

業 務 速 報

NO. 965

2015. 10. 30

J R 東海労働組合

発行 小林 光昭

編集 加藤 光典

2015年度第2四半期（中間）決算経営協議会 連結・単体とも利益は過去最高！ しかし社員の待遇は 変わらず！

本部は10月30日、経営協議会を開催し、会社から平成27年度第2四半期決算（中間決算）について会社側から説明を受けました。

会社は「当社の運輸収入は、ビジネス、観光共にご利用が順調に推移したことから、好調だった前年度を上回り増収、さらにグループ会社についても増収となり、連結営業収益全体でも増収。営業費については、グループ会社において増加したものの、当社の減価償却費の減等により微減。この結果、増収・減益の決算」。「通期の業績予想は、上期の実績を反映し、収益・利益を上方修正する」と説明しました。このように、J R 東海の今期中間決算は連結、単体共に過去最高の決算となりました

本部は小林委員長から、決算概要からして会社の業績は極めて好調であることを指摘したうえで、好調な経営の原動力である社員に対する報酬や労働条件の改善、ハード面の安全に対する投資等、具体的な観点から質問をしました。

【連結損益の概要（累計）】

営業収益 : 8, 602 億円 前年同期比 + 430 億円 5.3%増

運輸収入（単体）: 6, 479 億円 前年同期比 + 342 億円 5.6%増

営業費 : 5, 362 億円 前年同期比 △20 億円 0.4%減

営業利益 : 3, 240 億円 前年同期比 + 450 億円 16.2%増

営業外損益 : △311 億円 前年同期比 26 億円改善

経常利益 : 2, 929 億円 前年同期比 + 477 億円 19.5%増

親会社株主に帰属する

四半期純利益 : 1, 957 億円 前年同期比 + 286 億円 17.2%増

【平成27年度の業績予想】

通期の業績予想は、上期の実績を反映し、営業収益1兆7,150億円（前年度比2.6%増）、営業利益5,450億円、（同7.6%増）、経常利益4,750億円（同10.9%増）、親会社株主に帰属する当期純利益3,210億円（同21.5%増）に修正する。

長期債務縮減見込額は1,540億円に修正し、当年度末の長期債務残高は1兆9,965億円を見込む。

【平成27年度の中間配当金及び期末配当予想】

中間配当 1株あたり60円（年初予想通り、前中間期と同額）

期末配当予想 1株あたり60円

＜小林委員長の質問と回答＞

1. 好調な業績は、言うまでもなくすべての社員の日々の努力によって成し遂げられたものである。従って、その努力に報いるために、2015年度年末手当を要求通り3.5カ月支給することを経営協議会の席上においてもあらためて要求する。

また、今年度賃金改定において実施されたベースアップの配分が、等級・区分により格差がつけられた。東海労は、賃金制度とベア配分は区別すべきであると考えている。全ての社員が努力して、好調な業績を生み出しているであり、ベースアップについては、今春のような配分方法をあらため基本給に一律に配分することを強く求める。

【回答】

平成27年度第2四半期の決算は、予想を上回る業績を上げることができた。景気の動向もあり、社員の努力によるものである。社員の努力には感謝をしている。社員の努力に報いるには、年末手当交渉や、新賃金の交渉できちんと議論していく。

2. ここ数期にわたり過去最高の利益を更新していることは、会社にとっても働く者にとっても、大変喜ばしいことである。しかし、それに比して、労働条件、職場環境、福利厚生などは、私たちから見ると悪化してきていると言わざるを得ない。将来を見据え経営基盤を盤石なものにしていく上で、効率化と低コスト化を推進することを一概にすべて否定するものではないが、安全軽視、働く者のゆとりと健康を損なうような施策については認めるわけにはいかない。順調な経営を推し進めるためには、そこで働く者が、安全で安

心して誇りを持って働くことができる環境が整っているのが前提だ。そのために、引き続き労使協議を充実させ、職場第一線で働く者の声を受け止め、労働条件改善、職場環境改善のためのハード面における設備投資に、その利益を振り向けるべきである。

【回答】

会社は、労働条件等が悪化しているとは思わない。今年度の協約・協定交渉では、育児関係の改善や、防寒コートの改善等様々な面で改善し、職場を変えてきている。今後、労働条件の改善や職場環境の改善については協約に則て協議し、経営状況を踏まえて決定していく。ハード面については、適切なハード対策をしてきている。名古屋工場や、浜松工場の耐震対策など社員が安心して働ける環境を作ってきている。

3. 慢性的な要員不足の解消に向けた具体的な取り組みについて、この間も指摘してきたが、休日労働がいっこうに解消されていない。今年度も乗務員は3泊、4泊の休日労働が前提となっている。休日労働については、その解消を求めて労使協議を開始してから、既にかかなりの年数が経過している。旅客の動向などから、臨時列車等の傾向などについては概ね予想・把握できる状況にあると考える。従って、運転士・車掌などを、現状の輸送状況に見合った適正な要員配置を行い休日労働を早急に解消することをあらためて要請する。あわせて、乗務員の年休取得の改善をはかるためにも、人件費への投資を惜しまず、採用枠等を拡大し適正な乗務員養成・要員措置を行うことを強く求める。

【回答】

休日出勤については、協約・協定改訂交渉の中で議論してきた。これまでと同様休日出勤解消に向けての考えは変わりはない。これまで最大限の乗務員養成をしてきている。お客様のニーズにきめ細かく応えていくため、列車の設定は弾力的に行っていく。それでも発生する休日出勤には協力をお願いしたい。

組合：休日出勤が始って何年にもなる。解消といっているが長すぎる。旅客の利用状況の傾向はつかめているのではないか。あらかじめ、休日出勤をするというのはどうなのか。会社は、年度初に3泊から4泊を提起している。通常の運用として年度初には必要な要員は提起しなければならない。そのために収益は人を増やすために当てるべきである。年休も100%取得できるように、JR東海が社会に発信すべきである。

4. 高齢者の働き方の改善を求める。これから数年間、国鉄からの採用社員の大量退職を迎える。高齢者の人材活用としての専任社員制度が運用されて以降かなりの年数が経過したが、退職者が専任社員を希望しないというケース

も多く発生している。これは、専任社員の働き方に問題があると考ええる。東海労は、この間、高齢者用の交番や、ハーフタイム導入、雇用先などを個々の実情に見合って選択できるよう要求してきたが解決していない。技術継承、少子高齢化社会での人材確保などの観点から、高齢者の働き方について抜本的に見直す必要があると考える。

【回答】

高齢者の働き方については、技術継承、人材確保は大事であり、現在の専任社員の制度では、高齢者の働きやすい環境を整えている。専任社員はそれ相応の方が働いている。組合の認識とは違う。専任社員の制度は他の業界にない制度である。満了報労金制度があり高い水準である。よって、直ちに改善することは考えていない。

組合：誰しもが年をとるものである。好調な業績をどの様なところに当てて生のかである。在来線の乗務員は仕事がきついと専任社員を希望せずやめていく人が多い。組合がこの間要求してきた高齢者交番や構内運転士にしてくれれば専任社員でもやっていけるとの声がある。高齢者は、若い運転士と比べると注意力も落ちる。働きたいのだけれども仕事がきついためやめてしまう。庫高齢者が安心して働ける環境をつくるべきである。高齢者は若い時よりも仕事はきつくなっている上に、さらに高齢であることで仕事もつらい仕事となっているのが実感である。働き方について工夫をすることである。そこに、要員や金がかかるが、高齢者のために当てるべきである。これから退職者の山が来る。この先40代の人も後につづく、そのためにも高齢者の労働条件の改善する制度を作ることを強く要求する。

5. リニア中央新幹線計画については、国土交通省から建設認可を受けて1年経過した。現時点の工事契約を終え具体的に着工している箇所について明らかにせよ。また、沿線住民などの間では、環境への影響などが、極めて説明不足であり、見切り発車であるとの声も聞かれるが、会社の見解を明らかにせよ。あわせて、沿線住民などでつくられている市民団体が中心になって、国土交通省に建設認可の取り消しを求める訴訟を起こすというマスコミ情報があるが、そのような訴訟が準備されているということに関する会社の見解を明らかにせよ。

【回答】

リニア中央新幹線建設については、事業説明会、中心線測量、設計協議、土取得説明会、工事説明会の流れとなる。事業説明会は、市町村さらに自治会まで252回開催してきた。中心線測量は、6都県で東京都と愛知県は終了した。用地取得については、愛知県内11回の説明会を開催し、該当者に説明してきている。工事契約については、南アルプスの山梨で工事説明会を10月

27日開催した。品川北工区は9月、南工区10月に契約をした。工事については、安全、環境保全に努め地域と連携をとり地元の説明をしていく。訴訟については、この場の話ではないが、リニア中央新幹線建設は全幹法に基づいて、国土交通大臣から認可を受けているので工事計画は順調に進めていく。

6. 海外における高速鉄道、超電導リニアプロジェクトの進捗状況について明らかにせよ。

【回答】

まだプロジェクトが具体化されていないが、引き続き進めていく。

7. 安全、防災に関する事柄について、近年の自然災害は予測を超えた大規模災害に見舞われるかたちとなっている。また、自然災害ではないが、先般の放火による列車火災など、極めて重大な事態も発生している。耐震工事、土砂災害対策など計画的に推し進めていることは承知している。また、社員への注意喚起や訓練の充実なども実施されている、好業績に踏まえ、更なる安全確保のためのハード面における設備投資をより強力に推し進めるべきであるとする。

【回答】

設備投資は安全・安定輸送を最優先に考えている。また、輸送サービスを充実させることを中心に投資を考えている。新幹線の大規模改修や地震対策、在来線における耐震補強や降雨、落石対策、踏切の保安設備等を行っている。N700Aの投入やキハ25系の投入も行う。

8. 海外からの旅行者が急増している。しかし、その受け入れ体制については、まだまだ不十分であるとの指摘がある。今後更に海外からの旅行者が拡大していくことが予想される中で、ターミナル駅での外国人向けインフォメーションの充実や列車内での外国人対応の充実などが更に求められると考える。特に異常時などの情報提供や誘導などは、これまで以上の対策が必要であるとする。

【回答】

旅客の動向は、国内のビジネスや観光の旅客が主要であり、外国からの旅客数はまだ小さい。外国からの旅客へのサービスについて、接客においては社員の語学能力の向上が重要であるとする。研修や勉強会を行い、接客英語講座を開設した。業務上必要な対応のために、ハンドブックや営業制度のFAQを配布している。

9. 子会社である日本車輛製造の連続する赤字状況とその原因、及びJR東海からの支援策と赤字の影響について明らかにせよ。

【回答】

アメリカで日車U S Aの製造した車両が構造耐久試験に合格せず、車両を作り直すことになった。日車への人的支援として本体から出向に出している。又現地U S A日車にも出向き技術的な支援もしている。

10. 9月の安全保障法の成立を受け、葛西名誉会長がマスコミを通じて、その「意味するもの」というコメントを明らかにしている。個々人がそれぞれがどのような考え方をもち、その考えを発信すること自体は自由であると考えるが、安保法制については、東アジアなどを中心に、国内に限らず諸外国からも様々な見方がされている。いくら政府が決めたことといえども、極めて公共性が強く社会全体にとって影響があり、重要な役割を担っているJ R東海の名誉会長が、名誉会長として発信するのは好ましくない考える。

【回答】

葛西名誉会長がそのような意見を言っていることは承知している。しかし、個々人の考えであり、それを開陳することに問題はないと考えている。

組合：個人で言うのは勝手だが、葛西名誉会長個人の名前ではなく、J R東海名誉会長の肩書きを付けて言っているから問題であると指摘している。他社において不正が多く起きて、マスコミでたたかれている。上層部に指摘をしない、できない会社の体質がそういうことを起こさせている。J R東海も、名誉会長に対してしっかりと意見を述べられる会社にしていかないと、間違いが起きたときには是正されずに大変なことになる。そうなるからでは遅い。

以 上