

## 国鉄労働組合・全国貨物協議会

# 2019年度中間決算は増収増益!!

## 過去最高の47億円、鉄道事業中期初の1億円黒字達成!!

2019年度中間決算について、「2019年度中間決算は増収増益であり、鉄道事業中期初の黒字を達成した」と説明を受けた。

概要は、「JR貨物グループ中期経営計画2023」のもと、「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」を目指し、鉄道ロジスティクス事業の業務刷新と収支改善の継続など核施策を展開してきた結果、当中間連結会計期間の営業収益は971億円（前年同期比+10.4%・+91億円）、営業利益62億円（前年同期比+53.5%・+52億円）、

経常利益59億円（前年同期比+56.4%・+53億円）、親会社株主に帰属する中間純利益は37億円、単体では、営業収益783億円（前年同期比+9.9%・+70億円）、営業利益53億円（前年同期比+137.2%・+49億円）、経常利益47億円（前年増+50億円）、中間純利益29億円（前年増+48億円）となった。

昨年「平成30年7月豪雨」等自然災害の影響からの回復と基本運賃改定等の営業施策の推進の効果もあり、連結営業収益は増益、連結営業利益・経常利益ともに増益、親会社株主に帰属する中間純利益も大幅増益となり、黒字を確保している。

セグメント別状況では、鉄道ロジスティクス事業の営業収益864億円（前年同期比+12%・+92億円）、営業利益9億円（前年同期は営業損失46億円・+55億円）となった。不動産事業は、営業収益109億円（前年同期比-2.3%・-2億円）、営業利益52億円（前年同期比-4.0%・-2億円）となった。

単体事業別状況では、鉄道事業の営業収益696億円（前年同期比+11.9%・+73億円）、営業利益1億円（前年増+52億円）となった。関連事業では、営業収益87億円（前年同期比-3.4%・-3億円）、営業利益51億円（前年同期比-4.0%・-2億円）となった。

単体の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黒字を達成した。



連結	2019年 3月期 実績	2020年 3月期 見通し	対前年同期	
			増減	%
営業収益	1,616	2,008	+91	+4.8
営業利益	58	121	+62	+107.9
経常利益	45	109	+63	+141.2
親会社株主に 帰属する 当期純利益	-2	66	+68	-

参考：連結経常利益の推移

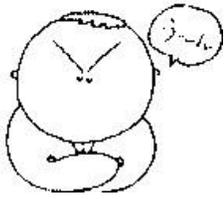
2017.3月期 (2016年度)	2018.3月期 (2017年度)
103億円	104億円

2020年3月期業績見通しは、10月に発生した水害による影響面見込まれるものの、積極的な営業活動と関連事業等の収益力向上を図り、単体の影響収益を確保し、2016年度、2017年度に続き、再び、連結経常利益100億円以上を確保するとしている。

連結営業収益は、2008億円（前年同期比+4.8%）、営業利益121億円（前年同期比+107.9%）、経常利益109億円（前年同期比+141.2%）、親会社株主に帰属する当期純利益66億円とし、単体では、営業収益1655億円（前年同期比+6.2%）、営業利益108億円（前年同期比+143.7%）、経常利益95億円（前年同期比+215.8%）、当期純利益58億円としている。

# 2019年度中間決算の会社の評価は 基本運賃改定、ダイヤ改正効果が数字となって表れている。

(組合) 昨年との比較は難しいものがあるが、最高益を計上した2017年度決算と比較しても、今期中期決算は増収増益で、中期として過去最高の経常利益47億円を確保するとともに、鉄道事業部門についても部門別収支で計上して以降、初めて1億円の営業利益となっている。この結果について、会社の評価は(会社) 昨年は災害の影響により、比較は難しいものがあるが、基本運賃改定やダイヤ改正効果など、これまでの施策の効果が数字になって表れてきていると考えている。一方で台風19号は10月に発生していることから上期には含まれておらず、先行きを見たときに楽観視できないと考えている。



## 災害を受けても 通期見通しに変更なし。

(組合) 上期の減少分15.6億円と20億円を超える台風での減収の合計約40億円の収入減がある中で、当初の事業計画数値、経常利益97億円から2億円下方修正し、最終の収入目標は変えずに、通期の見通しを経常利益95億円としていることについての整合性はどのように考えているのか。

(会社) 下期は台風19号を含んだ決算となり、台風による減収は約21億円とみている。今年についても利益保険で14億円の補填を考えている。その他の経費も発生しているが、営業努力を重ねながら、特別損失を含め最終的な目標とする数字を目指していきたいと考えている。

## 8割が災害分、 2割が基本運賃改定分。

(組合) コンテナ収入では、対前年で108億円の増額であるが、昨年の災害を含んだものであり、運賃改定分が読み取れない。増収分はどのくらいになると考えているのか。

(会社) 具体的な単価について明確にできないが、大枠で108億円の8割が災害であり、2割が運賃改定によるものと見ている。

# 輸送量減少、景気変動を理由とするが、中間決算は過去最高！！ 経営課題は置き去りにになっている。

(組合) 中間決算開示の扱い方について、昨年まで30日で開示していたものが、今年は45日での開示となり、年末手当の交渉に活かすことが出来なかった。中間決算といえ、過去最高益であり、労働条件に直結するものであるため、会社側の対応に不信感を持たざるを得ない。国労として国交省へ要請を行ってきたが、「台風19号時に迂回輸送をはじめ石油輸送などの対応が早かった」と貨物会社の対応が評価されていた。しかし、JR7社の中で最低の生活水準となっている。

(会社) 決算の結果については指摘の通りであるが、楽観視できる状況ではないと考えている。一昨年との比較でも輸送量は減少しており、米中による貿易摩擦や景気変動などにより、相当な営業収入を確保していかなければならない。営業活動を強化するとともに、必要な投資を行わなければ、目標の数値に到着しないと考えている。

## 「中期経営計画2023」、 5年間で2,080億円の設備投資

(組合) 線路使用料について、昨年の災害について減額されているが、今回の災害は影響するものか。また、貨物調整金を含む財源についてどこが支払って行くのか。また、国鉄改革時のスキームと整備新幹線建設のスキームについて今後の問題ではないか。

(会社) 線路使用料は、算定にあたって過去3年間を平均とする事からその後に影響を与えるものであり、今回は影響するものでない。

(組合) 長期借入金の内訳について、無利子融資の返済ではなく有利子債務の返済に力点を置くべきではないか。

(会社) 指摘のように有利子債務を減らすことが経営として重要であるが、無利子融資の返済は、法的に決められているものである。

(組合) 東京レールゲートウエスト・イーストについて、収入の見直しは。

(会社) 今年度分の設備投資額はウエスト棟に対して、100億強で竣工するものとなっている。その他は数字として出ていない。

(組合) テナント契約はどの程度入っているのか。

(会社) 10月末で7割程度であり、3割については、契約先の検討中である。