

業務そくほう

日本貨物鉄道産業労働組合

2026. 3. 5

No. 753

2026 春闘交渉 収入動向

「営業部より、輸送動向について(2026年1月分)を説明」

本年は、北日本地区を中心とした強い冬型の気圧配置に伴う雪害により東北・函館線や日本海縦貫線、上越線等を走行する多数の列車において、長期にわたる運休や大幅な遅れが生じ、輸送実績は前年を下回った。コンテナは、農産品・青果物が、天候不順に伴う生育不良に加え、雪害の影響により北海道地区の玉葱及び馬鈴薯が前年を下回ったほか、食料工業品は、一部顧客における出荷停滞等により清涼飲料水やビールを中心に減送となった。また、エコ関連物資は、中央新幹線建設工事に伴う発生土が減少したことにより前年を下回った。コンテナ全体では前年比88.8%となった。

車扱は、石油がガソリン及び軽油が堅調な荷動きとなったほか、寒波に伴う全国的な気温の低下により暖房需要が増加したことで灯油や重油も増送となり、前年を上回った。車扱全体では前年比105.1%となった。コンテナ・車扱の合計では、前年比94.6%となった。

(営業部)

組合・輪軸不正問題があり、信頼回復に向けて取り組んでいるなか、脱線事故や鉄道人身障害事故が連続して起きているが、荷主やお客様からの反応はどうか。「JR貨物は何も変わっていない」というような厳しいお言葉を受けているか。

会社・記載のようなお言葉は受けていない。

組合・不正問題で鉄道輸送から他の輸送機関にシフトしたお客様がいると思うが、鉄道輸送に戻ってきているのか。また、戻って頂くようにどのような営業活動をどのように進めているのか。

会社・お客様が輸送モードを選択する際には複数の要因があると考えており、不正問題のみで他の輸送機関にシフトしたお客様を把握していない。

組合・物価上昇もあり致し方無い部分もあるが、営業費用が10年前より約100億円以上上がっている。「経費削減に取り組んでいく」と、よく耳にするが、営業費用を抑えるためにどのようなことを取り組んでいるのか。

会社・ディーゼル機関車やフォークリフトのアイドルストップといったソフト対策(=燃料費削減)に加えて、機関車や荷役機器など複数契約による調達コスト削減、機関車や貨車の検査周期延伸(=修繕費削減)、フォークリフト用リットレッドタイヤの使用率拡大によるランニングコスト削減(=修繕費削減)など。使用頻度の低い、建物設備・線路設備の使用休止に伴う修繕費の削減にも努めている。

組合・特に上がっている費用は何か。

会社・人件費、償却費、車両や駅設備の修繕費等である。

組合・1月20日頃～2月中旬あたりまで続いた大雪による減収はどのくらいなのか。

会社・1月で約8億円、2月で約4億円。合計で約12億円である。

組合・大雪という自然相手のため、なかなか難しい判断を強いられたと思うが、もっと早い段階で船舶輸送判断が出来なかったのか。

会社・通常、船舶輸送の実施には、判断から実施まで7～10日間を要する。1月下旬からの大雪については、1月末に一部の列車が運行できたこともあり収束時期が見通せなかったため、2月に入ってからの実施判断となった。

組合・長期間の大雪障害で、他の輸送機関へシフトしたお客様がいると思うが戻ってきているのか。

会社・北海道←→本州以西の輸送は鉄道・船舶の選択肢しかなく、一部のお客様は、一時的に船舶をご利用された。船舶の輸送力も十分ではないため、鉄道の再開後は鉄道をご利用いただいている。

- 組合・商品作りや列車遅延における対応等、荷主やお客様の要望に応えきれていない部分が数多くあると思うが、今回のダイヤ改正では、ご要望にお応えできる体制となっているのか。
- 会社・ご要望の全てにはお応えできていないものの、最もご要望の強かった東京→大阪間、名古屋→福岡間仙台発着の輸送力を増強した。また、新潟⇄大阪間に臨時列車を設定したのもご要望に応えた輸送力の増強である。
- 組合・ブロックトレインを新規に新設したいという顧客はいるのか。
- 会社・ブロックトレイン新設に対する様々なお声は頂いているものの、現時点で準備中の案件はない。
- 組合・2025年度営業計画の中で、リチウムイオン電池輸送事前準備についての中身があるが、発火などのニュースもあり安全は確保されているのか。
- 会社・リチウムイオン電池を含めた危険品については、安全を確保した上で輸送する。
- 組合・JR貨物ロジ・ソリューションズを中心に、グループ会社の倉庫機能を結節点として、貨物鉄道をはじめ多くの輸送モードを活用し、物流をトータルで提案する体制整備は進んでいるのか。
- 会社・総物流を提案する体制整備は進んでいる。
- 組合・物価上昇による買い控えや国内情勢等を含め、現時点において物流全体の流れはどのようなのか。
- 会社・円安や原材料コストの高騰を反映した物価上昇により個人消費の回復が遅れているものの、全般的には緩やかな回復基調が続いているものの、国内総物流量は減少している。
- 組合・2025年度連結決算を74億で計画したが、2025年10月の改定で40億、2026年1月の改定では25億となり、当初計画から大きく下方修正となった。この大きな原因は何か。また、2025年度を振り返って、どのような1年だったのか。
- 会社・2025年度収入計画の10月計画では、北海道の農産品・青果物の不作を反映した計画見直しを行った。1月計画では同不作が継続している点、アサヒグループホールディングスへのサイバー攻撃に伴う食料工業品の不調を踏まえた計画見直しを行った。2025年度を振り返ると、鉄道輸送量は前年と比べると自然災害等の影響が少なかったこと、鉄道シフトが進展したことなどにより、ここまで前年を上回るご利用をいただいている。
- 組合・来年4月からの基本運賃改定により、どのくらいの増収を見込んでいるのか。
- 会社・お客様との交渉状況によるため増収は少しずつの効果となるが、約100億円の増収効果を見込んでいる。
- 組合・最後に、今の状況を見れば、今年度も厳しい状況から抜け出すことは出来なかった。2016・2017年度と2年連続して連結決算100億以上の利益を出し、2018年度は西日本豪雨被害により連結決算45億となったが、2019年度連結決算は89億円と挽回した。2020年のコロナ以降、収入は落ち込んだが、コロナが終わり、2024問題という追い風の中においても収入は上がってこない。1月23日の支社長意見交換会の場において、犬飼社長は厳しい言葉を発しており、相当な危機感を漂わせている。営業部として、まずは失った信頼を取り戻し、営業費用を効率的に抑え、利益を確保する堅実な営業活動をお願いしたい。私達は安全安定輸送に努めていく。
- 会社・承知した。

(ここからは人事部)

- 組合・私達のこれまでの主張を理解していただき、次回交渉「会社の考え」では誠意ある姿勢をお願いしたい。
- 会社・次回交渉で、会社の考えをお示ししたい。
- 組合・次回交渉は、3月11日(水)でよいか。
- 会社・3月11日を予定している。
- 組合・改めて、誠意ある対応を強く求める。
- 会社・次回交渉で、会社の考えを示していきたい。

以上

次回交渉「会社の考え」は、3月11日(水)を予定しています