

## 平成21年度連結決算の経営懇談会開催！

### 21年度決算・リニア中央新幹線構想について議論

本部は4月30日、「平成21年度期末連結決算」及び、リニア中央新幹線構想に関する「交通政策審議会での説明する試算結果等について」の説明を受けました。これを受け、鈴木委員長がJR東海労の21年度決算について、また、リニア中央新幹線構想に対する考えを明らかにし、淵上副委員長から12項目にわたり問題点を指摘し、会社の見解等を求めました。

#### 平成21年度連結決算

営業収入は、景気低迷等に加えて新型インフルエンザや高速道路料金値下げ政策の影響も受け減収、連結営業収益全体でも減収

営業収益 1兆4866億円（前期比 △836億円、5.3%減）

#### ※【単体決算】

運輸収入 1兆0728億円（前期比8.3%減 △967億円）

経常利益 1652億円（前期比 △528億円、24.2%減）

当期純利益 917億円（前期比 △342億円、27.2%減）

#### 【鈴木委員長発言要旨】

21年度の決算が報告された。全体の状況が数字で明らかになっている。しかも、それぞれの数字が対前年比で比較されているが、20年度も落ち込んでいる訳だから事態は深刻だと言わなければならない。

原因は発表されているように、景気の低迷、新型インフルエンザの流行、高速道路料金の割引などと言われているがはたしてそれだけなのか。さらに経営側の責任で分析を深めるべきである。

一方では、減収減益にもかかわらず、株主配当、役員報酬は依然として高水準を保っている。収益がある以上社員にも還元すべきであることを強く主張する。山田新社長の記者会見の「リニア」関係のやりとりの内容を見ると経済・経営の実態を踏まえ、安全・環境などの諸課題を解決して新事業を取

り組むべきであり、拙速にやるべきではないと考える。

## 1. 2009年度（平成22年度）決算報告について

（1）新幹線の輸送量、運輸収入が減り続けているが、今後の業績の見通しについて見解を示すこと。

### 【回答】

昨年は、5～6月の新型インフルエンザの影響で21年度の輸送量、運輸収入は120億円落ち込んだ。22年度は、前年度の新型インフルエンザや高速道路の値下げ、在来線の落ち込み、10月に予定されている航空機の羽田発着枠の拡大での落ち込みなどを見込んでいる。

（2）減収分を経費の節減、低コスト化で補おうとしているようだが、安全面での投資、サービスの低下につながるようなことはやるべきではないと考えるがどうか。

### 【回答】

安全・安定輸送を確保した上で、経費の節減、低コスト化は取り組んでいく。知恵を絞ってどれだけコストを下げるのか、小さなことの積み重ねとなる。

（3）長期債務をこの間返済して来ているがいまだ3兆円を越す金額であり、縮減額が少なくなっているが見解を示すこと。

### 【回答】

長期債務を縮減していく考えについては変わりはない。安全への投資はあるが、22年度も引き続き長期債務の縮減をしていく。

（4）債務の削減について、低金利の借り換えが有効な手段であることは、理解できるが、今のまま低金利が続くとは限らない。金利の上昇なども噂されているが、この対策はできているのか。

### 【回答】

21年度に社債を1,600億円発行している。今までに9,800億円の社債を発行している。20年もので金利が2.1%、10年もので1.4%前後の金利で資金を調達した。

（5）全幹法で、東海道新幹線の「大規模改修費」の積み立てが決まっているが、現実は何処まで進んでいるのか。

### 【回答】

新幹線の「大規模改修費」は、2,500億円積み立ててきた。年度平均 333億円と計画通り積み立てちょうど半分まで積み立ててきた。

## 2. 交通政策審議会で説明する試算結果等について

(1) 2007年12月、会社はリニア中央新幹線を全額自己負担で建設すると発表した時は、東京～名古屋間の2025年の開業としていたが、なぜ開業を2027年としたのか。またなぜ2027年となったのか。

### 【回答】

今回、交通政策審議会で説明するにあたり、経営状況が厳しく問われるので当初19年度見通しで計画していたものを最新のデータで試算しその結果として2027年とした。

(2) そもそも、リニア中央新幹線の必要性として東海道新幹線の輸送力の限界を上げていたが、今年度の新幹線の輸送見込みは426億人キロであり2006年度実績438億人キロよりも少ない数字である。今後においてリニア中央新幹線は必要性なのか。

### 【回答】

リニアによる東海道新幹線バイパスの必要性として新幹線の輸送力の限界としていたが、景気の悪化などで輸送は落ちているが今後延びて行くと考えている。また地震対策や新幹線の老朽化対策などにおいて必要である。

(3) 今回、2027年の開業に向けた建設費の収入見込みを「平成18年度実績から22年度業績予想までの5年平均並の水準で一定」としているが、当初は「2007年計画並みの営業収益で一定」としていたがなぜ変更したのか、またなぜ平成18年～22年度業績としたのか。

### 【回答】

平成18年度実績から22年度業績予想までの5年としたのは、20年の秋を境に景気が低迷したその前後5年間の平均値とし、単体の収入で1兆1960億円を見込んでいる。

(4) リニア中央新幹線の建設費を「東京～名古屋間で5.1兆円、名古屋～大阪間で3.44兆円、計8.44兆円」としているが、建設費の根拠はなにか。

### 【回答】

営業収益で試算した結果、長期債務残高はピーク時においても過去の経験値の範囲を超えず、迅速に現在の水準まで縮減できる見通しであることを条件に長期試算を行った結果である。

(5) リニア中央新幹線による収入見込みを、「開業前と比較して当初は5%増、10年後は10%増、大阪までの全線開通で15%増」としているがその根拠はなにか。

**【回答】**

東京～名古屋間の開業後は、大幅な時間短縮効果によって航空旅客の転移や新規需要があると考えている。

(6) 2027年のリニア中央新幹線開業時の「長期債務残高は5兆円以内」としているがその根拠はなにか。

**【回答】**

営業収益で試算した結果、過去の経験値において5兆円以内で推移すると考えている

(7) 葛西会長は今年の1月、リニア中央新幹線で山梨～神奈川間の「部分開業は初めからの既定方針」と述べている。また今回の2027年開業において水野企画推進部長が山梨県庁で「東京～名古屋間をできるだけ早く営業開始することが一番望ましい」との見解を述べているが、今でも部分開業の考えなのか。

**【回答】** 東京～名古屋間での部分開業は考えていない。

**【若干のやりとり】**

組合：低コスト化とは具体的にどの様なことを考えているのか。

会社：エックスプレス予約の案内状を、企業にまとめて送付することや、封筒をハガキ単位する。システムにおいては、運用と開発を持っている。開発用は、適切な保守経路を結ぶ等をする。細かなことの積み重ねとなる。低コスト化で40億円である。

組合：長期債務の縮減幅が平成17年～20年は少なくなっている。早めに返済できないのか。

会社：設備投資もある。N700系の導入をしていく。長期債務の縮減はしていく。

組合：23年度中に定期「のぞみ」をN700系に取り替えるのか。

会社：80編成を導入し定期の「のぞみ」をN700系にする。

組合：営業収益が減となる中で、長期債務は今後も返済は可能か。

会社：平成21年度も、比較キャッシュ・フロー計算書【連結】では社債・長期借入金により2,883億円と資金調達して返済をしている。長期債務の返済による支出は△3,699億円である。

組合：新幹線の大規模改修費用は、5,000億円まで積み立てればよいのか。

会社：その通りである。

組合：残りはどの様にして調達していくのか。

会社：自社で調達していく。

組合：会社は、リニア中央新幹線の開業後の収入見込みとして、5、10、15%

と増えていくとしているが、対航空機といっても名古屋までの定期便はないのであり、その需要見込みの根拠は何か。

会社：料金体系の見直しや関西や山陽区間において大幅な時間短縮ができることで新幹線や航空機からの転移で需要は拡大すると考えている。

組合：リニアと新幹線との一元経営をすることでしているものであり、新幹線からの需要が増えるだけでは収入は拡大にはならない。

会社：航空機や新たな需要によって収入増となると考えている。

組合：リニアについてはまだ議論が不十分であると考えている。今後も必要に応じて申し入れをするので誠実に協議すべきである。

以 上