

社員に寄り添わない考え方は認められない！

業績は回復傾向にある中で、なぜ2009年度年末手当を引き合いにするのか？

本部は6月10日、「2024年度夏季手当に関する申し入れ（国労闘申11号）」について、第3回の団体交渉を開催した。貨物会社は、「2023年度下半期は2022年度より悪化しており、状況としては2009年リーマンショック時の年末手当1.575カ月よりも厳しい状況にある」とする考え方を明らかにしました。

本部は、物価が上昇している中で社員の生活は非常に厳しいものとなっており、決算、直近の動向をみれば確実に回復している状況にある。2009年末手当を引き合いにすることは、考え方に値しないものであり、社員感情を逆撫でしたものでしかなく、到底認められない。と抗議を行いました。

支払わない理由は4期連続の赤字を回避するため

貨物会社は、2023年度下半期の業績が▲41億円であり、2009年リーマンショック時の数字と近く、2009年年末手当も厳しい状況であると説明しました。「期末手当は業績の反映」とする考えを示している中で、3年連続の赤字となったことは事実ですが、対前年よりも回復傾向にあり、また、2024年に入り4月5月と事業計画通りに推移している状況にあります。6%の運賃改定や2024年問題による鉄道貨物輸送へのシフトや、国から貨物輸送を2倍にする「物流緊急パッケージ」など、貨物会社への期待がある中で、2009年時とは状況が全く違っています。その中で4期連続の赤字は避けたいとする考えは、2009年のリーマンショック時に、3期連続の赤字は避けたいとし、前年から大幅に期末手当を削減したときと同じ理由であり、結局は、4期連続の赤字を回避するために、社員の生活は置き去りにする考えで、その都度支払わない理由を挙げ社員の期待を裏切っているものでありません。

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、連結では2010年度から12年連続で黒字を確保しています。この黒字のスタートは、2009年度期末手当を削減したことで達成しています。また、2013年度には期末手当を前年度比0.8カ月分の削減を強行し、32億円の人件費を削減してきました。さらには、「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は止まるところを知りません。これまでの貨物会社の経営推移を見れば、厳しい状況が続いてきたときは常に賃金を抑制し、社員犠牲が繰り返されています。

2021年に「JR貨物グループ長期ビジョン2030」において、10年間で400億円を超える設備投資が計画されており、毎年400億円前後の設備投資が行なわれるものとなっています。その結果、原材料費の高騰などにより、営業経費が大幅に増加し、経営に大きく影響を与えています。

国労は、荷動きが鈍く先が見えない中で高い事業計画であることの指摘や、設備投資計画の見直しなどを求めてきましたが、計画は見直さず実施していくとした結果を人件費で相殺することは、認められません。

今こそ国労と共に労働条件改善に向け奮闘しましょう。

