

構造矛盾は貨物会社の経営に大きく影響している！ 貨物会社として、経営の根幹にも関わる国への要請も行うべき！ 営業収益同等にかかる営業費用の構造に問題がある！

1月26日、「JR貨物グループ社長会議」で犬飼社長は『日本で唯一の貨物鉄道事業を営み、また不動産と言うポテンシャルをもって、二刀流で勝負できるオンリーワンの総合物流企業グループに進化していく。これにより、「中期経営計画」で掲げた「社会に貢献する」ことができなくてはならない存在」になれると思っている。そのためには、グループ会社が守備範囲を広げ、リスクをとって事業を拡大していくことが必要だ』と述べている。

この間、JR 貨物は「中期経営計画2026」の最終年度を迎える2026年に向け、3月ダイヤ改正、運賃改定として9%(コンテナ・車扱)引き上げる事を発表している。

その中で「物価上昇基調が続くなかで、原料費や燃料費、人件費など当社だけではまかないきれないコスト増嵩が続いている」9%の改定率についても「自社でコントロールが難しいコストアップ分に加え、貨物鉄道を維持するための投資や人材確保も必要になる。そうした費用を決算した結果、9%という改定率となった」とも述べている。第3四半期決算では、コンテナ輸送量の増加等で増収となったが、車両修繕費や線路使用料の費用の増加が上回り減益。不動産事業は社宅跡地の土地持分譲渡等が影響し増収増益。鉄道ロジスティクスの連結決算では営業収益対前年比+54億円、営業費用は対前年比+50億円となっている。

あれから39年JR各社の春闘実績は…。

北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州	貨物	ソフトバンク
5,000 円	平均 13,782 円 所定昇給額 の 1.5 倍+ 4,000 円	8,000 円	12,200 円 全社員平均 13,684 円	6,000 円	15,000 円	2,000 円	一般社員 10,000 円
所定昇給 4号俸実施	昇給係数 4実施	基準昇給 実施	標準乗数 4実施	定期昇給 実施	仕事給 定期昇給	定期昇給 実施	定期昇給 実施

貨物会社の経営をめぐるのは、この間、「2024年問題」や環境問題、モーダルシフト推進の中で、国からも「物流革新緊急パッケージ」では貨物輸送量の10年で倍増とも謳われており、線路使用料の増加、車両修繕費を始めとした固定費の増など経営を大きくゆるがすものとなっている。

また、ダイヤ調整については、国土交通省の見解は「線路容量の物理的制約の状況や、その解決策を熟知する当事者間の自主的調整に委ねることが適当」とされており、「まずは輸送量をあげてください」と言われても、貨物会社は「第2種鉄道事業者」という立場の中で、輸送量をあげるダイヤ調整にも課題は残っている。貨物調整金も2030年の見直し、北海道(函館線)問題もまだ見えない中で、社員生活を犠牲にする事は許されない！