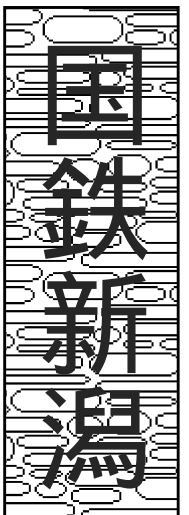


2018年夏季手当の回答状況

会社名	本年度実績	前年度実績	支払日	前年比	回答日	妥結日	特記事項
北海道	2.02カ月	2.02カ月	7月4日	同月数	6月22日		
東日本	2.91カ月	2.91カ月	6月28日	同月数	6月12日	6月13日	
東海	3.05カ月	3.05カ月	6月29日	同月数	3月15日	3月19日	
西日本	2.92カ月	2.72カ月	6月29日	0.20カ月増	3月14日	3月16日	年間臨給 5.66カ月
四国	2.34カ月	2.29カ月	7月6日	0.05カ月増	3月23日	3月23日	ライフプラン支援 金0.4カ月分含む
九州	2.52カ月	2.52カ月	6月29日	同月数	3月16日	3月20日	
貨物	1.65+0.08カ月	1.60カ月	7月6日	0.13カ月増	6月18日		
ソフトバンク	3.90カ月	4.30カ月	6月29日	0.40カ月減	5月22日	6月1日	

貨物の夏季手当低額回答



NO. 953
発行
2018年
7月20日
国鉄労働組合
新潟地方本部
発行責任者
加藤 秀夫
編集責任者
教 宣 部

夏季手当
貨物1.73ヶ月

地本定期大会
9月22日(土)
10時から
地本事務所



国労本部は
極めて不満の残る回答、「中期経営計画2021」では「鉄道事業部門の黒字化継続」を掲げ、併

貨物会社は6月18日、「2018年度夏季手当の支給に関する申し入れ」に対し、「基準内賃金の1.65カ月分と併せ、鉄道事業の2年連続の黒字達成に対する労苦と『経営自立計画』の最終年度の奮闘に期待して0.08カ月分を併せて支給する」と回答しました。



せて「株式上場も可能な体制を作る」ことを明らかにし、その達成のために、更なる経費削減を強行しようとしています。

国労が主張している「構造矛盾の解決なくして鉄道貨物輸送の真の発展はない」ことを改めて認識するとともに「鉄道貨物政策提言」に確信を持った運動の展開が重要となっています。

(国鉄新聞から抜粋)

編集後記

先月、10日に、新潟市民合唱団の定期演奏会が開催されました。「137周年の記憶と私の生命・星のものがたり」の朗読と組曲。そして、合唱、「みんなであつたおつ」の企画など多彩な内容の演奏会でした。

新潟市民合唱団には、退職者組合員の浅見さん、刈屋さんが団員なのは、皆さんご存知ですね。

国労も以前は「国労文化祭展」が開催されてきました。その当時は、労働運動は、組合運動と文化運動の両輪として文化運動も積極的に取り組まれていました。



久しぶりに合唱を聴くことができて、以前参加していた、国鉄のうたごえ祭典・合唱発表会の時のことを思い出しました。

国鉄のうたごえ祭典は、毎年、全国各地で開催されています。地域でも、うたごえなど文化活動が取り組まれています。

サークル活動は重要です。サークル活動を通じて組織拡大につなげていきたいと思えました。

北海道商工会議所連合会～ 北海道の鉄道維持に関する提言・ 要望書（2017年5月）より

当面の対策としては、国に、現在のJR北海道に対する経営安定基金やJR貨物からの線路利用料など、経営支援策としてのスキームの見直し・再構築について要望する。また、当面の間、JR北海道の経営対応として、国からのさらなる支援をお願いする。

中期的な対策としては、分割民営化、二島（北海道・四国）会社等に関する国のスキームの見直し・再構築。新たなスキーム・制度の検討としては、地方鉄道維持を鉄道利用者からの「ユニバーサルサービス料」の徴収など。JR北海道の経営に対する抜本的な見直しなど。



道民の声

国鉄分割・民営化 ＝JR30年を検証する 2017・4・1札幌集会

地域の動脈として安全な公共交通を確保する視点から必要な設備投資も行い。昨年来のダイヤ改正での通勤列車「減便」を見直しなど、地域住民の足の維持、利便向上をはかること。



北海道の鉄道の 再生を考える

石北沿線ふるさとネットワーク、 JR日高線を守る会

「食と観光」は北海道創生戦略の中核的課題であり、「観光立国北海道」をめざすためにも、また2030年を念頭に置く時代認識からも、観光路線、物流路線、生活路線はどれも戦略的に必要とされる。

日高線復旧等を踏まえた 日高の未来を考えるフォーラム (来場者アンケート)

高齢者が、車をやめたら生活できなくて、一人また一人と町を出て都市部へ出て行っています。列車が通らなくなってから加速されています。憲法が生かされていません。庶民の声が大切だと思います。

道路、港湾、空港は鉄道と同じ交通手段。鉄道以外は公共投資で整備が行われている。この違いはおかしい。鉄道も公共投資で整備し、運営はJRで行うことが公平である。(移動の自由は国民の生活権、生存権である。憲法25条でうたわれている。)

三石から苫小牧までバスが行きましたが、トイレもない体が疲れ、バスはとても大変です。JRが早く通ることを願っています。国はムダなところにお金を使わないで国民の足を守ってほしい。

北見商高(北見市)の場合～ 毎日新聞2017・8・25付 より)

美幌方面から、最寄の石北線・愛しの駅に着く列車は午前7時17分の次は午前8時31分で始業に間に合わない。北見方面への帰りは午後3時32分発の列車で帰らせないと次は2時



間後になるため、始業時間を繰り上げた。

各地で部活・学園祭の準備が終わった後の足が確保できない、午前授業や体調不良でもすぐに帰れないなど意見が出た。

遠軽高は名寄線が分割民営化の際に廃れ、中湧別から通っている生徒の交通費がかつては月6570円で済んだのが、バス転換5年後は約1万6000円、現在は2万520円になった。

北海道の鉄道の再生と地域の発展を めざす全道連絡会から記載