

業 務 速 報

NO. 1010

2016. 10. 28

J R 東海労働組合

発行 小林 光昭

編集 加藤 光典

2016年度第2四半期（中間）決算経営協議会 増収増益5年連続過去最高！ 役員報酬はJR内ダントツ！ なぜ社員の待遇だけが 置き去りなのか！！

本部は、10月28日経営協議会を開催し、会社から平成28年度第2四半期決算（中間決算）について会社側から説明を受けました。

会社は「当社の運輸収入は、ビジネスを中心にご利用が順調に推移したことから、前年度を上回り増収、連結営業収益全体でも増収。営業費は当社の減価償却費の減等により減少。この結果、増収・減益の決算」。「通期の業績予想は据え置く」と説明しました。このように、J R 東海の今期中間決算は連結、単体共に過去最高の決算となりました

本部は小林委員長から、「今年度上半期の輸送実績は、ビジネス、観光利用などが共に堅調に推移したことから、運輸収入は前年度を上回り、連続して過去最高を更新する増収・増益という決算となった。私たちは、このような業績を成し遂げられたのは、言うまでもなく現場の第一線で奮闘する組合員・社員の日々の努力によるものであると考えている。従って、その成果を、働きがいがあり、安全で安心して働ける職場環境づくり、安全第一で信頼される鉄道輸送を確保するために投資すべきであると考えている。また、来年4月には、J R 発足30年を迎える。国鉄改革という一大事業を成し遂げ、日々の安全・安定輸送確保はもとより、長期債務縮減など、J R 発足時の財政課題を着実に乗り越え、今日まで順調に推移することができたのも、組合員・社員の努力、協力の賜であると考えている」と認識をあきらかにしました。

政府による財政投融资に関する議論で、絶対に完成できるかわからないリニアへの融資の一方で、災害復旧で苦しんでいるJ R 北海道についての感想を求めたことに、なぜか会社委員が感情をあらわにする場面もありましたが、以下、決算の概要と小林委員長の質問、会社回答と若干の議論です。

【連結損益の概要（累計）】

営業収益	： 8， 6 6 7 億円	前年同期比	＋ 6 4 億円	0． 8 %増
運輸収入	： 6， 5 4 7 億円	前年同期比	＋ 6 8 億円	1． 1 %増
営業費	： 5， 3 2 0 億円	前年同期比	△ 4 2 億円	0． 8 %減
営業利益	： 3， 3 4 7 億円	前年同期比	＋ 1 0 6 億円	3． 3 %増
営業外損益	： △ 2 8 0 億円	前年同期比	3 0 億円改善	
経常利益	： 3， 0 6 6 億円	前年同期比	＋ 1 3 7 億円	4． 7 %増
親会社株主に帰属する				
四半期純利益	： 2， 1 4 9 億円	前年同期比	＋ 1 9 2 億円	9． 8 %増

【平成28年度の業績予想】

通期の業績予想については、前期予想を据え置く。単体については上期の実績を反映し上方修正する。（営業収益1兆3640億円、営業利益5,670億円、経常利益5,100億円、当期純利益3,600億円）

《小林委員長の質問と会社回答》

1. 好調な業績は、すべての組合員・社員の日々の努力によって成し遂げられたものであると考えています。会社もそのような認識に異論のないことと思いますが、この間の新賃金交渉、期末手当交渉などにおける会社回答は、実績を伴っているとは言えません。私たちが実感の持てる回答を強く求めます。

従って、日々の努力に報いるために、中間決算の結果を踏まえ、2016年度年末手当を要求通り3.5カ月支給することを、経営協議会の席上においてもあらためて要求します。会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

第二四半期の決算も好調であった。それは社員の皆さんの努力があったことに異論はない。今後の年末交渉や賃金交渉の議論に反映したいと考えている。

2. 来年4月1日のJR発足30年という時期をとらえ、好調な業績をつくりあげてきた組合員・社員の努力に報いるために、一時金、記念品など、報労の意思を形あるのとして表し、全社員に支給すべきであると考えますが、会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

30周年について、記念品や一時金については考えていない。

3. 新人事賃金制度が導入され10年が経過しました。会社は、努力した者が報

われる制度としていますが、能力給の色合いが濃く、定期昇給額が毎年逡減するなど、社員の賃金格差は著しく広がっているものと認識しています。

主たる業務である鉄道事業では、社員間の協力など、すべての社員の連携によって業務が遂行され、安全・安定輸送が確保されているのであり、個人の成果、評価、能力などは一概にはかれるものではなく、必要以上に重視されるものでもないと考えます。従って、組合員・社員が高いモチベーションを維持するためにも、定期昇給が低減する賃金制度の改善を要求します。会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

努力したものが報われる制度を作り、その主旨に基づいてこれまで運用し順調に推移してきた。モチベーションも高く働いてもらっていると考えている。したがって現段階見直す考えはない。

4. 今年度賃金改定において実施されたベースアップの配分が、等級・区分により格差がつけられました。しかし、私たちは、賃金制度とベア配分は区別すべきであると考えています。すべての組合員・社員が努力して、好調な業績を生み出しているのであり、ベースアップについては、今春のような配分方法をあらため、基本給に一律に配分することを強く求めます。会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

ベア配分は、賃金の交渉時に議論する。

5. 順調な業績に比して、労働条件、職場環境、福利厚生など、働き方、生活する環境は年々悪化してきているのが実感です。将来を見据え経営基盤を盤石なものにしていく上で、効率化と低コスト化を推進することを、一概にすべて否定するものではありませんが、安全軽視、働く者のゆとりと健康、働きがいなどを損なうような施策については認めるわけにはいきません。特に、最近における効率化施策推進は、働く者の意見を受け入れず、効率化ありき、と言わざるを得ません。強引な推進となっているのが実感であり、余裕がなくなり肉体的疲労の蓄積が著しくなっています。

順調な経営を推し進めるためには、そこで働く者が、安全で安心して誇りを持って働くことのできる環境が整っていることが前提です。そのために、会社が一方的に施策推進を目指すのではなく、引き続き労使協議を充実させ、現場第一線で働く者の声を受け止め、労働条件改善、職場環境改善のためのハード面における設備投資に、その利益を振り向けるべきであると考えます。会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

職場環境や労働条件、福利厚生などが悪化しているとは思わない。協約改訂交渉もしてきたが、当社の現状は高い水準にあると考えている。新たな制

度も様々導入しているので、年々向上していると考えている。

低コスト化しても決して安全軽視はしていない。コストの削減は安全を維持しながら行っているものである。

労働条件の向上のための労使協議は、基本協約に則り労使協議を充実させたい。制服の改善など、働きやすい環境のために投資も行っている。浜松工場や名古屋工場の建て替えでは、社員の意見を聞きながら建て替えに活かしている。

6. 休日労働、年休取得に関する改善が一向にはかれていません。慢性的な要員不足の解消に向け適正な要員配置を強く求めます。具体的な取り組みについて会社の見解を明らかにして下さい。

今年度も、乗務員はあらかじめ休日労働が前提となっています。休日労働については、その解消を求めて労使協議を開始してから、既にかかなりの年数が経過しています。旅客の動向などから、臨時列車等の傾向などについては、概ね予想・把握できる状況にあるものと考えています。従って、運転士・車掌などを、現状の輸送状況に見合った適正な要員配置とし、休日労働を早急に解消することをあらためて要請します。そのために、人件費への投資を惜しまず、採用枠等を拡大し適正な乗務員養成・要員措置を行うことを強く求めます。会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

要員は適正に配置している。休日労働は、新幹線2～3泊、在来線は1～2泊。協約改訂交渉でも言っているが、最大限の乗務員養成をし、専任社員の活用も行っている。しかし旅客のニーズに細かく対応することも大切であり、列車の設定は弾力的に行う必要がある。そのため発生する休日労働については協力をお願いしたい。

7. 高齢者の働き方の改善について見解を求めます。これから数年間、JNRからの採用社員の大量退職を迎えます。高齢化社会を迎え、高齢者の人材活用としての専任社員制度が運用されていますが、誰もが安心して働ける環境とはなっていません。また、いわゆる「経過措置」の活用と「専任V」の設置により、専任社員の雇用、労働条件、働き方は、必ずしも時代に適合したものとなっているとは思えません。

私たちは、この間、高齢者用の交番や、ハーフタイム導入、雇用先などを個々の実情に見合って選択できるよう要求してきましたが、残念ながら解決に至ってはおりません。技術継承、少子高齢化、人口減少社会での人材確保などの観点から、高齢者の働き方、雇用のあり方などについて制度を見直し、抜本的な制度改正の時期にきているのではないかと考えています。会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

高齢者の働き方について、専任社員の労働条件については法律に則り、他と比べても働きやすい制度であると考えている。満了報労金などを導入し働きやすい環境を作ってきている。

ハーフタイムや短日数、短時間の導入の要求は、世の中の動向や社会の環境に応じて考えることになるが、鉄道業の特性から、出面らで固定的な要員を確保しなければならないので現時点の導入は難しい。

8. 財政投融資を活用したリニア中央新幹線の早期開業が閣議決定され、会社もそのことを「有難いこと」と受け止め、大阪開業に向けて、名古屋開業後速やかに着手し、最大8年前倒しすることに全力を挙げることを表明しています。このことは、当初計画の大幅な変更であり、さらには、今後の経営にとって重大な影響を及ぼす事柄でもありと考えています。従って、見直し計画など、細部について労働組合と協議すべきであると考えますが、会社の見解を明らかにして下さい。

また、財政投融資を受けるにあたって、「経営の自由、投資の自主性が確保いただける」と見解を明らかにしていますが、何を根拠にそのような認識をされたのか明らかにして下さい。さらに、かつての政治介入により国鉄が破綻し、雇用不安と鉄道への信頼感が失われた歴史を繰り返してはならないと考えますが、会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

政府は未来への投資として、中央リニア新幹線が経済対策となると考えられた。現在関連法案の審議中で具体的には何も決まっていない。

中央リニア新幹線計画は自己負担で行うとした。財政投融資が行われても健全経営で経営の自由、投資の自主性が前提である。財政投融資で借りたとしても全額返すものである。財政投融資を借りたとしても前提が何ら変わるものではない。

今後契約が必要となりその中に条件を盛り込んでいく。契約の中でしっかりとやることを決めていく。

労使協議については協約に基づき協議していく。

9. リニア中央新幹線は、国土交通省から建設認可を受けて2年が経過しましたが、現時点の進捗状況について明らかにして下さい。また、沿線住民、関係自治体などの理解、合意形成などは重要であると考えますが、環境、生活圏への影響などが、極めて説明不足であり、見切り発車であるとの声も聞かれますが、会社の見解を明らかにして下さい。あわせて、沿線住民などでつくられている市民団体が中心になって、国土交通省に建設認可の取り消しを求める訴訟が提起されましたが、会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

中央リニア新幹線は、一気に進むものではなく段階を踏んでやらなければ

ならない。しっかりと準備を整えてから工事に着手することになる。説明会は252回となり、丁寧に説明し準備を進めている。

訴訟についてはこちらが申すものではないが、国交省の認可を受けているのでそれに基づき進める。

10. 安全、防災に関する事柄について見解を求めます。今年度は、台風などの自然災害による多大な影響は、今のところは回避されていますが、近年の自然災害は予測を超えた大規模災害に見舞われるかたちとなっています。好業績を踏まえ、更なる安全確保、異常時対応のためのハード面における設備投資をより強力に、速やかに推し進めるべきであると考えますが、会社の見解を明らかにして下さい。

特に、相次ぐホームからの転落事故により、ホーム上の安全確保の重要性が指摘されています。車両種別、ホーム構造上の問題点など、様々な課題が存在していることは認識していますが、より一層の研究を積み重ね、すべての駅における転落防止柵設置など、早急な対策が求められていると考えますが、会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

自然災害に対する事故防止は重要である。これまでも防災対策の強化のために充実を図ってきている。危険な箇所に列車を侵入させないために、沿線に危険を検知する装置を設置した。台風などで運休をさせるときは事前に利用者に明かにする。抑止などが起きたときの旅客救済のための社員への訓練も行っている。

転落防止については駅員の配置や点字ブロックの設置など行っている。柵の設置については車両によってドアの位置が違うので難しい。安全性向上検討会があり、この検討を参考にしていきたい。

11. 海外における高速鉄道、超電導リニアプロジェクトの進捗状況、投資状況について明らかにして下さい。

【回答】

米国北東プロジェクトがあり、そのプロジェクトのメリットなどを広めていきたい。テキサスプロジェクトも現地で投資や開発活動、事業開発を行い、技術的な知見の提供もしている。

12. 昨年に引き続き、子会社である日本車輛製造が損失を計上しています。この事態に関する原因と会社の見解を明らかにして下さい、また、車両構造・基準が違う海外向け鉄道車両を受注したことが失敗であった、という認識を持ちますが、会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

日車USAについて、その正常化に向けて人的な支援をしつつ取り組んで

いる。

13. 安全・安定輸送を前提とし、好調な業績を確保する上で、お互いの立場を尊重し認め合い、健全な労使関係を構築することは極めて重要な事柄であると考えています。

しかし、会社は、労働組合からの申し入れや、労働協約の解釈などをめぐる労使協議に真摯に対応しているとは言えません。団体交渉を形骸化し、いわゆる窓口折衝などで、会社の一方的な見解を主張する姿勢が目立ちます。このような一方通行のような労使関係は、甚だ遺憾な対応であると言わざるを得ません。過去最高の利益を生み出したのは、そこで働く組合員・社員です。従って、これまで以上に労使協議の充実を求めます。会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

健全な労使関係については同じ考えである。基本協約に基づき労使協議を行っていて、今も充実した労使協議を行っていると考えている。一方的な労使関係ではなく、基本協約に基づいて説明している。基本協約に基づいて会社も健全な労使関係を求めていく。

14. 期末手当の成績率適用による減額のための勤務成績の査定が不透明です。評価者、管理者の基準が曖昧であり、恣意的判断と言わざるを得ない事象が連続しています。そのことから、組合員が訴訟を提起し減額取り消しを求めています。会社は、組合員の声を受け止め、恣意的な判断による減額をあらためるべきです。会社の見解を明らかにして下さい。

【回答】

恣意的なことはしていない。複数で公平公正に評価している。

《主なやり取り》

組合：実感として言いたいのが、会社とは認識が異なることが多い。会社は努力に報いると言うが、要求が結果に表れない。乖離がある。社員の努力によって連続で過去最高益を上げているのだ。会社は努力を認めるが、要求に応えない。口だけだ。労使の認識にズレがあるということだ。

国鉄改革から30年の区切りをどう見るのか。今は何も考えていないと言うが、ならば、これから考えればいい。苦労して国鉄改革をしてJRを作った。それから30年たった。この功績に報いてしかるべきだ。今ある業績の元はここにある。応えるべきだ。

会社：要求と回答が一致しないところもあるが、会社としてはしっかりと高い回答をしていると考えている。会社はしっかりとできる限り努力に報いている。30年の区切りについて、現時点において考えはないが、賃金やボー

ナスなど直接ではないが報いていると考えている。

組合：会社はリニアで財政投融资を受けると言っているが、融資すると言っているのは政府だが、今、災害の影響で北海道は復旧の目途すら立たない。東海も北海道も同じ国鉄だった。一方では3兆円の融資を受け、もう一方では復旧の目途もたたない。これで良いのか。リニア開業ありきよりも、国の困っているところのどこを直すべきかと、考えを広げてもいいのではないか。

会社：財政投融资について、貴側の考えとして聞いた。

組合：同じにJRとなって、うちがいいから、他は大変なのに関係ないとはならない。そう考えないのか。北海道と1兆5億円づつにしませんかと政府に言ってみたらどうか。日本の今後の鉄道の在り方にかかわる問題だ。

会社：何を言いたいのかわからない。

組合：協議の場なのだから、どういう考えなのかと聞いているだけだ。

会社：ならば聞くが、北海道は財政投融资に手を挙げているのか。

組合：そういう問題ではない。

会社：手を挙げてはいない。基金の利子で会社を運用している。財政投融资は金利と借りたお金を返さなければならない。財政投融资については回答した通りである。

組合：高齢者について、社会が高齢者に頼らざるをえない時代だ。抜本的に労働条件を見直すべきではないか。

会社：今の段階では現制度で問題ないと考えている。しかし、制度は永遠ではないので、情勢によって改善しなければならないこともある。

以 上