

第1四半期決算・リニア中央新幹線に対する申し入れ経営協議会開催

運輸収入120億円減は効率化・低コスト化等を進め、
経常利益及び当期純利益は前回予想を据え置く

7月31日、本部は「平成21年度第1四半期決算概要」について、「リニア中央新幹線構想」について（申2号）の経営協議会を開催しました。会社は、議題とした「第1四半期決算概要」については、様々な要因があり会社の経営状況が厳しいことから臨時的に開催したとし、「リニア中央新幹線構想」についてはJ R 東海労の申2号についての回答をしました。しかし、極めて不誠実な総論としての回答でしかありませんでした。本部は、いくつかの点について会社と論議し、提示内容と回答について議論しました。

平成21年度第1四半期連結決算については以下の通り会社は説明しました。

- ・安全・安定輸送の確保を最優先に一層のサービスの充実を図ったが、景気低迷等による厳しい経営環境に加えて、5月半ばから新型インフルエンザの影響も受け、当社単体の運輸収入は減収。グループ会社の収益は日本車輛製造株式会社（以下「日本車輛」という。）の連結により増加したものの、営業収益全体では減収。
- ・営業費については、仕入れの減等に伴う費用の減少があったが、日本車輛連結による費用増のため全体では増加。営業外損益は、支払い利息の減少により改善。
- ・上記の結果、減収・減益（営業利益、経常利益、四半期純利益）の決算。
- ・通期の業務予想については、第1四半期の実績を踏まえ、当社単体の運輸収入を下方修正するが、引き続き業務全般にわたり効率化・低コスト化等を進めることで、営業利益、経常利益及び当期純利益は前回予想を据え置く。

連結損益

営業収益（3,463億円 前年同比△335億円、8.8%）
営業費（2,655億円 前年同期比+106億円、4.2%増）
営業利益（807億円 前年同期比△441億円、35.4%減）
営業外損益（△288億円 前年同期比17億円改善）
経常利益（519億円 前年同期比△424億円、45.0%減）
特別損益（△3億円 前年同期比+8億円）
四半期純利益（308億円 前年同期比△247億円、44.5%減）

組合：120億円の減は具体的にどの様な数字か。

会社：前回予想の運輸収入が120億円減となったので、営業収益も減となったものである。

組合：通期では更に新型インフルエンザの流行が予想される。通期で取り戻すとしてい

るが、更に減収が予想されないか。

会社：将来のことなので予想できない。

組合：各職場では、年休が取得できないことや依然として休日出勤が続いている。「効率化・低コスト化等を進める」としているが、組合としてはこれ以上の要員削減は認められない。要員増を求める。

会社：要員管理については、業務量を見て適宜・適切に行っていく。経費削減のための要員減は考えていない。また、乗務員の休日出勤が発生しているが、引き続き乗務員養成を続けていく。

組合：現場では、新幹線・在来線ともミス・事故が続発している。その中で、管理者が、絡んでいる事故も報告されている。安全面における設備投資などを削減してはならない、具体的に説明すること。

会社：業務全般に亘って低コスト化をしていく。安全に直接関係のない業務について行っていく。

組合：具体的に効率化・経費節減について示せ。

会社：業務全般に亘って今後検討をしていく。

組合：決定した内容について組合に説明すること。

組合：経営が切迫する中、役員報酬は潤沢な報酬を受けている。役員の数、役員報酬を明らかにすること。

会社：人数については改めて幹事間で報告する。役員報酬額についてはこの場で開示する性格のものではない。

組合：新幹線の大規模改修引当金の積立金は平成14年から平成29年までに5,000億円を積み立てることとなっているが、順調に積み立てられているのか。

会社：平成21年末には2,166億円を積み立てることとなる。

「リニア中央新幹線」申し入れ・極めて不誠実な回答に終始！ リニア中央新幹線具体的内容が明らかにされず！

〈会社回答〉

超電動リニアによる、東海道新幹線バイパスについては、これまで経営協議会を通じてその目的や意義をはじめ、バイパスを推進しても、安全・安定輸送の確保と輸送力強化に必要な投資を行いつつ、安定配当を継続する健全経営を維持できることなどを説明している。また、東海道新幹線のバイパス推進の考え方、地形・地質調査の概要、東京都・名古屋市付近の工事等をはじめとして、公表される資料やデーター等について、全て適時・適切に公表している。

組合：総論の回答である。申2号についての項目ごとに回答がされていない。具体的に回答をするべきだ。リニアの問題は会社の将来の問題である。マスコミ等、各方面から労働組合にも質問が殺到してきている。正しい情報を伝えるために、具体的に説明をされたい。2016年までに残された技術的な課題は何か。

会社：国土交通省の調査項目については、早急にまとめていく。

組合：東海道新幹線の長期債務について、縮減額が毎年減ってきている。現在、約3兆2,000億円の債務が残っており、新幹線の大規模改修引当金も必要になる。その上に、5兆円以上の資金を投入して、経営は成り立つのか。その中で長期債務の返済は可能か。

会社：計画に基づいて返済をしていく。社債等を活用しながら返済に努める。

組合：会社の試算によれば各ルートの運営費、設備更新費、輸送需要量などが、発表された。そのうち会社が目指す南アルプスルートの輸送需要量は、167億人キロといわれている。昨年の東海道新幹線（東京～新大阪間）の輸送量は460億人キロである。では、このうち東京～名古屋間の輸送量は何億人キロか。また、現在の東京～大阪間、東京～名古屋間の航空機利用者はどのくらいか。その内どれだけリニアにシフトするのか明らかにされたい。

組合：南アルプスルートには2つの大きな断層があり、現在も年間4mmの地下が隆起している。このようなところで、超大トンネルの建設は可能か。あるいは防府の土砂崩壊に見られるように自然災害に対する対策は大丈夫か。

会社：・・・・。

組合：全く回答になっていない。引き続き協議すること。

以上、申2号に対する会社回答は極めて不誠実なものでした。本部は、解明されていない内容について改めて申し入れをしていくこととしました。最後に、鈴木委員長よりJR西日本の山崎社長が起訴された。あってはならないことである。職場では不満の声が渦巻いている。JR東海にあってこのような事故が発生すれば、リニアどころの話ではすまなくなる。安全・安定輸送を確保するためにも社員、職場の声を聞き、受け止めるよう要望する」と発言し、経営協議会を終了しました。

以 上