

全車両に車いすスペースの拡大を！ リニア建設は直ちに中止せよ！ 「令和3年度運営方針について」経営協議会

本部は4月6日、「令和3年度運営協議会について」の経営協議会を開催しました。

会社は、2021年度重点施策として、安全・安定輸送確保、輸送サービスの充実、超電導リニアによる中央新幹線計画の推進、超電導リニア技術のブラッシュアップ及びコストダウン、営業施策の強化、グループ事業の推進、グループ事業の推進、技術開発の推進、高速鉄道システムの海外展開、業務改革の推進、持続可能な社会の実現に向けた取り組みの説明を受けました。

本部は、「令和3年度の営業収益の見込みがないのに設備投資額を決めるのはあり得ないのではないのか」「将来のJ R 東海における見通し、リニア開業後の見通しを含めてもっと社員に明らかにするべきではないのか」「既存車両を車いすスペースを6席に改修するべきではないのか」「業務改革のスタートの年であると言っているが、このような打ち出し方は、労働組合として労働条件の悪化を指すのではないのか」と強く主張しました。

<組合の質問事項と会社回答>

「経営体力の強化」と言われているが、改めてこの間行われてきた一方的休日出勤や年休失効につながる効率化は、労働組合として認めることができないことを前置きして、議論していく。

1. 会社は「今回のコロナ禍で受けた大きなダメージを挽回し、将来にわたって当社グループが社会的使命を力強く果たしていくため、経営体力の再強化に挑戦する」「そのためにICTをフル活用し、最も望ましい業務体制を構築する『業務改革』をスタートさせるとともに、新たな需要の創出に取り組む」としている。

- ①再強化にはどの程度の年月を見込んでいるのか明らかにすること。
- ②どのような状態を再強化された状態というのか明らかにすること。

③ I C Tのフル活用について、具体的に明らかにすること。

④新たな需要の創出とは、鉄道利用の需要と関連事業の需要創出と考えるが、具体的な施策を明らかにすること。

《回答》

①明確な時期を定めているわけではなく、できるだけ早い時期にとは思うが、業務改革等に終わりはなくずっと続くと考えられる。ただし、業務改革については、今後10年～15年程度をかけて相応しい業務遂行体制を構築し、約800億円程度のコストを削減していきたい。

800億円という金額は、今年はコロナの影響で収入は減っているが、このところの通常の状態を均した場合、当社の営業収入は8,000億円位になるので、その1割が800億円である。

②コロナ禍の状態になる前の状態に戻ることである。

③ I C Tの活用については、令和3年度から始める取り組みなので現時点で特にお話しできることはないが、例えば、チケットレスサービスを一層利用を促進していくことや、A Iの画像認識技術を活用して、「設備の検査に応用できないかとか、車両や設備の状態監視をしてデータを取り続けて検査を省力化できないか、というイメージである。ただし、いずれにしても簡単にできるようなものではなく、技術開発が必要であったり、当たり前だが安全を脅かすような技術は使えないので、技術開発に必要な時間や安全性の確認に必要な時間を含めると、10年～15年程度をかけた取り組みであると思っている。

④（鉄道利用の需要）

今まで取り組んでいたものを、地道にこれからも取り組んでいく。鉄道のご利用では、観光とビジネスがあるが、観光の需要の方が戻りが早く潜在的なものがある。新しい旅のスタイルとして、「ずらし旅」という形で名打ってキャンペーンを行っているが、コロナ禍の状況でも旅行に行きたいという需要が強く潜在的にあると思っている。しかし、漫然に構えていると他方向に行かれたり、新幹線以外の交通機関を使われるとかあるので、「ずらし旅」としてキャンペーンを行っている。それ以外のビジネスであると、E Xサービスを更に磨きをかけることに努めていきたいと思っている。また、沿線のM a a Sと連携してランディングページ設けたりして、新たな旅のスタイルを提案していきたいと考えている。また、観光開発においては、お客様がここに行きたいと思わせるコンテンツをしっかりと揃えていくことも重要と考えている。

（関連事業の需要）

グループ企業もかなり厳しい状況に置かれている。その中でしっかり収入

を拡大していくためには、今まで行っていた事業だけではなく、新たな需要の創出が必要であると考えている。新たな需要の創出は何かというと、1つは今までやっていなかった場所での事業の展開、新規の事業開発という面がある。それはジェイアール東海高島屋が今のビルの外、名古屋ビルに新たに時計売り場を進出する。ジェイアール東海フードサービスが今、フランチャイズで「ゴンチャ」や「ドトールコーヒー」等の事業を行っているが、そのような店舗をイオンモールとか、ららぽーと等に出店をして収入を稼ぐことを進めている。このような市中展開をチャンスとして積極的にやりたいと考えている。もう1つは、新たな事業創出も進めている。今、コロナ禍の中で「いいもの探訪」は、売上が大きく伸びている。その結果を踏まえて、これをグループ会社と一緒にやっていくことで、グループ会社の収入を大きくできないのかということを考えている。

2. 東海道新幹線の脱線防止ガード敷設について、2020年度は予定通り59km敷設できたのか明らかにすること。また、2021年度以降の敷設計画と完了目途を明らかにすること。

《回答》

2020年度は概ね予定通り59km敷設できた。2021年度については、64kmの敷設を計画してる。それ以外の計画は、2028年度までに1,069kmを計画しているが、2021年度以降の計画については現時点ではお答えできない。

3. 東海道新幹線の大規模改修工事について、2020年度初では「2019～2022年度で1,360億円の投資」としていたが、「2019～2024年度で1,360億円の投資」となった理由を明らかにすること。

《回答》

コロナによる厳しい状況なので、工期を2年延伸している。安全性には特に影響するものではないが、工期を延ばして良いというものでもないので、経営状況を見ながら適切に対応していきたい。

4. リニア中央新幹線については「引き続き各種工事を着実に進め、品川・名古屋間の早期開業に向けて取り組む」としている。工事については、静岡工区のみならず、各地で遅れていると認識している。2027年度に品川・名古屋間が開業できるのか、明らかにすること。

《回答》

2027年開業は非常に難しい状況になっている。

5. リニア中央新幹線開業後、JR東海は黒字経営ができるのか明らかにすること。

《回答》

黒字経営ができるようにつくっていかねばならないし、運営をしていかなければならない。赤字をつくって、どんどん赤字を溜めていきながらリニアを運営するということは本末転倒であり、民間事業主としてあり得ない選択肢なので、健全経営と安定配当を確保しながら工事を進めていくし、開業後もそのような形で運営できるようにしっかりとやっていきたい。

6. すでに交渉は集約したが、2021年度は基本給のベースアップなし、夏季手当についても2.2ヶ月の支給月数となった。その理由は、2021年3月期の決算で2,270億の営業損失を見込む極めて厳しい経営状況が続くからとしている。一方でリニア中央新幹線への設備投資額は2019年度の3,100億円から4,300億円と、1,200億円も増えている。極めて厳しい経営状況が続くということは健全経営とはいえない。JR東海労はリニア中央新幹線建設反対の立場を変えるものではないが、経営状況を鑑みて、建設はいったん立ち止まるべきと考える。会社の見解を明らかにすること。

《回答》

質問の主旨はよくわかるが、中央新幹線は社会的使命である東京～大阪間の大動脈輸送を担っている当社としては、引き続き着実に進めていく必要があると思っている。繰り返しになるが、健全経営と安定配当を堅持しながら、不測の事態に対しては工期のペースを調整することで、プロジェクトの完遂を目指していきたいと考えている。

7. 4月1日、「70歳就業法」が施行された。企業は就業を希望する社員に対し、70歳まで就業機会を確保する努力義務が課せられた。JR東海においては、60歳到達時と同じ業務をこなさなければならない。社会的状況により、今後70歳まで働かざるを得ないケースが増えてくるであろうことを考えた場合、JR東海労がこの間要求しているように、60歳到達時の業務を同じ勤務体系でこなす現行制度と待遇は、早急に改善されなければならないと考える。このことに対する会社の見解と、「70歳就業法」施行に伴い、会社が社内制度として整備していくことを明らかにすること。

《回答》

当社は、60才以降は専任社員として雇用している。専任社員の雇用にあたっては、あくまでも社員と同様に勤務する意欲及び能力を有する者を雇用しており、高齢者を理由に特別な業務内容、勤務形態にすることは考えていない。当社の専任社員の労働条件は、期間の定めのない労働契約を締結している労働者の労働条件と異なるが、職務内容や配置の変更の範囲、その他のことを勘案すれば決して不合理なものではないと考えている。短日数勤務とか短時間勤務についてこれまでご意見をいただいているが、今後も世の中の動向や社会情勢の変化等を踏まえつつ、必要に応じて検討していく。しかしながら現時点で出面によって固定的に要員を確保することが基本となる鉄道業

の特性上、効率的な業務運用の観点から短日数勤務や短時間勤務を導入することは難しいと考えている。

「70歳就業法」施行の観点から今後、当社は「シニア契約社員」ということで65歳以上でも一部雇用をしているが、今後も要員の需給上の必要性の認める箇所において広く募集をしていく考えである。世の中の動向や社会情勢の変化、更にはシニア層の働き方に関することを踏まえて、健康的に意欲や働き甲斐を持って活躍できる環境整備に努めていきたいと考えている。

<主なやり取り>

組合：「70歳就業法」が施行されたが、会社としてシニア契約社員等に関して変更点はないのか。

会社：現時点、変わりはない。

組合：先日、利用者が多い新幹線回数券の廃止を発表したが、これはICTの活用を目指したEX-ICへの移行が目的なのか。

会社：そうともいえる。今、お客様は動向調査では、対面での切符の購入に対して抵抗感が大きく出ている。また、スマートEXも導入されており、会費を払う会員でなくても交通系ICカードを持っていれば、その場で直ぐに登録できる環境が整ってきたことを踏まえて、新幹線回数券の廃止に踏み切った。ただし、新幹線回数券の廃止は1年後であり、かなり期間に余裕を持って発表した。

組合：駅の窓口業務や販売に関する箇所が効率化になるのか。

会社：結果として切符の発券枚数が減るということはあり得ると思う。それは、元々回数券だけではなくEX-ICが目指しているところであり、お客様にシームレスでご乗車いただくというところで利便性を高めるというふうに考えている。

組合：リニア中央新幹線の建設は、コロナ禍の中、健全経営とはいえない状況なのだから、考え直さなければいけないのではないのか。夏季手当も大幅ダウンして、家のローンなどを抱えている多くの社員の生活設計が狂い出している。社員の生活も含めて健全経営だと思うので、その辺も考えていけないと大変なことになるのではないのか。

会社：その点はその通りであると思う。当社のリニアの意義とは、これまで散々申し上げているが、できるだけ早く開通させなければいけない。

組合：設備投資額が昨年よりは300億上回っているが、営業収益はいくらを見込んでいるのか。

会社：令和3年度の業績予想については、まだ、お伝えできる状況ではない。

組合：営業収益の見込みがないのに、設備投資額を決めるのはあり得ないのではないのか。

会社：当然、営業収益の想定はしているが、現時点ではお伝えする段階ではな

い。

組合：どのくらいの輸送量に戻ると想定しているのか。

会社：然るべきタイミングでお伝えする。

組合：リニアの投資額が4,300億円であるが、2027年開業を目指すには投資額が低いのではないのか。

会社：工事の進捗状況や来年度の工事の計画を見込みを踏まえて出した金額であり、来年度はそれくらいの工事量の見込みであるをご理解いただきたい。経営状況が赤字ならば、設備投資額の話もあるが、健全経営と安定配当を堅持しながら工事を推進していくのは当然のことであり、今後の収支の見通しや資金の問題や工事の進捗状況などのバランスを見ながら相応しいペースで遣っていく。ただし、できるだけ早くやっていきたい。

組合：調布の道路陥没事故について、住民に説明をしていくとのことだが、本来、穴を掘り始める見通しは4月から始まる話であったが、工事がどのくらい遅れているのか。

会社：東京外郭環状道路の件は、会社も大変関心を持っている。大深度だから良いじゃないかというわけではなく、今後、長い間やっていくプロジェクトなので、しっかりと情報収集をしていき必要な対策を講じて、ルート上にお住まいの方々に丁寧に説明をして、環境に影響がないことを確認をしていかながらやっていかななくてはならない。いつ頃、どのようなペースでどういったことをやるのかについては、情報を収集しながら検討している段階なので、それがまとまり次第、計画に則って着実に遣っていく。なので、現時点ではお伝えできないことがない。

組合：検討というのはシールド工法のやり方自体を考えているのか。

会社：シールド工法のやり方自体を考えているかどうかは、分からない。専門外なので、そこまでは把握していない。

組合：国土交通省から認可を受けるにあたり、平成22年5月10日に国土交通省に提出された資料の中に、JR東海の工事試算見通しが入っている。その中で、2027年の名古屋開業でいえば、経常利益が1,740億円を見込んでいる。同時に2028年では、経常利益を630億円と3分の1に減っている。2037年に大阪開業ということで、前倒しになっている。その場合の試算がどこにも明らかになっていない。こういう試算を含めて、将来のJR東海における見通し、リニア開業後の見通しを含めてもっと社員に明らかにするべきではないのかと思う。

当初、去年と一昨年ぐらいで、経常利益が最大5,000億円ぐらいの見通しだったのが、2028年には10分の1の経常利益になる。そうなる和我々の労働条件や賃金はどうなるのか、不安の声が現場ではある。だから、社員には情報公開をしっかりとすべきではないのか。そうしないと、社員は住宅ローンなどを抱えて、将来に対して不安ばかりが募ってしまう。

組合：会社は、2021年度は業務改革のスタートの年であると言っているが、こ

のような打ち出し方は、労働組合として労働条件の悪化を指すのではないかと思ってしまう。職場では、労働強化や出向に出されるのではないのかと、いろいろな噂が広まっている。なので4月15日に行われる要員計画の業務委員会では、きちんとどのような計画で行われるのかはつきりと前広に示して欲しい。

会社：要員計画については、業務委員会で必要な説明はさせていただく。業務改革について話があったが、会社は業務改革で人員整理を行うことは考えていない。今後、労働力人口が減っていくことに対応するために、できるだけ人の手をかけずとも、効率的に仕事ができることを考えていこうという取り組みなので、人員整理の施策ではない。

組合：現場ではそのように捉えられていない。年々、業務量が増えて仕事がきつくなるばかりである。

会社：今、ICTのいろいろな技術が広まっているし、人がいなくなる以上、人以外の方法で何か、今の安全を担保しなければならないので、技術開発など安全をしっかりとやっていきたい。

組合：ICTの活用とは、将来的な労働力不足を考えていたことだと受け止めたが、これはコロナがあってもなくても考えていたことなのか。

会社：これは、いつかは対応しなければならない課題であるとの認識はあった。労働力人口が減っていく状況に対して、鉄道会社としてどのように対応していかなければならないのか、課題認識はあったがコロナの影響を受けて、これをもっと真剣に深度化させるタイミングが早まったというふうにご理解いただきたい。

組合：今、国会で、総務大臣が葛西名誉会長に誘われてNTTの社長などと会食したことが問題にされているが、会社の見解は何かあるのか。

会社：報道されている通り。葛西名誉会長が会食をしたことは事実であるが、その時の話というのは、宇宙関連の意見交換を行ったということ。

組合：その会食は葛西名誉会長が招待したということであるが、会食の経費はJR東海の経費で支払いされたのか。

会社：武田総務大臣が1万円の支払いをしたことは報道されているが、それ以上のことは分からない。

組合：安全・安定輸送確保に向けた着実な取り組みの中で、「東京オリンピック・パラリンピックの開催を見据え、駅や車内等における更なる安全確保及び円滑な輸送の提供に努める」とあり、輸送サービスの充実(2)では、「車椅子をご使用のお客様に東海道新幹線をより便利で快適にご利用いただけるように、車椅子スペースを6席設置した新型車両N700Sの投入及び車椅子対応座席のEXサービス(エクスプレス予約・スマートEX)での予約の試行を行う」と載っているが、具体的に車椅子スペースを6席設置した車両はどれだけ走っているのか。また、既存車両を車椅子スペースを6席に改修する予定はあるのか。

会社：車椅子スペースを6席設置した新型車両N700Sは、現時点走っていない。2021年度に13編成、2022年度に13編成、2023年度に2編成を投入していく予定である。既存車の改修については非常に難しく、お金がかかるのが1つと、物理的にスペースを取らなければならないので、そのような改造工事が至難の業であると聞いているので、既存車両の改造については、今のところ考えがまとまっていない。

組合：プレス発表では、車椅子スペース6席（オープン席）用意していて、当日発売になるので、その時に係員にお尋ね下さいとなっているのは、オリンピック・パラリンピックの開催までには間に合うのか。

会社：オリンピック・パラリンピックの開催までには数編成のみである。具体的な編成数までは分からない。

組合：既存編成の改造を進めるべきではないのか。

会社：既存車両にも車椅子スペースは設置してある。

組合：今日、会社が説明された運営方針はコロナが終息することを前提に考えられているのか。

会社：コロナは感染症ですので、ワクチンだとか薬が広まってくれば終息していくものだと考えている。

組合：ところが、ワクチンの効果があるのか分からない中、大阪でコロナ感染者が増えている。コロナは終わらない、いわゆる赤字が続く状態を想定した経営方針は考えていないのか。

会社：考えていない。

以 上