

業 務 速 報

NO. 950

2015. 5. 4

J R 東海労働組合

発行 淵上 利和

編集 本橋 浩司

平成26年度期末決算について経営懇談会開催 昨年度を上回る過去最高の決算！ 社員と関連会社の労働条件を改善せよ！

本部は4月30日、平成26年度期末決算について経営懇談会を開催しました。会社は「運輸収入は、ビジネス、観光ともに引き続き順調に推移したことから前年を上回り増収。グループ会社については減収となったものの、連結営業収益全体では増収。この結果増収・増益の決算となった。単体でも増収・増益の決算となり、連結・単体共に営業収益、営業利益、経常利益、当期純利益は過去を上回る実績となった。次期の業績予想は、単体の運輸収入見込みを1兆2,432億円の平成26年度と同額とする」と説明しました。

本部は淵上委員長から、過去最高の決算は全ての社員の努力と効率化の結果である。過去最高の収益に対して、賃金および労働条件など、社員と関連会社の労働条件の向上を進め利益に対する配分と還元を行うべきである。一方的な休日出勤解消、年休の完全取得を実現すべき。リニア中央新幹線への今年度の投資額の詳細、海外進出の状況等について会社に質問を行いました。

会社は質問に対し、社員の努力には新賃金と夏季手当で報いている。関連会社の労働条件は関連会社が決定するものである。休日勤務は削減に向け努力する。中央新幹線への投資額の内訳は用地取得に関わるので開示できない。海外進出については、米国でのリニアについては日米間で議論されていくものであるが、会社も全面的な技術支援を行っていく考えであると回答しました。

以下、決算概要、淵上委員長の質問と回答、および主な議論の内容です。

【連結損益の概要（連結）】

営業収益	: 1兆6, 722億円	前期比	+ 197億円	1. 2%増
運輸収入（単体）	: 1兆2, 432億円	前期比	+ 283億円	2. 3%増
営業費	: 1兆1, 656億円	前期比	+ 77億円	0. 7%増
営業利益	: 5, 065億円	前期比	+ 119億円	2. 4%増
営業外損益	: △784億円	前期比	118億円改善	
経常利益	: 4, 281億円	前期比	+ 238億円	5. 9%増
当期純利益	: 2, 641億円	前期比	+ 84億円	3. 3%増

【長期債務の概要】

当期末残高は、前期末から2, 202億円減の2兆1, 505億円。

【次期の業績予想（連結）】

営業収益	： 1 兆 6, 7 4 0 億円	前期比	＋ 1 7 億円	0. 1 % 増
運輸収入（単体）	： 1 兆 2, 4 3 2 億円	（平成26年度実績と同額）		
営業利益	： 5, 1 5 0 億円	前期比	＋ 8 4 億円	1. 7 % 増
経常利益	： 4, 4 5 0 億円	前期比	＋ 1 6 8 億円	3. 9 % 増
当期純利益	： 3, 0 3 0 億円	前期比	＋ 3 8 8 億円	1 4. 7 % 増
長期債務縮減見込額	1, 5 3 0 億円（単体 1, 5 0 0 億円）			

【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どおり 1 株当たり 60 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 60 円とする。

＜淵上委員長の質問と回答＞

1. 過去最高の増収・増益は、説明にあったように需要にあわせた弾力的な列車設定など、全ての社員の努力と効率化の結果である。過去最高の収益に対して、賃金及び労働条件など、社員と関連会社の労働条件の向上を進め利益に対する配分と還元を行うべきであると考え。見解を明らかにすること。
2. 説明にあったように「東海道新幹線開業50周年」「高山線全線開通80周年」「御殿場線80周年」等の取り組みによって増収となったが、しかしその取り組みを職場で担ってきた社員の苦勞に対して、J R 東海労は会社として応えることを要求したがまったく実現していない。過去最高の増収・増益となったことにおいて改めて社員の苦勞に応えるべきであると考え。会社の見解を明かにすること。

【1. 2. への回答】

弾力的な列車設定には社員の協力をいただいた。加えて「東海道新幹線開業50周年」「高山線全線開通80周年」「御殿場線80周年」等についても社員の協力のもと取り組んできた。その結果としてこの決算を迎えることができたことに感謝を申し上げる。貴側の主張する社員の努力については、会社としてしっかりと報いていると考えている。新賃金についても、社員の努力に報いる形で回答させていただいた。これに加える形で支給する考えはない。

3. 増収・増益を生み出した弾力的な列車設定とは、全ての社員の努力の結果であるが、特に乗務員への一方的な休日出勤や年休取得の制限によって実現できたものである。「のぞみ10本ダイヤ」の設定を前提とした乗務員の確保を早急にすすめ、一方的な休日出勤の解消や完全年休取得を実現すべきである。見解を明らかにする

こと。

【回答】

弾力的な列車設定による休日勤務は今後も発生が見込まれているが、協力を願いたい。会社としては引き続き最大限の乗務員養成を行い、削減に向け努力していく。

4. リニア中央新幹線の本格工事について、品川駅は平成27年度の早い時期に、名古屋駅については平成27年度秋頃までに始める予定であるとしているが、用地買収なども含めて今年度の投資額について明かにすること。

【回答】

平成27年度の設備投資額は930億円である。内容は沿線の測量、用地取得、設計等である。品川駅、名古屋駅では準備工事に取りかかっている。昨年度末にはマスコミにも公開したが中心線測量を行っている。今後は説明会等が済み、工事ができるところから計画的に進めていく。

5. 4月25日、ＪＲ東海がアメリカにリニアの建設主体となり得る新会社「ボルティモア・ワシントン高速鉄道」（ＢＷＲＲ）を設立したと新聞が報じた。新会社「ボルティモア・ワシントン高速鉄道」の設立費用および設立目的について明かにすること。

6. 新幹線およびリニアの海外進出に向けた取り組みの現状について、また今後の展望について明らかにすること。

【５．６．への回答】

会社とボルティモア・ワシントン高速鉄道（ＢＷＲＲ）との資本関係はなく、また、これは会社が設立したものではない。米国でのマグレブについては日米間で議論されていくものであるが、会社も全面的な技術支援を行っていく考えである。

7. 大規模改修工事は３年間で930億円の計画とし、変状抑止などを行うとしているが、昨年の工事実績と費用及び今年度の工事予定と予算について明かにすること

【回答】

平成26年度の計画では全体で350億円であった。実績では302億円となっている。計画より48億円ほど少ないが、これはトンネル等の状態が両行であったため経費の節約となっている。平成27年度は356億円を計画している。今年度も昨年度に続き構造物の変状抑止を進めることに変更はない。

<主な議論>

組合：平成26年度決算は予想を上回る決算となった。ＪＲ東海労は賃金面を含めた労働条件を全般的に改善するべきと考える。関連会社で働く方から意見を聞くと、その労働条件は良いものであるとは言い難い状況であ

る。好決算を支えたのは関連会社で働く社員の努力もある。会社は関連会社へ支払う単価の引き上げを行い、そこで働く労働者の待遇改善を考えるべきである。

会社：会連会社の労働条件は関連会社の責任で行うものである。会社の管理となる場所の職場環境改善は意見として承るが、関連会社から要望として入ってくるものもあるので状況を見ながら対応していく。単価については関連会社との契約で行っているものであり、関連会社と議論しながら決めていくものである。

組合：会社として、関連会社の労働条件改善に向け、できることを速やかに行うこと。

組合：J R東海労はこの間、一方的な休日出勤を直ちに解消することを要求しているが、解消する努力が見えてこない。「のぞみ10本ダイヤ」に向けた要員もこれまでと変わらず不足している。会社はこれまで行ってきた、駅～車掌～運転士、そして駅へ戻るという運輸系統の社員運用を見直すべきである。

会社：単年度で見て要員を配置するようにはならない。要員計画は休日勤務を含めて中長期的に見ていく必要がある。また、会社は社員運用に関して、特段の問題はないと考えているので見直す考えはない。

組合：リニア中央新幹線建設について、「平成27年度の設備投資額は930億円」とした内訳について明らかにすること。

会社：930億円の内訳については、用地取得など詳細な部分に関わってくるので、用地関係者に迷惑をかけることになりかねない。そのため開示することはできない。

組合：労働組合に対し、詳細を説明するべきである。

以 上