

関西貨物協議会 news

発行者：関西貨物協議会 大阪府大阪市北区錦町2-2 国労大阪会館 TEL 06-6358-1190
発行責任者：工藤 隆志 編集：恵阪 景一 2024年6月13日 NO. 5

「2024年度事業計画」「中期経営計画2026」 学習交流集会を開催！！

関西貨物協議会は、全国貨物協議会から眞田副議長を招き、貨物会社の「2024年度事業計画」「中期経営計画2026」について学習会を開催しました。はじめに、国鉄は37年で分割民営化となりましたが、JRが発足して今年が37年を迎え、JRは国鉄と同じ年数を経過しようとしています。JR会社は株主優先の資本主義に下、社員、利用者は蚊帳の外の経営を行い、貨物、北海道、四国に関しては株式上場どころか、構造矛盾は解決されず健全経営の見通しもたっていません。

整備新幹線では、東北、九州、北陸で新幹線が開業し、北海道についても整備が進められています。並行在来線の大問題として、函館〜長万部が廃止となり物流が寸断されることが懸念されている中で、国土交通省・北海道庁・JR北海道、JR貨物の4者間協議において、海線については残す方向であることを示しましたが、線路使用料や維持の方法についての議論が残されています。

2024年問題や政府の環境問題を出しているが

2024年よりトラックドライバーの労働時間の規制が適用され、2024年には14%、2030年には34%の荷物が運べなくなると言われています。政府が「物流緊急パッケージ」として物流のあり方を見直しており、貨物会社には複合施設や大型コンテナの作製などが要求されていますが、注目されたのは「10年間で鉄道貨物を2倍にする」との発言です。貨物会社はこれまで効率化による職場の廃止や縮小化で社員を減らしてきており、どの様にして国の物流を担うのかが問われています。

昨年決算は計画当時から火を見るより明らか

繰り返される社員犠牲の施策!!

2023年度決算は単体63億円、連結43億円の赤字であり、3年連続の赤字となりました。原因はコロナの影響によるもので、2023年度事業計画の立て方に問題があることを計画当初より国労は指摘してきましたが、結果、輸送量の低迷から赤字となっています。民間会社であれば、責任問題となっていますが、貨物会社は経営課題の穴埋めに人件費を削減する社員犠牲の施策が繰り返されています。



全国貨物協議会 眞田副議長

2024年度に入り、輸送量、収入は対前年を上回り、計画通りに推移していますが、事業計画は2024年問題を盛り込んだ収入の拡大を図っていくこととなります。4月からの6%運賃改正効果で40億円、ダイヤ改正効果で18億円を見込み、鉄道収入は昨年決算から単体113億円の収入増、経常利益単体3億円、連結21億円を計画しています。

『中期経営計画2026』は

『中期経営計画2023』よりも過酷なもの

「中期経営計画2023」は新型コロナウイルスが蔓延する前に計画されたものであり、経常利益は連結140億円以上を目指すものでありましたが、「中期経営計画2026」は連結110億円以上を目指すとしています。一見、数字を控えたかに見えますが、「中期経営計画2023」が5年計画で「中期経営計画2026」は3年計画であることから、より一層の経営強化を目指すものとなっています。特に設備投資に1148億円はこれまでの2倍で計画されています。機関車の更新に関しては国鉄型の機関車が新しい車両に置き換えられます。しかし、会社は4全検で耐用年数が過ぎるとの見方を示しており、JR世代の車両の置き換えも進めなくてはならず、新型車両の導入は継続していくものです。

JR旅客各社は

アボイダブルコストルールを見直したい？

第3セクターへは線路使用料は貨物調整金として支払われていますが、2021年の旅客会社への線路使用料は約170億円、第3セクターへはフルコスト約131億円でした。アボイダブルコストをフルコストに換算すると約5倍、10倍程度になると言われています。会社幹部も「アボイダブルコストルールは貨物会社の生命維持装置」とこれまでも発言してきており、これが貨物会社の経営の前提となります。アボイダブルコストルールは法的根拠が無く、完全民営化には見直しが必要となります。法整備を進めることこそが、貨物会社の経営基盤となります。小手先の成長戦略では無く、根本的な構造矛盾の解決無くして、貨物会社の健全経営は成り立ちません。

2024年度夏季手当国労要求3.0 箇月は可能！

夏季手当交渉については第3回まで終わりました。会社は0.1箇月の原資は2.3億円であり、これまで約2億円弱であるとの説明でしたが、人事制度変更により人件費が上がっているとのこと。国労要求3.0箇月に対しては約69億円が必要となりますが、貨物会社の考えとして、夏季手当は昨年度年末手当で考えられており、2024年度夏季手当は2023年度年末手当1.63箇月分を基本に考えられています。2024年度に入り収入は計画を上回っており、残り1.37箇月分の31億5000万円で国労要求に届けることは可能であります。また、その根拠としては、業績の回復傾向にあること、4月からの運賃改定で約40億円、ダイヤ改正効果で18億円を見込んでいることから支払い能力は十分にあることが明らかとなっています。社員のモチベーションは労働力の対価に応えることが会社の責務となっています。

近畿地方本部・大阪地区本部

大阪貨物分会

JR貨物・西日本ロジステクス

上原 優斗さん(29歳)

★★★★★★★★

大阪貨物分会

今年度も拡大実現！
毎年拡大継続中！！

★★★★★★★★



本人の決意

これまで職場の設備改善や賃金交渉などで力を貸していただき、助けていただいた事がありました。自分も力になりたいと思ったため加入しました。仕事と活動をこれからさらに頑張っていきます。



安全・安心して働ける
職場確保に向け
国労に加入し声をあげよう