

投光器 学習版

国労東海貨物協議会
2012年6月25日 No.12
発行責任者 鈴木 和巳

今回の「夏季手当」の回答をどう思うか！

既にご承知のように今月14日、会社から「夏季手当の回答」が出されました。「1.58ヶ月＋0.03ヶ月」という、現場で働く社員と家族の期待を裏切る回答です。

前号までに書いたように昨年・一昨年の黒字はまさしく労働者の人件費削減により生み出されたものであることは間違いありません。今回の回答に際し、会社は計画との収入乖離を挙げていますが過去を振り返っても、どれだけ対計画を達成したことがあるのか甚だ疑問です。計画未達の責任は社員に転嫁するのではなく、計画策定してきた経営陣こそが責任を負うべきであると考えます。高給を得ている方々は社員の生活をどう考えているのでしょうか？



プラス0.03ヶ月の持つ意味は？ 闘うことにより要求の前進がある！

国労が一昨年の定期昇給半年延伸による「昇給未払い分」を会社に求め続けてきた結果、会社は昨年に続き今回も「昇給未払い分」の支給を行います。回答では「23年度黒字決算及び自然災害への社員の労苦に報い、基準内賃金の0.03ヶ月分を併せて支給する」としていますが交渉の中ではっきりと「未払い分」と認めています。

残念なのは国労だけがこの問題を追及し、他労組は「既に解決済み」としてきたことです。全ての組合が追及すれば僅かではあると思いますが、回答は変わっていたかも知れません。厳しい労働環境・労働実態の中、低賃金で働く貨物労働者の要求前進のためには使用者側に迎合するのではなく、闘い続けることが重要です！



中期経営計画「飛躍」の改定？ 更なる経費削減と効率化が待っている！

先月から各職場で時間内・時間外（超勤措置あり）に実施された「飛躍」の改定説明ですが、皆さんは「飛躍」をどう捉えていますか？

資料によれば『平成30年における「経営の自立」に向け3年間の計画期間において鉄道事業の早期黒字化への確固たる基盤作りを行う』とされています。更に経営自立計画では平成30年には100億円の経常黒字を出すことが記されています。果たして本当に可能な計画なのでしょうか？

今回の改定は「飛躍」策定時から震災等の影響により前提条件が変わり、数値目標などの見直しがされたということでしたが、配布された資料には訂正された赤字箇所が沢山あります。この経営計画を見ると明るい未来があるのかなと思われがちですが、この資料には労働者にとって良いことが書かれているのでしょうか？



確かに社員の誰もが自分の会社は黒字の方が良いと思っています。しかし、そのために労働条件が悪化されるとしたらどうでしょう。鉄道事業の黒字化は地域間直行輸送・ORS化の推進を目指し働く職場の減少に繋がり、職場の減少は遠距離通勤に繋がります。遠距離通勤は・・・

この「飛躍」計画を良く見て考えましょう！

次号へ続く