

2020年
7月1日
第429号



JR東海労



http://jrtoukairou.sakura.ne.jp/

〒100-0005 東京都千代田区丸の内3-6-5

TEL 03-3201-0350 FAX 3201-0351

Eメール jrtoukairou@yahoo.co.jp

JR東海労働組合

発行人 木下 和樹
編集人 高山 浩

破綻したリニアの必要性 静岡県知事とのトップ会談

リニア中央新幹線について新聞各社は、6月26日に行った静岡県川勝知事とJR東海金子社長のトップ会談を報道しました。「2027年開業延期」「知事、JR社長物別れ」などの見出しが、紙面を飾りました。本紙では、トップ会談の内容を基に、リニア中央新幹線の在り方について問題提起します。

2011年5月12日に開催された、第20回国土交通省交通政策審議会・中央新幹線小委員会での最終答申が出され、パブリックコメントの結果が報告されました。総数888件中、「中央新幹線を早期に整備すべき」はわずか16件に止まり、「中央新幹線の整備に反対、計画を中止又は再検討すべき」という意見が648件にも及びました。同委員会の委員長を務めた東京大学大学院家田仁教授は、リニア計画ありきの姿勢を貫き、パブリックコメントに寄せられた多くの意見を無視しました。この動向が、現在の大井川の流量減少問題を蔑ろにしてきたことは言

うまでもありません。太田昭宏国土交通大臣(当時)は2014年10月17日、「沿線住民への説明などを重視し、理解を得なければならぬ」としつつも、JR東海が申請していたリニア中央新幹線建設を認可しました。しかし、沿線住民への説明は、形式的でありアリバイづくりのためであることが、沿線住民から寄せられた多くの意見でした。一方、環境影響評価(アセスメント)については、「JR東海のデータが不足している。根拠が示されていない」などの意見に象徴されるように、杜撰さが明るみに出ました。大井川の問題もその1つです。そのため、国交省は専門家会議を設置し、その初会合が今年4月27日に開催されました。

会議の中で金子社長は「南アルプスの環境が重要であるからといって、あまりに高い要求を課して、それが達成できなければ、中央新幹線の着工も認められない」というのは、法律の趣旨に反する

川勝知事は「リニアも国策だが、環境を守るのも国策だ。大井川の水は流域市町60万人の『命の水』だ。湧水が頻繁に起こっている」と、水の重要性を訴えました。金子社長は「流域市町から大変厳しい意見が多かった。水の問題をおろそかにするつもりはない」と表明しました。

金子社長は「どこまでが準備工事で、どこまでが本体工事なのかを意味づけするのは難しい。トンネルを掘るか掘らないかで理解してもらいたい。なし崩しでトンネルの掘削を始めるつもりはない。国の有識者会議で方向性が出たら、素早く次のステップに行ける準備だけはしたい」と発言しました。川勝知事は「県の有識者会議に持ち帰

り、地元の人に説明して分かってもらえることが次のステップになる」と、地元住民第一の姿勢を見せました。金子社長の発言は、2027年開業のために、とにかく協定を結びたいという意思があらさまで、これまで地元住民への説明がおろそかであったことを暴露したことになります。そもそも、リニアを通すための工事

に、準備と本体とを区別することが間違いだと考えます。

2027年開業が難しくなっている理由

川勝知事は「金子社長は静岡県が2027年開業の足を引っ張っているかのごとき発言を繰り返している」と、金子社長に真意を尋ねました。金子社長は「2027年に向かっての一番最初の締め切りが来るという切迫感から、ぜひ早く着手をしたい」ということで、静岡のことは早く着手ができないだろうか」と申し上げているだけだ」と否定しました。

湧水の全量戻しが技術的にできない場合

1980年代、大井川では、塩郷ダムの完成と同時に下流の水が枯渇し、住民が「水返せ運動」を展開した歴史があります。リニア工事は、ダム工事とは比較にならないほど大規模であり、大量の水が枯渇することは懸念されていることです。

川勝知事は「技術的にできないことがあり得る。極めて難しい課題に直面している」と、水問題の核心を質問しました。金子社長は「なかなか考えにくい。乗り越える技術はあるのではないのか。ダメだったらという問いかけには答えられない」と返答しました。

これこそ、無責任な回

答だといえます。毎秒2トンの水が流出する、全量を戻すと示したのはJR東海です。戻すための方法、設備、技術などを示さないからこそ、質問するのです。「乗り越える技術はあるのではないのか」ということは、技術が確立できていない証左でもあり、仮定の話をして

いるのと同じです。「ダメだったら」という問いかけには答えられない」と、労使協議でも繰り返ししてきたように、仮定の質問は答えられないという姿勢は、ダメだった場合は責任を取れないということ

【2面に続く】

30日以上乗務無しの職務手当 退職前の支給は当たり前 一方で自宅勤務は不支給という矛盾

今年度、退職のため年休消化で30日以上乗務しなかった組合員に対し、職務手当の不支給や支給後に戻入されるという事態が発生しました。大阪運輸所分会組合員が、これは問題として、4月30日に苦情申告を行いました。

東京第一運輸所の総務科は「一般的に年休を使って30日以上休んだら職務手当は支給されるのか」との社員の質問に対し「自己の都合で休むのだから支給しない」と答えています。これは年休で休む社員に不利益を与えることになり、年休は労働者の権利であ

り、希望した時季に取得(休む)ことが原則です。会社は6月19日、賃金規程105条の20・4項(職務手当の支給方法)の解釈について、本部窓口に通告してきました。この条項の解釈として「定年退職により、年休消化等のために30日以上休んだ場合でも、職務手当は支給される」と示してきました。また、会社から「定年退職により、30日以上年休を取得したJR東海労働組合員がいる。会社(職場)から本人へ連絡し説明する」とも言われました。傷病により仕事ができないことと、年休を使っ

て休むことは全く関係のないことであり、あえてこの条項を解釈する程のことではありません。他方、新幹線乗務員の自宅勤務について、「支給が原則だが30日以上継続する場合は職務手当を支給しない」としていません。自宅勤務は自己の都合ではなく、会社の都合による命令です。傷病でもありません。運転適正検査や睡眠検査の結果で乗務できない場合は、職務手当は支給されません。これと大いに矛盾しています。「新しい人事・賃金制度等」の見直しに関する団体交渉において、会社から30日以上その職に従事しない場合は職務手当は不支給という提案は一切受けていません。本部は4月30日、『申

第35号』として申し入れを行いました。30日以上継続する自宅勤務について会社は、「今回の取り扱いは賃金規程で規定されているものであり、これを撤回する考えはない」と、恣意的解釈の回答を行いました。【賃金規程第105条の20・4項とは】傷病等により30日以上引き続いてその職に従事しない場合(ただし、運転に關係のある業務に従事する社員が、厚生規程(平成2年10月社通達第33号)に定める医学適性検査若しくは睡眠検査又は運動關係業務適正検査取扱細則(平成2年10月安通達第4号)に規定する運動適性検査の結果、当該業務に従事できない場合を除く。)その期間の職務手当は支給しない。

半休申請に理由は必要なし! 当然の回答を本社が示す

新型コロナウイルス感染症の影響で、東海道新幹線では一部の定期列車まで運休列車が発生し、乗務員など自宅日勤の勤務が発生しました。本来、乗務員勤務では半休申請をすることは不可能ですが、自宅日勤であれば半休を取得して、実質的は何ら問題はありません。現に、半休

を申請し、取得している乗務員職場があります。その半休を取得するとき、具体的な理由は記入していません。現在、年次有給休暇申請用紙にも取得理由の記入は任意になっていません。しかし、半休の申請方の問い合わせに対し、管理者から「半休を申請するならば具体的な理由が必要だ」と言われた職場があります。この件に関して、社員の間で不平・不満が起きていることから、本部は本社に問い合わせを行いました。6月19日、本社から「年次有給休暇の申請と同じであり、半休を取得するのに理由は必要ない」という回答を引き出しました。ただし会社は、「本来は、乗務員勤務に半休

有給で課題提出はやめろ! サービックに緊急申し入れ!

新幹線関西地本は6月18日、関西新幹線サービックに緊急申し入れを行いました。第一事業所では「自宅待機を命じられた社員等について、有給休暇として取り扱う」としつつ、課題の提出を課しました。地本は、有給休暇に課題提出を課することを問題にしました。サービックとの団体交渉が6月4日に開催され、地本は第一事業所の竹腰所長と山崎係長の恣意的な思考による「自宅待機外し」が行われていることを問題にしました。竹腰所長は「課題を提出しない人には自宅待機をさせるな」、山崎係長は「自宅待機でやるべきことをやっていないから別の人に自宅待機をさせる」と言っていることから、両者の「自宅待

金子社長は「一番の目的は、日本経済の大きな役割を果たす東海道新幹線のバイパスをつくること。地震、降雨災害の抜本的対策になる」と、リアの必要性を訴えました。しかし、川勝知事は「スーパーメガリージョンという世界屈指の大都市をつくる構想自体が、新型コロナウイルスの状況下では時代遅れ。今後のビジネスモデルがどうなるか。オンラインの方がリアより速い。新しい時代に即応した形にしないといけない」と、リアの必要性を否定しました。そもそもバイパスは、

需要があつて成り立つものではない。山田社長(当時)の「リアはペイしない」と発言に見られるように、コロナ過以前から経営が成り立たないことが指摘されていきました。川勝知

事への発言には先見性、説得力があります。2013年2月に、米国で展開するリアを「日米同盟強化の象徴の一つにした」と表明したのが葛西名誉会長です。つまり、リアは葛西名誉会長の野望といえるものです。

大に経営への影響に關する申し入れ」(『申第37号』)でリア建設の中止を申し入れました。が、会社はリア推進の姿勢を変えることはありません。JR東海労は、あらためて、リア建設の中止を会社に迫りま

以上をまとめること、リア建設の必要性は全くありません。それどころか、建設によって、大井川の枯渇、JR東海の経営破綻などを引き起こすリスクが高いことが証明されました。JR東海労は、5月25日に「新型コロナウイルス感染症拡

追及しました。しかし、本社は「第三者を経由して聞いたことには回答できない」という対応でした。団体交渉以降18日に至るまで「自宅待機外し」は続いているため、極めて許しがたい事態であるとして、地本は以下のように緊急申し入れを行いました。

1. ただちに特定の人に対する自宅待機外しを解消すること。
2. 第一事業所だけがやらせている「課題の提出」をやめること。
3. 6月24日までに労使協議の場を設定すること。
4. 第一事業所の竹腰所長と山崎係長の「自宅待機外し」の言動等について、事態を把握し、謝罪させること。

リア整備の意義

以上をまとめること、リア建設の必要性は全くありません。それどころか、建設によって、大井川の枯渇、JR東海の経営破綻などを引き起こすリスクが高いことが証明されました。JR東海労は、5月25日に「新型コロナウイルス感染症拡

リア工事は直ちに中止を!

以上をまとめること、リア建設の必要性は全くありません。それどころか、建設によって、大井川の枯渇、JR東海の経営破綻などを引き起こすリスクが高いことが証明されました。JR東海労は、5月25日に「新型コロナウイルス感染症拡

以上をまとめること、リア建設の必要性は全くありません。それどころか、建設によって、大井川の枯渇、JR東海の経営破綻などを引き起こすリスクが高いことが証明されました。JR東海労は、5月25日に「新型コロナウイルス感染症拡

以上をまとめること、リア建設の必要性は全くありません。それどころか、建設によって、大井川の枯渇、JR東海の経営破綻などを引き起こすリスクが高いことが証明されました。JR東海労は、5月25日に「新型コロナウイルス感染症拡

以上をまとめること、リア建設の必要性は全くありません。それどころか、建設によって、大井川の枯渇、JR東海の経営破綻などを引き起こすリスクが高いことが証明されました。JR東海労は、5月25日に「新型コロナウイルス感染症拡

以上をまとめること、リア建設の必要性は全くありません。それどころか、建設によって、大井川の枯渇、JR東海の経営破綻などを引き起こすリスクが高いことが証明されました。JR東海労は、5月25日に「新型コロナウイルス感染症拡