

業務そくほう

日本貨物鉄道産業労働組合

2025. 3. 7 日

No. 732

2025春闘 会社の考え方

本部は、3月6日（木）、交渉（会社の考え）を行いました。以下、報告します。

「会社の考え方」

2024年度は「JR貨物グループ長期ビジョン2030」の方針のもと新たに策定した「JR貨物グループ中期経営計画2026」の初年度として、安全基盤の強化・安定輸送の追及、既存アセットを最大活用した輸送量の回復、不動産事業の更なる拡大と新規事業の展開などの取組みを進めてきた。

2024年3月のダイヤ改正では物流の2024年問題によりニーズの高まっている中距離輸送について列車の速達化と輸送力増強を実施し、また、動力費など物価上昇により大幅に上昇したコスト増分に対して2024年4月から基本運賃改定を実施した。

2024年度の輸送動向は、物価上昇が続いていることから個人消費の回復に足踏みが見られるものの、全般的な荷動きは緩やかな回復基調のなか、物流の停滞が懸念される物流の2024年問題や、脱炭素に向けた動きを背景に鉄道シフトが進捗した。しかしながら、7月24日に山陽線新山口駅構内、11月16日に函館線森～石谷信号場間、12月12日に鹿児島線川内駅構内において列車脱線事故が発生した。7月の新山口駅構内での脱線事故を受けて実施した輪軸組立作業の確認で不正行為が判明し、対象となる車両の確認を行うにあたり、一時的に全貨物列車の運転見合わせを行うなど、お客様を始めとするステークホルダーに多大なご迷惑・ご心配をおかけし、信頼を損ねる結果となった。

足元の輸送動向を申し上げますと、2月は雪害等の災害の影響により2.8億円の減収が発生し、全体でもコンテナ・車扱い合わせて対1月計画△7.2億円、年度累計では対1月計画△9.8億円となっている。一方でコストは車両の検査・修繕のうち一部の実施が2025年度以降に変更となったことなどにより7億円改善しているものの、4期連続の単体経常赤字は確実な状況になっており、また、連結の黒字確保もギリギリの状況になっており、どこまで対応できるか、回答指定日まで引き続き経営統括本部長、経営トップと議論していきたい。

以上、会社として現時点では、「**ベアについては実施したいと考えており、金額については昨年と同等の額を目指し引き続き議論していきたい。**合わせて、離職防止・採用数確保に向けた措置を検討したい」。

本日時点でお伝えできる会社の考え方は以上である。

組合・「合わせて、離職防止・採用 数確保に向けた措置を検討したい」とあるが、現時点で話せることはあるか。

会社・検討中ではあるが、若年者に向けた措置である

組合・諸要求について、検討・前進はあるか。

会社・検討中である。

組合・これまで「JR貨物の持続的な発展」「魅力ある会社を構築」の為にも大幅な賃上げが必要不可欠と何度も訴えてきたが、本日の会社の考えを聞いて愕然とした。

会社の状況が厳しいことは理解するが、会社の体力論で話を進めていたら、何も前に進まない。犬飼社長は、離職が多いことや採用が計画通り出来ていないことを危惧し、「魅力ある会社を構築していく」と発信しており、厳しい時こそ経営陣の腕の見せ所である。

今、必要なことは将来を見据えた、「人材への投資」であり、他の企業では将来を見据えた「賃上げ」を大胆かつ積極的に行い、魅力ある企業をアピールしているが、JR貨物では経営を担っていくプランナー職の離職が相次ぎ、魅力のない企業だと証明されてしまっている。2024問題でJR貨物に追い風が吹いているが、人材を確保出来なければ、良い商品を提供することは出来ず、長く安心して働ける魅力ある会社を構築しなければ、衰退への道を転げ落ちていくことになる。

本日、会社の考えを聞いたが到底納得することが出来ない。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。

将来に希望の持てる会社を構築するのは会社の責務であり、JR貨物グループのブランド力を今以上に発信し、将来に渡って「成長・発展」を続け、魅力ある選ばれる企業となる為にも、回答予定日には誠意ある回答を強く求める。

会社・申入れと要求根拠は聞いたうえで、経営陣にはしっかり伝えている。今日時点で回答できるまでは合意を得られていないが、貴組合の主張と要求根拠は確実に伝えており、回答指定日までに決めていく。

組合・回答予定日は、3月13日でよいか。

会社・良い。

組合・最後に、改めて経営陣に私達の主張を伝えて頂き誠意ある回答をお願いしたい。

会社・頂いた主張については、引き続き経営陣に伝えていく。

以上

回答予定日

3月13日(木)
