

貨物会社 の姿勢

「対前年比では収入や輸送量は増えている状況にあるが⇒計画を見た場合には未達という事も踏まえ全体として判断したい」

物価高騰に苦しむ社員・家族の切実な思いを経営陣は受け止めるべきだ！

2025年度年末手当交渉は、第1回交渉で要求趣旨説明を行い、第2回交渉では9月分の収入動向など説明を受け団体交渉を行ってきた。

2回の団体交渉では、会社は「前年ベースでは、収入や輸送量は増えている状況にあるが、計画を見た場合には未達ということも踏まえ、全体としての判断を行っていかねばならない」との考え方を示している。この間の交渉経過でも会社は「物価上昇分は春闘で、業績については期末手当で反映する」との主張を繰り返してきた。しかし、これまでの経営推移を見る限り、2000年から始まった「ベアゼロ」は最高益を計上した2017年まで続き、その後、300円、200円、200円と続き、再び「ベアゼロ」、2022年から300円、1000円、1800円、2000円と推移しており、一方の期末手当の年間トータルは2000年以降の2008年の3.95ヶ月を最高値とし、2013年2.4ヶ月が最低値となるなど、直近の昨年3.23ヶ月（夏1.61/冬1.62）で推移しているのが現実である。

「物価上昇分⇒春闘」「業績⇒期末手当」との主張はもとより、社員や家族の置かれた生活実態からかけ離れた回答を続けている。



「賃金・生活実態アンケート」結果⇒赤字あり(68.4%)・平均赤字額⇒36000円 期末手当は生活給そのものだ！今こそ、社員家族の生活改善を図るべきである！

貨物社員の实態は、18年連続ベアゼロから、今なお続くJR最低とも言える期末手当は低額回答のまま、春闘で連続ベアは実施されても、相次ぐ物価高騰を前に社員の生活を改善するどころか悪化の一途を辿っている。

2024年度決算の経常利益を見れば単体で8億円のマイナスとなり、4期連続の赤字となったものの連結では14億円の黒字であり、2025年度事業計画について、10月に下方修正を行ったとのことだが、営業収入、輸送量は過去を見ても一番高い水準となっている。

「業績は手当」とする交渉経過もあるが、物価上昇がどれほど社員の生活に負担となっているのかを真剣に考えるべきである。

会社が主張してくるであろう「対計画では未達」を理由に期末手当の抑制を持ち出すことは断じて認められない。国労は全社員の生活改善に対する期待に応え、国労要求3.0ヶ月の回答を求めよう！

年末手当3.0ヶ月満額獲得に向け、全職場から現場長要請や全組合員を巻き込んだ闘いを職場の中から追求していこう！



3.0ヶ月
満額獲得！



次回交渉
11月10日(予定)