

第2節 JR各社の経営現状を見る

1. JRの経営は「好調」か？

1987(昭和62)年4月1日に誕生したJRグループの業績は、非常に好調であるかのように伝えられている。JR東日本とJR東海の両社は、発足後3年にして経常利益が1,000億円の大台に乗った。経営の見通しが暗かった三島会社(北海道・四国・九州の3社)も経営安定基金という「援助」があるにしても、黒字経営を続けている。こういった状況は分割・民営化時の予測を大きく破るものであり、今ではかつての国鉄の惨状などはすっかり忘れ去られているといった状態である。

しかしその一方で、国鉄から引き継いだ債務がJR東日本だけを見ても3兆円を越えているという事実がある。発足後黒字経営を続けていたJR貨物も平成5年度決算で初めて赤字を計上した。第1節で述べたように、本州JR三社は膨大な新幹線買い取り費用を今後負担しなければならない。バブル経済崩壊後のこの不況で、乗客数の伸びにも陰りが見えている。このように必ずしも万々歳とは言えないような、不安要因があることもまた確かである。

果たして今JRの経営は一体どうなっているのか。ここでは各社別の経営現状をチェックし、JR好決算の実状に迫ってみることにしたい。

2. 本州三社の経営現状

本州のJR三社は、当然ながらJRグループの核となる存在である。東京・名古屋・大阪といった大都市を基盤とした事業展開が可能であるわけだから、当初から順調な経営が保証されていたと言えよう。特に三社とも新幹線の運営を引き継いでいる点は大きい。北海道・四国・九州の三島会社とは経営環境が決定的に異なるのである。その一方で国鉄からの承継債務が、本州三社とJR貨物を合わせて約5.9兆円もあるという点は注視しなければならない。これだけの重荷を背負いながら、どのように経営を進めているのであろうか。

(1) JR東日本 経常利益1,000億円を突破

新会社中最大規模のJR東日本は、他社を圧倒して最大の経常利益を計上した。1987(昭和62)年4月発足の初年度決算では766億5,200万円の経常利益を生み、スタート時の事業計画による予想経常利益215億円の3.56倍に

達した。1989(平成元)年度決算では事業計画の932億円を大きく上回る1,034億6,400万円と、初めて1,000億円の大台を突破している。バブル経済崩壊による不況で乗客数の減少が懸念された1993(平成5)年度決算でも1,015億円の経常利益を挙げ、大台の維持に成功した。他6社がいずれも経常減益となっている中での大台維持であり、あらためてJR東日本の強さを示すものとなった。

JR東日本の順調な経営の背景には、新幹線輸送の著しい伸びと堅実な定期収入があるといえるだろう。鉄道事業以外にも山形・大井町・信濃町の駅ビル等の不動産賃貸収入が堅調な伸びを示している。一方負債について見てみると、民営化時の承継債務が3兆3,000億円もあったのが、スタート3年間で8,000億円の返済を遂行している。

一見収益構造には死角がないように見える。しかしそれでも長期債務は年間営業収益の2倍近くにも達している。自己資本比率も大手私鉄平均の19%に比べ、約11.6%(1993年現在、発足時は8.3%)ときわめて低水準にある。このような巨額の債務体質という欠点を解消するには、まだまだ時間がかかると言えるだろう。ちなみにJR東日本はJRグループの先陣を切って、1993(平成5)年10月に念願の株式上場を達成している。

(2) JR東海 顕著な新幹線依存型体質

JR東海は、発足時からJR東日本に次ぐ株式上場2番手と目されていた。1989(平成元)年度決算では、経常利益1,084億円を挙げて1,000億円の大台を突破、JR東日本を圧倒する勢いであった。経常利益が名目的とはいえ、JR東日本を上回ったというのは、企業規模と比較して特筆すべきである。この背景には、好景気による東海道新幹線輸送量の飛躍的増加があった。

一方で弱点とされているのが、全体収入のほとんどを東海道新幹線に頼っているという体質である。鉄道収入のうち、9割近くを新幹線が占めていると言われている(図3-1-4)。従って比較的景気の影響を受けやすいといえるだろう。

1993(平成5)年度決算を見ると、東京-博多間を5時間4分で結ぶ「のぞみ」が登場したにもかかわらず、運輸収入は1兆491億円と前期比24億円(0.2%)減という結果に終わった。反面、営業費用は「のぞみ」博多直通による車両使用料や新幹線輸送力増強工事等により7,227億円(前期比168億円・2.4%増)となっており、経常利益は643億円(前期比33億円減)にと

どまった。この結果は総需要が低迷する中でやむを得ないであろう。

会社発足直後はＪＲ東日本に迫る勢いを見せたＪＲ東海にとって、経常利益の低迷は不安材料のように見える。株式上場もＪＲ西日本に先を越されることが決定された。（ＪＲ西日本の項参照）しかしこういった状況の中で、企業体質はむしろ日毎に強化されていると見てよいだろう。第１節で述べたように、新幹線施設の買い取りが実現し、減価償却費が大幅に計上できるようになった。このため内部留保の枠内に設備投資が納まる状態になった点は明るい材料であろう。また、関連事業ではＪＲ東海初の不動産販売事業「天竜川分譲マンション」が完売という成功を収め、駅ビル事業も軌道に乗りつつある。資金調達手段の多様化という点で見ても、ユーロ円建て外債に続いて、20年物の第１回国内普通社債発行を行っている。1993（平成５）年度決算でも、株式上場直前期に必要な利益基準額 448 億円を上回っており、ＪＲ東海の経営現状がＪＲ西日本より劣るということは決してない。よってＪＲ東海の株式上場は、そう遠くない将来に達成可能であろうと思われる。

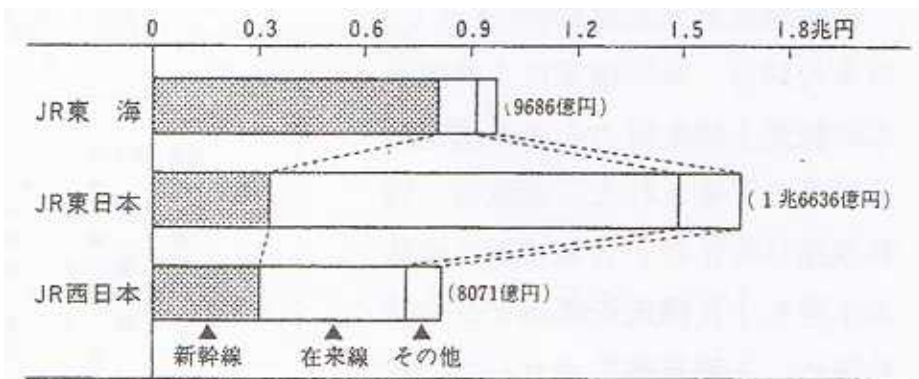


図 3-1-3 本州ＪＲ三社の売上高構成（1989年3月期）

（『ＪＲグループ』大月書店より抜粋）

(3) ＪＲ西日本 ＪＲ東日本に続き株式上場を控える

国鉄清算事業団は1994（平成6）年6月10日、本年度末にＪＲ西日本の株式上場を行うことを決定し、運輸省に了承された。運輸省と同事業団は昨年のＪＲ東日本に続き、本年度もＪＲ株式を売却する方針を決め、上場基準を満たしているＪＲ東海とＪＲ西日本の両社を新規に上場する可能性を検討していたが、景気低迷が長期化し、同じく国保有の大型株であるＪＴ株の上場が1993年度から1994年度へずれ込んだことから、ＪＲ対象会社を1社に絞

ることとした。対象がJR西日本となったのは、同事業団から諮問を受けた資産処分審議会が、私鉄との競争から民営化を急ぐ必要があること、民営化の効果が及ぶ利用者が多いことの2点を答申に盛り込んだことによる。

以上のように、来春の株式上場へ向け動き出したJR西日本であるが、本力三社の中では一番厳しい経営状況となっている。まずは新幹線であるが、JR西日本の抱える山陽新幹線は東海道ほどのドル箱路線とは言えない。こうした環境下で乗客増を目指すためには、レールのつながっているJR東海との関係が重要になる。自社管内の岡山・広島・福岡といった都市と、JR東海管内の東京・名古屋との相互流動は、航空機との間で激しい競争が行われている。1993（平成5）年3月18日から東京 - 博多間で「のぞみ」が運転を始めたが、東京 - 岡山間3時間15分、東京 - 広島間3時間55分、名古屋 - 博多間3時間25分と従来よりも大幅な時間短縮が達成された。時間面では航空機と遜色のない体制が整備されたと言えよう。

一方在来線に目を転じて見ると、JR西日本が京阪神近郊輸送で力を入れている「アーバンネットワーク」の充実等により、1993（平成5）年度決算では定期収入が対前年比102.3%（約31億円増）と安定的な伸びを見せている。今年開港した関西国際空港へのアクセスも加わり、今後も着実な伸びが期待される分野である。全体では「のぞみ」効果などにより、営業収益は予想に反して9,376億円（前期比1.6%増）となり、一見安定しているように見える。しかし、営業費なども増加しているため、結局経常利益は547億円（対前期10億円減）という結果になっている。

JR西日本の場合、JR東日本やJR東海とは異なり確固たるドル箱路線と言えるものが見当たらないのが弱点であろう。山陰地方を中心として不採算路線を多く抱える中で、よく健闘しているとは言える。しかし本州三社の中においては劣勢は否定しようがない。今後も安定した経営を続けていくためには、今以上に徹底した経費の削減と、鉄道事業を基盤とした関連事業への進出が求められるであろう。

3. 三島会社の経営現状

JR6社の中でも北海道・四国・九州の3社は地理的条件や経営環境に共通項が多く一般に「三島会社」と総称される。有力な都市はあるものの、首都圏・京阪神地区から離れているので幹線鉄道としての機能は弱く、輸送量はそう多くは期待できない。営業キロ当たりの輸送密度もおよそ5千から1

万という水準で、本州三社と比較すると一桁違う。また、国鉄時代の電化・複線化など近代化の遅れから輸送基盤が弱く、他の交通機関に対して競争力を発揮できない場面が多い。このため国鉄債務の承継を行わず金利負担をなくしたとしても営業損失が見込まれることから、JR発足に当たって経営を安定させる方策として「経営安定基金」が創設された。これまでのところ8社ともその運用益により損失を補い、経常収支ではなんとか黒字を続けているという状態である。

三島会社の経営戦略上の共通点は、おおむね対首都圏・対京阪神輸送よりも島内の都市間輸送に活路を見い出そうとしているという点であろう。このため特に特急のスピードアップ・増発・新車の投入は、各社最優先の課題として取り組んでいる。その一方で高速道路網の発達により、高速バスやマイカーとの競争で苦戦は免れられそうもない。もともと輸送需要の絶対数が少ないこともあり、三島会社の経営見通しについては悲観的にならざるを得ないだろう。

しかし、三島会社の経営改善こそ国鉄改革の鍵を握るといっても過言ではない。三島会社の輸送需要は、欧州の鉄道などとの比較で見ても決して小さいものではなく、将来、地域経済に与える役割も大きいと思われる。ここでは各社別に経営改善に向けた取り組みについて触れ、短期的な見通しについても言及していきたい。

(1) JR北海道 経営安定基金でも鉄道事業の赤字を補てん出来ない

JR北海道の輸送体系としては、大きく3つの柱があると言えるだろう。一つは札幌都市圏を中心とする近郊輸送、次いで道内の都市間輸送、最後に対本州の長距離輸送である。このうち現在重点が置かれているのは、やはり前者2つということになる。

まず札幌都市圏の近郊輸送であるが、この分野は国鉄からJRになって一番顕著に伸びたと言えるだろう。(表3-1-4)国鉄時代は全く近郊輸送が念頭に置かれていないダイヤであったが、民営化後急速に整備された。(表3-1-5)典型的な例が札沼線であり、今では電化・複線化計画が持ち上がるほど活況を呈している。また新千歳空港駅の開業により、空港アクセスにおける役割が一層強化されることになった。

区間	札幌 - 小樽	札幌 - 岩見沢	札幌 - 千歳空港	札幌 - 石狩当別
1987	1,861	1,096	854	347
1988	1,921	1,133	973	364
1989	1,898	1,126	1,062	407
1990	1,989	1,174	1,145	467
1991	2,109	1,232	1,208	525
1992	2,213	1,305	1,713	557

表 3-1-4 札幌都市圏の年間輸送量の推移（普通列車、単位：万人）

（『鉄道ジャーナル』1994年6月号より作成）

区間	札幌 - 手稲	手稲 - 小樽	札幌 - 江別	江別 - 岩見沢	札幌 - あい の里教育大	札幌 - 千歳
1987	195	113	109	62	64	95
1988	236	150	137	67	73	130
1989	236	150	137	67	73	130
1990	236	153	153	67	77	133
1991	236	153	153	67	77	133
1992	245	191	173	67	77	220
1993	245	191	173	67	77	220

表 3-1-5 札幌都市圏の列車本数の推移（普通列車、単位：本）

（『鉄道ジャーナル』1994年6月号より作成）

都市間輸送では、特急網の整備が急ピッチに行われ、特にスピードアップに重点がおかれた政策が展開されている。例を挙げると札幌 - 旭川間で1時間20分、札幌 - 函館間で最速2時間59分を達成している。

現在では主に帯広・釧路方面への石勝線・根室本線の高速化工事が進められている。これが完成すると札幌と主な道内都市間の高速化が達成されることになり、競争力が一層強化されることになるだろう。

最後に対本州輸送についてみてみよう。青函トンネルの開通により、一時は「トンネルブーム」に沸いたときもあったが、現在では落ち込みが激しい。上野 - 札幌間を結ぶ寝台特急「北斗星」の人気は相変わらずだが、青函トンネルの輸送量自体は微減傾向が続いている。函館 - 青森間を結ぶ快速「海峡」

も、多い時には 12 両編成だったのが、現在では所定 4 両編成にまで減っている。やはり鉄道では対首都圏・対京阪神の輸送需要を開拓するのは難しいようだ。青函トンネルに限っていえば、旅客輸送より貨物輸送の伸びが顕著で、旅客も青函間の流動に限られたものとなってきている。

以上のように、積極的な施策を展開する J R 北海道であるが、これでもなお鉄道事業自体では大幅な赤字となっている。1993 (平成 5) 年度決算における鉄道事業の営業損失は、前期に比べ約 15 億円減少したものの 456 億円にも上っており、経営安定基金の運用益 444 億円が無ければとても運営できる状況ではない。さらに問題なのが、経営安定基金の運用益を充てても經常利益が出ない点である。鉄道事業以外の営業利益は約 2 億円に過ぎず、それに一般営業外収益(約 15 億円)を加えて何とか黒字になっているという有様である。(經常利益は約 5 億円、対前期比 8 億円減)三島会社の場合、まだ発足してから 7 年しか経っていないということもあって、関連事業が大きな収益を挙げているケースは少ない。このため出来るだけ鉄道事業での赤字を経営安定基金の運用益のみでまかなえる財務構造が望ましいと言えよう。関連事業の黒字を前提とした財務構造は、現在の J R に限って言えばともすると經常赤字に転落する危険性をはらんでいるのである。

(2) J R 四国 これ以上改善の余地がないところまで来た

J R グループ中最小規模の J R 四国は、松山自動車道・高知自動車道の開通・延伸という試練を迎えている。J R 四国の予測では、四国の鉄道が国鉄時代のまま推移すると、旅客数が最大 60% 減少する可能性もあるとし、相当の危機意識を持って改善に取り組んでいる。

まず手がけたのが 2000 系特急用気動車の開発であった。カーブと勾配の多い線路条件を克服するため振り子方式を採用し、最高速度を 120km/h へ高めた。また、予讃線の電化工事を国鉄時代から引き続き推進し、1993 (平成 5) 年 3 月に高松 - 伊予市間で電車の運転を始めた。これにあわせて導入された 8000 系特急用電車は最高時速 130km/h を誇る。高松 - 松山・高知間 2 時間半、大阪 - 松山・高知間 3 時間半(岡山で新幹線接続)という初期の日標は、概ね達成されたと言えよう。J R 四国が発足以来 6 年間(1992 年度まで)で費やした設備投資額は、約 780 億円にも達する。

このような努力が実り、四国の鉄道旅客輸送量は年々着実に増加している。国鉄の末期の 1986 (昭和 61) 年度には 5,320 万人、宇高連絡船の 420 万人を

含めても5,740万人だったのが、瀬戸大橋開業初年の1988(昭和63)年には一気に14%増の6,320万人に達した。1993(平成5)年の輸送人員は6,600万人(対前期比2.2%増)であり、微増傾向が続いている。さらに輸送人員以上に注目されるのが輸送人キロである。1987(昭和62)年度には16億7,000万人キロだったのが、1993(平成5)年度には20億8,800万人キロへ伸びている。これは1人当たりの1回乗車距離が30kmから35km前後へ伸びているということであり、すなわち長距離客の増加を示している。これはやはりスピードアップの効果といえるだろう。

しかし、今後これ以上の急激な乗客数の伸びは期待できそうもない。現段階では設備の改善・スピードアップは一段落といった感が強いからだ。この7年間で手のつけられる範囲にはほとんど手が入っており、これ以上の改善となるともっと抜本的なものとならざるをえず、なかなか難しいと言えるだろう。JR四国の鉄道運営は当分の間現状維持で推移すると思われる。競争力の強化は、列車の増発や企画乗車券の開発等で対処することになる。

JR四国は、JR各社中発足時に高架下開発会社や地下駅ビル会社など関連企業を持たない唯一の会社であった。言い換えれば旧国鉄から承継した「日本交通公社」や「日本旅行」という直接経営権の及ばない5社だけが出資会社で、JR各社中最も貧弱な体制であった。現在では徳島ターミナルビル(ホテル業)や四鉄不動産といった出資会社も増え、関連事業に進出している。しかし1993(平成5)年度決算を見ると、本業の鉄道事業で83億円の赤字であるのはやむを得ないとしても、その他事業でも29億円の赤字を計上している。(但し平成5年度決算の場合、好調だったベーカリー部門を子会社に移管したことから、収支が悪化した側面もある)

(3) JR九州 台風災害で収支悪化

三島会社はどこも高速道路の整備への対抗手段に頭を抱えているが、JR九州の場合さらに自然災害というダブルパンチに見舞われている。去年襲った台風により、豊肥本線の寸断や日豊本線竜ヶ水駅の土砂崩れなど、南部を中心に多大な影響を受けた。このため他社に比べ徹底した経費節減をはかっている。象徴的な出来事が、博多-ハウステンボス間的高速船「ビートル」の営業休止であろう。1993(平成5)年度決算を見ても、特別損失が約22億円(対前期比21億円増)となっており、国・県からの補助金16億円を合わせて約7億円の損失となっている。これは相当のダメージであり、低金利に

よる経営安定基金の運用益下落も加わって、経常利益は 14 億円（対前期比 21 億円減）と大幅に減少した。

九州の場合、北海道・四国と比較してみるとまだ恵まれた環境にあるように思える。福岡・北九州・熊本・鹿児島・大分・長崎といった核となる都市が存在し、地域間流動も多い。また阿蘇山・ハウステンボスといった観光資源も豊富である。その一方で他社以上に厳しい環境と言えるのは、やはり高速バスの存在であろう。日本一の規模を誇るバス会社・西鉄をはじめとして数多くのバス会社がひしめく九州だけあって、都市間バスの路線網は JR にとって脅威である。九州で高速バスが非常に発達している背景には、高速道路の整備が他の地域に比べ進んでいるという要因もある。結局のところ JR 九州も他の 2 社と同様、鉄道本業では絶対に黒字を出すことはできない体質であり。また付帯事業でも赤字となっているため、まさに前途多難であると言えよう。

これまで見てきたように、三島各社ともなりふりかまわぬ兼業進出を行っているが、それが実を結んでいるケースは残念ながら少ないのである。しかし一方で本業の鉄道事業に限界が見えている以上、今後ともますます本業からの「脱車輪」経営を推し進める必要性に追われるであろう。しかもその兼業が本業の足を引っ張ることは許されず、高い収益性をあげるものでなくてはならないのである。

4. JR 貨物の経営現状 平成 5 年度決算で初の赤字転落

国鉄の分割民営化に際し、貨物部門だけは分割されず全国 1 社の JR 貨物として承継された。ここではその意図・背景などについては省略して、経営現状についてのみ言及していきたい。JR 貨物は発足直後は黒字経営を続けていた。発足年である 1987(昭和 62)年度には 59 億円(政府見通し 17 億円)、1990(平成 2)年度には 74 億円(同 40 億円)もの経常利益を計上し、当初の予測を大幅に上回る結果となっていた。この背景には好景気の他にも、分割・民営化の際不採算部門を大幅に整理して組織を簡素化したという点が挙げられよう。また貨物輸送形態自体の見直しも行い、ビギーバック輸送などのように鉄道とトラックとの共同輸送を模索し始めた点も注目される。バブル経済期にはトラック業界も運転手不足に悩まされ、そういった状況の中で鉄道貨物が見直されるようになりつつある時代であった。このため予想以上

に貨物輸送量は増大を続けることが出来たのである。

しかし1991(平成3)年には経常利益が19億円(対前期比55億円減)と大幅に下落し、ついに1993(平成5)年度決算では38億円の経常損失を計上するに至った。この原因として不況により貨物取扱量が激減した点が挙げられる。(表3-1-6)背景には様々な要因があると思われるが、たとえば平成3年度には武蔵野線新小平駅が大雨により水没し、多数の列車に運休・迂回等の被害が出た。この災害で約40億円の減収とトラック代行輸送などによる5億円の経費増があったとされる。また平成5年度には、米の記録的凶作と地震等の自然災害により輸送量が大きく低迷した。こうした情勢の中で、全体として1991(平成3)年から減少傾向が続いている。JR貨物にとってみれば不運な出来事が続いたことは事実だが、裏を返せば鉄道貨物がまだ社会的に十分な機能を発揮していないことを証明していると思われる。貨物輸送が景気変動の影響を受けるのは当然のこととしても、これだけ劇的に変化することは決して好ましいとは言えない。JR貨物はこれまで以上に物流システムの質的改善、すなわち小口化・高頻度化・高速化・多機能化等を進めていかななくてはならないだろう。

さて一方、債務の方に目を転じてみると、これまた悲観的な結果が出ている。国鉄からの承継債務は数字的には減少しているが、その反面新規債務の増加傾向が顕著である。(表3-1-7)実質的に承継債務を流動債務に組み替えているに過ぎず、トータルとしての債務残高は減っていない。これでは最終的に何の改善にもなっておらず、結局借入金依存体質が明白になるだけという危惧がある。JR貨物はコンテナの新製などの設備投資も借入金に依存していく方針ではあるが、ここ数年の業績の悪化から財務計画の見直しを迫られるのは必死であろう。

年度	昭和62	昭和63	平成元	平成2	平成1	平成5
政府見通し	5,412	5,202	5,063	5,073	5,104	-
実績	5,628	5,679	5,674	5,935	5,830	5,391
差	216	477	611	862	726	-

表3-1-6 JR貨物の貨物輸送量の推移(単位:万トン)

(総務庁行政監察局編『JR貨物会社、国鉄清算事業団の現状と課題』,
『JRガゼット』1994年7月号より作成)

年度	昭和 62	昭和 63	平成元	平成 2	平成 3
承継債務	6,335	5,297	4,443	4,057	2,629
新規債務	50	294	776	1,378	2,827
計	6,385	5,591	5,219	5,435	5,456

表 3-1-7 J R 貨物利払い額の推移（単位：百万円）

（総務庁行政監察局編『J R 貨物会社、国鉄清算事業団の現状と課題』

より作成）

参考資料

1. J R 各社平成 5 年度比較損益計算書

(1) J R 東日本

科 目	(単位：百万円)		比較増減額
	当 期 (平成 5 年 4 月 1 日付) (平成 6 年 3 月 31 日付)	前 期 (平成 4 年 4 月 1 日付) (平成 5 年 3 月 31 日付)	
経常損益の部			
（営業損益の部）			
鉄 道 事 業			
営業収益	1,893,207	1,901,176	△ 7,969
営業費用	1,482,470	1,469,942	12,528
営業利益	410,735	431,234	△ 20,498
関 連 事 業			
営業収益	81,141	79,688	1,452
営業費用	75,341	72,129	3,212
営業利益	5,799	7,559	△ 1,759
全事業営業利益	416,535	438,794	△ 22,258
（営業外損益の部）			
営業外収益	23,762	22,793	968
営業外費用	338,789	360,686	△ 21,897
経常利益	101,508	100,900	608
特別損益の部			
特別利益	31,834	35,093	△ 3,258
特別損失	30,464	33,074	△ 2,609
税引前当期利益	102,878	102,920	△ 41
法人税等	46,172	45,968	203
当期利益	56,706	56,951	△ 245
前期繰越利益	81,227	196,459	△ 115,232
中間配当額	10,000	10,000	—
中間配当に伴う利益準備金積立額	1,000	1,000	—
当期未処分利益	126,933	242,410	△ 115,477

(注) 1. 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しております。
2. 特別利益の主な内訳 (当期) (前期)
 工事負担金等受入額 31,570百万円 34,603百万円
3. 特別損失の主な内訳 (当期) (前期)
 工事負担金等圧縮損 28,386百万円 25,250百万円
 固定資産売却損 2,032百万円 7,721百万円

(2) J R東海

(単位：億円 未満切捨)

科 目	平成4年度	平成5年度	増減金額
経常損益の部			
(営業損益の部)			
鉄道事業			
営業収益	11,054	11,050	△ 3
営業費	7,021	7,163	141
営業利益	4,032	3,887	△ 145
関連事業			
営業収益	51	87	35
営業費	37	64	27
営業利益	14	22	8
全事業営業利益	4,047	3,910	△ 136
(営業外損益の部)			
営業外収益	163	109	△ 53
営業外費用	3,533	3,376	△ 157
経常利益	676	643	△ 33
特別損益の部			
特別利益	12	115	103
特別損失	10	113	102
税引前当期利益	678	646	△ 31
法人税等	344	384	39
当期利益	333	262	△ 71
前期繰越利益	1,867	2,076	208
中間配当額	56	56	—
中間配当に伴う 利益準備金積立額	5	5	—
当期未処分利益	2,139	2,276	137

(3) J R西日本

(単位：百万円)

科 目	4 年 度	5 年 度	増 減
経常損益の部			
(営業損益の部)			
鉄 道 等 業			
営 業 収 益	906,050	914,309	8,258
営 業 費 用	768,939	785,826	16,886
営 業 利 益	137,111	128,483	△ 8,628
船 舶 事 業			
営 業 収 益	460	476	15
営 業 費 用	434	458	24
営 業 利 益	26	17	△ 8
関 連 事 業			
営 業 収 益	16,018	22,820	6,802
営 業 費 用	8,837	14,763	5,922
営 業 利 益	7,180	8,060	879
全事業営業利益	144,318	136,561	△ 7,756
(営業外損益の部)			
営 業 外 収 益	12,464	14,887	2,422
営 業 外 費 用	100,986	96,709	△ 4,276
経 常 利 益	55,796	54,739	△ 1,057
特別損益の部			
特 別 利 益	29,828	29,611	△ 216
特 別 損 失	28,629	28,416	△ 213
税 引 前 当 期 利 益	56,994	55,934	△ 1,060
法 人 税 等	25,086	26,082	995
当 期 利 益	31,908	29,851	△ 2,056
前 期 繰 越 利 益	76,544	97,298	20,753
中 間 配 当 額	5,000	5,000	—
中間配当に伴う			
利益準備金積立額	500	500	—
当 期 未 処 分 利 益	102,953	121,649	18,696

(注) 記載金額は百万円未満を切り捨てて表示しています。

(4) J R北海道

(単位：億円)

科 目	前 期	当 期	増 減
経常損益の部 (営業損益の部)			
鉄 道 事 業			
営業収益	905	902	△ 3
営業費用	1,377	1,358	△ 18
営業損失	471	456	△ 15
その他事業			
営業収益	148	157	8
営業費用	146	155	9
営業利益	2	2	△ 0
全事業営業損失	468	453	△ 14
(営業外損益の部)			
一般営業外収益	15	15	△ 0
一般営業外費用	3	0	△ 3
経営安定基金運用収益	469	444	△ 25
経常利益	13	5	△ 8
特別損益の部			
特別利益	8	13	5
特別損失	15	11	△ 4
税引前当期利益	6	7	1
法人税等	3	4	1
当期利益	2	2	0
前期繰越利益	43	45	2
当期未処分利益	45	48	2

(注)金額は億円未満切り捨てにより表示

(5) JR四国

(単位:億円)

科 目	前 期 (4.4.1~5.3.31)	当 期 (5.4.1~6.3.31)	対前期増減額
経常損益の部			
(営業損益の部)			
鉄 道 事 業			
営 業 収 益	417	423	5
(内訳)旅客運輸収入	355	359	4
その他収入	61	63	1
営 業 費	486	506	20
営 業 利 益	△ 68	△ 83	△ 14
他 の 事 業			
営 業 収 益	95	78	△ 16
(内訳)旅客運輸収入	24	25	0
その他収入	70	52	△ 17
営 業 費	136	108	△ 28
営 業 利 益	△ 41	△ 29	△ 11
全 事 業			
営 業 収 益	512	501	△ 11
(内訳)旅客運輸収入	380	385	4
その他収入	132	116	△ 16
営 業 費	623	614	△ 8
営 業 利 益	△ 110	△ 113	△ 3
(営業外損益の部)			
経営安定基金運用収益	140	135	△ 4
一般営業外収益	9	6	△ 3
一般営業外費用	1	3	2
経 常 利 益	38	24	△ 13
特別損益の部			
特別利益	29	89	60
特別損失	32	93	61
税引前当期利益	35	20	△ 14
法人税等	13	9	△ 3
当期利益	22	10	△ 11
前期繰越利益	33	35	2
当期未処分利益	55	45	△ 9

(注)記載金額は、億円未満を切り捨てて表示

(6) J R九州

(平成5年4月1日から
平成6年3月31日まで)

(単位:百万円)

科 目	当 期	前 期	対前期増減額
経常損益の部			
(営業損益の部)			
鉄道事業			
営業収益	144,240	143,918	321
営業費	165,669	164,717	952
営業損失	21,429	20,798	630
その他事業			
営業収益	28,303	23,337	4,965
営業費	33,660	29,999	3,660
営業損失	5,357	6,662	△1,305
全事業営業損失	26,786	27,461	△ 674
(営業外損益の部)			
一般営業外収益	3,400	3,887	△ 487
一般営業外費用	188	384	△ 195
経営安定基金運用収益	25,038	27,540	△2,502
経常利益	1,454	3,582	△2,118
特別損益の部			
特別利益	1,603	223	1,380
特別損失	2,183	74	2,113
税引前当期利益	879	3,731	△2,851
法人税等	523	1,895	△1,372
当期利益	356	1,836	△1,479
当期末処分利益	10,625	10,269	356

(注) 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しております。

(7) J R貨物

(単位:百万円)

科 目	前 期	当 期	比較増減額
経常損益の部			
(営業損益の部)			
鉄道事業			
営業収益	216,133	205,844	△10,289
営業費	210,576	203,954	△ 6,622
営業利益	5,557	1,889	△ 3,668
全事業営業利益	5,557	1,889	△ 3,668
(営業外損益の部)			
営業外収益	891	736	△ 155
営業外費用	6,247	6,450	203
経常利益	201	△ 3,824	△ 4,025
特別損益の部			
特別利益	820	2,049	1,229
特別損失	339	778	439
税引前当期利益	682	△ 2,554	△ 3,236
法人税等	508	243	△ 265
当期利益	174	△ 2,797	△ 2,971
前期繰越利益	11,371	10,788	△ 583
当期末処分利益	11,546	7,991	△ 3,555

(注) 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示

2. J R 各社平成 5 年度比較貸借対照表

(1) J R 北海道

(単位：億円)

科 目	前期末	当期末	増 減	科 目	前期末	当期末	増 減
(資産の部)				(負債の部)			
流動資産 (経営安定基金に属する資産を除く)	548	438	△ 109	流動負債	385	431	45
現金・預金	16	17	1	未払金	146	179	33
未収運賃	8	6	△ 1	未払消費税等	2	2	△ 0
未収収益	43	44	0	未払法人税等	1	1	△ 0
未収収益	16	11	△ 4	未払費用	1	0	△ 1
短期貸付金	428	317	△ 111	預り連絡運賃	1	1	0
有価証券	—	9	9	預り	32	33	1
貯蔵	28	17	△ 10	前受運賃	31	33	2
その他の流動資産	5	13	7	前受金	59	63	3
固定資産 (経営安定基金に属する資産を除く)	2,945	3,128	182	賞与引当金	95	96	0
鉄道事業固定資産	2,227	2,219	△ 7	その他の流動負債	11	16	4
その他の固定資産	379	371	△ 7	固定負債	470	494	24
建設仮勘定	56	69	12	退職給与引当金	463	486	23
投資	282	468	185	その他の固定負債	7	8	0
子会社株式	33	39	5	負債の部計	855	926	70
投資有価証券	57	84	27	(資本の部)			
長期前払費用	10	11	1	資本	90	90	—
その他の投資等	181	333	151	法定準備金	2,502	2,502	—
経営安定基金資産	6,822	6,822	—	資本準備金	2,502	2,502	—
流動資産	453	442	△ 10	経営安定基金	6,822	6,822	—
投資等	2,471	3,354	882	剰余金	45	48	2
清算事業団債権	3,896	3,024	△ 872	当期未処分利益	45	48	2
				(うち当期利益)	(2)	(2)	(0)
資産合計	10,316	10,388	72	資本の部計	9,460	9,462	2
				負債・資本合計	10,316	10,388	72

(注) 1. 金額は億円未満切り捨てにより表示
 2. 有形固定資産の減価償却累計額 2,167 億円

(2) J R東日本

(単位：百万円)

科 目	当期末 (平成17年3月31日現在)	前期末 (平成16年3月31日現在)	比較増減額	科 目	当期末 (平成17年3月31日現在)	前期末 (平成16年3月31日現在)	比較増減額
(資産の部)				(負債の部)			
流動資産	241,883	213,156	28,727	流動負債	765,174	718,501	46,672
現金・預金	95,793	88,643	7,150	短期借入金	54,369	66,503	△12,133
未収運賃	42,931	41,446	1,485	1年以内償還社債	59,859	79,675	△19,806
未収金	27,652	16,338	11,314	鉄道整備基金未払金	55,992	50,452	5,540
短期貸付金	32,020	30,311	1,709	未払金	252,586	188,489	64,097
有価証券	786	—	786	未払消費税	6,362	34,976	△28,613
分譲土地建物	22,613	19,357	3,256	未払法人税等	24,068	21,617	2,451
貯蔵品	7,301	7,584	△283	未払事業税等	7,079	5,447	1,632
前払費用	2,649	1,492	1,157	未払費用	38,613	39,785	△1,171
その他の流動資産	10,421	8,349	2,071	預り運給運賃	25,319	27,358	△2,038
貸倒引当金	△287	△367	80	預り金	10,940	9,147	1,793
				前受運賃	106,725	102,141	4,584
				前受金	23,896	18,278	5,617
				賞与引当金	68,547	66,893	1,654
				その他の流動負債	30,803	7,737	23,066
固定資産	6,485,006	6,510,282	△25,275	固定負債	5,381,152	5,460,913	△79,760
鉄道事業固定資産	5,226,159	5,318,981	△92,821	社債	851,530	1,040,950	△189,419
関連事業固定資産	306,880	301,828	5,052	長期借入金	1,177,928	1,045,741	132,186
各事業関連固定資産	532,837	513,531	19,305	鉄道整備基金長期未払金	2,913,808	2,971,286	△57,478
建設仮勘定	202,553	170,648	31,904	退職給与引当金	382,512	356,557	25,954
投資等	216,575	205,291	11,283	その他の固定負債	55,373	46,376	8,996
子会社株式	90,118	89,778	339	負債計	6,146,327	6,173,415	△33,087
投資有価証券	88,436	52,091	36,345				
長期貸付金	13,124	12,467	656	(資本の部)			
長期前払費用	18,849	18,654	195	資本金	200,000	200,000	—
その他の投資等	6,085	32,360	△26,275	法定準備金	103,629	101,613	2,016
貸倒引当金	△38	△61	22	資本準備金	96,600	96,600	—
				利益準備金	7,029	5,013	2,016
				剰余金	276,933	242,410	34,522
				別途積立金	150,000	—	150,000
				当期末処分利益 (うち当期利益)	126,933 (56,706)	242,410 (56,951)	△115,477 (△245)
				資本計	580,562	544,023	36,539
資産合計	6,726,890	6,723,438	3,451	負債及び資本合計	6,726,890	6,723,438	3,451

(注)1. 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しております。

2. 有形固定資産の減価償却累計額 (当期末)3,211,848百万円
(前期末)3,012,810百万円

3. 偶発債務

(1)鉄道債券の債務履行引受契約に係る偶発債務
(当期末)189,700百万円 (前期末)131,950百万円

(2)通貨スワップ契約に係る偶発債務

第1回ユーロ・ドル通貨スワップ
(当期末)600百万米ドル
(前期末) ———

(3) J R東海

				(単位：億円 未満切捨)			
科 目	平成4年度末	平成5年度末	増減金額	科 目	平成4年度末	平成5年度末	増減金額
(資産の部)				(負債の部)			
流動資産	2,547	3,075	527	流動負債	3,322	3,526	203
現金・預金	498	512	14	1年以内償還社債	17	—	△ 17
未収運賃	79	82	2	1年以内に返済する長期借入金	99	113	14
未収貸付金	64	45	△ 19	1年以内に支払う鉄道施設購入長期未払金	828	919	91
短期貸付金	1,372	1,886	514	未払税金	755	731	△ 23
有価証券	400	403	2	未払法人税等	184	62	△ 122
貯蔵品	40	42	1	未払費用	84	300	215
その他の流動資産	97	111	13	前受運賃	515	525	10
貸倒引当金	△ 6	△ 9	△ 3	固定負債	837	872	35
固定資産	59,505	59,075	△ 429	固定負債	54,742	54,488	△ 254
鉄道事業固定資産	55,403	54,548	△ 855	社債	1,352	1,353	1
間接事業固定資産	603	601	△ 2	長期借入金	3,081	3,622	541
各事業間接固定資産	1,319	1,322	2	鉄道施設購入長期未払金	48,844	47,910	△ 934
建設仮勘定	1,162	1,481	318	退職給与引当金等	1,464	1,601	136
設備投資	1,015	1,122	106	負債合計	58,065	58,014	△ 50
子会社株式	234	260	26	(資本の部)			
投資有価証券	170	172	2	資本	1,120	1,120	—
長期前払費用等	610	689	78	法定準備金	563	574	11
				資本準備金	535	535	—
				利益準備金	28	39	11
				剰余	2,305	2,442	137
				圧縮記憶積立金	165	165	—
				当期末処分利益	2,139	2,276	137
				(うち当期利益)	(333)	(262)	(△ 71)
				資本合計	3,988	4,136	148
資産合計	62,053	62,151	97	負債及び資本合計	62,053	62,151	97

(4) J R西日本

(単位：百万円)

科 目	4年度末	5年度末	増 減	科 目	4年度末	5年度末	増 減
(資産の部)				(負債の部)			
流動資産	201,471	228,347	26,875	流動負債	351,827	362,641	10,814
現金・預金	103,952	129,894	25,941	1年以内に返済する 長期借入金	13,870	11,769	△ 2,100
未収運賃	8,890	8,945	55	1年以内償還社債	28,760	6,346	△ 22,414
未収証券	10,541	14,666	4,125	鉄道整備基金未払金	15,817	17,555	1,737
有価証券	46,840	26,520	△ 20,319	未払金	97,414	119,004	21,589
貯蔵品	5,180	4,416	△ 764	前受運賃	28,328	28,006	△ 321
その他	26,066	43,903	17,837	前受金	62,354	79,200	16,845
				その他の流動負債	105,280	100,759	△ 4,521
固定資産	2,105,080	2,099,603	△ 5,476	固定負債	1,694,260	1,685,134	△ 9,125
鉄道事業固定資産	1,782,907	1,745,885	△ 37,021	社債	303,372	273,007	△ 30,365
船舶事業固定資産	189	171	△ 17	長期借入金	247,981	275,937	27,956
関連事業固定資産	64,799	63,883	△ 915	退職給与引当金	206,276	217,539	11,263
各事業関連固定資産	96,400	102,270	5,869	鉄道整備基金長期未払金	931,571	913,550	△ 18,020
その他の固定資産	837	709	△ 128	その他の固定負債	5,058	5,099	41
建設仮勘定	60,906	63,600	2,693	負債計	2,046,088	2,047,775	1,688
投資等	99,038	123,083	24,044	(資本の部)			
子会社株式	48,789	51,893	3,104	資本金	100,000	100,000	—
投資有価証券	28,882	32,631	3,749	法定準備金	57,509	58,523	1,014
その他	21,367	38,558	17,191	剰余金	102,953	121,649	18,696
				(うち当期利益)	(31,908)	(29,851)	△ 2,056
資産合計	2,306,551	2,327,950	21,399	資本計	260,463	280,173	19,710
				負債・資本合計	2,306,551	2,327,950	21,399

(注)記載金額は百万円未満を切り捨てて表示しています。

(5) J R 四国

(単位：億円)

科 目	前 期 末 (5.3.31現在)	当 期 末 (6.3.31現在)	対前期末 増 減 額	科 目	前 期 末 (5.3.31現在)	当 期 末 (6.3.31現在)	対前期末 増 減 額
(資産の部)				(負債の部)			
流 動 資 産 (経営安定基金に属する資産を除く)	222	288	65	流 動 負 債	235	153	△ 81
現 金 ・ 預 金	142	128	△ 13	未 払 金	107	71	△ 35
未 収 運 賃	4	4	0	前 受 金	70	24	△ 45
未 収 金	13	11	△ 2	賞 与 引 当 金	32	32	0
短 期 貸 付 金	21	19	△ 1	そ の 他	25	25	△ 0
有 価 証 券	14	105	91	固 定 負 債	162	169	7
貯 蔵 品	18	10	△ 8	退 職 給 与 引 当 金	162	169	7
そ の 他	7	7	△ 0	そ の 他	0	0	△ 0
固 定 資 産 (経営安定基金に属する資産を除く)	1,374	1,245	△ 129	負 債 合 計	397	323	△ 74
鉄 道 事 業 固 定 資 産	1,087	1,033	△ 54	(資本の部)			
他 の 事 業 固 定 資 産	19	113	93	資 本 金	35	35	0
各 事 業 関 連 固 定 資 産	53	50	△ 2	法 定 準 備 金	1,009	1,009	0
建 設 仮 勘 定	150	18	△ 132	資 本 準 備 金	1,009	1,009	0
投 資	64	29	△ 34	経 営 安 定 基 金	2,082	2,082	0
子 会 社 株 式	13	14	0	剰 余	155	165	10
投 資 有 価 証 券	42	5	△ 36	別 途 積 立 金	100	120	20
そ の 他	7	9	1	当 期 未 処 分 利 益 (うち当期利益)	55	45	△ 9
経 営 安 定 基 金 資 産	2,082	2,082	0	資 本 合 計	3,281	3,291	10
流 動 資 産	586	635	48	負 債 ・ 資 本 合 計	3,679	3,615	△ 63
投 資 等	305	523	217				
清 算 事 業 団 債 権	1,189	923	△ 266				
資 産 合 計	3,679	3,615	△ 63				

(注) 1 記載金額は、億円未満を切り捨てて表示

2 有形固定資産の減価償却累計額 前期末958億円 当期末1,052億円 対前期末増減額93億円

(6) JR九州

(平成6年3月31日現在)

(単位：百万円)

科 目	当期末	前期末	対前期 増減額	科 目	当期末	前期末	対前期 増減額
(資産の部)				(負債の部)			
流動資産	76,139	75,310	829	流動負債	56,092	47,129	8,962
(経営安定基金に属する資産を除く)				未払金	27,805	19,071	8,733
現金・預金	33,590	38,968	△5,378	未払消費税	437	444	△6
未収運賃	2,186	2,231	△44	未払法人税等	147	702	△555
未収金	7,080	4,601	2,478	未払事業税等	31	333	△301
短期貸付金	2,002	6,184	△4,182	預り運賃	653	479	173
有価証券	12,497	10,726	1,771	預り金	4,032	3,765	267
未成工事支出金	7,460	5,515	1,945	前受運賃	3,869	3,852	17
貯蔵品	2,393	2,571	△178	前受金	5,039	5,073	△33
その他の流動資産	8,927	4,511	4,416	賞与引当金	12,134	11,767	367
固定資産	357,741	346,374	11,367	その他の流動負債	1,941	1,639	301
(経営安定基金に属する資産を除く)				固定負債	55,769	52,891	2,877
鉄道事業固定資産	278,828	277,518	1,309	退職給与引当金	52,418	50,014	2,403
その他事業固定資産	12,973	11,596	1,377	その他の固定負債	3,351	2,876	474
各事業関連固定資産	21,377	20,001	1,375	負債の部計	111,861	100,021	11,840
その他の固定資産	704	667	37	(資本の部)			
建設仮勘定	5,328	3,639	1,689	資本金	16,000	16,000	—
投資等	38,529	32,950	5,578	法定準備金	295,394	295,394	—
子会社株式	5,040	4,850	190	資本準備金	295,394	295,394	—
投資有価証券	25,594	18,289	7,305	経営安定基金	387,700	387,700	—
長期前払費用	3,532	3,169	363	剰余金	10,625	10,269	356
その他の投資等	4,361	6,641	△2,280	当期末処分利益	10,625	10,269	356
経営安定基金資産	387,700	387,700	—	(うち当期利益)	(356)	(1,836)	(△1,479)
流動資産	91,876	69,116	22,760	資本の部計	709,719	709,363	356
投資等	123,924	97,124	26,800				
清算事業団債権	171,899	221,459	△49,560				
資産合計	821,581	809,384	12,196	負債・資本合計	821,581	809,384	12,196

(注)1 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しております。

2 有形固定資産の減価償却累計額361,300百万円

(7) J R 貨物

(単位：百万円)

科 目	前 期 末	当 期 末	対前期増減	科 目	前 期 末	当 期 末	対前期増減
(資産の部)				(負債の部)			
流動資産	35,960	43,499	7,539	流動負債	35,791	34,991	△ 800
現金・預金	10,264	14,322	4,058	1年以内返済済	1,586	1,511	△ 75
未収運賃	20,572	19,858	△ 714	長期借入金			
未収金	716	2,470	1,754	1年以内償還社債	5,720	5,218	△ 502
未収消費税	359	—	△ 359	未払借金	17,390	15,942	△ 1,448
短期貸付金	—	3,002	3,002	未払消費税	—	1,406	1,406
有価証券	582	629	47	未払法人税等	229	119	△ 110
貯蔵品	3,104	2,950	△ 154	未払事業税等	64	16	△ 48
その他の流動資産	470	378	△ 92	未払費用	508	456	△ 52
貸倒引当金	△ 108	△ 112	△ 4	預り金	546	587	41
				賞与引当金	9,200	9,169	△ 31
固定資産	213,522	215,999	2,477	その他の流動負債	543	564	△ 21
鉄道事業固定資産	183,077	186,867	3,790	固定負債	167,991	181,580	13,589
各事業関連固定資産	12,483	12,360	△ 123	社債	47,088	41,870	△ 5,218
その他の固定資産	824	678	△ 146	長期借入金	45,562	65,351	19,789
建設仮勘定	5,215	877	△ 4,338	退職給与引当金	49,339	50,353	1,014
投資等	11,921	15,215	3,294	その他の固定負債	26,000	24,006	△ 1,994
子会社株式	1,567	1,669	102	負債合計	203,782	216,572	12,790
投資有価証券	7,041	7,086	45	(資本の部)			
長期前払費用	1,458	4,583	3,125	資本金	19,000	19,000	—
その他の投資等	1,854	1,876	22	法定準備金	15,300	15,300	—
繰延資産	146	122	△ 24	資本準備金	15,300	15,300	—
社債発行差金	146	122	△ 24	剰余金	11,546	8,748	△ 2,798
				特別償却準備金	—	757	757
				当期末処分利益	11,546	7,991	△ 3,555
				(うち当期利益)	(174)	(△ 2,797)	(△ 2,971)
				資本合計	45,846	43,049	△ 2,797
資産合計	249,629	259,621	9,992	負債・資本合計	249,629	259,621	9,992