

会社「昨年、冬の水準をどこまで上回るか検討」 会社の主張は

「業績の反映は期末手当で」 **社員のガマン⇒11期連続経常黒字**

本部は6月10日、2021年度夏季手当の第3回交渉を行った。
会社の現時点の考え方として「昨年、冬の水準をどこまで上回るか検討している」との考え方を示した。

これに対し、組合側は「これまでの低水準での支給実績や設備投資は計画通りで社員への投資をしていない事実などから到底納得できるものではない」と反論するとともに、会社の先行き不透明との見解に対して、第2回交渉での営業からの「来年3月にはコロナも落ち着きを見せる」との先行きの見通しとの矛盾、「ワクチン接種も希望者全員が11月に完了するとの報道からも「先行き不透明」に対する矛盾について指摘した。くわえて「業績の反映と言うのであれば昨年夏（1.75ヵ月）を基本ベースとすべき」との主張もしてきた。会社の考え方の根拠は「コロナによる先行き不透明」と何ら説得力は無いものである。

会社の売上高人件費比率は一時的に25%台まで下がり、2016年度・2017年度では過去最高益を更新し、2019年度は史上4番目の経常利益71億円を確保した。

「業績の反映は期末手当で」と主張するならば、これまでの期末手当を見る限り、低水準で抑え込まれてきた期末手当と矛盾するものであり、到底納得できないものである。

設備投資は毎年400億円、社員への投資は置き去りのまま！ 安全・安定輸送を支える社員の労苦に応えるべきだ！

貨物会社の今期、事業計画の見通しは、コロナ禍による影響の反動や、3月のダイヤ改正で新設されたブロックトレイン、東京レールゲートWESTが賃料など増収増益が見込まれ、単体での売上高は1,638億円、営業利益98億円、経常利益87億円、当期純利益41億円と2016年度～2017年度までの回復を見込んでいる。

設備投資額は369億円となっており、「JR貨物グループ長期ビジョン2030」では、年間平均400億円を10年間で4,020億円との計画となっており、「連結経常利益140億円以上」を安定的に維持できる収益基盤を構築し、完全民営化への道筋をつけようとしている。

その中で、社員は自然災害・コロナ禍など様々な災害による減少の度に、待遇は置き去りにされたまま、数十年が経過し続けている。

2019年度には「社員が生き生きとやりがいをもって働ける環境をつくる」理由で「50年間変更されなかった賃金制度」にも手を付けた。

それを踏まえるならば、経営陣はこれまでの態度を改め、社員が本当に生き生きと生活できる「生活費」＝「期末手当」3.0ヵ月を支払う責務がある。



【回答指定日6月17日】 闘争指示 第218号に全力をあげよう！