

業務速報

令和元年度期末決算について経営懇談会開催

今は、効率化や低コスト化より 社員と利用者の安心・安全が優先だ！

本部は4月30日、令和元年度の期末決算について、10期ぶりの「減収・減益」決算であることを会社から説明を受けました。

ところで会社は、株主配当については予定通りの「1株当たり75円」を維持しました。またコロナ特措法に基づく緊急事態宣言が全国を対象に発令され、広く外出自粛が要請されている状況を踏まえ、株主優待割引券の有効期限を1年間延長しました。さらに、自宅勤務の指定にあたり、「自宅勤務が30日以上継続した場合の賃金等の取り扱い」として、職務手当について「支給が基本だが、30日以上継続する場合には支給しない」とする掲示を掲出しています。これは、この間の団体交渉の議論を無視するものでもあり、「30日以上継続するか否か」の問題ではありません。

夏季手当についても、昨年より0.1ヵ月も支給月数を減らしました。JR西会社は年間で0.1ヵ月減でした。「減収・減益」とはいえ2016年度（2017年3月期）の営業収益・1兆3,807億円より562億多く、営業利益・5,958億円より272億多く、経常利益は5,412億円より若干少ない5,400億円の2019年度決算です。2017年の夏季手当は3.05ヵ月でした。いきなり0.1ヵ月減らす理由はありません。

在宅勤務等ができない社員に対する「危険手当」支給の要求に対しても、「感染予防に向けて社員が体調管理に努めることが肝要である」という社員の不安感情を全く考慮しない回答でした。

本部は、社員が不安や会社への不信を抱えて業務を行えば安全を脅かすことになることから、このような理不尽な対応をやめること、そして不断にコロナウイルス感染防止のため出来ることを実行することを強く主張しました。

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	: 1兆8,446億円	前期比	△334億円	1.8%減
運輸収入（単体）	: 1兆3,656億円	前期比	△310億円	2.2%減
営業費	: 1兆1,884億円	前期比	+201億円	1.7%増
営業利益	: 6,561億円	前期比	△536億円	7.6%減
営業外損益	: △818億円	前期比	△47億円	6.2%増
経常利益	: 5,742億円	前期比	△583億円	9.2%減
当期純利益	: 3,978億円	前期比	△408億円	9.3%減

【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	5,952億円	前期比	△50億円
投資活動によるキャッシュアウト	5,524億円	前期比	△450億円
財務活動によるキャッシュアウト	329億円	前期比	△6億円
現金及び現金同等物期末残高	7,613億円	前期比	+97億円

【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1兆8,460億円。

【次期の業績予想（連結）】

・次期の業績予想については、現在、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により鉄道等のご利用が大幅に減少しており、今後も業績に影響を与える未確定な要素が多く、現時点で算定が困難であるため未定とし、可能となった時点で速やかに公表する。

【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の回答》

1. 会社は、次期について「当面厳しい経営環境が続くものの、引き続き感染防止に取り組みながら輸送機関としての役割を果たす。安全・安定輸送の確保を最優先にサービスの向上を図り、業務執行全般にわたる効率化・低コスト化に努め、感染収束後の収益回復・拡大に備える」としている。今、最優先することは、社員と乗客の安全、すなわち新型コロナウイルスに感染させないことである。サービスの向上や効率化・低コスト化より優先されなければならない。会社の考えを明らかにすること。

【回答】

新型コロナウイルス感染症の感染防止に努めながら、輸送機関としての役割を果たすことが使命である。その上で、安全・安定輸送の確保を前提として業務全般の効率化・低コスト化に努めて、感染収束後の収益回復・拡大に備えていく。従って、サービスの向上や効率化・低コスト化より感染防止を優先しないことではない。

2. 新型コロナウイルス感染症予防対策について、まだやれることはないのか、不備はないのか、不断に職場を確認するべきである。そして、感染におびえながら安全・安定輸送を担っている社員の不安を少しでもなくしていくことが必要である。JR東海労は感染防止対策としてまだまだやるべきことがあると考える。職場の声を真摯に受け止め、感染防止対策を立案実行するよう各地方機関を指導すること。

【回答】

会社は、不断に考えて、検討をしているところである。

まず、社員の皆様に安全安定輸送を遂行していただいていることに、感謝を申し上げる。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大が、全国で進んでいることは事実である。とはいえ、当社は今後も輸送機関として、安定した輸送をお客様に提供し続けることが責務であるということは労使共通の認識であると思う。

会社としても、社員の感染防止に努めていくので、貴側の皆様にも、手洗い・うがい等の徹底で感染防止にご協力をお願いしたい。

地方での職な環境等のことについては、地方で議論していただきたい。

3. 令和元年度は「減収・減益」の決算となった。ところで、株主配当については予定通りの「1株当たり75円」を維持した。また「新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が全国を対象に発令され、広く外出自粛が要請されている状況を踏まえ」株主優待割引券の有効期限を1年間延長した。

一方、不要・不急の外出の自粛を求められている中、社員に対しては、連続休暇での旅行等を断念した場合の「連続休暇取り消し」を認めないという理不尽な対応を行っている。さらに、自宅勤務の指定にあたり、「自宅勤務が30日以上継続した場合の賃金等の取り扱い」として、職務手当について「支給が基本だが、30日以上継続する場合には支給しない」とする掲示を掲出した。これまたなんと理不尽な対応である。「30日以上継続するか否か」の問題ではない。別途申し入れを行うが、この間の団体交渉の議論を無視するものでもあり、この扱いは撤回すること。

【回答】

連続休暇については、申し入れを頂いているので、回答を整理して後日にお伝えしたい。

職務手当については、30日以上、その職に従事しない場合には不支給となる。

今回の自宅勤務の指示というのは、「主に自宅にすること」「自己啓発に励むこと」を命じているのであって、本来の職名の社員が従事すべき業務を指示しているわけではない。自宅勤務中の訓練を除き、その職に従事しているとは考えていない。

4. 新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言の影響で、各地でリニア中央新幹線建設工事が中断している。東海道新幹線の輸送量は4月26日までで、前年比11%（東京口）となっている。会社は「(新型コロナウイルス)感染収束後の収益回復・拡大に備える」としているが、「コロナ禍」を通じて、在宅勤務あるいはテレワークが定着すれば、「ビジネスのための移動」は大きく減少し、極端には「人が動かない社会」になるという指摘がある。

会社として「2027年名古屋開業」を変更していないが、工事が予定通り進んでいないことは事実であり、工事再開のめども立たず予定通り開業するには突貫工事になりかねず、工事の安全に影響を及ぼしかねない。JR東海労はリニア中央新幹線建設に反対の立場であるが、感染収束後の収益回復・拡大がいつになるのか見通せない今、会社として一旦、工事中断を決断すべきと考える。会社の考えを明らかにすること。

【回答】

将来、極端な話であるが「人が動かない社会」になるという指摘があるとの議論があるのは承知している。感染収束後の収益回復・拡大がいつになるのか見通せないのも事実である。

会社として中央新幹線の建設工事について、一旦、中断を決断すべきとのご指摘ですが、現時点、収入減であるのは事実であるが、中央新幹線の建設計画を見直す必要があるとは考えていない。引き続き、健全経営・安定配当を堅持して、中央新幹線計画の早期実現にむけて取り組んでいく。

5. 新型コロナウイルス感染症予防対策関連の申し入れに対する労使協議の場を早急に開催すること。

【回答】

申し入れを頂いているものについては、可及的速やかに幹事間で労使協議の場を開催したいと思っているが、この情勢下に於いて、これまでも窓口間で回答をしている。緊急的且つ過度的な取り扱いであると認識しているので、引き続き、回答が出来次第、回答をしていく。

《主な議論》

組合：職務手当の件であるが、賃金規程の第105条の20の4項に「傷病等により…」と書いてあり、我々は支給するのが前提であって支給しない場合を書いてあると認識するが、今回の在宅勤務等で職名の職務に就かないのは、傷病等が理由ではない。等に含まれるのは飛躍がありすぎると思う。

会社：職務手当の設定が「30日以上」としている。

例えば運転士が運転業務に30日以上従事していないとなれば、職務手当は不支給になるとの考えに、現時点、変わりはない。

自宅勤務中の訓練については、訓練を命じているのでそれは、その職に従事していると考えているが、それ以外の在宅勤務（自己啓発や自宅にいること）を命じている場合については、その職名の仕事に従事していることではないと考えている。

組合：窓口間でのやり取りで、車両所の検査計画については変更しないと認識しているが、結果、車両所職場では白日が増えたり、仕業検査の職場で泊勤務を止めて2日間日勤にして自宅待機にしていることが25日の勤務発表後に発生している。

組合に検査計画について変更しないと説明して、変更が生じたら組合にもその旨の説明をするべきではないか。

会社：会社は、必要に応じて勤務変更を業務指示することは出来る。

会社としても、職場に於いて社員の勤務を変更する際は、十分コミュニケーションを取って行っていると思う。

組合：次期の業績予想の見通しだが、「次期の業績予想については、現在、新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出自粛等の影響により鉄道等のご利用が大幅に減少しており、今後も業績に影響を与える未確定な要素が多く、現時点で算定が困難であるため未定とし、可能となった時点で速やかに公表する」とのことであるが、最悪を想定した、例えば、4月をベースにした予測もないのか。

会社：業績予想については当社だけでなく、日本中、世界中の会社がそうであると思われるが、全く先がよく判らないので、ある程度見えたところで業績を予想していく。

組合：会社としての見通しで、赤字というものが見えて来た場合に社員は凄く不安が出てくる。こういったものに会社は、社員に安心感を与えて欲しい。

例えば利益剰余金の関係で、利益剰余金の積立が3兆円ほどあるようだが、これを取り崩して社員の賃金を守るだとかを明らかにして欲しい。

会社：現時点では、お話しできることはない。

新型コロナウイルス感染症の影響は、見通しがつき難いことではあるが、長期化に備えて様々な検討を行う必要があると考えている。

組合：具体的には。

会社：現時点、具体的にお答えすることはない。

組合：現在、リニアの工事は中断していますよね。また、いつ工事の再開が出来るか不明であるのだから、リニアの工事中断の判断は必要でないのか。

会社：現時点、収入減であるのは事実であるが、中央新幹線の建設計画を見直す必要があるとは考えていない。引き続き、健全経営・安定配当を堅持して、中央新幹線計画の早期実現にむけて取り組んでいく。

以上