

業 務 速 報

NO. 674

2009. 5. 2

J R 東海労働組合

発行 鈴木 富雄

編集 柳 案 関

営業収益は過去最高1兆5,702億円 当期純利益は21.1%減1,260億円

「平成20年度期末連結決算」について経営懇談会開催

本部は5月1日、平成20年度末連結決算について経営懇談会を開催し、会社より別紙の「平成21年度3月期決算短信」「平成20年度末連結決算概要」「自己株式の解消に関するお知らせ」について説明を受けました。

説明によると、営業成績について、営業収益は日本車両の連結子会社化により1兆5,702億円と増収になりましたが、単体での運輸収入は前年比226億円（1.9%）減の1兆1,696億円となり、当期純利益も1,260億円と前年比337億円（21.1%）減となりました。そして、次期の業績予想についても、当期純利益で660億円と前年比554億円（54.4%）となることを明らかにしました。

これに対して、鈴木委員長から冒頭意見として、1. 名松線無人走行で中部運輸局からの警告書、北陸線における往復割引切符で公正取引委員会から警告が出されているが、経営陣は責任を重く受け止めるべきだ。2. 就業規則について労働組合には配布していないと言っていたが、他労組には配布していた事実が明らかになった。謝罪をして対応をすること。3. 新型インフルエンザについて、会社としてしっかり対応すること。以上の3点について意見を述べました。その後、10項目に渡り、決算全般の認識と問題点について質問しました。主なやり取りは以下の通りです。

1. 平成20年度の連結業績予想との関係で「決算」をどのように評価するのか。

【回答】

昨年段階から厳しくなることは想定していたが、それより若干厳しい結果になった。その中で、日本車両の連結などにより連結決算としては増益になった。

2. 「業績予想」が下回った主な原因は何か。

【回答】

景気の低迷や税制が改正されて減価償却費が増えた要因がある。

3. 経営環境（景気の動向）をどのように認識しているのか。

【回答】

経済情勢の分析は難しい。政府や日銀の見解を見ても非常に厳しい状況が続くと思われる。

4. 今後の景気動向について、どのように見ているのか。

【回答】

当面は厳しい状況が続くと思われる。いつ景気が好転するのかという予測も非常に難

しい。

5. JR東海の社債について

- (1) 4月24日、普通社債400億円を発行すると発表した。発行理由は何か。
- (2) 現在までの社債発行額はいくらか。
- (3) 今回は全額を長期債務の返済に充てると報道されているが、社債を発行しなければ債務の返済は出来ないのか。
- (4) 社債で債務を縮減しても、企業としての「借金」は先延ばしするだけだ。

【回答】

平成20年度については1,400億円発行している。平成20年度期末の残高は8,000億円という状況だ。社債を発行しなければ債務の返済は出来ないのかとの質問があったが、フリー・キャッシュ・フローとして経営者が自由に使える資金が1,670億円ある。一方、長期債務の返済による支出は3,000億円台の返済をしているので、単純に言ってフリー・キャッシュ・フローだけを元手に長期債務の返済は出来ないことになる。その分、投資を抑えるとかも考えられる。営業活動によるキャッシュ・フローのバランスの問題もある。長期的な視点に立って必要な所に必要な資金を配分する考え方であり、一概には言えない。

6. 設備投資について

安全に関して、現在の設備投資で十分なのか。速度計の誤標示の問題もあり車両や地上設備、そして線路保守、巡回など要員面でも不足している。例え、社員がミスをして、それをバックアップする対策が必要だ。

【回答】

安全投資については、3月に明らかにしているが、今年度、単体で2,800億円計画している内1,530億円55%の設備投資額を予定している。20年度についても6割近くを設備投資した。安全の設備投資にはウエイトを置いている。

7. 「リニア」建設に関して

2025年の開業に関して様々な意見や見解が出ている。現在、余りにも不透明な事柄が多く評価できないが、率直に言って「危険な賭け」であると認識している。単独で強引に進めるやり方には現段階、賛成できない。細部については、機会を見て質問するので誠実に応えること。

- (1) 現在においてなお、リニア中央新幹線計画を再考する考えはないのか。
- (2) 当期のリニアに関する投資額はいくらか。また、今日までの総投資はいくらか。
- (3) 開業に向けての資金見通しについて、開業前の健全経営の大前提は2007年度（平成19年度）計画並の営業収益であり、これが一定であること。と表明しているが、2007年度と今年度では営業収支に大きなズレがある。この見透しが17年間も継続する根拠は何か。
- (4) 事業の失敗は許されない。現経営陣は責任を取れるのか。

【回答】

現在の段階では変更はない。東海道新幹線のバイパスの必要性は変わるものではない。山梨の実験線の投資については、平成20年度を含めた投資額は有価証券報告書の中で明らかにしていく。平成19年度までの数値は、もともと1,965億円の特別負担をすると言っていたものについては、1,674億円支出している。実験線の延伸と設備更新については3,550億円予定しているが、47億円を支出している。いずれも平成20年3月までの数字である。

自己負担については、経済情勢を十分勘案しながら健全経営を維持しながらやってい

くことが前提なのは、今まで説明した通りだ。現在の経営状況をから計画を見直す状況にはないと考える。

責任については、当然、責任を持ってプロジェクトを推進していく。

8. 海外の事業計画はあるのか。米国に新幹線をつくる計画はあるのか。

【回答】

米国、カリフォルニアの新幹線計画については当社に話は来ていない。海外高速鉄道プロジェクトCMC事業室を立ち上げたが、具体的に先方から話が来て動いているわけではない。

9. 長期債務について

平成3年から17年が経過した平成20年度を見ると、債務残高が単体で5兆4,562億円から3兆1,776億円に約2兆3,000億円縮減したことはわかる。しかし、これから更に5兆1,000億円を自費で負担をして開業するということについて、これから益々業績が厳しくなる中で完済できないのではないのか。一方では老朽化の進む新幹線を抱えている。そのような計画が可能なのか疑問がある。現在の長期債務の返済の見通しはいつか。

【回答】

新幹線の買い取りで発生した長期債務の返済は、平成28年度中が支払期限になっているので、そこで支払える見通しになっている。そこから先は、借り換え、社債、長期借入金の返済の残高が残る。これも、鉄道事業の特性を考えれば、長期的な視点に立った上で債務の返済、社債の発行をしていくものであり、バランスを見ながら行っていく。

10. 人件費について

- (1) 利益は社員に還元すること。
- (2) 4月1日現在で社員、専任社員は何人か。
- (3) 社員数との関係で総人件費の増減はどうか。
- (4) 役員数、役員報酬はいくらか。

【回答】

社員数は約21,500人で専任社員を含む就業人数は16,595人だ。出向社員、出向の専任社員は含んでいない。人件費は1,742億円で前年度26億円の減だ。

以 上