

2023年度夏季手当1.62カ月超低額回答！！

社員の生活に背を向ける貨物会社の姿勢に断固抗議する！！

6月16日、貨物会社は、「2023年度夏季手当の支払いに関する申し入れ」（国労闘申第12号）に対し、「2023年度夏季手当1.62カ月、7月7日支払い」とする回答を行いました。

国労本部は、「2022年度決算は、新型コロナウイルス感染症の影響が未だ続く下で、営業収益は3年連続増収となっているが、それ以上に設備投資をはじめとした営業費用が増加したため、結果として経常損失を計上している。この間、自然災害やコロナ感染症への対応をはじめ、日々劣悪な職場環境下においても、収入確保に向けて努力を続けてきた社員に何ら報いることなく、会社経営を最優先とする姿勢は社員に責任転嫁するものである」と厳重に抗議を行った。

人件費で穴埋めする貨物会社の姿勢は変わらない。

貨物会社は、これまで目的を達成するためには手段を選ばず人件費を削減してきました。リーマンショック時には、3年連続の赤字は避けたいとして、定期昇給を半年間先延ばし、期末手当では前年から▲0.725カ月分削減したことにより、その後の黒字化を達成させてきています。また、2013年には3年連続で黒字を達成している中でも前年から▲0.8カ月分削減し、年間2.4カ月と社員の生活を犠牲にしてきました。結果、事業計画で示した34億円の経常利益を確保しています。

今回も増収にも関わらず赤字となった要因は、コロナと自然災害だとして、極めて厳しい状況であると強調しています。貨物会社の経営は、苦しくなると人件費減で穴埋めし、「業績は期末手当で反映する」としつつも、その時々で目先を変え、言い訳に終始するやり方を繰り返しているだけです。

これ以上責任転嫁は認められない

これまでも国労は、コロナ禍において収入が回復していない中で、「JR貨物グループ長期ビジョン2030」で計画されている4080億円もの設備投資について指摘してきました。安全のためには、老朽取替を急がなくてはならないことは否定しませんが、長期債務が2000億円に迫る中、社債の発行でその場を凌いでいるやり方は、何れ限界が来ることも否定できません。分割民営化から37年目を迎え、国鉄を超えようとしている今日においても、経営自立が出来ない根本にあるのは、老朽設備しか引き継げなかったことが根底となり、944億円の長期債務を背負わされた付けを現役世代が未だ支払っているという現実如実に表れています。2023年事業計画では、経常利益で約80億円もの回復が求められています。

社員への責任転嫁は、もう懲り懲りです。

今こそ国労へ加入し、共に生活改善・労働条件改善に向け奮闘しよう。

