

第1章 2025春季生活闘争を取り巻く現状

I 2025春季生活闘争を取り巻く国内外の情勢

1. 国際情勢の特徴

＜ロシアによるウクライナ侵攻から3年、食料やエネルギー価格の高騰が続く要因に＞

ロシアによるウクライナ侵攻は、2022年2月の開始からすでに約3年が経過しており、今なお多くの人命が失われています。しかし、北朝鮮が兵士を派遣して事態が複雑化するなど、その出口はいまだ見通すことができません。即時停戦を求める米国トランプ大統領の就任や、ウクライナ支援を積極的に行ってきたポーランドやドイツ、チェコで大統領選挙や議会選挙が予定されており、2025年は大きな節目を迎える年となりそうです。

また、中東地域において2023年10月以降続いている、パレスチナ自治区ガザ地区でのイスラエル軍とイスラム組織ハマスとの戦闘状態は、停戦が発効したものの依然予断を許すことはできません。昨年10月にはレバノンを拠点とするイスラム教シーア派組織ヒズボラの最高指導者が殺害されたことなどへの報復として、ヒズボラを支援するイランがイスラエルを弾道ミサイルで攻撃し、同月末にはイスラエルがイランを攻撃するなど、世界情勢はいつそう先行きの不透明感が増しています。

なお、こうした紛争は世界経済にも大きな影響を与えています。ウクライナは穀物等を主な輸出品目とし、ロシアは輸出の約5割を石油や天然ガスなどのエネルギー部門が占めていることから、食糧やエネルギー価格の世界的な高騰が収束する兆しは一向に見えません。

さらに、2023年11月以来、石油をはじめとする国際海運上の重要な拠点である紅海において、イエメンの親イラン武装組織フーシ派による船舶攻撃が続いています。フーシ派はハマスに連帯を表明し、双方の戦闘に乗じる形でイスラエルなどに関連する船舶を攻撃しています。多くの船舶がアフリカの喜望峰を回るルートに迂回することを余儀なくされ、コンテナ運賃の上昇や海上輸送の遅れなど、日本を含む世界の物流や経済に与える影響はより深刻なものとなっています。

＜トランプ大統領の振り返りで不確実性を増す世界情勢、欧州では極右勢力が台頭＞

2024年は、米国をはじめとした世界全体の少なくとも50カ国において国政選挙が行われ、世界人口の半分近くが選挙での投票を行う世界的な「選挙イヤー」となりました。

米国では、11月に大統領選挙と議会選挙が実施され、トランプ前大統領が当選を果たしました。1月の就任式では、不法移民対策のための国境の対策強化や気候変動対策の見直しなど、これまでの政策を見直すことを明らかにしました。今後も保護主義的な高関税施策を交渉材料とする各国との取り引きなどを行うものと思われ、「米国第一主義」の政策のもと、世界経済が不確実性を増すことが懸念されています。

欧州においても、昨年6月に欧州連合(EU)加盟諸国で行われた欧州議会選挙において、EUに懐疑的な右派・極右勢力や「自国第一主義」を掲げる政党が議席を増やす結果となりました。ウクライナ侵攻後の物価高や移民流入への反発、脱炭素化最優先の環境政策への反発などが背景とされており、移民や環境政策さらにはウクライナ支援について欧州内の足並みが乱れることが懸念されています。

＜北朝鮮によるミサイル発射、中国の関与が疑われるサイバー攻撃などにより東アジアも情勢不安定＞

近年、北朝鮮はかつてない高い頻度で弾道ミサイルなどの発射を繰り返しており、本年1月には新型の極超音速中長距離弾道ミサイルの発射に「成功した」としています。

中国も日本周辺の海空域における中国軍の活動を急速に拡大・活発化しており、尖閣諸島周辺のほか、日本海・太平洋における活動の定例化を企図しているものとみられます。また、中国の関与が疑われる組織的なサイバー攻撃が日本に対して行われ、安全保障や先端技術に係る情報窃取が目的とされています。台湾では交通機関や金融機関のウェブサイトへのアクセスを妨害するサイバー攻撃が主に中国から仕掛けられており、東アジアにおける情勢は不安定さを増しています。

韓国では、12月3日に「非常戒厳」を宣布した尹錫悦（ユン・ソンニョル）大統領が、内乱を首謀したとの容疑で、現職の大統領としては初めて逮捕される事態に発展しています。韓国ではこれまでも4人の大統領経験者が逮捕されており、情勢が不安定な状況がしばらく続きそうです。

＜世界経済の見通しは概ね横ばい、米国はトランプ大統領の施策によりプラス成長が見込まれる＞

こうした情勢の中、世界銀行は、1月16日に発表した「世界経済見通し」のなかで、2025年と2026年の世界全体の経済成長率がともに2.7%（前年比▲0.2%）になるとの見通しを発表し、昨年6月の前回予測から据え置きました。

国・地域別では、米国はインフレのさらなる鈍化や底堅い個人消費が経済を下支えすると見込み、2.3%（前回+0.5%）としました。中国は不動産投資の落ち込みや消費マインドの低迷が続く一方、政府支援による経済活動の押し上げや輸出の増加で4.5%（前回+0.4%）と予測しました。

また、IMFも1月17日に「世界経済見通し」を発表し、2025年と2026年の世界経済成長率について、過去(2000年～2019年)の平均である3.7%を下回る3.3%（前回+0.1%）と予測しています。米国の成長率について、堅調な労働市場や投資加速を背景に2.7%（前回+0.5%）と上方修正した一方、ユーロ圏については政治・政策の不確実性が高まっていることを理由に、1.0%（前回▲0.2%）と下方修正しました。中国は4.6%（前回+0.1%）としましたが、保護主義的貿易によるリスクを指摘しました。

2. 国内情勢の特徴

(1) 経済の見通し

＜2四半期連続のプラス成長、労働力不足の深刻化＞

政府が昨年12月9日に発表した2024年7-9月期の四半期別GDP速報によると、実質GDP成長率（年率換算）は前期比0.2%（年率0.9%）で、2四半期連続のプラス成長となりました。

また、世界銀行は、日本の経済成長率について、認証不正問題に伴う自動車工場の操業停止から持ち直し、2025年は設備投資が堅調に推移すると予測し、1.2%（前回+0.2%）との見通しを示しました。

一方、日本国内においては、労働力不足が深刻な問題となっています。いわゆる「団塊の世代」が75歳を迎える「2025年問題」は、医療や介護、雇用など幅広い分野に影響を及

ばすものと懸念されています。労働力については、すでに 200 万人以上が活躍している外国人労働者がその穴の一部を埋めています。円安の影響などから日本を避ける動きもあります。今後ますます労働力不足は深刻化することが懸念されます。

(2) 政治の動向

＜過半数割れの自公政権、政府の予算案が国会審議で修正され成立したのは 28 年ぶり＞

昨年 10 月に発足した石破内閣のもとで行われた第 50 回衆議院議員総選挙では、自民党派閥による政治資金パーティーの収入不記載問題などを受け、自民党が大きく議席を失い、自民・公明の与党で 15 年ぶりに過半数割れとなりました。また、立憲民主党や国民民主党が大きく議席を伸ばした一方、比較第一党には及びませんでした。

昨年 12 月 17 日に成立した補正予算をめぐっては、立憲民主党が主張する能登半島の復興予算積み増しを与党側が受け入れるとともに、国民民主党が主張するいわゆる「年収 103 万円の壁」について「178 万円を目指して 2025 年から引き上げる」ことで合意するなどの駆け引きが行われました。政府の予算案が国会審議で修正され成立したのは、1996 年の自民党・社会党・新党さきがけの連立政権以来 28 年ぶりのことです。また、昨年末にまとめられた与党の税制大綱には「年収 103 万円の壁」を 123 万円にする方針が明記されるなど、野党の存在感が増しています。

＜トランプ大統領との関係構築や政治資金問題への対応など課題山積、野党勢力のさらなる結集を＞

与党が過半数割れとなったことにより、これまで与党内で実質的に決められていた税制や整備新幹線などの重要課題について、野党を含めたオープンな場で議論され決定されていくことが期待されます。

今後、トランプ大統領率いる米国との関係構築や政策対応、政治資金を巡る問題への対応、2025 年度予算の扱いなど、石破内閣は重要な局面を迎えます。また、国会運営においても、与野党の双方が多数派形成のあり方を模索するなど、政治情勢は本来あるべき緊張感のある動きを取り戻しつつあります。

本年 7 月に予定されている参議院議員選挙は、こうした流れを確実なものにするためにも、分水嶺ともいえる非常に重要な選挙です。今こそ政権交代可能な体制の実現に向け、責任ある野党勢力のさらなる拡大、旧民主党勢力をはじめとする各党が結集する必要性を引き続き訴えるものです。

(3) 経団連「2025 年版経営労働政策特別委員会報告」

＜大幅な賃上げを定着させるため、ベースアップを念頭に置いた検討を会員企業に呼びかける＞

日本経済団体連合会（経団連）は、1 月 21 日、2025 年春季生活闘争の労使交渉・協議における経営側の基本スタンスや雇用・労働分野における経団連の基本的な考え方を示す「2025 年版経営労働政策特別委員会報告（経労委報告）」を公表しました。

同報告では、2023 年と 2024 年の春季生活闘争で実現した大幅な賃上げについて「社会全体に波及させ、定着させることが、経団連と企業の社会的責務だ」とし、「（賃金体系を底上げする）ベースアップを念頭に置いた検討が望まれる」と明記しました。

また、中小企業の賃上げ原資を確保するため、「サービス等に対する適正な価格転嫁を

消費者が理解し受け入れることが不可欠だ」とし、大企業にも「中小など受注企業の適正な価格転嫁に対応できる収益力の確保、強化に取り組む必要がある」と呼びかける内容となっています。

さらに、同報告は、連合が掲げる「5%以上」の賃上げ実現をめざすとした方針については「経団連の方向と一致している」と評価しました。一方で、中小労組の要求水準を「6%以上、総額1万8,000円以上」としたことは「目安かつ労働運動であることを考慮しても極めて高い水準と言わざるを得ない」と指摘し、「建設的で健全な労使交渉の促進に資する水準とする必要がある」と主張しており、留意する必要があります。

(4) 雇用情勢と賃金の動向

<実質賃金がマイナス、物価上昇に賃金の伸びが追いついていない状況が3年続く>

日銀が12月13日に発表した12月の「短観」業況判断DIは、全産業では+15、製造業（全規模合計）で+8と前回調査（9月）に比べ改善し、非製造業で+20と前回調査から横ばいでした。

総務省が昨年12月20日に発表した2024年11月の全国消費者物価指数（生鮮食品を除く、コアCPI）は前年同月比2.7%上昇しました。日銀が目標とする2%を上回るのは、32カ月連続となります。電気・ガス代への政府補助金が縮小されたことにより、エネルギーは6.0%上昇し前月から伸びが加速しました。生鮮食品を除く食料も、コメ類を中心に4.2%上昇と伸びが拡大しました。

これに伴い、厚生労働省が本年1月9日に発表した2024年11月の実質賃金は、前年同月比▲0.3%となっており、4カ月連続の減少となりました。名目賃金（現金給与総額）は35カ月連続で伸びているものの、物価の上昇に賃金の上昇が追い付いていない実態が続いていることが明らかになりました。実質賃金がマイナス基調となったのは2022年4月からで、夏の賞与の影響で一時的にプラスとなった2024年6月と7月以外は、前年同月比マイナスが続いています。

総務省が昨年12月27日に公表した2024年11月の「労働力調査（基本集計）」によれば、完全失業率（季節調整値）は2.5%で、前月と比べ同率でした。就業者数は6,814万人（前年同月比34万人増）と28カ月連続で増加しているほか、完全失業者数は164万人（前年同月比▲5万人）で、4カ月連続で減少しています。

業種別の就業者数をみると、「製造業」が1,042万人（同▲36万人）、「宿泊業・飲食サービス業」が403万人（同▲10万人）、医療福祉が938万人（同18万人増）となっています。

一方、同日発表の厚生労働省「一般職業紹介状況」によれば、同月の有効求人倍率（季節調整値）は1.25倍で、前月と同水準でした。新規求人倍率（同）は2.25倍で、同0.01ポイント上昇しました。

II JR各社の経営動向

JR 7社の2025年3月期第2四半期決算は、インバウンドを中心とした需要の回復や経費削減等の経営努力により、約5千億円の最終黒字を計上しました。

しかしながら、定着したテレワークによる出勤日数の減少、オンライン会議などによる出張機会の減少などによって消失したビジネス需要が完全に元に戻ることは期待できません。JR各社は引き続き、非鉄道事業の収益力強化に取り組むこととしています。なお、年末年始輸送では、前年比100%を超えるご利用がありました。

以下、各社ごとに第2四半期決算を主とする特徴点を記載します。

(1) JR本州3社、JR九州

① JR東日本

2025年3月期の第2四半期決算（連結）において、営業収益は前年同期比107%の1兆3,951億円、経常利益は2,045億円、四半期純利益は1,397億円となりました。

営業収益は、鉄道のご利用増や不動産販売の売上増などにより、運輸事業(9,525億円、対前年+503億円)、流通・サービス事業(1,900億円、対前年+129億円)、不動産・ホテル事業(2,071億円、対前年+270億円)、その他(454億円、対前年+49億円)のすべてのセグメントで増収となり、営業収益は4期連続の増収となりました。また、3期連続ですべてのセグメント（運輸、流通・サービス、不動産・ホテル、その他）において増収増益となりました。

今後、定期外の運輸収入（対前年、通期）は、在来線で105%（第2四半期実績は104%）、新幹線で約108%（同108%）の水準に到達すると見通しています。一方、定期収入については、約100%（同100%）と見通し、運輸収入合計では対前年104%を見込んでいます。また、インバウンドによる収入を通期で430億円（対前年+45億円）と見込んでいます。

経常利益については、人件費の増（105億円）、JR修繕費の増（80億円）、流通・サービス・不動産・ホテル原価の増（70億円）などの影響もありましたが、2,045億円（対前年+389億円）となりました。

通期業績予想については、前回公表時の数値（営業収益2兆8,520億円、経常利益3,150億円、当期純利益2,100億円）を据え置きました。株主還元の状況について、中間配当は1株あたり26円、期末配当も同26円を予定しています。なお、2024年4月1日付で普通株式1株につき3株の割合で分割を行っています。

② JR東海

2025年3月期の第2四半期決算（連結）において、営業収益は前年同期比106%の8,738億円、経常利益は3,354億円、四半期純利益は2,336億円となりました。

東海道新幹線・在来線ともにご利用が堅調に推移したことや、グループ会社においても増収となったことなどから、連結営業収益は前年と比べて増加しました。一方、営業費は、グループ会社における売上原価の増などにより増加しましたが、増収・増益の決算となりました。

営業収益は、運輸収入の増や百貨店・駅店舗の売上増などにより、運輸収入で7,136億円（対前年+474億円）となったほか、流通業（784億円、対前年+46億円）、不動産業（253億円、対前年+8億円）、その他（564億円、対前年+34億円）を含めたグループ全体でも増収（対前年+563億円）となりました。

新幹線の利用状況（東京口、2018年度比）は、自然災害の影響を除くと、第1四半期、第2四半期とも96%で推移していると想定され、通期での運輸収入は対前年102%と前回予想から上方修正（+1%）しています。また、上期のインバウンドによる収入を520億円（2018年度比220%）と見込んでいます。

経常利益については、電力単価の減等により動力費が減少した一方で、新幹線の電気修繕や車両修繕の増等により修繕費が増加したほか、主に新幹線車両の減価償却費の減等により、3,354億円（対前年+568億円）となりました。なお、人件費については、ベースアップを実施した一方、退職給付費用の減等により、前期並み（883億円）となりました。

また、通期業績予想について、上期の実績等を反映し、営業収益1兆7,620億円（前回予想+220億円）、営業利益6,240億円（同+160億円）、経常利益5,630億円（同+180億円）、当期純利益3,920億円（同+110億円）と上方修正しました。株主還元の状態について、中間配当は1株あたり15円、期末配当は同15円を予定しています。

③ JR西日本

2025年3月期の第2四半期決算（連結）において、営業収益は前年同期比105%の8,113億円、経常利益は985億円、四半期純利益は697億円となりました。

鉄道をはじめグループ各事業の利用回復と北陸新幹線延伸による収入増加があったことなどから、連結・単体ともに4期連続の増収・増益となりました。

運輸収入は、前年を上回る実績（対前年+6.7%）でしたが、台風や南海トラフ地震情報の発表に伴う出控えが全体的に影響し、想定を3%程度下回りました。

コスト構造改革の取り組みは、今期単体で▲380億円の計画に対し、第2四半期実績は▲170億円となりました。

営業収益は、運輸収入が4,346億円（対前年+274億円）となったほか、流通業（1,022億円、対前年+59億円）、不動産業（1,138億円、対前年+117億円）、旅行・地域ソリューション業（865億円、対前年▲85億円）を含めたグループ全体でも増収となりました。

経常利益については、人件費の増（単体：対前年+75億円）、動力費の減（同▲19億円）、修繕費の増（同+31億円）、業務費の増（同+94億円）、北陸新幹線敦賀延伸に伴う線路使用料の増（同+45億円）などの影響があり、985億円（同+1億円）となりました。

通期業績予想については、前回公表時の数値（営業収益1兆7,180億円、経常利益1,555億円、当期純利益1,000億円）を据え置きました。株主還元の状態について、中間配当は1株あたり37円、期末配当も同37円を予定しています。なお、2024年4月1日付で普通株式1株につき2株の割合で分割を行っています。

④ J R九州

2025年3月期の第2四半期決算(連結)において、営業収益は前年同期比109%の2,084億円、経常利益は295億円、四半期純利益は226億円となりました。

営業収益は、鉄道事業をはじめとした各事業における需要が回復したことなどにより、運輸収入で809億円(対前年+30億円)となったほか、不動産・ホテル(611億円、同+59億円)、流通・外食(324億円、同+24億円)、建設(365億円、同+26億円)、ビジネスサービス(366億円、同+21億円)の各セグメントにおいて回復傾向が続いており、グループ全体でも176億円の増収となりました。

鉄道旅客運輸収入については、定期外収入が想定(対2019年3月期比98%)よりやや弱含む(同97.3%)ものの、定期収入が想定より強く、全体としては同97.2%と想定より若干下回っています。

経常利益は、新人事・賃金制度開始に伴う人件費の増(対前年+29億円)、保有物件の売却原価の減による物件費の減(同▲24億円)などの影響があり、229億円(同▲38億円)となりました。

通期業績予想については、前回公表時の数値(営業収益4,411億円、経常利益567億円、当期純利益422億円)を据え置きました。株主還元の状況について、中間配当は1株あたり46.5円、期末配当も同46.5円を予定しています。

(2) J R北海道・J R四国・J R貨物

① J R北海道

2025年3月期の第2四半期決算(連結)において、営業収益は前年同期比102%の755億円、経常利益は15億円、四半期純利益は85億円となりました。

営業収益は、鉄道運輸収入の増加に加え、ホテル業なども好調に推移したことから、商業施設の営業終了による不動産業の減収があったものの、前年度を上回る755億円(対前年+16億円)となりました。

営業費用は、物価高による影響や収入に連動した仕入れ単価の増加などにより、934億円(対前年+20億円)となりました。

経常利益は、経営安定基金運用益が有価証券売却益の減少(161億円、同▲34億円)などの影響があり、15億円(同▲39億円)となり、特別利益に国からの支援(89億円)などを計上した結果、四半期純利益は、85億円(同▲31億円)となりました。

② J R四国

2025年3月期の第2四半期決算(連結)において、営業収益は前年同期比112%の267億円、経常利益は29億円、四半期純利益は23億円となりました。

営業収益は、移動需要の回復を背景に、運輸、飲食・物販、ホテルセグメントで増加し、また、建設セグメントにおいても、グループ外からの工事受注増加により、増加となりました。この結果、267億円(対前年+12億円)となりました。

営業費は、継続して経費削減に取り組んだものの、増収に伴う売上原価の増加や、商業施設の新規取得に係る減価償却費の増加などにより15億円増となり、営業利益は▲51億円(対前年▲2億円)となりました。

営業外損益は、国からの支援である「経営安定基金の下支え」により受取利息が増加したことなどから6億円の増となり、その結果、経常利益は29億円（対前年+3億円）となり、法人税等を加味した四半期純利益は23億円（対前年+2億円）となりました。

なお、通期業績予想については、前回公表時の数値（営業収益532億円、経常利益0億円、当期純利益0億円）を据え置きました。

③ JR貨物

2025年3月期の第2四半期決算（連結）において、営業収益は前年同期比104%の943億円、経常利益は▲18億円、四半期純利益は▲24億円となりました。

営業収益は、運賃改定効果の影響で増加した一方、関連事業収入で前年度マンション販売があった反動による減少があり、全体では増益（対前年+39億円）となりました。

営業費用は、電力単価高騰による動力費の増などがあり、全体では増加（対前年+34億円）しました。

これらのことから、営業利益の赤字幅は縮小（▲14億円、対前年+4億円）したものの、経常利益（▲18億円、同▲7億円）、四半期純利益（▲24億円、同▲16億円）は、赤字幅が拡大しました。

通期業績予想では、台風10号等による災害の影響、および、輪軸組立作業における不正行為の対策による費用を織り込み、前回公表した見通しから下方修正（営業収益1,996億円、対前回見通し▲16億円）するものの、対前年では増収（+110億円）を見込み、経常利益は4億円（対前年+46億円）、当期純利益は20億円（対前年+55億円）を見込んでいます。

[J R 各社の2024年度 【連結】 第 2 四半期決算の状況]

単位：百万円

社名	営業収益	増減 (%)	営業利益	増減 (%)	経常利益	増減 (%)	四半期純利益	増減 (%)
J R 北海道	75,557	2.2	▲17,897	—	1,567	▲71.5	8,592	▲26.9
J R 東日本	1,395,117	7.3	235,604	22.8	204,525	23.6	139,780	19.4
J R 東海	873,865	6.9	365,209	17.0	335,467	20.4	233,647	19.8
J R 西日本	811,386	5.4	104,790	▲1.4	98,596	0.1	69,711	3.8
J R 四国	26,700	5.1	▲5,100	—	2,900	11.8	2,300	11.2
J R 九州	208,412	9.3	29,535	10.1	29,577	5.4	22,649	▲19.1
J R 貨物	94,315	4.4	▲1,450	—	▲1,822	—	▲2,408	—

[J R 各社の2024年度 【単体】 第 2 四半期決算の状況]

単位：百万円

社名	営業収益	増減 (%)	営業利益	増減 (%)	経常利益	増減 (%)	四半期純利益	増減 (%)
J R 北海道	44,580	3.7	▲21,533	—	73	▲98.3	7,897	▲32.5
J R 東日本	1,026,100	7.2	196,000	26.4	177,500	36.2	125,800	34.5
J R 東海	724,000	7.1	345,000	17.5	314,500	21.0	222,100	20.8
J R 西日本	486,100	6.6	82,500	6.9	(非公開)	—	(非公開)	—
J R 四国	14,700	▲0.4	▲6,000	—	3,000	24.6	2,500	6.7
J R 九州	110,000	3.5	22,600	6.4	22,900	▲14.5	17,800	▲36.7
J R 貨物	75,700	3.9	▲2,600	—	▲3,200	—	▲3,300	—

[J R 上場 4 社の2024年度 【連結】 業績予想]

単位：百万円

社名	営業収益	増減 (%)	営業利益	増減 (%)	経常利益	増減 (%)	当期純利益	増減 (%)
J R 東日本	2,852,000	4.5	370,000	7.2	315,000	6.2	210,000	6.9
J R 東海	1,762,000	1.3	624,000	2.6	563,000	3.3	392,000	2.9
J R 西日本	1,718,000	5.1	170,000	▲5.4	155,500	▲7.1	100,000	1.3
J R 九州	441,100	4.9	57,300	21.7	56,700	15.9	42,200	9.8

[J R 6 社の2024年度 年末年始新幹線・在来線特急等の利用状況（前年比）]（12/27～1/5、上下計）

	新幹線	在来線特急等
J R 北海道	119%	111%
J R 東日本	112%	109%
J R 東海	108%	111%
J R 西日本	110%（山陽） 140%（北陸）	109%
J R 四国	—	110%（瀬戸大橋） 112%（主要3線区）
J R 九州	107%	108%