

業 務 速 報

平成25年度経営懇談会開催

大幅な増収・増益！株主にはまたしても増配当！

過去最高の利益を社員に還元せよ！

本部は5月1日、平成25年度経営懇談会を開催し、会社から平成24年度の決算及び平成25年度の業績予想等について説明を受けました。会社は「当社の運輸収入は、東日本大震災の影響を受けた前期との比較であることに加え、観光をはじめご利用が順調に推移したことから大幅な増収となり、連結営業収益全体でも増収となった。この結果、増収・増益の決算となり、営業収益、経常利益、当期純利益はいずれも過去を上回る実績となった。」と説明。さらに「配当については、当期末は本年1月に公表した配当予想に対して5円増の1株当た55円とし、次期の中間・期末（予想）とも、1株当たり55円とする。」と説明しました。

本部は淵上委員長から、株主配当が連続して増配当されるが社員に利益配分がされていないため夏季手当とは別に手当を支給することや、利益剰余金について、新幹線の大規模改修工事について、リニア中央新幹線建設について等を質問し議論しました。

以下、決算の概要、淵上委員長の質問に対する会社回答と議論の内容です。

【連結損益の概要】

営業収益	: 1兆5, 853億円	前期比	+ 769億円	5. 1%増
運輸収入（単体）	: 1兆1, 691億円	前期比	+ 609億円	5. 5%増
営業費	: 1兆1, 591億円	前期比	+ 233億円	2. 1%増
営業利益	: 4, 261億円	前期比	+ 536億円	14. 4%増
営業外損益	: △980億円	前期比	106億円改善	
経常利益	: 3, 280億円	前期比	+ 642億円	24. 4%増
当期純利益	: 1, 999億円	前期比	+ 671億円	50. 6%増

【長期債務の概要】

当期末残高は、前期末から2, 267億円減の2兆6, 399億円。

【次期の業績予想】

営業収益	： 1兆5,980億円	前期比	+126億円	0.8%増
運輸収入（単体）	： 1兆1,721億円	前期比	+30億円	0.3%増
営業利益	： 4,270億円	前期比	+8億円	0.2%増
経常利益	： 3,470億円	前期比	+189億円	5.8%増
当期純利益	： 2,220億円	前期比	+220億円	11.0%増
長期債務縮減見込額	1,450億円（単体1,400億円）			

【平成24年度の中間配当金及び期末配当予想（当社）】

当期の期末配当については、本年1月に公表した配当予想1株当たり50円を5円増額し、55円とする。

次期の配当予想については、中間・期末ともに1株当たり55円とする。

淵上委員長の質問と会社回答

平成24年度決算において連結の対前年比で、営業収益が5.1%増、営業利益が14.4%増、経常利益が24.4%増、純利益が50.6%増。単体でも営業収益が5.1%増、営業利益が15.5%増、経常利益が26.1%増、純利益が55.4%増と大幅な増収・増益の決算となっている。会社は東日本大震災の時期との比較であるとしているが、営業収益は連結では過去最高であり、単体では2008年3月期に次ぐ過去2番目の収益である。連結・単体共に経常利益、純利益は過去最高の利益を上げている。こうした極めて好調な決算状況に踏まえて質問する。

1. 今回の大幅な増収増益となった根拠として、会社は「観光をはじめご利用が順調に推移したことから」とし「経営成績に関する分析」で、N700系車両の導入やEX-ICカードの利用拡大などを上げているが、会社として増収・増益となった根拠について、他に考えていることがあれば明らかにすること。また今回の経常利益、純利益が過去最高となった決算状況に対する見解を明らかにすること。

【回答】

今年度の新幹線の収入が増となった。東日本大震災の影響による平成23年度の決算との比較で増収増益となった。また、観光をはじめとするご利用が好調であったと考えている。震災の影響は200億円、利用客の増を合わせて600億円の増益と考えている。

2. 次期の業績予想（連結）において、営業収益0.8%、営業利益が0.2%の微

増に対し、経常利益が5.8%増、純利益11%増としている根拠について明らかにすること。

【回答】

平成24年度決算が良かったためその数字を確保したい。今年度も、東京ディズニーランド30周年、伊勢神宮式年遷宮などを中心に旅行の取り組みをしていく。

3. 会社は株主配当金を一株当たり 5 円増の55円とするとしているが、平成23年度末の配当で500円増の5,000円としているので、2年度連続での増額配当となる。株主配当金を連続して増額する理由について明らかにすること。

【回答】

J R東海は、永続的に鉄道事業を運営していく社会的使命を持っている。品川駅や新大阪駅の拡張工事等は長い時間と資金が必要とされた。その様な企業であるため株主に対しては安定配当をしていく。当期については輸送量が多かったため5円の増配当行う。

4. 株主配当金の増額の一方で、社員に対してはベースアップ行わず、夏季手当は2.95ヶ月と昨年の年末手当と同月数の支給でしかない。この状況において社員に対する利益の配分は全く行われていない。まさに今回の増収・増益をつくり出したのは社員の日々の努力の結果である。従って夏季手当とは別に新たな手当の支給を行うべきであると考え。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

増収・増益をつくり出したのは社員の日々の努力の結果である。今年度は、ベアを実施していないが、夏季手当は前年度と比べ0.05ヶ月増とした。社員の努力に報いるため夏季手当を増とした。新たな手当は考えていない。

5. 今回の決算で利益剰余金の合計として、1兆3,593億円を計上し昨年度よりも約660億円も増額となっている。利益剰余金を活用して社員及び専任社員の賃金、労働条件の改善や契約社員の正社員化などを行うべきであると考えが会社の見解を明らかにすること。また利益剰余金の目的及び活用方法を明らかにすること。

【回答】

利益剰余金は会計的なものであり、利益を全て現金で積み立てるものではない。設備投資や債務の返済にも使っている。「比較キャッシュ・フロー計算書（連結）」の期末残高には、「現金及び現金同等物」として751億円があるが、これは設備投資や債務の返済、あつてはならないが震災等に対応するため貯めておかねばならないものである。剰余金は純資産・資産に化けている。他に使えるものはない。株主資産は、設備に化けているものである。

6. 東海道新幹線の大規模改修工事について「構造物の健全性を維持更新するために早期に新工法で着手することが適切である」として、計画を変更し今年度4月から2023年3月までの10年で行うとしている。工事費用を7,308億円を見込み、大規模改修引当金3,500億円を10年間均等に取り崩していくとしている。これによる経営状況に対する影響について明らかにすること。

また大規模改修工事の費用として7,308億円が見込まれているが、引当金としては3,500億円しかなく、不足分の約3,800億円の調達はどのように行うのか明らかにすること。

【回答】

今期から大規模改修引当金を333億円を積立なくても良くなったこと。大規模改修引当金から毎年350億円取り崩していくため、資金は683億円となる。設備投資の220億円のうち、180億円を大規模改修に使用するため約500億円を引き当てることになる。大規模改修工事は現物を見ながら工事をしていく。7,308億円という金額は、工事のコストダウンも行い、その先どうしていくのか決めて進めていくため現時点の見込み額である。そのためトータル金額は工事が終了してみないとわからない。

7. 会社は来年度から、リニア中央新幹線の建設を行う予定であるとしているが、これまで会社が建設の理由としてきた新幹線の輸送力の限界や、新幹線の老朽化に対するバイパス等はすでに理由とならない。建設費9兆円を超す莫大な投資は、J R東海の経営危機を招くことになるので直ちに中止すべきである。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

「中長期的な会社の経営戦略」にも示されているように、超電導リニアによる中央新幹線については、当社の使命であり経営の生命線である。首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため計画している。現在この役割を担う東海道新幹線は開業後48年が経過しており、鉄道路線の建設・実現に長い期間を要することを踏まえれば、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければならない時期にきている。また、東日本大震災を踏まえ、大動脈輸送の二重系化により災害リスクに備える重要性がさらに高まっている。このため、その役割を代替する中央新幹線について、自己負担を前提として、当社が開発してきた超電導リニアにより可及的速やかに実現し、東海道新幹線と一元的に経営していくこととする。この考えは、何も変わっていない。

増収増益の成果を特別手当で社員に還元を！

組合：増収増益の具体的な要因は何か。旅行客が増えているようであるが、ビ

ビジネスの乗客は変わっていないか。

会社：区別していないので分からない。平日も休日も増となったが、平日に旅行しているお客様もいるため、ビジネスが増えたのかは分からない。

組合：企画切符の増はあったのか。

会社：データはあるが、今資料がないのでわからない。

組合：株主には5円増の配当するが、努力した社員に報いるべきである。夏季手当とは別に新たな手当を支給すること。

会社：その様な考えはない。

組合：数字として増収増益である。好調な業績に対する手当を支給すべきである。

リニア中央新幹線は建設する必要なし！

組合：会社は、輸送力の増強、バイパス、スピードアップの3つを中央リニア新幹線建設の理由としてきた。しかし、輸送力の増強、バイパスの建設理由はなくなった。

会社：その様なことはない。会社の主張はこれまで通りである。

組合：国土交通省の審議会では、輸送力の増強は建設理由に上げられていなかった。建設理由にはならないのではないか。

会社：資料に示した通り、考え方に変わりはない。

組合：リニア中央新幹線に9兆円も投資してまで建設する必要はない。

以 上