

業 務 速 報

NO. 1096
2018. 5. 4
J R 東海労働組合
発行 小林 光昭
編集 加藤 光典

平成29年度期末決算について経営懇談会開催 8年連続過去最高益は 社員の苦労と努力の結果 何よりも社員の労働条件を改善せよ！

本部は4月27日、平成29年度期末決算について経営懇談会を開催しました。会社は「運輸収入は、ビジネス、観光ともにご利用が堅調に推移したため増収。J R ゲートタワーの開業に伴う増収もあり、連結営業収益全体でも増収。営業費については、当社の技術開発費やJ R ゲートタワーの開業に伴う費用の増等により増加したものの、増収・増益の決算。次期については、引き続き安全・安定輸送の確保を最優先に、グループ全体で収益力の強化と設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化を徹底し、経営体力の充実を図る。当期の期末配当、次期の中間及び期末の配当予想はいずれも、1株当たり70円とする」と説明しました。

本部は本橋副委員長から、「連続の過去最高の増収・増益の決算は組合員、社員、関連会社社員の苦労、努力の結果である。しかし会社はその苦労や努力にしっかり応える姿勢とは言い難い。組合員、社員の声である組合の要求に応え、賃金や労働条件、職場環境改善に向けた設備投資、人への投資を惜しまずに実行すべきである」など、労働諸条件の改善をはじめ、労使関係、安全、中央リニア新幹線、車内業務依頼などに関する問題について質問しました。

以下、決算概要、質問とその回答です。

【連結損益の概要（連結）】

営業収益	: 1兆8,220億円	前期比	+650億円	3.7%増
運輸収入（単体）	: 1兆3,583億円	前期比	+424億円	3.2%増
営業費	: 1兆1,600億円	前期比	+225億円	2.0%減
営業利益	: 6,620億円	前期比	+424億円	6.9%増
営業外損益	: △784億円	前期比	△228億円	41,1%増
経常利益	: 5,835億円	前期比	+195億円	3.5%増
当期純利益	: 3,955億円	前期比	+25億円	0.7%増

【キャッシュ・フローの状況】

営業活動によるキャッシュイン	6,095億円	前期比	+290億円
投資活動によるキャッシュイン	1兆6,764億円	前期比△	2,330億円
財務活動によるキャッシュイン	1兆4,347億円	前期比	+95億円
現金及び現金同等物期末残高	7,824億円	前期比+	3,678億円
実質フリーキャッシュフロー	3,025億円	前期比	+521億円

【長期債務の概要】

長期債務の当期末残高は、中央新幹線建設長期借入金1兆5,000億円の借入を実施したことなどにより、連結・単体ともに4兆8,562億円。また、単体の長期債務のうち、中央新幹線建設長期借入金を除いたその他の長期債務は1兆8,562億円となり、128億円の減少。

【次期の業績予想（連結）】

営業収益	: 1兆8,440億円	前期比	+219億円	1.2%増
運輸収入（単体）	: 1兆3,690億円	前期比	+106億円	0.8%増
営業利益	: 6,630億円	前期比	+9億円	0.1%増
経常利益	: 5,840億円	前期比	+4億円	0.1%増
当期純利益	: 4,040億円	前期比	+84億円	2.1%減

【配当（当社）】

当期の期末配当については、本年1月に公表した配当予想どおり1株当たり70円とする。次期の配当予想についても中間・期末ともに1株当たり70円とする。

＜組合からの質問と会社回答＞

1. 平成29年度決算に関する会社の評価・見解を明らかにすると共に、今後の輸送量の動向、業績予想、収益力強化に向けた営業戦略、事業展開の展望などについて、基本的な考え方を明らかにされたい。

【回答】平成29年度決算は過去最大の増益となり、経営体力も強化できたと考えている。業績予想は、引き続き景気の緩やかな拡大が見込まれており、より弾力的な列車設定やネット予約利用の拡大で、観光、旅行、ビジネスの需要を確実に獲り込んでいきたい。必要な経費の増を計上し、増益の計画である。また、引き続きグループ全体で高い目標を掲げ、収益拡大を目指す。

2. 平成29年度決算については、昨年度に引き続き前年を上回る輸送量の伸びによって運輸収入が増収となり、連続して過去を上回る増収・増益の決算となった。このような好調な業績を確保することができたのは、旅客の需要、動向に迅速に対応するための臨時列車設定など、休日労働（良しとするものではないが）などによる組合員・社員の協力の結果であると考えている。ま

さに、現場で汗する、組合員・社員、さらには関連会社社員など、すべての働く者の日々の努力・頑張りによるものであると考えている。

しかし会社の対応は、その努力にしっかりと応えるという姿勢とは言いがたいものである。それは春闘における新賃金および夏季手当などの回答からも明らかである。回答はＪＲ東海労の要求とはかけ離れ、賃金の底上げ・底支え・格差是正などの基本的な改善の実現にはほど遠いものであった。またこれまでの組合員の切実な声・要求である、ゆとりのある要員配置、休日労働の解消、年休完全取得など、安全・安心、健康・ゆとりの職場環境を実現するための諸要求は未だに解決していない。

ＪＲ東海労は、好調な業績を社員に還元すると共に、より一層の労働条件・職場環境改善に向けた設備投資、人への投資を惜しまず実行すべきであるとする。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】社員の日々の努力は組合側の認識と相違するものではない。各施策の確実な推進により、ベースアップの回答をした。社員に精一杯報いるため、また期待も込めて夏季手当を3,05ヶ月分で回答した。組合側とは今後も真摯に議論して検討していきたい。

3. 好調な業績を確保するためには、労使の信頼を損なうことなく、健全で対等な労使関係を構築することが重要であるとする。しかし会社は、団体交渉開催の申し入れや、様々な課題解決に向けた申し入れなどに対して、真摯に対応しているとは言えないのではないか。

団体交渉開催拒否や「窓口折衝も労使協議である」という認識に基づいた、「窓口回答」という対応は、労使協議、労使関係の形骸化であると指摘せざるを得ない。好調な業績を支えてきたことを踏まえ、改めて、本日の経営懇談会において労使協議を形骸化することなく、信頼関係を損ねることのない労使関係の構築を強く求める。会社の見解を明らかにされたい

【回答】労使関係について、信頼関係はたいへん重要だと考えている。引き続き基本協約に基づき、丁寧に真摯に対応していく。

4. これまで休日労働の完全解消、年休完全取得、長時間労働の解消に向けた適正要員の配置について議論してきたが、会社は4月13日の業務委員会で今年の休日労働について「新幹線で0（ゼロ）ただし状況により0～1泊もあり得る」とＪＲ東海労に説明した。しかし、これについては「新幹線の車内業務見直し」によるものであり、会社が休日労働解消に向けて要員を確保したものではない。会社がこれまで「ピークに要員を合わせない」と主張してきたこと、さらには適正な労働時間管理、不払い労働是正などを理由とした、36協定の年間特別条項の設定を提案し、全職場で年間540時間もの時間外労働を可能にしたことを見れば、慢性的な要員不足が一向に解消されていないのが実態である。ＪＲ東海労は、働く者を犠牲にしながら業績の向上が目指

されることがあってはならないと考える。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】新幹線車内業務の見直しについては、各種取り組みを丁寧に積み重ねて実施に至った。36協定の年間特別条項の設定は、慢性的な要員不足によるものではない。業務見直し、効率的な業務運営を図りつつ、なお不足が明らかになれば必要な要員配置を検証していく考えである。安全確保を大前提で進めていく。

5. 会社は、基本協約の誤った解釈により、私傷病のために年休を取得した組合員に「診断書」の提出を求めている。さらには「適正な労働時間管理」が求められているにもかかわらず、更衣時間を労働時間として認めない姿勢をとっている。組合は、会社が基本協約をはじめとする法律などを正しく解釈し、運用すべきだと考える。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】基本協約や法令などに基づいて業務運営を行っている。協約改訂交渉等で、真摯に議論してきていると考える。診断書は、傷病欠勤が長期にわたる時は要員操配が必要なので提出を求めている。優先配慮の判断材料とするものである。

更衣時間については、制服の着用を義務付けてはいるが使用者の拘束下ではなく指揮命令下にあると言えないので、労働時間とは考えていない。

6. 経営体力の向上のためとして、より一層の低コスト化、効率化、システム化などが行われている。JR東海労は、これらが安全性を高め、労働環境を改善するものであるならば、これらを否定するものではない。

しかし一方では経営の論理が優先されるがために、安全が脅かされ、働く者のゆとりがなくなり健康を害する、または利用者の利便性が損なわれるなど、低コスト化、効率化、システム化による弊害が起こってはならないと考える。会社の見解を明らかにされたい。

また、昨年12月に実施された集中旅客サービスシステムの導入による駅の無人化、および3月に実施された新幹線車内業務の見直しなどは、働く者と利用者への負担が増大するものであり、安全の確保という観点からも逆行する施策であるとの認識を持たざるを得ない。改めて会社の見解を明らかにされたい。

【回答】個別の施策については地方で議論していただきたい。

7. 昨年12月11日に「のぞみ34号」で発生した台車亀裂事故は、新幹線で初めての「重大インシデント」と認定され、JR西日本が異常を感知しながらも直ちに列車を止められなかったことなどが問題視されている。しかし、京都駅発車後に乗務員から異常が報告されながら、直ちに列車を停止させることなく名古屋まで運転を継続したことをみれば、会社に運行優先の意思があったことは明らかである。会社は新大阪～名古屋間の経過を時系列で明らかに

したうえで、改めて再発防止策を明らかにすると共に、組合員・社員に説明することを求める。

また、新幹線鉄道事業本部および関西支社では、「新幹線 Spirit」を改定したとして、社員に『「新幹線 Spirit」発揮のために』を配布している。ここでは、「勇気」として「迷いが生じたときは安全を守るための行動をためらわない」としている。これは「迷い」があっても「列車を止める」ことがためられる職場風土があるということである。さらにいえば、会社が現場の裁量権を認めてこなかった現れであるとも言える。「迷いが生じたときは安全を守るための行動をためらわない」とするならば、現場の裁量を認め、組合員・社員の判断を咎めることのない対応を確立するべきである。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】 本日は期末決算に関する経営懇談会であり、5月1日に予定している業務委員会で議論したい。新幹線スピリットについては新幹線で議論されたいが、安全綱領や平成29年度に定めた行動指針に沿って、安全最優先と規則の理解と遵守のもと、判断に迷った時は使命感と責任感を持って安全の道をとって欲しいと考えている。

8. 3月20日から「N700 S 確認試験車」の走行試験が開始された。この車両には様々な新しい技術が採用されているとのことであるが、なかでも「台車フレーム」について「下板の厚みを最適化」「補強箇所と溶接箇所を削減し信頼性の向上を図る」とされている。これについて「のぞみ34号台車亀裂事故」との関係で、同種事故の防止対策となるのか、会社の見解を明らかにされたい。

また、歯車装置についても「低騒音かつ信頼性の高い歯車装置」として「ヤマバ歯車を採用する」とされているが、これまでの歯車箱破損事故との関係で、同種事故の防止対策となるのか、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】 N700 S の台車枠はN700系とは構造が異なるものとなっており、34A と同種の事故は発生しないと考えている。また歯車装置は静音性と省メンテナンスを実現している。

9. リニア中央新幹線建設工事をめぐる談合事件は、現在も捜査が続けられているが、未だ全容が明らかとなっていない。現場で働く組合員・社員は会社から一切説明がないために不安、不信感を募らせている。

会社は発注元として情報開示に努め、社会的責任を果たすと共に、現時点で判明していることを組合員・社員に説明し、不安、不信感を払拭すべきである。そのためにも全容が明らかとなるまで、いったん建設工事を中止すべきであると考え。会社の見解を明らかにされたい。

また、現時点で談合事件が工期など建設工事に与える影響、今後の工事契約などに関する、現時点の会社の考え方を明らかにされたい。

【回答】 中央新幹線は、東海道新幹線の二重系化に加え三大都市圏を一体化す

ることで大きな経済効果が期待され、早期の全線開業が期待される重要な段階である。建設会社関係者が起訴されたことはたいへん残念である。訴訟の経過を見守っていく考えであり、発注済みの工事は予定通り進めていく。

10. リニア中央新幹線建設に関するこれまでの投資額、計画と実績の対比、今年度の見通しなどについて明らかにされたい。また、建設進捗状況に対する会社の評価・見解を明らかにされたい。今後、予想外の難工事などによって建設費が計画段階よりも増大していくとの懸念があるが、会社の考え方を明らかにされたい。さらに、中央新幹線建設資金管理信託からの取り崩し状況、および中央新幹線建設資金管理信託以外の資金調達についてを明らかにされたい。

【回答】平成26年度から累計で2,743億円を投資し、現在まで計画通りに進めてくることができた。平成30年度の投資額は2,500億円を見込んでいる。工事費増は考えていない。財投の取り崩しは、28年度272億円、29年度1,318億円であった。品川～名古屋間の総工費5.5兆円の中から財投活用した3兆円を除いた2.5兆円は自己資金でまかなっていく。

11. リニア中央新幹線建設について、沿線住民から訴訟を提起される事態や、静岡県知事から抗議を受けるなど、必ずしも地域との連携や理解を得ながら着手しているとは考えにくい状況にあると認識している。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】沿線関係者には、理解を深めていただくよう様々な説明会などを実施し丁寧に対応している。また、各地の工事事務所、環境保全事務所で質問に答えてきている。引き続き計画を着実に進めていく。

12. 新幹線の大規模改修工事について、昨年度の実績、進捗状況、大規模改修引当金の取り崩し状況について明らかにされたい。

【回答】平成29年度は363億円の実績で、28年度から4年間の計画において、計画通りに進めてきている。引当金は25年度から10年間、毎年350億円の取り崩しを行っている。

13. 海外における高速鉄道の展開、および超電導リニアプロジェクトに関する、これまでのトータルとしての投資内容、進捗状況、今後の計画について、会社の考えを明らかにされたい。

【回答】テキサスプロは現地投資家によるテキサスセントラルパートナー社が推進しているが、技術面から支援するためにエッチテックを開設した。導入を目指してプロモーション活動を継続していく。北東回廊プロでもプロモーション活動を推進していく。また台湾高鉄への技術支援やコンサルティングなども継続して進める。

《主なやりとり》

前年を上回る業績予想が、組合員・社員に負担を強いることを前提にしているのなら認められない！

組合：「次期の業績予想」について、会社は連結、単体の全ての項目について前年を上回る予想をしているが、その根拠を明らかにされたい。このような業績を達成するためには、当然業務量の増大や、効率化が伴うと想定されるが、組合員・社員にさらなる負担が強えられるのではないかと懸念する。この間の好調な業績を支えた組合員・社員の努力に、会社としてまずは賃金面でしっかりと応えることを求める。

また賃金面だけでなく、休日勤務を早急に解消し、年休が全て取得できる要員配置をすることなどを通じて、安全・安心、健康、ゆとりのある職場環境を実現するべきだと考える。

会社：業績予想の根拠は、緩やかな景気の拡大でビジネス観光など順調に伸びるのではないかと考えており、積極的に取り組んで収益を取り込んでいこうとの考えで増益を見込んでいる。需要に応えるために、柔軟な列車設定では社員に協力を仰がなければならない。賃金については、世間水準や様々な要素を勘案し決定する。社員の頑張りも一つの要素である。組合と議論する中で考えていきたい。

年休については、20日取得できることを前提に要員計画している。今後も様々な場で議論できればと考える。

組合：ここ数年、会社は増収増益を繰り返してきているが、期末手当は頭打ち状態という印象である。ベアは組合の要求に届いていない。社員に還元されずモチベーションは下がっている。しっかりと対応されたい。

会社：ベースアップを繰り返した結果、期末手当での支給額も上昇していることを理解されたい。

組合：不十分である。組合の要求に応えること。

過大な長期債務、建設費の増大は経営を圧迫する！ 難工事に直面するリニア中央新幹線を中止せよ！

組合：中央新幹線建設長期借入金として3兆円が融資されたが、返済は30年後からとなっている。一方で中央新幹線長期借入金以外の長期債務は1兆8,562億円となったと説明された。これらを合わせると約5兆円となり、会社が説明してきた「長期債務は5兆円を超えない」ことからすれば、この先30年の建設資金調達は厳しいものがあるのではないか。特に難工事等で建設費用が増えた場合は会社の経営が圧迫されることが想定される。組合は改めてリニア中央新幹線建設を中止するべきと考える。

また今回の決算資料では長期債務の「残高見込額」および「増減見込額」の記載が見あたらない。明らかにされたい

会社：建設費は品川～名古屋で5.5兆円であり、財投活用で3兆円、2.5兆円は自己資金でまかなうことを予定している。

組合：利益でまかなっていくのか。

会社：その通りである。

組合：なにか大きな事象が発生すると相当厳しいのではないか。

会社：仮定の話はできない。

組合：大きな事象が発生させないことは肝要である。

会社：長期債務についてだが、既に完済したものがあり、毎年決まった額が減っていくものについては決算資料に記載していない。

組合：会社は「連結子会社である日本車輛製造株式会社が、業績予想と実績値との差異を公表」として「損失が発生した」ことを発表したが、「インドネシア向け」「国内向け」共に「原価の増大」「コストの増大」が理由とされている。詳細を明らかにされたい。

会社：インドネシア向けでは、製造原価などが見積もりのとおりにならないことが判明したため損失引き当てを行った。国内向けの案件でも見積もりを上回る事が明らかになり、これも損失引き当てを行ったものである。

新幹線車内業務委託で契約不履行発生！？ 「しかたがない」で済ませられるのか？

組合：新幹線車内業務の業務委託に関して、「のぞみ」に車掌2名とマネージャー・サブマネージャーで4名乗車のところ、サブマネージャーが乗っていない列車があったということで、これに対し新幹線鉄事は「しかたがない」という対応を示している。パッセンジャーの業務に対する見解を明らかにされたい。

会社：それは新幹線で議論いただく件だが、MG・SGで2名の乗務が契約内容である。乗員をしっかりと確保されたいと考えるので、JRCP会社に契約内容を遵守するようにと伝えてある。

組合：契約不履行になるのではないか。

会社：詳細は地方で議論すべきだが、資格を有した者が不足していたわけではないとのことなので、諸般の事情によるものとの認識である。契約は守って貰わなければならない。

組合：契約不履行といえるものではないのか。

会社：契約上はMG・SGで2名乗車である。今回の事象は、一部の列車にSGが乗っていなかったのは事実だと聞いている。

組合：要件を満たしていないのなら契約不履行である。何本発生しているのか。

会社：そういう列車があったということではあるが、何本かまでは判らない。

組合：その件で新幹線で追加申し入れしたら受けるのか。

会社：検討して判断する。

年休の優先配慮の回答に対して 年休の申し込みに「事由は不要」を確認！！

組合：基本協約の解釈について、依然として乖離があり遺憾だ。

病気で年休を取得したい場合、優先配慮するというような回答をされたが、事由で優先が決まるということで良いか。

会社：年休の申請に対して事由が必要であるということはないが、一方で多くの方が年休を申請される中で、その事由によっては、優先的に配慮すべき事由というものもあるだろうというのは、組合側にも理解いただけると考える。それぞれ職場の中で、どのように行われているかはまちまちだと思うが、「病気で入院しなければいけません」というものに対して、それは優先的に配慮すべき事項だということは、組合側とも認識が一致するのではないかと考える。そのような事象があるならば、それを証明するための診断書の提出をお願いすべきだということである。

組合：病気ではなくても様々な事由があるのであって、それらに優先順位があるのかなのかということをも明らかにされたい。

会社：順位というのは1位2位3位というものであり、そこまでのものが正確に定められているものではないが、少なくとも常識的に考えて優先配慮すべき事象というのは各職場であるのではないか。

組合：病気だけでなく、様々なことで配慮すべき事があるのではないかと
いうことでよいか。

会社：その通りである。

以上