

業 務 速 報

NO. 1343

2023. 5. 2

J R 東海労働組合

発行 木下 和樹

編集 斉藤 孝紀

令和4年度期末決算について経営懇談会開催 リニア建設費の資金調達計画は甘い！

本部は4月27日、「令和4年度期末決算」の経営懇談会を開催しました。会社は決算について、「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・在来線ともにご利用が増加したことなどから、連結営業収益は前年に比べ増加し、増収増益の決算」また、次期の業績予想について「旅客需要の拡大と経営体力の再強化、業務改革によるコスト削減をするとともに、収益拡大に注力する」と説明しました。

本部は、リニア建設費についての資金調達の不透明さや甘さについて指摘しました。会社は、「資金調達については健全経営と安定配当をしながら行っていく」と主張し、明確な回答を示しませんでした。改めてリニア建設工事の中止を主張しました。

また、改正地域公共交通活性化再生法の成立を受けて、本部は「J R 東海でも再構築協議会を活用するのか」と質問したところ、会社は「考えていない」と回答しました。

〈決算の概要〉

【連結損益の概要（連結）】

営業収益：1兆4002億円（前期比＋4，651億円 49．7％増）
運輸収入（単体）：1兆699億円（前期比＋4，127億円 62．8％増）
営業費：1兆257億円（前期比＋923億円 9．9％増）
営業利益：3，745億円（前期比＋3，727億円）
営業外損益：△670億円（前期比＋19億円）
経常利益：3，074億円（前期比＋3，747億円）
当期純利益：2，194億円（前期比＋2，713億円）

【キャッシュ・フローの状況】

営業活動によるキャッシュアウト + 4, 8 6 7 億円（前期比+4, 149億円）

投資活動によるキャッシュアウト △ 1, 7 5 0 億円（前期比△219億円）

財務活動によるキャッシュイン △ 2, 6 2 6 億円（前期比△2, 014億円）

現金及び現金同等物期末残高 7, 1 0 5 億円（前期比+910億円）

【長期債務の概要】

長期債務の当期末残高は、4兆9, 498億円。こ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残高は、前期末から81億円増加して1兆9, 498億円。

【次期の業績予想（連結）】

次期の業績予想については、最近の輸送動向等を踏まえ、社会活動が一層活性化し、引き続きご利用は回復していくと想定して、以下の通り算出した。

営業収益：1兆5, 660円（当期比+1, 657億円、11.8%増）

運輸収入（単体）：1兆2, 220億円（当期比+1, 520億円、14.2%増）

営業利益：4, 300億円（当期比+554億円14.8%増）

経常利益：3, 570億円（当期比+495億円16.1%増）

当期純利益：2, 500億円（当期比+305億円13.9%増）

【配当（当社）】

当期の期末配当については、昨年4月に公表した配当予想1株当たり65円を5円増額して70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70円とする。

〈質問事項〉

1. 営業収益、営業利益、経常利益、純利益は業績予想を上回っている。この理由を具体的に明らかにすること。

〈回答〉

運輸収入が予想よりも多かったことが要因と考える。具体的に令和4年度をどう予想していたかと言えば、運輸収入は2018年度比で72.5%としていたが、結果として76.6%だったので、そこが1番大きい要因となる。

あとはコスト削減を年間通じて実施してきたことにより、費用を抑えることができた。従って業績予想を上回る結果となった。

2. 決算公表にあたり会社は、「業務委改革」と新しい発想による「収益の拡大」の取組みを本格化する、としている。新しい発想による収益の拡大施策

の具体例を明らかにすること。

〈回答〉

昨年10月に「業務改革」を発表し、半年が経過したが仕込みをしなければならない部分もあり、何ができているのかと言え、具体的には昨年12月から始めた貸し切り車両の開始がある。また、車内のビジネス環境整備を進めている。Sワーク車両の利用促進、ビジネスブースの試験導入、駅の待合室改良、Sワーク車両の中でSワークPCの10席設けた。ビジネスブースの試行期間を経て、ビジネスブースをN700S全編成に設置を着手する動きがあった。

3. 輸送量の推移について、4月25日時点で新幹線東京口合計が2018年度比86%（のぞみ87%、こだま）81%、平日82%、土休日94%）、在来線特急等87%などとなっている。この数字についての会社の評価を明らかにすること。

〈回答〉

輸送量の4月25日時点の評価については観光が好調である。ビジネスは改善はしているものの、観光が先行し強く回復している。会社として回復傾向が続いていくことを期待している。GWについても2018年度並の数値になっている。

4. 経営体力の再強化は中途段階であり、JR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〉

中央新幹線の実現は当社の使命である。経営環境を見つつ、健全経営を維持、安定配当を堅持しながら、不測の事態については工事のペースを調整しながら工事を工夫しながら完遂を目指していく。

5. 赤字が続くローカル鉄道の立て直しを目指す、改正地域公共交通活性化再生法が成立した。沿線自治体や鉄道事業者からの要請で国土交通相が「再構築協議会」を設置できる制度をつくり、国主導で利害調整を進めて再編協議を進めやすくするとされている。この法律に対する評価と会社として現時点で、この再構築協議会を活用する可能性はあるか、明らかにすること。

〈回答〉

改正地域公共交通活性化再生法の成立は認識している。この法律ができたことは鉄道事業者としてはありがたい法律であると受け止めている。直ちにこの法律を使う考えはない。バス転換にする予定はない。再構築協議会を要請する考えはない。

〈主なやり取り〉

組合：次期の業績予想で営業利益が4,300億円と予想しているが、リニアの設備投資が3,400億円、財政投融资が1.58兆円が残っているが、あと5年くらいは工事ができる考えでいいか。リニア工事は営業利益に影響はしないのか。

会社：毎年3,400億円づつ工事に投資とはならないが、残りの財政投融资を充当していく考えである。

組合：新幹線の大規模改修の引当金がなくなったと言ったが、まだまだ新幹線大規模改修は続けて行くのか。

会社：そうである。

組合：十分な引当金を積み上げていなかったのか。

会社：引当金と実際の工事は必ず一致するものではない。2013年取り崩した。今350億円を引き当てている。

組合：引当金がなくなったので営業費用が増大する。

会社：引当金はプラス部分だったが、プラスがなくなるだけである。

組合：リニアについて令和4年度の実績と見込みにズレがある。見込みが3,700億円くらいで、実績が2,800億円くらいだったと思ったが、ズレた理由は何か。

会社：令和4年度の見込み計画3,750億円で、実績は2,300億円となっていて乖離の理由は、岐阜県駅・長野県駅など新たな工事に着手した。アルプス長野工区では本格掘削を開始した。一方でシールドトンネルにおいて北品川調査掘削の再開、愛知県坂下西工区の調査掘削準備作業に時間を要している。あと、山岳トンネルの事故により、一部工事の中断があったことがあげられる。地元の住民の方に丁寧に説明を行ったこともあって、計画通りに工事が進捗しなかった。土地取得も進まなかったこともあるため実績が下回った。

組合：進まなかった部分は他にもあるのか。

会社：契約ペースで9割までできている。土地取得について上手くいきそうな所と上手くいかず引き続き交渉する所もある。

組合：計画額を超える場合もあり得ることか。

会社：大きく超えることはない。しかし、計画なので上手くいくかは分からない。

組合：中村副社長は「2027年の開業は困難である」と言ったが、2030年まで開業がズレ込む予想などで、投資額が変動するのではないか。

会社：土木工事はペースを緩めることなく進んでいる。その一方で静岡の南アルプストンネル工事が着手できていないので、2027年の開業は難しい状況である。契約している工事はペースを緩めることなく進めている。

組合：静岡工区は着手できていない。それ以外の工区についても遅れている認

識でいいか。

会社：今年度やろうとしたことができていない状況もある。

組合：そのことが遅れているという状況ではないのか。

会社：例えばシールドの調査掘削は動き出すと、工事計画が急速に進んでいくこととなる。金額だけで遅れている遅れていないと言えるものではない。全体の工期で影響するのは、一番は静岡工区である。その部分が目処が立たないと開業の時期は見通せない。他の工区で静岡工区を超えて遅れている工区はない。

組合：それでも他の工区でも遅れている。

会社：何に対しての遅れなのか。今年度での計画が遅れている部分は確かにある。来年の計画より早く進むこともある。点で見れば遅れていることもある。開業までの長いスパンで見て欲しい。

組合：例えば神奈川県車両基地建設はどうなっているのか。

会社：2027年完成で工事を進めている。

組合：品川～名古屋間の建設費7.04兆円を計画しているが、つぎ込んだ額が1,5兆円で、残り5,5兆円かかる計算であり、財政投融资がなくなった場合、その先の資金調達はどうのように考えているのか。

会社：適正な方法で資金調達していく考えである。社債や新たに借入れなどで安定的に資金調達をしていく。

組合：利益剰余金（内部留保）が3,5兆円程あるが、それを取り崩す考えはあるのか。

会社：会計上、お金とは違う。お金に換金して取り崩す考えはない。今年度は7,100億円はある。

組合：利益剰余金の中に証券など現金化して取り崩すことは考えていないのか。

会社：そのような計画はない。

組合：2046年から財政投融资3兆円の返済が始まる。単純に年3,000億円の返済がある。かなりの赤字が予想される。

会社：その時その時の経営を考えていくこととなる。健全経営を行っていく。

組合：組合が危惧するのは、利益を出すために社員の労働条件の低下や生活が影響しないか考える。ましてや春闘で物価高騰しているにも関わらず、1,000円のベアしか出さない会社である。

組合：若い社員が離職してしまう。他企業の春闘の賃上げ理由に離職を防ぐために賃上げを実施したとある。会社を見た場合、たった1,000円では若い社員の離職に歯止めがかからない。

組合：今年度の業務改革で100億円効果を上げた認識である。

会社：令和4年度の内訳は人件費が30億円、物件費が70億円である。

組合：人件費30億円も減っているのか。

会社：社員の自然減でそのようになる。仕事の要員の計算で出ている。

組合：物件費の抑制は何か。

会社：広告を抑制したのが要因である。業務改革で言えば設備の取替周期延伸や検査修繕方法の見直しがある。

組合：今年度の100億円効果だったが、800億円の経費削減計画との関係はどうか。

会社：積み重ねいくものであり、100億円に満たない年度もあり、超える年度もあるかもしれない。とにかく多大な効果を目指していくものである。

組合：安全を最優先とし、効果を生むために安全を疎かにしないこと。

以 上

***会社資料は次ページに掲載**

【補足説明資料1】

令和4年度期末連結決算概要

令和5年4月26日
東海旅客鉄道株式会社

・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・在来線ともに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収**。
・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・増益の法基**。
・次期については、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、コロナ禍で加速した働き方の変化、労働力人口の減少等、当社を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、ICT等の最善の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の取組みを本格化する。
・配当については、当期末に昨年4月に公表した配当予想に対して**5円増の1株当たり70円**とし、次期の配当予想についても、**中間・期末ともに1株当たり70円**とする。

1. 連結損益の概要（累計）

(1) 営業収益 1,364,002億円（対前期+4,651億円、49.7%増）

・当社の運輸収入は、対前期4,162億円（62.8%）増の1,369,900億円。

・東海道新幹線については、「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、需要にあわせた弾力的な列車設定を行うなど、輸送サービスの充実に取り組んだ。また、車内でオリジナルイベント等を実施できる「賢切車両ベンチ」の販売を開始するとともに、「すらい席」や「推し株アツポイント」の展開等、魅力ある旅行商品等を販売したほか、新たな観光キャンペーン「いさいさ奈良」を開始した。さらに、個体タイプの「ビジネスクラス」を一部のN700S車内に試験的に導入したほか、半個室タイプのどジャスニーパーを全ての「のぞみ」停車駅に設置するなど、車内や駅のビジネス環境の整備に取り組むとともに、ビジネスユーザーの出張利用を促す取組みとして「会いにくい」キャンペーンを展開した。

・在来線については、「ひだ」「ひだ」等の特急列車について、需要にあわせた弾力的に増便や増発を行うとともに、「ひだ」の全定期列車をハイブリッド方式の新型特急車両HC85系に統一した。

・上記の結果、東海道新幹線の運輸収入は対前期3,963億円（67.2%）増の3,961億円、在来線の運輸収入は対前期164億円（24.3%）増の338億円となった。
・鉄道以外の事業においては、JRセントラルタワーズと開業5周年を迎えたJRグレートタワーを一体的に運営し、顧客ニーズを捉えた営業施策を展開するなど収益の拡大を図った結果、グループ全体でも増収。

(2) 営業費 1,362,500億円（対前期+923億円、9.9%増）

(3) 営業利益 3,745億円（対前期+3,727億円）

(4) 営業外損益 △670億円（対前期+19億円）

(5) 経常利益 3,074億円（対前期+3,747億円）

(6) 親会社株主に帰属する当期純利益 2,194億円（対前期+2,713億円）

2. キャッシュ・フローの状況

(1) 営業活動によるキャッシュ・フロー +4,867億円（対前期+4,149億円）
・前期が717億円の資金の増加であったことと比べ、当社の運輸収入が増加したことなどから、4,149億円の増収。

(2) 投資活動によるキャッシュ・フロー △1,750億円（対前期△219億円）
・前期が1,630億円の資金の減少であったことと比べ、資金運用の償還等による収入が減少したことなどから、219億円の減少。

(3) 財務活動によるキャッシュ・フロー △2,206億円（対前期△2,014億円）
・前期が191億円の資金の減少であったことと比べ、短期社債の償還による支出が増加したことなどから、2,014億円の減少。

(4) 現金及び現金同等物期末残高 7,105億円（対前期+910億円）

3. 長期債務の概要

・長期債務の当期残高は4,369,498億円、こ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残高は、前期末から81億円増加して1,269,498億円。

4. 次期の業績予想

・次期の業績予想については、最近の輸送動向等を踏まえ、社会経済活動が一段落化し、引き続きご利用は回復していくと想定して、以下のとおり算定した。

(1) 営業収益 1,365,680億円（対当期+1,657億円、11.8%増）

・当社の運輸収入見込み：1,362,220億円（対当期+1,520億円、14.2%増）

(2) 営業利益 4,300億円（対当期+554億円、14.8%増）

(3) 経常利益 3,570億円（対当期+495億円、16.1%増）

(4) 親会社株主に帰属する当期純利益 2,500億円（対当期+305億円、13.9%増）

5. 配当（当社）

・当期の期末配当については、昨年4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・期末ともに1株当たり70円とする。

※ 金額は単位未満端数切捨（補足説明資料2以降についても同じ）

【補足説明資料2】

比較損益計算書【連結】

科 目		令和3年度	令和4年度	(単位:億円、%)	
				増 減	前期比
営 業 収 益	益	9,351	14,002	4,651	149.7
運 輸 業		7,080	11,234	4,153	158.7
流 通 業		947	1,314	366	138.7
不 動 産 業		409	453	44	110.7
そ の 他		912	999	87	109.5
営 業 費	費	9,334	10,257	923	109.9
営 業 損 益	益	17	3,745	3,727	—
営 業 外 損 益	益	△ 690	△ 670	19	97.1
営 業 外 収 益	益	171	161	△ 10	94.0
営 業 外 費 用	用	862	831	△ 30	96.5
経 常 損 益	益	△ 672	3,074	3,747	—
特 別 損 益	益	5	△ 13	△ 19	—
税金等調整前当期純損益	益	△ 367	3,061	3,728	—
法人 税 等	等	△ 171	640	1,011	—
当 期 純 損 益	益	△ 496	2,220	2,717	—
非 支 配 株 主 に 帰 属 す る 益	益	23	26	3	116.5
親 会 社 株 主 に 帰 属 す る 益	益	△ 319	2,194	2,713	—
包 括 利 益	益	△ 321	2,236	2,757	—

(注) 営業収益の戻額は、セグメント別の外部顧客への売上高

【補足説明資料3】

比較損益計算書【単体】

科 目		令和3年度	令和4年度	(単位:億円、%)	
				増 減	前期比
営 業 収 益	益	7,260	11,433	4,173	157.5
運 輸 収 入	入	6,572	10,699	4,127	162.8
そ の 他 の 収 入	入	688	734	45	106.7
営 業 費	費	7,273	7,970	696	109.6
人 件 費	費	1,597	1,700	102	106.4
物 件 費	費	3,415	3,526	410	112.0
租 税 公 課	課	352	402	49	114.1
減 価 償 却 費	費	1,907	2,040	133	107.0
営 業 損 益	益	△ 12	3,463	3,476	—
営 業 外 損 益	益	△ 727	△ 674	53	92.7
営 業 外 収 益	益	138	162	24	117.7
営 業 外 費 用	用	865	837	△ 28	96.7
経 常 損 益	益	△ 740	2,788	3,529	—
特 別 損 益	益	△ 154	40	194	—
税引前当期純損益	益	△ 894	2,829	3,724	—
法人 税 等	等	△ 213	809	1,023	—
当 期 純 損 益	益	△ 681	2,019	2,701	—

[補足説明資料6]

比較キャッシュ・フロー計算書【連結】

科 目	(単位: 億円)		
	令和3年度	令和4年度	増 減
営業活動によるキャッシュ・フロー	717	4,867	4,149
投資活動によるキャッシュ・フロー	△1,530	△1,750	△219
有形・無形固定資産の取得等による支出	△4,781	△4,452	329
中央新幹線建設資金管理信託による収入	2,630	2,277	△353
資金運用による収入・支出(純額)	619	424	△195
財務活動によるキャッシュ・フロー	△191	△2,206	△2,014
現金及び現金同等物の増減額	△1,004	910	1,915
現金及び現金同等物の期首残高	7,199	6,194	△1,004
現金及び現金同等物の期末残高	6,194	7,105	910

[補足説明資料7]

次期の業績予想【連結】

科 目	(単位: 億円, %)		
	令和4年度 (実績)	令和5年度 (業績予想)	増 減 前期比
営業収益	14,002	15,660	1,657 111.8
営業費用	10,257	11,360	1,102 110.7
営業利益	3,745	4,300	554 114.8
経常利益	3,074	3,570	495 116.1
親会社株主に帰属する当期純利益	2,194	2,500	305 113.9

次期の業績予想【単体】

科 目	(単位: 億円, %)		
	令和4年度 (実績)	令和5年度 (業績予想)	増 減 前期比
営業収益	11,433	12,940	1,506 113.2
〔うち運輸収入〕	10,699	12,220	1,520 114.2
営業費用	7,970	8,830	859 110.8
営業利益	3,463	4,110	646 118.7
営業外損益	△674	△730	△55 106.2
経常利益	2,788	3,380	591 121.2
特別損益	40	-	△40 -
税引前当期純利益	2,829	3,380	550 119.5
法人税等	809	990	180 122.2
当期純利益	2,019	2,390	370 118.4

設備投資の計画額【連結・単体】

	(単位: 億円, %)		
	令和4年度 (実績)	令和5年度 (計画)	増 減 前期比
設備投資額(連結)	5,054	6,160	1,105 121.9
設備投資額(単体)	4,317	5,860	1,042 121.6