

2022 年度夏季手当第二回交渉収入動向

生活給の要素が強いことは否定しない。会社としては業績給の要素が強い。

【収入動向】（2022年4月営業成績から）

6月3日、本部は、「2022年度夏季手当第2回交渉」を行い、会社より現状の収入動向について説明を受けました。

コンテナはコロナ禍における需要低迷等により、家電・情報機器、エコ関連物資を除く品目で計画を下回った。農産品・青果物は、北海道地区夏季干ばつ及び九州地区での生育遅れ、紙・パルプは3月福島県置き地震の影響、食料工業品は、コロナ禍に伴う需要低迷などにより低調となったため、コンテナ全体では計画比94.3%となった。

車扱は、石油が計画を下回った一方、セメントや炭酸カルシウムは計画を上回り、車扱全体では計画比95.5%となった。コンテナ・車扱合計では、計画比94.4%となった。としています。

業績を社員に還元したことがあるというのか？

第2回交渉において会社は、「期末手当は、生活給の要素が強いということは否定しないが、会社としては業績給の要素が強いということである。しかし、物価が上がっていることも事実であり、社会保険料の値上げの一方で、可処分所得が下がっている実態も会社は認識している。」との考えを明らかにしました。しかし、貨物会社の35年は、発足から抱える構造矛盾と自然災害に翻弄され、その犠牲は社員に転嫁されてきました。2016年度には88億円、2017年度には91億円と、単体で過去最高益を更新し、2019年度には71億円と過去4番の経常利益を確保していますが、業績は社員に還元されず、その時々口実を変えています。

過去の経営施策で証明されている

いつだって社員犠牲ではないか

貨物会社の経営は、2010年度から12年連続で黒字を確保しています。一方で、2013年度には、交渉経過を反故にする夏季手当1.1カ月の回答をはじめ、前年度比△0.8カ月の期末手当の削減を強行し、32億円もの人件費削減を行ってきました。さらには、国の支援と引き換えに策定した「経営自立計画」「鉄道事業部門の黒字化」など、経営課題を理由とした人件費抑制政策を強行してきました。これまでの貨物会社の経営推移を見れば、社員犠牲の下に経営を行ってきたことは明らかです。人件費が下がっている一方で、利益剰余金は、2012年度88億円から2020年度末には、399億円となり、10年余りで300億円以上も積み上げています。2021年度には、東京レールゲートWESTの撤去費用として、特別損失に計上し、結果として、利益剰余金を取り崩しています。

国労は、この間の業績を踏まえ、利益剰余金を取り崩しても社員に還元することを求めています。国労へ加入し、生活改善、要求実現に向け、共に頑張りましょう。

