

業務そくほう

日本貨物鉄道産業労働組合

2025. 3. 6 日

No. 730

2025春闘収入動向

本部は、2月28日（金）、収入動向交渉を行いました。以下、報告します。

営業部より、収入動向（営業成績2025年1月）を説明

[対計画△142 百万円(98.6%)]

・コンテナ

積合せ貨物は、特積各社における取扱量の減少やフレイター（貨物専用機）導入の影響等により△100 百万円となったほか、食料工業品は、飲料の販売不振に伴う荷動き低調ほか、輸送障害（北日本地区雪害）に伴う菓子類の出貨減等により△33 百万円となった。また、農産品・青果物は、九州地区において馬鈴薯、みかん、人参、ブロッコリー等の生育不良の影響が続いたことにより△25 百万円となった。コンテナ全体では、対計画△154 百万円（98.3%）となった。

・車扱

石油は、気温低下により灯油の需要が増加したほか、ガソリンや軽油等も堅調な荷動きとなり、計画を上回った。車扱全体では、対計画+11 百万円（100.9%）となった。

[対前年+1,250 百万円(113.7%)]

・コンテナ

前年は強い冬型の気圧配置による減送が大きく、各品目ともに前年実績を上回った。農産品・青果物は、北海道地区の玉葱が前年度猛暑に伴う収量減があった影響により増となったほか、東北・新潟・長野地区の米が好調な出荷により+154 百万円となった。また、食料工業品は、清涼飲料水やその他食品の一部顧客における鉄道シフトが続いたことにより+142 百万円となった。紙・パルプは、年末年始期間が前年より長く期間中にトラック輸送できなかった在庫の発送が増えたほか、前月の鹿児島線川内駅構内脱線事故に伴う月跨りの発送や前年の能登半島地震の影響、一部顧客における増送・新規輸送等により+124 百万円となった。化学薬品及び化学工業品は、一部顧客・品目における需要回復や送り込み実施、鉄道シフト等によりそれぞれ+83 百万円、+75 百万円となった。コンテナ全体では、対前年+1,174 百万円（114.9%）となった。

・車扱

石油は、気温が前年比で低く推移したため、灯油の需要が増加したほか、ガソリン及び軽油も堅調な荷動きが続いたことにより、前年実績を上回った。

車扱全体では、対前年+75 百万円（106.1%）となった。

「営業部」

- 組合・2024年度も残り1ヶ月となった。2024問題もあり営業収入は増えているが、営業費用が大幅に増えており、利益がほとんど出ていない状況である。物価高でいろいろなものが値上がりしているが、顕著に上がっている費用は何か。
- 会社・電力単価等、様々なものが値上がりしている。
- 組合・営業費用を抑えるために、どのような取り組みをしているのか。
- 会社・社内において収支改善等の取組を実施している。
- 組合・物価高もあり、消費者による買い控え等は起きているのか。
- 会社・国内の景気自体は緩やかな回復基調にはあるものの、物価上昇で個人消費の足踏み状態は続いており、世の中の全体的な荷動きには力強さが見られない状況が続いている。
- 組合・2024年度決算は通期見通し通りとなりそうか。
- 会社・引き続き計画達成に向けては努力する。
- 組合・輪軸組立不正・貨物列車脱線で、お客様からお叱りの声が多数あったと思うが、この事象をきっかけにして鉄道から他の輸送モードに切り替えたお客様はいるのか。
- 会社・不正や脱線、自然災害による長期の運休が連続して発生したこともあり、それらの状況が相俟って、一部、鉄道の利用を一時的に取りやめている顧客はいる。
- 組合・この事象とは関係なく鉄道から他の輸送モードに切り替えたお客様がいるが、切り替えた主な理由は何か。
- 会社・この事象とは関係なく、他のモードに切り替えた顧客については認識していない。
- 組合・切り替えたお客様を取り戻すため、どのような取り組みをしているのか。
- 会社・現状、貨物鉄道輸送に対しての信頼が損なわれている状態である。営業としては、まずは信頼の回復に向け、そうした顧客に対し、不正防止に向けた取り組みの進捗状況、災害時のBCP対策の状況等も含め、丁寧なご説明、ご対応を行っている。
- 組合・今年度は2024年問題の受け皿としてJR貨物への期待は大きかったが、営業活動を通じてこれまでの感想を率直に教えてほしい。
- 会社・本年はいろいろな事象が多く、収入は計画を大きく割っている状況ではあるが、輸送量はここまで前年を上回っており、2024年問題による鉄道シフトの動きが来ていることは感じている。
- 組合・物価上昇もあり、更なる運賃値上げも必要かと思うが。
- 会社・物価の上昇が続いており、当社においてもかかる経費の上昇も続いている。物流業界全体としても運賃値上げは打ち出しやすい状況にはあると思う。当社は本年度に6%の基本運賃改定を実施したばかりなので、次の改定を実施については、タイミングは慎重に検討をすべきとは考える。
- 組合・国の施策で、10年後には「輸送量を今より倍増させる」という話があるが、この計画を達成するためには、駅の改良・各旅客会社とのダイヤ設定・要員確保・設備投資等、多くの課題があるが、現時点でどのように進めているのか、話せる範囲で教えてほしい。
- 会社・収入と輸送量の拡大を目指し、営業としては、2024年問題も受け大型コンテナの拡大、中距離輸送の拡大、定温コンテナ輸送の拡大等を中心施策として動いている。大型コンテナの留置、取り扱いの拡大を目途とした駅の改良も一部で進めている。
- 組合・コロナ前の2019年3月に策定した「JR貨物グループ中期経営計画2023」では、2023年度の連結経常利益140億円以上を目標とし、2024年以降も安定した経営基盤を構築するとあった。コロナもあり2023年度連結決算は△40億程度となり、目標からは180億も離れた数字となった。2024年度の通期見通しはかなり厳しい数字だが、物価上昇も含め、今後、100億以上の利益確保は難しいのか。
- 会社・引き続き利益確保に向け努力を続ける。
- 組合・世界国内情勢を含め、2025年度は、どのような年になりそうか。
- 会社・物価の上昇傾向は今後も続き、景気は緩やかには回復するものの、一定程度足踏み状態は続くものと想定している。
-

組合・最後に、2024 問題で営業収入は確実に増えている。営業費用を抑え利益を確保する堅実な営業活動を続けて頂きたい。私達は安全安定輸送に努めていく。
会社・了解した。

「ここからは人事部」

組合・春闘要求の趣旨は前回の交渉で話した通りである。人事制度改定で賃金改善を図っていると会社は言うかもしれないが、一部の限られた人だけが恩恵を受けている状況で、会社の底を支えている多くのプロフェッショナル郡から不満の声が多くあり、底が崩れれば、会社全体が崩れてしまう。

これまでの春闘では大幅なベースアップもなく、社員はこの会社に見切りをつけ、その証拠に離職が多く出ている。2023 春闘あたりから多くの企業が大幅なベースアップを実施し、将来を見据えた人材投資を積極的に行っている。

会社の経営状況が非常に厳しいことは十分理解しているが、厳しいという理由で賃金抑制を図ることは、会社の発展を妨げるものであり、将来を見据えた、「人材への投資」ということを強く認識していただきたい。

会社の営業費用が大幅に上がっているが、組合員の生活費用も大幅に上がっている。離職を食い止め、優秀な人材を確保し、将来に渡って J R 貨物が「成長・発展」を続け、魅力ある選ばれる企業となる為にも誠意ある回答を強く求める。

会社・離職については重く受け止めている、退職理由としては給料の面もあるが、人間関係やキャリア形成の問題が一番多い。職群で見ると、プランナーが圧倒的に多い状況である。採用でも選ばれる会社を目指し、定着させる必要がある。人材への投資という部分については重要な要素であると考えている。貴組合の主張については経営トップに伝え、6 日の会社の考え方にまとめてお伝えする。

組合・次回交渉「会社の考え」は 3 月 6 日でよいか。

会社・良い。

以 上

次回交渉 会社の考え

3月6日(木)
