

〒143-0023 東京都大田区山王4-21-5
山王ハイツ101

TEL 03-5743-2562 FAX 2570
Eメール jrtoukairou@yahoo.co.jp

J R 東 海 労 働 組 合

発行人 淵上 利和
編集人 高山 浩

2012年
10月15日
第327号



http://www.geocities.jp/jrtoukairou/

リニア関連の申し入れと労使協議開催の有無

申入年月日	号	開催の有無
2008. 8. 1	3号	窓口回答
2009. 6. 30	2号	第1四半期決算経営協議会で回答
10. 30	16号	労使協議なし
2010. 3. 18	29号	労使協議なし
8. 25	9号	労使協議なし
2011. 3. 29	34号	東日本大震災の業務委員会として開催
7. 11	4号	労使協議なし
2012. 8. 8	10号	第10、14号と併せて業務委員会開催
9. 18	14号	

※労働協約等と併せた申し入れは除く

リニアの申し入れで初の業務委員会 見通しの甘さ、安全対策の不備等が露呈

建設理由は存在しない！ 直ちにリニア建設を中止せよ！

10月10日、「リニア中央新幹線建設に関する申し入れ」(申第10号)、「リニア中央新幹線建設に関する追加申し入れ」(申第14号)に対する業務委員会が開催されました。2008年8月1日にリニア中央新幹線に関する申し入れを行って以来、申し入れに対しての業務委員会の開催は初めてです。業務委員会には、会社より中央新幹線建設部谷口副長、首藤係長が説明員として出席しました(『業務速報』No.830参照)。

不誠実な態度に終始した会社

冒頭、会社から「社内に経営協議会等が開催されていないかのようだが、基本協約に則り進捗状況等を適宜説明してきている」と抗議を受けました。しかし、「経営協議会が会社からの一方的な説明しか行っていない。申し入れに対しては、対応していないのがこちらの

認識だ」と反論し、その議論は対立に終わりました。また、業務委員会は2時間を予定していましたが、会社の回答に1時間15分も費やし、約20分の時間延長をしたものの、十分な議論はできませんでした。会社見解は、需要、建

設費、安全対策、環境など、全てにおいて見通しが甘いとわざわざを得ません。また、それらの試算となる根拠も明確に答えず、交通政策審議会が了承したことを以て、試算の正当性を主張しました。更に、非開示データ、リニア技術に関する情報があり、全く不誠実な対応に終始しました。

曖昧な需要見通し

需要に関しては、会社は大阪開業の場合、1編成16両・定員10000人、1日平均2600本(1時間当たり上下16本)として、年間416億人キロと試算しています。平成23年度の東海道新幹線の輸送人キロは443億300万人キロで、東海道新幹線に匹敵する輸送人員を見込んでいます。しかし、東海道新幹線とリニア中央新幹線を比較すると、乗車定員、運転本数は、圧倒的に東海道

新幹線が優位です。リニアの試算値から乗車率を計算すると1列車当たり約8割になります(距離は営業キロで算出)。JR東海は、需要の試算について「少子高齢化で2035年には、リニア沿線都府県の産業人口(15〜64歳)は2010年との対比で17.3%減になる(グラフ参照)。人口減についてはどう考えているのか」と質問しました。会社は「需要はシェアで見ている。人口

減は考慮していない。経験則から算定した」と回答し、需要試算の曖昧さを暴露しました。会社は以上の試算をしつつ、「具体的なダイヤ等の詳細については、開

多すぎるシークレット

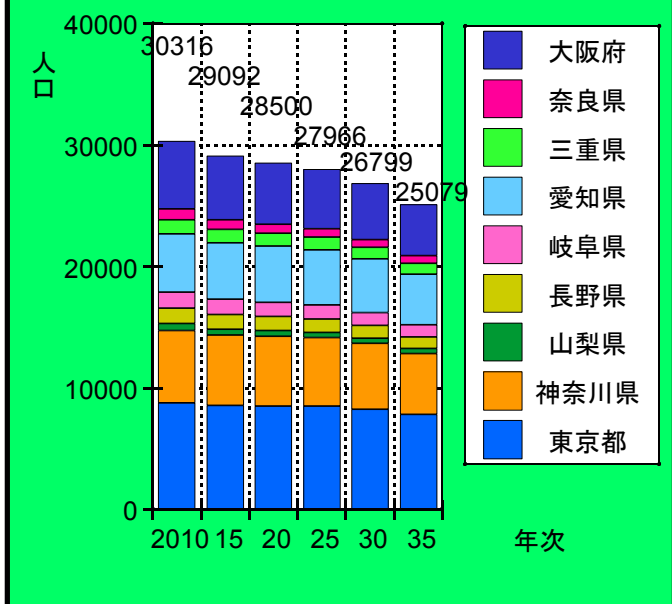
一方、東海道新幹線の東京・品川〜名古屋間の輸送人キロの解明など、非開示データとして会社は回答しませんでした。「なぜ非開示なのか」との質問に対しても、「非開示だから開示しない」と、回答ならざる回答の一点張りでした。会社は、

業時期の経済情勢や他の輸送機関の動向等を踏まえて開業が近づいた時点で決定する」との見解を示したことで、矛盾が浮き彫りになりました。

リニア名古屋開業で東海道新幹線からの移転は122億人キロと試算しています。東海道新幹線の区間別の輸送実績が明らかになると、リニア試算

の根拠が崩れるなどの都合が悪くなるとしか考えられません。非開示データや会社が回答しなかった項目は、前記の他、JR東海で消費する各部署の電力量・電力料金等、途中駅における通過列車の待避時間、各駅停車列車の運転時間等、変電所の設置箇所等で、リニア技術に関する情報で回答しなかった項目は、転てつ機の動作時間があげられます。[2面に続く]

リニア沿線都道府県人口の推移



国立社会保障・人口問題研究所のデータを基にグラフ化

権力による住民虐殺を二度と繰り返すな!

新幹線関西地本が「済州島4・3 慰霊の旅」開催



写真は 慰霊碑前

新幹線関西地本は9月20〜23日、韓国「済州島4・3事件 慰霊の旅」を新幹線地本、名古屋地

本、おろづるの会、家族、JR貨物労組、シーサー会の仲間を含め総勢33名で開催しました。済州島は朝鮮半島の南端から約90km、日本から最短距離は180kmの地点に浮かぶ沖繩諸島よりやや小さい火山島です。島全体が溶岩層に覆われ米の生産には不向きで、主な産業は、観光やミカン、タマネギ、ニンニク等の畑作、牧畜、漁業などです。日常的に強風にさらされ、台風や低気圧がよく通過する島です。「済州島4・3事件」は、1948年4月3日、在朝鮮アメリカ陸軍司令部軍政府支配下にある南朝鮮(現韓国)の済州島で起きました。1945年の解放後、朝鮮半島は米ソ分割占領下に置か

れ、済州島にも米軍の占領地が及んでいました。米ソの話し合いが決裂し、便宜的な分割占領が恒久的な南北分断へと向かう中で起きた悲劇です。島民の蜂起に伴い、南朝鮮国防警備隊、韓国軍、韓国警察、朝鮮半島本土の右翼青年団などが1954年9月21日までの期間に引き起こした一連の島民虐殺事件です。済州島の村々がほとんど焼き尽くされました。この血生臭い弾圧に投入された警察、軍、右翼団体は、既に植民地期に日本が作り育てた機構や人員を引き継ぐ存在でありました。研修団一行は、現地のガイド(通訳)2人(宋さん、金さん)、現地済州島4・3事件説明員

た、岩手県の宮古市、山田町、大槌町、釜石市の仮設住宅を訪問し被災者の生の声をお聞きし、考えた事を報告します。現地地で実情を確認した私の実感は、政府が言う「被災地に寄り添った支援」は残念ながら実現できていないということでした。例えば「水道管が風雪にさらされ凍結する。町に言う」と県の仕事。県に言えば町の仕事と言う。何とかしてほしい」という事例。私が国会に戻り監督官庁に問い合わせれば、「基本的に県の管轄。年度末までに対策するよう指導する」と答弁。「3月までとは、もう一冬凍るのを我慢しろ」というこ

（高さん）の3人を含めてバス2台に分乗し、この島で起きた数多くの虐殺になった場所、慰霊の聖地、記念館、済州4・3平和公園、失われた村、日本軍飛行場(格納庫)・弾薬庫跡地等を慰霊する事が出来ました。更に、済州島で問題になっている韓国海軍基地建設地や反対闘争を繰り広げている仲間とも連帯・交流が出来ました。行程の間には、済州島の世界自然遺産や観光地を巡り、地元の韓国料理を堪能することが出来ま

した。この地に立って自分の目で見て、聞いて、話して、過去に起きた歴史を振り返り、この現代の平和の取り組みへと活かさなければならぬことを、参加者全体で確認しました。(多田一夫通信員)

安全意識の欠如

安全問題では主に2点について議論しました。1つは、地震により活断層を境界にどちらかが沈下又は隆起した場合、地中を通るリニアのトンネルが地盤もろとも変動し、真つ二つになるのではないかとというのが組合の主張です。

それに對し会社は、「最短距離で横断する。専門家が最新の知見を活かして補強する。適切な工法を採用し建設するため、絶対に真つ二つにはなら

崩れ去るリニア建設理由

会社はリニア中央新幹線の自社負担建設を発表した時点では、理由としてあげられていたのが、①東海道新幹線の輸送力限界、②東海地震や東海道新幹線の大規模改修に

伴うバイパス機能、③速達性向上です。昨年、①については取り下げました。今業務委員会では、東海道新幹線の大規模改修を2018年から2027年までに行うことを

に例を見ない長大トンネルからの脱出は、慎重に検討しなければなりません。しかし会社は、乗務員を何人乗せるかも決めていないのが現実です。このことは、安全に対する基本姿勢が全く欠如していることの表れです。

以上のように、会社の見解・主張は、全く理解が得られる内容ではありません。曖昧さ、杜撰さが浮き彫りとなったリニア中央新幹線建設は、会社の経営破綻に着実に近づいていると言わしかありません。本部は、「直ちに建設の中止を求め、業務委員会を終了しました。」

そして、今回訪問した被災地でも、多くの被災者から「鉄道を復活してほしい!」という切実な声が寄せられた。被災地の皆様そして組合の仲間と連携し、引き続き全精力を傾注して取り組むことを約束します。タイトな日程にも関わらず、被災地の実情が把握できるように様々のご配慮いただいた盛岡地本釜石支部の仲間のご協力に、心より感謝申し上げます。



田城議員 べんり

本紙326号で約束した、岩手県の宮古市、山田町、大槌町、釜石市の仮設住宅を訪問し被災者の生の声をお聞きし、考えた事を報告します。現地地で実情を確認した私の実感は、政府が言う「被災地に寄り添った支援」は残念ながら実現できていないということでした。例えば「水道管が風雪にさらされ凍結する。町に言う」と県の仕事。県に言えば町の仕事と言う。何とかしてほしい」という事例。私が国会に戻り監督官庁に問い合わせれば、「基本的に県の管轄。年度末までに対策するよう指導する」と答弁。「3月までとは、もう一冬凍るのを我慢しろ」というこ

とか?それが、寄り添った支援なのか!」と私は憤りを覚えました。ある町役場からは、「国の指導もあり、仮設住宅の数を精査し被災者数きつちりの予算で建設。しかし、1年が経ち町外避難していた町民が仮設でも町に戻りたいという希望が多い。国に増設の予算を求めたが、もう予算はないときっぱり言われた」と。物の見事な縦割りの官僚行政です。仮設住宅予算は無いと強弁しているが、復興予算全体では未執行で6兆円も余っているのです。被災者の為に臨機応変の対応が出来てこそ、「被災者に寄り添った支援」と言えるのではないのでしょうか。

私は、昨年10月の参議院東日本大震災復興特別委員会にて「復興庁の設立が決まった。課題は明確だ、①現場との乖離を解消し被災地に則した支援の実現。②スピード感の欠如の解消の2点である。官僚の縦割り行政の弊害で被災地の復興は大きく左右される」と質しました。復興大臣は、「大

丈夫。各省から優秀なスタッフを集め、復興庁が各省の上に立ちリードし、現地のニーズに合った支援をしていく」という主旨の答弁をされました。私の責務は、被災地の悲痛な叫びを政府に責任を持って届け問い質すことです。また、あらゆる機会を使って政府から納得のいく回答・解決策を引き出すよう取り組むことです。今後も復興特別委員会等で、文字通りの「被災地に寄り添った支援の実現」に向けて頑張ります。