

経営環境・長期債務返済・要員人件費・ リニア中央新幹線など26項目を質問！ 平成20年度第2四半期連結決算の経営協議会を開催！

10月30日、本部は平成20年度第2四半期連結決算の経営協議会を開催しました。はじめに会社から「平成21年3月期第2四半期決算短信」「定性的情報・財務諸表等」「平成20年度第2四半期連結決算概況」の説明を受けました。

その後、鈴木執行委員長から、J R 東海労組合員に対する見せしめ的な「日勤教育」について抗議し中止を求めました。また、最高裁判所で確定した3件の不当労働行為判決を謙虚な態度で認めるように、その姿勢を改めるように申し入れし、以下26項目の質問をしました。

【会社説明概要】

景気の減速が一段と強まる中、鉄道事業については、N700系を中心とした競争力強化及びサービス向上に引き続き取り組んだ結果、当社単体の運輸収入は新幹線、在来線とも前年同期並みを確保した。鉄道以外の事業では、「新横浜中央ビル」の開業効果等により増収を確保した。営業費では、N700系の投入などに伴い原価償却費が増加したほか、物件費も増加した。結果、増収・減益の決算となった。

営業収益	: 7, 729億円	前年同期比+ 73億円、	1%増
営業費	: 5, 315億円	前年同期比+222億円、	4.4%増
営業利益	: 2, 414億円	前年同期比+149億円、	5.8%増
営業外損益	: △687億円	前年同期比9億円改善、	
経常利益	: 1, 726億円	前年同期比△139億円、	7.5%減
特別損益	: △14億円	前年同期比+1億円、	
四半期純利益	: 1, 026億円	前年同期比△53億円、	5.0%減
長期債務残高は、前年度末に比べ207億円減少し3兆3,154億円となった。			

【鈴木委員長質問要旨】

- * 経営側は、社会常識に照らして、「労働組合」と誠実に対応すべきである。
- * 「経営施策」「安全問題」「労使関係」等、組合の申し入れに対し、すべて協議の場を設けるべきであり、法で認められた「違法行為」を認めるべきである。
- * 経営環境が、会社を与える影響はどうか。長期債務の返済については順調に推移しているのか。
- * 「元本」の返済はその額が増えていく。経営を圧迫することはないのか。
- * 効率化を進め、要員を減らし「人件費」を減らすことを目的化している。それが、職場の労働者の労働実態に大きく反映されている。
- * 「リニア中央新幹線」の構想実現に向けて、5兆1,000億円を自己負担で2025年に開業すると発表した。しかし、多くの問題をはらんでいる。
- * 「日本車輛株式会社」の連結子会社化、「農業」への参入など、事業展開は活発だが、問題はないのか。
- * 乗務員の些細な問題を取り上げ管理者が組合員を取り囲んだり、所長室に呼びつけて威圧・暴言を吐くなど看過できない問題が続いている。抗議する。
- * 加藤誠二さんは現在、裁判で争っている。無罪であり、会社の処分は不当であり、撤回を強く求める。

組合の質問に対する会社の回答は以下の通りです。

会社：経営協議会の事項でないものもある。全てのことがらについて答えられない。抗議については受ける場ではないので、受けれない。協議の場は労働協約のルールにのっとって進めているので、なんら問題はない。

組合：会社の要員数・社員数を明らかにすること。

会社：基準人員は、要員計画の場で説明をする。社員数は約2万人である。

組合：現業の要員を確保し、休日出勤を解消すること。

会社：休日出勤の解消に向けて努力はすることに変わりはない。お客様の利用に合わせて安全・安定輸送を確保していく。休日出勤が発生することはありえる。

組合：高齢者の専任社員の労働条件を改善すること。

会社：高齢者の労働条件の改善は必要である。さまざまな方面から検討する。

組合：関連会社の契約条件を改善すること。

会社：関連会社の労働条件は、それぞれの会社で決められており、グループ会社も含め、法令等ルールを守るのは当然である。弊社が口出しをするものではない。

組合：重大な労働災害が関連会社で発生している。労働環境の悪化が原因では

ないのか。

会社：安全対策は、保護具の着用等をしっかりするよう指示してきている。安全・安定輸送の観点からも、労働災害の撲滅のために努力をしている。確実に労働災害は減っている。

組合：長期債務の返済は順調に推移しているのか。

会社：長期債務が最大5.5兆円あった。今年3月末には3.3兆円となり順調に長期債務は返済されている。

組合：中央リニア新幹線は、全国新幹線鉄道整備法（全幹法）との関係で問題はないのか。

会社：民間会社であるＪＲ東海会社が建設をすることは、山梨の実験線を建設する段階で当時の運輸省に確認をしている。今後は全幹法の中でステップを踏んでいく。すでに実用線としての水準に達している。

組合：「日本車輛株式会社」の連結子会社化、「農業」への参入など、問題はないのか。

会社：弊社は車両の設計部門を担当している。日本車輛は、製造部門を担当しているため有意義な施策である。農業については、食物を扱う関連会社が多いことと、食物の安全が叫ばれているで、有意義な施策である。

以上のように、20年度の第２四半期を終え、会社はその利益を安全対策や待遇改善のために十分に還元しているとは言えません。また、社員イジメの「日勤教育」は、ＪＲ西日本の福知山線事故の教訓を活かすことなく続けられています。最高裁判者で確定した不当労働行為に対しても認めようとしません。デッチ上げ蒲郡駅事件で解雇された加藤誠二さんの解雇を撤回する申し入れや「日勤教育」への抗議に対しては「協議事項ではない。抗議については受ける場でない」とし議論を避けました。

以 上