

投光器 学習版

国労東海貨物協議会
2012年11月25日 No.22
発行責任者 鈴木 和巳

これで生活が成り立つのか？年末手当の回答に怒りの声！

年末手当の回答をみて、皆さんはどう思いましたか？

貨物会社は11月15日に「1. 59ヶ月、12月6日支払い」の回答をしました。回答書を見れば、収入は会社自らが策定した計画に届かず厳しさを強調し、社員の生活を顧みない実に不誠実な回答であると私たちは受け止めました。

昨年の収入を上回っている中で、昨年と同等の回答（年3. 2ヶ月）ということは到底理解できないものであり、これでは下期に向けて頑張れと言われても、とてもそんな気にはなりません。前々号でも書きましたが収入計画を作った者の責任と見通しの甘さが露呈しました。



貨物会社には根本的な治療が不可欠！

以前からの繰り返しになりますが、何故このような状況が続いているのか考えて下さい。

貨物会社は、「分割・民営化」での成り立ちにおいて「老朽化した施設や設備、ダイヤ設定での制約や異常時における立上がり時の優先順位、レール使用料」など、大きな構造矛盾を背負わされました。国労は会社発足当初から貨物会社に対し、この矛盾解消を迫り、独自に総合交通政策をまとめ上げ、貨物会社はもちろん国土交通省等への要請行動を、既に相当な回数を重ねてきています。



貨物会社における当初のスタンスは「与えられた環境での経営」を主張し、発足当時黒字が続いたことから、この矛盾を放置し続けてきました。赤字転落後は税制特例の延長等、国からの支援を求めてきていますが遅きに失した感は拭えません。

一方、貨物労も最近になり今後のロードマップの作成を手掛け、国への要請行動も模索しているようですが、これも遅いと言わざるを得ません。

国は鉄道・運輸機構の剰余金から700億円、青函トンネル用機関車の建造助成金として190億円の無利子融資を決めましたが、瀧口鉄道局長は「JR貨物は『自分たちだけでは出来ない』という主張が多すぎる」などと、業界紙のインタビューに答えています。このことは「発足25年も経っているのに何を言ってるの」とも取れます。国も会社も発足当初から国労の主張に耳を傾け、構造矛盾の解消に向けていけば状況はきっと変わっていたでしょう。

それにしても第一組合の役員の方々は自らの青年組合員の声を取り上げているのでしょうか？現場を見れば、この回答に不満な青年労働者は沢山いますよ！



より良い会社、そして労働者の生活改善に向け国労は頑張ります！

この投光器学習版は国労東海本部のホームページにも掲載されています。

国労東海本部のURLは <http://www.kokurotokai.com> です！