

業務速報

NO. 608
2007. 4. 29
JR東海労働組合
発行 萩原 光廣
編集 木下 和樹

過去最大の営業収益、経常利益、純利益！
休日出勤増！「早期解消のスタンス」を撤回せよ！
「リニア・10兆円プロジェクト」自信と確信は？

《平成18年度決算経営懇談会開催》

本部は4月27日、「平成18年度決算」について経営懇談会を開催しました。

会社は経営成績について「当期は、当初計画において『愛知万博』の反動から減収減益を見込んでいたが、安全・安定輸送の確保を最優先に、一層の競争力強化とサービス向上に努めたことに加え、良好な経済状況もあり、東海道新幹線が好調に推移するとともに、グループ事業も全般的に好調で、営業収益が増加した。これに加えて営業外費用の減少もあり、営業収益、経常利益、当期純利益が過去最大となった」と概要を明らかにしました。

長期債務等については、「昨年4月に自己株式取得（3,089億円）の資金負担から、当初計画では単体で増減ゼロを見込んでいたが、単体で400億円、連結で470億円を縮減した。期末残高は、単体3兆4,156億円、連結3兆4,985億円となった。純資産については、取得した自己株式がマイナス計上となるため、期末残高が1,843億円減の8,044億円（自己資本率15.3%）となった」と概要を明らかにしました。

平成18年度決算

【連結決算】

営業収益、経常利益、当期純利益とも過去最大

営業収益	1兆4,912億円	（前期比	+236億円、	1.6%増）
経常利益	2,366億円	（前期比	+231億円、	10.9%増）
当期純利益	1,371億円	（前期比	+147億円、	12.0%増）

【単体決算】

営業収益、経常利益、当期純利益とも過去最大

営業収益	1兆2,123億円	（前期比	+126億円、	1.1%増）
※運輸収入	1兆1,470億円	（前期比	+109億円、	1.0%増）
経常利益	2,167億円	（前期比	+213億円、	10.9%増）
当期純利益	1,301億円	（前期比	+140億円、	12.1%増）

また、「中央リニア新幹線」について「東海道新幹線の発展的、代替的バイパスをこれまでの地形・地質等に関する調査や山梨リニア実験線での成果、さらには42.8 kmによる実用化確認試験をベースに、自らのイニシアティブのもとに推進・実現するべく検討を進める。その第一局面として、先ずは平成37年（2025年）に首都圏～中京圏での営業運転を開始することを目指していきたい」などと、目標を明らかにしました。

会社側が決算について説明後、組合側より萩原委員長、鈴木副委員長を中心に質疑を行いました。

【ＪＲ東海労の発言・質疑要旨】

1. 人件費は、新人事・賃金制度で若干増えたが、営業費に占める割合はどの程度か、また、ＪＲ東海の役員数と報酬額を明らかにすること。長期債務は約２兆円返済しているようだが、５年、10年といった中・長期的見通しを明らかにすること。
2. 関連会社は何社あるのか、その収支はどのようなになっているのか、ＪＲ東海の利益で関連会社の赤字を補填していることはないのか、明らかにすること。また、ＪＲ東海から天下りの人事異動があるのか、明らかにすること。
3. 休日出勤が今年度新幹線で３泊程度といわれている。在来線もゼロではない。「早期解消のスタンスに変わりはない」といいつつ、休日出勤が増えている。非常に遺憾である。スタンスを撤回せよ。
4. リニアによる中央新幹線について、事業主体を目指すのはいいが、長期債務をまだまだ抱えているＪＲ東海が、10兆円といわれるプロジェクトを単独で担えるのか、少子高齢化のなか、開業後の需要見通しをどのように考えているのか、見解を明らかにすること。
5. 我々は基本協約を締結しようといっている。基本協約を締結しないで賃金の部分協定を結ぶというのは矛盾しないか、明らかにすること。
6. 葛西会長が多方面で活躍している。最近では「集团的自衛権行使に関する有識者懇談会」のメンバーに就任した。この間、常に「ＪＲ東海会長」の肩書きで発言している。葛西会長の発言は会社の意志表現なのか、明らかにすること。また、会長は安倍首相に近いといわれているが、自民党への献金があるのか、明らかにすること。議論する場ではないというのならばどの場で議論するのか、明らかにすること。

【会社の回答要旨】

1. 人件費の割合は明らかになっている数字で計算していただければわかる。役員数は取締役20人、監査役５人である。平成17年度の数字でよければ、役員報酬は７億6,000万円である。長期債務返済は経営の最重要課題である。経営に必要な資金を充当しつつ、長期債務の縮減を進めていく。
2. 連結決算対象関連会社は30社である。その経営はおおむね良好であるが、赤字決算となった会社は２社ある。しかし経営改善策を進めているところである。関連会社の赤字をＪＲ東海が補填することはない。人事については、グループ全体をみて、

良いと判断すれば関連会社に人材を送ることはある。

3. 休日出勤については 「早期解消のスタンス」 に変わりはない。
4. 21世紀の四半世紀の節目となる2025年開業を目指し、建設費、開業後の輸送量など、一つ一つ検討していく。ＪＲ東海の健全経営を大前提に今回3,550億円投資する。自治体、ＪＲ他社と相談しながら進める。
5. 協約については、申が出ているのでそれに基づき整理したい。
6. 会長発言、政治献金についてはこの場で議論することではない。その時々で議論の必要性を判断すればよい。

以 上