

2018年3月期第3四半期決算に関する電話一斉取材 主なQ & A

1 冒頭ご説明事項

- ・2018年3月期第3四半期決算について、[決算短信に付属する決算説明資料](#)に基づき説明を実施。
- ・加えて、エルダー社員における労働条件の変更について、以下の内容を説明。

(1) エルダー社員制度の変更概要

- エルダー社員制度とは、満60歳にて定年退職に達した社員に対して、再雇用を希望する者については、5年間再雇用する制度である。
- エルダー社員の持つノウハウ等をJR東日本本体の業務運営や人材育成、技術継承において更に活用していくことを目的に、2018年4月に、本体におけるエルダー社員の業務範囲を拡大するとともに、エルダー社員の労働条件を一部変更予定である。

(2) エルダー社員制度変更に伴う業績への影響

- 今回の労働条件変更に伴う2018年度分の所要額として、100億円程度を見込む。ただし、単体人件費については、労働条件変更に伴う所要額を含めても、退職者数と採用者数との人数差や若年化による単価差により、2018年度以降も当面は減少トレンドが続く。
- また、連結人件費全体の6割強を占める単体人件費の減少トレンドが続くことから、連結子会社における業容拡大等による増加要素を勘案しても、連結人件費が毎年約100億円ずつ押し上げられることはない。

2 主なQ & A

[エルダー社員制度の変更]

Q： 「定年間際の給与の5割程度を支給しているが、約6割に引き上げる」との報道内容は事実か。

A： 現状、エルダー社員の年収は公的年金等を含めて5割弱程度であるが、今回の見直しにより6割弱程度になる。

Q： エルダー社員制度の変更に伴い、毎年の所要額が100億円かかるイメージか。

A： エルダー社員制度の変更に伴い、2018年度分の所要額として100億円程度、2018年度からの10年間の平均所要額として約150億円を見込んでいる。

なお、単体人件費の総額としては、退職者数と採用者数との人数差や若年化による単価差により、2018年度も含め、当面は減少トレンドが続いていくと見ている。

Q : 2017 年度第 4 四半期（1-3 月）への影響は。

A : エルダー社員の労働条件変更に伴い、2017 年度に費用計上している翌夏支給分の精勤手当等が増加することにより、2017 年度第 4 四半期の単体人件費に影響する可能性がある。
なお、エルダー社員制度の詳細を現在調整している段階であり、現時点では具体的な影響額をお示しできる状況にはないが、第 4 四半期の単体人件費は当初の計画よりも増加する可能性がある。

Q : エルダー社員の労働条件変更のほかに人件費が増加する可能性のある施策はあるのか。

A : 今回の労働条件変更以外には、現時点で具体的に検討している施策はない。

[運輸収入]

Q : 新幹線定期外収入の 2017 年度第 3 四半期（10-12 月）が前年割れとなった理由は。

A : 2017 年度第 3 四半期の新幹線定期外収入は対前年△8 億円であった。主な特殊要素としては、大人の休日倶楽部パスの設定時期ずれによる対前年△15 億円、10 月の台風・週末雨天による対前年△5 億円、北海道新幹線反動減の△5 億円などが影響した。なお、北海道新幹線は下げ止まり傾向にあり、第 3 四半期は概ね計画通りであったと分析している。

その他の要因として、第 2 四半期までと同様に、東日本大震災からの復興需要が剥落してきたことや、前年において熊本地震の影響により当社エリアへの需要が底上げされていた反動減が出ているのではないかと見ているが、引き続き分析を深めていきたい。

Q : 在来線関東圏定期外収入の基礎が計画を上回った要因をどのように分析しているのか。

A : 2017 年度第 2 四半期までと同様に、普通列車グリーン車の利用の好調や、首都圏各地で開催されたイベント・各種ラリー施策に対するお客さまの利用が好調であったことが要因と見ているが、引き続き分析を深めていきたい。

Q : 2017 年度第 4 四半期（1-3 月）に運輸収入の下振れリスクがあるとのことだが、具体的な要素は何か。

A : 2016 年度第 4 四半期の運輸収入は前年比 100.8%であったが、2015 年度がうるう年であったことを考慮すると、実質的には前年比 101.5%程度の増加であり、非常に好調であった。したがって、2017 年度第 4 四半期は計画達成のハードルが高く、また大雪等の影響も見込まれることなどから、運輸収入の下振れリスクを見極める必要があると考えている。

以 上