくまでも大動脈の二重化が目的である」と回答しました。これでは、東海道新幹線の収益で約5兆1,000億円と予想されている中央新幹線の建設費も併せて返済していくため、経営に大きな負担がかかり、会社自体が潰れてしまいかねません。このような採算性を無視したリニア建設はあり得ないとし、本部はあらためてリニア中央新幹線建設を中止すべきと主張しました。

JR東海労の主な主張

- ◇東海道新幹線の輸送力の限界、東海道新幹線の老朽化及び地震対策、東京～関西圏の時間短縮を国民が望んでいる三つのリニア中央新幹線の建設理由はなくなった。リニア中央新幹線の建設は見直し中止すべきだ。
- ◇東京～名古屋間はトンネル区間が80%、記者会見で社長が述べたように「掘ってみなければ分からない」のが現状だ。工事期間延長は直接建設費用の拡大に直結する。
- ◇リニア中央新幹線の建設費を捻出していくために、社員の労働条件の切り下げや安全を無視した効率化は絶対にあってはならない。
- ◇リニア中央新幹線が2027年に名古屋まで開業したときは10%、45年に大阪まで開業すれば15%の収入の増大を見込んでいると会社見解を述べているが山田社長の「ペイなんか絶対しない。新幹線の利益の中で何とかまかなっていく」との発言は、会社が労使協議で回答した内容と全く反対のものである。採算性抜きの建設はJR東海の経済的破綻を意味する。
- ◇92回の説明会を開くが、住民の方々の協力なくしてリニア中央新幹線の建設はない。沿線住民は、国民全体に納得のいく説明が必要である。