

昨年と同等では生活改善にならない

追加署名分
100筆提出

3月6日、「2025年4月1日以降の賃金引上げに関する申し入れ」（国労闘申第9号）に基づく第3回の交渉を行いました。

交渉では2024年度の輸送動向は全般的な荷動きは緩やかな回復基調のなか、物流の2024年問題や脱炭素に向けた動きを背景に鉄道シフトが進捗しているが、列車脱線事故や輪軸組立作業の不正行為が判明し、信頼を損ねる結果となった。4期連続の単体経常赤字は確実な状況であり、また連結の黒字確保もギリギリの状況となっている。「ベアについては実施したいと考えており、金額については昨年と同等の額を目指し、引き続き議論していきたい。合わせて離職防止・採用数確保に向けた措置を検討したい。」との考えを示しました。

世間の賃上げに対する機運は高まっている。

貨物会社の「昨年同等を目指す」考えは認められない！

コロナ前の2019年と2023年を比較すると国内総生産（名目）7.1%増、国民総所得9.1%増と経済指標の水準は戻りつつあります。また、コロナの行動規制緩和が行われたことから人流回復による経済効果が現れているものの、消費者物価指数6.2%増に対し、現金給与総額1.8%増、定期給与2.3%増、賃金指数3.1%増と物価上昇分をカバーしきれていません。食料品を中心とした値上げが3年近く続いており、労働者の家計を圧迫しています。

貨物会社の賃上げに対する考え方については、「物価上昇や世の中の動向、直近の業績で判断する。」としていますが、この数年、賃上げに対する世の中の動向は政財界の要請もあり実施傾向にある中で、昨年の大企業の賃上げ率は5.8%で、従業員500人以上の大手企業を対象とした調査結果では、定期昇給にベースアップを加えた月額賃金の引き上げ額は平均で1万9210円となっています。一方で貨物会社の賃金引き上げは実施しているものの、物価上昇分には全く追いついていません。

第3回交渉において示した会社の考えは、物価上昇分、世間の動向、前年に比べ大幅に回復している決算状況があるにもかかわらず、「昨年同等を目指したい」とする考えは、貨物会社で働く労働者や関連会社で働く労働者の生活を一層厳しくさせるものでありません。



社員満足度やモチベーションを上げるには
貨物会社が誠意を以て国労要求に応えることである。

物価上昇を上回る賃上げが出来ないのは4年連続の単体経常赤字と連結赤字確保がギリギリの状況となっていることを理由としています。果たしてその理由が通用するのでしょうか。

2000年から2017年まで18年間連続ベアゼロでしたが、その間に経常赤字となったのは2000年、2008年、2009年の3年間だけです。また、その後、2017年から最高益を上げものの、2018年（300円）、2019年（200円）のベア実施、2020年（200円）の賃金改善を行ってきただけです。最高益を上げて社員には還元することなく僅か700円というもので社員の生活は改善することはありませんでした。

2022年には平均3000円、2023年平均1000円、2024年平均1800円と労働者間に格差をつける率を含めたベアを実施していますが、世間の動向や社員の生活実態に背を向けたものです。

異常な物価上昇は社員の生活に大きな負担となっており、それを補う賃上げをおこなうことが貨物会社に求められていることは企業として当然のことです。

今こそ国労共に生活改善・労働条件改善に向け奮闘しよう。

モチベーション
上がるわけない

