

## 2026年夏季手当交渉 収入動向

### 「営業部」

組合・営業活動を通じて2025年度はどのような1年だったか。

会社・2025度は、大雨による8月の肥薩おれんじ鉄道線、9月の根室線での不通のほか、1月から2月にかけての青森地区雪害等で、ご利用する皆様にご迷惑をお掛けする事態が続いたが、お客様のドライバー不足に伴う鉄道シフトの流れが続き、昨年度のコンテナ輸送量は対前年101.6%、車扱を合わせても100.5%と、前年を上回る実績となった。

組合・2025年度決算において、鉄道事業営業利益が△85億⇒△119億と大幅に悪化したが、大きな要因は何か。

会社・営業面では、鉄道事業の営業収入が年初計画1,240億円に対し、実績は1,154億円（△86億円）であった。マイナスの要因は主にコンテナであり、食料工業品が、アサヒGHDに対するサイバー攻撃（9/24）の影響によりグループ傘下のアサヒ飲料、アサヒビール等が減送となったほか、キリンビバレッジの販売不振、強い冬型の気圧配置に伴う雪害の影響等を受けた。積合せ貨物は、雪害の影響を大きく受けたほか、特積各社の取扱荷量が減少となった。また、農産品・青果物は、天候不順に伴う生育不良に加え、雪害の影響により玉葱及び馬鈴薯が大幅な減送となった。

組合・今年度も2ヶ月経過したが、世界国内情勢を含め今後どのようにになると予想しているのか。

会社・2026年度に入ってここまでの足元は、中東情勢を背景とする原油価格高騰や原材料調達コストの増加に伴い、国内物価の上昇、個人消費の低迷が続いている状況だが、特殊な要因であるロシアを考慮すると、今のところ、コンテナ輸送量は前年並みのご利用をいただいている。

組合・10年前に比べて営業費用が大幅に上がっているが、営業費用を抑えるために、どのような取り組みをしているのか。

会社・できる限り既存アセットを活用して荷物の増送を図ることを中心に考えている。

組合・物価高による買い控え等が起きているのか。

会社・各機関が発表している景気動向によると、個人消費の低迷が続いていると報告されている。

組合・中東情勢悪化による燃料費高騰に対して、燃料サーチャージのような変動制付加料金は検討されているのか。

会社・2026年10月に「ORS料金」を導入する。鉄道運賃そのものは旅客事業会社との線路使用料の関係もあるため、石油価格が上がったからといって、すぐに値上げできない部分がある。一方、ORSについては、運営にかかわる費用の約8割はトラック費用であり、ORS料金として別建てにすることで、燃料費高騰によるトラック費用の変動に対応する。

組合・鉄道運賃を引き上げたが、お客様からの反応はどうか。

会社・基本運賃改定として、2026年4月より車扱貨物およびコンテナ貨物の賃率をそれぞれ9%改定した。お客様からは概ね了承いただいている。

組合・荷主やお客様より、「鉄道貨物輸送は使いづらい」という声があると思うが、改善するためのどのような取り組みをしているのか。

会社・「鉄道貨物輸送は使いづらい」という声には、①鉄道では弾力的なサービス提供が難しい、②既存のトラック輸送からのシフトが難しい、③輸送障害発生時の対応が難しいなどが挙げられる。

①の対応として、2025年4月に立ち上げた「JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社」を軸に、グループ会社が持つ物流機能と貨物鉄道輸送との連携をより一層強化し、貨物鉄道輸送をはじめとしたあらゆる輸送モード・輸送サービスをトータルで提案・提供していく。

②の対応として、10tトラックと内容量がほぼ同等であり、既存の輸送体系や設備を大きく変更することなく鉄道利用が可能である31ftコンテナ輸送の拡大を進めている。2025年度までに当社においても国の支援を活用して31ftコンテナ60個の新製を行い、新規案件の獲得、既存輸送の増送に活用した。また、引き続き高いニーズのある定温コンテナ輸送の拡大、「物流の2024年問題」を背景に貨物鉄道輸送の需要が見込まれている中距離帯輸送の拡充を進めている。

③の対応として、総合物流事業の一環として、鉄道の輸送障害時にはトラックや船舶など多様な輸送モードを活用し、代替となる輸送ルートを複数持つことで、迅速に必要な輸送力を確保できる体制を整えているほか、代行輸送体制への迅速な移行を図るべく、グループ会社や利用運送事業者と連携し鉄道以外の輸送モードを平常時から活用する「フェーズフリー」への取組み、共同保有船「扇望丸」を有事の際には速やかに立上げられる体制を整えている。

組合・最後に、2025年度は黒字を確保し、会社の経営状況は着実に上向いていると言える。如何にして営業費用を抑え、利益を確保する堅実な営業活動を今後も続けて頂きたい。私達は安全安定輸送に努めていく。

会社・営業を取り巻く環境は依然として不透明な部分もあるが、運賃改定の確実な収受やモーダルシフトの推進、総合物流の拡大等により収入確保に努めるとともに、費用管理を徹底し、利益確保に取り組んでいき、引き続き、安全・安定輸送を基盤として、計画達成に向けて努力していく。

組合・期待している。

#### 「ここからは人事部」

組合・要求の趣旨は趣旨説明で話した通りである。会社は「鉄道事業が大きな赤字であり、会社の状況は依然として厳しい」と言うかもしれないが、会社の状況は連結経常利益で判断して頂きたい。2025年度決算を見れば、昨年度よりも改善しており、この結果は組合員による頑張りであることを強く認識して頂きたい。期末手当・春闘では低額回答が続き、この会社に見切りをつけ、離職が多く出ている現実がある。多くの企業で、大幅なベースアップ・期末手当改善・人事制度見直しを実施し、将来を見据えた人材投資を積極的に行っている。コロナ収束後も会社の経営状況が伸びず、経営状況が厳しいことは十分理解しているが、厳しいという理由で賃金抑制を図ることは、会社の発展を妨げるものであり、将来を見据えた、「人材への投資」ということを強く認識していただきたい。

会社の営業費用が大幅に上がっているが、私たちの生活費用も大幅に上がっている。離職を食い止め、優秀な人材を確保し、将来に渡ってJR貨物が「成長・発展」を続け、魅力ある選ばれる企業となる為にも誠意ある回答を強く求める。

会社・主張については承った。2025年度決算において経常利益を確保できたことは、現場第一線を含めた社員の努力の結果であると認識しており、災害対応をはじめ日々の業務に尽力いただいていることに感謝している。一方で、単体では依然として厳しい経営状況にあり、収益構造上の課題も残っていることから、楽観視できる状況ではない。しかしながら、運賃改定や営業施策、開発事業の推進等により収益改善の兆しも見えてきている。今後の交渉においては、2025年度決算や足元の経営状況を踏まえながら、真摯に議論していきたい。

組合・2026年度事業計画資料で、人事制度の修正と追加策定とあるが、修正を行うのか。

会社・現時点で決まったものは無いが、働き方についての改革などを検討している。

組合・次回交渉「会社の考え」は6月8日でよいか。

会社・良い。

組合・会社の考えでは「真摯な中身」をお願いしたい。

会社・次回交渉で、会社の考えを示していきたい。