

業 務 速 報

**令和5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！
リニア開業の目処は不明！
身障者にもネット予約を可能にせよ！
通期の業績予想は、上方修正！**

本部は11月6日、令和5年度第2四半期決算（中間決算）の経営協議会を開催しました。

決算の概要は、次の通りです。

- ・ コロナ禍からの回復に伴い、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加。一方、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、上期の実績等を反映し、収益・利益を上方修正する。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、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等の最新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2つを柱とした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70円（前中間期比＋5円）とする。

本部は、淵上委員長から6項目にわたって質問事項を読み上げ、項目毎に議論しました。

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	：	8,175億円	前年同期比	1,834億円	28.9%増
運輸収入（J R 東海）	：	6,407億円	前年同期比	1,576億円	32.6%増
営業費	：	5,054億円	前年同期比	432億円	9.4%増
営業利益	：	3,120億円	前年同期比	1,401億円	81.5%増
営業外損益	：	△334億円	前年同期比	+21億円	
経常利益	：	2,786億円	前年同期比	1,423億円	104.4%増
親会社株主に帰属する					
四半期純利益	：	1,950億円	前年同期比	981億円	101.2%増

【令和5年度の業績予想】

通期の業績予想は、営業収益1兆6,270億円（対前年16.2%増）、営業利益5,020億円、経常利益4,330億円、当期純利益3,080億円に上方修正。

この先は不透明

1. 営業収益、営業利益、経常利益、純利益は業績予想を上回わり、その業績の回復を受けて通年の業績予想合わせて上方修正した。今回の収益増に対する会社としての見解とその要因について明らかにすること。

【回答】

運輸収入は、平成30年度比で上期は85%を、下期は90%を見込んでいた。85%の見込みは92.4%になった。92.4から85を引いた分が上方修正の分である。下期の90%は、先行き不透明であることから、数字は変えていない。

組合：下期が順調にいけば、上積みになるのか。

会社：90%を超えれば、その分が上積みになる。

組合：上積みする見込みはどうか。

会社：足下を見れば、95%まではいかないと予想し、据え置いた。

観光客の方が順調

2. 2022年度決算において3年ぶりの黒字決算を丹羽社長が公表した。その際に新型コロナウイルスの行動制限などがなくなったことから、東海道新幹線や在来線の運輸収入が増えたことを要因としてあげた。特に観光客の増加をあげているが、今年度においても昨年度を上回る業績となっているが、

観光客の増加がその大きな要因と考えているのか明らかにすること。

【回答】

観光客は伸びている。断面輸送量は、4月から9月までの東京口で、平成30年度比で平日85%、土休日101%である。ビジネスより観光の方が順調であった。

組合：この数字は素直に見れば良いということか。

会社：そうである。観光の方が戻りが早く、ビジネスの方は少しずつ戻る。

運輸収入の展望は不透明

3. 今年度において、東海道新幹線の乗車率が休日では100%台となっている一方で、平日は80%台である。この現状は観光客の増加が休日の乗車率を押し上げていることは明らかである。10月20日からビジネス層の拡大のためにSワーク車両や1.5席の設定、ビジネスブースを新設するとしている。しかし、会社は第2回年末手当団交で「ビジネス層がコロナ前と同じ乗車数まで拡大する要素がない」との見解を明らかにしている。であればこれ以上の運輸収入の拡大は見込めないということである。今後、東海道新幹線の運輸収入の展望について認識を明らかにすること。

【回答】

中長期的な需要が伸びているかという点、ビジネスでは、単純な連絡・調整などの出張はリモートによって一定の影響を受ける可能性はある。通勤も、在宅勤務などで定期利用は影響を受ける。ただし、付加価値を生み出す仕事については、対面での必要性があることは変わらないという考えである。

組合：定期の新幹線運輸収入が平成30年度比で76.1%ということだが、差し引の約24%の数字は、どのような意味を持つのか。

会社：運輸収入の5,935億円のうち、定期外の収入が5,865億円で圧倒的に多い。

組合：数字の落ち込みは、テレワークなどの勤務形態が変わったからと見て良いか。

会社：アンケート調査はしていないが、そう思っている。

組合：ビジネスや通勤収入は限界に近いということか。

会社：頭打ちかといえば、その判断はしていない。ビジネスは少しずつ伸びている。もう少し、様子を見ないと分からない。

組合：頭打ちではないという要素はあるのか。

会社：推移を見ると少し右肩上がりである。

組合：社会的な労働の環境は、在宅・テレワークの方向に動いているという認識はどうか。

会社：アメリカではテレワークが浸透したが、オフィス解禁があった。このまま、テレワークが続くかどうかを考えると、様子見が必要である。

組合：結果的には、運輸収入の展望は不透明であるという考えか。

会社：そうなる。対面でのビジネスの必要性はあると考えている。完全なネガティブの不透明というより、先が掴みづらいという意味である。

組合：10月20日から1.5席を実施しているが、プラス1,200円でどれだけの収入になるのかと思うが。10席満席でも12,000円。

会社：金額というより、利便性を高めていく一環である。移動時間を有効に活用してもらいたい。

組合：企業としては、テレワーク、リモートの方が経費がかからなくて良いという考えではないのか。

組合：7号車のSワーク車両は、EXの会員しか使えない。4～6号車は混雑して7号車はガラガラなのに乗変ができない。なぜ7号車がガラガラなのか。ビジネスの売りにはなっている反面、他の号車の混雑を招いている。構想と現実場面が一致しないところが出てくる。一致させるような組み立てが必要ではないのか。ビジネス専門で成り立っているわけではなく、観光客も多くいるのだから、更なる検討は必要である。

10年先の展望を示せ！

4. 2022年10月に会社は、経営体力の再強化として、効率的な業務執行体制を構築し、今後10～15年かけて定常的に単体で800億円を削減するとして「業務改革」を社員に示した。しかし、これは今後収入の拡大が見込めないことを置いた上で、収益を確保していくということでもある。更に、経営体力の強化を進めるためには、コスト削減で生み出した800億円を新たな分野に投資することなくして経営体力の強化はあり得ない。しかし、その具体策が全く示されていない。従って、経営体力の強化に向けた経営戦略とその具体的な施策について、労働組合・社員に早急に示すべきと考える。見解を明らかにすること。

【回答】

今年度の実績はまだ示すことはできないが、見込みは110億円の効果が出るように、各施策を進めている。生み出した費用の活用については、各年度の施策があるので、集中的に示すことはできない。春先に重点施策を説明する。

組合：JR他社は、鉄道輸送から他の分野に拡散している。鉄道輸送が頭打ちに近づいている中で、JR東海として経営体力をどうするのかということが示されていると思うが、説明が難しいことがあるとしても、逆に社員の不安を生むことになる。運輸収入が減ったとしても、他の分野で経営を支えるというイメージが乏しい。単年度でなく、10年15年先をどう展望するのか、今示すべきである。

静岡悪者論に終始

5. リニア新幹線の開業について丹羽社長は、4月の定例会見で「27年度開業は極めて難しい状況である」との認識を明らかにしているが、それ以降、建設工事の進捗を踏まえ現状においてもその認識に変わりはないのか明らかにすること。

【回答】

「27年度開業は極めて難しい状況である」との認識は変わっていない。南アルプストンネルの静岡工区で、工事に着手できる目処が立っていないため、2027年の開業は困難である。同時に、新たな開業時期を示すことはできない。2027年開業は難しくはなっているが、引き続き早期開業を目指す。そのため、南アルプストンネルの静岡工区の早期着工が大事になる。大井川の水資源、南アルプスの環境への影響に関する地域の方々の懸念を受け止め、双方のコミュニケーションを大切にしながら、丁寧に対応する。

組合：大井川の地域の人たちとの話し合いを進めると思うが、また、田代ダムの解決について、いつまでを目標にしているのか。

会社：明確な目標時期はない。ただ、丁寧にやっていくことが大事である。田代ダムの東電との協議、生態系など問題解決は着実に進んでいる。

組合：着実に進んでいると言ったが、組合としてはそう思わない。環境や生態系の問題は、本来、工事認可が出る前のアセスで問題解決を済ませておくべきのこと。他の工区で着工する時期に今更と思う。何年かけて生態系などの調査をするのかは明らかにしているのか。

会社：明らかにしている。期限を切ってやるものではない。地元や静岡県関係者とのコミュニケーションを取る中で見えてくるものである。9月に流域市町の首長さんと丹羽社長と意見交換を行った。首長さんには理解を得ているので、着実に進んでいる。継続してやっていくことが大事である。

組合：理解できるまで行うということだと思うが、完成がずれ込むと理解して良いのか。

会社：静岡工区は難工事であり、期間も要することであり、開業に影響することと理解している。

組合：その他の工区は順調に進んでいるのか。

会社：全てが計画通りに進んでいるとはならないが、地元との協議など、いろいろな要素がある。ただ、全く着手できていない工区はない。

組合：静岡工区以外では、2027年開業に向けた体制ができ上がるように進捗していると見れば良いのか。

会社：一概に言えるものではない。ネックは静岡工区である。それ以外の工事については、静岡工区が遅れているからということではなく、ペースを調整することなく、しっかり、早く工事を進めていくことである。2027年を超えるのかどうかは何とも言えないが、工事を調整せずにやっていく。

組合：北品川工区でシールドマシンが故障し、調査掘進の段階で中断した。品川から相模原までは、いつまでにトンネルが掘るのかは分かるか。

会社：静岡工区がネックなので、北品川工区が原因で開業が遅れることはない。

組合：2027年開業という前提か。

会社：2027年開業という意味合いではない。

組合：当初の静岡工区の着工予定はいつだったのか。

会社：2017年10月に工事認可を受けているが、速やかに着工できれば良かった。

組合：静岡工区が遅れた最大の原因は何か。

会社：大井川の水資源問題、南アルプスの環境問題である。

組合：会社としては、県知事が悪いという認識はないということで良いか。

会社：誰が悪いとうことは申し上げられない。

組合：最高益を上げた平成30年度の利益まで回復しない時期でも、リニア計画を進めることには変わりない。財投返済が始まってからの経営、資金調達が一番心配になるところだ。会社は展望を示さない。示しないと社員は不安だ。

会社：2021年4月に工事費が7.04兆円になることを示したときは、健全経営・安定配当をすることを確認している。コロナ禍以降、収入を確保できていることを見ても、全く問題ない。

組合：今回の収入があれば、経営は大丈夫ということで良いか。

会社：収入以外にも、社会や経済環境などの変化もあるので、一概には言えない。不測の事態があれば、工事のペースを調整しながら、健全経営・安定配当をやっていく。

組合：財投の返済金は、どの名目になるのか。

会社：貸借対照表で、資産を減らして負債を減らす、ということになる。

組合：利益から返済する性格のものか。

会社：手元の資金からの返済になる。足りなければ必要な資金を調達することになる。

組合：手元の資金は、利益剰余金も含むのか。営業費として返済することではないということか。

会社：そうである。

組合：今回の決算で長期債務が1,159億円下がっているが、社債は1,389億円下がっている。理由は何か。

会社：3年前のコロナ禍の時に発行した社債の償還がある。

組合：今後、社債で増えることはあるのか。

会社：その時々により、調達はあり得る。

組合：財投の残金が1兆5,000億円を切っていると思う。この先、資金調達をするとなると、長期債務は5兆円の壁を超えるのか。

会社：必要な資金を調達するために可能性はある。基本的にはキャッシュフロー

は確保できる。債務の上限は6兆円で、その範囲でやっていく。

組合：岸田首相が国としてリニアに協力することを表明したが、これについての見解や、国からの要請はあるのか。

会社：具体的にはない。有識者会議を開いていただいているので、引き続きやっていく。

組合：7.04兆円より増えることはないのか。

会社：物価高騰はあるが、リニア工事は長い期間になり、景気、金利、経済情勢など、山もあり谷もある。また、コストダウンの取り組みも行っているため、7.04兆円を変えることはない。

組合：大阪万博は1.8倍になった。工事期間が長いほど、燃料費なども含め物価の影響を受けやすくなるのでは。

会社：金利が上昇するようなことになれば、無理して工事を進めることはしない。身の丈で、健全経営・安定配当を行っていく。

組合：工期が長くなれば、開業が遅くなる。

会社：開業を早くするために、無理してお金を借りることはしない。

組合：開業時期は示さないということだが、会社としては開業時期を示すべきである。一定の段階を見極めた上で、社会にも社員にも示すべきである。

会社：工事実施計画には開業時期が明確にされているので、新たな開業時期を見定め、工事実施計画の申請を行う。

障がい者も健常者と同様にせよ！

6. 来年春にJR東日本、JR西日本において、新幹線ネット予約から身体障害者割引、知的障害割引の適用を開始すると公表したが、JR東海においては本人確認の厳正を理由に駅窓口での購入を変更しないとしている。JR東海において身体障害者割引、知的障害割引をネット予約できるように早急に対応策を検討すべきであると考えます。会社の認識を明らかにすること。

【回答】

当社は、エクスプレス予約において、身体障がい者の方は年会費を無料として、E特急券を割引きしてご利用いただいている。それで東海道新幹線の環境を提供している。乗車券についてはネット対応の仕組みはなく、駅窓口でお買い求めして、併用していただくことが、当社の現状である。

組合：それは承知している。改善をすべきだというのが組合の考えである。JR東海としては放置できないだろう。

会社：今後の検討課題という認識である。より良いサービスを検討していくという状況である。

組合：障がい者からは「なぜ健常者と同じ扱いができないのか」と質問される。

会社：購入の際、資格確認が必要となる。JR東日本、西日本では、マイナカードの情報をオンラインで確認する仕組みであるが、その資格確認の仕組

みの構築については検討課題である。

組合：来年４月から障害者差別解消法が施行される。差別しているとは思えない。東京オリパラの時に、日本の鉄道は障がい者にとってこんなに不便なのかと、本来なら明らかになっていた。コロナ禍で来られなかったため、明らかにされなかった。２０２５年関西万博では世界各国から集まると思うが、「ＪＲ東海だけは特殊な扱いをするのか」「世界に冠たる新幹線を誇る会社がなぜ身障者には冷たいのか」となると危惧する。車いすは６席分つくったことは評価している。ＥＸに障がい者のデータを紐付けできないのか。システムに費用がかかるからやらないのか。

会社：費用ではない。仕組みの構築に課題がある。

組合：ＪＲ東日本、西日本の仕組みは、東海にはできないのか。

会社：ネット予約の元々の仕組みが違う。仕組みの構築の前提となる情報確認に課題がある。その課題が検討すべきことである。

組合：その課題とは何か。

会社：ネット上で資格確認することである。

組合：健常者との差は何かと言われている。航空会社はシステムがある。

会社：できることはやってきた。

組合：健常者でも車いすスペースの座席は予約できる。障がい者はその席しか予約できない。健常者優先なのか。そのような仕組み自体がおかしい。資格確認の検討ではなく、改善しなければならない。「システムの構築をしております」と社会的に打ち出さなければいけない。障がい者の旅行を社会的に支えていくことは日本全体でつくられている。ＪＲ東海も進めていくべきだ。

組合は、会社をケチ付けする気はない。社員の思いを意見として言わせてもらった。働く社員の環境、利用者の環境を良くするために、今後も議論していきたい。

以 上