

# 業務そくほう

日本貨物鉄道産業労働組合

2024. 3. 8

No. 709

## 2024年春闘 会社の考え

**会社・ベアについては実施したいと考えている。なお、金額については昨年以上の額が提示できるよう引き続き議論していく。**

**組合・数百円、数千円単位でなく、大幅な賃金アップをお願いしたい。**

今年度は、「JR貨物グループ長期ビジョン2030」の方向性を念頭に置きつつ、最終年度となる「JR貨物グループ中期経営計画2023」のもと、鉄道ロジスティクス事業では貨物鉄道事業の役割発揮とさらなる収益性の向上、総物流企業グループへの進化、不動産事業では自社用地の新規開発、外部物件の取得等による利益拡大の取組みを進め、特に貨物鉄道事業ではトラックドライバー不足による物流の停滞という深刻な社会問題となることが懸念される物流の2024年問題が迫る中、その緊急性を訴える活動を強化し、モーダルコンビネーションによる輸送方法の見直しやトラック輸送のみに偏らない輸送体系の提案営業を継続して実施してきた。

年末に向け国内消費は盛り上がりがあったものの、物価上昇に伴う消費者の買い控えが見られたことや夏の大雨、台風が輸送量に影響を及ぼした。具体的には自動車部品は半導体不足の解消が進み自動車生産が回復傾向にあること、また積合せ貨物は、2024年問題を背景とするドライバー不足を背景とした鉄道シフト等により、食料工業品は需要回復の兆しが見られるビール類、清涼飲料水を中心に対前年で増送となった。

一方で、化学薬品は需要低迷による生産減、紙・パルプはペーパーレス化の進展に伴う需要減が続き対前年減送となったこと等により、第3四半期決算時点でコンテナ・車扱の輸送量合計は前年同期比99.5%となった。これらの状況を踏まえ1月計画では運輸収入の計画を下方修正するなどの見直しを行い、経常利益はJR貨物単体で△6億円、同連結で△53億円、当期純利益はJR貨物単体で△54億円、同連結で△44億円を計画したことにより、単体の経常利益、最終利益とも3期連続の赤字は免れない状況となった。

さらに2月末時点では1月計画に対して取扱収入(コンテナ、車扱合計)が対1月計画約▲3億円、この他コストの最新見込値を反映させた着落見込みは単体の経常利益が▲71億円であり、これは会社発足以来6番目に低い数字であり非常に厳しい決算になりそうである。厳しい状況である中、2024年度は、会社として4期連続の赤字決算は回避しなければならず、新中期経営計画2026に基づき、まずは着実に経営の回復に全力を尽くす所存である。

以上、現時点の会社の考えとしては「ベアについては実施したいと考えている。なお、金額については昨年以上の額が提示できるよう引き続き議論していく」

本日時点でお伝えできる会社の考え方は以上である。

---

組合・昨年以上の額を提示できるよう引き続き議論すると言っているが、具体的な数字は出せないのか。

会社・現時点では出せない。

組合・数百円、数千円単位でなく、大幅な賃金アップをお願いしたい。

会社・引き続き議論していく。

組合・会社の状況が厳しいことは重々承知しているが、今の状況で判断することなく、将来を見据えて判断して頂きたい。2024 問題もあり、JR 貨物に対する期待は大きいですが、この期待に応えるためには現場で働く社員の協力が必要不可欠である。全国において要員不足の職場が多くあるが、労働条件の最たる賃金改善を進めなければ、離職は止まらず更なる拍車をかける。

「低賃金→会社に魅力を感じない→離職→要員不足→休みが出ない→無理な作業→低賃金」この負のスパイラルに陥らないよう、大幅な賃金改善を進め離職に歯止めをかけ、2024 問題を皮切りに JR 貨物を復活させブランド力を高めていかなければならない。

会社・貴労組の主張は経営陣に伝えておく。今後、金額について社内で議論していく。

組合・回答日は、3月14日でよいか。

会社・その通りである。

組合・真摯ある回答をお願いしたい。

会社・引き続き議論していく。

**回答日は、3月14日です**