

平成29年度運営方針経営協議会開催  
**国鉄改革30年、JR各社の経営状況格差解消、  
公共交通の維持発展に尽力せよ！  
ベアは基本給に一律配分せよ！  
リニア中央新幹線建設は中止すること！  
申し入れに応じて団交を開催せよ！**

本部は、3月27日「平成29年度運営方針」の経営協議会を開催しました。最初に会社側から運営方針と「平成29年度重点施策と関連設備投資について」の説明があり、続いて本部から質問しました。

運営方針では、①安全・安定輸送確保に向けた着実な取組み ②輸送サービスの充実 ③中央新幹線計画の推進 ④超電動リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン ⑤効率化・低コスト化の推進と財務面での体力の向上 ⑥営業施策の強化 ⑦技術開発の促進及び技術力の強化 ⑧関連事業の着実な推進 ⑨海外における高速鉄道及び超電動リニアプロジェクトへの取組み ⑩社員育成及び労使関係の充実 ⑪地球環境保全の取組み ⑫会社発足30周年の取り組みの12項目が説明されました。また、設備投資額は、連結で4,570億円、単体で4,340億円、中央新幹線を除いた設備投資額は2,750億円、うち安全関連投資は1,820億円と説明がありました。本部からは、①国鉄改革30年を迎えるにあたって ②新賃金交渉に関して ③安全の確保に向けて ④効率化・低コスト化に関して ⑤要員の確保について ⑥リニア中央新幹線に関して ⑦リニア・高速鉄道の海外展開に関して ⑧労使関係に関してについて質問しました。

質問と回答、議論の内容は以下のとおりです。

組合：まず、会社運営に関する重要な議論の場であるところ、設定時間が短い。説明に対する質問ができないし、回答もできないではないか。もっと余裕をもった時間を設定されたい。

会社：組合側の意見として聞いておく。

## 1. 国鉄改革30年を迎えるにあたって

(1) 会社は、発足30年という節目を迎え、「経営理念」の改定や制服の刷新、各種イベントの実施など、30周年を記念した取り組みを展開することを明らかにしている。

私たちは、30年をこうして迎えられるのは、なんと言っても組合員・社員の日々の努力の結果であると考えている。全組合員・全社員・家族に対するこれまでの苦労に報いるために、会社として感謝の姿勢を示すべきであると考えますが、見解を明らかにすること。

### 【回答】

4月1日で30年を迎え、感謝と決意を表明する機会と捉えていきたい。この間の社員の努力は否定しない。賃金や手当で応えてきている。単年でなく30年の中で労働条件も飛躍的に上がってきた。記念品等は考えていない。

(2) JR発足30年を迎え、JR各社の経営状況は、地域ごとの状況なども異なることから、大きな格差が広がっている。

3島会社や貨物などは、発足当時から黒字転換が難しいといわれる中で、国からの支援を受けながらのスタートであった。JR東海は、ドル箱といわれる東海道新幹線を主体に運営することができたことから、他社ほど地域、社会の状況に左右されず、経営自体は順調に推移してきたと考えている。国鉄改革という国の事業によって発足した会社が、30年経って、このような経営状況を迎えている中で、独立した会社であるとは言え、同じ歴史をたどってきた、JR東海として経営支援策や国への働きかけなど、公共交通を維持発展させる立場の取り組みが必要であると考えるが、会社の見解を明らかにすること。

### 【回答】

経営支援や国への働きかけなどの考えはない。会社発足時の使命を果たすべく引き続き取り組んでいく。

(3) 会社は30年を区切りに、将来を見据え、東海道新幹線、リニア中央新幹線、在来線の3世代の鉄道運営や海外進出などを、より一層発展させていく、と基本的な考えを明らかにしているが、具体的な課題について明らかにすること。

### 【回答】

3世代の鉄道運営で得た知見や思想を、次世代の鉄道である中央新幹線に引き継いで、しっかり取り組んでいく考えである。

## 2. 新賃金交渉に関して

(1) 会社は、2017春闘、新賃金交渉で、35歳ポイントで基準内賃金1000円を引き上げることを回答した。

しかし、私たちは、順調な経営状況や30年の努力に報いる、ということを考えた場合、非常に不満な回答である、という認識である。さらに、これまでベアについても、新人事賃金制度の趣旨に則って配分する、ということから格差がつけられた。ベアと制度は切り離して考えるべきであり、一律基本給に配分することを経営協議

会の席上において強く要求する。会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

団体交渉で回答していく。

(2) 新人事賃金制度が導入され10年が経過したが、「努力した人が報われる」という、恣意的・曖昧な評価により、社内における賃金格差は大きく広がり極めて歪んだ状況になっている。制度そのものを見直す時期にきていると考えるが、会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

公正公平に評価し努力した者が報われる制度である。制度を見直す時期とは考えていない。

3. 安全の確保に向けて

(1) 会社は、来年度設備投資額についてマスコミ発表したが、安全関連の設備投資が昨年よりも減少している。その根拠を明らかにすること。

**【回答】**

29年度の設備投資額は1,820億円となったが、毎年多少の変更はあり、浜松工場のリニューアル（地震対策）が28年度に終了したためといえると思う。

(2) 東海道新幹線の大規模改修工事及び耐震化工事の進捗状況と今後の予定について明らかにすること。

**【回答】**

構造物の延命化を実現する考えで進めているところである。平成28～31年度の4年間で1,450億円、29年度では370億円をかけて進めていく。脱線防止対策は、当初の計画で31年度までに完了させる予定で実施しており、全線完了を40年度を目途にできるだけ早く取り組んでいく。

(3) 在来線のホーム上の安全確保の観点から、ホーム可動柵実証試験が一部駅において実施されるが、目の不自由な旅客の対応なども考慮し、全駅に速やかに設置できるように検討・開発を急ぐべきであると考えているが、会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

在来線ホームの稼働柵の実現は難易度が高く、様々検討してきた。平成30年度に金山駅に設置して実証実験を行い、金山駅や刈谷駅での設置をめざす。また、転落事故防止で点字ブロックなどの設置を進めてきた。引き続き取り組んでいく。

4. 効率化・低コスト化に関して

(1) 効率化・低コスト化は、安全確保が大前提であると考えている。東海道本線の集中旅客サービスシステムの導入、新幹線車内業務の見直しなどの施策は、実質的に駅無人化であり、車内の安全確保に逆行する施策であるといわざるをえない。ホーム上の安全や車内における不測の事態を考え、施策の撤回を求める。会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

安全を阻害するものとは考えていない。安全を維持して効率化を進めていく。

(2) 効率化・低コスト化の推進により、仕事に余裕がなくなり、働く者は疲労が蓄積し、良質な労働を提供するのか困難である、というのが実態である。「安全・健康・ゆとり」を損なう施策は、直ちに中止すべきであると考えているが、会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

社員のゆとりをなくして、労働力を提供できないようなところに追い込むようなものとは考えていない。

5. 要員の確保について

(1) 今年度も、いわゆる「年休を流す」組合員が多く発生している。さらに休日労働も未だ解消されていないのが現実である。これは、適正な要員が確保されていないにもかかわらず、QC、業務研究、研修センター入所などが計画されていることも影響していると考えている。各職場毎に適正要員を配置することを、強く要求する。会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

要員は会社が責任をもって配置している。休日労働を減らす努力はしているが、社員の協力もいただきたい。年休の取得については世間に比べて水準は高い。一部に失効があるとのことだが、様々な要因があり個別に議論するつもりはない。

(2) 会社は、これまでの慣例を一方向的に反故にし、翌月の休日予定日の公表を廃止した。しかし、一方において休日勤務希望を受け付けるなど、要員不足を補うための乗り切り策であると言わざるをえない。

また、内容からして休日労働の奨励ともいえるような取り組みであり、休日、休暇などの概念を曖昧にするものでもあると考える。さらに、組合員・社員は翌月の予定が立たず、生活に支障をきたしている。直ちに中止すべきである。会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

休日予定発表の仕組みが上手く機能していなかった職場で見直すこととした。より良い運用としたつもりだ。協約改訂交渉で議論されたい。

6. リニア中央新幹線に関して

(1) 現在、各地区において工事に着手しているが、沿線住民などから説明不足、見切り発車との声が多く上がっている。また、訴訟も提起され社会問題となっている。建設を中止し社会的整合性を確保すべきであると考えているが、会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

関係者に理解を深める努力をしている。丁寧な説明を行い、やりとりの記録も必要に応じてホームページで公開している。地域の方々と連携して工事を進めていく。

(2) リニア中央新幹線建設の進捗状況、今後の予定について明らかにすること。

**【回答】**

28年度は、南アルプストンネル長野工区、岐阜県日吉トンネル、名古屋駅で安全祈願、起工式を実施するなど、準備が整ったところから本格的な土木工事に着手している。29年度は、南アルプストンネル、品川駅、名古屋駅で工事が本格化する。

(3) 超電導リニア技術の営業運転に向けた、現在の検討すべき課題について明らかにすること。

**【回答】**

超電導リニアに関する技術開発は順調に進んでおり、営業線仕様車による走行実験を繰り返している。営業線のコストダウンをめざしているところである。

7. リニア・高速鉄道の海外展開に関して

(1) リニア、高速鉄道の海外進出の現状、展望について明らかにすること。また、これまでの投資額について明らかにすること。

**【回答】**

テキサスプロジェクトの活動を本格化させ技術支援を推進していく。現地での積極的プロモーション活動を推進していく。

8. 労使関係に関して

(1) 東京高等裁判所において、静岡の掲示物不当撤去について不当労働行為である、という判決がだされた。本日の経営協議会において謝罪を強く求める。会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

謝罪について、そのような考えはない。同様の申し入れをいただいているので、その対応を別途お伝えしていく。

(2) 団体交渉の申し入れに関しては、すべて開催することを強く要請する。また、申し入れに関して「窓口回答」は労使関係の形骸化であると考え。また、労働協約の解釈が一致しない場合は、その都度団体交渉を開催することを強く求める。会社の見解を明らかにすること。

**【回答】**

団交は協約に則って開催している。また、様々な場を設けて充実した議論をしていると考える。労使協議の仕組みを変えたいというのなら、協約改訂交渉で議論させてもらいたい。

## **リニア中央新幹線建設に関する財務状況を明らかに！**

組合：リニア中央新幹線建設のために借り入れた財政投融资の3兆円は、すぐ工事費

に充てるのか。

会社：中央新幹線資金管理信託に信託しており、工事が進捗する毎に取り崩して充てていく。他のことに流用できないように区分経理をしているところである。

組合：会社のこれまでの長期債務1兆数千億円に3兆円を足すと4兆数千億となる。長期債務が5兆円を超えると工事をストップすることもあるとしていたが、どのように考えているのか。

会社：健全経営、安定配当を堅持して進めるために、長期債務が5兆円を超えないようにしながら進めていく考えに変更はない。

以 上