

2021年  
6月1日  
第442号



# JR東海労



〒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 jrroukairou@yahoo.co.jp

JR東海労働組合  
発行人 木下 和樹  
編集人 高山 浩

http://jrroukairou.sakura.ne.jp/

建設中のトンネル工事現場(山梨県)



## リニア建設費1.5兆円増 経営破綻は確実だ！ 収入・需要予測が立たなくても建設続行

### リニア総工事費に関する経営協議会

本部は5月25日、「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」についての経営協議会を開催しました。

本部は、令和10年度の営業収益1兆5,300億円としている根拠として、最高益を上げた平成30年度から5%程度増えたと見込んでいます。また、本間に実現可能な幹線と東海道新幹線の需要予測を明らかにすることを求めました。

会社は、「令和3年度で66%、その後徐々に回復し令和10年度までに100%になると想定し、資金の累計額が総工事費を上回る翌年以降は、需要が5%上回ると想定した」と回答しました。また、「回復の見通しは、ワクチン接種が進み、治療の知見が蓄積されれば、早いペースで運輸収入が回復していくと考えている。リーマンショック発生後の運輸収入の回復ペースを参考とし、フレワークやリモートや新しい働き方などがある程度残ることを考慮した。合理的な見積もりである」と見解を示しました。

5%増について、会社は「東海道新幹線沿線は将来的にも、産業・文化の中核として日本経済を牽引し続けることには変

わりはないし、日本の総人口が減少するのと同じようには減少しないと考えている。リニア開業による時間短縮効果が満たされるので、飛躍的に利便性が向上する。人の交流でビジネスチャンスが日本社会全体に広まる。想定する5%は可能だ」と回答しました。

本部は「会社が言うことは非現実的だ。だから建設を中止すべきだ。2018年の最高益の時の収入が1兆4,648億円、今回会社の見積りは2028年で1兆5,300億円だが、組合の認識では、こんなには稼ぐことが無理だ。この見込みが誤りだ。情勢が変わるのだ。人口は減るし、リモートが進む。こういう状況で1兆5,300億円は稼げない」と反論しました。

また、本部は「3兆円の財投を10年かけて3,000億円ずつ返済しなければならぬ時期が来る。令和10年度の営業収益1兆5,300億円よりも余分に3,000億円ずつ収益を上げなければならぬ。そうすると、営業費そのものだけでも1兆6,000億円越え、約2兆円の営業収益がないと大変な事態になる」と追及しました。この質問に対し、会社

は「5,000億円を3回、7,500億円を2回、令和37年度の11月か政投融資の返済をしながらはならない。まさに、その時期に返済するためのお金を確保するため、新幹線と中央新幹線で稼いで貯めなければならぬ。それでも足りないの調達、いわゆる借り換えをしなければならぬ」と回答しました。

本部は、大阪開業予定の翌年である2038年の収入見込みについて質問したところ、会社は「まだ試算していません。工費がどのくらいかまだ分からないし、中央新幹線の運賃・料金に関しては流動的などところがある」と、未確定であることを明らかにしました。

続いて、リニア建設とセットになる業務改善についての議論を開始し始めたところ、会社は「何もせずに、今まで通り、漫然と仕事をすると、想定した収入が稼げ出せると思うのはよろしくない」と、社員が怠慢しているかのような暴言を吐きました。本部は「現場で働いている社員をバカにしているのか」と抗議しましたが、会社は暴言を撤回しませんでした。

その次に本部は、資金調達が発生する時期の見込みについて質問しました。会社は「今後の稼ぎによる。新幹線を中心とした運輸収入がどのようになるのか、工費がどのようになるのか、現段階で上げられない。当面は2兆円弱ある財政投融資の資金を優先的に充当していく」と回答したため、本部は「財政投融資はあと2兆円しかない。約4,600億円とか毎年積み上げれば、4年でなくなる金額だ」と追及しました。しかし、会社は「一刻も早く収入の確保を進めなければならぬ」としか回答することができませんでした。

そして、本部は「会社は経営危機になるのではなか」という認識はあるのか。リニアを計画した当時は需要・収入予測は出している。新たに1.5兆円増えたことを踏まえ、需要・収入予測は出さなければならぬのではないのか」と、追及しました。しかし、会社は「1.5兆円というものは名古屋までであり、名古屋以西はルートも決まっていない、アクセスメントもやっていない中で、どうなるのかというものは分からない。運賃・料金の設定よって決まってくるので、試算は示すことはできない」と、無責任な見解を示しました。

以上のように会社は、収入・需要予測や資金調達計画、長期債務の返済計画などについて、具体的な数値を示すことができませんでした。



# 空白勤務は違法だ！ 大運分会3名が提訴！

大阪運輸所分会の西三喜夫さん、下茂春美さん、前田稔さんは5月24日、会社が労基法や就業規則の定めを反する不法行為により、勤務指定表で一日の日を空白にされ、「人たるに値する生活を営むため必要を充たすべき」という損害を被ったとして、会社を相手取り不法行為の是正と損害賠償を求め、大阪地裁に提訴しました。以下、提訴内容の趣旨です。



使用者たる被告は、原告ら社員に対し、憲法第25条で定められた「すべての国民は、健康で文化的な最低限の生活を営む権利を有する」を踏まえて労働基準法第1章第1条に謳われている「労働条件は、労働者が人たるに値する生活を営むための必要を充たすべきもの

でなければならぬ」との定めを保障する必要がある。

とところが被告は、労基法第1章第1条を大前提として具体的労働条件を明示する規定として被告自身が定めている就業規則第55条を遵守し、原告ら社員に対し毎月25日までに翌月分の勤務指定(具体的労働条件)を明示する必要があるにもかかわらず、勤務日5日前まで具体的労働条件を明示しない違法行為を行っていた。そして今日まで依然としてこの違法行為を行いつづけている。

## 規程の訂正時間で大運分会が労基署に相談！ 労基署が調査に動く！

この間、JR東海労は規程類等の訂正について、自己の時間で訂正した場合超勤扱いとするか、訓練時間内で行うべきであると訴えてきました。この闘いは、静岡地本組合員に続き、大阪運輸所分会組合員も規程の訂正時間に要した時間を超勤申請し、これを拒否した会社に対して苦情申告を行いました。また、労働協約・協定改訂の団体交渉や地方の業務委員会でも議

論してきました。しかし、会社は「規程類等の訂正は手待ち時間で行える」と主張し、超勤請求を拒否しました。この超勤未払い問題に対し、大阪運輸所分会は淀川労基署に相談しました。労基署は、組合の訴えに対し「事実であれば、超勤は当然払わなければならない」と回答しました。

## 直ちにリニア建設の中止を！ リニア訴訟更新弁論

「ストップ・リニア！訴訟」第19回口頭弁論(更新弁論)が5月11日、東京地裁で行われました。傍聴券獲得の取り組みに、JR東海労組合員も駆けつけました。

原告の天野さん(リニア新幹線を考える東京・梶ヶ谷、犬蔵の非常口周

辺を除くルート上はボーリングはしていない。本来すべきルート上の住宅の家屋調査もしない。JR東海は事業説明会で、シールド工法は実績のある工法で、地盤沈下や、騒音や振動被害は、心配はないと説明したが、外環道の被害で根拠はなくなつた。地下のトンネルで土地家屋の価格が下がる心配に、相場による変動、法律論、風評被害など見解を示したが、外環道の被害は不動産取引に影響を与えている。川崎市の水道水は相模川、酒匂川を水源とし2本の導水隧道により供給される。リニアのトンネルは導水隧道と近接・交差する。地盤・地質や工事施工のミスで導水隧道が破損すれば150万川崎市国民の飲料水が断たれる。国交大臣の2度の工事認可と大深度使用の認可への異議申し立てに、国交省は未だに決裁をしない。沿線住民の生活環境に重大な被害をもたらすリニアの工事認可の取り消しを強く要請する」と訴えました。

また、関島弁護士は「リニアはネットワーク性、営業の健全性の欠如、環境影響の調査と保全対策が不十分の問題があり、認可は全幹法と鉄道事業法と環境影響評価法に違反している。コロナ禍で東海道新幹線の乗客激減によりJR東海は2,0

15億円の赤字転落。一方で、リニアの工事費を3,800億円を投入。厳しい財政状況に追い込まれることは明らか。更に名古屋までの工費が1,5兆億円増大。今後の増大も確実。JR東海が倒産、財投3兆円が返済不能になる恐れがある。残土運搬車両の運行による被害について、環境影響評価では残土の運搬経路、運行頻度など明示されていないので、原告が被害を受ける地域に居住するか認定できないので、適格がないとした。残土の処分地、運搬経路等を明示しなかった環境影響評価手続きの違法性を主張したのは原告である。不十分な環境影響評価を認め工事を認可した国交省を批判すべき裁判所が、その瑕疵を原告適格を否定する根拠とする判決には矛盾がある」と意見陳述を行いました。

## 日勤教育中の仲間と連絡するな？ JR東海労は「人間関係からの切り離し」を許さず、労働組合として当たり前の闘いをします！

5月16日、運転士が走行中にも関わらずトイレに行くため、約3分間運転台を離れたことは皆さんご存知のことと思います。

現在、当該運転士および関係した車掌長に対し、会社による日勤教育が行われている模様ですが、最近、乗務員間の会話で「彼らに連絡するな」という言葉が聞こえてきました。これは誰の指示で行われているのでしょうか？なぜ彼らに連絡をしてはいけないのでしょうか？まさか会社が指示しているのでしょうか？ちなみに、このような人間関係からの切り離しは、厚生労働省から