

「2022年度事業計画」

経常利益連結 55 億円、単体 38 億円目指す

厳しいと言うけれど、
減収の原因は明らか。
社員犠牲の裏では設備
投資はしっかり行う。



「長期ビジョン 2030」

設備投資 10年で4020億円!!

「JR貨物グループ長期ビジョン 2030」では、安全に資する投資を着実に実施するとともに、東京レールゲートやDPL札幌レールゲートなどの総合物流企業グループへの成長に直結する投資や新技術・スマート貨物ターミナルの実現として、トラックドライバー用アプリなど IT化・DX化を推進する投資を積極的に実施するとしています。

貨物会社は、大幅な減収の中でも黒字を確保してきたのは、社員の努力のおかげと発言しています。しかし、社員にはJR最低基準の賃金・期末手当を押し付け一方で、今後も膨大な金額の設備投資を行っていくことを明らかにしています。

将来に希望が持てない人事制度や低額な期末手当は、「いきいきのびのびとやりがいを感じる」ことはできず、年間 70 名ほどが退職を選択している状況となっています。

設備投資も否定しませんが、貨物会社の将来を見据えるならば、社員への投資を行い、人材確保に全力をあげる必要があるのではないのでしょうか。



貨物会社は2020年度決算において、JRで唯一、黒字を確保しました。2021年度決算においては、単体で12期ぶりに赤字となったものの、連結では12年連続して2億円の経常利益を確保しました。

貨物会社は、今年度の収益について、コロナ、自然災害による減収を強調していますが、2016年度、2017年度と過去最高益を更新し、2018年度は、「西日本豪雨」で100億円以上の減収となった中でも黒字を確保してきました。しかし、その利益は社員へ還元することなく、「業績は手当で・・・」とする交渉経過を反故にしてきたと指摘せざるを得ません。

「2022年度事業計画」では、単体38億円、連結55億円の経常利益を目指すとしています。また、「JR貨物グループ長期ビジョン」では、2021年度から10年間で**4020億円の投資**を行うとし、年平均400億円を超える設備投資計画となっています。

貨物会社は、2013年度の基本賃金削減攻撃や夏季手当1・1カ月、年間2・4カ月への期末手当削減など、32億円もの人件費削減を行い経営自立計画の数値を達成してきました。この間の貨物会社の利益剰余金（内部留保）は、2012年度の88億円から2021年度末には373億円にまで積み上げています。背景には、社員には投資を行わず、人件費削減を繰り返してきた結果であり、貨物会社の経営矛盾、経営課題を社員犠牲で乗り越えてきた結果であると言わざるを得ません。

今こそ、社員の努力と期待に応え、**国労要求である「3・0カ月」**を支給し、生活改善を図るべきです。