

現時点の「9%の運賃改定効果、ダイヤ改正効果、関連事業では好調、考え方は示されたが...、決算は5期ぶりの黒字」など順調な経営を続ける中で...

「前年夏以上の支給が可能となるよう引き続き議論していきたい」

6月8日、「2026年度賃金引き上げに関する申入れ(国労闘申12号)」にも基づく、第3回交渉が行われ現時点での貨物会社の考え方が示された。

組合は「収入分に相当する営業費用の増」「ベア・ゼロをはじめとした賃上げの推移」「要員不足」「人材確保」「JR他社の実績」「シニア賃金の改善」に対する指摘を含め、「この間、ベア実施は行われても社員の生活改善には程遠い状況である！今、夏季手当で国労要求に応える体力は十分ある」ことを主張してきた。

これに対し、会社は「春闘でもベアを実施しており、できる限り努力していることは理解してもらいたい。会社としても判断基準があり、組合要求との乖離は認識しているが、組合の要求にそのまま応える事はできない」との姿勢は変わらないままである。

貨物に働く社員の心情は、春闘でも期末手当でも「JR最低」が続く中で、貨物会社はこの4月から9%の運賃改定を行った。運賃改定発表時の犬飼社長の記者会見では「物価上昇基調が続く中で、原材料費、燃料費や人件費を当社だけで賄いきれないコストの増嵩が続いている。」改定率についても「自社でコントロールが難しいコストアップ分に加え、貨物鉄道を維持するための投資や人材確保も必要になる。そうした費用を計算した結果、9%の改定率となった」とも述べている。運賃改定の中には当然、人件費(人材確保)も含まれており、この事からも社員の「生活給」である夏季手当について国労要求3.0ヵ月を求めるものである！

将来に希望をもてない期末手当の早急な改善を！ 「生活給」の一部である期末手当で国労要求3.0ヶ月分の満額獲得！

会社はこの間「継続して社員に給料を支払わなければならないことも見ていかなければならない」と主張を繰り返してきた。春闘では有額回答とはいえJR各社内最低の4,100円のベアに留まった。一方の社員には守るべき家族がいる。物価高騰の中で節約に次ぐ節約で、ギリギリの生活実態であることは「賃金・生活実態アンケート調査」の平均赤字額31,075円、平均要求額は32,632円にも表れている。過去には18年連続ベアを実施せず、最高益を上げて以降の期末手当も年間4箇月に届かない状況である事も事実である。

「新人事制度」は2019年4月に導入し、2021年7月、2025年4月と2度にわたる制度の修正が行われたが、現実には試験に受からずにR2等級のまま退職した場合、その基本給は多くの世代で前制度の生涯賃金を下回る事が明らかとなっている。

「人事制度」交渉時で会社は「普通に真面目に働いていればR2等級(現行のI1等級)まで昇給する」ことを基本に制度設計を行った」と主張を繰り返してきたが、現実には試験に合格してI1等級まで昇格することは非常に困難な状況となっている。現行のI1等級まで昇格しなければ基本給は低額なままとなり、基準額を超えれば、3年が経過する2027年度7月以降の定期昇給は1割に移行する制度になっている。この1割昇給への改悪は若手社員からも不安の声しか出ていない。将来への希望すらもてない「基準額」の早急な改善をはかるとともに「生活給」の一部である今、夏季手当で国労要求3.0ヵ月分の満額獲得に向け全職場から取り組みを強化しよう！