

貨物会社夏季手当 第3回交渉

現時点の考え方として



「リーマンショック時の2009年度年末手当よりも厳しい。」との考え方を示す!

本部は本日(6月6日)、国労闘申第11号「2024年夏季手当に関する申し入れ」の第3回交渉を行い、現時点の「会社の考え方」について説明を受け議論を行った。

2023年度は「JR貨物グループ長期ビジョン2030」の方向性を念頭に置きつつ、最終年度となる「JR貨物グループ中期経営計画2023」のもと、利益拡大の取組みなどを進めてきた。「物流の2024年問題」が迫る中、鉄道へのモーダルシフトの推進が提言されており、カーボンニュートラル実現に向けた動きも活発化している。新型コロナウイルス感染症に伴う行動制限が解除されたことにより、経済活動の正常化が進捗した一方で、不安定な国際情勢の長期化、円安水準の継続などに起因する物価の上昇により、消費者の買い控えが見られたことなど、当社を取り巻く環境は引き続き厳しい状況である。

今年度は「JR貨物グループ新中期経営計画 2026」の初年度であり、特に貨物鉄道利用の拡大を図るためモーダルコンビネーションを推進していくほか、ネットワーク寸断時等のBCP対応強化などお客様に安心してご利用いただく取組みを進めていく。

以上、会社として現時点では半期の業績を踏まえると、「リーマンショックの影響を受けた2009年度の年末手当よりも厳しい」と考えている。

との、現時点での会社の考え方を明らかにした。

社員の声は経営陣に届いていない! 期末手当は「生活給そのものだ」!

貨物会社に働く社員と家族は、日々鉄道貨物輸送を支え奮闘している。生活を維持していくためには賃金を得なければならず、期末手当も重要な生活給となっている。コロナ禍から回復傾向にあり、春闘での賃上げはあるものの、実質賃金は25カ月連続でマイナスとなるなど、厳しい生活が続いていることに変わりはない。人事制度が変更され、定期昇給は前制度との比較では約8割となり、基準額に達すればそこから6割の昇給でしかない。実質賃金に追い付いていない状況が続く中で、期末手当が「生活給」に占める割合は今まで以上に大きくなり、家族含め健康な生活を続ける為に必要な経費(食事、医療、住居、衣料他)として期末手当の満額回答は譲れない要求である!

発足以来、貨物経営陣が主張してきた様々な経営課題(鉄道事業の黒字・自然災害の影響など)を理由としてきたが、労働協約交渉における協約の目的からも「企業の発展」も「組合員の生活の維持向上」の「どちらも重要な課題である」との到達点を踏まえ、物価高騰で疲弊している社員の生活を鑑み、経営陣は、3.0カ月の夏季手当を決断するべきである!

貨物会社の経常利益・期末手当・ベア・設備投資の推移(組合推定)

年度	1987	1996	2009	2013	2016	2017	2019	2022
社員数	12005	11864	7027	6142	5530	5529	5402	5685
経常利益	59	△106	△46	34	88	91	71	△63
期末手当	2.1/2.8	2.4/2.55	1.65/1.575	1.1/1.3	1.5/1.5	1.6/1.6	1.6/1.6	1.72/1.62
ベア	2420	1993	0	0	0	0	200	平均 300 円
設備投資	44	298	282	193	197	241	297	338