

## JR東日本2021年3月期の業績予想 4,180億円の純損失を発表

### JR東・西、最大の最終赤字

東日本 4180億円 西日本 2400億円

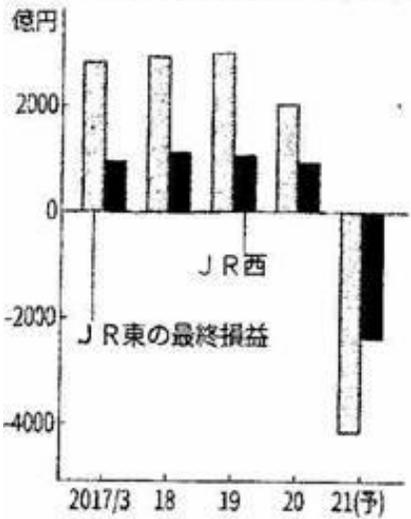
今期、民営化後で

JR東日本とJR西日本は16日、2021年3月期通期の連結最終損益が1987年の民営化以降で最大の赤字になる見通しを発表した。赤字額はJR東が4180億円(前期は1984億円の黒字)、JR西が2400億円(前期は893億円の黒字)。新型コロナウイルス流行による鉄道利用者の落ち込みは長期化しかねず、ダイヤや運賃の見直しを進める。

### ダイヤや運賃見直し

事前の市場予想平均(QUICKコンセンサス)はJR東が2491億円の赤字、JR西は1448億円の赤字で、公表値はこれを大きく下回った。売上高はJR東が前期比35%減の1兆9300億円、JR西が39%減の9200億円を見込む。両社とも単体の営業赤字額は減価償却費を1000億円以上も上回っており、定期収入が8〜9割、定

固定費負担が重く赤字が膨らむ



期外収入は例えば新幹線が6割弱まで戻ると想定して予想をたてた。鉄道事業は人件費や修繕費などの固定費や、設備投資の負担が重い。両社とも当面の事業見直しを急ぐ。特にJR西は訪日客などへの依存度が高かったためコロナの影響が大きいため、21年3月期年間のコスト削減をこれまで計画していた500億円から700億円に増やすと発表した。一時帰休などで人件費を抑え、修繕費や広告宣伝費も減らす。設備投資は期初計画に比べ770億円抑制する。JR東も21年3月期の営業コストと投資を、当初計画より計1500億円ほど減らす。さらにテレワークの定着や出張・観光客の落ち込みなど、新型コロナウイルスの影響も大きい。

JR東は22年3月期以降の鉄道収入を「コロナ前の8割強程度」(坂井 究常務)と想定。JR西の倉坂昇治取締役も「以前の利用状況に戻るのには難しいのではないかとこの見通しを示した。同社は手始めに、21年春のダイヤ改正で在来線の最終電車の時刻を繰り上げる。JR東は首都圏で30分繰り上げる予定で、夜間の保守・点検の時間を長めに確保して作業を効率化、数十億円を抑えられるとみている。時間帯別運賃の導入も検討する。朝の通勤時間帯などの運賃を上げ、利用が少ない時間帯は値下げなどを想定する。JRはピーク時に合わせて車両や従業員を抱えてお人件費を抑えられ、1編成で十数億円の車両投資も減らせる。国土交通省からの認可など、導入に2〜3年かかるようであれば黒字化に時間がかかれば実質的な値上げも選択肢になりそうだ。

JR東の想定通りに鉄道収入がコロナ前の8割強になるなら、単体の営業収益は1兆7000億円程度と、固定費とほぼ同額になる。単体で19年3月期と同水準の営業利益(約3900億円)を稼ぐためには、4000億円程度の固定費削減が必要だ。JPモルガン証券の野良太アナリストは「数千億円の固定費削減は考えにくく、旅客数の戻りか実質値上げでしか、利益の回復は難しい」と指摘



9月16日、JR東日本会社は2021年3月通期の業績予想を発表し、純損失4,180億円の見通しを示しました。この間、JR東労組本部は討議資料や「雇用と職場を守るためのJR東労組緊急提言」を発売し、赤字＝雇用の危機を発信してきました。情勢を正しく認識し、雇用の危機と捉え、青年部から組織強化・拡大のたたかいをつくり出しましょう！

**情勢を正しく認識し、組織強化・拡大を実現しよう！**