

業務そくほう

日本貨物鉄道産業労働組合

2019. 10. 18

No. 618

本部は、10月17日「2019、年末手当要求」を提出し、趣旨説明を行いました。以下報告します。

「2019年、年末手当要求」 基準内賃金×3，15ヶ月以上 「趣旨説明」

私達は春の時点で、期末手当年間4，9ヵ月以上を求めており、夏季手当が1，6＋0，15ヵ月であったため、年末手当はその差額、3，15ヶ月以上を求める。

台風等の自然災害や多くの輸送障害、GW・盆休の長期連休等により、2019年度上半期の収入動向が、コンテナ・車扱の合計で、対計画△1,561百万円となり、また、10月に入ってからも台風19号の影響で、収入が落ち込み、会社の状況が厳しいのは理解する。

このような状況下ではあるが、社員は昼夜を問わず、安全安定輸送に努め、列車遅延時は不眠不休で業務を遂行している。

会社は、2016年度、2017年度と連続して経常利益100億以上を計上し、鉄道事業も2年連続して黒字を達成した。これは紛れもなく社員の頑張りがあったからである。

2018年度は、西日本豪雨をはじめとした多くの自然災害に見舞われ、営業利益が大きく落ち込み、連結経常利益は黒字を確保したものの、鉄道事業は赤字に転落した。会社は鉄道事業赤字をしきりに言うが、私達が以前から指摘しているように、会社の業績は連結経常利益をみるべきである。

会社は2023中期経営計画を策定した。掲げた目標に少しでも近づけようと日々社員は頑張っている。この頑張りを踏みにじるような会社の姿勢は決して見せてはいけない。社員が、「さすがJR貨物だ」と思わせるような姿勢を見せて頂き、その姿勢が優秀な社員獲得に繋がっていく。

10月1日から、消費税が10%になった。子供にかかる学費や塾費等は、年々増加しており、家計がますます厳しくなることは容易に想像できる。期末手当はもはや生活費の一部となっており、年末手当は夏季手当とは意味合いが全く違い、お歳暮・年越し・正月等、出費が重なり、家計への負担は計り知れない。

私達の会社は運送業である。荷動きが鈍くなれば、会社の業績に大きく影響する。世間の購買力を待つのではなく、まずは私達の賃金を上げて、購買意識を高めるべきである。

新しい人事制度が導入され、この制度では将来に不安があるという声も多くあり、期末手当においても、毎年のように低調に進めば、ますます会社への不安は増すばかりである。また、「新人事賃金制度導入で人件費が増したため、期末手当増額は我慢してくれ」というスタンスを考えているのであれば、もってのほかであり許されることではない。もし表面化すれば社員のモチベーションは一気に落ち、よって会社の士気も一気に下がる。

様々な要因により、日々列車は遅れているが、社員の不眠不休により、大きなトラブルもなく列車は運行されている。社員の頑張りを、対価（期末手当）として表してほしい。

グループ会社社員の労働条件を鑑みれば、先ずは私達本体が労働条件を底上げし、グループ会社にも波及させなければならない。グループ会社あつてのJR貨物である。

本来であれば、新人事制度の評価制度が年末手当から反映されたが、10/1より評価制度導入で反映されなくなった。

前人事制度のやり方で評価するが、公正公平な評価を強く求める。

最後に、新制服や福利厚生（ベネフィット等）の充実を行っているが、やはり対価（期末手当）として表していただきたい。我が組織は税制特例延長・恒久化にも取り組み会社に貢献している。今年度だけの業績に特化せず、これまでの会社の業績をみれば、私達の主張に答えられる体力は十分にあると認識する。

台風19号をはじめとした自然災害により、全国各地で甚大な被害が出ており、復興にはまだまだ時間を要する。被災された方々のためにも、復興に貢献できる安全で信頼される会社を築き上げ、社会的使命を果たすためには、社員の力が不可欠である。

私達の主張を理解して頂き、満額回答を強く求める。

会社・貴組合は趣旨は承った。日頃より、社員が安全安定輸送に努めて頂いていることは理解している。

今後、真摯に交渉を行っていきたい

以上。
