

昨年の夏季手当を下回る回答



え!?なんで?
生活できない!

1.61箇月 業績は回復しているのになぜ?

6月13日、貨物会社は「2024年度夏季手当の支払いに関する申し入れ（国労闘申11号）」に対して「基準内賃金の1.61箇月分、7月5日支払い」とする低額回答をしました。

今年度収益は計画通りに進んでいる。

貨物会社の2023年度決算は、エネルギー価格の高騰や自然災害により単体▲62億円、連結▲42億円、3年連続の赤字決算でした。それでも、2024年度に入り5月までの収入は計画を上回っており、今後も2024年問題をはじめ、政府の「物流緊急パッケージ」など、鉄道貨物への世間からの期待は高くなっています。

成長分野への投資が最優先!

人件費なんか後回しの「中期経営計画2026」

先の「中期経営計画2023」はコロナにより想定を大きく下回る結果となり、3年連続の赤字決算となりました。この計画を引き継いだ「中期経営計画2026」は設備投資に約1,148億円を予算化しており、その内の半分は成長分野への投資としています。「中期経営計画2023」における設備投資計画は、コロナの影響により遅れ、今年度よりスタートした「中期経営計画2026」の3年間で圧縮していかねければならず、その根拠は「JR貨物グループ長期ビジョン2030」で掲げる約4020億円の設備投資を何があっても計画通り実施していくことを明らかにしていることにあります。

そのため、今後においても営業経費の増は避けられず、人件費は後回しの施策といえます。

業績給なんてうそ!

過去最高収益時にも出していないのに!

貨物会社は4月から6%の運賃改定により40億円の効果を見込んでいます。その効果として直近の業績は回復傾向にあり、昨年を上回っています。他の職種において従業員の待遇改善が挙げられている中で、残念ながら貨物会社の発表した運賃改定理由に従業員の待遇改善はありませんでした。しかし「中期経営計画2026」内では、指針に「社員満足度の視点」として、「鉄道貨物で働く誇りと達成感を大切に」としてはいますが、満足度の一番の価値である賃金を抑制する施策が続けられては、モチベーションは低下の一途です。業績給とした今回の理由にしても、過去最高収益となった2017年、2018年の期末手当から、人件費を抑制するために様々な理由をその場面毎に変えながら一貫して低額回答を続けています。

国労に加入し声をあげよう。

期末手当の原資は0.1箇月で約2.3億円とされていますが、人事制度変更により人件費が上がったとされています（以前は約2億円）。しかし、社員の大多数を占めるプロフェッショナル社員の皆さんは賃金が上がった実感がありませんでしょうか?

貨物会社の社員の生活を顧みない姿勢を正し、安心・安全に働ける職場作り、労働条件と生活の改善に向け、国労に加入し共に声をあげていきましょう。

