

業 務 速 報

NO. 1117
2018. 11. 3
J R 東海労働組合
発行 木下 和樹
編集 森下 暢紀

2018年度第2四半期（中間）決算経営協議会 増収増益7期連続過去最高！ 働きがいがあり、安全で安心して 働き続けることができる労働条件と 職場環境づくりのために投資せよ！

本部は、10月30日経営協議会を開催し、会社から平成30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、観光ともにご利用が順調に推移したため増収。さらに、グループ会社についても増収となり、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微減。この結果、増収・増益の決算」

通期の業績予想を「上期の実績を反映し、収益・利益を上方修正する」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。

本部は冒頭木下委員長から、「会社は決算の度に最高益となっている。その一方で、組合員社員は職場環境や福利厚生で相当の我慢をしている。鉄道としての利便性も、必要な部分をないがしろにしているように見える。組合はそのような立場から質問をしている。特に休日出勤について、団交の席では明らかにされず各地本に説明したが、年度初に業務委員会の要員計画で示されているのだから、本部・本社間でも説明の場があって然るべきである。そのような事を含めて、質問に対して真摯に回答されたい」と発言し、13項目にわたって、会社の姿勢を質しました。

さらに「休日出勤を一方的に指示することは、健全経営といえるのか」「要員を業務の波動のピーク時に合わせないというのは認識が一致しない」「台湾高速鉄道における脱線事故について、現地の実態に合わせたインフラを含めた車両設備を提供すべきである」など追及し、議論を行いました。

【連結損益の概要（累計）】

営業収益	： 9, 1 8 1 億円	前年同期比	+ 1 8 5 億円	2. 1 %増
運輸収入	： 6, 9 3 2 億円	前年同期比	+ 1 4 9 億円	2. 2 %増
営業費	： 5, 2 7 1 億円	前年同期比	△ 5 億円	0. 1 %減
営業利益	： 3, 9 0 9 億円	前年同期比	+ 1 9 1 億円	5. 1 %増
営業外損益	： △ 3 9 1 億円	前年同期比	△ 5 億円	
経常利益	： 3, 5 1 8 億円	前年同期比	+ 1 8 5 億円	5. 6 %増

親会社株主に帰属する

四半期純利益	： 2, 4 4 7 億円	前年同期比	+ 2 3 8 億円	1 0. 8 %増
--------	---------------	-------	------------	-----------

【平成30年度の業績予想】

通期の業績予想は、上記の実績を反映し、収益・利益を上方修正する。（営業収益1兆8, 550億円、営業利益6, 730億円、経常利益5, 940億円、当期純利益4, 110億円）

《木下委員長の質問と会社回答》

1. 今期決算に関する会社の評価・見解を明らかにすると共に、今期の輸送量の実績、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】

上半期については多くの自然災害に見舞われたが、全体的には大きな事故もなく安全な列車運行を実施することができた。東海道新幹線においては、のぞみ10本ダイヤを活用し、弾力的な列車設定で多くのお客様にご利用頂いた。お盆の8月10日には、一日の運転本数434本を運転し、50万人を越えるお客様にご利用頂いた。全体的に順調な事業の展開で、増収増益に繋がった。輸送量は、ビジネス利用の多い平日、観光客のご利用で前年比増となり堅調に推移している。特にGWは多くのご利用をいただいた。

在来線では「しなの」「ひだ」等の優等列車について、需要に合わせて弾力的に増発増結をしている。豪雨により「ひだ」の運休が続いており、前年比マイナスとなったが、引き続きが利用拡大に努めていく。上期の運輸収入は業績予想を上回り、単体、連結で上方修正した。

スマートEX、エクスプレス予約の利用拡大を図り、早得販売促進を取り組んだ。さらに拡大を図っていく。セントラルタワーズ、ゲートタワーはたいへん多くのご利用を頂いた。今後も相乗効果で需要を取り込んでいく。愛知ディストネーションキャンペーンや東京オリンピックを通じて需要拡大を目指す。

2. 前年度を上回る好調な業務成績を確保することができたのは、全組合員・社員が職場で汗し、安全・安定輸送を心がけ日々努力し実行している結果であることは言うまでもない。また、休日労働（決して良いとは考えていないが）などに、結果として全ての組合員・社員が協力しているからこそ、需要に応える弾力的な列車設定が可能となり、繁忙期の運転本数、輸送人員を飛躍的に確保することができたものとする。従って、好調な業務成績を確保するために貢献し、努力・協力した全ての組合員・社員に応えるために、より一層働きがいがあり、安全で安心して働き続けることができる労働条件、職場環境づくりのために、そして安全第一で、利用者から信頼され利便性のある鉄道づくりを目指すために、その利益を活かし投資すべきであるとする、会社の基本的な見解を明らかにされたい。

【回答】

社員の日々の努力に対する考え方に組合側と相違するものはない。大雨や台風被害に対して運転再開に向けて尽力されたことに御礼したい。社員が働きがいを持って安全で安定して環境づくりは、会社としても重要だと考える。各種の労働条件については、本社本部間の団体交渉や地方交渉で真摯かつ丁寧な議論していきたい。

3. 2018年3月から新幹線乗務員の乗り組み体制が変更になったことにより、特に車掌長と運転士は大変な労働強化を強いられている。また、今期は大阪北部地震、夏の異常高温、台風21号、台風24号によるダイヤ混乱などにより、系統を問わず組合員・社員は厳しい労働環境のなか、例年より増して安全・安定輸送確保に向け努力した。このような組合員・社員の努力に応えるために、現在協議中の年末手当については、私たちの要求通り「3.5カ月」の誠意ある回答を求める。会社の現段階の見解を明らかにされたい。

【回答】

年末手当については、別途開催している団体交渉においてしっかりと議論し、決定していきたい。

4. 新幹線鉄道事業本部と関西支社は組合に対し「10月からの勤務指定で新幹線乗務員に対して1～2泊程度の休日出勤を指定する」とお知らせを行った。関西支社は4月の段階で「休日出勤は必要ない。天変地異がない限り不要」と見解を述べていた。本社も4月13日に開催した業務委員会において「新幹線の休日出勤は不要、車掌業務の見直しで改善した」と述べ、9月3日開催の団体交渉においても休日出勤については「計画通り」としていた。さらに、基準人員については「年間20日の年休を取得できることが前提」としていた。しかし職場の実感「相変わらず年休は取れない」である。現場社員からは「突如降って湧いた休日出勤、だまされた」といった声があがっている。会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

運輸所における休日勤務については、申し入れをいただいております、11月16日に本社本部間で業務委員会を開催する。新幹線の乗務員職場において好調なご利用状況を踏まえた列車本数増や今後の見通しなどで、10月から休日勤務指定することとなった。お客様のご利用に対して弾力的にそのニーズに応じていくために必要な列車を運行していくことは会社の使命であるので、理解いただきたい。協約協定改訂交渉中であつたが、休日勤務が10月から必要になると判った時点で地方から話をさせていただいた。然るべき点については、業務委員会を開催することで整理し、詳細についてはその場でしっかりと議論していきたい。

5. 前記からすれば、会社の年度初の要員計画は見通しが甘かったといわざるを得ない。新幹線車内業務見直し施策は破綻したのである。会社の見解を明らかにされたい。JRCPへの出向をやめ、新幹線乗務員の乗り組み体制を元に戻し、施策の練り直しを労使で行うこととされたい。

【回答】

新幹線車内業務の見直しについては、地方で議論して進めてきた。地方で議論すべきと考える。実施後半年が経過したが、施策は順調に定着してきているという認識である。こうした中、好調な利用状況による列車本数増など実績を踏まえ、10月から休日勤務の指定が1～2泊必要だと判断した。JRCP出向は、車掌業務の経験豊富な社員が施策の推進定着を図るという目的で行っているため、施策の実施に不可欠重要な要素であり出向者は戻せない。

6. 会社はこの間、年間休日120日と年休20日を取得できる要員を配置してきたと主張してきた。にもかかわらず、なぜ休日出勤が発生するのか、見解を明らかにされたい。

【回答】

好調な利用状況による列車本数増などの実績により、想定以上に要員需給が厳しい状況となっている。必要な列車は運行していかないとならない。業務には波動がある。波動の山に要員を合わせるわけにはいかない。必要に応じて休日勤務を指定することがあるものであると、考えている。なお要員の配置は、年休の取得も考慮して行っている。詳細は業務委員会で議論していきたい。

7. 台風24号襲来への対応として、東海道新幹線として初となる「計画運休」を実施した。災害時の旅客の安全を確保し混乱を避け、社員の安全を確保するために「計画運休」は有効な手段と考える。台風21号襲来時には、1時間2本の列車を走らせる判断をしたものの、沿線からの飛来物や架線切断などにより、結果として運転再開までに相当な時間を要した。台風24号襲来への対応として「計画運休」という手段を採用するに至った経過について明らかにされたい。また、初めて「計画運休」を実

施したことに対する会社としての評価、今後の課題、国土交通省の評価、台風などによる大規模な自然災害・輸送障害から乗務員、乗客の安全・健康を守るために「計画運休」を今後も実施するのか、現段階の会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

計画運休については、事前の予報で非常に強い台風で記録的な暴風の恐れがあることや、影響を受ける時間帯、地域、過去のデータなどを慎重に検討した結果、運転規制をなどの影響を受ける可能性が高く、計画運休を実施した。特定の時間以降すべての列車を運休するのは初めてだったが、広範囲にわたって多数の飛来物や、東京から米原にかけて風速計が運転中止の規制値に達したことから、今回の計画運休は正しい判断だった。運転再開については、設備点検者の安全確保を充分配慮し、強風が収まるのを待っての点検、飛来物撤去に時間を要した。情報については、前日に公表し、運転再開の時機、内容など、情報提供の方法を幅広く実施した。振り返りをして、今後の計画運休実施の際の参考にしていく。

8. 台風21・24号の影響により、JR在来線、私鉄、地下鉄などが運休になり、社員が帰宅できない、あるいは出勤できない状況が発生した。関西支社管内では、管理者が「どんな手段を使っても出勤せよ」だとか、交通機関がマヒしている状況を把握しつつも「公共交通機関を利用して出勤の最善の努力をせよ」といった、まったく無責任な指示をしている。テレビでは再三再四「命を守る行動を」と呼びかけていたのである。異常時においては、出退勤のみならず、業務遂行にあたっては組合員・社員の安全を最優先に考えた管理者の指示を行うよう、本社として現場を指導されたい。

【回答】

関西地本から詳細な申し入れがあり、地方で議論される内容と考える。社員は自己の責任において、所定の始業時刻までに出勤しなければならないが、天災等の不可抗力の原因によって交通遮断が発生した場合は、個別の状況に応じて、適切な指示を行っているとの認識である。

9. 「のぞみ265号」殺傷事件に関する業務委員会において会社は、改札において危険物を検知できるシステムの導入について「技術を勉強したが、利便性を損ねず実現できるものは無い」と回答した。JR東海は多少の利便性を犠牲にしてでも乗客・乗務員の安全を考え、不審者を改札内に入れない、不審物を持ち込ませないための具体的対策をとるべきと考える。あらためて会社の考えを明らかにされたい。

【回答】

車内セキュリティについては、7月26日の本部本社間の業務委員会で議論した。犯罪防止に有用な機器については、不審行動を検知するAIを活用した装置など勉強してきているが、鉄道特性からすると利便性を損なわずに実現するものがない。引き続き調査は進めていく。事象発生時における状況把

握や迅速な対応のために、駅や新幹線車内の防犯カメラ設置、警備員の車内巡回を強化する体制を整えているところである。

10. 「のぞみ265号」殺傷事件後、新幹線車両に搭載した耐刃手袋、耐刃ベストや防護楯等の装備品は、あくまでも乗務員の護身用であり、不審者との対決を前提としたものではないと考えるが、あらためて会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

7月26日の業務委員会で議論をした。防護装備は、お客様や自らの身を守り牽制するために搭載したものである。

11. 好調な業績を踏まえ、駅ホーム上の安全対策（特に可動柵早期設置）、自然災害への備え、耐震化工事、老朽化設備更新、利便性向上など、安全・安定輸送の確保、更に利便性が良く安心して利用できる輸送サービスの向上など、鉄道事業をより一層、充実・発展させるために投資を惜しまず、安全第一を最優先とした投資計画を早期前倒しで実施すべきであると考えているが、会社の見解を明らかにされたい。

【回答】

これまでも中長期的な展望で、必要な投資をしている。安全安定輸送のもとに経営課題について必要な投資を計画的に取り組む。上期については、大規模改修工事、N700A 3次車投入、新大阪駅で可動柵の設置準備、橋脚の耐震工事、在来線可動柵の金山駅での実証実験などを進めている。引き続き下期も推進していく。HPでの在線位置表示追加なども進めていく。

12. リニア中央新幹線建設の進捗状況、投資内容、当面の課題について明らかにされたい。また、計画と実施内容に関する会社の評価・見解を明らかにされたい。

【回答】

平成30年上期で665億円を投資し、下期に向けて計画通り進捗している。健全経営と安定配当するために、関係者の理解、協力をいただきながら、工事の安全と環境保全、地域との連携を重視して、計画を着実に進めていく。

13. 海外における高速鉄道の展開及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】

米国テキサスで鉄道用地の交渉、許認可取得の取り組み。Hテックによるコンサルティング業務。TCP社と連携して進めている。北東回廊プロジェクトも積極的に活動を実施している。

《主なやり取り》

組合：台風の際に、現場で管理者による無責任な指示があったのは事実である。会社としてどのような考えを持っているのか明らかにされたい。また、休日勤務を、一方的に指示するのはいかなるものか。そのようなことが健全経営といえるのか、答えていただきたい。

会社：各現業機関で、どのような事があったのか、管理者にどんな言動があったのかをここで議論するのは適切でないと考える。社員が安全に通勤できるかは会社が配慮すべきことと考える。場合によっては異常時に社員に通勤してもらわなければならないこともあるが、管理者とのコミュニケーションの中で対応を行っていくべきものとする。休日勤務が必要になった理由は説明した通りである。一方的であるというのは、主張としては理解するが、必要な勤務指定はさせていただくという考えである。

組合：会社としても働きがいのある環境が重要だとしている。年末手当を含め、具体的に何か考えはあるか。

会社：社員が働きがいを持って安全安心に働き続けられる環境というのは、社員の待遇が右肩上がりをもって担保されるものではない。労働条件がすでにレベルが高いもとで、さらに向上させていくには議論をして何もしていくべきかと考えていく必要がある。

組合：その程度なのか。組合は、業績を反映した対応が必要だと考える。

会社：団体交渉の中で議論していきたい。

組合：休日出勤は、好調な決算を見たとき、ピークに要員数を合わせる必要はないと言うが、その点について組合の認識は一致しない。好調な業績に踏まえて要員を確保していくべきだ。乗務員の養成には時間がかかる。休日出勤が発生しないように、しっかりと計画が必要だ。

会社：詳細は業務委員会で行いたい。要員を確保するための策は、しっかり実施していかなければならないと考えている。

組合：高速鉄道の海外展開について、台湾での脱線事故では日本の企業の車両が関わっている。乗務員が保安装置を切ったからという事だけに責任を負わせるべきではない。現地の状況に合わせたインフラも提供していくべきである。

会社：当社として台湾の事故から影響を受けることはないが、原因が解らない段階で、それ以上は何ともいえない。

以 上