

NO! リニア

No. 39

2011年 3月 4日

JR東海労働組合
リニア反対プロジェクト

第16回 国土交通省交通政策審議会・中央新幹線小委員会開催 利便性の向上、コスト低減について議論!

2月28日、国土交通省交通政策審議会・中央新幹線小委員会は16回目の会議を開催しました。今回は「中間とりまとめ」の付帯意見の内、①中央新幹線の整備効果拡大のための駅及び周辺の整備について、②コスト低減等への取り組みについて議論されました。

国土交通省から、一つ目の課題「駅及び周辺の整備」について、「中央新幹線に超電導リニア走行方式を採用する場合、その超高速特性を活かすためには、駅の設置数を最小限に留めることが重要。このため、駅のアクセス圏を格段に拡大することが重要。」とした上で、国内外での鉄道駅と高速道路の結節や駅前駐車場の整備、同一ホームでの乗り換えなど利便性の向上が求められるとの説明がありましたが、成功例ばかりの説明で、「ストロー現象」のように街が衰退する失敗例の説明はありませんでした。各委員からは「説明は地上駅の例が多いが地下駅にした場合はどうなるのか」「駅と地域の関係を早く地元で検討するべき」との意見も出されました。

二つ目の「コスト低減」については、ガイドウェイや車両の開発でコスト低減を図っていることなどが説明され、中でも超電導磁石の励磁下での車両検査では、センサーやカメラを使った遠隔検査を行うことを検討していると説明があり、徹底した効率化の下に車両の検査が行われることが明らかになりました。またメンテナンスにかかる費用は新幹線よりも高額になることも説明されました。

委員からの「中央新幹線に係わる要員はどうなるのか？」との質問にJR東海の白國常務は「現在山梨実験線では100名が働いており、この人たちが核になる。新規採用もあるが、社員の転換も難しいことではない」と答えました。

中央新幹線建設・経営でのコスト低減は重要なことですが、逆に言えばコストを切り詰めなければ建設も経営も進まないということです。これらはJR東海で働く私たちにとって重大な問題です。リニアのために社員の労働条件が切り下げられることがあってはならないのです。

中央新幹線建設は未解決の問題が山積していますが、今後年度内には最終答申が公表される予定です。3月27日には名古屋でシンポジウム「リニア中央新幹線は必要か？」も開催されます。この問題を広く訴えるためにも、参加を呼びかけましょう。

リニアの建設・経営はコスト低減が必要?