

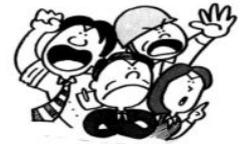
## 夏季手当第三回交渉開催！

会社＝「2009年年末手当よりも  
厳しい」との主張に終始

組合＝「頑張っている社員に誠実に応えない」  
姿勢を糾弾－再考を強く求める！



### 「満額回答を決断しろ！」



2009年度年末手当は1.575カ月、前年の2.0カ月分から0.425カ月分、年間では期末手当を0.725カ月分減らし、人件費を前年から37億円削減した年であった。JR発足から6年間は黒字を計上したが、1993年度から8期連続で赤字となり、合理化施策「ニューチャレンジ21計画」5,000人態勢を打ち出した前年2001年度から黒字転換したが、期末手当は前年度から0.44カ月削減して年間3カ月分とし、人件費38億円を削減するなど社員犠牲を伴いながらの黒字化であった。その後2007年度まで7期連続で黒字計上をしたが、2008年9月に起きた、リーマンブラザースの破綻に端を発した世界不況の煽りを受け、2008年度・2009年度と2年連続で赤字を計上した。2010年度春闘時に3年連続の赤字は、金融機関からの信用が得られないことから何としてでも避けなければならないと、定期昇給の実施を見送りたいと主張した年度である。結果、定期昇給は半年間の先送りとなり、人件費を大幅に削減する下で、決算では3億円の黒字を確保した。しかし、2009年度の期末手当は前年度から0.725カ月分の削減となり、定期昇給と合わせ社員犠牲を強いる下で経営課題を達成させてきた。

2013年度は、基本賃金を10%削減したいと新入社員へ通知したことが明らかとなり、国労の反対への取り組みで賃金削減は阻止をしたが、期末手当では、夏1.1カ月分・冬1.3カ月分の年間2.4カ月分と、前年より0.8カ月の削減で、人件費を32億円削減し経常利益34億円を確保した。

会社は今回も経営の厳しさをあらゆる言い訳で強調しているが、国労が以前より指摘しているように、944億円の継承債務・線路使用料・ダイヤ調整など、構造矛盾を解消しない限り貨物会社の健全経営はあり得ず、経営が厳しさを増すと社員犠牲で乗り切る会社のやり方で、社員は疲弊し、モチベーションは下がるばかりである。

地域住民の日常生活や、生活に欠かすことができない物流の確保は、国民生活に必要な不可欠なものであり、貨物会社社員も公共輸送機関の一員として日々その任務を果たしている。その社員と家族の生活を護ることは企業としての責務であり、設備投資に膨大な資金投入を行っている今日、最大の利害関係人である社員に対し、要求の満額回答で応えることは当然であり、低額回答への言い訳に終始するのではなく、英断を下すことが貨物会社には求められている。



社員の生活を守れ！  
利益を還元しろ！  
最後まで闘うぞ！

