

業 務 速 報

NO. 1238
2020. 11. 16
J R 東海労働組合
発行 木下 和樹
編集 森下 暢紀

2020年度第2四半期（中間）決算経営協議会 減収・減益を理由とした、 社員への労働強化と賃金抑制は許さない！ リニア建設は直ちに中止せよ！ 通期の業績予想は、大幅な減収・減益を見込む！

本部は10月29日、経営協議会を開催し、2020年度第2四半期決算（中間決算）について、会社と議論を行いました。

冒頭、本部は森下業務部長に対する知識確認試験について、「本人は合格する点数は確実に取ったと言っている。不合格にする謂われはない。恣意的に不合格にしたとしか考えられない。不合格を撤回せよ」と抗議しました。

令和2年度第2四半期連結決算の概要は、次の通りです。

- ・新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等により、J R 東海本体・グループ会社共に引き続き極めて厳しい経営環境が続く中、連結営業収益は大幅減収。
- ・費用削減に努めたことなどにより、営業費の減少はあったものの、大きな営業損失を計上。
- ・通期の業績予想は、大幅な減収・減益（営業損失）を見込む。引き続き感染拡大防止に取り組みながら、安全・安定輸送の確保最優先に、サービスの一層の充実、新しい旅行スタイルの提案による需要喚起に取り組む。また、業務全般にわたる効率化・低コスト化を一層強化する。
- ・当期の配当については、中間配当金、期末配当予想ともに1株当たり65円とする。

本部は木下委員長から、13項目にわたって質問事項を読み上げて、会社側委員に回答させました。

以下、決算の概要と組合側委員からの質問、会社回答と主な議論です。

【連結損益の概要（累計）】

営業収益 : 3,378億円 前年同期比 △6,177億円 64.6%減

運輸収入（J R 東海） : 5,276億円 前年同期比 △1,893億円 73.6%減

営業費 : 4,514億円 前年同期比 △972億円 17.7%減

営業損益 : △1,135億円 前年同期比 △5,204億円

営業外損益 : △371億円 前年同期比 +5億円

経常損益 : △1,507億円 前年同期比 △5,199億円

親会社株主に帰属する

四半期純利益 : 1,135億円 前年同期比 △3,711億円

【令和元年度の業績予想】

通期の業績予想は、（営業収益8,630億円（対前年53.2%減）、営業損益△1,850億円、経常損益△2,580億円、当期純損益△1,920億円）

《木下委員長の質問と会社回答》

1. 会社は2019年度（令和2年3月期）決算発表の時点で「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」としていた。J R 東日本、J R 西日本がすでに業績予想を明らかにしている。その中では、鉄道利用者については「アフターコロナはビフォーコロナには戻らない」ことを前提として、効率化や事業計画の見直しを含めて、通期あるいは長期的な事業計画の概要を公表した。J R 東海が第2四半期決算と同時の通期見通しの公表となった理由を明らかにすること。

【回答】

業績予想については、これまで年度末決算を公表するタイミングで行うことが多かったが、新型コロナウイルス感染症の影響によりお客様のご利用が大幅に減少したため、業績に影響があり予測を算定することが困難であった。年度末決算時や第1四半期決算時の公表のタイミングでは未定としていたが、今回公表したのは、5月・6月とお客様のご利用状況がある程度、回復してきており、ここを見て、一定の仮定をおいて業績予想を行った。しかし、未だに新型コロナウイルス感染症の影響はあり、完全に修復しているわ

けではないので、一定の仮定としてご理解頂きたい。

2. 会社は第2四半期決算概要で、通期の業績予想を「大幅な減収・減益（営業損失）を見込む」とし「業務執行全般にわたる効率化・低コスト化を一層強化する」としている。具体的な効率化・低コストの内容を明らかにすること。

【回答】

これまでも社員には「効率化・低コスト化の業務遂行」を取り組んで頂いているが、これをさらに強化する。安全・安定輸送を確保し、輸送サービスの提供に支障しないことを大前提として、コスト削減を行っていく。具体的な内容としては、設備投資を含めて、当社で470億円、グループ会社で210億円、連結合計で680億円のコスト削減を計画している。これは、業績予想にも反映してある。設備投資に関しては、鉄道会社という事業の特殊性を鑑みて、ある程度中長期的な観点で継続的に行っていくことも重要であり、計画通り進めて行く考えである。安全・安定輸送に支障しない範囲で、工事の抑制や変更の可能なものについては、順次取り組みを行っていく。

3. 東海道新幹線の大規模改修工事は第3期の途中だと認識している。進捗状況と2023年度（令和4年度）以降の計画を明らかにするとともに、コロナウイルス感染症蔓延に伴う経営環境の変化の影響を明らかにすること。

【回答】

2023年度（令和4年度）以降の計画については、現時点では回答できるものはない。

4. 会社は、JR東海労申第3号「リニア中央新幹線建設の中止を求める申し入れ」の回答で「引き続き健全経営と安定配当を堅持してこのプロジェクトの完遂を目指す」と回答し、リニア中央新幹線建設を中止する考えのないことを明らかにした。この場合の「健全経営」とはどのような状況を指すのか明らかにすること。また「安定配当」とはいかなる配当か、明らかにすること

【回答】

「健全経営」とは、企業としてお客様にご利用して頂き、きちんと収益を上げて、必要な安全を確保するため、サービスを維持するために、必要な投資なり、コストを掛けて更なるブラッシュアップを図って、社員には然るべく給料を支払い、株主には安定的に配当を支給することを繰り返していく。このようなローテーションを繰り返していくこと、これを安定的に繰り返していける状況のことが「健全経営」といえるのではないかと考えている。

「安定配当」とは、具体的な数字があるわけではない。文字に示されている安定的な配当という状況ではない。それ以上での状況でもない。今期につ

いては、非常に厳しい業績予想を示した。決算についても今期の第2四半期中間決算についても、非常に厳しい数字となった。これらの状況を鑑みて、中間配当金については前年度同期と比べて10円低い、65円とした。期末の配当についても10円低い65円と予想をした。これは安定的配当の基準に加えて、当社の業績だとか経営環境を総合的に勘案した。

5. 新型コロナウイルス感染症のまん延を契機として、全国的にテレワーク、在宅勤務、リモート会議などが推進され、「10年前倒しで社会が変わる」ともいわれている。在宅勤務やテレワークなどが定着すれば、「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。東海道新幹線もコロナ前と同様な水準までに利用数は戻らないことが予想される。一方で金子社長は「22年3月期は黒字転換を目指す」ことを表明した。会社のアフターコロナの社会観を明らかにし、どのように収益を得ていくのか明らかにすること。

【回答】

当社が今後の輸送量の回復について、どのように見ているのかだが、運輸収入についての考え方として、令和元年度2月の後半から新型コロナウイルス感染症により減収が続いているので、収入が安定していた平成30年度の運輸収入と比較して業績予想を立てた。まず年内については、足下の状況では平成30年度の40%の運輸収入が継続する。そして1月からは徐々に回復していき、3月の段階では平成30年度の60%までの水準に回復し、その後、来年の6月の段階で80%の水準まで回復すると想定をしている。その後も回復が続いていくと考えているが、新型コロナウイルス感染症の影響にやや不透明感があるものの、回復傾向にあるのではないかと想定をしている。

一方で、リモートワークや在宅勤務などで社会のあり方が変わるのではないかとこの事を報道などから把握しており、実際にそのような状況であることの意見も頂いている。このような状態をどのように考えるのかだが、一定程度の単純な連絡や調整事、すでに面識のある方や既に関係が築けているお客様とのやりとり等については、リモート技術がこのような状況になると指摘がある中で一定程度的影響を受ける可能性があると思うが、新たな付加価値を生み出すような仕事や、初対面のお客様や相手とのやりとりについては、リアルに対面でやりとりをする必要性が変わるとは思っていない。従って、JR東日本やJR西日本のように都市圏の通勤輸送を担っているとテレワークや在宅勤務の影響をかなり気にするようであるが、当社の事業の主役は東海道新幹線であり、都市間輸送については新型コロナウイルス感染症の影響は、経済の状況が回復して行くに従ってご利用状況についても回復していくのではないかと考えてる。

6. 第2四半期決算説明会資料において、運輸収入見通しを21年3月で対1

8年度比60%、21年6月で80%に回復するとし通期の営業収益（単体）を5,820億円としている・その根拠を具体的に明らかにすること。

【回答】

正直なところ、「想定をこのように置きました」という状況であり、何か根拠があったということではない。あったとしても、報道等にある治療薬の開発や承認の進んできていることだとか、コロナウイルス感染症の治療法の治験などが進んできていること、あとは、GO TOトラベルやGO TOキャンペーンなどの政府の各種政策などもどんどん出されており、外出の自粛ムードというものも今後、払拭されていくと思われるところを汲み取り、このような数字を出したということである。

7. JR東日本、JR西日本は終電の繰り上げ、始発の繰り下げを次期ダイヤ改正で実施することを明らかにしている。このことは両社と連携して鉄道事業を運営しているJR東海の鉄道営業に影響を与えることになる。同じ鉄道事業者として見解を明らかにするとともに、具体的影響と対応を明らかにすること。

【回答】

JR東海では、終電の繰り上げや始発の繰り下げなどをする考えはない。首都圏や関西圏の終電に比べると、JR東海の終電は早い。名古屋駅発着だと、当社の営業列車後に貨物列車が走行しており、JR東日本やJR西日本のように保守間合いの時間を確保することではないので、当社としては考えていない。

8. 最大の低コスト化は、リニア中央新幹線建設をいったん中止することである。JR東海はリニア中央新幹線建設に反対であることは変わらないが、赤字決算とアフターコロナの社会を鑑み、リニア中央新幹線建設をいったん中止し、リニア中央新幹線の必要性などを再検討すること。また、建設が27年開業に向けてどの段階にあるのか明らかにすること。

【回答】

今後の当社の経営を考えて、これはやっていくべきだという風に考えている。中央新幹線の建設資金自体は、財政投融資を活用した借入れ3兆円を行い建設資金を確保している状況である。新幹線のご利用状況も回復してくると想定しているので、そういうところを考えて、当社としては中央新幹線の建設については着実に進めていく。

9. 静岡県内でリニア中央新幹線建設の差し止めを求める訴訟が起こされると報道されている。差し止め訴訟は3件目である。このことは会社が沿線住民や自治体に真摯に向き合ってこなかったこと、特徴的には指摘されているように沿線住民や自治体にデータを出し渋っていることの証左である。見解を

明らかにすること。

【回答】

当社としては丁寧に向き合ってきたつもりだが、静岡県からは不足である
とご指摘を頂いている。当社としては、工事の進捗状況等については当社の
ホームページや定例の社長会見等で適切に情報開示をしている。あと、国土
交通省が主催している有識者会議の場で議論が円滑に進めば、大井川の近く
に住まわれている方々の不安を払拭して頂けるように、引き続き丁寧に説明
をしていきたい。

10. SMTトラベルサポート事業所従業員が新型コロナウイルス感染症に感染
したことを公表しなかった。トラベルサポート事業所の従業員も、文字通り
駅で旅行者の対応をする立場であり、JR東海の社員と同様の業務を担って
いる。感染を公表しなかった理由を明らかにすること。

【回答】

当該社員は、接客業務に就いていない。接客業務の担当に就いている社員
については、お客様への感染防止の観点で公表している。

11. 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。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。

不幸にして新型コロナウイルス感染症に罹患した社員について、賃金、勤
務扱いその他、不利にならないよう扱うこと。

【回答】

感染対策はこの間実施してきているが、これで全てではない。2月から、
マスクの着用、うがい・手洗いの徹底、アクリル板など、できることはやっ
ていく。罹患した社員については、賃金面でも就業規則、法令を遵守し適切
に対応していく。

12. 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状況、進捗状況、今後の計画、計画に対する見
通し、コロナウイルス感染症蔓延に伴う経営環境の変化の影響を明らかにす
ること。事業として成り立たないのであれば撤退すること。

【回答】

テキサスについて進捗があった。連邦鉄道局が9月11日、テキサス環境
影響評価の最終決定を出し、交付手続きに入った。テキサス安全基準につい
ても手続きに入った。2つとも大きな手続きで、大きく進んだことは1つの

節目である。

13. 会社は2020年度年末手当団体交渉において、会社の考え方として「・ ・ ・大変厳しい環境や経営状況は勿論、世間相場や社員の生活なども考慮するという当社の賃金決定の基本的な考えに則り・ ・ ・真摯に議論する」と述べている。年末手当は生活給に組み入れられており、年末手当支給を前提として社員は生活している。また、在宅勤務などのごく一部の社員しかできず、ほとんどの社員がコロナウイルス感染症の恐怖に怯えながら安全・安定輸送に守ってきたのであるから、組合の要求通りに年末手当を3.5ヶ月分支給すること。

【回答】

明日の団体交渉で議論する。

《主な議論》

トラサポ社員のコロナ感染を隠すな！

組合：健全経営について会社の考えが示されたが、今の経営がどういう状況にあるのか、健全なのかどうかを明らかにすること。

トラベルサポートの社員の件で、先程の回答は理由になっていない。スターバックス社員については公表している。その違いについて、考えを明らかにすること。

会社：健全経営かそうでないかの判断は、断面で判断するものではない。第2四半期決算を公表したのだが、経営の実績を公表したことである。この一面を以て、健全経営かどうかを論じるべきではない。長い目で見て判断するものである。

トラサポの社員がどういう業務に従事しているかである。お客様に接するかどうかで判断した。スタバの社員は、お客様にコーヒーを提供していた。

組合：スタバの社員はJR東海の社員ではない。わざわざ、JR東海が公表すべきのものなのか。ならば、トラサポについてもなぜ公表しなかったのか。

会社：駅構内で働いている従業員は公表するのが原則。当社の社員であってもなくても、JR東海グループとして、施設管理の観点から公表した。スタバについては、スタバ側と直接話をして、理解を得て公表した。

組合：感染リスクがあるところでは、接客のところだけ対策していると理解して良いのか。

会社：接客業務に限らず、リスクがあるところは対策を行う。

組合：感染ルートは接客業務以外にはないということなのか。

会社：社員同士の感染もあり得る。

組合：接客業務以外は大丈夫ということか。

会社：大丈夫だとは言っていない。世間に周知するものであり、社内でどうのこうのではない。

組合：トラサポ社員は、例えば遺失物扱いでホームに上がり、接客場面がある。

会社：そこは、公的機関を回してプレスを判断している。

組合：感染防止のためにも公表すべきだ。

リニア建設費は捻出できない、直ちに中止せよ！

組合：流動資産の中央新幹線建設資金管理信託2兆2,542億円、これまで建設に投じた額が7,500億円。コロナで収入が落ちている中で、果たして建設可能なのか。途中で資金がなくなるのではないか。

会社：短期的に見れば経営状況が悪化しているが、財投で3兆円の資金を調達していて、今はそれを使っている状況である。今後、コロナが収まっていけば、新幹線の輸送量が戻るであろうと考えている。稼いだ金と財投で建設を進めていく。お金がある範囲でやっていく。

組合：財投の3兆円は、名古屋～大阪間の早期開通の位置づけではないのか。今3兆円を切り崩していくと、名古屋～大阪間の建設費はどうするのか。4兆円必要だ。

会社：名古屋～大阪間をつくるための3兆円ではなく、前倒しのためのもの。あとは資金調達で捻出する。

組合：コロナ禍で、会社の運輸収入の見通しは、現状そうは甘くない。80%と見込むが、インバウンドの見込みはなく、そこまで回復するのか。テレワークなどを企業は推進している。菅政権ができて、成長戦略会議の中で話がされている。全国421万社ある中小企業から150万社にしてしまえとされている。それにより2,000万人が雇用を失うとされる。政治的施策についても厳しく見るべきだ。そういうこともトータルとして考えなければならない。

会社：色んなものの見方がある中で、当社としては、コロナ禍でワクチンや治療薬ができてくるとか、五輪があるとか、色々なものを総合的に考えている。リーマンショックがあったが、その時の輸送量の水準が平成30年度の約80%であった。その数字も参考にした。

組合：今のコロナは、全然比ではない。

会社：各種の指標を見るとリーマンの方が酷い。

組合：何の指標なのか。

会社：色々な経済資料に出ていて、統計だとかを比べてみた。足下の状況があって、今回は半年かけて80%まで戻ると想定した。もっと厳しく見るべきだという意見は分かるし、楽観的に見る人もいるかもしれない。当社としては、そのように判断した。

組合：コロナ禍の中、仮に８０％に戻ったとしても、リニアの建設費は支払えるのか。

会社：来年６月の断面で８０％という話である。感染症が収まると元に戻る。世の中、普通の状況に戻りつつある。その中で、いかにお客様に利用してもらうか、観光してもらうかである。

組合：長期債務が５兆円を越えると会社が持たないと言った。そうなった場合、時間軸で調整するとした。つまり、工事がストップということだ。

会社：工事のペースを調整するということである。

組合：組合は、工事が中断するとは思えない。

組合：先程、２７年開業に向けて、今どの段階なのかが言われていなかった。工事を調整せざるを得ないのではないか。先程リーマンの比ではないと言ったが、アフターコロナのこともある中で、２７年開業でいくということか。

会社：基本的には変わらない。東海道新幹線が当社の売り上げのほとんどを占めていること、東京～名古屋～大阪間を結ぶ鉄道で、どういう方が利用するのかを考えると、ビジネスを中心に、勿論、観光の方も増えている。営業戦略としては変わらない。

組合：前と全く違うことは、リモートやテレワークなどについて、各企業がおいしい話だと分かってきたこと。全く違う社会になっていく。

会社：当社でも、東京～名古屋、東京～大阪で、リモートで仕事をしており、できている部分もある。人と人が会って話をするというニーズは、経営の問題で少しは減るかもしれないが、そこは、観光などを掘り起こしつつ、ビジネスでも新しいニーズが出てくるかもしれない。そこを施策として取り組む。

組合：そのビジネスのニーズを考えると、人よりロボットの時代になっていく中で、アフターコロナの社会がどうなるのか。菅政権が施策をどう進めていくのか。そういうことを含めて、視野に入れて、トータル的に考える必要がある。社長会見でも、２７年開業は困難としているが、では何年なのか。組合は、リニアに反対している団体から、各地で工事が３年、５年遅れているという情報を得ている。１年工事が遅れると、７～８、０００億円かかるという報道がある。「リニアはペイしない」と元社長が言ったが、コロナ禍で果たしてリニアは必要かという声が拡大している。２０３２年頃にならないと開業できないと言われている。どう認識しているのか。

会社：２７年開業は会社としても厳しいと認識している。開業に向けてがんばるとしか言えない。

組合：それをどう社員に説明するのか。リニアなんてやっている場合ではないというのが、圧倒的な声だ。未来が見えない、幻想だ。コロナ禍で経営が落ち込んでいることもあるが、ＪＲ東海の将来展望の問題だ。現に潰れると言っている人もいる。それに対し、会社はどう答えるのか。

会社：これから厳しい状況がどうなっていくのかは誰にも分からない。会社の見解としては、徐々に戻っていくことを想定している。リニアについては、着実に進めていく。

組合：今年のリニア設備投資は、3,800億円としているが、来年はどうかの。

会社：何とも申し上げることはできない。来年の設備投資計画については、現時点、答えることはできない。

組合：3月の決算時、リニア関係は総額5兆5,000億円の建設費で、これまで7,000億円投資、差引4兆8,000億円。27年開業として残る7年で割ったら、毎年約7,000億円の投資となる。5兆5,000億円は、用意できているのか。

会社：金庫に入っているかと言えば入っていない。あとは、管理信託と運輸収入で賄う。借り入れを行わないとならない。

組合：毎年約7,000億円の投資は、管理信託と運輸収入という認識で良いのか。

会社：土木工事なので、来年の数値は申し上げられない。開業が近づけば、完成のタイミングで費用が大きく増える。今後は増えていくことは間違いない。

組合：南アルプストンネルなど本体工事になると、費用が増大するということになるのか。

会社：そうである。

組合：さらに借り入れを行うということは、長期債務が5兆円を越えることもあり得るということか。

会社：今のところ、何とも言えない。稼ぐお金がどうかということになるので。長期債務で賄うのか、資金を借り入れるのか、資金運用のことであり、何とも言えない。

組合：莫大な借金を返さないとならない。労働組合として、組合員の賃金・労働条件を確保する上で、大変な不安になる。その意味からしても、リニアは止めるべきだ。

組合：会社は健全経営の意味として、「必要な安全を確保し、必要な投資をして、然るべき給与、株主への配当を安定的に繰り返す」と言った。それを考えた場合、今は健全経営なのか。

会社：断面において、健全かというのを論じるのは適切ではない。

組合：今は、健全経営とは言いきれないという認識か。

会社：そのこと事態が適切ではない。

組合：明日、年末手当の団体交渉があるが、組合員は年末手当がいくらかということが一番気にしている。「然るべき給与、株主への配当を安定的に繰り返す」とするなら、年末手当がこれまでと遜色なく支払ってもらわないと困る。安定的支給ベースの2.9ヶ月は出るという理解で良いのか。

会社：それを含めて、明日議論する。

組合：これは譲れない線だ。組合員も、他労組の組合員もそうだ。絶対に譲れない。儲かって、今まで我慢してきたことだ。要求は3. 5ヶ月だ。役員は、自主返納ということもあるのか、10%というが。JR東日本は年収の25%だ。

静岡県にリニア資料を出せ！

組合：リニアの大井川問題で、静岡県と対立となっている。会社が湧水資料を公開しないことで、利水者や住民の反感を買っている。資料は出すべきだ。

会社は真摯に議論を進めると言っていたが、真摯に議論する気はあるのか。

会社：資料は、環境影響評価で使ったバックデータの一部である。その一部が新聞に取り上げられた。そのバックデータは、専門性が高く、専門的な知識を有する人が見て分析するようなものである。膨大な資料の一部を取り出して、その軽重の判断がないまま抜き出して、専門的な知識がない者があれこれ議論するのは適切ではない。むしろ、住民に逆に不安を与えてしまうと考える。専門家が集まる有識者会議に資料を出して、専門家の意見を頂きながら、流域の不安を解消していく、これを真摯にやっていくことを考えている。

組合：静岡県の中でも専門家はいるし、専門の有識者会議がある。なぜ、そういうところに提供しないのか。

会社：国土交通省が主催する有識者会議に協力するというスタンスだ。

組合：県には協力しないということを確認するぞ。

会社：静岡県にも真摯に対応している。

組合：だったら、静岡県の有識者に資料を出せば良い。リニア訴訟原告団には、専門家がいます。そういう人たちをバカにしているのか。会社の見解を言うぞ。

会社：バカにはしていないし、静岡県にも丁寧に対応している。

組合：事実と違うではないか。

会社：資料については、国土交通省の有識者会議の中で議論する。

組合：問題になっているのは静岡県だけではない。他の県でも問題になっていることを考えること。そして明日、年末手当の団体交渉があるが、2. 9ヶ月の安定的支給ベースと言ってきたのは会社だから、それを踏まえて議論すること。

以 上