

JRFUTY No.3

Japan Freight Railway works Union Tohoku Young

November 11, 2023
Publisher T. Ōkubo

11月1日(水)、2023年度年末手当第2回交渉における、組合、会社の考えは以下のとおりです。

～組合の要求の根拠～

1. 食料品やガソリンなどの生活必需品の物価上昇は明らかで、組合員は毎月の生活費を年末手当で補填している状況。生活給の要素はとて大きい。
2. 要員不足の中で、老朽設備を使いながら組合員は日夜、安定・安全輸送に汗を流している。記録的な猛暑だった今夏、熱中症対策を講じ疲弊しながら懸命に働いてきた。この労苦に満額回答で報いるべきである。
3. 2024年問題が間近に迫りJR貨物への期待は高まっている一方で、若年退職は増えると同時に、二次募集や三次募集に至るような「選択されない企業」となっており、指定公共機関としての役割すら担えなくなる。満額回答で離職防止を止め、選択される企業を目指すべき。
4. 年末手当は極めて生活給としての要素が強いことを会社は重く受け止め、私たちの切実な要求である満額回答をするべきである。

～会社の考え～

1. 物価上昇は認識している。生活給の要素は否定しない。しかし収入が計画未達の現状であり期末手当の支給はこれまでも、「半期の業績」、「直近の状況」、「社員の頑張り」により判断してきている。
2. 離職者は今年の3月頃から増え、離職率は2.05%になった。離職理由として賃金の不満があることは否定しないが、多くの場合、退職理由として対人関係がある。新規採用者募集は引き続き二次募集、三次募集を行なっていく。

11月10日(金)、第3回交渉において、会社の考えが示されました。

1. 上半期の荷動きは、新型コロナが5類となり緩和されたものの、輸送需要の変化や原油価格高騰の影響もあり、コロナ前の状況には戻っていない。上期決算は単体経常利益21億円であり、2022年度上期決算よりも悪化している。
2. 退職者増加の原因について、コロナ禍が明け、採用市場が激化していることは事実であり、2024年問題をきっかけとした鉄道貨物輸送への関心が高まっている今、賃金や労働条件を向上させることは否定しない。
3. この間の災害対応や臨時列車の運行に対して、社員の皆さんの尽力に感謝して手当は生活給の要素が強いことも否定しない。しかし、期末手当は「半期の業績」「直近の状況」「社員の頑張り」を総合的に判断していくことに変わりはない。
4. 以上のことを踏まえて、現時点では「2020年度年末手当(1.60ヵ月)よりも厳しい」と考えている。

～組合の主張～

1. 2020年度上期よりも増加している輸送障害や災害対応で、組合員は通常作業以上に頑張っている。経常利益は21億円で昨年よりも改善しており、輸送量も対前年を上回っている現状は、組合員の頑張りの結果であることから、その苦労に報いるような考え方と捉えることはできない。
2. 離職者が後を絶たない状況であり、会社は人材への投資を行い、魅力ある会社とするために、期末手当で組合員の期待に応えるべきである。
3. 業務で使用する設備を整えることも大事ではあるが、もっと職場の声を聞き、労働条件等の早急な改善に努めるべきである。
4. 私たちの要求の根拠と要求額に対して、会社との考え方には大きな乖離がある。直近の状況と組合員の頑張りを見ても、現時点の会社の考え方は到底納得できるものではない。会社は私たちの主張を受け止め、再考すべきである。

第4回交渉(回答指定日)は11月16日(木)