

第1章 2024春季生活闘争を取り巻く現状

I 2024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2年、イスラエル・紅海などでも情勢悪化>

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2年が経過していますが、その出口は未だ見通すことができず、膠着状態が続いています。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。

また、中東地域においても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の戦闘状態が続いており、世界情勢はいっそう先行きの不透明感が増しています。

さらに、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。フーシ派はハマスの連帯を表明し、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。

国連安全保障理事会の理事国は1月3日、フーシ派に対し、攻撃は違法であり、地域の安定や航行の自由、世界の食料供給を脅かしているとし、紅海での船舶攻撃停止を求めました。1月12日には、米英軍がフーシ派の拠点を攻撃するなど、中東の地政学的緊張はさらに高まっています。日本の海運大手3社がすべての船種について紅海を通航しないことを決めましたが、今後、コンテナ運賃のさらなる上昇や、海上輸送の遅れなどが懸念されます。

<世界的な「選挙イヤー」、米国の大統領選挙の結果次第でさらなる流動化が起こる恐れ>

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予定されており、世界的な「選挙イヤー」となります。

米国では、11月に大統領選挙と議会選挙が予定されており、現在共和党の候補者指名争いで圧倒的な優位に立つトランプ前大統領が復活当選を果たすかが焦点となっています。仮にトランプ氏が再び大統領の座に就けば、政治的二極化がますます加速し、世界経済の不確実性が増すこととなります。

また、ロシアでは3月に大統領選が行われますが、プーチン氏がすでに立候補を表明しており、再選を果たすことはほぼ確実な情勢です。

さらに、1月13日に行われた台湾における総統選では、中国との統一を拒む与党・民進党の頼清徳氏が勝利しました。これまで同様、台湾と中国との間の緊張関係が続くことが予想されます。なお、台湾では、これまで国営で運営されていた鉄道が本年1月に公社化されています。

その他、英国では本年中に行われる可能性が高い総選挙において、野党労働党が14年ぶりに政権を奪回できるかが焦点となるほか、インドではモディ首相の再選が見込まれています。6月に行われる欧州各国の議会選では、極右勢力への支持拡大が懸念されて

います。

＜世界の経済成長は3年連続で鈍化する一方、日本の成長率は先進国平均を上回る1.8%＞

こうした情勢の中、世界銀行は、1月9日に発表した「世界経済見通し」のなかで、2021年に6.2%を記録した世界の経済成長率について、2024年は2.4%（前年比▲0.2%）と、3年連続で鈍化すると予測しました。新型コロナウイルスの流行を受けてマイナス成長となった2020年を除けば、2009年の世界的な金融危機以降で最低となります。

また、2025年の見通しについては、2.7%とやや加速する見通しを示しましたが、先進国の景気減速が予想されるとして、2023年6月時点に予測した3.0%からは下方修正しました。

なお、2023年の成長率については、先進国平均を1.5%（前回予測+0.8%）、日本を1.8%（同+1.0%）としました。日本については、インバウンド需要が背景にあるとしています。

一方、IMFも2023年10月時点で2024年の世界の経済成長率（実質GDP伸び率）について、直近20年間の平均である3.8%を大きく下回る2.9%と予想しています。特に先進国については、2024年の成長率を1.4%と見込み、金融政策の引き締めの影響を反映しています。また、中国の成長率については、2023年に5.4%に達するものの、生産性の低下や高齢化などの逆風の中、2028年には3.5%まで徐々に低下するとの予想を発表しました。

2. 国内情勢の特徴

(1) 経済の見通し

＜3四半期ぶりのマイナス成長、ドル換算での名目GDPが減少、実質賃金も減少続く＞

政府が昨年12月8日に発表した2023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2.9%減で、3期ぶりのマイナス成長となりました。

また、IMF（国際通貨基金）は昨年10月、ドルに換算した2023年の日本の名目GDP（4.2兆ドル）が、ドイツ（4.4兆ドル）に抜かれて4位となるという見通しを示しています。円安でGDPの数字がドル換算で目減りしていることや、ドイツで急激なインフレが進んだことが直接の要因とされています。背景として、直近30年ほどの日本の名目賃金が1.1倍しか上がっていないのに対し、ドイツでは2.1倍も上昇していることが挙げられます。

加えて、IMFは2026年にはインドが日本を抜き、わずか3年で日本は5位へとさらに後退すると予測しています。日本からの人財流出を防ぐためにも、賃上げを継続することが必要です。

(2) 政治の動向

＜自民党の一強体制が温床となった「政治とカネ」を巡る不祥事、国民の信頼を失う＞

自民党における5派閥の政治団体が、2021年までの4年間に主催した政治資金パーティーに20万円を超える支出をした団体の名前や金額など計約4,500万円分を政治資金収支報告書に記載していなかった疑いがあるとして告発状が提出され、昨年12月19日、

東京地検特捜部は、政治資金規制法違反の疑いで強制捜査に乗り出しました。複数の派閥事務所が捜索対象となるとともに、複数の議員事務所が強制捜査を受けました。一連の流れを受け、岸田首相は12月14日、捜査対象の派閥に所属する官房長官をはじめ4閣僚・5副大臣を交代させるなど、対応に追われていますが、本年1月、文部科学副大臣を務めた経験のある現職の自民党国会議員（逮捕後除名）が逮捕されたほか、1月19日には複数の派閥の会計責任者が在宅起訴される事態に発展しています。

今回の事態は、1988年に表面化したリクルート事件に匹敵する不祥事に発展する可能性が指摘されています。国民の政治に対する信頼を大きく揺らがせる事件であり、決して看過することはできません。すでに岸田内閣の支持率は、「危険水域」と呼ばれる20%台を下回っており、先行きは険しさを増しています。

また、昨年末には、昨年4月に行われた東京の江東区長選挙における公職選挙法違反の疑いで、自民党に所属していた前法務副大臣が東京地検特捜部に逮捕されています。

こうした不祥事の背景にあるのは、「一強」体制のおごりです。緊張感のある政権交代可能な体制の実現に向け、責任ある野党勢力の拡大、結集の必要性を引き続き訴えるものです。

<国民の政治不信に答えるべく、今こそ結集が求められる野党>

政権交代を実現するためには、野党の結集が欠かせません。しかし、2022年7月に行われた参議院選挙においても「野党共闘」は大きな課題を残しました。今後、衆議院の解散が行われない限り、大きな国政選挙が行われない「選挙空白期間」が2025年まで続くとされていますが、国民世論に答えるためには、総選挙に向けた常在戦場の臨戦態勢の下、今こそ野党が結集し早急に地盤を整えなければなりません。

こうした中、昨年12月には前原誠司衆議院議員を代表とする新党「教育無償化を実現する会」が結成されましたが、自民党一強の政治の腐敗を厳しく批判する野党各党の対応は、残念ながら同床異夢でまとまりを欠いていると言わざるを得ません。道のりは決して平坦ではありませんが、自民党政治への不信がかつてなく高まる中、政権交代可能な責任ある野党勢力の結集を改めて強く求めるものです。

(3) 経団連「2023年版経営労働政策特別委員会報告」

<物価高を重視し、中小企業を含め、昨年以上の賃上げ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16日、2024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「2024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。

十倉雅和会長は同報告の序文において、賃上げの歯車を回すことに「日本経済の未来がかかっている」と強調するとともに、大企業の2023年の賃上げは約30年ぶりの高水準だったが、さらなる熱量と決意で春闘にのぞむことが「社会的責務」だとし、昨年を上回る賃上げ率4%以上の実現に向け「果敢に取り組みたい」と述べています。

また、中小企業における構造的な賃上げの実現に向けては、「『パートナーシップ構築宣言』に参画する企業の拡大と実効性の確保等を強力に働きかけていく」とし、経団連としても中小企業の賃上げを力強く後押しする内容となっています。

このように、同報告は、連合が掲げる賃上げ「5%以上」の目標を前向きに評価し、中小企業の賃上げも支えるよう大企業に求める異例の指針となっています。

公表の際、同報告を取りまとめた大橋徹二委員長（コマツ会長）は、2024春季生活闘争について「『コストプッシュ型』による高い物価上昇局面で行われることから、特に物価動向を重視し、自社に適した結論を得ることが必要」と訴えました。

(4) 雇用情勢と賃金の動向

<実質賃金は20ヵ月連続減、2年近く物価上昇に賃金の伸びが追いついていない>

総務省が昨年12月26日に公表した2023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6,780万人（前年同月比56万人増）と16ヵ月連続で増加しているほか、完全失業者数は169万人（前年同月比4万人増）で、3ヵ月ぶりに増加しています。

業種別の就業者数をみると、「製造業」が1078万人（同33万人増）、「宿泊業・飲食サービス業」が413万人（同20万人増）、医療福祉が920万人（同22万人増）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1.28倍で、前月に比べて0.02ポイント低下しました。新規求人倍率（同）は2.26倍で、同0.02ポイント上昇しました。新規求人（原数値）は、前年同月比4.8%の減少で、産業別では、「宿泊業・飲食サービス業（12.8%減）」、「生活関連サービス業・娯楽業（12.5%減）」、「製造業（10.5%減）」などで大きく減少しています。企業の人手不足感は非常に強いものの、生産活動の停滞や物価高に伴う個人消費の弱さを反映し、企業の求人意欲にやや陰りが見られます。

また、総務省が昨年12月22日に発表した2023年11月の全国消費者物価指数（生鮮食品を除く、コアCPI）は106.4と、前年同月比2.5%上昇しました。それに伴い、厚生労働省が本年1月10日に発表した2023年11月の実質賃金は、前年比▲3.0%となっており、20ヵ月連続の減少となりました。名目賃金は0.2%増え、23ヵ月連続で上昇しているものの、物価の上昇に追いついていない現状が続いています。

II JR各社の経営動向

JR7社の2024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4千億円の最終黒字を計上しました。鉄道運輸収入はコロナ禍前の約9割の水準に回復しました。

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、年末年始輸送は、コロナ禍前の約8割～9割程度に回復しています。

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

2024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116%の1兆2,998億円、経常利益は1,655億円、四半期純利益は1,170億円となりました。

鉄道、エキナカ、ホテル・SCの需要回復により、運輸事業（9,031億円、対前年+1,290億円）、流通・サービス事業（1,813億円、対前年+291億円）、不動産・ホテル事業（1,748億円、対前年+182億円）、その他（404億円、対前年+82億円）のすべてのセグメントで増収となり、営業収益は3期連続の増収となりました。また、2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、定期外の運輸収入はコロナ禍前との比較において、在来線ではほぼ100%（第2四半期実績は93%）、新幹線で約90%（同88%）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80%（同82.4%）と見通し、運輸収入合計では約9割（同89%）が定常状態になると見通しています。また、インバウンドによる収入を通期で200億円（対前年+59億円）と見込んでいます。

経常利益については、人件費の増（140億円）、流通・サービス・不動産・ホテル原価の増（155億円）動力費の増（50億円）などの影響もありましたが、対前年+1,259億円の増益となりました。

通期業績予想については、前回公表時の数値（営業収益2兆6,960億円、経常利益2,110億円、当期純利益1,370億円）は据え置きました。株主還元の状態について、中間配当は1株あたり55円、期末配当も同55円を予定しています。

② JR東海

2024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128%の8,175億円、経常利益は2,786億円、四半期純利益は1,950億円となりました。

東海道新幹線・在来線ともにご利用が増加したことなどから、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、自社の物件費や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、東海道新幹線で「のぞみ12本ダイヤ」を活用して、需要に合わせた弾力的な列車設定を行うなど、輸送サービスの充実に取り組んだことなどにより、運輸収入で6,407億円（対前年+1,576億円）となったほか、流通業（772億円、対前年+135億円）、不動産業（411億円、対前年+37億円）、その他（1,102億円、対前年+72億円）を含めたグループ全体でも増収（対前年+1,834億円）となりました。

経常利益については、営業収益や各利益の増により、2,786億円（対前年+1,423億円）となりました。

引き続き、コロナ禍で加速した働き方の変化、労働力人口の減少等、取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、ICT等の最新の技術を活用して効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」と新しい発想による「収益の拡大」の取り組みを本格化することとしています。

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1兆6,270億円、営

業利益 5,020 億円、経常利益 4,330 億円、当期純利益 3,080 億円と上方修正しました。株主還元の状況について、中間配当は 1 株あたり 70 円、期末配当は同 14 円（2023 年 10 月 1 日を効力発生日として、普通株式 1 株を 5 株に分割）を予定しています。

③ J R 西日本

2024 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 124% の 7,699 億円、経常利益は 984 億円、四半期純利益は 671 億円となりました。

国内旅行やインバウンド等の移動需要の回復により、連結・単体ともに 3 期連続の増収・増益となりました。

運輸収入は、需要回復やインバウンド需要の増、増収施策等の効果もあり、コロナ禍前の 89.9%（2020 年 3 月期比）まで回復しました。

コスト構造改革の取り組みは、今期単体で▲310 億円の計画に対し、第 2 四半期実績は▲140 億円となりました。

営業収益は、運輸収入が 4,071 億円（対前年+864 億円）となったほか、流通業（962 億円、対前年+206 億円）、不動産業（1,021 億円、対前年+110 億円）、旅行・地域ソリューション業（950 億円、対前年+325 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+67 億円）、動力費の増（同+59 億円）、修繕費の増（同+44 億円）、業務費の増（同+122 億円）、雇用調整助成金の減（連結：対前年▲16 億円）などの影響がありましたが、984 億円（対前年+707 億円）となりました。

通期業績予想について、運輸収入やエネルギーコスト等の費用、各事業の見通しを変更し、営業収益 1 兆 5,850 億円、経常利益 1,255 億円、当期純利益 800 億円（期首予想+135 億円）と上方修正しました。株主配当は、1 株当たり年間 115 円（中間 57.5 円、期末 57.5 円）を予定しています。

④ J R 九州

2024 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 1,907 億円、経常利益は 280 億円、四半期純利益は 279 億円となりました。

営業収益は、各セグメントにおける需要の緩やかな回復等により、運輸収入で 704 億円（対前年+149 億円）となったほか、不動産・ホテル（552 億円、対前年+26 億円）、流通・外食（299 億円、対前年+46 億円）、ビジネスサービス（344 億円、対前年+3 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 205 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 95%）よりやや弱含む（同 94.1%）ものの、定期収入が想定より強く、全体としては同 93.3% とほぼ想定通りになっています。

経常利益は、資源価格高騰に伴う鉄道事業における動力費の増（対前年+6 億円）があったものの、分譲マンションの販売原価の増などの影響により、280 億円（対前年+162 億円）となりました。

なお、駅運営体制の効率化を目的に、子会社への駅業務委託を昨年10月1日に直営に切り替えたことによる決算への想定影響として、単体では人件費が約20億円の増となる一方、物件費が20億円の減となるとし、連結決算への影響はないものと想定しています。

通期業績予想について、営業収益については長崎駅周辺開発の開業等による増収を見込む一方、鉄道事業における動力費の増などを勘案し、前回公表時の数値（営業収益4,170億円、経常利益459億円、当期純利益を407億円）は据え置きました。株主への配当は、1株あたり年間93円を予定しています。

(2) JR北海道・JR四国・JR貨物

① JR北海道

2024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113%の738億円、経常利益は54億円、四半期純利益は117億円となりました。

営業収益は、鉄道運輸収入の増加に加え、北海道四季マルシェで催事を実施したことや、ホテルの客室稼働率が改善したことなどにより、小売業やホテル業でも収益が増加し、改善しました。

営業費用は、グループを挙げてコスト削減を行ったものの、電気料金高騰の影響や、収入に連動した仕入れコストの増加などにより、913億円（対前年+34億円）となりました。

円安株高などによる経営安定基金運用益の増加（同+38億円）も寄与し、経常利益は54億円（同+87億円）の黒字となり、特別利益に国からの支援（75億円）などを計上した結果、四半期純利益は、117億円（同+125億円）の黒字となりました。

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1,365億円、経常利益▲217億円、当期純利益▲84億円）は据え置きました。

② JR四国

2024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134%の254億円、経常利益は26億円、四半期純利益は21億円となりました。

営業収益は、感染症の5類移行等を背景として、運輸、ホテル、飲食・物販セグメントで増加し、また、駅ビル・不動産セグメントにおいても分譲マンションの販売などにより増加となりました。この結果、254億円（対前年+65億円）となり、コロナ禍前の2019年度並み（100.4%）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などにより26億円増となり、営業利益は▲48億円（対前年+39億円）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一方で、支援を活用するための資産現金化に伴う売却益は減少し14億円の減少となりました。結果、経常利益は26億円（対前年+24億円）となり、法人税等を加味した四半期純利益は21億円（対前年+20億円）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496億円、経常利益▲15億円、当期純利益▲15億円）は据え置きました。

③ JR貨物

2024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99%の903億円、経常利益は▲10億円、四半期純利益は▲7億円となりました。

営業収益は、東京レールゲート EAST 等の建物貸付が好調だったものの、運輸収入、マンション販売が前年を下回り、加えて福岡の温浴施設が昨年9月に終了したため全体では前年並みとなりました。

営業費用は、原材料費高騰による経費増や減価償却費の増がありましたが、マンション販売の売上原価の減などで全体では前年並みとなりました。

営業利益は、前年並みの赤字となりましたが、経常利益、四半期純利益は、移転協力金の受取等により赤字幅が改善しました。

通期業績予想では、前回公表した見通しから下方修正（営業収益1,937億円、対前回見通し▲38億円）するものの、物流の2024年問題に起因する輸送需要の取り込みやモーダルコンビネーション促進の取り組みを通じた輸送量の拡大などにより、対前年では増収（+60億円）を見込み、経常利益は0億円（対前年+43億円）、当期純利益は1億円（対前年+41億円）を見込んでいます。

[J R 各社の 2023 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	73,896	13.9	△17,498	—	5,499	—	11,754	—
J R 東日本	1,299,829	16.6	191,797	187.5	165,529	318.1	117,077	331.9
J R 東海	817,545	28.9	312,092	81.5	278,623	104.4	195,079	101.2
J R 西日本	769,902	24.8	106,292	214.0	98,458	255.4	67,143	4.1
J R 四国	25,400	34.7	△4,800	—	2,600	—	2,100	—
J R 九州	190,732	12.1	26,816	139.8	28,050	136.8	27,989	133.2
J R 貨物	90,366	△0.3	△1,926	—	△1,096	—	△715	—

[J R 各社の 2023 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	42,949	22.5	△21,339	—	4,306	—	11,710	—
J R 東日本	957,300	16.7	155,000	183.7	130,300	266.0	93,600	210.6
J R 東海	676,300	30.2	293,700	78.2	259,900	102.4	183,900	103.4
J R 西日本	456,100	24.2	77,100	269.2	(非公開)	—	(非公開)	—
J R 四国	14,800	36.5	△5,800	—	2,400	594.6	2,300	—
J R 九州	106,200	12.8	21,200	133.4	26,800	103.8	28,200	97.0
J R 貨物	72,800	△0.4	△3,000	—	△2,100	—	△1,300	—

[J R 上場 4 社の 2023 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	2,696,000	12.1	270,000	92.0	211,000	90.2	137,000	38.1
J R 東海	1,627,000	16.2	502,000	34.0	433,000	40.8	308,000	40.3
J R 西日本	1,585,000	13.6	140,000	66.7	125,500	70.5	80,000	△9.6
J R 九州	417,000	8.8	45,700	33.1	45,900	28.6	40,700	30.6

[J R 6 社の 2023 年度 年末年始新幹線・在来線特急等の利用状況 (2018 年度比)]

(12/28~1/4、上下計)

	新幹線	在来線特急等
J R 北海道	99%	86%
J R 東日本	92%	95%
J R 東海	101%	91%
J R 西日本	95% (山陽) 88% (北陸)	83%
J R 四国	—	90% (瀬戸大橋) 87% (主要 3 線区)
J R 九州	99%	82%