

# 第1章 2020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

世界銀行は1月8日に改定した世界経済見通しで、2020年の世界全体の成長率を2.5%と予測し、2019年6月時点から0.2ポイント下方修正した。関税合戦の影響で米国と中国の成長率がともに減速し、世界全体の貿易量も大きく落ち込むと指摘した。中東情勢が一段と悪化すれば、世界景気はさらに下振れが避けられない見通し。

2019年の世界全体の成長率は2.4%と推定し、金融危機の影響を脱し始めた2010年以降では最低の伸び率。2019年の貿易量は前年比1.4%増にとどまり、2018年(4.0%増)から急減速した。

日本の2020年の成長率は0.7%と2019年比で0.4ポイント減速。消費税増税の影響に加え、中国向け輸出などの落ち込みを懸念した。ただ、労働参加率の上昇などで1人当たりの所得は底堅い伸びが期待できるとした。

米国の2020年の成長率は1.8%と前年(2.3%)から一段と減速する見込み。中国との貿易戦争などの影響で企業心理が悪化しており「製造業が著しく弱含んでいる」と警戒感をにじませた。

中国も5.9%の成長にとどまり、天安門事件の直後だった1990年以降で初めて6%を割り込むと予測。ノンバンクの貸し出し抑制などで同国の成長率は緩やかに減速していたが「内需の冷え込みと貿易摩擦の高まりは、想定以上の景気の下振れを招いている」と指摘した。

世界的な貿易の落ち込みは欧州も直撃し、ユーロ圏の2020年の成長率は1.0%と前回予測から0.4ポイントも下方修正。中東・北アフリカは2.4%と比較的高い成長率を見込むものの、米国とイランの対立が深刻になれば下振れは必至。イランは2019年の大幅なマイナス成長(8.7%減)から持ち直すと予測するが、経済情勢は極めて不透明となっている。

### 2. 日本経済

(1) 政府は1月22日に発表した月例経済報告で、景気全体の判断を「製造業を中心に弱さが一段と増しているものの、緩やかに回復している」と据え置いた。世界経済減速の中心地とされる中国に関しては「緩やかな減速が続いている」としながらも、3年3カ月ぶりに判断を上方修正した。政府は昨年12月の月例経済報告で総括判断を引き下げたばかり。

中国については、米国との貿易協定が「第1段階」の合意に至り、製造業の景況感が改善したことなどを反映した。中国経済が本格回復に向かえば、日本の輸出や生産

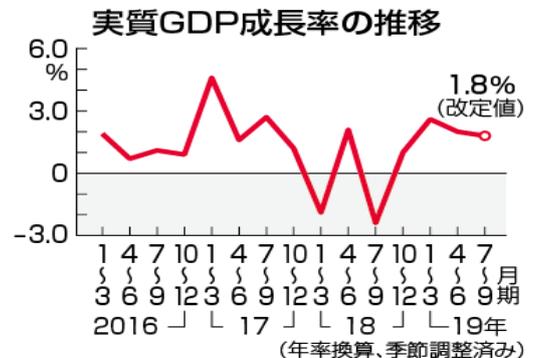
		2020年	21年	22年
世界銀行の経済見通し	世界全体	実質成長率 2.5% [▼0.2]	2.6% [▼0.2]	2.7%
		貿易 1.9 [▼1.3]	2.5 [▼0.7]	2.8
日本	0.7 [—]	0.6 [—]	0.4	
米国	1.8 [▼0.1]	1.7 [▼0.1]	1.7	
ユーロ圏	1.0 [▼0.4]	1.3 [—]	1.3	
中国	5.9 [▼0.2]	5.8 [▼0.2]	5.7	

※実質成長率、貿易は対前年伸び率%。[ ]内は昨年6月時点との比較で、▲は上方、▼は下方修正、—は据え置き

の増加につながると期待されている。

一方、国内の設備投資は、研究開発やソフトウェア分野は伸びているものの、機械や工場建屋への投資が減少しているとして、「一部に弱さが見られる」と下方修正。景気の先行きに関しては、米国とイランの対立で緊張感を増す中東情勢にも注意が必要だと新たに指摘した。

- (2) 内閣府が昨年 12 月 9 日に発表した 2019 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 0.4%増、この成長ペースが 1 年続いた場合の年率換算では 1.8%増となった。プラス成長は 4 四半期連続。

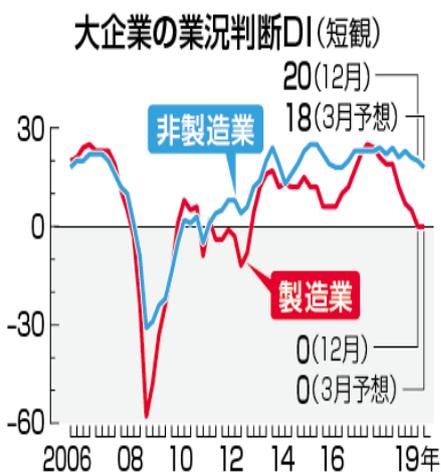


項目別では、設備投資が情報通信機器メーカー、不動産の伸びの拡大が寄与し、前期比

1.8%増。一方、個人消費は 10 月の消費税増税を前に一定の駆け込み需要があったものの、前回の増税前（2014 年 1～3 月期の 2.0%増）に比べると伸びは小幅で 0.5%増にとどまった。

また、同時に発表した 2018 年度の GDP 確報値は、実質が前年度比 0.3%増、名目では 0.1%増だった。

- (3) 日銀が昨年 12 月 13 日に発表した 2019 年 12 月の全国企業短期経済観測調査（短観）で、企業の景況感を示す業況判断指数（DI）は大企業製造業がゼロとなり、前回 9 月調査のプラス 5 から 5 ポイント低下した。悪化は 4 四半期連続。10 月の消費税増税や東日本を中心に襲った台風の影響が見られたほか、海外経済減速に伴い国内への波及に対する警戒感が一段と広がった。



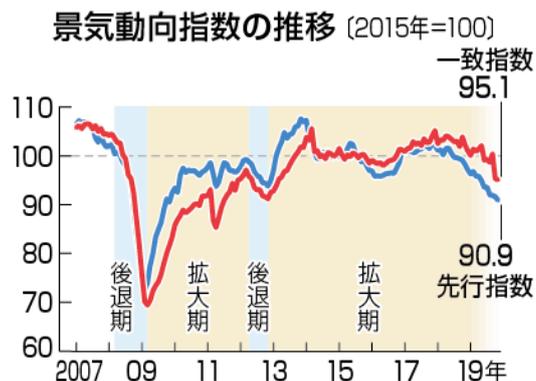
大企業製造業の DI ゼロは、日銀が大規模緩和に踏み切る直前の 2013 年 3 月（マイナス 8）以来 6 年 9 カ月ぶりの低水準。消費税増税も響き、自動車や住宅関連の窯業・土石製品が大幅に悪化した。米中貿易交渉をめぐる不透明感は依然根強く、3 カ月後の見通しはゼロで横ばいだった。

大企業非製造業の DI はプラス 20。前回調査から 1 ポイント低下し、2 四半期連続で悪化した。水準はなお高いものの、消費税増税に伴う個人消費の鈍化から、小売業を中心に企業心理を冷やす格好となった。

このほか、中小企業製造業（マイナス 9）が 4 四半期連続で、同非製造業（プラス 7）も 2 四半期ぶりにそれぞれ悪化した。増税に加え中国などでの経済減速や台風被害が影響した。

(4) 内閣府が1月10日に発表した昨年11月の景気動向指数(2015年=100)速報値で、景気の現状を示す一致指数が前月比0.2ポイント低下の95.1だった。消費税を増税した前月に続く低下で、2013年2月(93.8)以来6年9カ月ぶりの低水準となった。

基調判断は4カ月連続で景気後退の可能性が高いことを示す「悪化」。4カ月連続の悪化は約7年ぶり。



(5) 総務省が1月24日に発表した2019年の消費者物価指数(2015年=100)は、変動の大きい生鮮食品を除く総合で101.7と前年から0.6%上昇した。プラスは3年連続だが、伸び幅は前年比から0.3ポイント縮んだ。



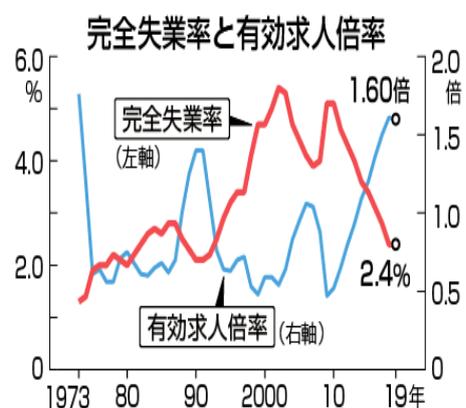
費目別で物価の押し上げ効果が大きかったのは生鮮食品以外の食料。材料費や人件費の高騰を反映し外食が1.5%、菓子類が2.0%上昇。また、宿泊料が訪日外国人客(インバウンド)の活況などで1.9%上昇した。

全体としては、消費税増税があったにもかかわらず、増税が年後半の10月だったことに加えて、食品への軽減税率の導入や幼児教育・保育の無償化といった家計支援策などの政策要因により、物価の上昇は小幅にとどまった。

また同時に発表した2019年12月の物価上昇率は前年同月比0.7%で、前月より0.2ポイント上昇。11月に6.3%低下したガソリンが12月は0.1%の低下にとどまったことが影響した。エネルギー価格全体でもマイナス幅が2.1%から0.6%に縮み、物価上昇率を押し上げた。

(6) 厚生労働省が1月31日に発表した2019年平均の有効求人倍率は、前年比0.01ポイント低下の1.60倍だった。前年を下回ったのはリーマン・ショック直後の2009年以来10年ぶり。求人数は1.6%減、求職者数は0.8%減となった。米中貿易摩擦の影響で、製造業などで募集人数を絞る動きが進んだ。

総務省が同日発表した労働力調査では、2019年平均の完全失業率は2.4%で横ばい。女性や高齢者の労働参加が進み、就業者数は60万人増の6,724万人と2年連続で過去最多を更新した。完全失業者数は4万人減の162万人と10年連続で減少した。



また、2019年12月の完全失業率(季節調整値)は2.2%で前月から横ばい。完全失

業者数は1万人減の150万人で、1992年10月以来の低水準となった。

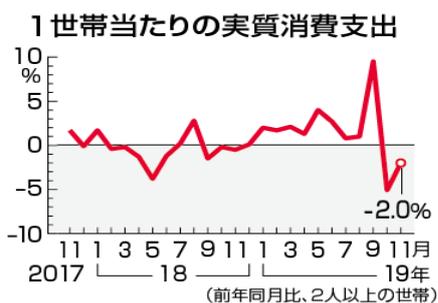
有効求人倍率は1.57倍で、4カ月連続で同水準。就業地別では最高が福井県の2.15倍、最低が高知県の1.26倍だった。新規求人数は季節調整前の原数値で前年同月比2.1%増。産業別では教育・学習支援や医療・福祉、建設などで増加したが、製造業は11.6%減で、11カ月連続のマイナスとなった。

(7) 厚生労働省が1月8日に発表した2019年11月の毎月勤労統計調査（速報、従業員5人以上）によると、物価変動の影響を除いた実質賃金は前年同月比0.9%減少した。消費者物価指数が上昇する中で、残業代やボーナスなどが減少したことが影響した。

名目賃金にあたる1人あたりの現金給与総額は前年同月比0.2%減の28万4,652円。基本給にあたる所定内給与が0.2%増だった一方、残業代など所定外給与は1.9%減、ボーナスなど特別に支払われた給与は3.9%減だった。

また、パートタイム労働者の時間あたり給与は前年同月比3.0%増の1,176円。パートタイム労働者比率は0.31ポイント上昇し31.53%となった。

(8) 総務省が1月10日に発表した2019年11月の家計調査によると、1世帯（2人以上）当たりの消費支出は27万8,765円となり、物価変動の影響を除いた実質で前年同月比2.0%減少した。マイナスは2カ月連続だが10月（5.1%減）に比べ縮小。消費税増税



に伴う駆け込み需要の反動減や気温が高めに推移したことで、家電製品や冬物衣料などが減少した。

品目別に見ると、エアコンや寝具類、婦人用コートなどへの支出が落ち込んだ。一方、パソコン用基本ソフト「ウィンドウズ7」のサポート終了を受けた買い替え需要に伴い、教養娯楽用耐久財はプラスに寄与した。

### 3. 政府・経済界の動向

安倍晋三首相は昨年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、「重要なのは人材への投資だ。来年の春も大いに期待したい」と述べ、具体的な数値目標こそ示さなかったものの7年連続の賃上げを要請した。

一方、経団連は1月21日、2020春闘の経営側の交渉指針となる経営労働政策特別委員会報告（経労委報告）を発表した。

経労委報告では、新卒一括採用や終身雇用、年功型賃金を特徴とする日本型の雇用システムについて「転換期を迎えている」と提起。専門的な資格や能力を持つ人材を通年採用する「ジョブ型採用」など、経済のグローバル化やデジタル化に対応できる新しい人事・賃金制度への転換を訴えた。



賃上げについては「モメンタム（勢い）は維持されている」と言及した上で、ベースアップについても「選択肢になり得る」との姿勢を示したものの、2019年に引き続き具体的な数値を示さなかった。

経労委報告で特に重視されたテーマは働き方改革で、テレワークを活用した柔軟な働き方や仕事と育児・介護などを両立させるための支援、社員の職務や能力に対応した制度の構築などを列挙し、社員のエンゲージメント（働きがい）を高めるための環境整備の重要性を訴えている。

一方、2%のベアを求めている連合の春闘方針については、「月例賃金引き上げ」に偏重しているとけん制。企業を取り巻く経営環境がデジタル化やグローバル化、雇用形態の多様化によって急速に変化しているとの認識を示し、賃上げは「各社一律ではなく、自社の実情に応じて前向きに検討していくことが基本」と強調した。

また、業種横並びの賃金交渉が実態に合わなくなっているとも指摘し、賃上げ以外にも働き手の職場環境の整備や能力開発といった「総合的な処遇改善」も車の両輪として重視すべきだとの考えを示した。

## II JR各社の経営動向

JR各社は、今年度も相次ぐ台風の連続接近・上陸などで、JR東日本を中心に多くの路線で甚大な被害・影響が発生し、お盆期間のJR旅客6社合計の輸送人員（8/9～18、主要46線区の特急・急行輸送量）は2年連続で前年を下回った。（※これまで夏期間とお盆期間について発表していた夏季利用状況の発表方法を、今回から利用者の移動がより顕著となるお盆期間のみに見直し）

一方で、第2四半期決算（連結）では、ゴールデンウィーク10連休の影響や、昨年平成30年7月豪雨・北海道胆振東部地震の反動などで運輸収入が増加し、売上高は各社とも増収、各利益も税制特例措置廃止などの影響を受けたJR九州を除き、各社とも増益となった。

通期業績予想は、JR東海、JR西日本、JR四国が上方修正し、JR北海道、JR東日本、JR九州は据え置き、JR貨物は台風19号などの水害による影響を織り込み、連結経常利益を除き下方修正を行った。（※JR東日本は、台風19号による被災に伴う業績への影響が、現時点では算定困難なため、今後、影響額が確定した段階で発表する予定）

なお、年末年始期間（12/27～1/5）の利用状況は、最大9連休となる曜日配列や天候に恵まれたこともあり、JR旅客会社6社の合計（主要46線区の特急・急行輸送量）で、前年同期比102.0%の1,316万1,000人が乗車し、10年連続で前年を上回った。

以下、各社ごとに特徴点を記載する。

### 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、10連休などにより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、その他事業のいずれも好調に推移し、8期連続の増収。売上高、各利益ともに過去最高となった。

セグメント別では、流通・サービス事業は、東京駅等の店舗の売上増があったものの、物件費等が増加したことなどにより増収減益。不動産・ホテル事業は、オフィスビルの賃貸収入や(株)ルミネの売上が増加したことなどにより増収増益。その他は、ICカード事業やクレジットカード事業の売上が増加したことなどにより増収増益となった。

単体の通期業績予想は、今後、台風19号による被災の影響（減収・復旧費用など）が見込まれるが、業績への影響については現時点で算定が困難なため据え置き（増収・増益）。今後、影響額が確定した段階で発表する予定。

連結の通期業績予想は、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、「のぞみ10本ダイヤ」を活用するなど東海道新幹線のビジネス、観光利用が堅調に推移し、在来線については「しなの」「ひだ」等の特急列車を需要にあわせ、弾力的に増発や増結するなどご利用の拡大に努めた結果等により、8期連続の増収となった。営業利益、経常利益は5期連続、四半期純利益は8期連続で過去最高。

鉄道以外の事業においては、JRセントラルタワーズとJRゲートタワーを一体的に運営し、積極的な営業・宣伝活動を行った結果、JRゲートタワーにおける営業収益の増加等もあり、グループ全体でも増収となった。

通期業績予想は上方修正（増収・減益）。

## (3) JR西日本

単体では、緩やかな景気回復を背景に、新幹線の利便性向上等により10連休効果やインバウンド需要の取り込みに努めたことに加え、前年度に発生した「平成30年7月豪雨」等の災害反動により増収増益となった。また、連結では、駅ナカテナントとの契約方式変更に伴う減収（流通業）はあったものの、単体の増収に加え、駅型コンビニやホテルの拡大展開により増収増益となった。営業利益、経常利益は3期連続、四半期純利益は2期ぶりの増益。

通期業績予想は上方修正（増収・増益）。

## (4) JR九州

第2四半期決算（連結）は、10連休や前年度の災害の反動などで鉄道旅客運輸収入が増加し、売上高は過去最高、3期連続の増収となったものの、減価償却費や税制特例措置廃止による租税公課が増加し、各利益とも減益となった。

セグメント別では、建設は新幹線関連工事やマンション関連工事の増などにより増収となったものの人件費の増などにより減益。不動産・ホテルはマンション販売収入の減や租税公課の増などにより減収減益。流通・外食はファーストフード店舗の収入増などにより増収となったものの、新規出店に伴う経費の増などにより減益となった。

## 2. JR二島会社・JR貨物（連結）

### (1) JR北海道

単体の鉄道運輸収入は、空港アクセスや10連休の利用者を取り込んだ他、前年度発生した台風21号、胆振東部地震からの回復などにより、20億円の増収となった。

連結では、ホテル業がJRイン千歳の開業効果と既存ホテルの好調、不動産賃貸業がJRタワーの売上が好調で家賃収入が増加したことなどから、連結売上高全体で26億円の増収となり、連結営業利益は前年度から20億円改善し149億円の赤字となった。

経営安定基金の運用益については、資金確保のための自助努力として、株式が外貨建債権等で評価益の一部を27億円規模で実現しているものの、低金利環境等の影響を受け、前年度を13億円下回る128億円となった。

この結果、経常利益は営業損失が改善したことにより6億円の黒字に回復したが、税引き後の親会社株主に帰属する四半期純利益は3億円の赤字となった。

### (2) JR四国

単体の中間決算は、2700系特急気動車を導入し、さらなる快適性の向上を図った他、瀬戸内国際芸術祭2019等の地域イベントにあわせた商品設定、観光列車を活用した観光誘発、インバウンド需要拡大にむけた関係機関と連携した宣伝活動の展開等、さらなる四国への誘客と交流人口の拡大に取り組んだことや、前年度の豪雨災害の反動、消費税増税に伴う駆け込み需要などもあり、運輸業の営業収益は増加。また、営業費の人件費が減少したことなどから、営業損失は改善した。

他の事業においても、前年度に営業を開始した新規ホテルの効果などにより、全ての事業で営業利益が増加し、連結ベースの営業収益は253億円（前期比+19億円）、営業損失は38億円（同+18億円）、経営安定基金運用収益、特別債券の利息収入等を加えた経常利益は18億円（同+6億円）となった。これに、特別損失および法人税等を加味した親会社株主に帰属する中間純利益は12億円（前期は中間純損失9億円）となり、中間決算では3期ぶりの黒字決算となった。

### (3) JR貨物

単体では、「平成30年7月豪雨」等の自然災害の影響から回復し、また基本運賃改定等の営業施策推進の効果もあって運輸収入は増収となり、鉄道事業は事業別開示を開始して以来、中間決算として初めての黒字を達成した。

連結でも、単体の運輸収入および子会社の利用運送事業収入が大幅に増加し、連結営業収益は増収、連結営業利益・経常利益ともに増益となった。この結果、親会社株主に帰属する中間純利益も、大幅増益となり黒字を確保した。しかし、セグメント別で見ると、不動産事業が子会社の警備収入は増加したものの、単体の分譲マンション収入（茅ヶ崎、八王子）の影響により減収減益となった。

## 【JR各社の2019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	85,526	103.2	△14,980	—	691	—	△388	—
J R 東日本	1,518,893	102.1	296,568	101.5	271,962	102.1	188,534	105.4
J R 東海	955,611	104.1	406,873	104.1	369,215	104.9	257,533	105.2
J R 西日本	762,035	103.4	128,873	113.7	121,649	114.9	80,438	142.5
J R 四国	25,340	108.4	△3,824	—	1,850	155.0	1,279	—
J R 九州	212,861	101.3	30,217	90.9	31,026	88.5	23,025	87.8
J R 貨物	97,145	110.4	6,272	538.5	5,955	956.4	3,726	—

【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	45,502	104.4	△20,345	—	△1,990	—	△1,917	—
J R 東日本	1,076,600	101.3	249,100	100.3	236,400	102.0	171,000	103.6
J R 東海	751,200	103.3	390,000	104.4	351,300	105.2	246,600	105.1
J R 西日本	504,400	104.1	110,000	115.9	102,900	118.2	70,500	153.5
J R 四国	14,845	109.1	△4,562	—	1,172	104.7	956	—
J R 九州	107,500	100.9	24,200	92.7	30,100	88.5	24,400	87.7
J R 貨物	78,300	109.9	5,300	1373.2	4,700	—	2,900	—

## 【旅客6社の2019年度年末年始主要路線輸送概況（12月27日～1月5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）	30.6 万人	97%
J R 東日本（新幹線、在来特急・急行）	455.2 万人	102%
J R 東海（新幹線、在来特急）	427.4 万人	104%
J R 西日本（新幹線、在来特急）	312.0 万人	102%
J R 四国（瀬戸大橋線、在来特急）	43.5 万人	102%
J R 九州（新幹線、在来特急）	76.5 万人	103%
合 計	1345.2 万人	105%