

業務速報

平成30年度期末決算について経営懇談会開催

9年連続過去最高益は 社員の苦勞と努力の結晶 業績を社員の労働条件に反映させよ！

本部は4月26日、平成30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、観光ともに利用が堅調に推移したため増収。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。営業費については、グループ会社における売上原価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。当期の期末配当は、1月に公表した配当予想に対して5円増の1株当たり75円とし、次期の中間・期末（予想）とも、1株当たり75円とする」と説明しました。

本部は木下委員長から「好調な業績を確保することができたのは、組合員・社員の協力の結果である。しかし会社の対応は、その努力にしっかり応える姿勢とは言い難い。ゆとりのある要員配置、休日労働の解消、年休完全取得などが解決していない。好調な業績を社員に還元し、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に実行すべきである」と意見を述べ、労働諸条件の改善をはじめ、労使関係、安全、中央リニア新幹線等について質問を行い、議論しました。

【連結損益の概要（連結）】

営業収益	: 1兆8,781億円	前期比	+560億円	3.1%増
運輸収入（単体）	: 1兆3,966億円	前期比	+383億円	2.8%増
営業費	: 1兆1,683億円	前期比	+83億円	0.7%減
営業利益	: 7,097億円	前期比	+477億円	7.2%増
営業外損益	: △771億円	前期比	+13億円	1.7%減
経常利益	: 6,326億円	前期比	+490億円	8.4%増
当期純利益	: 4,387億円	前期比	+432億円	10.9%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	6,003億円	前期比	△92億円
投資活動によるキャッシュアウト	5,975億円	前期比	△1兆789億円
財務活動によるキャッシュアウト	336億円	前期比	△1兆4,684億円
現金及び現金同等物期末残高	7,516億円	前期比	△308億円

【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3兆円を除いたその他の長期債務残高で、前期末から50億円減少して1兆8,511億円。

【次期の業績予想（連結）】

営業収益	: 1兆8,910億円	当期比	+128億円	0.7%増
運輸収入（単体）	: 1兆4,070億円	当期比	+103億円	0.7%増
営業利益	: 6,760億円	当期比	△337億円	4.8%減
経常利益	: 5,990億円	当期比	△336億円	5.3%減
当期純利益	: 4,160億円	当期比	△227億円	5.2%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1株当たり70円を5円増額し75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75円とする。

《組合からの質問と会社回答》

1. 平成30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すること。

【回答】説明した通り、グループ全体として順調に事業展開することができ、結果として過去最大の増収・増益となった。中央新幹線建設を着実に進めていくにあたり、将来に向けて計画通り進めたいうえで、経営体力を一層強化することができたことは大きな意味があると考えている。業績予想で、運輸収入は、足下の輸送量が堅調に推移しており、今期の輸送量の増加が見込まれるGW、ラグビーワールドカップもあり、引き続きのぞみ10本ダイヤを活用した弾力的な列車設定、新幹線のネット予約の利用拡大、沿線観光など積極的に取り組むことなどを通じて、これらの需要を確実に取り込んで増収を見込む。営業費は、中央新幹線を始めとする設備投資に関連する費用、在来線次期特急車両、超伝導リニアの技術開発、燃料単価の増加による電気代の増加を見込み、グループ会社の売上原価の増加も見込み、対前年比466億円増を見込んでいる。

2. 好調な業績を確保することができたのは、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。

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考えている。会社の見解を明らかにすること。

【回答】好調な業績が、社員の日々の努力、頑張りの結晶であるということについては認識が相違するものではない。社員の労働条件については、団体交渉で議論すべきことだと考えるが、新賃金、夏季手当では、期待を込めて精一杯の回答を行った。社員が働きがいを持って安心して働き続けることができる環境作りを、会社としても重要なことと認識し、今後も各種労働条件について団体交渉等で真摯かつ丁寧に議論をしていきたい。

3. 新幹線鉄事と関西支社は4月18日、勤務の発表方を変更することを組合側に明らかにした。それに伴い、年休請求手続きに関する労働協約の条項が改定になるがそれは本部・本社間の扱いになる旨も説明した。今回の勤務の発表方の変更は、組合員・社員が生活設計を立てるうえで、一定程度前進したと考える。しかし、本部・本社間で4月15日に開催した業務委員会（要員計画）において、本部が勤務の発表方の変更について本社に質したところ、本社は「地方の議論だ」と一蹴した。地方が労働協約改定を伴う扱い変更を検討しているのならば、本部・本社間でも議論の場をつくるべきである。会社の見解を明らかにすること。

【回答】幹鉄と関西で説明してもらった運輸所における勤務発表内容等の変更については、新幹線の乗務員職場に特化したものであり、まずもって地方において丁寧に議論すべきものだと考えている。本件の説明にあたり、基本協約第58条の第1項に定めた年休の届け出期間に関する条文について、改定をしていく必要があるわけで、本社本部間での団体交渉を最終的に要するものである。地方で丁寧に議論した後、本社本部間で議論していきたいと考えている。

4. 会社は4月15日の業務委員会で、今年の休日労働について「新幹線で2～3泊程度、在来線で1～2泊程度」と説明した。一方で、2020年春に「新幹線のぞみ12本ダイヤ」を実現することを発表した。このままでは2020年度にはさらに休日出勤が増えるのではないかと危惧する。これまで休日労働の完全解消、年休敢然取得、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「適切な要員は配置している。要員はピークに合わせない。必要な休日出勤は指定する」という主張を繰り返すだけである。JR東海労はこの間、働く者を犠牲にしながらか業績の向上を目指してはならないと主張してきた。年休を失効させ、さらに強制的に休日出勤をさせなければならない要員状態であるのは紛れもない事実なのである。組合員・社員の最低限の労働条件が確保できないのであれば、列車本数をむやみに増やすべきではないと考える。会社の見解を明らかにすること。

【回答】 必要な人員は会社が責任を持って配置している。また、業務には波動があり、波動のピークに合わせて要員を措置することは考えていない。引き続き、計画的な乗務員の養成、退職の抑制に取り組んでいくほか、需給状況を踏まえた新規の採用数の増加、各運輸所への配属数の調整など、必要な需給対策に取り組んでいく考えである。また乗務員の需給や繁忙期等を考え、今年度の駅異動の時期を、従来の10月から2月に変更することとし、結果として10月から1月にかけての乗務員の需給が改善することになる。また、今年度に入社した総合職事務系社員について、オリンピック・パラリンピック輸送を含める経営課題の輸送の最前線で経験してもらおうという研修の目的に踏まえ、新幹線車掌の研修期間を来年度9月まで延伸する。結果として今年度来年度の乗務員の需給の改善にも寄与することになる。来年度については、あらゆる需給対策を講じて、引き続き最大限の要員確保に努めていく考えである。旅客の需要に応えていくことは、当社の社会的使命であると考えているので、あらゆる需給対策を講じた上でなお必要な休日勤務については、引き続き協力をお願いしたい。

5. 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すること。

【回答】 効率的な業務体制の構築は会社の経営基盤の強化を図るうえで、極めて重要である。現業、非現業問わず、社員の能力向上や新技術の導入などを背景に、これまでも取り組んできた。今後の経営環境の変化や将来の経営課題に備えるためにも、安全の確保を大前提にし、仕事の進め方や組織の見直

し等について引き続き徹底していく。各施策の実施にあたっては、事前に各種検証を行うと共に試行期間の確保等により、丁寧に実施している。実施後も、効果や定着状況のトレース等を行っている。今後も基本協約に基づき真摯に意見交換を行いながら、丁寧かつ着実に施策を推進していきたい。当社の低コスト化は、進め方を点検して業務の効率性を追求することで、業務の質を落とさずに費用を削減させていく取り組みであり、単なる経費節減とは異なるものである。そのように引き続き推進していく考えである。

6. 会社はN700S確認試験車による速度向上試験を行うことを明らかにしている。順次速度向上し、最終的に360km/hでの走行試験を実施するとしている。実施理由を「N700Sのポテンシャルを高い次元で確認するため」としているが、具体的にどのようなデータ収集を行うのか明らかにすること。

【回答】2018年3月より継続的に実施しており、モーター搭載を14両から16両に変更し、加速性能を向上させ、360km/h高速走行における走行性能や集電性能等を確認する計画である。

7. 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、本体工事の契約状況、今年度の見通しなどについて明らかにすること。また、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すること。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、その場合、時間軸で調整するのもも含め会社の考え方を明らかにすること。

【回答】リニア中央新幹線における設備投資額の実績は2,282億円で、概ね計画通りである。投資の累計額は5,026億円で、今年度は3,100億円を計画している。工事契約については、昨年度、大深度地下においてシールド工法でトンネル掘削を行う北品川工区等で契約を締結した。現在まで、南アルプストンネルやターミナル駅となる品川駅、名古屋駅など、工事が長期間にわたり難易度の高い工区、または一部の本線トンネル掘削のシールドマシンの発進地点となる非常口などを中心に契約の締結を行い、工事に着手している。用地取得についても、各地自治体の協力をいただき計画を着実に進めている。引き続き、健全経営と安定配当を堅持しながら、工事の安全、環境の保全、地域の連携を重視して進めていく。財政投融资を活用した長期の借り入れは、建設に関わる費用の出費に応じて信託口座から順次取り崩しを行っており、平成31年3月末時点で、3,294億円である。それ以外では、キャッシュフロー、社債発行、銀行からの借り入れで建設資金を調達している。

8. リニア中央新幹線建設を巡り、名古屋駅周辺での用地買収が遅れ買収期限を1～2年延長することが報道されている。また、「名城非常口」の新設工事が湧水のため昨年12月からストップしていることも報道されている。JR

東海労は、全体的に工事が遅れており予定通りの2027年の開業は困難との認識である。建設進捗状況に対する会社の評価を明らかにすること。

【回答】 工事計画は着実に進めている。2027年度開業予定に余裕のない厳しい工事であるが、全力をあげて取り組んでいく。

9. 須藤晋氏著「リニア新幹線の整備促進の過大 トンネル工事が抱える開業遅延リスク」では、過去のトンネル工事事故を例に事故の背景・要因を考察し「(リニア中央新幹線) 計画どおりに開業できるかはトンネル工事の進捗如何に委ねられている。例えば南アルプストンネル工事、崩落や異常出水の危険がある中央構造線、糸魚川―静岡構造線を横切るため、難工事が予測される」と指摘し「全線開業前倒しのための財政投融资3兆円を活用することとなり、予定通りの開業時期が前倒しできるかが国政の課題となり得る情勢となった」としている。全線開業前倒しができなければ、「3兆円」は返却するべきものとなると考えるが、会社の考えを明らかにすること。

【回答】 財政投融资を活用した資金調達のための、中央新幹線建設に向けての当社の経営リスクを減じることによって、従前の計画より大阪開業の前倒しを目指すというものである。名古屋開業後、工事をいったん休止して経営体力を回復するとしていた8年間をできる限り短縮して、最大8年間、開業の前倒しを目指す。一方で、先々の経営環境や経営成績、工事の進捗等については、様々不確定な要素が多いため、はっきりとは前倒し期間を約束できない。まずは、名古屋までの早期開業を実現させていく。なお、8年前倒しができない場合であっても返済を求められるものではない。

10. 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事態、さらには、サクラエビの不良の原因がリニア新幹線工事に起因しているのではとの指摘、工事に伴い流出する汚染水やアルカリ排水の処理を巡る対応など、地域との連携や理解を得ながら工事を進め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すること。

【回答】 地域との連携を重視して、関係する自治体と連絡調整を密にしながら、地元の方とコミュニケーションを図り丁寧に対応している。

11. 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】 テキサスプロジェクト（新幹線）については、現地でテキサスセントラルが開発を進めている。技術支援契約を締結し、当社の持つ技術的知見や助言を提供している。車両や信号等のコアシステム供給に関してメーカーとも検討して見積もり作業に取りかかり、受注契約に向けて現地に新たな子会

社を設立した。北東回廊プロジェクト（マグレブ）については、日米両政府の協力プロジェクトとして進めていけるように、プロモーション活動を継続している。

《主な議論》

需要増の一方で、その輸送を支えているのは 現場の組合員・社員であることを忘れるな！

組合：営業費について、グループ会社において売上増に伴い売り上げ原価が増加したというのは、具体的にはどういうことか。

会社：増収に伴って、例えば100円の商品を売ると90円の原価がかかるため、その分費用もかかるということになる。

組合：長期債務の概要で、前期末から50億円の減少だが、例年より少ないのではないか。

会社：新幹線を借り入れしたときの債務が含まれており、以前は定期的に返してきた金額が平成28年度までの減少額が非常に大きかったため、今残っているのは少しずつ返していく長期払いの債務であり、予定通りである。

組合：次期の業績予想の営業費だが、燃料代の増加で相当上がっているということなのか。

会社：ガソリン代などが上がっていて、増加傾向を見込んでいる。

組合：平成30年度は運輸収入が前年度より383億円の増であったが、本年度の業績予想を1/3の103億円増としたのは、どのような見通しからなのか。

会社：足下の輸送量が順調に推移していることと、GW、ラグビーワールドカップなどの需要をしっかりと取り込んでいくことで、輸送量はプラス0.7%を見込んでいる。

組合：ラグビーワールドカップや東京オリンピック・パラリンピックの特需の後の対策を含めた中長期的な経営の展望を明らかにされたい。

会社：2021年度以降については、のぞみ12本ダイヤをいっそう活用し、ニーズに沿ったダイヤ設定をしていく考えである。

組合：株主配当の増額に準じて社員への待遇を講じられたい。

会社：これまでベースアップを繰り返し行ってきており、夏季手当で支給月数が同じでも前年を上回る額を支給している。

組合：地方での業務委員会を丁寧に行うのは当然だが、「本部本社間でやることがあれば、きちんと議論の場をつくる」という回答があつて然るべきである。

会社：地方の議論に踏まえて、基本協約をどうしていくかと議論していく考えであるが、不明な点があるというのであれば、進捗状況などはお伝えする。

以上