

賃金は最たるもの

# 『労働条件の不利益変更は』許さない！

社員犠牲

責任転嫁

賃金カットは死活問題

会社経営陣の一方的な言い分

賃金削減は、外部圧力によって、鉄道事業部門の早期黒字化が求められるなか、平成23年度鉄道事業部門△72億円が平成24年度には△78億円に拡大し、経営自立計画（△38億円）との乖離を指摘され、「公務員も賃金抑制をしている、なぜ踏み込めないのか」の声に呼応した社長発言に端を発している。

しかし、賃金を削減する理由がない。24年度決算は黒字を達成し、25年度収支は人件費カットで34億円の黒字計画となっており「高度の必要性や合理性」がまったくない。

賃金削減反対 ともに闘おう

国労の「緊急申し入れ」に対して、「一般社員に向けたものではなく、現場長及び指定職以上に向けた強い思いであった」と釈明したが、しかし労働条件の最たる賃金について削減することは、当然、手続きを踏み労働組合との協議を経なければ実施できないもので、社長の「強い思い」だけで決定されるものではない。

貨物労組は、国労の「賃金カット反対ビラ」に中傷・誹謗しているが、何故今頃になって反対と騒ぎ出しているのか。3月18日付の事業計画に対する見解なるものでは、「具体的施策を打ち出さない限り：賃金抑制に応じない」としているが、条件付きではなく、何故明確に「反対」との考え方を明らかにしていないのか。JRカード廃止、平成22年定期昇給半年延伸、責任組合としてどの様な結果となったのか。現場で働くみなさん、社員のことを、労働条件を真剣に考えている組合はどこなのか考えるときです。

なぜ、社員の生活改善が出来ないのか  
なぜ、鉄道事業部門が黒字にならないのか

24年度黒字決算、25年度34億円の経常利益計画、それなのに「なぜ」賃金抑制なのか。鉄道事業部門の計画との乖離を要因に挙げるが、そもそも「なぜ」鉄道事業部門が黒字にならないのかである。

線路を持たない第2種鉄道会社故に、重く押し掛かる線路使用料、足の長い列車は災害に弱く、立ち上がりの運転整理の問題が、商品価値を下げ荷主を逃がすことになっている。また、トラック代料やコンテナ回送費用も莫大である。老朽設備を継承したことで更新の為の設備投資で借金が増加し、発足時背負った944億円の長期債務は、ほぼ2倍の約1800億円に膨れ上がっている。

国労は、会社発足時から求めているこれらの「構造矛盾」を解決することなく、貨物会社の健全経営は成り立たず、働く私たちの生活改善もあり得ないと指摘し続けている。

国鉄労働組合 全国貨物協議会