

業 務 速 報

NO. 1321
2022. 11. 8
J R 東海労働組合
発行 木下 和樹
編集 斉藤 孝紀

**令和4年度第2四半期（中間）決算経営協議会
増収・増益の決算は社員の努力の賜だ！
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、動力費の増等を反映
し、各利益ついて下方修正を見込む！**

本部は11月1日、経営協議会を開催し、令和4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。

令和4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影響はあったものの、東海道新幹線・在来線とにもご利用が増加したことなどから、連結営業収益は前年と比べ増加。
- ・営業費は、当社の物件費やグループ会社における売上原価の増等により増加したが、増収・増益の決算。
- ・通期の業績予想は、営業収益を据え置く一方で、当社の物件費の増等を反映し、各利益を下方修正する。
- ・引き続き、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つつ、新型コロナウイルス感染症の影響による厳しい経営状況から脱却すべく、「業務改革」を推進するとともに、新しい発想により「収益の拡大」を実現することに挑戦し、経営体力の再強化に取り組む。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、6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。

以下、決算の概要と組合側委員からの質問、会社回答と主な議論です。

【連結損益の概要（累計）】

営業収益 : 6,341億円 前年同期比 2,471億円 63.9%増

運輸収入（J R 東海） : 4,830億円 前年同期比 2,230億円 85.8%増

営業費 : 4,622億円 前年同期比 411億円 9.8%増

営業利益 : 1,719億円 前年同期比 2,060億円

営業外損益 : △356億円 前年同期比 △26億円

経常利益 : 1,362億円 前年同期比 2,033億円

親会社株主に帰属する

四半期純利益 : 969億円 前年同期比 1,414億円

【令和4年度の業績予想】

通期の業績予想は、（営業収益1兆3,320億円（対前年42.4%増）、営業利益2,790億円、経常利益2,080億円、当期純利益1,410億円）に下方修正。

《木下委員長の質問と会社回答》

1. 令和4年度の業績予想について、営業収益については前回予想を据え置き、各利益については下方修正した。この理由の詳細を明らかにすること。

【回答】

収益は変わっていない。費用を下方修正したが、動力費の増が影響している。ウクライナ情勢の影響もあって、電気料金が上がっている。その影響を受けたものである。具体的には昨年度の動力費が410億円であった。今年度初の予想段階で電気料金が上がることを想定していた。しかし、上がり状況が大きいので630億円と予想して、前回予想より140億円位増えている。下方修正の理由は電気料金の値上がりである。

2. 10月30日時点の「輸送量の推移」によると、新幹線が2018年度比77%、在来線特急等が同74%、名古屋近郊が同83%となっている。この数字の評価と今後の見通しを明らかにすること。

【回答】

第2四半期なので9月末時点と10月の状況を分けて説明するが、運輸収入で説明すると平成30年度比では69.7%となっている。当社の想定は第1四半期では60%を予想して、第2四半期が70%と想定して、 $60\% + 70\% \div 2 = 65\%$ を予想していた。65%に対して69.7%という数値なので、想定よりちょっ

と上回ったという評価である。一方、10月1日以降は平成30年度比11%と目標を立てているので、10月31日時点では想定からして届いていない。しかし、旅行支援によりお客様が増えてきているので、これからのトレンドに期待したい。

3. 9月27日付け J R 東海労申 7 号（リニア中央新幹線建設に関する申し入れ）について、早急に労使協議を開催すること。J R 東海労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、経営状況や昨今の円安による建設資材高騰などを鑑み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】

申 7 号については協約則って対応していきたい。質問が多岐に渡るのと正確に答えたいと考えているので、時間を要するものである。厳しい経営環境が続いているのは事実である。将来的なキャッシュフローを見極めながら行っていくが、当面は財政投融资を活用した長期借り入れによって、資金は確保できている。このことから着実に工事を進めていく。また、経済が回復に向かうこと、新型コロナウイルス感染症対策が今後一層進む中、社会・経済活動を活性化に伴って徐々にではあるが、新幹線の利用が回復すると考えている。したがって、健全経営と安定配当を堅持しながら中央新幹線プロジェクトの完遂をしていく。

4. J R 西日本は2022年4月11日、同社単独では路線の維持が困難としている関西、北陸、中国地方などの17路線30区間の収支を初めて公表した。公表したのは、コロナ前の2019年度の輸送密度が2,000人未満の区間とされている。J R 北海道では2015年11月に初めて路線収支を公表し、道内では路線の廃止が続いている。J R 四国でも2019年3月に収支の公表を実施し、赤字額の大きい愛媛県と高知県を結ぶ予土線の廃止やバス転換に向けた議論も行われている。また最近では、収支が極端に悪化している赤字路線の存廃について、「2025年度までに議論を始めたい」との考えを示している。J R 東海において線区別収支を明らかにする考えはあるのか明らかにすること。また「経営体力再強化」の過程にある現段階における、在来線の経営、特に収支が赤字の線区に関する考え方について明らかにすること。

【回答】

J R 他社が線区別収支を公表しているが、各社の事情を踏まえた判断をして行ったものである。様々な前提条件を設けて算出した数字を公表しているものである。我が社はそのような数字を公表する必要はないと考えており、現時点で線区別収支を明らかにする考えはない。在来線の線区に対しての考え方については、現時点でローカル線の廃線、バス転換を考えている線区はない。安全確保最優先に収入の確保と効率的な業務運営をはかって路線を運

営していく。

5. インフルエンザの大流行とコロナ感染症の第8波の感染拡大が予想されている。安全快適な輸送サービスを提供するために職場、鉄道設備において感染対策を徹底すること。

【回答】

職場については引き続き手洗い・手指消毒の徹底を徹底し、感染予防をしていく。また、換気等を通じて職場環境を改善しながら、感染防止に努めていく。今までやってきた事を引き続きやって行く考えである。

鉄道設備については、駅の改札や出札窓口にビニールカーテンの設置などを行い、万全な感染対策を行っており、引き続き努めて行く考えである。一定の効果はあったと考えている。

6. JR東海・JR西日本・JR四国・JR九州の特急列車（新幹線を含む）において、2023年4月1日乗車分よりシーズン別の指定席特急料金を改定し、利用時期に応じて4段階の料金とすることを発表した。また、グリーン車および寝台車へのシーズン別料金の適用（JRグループ共通）も発表した。この改正の目的を明らかにすること。

【回答】

最繁忙期料金を表明することと、特急券のカレンダーを直すことと、グリーン車・寝台車料金についてもシーズン料金を適用する。目的としては混雑をさけ、お客様に快適に鉄道を利用してもらうために設定したものである。お客様が集中する年末年始・お盆・ゴールデンウィークの期間に利用を少しずらしてもらい、求めやすい料金となるようにシーズン別の特急料金を設定したものである。グリーン車・寝台車に関して、普通指定席との差額を設けるために設定したものである。収入面について関心もあると思うが、今回の見直しは最繁忙期を設けることにより、ご利用の平準化をはかる観点で、価格差を設けることで利用を促すことが目的である。決して収入の底上げを目指したのではない。現行のカレンダーからの値上げの幅と値下げの幅の点では、値下げの幅の方が大きくなっている。繁忙期・閑散期のバランスは概ねとれている。したがって大きな増収となることを想定はしていない。

《主な議論》

長期債務が増大しないか？ 本当に経営大丈夫？

組合：新幹線における定期の輸送キロと運輸収入は微増であるが、通勤客やビジネス客は増えていないことなのか。

会社：仮説であるが、テレワークの影響が出ている。三島・熱海・小田原からの通勤されたお客様が、在宅勤務によって多少は影響している。

組合：長期債務が少し増えているが、主な理由は社債が100億円増えている。
本来は長期債務が減ることが自然であるが、増えることによって資金繰りが大変になると受け止める。会社の見解を明らかにせよ。

会社：資金繰りが厳しいということよりかは、手元資金を手厚くしていると思
って欲しい。長期債務をいかに縮減するかが、重要なファクターと考えて
いる。コロナ禍なので手元資金を手厚くしている。その時々を経営状況で
あったり市場の動き考えながら、今は手元資金を確保しながら資金繰り
を行っていく。プラスになっているが、ほぼ横ばいと考える。

組合：リニア建設で財政投融资が、残り1兆8千億円位と思うが、その状況
中で建設を進めていくと、あと4年位で財政投融资が底がつく。新たな建
設資金が必要となる。そうすると長期債務は増えていくことになる。

会社：大きく増えるとは考えていない。1兆6千億円以上あるのでリニア建設
を行っていく。リニア建設によって長期債務が大きくなるとは想定してい
ない。

組合：年間4千億円位リニア建設に充当しているわけだから、あと財政投融资
は4・5年で底をつくことになる。それ以後の建設費用は債務として増え
ていくのではないか。

会社：運輸収入もある。この先どの位収入があるのかを合わせて考えていかな
ければならない。

組合：運輸収入と言うが、このまま建設を進めていくと債務は増えていくと考
える。コロナの第8波が来た場合、運輸収入が減ることも想定できる。

会社：中央新幹線のプロジェクトを進めていく大前提が、健全経営と安定配当
を守りながら進めていく。そこが崩れるような進め方はしない。不測な事
態が起きた場合は工事のペースを調整していく。

組合：新幹線の定期が伸び悩んでいる中で、運輸収入だけでは無理と考える。

会社：全部が全部戻らないわけではない。将来のリスクに備えて考えなければ
ならないが、旅行のお客様も戻ってきている。

組合：100%は戻ってこない。2018年当時には戻らない。今現在も80%と見込
んでいる。

会社：80%と見込んでいる。

組合：だからリニア建設は無理がある。

組合：かつて会社は「長期債務は5兆円以上持たない」と言われていたが、昨
年品川・名古屋間の建設費用が7.04兆円がかかると発表した。

会社：健全経営と安定配当を堅持してプロジェクトを推進していく。

大阪万博の予算が1.5倍に膨れ上がっている！ リニア建設は中止せよ！

組合：マスコミ発表で大阪万博は、1.5倍に予算が膨れ上がっていると言われ

ている。リニア建設についても同じようなことが起きるのではないか。リニアは無理と考えるのが自然である。リニア建設は中止にすべきと考えざるを得ない。

会社：そこは平行線であるが、健全経営を前提としたリニア建設を進めていく。

組合：工事のペース遅らせると言うが、ここ2年赤字であったので、工事のペースを遅らせたのか。

会社：今は財政投融资の資金があるので、工事のペースを遅らせる必要はない。

7.04兆円についても経営をしっかりと確認した上で、建設費がかかることを説明している。当社の経営状況を検証した上で、7.04兆円の費用は賄える」と試算している。問題はないとの認識である。

組合：今の円安や物価高も考慮されているのか。

会社：7.04兆円の発表時には、今の状況は入っていない。しかし、長期プロジェクトなので景気の好不調があるので長いスパンで見ている。不測の事態になれば工事のペースを考えながら行うことになる。

組合：今の円安や物価高について不測の事態ではないのか。

会社：工事は契約でやっていくものなので、今すぐ工事が滞るとは考えていない。

2027年開業は絶望的！

組合：工事ペースを遅らせたりしながら、工事は進めるという言うが2027年開業は絶望的である。

会社：静岡で着工できていないので、2027年開業は難しいと発表しているが、工事ペースを緩めてはいない。

組合：静岡だけが足を引っ張っている認識か。

会社：各地で工事を進めていて、静岡で着工ができていない。

組合：2027年には静岡以外は開通になっている状況なのか。

会社：それは現実的ではない。調整する部分は出てくる。今はペースの状況は緩めることなく早期の開業を目指してやっている。

組合：工事の進み具合で遅らせることか。

会社：キャッシュの不足等の不測の事態が起きたときに行うことになる。お金の話で健全経営と安定配当を堅持しながら進めていく。開業のために経営を揺るがすことは考えていない。

組合：平成30年の経営状況には戻っていないが、経営体力はあるとの認識なのか。

会社：まだ戻っていないが、プラスになっている。中央新幹線プロジェクトを直ちに中止するような経営体力ではない。

組合：中央新幹線プロジェクトの対比において十分な体力との認識なのか。

会社：今回の決算について予想通りの結果が出て、安心した状況である。中央

新幹線プロジェクトに関しては、中断する状況ではない。今の経営状況は評価の問題で一概に申し上げられない。しかし、もっともっと収益を上げなければならない。

組合：今後の金利の見通しについて、どう考えているのか。

会社：債務の金利は固定金利なので変化はない。将来的に金利が上がれば、金利の負担としていくことになる。経営を見ながら考えていくことになる。健全経営が成り立つことを見極めながら進めていく。

組合：金利が2%までは大丈夫だと会社から言われたことがある。

会社：7.04兆円の試算した時には3%と見ている。高めで見ている。プロジェクトを進めていく上では、経営体力を試算した上で7.04兆円を発表した。景気の波があるから高めの金利でやってきている。短期的にみるのではなく、長期的に見ながら推進していく。

組合：今回の中間決算は社員の努力の賜である。その努力に報いるためにも、倍増した年末手当を支給せよ。4期連続の2.2ヶ月で社員のモチベーションは下がっている。モチベーションを上げるためにも年末手当をJR東海労の要求通り満額支給せよ。

以 上