



「2, 1000 円の賃上げ」で生活改善!!

基準額撤廃・55歳以上の賃金ダウン改善・シニア賃上げ他要求

長時間労働で稼ぐは終わり!

ワークライフバランスが

重視される時代へ

働き方改革関連法の改正に伴う労働時間の上限規制、いわゆる「2024年問題」はトラックドライバー不足によるものとされていますが、労働時間の規制により生活設計が成り立たせることが出来なくなり、退職が進んだ事による影響もあります。物流業界だけでなくここ数年、各業界で人手不足は深刻なものとなっており、実際には一部企業に限ったものであり、本質は労働環境や、残業を行わなければ生活できない低賃金で働かざるを得ないことが問題です。

国が働き方改革を推進している中で、従業員が仕事と生活の調和できる労働環境、賃金、休暇などワークライフバランスに取り組むことが企業の責任となっています。

21,000円の要求額は高い?

今の賃金で職責に見合っていますか?

JR貨物は、国内で唯一の全国ネットワークを持った鉄道貨物輸送を担う企業ですが、第2種鉄道事業者として旅客鉄道の線路を借り運行しています。様々な制約が課せられながら運行する中で、JR貨物に関わる労働者は、会社から責任を負いながら職務を遂行しています。会社は社員に対してプロ意識とよく言いますが、実際に支払っている賃金は到底プロの仕事に対するものではなく、現場では36協定の上限を超える時間外労働も行われており、労働環境は最悪な状況と言えます。

各職場では自己都合退職が増加していますが、退職理由として「責任と賃金が見合っていない」、「低賃金で生活が苦しい」などであると同時に、現状よりも良い労働条件の会社が多く存在し、転職が容易な環境も企業間の人材獲得競争に遅れを取っていると言わざるを得ません。

国労が実施している生活実態アンケート調査では2025年度は毎月の赤字額が約31,000円であり、食料品価格を始めとした物価高騰は社員の苦しい生活実態を現わしていることから、国労要求の21,000円の賃上げ要求は企業間の人材獲得競争力を高める為に必須で、過去のベアゼロや定期昇給を延期してまで経常利益の100億円超を達成してきた事を踏まえれば最低ラインと言っても差し支えありません。

目先の国鉄分割民営化時からの構造矛盾やダイヤ調整等の根本的な問題を先送りにし、社員を無視して回転型不動産等新たな事業への投資を行う前に、これまでの社員の労苦に報い、国労要求満額で応えてプロの仕事に見合った賃金の支払いを求めて生活改善をしていきましょう。

国労と共に賃上げを勝ち取ろう。



2026年4月1日以降の新賃金引上げ要求

1. 2026年4月1日以降の基本給を定期昇給別で21,000円引き上げること。
2. 各等級の基準額を撤廃し、昇給額を引き上げること。
3. 55歳を超えて在職する社員の基本給について、交渉経過に基づき是正すること。
4. シニア賃金を大幅に引き上げること。
5. 契約社員及び臨時社員についても社員に準じて引き上げること。
6. 回答は3月18日までとすること。
7. 2026年1月1日現在の各諸元を明らかにすること。
8. 別に申し入れる「労働条件改善要求」についても実現を図ること。

