

業務速報

NO. 914

2014. 5. 1

JR東海労働組合

発行 淵上 利和

編集 本橋 浩司

平成26年度経営懇談会開催

平成25年度も大幅な増収・増益！株主にはまたしても増配当！

すべてはリニア建設のため？株主のため？

社員に利益配分せよ！

本部は4月28日、平成26年度経営懇談会を開催し、会社から平成25年度の決算及び平成26年度の業績予想等について説明がありました。

会社は「当社の運輸収入は、ビジネス、観光ともに引き続きご利用が順調に推移したことから大幅な増収。さらにグループ会社も増収となったことから、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、営業利益、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60円とし、次期の中間・期末（予想）とも、1株当たり60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利益配分を行うこと、東海道新幹線開業50周年を記念した社員への施策の実施、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・着工について等を質問し議論しました。

以下、決算概要、淵上委員長の質問と回答、および主な議論の内容です。

【連結損益の概要】

営業収益	: 1兆6, 525億円	前期比	+ 672億円	4. 2%増
運輸収入（単体）	: 1兆2, 148億円	前期比	+ 457億円	3. 9%増
営業費	: 1兆1, 579億円	前期比	△12億円	0. 1%減
営業利益	: 4, 946億円	前期比	+ 684億円	16. 1%増
営業外損益	: △903億円	前期比	76億円改善	
経常利益	: 4, 042億円	前期比	+ 761億円	23. 2%増
当期純利益	: 2, 556億円	前期比	+ 557億円	27. 9%増

【長期債務の概要】

当期末残高は、前期末から2, 691億円減の2兆3, 708億円。

【次期の業績予想】

営業収益	： 1兆6,360億円	前期比	△165億円	1.0%減
運輸収入（単体）	： 1兆2,148億円	（平成25年度実績と同額）		
営業利益	： 4,590億円	前期比	△356億円	7.2%減
経常利益	： 3,880億円	前期比	△162億円	4.0%減
当期純利益	： 2,650億円	前期比	+93億円	3.6%増
長期債務縮減見込額	1,240億円（単体1,200億円）			

【配当（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55円を5円増額し、60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60円とする。

<淵上委員長の質問と回答>

1. 平成25年度決算において、連結の営業収益が4.2%、営業利益が16.1%、経常利益が23.2%、純利益が27.9%と大幅な増収増益の決算であり、連結、単体いずれも過去最高の実績となっている。こういった極めて好調の決算状況となったのは、休日出勤や年休取得が出来ない中で、全ての社員が日々安全・安定輸送に向けて努力してきた結果である。夏季手当2.95ヶ月分とは別に高収益に対する利益配分を行うべきであると考えている。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

社員の努力があったことを踏まえて夏季手当については回答した。これに加えて手当てを支給する考えはない。

2. 今年東海道新幹線は開業50周年を迎える。会社は記念イベント等の開催を検討されているが、安全、定時運行のために努力してきた社員に対して応える施策を実施すべきであると考えている。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

現時点で社員に向けて具体的に提示できるものはない。

3. 会社は昨年、2年連続で株主配当金を一株あたり5円増の55円とし、今年度においてもさらに5円増の60円としている。この増額は高収益に対する配当であると考えているが、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】

当社の基本的方針は、長期にわたる安定的な経営基盤の確保と強化を大前提とし、長期債務の縮減をしながら財務体質の強化を図ることを経営の柱としている。配当についても安定配当の継続を柱としている。こうした方針に基づき当期末の配当を考えたときに、経済状況の好転、ご利用が順調であったことを踏まえて、本年1月に公表した配当予想1株当たり55円を5円増額し60円としたものである。安定配当を継続する考えから、次期についても60円の配当とする予定である。

4. 会社は大規模改修工事について、平成25年4月から10年間の予定で、7,308億円の工事費用を見込み、大規模改修引当3,500億円を10年間均等に取り崩していくとして昨年度から行っている。昨年度における大規模改修工事の費用と今年度における費用計画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7,308億円を見込んでいるが、この金額に変更はあるのか。また不足分の調達はどう样に行うのか明らかにすること。

【回答】

大規模改修工事の費用については、平成25年度実績で70億円であった。工事費全体としては設備投資を含めて90億円であった。平成26年度の業績予想では250億円を見込んでいる。平成26年度は工事費全体では350億円の計画に変わりはない。計画より少ないのではないかと思われるかもしれないが、これは現場でのコストダウンの結果である。また、足場の設計に時間がかかり、工事の進捗が遅れたことも影響している。現在は順調に進んでいるので計画通りに進める考えである。

大規模改修工事全体の話として、当面は3年間で930億円で計画し変状抑止などを行い、設備の状況を見ながら次の対策を考えていく。長い工事になるので、その都度新しい技術などでコストダウンに務めていく。不足分はどうするのかという質問があったが、まだ言える段階ではない。今は変状抑止を行っている段階なので、これを着実にやっていく。

5. リニア中央新幹線の建設に向けて準備が具体的に進められ、柘植社長は環境影響評価書を国土交通省に提出して、工事着工を今年度秋との考えを示している。具体的に工事が着工となった際において、労働組合に対し建設費や工事計画など具体的な内容などについて、当然説明されると考えるが見解を明らかにすること。

【回答】

中央新幹線計画については、必要なタイミングでこれまで通り経営協議会等で説明している。今後についても協約に則り適切に行っていく。

6. 4月25日の新聞報道によると、自民党の特別委員会が名古屋～大阪間の工

事費を国が負担して建設し、ＪＲ東海に譲渡するとの案を決議したと報道された。今後政府においてどのような対応が取られるか分からないが、リニア中央新幹線建設によってＪＲ東海の財政的破綻を招くことは絶対に許されない。柘植社長は「５兆円を超える債務は持たない」との考えを示しているが会社としての見解を明らかにすること。

【回答】

自民党の特別委員会に当社は出席していないので、特別委員会に対するコメントは控える。会社としても健全経営、安定配当は大前提と考えている。健全経営を行いながら、大阪まで早く開業したいという気持ちはある。なぜ今の計画が名古屋まで、大阪までという２段階になっているのかというと、健全経営と安定配当の前提を崩さない中で考えた結果だからである。政府で健全経営と安定配当を担保できる案があるのならば、当社としても検討することはあると考えている。

7. 会社は、リニア中央新幹線建設に向けて４月23日に環境影響評価書を発表した。環境影響評価準備書に対しては、環境破壊への対策や残土の問題について、沿線７都県の知事から厳しい意見が出されている。地域住民の協力が無ければ建設を進めることは出来ない。早期着工のために強引、傲慢に進めることはあってはならない。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

中央新幹線については環境の保全を十分配慮しながら計画を進めている。責任ある建設主体として環境影響の回避や低減を図っていくことをスタンスとしている。知事意見に対しても、これまでの整備新幹線の事例よりも分かりやすい評価書とすべく、知事意見を踏まえてデータや図表などの具体例を示して作成している。

8. 会社はリニア中央新幹線の建設に向けて準備を進めているが、しかし今リニア中央新幹線を建設する理由は一切ない。会社の言う東京～大阪間の経済の大動脈を担う気概だけでは建設の理由とはならない。リニア中央新幹線の建設によって貴重な自然は破壊され、環境対策の具体策は不明確であるばかりか、建設費9兆円を超す莫大な投資は東海会社の経営危機を招くことになる。直ちに計画を中止すべきであると考えた見解を明らかにすること。

【回答】

中央新幹線計画についてはこれまで説明した通りである。その様な考えはない。

<主な議論>

組合：会社は株主への安定配当としての考えが述べられたが、好調な決算を受けて社員への利益配分を行うべきである。

会社：現時点で提示できるものはない。

組合：リニア中央新幹線建設について、会社は協約に則り適切に説明するというが、秋にも着工するという時期に説明を行わないのか。

会社：会社としては組合から要望があることは認識しているが、適切に説明を行っていく考えである。

組合：経営上の問題として「５兆円以上の債務は持たない」とする考えは、これを超えなければリニア中央新幹線建設は進められるということか。

会社：５兆円というのはこれまでの経験則に基づいたものである。これを超えなければ健全経営、安定配当を行っていけるというものである。また、５兆円というのは有利子負債の場合に健全経営、安定配当を行っていける上限であると考えている。その中で無利子でという話があるならば会社として検討しないことはない。

組合：組合が心配するのは政治上の問題で数字のごまかしが出るのではないか。それによって健全経営が損なわれるのではないかということである。これからも労働組合としてチェックしていく。

また、リニア中央新幹線建設にあたって、会社は「環境の保全を十分配慮しながら計画を進めている」と言うが、新聞報道等を見れば決してそうっていない。ＪＲ東海は説明責任を果たしていないという、地域住民の皆さんの声も多くある。地域住民の方々に配慮し、知事意見を尊重すること。そしてこれらの意見に対して具体的に進めない限り、組合としてリニア中央新幹線建設着工を認めることはできない。

以 上