

リニア申し入れの経協を開催せよ！ 障がい者が利用しやすい鉄道にせよ！

令和5年度運営方針についての経営協議会

本部は3月31日、令和5年度運営方針について経営協議会を開催しました。会社は「業務改革と収益の拡大の取り組みを本格化する」として、11項目の方針を示しました（別紙参照）。

本部は、2023年度新賃金におけるマスコミ発表と労働組合に提示した内容が違ふことについて追及しました。また、リニア建設について、J R 東海労の申し入れに対する経営協議会の開催を強く主張しました。更に、車いすのお客様に対して、行きたい駅に行けない、長時間待たされる、E Xサービスが受けられないなど、健常者には便利に、障がい者には不便を強いるようなシステムであり、改善を強く要求しました。

組合からの質問と回答

1. 組合員が提訴し会社と争っていた、平成29年（ワ）第40063号損害賠償請求事件、平成30年（ワ）第1738号損害賠償請求事件について、東京地裁は被告に対し、原告に損害賠償金を支払えとする判決を言い渡した。この判決に基づき、速やかに原告・組合員に賠償金を支払うこと。

【回答】

裁判については、この場では議論しない。

2. 上記判決内容に基づき、団体交渉開催を申し入れるので誠意をもって対応すること。

【回答】

労働協約に則り、適切に対応する。

3. J R 東海労申18号「リニア中央新幹線建設に関する報道についての申し入れ」について、速やかに経営協議会を開催すること。

【回答】

労働協約に則り、適切に対応する。

4. 会社が3月17日にHPに掲載した新賃金に関する回答内容は、基本給の1,000円引き上げと調整手当の支給が省かれている。このような公表内容とした理由を明らかにすること。

【回答】

新賃金については、2023年4月1日現在の35歳ポイントの基準内賃金を、定期昇給額4,800円と合わせ7,200円引き上げるとしている。会社としては、それをお伝えしたことになる。

5. 上記の公表により、マスコミによっては「JR東海ベア7,200円」などと報じた社もあった。明らかに世論をミスリードし、社員を落胆させた。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

会社としては、35歳ポイントの基準内賃金を、定期昇給額4,800円と合わせ7,200円引き上げるという事実をお伝えしている。受け止めがいろいろあるのは承知している。

6. 2023年度の設備投資額は22年度比で減少している理由を明らかにすること。

【回答】

中央新幹線は、2022年度の計画比で350億円減の3,400億円である。山岳トンネル、大深度地下トンネル工事などを精力的に進める一方、北品川工区の調査掘進の再開については、愛知県坂下西工区の調査掘進の準備作業に時間を要していること、都市部の非常口の工事がピークを越えたことや、大規模用地の取得が終了したことなどの理由から、前年度の計画を下回る結果となった。

中央新幹線以外については、390億円減の2,460億円である。315系電車の投入両数は増えている一方、N700系Sの新製投入数が減っているためである。

7. 東海道新幹線の脱線防止ガード敷設について、2022年度は予定通り50km敷設できたのか明らかにすること。また、2022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】

2022年度は、概ね予定通り進捗している。2022年度以降については、2028年度をゴールとして計画をしているが、各年毎の計画は持ち合わせていない。

8. 東海道新幹線の大規模改修工事の進捗状況を明らかにすること。

【回答】

第3期の工事に入った。2029年度までの工事は決まっている。来年度の計画は、高架橋約1km、コンクリート橋約7km、トンネル約3kmであり、設備投資額は270億円を予定している。

9. 「お客様サポートサービス」導入駅が拡大していると認識しているが、導入駅の全駅に対する割合を明らかにすることともに、今後の導入計画について明らかにすること。

【回答】

今回発表しているお客様サポートサービスについては、東海道線では名古屋以西の9駅、中央線では勝川駅が対象である。

10. 「JR東海、2028年までに東海道新幹線を自動運転化すると発表」などと報道されている。「2028年までに、頃、目標、目処」など、マスコミにより表現が違うが、会社として発表した内容を明らかにすること。

【回答】

マスコミ各社いろいろ報道されているようだが、自動運転システム機能の開発が2028年度頃を目指している、と理解してほしい。

11. 東海道新幹線の自動運転に向けた解決する課題とロードマップを明らかにすること。

【回答】

自動運転機能の使用開始時期は、可動柵の設置後になる。

新賃金回答でプレスと組合と違うのは問題だ！

組合：自動運転機能を2028年度までに行うということで、2028年度から自動運転を開始するということではないと理解して良いか。

会社：そうである。

組合：最低でも可動柵を付けなければ自動運転はできない。そこは課題なのか。

会社：2028年度までに可動柵を付けるのは難しい。時間がかかる。

組合：新賃金の回答だが、会社のHPには「次の通り回答しました」となっている。回答とは、組合に回答したという意味か。

会社：そうである。

組合：組合に回答した内容と違っているではないか。

会社：組合の回答の中にも、(2)と(3)を合わせて7,200円と書いた。

組合：ならば、HPにも(2)と(3)を載せれば良い。こんなやり方は今までなかった。回答した通りに回答するべきだ。適切ではない。

会社：プレス発表は会社方針があって、適切に行った。社員には誤解のないように正しく伝わるようにした。

組合：マスコミはベア 7, 200 円と報道した。プレスにもベア 1, 000 円でやるべきだ。

会社：35 歳ポイントの基準内賃金は 7, 200 円増は事実だ。

組合：組合に回答した中味と違うことが問題だと言っている。7, 200 円上がらない、1, 000 円しか上がらない社員もいる。

会社：だから、35 歳ポイントにした。当社に限ったことではない。

組合：回答した通りに素直に HP にも回答したとすれば良いだけの話だ。来年はそうのように回答せよ。プレスの時も、マスコミに正しく伝えろ。対立。

会社：意見としては伺う。

廃車はトイレなし車両から！

組合：HC 85 系以外の気動車の置き換えの予定はあるのか。

会社：燃料電池車の開発は進めるが、水素燃料の安全対策、出力の整備、走行可能距離、燃料電池のコストなどの課題がある。

組合：315 系の配備は名古屋地区だけだと思うが、静岡地区の計画はあるのか。

会社：まだ計画はしていない。視野には入れている。

組合：余剰車両はどうするのか。

会社：211 系は、古い車両から廃車になると思う。

組合：静岡地区の 211 系はトイレがない。苦情はあるし、新聞にも投稿された。どうせ名古屋地区の車両を廃車するなら、静岡地区のトイレなし車両を廃車にして、名古屋からトイレ付き車両を持ってくるというのも案だと思うが。

会社：そういうことも視野に入れて運用を組んでいると思う。

リニア申し入れの経協を開催せよ！

組合：リニアの申し入れについて、会社は「協約に則って対応する」と回答したが、以前にもリニアの申し入れをして窓口回答だった。絶対にやめるべきだ。リニアは経営に関わる重要なことだ。あまりにも軽視しすぎだ。今回の申し入れについても、経営協議会を開催すること。申し入れの経営協議会を開催しないため、団体交渉で質問したものの、ほとんど回答できなかったではないか。

会社：協約に則って行う。

組合：協約に則って、窓口回答を行うことなのか。

会社：窓口回答でも質問には回答している。

組合：議論しなければ意味がない。何度も言っているではないか。「3 世代の」

と言うなら尚更だ。

会社：意見としては承った。

お身体の不自由なお客様にやさしいシステムを！

組合：お身体の不自由なお客様へのE Xサービスで、座席の確保はできても、カードで乗り降りにはできないということで良いか。

会社：そうである。

組合：乗車券についてはE Xサービスを受けられないことか。

会社：身障者割引がある。

組合：在来線のお客様サポートサービスの拡大により、お身体の不自由なお客様が乗りたい列車に乗れないことが発生している。駅の係員がいないため、長時間待たされているという事象である。

会社：事前に申し込んで頂ければ、希望の通りに対応している。

組合：事前に申し込まない限りはできないということだ。利便性が良くなったとはいえない。もっとやさしい鉄道にしなければならない。これは、お身体の不自由なお客様からの直接的意見だ。企業側の意見ではない。利便性は健常者にだけで、お身体の不自由なお客様に対してはそうではない。

会社：お身体の不自由なお客様に対して軽視するつもりも意図もない。そういう声があるということは承ったが、会社が何もやらないということではない。

組合：せっかく、車いす対応の車両をつくったのだから、システムも改善すべきだ。

会社：従来は、駅に来て切符を発売する時点で待たせていたものを、W e b 上で買えるようには改善してきた。今がベストとは言わない。会社として、改善に取り組んでいることは理解してほしい。

組合：まだ、アナログからデジタルになっただけだ。事前の連絡でも、1 時間前に来てくれと言われる。

会社：課題として取り組んでいく。

組合：改善を要請する。

以 上

2023年3月24日

東海旅客鉄道株式会社

2023 年度重点施策と関連設備投資について

本年度は、新型コロナウイルス感染症の影響が和らぎ、経済全体が回復局面に向かうとみられるものの、コロナ禍で加速した働き方の変化、労働力人口の減少等、当社を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、ＩＣＴ等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の取組みを本格化します。

また、安全に仕事を進める力、より良いサービスを提供する力、効率的に仕事をする力の三つの力に磨きをかけ、弛むことなく中長期的な観点から各種施策を推進することで、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という「経営理念」をより高いレベルで実現します。

I. 重点施策（別紙参照）

- 安全・安定輸送の確保
- 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
- 超電導リニアの技術開発によるコストダウン及びブラッシュアップ
- 営業施策の強化
- 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
- 持続可能な社会の実現に向けた取組み

II. 設備投資額

連結：6,160 億円、単体：5,860 億円

※1 中央新幹線 3,400 億円

※2 中央新幹線を除いた設備投資額（単体）2,460 億円、うち安全関連投資 1,930 億円

□や○印は読み上げ

令和5年度 運営方針

本年度は、新型コロナウイルス感染症の影響が和らぎ、経済全体が回復局面に向かうとみられるものの、コロナ禍で加速した働き方の変化、労働力人口の減少等、当社を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、ICT等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の取組みを本格化する。

また、安全に仕事を進める力、より良いサービスを提供する力、効率的に仕事をする力の三つの力に磨きをかけ、弛むことなく中長期的な観点から各種施策を推進することで、「日本の大動脈と社会基盤の発展に貢献する」という「経営理念」をより高いレベルで実現する。

1. 安全・安定輸送確保に向けた着実な取組み

- ① いかなる場合も「安全最優先の行動」を実践するとともに、能動的な活動によって、より安全な「人・しくみ・設備」を追求する「もっと安全！運動」を推進し、グループ会社を含め全社員一丸となって運転事故の防止及び労働災害の根絶に向けて取り組む。
- ② 東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策として脱線防止ガードの全線への敷設工事等を進めるとともに、プラットホーム上家の耐震補強、駅の吊り天井の脱落防止対策、名古屋車両区検修庫の建替、在来線の高架橋柱の耐震化等を推進する。
- ③ 東海道新幹線の土木構造物の健全性の維持・向上を図るため、技術開発成果を導入し、施工方法を改善するなど、不断のコストダウンを重ねながら大規模改修工事を着実に進める。
 - ・在来線の落石対策、踏切保安設備改良等を推進する。
 - ・まくらぎ更換や電車線更新等、設備の維持・更新について、不断のコストダウンを重ねながら計画的に推進する。
 - ・ハザードマップ等を踏まえ、鉄道設備の浸水対策を進める。
 - ・台風や豪雨等により列車運行に大きな影響が予想される場合に、安全を最優先に適切な運行計画の決定、適時かつ的確な旅客案内情報の提供を行う。
 - ・自然災害や不測の事態等の異常時に想定される様々な状況に適切に対応するため、実践的な訓練を繰り返し実施するとともに、ハード・ソフトの両面から車内のセキュリティ対策に取り組む。
 - ・十分な輸送力の確保、車内の換気、駅や列車の定期的な消毒等、感染拡大防止に引き続き努める。

2. 最新の技術を活用した経営体力の再強化

- ④ コロナ禍で加速した社会の変化への対応及び労働力人口が減少する中でのグループ会社等を含めた人員確保といった諸課題の克服に向け、ICT等の最新の技術も活用しつつ、中長期的な観点から新しい業務遂行のあり方を追求し、効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」を推進する。
- ⑤ 新幹線の新たな座席のあり方の検討等、お客様の多様なニーズを汲み取り、新たな視点・柔軟な発想によりサービスの充実を図るなど、「収益の拡大」の実現に挑戦する。
 - ・これまで培った知識・技術力を活用し、業務の組み立ての合理性を徹底的に追求することで、引き続き業務執行における一層の効率化・低コスト化を推進する。
 - ・設備投資についても、引き続き一層のコストダウンに取り組み投資効果を向上させるとともに、

設備の必要性等を改めて確認するなどし、維持更新費についても抑制を図る。

- ・中央新幹線建設に向けた将来的な資金需要を見据えて適切な資金管理に取り組むとともに、グループ全体の経理業務の質と効率性を高め、財務面での体力の向上を図る。

3. 輸送サービスの充実

(1) 東海道新幹線

- ・「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定に取り組む。
- ・**新型車両N700Sの追加投入を進めるとともに、既存のN700Aタイプに対し、N700Sの一部機能を追加する改造工事を進める。**
- ・**新幹線全駅への可動柵整備に向けて調査設計に取り組むほか、自動運転システム（GoA2）の導入に向けた開発を進める。**
- ・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、車椅子スペースを6席設置した新型車両N700Sを追加投入するとともに、「EXサービス」（エクスプレス予約・スマートEX）で予約可能な車椅子対応座席を拡大する。

(2) 在来線

- ・**「しののへ」、「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせ弾力的に増結や増発を行うほか、ハイブリッド方式を採用した新型特急車両HC85系の追加投入を進め、「ひだ」に続き7月に「南紀」での営業運転を開始する。**
- ・**新形式の通勤型電車315系の追加投入を進める。**
- ・刈谷駅でホームの拡幅、可動柵の設置等に向けた工事を進めるほか、半田駅及び沼津駅付近の連続立体交差化に向けた工事を進める。また、名古屋駅の東海道本線下りホーム及び中央本線ホームへの可動柵の設置工事を進める。
- ・**車椅子スペースを拡充したHC85系及び315系を追加投入するほか、駅におけるエレベーターやバリアフリートイレの設置等、バリアフリー設備の整備について、国・関係自治体と連携をとりつつ取り組む。また、鉄道駅のバリアフリー料金制度について、令和6年4月の名古屋地区での料金収受開始に向けて準備を進める。**
- ・**車側カメラを設置した車両を用いて安全確認の技術検証を実施するとともに、お客様のドアの挟まれ等を検知する画像認識技術活用の検討を進める。**
- ・東海道本線（名古屋駅～米原駅間）、中央本線（勝川駅）に「お客様サポートサービス」の導入駅を拡大する。

4. 中央新幹線計画の推進

- ・中央新幹線計画については、コストを十分に精査し、柔軟性を発揮しながら、健全経営と安定配当を堅持し、プロジェクトの完遂に向けて、着実に推進する。また、工事の安全・環境の保全・地域との連携を重視し、中央新幹線の早期開業に取り組む。
- ・引き続き、測量、設計及び用地取得並びに土木を中心とした各種工事を着実に進める。このうち、都市部トンネルについては、シールドマシンによる調査掘進を進めたのち、本格的な掘進を開始する。また、機械及び電気設備等について、契約及び発注時期も考慮の上、低コスト化及び品質向上を図る。
- ・**南アルプストンネル静岡工区について、国土交通省の有識者会議の水資源に関する中間報告を踏まえ、引き続き、地域の理解と協力が得られるよう真摯に取り組むとともに、環境保全に関**

する有識者会議に丁寧に対応していく。

5. 超電導リニアの技術開発によるコストダウン及びブラッシュアップ

- ・営業線の建設・運営・保守のより一層のコストダウン及びさらなる超電導リニアのブラッシュアップに取り組む。
- ① 高温超電導磁石について、営業車両への投入を前提に一層のコストダウンを進めるとともに、安定運用に向けたさらなる検証を実施する。
- ・ICT等の最新の技術を活用した効率的な運営体制の実現に向けた開発・実証等を進める。
- ・営業車両の仕様策定を進め、設計を深度化する。
- ② 走行試験を着実に行う中で、高付加価値なサービスの追求を行うとともに、様々な形で改良型試験車による超電導リニアの体験乗車を実施し、中央新幹線の開業に向けた期待感の醸成に取り組む。

6. 営業施策の強化

- ① 「EXサービス」について、さらなるご利用の拡大を図るため、利便性を追求するとともに、沿線自治体や各種事業者と連携しつつホテルや観光プラン等の各種コンテンツを充実させ、本年秋に「EX-MaaS（仮称）」のサービスを開始する。
- ② 「押し旅アップデート」や「貸切車両パッケージ」をはじめ、お客様の動向やニーズをつかんだ新たな営業施策を積極的に展開する。また、京都、奈良、東京、飛騨等、魅力ある観光素材の開発に継続的に取り組み、需要のさらなる拡大を図る。
- ③ 生活様式や働き方の変化を踏まえ、個室タイプの「ビジネスブース」の本格的な導入に向けた準備を進めるなど、車内及び駅のビジネス環境整備をさらに推進するほか、ビジネスユーザーの出張利用を促す取組みを続ける。
- ・「さわやかウォーキング」等を通じて地域との連携を強化し、「しなの」や「ひだ」等の特急列車をはじめとした鉄道のご利用及び収益の拡大を図る。
- ④ 訪日外国人向けの営業施策の強化により、ご利用の拡大を図るほか、引き続き研修等を通じた駅係員及び乗務員等の対応能力向上、タブレット端末等を用いた放送や当社ホームページ等での案内等、訪日外国人への案内を充実させる。

7. 技術開発の推進及び技術力の強化

- ① 地震や豪雨等の各種自然災害に対して、より安全性を高めるための技術開発を実施する。
- ・車内通信環境の整備等、サービスの充実に資する技術開発に取り組む。
- ・鉄道システムに関わる技術開発により、仕事のやり方を抜本的に改めることなどを目的としたイノベーションの推進に取り組む。
- ② 状態監視技術等を活用した検査や保守の高度化・省力化、設備の維持更新におけるコストダウン等による「業務改革」の推進に向け、社内横断的に課題解決に取り組む。
- ③ グループ会社を含めて、労働力人口の減少等の労働市場の変化に対応するため、ICT等の最新の技術の高度な活用を進める。
- ・技術力の維持・向上を図るため、グループ会社と一体となって技術教育・訓練の推進、管理者等の育成、優秀な人材の確保等に努める。

8. 「グループビジョン 2032 ー挑戦と実践ー」の実現に向けた取り組み

- グループビジョンに基づき、グループ事業に携わる社員の熱意と能力を高めるとともに、様々な取り組みを通じてグループの利益の拡大を目指す。
 - ・事業環境の変化に対応すべく、既存事業の最適な運営体制への見直しやシステム共通化等の基盤整備に取り組むほか、低コスト化と効率的な業務執行を徹底しグループ各社の経営効率を磨き上げる。
- 当社グループの駅商業施設で利用できる共通ポイントサービス「TOKAI STATION POINT」を本年10月に開始する。
- JRセントラルタワーズとJRゲートタワー等の駅ビル事業において、店舗の品揃え強化やサービス向上を図るほか、静岡駅・浜松駅・京都駅等の駅商業施設の拡張・リニューアルを実施する。また、当社グループ保有土地の有効活用を継続する。
- 令和8年度開業予定の京都駅至近のホテル開発計画を推進するなど、沿線における不動産開発に取り組む。
 - ・ショッピングサイト「JR東海MARKET」の出店者を増やすとともに、実店舗と連携したサービスを展開することでサイトの魅力向上に取り組む。

9. 高速鉄道システムの海外展開の取り組み

- 米国における高速鉄道プロジェクトについて、引き続き着実に取り組む。
 - ・台湾における高速鉄道について、継続的な技術コンサルティングに加え、N700Sをベースとした新型車両導入に伴う技術支援に向けて取り組む。
 - ・日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取り組みを進める。

10. 社員育成及び労使関係の充実

- 健全で良好な労使関係を基盤として、全社員が「経営理念」、「行動指針」を十分に理解し、日頃から強い使命感と責任感を持って行動するよう徹底する。
- 教育機会の一層の充実を図り、多様な人材の育成に取り組むとともに、女性活躍推進をはじめ働きやすく働きがいのある職場づくりを進めることで、会社への愛着、仕事への意欲等のエンゲージメントの向上に向けて取り組む。
 - ・運動習慣・喫煙率の改善をはじめとした健康施策に取り組み、健康経営を積極的に推進する。

11. 地球環境保全等の持続可能な社会の実現に向けた取り組み

- 中央新幹線を含めた「三世代の鉄道」の地球環境への優位性について幅広く理解を促進する取り組みを行い、鉄道の利用拡大につなげる。
 - ・鉄道を中心とした事業運営を通じて、安全かつ強靱なインフラの構築、イノベーションの推進、地球環境の保全等という形で社会の持続的な発展に貢献すると同時に、幅広いステークホルダーからの信頼を高める。
- 政府による「2050年カーボンニュートラル」政策を前提に2050年のCO₂排出量実質ゼロを目指すなど、地球環境保全に資する諸施策を推進し、鉄道の環境優位性をさらに高める。
- 燃料の使用により排出されるCO₂については、環境負荷の低減を実現したHC85系を追加投入するほか、バイオ燃料に関する試験等を進める。また、車両走行試験装置を用いて、燃料電池車に関する試験を開始する。蓄電池車については、調査研究を継続する。

- 電気の使用により間接的に排出されるCO₂については、N700S及び315系といった省エネルギー車両の追加投入を進めるほか、東海道新幹線の周波数変換装置を電力損失の少ないタイプに取り替える工事を順次進めるなど、さらなる省エネルギー化に取り組む。加えて、新幹線のり面を活用した太陽光発電に向けて準備を進めるなど、再生可能エネルギーの活用にも取り組む。
- ・TCFD提言を踏まえた気候変動に関するリスク分析等を深度化し、長期にわたる安定的な事業運営に活かす。
- ・「東海道新幹線再生アルミ」の活用等、廃棄物の削減や資源の再利用等を通じて、地球環境への負荷を低減する。
- ・外部の企業や団体と連携し、環境負荷低減に資する新しい技術や取組みを通じて、地球環境保全及び地域社会に貢献する。