



鉄道事業部門の黒字化達成でもベアは実施できない?? 貨物会社にベアを実施する体力はある!!

貨物会社の経営状況は発足以来最高

貨物会社は、3月10日に行われた春闘要求に対する交渉で、今年度の落着き見込みを79億円と説明しました。貨物会社30年の経営で、経常利益の最高額は発足から4年目の74億円であることから、今年度はそれをも上回る経常利益確保となることが明らかになりました。

また来年度は、経常利益を80億円以上とし、今年度を更に超える計画であることも明らかにしています。

社員数は発足時に約1万2千人でスタートしましたが、現在では、約5千5百人と半数以下までに削減され、売上高人件費比率は25.6%と、30%前半ならば経営は安泰だとした数値を大きく切り込むにまでなっています。

このことから最高額の経常利益確保は、人件費削減が大きく影響した中で達成されてきていることが明らかとなっています。

社員への利益の還元を行なえ

貨物会社は「中期経営計画²⁰¹⁶」で「鉄道事業部門の黒字化」を声高に言い続けてきましたが、その達成がほぼ間違いのないとしている現状で、賃上げによる社員への還元を行わないことは到底認めるわけにはいきません。

93年は経常赤字38億円である中、6,239円の賃上げを実施し、以後も経常赤字の中で3,417円、2,144円と毎年ベアを実施し、経常赤字106億円となった96年も1,993円のベースアップが実施されました。

今日と、当時の経営環境や経済状況は異なるものの、労働組合の強い要求に対して、経営者として、社員の生活改善について考慮し決断してきたことも間違いのない事実であります。また90年・91年には1万円を超えるベアを実施しています。現状の経営体力があればベアを実施することは可能であり、貨物会社も交渉において認めています。

社員犠牲を続ける貨物会社に未来はない

社員と家族の生活は、17年連続して「ベースアップ」が実施されず、期末手当においてもJR内最低の支給額となり、生活苦はますます深刻となっています。若年社員の離職が止まらない状況は、好調な経営状況による分配を受けることなく、犠牲と我慢だけが押し付けられた結果であり、現状への不満と将来への不安に対する抗議であると考えべきです。

社員と家族の生活を守るのは企業としての責務であり、「赤字経営だから我慢」というのであるならばともかく、体力があることを認めているのに払わないということは、責任放棄であると指摘しなければなりません。

利益を上げ、体力がある今こそ賃上げで社員へ還元することは当然であり、17春闘要求に応える経営判断を強く求めます。

国鉄労働組合・全国貨物協議会

2017年3月