



# 社員の生活を無視する姿勢に怒りしかない！

2023 年度夏季手当は「2020 年冬より厳しい」「生活給の要素と理解するが会社としては業績給の意味合いが強い。」

6月9日「2023 年度夏季手当 3.0 カ月支給に関する申し入れ(国労闘申第12号)」について、第3 回交渉が行われました。

貨物会社は、2023 年度夏季手当について、運輸収入は回復傾向にあるものの、コロナ感染症の影響、半導体不足、原油価格の高騰、自然災害の影響などにより、厳しい状況には変わりなく、2023 年度夏季手当は

「2020 年度冬よりも厳しい」と会社の考え方を示しました。

**厳しい状況の原因は営業経費にある。**

貨物会社は業績が悪いことを理由としていますが、実は営業収益は 2020 年度以降増えており、コロナ禍でも大幅に減収となることなく推移して来ました。コロナ前までの回復には至っていませんが、経営は確実に回復傾向にあると言えます。確かにコロナの影響、物価高騰などの影響はないとは言えませんが、営業収益が増加しているにもかかわらず、何故、2022 年度決算で単体、連結共に大幅に悪化しているのか。実は、営業経費が大幅に増えていることが一つの原因と言えます。営業経費には、東京レールゲート EAST の不動産取得税、減価償却費の増加、車両修繕費用増、などが含まれており、大きな負担となっていることは明らかとなっています。

**厳しい状況でも設備投資は計画を変えず実施**

貨物会社は「JR グループ長期ビジョン 2030」において、2020 年度より 10 年間で 4080 億円の設備投資を計画しています。設備投資を否定するものではありませんが、厳しい状況であるとするなら設備投資計画を見直すべきであると指摘してきましたが、計画は見直すことはしない。としてきました。結果、設備投資を行えば必然的に営業費用が増加し、2022 年度決算に影響を与えています。当然、今後においても影響を受けることになります。

**その時々で考え方が変わっている。**

貨物会社は、春闘は物価上昇などを見て判断し、期末手当については、業績と直近の動向を見て判断するとの考え方を明らかにしています。しかし、2009 年度には期末手当を削減し、黒字を確保しています。また、2013 年度には、期末手当前年度比年間 0.8 カ月削減を強行し、32 億円の人件費削減を行っています。さらには、「経営自立計画」、「鉄道事業部門の黒字化」など、その時々で経営課題や厳しさを理由とした人件費抑制政策を行っています。

**社員犠牲によって積み上げられた利益剰余金！**



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が明らかです。また、人件費が下がっている一方で、利益剰余金は、2011 年度 83 億円から 2020 年度には 399 億円と、10 年間で 300 億円以上積み上げています。これまでに貨物会社は、利益剰余金は現金ではないとして使用できないとされていました。2021 年度には、東京レールゲート 1 の撤去費用を特別損失に計上し、結果として利益剰余金を切り崩しています。国労は、利益剰余金を積み上げる以前に社員に還元することを求めています。

**国労へ加入し、要求実現に向け、共に頑張りましょう。**

