

令和3年度第2四半期（中間）決算経営協議会 減収・減益を理由とした、 社員への労働強化と賃金抑制は許さない！ リニア建設は直ちに中止せよ！ 通期の業績予想は、大幅な減収・減益を見込む！

本部は10月28日、経営協議会を開催し、令和3年度第2四半期決算（中間決算）について、会社と議論を行いました。

冒頭、リニア中央新幹線トンネル工事で崩落による死亡事故が中津川で発生したことを受け、会社に黙祷を提案しましたが、会社は時間の関係でこれを拒否しました。

令和3年度第2四半期連結決算の概要は、次の通りです。

- ・新型コロナウイルス感染症の発生を受けた外出及び移動の自粛等により、当社・グループ会社共に引き続き極めて厳しい経営環境が続く中、連結営業収益は前年と比べ増加したものの、依然として低水準。
- ・引き続きグループ会社も含め、費用削減を強力に推進したものの、営業損失を計上。
- ・通期の業績予想は、上期の実績等を反映し、収益・利益を下方修正する。引き続き感染拡大防止に取り組みながら、安全・安定輸送の確保を最優先に、輸送機関としての使命を果たしていく。また、コロナ禍で受けた大きなダメージを挽回し、将来にわたって、当社グループが社会的使命を力強く果たしていくため、経営体力の再強化に挑戦する。そのために、「業務改革」により定常的なコストの削減を図るとともに、収益の拡大に向けて一層注力する。
- ・当期の配当については、中間配当金、期末配当予想ともに1株当たり65円とする。

本部は木下委員長から、10項目にわたって質問事項を読み上げて、会社側委員に回答させました。

【連結損益の概要（累計）】

| | | | | | |
|--------------|---|---------|-------|--------|--------|
| 営業収益 | ： | 3,869億円 | 前年同期比 | 490億円 | 14.5%増 |
| 運輸収入（J R 東海） | ： | 2,600億円 | 前年同期比 | 707億円 | 37.4%増 |
| 営業費 | ： | 4,210億円 | 前年同期比 | △304億円 | 6.7%減 |
| 営業損益 | ： | △341億円 | 前年同期比 | 794億円 | |
| 営業外損益 | ： | △329億円 | 前年同期比 | 41億円 | |
| 経常損益 | ： | △670億円 | 前年同期比 | 836億円 | |
| 親会社株主に帰属する | | | | | |
| 四半期純損益 | ： | △444億円 | 前年同期比 | 691億円 | |

【令和3年度の業績予想】

通期の業績予想は、（営業収益1兆80億円（対前年22.4%増）、営業損益370億円、経常損益△330億円、当期純損益△300億円）に修正。

《木下委員長の質問と会社回答》

1. 今年4月に発表した令和3年度の業績予想は、経常利益・1420億円、純利益・900億円、7月には経常利益・330億円、純利益・150億円に予想を下方修正し、さらに今回、営業損益370億円、経常損益330億円、純損益300億円に下方修正した。2期連続の営業赤字の予想である。このような業績予想となった理由を明らかにすること。

【回答】

業績予想に重測になっているが、何故このような予想になったのかと言われると、単的にコロナのせいである。緊急事態宣言発令期間が延長されて、運輸収入の立ち上がりが遅れてこのような業績予想を出した理由である。それに伴って収入費用を見直した結果、このような業績予想になった。

2. 「業務改革」による定常的なコスト削減について、具体的な進捗状況を明らかにすること。

【回答】

3月末に、「業務改革」の推進を発表し、7月に定期異動の兼務の改正で、営業本部・鉄道事業本部に配置して、メニューの検討に着手した段階である。7月に着任して、メニューの検討を各部で行う作業をしている。

3. 運輸収入の想定（2018年度比）について、回復の立ち上がり時期を2カ月程度後ろ倒しするものの年末には2018年度比80%まで回復するとした想定は維持しているのか

【回答】

2018年度比の80%は維持している。第4四半期に向けて運輸収入が80%まで回復していくと想定している。

4. 会社は決算公表にあたり「経営体力の再強化に挑戦する」としている。JR東海はリニア中央新幹線建設反対の立場を変えるものではないが、経営状況を鑑みて、また、リニアトンネル工事現場で死亡事故がおきたことからして、建設はいったん立ち止まるべきと考える。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

リニアについては、日本の大動脈輸送で東海道新幹線が開業してから50年以上経過しているため、将来、経年劣化や東海地震などの大規模災害に備えて二重化することが必要である。また、人口減少化傾向にある日本に於いて3大都市圏を一体化することは、日本経済の活性化のために極めて重要であり、沿線自治体や関係方面から早期開業を期待されているものである。

目下、厳しい経営が続いていることから、将来的なキャッシュフローへの影響について見極めていく必要がある。当面は財政投融資を活用した長期借り入れによって、資金は確保している。着実に工事を進めていく考えである。

経済全体が回復に向かう政策やコロナ対策が進むことに伴い、徐々にではあるが更に新幹線のご利用は回復すると考えている。「健全経営・安定配当」を堅持しながら、また、不測の事態に対しては、調整しながら中央新幹線プロジェクトの完遂を目指していきたい。

トンネル工事の死亡事故について、報道の通り、10月27日、19時20分頃、岐阜県中津川市の中央新幹線瀬戸トンネル新設工事で発生した。非常口の切破に於いて掘削面から岩石が落下したいわゆる肌落ちというが、それによって一人が死亡し、一人が左足首を骨折されたものである。亡くなられた方には謹んでお悔やみを申し上げますとともに、怪我をされた方には1日も早い回復をお祈りしている。現在、警察の捜査が行われており、当社としても全面的に協力するとともに原因と対策を明らかにしていきたいと考えている。

5. JR東海が、米国TNEM社を通じて設立した、ボルティモア・ワシントン高速鉄道（BWR社）が、アメリカでのリニア計画推進のための土地収用について敗訴したと報道されている。この敗訴の内容、JR東海が支援しているアメリカ主要都市をリニア技術で結ぶ「北東回廊プロジェクト」にどのような影響を与えるか、明らかにすること。また、リニア中央新幹線、JR東海の経営への影響を明らかにすること。

【回答】

当社はアメリカのワシントンD. Cからニューヨークを結ぶ、北東回廊と呼ばれるものである。ここをリニア開業対象路線と考えている。まず、その手始めとして、ワシントンD. Cからボルチモアの間で積極的にマーケティング活動を行っている。マーケティング活動を委託している先が、アメリカTNEM社である。TNEM社の幹部が設立した会社が、ボルティモア：ワシントン高速鉄道（BWR R社）である。なので、当社がTNEM社を通じてBWR R社を設立したわけではない。BWR R社が鉄道用地の先行取得などの事業開発活動を行っている。土地収用について敗訴したが、BWR R社が訴訟の対応を適切に行っていくと考えている。当社は、TNEM社、BWR R社とは資本関係はない。従って、当社の経営影響はない。

6. ボルティモア・ワシントン間をリニアによる高速鉄道を開通させた場合、JR東海としてどの程度の収益を見込んでいるのか、明らかにすること。

【回答】

アメリカでのプロジェクトが促進出来れば、関連企業を含めた日本企業にとっても、市場の裾野が広がるメリットがある。その結果、中央新幹線に必要な資材などの安定供給とかコストダウンとか、いわゆる反射的な利益が得られると考えている。日本の鉄道は成熟してきており、今のまま安定的な質のいい技術が供給され続けるかどうか、わからない部分もある。当社が海外プロジェクトを取り組んでマーケットの裾野を広げておくことで、当社にとっても最終的にメリットがある。当社の安全安定輸送が維持できるという利益を得る。

7. 東海道新幹線豊橋駅での触車事故発生した日（10月18日）、休業を指定されていた数名の乗務員が非常呼び出しに応じた。しかし、労働時間が1日基準労働時間に達しないので、足りない時分は1か月勤務実績に反映させると通告された乗務員が存在する。休業に限らず、非常緊急の事態が発生し非常呼び出しに応じたのにもかかわらず、このような事態が発生するのは、非常呼び出しに関する取扱いが曖昧だからであり、乗務員の心情に沿った取扱いを確立するべきである。会社の考えを明らかにすること。

【回答】

就業規則に則って適切に取り扱っている。

8. 54才原則出向にあたり、出向先を通知された後、あるいは出向先会社と面談を行った後に予定した出向が取りやめになるという事態が発生した。出向そのものの是非はさておき、出向は労働条件、労働環境が大きく変わり、社員の生活スタイルに大きく影響するのであり、慎重に取り扱わなければならない。その意味で今回の事態は「お粗末」としかいいようがない。会社の

見解を明らかにすること。

【回答】

54歳以上の方の広く雇用の場を確保する観点に立って、54歳原則出向がある。本人の適性・能力を見ながら出向先を決定している。出向先会社の都合で受け入れがなくなると聞いているが、会社は本人の適正・能力を見ながら出向先を決定している。

9. 54才原則出向の取りやめに関する組合員の苦情申告について、新幹線鉄事と新幹線地本の間では苦情処理会議が開催され、関西支社と新幹線関西地本の間では会議が開催されなかった。出向先を提示しておきながら出向を取り消したことは同じであるのに、会議を開催する地方としない地方があるのはなぜか明らかにすること。今後このようなことがないように、本社は地方を指導すること。

【回答】

会議を開催するに当たっては、事前審理を行っており、幹事間の事前審理を行った上で、結論を出した。

10. スリーエスへの出向組合員にスリーエスの担当者が面談を行い「JRからの出向者はスリーエスを気に入ってきていると聞いたが本当か」などと聞いている。JRの側から何か要請をしたのか明らかにすること

【回答】

JRからの要請はしていないと聞いている。

《主な議論》

業績予想が甘くないか？ 本当に大丈夫？

組合：業務改革について、メニュー検討している段階なのか。

会社：10年・15年かけて、800億を落としていくことなので、腰を据えて検討しなければならない事柄なので、もう少し時間が欲しい。

組合：2ヶ月スローダウンと予想しているが、52%まで回復するのか。

会社：80%は変えていない。徐々に回復傾向する想定なので、傾きは変えていない。

組合：今でも、3月期に80%に回復すると想定しているのか。

会社：傾きを平行移動させて、2ヶ月程度遅れていると考えている。

前回の業績予想では3月期には80%回復としていた。3月期には、80%には達しないと考えている。

組合：80%や78%でも、収入1兆円確保出来るのか。

会社：業績予想で、そのように確保出来ると考えている。

組合：第3四半期55%、第4四半期78%で確保出来るのか。

会社：第3四半期55%、第4四半期78%、トータルで52%の運輸収入となり、
その上にグループ会社の収益を加味して1兆80億円になると想定している。

組合：単純計算で、50%・80%だったら新幹線収入は4,000億位ではないのか。
ピークの2018年度で最高益でひと月1,000億であった。

会社：52%は今年4月から来年3月まで、2018年比で52%である。80%は戻ると
予想する数字で少しずつ戻ることである。

組合：第3四半期に80%見込んでいるのだから、今現在は4割弱である。

会社：今現在が36%、第2四半期が39%である。

組合：トータルで52%になるのか。

会社：そうである。第3四半期、そして第4四半期を通じてトータル52%と想
定している。

組合：今回、下方修正されたが、コロナの影響で緊急事態宣言発令の延長が予
想出来なかったのか。

会社：第1四半期の時も下方修正をしたが、緊急事態宣言発令の延長は予想し
ていなかった。

組合：読めなかったのか。

会社：読めなかったことであり、予測していなかった。

組合：会社は78%まで戻ると想定した。しかし、海外で新たなコロナ変異株
が猛威を奮っているニュースもある。日本でも第6波が来るとも言われて
いる。会社は、どう考えているのか。

会社：第6波の襲来の懸念はある。しかし、ワクチン接種が相当進んでいる。
3回目接種の報道もある。ワクチンによる感染防止効果が出てきている。
感染が激減している。あと、治療薬の開発が進んでいる状況である。ワク
チンパスポートによる行動緩和もある。選挙後、政府からの経済政策もあ
ると思うので、今後、経済は正常化していくと考えている。それに伴って
当社の運輸収入も回復していくとの認識である。

組合：甘い認識である。イギリスではワクチン接種が進んでいたが、新たな変
異株が発生して感染者がまた増えている。

会社：甘いのかもしれないがJR東日本の業績予想では、当社よりも高い戻り
を予想している。アナリストレポートからすると、当社予想は保守的な予
想だとも言われている。当社は、ワクチンや治療薬、経済対策を加味して
全体としては良い方向に向くのではないと考える。

組合：前回も同じことを言っている。

組合：定期のお客様は戻ってこない。不定期な旅行客は多くなってきている。

会社：いろいろな要素がある中で想定したものである。

組合：新幹線はかつては旅行客もいるが、ビジネス客もウエイトを占めていた
と思うので、コロナを経験してリモートワークやWEB会議が主流をなし
ている。出張を手控える懸念もある。

会社：先のことを見越すのは難しい。テレワークや出張をしなくても、仕事が

回ることは当然ある。人が直接会って、話をすることは重要なことである。
一定程度の需要はある。携帯やスマホが普及した中でも新幹線の輸送量が延びてきたこともあり、回復すると考えている。ビジネス車両を発想し、お客様のニーズに答えていくことを普段に取り組んでいく。

組合：2018年のピーク時、4割はインバウンド効果ではなかったのか。海外からのお客様だった。

会社：業績予想では、海外からお客様を想定しているわけではなく、8割程度は戻るだろうとの総合的な予測である。

リニア建設を進める為に、無理矢理と業績予想を黒字に予測していないか？

組合：前は黒字予想から赤字予想したが、リニアをやるために無理矢理に黒字予想を出しているのではないのか。このまま何年か赤字だったら、リニアは撤退するのか。

会社：リニアをやるために無理矢理に黒字予想を出してはない。そんなことは決してない。その都度で業績予想を行っている。

組合：赤字が何年も出ても、リニアは続けるのか。

会社：健全経営・安定配当を堅持して行うのが大前提である。不測の事態に於いては工事のペースを調整してプロジェクトを推進していく考えである。

資金は、財政投融资を活用して長期借入れでやっていく。今のところ問題はないと考えている。

組合：四半期の連結で現金が増えている。

会社：いろいろな要素があり、増額となった。

組合：年末手当のために増やしたのか。JR他社よりこの部分は当社は多い。

会社：経営判断である。

組合：どのように調達していくのか。

会社：コマーシャルペーパーは大きい。

組合：コマーシャルペーパーの償還期間は。

会社：一年で償還していく。

組合：年末手当を満額出せる体力はある。

会社：・・・（沈黙）

「休業」時の呼び出しについて、異常時関係ならば、勤務協力をした社員が損をすることがないように、ルールを作るべきだ！

組合：就業規則に則ってやっていると言うが、不備があるから問題が生じる。
異常時などの呼び出しに対しては、勤務協力をした社員が納得行くよう

に万全を期せ。

会社：就業規則や各規程に則ってやっている。

組合：職場に確認しろ。

アメリカのリニア計画については、一体、状況はどうなっているのか？

組合：アメリカの敗訴の件で、適切に対処していくと言われているが。

会社：アメリカは3審制なので、適切に対処していくと思う。

リニア工事について、会社は工事の安全対策のための労使で議論する場をつくれ！

組合：山岳トンネル工事は一旦止めるとしているが、どのようになるのか。

会社：ガイドラインがあり、十分に吟味した上で周知を図っていく。

当該現場は、当分止まると思う。

組合：事故現場は、ガイドラインに沿っていなかったということなのか。

会社：まだ、わからないが、事故原因ははっきりさせる。

ゼネコン・JV各企業とガイドラインに沿って切破を行っているかを周知していく。

組合：申し入れるので、二度とこのような事故の無いように労使で議論する場をつくれ。

会社：了解。

以 上