

2021年年末手当回答状況

2021年11月26日現在

会社	年末手当回答
西日本	1.25ヵ月 + 50,000円
貨物	1.67ヵ月
西日本バス	1.45ヵ月
中国バス	1.80ヵ月 + 50,000 (C) 30,000 (L) 20,000 (M・契約)
金沢メンテック	未回答
中国メンテック	1.40ヵ月
西日本交通サービス	1.60ヵ月
中国交通サービス	1.4 × 1/2 + 1.2 × 1/2 + 5,000円
西日本ロジスティクス	未回答
北陸ロジスティクス	未回答
中国ロジスティクス	1.67ヵ月

我々が要求してきた3・0箇月とは大きくかけ離れた2021年度年末手当の回答について11月12日に回答をおこなってきた。西日本会社は、別途検討の上回答するとした。10月20日に経営状況を説明し議論する場として経営協議会小委員会が開催され、会社を支えているのは労働者である事、赤字幅がここまででござるに、別途検討の上、回答する」としてきた。

2021年度年末手当回答を受けての判断について

さる11月12日、JR西日本は国労をはじめ各組合に対し夏期手当を下回る過去最低の1・25箇月プラス一時金50,000円の超低額回答を行った。

国労はこの間、別途回答としていた年末手当について、10月20日の協議の場でコロナ禍の中でも安全輸送を担う労働者と家族の生活を守るため国労要求である3・0箇月の支払いを強く求めてきた。

11月10日に開催された決算経協で会社は単体で638億円の赤字であり引き続き厳しい経営状況であることを強調した。国労は、運輸収入は対前年で115・2%と回復傾向にあることと純資産を7,549億円に増額している。利益剰余金は3・536億円確保しており、わずかに6・7%を取り崩してきた。昨年この3・0箇月の支払いは可能であることを主張してきた。この赤字幅の縮小というのとは社員の頑張りと、会社として社員の労苦に答えるべきである。社員の生活実態では、コロナ禍や海外情勢による物価の高騰や住宅ローンをはじめとする生活給としての多くの意味を持っていること。さらに、年末手当の減少は社員のモチベーション低下に繋がり安全輸送に直結する問題であることを強く訴え、そのうえでも年末手当に対しての期待は大きいものである。

しかし会社は、新型コロナウイルス感染症への対応が長期間に及び、生活にも大きな影響が生じている中で、社会インフラ企業グループの一員として、日々安全を守り、多くのお客様の暮らしを支えていただいていることに心より感謝していることからはじまり、コスト削減や効率化を行ってきたが、コロナ禍の緊急事態宣言などの行動制限が長引き、赤字への修正や「変革・復興」に必要な資金の確保として公募増資の実施などをしてきたことなどが記載されており、これらを踏まえ、これまでの取り組みに報いるとともに、今後の業務への奮起を期待し、精一杯の回答として1・25箇月、また、会社の業績向上に不可欠である社員一人ひとりの成長や能力の伸長を期待しての一時金の支給としている。

国労は回答の場において、厳しい状況だからこそ組合員、労働者の意欲を引き出すことが重要であり、大阪駅周辺の開発事業には1,000億円もの資金を投入する一方で労働者に対しては過去最低の年末手当を回答することは断じて許されず、再回答、再交渉の立場を表明しこの間、再回答、再交渉を粘り強く求めてきた。

11月20日の第5回執行委員会において、「最終回答である」という会社の立場を変更させることが出来ない状況の中、その他労働組合の判断状況から更なる要求の前進は困難であり不満ではあるが妥結の判断を行う。

この間の年末手当満額獲得に向けた要請行動、抗議行動をはじめとする各級機関、組合員の奮闘に敬意を表明するとともに、別途、年度末手当支払いを求め申し入れを行うことを明らかにし、引き続き、安全輸送の確立労働条件の改善、働きやすい職場作り、組織の強化・拡大に奮闘する決意である。

我々国労西日本本部は2月12日に2021年度春闘の要求として国労闘争第6号、国労西日本第8号、第9号を提出し交渉

をとおこなってきた。3月29日に会社は最終回答として「ベアスアップ・ゼロ」「夏季手当1・30箇月」「年末手当について

は、別途検討の上、回答しており、安全・安心の鉄道と

回答を求めた。

判断せず再回答を求めた

労働者の期待を裏切る低額回答

年末手当 1・25ヶ月プラス50,000円回答

職場を確立するために、新型コロナウイルス感染症の影響の中、死に働いてきた組合員をはじめ、社員とその家族の期待を裏切る低額回答である。

新型コロナウイルスの影響による経営状況の落ち込みを理由に社員へ責任転嫁するような今回の回答は納得の出来ないものであり、抗議をするとともに再協議・再回答を求めた。



国労西日本

国労西日本本部

NO. 317

発行責任者 植田 重信
編集責任者 片岡 有宏

国労西日本HP



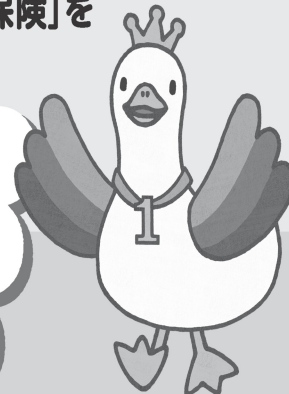
国労西日本

検索

これからの医療の進歩を見据え、「生きるためのがん保険」を新しくします。

アフラックは
がん保険
契約件数
No.1
平成28年度(インシディアランス生命保険統計)

NEW/
**生きるための
がん保険**
Days1



NEW/
女性特有のがんにも手厚い
**生きるための
がん保険**
Days1

NEW/
あなたの保障を最新化
**生きるための
がん保険**
Days1プラス

すでにアフラックの
がん保険にご契約の皆様に

■募集代理店(アフラックは代理店制度を採用しております)

アベニール株式会社
〒105-0004 港区新橋5-15-5 交通ビル3階
TEL.03-3437-6810 FAX.03-3437-6822

(引)受保険会社)

「生きる」を創る。アフラック
東京第二法人営業部
東京都新宿区西新宿2-1-1 新宿三井ビル19F
TEL.03-3344-1429 FAX.03-3344-2658

Aflac

AF協賛 2017-2036 1月12日

2021年度年末手当「低額回答」に関する抗議について

11月19日、貨物会社は国労に対して、2021年度の年末手当について「基準内賃金の1.67ヵ月分、12月9日支払い」とする低額回答を行った。

会社は回答にあたって、コロナ禍のもと社員一丸となり、日夜、安全・安定輸送確保に努められてきた社員の努力に対し、感謝を申し上げると表明した上で、①、「新型コロナウイルス感染症拡大に伴う国内外の生産活動停滞に伴う個人消費は低迷し、秋雨前線の影響により、24日間に亘り中央線・山陽線が不通となり、多くの貨物列車の運休を余儀なくされた。②、中間決算は単体の経常利益で△18億円と厳しい結果となり、下期に入り、外需の持ち直しにより一部企業に業績改善がみられる。③、政府によるワクチン接種者により、経済活動は回復の兆しが見え始めているものの輸送量の回復は鈍く、収支計画を下回る状況にある。と、回答にあたっての考え方を明らかにした。

新型コロナウイルスによる影響が全世界に広がるも、11月12日に発表された「中間決算」では、前年比で経営状況は改善しており、通期においても単体・連結ともに経常黒字を確保する見通しを明らかにしている。

社員は厳しい環境下においても、公共交通機関である貨物鉄道の安全輸送確保に向け日夜奮闘しており、その頑張りに対し期末手当で応えることは当然である。この間の会社姿勢は「中期計画・事業計画」で示した経営課題を前面に、我慢を強いているだけであり、社員犠牲で経営を続けている現状が、不満ややる気が起きない根本原因となっており、社員は正当な分配がされないことで疲弊している。

新規採用の抑制や、低額支給が続く期末手当、18年間に及ぶ「ベア・ゼロ」と、社員犠牲を繰り返す一方で、1,000億円を超える内部留保を積み増し、経営基盤の確立に向けた体制強化は着実に進んでいる。低額回答に固執する貨物会社の姿勢は一層の犠牲を強いるものでしかなく、生活改善を願う社員と家族の実態を省みない低額回答に対し、満身の怒りをもって抗議するものである。

JR貨物

社員と家族の実態を省みない低額回答

年末手当 1.67ヶ月回答

満身の怒りをもって抗議する

11月19日、貨物会社は「2021年度年末手当の支払いに関する申し入れ」（闘争第4号）に対して、「基準内賃金の1.67ヶ月分」とする回答を行った。回答にあたって会社は、「新型コロナウイルス感染症拡大に伴う国内外の生産活動停滞に伴う個人消費の低迷し、7月以降大雨による列車運休が発生し、特に8月12日以降停滞した秋雨前線の影響により、24日間に亘り中央線・山陽線が不通となり、多くの貨物列車の運休を余儀なくされました。中間決算として単体の経常利益で△18億円と厳しい結果となり、下期に入り、9月末に緊急事態宣言が解除されたことに加えて外需の持ち直しにより一部企業に業績改善がみられること、政府によるワク

席上本部は、「11年連続の黒字決算及び今年度も経常黒字を目指す計画を変えていない中で、設備投資は計画通り行っていく

に、国土交通省に対し、諸課題についての要請と意見交換を行った。植田重信西日本本部委員長発言要旨です。

国土交通省への要請行動

本部は11月11日、各エリア本部および全国貨物協議会代表とともに、国土交通省に対し、諸課題についての要請と意見交換を行った。植田重信西日本本部委員長発言要旨です。

JR西日本の長谷川社長は今年2月の記者会見で『ローカル線の維持が非常に厳しくなってきた。関係自治体と今後さらに議論を積み重ねていきたい。』と述べた。1987年の会社発足以来、16線区を廃止及び他の運営体に移管してきたが、今後も線区別の平均通過人数や採算性を理由にダイヤの削減による減便、編成車両の削減、駅の無人化、列車のワンマン化など進められていくことが想定される。過疎化の問題とリンクさせながら地域経済に与える影響から、西日本では芸備線、木次線、城端線、因美線などを含め存続への不安が広がっている。西日本エリアの地方本部において利用者アンケートのもとに関係自治

体への要請をはじめ、地方ローカル線を守るために鉄道事業法の改正を求める意見書採択を関係する自治体への要請として取り組んでいる。不採算路線といわれるローカル線が果たす役割を踏まえ、事業の休廃止の届出については規制強化を前提に鉄道事業法の見直しを再検討していただくよう要請する。

また、ホーム上での痛ましい転落事故を繰り返さないためにもホームドアの設置は急務である。国の指導や関係自治体への援助、駅係員の配置、バリアフリー設備の設置や拡充を含め、駅やホームの安全対策を速やかに進めることが重要である。ホームの隙間の転落事故についてこれまでも要請させてもらっているが、JR西日本の鳴野駅で発生している転落事故について、国労大阪地区本部の調査では2015年3月から46件もの隙間転落事故が発生している。当時の国交大臣の答弁でも『何か構造上の問題があると思う。JR西日本に万全の対策を講じるよう指導したい。』と書かれている。お客様に注意喚起し、また乗降を変えるなどの対応がされてきたが、根本的な対策とはなっていない。すぐにできる安全対策としてホーム要員の終日配置や隙間を埋めるホームステップの配置などを行うよう会社に申し入れているが、国交省としても引き続き指導願いたい。

この間、鉄道車両内での犯罪が続いて起きている。新幹線の車両では警備員が巡回等の対応がされているが、乗客・利用者の車内安全のために国交省として安全への指導・援助を積極的

チン接種者により、経済活動は回復の兆しが見え始めているものの輸送量の回復は鈍く、収支計画を下回る状況にあります。引き続き厳しい状況にはありますが、社員の皆さんのこれまでの努力に感謝するとともに、全社一丸となり「JR貨物グループ中期経営計画2023」と10月改定計画の達成に向け奮起することを期待し、下記のとおり回答します。との考え方を明らかにした。

など、これまでの交渉経過を踏まれば、極めて不満が残る回答である」として、①、中期経営計画・経営自立計画での目標を前面に、経営課題を社員に転嫁したものでしかなく、業績を還元する姿勢が見られない。②、2021年度中間決算は前年度より改善している下で、通期では黒字を確保していく計画である。③、コロナ禍の下、厳しい職場実態の中奮闘し生活改善を願う社員と家族の期待を裏切るものでしかない。④、厳しい経営状況下においても計画する設備投資は確実に実施するとしているが、社員に対しても当然投資

を行うべきである④、健全経営を阻害する『構造矛盾』を先送りし、その場しのぎに社員に犠牲を転嫁する経営を続ける経営陣の姿勢と態度は許されない。と抗議を行った。

これに対し会社は、「貴側の主張は受け止めるが、会社として判断したものであり、最終回答である」とした。

本部は、「本日の回答は、社員と家族の生活実態を無視した一方的なものであり、極めて不満である」と重ねて抗議し、取り扱いについては「持ち帰り検討」とした。