

## 日々安全輸送を担う社員の生活を守れ！ 会社⇒需要低迷や能登地震が影響しているが回復傾向である！

第2回目の交渉では会社より収入動向と営業日報の報告を受け交渉に入った。

(会社) 輸送量では元日に発生した令和6年能登半島地震により、一部顧客において生産設備被災に伴う生産活動停止の影響が生じたものの、前年は強い冬型の気圧配置による減送が大きく、コンテナは前年を上回った。一方、車扱は石油等が減送となったため、輸送実績合計は前年を下回った。

コンテナ・車扱の合計では、前年比98.7%となった。

(組合) 収入動向では需要低迷と自然災害の影響を大きく受けていることは理解するが、連結の第3四半期では営業収益は前年実績を上回っているが、営業費用が増えていることで利益にはつながっていない。通期見通しても営業収益は対前年でプラスの想定としているが、中期での通期見通しより収入が落ち込み、結果としてマイナスが大きくなってきている。今後、3月の収入動向が大きく影響してくることは間違いないが、この間の計画自体が問題だったのではないかと懸念している。

設備投資自体を否定するものではないが、需要低迷が続く今日、収入に直結する投資を行うことが重要となっている。厳しい生活を余儀なくされ、昼夜、劣悪な職場環境の下、鉄道貨物輸送を担う社員に対し、大幅賃上げをおこなうことで生活改善を図ることは貨物経営陣の責務である。

貨物会社は社員と家族の生活に責任を負え。



### 「計画の立て方自体が問題ではないか？」

### 「JR貨物グループ長期ビジョン2030」で巨額の設備投資(4,020億円) 社員への投資は必要不可欠である！ 生活改善には賃上げが必要だ！

この間のベースアップは、2018年には19年ぶりとなる「300円」、2019年には2年連続となる「200円」を実施し、また、2020年には「200円」の賃金改善を実施している。2022年には平均300円(定率0.1%)、2023年は平均1,000円(定率0.1%+定額700円)を実施してきた。しかし、業績を反映したと実感できるものでもなく、厳しい生活の改善につながるものとはなっていない。

昨年11月まで20カ月連続で実質賃金はマイナスで推移していることから、生活改善には大幅賃上げが重要となっており、個人消費を活性化させ、景気低迷から抜け出さなければならない。

### 社員への投資を最優先に！



## 第3回交渉3月7日(木)を予定

## 国鉄労働組合・全国貨物協議会