

## 2016年度年末手当交渉集約にあたっての中央本部見解

2016年11月18日  
日本貨物鉄道労働組合

(1) 今次年末手当獲得闘争は、たしろかおる応援プロジェクトの総括をしっかりと行い、秋の闘いとして展開してきました。職場では要員不足が慢性化している状況であり、その中で組合員は超勤や休日出勤、さらには相次ぐ自然災害に対応し、収入の拡大のために最大限努力してきました。一方、会社の収支状況は10月28日に中間決算が発表され、3年連続の増収増益を確保し、経常利益は中間決算を始めて以降、過去最高の成績を残しました。そうした中で組合員はかつてないほど「年末手当」に期待を寄せていることを中央本部として認識し、職場からの闘いと一体となって交渉・折衝を展開してきました。

(2) 会社は第4回交渉において、鉄道事業部門の黒字化を至上命題としている中で、景気の低迷や北海道を直撃した未曾有の台風被害により根室線の開通目途が立たない状況であり、先行きが不透明なため「昨年より厳しい状況」とする考え方を示しました。さらには新中期経営計画2016の最終年度であり、現時点では鉄道事業部門の黒字化に「黄色信号」が出ているとして、設備投資や機関車・貨車の全検抑制などをはじめとしたあらゆる部門でのコスト削減を徹底しています。

これに対して中央本部は、職場では収入拡大に向けて今できることを最大限取り組んでいることや、輸転資材の確保は会社の責任において実施することを強く訴えとともに、中間決算の結果においては災害があったが、過去最高の利益を計上している現状を考えれば、「論外」であることを突き付け、経営陣が何度も発言をする「お礼」や「感謝」を組合員が期待している年末手当において反映させる責任があることを主張してきました。

(3) 職場では要求実現に向けて常駐体制の確立や11月15日の統一職場集会日など取り組みをつくり出し、62機関で職場集会を開催し、1000名を超える組合員を結集しました。そして、現場長要請行動や本社への抗議FAX行動、常駐体制の確立などを行いました。

中央本部も職場からの全組合員が丸となった闘いを背景に中央本部は折衝・交渉を精力的におこなってきました。

回答指定日である本日19時20分から最終交渉に臨みました。席上会社は、基準内賃金の1.5カ月分の考え方を示しました。要求額である2.6カ月からすれば大きな乖離があり、憤慨したものの、①第4回交渉で「昨年より厳しい状況」とした考え方よりも若干の上積みをかち取ったこと。②中期経営計画の最終年度を迎え、鉄道事業部門の黒字化が共通の課題であるが、会社として計画未達の責任は重大であり、トップセールスをはじめとした収入拡大策を講じる。③職場で発生している諸問題の改善に向けた労使協議を実施することを確認したことから、情勢や現状を見極めた上で、これ以上の前進はないと判断し中央本部は妥結しました。

(4) 現在、貨物会社は10年先を見据えた5年計画の「次期中期経営計画」を策定し、経営の自立に向けた計画を策定しようとしています。

しかし、職場の現実には老朽化した輸転資材や設備、またあらゆる職種に要員不足が慢性的に発生しています。私たちはその先の貨物会社の将来展望を明確にさせ、「ヒト・カネ・モノ」に対して投資をし、組合員が明るく安心して働くことのできる職場環境と労働条件を確立することが課題です。そして鉄道貨物輸送の安全確立と収入の拡大がその大前提となります。中央本部はこれまで以上に労働組合のチェック機能を発揮し、職場の現実を経営陣に突き付け組合案の実現をめざして奮闘します。

最後に全国から闘いをつくり上げていただいた役員・組合員の皆さんに感謝を申し上げて、年末手当交渉集約にあたっての見解とします。