

業 務 速 報

NO. 993

2016. 4. 28

J R 東海労働組合

発行 小林 光昭

編集 加藤 光典

平成27年度期末決算について経営懇談会開催
またまた過去最高を更新！

株主だけの優遇ではなく
社員の労働条件を改善せよ！

本部は4月28日、平成27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、観光ともに好調だった前年を上回り増収。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。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。営業収益、各利益はいずれも過去を上回る実績。次期の業績予想は、単体の運輸収入見込みを1兆2,947億円の平成27年度実績と同額とする。株主配当を5円増の1株あたり65円とする」と説明しました。

本部は木下副委員長から、過去最高の決算は社員の労苦があつてなしたものである。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を向上させ利益に対する配分と還元を行うべきである。高齢者や女性が働きやすい環境、一方的な休日出勤の解消、年休の完全取得、有害物質の発生など危険を伴うリニア中央新幹線建設の中止、ATS-P Tの取り扱いなどの安全問題、営業職場の環境改善などについて質問しました。

以下、決算概要、木下副委員長の質問と回答の内容です。

【連結損益の概要（連結）】

営業収益	: 1兆7,384億円	前期比	+661億円	4.0%増
運輸収入（単体）	: 1兆2,947億円	前期比	+514億円	4.1%増
営業費	: 1兆1,597億円	前期比	△59億円	0.5%減
営業利益	: 5,786億円	前期比	+720億円	14.2%増
営業外損益	: △672億円	前期比	112億円改善	
経常利益	: 5,114億円	前期比	+833億円	19.5%増
当期純利益	: 3,374億円	前期比	+733億円	27.8%増

【長期債務の概要】

当期末残高は、前期末から2,054億円減の1兆9,450億円。

【次期の業績予想（連結）】

営業収益	: 1兆7,360億円	前期比	△24億円	0.1%減
運輸収入（単体）	: 1兆2,947億円	（平成27年度実績と同額）		
営業利益	: 5,770億円	前期比	△16億円	0.3%減
経常利益	: 5,200億円	前期比	+85億円	1.7%増
当期純利益	: 3,630億円	前期比	+255億円	7.6%増
長期債務縮減見込額	100億円（単体 70億円）			

【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1株当たり60円を5円増額し、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。

<組合からの質問と会社回答>

1. 平成27年度の連結決算は、増収・増益の決算であり、営業利益、経常利益、親会社株主に帰属する当期純利益は過去を上回り最高であった。また、運輸収入は前期比514億円（4.1%）増の1兆2,947億円で、長期債務の残高は前期末から2,054億円減の1兆9,450億円となり、2兆円を切った。これは、景気が伸び悩む中で、会社施策や海外旅行客の増なども要因に考えられるが、何よりも、働く社員の労苦があってその上に今回の決算を向かえることができたと思うが、会社の考えを明らかにすること。

【回答】

平成27年度もビジネスや観光も好調に推移した。乗車率では平日で103%、土休日で103%と順調なお客様から利用があった。お客様のニーズに応えるべく新幹線・在来線とも色々な取り組みを実施した。また、様々な効率化を取り組んだことも高収益につながった。

今年度の高収益は社員の労苦があったことの認識に貴側とズレはない。

今後も社員の協力をお願いしたい。

2. 株主配当について、1株当たり5円増の65円とし、次期の中間・期末（予想で）とも、1株当たり8%増の65円とするが、5円増とした算出根拠を明らかにすること。また、今春の賃上げは35歳ポイント 0.31%増の1,000円であった。株主配当の率からすると社員の引き上げ率は低い率であり、業績の反映を株主に厚くしたと考える。今季の業績の結果を受けて社員にもベアと夏季手当を決定しているが、さらに何らかの方法で社員にも還元をするべきである。会社の考えを明らかにすること。

【回答】

株主配当は前提として長期的経営基盤を確保することが重要であり、内部留保の拡大を目指している。その上で安定的配当を目指しており、昨年より配当を5円増として、60円から65円としたものである。

株主配当と社員の賃上げは同一レベルで考えるべきものではない。

会社として今回の新賃金については、貴側と団体交渉で議論した。新賃金は十分に社員に報いるものと考えている。したがって、社員に新たに還元しないと考えている。

3. 働きやすい労働条件と職場環境があつてこそ安全・安定輸送が確保できると考える。高齢者や女性社員は貴重な労働力である。安心して働ける労働条件の改善に投資をすべきである。高齢者は体力や知力の低下は避けられない。女性社員も、結婚、出産、育児と一般社員と同等の労働条件で働くことは現実的に難しい。条件が合わないため退職をしていく社員もいる。
- 具体的には短日数勤務や短時間勤務の導入、自宅から最も近い職場への転勤、子育て支援の観点から保育所の設置も検討し、予算化すること。

【回答】

高齢者や女性の労働力は貴重と認識している。であるから、高齢者に対しては、JR他社に無い専任社員満了報労金制度を設けており、女性に対しても育児休暇の導入し充実をはかっている。引き続き働きやすい、よりよい労働環境を作り上げるために協約改訂時に貴側と議論していきたい。

4. リニア中央新幹線建設について、会社は難工事が予想されるとして南アルプス、品川駅、名古屋駅を上げている。南アルプスは中央構造線が突き当たる場所であり、活断層や破碎帯が待ちかまえていて大きなリスクのあるルートである。平成28年度からの年度毎の建設予算計画を明らかにすること。また、昨年度及び昨年度までにリニア中央新幹線建設に出資した費用を明らかにすること。

【回答】

平成26年10月にリニア建設の認可を受けて、建設実績費用は平成26年度は50億円であり、本格工事着工の平成27年度は321億円工事实績があつた。測量や都市部での排気口建設のための用地取得や工事契約の締結であつた。平成28年度はリニア建設工事の推進をはかるために、1,130億円を計上している。今年度も用地取得や南アルプス山梨側トンネル工事と品川地下工事の推進、合わせて南アルプス長野側トンネル工事契約を締結していく。また、品川と名古屋の非常口確保工事も着手していく。

5. 岐阜県東濃地区にはウラン鉱床がある。会社は「リニア中央新幹線ルートはウラン鉱床を回避している」と主張しているが、ルートとなる地区の地上で通常の3倍以上の放射線量が測定されている。建設中にウラン鉱床に当たった場合

や水脈の変化による影響、その他有害物質が発生した場合の会社の対策を明らかにすること。また、放射性物質や有害物質の処分方法やこれに対する予算計画があるのか明らかにすること。何よりも、このような大きな危険を伴うリニア中央新幹線建設を中止すること。

【回答】

ウラン鉱床については、法令に則って適切に対応することとなる。

6. 会社は4月26日付で「受注案件における追加の損失発生及び価格調整金の計上に関するお知らせ」を公開した。その中で米国の子会社であるNIPPON SHARYOU U.S.A. INC. に支払う価格調整金が102億円に増加したと説明をしているが、具体的損失の原因を明らかにされたい。また、今後も米国において「超電導リニアシステム」のコンサルティング活動を行っていくとし、困難な状況が続くと思われる。活動を続ける上で今回のNIPPON SHARYOU U.S.A. INC. の損失の影響がないのか明らかにすること。

【回答】

ここでいう会社とは日本車輛のことで、日本車輛が4月26日に開示した。102億円は、日米の税制での違いがあって、価格調整金として支払った。

リニアのコンサルティング活動については、今後もアメリカの北東地区での広報活動を継続していく。

7. 経営計画において、「衝突回避も原則に基づく、日本型高速鉄道システムを国際的な標準とする取り組みを進める」としているが、具体的にどのような取り組みをしていくのか。また、世界で高速鉄道を運行している各国からの認知度や各国の考えが分かれば明らかにされたい。

【回答】

衝突回避とは、日本の新幹線のような平面交差のない専用線のことであり、それが一番安全なので、現地の会社がさまざまな広報活動や情報発信をしている。

8. 会社経営が順調である一方で、在来線の自然災害に対する安全対策や、社員の労働条件は置き去りにされている。効率化、省力化ばかりが優先されるため、新幹線乗務員を中心に休日出勤、年休失効が依然として発生している。この間組合が要求してきた労働条件の改善について早急に改善をすること。また在来線の乗務員の作業が複雑になってきている。特にATS-PTの取り扱いについて列車の速度調節は、運転士の操作のみで行うこととなっている。早急に制限速度以上の速度が出ない運転システムに改善すべきである。

【回答】

休日出勤、年休失効についてはこの間も話してきたが、要員を波動のピークに合わせる考えはない。しかし、乗務員養成などは最大限行しつつ休日出勤を減

らしていく努力は今後も行う。しかし、それでも発生する休日出勤に対してはご協力をお願いしたい。

新幹線、在来線とも安全に対する設備投資はかなりの額である。安全対策は引き続き推進する。ＡＴＳ－ＰＴについては、個別のことでここでの議論にはなじまないが、安全について、ハード面のみならずソフト面の強化も大切である。安全をおざなりににはしていない。

9. 営業の職場では、年々増加する外国人も含めた多様な旅客対応、ＩＣカード、ＥＸサービス、高齢化社会の中でのジパング会員の増加、バリアフリー等により旅客のサービスを向上してきた。このため、サービスを提供する現場社員の業務量の増加や多様な対応が求められるようになった。職場で働く社員の声を聞いて、駅の要員を増やし、社員を支援するマルスの改善などハード面のシステムを導入すること。

【回答】

利用者の多様なニーズに応えサービスを提供している。利用状況が好調な中、出札を機械で補うなど利便性を向上してきた。今後も利便性を向上させ利用者の増加を図りたい。マルス機能を順次向上させるなど環境面での向上を行いつつ、英会話の学習など実際に接客する社員のスキルアップも不可欠だと考える。要員については業務実態や旅客のご利用状態を把握し適切に配置している。今後もその様にしていく。

10. 新幹線の大規模改修工事について昨年度の実績及び今年度の予算を明らかにすること。また、工事全般にわたり工事費をコストダウンするとしているが、コストダウンありきの工事の発注は、関連会社の労働条件を悪化させ、無理な工期内での工事になる恐れがある。労働災害を防止する観点からもコストダウンありきの工事はやめること。

【回答】

27年度の工事は順調で、315億円の工事額であった。28年度も変状抑止対策などを中心に340億円を計画している。コストダウンについては技術開発しつつ進めている。工事は安全を第一とし確認の上行っている。

会社：時間が過ぎてしまったのでこれで終了したいが。

組合：再質問の時間がなくなったので、回答が不十分な点や問題点については、改めて申し入れなどで対応する。

会社：了解

以 上