

業務速報

平成28年度期末決算について経営懇談会開催

7年連続過去最高益は 社員の苦労の結果！ 何よりも社員の労働条件を改善せよ！

本部は4月28日、平成28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、観光ともにご利用が堅調に推移したため好調だった前年を上回り増収。一部のグループ会社で減収となったものの、連結営業収益全体でも増収。営業費については、当社の減価償却費の減等により減少。この結果増収・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。次期の業績予想については、将来の成長のための費用の増加等により、各利益は減益を見込む。引き続き安全・安定輸送の確保を最優先に、グループ全体で収益力の強化と設備投資を含めた業務執行全般にわたる効率化・低コスト化に徹底する。配当については、5円増の1株あたり70円とし、次期の中間・期末（予想）とも、1株当たり70円とする」と説明しました。

本部は小林委員長から、「過去最高の決算は組合員、社員、関連会社社員の苦労、努力があってなしえたものである。しかし会社はその苦労や努力に応える姿勢がない。組合員、社員の声である組合の要求に応え、賃金や労働条件、職場環境の改善に向けた投資を惜しまずに実行すべきである」など、労働諸条件の改善をはじめ、労使関係、安全、中央リニア新幹線、JR発足30年などに関する問題について質問しました。

以下、決算概要、質問とその回答です。

【連結損益の概要（連結）】

営業収益	: 1兆7,569億円	前期比	+185億円	1.1%増
運輸収入（単体）	: 1兆3,158億円	前期比	+211億円	1.6%増
営業費	: 1兆1,374億円	前期比	△223億円	1.9%減
営業利益	: 6,195億円	前期比	+408億円	7.1%増
営業外損益	: △555億円	前期比	116億円改善	
経常利益	: 5,639億円	前期比	+525億円	10.3%増

当期純利益 : 3,929億円 前期比 +554億円 16.4%増

【長期債務の概要】

当期末残高は、中央新幹線建設長期借入金1兆5,000億円の借入を実施したことなどにより、連結で3兆3,954億円、単体で3兆3,690億円。また、単体の長期債務のうち、中央新幹線建設長期借入金を除いたその他の長期債務は1兆8,690億円となり、465億円の減少。

【次期の業績予想（連結）】

営業収益 : 1兆7,600億円 前期比 +30億円 0.2%増

運輸収入（単体）: 1兆3,158億円（平成28年度実績と同額）

営業利益 : 5,830億円 前期比 △365億円 5.9%減

経常利益 : 4,990億円 前期比 △649億円 11.5%減

当期純利益 : 3,480億円 前期比 △449億円 11.4%減

【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65円を5円増額し、70円とする。
- ・次期の配当予想についても、中間・期末とも70円とする

<組合からの質問と会社回答>

1. 平成28年度も、昨年度に引き続き、順調な輸送量の伸びに支えられ、運輸収入が好調であったことから、連続して過去を上回る増収・増益の業績を上げることができた。このような実績を確保することができたのは、旅客の需要、動向に迅速に対応するための臨時列車設定など、休日労働（良しとするものではないが）などによる組合員・社員の協力の結果であると考え。まさに、現場で汗する、組合員・社員、さらには関連会社社員など、すべての働く者の日々の努力・頑張りによるものであると考えている。

しかし、会社の対応は、その努力にしっかりと応える、という姿勢とはいがたいものであると言わざるを得ない。春闘における新賃金回答は、私たちの要求とはかけ離れ、賃金の底上げ・底支え・格差是正などの基本的な改善の実現には至らなかった。あるいは、長年に渡る組合員の切実な声・要求である、ゆとりのある要員配置、休日労働の解消、年休完全取得など、安全・安心、健康・ゆとりの職場環境を実現するための諸要求は、未だ解決していない。

私たちは、好調な業績の反映として、社員に還元すると共に、より一層の労働条件・職場環境改善に向けた設備投資、人への投資を惜しまず実行すべきであると考え。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

平成28年度は、人命にかかわる事故もなく決算も良い結果となった。グループ会社も含め、一人ひとりの社員の努力があったからだと思う。感謝する。会社もその努力に応え、ベアやボーナスでは、世の中の状況に踏まえながら精一杯応えた。組合も妥結しているわけであり、組合のこのような意見は残念である。

労働条件については、協約改定交渉や業務委員会、経営協議会で議論してきた。今後も議論を重ね安全で安心して働ける条件を目指したい。

会社は無駄なところには投資せず、必要なところに投資する。社員の命を守るために社屋などの耐震補強をしたり、人を育てるために教育を行っている。給与もすでに高い水準にあり、投資できていると思っている。今後も働きやすい環境を組合とも協議をしながら作っていく。

2. 好調な業績を確保するためには、お互いの信頼を損なうことなく、健全で対等な労使関係を構築することが重要であると考えてる。しかし、会社は、団体交渉開催の申し入れや、様々な課題解決に向けた申し入れなどに対して、真摯に対応しているとは言えない。

団体交渉開催拒否や、「窓口折衝」も労使協議である、という認識に基づいた、「窓口回答」という対応は、労使協議、労使関係の形骸化であると指摘せざるを得ない。

好調な業績を支えてきたことを踏まえ、改めて、本日の経営懇談会において労使協議を形骸化することなく、信頼関係を損ねることない労使関係の構築を強く求める。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

会社として組合と基本協約を結んでいる。基本協約を尊重しそれに則って協議をしていく。協議する事項でないものは窓口で回答させてもらっている。信頼関係を損ねてはいない。協約自体を変えたいのであれば、協約の改訂時に議論をしたい。

3. 運営方針に関する経営協議会においても議論したが、発足30年を迎え、JR東海が、順調に業績を伸ばすことができたのは、ドル箱といわれる東海道新幹線を主体に事業運営を展開することができた、という条件の良さにも後押しされた結果も大きいのではないかと考える。経営努力を否定するものではないが、当初からある程度恵まれた条件下で事業展開ができたことなどにより、他社ほど地域、社会、環境変化などにあまり左右されず順調に推移することができたのではないかと考える。

しかし、30年経ってJR各社の経営状況の格差は大きく広がっている。3島会社や貨物などは、発足当時から黒字転換が難しいといわれる中で、国からの支援を受けながらのスタートだった。特にJR北海道、貨物などは、経

営を維持することに苦戦を強いられる状況となり、経営努力だけでは乗り切ることのできない構造的な問題に苦しんでいる。

私たちは、国鉄改革という歴史をたどり、公共交通としての鉄道の役割を維持発展させる、という使命を考え、改めて好調な業績を確保できた、ということ踏まえ、「JRグループ」という立場で、経営支援、国への働きかけなど、具体的な経営格差解消のための取り組みを検討すべきであると考え、会社の見解を明らかにすること。

【回答】

恵まれた環境下での営業と言われるが、JR東海として、多額の長期債務や古い設備という条件からスタートし、そこから安全安定輸送を守りながら設備も更新し今がある。発足して30年経って、今やるべきことをやるということで経営理念も新しくした。3世代運営を長期にわたって安定させていくことがJR東海のやるべきことと考える。

4. 昨年度、新幹線の脱線防止ガードを全線に渡り敷設することが新たに計画された。全線完了予定は平成40年度目途ということだが、工法、投資額増額など、さらに検討の余地を探り、早期完了を目指すべきであると考え、見解を明らかにすること。

【回答】

脱線防止ガードについて、28年度は概ね計画通りの実績だった。29年の計画で約5割、31年までの計画で約8割。早期の完了について、計画では完了は平成40年と考えているが、いろいろ勉強もして早期の完了に向けて考えていきたい。

5. 新幹線の耐震化工事、大規模改修工事などに関して、構造物の延命をはかるために、当面平成28年度から平成31年度の4年間で1,450億円をかけて実行していくと説明されている。大規模改修工事は、総額7,308億円を投資し10年間で完了するとの認識だが、投資額の変更などが発生しているのか、見解を明らかにすること。さらに、全線に渡る大規模改修工事（変状発生抑止対策）の完了予定年度は、2022年度（平成34年度）という認識だが、そのような考えで良いのか、見解を明らかにすること。

また、これまでの工事進捗状況（計画通りに進んでいるのか）と今後新たな全般的改修の必要性、その計画など、新幹線大規模改修工事に関する現時点の状況、会社の考え方を明らかにすること。

【回答】

大規模改修について、平成25～27年で753億円の実績である。1年目は初めての工事であったため、足場の設置などで問題もあり進捗が遅れた。しかしその問題も克服し、その後はしっかりと進められている。28～31年、1450億円の計画で今年度は2年目で370億円。昨年は概ね計画通りだった。効果を確認し個

別に状態を判断しながら効率的に進めていきたい。

6. 飯田線の土砂流入など、在来線における自然災害、動物衝撃事故などによる輸送障害が多発している。在来線の安全・安定輸送確保のために、抜本的な対策が必要であると考え、会社の見解を明らかにすること。

あわせて、在来線設備改良、特に駅ホーム可動柵の設置、踏切対策など、安全に関わる今後の投資計画の基本的な考え方を明らかにすること。

【回答】

在来線の安全安定輸送のための29年の計画は4340億円。安全関連への投資の比率は高い。駅や工場の耐震補強、踏切や落石対策、ホーム可動柵を進めている。踏切は地元との協議を含め老朽化した踏切の取り替え、3種、4種の1種化、非常ボタン、障害物の検知など保安設備の整備を行っている。ホーム可動柵は列車の長さやドアの位置、視認性を考慮し知見を得ながら設置している。

7. リニア中央新幹線建設に向けて、財政投融资により借り入れた資金は、中央新幹線建設資金管理信託に信託して区分経理し、今後の工事進捗状況により取り崩していくと説明されているが、今後どのような場合に、どのような規模、形で具体的に取り崩し運用していくのか、会社の考え方を明らかにすること。

【回答】

中央新幹線への借り入れは、それだけのための使用と限定されている。必要に応じて順次取り崩し使用することになる。

8. リニア中央新幹線建設に関するこれまでの投資額、計画と実績の対比、今年度の見通しなどについて明らかにすること。また、建設進捗状況に対する会社の評価・見解を明らかにすること。

さらに、建設工事が進むにつれ、予想外の難工事など建設費が計画段階よりも増額していくとの懸念があるが、会社の考え方を明らかにすること。

【回答】

中央新幹線の計画、実績は、26年に認可され50億円、27年が311億円、28年が1130億円となっている。28年の実績は1029億円で91%の進捗で概ね計画通りである。平成29年度は500億円増やし1590億円で、用地の取得、品川、名古屋、南アルプスなどの難工事の対応に充てる。工期に余裕がなく厳しい状況だが、状況を見ながら一つひとつ確認して安全に進めていく。時間軸について言われているが、中央新幹線は自己負担が前提で、それは安全安定輸送を健全経営の元、安定配当を行う方針は何ら変わっていない。借りる相手が変わっただけである。5兆円の債務を超えないことも何ら変わっていない。財政投融资は8年前倒しで大阪までということなので、それを考慮しながら工事を安全に進めて

いく。

9. リニア中央新幹線建設に関わる、法人税、固定資産税などの軽減措置の状況と財務状況への影響に関する会社の見解を明らかにすること。

【回答】

土地の取得については不動産の関係で特別な措置がある。

10. リニア中央新幹線建設にあたり、長期債務残高は5兆円を限度とし、それを超えることのないように推し進めるとしていたが、財政投融資による借り入れ金も含めて、5兆円を限度とするということなのか、会社の考え方を明らかにすること。

また、工事進捗状況により建設費増加という事態になった場合は、さらなる資金調達ということではなく「時間軸」での調整となるのか、考え方を明らかにすること。さらに時間軸での調整ということとなれば、財政投融資の前提である、「前倒し」という条件が達成できない恐れがあると考えますが、見解を明らかにすること。

【回答】

9の回答と同じ

11. 次期業績予想で、将来の成長のための費用の増加等により、経常利益11.5%減を含め、各利益を減益と見込んでいるが、具体的にはどのような事柄を根拠として予想を立てたのか、会社の考えを明らかにすること。

【回答】

技術開発に多くの経費が掛かっている。N700Sとか超電導技術の関係である。100億円ほど技術開発で増えている。設備投資が増えた関係のソフトウェア一分もある。

12. 連結子会社である日本車輛製造株式会社は、海外事業の失敗で悪化した財務状況を立て直すために、所有する全3工場を親会社であるJR東海に売却し、その後賃貸借契約を結び、引き続き工場を使用し事業を展開していくことが報じられている。このような経営判断に至った経緯、今後の日本車輛製造の経営状況の展望及びJR東海への影響、今後の支援策などについて、具体的に明らかにすること。

【回答】

日本車輛製造株式会社は上場企業なので、その経営はその会社の経営陣が決めているが、予定通り進めることが困難となったため、遂行の方向性について協議している。日本車輛製造株式会社の財務状況を改善し事業の安定化のために買い取りを行った。

13. 超電導リニア、高速鉄道の米国事業展開（米国子会社の状況など）に関するこれまでの投資額の実績と、今後の見通しなどについて明らかにすること。

【回答】

現地の会社で技術力の支援を行っている。29年も技術支援を進める。また、プロモーション活動も進めたい。アメリカも調査を行っている。投資はしていない。

14. 訪日外国人観光客が今後も引き続き増加する見通しの中で、今後の設備改良など、具体的な受け入れ対策などについて考え方を明らかにすること。

【回答】

外国人が増加している。気軽に便利に乗れるよう周遊型の切符を企画している。社員には、スムーズに案内できるよう接客英語講座を行っている。設備としては翻訳機能付きのタブレットを設置した。券売機にも多言語対応のものを取り入れた。

15. 名古屋JRゲートタワー全面開業に伴う収益拡大の展望と、今後のJRセントラルタワーズとの一体的運営による事業展開の基本的な考え方について明らかにすること。

【回答】

すでに100万人が利用され、好評である。ゲートタワーとセントラルタワーは一体運営で、それぞれ対象を設定し2館併せて利用客の拡大を目指す。名古屋は人も増え駅に集まってくる。関連会社の利益にも繋げていきたい。

《主なやりとり》

会社：時間がないが、特に質問があればお受けする。

組合：10について、財政投融资の条件が前倒しである。融資をさせておいて、難工事だったから8年前倒しはできなかった、だから完成の時間を延ばすということになったらどうなるのか。

会社：最大限の努力はするが、調達が財政投融资に変わっただけで、方針は何も変わっていない。

組合：延ばすこともありうるのか。

会社：お金と工事は別である。安全に工事を進めることが大事である。

組合：成長のための費用として多く予算化されているが、これまでも設備投資などは行われているし、利益を下げるほどのものなのか。

会社：技術力への投資は非常に大きい。設備投資もあるがそれとは違う次元だ。

会社：時間なのでこれで終了する。

以 上

