

国労本部電送No.218	発信日	発信	責任者	受領者
	2020年3月23日	企画部		

闘争指示第59号

2020年3月23日

貨物「2020年度新賃金回答」の妥結にあたって

貨物会社は3月13日、「2020年度新賃金引き上げに関する申し入れ（国労闘申7号）に対し「ベアゼロ」を回答した。併せて「昇給額表に記載している等級及び評価に応じた昇給を実施後、200円を加算する」と回答した。

席上本部は、①. 今回の「ベアゼロ」回答は、生活改善を望む社員と家族の思いに背を向けるものであり、2年連続でベアを実施した事実を台無しにするだけでなく、災害による減収を社員に転嫁したもので、企業の社会的責任を放棄したものでしかない。②. JR発足以来最高益の経常利益を上げている現状や、今年度の落ち着き見込みでは昨年の倍以上の「経常黒字」を確保する見込みを示し、また、来年度事業計画は最高益を見込んでいる下での「ベアゼロ」回答は、社員と家族の厳しい生活実態を直視しないものである。③. 55歳以上の賃金改善を行わない姿勢は、この間経営幹部が「解決しなければならない最大の課題」「下げる理由がない」との認識を示してきたものであり、認めることはできない。④. 経営課題達成のため、昼夜を問わず懸命に働く社員に正当に還元しない姿勢は、災害復旧に最大限奮闘し、安全輸送を最前線で支える社員感情を逆撫でするもので、社員のやる気を削ぐやり方では安全問題にも関わる。—と、「ベアゼロ」回答に対して強く抗議の意思を表明し「取り扱いについては持ち帰り検討する」とした。

新賃金回答は、「個別の昇給を実施した上で社員、シニア、契約、臨時社員に一律200円を加算する」としているが、この加算については、すでに基準額に到達している社員を除けば、基準額への到達が早くなる側面もあり、ベースアップはもとより、賃金改善措置とも言えない。また、今回の昇給は、新しい人事制度（以降、「新制度」）に移行して最初の定期昇給になるが、昇給額の平均は4,275円（前年比約1,200円減）であり、人事制度の改正と切り離して考えれば、200円の加算も含めて「昇給」は明らかにマイナスである。

「新制度」の賃金カーブの特徴が「55歳賃金ダウンの解消」により、年齢の前倒しによる賃金カーブをなだらかにし、生涯賃金を変えない範囲での是正措置であり、その会社の考え方を可能にしているのが、『昇給額』と『基準額』の設定である。その意味では、①. 『基準額』の撤廃、②. 加算額に等しい基準額の引き上げは、引き続き貨物会社における新たな課題と考えている。

本部は直ちに闘争指示58号を発し、貨物会社の「ベアゼロ」回答に対して、本日まで抗議行動を展開してきた。

(1) 2020年春闘では、2月12日の統一申し入れ以降、要求趣旨説明から4回の交渉を開催してきた。一昨年19年連続ベアゼロ回答を許さず、昨年まで2年連続で有額回答が行われたが、期末手当の低額回答が繰り返されている下で、社員と家族の期待に応えるものとはなっていないとして、趣旨説明では、「この間企業がため込んだ利益を労働者へ還元することで、大幅賃上げを実現すべき。個人消費を活性化させることが日本経済には重要であり、労働時間の短縮や社会保障の充実をはかる中で、賃上げを行うことが今春闘に求められている。個人消費が伸びれば新たな設備投資を生み出し『経済の好循環』へ繋がるのが貨物会社経営にも好影響を与えることは間違いない」と主張してきた。

(2) JR発足32年が経過する中で、構造矛盾の根底にある経営基盤の脆弱性や、賃金アンケート結果に基づく要求の正当性、貨物会社の支払い能力などを明らかにする宣伝・要請行動を展開してきた。

3月3日に開催された国労中央総行動は、新型コロナウイルス感染症の影響により規模が縮小されたが、衆参の国土交通委員・各政党への要請行動が取り組まれ、この間繰り返し主張してきた「構造矛盾の解決なくして鉄道貨物輸送の発展はない」ことを改めて認識するとともに、国労が幾度にわたって提起してきた「鉄道政策提言」が益々重要であることに確信を持つ要請行動となった。

同日、貨物会社に対して、一次集約した『貨物会社で働く社員の切実な要求の実現を目指した個人署名』を提出し、社員と家族の切実な声に対し満額回答で応えるよう要請を行ってきた。

(3) 3月6日に行われた第3回交渉で貨物会社は、今年度は「9月から10月にかけて相次ぐ台風の接近・上陸により、大きな輸送障害が多発した影響を受け、大幅な減収を余儀なくされた。グループの持続的な成長と一層の利益拡大を目指すためには、いかなる場合においても、本業である鉄道事業は黒字を維持し、盤石の事業基盤を確立しなければならない」として、「昇給額表に記載している等級及び評価に応じた昇給は実施するものの、ベースアップについては現時点難しい」という会社の考え方を明らかにした。

この主張に対し、「この間の経営状況からすれば、経営課題を前面に災害減収を社員へ責任転嫁する『ベアゼロ』の考え方は、経営の責任放棄であり、10期連続の黒字が見込まれ、過去の最高益に匹敵する事業計画を想定している中で、ベア実施ができないとの考え方は到底受け入れることはできない」として、各級機関から貨物本社に対し「ベアゼロは許さない」決意を込めた要請行動を指示した。

(4) 今春闘では、「春闘カベ新聞」9号を発行し、「貨物会社で働く社員の切実な要求の実現を目指した」個人署名運動、各級機関における学習会の開催、現場長申し入れと宣伝行動の展開、中央での交渉に結合した本社・支社・支店への要請行動等、要求前進に向けた行動が取り組まれてきた。国労要求を目指した個人署名は他労組

組合員を含む1,229筆を集約し、総対話活動や職場の運動と交渉が結び付いた成果として確信を持ちたい。その上で、要求の前進のためには組織の強化・拡大が最も重要であることを訴え、今後も取り組みを一層強化していかなくてはならない。

本部は本日(3月23日)、2020年春闘における闘いの成果と課題を明らかにした上で、「2020年度新賃金回答」について妥結することとした。

要求獲得に向けた全国の職場からの奮闘、創意工夫した取り組みに改めて感謝しつつ、妥結にあたっての本部見解とする。

以 上