

# 国労東海交渉情報 自動車協議会版

第  
216  
号

発行責任者：上野 力

編集責任者：鶴山 章

## 「利益剰余金」は 有事のときこそ、使うべき—国労—

—2019年度決算等について説明を受ける—

5月19日、経営協議会（通期決算）が開催され、2019年度決算概要・主要路線輸送実績・事故発生状況について説明があり、議論した。

【組合】伊藤委員、鶴山委員

【会社】総務部長、深澤課長等

### 総務部長 発言

【会社】2019年度の経営状況だが、第4四半期はコロナウィルスの影響により、大幅な減収で運休等発生し、61億700万円の収入、前期からすると5.5%の減収となる。たいへん厳しい状況となっている。2019年度に取り組んできたのが安全対策ということでハードソフト面にわたり対策を行ってきた。その結果、重大事故ゼロ、有責事故、対前年を大幅に減少させることが出来た。2020年度に入り、コロナウィルスの影響により、ご利用状況は対前年でいくと1割で非常に低調に推移している。愛知県、静岡県において国の非常事態宣言が解除され、少しずつ増便となりつつある。これから少しずつ戻していくのにあたり、「生活洋式」の変化が求められるということでお客

様に喜ばれる会社を目指したい。当社に求められる社会的責任に応えていきたいので協力をお願いしたい。

### 2019年度決算の概要

【会社】第4半期については新型コロナウイルス感染拡大の影響を大きく受けている。それ以前については、全社員がプロ意識を持ち、法令遵守・職場規律の維持に取り組んでいただき、安全・安定運行を確保するとともに収益力の強化に取り組んできた。特に「安全・安心・快適な…」というところでは、乗務員の属人把握や事故発生原因の究明、新任者へのフォローや現場レベルでの事故防止体制を向上させるとともに指導協力体制を強化してきた。その結果、今年度事故発生件数としては通期で28件と昨年を大幅に下回る結果となった。

また、要員需給の取り組みとして労働者紹介制度とか就職説明会を継続的な間隔で行い、乗務員でいくと25名の採用となっている。

高速線事業については、ドリーム知多号の運行開始や名神ハイウェイバス大阪線の臨時便の運行、また、高速バスネットのインターフェイスの構築を行い、外部サイトと連携した案内を開始することにより収益基盤の強化をはかってきた。また、名古屋旅行センターの案内表示の改良等も合わせて実施している。貸切事業については高速線は従来からの位置づけのもと平日稼働を見込める団体や一般貸切の受注拡大に努めてきた。

関連企業における保険業では自動車保険の個人契約の新規獲得、ローン契約の維持、リース業についてはグループ関係会社への新規需要掘り起こしを行い、収益の拡大に努めてきた。以上のような取り組みをしてきたが、第4四半期において感染症の拡大により、当期の営業収益は11億700万円前期から5%の減、営業費用については56億7400万円、経常利益としては4億5400万円当期純利益は3億100万円という結果である。

中身だが、貸借対照表の主だったところを説明したい。流動資産については48億3900万円対前年2億1000万円の減。大きなものとしては昨年2019年3月31日現在と2020年3月31日なので3月期におけ

る未収運賃が感染症の影響で大幅な減となり未収運賃が対前年2億4200万円の減とそのほとんどを未収運賃の減によるものとなっている。固定資産のうち、有形固定資産で営業用自動車ということで1億3800万円というところで、スカニア社の3両中の1両が前年度内に納車されたということである。純資産の部で利益剰余金のところ、3億193万円と今年度の当期純利益が利益剰余金に加算されてバランスをとっている。

比較期末損益計算書だが、営業収益が61億716万円対3億5400万円の減となっている。大きなところで言えば、乗合運輸収入が対前年に比べて2億8900万円減。これについては第4四半期での減少の影響ということもあるが、感染症が拡大する前の大阪線の収入の減だとかがあった。

営業費用では、人件費がプラス2800万円。これは社員数の増で基準内賃金の増。あと業務費の8400万円の増だが、リース制度の費用の増加である。営業収益61億700万円から営業費用合計の56億円を差し引いて営業利益4億3200万円。そこから営業外費用、収益を差し引き、経常利益としては4億5400万円、さらに税金等特別損失等を差し引きし、当期純利益としては3億193万円となる。

#### 第4四半期の主要路線輸送実績

【会社】第4四半期の主要路線輸送実績では、感染症の拡大により、大幅な

需要の減と運休便の増加により、第4四半期として輸送人員は対前年79.4%。年度の累計をみると全路線を通じて感染症の影響や競合他社の影響により、輸送人員としても対前年93%という結果である。

事故発生状況では、平成30年の通期の事故件数44件から2019年度は28件と件数を減らすことが出来た。乗務員や指導する管理者の方に御礼申し上げたい。引き続き、現状は本数が少ないが事故防止に協力いただきたい。

### 中長期ビジョンについて

【会社】当面の5年間の経営計画として策定した。しっかりとした骨組みをつくりましょうということで社員を集めて練ってきたものである。2024年までのありたい姿ということである。

安全という点では、端的には事故件数を減らしましょうと目標値を掲げていく。人材の項目では社員の力を上げていきたいと思います。新しい生活様式に見合った業務を考えていこうと。顧客は営業に関するものだが、目標とする収益。あとプラスα。JR東海グループというところを最大限生かしていこうと掲げた。

### —議論—

【国労】第4四半期にコロナ感染拡大で収入が悪くなったということだが。

【会社】第3四半期までも決して好調では無かった。競合他社が大阪方面で競合し、それを挽回しようとして

いた最中にコロナの問題が発生したということで最終的に結果としてこうなった。コロナ前に前年度を超えたかといわれれば何とも言えない。

【国労】現状はどうか。

【会社】今後、ライフスタイルが変わるであろうし、出張なり旅行が戻ってこない限りは厳しい。需要喚起といってもどれくらい出来るのか。増便というか、元に戻していくにしても乗車席を空けながら販売をしていくということになり、乗員が18名とかで従来40名なのに半分以下になる。ではその分余分に走らせるか。とりあえず今のところは社員、お客様の安全を考えた上で運行を続けていく、社会的使命を果たしていく。まずは会社の存在意義を示していく。

【国労】緊急事態宣言が解除になり、少しづつだと思いが具体的な部分はあるのか。

【会社】現在、昼行便で40本ほどだが、6月以降、一部夜行便が含まれるが60便ほどに変更を考えている。この60本でも通常期の5割程度である。検討段階である。

【国労】もう少し、増便もあるのか。

【会社】可能性としては無くはない。

【国労】どのようなことになれば、通常の本数に戻すのか。

【会社】折角100%に戻したのに利用が無ければ、費用を垂れ流すことになるので徐々に様子を見ながらとしか言えない。席を空けて販売となるので100%は難しいのではないのか。リスクが無くなったと言う状態で無いと、密な状態では出来な

- い事業者としては、  
 そもそもバス事業単体で儲かるというように話してはない。ご存じの通り、当社は関連事業で飯を食っている。そうはいつても事業の主体はあくまでバス運行である。当面、元までたどり着くのはわからない、何年かかるのか。
- 【国労】 そんなにかかるのか。
- 【会社】 難しいと思う。ワクチンが出来て今のインフルエンザのようにならないと難しい。事業継続のためのガイドラインも出されると思うのでそれを守りながらということになると100%というのは難しい。
- 【国労】 商業施設やイベント関係の再開がポイントか。他社、例えばウィラーとかはどうか…。
- 【会社】 この機を狙って夜行バスを走らせている会社もある。名古屋～東京の夜行便なども聞く。結構乗車していると聞くが社会的に疑問である。そんな商売の仕方するのかという気がする。当社でいえば、夜行便で感染が発生したときには対応が出来ない、時間が時間なので。これからだが、新幹線や当社も含めて働き方が変わるのではないか。
- 【国労】 関係他社の了解を得た上でか。
- 【会社】 相手なしに走ることは出来ない。
- 【国労】 雇用調整助成金は申請しているのか。
- 【会社】 行っている。
- 【国労】 社員数は。
- 【会社】 4月1日断面でいくと正社員でプラス9。330名位である。
- 【国労】 夏季手当だが、乗務員は乗務手当の補填とはなるがこれ以降のこと

- は考えているのか。
- 【会社】 特に乗務員は生活給になっているだろうから、2.55箇所もそうだがその補填ということだ。この先どうするというのは生活を確保しながらやって行きたいが、いつまでもお金があるわけではない。
- 【国労】 このまま行ったときにどうなるのか。
- 【会社】 原資が見えないときに議論しようが無い。
- 【国労】 期末手当の時だけでは無しに他の時でも議論しくのはどうか。
- 【会社】 最大限、社員の生活も考えてやっていくしか無いのではないか。
- 【国労】 議論して行かなければならない。休業協定はどのように考えるか。
- 【会社】 必要であれば毎月結んでいくのではないか。
- 【国労】 協定は1箇所単位だが、年内程度を見通しているのか。
- 【会社】 雇用調整助成金は6月末までは出ているが、それから先は未定である。
- 【国労】 延長はどうなのか。宣言の解除もあるか。
- 【会社】 何とも言えない。
- 【国労】 今後の採用はどうか。
- 【会社】 採用して自宅待機が続くと本人にも申し訳ないし、職場としても何だという話になるので今は様子を見ながら良さそうなのに唾をつけてというところである。応募してきた人には入社日がいつになるかわからないけれども待てる方については受け付けるということである。2、3名である。
- 【国労】 待てるのか。
- 【会社】 どこに行っても職が無いので一定

程度待つ方はいると思う。

【国労】現在、貸付制度使用はどうか。

【会社】現在は使われていない。取得し終わっている。免許の有無にかかわらず仕事が無い。

【国労】利益剰余金は会社が積み立てたものだと思うがどうか。

【会社】そうである。

【国労】これをこういう時にこそ、使うべきでは無いのか。

【会社】言われる通りで、赤字が出ればここから削り出していく。

【国労】今回は使うのか。

【会社】使用していく。現金自体はグループの貸し借り制度があるのでショートすることは無い。来年の決算を閉めて赤字となれば、ここをいくらという形になると思う。今月はいくらということではなくて。

【国労】数字が減少していくと考えて良いか。何かの時のためにと会社は述べていたが。

【会社】今、何かあったということである。現行の運行は120本程度動いていて三分の一しか動いていない。

以上