

2019年度第2四半期（中間）決算経営協議会 増収増益8期連続過去最高！ 労働条件、賃金等、組合の主張を受け入れて人材を確保せよ！災害時は 社員にも安全第一で対応せよ！

本部は、11月5日経営協議会を開催し、会社から令和元年度第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、当社の物件費や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」、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8期連続で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、「このような決算は、会社による休日の押し買いによる一方的休日出勤、恒常的要員不足を押し隠す違法な年休の時季変更権行使に遭いながらも、安全・安定輸送のために奮闘してきた組合員・社員の努力の結果である。台風19号接近に伴う計画運休実施に関して、通勤、勤務、賃金、安全衛生等の面で多くの問題が発生した。申14、15号で団体交渉を申し入れているところであるが、自然災害から安全を守るためとはいえ、会社が計画運休実施を決断したのであり、賃金について、社員が不利になってはならない」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「現在、どこの会社でも人手不足である一方、若い人が少しでも条件の良い所へ転職する傾向であり、人材を流出させないためにも組合が主張した点について解決を図ること」と追及し、議論を行いました。

以下、決算の概要と木下委員長の質問、会社回答と主な議論です。

【連結損益の概要（累計）】

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

【令和元年度の業績予想】

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1兆9,020億円、営業利益6,900億円、経常利益6,140億円、当期純利益4,260億円）

《木下委員長の質問と会社回答》

1. 令和元年度の第2四半期連結決算は、「8期連続の増収・増益」となった。通期の業績予想もこの実績を反映させ上方修正している。また、J R 東海単体の運輸収入も、前年同期比「103.4」、営業利益も前年同期比「104.4」となった。このような決算は、会社による休日の「押し買い」による一方的休日出勤、恒常的要員不足を押し隠す違法な年休の時季変更権行使に遭いながらも、安全・安定輸送のために奮闘してきた組合員・社員の努力の結果である。

この間会社は、年末手当交渉のたび、世界経済の減速、海外景気の下振れ、消費増税による景気回復の腰折れ、等を理由に、けして楽観できる経営状況にない、中長期、あるいは長期的視野に立った判断が必要、近視眼的な判断をするべきではない、などと主張してきた。しかし、結果として右肩上がりの収益を得てきたのも事実である。そして最近では、J R 東海の内部留保額は3兆数千万円にのぼるともいわれている。10月に入ってからとはいえ、台風19号襲来により会社が実施した計画運休から、スムーズに所定運転にもどすために、組合員・社員が2泊3日の勤務あるいは9日連続勤務を強いられたのも事実である。年末手当について、要求通り・満額回答を求める。

なお、年末手当団体交渉の実質的議論を行う前に、第2四半期決算に関する説明の場としての経営協議会が組合側幹事から求めたのにもかかわらず開かれなかったことについて抗議すると共に、その理由を明らかにすることを求める。

【回答】

好調な業績が日々の社員の頑張りの結晶であるという認識は相違するもの

ではない。今年はGW10連休とか新幹線では8月9日に過去最高436本を運行させたりとか、台風19号の計画運休とその後の立ち上がり、RWC輸送対応など、社員一人一人が尽力されたことにお礼申し上げる。社員が生き甲斐をもって安全安心に働き続けられる環境づくりはたいへん重要だと認識している。今後も各種労働条件については、議論を重ねていきたい。年末手当については、団体交渉中であるが頂いた意見に踏まえて決定していく。日程については、幹事間で調整を行い、10月28日に中間決算を発表した後に議論を行っている。

2. 以上のような認識も踏まえ、今期決算に関する会社の評価・見解、今期の輸送量の実績に関する会社の評価・見解を明らかにし、通期の業績及び輸送量の予想、収益力強化に向けた営業戦略、事業展開の展望について基本的な考え方を明らかにすること。

【回答】

台風の影響で列車の運休等が発生したが、全体的には大きな事故もなく安定的な列車運行ができた。東海道新幹線では、のぞみ10本ダイヤを活用して需要に合わせた弾力的な列車設定をし、多くのご利用をいただいた。その結果として運輸収入はとくにGWをはじめ、ビジネス・観光とも順調に推移し、過去最大の運輸収入を完遂した。グループ会社においても、JR東海高島屋を始めとした流通業と日本車輛製造の売上増加で、増収であった。

通期の業績予想に関して、上期の実績により上方修正した。輸送量の見込みについて、台風19号の影響等により、対前年0.5%増を見込んでいたのを対前年並みに修正している。

新幹線EXサービスにおけるスマートEXの登録者300万人を達成した。22万件の利用があり、今後もサービスをブラッシュアップしていく。在来線ではさわやかウォーキングなど利用喚起していく。

3. 国鉄を分割民営化した時のスキームは、利益を出せる本州3社に重い債務を背負わせる一方で、赤字確実な北海道と九州と四国には基金を積んで利息で赤字を補填するものであった。しかし、その後の想定外の記録的な低金利で本州3社の債務が軽くなったことで、東海においては好調な決算をつくり出しているともいえる。一方、JR北海道は基金の利息が激減して経営危機に陥り、赤字路線の廃線に追い込まれている。分割民営化から30年以上を経過した今、国鉄改革の理念を達成、あるいはJRグループ全体が発展していくために、JR各社と国、地方自治体が協議する場が必要ではないかと考える。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

国鉄分割民営化の目的や理念に照らして、各社がしっかりと経営していくことが重要だと考えている。

4. 10月7日午後4時5分ごろ、山梨リニア実験線車両基地で、車両点検中に機械から出火、約1時間20分後に消し止められるという事故が発生した。火は作業員の衣服に燃え移り、社員2名が重傷、機器メーカー社員1名が軽傷を負ったとされている。申13号で団体交渉を申し入れしているところではあるが、報道からすれば、会社はこの事故を隠蔽しようとしたのではないかと考える。「新幹線」といえども、全く新しい交通システムをつくろうとしているのであり、その過程で出火の原因がわからないまま「走行とは無関係の機器のトラブルで走行に支障がない」として、「体験乗車」を中止しなかったのは、人命軽視と言わざるを得ない。会社の見解を明らかにすること。

なお、申し入れについては真摯に対応すること。

【回答】

申し入れを頂いているので、回答の場で説明させていただく。試験データを得るための測定作業を終えた際に、何らかの原因で衣服に引火したとのことで、消火と救急を行った。調査中であり調査が終わり次第、説明する。データ測定中の事象であり、走行の安全には問題ない。

5. 10月12日、台風19号接近に伴い、JR東海管内に留まらず、JR他社や関東地方の多くの私鉄各線で計画運休が実施された。今回の計画運休実施に関して、通勤、勤務、賃金、安全衛生等の面で多くの問題が発生している。申14、15号で団体交渉を申し入れているところであるが、自然災害から安全を守るためとはいえ、会社が計画運休実施を決断したのである。特に賃金について、社員が不利になってはならない。会社の考えを明らかにすること。

なお、申し入れについては真摯に対応すること。

【回答】

申し入れを頂いているので、協議の場で回答させていただく。現場に掲示を出しているが、多くの社員に協力頂いた。基本的な勤務等の取扱いについては、計画運休で労働しなかった時間については、特段の指示がない限りは労働外時間となる。行き先地または途中において泊数が増加し、一泊2日が二泊3日になったものについては、就業規則第93条第二項について、2日目の勤務時間がゼロあるいは7時間未満だった場合、7時間勤務したものとする。3日目が特休または公休の場合は3日目は休日等の勤務、3日目が勤務日だった場合は1日目から3日目の合算した労働時間が月間積算の対象となると、現場の方でも整理をしている。

6. 気象庁あるいは各マスコミが「命を守る行動を」と呼びかけているにもかかわらず、社員の安全を全く考えずに「何が何でも出勤せよ」と社員に強要することは許されない行為である。本社はこのようなことが二度と起きないように、地方を指導すること。

7. 計画運休実施に伴い、多くの乗務員が12日の出勤時刻を繰り下げられるなどの勤務変更を余儀なくされた。この場合少なくとも「変更記事票」を交付しなければ変更は出来ないのであり、渡さないで管理者が「乗務する列車がないからノーワーク・ノーペイだ」、「労外だ」だなどと言見解を述べても通用しない。会社の見解を明らかにすること

【回答】（6. と7. ）

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というのが前提であるが、天災などの不可抗力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に指示をしている。今後もそのような対応について変わるものではない。個別の事象については、申し入れ頂いているので、協議の場で解説していく。

8. 昨年に引き続き、今年も9月から10月にかけて3回も台風による大規模な災害に見舞われた。申17号で申し入れているところではあるが、組合はこのような気象が今後も頻発するのではないかと認識している。そうすると今よりも増して利用者の安全を守る施策（例えば適切な運休）、車両や設備の保全、社員の安全確保が求められる。会社の考えを明らかにすること。

なお、申し入れについては真摯に対応すること。

【回答】

申し入れを頂いているが、このような大きな事象について想定される場合にはお客様の安全を確保することが第一である。また列車が途中で立ち往生することもあり、その時々情報を収集して、可能な限り早くご案内し、安全にご迷惑を掛けないように運行するという考えのもとに対応している。

対応する社員の安全も大事なことであり、台風の影響が一番かかるのは工務や設備点検のところであり、台風の影響が収まった後に対応するなど、計画運休には対応していく。

9. 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すること。

【回答】

令和元年度については、中央新幹線を除いた設備投資の約77%にあたる2,110億円をあてる計画としている。具体的には、東海道新幹線の大規模改修、脱線逸脱防止対策の他、在来線の高架橋柱の耐震補強、落石対策など行っていく。コストダウンに知恵を絞りながら、計画的に進めていく。

10. 新幹線の700系編成の「引退」により、N700A系編成に統一されることか

ら、2020年春から「のぞみ12本ダイヤ」が実施され、東海道新幹線の利便性を大きく向上させるとしている。列車本数が増えればまたもや一方的休日出勤指定が増加する、あるいは年休失効が増加すると、組合は危惧する。会社は「必要な列車は運行しなければならない。業務には波動があり波動の山に要員を合わせるわけにいかない」と主張する。しかしすでに波動の山など存在しない。毎週山がある、あるいは毎日が山ともいえる。会社はどこに合わせて要員配置を行っているのか明らかにすること。

【回答】

必要な人員については、会社が責任をもって配置していく。業務に波動があって、波動の山に合わせて要員を措置することは考えていない。計画的な乗務員養成や退職抑制とか新規採用数の増加、配属数の調整など、必要な需給対策を取り組んでいく。乗務員需給や繁忙期等を勘案して、今年度の駅異動を2月に変更した。2020年度について現時点で予断するのは困難である。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る。旅客需要にに応じていくことは、当社の社会的な使命であり、必要な休日勤務については引き続き理解と協力をお願いする考えである。

11. 東海道新幹線の大規模改修工事の、2019年度から2022年度までの計画が明らかにされている。2013年度から実施してきた大規模改修の計画と現在との進捗状況を比較しての評価（資金との関係も含めて）を明らかにすること。また、2023年度以降の計画予定を明らかにすること。

【回答】

大規模改修は三期に分けて行っており、第一期は平成25年から27年で、753億円の実績である。第二期は途中であり、おおよそ1,450億円程度を見込んでいる。ここまで工事はおおよそ計画通り進捗している。第三期はR1年度からR4年度で1,390億円を計画している。2023年度以降の計画は今のところ決まっていない。

12. 2014年10月17日、リニア中央新幹線着工認可にあたり、当時の太田昭宏国土交通大臣は、特に①地元住民への丁寧な説明を通じた地域の理解と協力を得る、②環境を保全する、③南アルプストンネル等における安全かつ確実な施工、の3点の確実な実施を求めた。太田大臣は認可に当たり条件を付けたと考える。リニア中央新幹線建設は、生活・自然・水環境や生態系へなど、多岐にわたる分野への影響が懸念され、かつ難易度の高い工事だからである。組合は認可条件を会社が遵守しているとは様々な情報からとうてい考えられない。認可条件違反であり、工事は中止すること。

【回答】

今後も健全経営と安定配当を堅持して、関係者の理解と協力を仰ぎながら工事の安全、環境の保全等に留意し、計画を確実に進めていきたい。

13. 平成18年より実施された「新しい人事・賃金制度等」を、基本理念を維持したうえで、新時代にふさわしいものにブラッシュアップするとした見直し提案については、JR東海労は妥結していない。昨今は申16号で申し入れをしているところではあるが、組合は、そもそも現行制度でさえ努力した者により報いる（基本理念）人事・賃金制度ではないという認識にある。「新時代」とは何か、「努力した者」とは誰なのか、基準は何かなど、全く明らかになっていない。申16号のみならず、人事・賃金制度が社員にとってより良いものとなるよう、組合の申し入れに真摯に対応すること。

【回答】

今後も申し入れを頂いて協議を行い、交渉を行っていただく考えである。すでに申16号を申し入れ頂いているので、団体交渉の場を用意していく。

「新時代」については、社会環境や社会情勢の変化に加えて中央新幹線建設、海外事業の展開等によって経営環境や社員の業務実態、勤務地域等が大きく変化しているということである。「努力した者」とは文字通りであり、あるべき姿であるそれぞれの等級とか職制職務に求められる能力に対して、努力したものをいう。

《主な議論》

組合：通期では、増収減益ということになるのか。

会社：前年に比べればそうである。

組合：全体的にいくつかの申し入れを提出しているので、真摯な労使協議を行うこと。リニア火災に関して事故調は入っていないのか。

会社：警察や労基署が入っていることは聞いている。運輸安全委員会が入る事象が決まっていて、衝突とか脱線とか火災とかは事故調が調査で入ることになる。

組合：あれは火災である。

会社：列車火災ではない。停車場間での事象ではないので、対象になっていない。

組合：調査中ということだが、調査の結果も含めて組合が提出している申し入れに対する団体交渉はいつ頃になるのか。

会社：調査が判明次第だが、いつ頃になるかは未定である。

組合：計画運休の時の勤務の扱いについて、見解の通りで間違いないのか。

会社：そのように勤務整理をして、現場のほうで追調している。

組合：新幹線の職場は掲示が出ているが、在来線の職場ではまだ出てないと思われる。特段な理由があるのか。

会社：在来線について、どのように対応したかが手元になく、申し入れに回答する場で説明する。

組合：新幹線と在来線で対応が異なるのか。

会社：業務的な対応は同じであるが、それぞれの様に対応しているかは確認が必要である。それぞれの所属と本社勤労課で整理をして対応している。

組合：お客様の安全が第一というが、社員の安全も同等だと考えること。

会社：お客様も社員も安全第一という考え方である。

組合：必要な人員を会社が適切に配置していくというが、現在、波動の山がないくらいの凄い密度の高い運行をしている。適切な要員をどこに合せているのか解らないが、職場では休日出勤や、年休が入らないのが現実である。会社は適切だと言うが、組合とすればまったく適切ではない。会社は、真摯に組合の意見を聞き、取り入れること。

会社：ご意見を伺いながら、会社としてあらゆる需給対策を講じていく。

組合：ボーナス交渉と経営協議会の日程が、今年はこのようになった（経営協議会開催後に年末手当団交を開催するのが通例だが、それが逆になった）のは、会社の都合によるものなのか。

会社：会社の委員の都合もあるが、当初予定していた日程で調整できなかったなど、上手くいかなかった。

組合：日程が合わなかったで済まされることではない。今回が特殊だと確認する。今後は基本通りとすること。会社の決算はそれとして、労働組合として労働条件や賃金が一番の関心事である。現在、どこの会社でも人手不足である一方、若い人が少しでも条件の良い所へ転職する傾向であり、人材を流出させないためにも組合が主張した点について解決を図ること。

会社：人材流出については、組合の主張の通り少子高齢化が進展する中で、社員がより一層意欲を持てる職場環境にしていくのが必要だと考えている。

以 上