

2019年年末手当交渉 会社の考え

本部は、11月11日、会社の考えの交渉を行いました。以下、報告します。

(会社より)

これまで取り組んできた「経営改革の3つの柱」(意識、計数管理、組織)と「3つの構造改革」(赤字部門の見直し、新商品・新技術開発、連結決算の開始)をベースとし、新たな視点からの経営改革を実行し、さらには東京レールゲートの開発を始めとした総合物流企業への進化を目指すため、JR貨物グループ中期経営計画2023を策定し、更なる成長と発展を図っていく。具体的には、「コーポレート・ガバナンスとコンプライアンスの強化」、「鉄道事業の業務刷新と利益拡大」、「総合物流企業への進化」、「経営基盤の強化」の4つが大きな柱となる。

この中の「経営基盤の強化」で、会社の発展のためには、社員の成長が会社の持続的な発展につながるとして、「生き生きと働きがいを持って仕事ができる」・「きちんと真面目に働く社員が報われる」仕組みとするために、新しい人事制度を導入した。また、働きやすい環境づくりとして、職場の環境整備を図り、一部手当の見直しやダイバーシティの取り組み、制服のリニューアルなどを積極的に進めている。

このように、持続的成長に向けた取り組みを進めているが、相次ぐ台風の接近・上陸により、今年度においてもかなりの減収を余儀なくされている。

10月期対計画は、コンテナ96,3% (△25,1億円)・車扱99,5% (△0,3億円) 合計96,6% (△25,5億円) と大幅なショートとなっており、上半期(4月~9月) △15億を合わせると、対計画△40億となっている。

11月に入り、先週7日まででは、コンテナが96,3% (△26,4億円)・車扱が99,7% (△0,2億円) 合計96,6% (△26,6億円) であり、10月期△25,5億から、7日間で更に1億円増となっている。

収入動向で営業部から説明があったが、現在、営業社員は台風被害等における輸送量減を取り戻すため、懸命に顧客回りをしているが先行きは不透明である。これまでの災害対応について、社員が一丸となって代行輸送や迂回輸送などの不慣れな臨時作業に対応していただいたことを改めて感謝申し上げます。

以上を踏まえて、社内で精査した結果、期末手当については、現時点「今年の夏並み」と考えている。

組合・今年の夏並みと考えを示したが、「1,6+0,15=1,75ヶ月」という認識でよいか。

会社・よい。

組合・期末手当は、業績給の成績という認識で間違いないか。

会社・業績や社内外の状況、社員の努力等、様々なことを総合的に考え判断する。

組合・中間決算経常利益で、鉄道事業・単体、連結のうち、極端に悪化見込みのものはあるか。

会社・最終的な数字は改めて説明したい。

組合・上半期対計画△15億円となり、10月期も大幅なショートとなった。下方修正せず、事業計画の数値を達成するためにも、社員の協力は必要不可欠であり、「夏並み」では社員の士気は上がらない。また、事業計画で100億円以上の経常利益を掲げている企業が、期末手当支給年間4ヶ月以下では優秀な人材確保も困難であると考え。会社の経営状況が厳しいのは理解するが「人への投資」をもっと考えるべきである。私達は、来年度期限切れを迎える税制特例延長（減税効果3億円）にも努め、会社経営を常に考えている。私達の要求には十分応えられる体力はあると考え、強く再考を求めたい。

会社・貴組合の主張を真摯に受け止め、日々変わる状況の中で、社内で再度議論し回答したい。

以上