

業務そくほう

日本貨物鉄道産業労働組合

2025. 6. 6 日

No. 740

2025年夏季手当 会社の考え

本部は、6月5日、交渉を行いました。以下、報告します。

会社・2022年度夏季手当(1.72ヶ月)と同等の水準を目指して議論していきたい。

組合・昇給額も低額、ベアも低額、夏季手当も低額で三重苦となり、社員のモチベーションは下がり、会社運営に悪循環を引き起こしてしまう。

「会社の考え方」

2024 年度の状況と足元の輸送動向 2024 年度は「JR貨物グループ中期経営計画 2026」の初年度として、安全基盤の強化・安定輸送の追求による貨物鉄道輸送への信頼の回復、既存アセットを最大限活用した輸送量の回復、不動産事業の更なる拡大と新規事業の展開などの取組みを進めてきた。

2024 年度における当社の輸送動向は、8月の台風10号の影響や輪軸組立作業時の不正行為等の影響が大きかったものの、2024年問題を踏まえた鉄道シフトの進展により輸送量は前年度を上回り、コンテナ・車扱の合計で前年比102.4%となった。また、燃料費高騰や物価上昇により動力費を始めとしたコストが大幅に上昇したが、これらの経営努力では吸収できないコスト増分に対して4月から基本運賃改定を実施することで対応した結果、経常利益はJR貨物単体で△8億円となり、前年度からは大幅に改善したものの4期連続の赤字となった。

足元の輸送動向は、アメリカの関税措置の影響により景気の先行き不透明感が高まっているほか、消費者物価の上昇を受け個人消費が伸び悩んだことから、当社の5月末時点の収入動向(速報)は、コンテナ車扱合わせて対計画△800百万円、96.3%となっており、厳しい状況である。今後の収入挽回策として、今後の気温上昇にともない増送が見込まれる飲料や備蓄米の輸送を確実に取り込み、マイナス幅を挽回していくとともに、空コン不足が生じないように出荷情報を早めに掴み、週末の低積載列車で回送を行うようにすること、また、31ftコンテナは片荷になりがちであるが、ラウンド輸送化するために、同じ業種でマッチングさせるなどの取組みの強化、積替えステーションを活用した輸送量拡大、さらには留置料金の見直し等あらゆる施策を実施することにより増収を図っていきたい。

以上、会社の考えを申ししたが、経営状況を踏まえ、出せる限りの回答をしたい気持ちもあることから、2024年度下期の奮闘に応えるべく直近で2024年度と同程度の経営成績であった2021年度決算(△12億円)を踏まえて支給した「2022年度夏季手当」と同等の水準を目指し引き続き議論していきたいと考えている。

本日時点で申し上げられることは以上である。

組合・2022年度夏季手当は1.72ヶ月だったが、この数字で間違いないか。

会社・間違いない。

組合・2024年度の単体経常利益△8億円となり、4期連続の赤字となったが、以前より指摘しているとおり、会社の業績は連結経常利益で判断してもらいたい。

2025年度に入っても、対計画△800百万円と経営状況が厳しいと言うが、そもそも、「計画値を高くしすぎたのでは」と疑いたくなってしまう。7月1日から始まる人事制度一部見直しにより、昇給額が500円程度になってしまう者が多く発生することで、昇給額も低額、ベアも低額・夏季手当も低額と三重苦になり、社員の士気は下がり、会社への嫌悪感が溜まり、会社運営に悪循環を及ぼすことになる。

期末手当年間4ヶ月以下が長い期間続いており、他の企業と比較すれば雲泥の差で、犬飼社長は、「魅力ある会社を構築していく」と発信したが、労働条件の最たる賃金改善をしなければ、離職は続き、優秀な人材を確保できず、構築するどころか衰退の一途をたどっていくことになる。

会社はのうのうと構えているかもしれないが、近い将来、深刻な労働者不足に陥るのではと危惧しており、そうなる前に、手を打たなければならない。

本日の会社の考えに対して、到底納得できる中身ではなく、将来を見据えた「人財への投資」を積極的に図って頂くことを強く要望し、回答日では、誠意ある姿勢を見せていただきたい。

会社・4期連続単体赤字は会社経営として受け止めなければいけない。労働力確保は喫緊の課題と認識している。社員の皆さんの頑張りはしっかりと受け止めており、会社としてもできる範囲の中で回答できるよう経営トップにも話をしていく。

組合・回答日は、6月12日(木)でよいのか。

会社・6月12日(木)である。

組合・改めて、誠意ある姿勢をお願いしたい。

会社・了解した。

以 上

回答日は、6月12日(木)です