

組合⇒昨年夏季手当を下回る考え方は認められない！ 会社⇒昨年冬の水準を何とか確保したい！

会社が「業績の反映である」と
いくら主張しても…

2016、2017年に過去最高の経常利益を出した時も
3.00ヵ月 ⇒3.24ヵ月 と 0.24ヵ月増である！

本部は6月10日、2022年度夏季手当の第3回交渉を行い、「昨年冬の水準を何とか確保したいと議論を重ね検討している」と、現時点の会社の考え方を明らかにした。

これに対して組合は、「過去に1.1ヵ月の支給実績もあるが、生活実態から期末手当は毎日の『生活への補填』であり、そこが国労要求3.0ヵ月の基本となっている。JR他社も厳しい経営状況が続く現状でも、経営判断において春闘ではベアを決断し、夏季手当は増額を行っている。

貨物会社の経営を見た時、節目、節目で社員犠牲を行ってきたと指摘せざるを得ない。3年連続の赤字を回避するため、リーマンショック時は0.725ヵ月削減し、2013年度は3年連続黒字でも年間2.4ヵ月と黒字下においても前年比を大きく下回る回答を行ったことは事実である。

国労要求に対し、約26億円の判断をおこなえば出せる金額であり、支給した結果、人件費が増えたことにより当期損失が生じれば利益剰余金に影響するだけのことである。など主張した。

会社は「対計画値19億3千万円未達であるから厳しい」といくら主張したところで、これまでの貨物会社における期末手当の推移を見れば会社の「業績の反映である」との主張は納得できるものではない。すべての職場から3.0箇月満額獲得に向けて取り組みを強めよう！

設備投資額は397億円でも、社員への投資は置き去りのまま！ コロナ禍でも安全・安心なサービスを支える社員にこそ投資すべきだ！

貨物会社の今期、事業計画は「JR貨物グループ長期ビジョン2030」で掲げる4つの価値(①安全・安心な物流サービス、②物流生産性の向上、③グリーン社会の実現、④地域の活性化)の実現をさらに推進するものとし、その結果、鉄道事業の営業利益△54億円、関連事業の営業利益102億円、経常利益は単体で38億円、連結では54億円を見込んだ計画となっており、厳しい経営環境下においても黒字を確保する内容となっている。

2022年度の設備投資額も376億円となっており、「JR貨物グループ長期ビジョン2030」の設備投資計画でも10年間で4,020億円となっているなど、「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するものである。

しかし、いくら会社に経営体力がついても、社員の生活は向上するどころか、年々甚大化する自然災害や2020年からのコロナ感染拡大により、社員の生活は置き去りにされたままである。

国労要求3.0箇月(約26億円)を支給した結果、人件費が増え、当期損失が生じたとしても利益剰余金に影響するだけである。

経営陣は、社員の生活維持・向上を最優先に考えるべきだ

