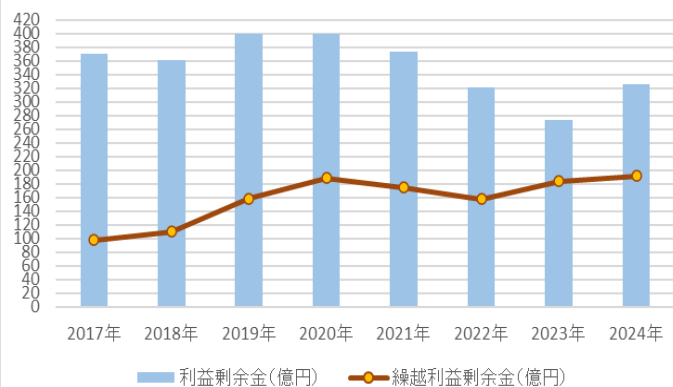


業績は確実に回復している！！ 計画未達は社員の責任か。

昨年比
+30億円！

安易な手当抑制は認められない！
「3.0箇月」で応えよ！

利益剰余金と繰越利益剰余金



昨年も計画未達
でも利益剰余金が増えたのはなぜ？

この夏も連日の猛暑の中、8月に発生した九州での脱線事故や、大雨による大幅なダイヤ乱れにより、お盆期間中の復活運転が相次ぎ、各職場で休日労働などの対応に迫られました。通常の36協定における「月45時間・年360時間」と上限が法律で明確に定められている中で、月45時間を超える時間外労働を行った社員も多く、お盆休みの予定を返上してまで列車の運行に努力をしてきました。昨年の輪軸問題における信頼の回復や、「事業改善命令」による社員の努力は一層強く求められてきました。今年度は計画には未達であるものの、10月時点で昨年より30億円以上改善しており、業績は回復しています。貨物会社が表示した「期末手当は業績給の要素が強い」とした交渉経過に則って、貨物会社が表示した考えに責任を持ち、社員と家族の生活実態に目を向け、国労要求である「3.0箇月」で応えることを強く求めます。

社員の努力に応えず、社員に負担を押し付ける事は許せない。

休めない、賃金に見合わない重すぎる安全への責任、賃金が上がらない制度に魅力がなく、離職者が後を絶たない中で、上半期決算では、経常利益△1億円となっているものの、対前年で30億円以上改善しています。これらは要員が整わない中で、社員が休日出勤や時間外労働など、収入確保に向けて協力し努力を重ねてきた結果であり、社員の頑張りに応え、社員へ還元されるべきものです。

これまで現場社員は人手不足の中で、労働者の権利である年休取得が妨げられ、特休の買い上げや、休日労働、時間外労働を強いられている状況となっています。そのため年休の上限を超え保存休暇へ移行しています。貨物会社は保存休暇について「保存休暇は社員のため」などと、要員不足で取得できないことを棚に上げ、「社員のため」とすり替え、社員に責任転嫁する始末です。

人件費抑制の裏で利益剰余金は確実に増加している。業績の回復は社員の頑張りの結果である。

国労が要求する3.0箇月の原資として、18年間ベアゼロや300億円を超える利益剰余金があります。その中でも法律上、使途に制限がなく、自由に使用できる繰越利益剰余金は191億円となっています。貨物会社は厳しさを強調し、人件費を抑制してきた一方で、しっかりと資金を増やしています。

