

大胆に呼びかけよう



国鉄新潟

NO. 747
発行
12・3月31日
国鉄労働組合
新潟地方本部
発行責任者
関川 和彦
編集責任者
教 宣 部



あらゆる運動に組織拡大を結集して

2012年4月1日に1800人の新規採用者がJR東日本、JR貨物に入社します。昨年は東日本大震災の影響で、東日本では支社毎の入社式が行われました。

2012年4月1日に1800人の新規採用者がJR東日本、JR貨物に入社します。昨年は東日本大震災の影響で、東日本では支社毎の入社式が行われました。

きることを説明しました。新規採用者自らが労働組合の選択ができることを説明しました。貨物では、これまでのようなトレーナーを介した説明会が実施されず、現場配属まで未加入という状況が作られてきています。

新採加入の実現へ

新規採用者を含め国労から脱退していった人達に対して大胆に国労加入を呼びかけていきましょう。各分会 職場で総意工夫した中で進めていきましょう。職場の労働条件改善の取り組みと結合して運動を盛り上げていきましょう。



定昇のみ実施

国労本部は3月8日、「2012年4月1日以降の賃金改善に関する申入れ」に基づく交渉を行いました。

交渉の中で、「来年度の事業計画における経常利益5億円の確保に関し、来年度の経常増を持ち出し説明しているが、経常増を見通して経常黒字5億円が策定されたもの、ベア実施しない理由にならない」に対して、

会社は「経常黒字5億円達成に向け、収入確保について不透明な状況があること」それに対し組合側は、それについてベアを実施しない理由にならないと追及。



貨物会社

組合側は「12年連続のベアゼロであり、社員の労苦に配慮するという考え方はなにか」に対し、

会社側は「異常時において対応し、収入確保に向け社員が努力していることは承知しており、社員の努力が大きいことは理解している。しかし、今日の会社の置かれている状況について判断する必要がある」に対して、

組合側は「賃上げにより国内景気を刺激し浮場させることが企業としての責任であり、貨物会社の事業を好転させる方策でもある。社員の労苦に報いるべきだ」。

「人件費は直近の3年間で約50億円も減少しており、収入を上回る勢いで減少している。2018ねんを自途とする「自立計画」における収支の推移を見ても人件費だけが下がり続けて、その結果として118億円という経常黒字を明示している。ベアは将来にわたって影響することは事実だが、会社自身が策定した計画を見る限り影響することは考えられない」。

会社側は「現時点では経常黒字を確保しているものではない。などなど、交渉経過を抜粋しましたが、明らかに5000円のベアスアップは可能と判断できると考えます。詳しくは本部の貨物交渉経過をご覧ください。」

反原発県民集会

7月8日(日)

(新潟市)

ビッグスワン

鉄道の基本は

『安全、安心、安価』

『利用しやすいもの』

私たちの願い！ 孫子の代まで安全で利用しやすい鉄道を

2014年度末、北陸新幹線(長野〜金沢間)開業時、JRから経営分離される予定の信越、北陸本線、この両線を引き受ける新潟県立行在来線株式会社(仮称)が、他県に先駆け昨年の十一月に発足し、現在、各地域で『運行の課題と方向性』について説明会等を開催しています。

各地域の中でも、安全性や環境折り返しなどに様々な疑問や意見が出されているのも当然です。

- **新しい会社の運行範囲は？**
信越線では妙高高原〜直江津、北陸線では直江津〜泊(富山県)で、どちらも環境で折り返し運転になってしまうのだよ。
- **そらなら、県外に行きたい場合は乗り換えなしとけないし、腰が痛い方や高齢者の皆さんにとっては大きな負担だし、どこも不便だね。**
- **夜遅く長野に帰っているけど、大雪で黒姫〜妙高高原間でストップしないか不安だね。**
- **去年は道路除雪費が膨らんだけど、鉄道の場合は線路やホーム、それに待合室やポイントなどなど、道路の場合とは比較にならないくらいお金がかかるんだってぞ。**
- **会社は『県が国に支援制度を要請しているけど、信越線については何ら新たな支援措置はございません』って言っているけど、…、豪雪の事態を良くわかっていないんじゃないかな。**
- **車両の数が今より減ったり、ワンマン運転にならざるを得ない。**
- **そのようだね。安全性についても心配だよ。社長は『全国の新幹線会社は非常に経営的に厳しい。最新の安全措置が手立てできないこともあり得る』と言っているし、以前の信越線脱線事故のような大惨事が起きないように、安全保安措置はしっかりとしてもらえないかね。**
- **『信越線』って名前が無くなっちゃって、県外への移動も不便になるしなあ…。このまま行くと、この地域…ほとんど衰えてしまわね…。アッ！時間だ。急がないと電車が乗り遅れるやうよ。行こさます！**
- **気をつけてね！…いずれにしても地方の会社や自治体でやっても厳しいなあ。国やJRの支援が絶対に必要だね。**

長野へ行くにも、妙高高原で乗換えをしなければなりません。またその際は初乗り料金になり、より割高です。鉄道の利用が躊躇され、ますます客足も減るのみ、沿線の商店街などへの影響がより深刻なものになることは否めません。

家計を圧迫!! 大幅な値上がりで利用しづらいもの!!

運賃	長野	妙高高原	新井	富田	直江津
現行 (1.6倍)	¥570	¥400	¥190	¥190	¥190
今後 (3ヶ月)	¥920	¥640	¥310	¥310	¥310
現行 (1.6倍)	¥54,870	¥34,110	¥16,160	¥16,160	¥16,160
現行 (1.6倍)	¥87,800	¥54,580	¥25,860	¥25,860	¥25,860
現行 (3ヶ月)	¥23,340	¥19,850	¥11,850	¥9,810	¥9,810
現行 (1.4倍)	¥32,680	¥27,790	¥18,810	¥16,590	¥13,740
現行 (1.4倍)					¥26,334

※新潟県立行在来線株式会社(仮称)は定期について値上げ幅を明確にしていない為、先行の三セク鉄道会社の平均値に基づき通勤定期1.6倍、通学定期1.4倍で計算。一の位については切り上げ。

新しい会社になっても守るべきこと

- 長野・富山を結ぶ優等列車や、長野・富山・京都新潟を結ぶ快速列車を運行し、広域ネットワークの確保、アクセスの改善を図るべきです。
 - 運賃の遠距離過減制や通勤・通学定期の割引率を堅持し、他の交通機関との共通券の販売や、他の会社の乗車券・定期券をどこでも購入できるようにするなど、利用しやすいものとするのも必要です。
 - ATRなどの安全保安装置は、会社ごとに異なるものでは相互乗り入れは困難になり、また大変に危険です。各社共通の安全保安装置が絶対に必要です。
 - 列車を止めない除雪体制の確保が、この雪国新潟にとって最も重要です。
- 『頼みない』を理由にJRから信越線が切り捨てられることになれば、私財を投げ打って線路を引いた先人に申し訳がたちません。
- 国とJRの責任で、存続する様、皆さんと力をあわせて運動を進めていきたいと思っております。

先立の三セク会社	青い森鉄道	IGRいわて	西武鉄道	おれんじ鉄道
旅客列車形態	電車	電車	電車	ディーゼル車
運行形態	ワンマン運転 (一部ワンマン)	ワンマン運転 (一部ワンマン)	ワンマン運転	ワンマン運転
運賃 (JR比)	1.28倍	1.35倍	1.58倍	1.90倍
普通	1.49倍	1.65倍	2.12倍	1.30倍
通勤	1.61倍	1.00倍	1.65倍	1.30倍
通学				

新潟県三セク会社開業後30年間の公共負担最小・最大ケースと、その前提となる運行本数と運賃の増減

運行本数	現行の3割減	現行と並び
運賃	1.6倍	1.9倍
公共負担額	最大ケース=300億円	最大ケース=600億円

代表：岡山敏一郎 妙高市田切218