

2012 春季生活闘争方針確立

- 1. はじめに
- 2. 2012春季生活闘争を取り巻く情勢
- 3. 公務・公共部門を巡る動き
- 4. 公営交通を取り巻く情勢
- 5. 京都市交通局を取り巻く状況
- 6. 京交の運動強化に向けて
- 7. 京交2012春闘要求書
- 8. むすび



京都交通労働組合

電話(075)841-0948

発行者 瀬戸高志

編集者 佐田 悟

2012 春季生活闘争方針



一、はじめに

二〇一二年、東日本大震災によって被災した地域の復興・再生を加速させると同時に、人と人の結びつきを深める「絆」の再構築に向けた新しい年の幕が開けました。

昨年九月二日、菅改造内閣を引き継いだ野田内閣は、詩人である相田みつを氏の「ドジョウのように泥臭く、国民のために汗をかきたい。」という言葉に汗をかき一人ひとりの国民の心に、心の叫びに、真摯に耳を澄まし「正心誠意」行動する「ドジョウ内閣」として船出しました。ただ、残念ながら税と社会保障制度の一体改革や国家公務員制度改革など様々な面で閣内・党内での調整不足や意見の不一致が国民の目に晒され、リーダーシップを発揮できず、私たちの期待に応える政治に至っていないように思われます。

さて、未曾有の被害をもたらした東日本大震災から丁度一年が経過しましたが、今なお、行方不明の方や避難を余儀なくされている人が数千人にのぼる中で、あつても、司令塔である国会では「解散総選挙」という言葉が蔓延し、政局を優先する動きが加速している今日であります。しかし、国民は未来の日本の在り方と不死鳥のように蘇る強い国への復権に向けて、二〇〇九年八月の暑い夏、政権交代を勝ち取るんだと意気軒昂で取り組んだ初心を思い出し、今一度「国民の生活が第一。」という基本理念と相互扶助の観点に立ち、日本の復旧・復興に立ち向かうことを求めていると思いま

す。低空飛行で危機的政権運営を強いられ、現在でもあつても、国民に丁寧な説明責任を果たし、共感できる姿勢を示さざるを得ないと思えます。京交も働く仲間と構成する連合が支持する一組織として種々の運動を展開し、一本の柱として支え、労働者が報われる社会の構築を推進するとともに事業存続に繋がる基盤作りを努めたいと考えています。「夢と希望」、この言葉を見失わないよう「チームワーク」を大切に、大震災からの復興の一助となる行動に取り組みむことと「公共交通の頂」を目指して邁進していきましょう。

「希望は、人を成功に導く信仰である。希望がなければ何ごとも成就するものではない。」アメリカの社会福祉事業家「ヘレン・ケラー」の名言であります。彼女は幼少期に猩紅熱で盲聾を併発し三重苦に苦しみました。教育によって読み書きを覚えて大学を卒業し、「奇跡の人」と呼ばれました。そんな彼女から学ぶ7つの人生訓を紹介しておきます。①夢を追い求めよう②展望を持つ③出来な

いことなど何もない④経験はプラス⑤ポジティブシンキング⑥楽観主義であれ⑦自分の運命はすでに自分の手の中に。これらの人生訓は、市民の足として活躍する私たち一人ひとりに当てはまる言葉だと思えます。現場の力を最大限に発揮し、市民(議会)・交通局・労働組合の良好な三角関係を構築し「市バス・地下鉄」の強

固な存在価値を目指し、一人ひとりが交通局に「愛着」を持って感謝の気持ちを忘れず、本年も運動を展開してまいります。

二、二〇一二春季生活闘争を取り巻く情勢

今、世界経済は、混迷の度を一層深めています。アメリカは財政赤字が増大し、国債の格下げ、高い失業率、その中で経済格差の拡大を招き、一方、EUでは、ギリシャをはじめとした金融危機・不安が高まっているのも事実であります。



日本経済も例外ではありません。未曾有の東日本大震災と津波、福島第一原発事故と、その後遺症に翻弄されています。長きにわたる低成長とデフレから脱却できず喘いでいるのが今日の姿ではないでしょうか。その間、非正規労働者の比率は高まり、所得格差は拡大、財政難と社会保障の負担増など先行き不透明感が漂っています。アメリカの財政危機、欧州の金融危機、さらに円高が加わり、そうでなくとも停滞気味の日本経済は、今以上に冷え込むことが十分想定されます。しかも、円高は輸出産業を中心に日本経済の体力をじわじわと奪ってしまいかねない状況にあると考えられます。

まさに、国内外ともに経営をめぐり環境は、厳しさを増大させている中、二〇一二春季生活闘争が展開されています。連合は、「日本経済が低迷している大きな要因は、コスト削減に偏重した経営側の総額人件費抑制の結果、配分が歪められ、労働者への配分が遅れ、内需の縮小をもたらしたためだ」としています。連合の主張する「経営側の姿勢」は「賃金をコストとし、かみない労働コスト削減中心の成長プロセス」を改め、雇用と労働条件を長期的に安定させ、人への投資を行い、「人財」を育てあげることが重要だとしています。さらには、適正な配分によって、消費を拡大し、内需主導へと導く好循環に繋げなければならないとし

ています。よって、「今春闘で適正な配分を求め、格差是正、底上げ、底支え(分)を確保し、(経営側、労働者側)閉塞感を打破し、活力ある安心社会の確立を目指す」としています。連合のいう「適正な配分」とは、「すべての労働者の処遇改善に向け、マクロの視点から、すべての構成労働者が一%を目安に賃金を含め、適正な配分を求めること」にあるとしています。

二〇一二春闘においても、二〇一一春闘に引き続き、一%の確保を目標に掲げ闘いを進めてきたところであり、また、「すべての労働者の処遇改善」を目標に掲げた取り組みを推進して、三年が経過しようとしています。この間、中小企業やパート労働者など非正規労働者を含め、労働組合が組織されていない働く仲間の処遇改善を最重視した取り組みを展開してきたところであり、しかしながら、正社員の賃上げはガマンして、パートタイマーなどは非正規労働者、あるいは中小・下請企業に働く仲間、賃金原資を振り向けようなど低賃金層へのアプローチを掲げたものの、格差の圧縮までに繋がっていないのも現実であるといえます。

日本の財産は何でしょうか。それは人間力(人財)であり、現場の技術力であり、良き労働関係であると言えます。中でも雇用の安定・確保は第一優先課題であり、また、不安定雇用、貧困社会が蔓延するのは、雇用の軽視、無責任体制にあるとも言っても過言ではありません。雇用とその安定こそ最も重視すべき大切なものであると考えます。

八方ふさがりの日本経済を、春闘での配分交渉で生き返らせられるほど、生易しいことではないのも現実ではないでしょうか。だからこそ、今春闘では、五年プランなり、十年プランで、低成長とデフレからの脱却に向けた、労使の熱い論戦と方向性を打ち出すことが求められているのではないのでしょうか。

二〇一二春季生活闘争には、日

本の労働者の生活と権利が、そして日本社会の安心・安定がかかっていると言っても過言ではないでしょう。連合は、すべての働くものの拠り所として、その力を結集し、「働くことを軸とする安心社会」を築くために全力を挙げて闘うとしています。私たち京交も、連合に結集し、すべての労働者の雇用確保と実質生活を維持・確保する賃金引上げの実現に向け、労働組合の社会的責任を果たすべく、二〇一二春季生活闘争を全力で取り組むこととします。

(1)二〇一二年度政府予算の概要

今国会で審議されている二〇一二年度政府予算は、「日本再生元年予算」と題し、一般会計の総額は、九〇兆三千億(対前年度比△二・二%)と六年ぶりに前年度当初規模を下回っています。しかし、国債発行額が税収を上回る三年連続の異常事態であり、借金の依存度は、約四十九%で過去最悪の数字となっています。新規国債の発行額は、目標の四十四兆円に抑えたとはいえ、国と地方の借金を合計した長期債務残高は、二〇一二年度末見通しで九三兆七兆円に膨らみ、国内総生産の一・九五倍にも上ると予想されています。

欧州の債務危機で財政悪化が深刻なイタリアの一・二八倍をはるかに上回り、先進国では飛び抜けて悪い水準となっているのも現実であるといえます。イタリアやギリシャでは財政再建のため、年金などの社会保障費の大幅削減を迫られているところであり、日本においても早急な財政健全化が求められていることは間違いありません。

予算案の特徴は、①新卒者就職支援、②保育所運営費拡充、③十五人学級の小二への導入、④地方交付税増額(金利変動準備金・交付税特別会計繰越金活用)、⑤若年就業者給付金、⑥中小企業向け円高

予



対策等、厳しい財政事情のもと国民生活に最低限配慮した措置をはかったものといえます。ただ、負担の先送り(基礎年金の国庫負担分二兆六千億円を、将来の消費税増税で返済する「交付国債」に回したこと)や会計上のやりくり(震災復興関係費三兆七千億を特別会計とした)で体裁を整えてはいますが、実質的には過去最大の九十六兆円規模に達すると見られています。これに対し新聞各紙は「危機感がなさすぎる」「まやかしの目標達成」「奇策で財政危機は克服できぬ」「日本再生の看板が泣く野田予算案」「消えた政権公約」「徹底した歳出削減・切り込み不足を指摘した。このような無原則・無秩序な批判と、与野党間及び与党内対立を煽ることを目的化した、マスコミの論調が財政再建を阻む最大の要因であり、社会保障費(二十六兆四千億円)と地方交付税(十六兆六千億円)で税収(四十二兆三千億円)を上回るという財政の構造的限界のもと、冷静な財政再建論議を困難なものとしていっていると言えます。

今、政府に求められていることは、震災からの復興を急ぎつつ、日本経済を持続的成長軌道に乗せるとともに、国民に将来の希望と安心を示すことであります。そのためには、二〇一二年年度予算を早期に成立させるとともに、新成長戦略の推進や社会的セーフティネット機能の強化を図る必要があります。

今後私たちが、厳しい財政状況下にあっても、国民一人一人の生活を重視する予算となるよう強く求めていくことにします。

三、公務・公共部門を巡る動き

民主党を中心とする政権となつて二年半が経過しようとしています。ねじれ国会が継続するも、政権交代の成果が十分あがっているとは言えない状況にあるのは確かなことであり、とりわけ、公務員労働者にとっては、雇用や労働条件、福利厚生をめぐって厳しい対応が迫られてきています。民主党が、新たに行政改革調査会を発足させ、税と社会保障の一体改革において、国民に消費税増税という負担を求めています。これに先立って、まずは公務員に徹底的に身を削らせるべく議論が始まっています。今後は、これまで以上に、厳しい対応が求め

られることを覚悟しなければなりません。「雇用や労働条件について守るべきものはしっかりと守る」という姿勢を貫いて、取り組みを進めていかなければなりません。

政府・与党は、消費税率を二〇一四年四月に八%、一五年十月に一〇%へ引き上げることを柱とした「社会保障と税の一体改革大綱素案」を二〇一二年一月六日に決定しました。この素案は、「所得比例年金」と「最低保障年金」の組み合わせからなる一つの公的年金制度に、すべての人加入する新しい年金制度を創設するというものであります。また、社会的な合意に向けて、議論や環境整備を進め、引き続き実現に取り組むとしています。しかし、新しい年金制度の創設までは、一定の時間を要することから、現行制度の改善をはかりつつ、共済年金制度を厚生年金制度に合わせる方向を基本とした被用者年金の一元化を提起しているところであり、一元化の具体的な内容は、二〇〇七年の法案をベースに、第一八〇通常国会への法案提出に向けて検討が進められることから、職域相当部分の取扱い等に関する対策を強化する必要があります。

最重要課題となる定年延長については、人事院による意見の申出以降、国家公務員制度改革推進本部において検討が進められています。公的年金の支給開始年齢の段階的繰延べが始まる二〇一三年度から、国・地方を含めた定年延長を実現しなければなりません。民間企業従業員の雇用と年金の接続を検討していた、厚生労働省の「労働政策審議会職業安定分科会雇用対策基本問題部会」の報告では、定年延長ではなく、「基準制度の廃止」に止まったところであり、そのことから、公務における定年延長に対する逆風が、さらに激しさを増したことは間違いないところであり、しかしながら、高齢期における雇用を確保し、生活水準を維持していくとともに、高齢職員の能力を活用していくためには、公務において定年延長が最も相応しいことを、強く訴えていく必要があります。

公務員連絡会は、公務・公共部門の役割を再認識し、二〇一二春季生活闘争においても、連合の非正規労働者に関わる社会的キャンペーンに積極的に参加し、「職場から始めよう運動」、格差是正、底上げ・底支え、公契約基本法・公契約条

例などの取組みを全力で進めるとして、公務労協が進める「公共サービズ基本条例」の制定を中心とした「公共サービズキャンペーン」と、二〇一二春季生活闘争を結合させ、一体的・連動的に取り組むこととしています。以上のように、公務を巡る厳しい情勢の中であっても、公務員労働者の働き方や暮らしをめぐる状況が、年々厳しさを増していることに対し、しっかりと目を向けなければなりません。長期に亘り低下する賃金、一向に是正されない恒常的な長時間労働、増大するメンタルヘルス不調など、危惧的な状況を示す兆候はいたるところにみられます。

私たちが、二〇一二春季生活闘争において、こうした公務をめぐる厳しい情勢や公務員労働者の深刻な現状をしっかりと認識し、社会に安心と安全を取り戻す取り組みを広く推し進めるとともに、公務・公共部門労働者の雇用確保と賃金・労働条件の維持、改善に向けて全力で取り組みを進めていかなければなりません。今後は、都市交・公務労協など公務・公共部門に働く仲間と結集し全力で闘いを進めることにします。

四、公営交通を取り巻く情勢

地球環境問題の深刻化に加え、人と環境が共生する街づくりの中核を担う地域住民の移動手段として欠くことの出来ない公共交通は、利用者減少や規制緩和の影響等による経営難から事業撤退を余儀なくされています。このような事態をうけ、国交省による「生活路線補助」や総務省による「事業費補助」等の支援方策が図られています。しかし、少子・高齢化や過疎化に加え自治体財政の逼迫が重なり生活交通としての活性化がままならない状態が続き、残念ながら「交通空白地帯」が拡大する事態を引き起こしています。とりわけ、不採算路線・生活路線を多く抱え守り続けている公営交通において、自治体の一般会計から補助金を受けているという状況にあります。さらに、公営で運営するエリアは民間と比較するとまだまだ高コスト体質ということもあり、「公営≠非効率」というレッテルが

貼られるなど、ますます厳しい立場に置かれています。各都市の公営交通事業は、内部の無駄を省く効率化に加え増収増客対策を積極的に進めています。事業の存続を第一義に考え、接遇や利便性向上など利用者サービスの向上にむけて懸命の努力を続けています。しかしながら、経済危機や地方財政危機などによる、各種補助金・負担金の大幅な削減、事業の見直しや廃止、民間移譲の拡大など、公営交通に対する風圧は以前にも増して大きくなっています。さらには、東日本震災による国・自治体財政負担増により影響も先行きに影を落としており、短期間で効率化、健全化させることを至上命題とした「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」(以下、自治体財政健全化法)による影響も大きく予断の許されない状況にあります。この法律では、一般会計に限らず、交通・水道・病院などの特別事業も対象とし、一般会計と公営企業会計との連結実質赤字比率も健全化の判断基準として定めています。これにより公営事業は、自治体財政の「重荷」とされ、補助・負担金の大幅削減・廃止にとどまらず、事業そのものを廃止しようとする動きが強まっています。なかでも、資金不足比率が二〇%を超えているバス事業に対する攻撃は厳しく、事業の廃止・民間移譲への圧力は一段と激しさをましています。二〇一二年度末までには、呉、明石、苫小牧がバス事業を廃止することとなっています。

また、総務省は、地方公営企業に民間並み会計基準を導入するために、地方公営企業会計基準の見直しに向けた検討を進めてきました。その結果、地方公営企業法改正案が本年一月二十四日に閣議決定、同月二十七日公布、二月一日に施行され、二〇一四年度予算及び決算直しの内容は、①借入資本金の負債計上②みなし償却制度の廃止③退職給付引当金計上④減損会計の導入となっており、見直しにあたり最も危惧していた資金不足比率の指標の扱いについては、暫定的措置として、「適用から三年間は資金不足比率の算入を猶予する」となっています。今回の見直しの目的は、財務状況が民間企業と比較できるようにすることや現時点で将来予測される財務状況を明ら

かにするなど、より実態にあった経営状況を示すこととです。いずれにしても、この見直しは、今後公営交通事業のあり方そのものにも影響しかねないことから、首長をはじめ議会・市民に対し、必要なお策を講じなければならぬと考えます。

公営交通は、これまで地域における生活交通の核としての役割を果たしてきました。老人福祉バス制度の導入や低公害・超低床バスを率先して採用し、地下鉄ではエスカレーターやエレベーターを積極的に設置するなど、環境・福祉面で先駆的な役割を果たしてきました。それは、公営交通が利潤のみを追求するのではなく、「公共の福祉の増進」という基本原則に則る行政サービスであるからです。「まちづくり・地域づくり」の鍵を握る公営交通が、充実したネットワークの品質を保証しつつ「シビルミニマム」を確保してきたのも事実であります。しかしながら、市民をはじめ利用者、議会に見放された都市においては、事業の縮小・廃止が推し進められており、次々に暖簾をたたんでいる状況にあります。いずれにせよ、まず健全な事業基盤を築くことはもとより、市民をはじめ利用者、議会の賛同を得るための努力を積み重ねることが重要であります。

五、京都市交通局を取り巻く状況

山紫水明とたたえられる豊かな自然、そして、一三〇〇年の歴史に培われた美しい町並み景観と数多くの文化遺産を有する古都・京都市は、いつまでも世界の人々を魅了し続ける、日本人の心のふるさととして、年間五〇〇万人もの観光客の方が入浴されています。同時に、京都市は、一四七万人の市民の皆様が日々の生活や経済活動を営む、現代を生きる大都市であり、また、和の文化を支える伝統産業から世界水準の先端産業に至るまで多彩な技が織り成す「ものづくり都市」であります。

こうした京都のまちにおいて、市域を東西南北に貫く大動脈である地下鉄と、きめ細やかに張り巡らせた市バス路線のネットワークは、日常生活に欠かすことのできない生活の足として、また、観光で京都を訪れる方の便利でお手ごろな公共交通機関として、一日約六十四万人のお客様にご利用いただいています。この





二ポイント改善」と、大幅に改善されたといえ、未だ基準の二〇%を上回っているところがあります。

六、京交の運動強化に向けて

交通事業者の使命については、今更述べることはありませんが、「安全・安心・快適」にお客様を目的地にお運びすることとあります。事業者にとって、この基本的なサービスの積み重ねが最も重要であります。「安全」は毎日・毎日の積み重ねです。「安全」が担保されてこそ快適さも提供できると考えます。安全に掛かる経費は、如何なる理由であれ削減することは許されません。また、ご利用いただくお客様の安全をより高いレベルで確保するには、運転士のスキル(ソフト面)と、機材や整備(ハード面)が重要であり、この両面(ソフト・ハード)をベストミックスさせることが重要となります。事故発生の要因はいくつもありますが、中でもヒューマンエラーによるものが大きいのも確かです。ヒューマンエラーを引き起こす最大要因は、気の緩みだと言われています。気の緩みが起こる原因は、仕事に対する甘えであると思われれます。同じ仕事をするにしても、能動的に仕事をこなすのと、受動的にこなすのでは大きな差が生じてきます。能動的に仕事を行っていくためには、職場の仲間やお客様との関係が良好でなければなりません。ここ数年、仕事への「情熱」や「愛着」を、今一度見つめ直すことにより、お客様の「安全」を向上させたいと考えています。

「CS:顧客満足」が、経営の大きな目標となつています。「CS:顧客満足」の値が常に高い企業では、例外なく「ES:従業員満足」も高いと言われています。お客様に満足を与え続けられている企業の職員は、仕事に対する「誇り」を持っているし、仕事への満足度も高いといふこととあります。本来、人が働きがいを感じ、仕事に「誇り」を持つて臨めば、必ずと結果はついてくるのは当たり前のこととあります。人が「誇り」を持つて働くには、本人の意志や給料もさることながら、それを越えた次元での環境創りも重要となつてきます。例えば、実際に仕事をしている現場の職員が、誇りを持って自分たちの仕事を改善していくことができる。そのような環境を創ることにも必要であると考えます。このような「内動的動機」の引き出しと、プロセスのつくり込みを行う重要な要素として挙げられるのが「質の高いチームワーク」形成であり、「士気の高い職場」創りでもあります。

私たちが京交は、職員が主体的に協力し合つて活き活きと働ける「質の高いチームワーク」と「士気の高い職場」の構築を目指し、「現場の力・思考力」を最大限に発揮できる「スポンサーシップ」の確立に向けた取り組みを進めることとします。

七、京交二〇一二春闘要求書

京交二〇一二春闘要求事項については、都市交の重点課題を踏まえるとともに、早急に京都市労連と調整を行い、当局に提出することとします。

〈京交二〇一二春闘要求書〉

- 1) 賃金改善について
京都市交通局に働くすべての職員の実質生活を維持・改善する賃金引き上げを行うこと。
- 2) 政府・総務省の「総人件費削減」攻撃や国家公務員の給与削減特例措置に追随しないこと。
- 3) 昇任・昇格基準を改善すること。
- 4) 公営企業職員・技能労働職員の賃金水準・賃金制度の改善を行わないこと。
- 5) 賃金決定基準の改善について
① 初任給決定基準を改善し、中途採用者などの前歴換算を同種一〇割、異種八割とすること。
- 6) 諸手当の改善について
① 扶養手当については、支給額を引き上げ、所得限度額、扶養認定など支給方法を改善すること。
② 地域手当については、本俸繰り入れを基準に改善をはかること。
③ 住居手当については、地方公務員の住宅事情を勘案し、廃止又は引き下げを行わないこと。
④ 通勤手当については、通勤実態に見合った費用を全額実費支給とし、引き続き交通用具利用者に対する手当を改善すると共に、合理的な通勤方法を認めること。あわせて全額非課税とすること。
- 5) 交替制・変則勤務者に対する手当を引き上げ、あわせて時間外勤務手当を一〇〇分の一五〇、深夜及び休日等の場合は一〇〇分の二〇〇とする。夜間勤務手当は、一〇〇分の五〇とする。
- 6) 退職手当制度については、制度



- (7) 改悪をおこなわないこと。
一時金については、成績率の導入を行わず、基準日主義を止めて、勤務実績に基づき一時金を支給すること。また、加算措置を改めるなど、その原資を全職員に公平にすると共に年間五ヵ月以上を支給すること。
- (8) 関連労働者の賃金改善について
① 全国全産業一律最低賃金の制度化に努め、地域別最低賃金の大幅引き上げなど具体的取り組みを行うこと。
② 公契約における適正な労働条件を義務付けるILO94号条約を批准するよう政府関係機関に働きかけること。あわせて委託先企業等に適正な賃金の支払いを義務付けること。
③ 京都市が雇用するすべての労働者の最低賃金を行政職給料表、高卒初任給並に引き上げること。非常勤、臨時職員などについて、賃金・労働条件の抜本的改善を行い、常勤職員との「均等待遇」を図ること。
- (9) 以上の改定・改善要求を二〇一一年四月一日から実施し、新賃金についての必要な財源を確保すると共に、精算は速やかにおこなうこと。

- 二、労働基本権について
① ILOの報告・勧告を全面的に受け入れ、公務員労働者に労働基本権を完全に保障するとともに、団体交渉に基づく賃金・労働条件決定制度を確立するよう政府関係機関に働きかけること。
- ② 労働運動を理由とした一切の行政処分は行わないこと。
- ③ 労働組合の破壊をねらう労働関係法等の改悪の動きに反対すること。
- 三、労働時間短縮・休暇制度について
① 徹底した勤務時間管理体制と実効ある超勤規制を確立するとともに、年間総労働時間の縮減を図ること。
- ② 休暇制度の新設・改善および、自己啓発、自己実現や社会貢献を促進するための休業制度の新設を含め、総合的休業制度を確立すること。あわせてそのために必要な予算・人員増を含め諸条件の整備を行うこと。
- 四、新たな高齢者雇用施策については、再任用制度の導入も含め、希望する者には六十五歳までの雇用を確保するこ

ように、京都市内交通の中で大きな役割を担う地下鉄と市バスですが、一方で、その経営状況は大変厳しく、特に地下鉄事業は、予断の許されない極めて厳しい状況にあると言えます。もとより、これまでも京都市交通局においては、間断なく経営健全化に取り組んできたのも事実であります。しかし、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」(財政健全化法)の施行に伴い、高速鉄道事業・自動車事業の両事業とも経営健全化団体に指定されたことも事実であります。よって、二〇〇九年度に策定された経営健全化計画を着実に実行しているところであり、しかしながら、この計画は、これまでの健全化計画とは異なり、人件費削減に特化するのではなく、積極的な「増収・増客」策が主な柱となつていくとあります。この計画における最大の課題は、地下鉄における一日五万人の増客であることから、駅周辺での賑わいの創出など、全庁を挙げた取り組みが展開されているところであり、しかし、多岐にわたるコスト削減策も盛り込まれているのも事実であり、費用対効果を見極めつつ慎重に実施していくことが求められています。

平成二十四年度当初予算の概要は、高速鉄道事業での経常損益は、六十六億四百万円の赤字、累積欠損金が三三三億七千万円、累積資金不足は三〇九億七千万円となつています。さらに、平成二十四年度末の企業債等の借入金残高は約四四〇億円となつています。しかし、減価償却費を除いた、いわゆる現金収支(償却前損益)については、五三億九二百万円の黒字となつており、私たちの努力も着実に成果をあげていると言えます。

一方、自動車事業については、一般会計からの任意補助金を、地下鉄事業への支援拡大に回したとはいっても、経常損益では、一二億四八百万円の黒字となつています。累積欠損金を徐々に減少させてきてはいますが、三二億八百円、累積資金不足も五三億四百万円となつています。このため、財政健全化法において公営企業の収支状況を示す指標となる資金不足比率は、地下鉄事業では六四・一%(対前年度比三三・七ポイント改善)、自動車では、二八・二%(対前年度比六・

えられています。さらにそのことが、市バス、地下鉄事業を公営で守る最大の戦略であると考えます。

「CS:顧客満足」と「ES:従業員満足」を高める
仕事は楽しくないけど、仕事として与えられているので、責任もあるから頑張らないといけない、と思つて仕事をしている人は、「自ら進んで仕事をやる」という姿勢を、一時的には創り出せてもその長続きはしないものであります。せいぜい一ヶ月か二ヶ月も続けばいいほうで、一生懸命働くことなどできないと思つて、ではどうすればいいのか。それには、そこで働く企業への「誇り」と「働きがい」を持たなければなりません。さらには、自らで考え行動する主体性、即ち、「内動的動機」を持ちながら働くことも必要であると考えます。

と。

五、年金制度・医療制度など社会保障制度の充実にむけて、政府関係機関に対する必要な働きかけを行うこと。

六、男女共同参画社会の実現、女性労働者の労働権確立について

(1) 男女共同参画促進法の実現にむけて、「次世代育成支援対策推進法」に基づく「特定事業主行動計画」については、労働組合との協議の上で実効あるものとし、男女がともに家族的責任を担いつつ、職業生活と家庭生活を両立できる環境整備、具体的な支援措置を拡充すること。

(2) 公務における男女平等実現のため、昇任・昇格基準、運用などを抜本的に改善し、女性を積極的に任用すること。

(3) 女性の労働基本権確立に向け、産前・産後休暇の延長や妊娠障害休暇の拡充など休暇制度を改善するとともに、職場環境の整備を進めること。

(4) 職業生活と家庭生活の両立支援のため、介護休暇、育児休業、育児部分休業、育児時間等を改善し、昇給・昇格などの欠格条件としないこと。また、育児休業の男性取得を促進すること。

七、福利厚生事業について、雇用主責任を果たし、充実・改善を図ること。また、労働安全衛生対策を厳格に確立し、メンタルヘルス対策の充実について、労使協議を行い総合的な対策を推進すること。

八、市政改革の推進にあたっては、労使協議を前提とすること。

九、地方分権にふさわしい税源移譲、必要な地方交付税の確保を求め、京都市の財源の確立のため、国等に働きかけを始めること。京都市の財政健全化への道筋を定め、市政運営全般にわたって、定期的な協議の場を継続すること。

八、むすび

以上、二〇一二春季生活闘争方針を提

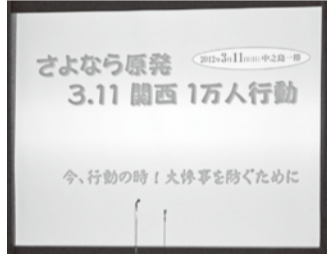
起しました。

私たちの公営交通事業は、苦小牧・明石・呉の三都市が本年度末で事業廃止するとともに、大阪を取り巻く環境が激変することで全国的に公営交通不要論が沸騰してきている。このような状況下におかれていることは、現在まで積み上げてきた経験の糧に継承することしかないのかもしれない。いざにしてみても停滞することだけは許されません。昨今、コンピュータが進化し何もかもがデジタル化される世の中で、お客様を相手にする接客業は安全上ハード面のデジタル化が進んでも、肝心なお客様と目線を同一にした顔の見えるアナログ的な「触れ合い(接客)」であるソフト面は、二〇一〇年の歴史を有する京都らしさを前面に押し出すべきだと考えます。おもてなしの心で「感謝・感激・感動」を職員とお客様がお互いに享受し、市民の利益代表である議会に認められることで公営交通の存在価値を高めようではありませんか。私たち公務員労働者は民間の春闘相場が芳しくない中、安定した所得を得られるという観点から、従来にも増して四囲の厳しい目に配慮しなければならぬ状態におかれています。加えて、労働組合の大転換期が到来したといっても過言ではありません。過去の慣例や慣行を踏襲するだけの時代から、改革すべきは改革し、新しい労働運動を展開する時期がきたのかも知れません。幸い私たち京交はエンパワメント活動を中心とした運動に取組み、各方面に情報発信することで常に進化を遂げてきました。それでも、私たちのおかれている立場を考慮すると「公共交通の頂をめぐして」ハイレベルなサービスを提供し続けなければなりません。努力する人は希望を語り、怠ける人は不満を語る。と言われます。「希望」は夢を現実のものとするために努力し達成する。そして、新たな夢を見つけまた行動に移す。この繰り返し「あすも走る市バス・地下鉄」に繋がると信じています。固い絆で結ばれた仲間とともに次の一歩を踏み出そうではありませんか。そして、本年も自分の一挙手一投足が事業の存続を左右する。このことを胸に刻み日々の業務を遂行してください。

さよなら原発

三・一一 関西一万人行動

今、行動の時！大惨事を防ぐために



世界中に未曾有の大災害を知らしめた東日本大震災から丁度一年が経過した三月十一日(日)、大阪中央公会堂(中之島公会堂)で「関西一万人行動」として、集会とデモが開催されました。京交からは二十名が参加し、宮城県で被災し、現在奈良県で避難生活を送られている日下育子さんの被災者

アピールや福井のメッセージとして上映された「かいじゅうげんぱつどん」を鑑賞し、デモ行進に向かいました。デモ行進は、シユプレビコールの掛け声のもと、途中、関西電力本社ビルを



・・・デモ行進する京交・・・

通るルードで中央公会堂から梅田の間で実施されました。労働組合や市民団体、一般参加の親子連れなど各方面から参加者があり、稀に見る大人数でのデモ行進となりました。



「脱原発。」一気に進めばいいのですが近代化された現代では簡単に進みそうもありません。しかし、徐々に再生可能なエネルギーへの転換を図るために、私たち一人一人ができることからもう一歩踏み込んだ取り組みを始めようではありませんか。



～中之島公会堂前～

福島原発事故から一年、三月十一日にあたって 大飯原発3・4号の再稼働を止めよう！ 脱原発への政策転換を勝ち取ろう！

三月十一日がやってきた。深い悲しみと苦悩、そして憤りをともなう、この日がやってきた。ふるさとを引き離された苦悩と苦痛は続き、「自主的」避難をせざるを得なかった人々も、汚染地にとどまらざるを得ない人々も、被ばくを余儀なくされ、将来への不安を抱えて生活を続けています。汚染された大地と海を前にして、農業者、漁業者や酪農家は生活の糧を奪われています。「除染」の名の下に、避難の権利を阻まれている人たちがいます。また、多くの労働者が高線量の被ばくを強いられています。

全国の母親たちは、子どもたちを放射能から守るため、なれない行政への陳情等に追われています。放射能に汚染された膨大なガレキが生み出され、「広域処理」の名の下に、汚染と被ばくが全国に拡大されようとしています。全てが原発事故によって引き起こされました。しかし、東電も政府も原子力産業界も御用学者も、自らの責任を不問にしたままです。犠牲は人々の上に重くのしかかっています。事故はまだまだ収束せず、福島原発事故の実態も原因もまだ明らかにはなっていません。それにもかかわらず、事故の実態を踏まえないスロステストと、地震の影響を無視した小手先の「津波対策」で原発の運転を再開するなど断じて許されるものではありません。再稼働の先頭にあるのが関西電力の大飯原発3・4号です。三月、四月にも再稼働が狙われています。小浜市、滋賀県、京都府は「立地並み」の安全協定締結を求めています。小浜市は、立地並みはもとより、関西二〇〇万人のいのちの水がめ・琵琶湖の水はすぐに汚染され、関西の空も大地も汚染されてしまいます。

原発の再稼働など必要ありません。福井と関西の私たちは、いま、原発なしで暮らしています。二月二〇日以降、若狭の原発は全て運転を停止しました。全国的にも五十二基の原発が運転を停止し、動いているのはわずか二基だけです。これもまもなく停止します。「原発なしでは暮らせない」と関西電力と政府がすり込んだ大宣伝が大ウソであったことを現実が示しています。私たちは、稼働中の原発事故の危険という恐怖から解放されています。これをつかの間に終わらせてはなりません。核燃料サイクルは停止すべきであり、危険な「もんじゅ」は廃炉以外にありません。

福島原発事故を二度と繰り返してはならないという多くの人々の意思は、日増しに強くなっています。全国の人々が、大飯原発の再稼働問題を注視しています。大飯原発3・4号の運転再開をなんとかして止めたいと思います。その後に続く伊方3号や泊1・2号などの運転再開を止め、原発ゼロの日を実現しましょう。政府に脱原発への政策転換を迫りましょう。

二〇一二年三月十一日

さよなら原発三・一一関西一万人行動参加者一同