

え！？なんで？  
生活できない！



# 2026 年度夏季手当

認められない！

## 「1.8 箇月」に抗議する！！

6月16日、貨物会社は「2026年度夏季手当の支払いに関する申し入れ（国労闘申12号）」に対して「基準内賃金の1.8箇月分、7月7日支払い」とする低額回答を行いました。期末手当に頼らざるを得ない社員の生活実態を顧みない低額回答に抗議します。

### 5年ぶりに連結・単体経常利益は黒字へ転換！

貨物会社の2025年度決算は、コンテナ輸送量の増加、回転型不動産ビジネスによる土地・建物譲渡により、単体0億円、連結24億円の経常利益となり、5年ぶりの単体・連結ともに黒字決算となりました。様々な減収要素もある中で、「2024年問題」や、政府からの要請などもあり、鉄道貨物輸送への期待は世の中の状況として高くなっています。

営業経費が増加しているものの、営業収益は1998年以降最も高く、回復への機運は高まっている状況や、9%の基本運賃改定で100億円、ダイヤ改正で20億円の効果を見込んでいることからすれば、昼夜問わず貨物会社を支えている社員の要求に応えることは当然ではないでしょうか。

### 設備投資を優先してきた結果、

#### 営業費用は大幅に増加！

貨物会社の営業収益は1998年以降最も高い数字となったものの、営業経費も2021年以降約200億円も増加しており、経常利益に繋がらない経営状況となっています。

背景には、2021年に策定された「JR貨物グループ長期ビジョン2030」が大きく影響しています。「中期経営計画2023」において利益目標として掲げていた連結経常利益140億円以上を確保するために、設備投資規模として10年間で4,020億円（毎年約400億円規模）の設備投資を継続して行っており、2021年度以降急激に物価は高騰し、減価償却費と合わせて、営業費用が大幅に増加してきていることに起因しています。

貨物会社は、「業績は手当で反映する」としていますが、最高益を出しても要求に応えていないこの間の支払い実績から、口先だけの説明は認めるわけにはいきません。

社員は日々、責任もって業務を遂行しています。その結果として営業収益は増加しており、しっかりと期末手当に反映することが貨物会社の責任ではないでしょうか。

### 国労に加入し声をあげよう。

貨物会社の社員の生活実態を顧みない姿勢を許さず、安全に安心して働ける職場作り、労働条件と生活の改善に向け、国労に加入し共に声をあげていきましょう。

	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
営業収益	1546	1582	1558	1610	1502	1513	1522	1525	1622	1675	—
営業費用	1437	1474	1417	1454	1426	1417	1476	1593	1616	1664	—
営業利益	109	108	141	156	76	96	46	-68	6	10	—
経常利益（単）	88	91	30	71	0.61	-12.39	-63	-62	-8	0	—
夏季手当	1.50	1.60	1.73	1.75	1.75	1.77	1.72	1.62	1.61	1.73	1.80

# 国鉄労働組合・全国貨物協議会