



## コロナ禍で経済が低迷している中でも 社員の奮闘で一定の収入を確保！

上半期の収入動向は、新型コロナウイルス感染症による景気低迷の影響を受け、積合せ貨物および工コ関連物資を除く全ての品目で計画を大きく下回り、自動車部品は自動車産業の低迷による影響を受け減送、食料工業品は、清涼飲料水の現地生産化および外食産業向けのビールの輸送等が低調に推移した。コンテナ全体では、計画比97.7%となった。

車扱は、緊急事態宣言に伴う外出自粛の影響で石油の輸送が大幅に減少し、車扱全体では、計画比98.6%、コンテナ・車扱の合計では、計画比97.8%となっている。

JR発足から輸送力を中心に経営を行ってきた貨物会社は、「総合物流企業」を目指すとの新たな考え方の下、大型物流施設の建設を次々と計画してきている。今後、経営課題として「鉄道事業部門の黒字化」は必須条件で、「中期経営計画2023」での出口では、「連結148億円・単体133億円」の利益確保を目指し、5年間で2080億円の設備投資を行うとしている。新たな経営戦力の下、莫大な設備投資を実施するとしているが、企業を動かすのは社員であり、過去の社長が示したJR最低の労働条件を改善させることが何よりも重要であることから、JR発足以来の好決算の結果を出してきている現状を鑑み、今後の目標を達成させるには社員の奮闘が何よりも重要であることから、コロナ禍の中でも昼夜を問わず「安全輸送」に向けた努力を全力で傾注している社員に対し、この間の業績を分配することは当然である

## 通期では経常黒字確保をめざす！

発足からの社員数は半減以下となる5,500人に減少させ、鉄道事業部門では5,000人を切るまでに徹底した効率化を進めてきている。一人当たりの売上高は2,980万円と発足時から1,500万円以上増やし、売上高人件費比率は25.46%と、過去に経営幹部が示した30%前半になれば経営は安泰とした数字を大きく下回るものとなっている。また資産は3,816億円と発足時から倍増させていることから、JR発足から33年が経過する現在、紆余曲折はあるにせよ、経営基盤の確立に向けた体制強化は着実に進んできていることは、数字の上からも明らかかなものとなっている。

国労が試算する貨物会社の内部留保は退職給付引当金、及び利益剰余金だけでも約855億円となっており、その他の各種引当金や資本準備金を合計すれば1,000億円を超えるものとなっている。国労要求である3.0ヶ月分の支払いに必要な持ち出し原資は約30億円であることから、貨物会社の内部留保の3%弱を使うだけで実現可能となっている。



全職場から満額獲得に向け、創意工夫をした取り組みを展開しよう！