

2021年年末手当交渉 会社の考え

11月11日、本部は交渉を行いました。以下、報告します。

[現時点の会社の考え方について]

2021年度は「JR貨物グループ中期経営計画2023」のもと、鉄道ロジスティクス事業では貨物鉄道事業の役割発揮とさらなる収益性の向上、総合物流企業グループへの進化、不動産事業のさらなる発展等の取組みを進めてきた。

しかしながら、前期に引き続き新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う国内外の生産活動停滞による需要低迷及び、7月以降大雨による列車運休が発生し、特に8月12日以降停滞した秋雨前線の影響により、24日間に亘り中央線・山陽線が不通となり、多くの貨物列車の運休を余儀なくされた。この間、当社グループにおいては、利用運送事業者各社や行政機関の協力のもとトラック・船を活用した代行輸送を開始し、輸送区間・輸送力の確保に努めたが大幅な減送となった。

中間期の輸送量実績は、コンテナは8968千トンで対前年半期▲10千トン、(コロナ禍の需要減、大雨災害はあったものの新たなブロックレインの運転など)車扱は3481千トンで対前年半期+22千トン(春先の気温が高く灯油の発送減であったが、セメント・石灰石が堅調)とコンテナ・車扱計全体の輸送量は、12449千トンで対前年半期+12千トンとわずかではあるが前年を上回った。

足元の動向に話題をかえると、下期に入り新型コロナウイルスの陽性者数も激減し落ち着きを保ちつつあるものの、第6波の懸念は残る状況ではある。下期に入ってから、コンテナについては、千葉北西部を震源とする地震やJR東日本の蕨変電所の火災等の災害及び山陽線不通からの逸走が続く一部積み合わせ貨物、半導体不足等に伴い生産調整を行っている自動車部品、北海道地区の玉ねぎ・馬鈴薯等の作柄不良による農産品・青果物の減収などが影響している。車扱については原油価格の高騰による石油出荷の低調、10月中旬以降の気温の低下に伴い灯油は堅調に推移している。昨日までの営業日報ベース時点でのコンテナ収入は64650百万円)対計画98,7%、車扱収入は7021(百万円)対計画99,5%、コンテナ・車扱トータルの収入は71671(百万円)対計画98,8%で推移している。しかし、9月末に緊急事態宣言が解除されたことに加えて外需の持ち直しにより一部企業に業績改善がみられること、政府によるワクチン接種者に対する行動制限解除が検討されていることなど、経済活動回復の兆しが見え始めている。

会社としては、収入面ではコロナで距離の開いた顧客との関係性を縮めることを意識した営業活動、カーボンニュートラル及び2024年度予定のトラックドライバーの時間外労働上限規制対応のための鉄道利用メリットの訴求営業、販売促進プライシングの深度化などの営業戦略、総合物流事業への本格的な取り組み、引き続き関連事業収入の確実な計画達成を目指していき、経費面においても、お客様需要や積載動向に合わせた列車の運転、輸送機材の効率的な運用、リスクシナリオ等の収支改善策で収入・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所存である。

以上、会社としては現時点では「昨年2020年度年末手当の水準を上回れるように検討していく」、これを本日の会社の考え方としたい。以上である。

組合・会社の状況が厳しいことは理解する。輸送障害が多く発生していることも理解している。会社の状況が厳しい時こそ経営者の手腕が問われる。「会社の状況が厳しいから手当を抑えたい」は誰にも出来る。会社のために組合員は日々、安全安定輸送に努めている。会社が沈んでいる時こそ、社員のモチベーションを上げ活性化を図るべきである。本日の会社の考えは到底納得できるものではなく、再考を強く求める。回答日には誠意ある回答をお願いしたい。

会社・貴組合の主張を受け止め、回答日まで引き続き社内議論を重ねて行く。

以上
