

投光器 学習版

国労東海貨物協議会
2012年5月10日 No.9
発行責任者 鈴木 和巳

旅客会社に比べ唯一の特典ともいえるGWの連休はどのように過ごしましたか？

GWも終わり、次の楽しみは「**夏季手当**」ですね～！

今回は期末手当について学習しましょう。

まず期末手当ですが、就業規則によりますと6月1日・12月1日に在職する社員及び基準日前2ヶ月以内に退職又は死亡した社員に対して支給するとあります。

支給額に関しては別に定めるとしてあり、特に決まったものではなく、「**労使の交渉によって決まる**」こととなります。

この交渉では、会社は経営の厳しさを前面に出し低額に抑え込もうとし、労働側は生活苦や劣悪な作業環境・作業実態の中における労働の対価として引き上げを望んでいます。



『分割・民営化以降の期末手当を一部抜き出して一覧表にしてみましたので参考にして下さい』

年度	1987年	1991年	1994年	1996年	1999年	2001年	2003年	2008年
経常利益	59億	19億	△82億	△106億	△37億	2億	19億	△36億
夏/冬	2.1/2.8	2.4/3.05	2.5/2.6	2.4/2.55	1.75/1.755	1.5/1.5	1.7/1.72	1.95/2.0

上の表を見ますとJR貨物会社発足から数年間は経営安定基金を受けていた三島会社よりも多く、本州JR3社と比べても遜色のないものでした。ところが1999年からは三島会社より低くなり2001年には未だかつて経験したことのない夏・冬共に1.5ヶ月という厳しい結果となり、その後徐々に回復するも再度2009年(1.65/1.575)から厳しい結果となっています。

社員と家族に犠牲を求める経営から脱却しろ！

貨物会社の赤字は1993年から8年連続、その後2001年から7年間は黒字を続け、その後再度赤字に転落しました。2001年には黒字にするため期末手当を大幅に削減してきましたが、表を見る限り必ずしも会社の利益と期末手当の結果とは結びつきません。

要は会社が出す気があるかないかと言うことです。会社として存在する以上、利益を上げることは必要です。しかし会社に働く社員の生活を無視することは許されません。まして、この25年間で鉄道部門に働く社員数は半数以下に減らされ、売上高人件費率は大幅に下がり続け、一人当たりの売上高は発足当初より一千万円も増えています。

一生懸命働いている社員への投資を会社に行わせるためにも声を挙げていきましょう！



皆さんの所属する組合は組合員の意見を取り上げて闘っていますか？

国労は労働者の意見を取り上げ会社と交渉を行っています。