物価高を跳ね返す、安心の冬へ

年末手当 3.0ヶ月分 満額獲得!

物価高騰の波に抗う!「生活給」としての年末手当

連日のように報じられる電気代、ガス代、そして毎日の食卓に直結する生鮮食品や日用品の値上げラッシュにより、私たち労働者の実質賃金は目減りし続けています。春闘で獲得した4，100円のベースアップも、この深刻な物価上昇のスピードには到底追いついておらず、生活が楽になったと実感できる状況には程遠いのが現実です。いまや年末手当は、単なる報奨金や余暇を楽しむためのボーナスなどではありません。労働者の懸命な労働の対価であると同時に、冬場の増大する光熱費、次世代を担う子供たちの教育費、そして新年を迎えるための不可欠な支出を補う、極めて重要な「生活給」そのものです。この生活の生命線を脅かすような回答は容認できません。

半減した人員で挑む極限の現場と、会社の矛盾した姿勢

JR発足当時、12，005人いた社員は、いまや単体で5，455人へと半減しました。私たちは、かつての半分以下の人数でありながら、日々の安全運行とダイヤの死守に獅子奮迅の努力を続けています。物流2024年問題をはじめとする社会的要請に応え、日本の物流インフラの背骨を支えているのは間違いなく現場の私たちです。しかし、会社側は自然災害等による一時的な減収を声高に主張し、手当の抑制を図ろうとしています。一方で、「長期ビジョン2030」などを掲げ、10年間で4，020億円もの巨額な設備投資を計画し、毎年400億円規模の資金を投じようとしています。利益を生み出す源泉である「人（社員）」への投資を後回しにし、「モノ（設備）」への投資を優先する経営姿勢は本末転倒であり、現場の奮闘に応えるべきです。

膨れ上がる負債の歴史と、構造的矛盾の責任を社員へ

会社経営が直面している苦境の背景には、国鉄分割民営化という歴史的な負債があります。発足時に944億円もの巨額な負債を抱え込んでスタートした貨物会社は、その後も構造的な矛盾と戦い続けてきました。現在、その負債は2，154億円にまで大きく膨れ上がっており、経営基盤の脆弱さを露呈しています。会社は経営難を理由に挙げますが、その構造的な矛盾を最も弱い立場にある現場労働者の賃金や手当のカットによって穴埋めさせようとするやり方は、到底納得できるものではありません。人材確保の苦しい時こそ人への投資を行い、社員の生活を守ることこそが、企業の社会的責任であり、長期的な事業継続への唯一の道です。

過去の教訓を胸に、満額獲得で生活改善を

私たちは忘れてはなりません。2013年、会社は鉄道事業の黒字化を至上命題として掲げ、ベアゼロに加え、期末手当を1．1ヶ月にまで切り下げるという痛みを伴う犠牲を強行しました。しかし、鉄道黒字化が達成された後も、社員に還元されるどころか「現在は鉄道の黒字に固執していない」と方針を転換し、現場に残されたのは過重労働と生活の困窮だけでした。国もまた、モーダルシフトの推進とともに「物流人材の地位向上」と「労働環境の改善」を強く求めています。時代の要請に逆行し、再び労働者に犠牲を強いる歴史を繰り返させてはなりません。今こそ全組合員が固く団結し、会社に対して満額回答を迫る強力な運動を展開する必要があります。



国鉄労働組合西日本本部・関西貨物協議会　〒530-0034　大阪府大阪市北区錦町 2-2　国労大阪会館