

春闘勝利！

コロナ禍での奮闘にこたえろ！

貯め込んだ利益を賃上げで還元しろ！

要求満額獲得！

本部は、2月12日、「2021年度の賃金引上げに関する申し入れ」（国労闘申第6号）を行った以降2回の交渉を開催してきた。

貨物会社社員は、2000年から18年間に及びベアが実施されず、この間の期末手当も低額支給が続くなど、社員と家族の生活は厳しさを乗り越え疲弊しきっており、社員のモチベーションは低下するばかりである。2018年には19年振りとなるベアが実施されたが、その額は国労要求額とは大きく乖離したものでしかなく、300円・200円と続いたベアは、昨年は200円の賃金改善が行われただけであり、賃金制度が変更された中で、最低額・基準額に積み増しがされないことは、一層の賃金削減を招くものでしかなく、生活改善に逆行している現状は、社員のヤル気を削ぐものでしかない。

貨物会社は現在、10年連続で黒字を継続し、2016年・2017年度とJR発足以来の最高益を出してきている。2015年度・2016年度と新規採用を停止したことが人件費削減に大きく影響し、大規模な災害が発生しない下では、安定した結果を出すことが可能となっている。

現在のコロナ禍のなか、収入が落ち込んでいることは事実であるが、指定公共機関として貨物鉄道輸送を安定的に提供し、社会の要請に応じてきていることは社員が奮闘しているからであり、日々懸命に安全輸送を担う社員の努力に対し、賃上げでこたえることは当然である！

社員犠牲の経営姿勢は許さない！



過去の経営トップはこんな認識を示している。
「社員を半減し、人件費を大幅に削減するなどの経営努力をしたが、期末手当、賃金の水準は、JR7社で最低になっている。国鉄末期に貨物安楽死論から設備投資が抑えられ、JR三島会社のように経営安定基金もなく、その上、944億円の長期債務を背負ってスタートしたことは、『何を今さら』と言われても、今日的に経営を圧迫する大きな要因である」と述べている。このことからJR発足以前から鉄道貨物部門への様々な制約が行なわれていたことが今日の貨物会社経営の現状に繋がっていることは明らかだ。
指摘続けている構造矛盾を解決しないまま、何時まで社員に犠牲を強いるのか、経営陣の姿勢が厳しく問われる結果となっている。

貨物本社のFAX番号が変更されています。

NTT回線 050-2017-2538

JR回線 051-4238

国鉄労働組合・全国貨物協議会