

第1章 2019春季生活闘争を取り巻く現状

I 世界および日本経済の動向

1. 世界経済

国際通貨基金（IMF）は、1月21日に公表した最新の世界経済見通しにおいて、2019年の成長率予測を3.5%とし、前回見通し（2018年10月）から0.2ポイント引き下げた。

米国の保護主義的な政策に端を発した貿易摩擦の激化に加え、中国の景気減速が世界的に波及することにより産油国や欧州などの成長率も鈍化する見込みであり、「世界的に経済成長が急速に減速するリスクが増した」との認識を示し、警鐘を鳴らしている。

IMFの世界経済見通し

	2018年	19年	20年
世界全体	3.7%	3.5% [▼0.2]	3.6% [▼0.1]
米国	2.9	2.5 [—]	1.8 [—]
ユーロ圏	1.8	1.6 [▼0.3]	1.7 [—]
日本	0.9	1.1 [▲0.2]	0.5 [▲0.2]
中国	6.6	6.2 [—]	6.2 [—]

※実質成長率は対前年伸び率。[]内は昨年10月時点との比較で、▲は上方、▼は下方修正、—は据え置き

<概要>

- ▶ 米国は、前回の改定で見通しを引き下げており、今回は2019年、2020年ともに見通しを据え置き。米国経済の拡大は継続しているという認識は示したものの、財政刺激策の終了にとまって減速するとした。
- ▶ ユーロ圏の2019年の成長率は0.3ポイント引き下げ1.6%とし、2020年は据え置き。自動車生産の減少などによりけん引役であるドイツの成長率が鈍化したことが影響するとした。
- ▶ 日本は、2019年、2020年ともに0.2ポイント上方修正。消費税増税の影響が懸念されるものの、安倍政権が検討する需要喚起策により、一時的に緩和できると見込んだ。
- ▶ 中国は、2019年、2020年ともに前回見通しから据え置き。しかし、貿易摩擦が継続すれば成長の減速が予想よりも急速に起こる可能性があるとした。

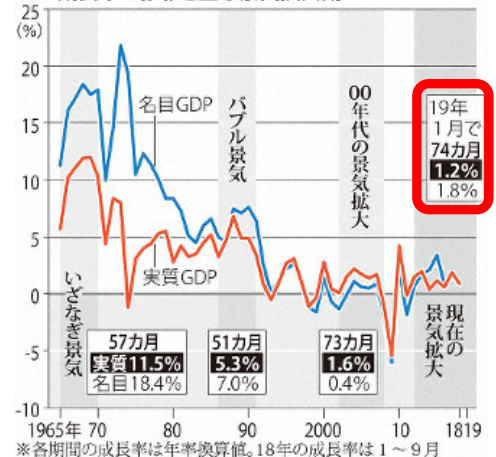
2. 日本経済

(1) 政府は1月29日に公表した1月の月例経済報告で、景気全体の基調判断を「緩やかに回復している」と据え置いた。

これで、第2次安倍内閣が発足した2012年12月から始まった景気拡大期間は74ヵ月（6年2ヵ月）となり、茂木経済再生相は「戦後最長になったとみられる」との認識を示した。

しかし、暮らしに実感は浸透しておらず、実際、実質成長率はいざなぎ景気よりも下回っている。また、今回の景気拡大の背景にあるのは、日本経済の

GDP成長率の推移と主な景気拡大期

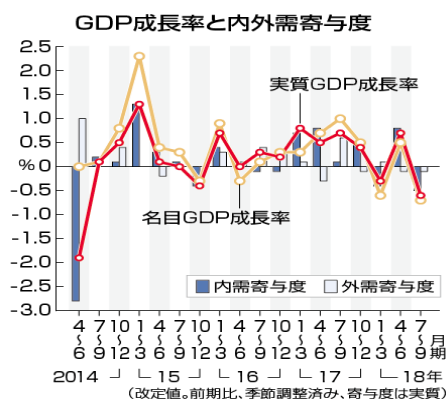


※各期間の成長率は年率換算値。18年の成長率は1～9月

輸出依存体質とも言われ、景気拡大局面での総需要の伸びに占める輸出の寄与率は5割程度である一方、国内総生産（GDP）の6割を占める個人消費の寄与率は約2割にとどまっており、「実感なき景気回復といわれるゆえん」との指摘もある。

先行きについては、中国経済の減速リスクが指摘されており、米中貿易摩擦が深刻化すれば「戦後最長景気」も終焉を迎えるのは避けられない状況。

- (2) 内閣府が12月10日に発表した2018年7～9月期の国内総生産（GDP、季節調整済み）改定値は、物価変動の影響を除いた実質で前期比0.6%減、同じペースの下落が1年続いた場合の年率換算で2.5%減となった。



自然災害が相次いだため個人消費や輸出が低迷したほか、最新の法人企業統計データを反映した結果、設備投資の落ち込み幅が拡大し、速報値から大幅に下方修正された。マイナス成長は2四半期ぶり。

下落幅は消費税が8%に引き上げられた2014年4～6月期以来、43ヵ月ぶりの大きさとなった。

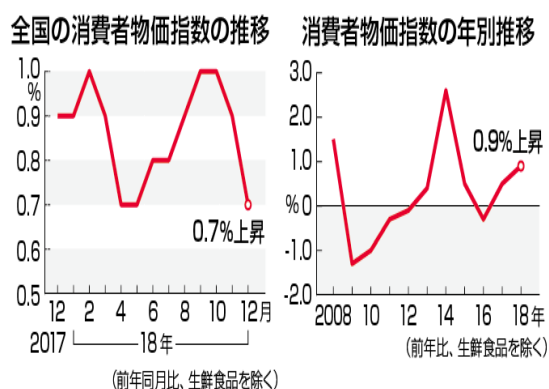
- (3) 大企業・製造業の12月の業況判断DIは、プラス19で前回調査（9月）から横ばい。また、3ヵ月先の業況判断DIは、プラス15と悪化する見通し。米中貿易摩擦に対する警戒感、海外需要の先行きに対する不透明感が強い。

一方、大企業・非製造業の12月の業況判断DIは、プラス24と前回調査を2ポイント上回った。改善は2期ぶり。国内消費は堅調に推移しており、景況感が改善した。また、3ヵ月先の業況判断DIは、プラス20と悪化する見通し。人手不足や人件費の上昇などが重荷となっている。

大企業の業況判断DIの推移
※2019年のデータは予想



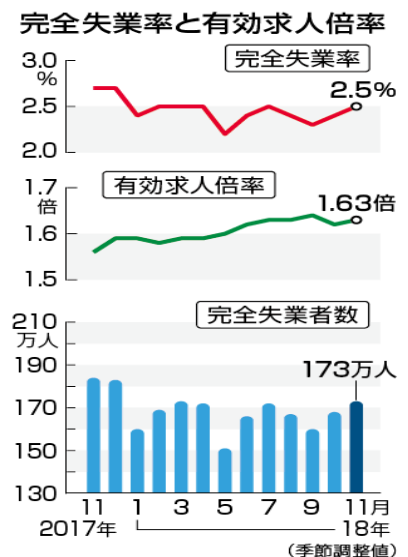
- (4) 総務省が1月18日に発表した2018年平均の全国消費者物価指数（15年＝100）は、価格変動の大きい生鮮食品を除く総合指数が101.0となり、前年比0.9%上昇した。プラスは2年連続。原油高の影響で電気代やガソリンなどエネルギーが上昇し、全体を押し上げた。2018年の上げ幅は、消費税増税の影響を除いた2014年の数値（1.1%プラス）以来、4年ぶりの高さとなった。



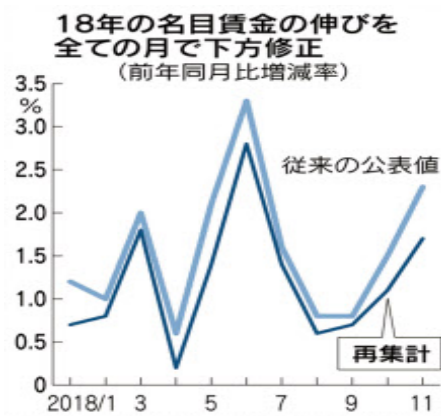
また、同時に発表された12月の消費者物価指数は前年同月比0.7%上昇の101.4で、24ヵ月連続のプラス。生鮮食品とエネルギーを除く総合指数は0.3%上昇した。

(5) 厚生労働省が12月28日に発表した11月の有効求人倍率(季節調整値)は、前月比0.01ポイント上昇の1.63倍と1974年1月の1.64倍以来の水準となり、引き続き高水準を維持。業種別では、建設が同7.1%増、運輸・郵便が同5.2%増、医療・福祉が同5.1%増、生活関連サービス・娯楽が同6.3%減、宿泊・飲食サービスが同3.8%減。また、正社員の有効求人倍率(季節調整値)は1.13倍、雇用の先行指標とされる新規求人倍率は2.40倍。

一方、総務省が同日発表した11月の完全失業率は前月比0.1ポイント上昇の2.5%、男女別では男性が2.7%、女性が2.3%となった。



(6) 厚生労働省は1月23日、毎月勤労統計の不正調査を受け、再集計した修正値を公表した。その中で、2018年の実質賃金における前年同月の伸び率が、9月を除く10ヵ月



で下方修正され、再集計後の修正値で実質賃金が前年同月比プラスだったのは、3月の0.5%、5月の0.6%、6月の2.0%、7月の0.3%、11月の0.8%のみだった。

修正された月のギャップは、0.2-0.7ポイント。11月にプラス圏に浮上したものの、ボーナス支給日の若干のずれで11月にカウントされたケースがあると予想され、12月以降にプラス基調が維持される可能性は小さい。

3. 政府・経済界の動向

安倍晋三首相は、12月26日に開催された経団連審議委員会で経済界に対し、「景気の回復基調をより確かなものとするような賃上げをお願いしたい」と具体的な数値目標こそ示さなかったものの、6年連続となる賃上げを要請した。

一方、経団連の中西宏明会長は12月3日の定例記者会見で、春季生活闘争について「働くということの意味合いが大きく変わってきた中で、働く人にとって働き甲斐のある処遇・環境をどう整備するかということについて、闘争としての『春闘』ではなく、『春季労使交渉』として労使間でしっかり議論していくことが重要」と述べ、「政府が賃上げを経済成長戦略の一つの柱に位置づ

けていることは、経団連も共有している」と政府の考えに一定の理解を示したものの、「そもそも賃上げは政府に要請されて取り組むものではない。労使の話し合いを通じて、従

経労委報告の骨子

- 賃上げの手法は多様な選択肢の中から検討する必要がある。賃上げと総合的な処遇改善は車の両輪として重要
- 収益が安定的に拡大している企業などではベアも選択肢
- 月例賃金の引き上げに強くこだわる連合方針は、多様な方法による賃上げや処遇改善を前向きに検討する流れと逆行すると危惧
- デジタル革新は、労働のさまざまな制約から働き手を解放する大きな可能性を秘めている
- 女性や高齢者の活躍推進に加え、外国人材の受け入れが必要

2019年春闘の主な論点

経団連	連合
自社の実情に応じて多様な選択肢から検討し、ベアも選択肢	ベア2%程度と定期昇給相当分を合わせて4%程度の賃上げを要求
賃上げは政府に要請されて行うものではなく、労使で議論する	賃上げ 月例賃金は安定安心の基礎で、賃上げにこだわる
賃上げと、柔軟な勤務体系など「総合的な処遇改善」は車の両輪	働き方改革 企業規模や業種で働き方改革に差が生まれないようにすべきだ
労働生産性の向上と収益改善に伴う賃上げの結果として、格差が縮小することが望ましい	中小企業 大企業に比べて賃上げが進んでおらず、格差が広がっている。月例賃金の改善で是正すべきだ

業員の処遇を改善していくというのが基本スタンス」として、官製春闘に否定的な考えを示した。また、1月22日に公表した2019年春季労使交渉の経営側の指針となる「経営労働政策特別委員会報告」では、賃上げの数値目標を含む政府からの要請を盛り込まず、官製春闘を脱する姿勢を鮮明にし、基本給のベースアップはあくまでも選択肢の1つと位置づけ、子育てとの両立やスキルアップ視点の充実など多様な方法で従業員への処遇改善に取り組む方針を掲げた。消費の拡大につなげる賃上げの意義を確認しつつも、経済のデジタル化に対応する観点から処遇を考える姿勢を打ち出している。

II JR各社の経営動向

JR各社については、大阪北部地震（2018年6月）、平成30年7月豪雨（2018年7月）、北海道胆振東部地震（2018年9月）、および台風の連続接近・上陸など相次ぐ自然災害によって、多くの路線で甚大な被害・影響が発生した。その結果、夏季のJR旅客6社合計の輸送人員（7/20～8/19、主要46区間の特急・急行輸送量）は7年ぶりに減少し、お盆期間（8/9～19）についても4年ぶりに前年を下回った。

第2四半期決算（連結）では、こうした各社・エリアでの自然災害による被害等の影響が色濃く顕れており、通期業績予想と合わせて、JR各社で大きく明暗が分かれた。

通期業績予想については、JR東海は上方修正したが、JR東日本、JR九州は据え置き、JR北海道、JR西日本、JR四国、JR貨物は下方修正し、特にJR四国では単体で、JR北海道、JR貨物では連結、単体ともに当期純損失を予想するなど、経営の厳しさが一段と増している。

なお、年末年始期間（12/28～1/6）の利用状況は、概ね天候に恵まれたことや長期休暇が可能な曜日配列であったことが寄与し、JR旅客6社の合計（主要46区間の特急・急行輸送量）で1,286万2,000人（前年同期比105.0%）が乗車し、9年連続で前年実績を上回った。

1. JR本州三社・JR九州（連結）

(1) JR東日本

第2四半期決算（連結）は、インバウンド増などで運輸収入が増加した運輸事業をはじめ、流通・サービス事業、不動産・ホテル事業のいずれも好調に推移し、7期連続の増収となり、売上高、経常利益、四半期純利益は過去最高となった。運輸事業は、台風など災害の影響で在来線が4億円の減収となったものの、インバウンド増などによって新幹線が44億円の増収、定期収入が16億円の増収となったことが寄与し、売上高1兆624億円（前年同期比+0.7%）、セグメント利益2,198億8,000万円（同▲1.0%）となった。流通・サービス事業は、東京駅を中心とする好調な店舗売り上げがけん引し、不動産・ホテル事業は「ペリエ千葉」全面開業やホテル2施設の前年度開

業に伴う増収効果が寄与し、その他事業も情報処理業やＩＣカード事業の売り上げが好調で、それぞれ増収・増益となった。営業費は、運輸事業における駅業務委託費や駅・車内の防犯警備費などが増えたことで、全体で同 1.9%増となった。

通期の業績予想（連結）は、売上高 2 兆 9,940 億円（前期比+1.5%）、営業利益 4,820 億円（同+0.1%）、経常利益（4,400 億円）と当期純利益（2,890 億円）はそれぞれ前期並みに据え置いた。

(2) JR東海

第 2 四半期決算（連結）は、「平成 30 年 7 月豪雨」の影響が一部あったものの、東海道新幹線のビジネス、観光利用が堅調に推移し、7 期連続の増収を達成するとともに、営業・経常の各利益は 4 期連続、四半期純利益は 7 期連続の増益で、いずれも過去最高となった。運輸業は東海道新幹線の好調な利用に支えられ、売上高 7,251 億 8,100 万円（前年同期比+2.2%）、セグメント利益 3,716 億 5,100 万円（同+5.0%）となり、運輸収入は東海道新幹線が 6,407 億円（同+2.5%）、在来線が 7 月豪雨の影響で 525 億円（同▲1.7%）、合計 6,932 億円（同+2.2%）となった。流通業は、一昨年 4 月に「JR ゲートタワー」内に開業した「タカシマヤ ゲートタワーモール」の賃料収入や、「ジェイアール名古屋タカシマヤ」等の売り上げ好調により、また不動産業は「JR ゲートタワー」の全面開業による賃料収入増加、営業費用減少により、ともに増収・増益となった。一方、ホテルや旅行、鉄道車両等の製造業等を含むその他の事業は、日本車輛製造の国内向け車両の売り上げ減少が響き、減収・減益となった。営業費は、減価償却費の減少により 5,271 億円（同▲0.1%）、営業外損失は中央新幹線建設の長期借入金による支払利息が増えたことなどで 391 億円（同 5 億円悪化）となった。長期債務の第 2 四半期期末残高は、中央新幹線建設長期借入金 3 兆円の借り入れなどによって 4 兆 8,823 億円となった。

通期の業績予想（連結）は、前回予想から上方修正し、売上高は 1 兆 8,550 億円（修正前比+0.6%、前期比+1.8%）、営業利益 6,730 億円（同+1.5%、同+1.7%）、経常利益 5,940 億円（同+1.7%、同+1.8%）、当期純利益 4,110 億円（同+1.7%、同+3.9%）としている。

(3) JR西日本

第 2 四半期決算（連結）は、昨年 6 月の大阪北部地震や「平成 30 年 7 月豪雨」、9 月の台風など自然災害が響き運輸収入は減少したものの、それ以外の各セグメントが堅調に推移し、2 期連続の増収、売上高、営業利益、経常利益は過去最高となった。一方、四半期純利益は、7 月豪雨の復旧費用として 215 億円を特別損失に計上したことで 2 期ぶりの減益となった。運輸業は売上高が 4,713 億円（前年同期比▲0.3%）となったが、復旧工事を優先し、計画していた工事の一部について工程調整を行ったことで営業費用が減少し、セグメント利益は 878 億円（同+5.1%）となった。単体の運輸収入は 4,317 億円（同▲0.4%）で、災害による影響額は約 100 億円と算出している。流通業は、セブン-イレブン・ジャパンとの業務提携店舗をはじめとする物販・飲食部門が堅調に推移し増収になったものの、宿泊特化型ホテル「ヴィアイン」の開業経

費が増えたことから、セグメント利益は減益となった。また不動産業も、商業施設のリニューアル効果などで増収となったものの、前期の不動産販売の反動によりセグメント利益は減益となった。その他業は、工事業で受注が増え、売上高 768 億円（同+12.8%）、ホテル業での新規開業の経費増や三宮ターミナルホテル閉館の影響でセグメント利益は 29 億円（同▲9.2%）となった。

通期の業績予想（連結）は、災害の影響を織り込んで売上高と当期純利益を前回予想から下方修正し、売上高が 1 兆 5,165 億円（修正前比▲90 億円、前期比+1.1%）、営業利益 1,875 億円（前期比▲2.0%）、経常利益 1,740 億円（同▲2.1%）、当期純利益 955 億円（修正前比▲155 億円、前期比▲13.6%）としている。

(4) JR九州

第 2 四半期決算（連結）は、一昨年 10 月のキャタピラー九州の連結子会社化やマンション販売の増などで 2 期連続の増収となり、営業利益、経常利益、四半期純利益はともに過去最高となった。運輸サービス業は、鉄道旅客運輸収入の増で売上高 897 億 3,800 万円（前年同期比+0.2%）、セグメント利益は減価償却費の増で 168 億 3,200 万円（同▲6.8%）の増収・減益に、建設業は、新幹線関連工事の増で売上高 315 億 6,400 万円（同+13.4%）、セグメント利益 10 億 9,600 万円（同+72.6%）の増収・増益に、駅ビル・不動産業は、マンション販売収入の増で売上高 342 億 2,500 万円（同+10.7%）、セグメント利益 121 億 8,900 万円（同+3.8%）の増収・増益に、流通・外食業は、ドラッグストアやコンビニエンスストアの新規出店等で売上高は 523 億 2,300 万円（同+1.6%）の増収となった一方、セグメント利益は経費増により 17 億 7,600 万円（同▲4.5%）の減益となった。その他の事業は、キャタピラー九州の連結子会社化、および一昨年 6 月に開業した JR九州ホテルブラッサム那覇の平年度化で売上高 429 億 1,200 万円（同+53.0%）、セグメント利益 17 億 3,100 万円（同+166.1%）の増収・増益となった。

通期の業績予想（連結）は、前回予想を据え置き、売上高 4,397 億円（前期比+6.4%）、営業利益 607 億円（同▲5.1%）、経常利益 626 億円（同▲6.6%）、当期純利益 475 億円（同▲5.8%）と増収・減益を見込んでいる。

2. JR二島会社・JR貨物（連結）

(1) JR北海道

第 2 四半期決算（連結）は、9 月に発生した台風 21 号や北海道胆振東部地震などの影響で売上高が落ち込む一方、安全投資の費用がかさみ、営業損失は過去最大となり、第 2 四半期では初の経常赤字となった。北海道胆振東部地震はグループ会社にも大きなマイナス影響を及ぼし、経営状況は深刻な状態に陥っている。中間期での売上高のうち鉄道運輸収入は台風と地震で 14 億円の減収となるなど、350 億円（前年同期比▲16 億円）となった。経営安定基金は評価益の一部実現化もあり、前期を 0.25 ポイント上回る年利 4.15%で運用した結果、運用益は 142 億円（同+8 億円）となった。セグメント別では、運輸業はバスの運休や旅行キャンセルなどが影響し、売上高は 443 億円（同▲23 億円）、セグメント損益は 222 億円（同▲19 億円）の赤字。不動産賃貸事

業は売上高が前期と同じ 125 億円であったが、JRタワーのテナント休業などが響きセグメント利益は 35 億円（同▲2 億円）となった。自然災害の影響は通期で見ると、運輸収入減 17 億円、復旧費用 6 億円でグループ会社を加えると 32 億円に上る。

通期の業績予想（連結）は、自然災害による影響を盛り返せず、売上高が前年度実績 3.3%減の 1,680 億円、営業損失は 425 億円、経常損失は 135 億円で、それぞれ当初予想を 25 億円下方修正し、過去最大の赤字を見込んでいる。また、当期純損失は 35 億円引き下げ、175 億円を見込んでいる。

(2) JR四国

中間連結決算は、「平成30年7月豪雨」に伴う不通区間の発生や、相次ぐ台風による運休などの自然災害の影響により運輸業の売上高が大幅に落ち込み、連結では3期連続の減収となった。経常損益は、経営安定基金の運用益が増加したことで営業損失分をカバーし、4期連続の減益となったものの7期連続で黒字を確保した。中間純損益は、豪雨災害による復旧費を特別損失に計上したことで、2期連続の赤字となった。運輸業は、鉄道運輸収入の減少により売上高147億3,700万円（前年同期比▲7.8%）となり、動力費などもかさんだためセグメント損失は59億6,000万円（同▲13億6,700万円）となった。鉄道運輸収入は110億900万円（同▲9.3%）で、中間期としては数値公表以来、過去最低となった。豪雨や台風の影響は他セグメントも受けており、物品販売業は売上高40億7,600万円（同▲3.2%）、セグメント利益は1億100万円（同▲43.2%）に、ホテル業も宴会部を中心に客足が落ち、売上高28億1,600万円（同▲4.4%）、宿泊特化型ホテルの開業関係費用の増加もありセグメント損失は4,400万円の赤字（同▲2億7,100万円）となった。一方で、建設業や不動産業は増収・増益となった。また、営業外損益は、経営安定基金運用益48億9,800万円（同+63.1%）や鉄道・運輸機構の利益剰余金を活用した国の支援に基づく特別債券受取利息収入17億5,000万円などと合わせて68億6,500円の黒字（同+33.7%）となった。

通期の業績予想（連結）は、災害の影響を織り込み事業計画から下方修正し、連結は売上高 493 億円（修正前比▲9 億円、前期比▲4.0%）、営業損失 122 億円（同▲23 億円、同▲22 億円）、経常損失 10 億円（同▲2 億円、同▲21 億円）、当期純利益 2 億円（同▲11 億円、同▲34.4%）で、6期連続の最終黒字を見込んでいるが、単体では2期連続の最終赤字を見込んでいる。

(3) JR貨物

中間連結決算は、「平成 30 年 7 月豪雨」に伴う山陽本線の不通をはじめとした自然災害の影響で、鉄道ロジスティクス事業が営業赤字に転落し、不動産事業は増収・増益となったものの、全体の売上高は5期ぶりの減収となった。営業利益、経常利益は、東日本大震災の影響があった2012年3月期以来7期ぶりの減益となったが黒字を確保。豪雨災害に伴う代行輸送等の費用として21億円を特別損失として計上したことなどから、中間純損益は6期ぶりの赤字となった。鉄道ロジスティクス事業は売上高 771 億 5,500 万円（前年同期比▲7.2%）、セグメント損失は 46 億 2,600 万円（同 47 億 500 万円悪化）に。災害関連の減収額が 102 億円に達するなど、単体の運輸収入や子会社の利用運送事業収入が落ち込み、利益保険で 40 億円を補填したものの減収分をカバーで

きなかった。不動産事業については、売上高 112 億 1,300 万円 (同+7.8%)、セグメント利益 55 億 2,000 万円 (同+7.6%) となり、茅ヶ崎の分譲マンション売却収入増加と子会社の賃貸収入増加等により増収・増益となった。

通期の業績予想 (連結) は、前回予想から下方修正し、連結は売上高 1,901 億円 (修正前比▲100 億円、前期比▲2.3%)、営業利益 29 億円 (同▲88 億円、同▲76.4%)、経常利益 12 億円 (同▲88 億円、同▲88.5%)、当期純損失 28 億円 (同▲97 億円、前期は 76 億円の黒字) としており、2 期連続で確保した鉄道事業の営業黒字達成は極めて厳しい見込みとしている。

【JR各社の2018年度第2四半期決算の状況】

【連結】

単位：百万円

会社名	売上高	増減 (%)	営業利益	増減 (%)	経常利益	増減 (%)	純利益	増減 (%)
J R 北海道	82,848	96.0	△17,007	—	△176	—	△1,191	—
J R 東日本	1,486,993	101.5	292,226	100.0	266,474	100.3	178,903	100.2
J R 東海	918,127	102.1	390,998	105.1	351,840	105.6	244,727	110.8
J R 西日本	736,989	101.4	113,306	101.9	105,835	103.1	56,483	83.3
J R 四国	23,367	95.3	△5,671	—	1,193	97.0	△978	—
J R 九州	210,220	111.0	33,227	101.3	35,052	103.1	26,233	114.4
J R 貨物	88,016	94.1	982	18.4	563	12.5	△1,355	—

【単体】

単位：百万円

会社名	売上高	増減 (%)	営業利益	増減 (%)	経常利益	増減 (%)	純利益	増減 (%)
J R 北海道	43,500	96.8	△21,200	—	△2,600	—	△2,300	—
J R 東日本	1,063,200	100.7	248,200	97.3	231,700	97.0	165,200	98.1
J R 東海	727,000	102.2	373,400	105.1	333,900	105.1	234,600	105.6
J R 西日本	484,600	99.8	94,900	104.7	87,000	107.2	45,900	82.2
J R 四国	13,612	91.5	△5,876	—	1,119	151.7	△837	—
J R 九州	106,600	102.3	26,100	98.1	34,000	113.3	27,800	129.8
J R 貨物	71,296	93.6	363	7.8	△305	—	△1,808	—

【旅客6社の2018年度年末年始主要路線輸送概況 (12月28日～1月6日、上下計)】

会社名	ご利用状況	前年比
J R 北海道 (在来特急・急行)	31.67 万人	103%
J R 東日本 (新幹線、在来特急・急行)	448.2 万人	103%
J R 東海 (新幹線、在来特急)	412.3 万人	106%
J R 西日本 (新幹線、在来特急)	305.9 万人	106%
J R 四国 (瀬戸大橋線、在来特急)	42.51 万人	105%
J R 九州 (新幹線、在来特急)	74.6 万人	101%
合 計	1286.2 万人	105%