



会社⇒「2020年度年末手当の状況より厳しい！」 コロナ渦を理由に、またも社員犠牲！？

2022年度は、総合物流企業グループへの取り組みで、「JR貨物グループ各社が持つ総合物流サービスの提供」を可能と、不動産事業では、外部物件の取得による賃貸マンション事業を引き続き重点施策として進め、不動産事業の安定した成長軌道の確立を目指してきた。

輸送動向については、8月の大雨の影響により、一部不通区間が生じ、代行輸送など輸送力の確保に努めたが、多くの貨物列車が運休となった。この結果、本年度の上期決算状況は、非常に厳しい数字となることが想定されており、速報ベースで2008年度以降、鉄道事業の営業利益、全事業営業利益及び経常利益は、最低の数字となりそうである。経常利益は東日本大震災の時の中間決算より悪いと想定している。収入面では営業活動、総合物流事業への本格的な取り組み、関連事業収入の確実な計画達成を目指すとともに、経費面においても、収支改善策で収入・経費両面をしっかりと実施し、10月期改定計画達成に取り組んでいく。

以上、現状の経営状況を鑑み会社として現時点では、

「2020年度年末手当の状況より厳しいと考えている」との説明を行った。

通期では連結15億円の経常黒字確保をめざす！

2022年度年末手当の第3回交渉で会社は、2020年度年末手当の状況より厳しいとの認識を示した。貨物会社の2020年度年末手当は1.6箇月分の支給結果であり、到底納得できるものではない。2016・2017年度決算は、2年連続でJR発足以来、最高益を計上し、鉄道事業部門においても黒字化を達成した。その時でさえ業績の還元は行われず、先行き不透明を言い訳に、期末手当は低額に抑え込まれてきている。社員は、昼夜を問わず責務を全うしているが、職場では要員不足が常態化し、年休の取得が困難なばかりか、年間休日ですら満足に消化できない実態となっている。「業績の反映は手当で」とする過去の交渉経過は守られず、貨物会社は、18年連続のベアゼロや期末手当を抑制する中で、370億円を超える利益剰余金を積み上げ、その他の引当金等の合計では1,000億円に近い内部留保をため込んでいる。この中の一部を活用するだけで満額回答は十分可能である。

減収の原因はコロナであり、この状況が過ぎれば経営は2019年度並みに戻ると会社は言い続けていることから、物価高騰が続き、日々の生活に苦慮する社員と家族の生活実態を改善させることが企業には求められており、各組合が3か月に近い要求を出している現状からも、生活給である年末手当の満額支給を強く訴える。



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！

国鉄労働組合・全国貨物協議会