令和3年度期末決算についての経営懇談会を退席 本部書記長への出向を取り消せ！ 労使間の信義則違反である！ 定期大会破壊は許さない！

本部は4月27日、「令和3年度期末決算」の経営懇談会を拒否し、退席しました。

退席に至った理由は、4月25日に会社は本橋本部書記長に対して、「出向の話きている」と面談を行ないました。このことを受けて本部は経営懇談会開催の前段で「本部書記長への出向は労使間の信義則違反であり、認められない」「不当労働行為である」「本部書記長への出向は大会破壊行為である」等と会社に対して抗議と労働組合としての意志を明らかにしました。その上で会社对本部書記長への出向の取り消しを強く迫りました。しかし、会社は「人事異動は適切に行う」と主張したために、本部経営懇談会メンバーは一斉に退席しました。

〈主なやり取り〉

組合：経営懇談会開催の前に、4月25日に本部書記長の本橋に「出向の話がある」との面談があった。J R 東海労として基本協約・出向協定も締結していない。会社は就業規則に基づいて出向を行おうとしているが、本人は出向に同意していない。このことは明らかに労使間の信義則違反であり、不当労働行為である。同時に組織破壊攻撃である。

組合：定期大会を前にして書記長を出向に出すことは、大会破壊である。

組合：労使間の信義則違反も甚だしい。

組合：本人であるが許さない。抗議する。

組合：経営懇談会を前に出向を取り消すのか取り消さないのか明らかにせよ。

会社：会社として責任を持って適切に行っていくこととなる。

組合：出向を取り消さないのか。

会社：取り消し取り消さないも含めて適切に行っていく。

組合：労働組合として労使間の信義則違反である。

会社：意見として承るが、会社としては人事異動なので、会社が適切に対処する。

組合：我々は労働協約を締結した上で、それに基づいて組合活動している。ただ単に「人事異動だ」ということにはならない。

会社：意見は伺った。

組合：信義則違反で書記長を出向に出すということは、我々の活動を止めることである。会社の対応について、やってやれない。

会社：活動を止める気はない。

組合：結果的に活動を止めることである。

会社：活動が止まっているか。

組合：止まることとなる。

会社：本当か。

組合：例えば大会で書記長がいなければ、誰が方針提起するのか。

会社：何で書記長がいなくなるのか。

組合：方針提起は書記長の任務である。

組合：出向に出して組休を保障するのか。

会社：出向に対して組休はしない。

組合：だから組休の保障はしない。

会社：組休の保障はしないのではなく、できないことである。

組合：やろうとしないだけである。

会社：いや違う。できないことである。

組合：出向先でも組休の保障ができないならば、やってられない。だから信義則違反である。

組合：書記長の出向を取り消すのであれば、経営懇談会を受ける用意があるが、出向を取り消さないのであれば労使間の信義則違反であり、労働組合軽視も甚だしい。やってられない。退席する。

会社：決算の説明はいいのか。

組合：やってられない。抗議する。(組合側メンバー全員退席)

〈経営懇談会に向けての組合質問事項〉(退席により未回答)

1. 公表していた業績予想に対し、2022年3月期決算はそれを達成できなかった。営業損益は370億円予想に対して17億円でかろうじて利益を確保、経常損益は△330億円に対して△672億円、当期純利益は△300億円予想に対し△519億円と損失を計上した。このような決算になった理由を具体的明らかにすること。

2. 次期の業績予想について、営業収益を42.4%増の1兆3,320億円とし、当社の運輸収入見込みについては54.1%増の1兆130億円としている。この予想の元となる当社の輸送量見込み、特に東海道新幹線の見込み（推移を含む）について明らかにすること。

3. 会社は決算公表にあたり「経営体力の再強化を図る」としている。経営体力の再強化は中途段階であり、JR東海はリニア中央新幹線建設反対の立場を変えるものではないが、経営状況を鑑みて建設はいったん立ち止まるべきと考える。会社の見解を明らかにすること。

4. JR西日本は2022年4月11日、同社単独では路線の維持が困難としている関西、北陸、中国地方などの17路線30区間の収支を初めて公表した。公表したのは、コロナ前の2019年度の輸送密度が2,000人未満の区間とされている。JR北海道では2015年11月に初めて路線収支を公表し、道内では路線の廃止が続いている。JR四国でも2019年3月に収支の公表を実施し、赤字額の大きい愛媛県と高知県を結ぶ予土線の廃止やバス転換に向けた議論も行われている。

JR東海において線別収支を明らかにする考えはあるのか明らかにすること。また「経営体力再強化」の過程にある現段階における、在来線の経営、特に収支が赤字の線区に関する考え方について明らかにすること。

JR東海会社資料より

〈決算の概要〉

【連結損益の概要（連結）】

営業収益：9,351億円（前期比1,116億円 13.6%増）
運輸収入（単体）：6,572億円（前期比1,810億円 38.0%増）
営業費：9,334億円（前期比△748億円 7.4%減）
営業損益：17億円（前期比1,864億円）
営業外損益：△690億円（前期比83億円）
経常損益：△672億円（前期比1,947億円）
当期純損益：△519億円（前期比1,496億円）

【キャッシュ・フローの状況】

営業活動によるキャッシュアウト 717億円（前期比2,411億円）
投資活動によるキャッシュアウト △1,530億円（前期比△183億円）
財務活動によるキャッシュイン △191億円（前期比△2,818億円）
現金及び現金同等物期末残高 6,194億円（前期比△1,004億円）

【長期債務の概要】

長期債務の当期末残高は、4兆9,416億円。このうち中央新幹線建設長期借入金を除いたその他の長期債務残高は、前期末から90億円増加して1兆9,416億円。

【次期の業績予想（連結）】

次期の業績予想については、最近の輸送動向等を踏まえつつ、新型コロナウイルス感染症の対策が進む中で、社会委経済活動が活性化されていくことを考慮し、ご利用は回復していくと想定して、以下のとおり算定した。

当業績予想は、今後の新型コロナウイルス感染症の収束状況や経済動向等により、大きく変動する可能性がある。

営業収益：1兆3,320円億円（当期比+3,968億円、42.4%増）

運輸収入（単体）：1兆130億円（当期比+3,557億円、54.1%増）

営業利益：2,900億円（当期比+2,882億円）

経常利益：2,170億円（当期比+2,842億円）

当期純利益：1,460億円（当期比+1,979億円）

【配当（当社）】

当期の期末配当については、昨年4月に公表した配当予想どおり1株当たり65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65円とする。

以 上