

NO! リニア

No. 5 1

2012年4月22日

JR東海労働組合
リニア反対プロジェクト

「JR東海の自主性を十分に担保せよ」 会社に成り代わってJR連合が国会議員にアピール

JR連合は、『2012年 交通重点政策』なる冊子を発行し、4月19日頃、これを国会議員に大量配布しました。聞くとところによると、名刺すら置いていかない人がいたということです。

この冊子の中に、「リニア中央新幹線計画について」の項目があり、まさにJR東海の主張と思えるような内容がそのまま記載されています。

第1は「東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し、日本の経済社会全体に大きな波及効果がある」と主張しています。経済効果の中身は具体的に何でしょうか？しっかり検証した結果で物を言っているのでしょうか？JR連合が、建設費の検証、採算性、将来の人口問題などを検証したということは全く聞きません。便利さを売り物にしたアクアラインは、1日1億円もの赤字を出しています。

第2は「建設にあたっては、上場企業であるJR東海の経営自主性を十分に担保することに留意しなければなりません。用地買収や沿線地域の合意形成など、国および地方公共団体等の公共がなすべき重要な役割も存在します。公共が積極的に公共の役割を發揮することが求められます」と主張しています。早い話が「リニアは公共のためにつくるのだから、JR東海の言い分を聞いて、建設や用地買収に協力しなければならない」ということです。何という暴論でしょうか。

もうここまで来ると、御用組合をはるかに通り越してしまったのです。誰が見ても経営破綻の危機となるリニア中央新幹線、原発事故と同じ道を歩もうとしています。JR連合指導部よ、経営破綻になったときは、あなたたちにも重大な責任があることを肝に銘ずるべきです。

これが労働組合の主張なのか！

2012年

交通重点政策

産に対する税務上の減免措置を行うこと

(4) 中央新幹線リニア計画について

東海道新幹線は日本の大動脈輸送を担い社会・経済の発展に寄与してきました。その東海道新幹線も開業47年を経過し、懸念されている将来の種年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えをしなければなりません。このため、その役割を代替するバイパスとして自己負担による路線建設を前提に、JR東海が開発してきた超電導リニアによる東海道新幹線バイパスを実現し、東海道新幹線と一体的に経営していくことが必要です。超電導リニアによる中央新幹線の実現は、東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し、日本の経済社会全体に大きな波及効果があると考えます。

現在JR東海は環境アセスメントを行い2014年度には工事を始める予定です。中央新幹線リニアは、確実に計画から着工へと進んでいきます。現在沿線自治体との協議、調整が重要となりますが、建設にあたっては、上場企業であるJR東海の経営自主性を十分に担保することに留意しなければなりません。また、用地買収や沿線地域の合意形成など、国および地方公共団体等の公共がなすべき重要な役割も存在します。公共が積極的に公共の役割を發揮することが求められます。