

『リニア中央新幹線の着工認可に関する申し入れ』提出！

会社は着工認可にあたって労使協議を行うべきだ！

国土交通省は10月17日、リニア中央新幹線の着工について認可しました。認可にあたって太田国土交通大臣は、柘植社長に対して「地元との連携」「環境保全」「安全な施行」の3点を求めました。これはリニア建設について沿線自治体などから疑問や不満の声が噴出していること、残土処理や地下水など環境保全の問題が解決していないことについて、大臣自らが問いただしたといえます。

柘植社長は記者会見で、大臣が求めたことについて「これまでも相当数の説明会を開き十分に説明してきた」「より丁寧に説明を尽くす」と述べていますが、これまでの説明会の延長では沿線住民の疑問や不満は解消されないでしょう。

また社長は「一番の課題は5兆5千億円に上る総工費の削減」「収入を上げ、業務執行面でのコストを下げる」と述べています。これはリニア建設のためには労働条件の切り下げをさらに行うということです。

JR東海労は、リニア中央新幹線の着工が国土交通省によって認可されたことは経営面での大きな節目であり、労使でしっかりと協議することが必要と考えます。しかし会社は着工認可について、JR東海労に「お知らせ」として説明したに過ぎませんでした。この姿勢は労働組合軽視と言わざるを得ません。

JR東海労は会社の姿勢を許さず、リニア中央新幹線の着工認可に関して、労使協議を行うことなどを求めて申し入れを提出しました。

申し入れ内容

1. リニア中央新幹線の着工認可に関する労使協議を早急に開催すること。
2. 今後のリニア中央新幹線建設の具体的スケジュールを明らかにすること。
3. 太田国土交通大臣が着工認可にあたって会社に求めた「地元との連携」「環境保全」「安全な施行」の3点について、会社としての見解と具体的な取り組みを明らかにすること。
4. 柘植社長は着工認可にあたっての記者会見で、「業務執行面でのコストを下げていく」と発言しているが、これは社員の労働条件の切り下げにつながるものであり認めることはできない。社員の労働条件を悪化させるリニア中央新幹線計画を見直し、建設・着工を中止すること。
5. 会社は10月20日、「お知らせ」として「名古屋建設部及び中央新幹線工事事務所の新設について」を組合幹事に説明した。このような組織改正に関わることは、会社が労働組合へ具体的に説明し、労使で協議すること。