

「リーマンショック時よりも厳しい」とする会社の主張は論外である！
「物流2024年問題」「物流革新緊急パッケージ」「支援金193億円」
など貨物鉄道への期待は高まっている！

「4期連続の赤字は避けたい」
と会社は主張するが…。

社員にだって、生活がある！
減収分を社員に転嫁するな！

6月6日、2024年度夏季手当の第3回交渉では、会社側より「リーマンショック時よりも厳しい」との現時点での考え方を示した。

貨物会社を取り巻く情勢は、今年、3月15日、国土交通省よりJR北海道・四国、貨物の経営自立化に向け、貨物会社に対しては2024年度以降も支援が継続(次期中期経営計画期間内/令和6年~8年)されることとし、設備投資として「安全基盤の強化」「輸送力増強」「生産性向上」に関わる193億円が無利子貸付とされることが決められた。

物流における「2024年問題」も今年4月よりトラック運転手の超過勤務の上限規制により、運転手不足による輸送量不足が懸念されており、それに対応する形で昨年10月には「物流革新緊急パッケージ」が策定され、10年間で輸送量の倍増を目指し、モーダルシフトを推進させると言われている。この事からも貨物会社に対する期待はこれまで以上に高まっていると言える。

これだけの期待を受ける中で、今回の「リーマンショック時よりも厳しい」とする現時点での考え方は、社員のやる気をそぐばかりか、物価高騰に疲弊している社員のモチベーションを下げ、社員・家族の生活すらままならない事態を作り出そうとしていることだとしか考えられない！

2024年~2026年で60億円以上の経常利益の増加を見通している！
安全・安定輸送を支える社員に投資すべきだ！

貨物会社の新たな新中期計画「新中期計画2026」は、「JR貨物グループ中期経営計画2026~一人ひとりが決意を新たに、さあ、走りだそう、次の150年へ~」との位置付けでスタートしており、実施する施策を通じて、社会に「4つの価値」として還元するとしている。※4つの価値(①安全・安心な物流サービス、②物流生産性の向上、③グリーン社会の実現、④地域の活性化)

その結果、2023年度⇒2026年度の出口では

売上高1876億円⇒2160億円、

経常利益(連結)△43億円⇒110億円以上、

経常利益(単体)△63億円⇒90億円以上の数値目標とし、この3年間で実現しようとしている。

2023年度決算における2024年度の見通しでは、営業収益は、経常利益(連結)△42億円⇒21億円(+63億円)、経常利益(単体)△62億円⇒3億円(+65億円)としている。第3回交渉で「4期連続の赤字は避けたい」との理由から「リーマンショック時」を持ち出した貨物会社は社員の生活を理解しているとは到底考えられない。

全職場から怒りをもって、貨物会社に対する要請行動を強め、夏季手当3.0カ月の満額回答を勝ち取ろう！(次回交渉6月13日を予定している)

