

平成28年度運営方針経営協議会開催

環境破壊と社員へのしわ寄せとなる リニア中央新幹線建設はやめるべき！ JR東海労への不当労働行為はやめろ！

本部は、3月28日「平成28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28年度重点施策と関連設備投資について」の説明があり、その後本部から質問をしました。

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 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の11項目が説明されました。また、設備投資額は、連結で4,230億円、単体で3,620億円、中央新幹線を除いた設備投資額は2,490億円、うち安全関連投資は1,910億円と説明がありました。

本部からは、1. リニア中央新幹線建設について 2. 会社の労務政策について 3. 効率化・低コスト化 4. 乗務員・駅の要員増について 5. 営業職場の改善について 6. 高齢者雇用の雇用条件・労働条件について 7. 海外高速鉄道プロジェクト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：国鉄改革30年を迎える。国鉄改革をしてきて現在にいたった人、その後からJRで働いてきた人、今日のJR東海の安全を確保してきた。

3月26日のダイヤ改正において、JR東海労の要求であった名松線の家城から伊勢奥津が運転を再開した。地方の鉄道を守るとは、地方の活性化につながることである。地域住民の方は待ちに待った運転再開であったと思う。今後も地域住民の足である閑散線区の鉄道も大切に、信頼される鉄道事業を目指すこと。

1. リニア中央新幹線建設について

①山田会長がJR東海誌1月号インタビューにおいて「これからは、大規模な用地取得と世紀の難工事という未知の仕事の領域に入りますので、難しい局面を乗り切

るための万全の体制が必要となってきます」と答えている。世紀の難工事は南アルプスのトンネル工事が難所となると考える。現時点での進捗状況今後の工事計画を明らかにすること。

【回答】

工事は場所においてスケジュールが異なる。必要な準備ができ次第工事を進めていく。工事契約は、困難が予想される南アルプスのトンネルの山梨口及び長野口、品川駅については工事契約をした。山岳の非常口も工事に向けて進めてきている。南アルプスの工事は難易度が高いが現在進めてきている技術で可能である。入念な取り組みで建設を進めていく。

② J R 東海誌 1 月号インタビューにおいて山田会長は「工事にあたっては、これまで環境影響評価書で地元や国民の皆様に対してお約束していることをきちんと履行する形で環境の保全に努める」と答えている。しかし、リニア中央新幹線工事に伴い J R 東海が 2012 から 14 年に実施した地下水調査などで基準値を超過する総水銀などが検出されていたにもかかわらず岐阜県に報告していなかった。地下水から鉛や水銀など基準を超える有害物質が検出されていた。

会社は 3 月 25 日幹事会の窓口でこの件について説明をした。「要綱を知らなかったなどあってはならないことだ」との組合の追及に「そのとおりである。知っておくべきことである。大きなミスだと認識している」と応えているが、このことは、強引・傲慢にリニア中央線建設を進めている会社の儲け主義の姿勢の表れである。J R 東海労の忠告を謙虚に聞かなかったからである。社員と自治体住民に直ちに陳謝すべきだと考える。岐阜県ではウラン鉱脈を掘り起こせば、放射能汚染がされてしまう。さらに、町の環境を一変する駅建設や、環境破壊も懸念される。地元説明会も一方的であったと聞いている。5,000 人を上回る地権者からの用地買収をしなければならぬ困難な施策である。建設費は予想を上回る額となることは明らかである。すでに社員への大きなしわ寄せとなってきた。リニア中央新幹線の建設はやめるべきである。

【回答】

強引・傲慢な姿勢は誤解である。あらゆる場所で説明会を開いて説明を丁寧に行っている。250箇所では説明会を開催した。6都府県の関係するところには理解を得るための説明をしてきた。中央新幹線建設は、これまでも主張してきたように健全経営と安定配当を堅持し、柔軟性を発揮しながらプロジェクトの完遂に向けて着実に取り組んでいく。地域との連携を密にしながら、測量、設計、用地取得等を計画的に遂行する。

2. 会社の労務政策について

① J R 東海労は、健全で良好な労使関係があるとは思っていない。J R 東海労に対しては幾度となく不当労働行為を繰り返し最高裁で不当労働行為が決定された。J R 東海労組合員を狙った嫌がらせや賃金カットはやめること。会社は J R 東海労破壊のための敵視姿勢をあらため差別はしないこと。

【回答】

会社は健全な労使関係があると認識している。これからも不当労働行為はないようにしていく。ＪＲ東海労を敵視などしていない。各労組とも協約に則って適切な対応をしていく。

②「不祥事」に対する懲罰的社員管理をやめること。静岡地区で不祥事を起こした社員が清掃会社に出向となったと聞いている。今年度「不祥事」は増加していると聞く、規律・規範の締め付けで不祥事はなくなる。一度の過ちでの出向は過酷な見せしめである。反省をし再び発生させないことが重要である。行き過ぎた労務管理である。見せしめの出向や処分はやめること。

【回答】

処分は、規律・規範を維持するために必要である。社員が責任感を持って働くため信賞必罰は必要である。出向は見せしめではない。関連会社の要員の需給状況も勘案して決定してきている。

③パワーハラスメントやセクシャルハラスメント総じてモラルハラスメントが、続いている。一方、訴えた側が疎外感を持つ職場環境があってはならない。そうであれば、セクシャルハラスメントやパワーハラスメントはなくなる。会社は、大切な社員を守るために、さらに対策を講じること。

【回答】

セクハラ窓口を設けている。各所においてセクハラ講習会を開いたり、ポスターを作成し、防止の啓発をしてきている。パワーハラスメントは個別の対応である。発生しないようにしていく。

3. 効率化・低コスト化について

①東海道新幹線の交番検査体制の見直しが実施された。開業以来の見直しであり、要員削減である。現場では時間内ギリギリの検査となる。検査周期延伸により客室の車内設備の不備が多発すると考えられる。検査データーに基づく交番検査は、一旦システム障害が発生すると、列車の運行にも影響が出かねない。お客様のサービスと異常時の体制も考慮して改正前の体制に戻すこと。

【回答】

交番検査態勢の変更は、この間のデータの蓄積と検証によって安全が担保できることが保証された。経営を維持していくために企業として必要なものである。変える考えはない。

②工事費等のコスト削減は、下請会社や孫請会社の人件費削減になると考える。人件費の削減は、要員削減・労働強化に直結する。そのため、協力会社の事故は後を絶たないとする。これは、最終的にＪＲ東海会社に降りかかって来ることとなる。北海道の事故の教訓から安全には人とお金がかかることが明らかになっている。事故防止の観点からも安易な工事費等の削減はやめること。

【回答】

低コスト化は単なるコストの削減ではない。効率化・低コスト化は恒に追求していく課題であり、業務の組み立ての合理性を徹底的に追求することにより、業務全般にわたり低コスト化を引き続き推進する。

4. 要員体制について

依然として新幹線と在来線在の乗務員が不足し休日出勤と年休失効が続いている。また、駅職場においても特休の買い上げが発生している。これは、営業施策によって輸送量の増加、営業収入の伸びが続いているからである。休日出勤の解消等のために乗務員及び駅の要員を増やすこと。

【回答】

業務の遂行に必要な要員は会社が責任を持って決定していく。それでも不足する場合は、協約に基づき会社が適切に対応していく。

5. 営業職場の改善について

会社は駅の要員について乗降客の数及び駅収入等により決定するとしているが、お客様の増加、ICを含む多様な乗車券類等の取扱い、旅客トラブル、バリアフリーによる車椅子の利用をはじめとする障害を持たれたお客様の利用が増加傾向にある。これは駅を中心とする営業職場の社員の苦労があって実現している。そのため、社員の取扱いによって発生した不足金の弁納制度は廃止すること。

また、外国人対応用のタブレットを設置すること。

【回答】

不足金の弁納制度は、適正な制度である。環境や制度の変化はあるが、適正な制度設定をやっていく。他社からのICの乗り越しは現金で精算することとなっているが、ICカードで精算できる精算機の導入をしてきている。タブレットについては、昨年11月から今年の2月まで9駅で試行してきた。機能について検討をしている。

6. 高齢者雇用の雇用条件・労働条件を改善

高齢者は、経験を積んだ貴重な労働力である。そのため、65歳まで働くことのできる労働条件環境を作ること。また、専任Vを廃止し、希望者全員が65歳まで働くことができる制度とすること。

【回答】

高齢者は、貴重な労働力である。会社は、専任社員制度を設けている。専任社員制度は、満了報労金制度もあり、当社は働きやすい制度と考える。法令に則った制度であり、現在の制度を変える考えはない。

7. 海外高速鉄道プロジェクトについて

米国、メリーランド州及びテキサスプロジェクトについて建設に向けた動きがあるようだが、その状況について明らかにすること。また、その他の地域についての進捗状況を明らかにすること。

【回答】

メリーランド州については、マグレブプロジェクトの推進に向けた連邦補助金2,780万ドルが承認された。また、テキサスプロジェクトに対する技術支援を進めるとともに、超電動リニアシステムの米国北東回廊プロジェクトへのプロモーション活動を推進している。また、台湾高速鉄道における技術コンサルティングを進めている。

会社独自の津波対策を！

組合：安全対策の中に津波対策はないのか。

会社：ハザードマップに則って決定していく。

組合：ハザードマップが変わらなければ変えないのか。会社として独自の対策はないのか。

会社：ハザードマップが変われば対策は変わる。

中央新幹線のための効率化だ！

組合：経営方針の中の、「効率化・低コスト化の推進と財務面での体力の向上」の中で「中央新幹線開業を見据え、社員一人ひとりが能力向上に努めるとともに、業務の進め方などの見直しを行い、さらなる効率的な業務遂行に取り組む」としている。しかし、「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的に追求することにより、業務全般にわたり低コスト化を引き続き推進する」ともしているが、矛盾しないか。

会社：何を言っているのか分からない。矛盾しているものではない。

組合：「中央新幹線開業を見据え、」と記載されていることは、中央新幹線のために効率的な業務体制をすることなのか。

会社：字面のままである。「中央新幹線開業を見据え、」である。

組合：中央新幹線開業のために効率的な業務遂行に取り組むと受け止めるがどうか。

会社：中央新幹線開業のためにではない。

組合：中央新幹線のための効率化としか受け止められない。

以 上